

# SECTION **AT**

## BOITE DE VITESSES AUTOMATIQUE

### CONTENTS

|  |    |  |     |
|--|----|--|-----|
| <b>INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN</b> .....  | 7  | <b>SYSTEME DE DIAGNOSTIC DE BORD (OBD) (TYPE 2)</b> .....  | 43  |
| <b>AVIS DE MODIFICATION</b> .....  | 7  | Introduction .....   | 43  |
| Vérification du type du véhicule .....   | 7  | Fonction du dispositif OBD du système de T/A .....   | 43  |
| <b>INDEX POUR DTC</b> .....  | 8  | Logique de détection de premier ou de deuxième parcours de l'OBD .....                           | 43  |
| Index alphabétique .....   | 8  | Code de diagnostic de défaut de l'OBD (DTC) .....  | 43  |
| Index pour n° de DTC .....   | 10 | Témoin de défaut .....   | 45  |
| <b>PRECAUTIONS</b> .....   | 13 | <b>DIAGNOSTIC DES DEFAUTS</b> .....  | 46  |
| Précautions relatives aux systèmes de retenue supplémentaires (SRS) comprenant les AIR-BAGS et les PRETENSIONNEURS DE CEINTURE DE SECURITE ..... | 13 | Tableau des priorités de vérification des codes de diagnostic de défaut (DTC) .....              | 46  |
| Précautions concernant le système de diagnostic de bord (OBD) de la boîte de vitesses automatique et du moteur (pour TYPE 2) .....               | 13 | Sans échec .....   | 46  |
| Précautions .....  | 13 | Comment effectuer des diagnostics des défauts permettant une réparation rapide et efficace ..... | 48  |
| Notice d'entretien ou précautions .....  | 14 | Emplacement des composants électriques de T/A...57   |     |
| <b>PREPARATION</b> .....   | 15 | Schéma de circuit .....  | 59  |
| Outillage spécial .....  | 15 | Vérifications avant le diagnostic des défauts .....  | 59  |
| Outillage en vente dans le commerce .....  | 15 | Essai sur route .....  | 63  |
| <b>LIQUIDE DE T/A</b> .....  | 17 | Vitesse du véhicule à laquelle le changement de rapport a lieu .....                             | 68  |
| Changement du liquide de T/A .....   | 17 | Vitesse d'enclenchement/de relâchement du dispositif de verrouillage .....                       | 69  |
| Vérification du liquide de T/A .....   | 17 | Tableau des symptômes .....  | 69  |
| <b>SYSTEME DE COMMANDE DE T/A</b> .....  | 20 | Valeurs de référence de signal d'entrée/de sortie de TCM .....                                   | 94  |
| Vue en coupe (modèles YD25DDTi) .....  | 20 | Fonctions de CONSULT-III (TRANSMISSION) .....  | 95  |
| Vue en coupe (modèles VQ40DE) .....  | 21 | Procédure de diagnostic sans CONSULT-III .....   | 107 |
| Mécanisme de passage de vitesse .....  | 21 | <b>DTC U1000 LIGNE DE COMMUNICATION CAN</b> .....  | 111 |
| Fonction du boîtier de commande de transmission (TCM) .....  | 32 | Description .....  | 111 |
| Communication CAN .....  | 34 | Logique de diagnostic de bord .....  | 111 |
| Signal d'entrée/sortie du TCM .....  | 35 | Cause possible .....   | 111 |
| Commande de pression de conduite .....   | 36 | Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC) .....                            | 111 |
| Passage des vitesses .....   | 38 | Schéma de câblage - AT - CAN .....   | 112 |
| Commande de verrouillage .....   | 39 | Procédure de diagnostic .....  | 113 |
| Commande de frein moteur .....   | 40 | <b>DTC P0615 CIRCUIT DU SIGNAL DE DEMARRAGE</b> .....  | 114 |
| Soupape de commande .....  | 41 |  |     |

|   |            |  |            |
|---|------------|--|------------|
| Description .....   | 114        | Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC) .....      | 130        |
| Valeur de référence de CONSULT-III en mode de contrôle de données .....       | 114        | Procédure de diagnostic .....  | 130        |
| Logique de diagnostic de bord .....   | 114        |  |            |
| Cause possible .....  | 114        |  |            |
| Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC) .....         | 114        |  |            |
| Schéma de câblage - AT - STSIG .....  | 115        |  |            |
| Procédure de diagnostic .....   | 116        |  |            |
| <b>DTC P0700 TCM .....</b>  | <b>118</b> |  |            |
| Description .....   | 118        |  |            |
| Logique de diagnostic de bord .....   | 118        |  |            |
| Cause possible .....  | 118        |  |            |
| Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC) .....         | 118        |  |            |
| Procédure de diagnostic .....   | 118        |  |            |
| <b>DTC P0705 CONTACT DE POSITION DE STATIONNEMENT/POINT MORT .....</b>        | <b>119</b> |  |            |
| Description .....   | 119        |  |            |
| Valeur de référence de CONSULT-III en mode de contrôle de données .....       | 119        |  |            |
| Logique de diagnostic de bord .....   | 119        |  |            |
| Cause possible .....  | 119        |  |            |
| Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC) .....         | 119        |  |            |
| Schéma de câblage - AT - PNP/SW .....   | 120        |  |            |
| Procédure de diagnostic .....   | 120        |  |            |
| <b>DTC P0717 CAPTEUR DE REGIME DE TURBINE .....</b>                           | <b>123</b> |  |            |
| Description .....   | 123        |  |            |
| Valeur de référence de CONSULT-III en mode de contrôle de données .....       | 123        |  |            |
| Logique de diagnostic de bord .....   | 123        |  |            |
| Cause possible .....  | 123        |  |            |
| Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC) .....         | 123        |  |            |
| Procédure de diagnostic .....   | 124        |  |            |
| <b>DTC P0720 T/A CAPTEUR DE VITESSE DU VEHICULE (CAPTEUR DE REGIME) .....</b> | <b>125</b> |  |            |
| Description .....   | 125        |  |            |
| Valeur de référence de CONSULT-III en mode de contrôle de données .....       | 125        |  |            |
| Logique de diagnostic de bord .....   | 125        |  |            |
| Cause possible .....  | 125        |  |            |
| Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC) .....         | 125        |  |            |
| Schéma de câblage - AT - VSSA/T .....   | 127        |  |            |
| Procédure de diagnostic .....   | 127        |  |            |
| <b>DTC P0725 SIGNAL DE REGIME MOTEUR .</b>                                    | <b>130</b> |  |            |
| Description .....   | 130        |  |            |
| Valeur de référence de CONSULT-III en mode de contrôle de données .....       | 130        |  |            |
| Logique de diagnostic de bord .....   | 130        |  |            |
| Cause possible .....  | 130        |  |            |
| Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC) .....         | 130        |  |            |
| Procédure de diagnostic .....   | 130        |  |            |
|   |            | Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC) .....      | 132        |
|   |            | Procédure de diagnostic .....  | 132        |
|   |            |  |            |
|   |            | <b>DTC P0731 FONCTION DE 1ER RAPPORT DE T/A .....</b>                      | <b>132</b> |
|   |            | Description .....  | 132        |
|   |            | Logique de diagnostic de bord .....  | 132        |
|   |            | Cause possible .....   | 132        |
|   |            | Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC) .....      | 132        |
|   |            | Procédure de diagnostic .....  | 133        |
|   |            |  |            |
|   |            | <b>DTC P0732 FONCTION DE 2EME RAPPORT DE T/A .....</b>                     | <b>135</b> |
|   |            | Description .....  | 135        |
|   |            | Logique de diagnostic de bord .....  | 135        |
|   |            | Cause possible .....   | 135        |
|   |            | Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC) .....      | 135        |
|   |            | Procédure de diagnostic .....  | 136        |
|   |            |  |            |
|   |            | <b>DTC P0733 FONCTION DE 3EME RAPPORT DE T/A .....</b>                     | <b>138</b> |
|   |            | Description .....  | 138        |
|   |            | Logique de diagnostic de bord .....  | 138        |
|   |            | Cause possible .....   | 138        |
|   |            | Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC) .....      | 138        |
|   |            | Procédure de diagnostic .....  | 139        |
|   |            |  |            |
|   |            | <b>DTC P0734 FONCTION DE 4EME RAPPORT DE T/A .....</b>                     | <b>141</b> |
|   |            | Description .....  | 141        |
|   |            | Logique de diagnostic de bord .....  | 141        |
|   |            | Cause possible .....   | 141        |
|   |            | Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC) .....      | 141        |
|   |            | Procédure de diagnostic .....  | 142        |
|   |            |  |            |
|   |            | <b>DTC P0735 FONCTION DE 5EME RAPPORT DE T/A .....</b>                     | <b>144</b> |
|   |            | Description .....  | 144        |
|   |            | Logique de diagnostic de bord .....  | 144        |
|   |            | Cause possible .....   | 144        |
|   |            | Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC) .....      | 144        |
|   |            | Procédure de diagnostic .....  | 145        |
|   |            |  |            |
|   |            | <b>DTC P0740 ELECTROVANNE D'EMBRAYAGE DE CONVERTISSEUR DE COUPLE .....</b> | <b>147</b> |
|   |            | Description .....  | 147        |
|   |            | Valeur de référence de CONSULT-III en mode de contrôle de données .....    | 147        |
|   |            | Logique de diagnostic de bord .....  | 147        |
|   |            | Cause possible .....   | 147        |
|   |            | Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC) .....      | 147        |
|   |            | Procédure de diagnostic .....  | 148        |

|   |                   |   |                   |     |  |
|---|-------------------|---|-------------------|-----|--|
| <b>DTC P0744 FONCTIONNEMENT DE L'ELECTROVANNE DU TCC A/T (VERROUILLAGE)</b> ..... 149 | Description ..... | 149   | Description ..... | 163 |  |
| Valeur de référence de CONSULT-III en mode de contrôle de données .....               | 149               | Valeur de référence de CONSULT-III en mode de contrôle de données .....                                 | 163               | A   |  |
| Logique de diagnostic de bord .....   | 149               | Logique de diagnostic de bord .....   | 163               |     |  |
| Cause possible .....  | 149               | Cause possible .....  | 163               | B   |  |
| Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC) .....                 | 149               | Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC) .....                                   | 163               |     |  |
| Procédure de diagnostic .....   | 150               | Procédure de diagnostic .....   | 163               | AT  |  |
| <b>DTC P0745 ELECTROVANNE DE PRESSION DE CONDUITE</b> .....                           | 152               | <b>DTC P1730 INTERVERROUILLAGE DE T/A</b> .....   | 165               |     |  |
| Description .....   | 152               | Description .....   | 165               | D   |  |
| Valeur de référence de CONSULT-III en mode de contrôle de données .....               | 152               | Logique de diagnostic de bord .....   | 165               |     |  |
| Logique de diagnostic de bord .....   | 152               | Cause possible .....  | 165               | E   |  |
| Cause possible .....  | 152               | Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC) .....                                   | 165               |     |  |
| Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC) .....                 | 152               | Appréciation de l'interverrouillage de T/A .....  | 165               | F   |  |
| Procédure de diagnostic .....   | 152               | Procédure de diagnostic .....   | 166               |     |  |
| <b>DTC P1705 CAPTEUR DE POSITION DE PAPILLON</b> .....                                | 154               | <b>DTC P1731 FREIN MOTEUR EN 1ERE SUR T/A</b> .....   | 168               | G   |  |
| Description .....   | 154               | Description .....   | 168               |     |  |
| Valeur de référence de CONSULT-III en mode de contrôle de données .....               | 154               | Valeur de référence de CONSULT-III en mode de contrôle de données .....                                 | 168               | H   |  |
| Logique de diagnostic de bord .....   | 154               | Logique de diagnostic de bord .....   | 168               |     |  |
| Cause possible .....  | 154               | Cause possible .....  | 168               | I   |  |
| Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC) .....                 | 154               | Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC) .....                                   | 168               |     |  |
| Procédure de diagnostic .....   | 154               | Procédure de diagnostic .....   | 169               | J   |  |
| <b>DTC P1710 CIRCUIT DU CAPTEUR DE TEMPERATURE DE LIQUIDE DE T/A</b> .....            | 156               | <b>DTC P1752 ELECTROVANNE D'EMBRAYAGE D'ENTREE</b> .....  | 170               | K   |  |
| Description .....   | 156               | Description .....   | 170               |     |  |
| Valeur de référence de CONSULT-III en mode de contrôle de données .....               | 156               | Valeur de référence de CONSULT-III en mode de contrôle de données .....                                 | 170               | L   |  |
| Logique de diagnostic de bord .....   | 156               | Logique de diagnostic de bord .....   | 170               |     |  |
| Cause possible .....  | 156               | Cause possible .....  | 170               | M   |  |
| Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC) .....                 | 156               | Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC) .....                                   | 170               |     |  |
| Schéma de câblage - AT - FTS .....  | 157               | Procédure de diagnostic .....   | 171               | N   |  |
| Procédure de diagnostic .....   | 158               | <b>DTC P1754 FONCTIONNEMENT DE L'ELECTROVANNE DE L'EMBRAYAGE D'ENTRAIEMENT DU PIGNON D'ENTREE</b> ..... | 172               |     |  |
| Inspection des composants .....   | 159               | Description .....   | 172               | O   |  |
| <b>DTC P1716 CAPTEUR DE REGIME DE TURBINE</b> .....                                   | 161               | Valeur de référence de CONSULT-III en mode de contrôle de données .....                                 | 172               |     |  |
| Description .....   | 161               | Logique de diagnostic de bord .....   | 172               | P   |  |
| Valeur de référence de CONSULT-III en mode de contrôle de données .....               | 161               | Cause possible .....  | 172               |     |  |
| Logique de diagnostic de bord .....   | 161               | Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC) .....                                   | 172               |     |  |
| Cause possible .....  | 161               | Procédure de diagnostic .....   | 173               |     |  |
| Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC) .....                 | 161               | <b>DTC P1757 ELECTROVANNE DE FREIN AVANT</b> .....  | 175               |     |  |
| Procédure de diagnostic .....   | 162               | Description .....   | 175               |     |  |
| <b>DTC P1721 MOT CAPTEUR DE VITESSE DU VEHICULE</b> .....                             | 163               | Valeur de référence de CONSULT-III en mode de contrôle de données .....                                 | 175               |     |  |
|   |                   | Logique de diagnostic de bord .....   | 175               |     |  |
|   |                   | Cause possible .....  | 175               |     |  |

|   |     |
|---|-----|
| Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC) ..... | 175 |
| Procédure de diagnostic .....   | 176 |

|   |            |
|---|------------|
| <b>DTC P1759 FONCTIONNEMENT DE L'ELECTROVANNE DE FREIN AVANT .....</b>  | <b>177</b> |
| Description .....   | 177        |
| Valeur de référence de CONSULT-III en mode de contrôle de données ..... | 177        |
| Logique de diagnostic de bord .....                                     | 177        |
| Cause possible .....  | 177        |
| Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC) .....   | 177        |
| Procédure de diagnostic .....   | 178        |

|   |            |
|---|------------|
| <b>DTC P1762 ELECTROVANNE D'EMBRAYAGE DIRECT .....</b>                  | <b>180</b> |
| Description .....   | 180        |
| Valeur de référence de CONSULT-III en mode de contrôle de données ..... | 180        |
| Logique de diagnostic de bord .....                                     | 180        |
| Cause possible .....  | 180        |
| Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC) .....   | 180        |
| Procédure de diagnostic .....   | 181        |

|  |            |
|--|------------|
| <b>DTC P1764 FONCTIONNEMENT DE L'ELECTROVANNE D'EMBRAYAGE DIRECT .....</b> | <b>182</b> |
| Description .....  | 182        |
| Valeur de référence de CONSULT-III en mode de contrôle de données .....    | 182        |
| Logique de diagnostic de bord .....  | 182        |
| Cause possible .....   | 182        |
| Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC) .....      | 182        |
| Procédure de diagnostic .....  | 183        |

|  |            |
|--|------------|
| <b>DTC P1767 ELECTROVANNE D'EMBRAYAGE DE MARCHE ARRIERE EN RAPPORT DE VITESSES RAPIDE ET LENTE .....</b> | <b>185</b> |
| Description .....  | 185        |
| Valeur de référence de CONSULT-III en mode de contrôle de données .....                                  | 185        |
| Logique de diagnostic de bord .....  | 185        |
| Cause possible .....   | 185        |
| Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC) .....                                    | 185        |
| Procédure de diagnostic .....  | 186        |

|   |            |
|---|------------|
| <b>DTC P1769 FONCTION DE L'ELECTROVANNE D'EMBRAYAGE DE MARCHE ARRIERE EN RAPPORT DE VITESSE BAS/ELEVE .....</b> | <b>187</b> |
| Description .....   | 187        |
| Valeur de référence de CONSULT-III en mode de contrôle de données .....   | 187        |
| Logique de diagnostic de bord .....   | 187        |
| Cause possible .....  | 187        |

|   |     |
|---|-----|
| Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC) ..... | 187 |
| Procédure de diagnostic .....   | 188 |

|  |            |
|--|------------|
| <b>DTC P1772 ELECTROVANNE DE FREIN D'ACCOSTAGE A VITESSE LENTE .....</b> | <b>190</b> |
| Description .....  | 190        |
| Valeur de référence de CONSULT-III en mode de contrôle de données .....  | 190        |
| Logique de diagnostic de bord .....                                      | 190        |
| Cause possible .....   | 190        |
| Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC) .....    | 190        |
| Procédure de diagnostic .....  | 191        |

|  |            |
|--|------------|
| <b>DTC P1774 FONCTIONNEMENT DE L'ELECTROVANNE DE FREIN D'ACCOSTAGE A VITESSE LENTE .....</b> | <b>192</b> |
| Description .....  | 192        |
| Valeur de référence de CONSULT-III en mode de contrôle de données .....                      | 192        |
| Logique de diagnostic de bord .....  | 192        |
| Cause possible .....   | 192        |
| Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC) .....                        | 192        |
| Procédure de diagnostic .....  | 193        |

|   |            |
|---|------------|
| <b>DTC P1815 COMMANDE DE MODE MANUEL .....</b>                          | <b>194</b> |
| Description .....   | 194        |
| Valeur de référence de CONSULT-III en mode de contrôle de données ..... | 194        |
| Logique de diagnostic de bord .....                                     | 194        |
| Cause possible .....  | 194        |
| Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC) .....   | 194        |
| Schéma de câblage - AT - MMSW .....                                     | 195        |
| Procédure de diagnostic .....   | 196        |
| Inspection des composants .....   | 197        |

|   |            |
|---|------------|
| <b>DTC P1841 MANOCONTACT ATF 1 .....</b>                                | <b>198</b> |
| Description .....   | 198        |
| Valeur de référence de CONSULT-III en mode de contrôle de données ..... | 198        |
| Logique de diagnostic de bord .....                                     | 198        |
| Cause possible .....  | 198        |
| Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC) .....   | 198        |
| Procédure de diagnostic .....   | 198        |

|   |            |
|---|------------|
| <b>DTC P1843 MANOCONTACT ATF 3 .....</b>                                | <b>200</b> |
| Description .....   | 200        |
| Valeur de référence de CONSULT-III en mode de contrôle de données ..... | 200        |
| Logique de diagnostic de bord .....                                     | 200        |
| Cause possible .....  | 200        |
| Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC) .....   | 200        |
| Procédure de diagnostic .....   | 200        |

|   |            |  |            |
|---|------------|--|------------|
| <b>DTC P1845 MANOCONTACT ATF 5 .....</b>                | <b>202</b> | La T/A ne passe pas les vitesses suivantes : D3→   |            |
| Description .....                                       | 202        | D4 .....   | 229        |
| Valeur de référence de CONSULT-III en mode de           |            | La T/A ne passe pas les vitesses suivantes : D4→   |            |
| contrôle de données .....                               | 202        | D5 .....   | 231        |
| Logique de diagnostic de bord .....                     | 202        | La T/A ne procède pas au verrouillage. ....        | 233        |
| Cause possible .....                                    | 202        | La T/A ne maintient pas le verrouillage .....      | 234        |
| Procédure de confirmation de code de diagnostic         |            | Le verrouillage n'est pas relâché. ....            | 235        |
| de défaut (DTC) .....                                   | 202        | Le régime moteur ne revient pas au ralenti .....   | 236        |
| Procédure de diagnostic .....                           | 202        | Impossible de passer en mode manuel .....          | 237        |
| <b>DTC P1846 MANOCONTACT ATF 6 .....</b>                | <b>204</b> | La T/A ne passe pas les vitesses suivantes : 5ème  |            |
| Description .....                                       | 204        | → 4ème .....                                       | 237        |
| Valeur de référence de CONSULT-III en mode de           |            | La T/A ne passe pas les vitesses suivantes :       |            |
| contrôle de données .....                               | 204        | 4ème→ 3ème. ....                                   | 239        |
| Logique de diagnostic de bord .....                     | 204        | La T/A ne passe pas les vitesses suivantes : 3ème  |            |
| Cause possible .....                                    | 204        | → 2ème .....                                       | 240        |
| Procédure de confirmation de code de diagnostic         |            | La T/A ne passe pas les vitesses suivantes : 2ème  |            |
| de défaut (DTC) .....                                   | 204        | → 1ère. ....                                       | 241        |
| Procédure de diagnostic .....                           | 205        | Le véhicule ne décélère pas sous l'effet du frein  |            |
| <b>CIRCUIT D'ALIMENTATION ELECTRIQUE</b>                |            | moteur .....                                       | 243        |
| <b>PRINCIPAL ET DE MISE A LA MASSE .....</b>            | <b>206</b> | <b>SYSTEME DE PASSAGE DES VITESSES ....</b>        | <b>245</b> |
| Schéma de câblage - AT - MAIN .....                     | 206        | Dépose et repose du dispositif de commande ....    | 245        |
| Procédure de diagnostic .....                           | 207        | Dépose et repose du câble de commande .....        | 246        |
| <b>CIRCUIT DE POSITION DE PAPILLON</b>                  |            | Réglage de la position de la boîte de T/A .....    | 248        |
| <b>GRAND OUVERT ET FERME .....</b>                      | <b>210</b> | Vérification de la position de T/A .....           | 248        |
| Valeur de référence de CONSULT-III en mode de           |            | <b>SYSTEME DE VERROUILLAGE DE PAS-</b>             |            |
| contrôle de données .....                               | 210        | <b>SAGE DE VITESSE DE T/A .....</b>                | <b>249</b> |
| Procédure de diagnostic .....                           | 210        | Description .....                                  | 249        |
| <b>CIRCUIT DU SIGNAL DE FREIN .....</b>                 | <b>211</b> | Emplacement des composants électriques du          |            |
| Valeur de référence de CONSULT-III en mode de           |            | système de verrouillage de passage de vitesse ...  | 249        |
| contrôle de données .....                               | 211        | Schéma de câblage - A/T - SHIFT .....              | 250        |
| Procédure de diagnostic .....                           | 211        | Procédure de diagnostic .....                      | 250        |
| <b>CIRCUIT DE TEMOIN DE T/A .....</b>                   | <b>212</b> | <b>CABLE D'INTERVERROUILLAGE DE CLE ..</b>         | <b>253</b> |
| Description .....                                       | 212        | Dépose et repose .....                             | 253        |
| Valeur de référence de CONSULT-III en mode de           |            | <b>ENTRETIEN SUR LE VEHICULE .....</b>             | <b>255</b> |
| contrôle de données .....                               | 212        | Soupape de commande avec capteur 2 de TCM et       |            |
| Procédure de diagnostic .....                           | 212        | de température de liquide de T/A .....             | 255        |
| <b>DIAGNOSTIC DES DEFAUTS POUR SYMP-</b>                |            | Joint d'étanchéité d'huile arrière .....           | 266        |
| <b>TOMES .....</b>                                      | <b>213</b> | <b>FLEXIBLE DE RENIFLARD .....</b>                 | <b>267</b> |
| Schéma de câblage - AT - NONDTC .....                   | 213        | Dépose et repose .....                             | 267        |
| Le témoin A/T CHECK ne s'allume pas .....               | 216        | <b>REFROIDISSEUR DE LIQUIDE DE T/A .....</b>       | <b>269</b> |
| Il est impossible de démarrer le moteur en position     |            | Dépose et repose du refroidisseur de liquide de T/ |            |
| "P" or "N" .....  | 216        | A .....  | 269        |
| En position P, le véhicule se déplace lorsqu'on le      |            | <b>ENSEMBLE DE TRANSMISSION .....</b>              | <b>272</b> |
| pousse .....  | 217        | Dépose et repose (modèles YD25DDTi) .....          | 272        |
| En position N, le véhicule se déplace .....             | 217        | Dépose et repose (modèles VQ40DE) .....            | 275        |
| Secousse importante (de la position N à la posi-        |            | <b>REVISION .....</b>                              | <b>278</b> |
| tion D) .....   | 218        | Composant .....                                    | 278        |
| Le véhicule ne recule pas lentement en position R. .... | 220        | Passage d'huile .....                              | 289        |
| Le véhicule n'avance pas lentement en position D. ....  | 222        | Emplacement des cales de réglage, des roule-       |            |
| Le véhicule ne peut pas démarrer à partir de D1 ..      | 224        | ments à aiguilles, des rondelles de butée et des   |            |
| La T/A ne passe pas les vitesses suivantes : D1→        |            | circlips .....                                     | 289        |
| D2 .....  | 226        | <b>DEMONTAGE .....</b>                             | <b>292</b> |
| La T/A ne passe pas les vitesses suivantes : D2→        |            |  |            |
| D3 .....  | 227        |  |            |

A  
B  
AT  
D  
E  
F  
G  
H  
I  
J  
K  
L  
M  
N  
O  
P

|   |            |  |            |
|---|------------|--|------------|
| Démontage .....   | 292        | Montage (2) .....  | 345        |
| <b>REPARATION DES COMPOSANTS .....</b>  | <b>309</b> | <b>CARACTERISTIQUES ET VALEURS DE</b>                                      |            |
| Pompe à huile .....   | 309        | <b>REGLAGE .....</b>   | <b>352</b> |
| Pignon solaire avant, troisième embrayage unidirectionnel .....   | 311        | Caractéristiques générales .....   | 352        |
| Carter avant, embrayage d'entrée, pignon interne arrière .....  | 313        | Vitesse du véhicule à laquelle le changement de rapport a lieu .....       | 352        |
| Pignon solaire central, pignon solaire arrière, moyeu d'embrayage de marche arrière à vitesse lente et rapide. .... | 319        | Vitesse d'enclenchement/de relâchement du dispositif de verrouillage ..... | 353        |
| Embrayage de marche arrière à vitesse lente et rapide .....   | 325        | Vitesse de calage .....  | 353        |
| Embrayage direct .....  | 327        | Pression de conduite .....   | 353        |
| <b>MONTAGE .....</b>  | <b>330</b> | Capteur de température de liquide de T/A .....                             | 354        |
| Montage (1) .....   | 330        | Capteur de régime de turbine .....   | 354        |
| Réglage .....   | 342        | Capteur de vitesses de véhicule T/A (capteur de tours) .....               | 354        |
|   |            | Frein de marche arrière .....  | 354        |
|   |            | Jeu axial total .....  | 354        |

# AVIS DE MODIFICATION

< INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

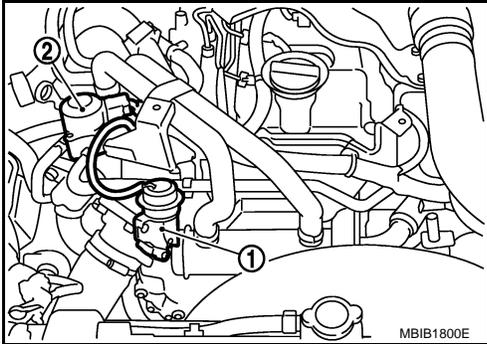
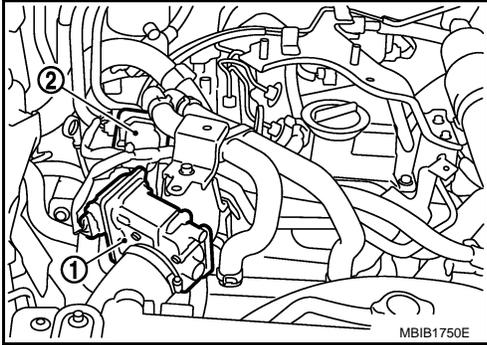
## INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

### AVIS DE MODIFICATION

#### Vérification du type du véhicule

INFOID:000000001478898

Vérifier le type du véhicule afin de confirmer les informations relatives à l'entretien de la section AT.

| Information sur l'entretien | Modèle de moteur | E-OBD                           | Remarques   |
|-----------------------------|------------------|---------------------------------|---|
| TYPE 1                      | VQ40DE           | s'applique<br>ne s'applique pas | Se reporter à <a href="#">GI-46</a> .   |
|                             | YD25DDTi         | Euro 3                          | <ul style="list-style-type: none"> <li>Avec actionneur de commande de papillon à dépression (1) et soupape de commande de volume de l'EGR de type moteur gradin (2).</li> </ul>  <p style="text-align: right; font-size: small;">MBIB1800E</p> |
| TYPE 2                      | YD25DDTi         | Euro 4                          | <ul style="list-style-type: none"> <li>Avec actionneur de commande de papillon électrique (1) et soupape de commande de volume de l'EGR de type moteur DC (2).</li> </ul>  <p style="text-align: right; font-size: small;">MBIB1750E</p>      |

A  
B  
AT  
D  
E  
F  
G  
H  
I  
J  
K  
L  
M  
N  
O  
P

# INDEX POUR DTC

< INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

## INDEX POUR DTC

Index alphabétique

INFOID:000000001478899

**NOTE:**

**En cas d'affichage du DTC "U1000 CIRC COMMUNIC CAN" avec d'autres DTC, effectuer d'abord le diagnostic des défauts du "DTC U1000 LIGNE COMMUNICATION CAN". Se reporter à [AT-111](#).**

TYPE 1

| Eléments<br>(Terminologie des écrans CONSULT-III) | DTC   | Page de référence      |
|---|-------|------------------------|
| FR MOT 1 B/A                                      | P1731 | <a href="#">AT-168</a> |
| FNCT 1ERE VIT T/A*2                               | P0731 | <a href="#">AT-132</a> |
| FNCT 2EME VIT T/A*2                               | P0732 | <a href="#">AT-135</a> |
| FNCT 3EME VIT T/A*2                               | P0733 | <a href="#">AT-138</a> |
| FNCT 4EME VIT T/A*2                               | P0734 | <a href="#">AT-141</a> |
| FNCT 5EME VIT T/A*2                               | P0735 | <a href="#">AT-144</a> |
| CNT 1 PRS ATF/CIR*1                               | P1841 | <a href="#">AT-198</a> |
| CNT 3 PRS ATF/CIR*1                               | P1843 | <a href="#">AT-200</a> |
| CNT 5 PRS ATF/CIR*1                               | P1845 | <a href="#">AT-202</a> |
| CNT 6 PRS ATF/CIR*1                               | P1846 | <a href="#">AT-204</a> |
| VERR B/A  | P1730 | <a href="#">AT-165</a> |
| FNCT EV TCC T/A                                   | P0744 | <a href="#">AT-149</a> |
| CIR CAP TMP ATF                                   | P1710 | <a href="#">AT-156</a> |
| CIRC COMMUNIC CAN                                 | U1000 | <a href="#">AT-111</a> |
| SOL/CIRC E/D                                      | P1762 | <a href="#">AT-180</a> |
| FNCT SOLENOIDE D/C*1                              | P1764 | <a href="#">AT-182</a> |
| SIG VIT MOT                                       | P0725 | <a href="#">AT-130</a> |
| CIR/SOL FR AV                                     | P1757 | <a href="#">AT-175</a> |
| FNCT SOLENOIDE FR/B*1                             | P1759 | <a href="#">AT-177</a> |
| CIRC/SOL E/MA                                     | P1767 | <a href="#">AT-185</a> |
| FNCT SOL EMB M/AR*1                               | P1769 | <a href="#">AT-187</a> |
| CIR/SOL_TCC                                       | P1752 | <a href="#">AT-170</a> |
| FNCT SOLENOIDE E/I*1                              | P1754 | <a href="#">AT-172</a> |
| CIRC EV PRES CANAL                                | P0745 | <a href="#">AT-152</a> |
| CIR/SOL F/RL                                      | P1772 | <a href="#">AT-190</a> |
| FNCT SOL F/RL                                     | P1774 | <a href="#">AT-192</a> |
| CNT MODE MANU/CIR                                 | P1815 | <a href="#">AT-194</a> |
| CIRC CNT NEUT                                     | P0705 | <a href="#">AT-119</a> |
| CIR/RLS DEMAR                                     | P0615 | <a href="#">AT-114</a> |
| ELECTROVANNE/CIRC TCC                             | P0740 | <a href="#">AT-147</a> |
| TCM   | P0700 | <a href="#">AT-118</a> |
| CIR CAP PAPIL T/A                                 | P1705 | <a href="#">AT-154</a> |
| CAP TR/MN TURB/CIR*2                              | P0717 | <a href="#">AT-123</a> |
| CAP TR/MN TURB/CIR*1                              | P1716 | <a href="#">AT-161</a> |

# INDEX POUR DTC

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

| Éléments<br>(Terminologie des écrans CONSULT-III) | DTC   | Page de référence      |
|---|-------|------------------------|
| CIR CAP VIT VEH SE/CIR                            | P1721 | <a href="#">AT-163</a> |
| CIR CAP VIT VEH T/A                               | P0720 | <a href="#">AT-125</a> |

\*1 : Ces éléments s'appliquent aux numéros d'identification de véhicule jusqu'à "VSKJ\*\*R51\*0218001". Se reporter à [GI-46. "Variantes de modèles"](#).

\*2 : Ces éléments s'appliquent aux numéros d'identification de véhicule à partir de "VSKJ\*\*R51\*0218001". Se reporter à [GI-46. "Variantes de modèles"](#).

### TYPE 2

| Éléments<br>(Terminologie des écrans CONSULT-III) | DTC  |  | Page de référence      |
|---|--|--|------------------------|
|   | OBD  | Sauf OBD                                     |                        |
|   | Témoin de défaut*1,<br>"MOTEUR" avec<br>CONSULT-III ou<br>analyseur<br>générique*2 | CONSULT-III<br>seulement "TRANS-<br>MISSION" |                        |
| FR MOT 1 B/A                                      | -  | P1731  | <a href="#">AT-168</a> |
| FNCT 1ERE VIT T/A*5                               | P0731  | P0731  | <a href="#">AT-132</a> |
| FNCT 2EME VIT T/A*5                               | P0732  | P0732  | <a href="#">AT-135</a> |
| FNCT 3EME VIT T/A*5                               | P0733  | P0733  | <a href="#">AT-138</a> |
| FNCT 4EME VIT T/A*5                               | P0734  | P0734  | <a href="#">AT-141</a> |
| FNCT 5EME VIT T/A*5                               | P0735  | P0735  | <a href="#">AT-144</a> |
| CNT PRS ATF 1/CIR*4                               | -  | P1841  | <a href="#">AT-198</a> |
| CNT PRS ATF 3/CIR*4                               | -  | P1843  | <a href="#">AT-200</a> |
| CNT PRS ATF 5/CIR*4                               | -  | P1845  | <a href="#">AT-202</a> |
| CNT PRS ATF 6/CIR*4                               | -  | P1846  | <a href="#">AT-204</a> |
| VERR B/A  | P1730  | P1730  | <a href="#">AT-165</a> |
| FNCT EV TCC T/A                                   | P0744  | P0744  | <a href="#">AT-149</a> |
| CIR CAP TMP ATF                                   | P0710  | P1710  | <a href="#">AT-156</a> |
| CIRC COMMUNIC CAN                                 | U1000  | U1000  | <a href="#">AT-111</a> |
| SOL/CIRC E/D                                      | P1762  | P1762  | <a href="#">AT-180</a> |
| FNCT SOLENOIDE E/D*4                              | P1764*3  | P1764  | <a href="#">AT-182</a> |
| SIG VIT MOT                                       | P0725  | P0725  | <a href="#">AT-130</a> |
| CIR/SOL FR AV                                     | P1757  | P1757  | <a href="#">AT-175</a> |
| FNCT SOLENOIDE F/AV*4                             | P1759*3  | P1759  | <a href="#">AT-177</a> |
| CIRC/SOL E/MA                                     | P1767  | P1767  | <a href="#">AT-185</a> |
| FNCT SOL E/MAR*4                                  | P1769*3  | P1769  | <a href="#">AT-187</a> |
| CIR/SOL_TCC                                       | P1752  | P1752  | <a href="#">AT-170</a> |
| FNCT SOLENOIDE E/I*4                              | P1754*3  | P1754  | <a href="#">AT-172</a> |
| CIRC EV PRES CANAL                                | P0745  | P0745  | <a href="#">AT-152</a> |
| CIR/SOL F/RL                                      | P1772  | P1772  | <a href="#">AT-190</a> |
| FNCT SOL F/RL                                     | P1774*3  | P1774  | <a href="#">AT-192</a> |
| CNT MODE MANU/CIR                                 | -  | P1815  | <a href="#">AT-194</a> |
| CIRC CNT NEUT                                     | P0705  | P0705  | <a href="#">AT-119</a> |

# INDEX POUR DTC

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

| Eléments<br>(Terminologie des écrans CONSULT-III) | DTC  |  | Page de référence      |
|---|--|--|------------------------|
|   | OBD  | Sauf OBD                                     |                        |
|   | Témoin de défaut*1,<br>"MOTEUR" avec<br>CONSULT-III ou<br>analyseur<br>générique*2 | CONSULT-III<br>seulement "TRANS-<br>MISSION" |                        |
| CIR/RLS DEMAR                                     | -  | P0615  | <a href="#">AT-114</a> |
| ELECTROVANNE/CIRC TCC                             | P0740  | P0740  | <a href="#">AT-147</a> |
| TCM   | P0700  | P0700  | <a href="#">AT-118</a> |
| CIR CAP PAPIL T/A                                 | P1705  | P1705  | <a href="#">AT-154</a> |
| CAP TR/MN TURB/CIR*5                              | P0717  | P0717  | <a href="#">AT-123</a> |
| CAP TR/MN TURB/CIR*4                              | P1716  | P1716  | <a href="#">AT-161</a> |
| CIR CAP VIT VEH SE/CIR                            | -  | P1721  | <a href="#">AT-163</a> |
| CIR CAP VIT VEH T/A                               | P0720  | P0720  | <a href="#">AT-125</a> |

\*1 : Se reporter à [AT-45. "Témoin de défaut"](#).

\*2 : Ces numéros sont prescrits par la norme ISO 15031-5.

\*3 : Ces défaillances ne peuvent pas être affichées par le témoin de défaut si ce dernier affiche déjà d'autres défaillances.

\*4 : Ces éléments s'appliquent aux numéros d'identification de véhicule jusqu'à "VSKJ\*\*R51\*0218001". Se reporter à [GI-46. "Variantes de modèles"](#).

\*5 : Ces éléments s'appliquent aux numéros d'identification de véhicule à partir de "VSKJ\*\*R51\*0218001". Se reporter à [GI-46. "Variantes de modèles"](#).

## Index pour n° de DTC

INFOID:000000001478900

### NOTE:

**En cas d'affichage du DTC "U1000 CIRC COMMUNIC CAN" avec d'autres DTC, effectuer d'abord le diagnostic des défauts du "DTC U1000 LIGNE COMMUNICATION CAN". Se reporter à [AT-111](#).**

### TYPE 1

| DTC   | Eléments<br>(Terminologie des écrans CONSULT-III) | Page de référence      |
|-------|---|------------------------|
| P0615 | CIR/RLS DEMAR                                     | <a href="#">AT-114</a> |
| P0700 | TCM   | <a href="#">AT-118</a> |
| P0705 | CIRC CNT NEUT                                     | <a href="#">AT-119</a> |
| P0717 | CAP TR/MN TURB/CIR*2                              | <a href="#">AT-123</a> |
| P0720 | CIR CAP VIT VEH T/A                               | <a href="#">AT-125</a> |
| P0725 | SIG VIT MOT                                       | <a href="#">AT-130</a> |
| P0731 | FNCT 1ERE VIT T/A*2                               | <a href="#">AT-132</a> |
| P0732 | FNCT 2EME VIT T/A*2                               | <a href="#">AT-135</a> |
| P0733 | FNCT 3EME VIT T/A*2                               | <a href="#">AT-138</a> |
| P0734 | FNCT 4EME VIT T/A*2                               | <a href="#">AT-141</a> |
| P0735 | FNCT 5EME VIT T/A*2                               | <a href="#">AT-144</a> |
| P0740 | ELECTROVANNE/CIRC TCC                             | <a href="#">AT-147</a> |
| P0744 | FNCT EV TCC T/A                                   | <a href="#">AT-149</a> |
| P0745 | CIRC EV PRES CANAL                                | <a href="#">AT-152</a> |
| P1705 | CIR CAP PAPIL T/A                                 | <a href="#">AT-154</a> |
| P1710 | CIR CAP TMP ATF                                   | <a href="#">AT-156</a> |

# INDEX POUR DTC

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

| DTC   | Eléments<br>(Terminologie des écrans CONSULT-III) | Page de référence      |
|-------|---|------------------------|
| P1716 | CAP TR/MN TURB/CIR* <sup>1</sup>                  | <a href="#">AT-161</a> |
| P1721 | CIR CAP VIT VEH SE/CIR                            | <a href="#">AT-163</a> |
| P1730 | VERR B/A  | <a href="#">AT-165</a> |
| P1731 | FR MOT 1 B/A                                      | <a href="#">AT-168</a> |
| P1752 | CIR/SOL_TCC                                       | <a href="#">AT-170</a> |
| P1754 | FNCT SOLENOIDE E/I* <sup>1</sup>                  | <a href="#">AT-172</a> |
| P1757 | CIR/SOL FR AV                                     | <a href="#">AT-175</a> |
| P1759 | FNCT SOLENOIDE FR/B* <sup>1</sup>                 | <a href="#">AT-177</a> |
| P1762 | SOL/CIRC E/D                                      | <a href="#">AT-180</a> |
| P1764 | FNCT SOLENOIDE D/C* <sup>1</sup>                  | <a href="#">AT-182</a> |
| P1767 | CIRC/SOL E/MA                                     | <a href="#">AT-185</a> |
| P1769 | FNCT SOL EMB M/AR* <sup>1</sup>                   | <a href="#">AT-187</a> |
| P1772 | CIR/SOL F/RL                                      | <a href="#">AT-190</a> |
| P1774 | FNCT SOL F/RL                                     | <a href="#">AT-192</a> |
| P1815 | CNT MODE MANU/CIR                                 | <a href="#">AT-194</a> |
| P1841 | CNT 1 PRS ATF/CIR* <sup>1</sup>                   | <a href="#">AT-198</a> |
| P1843 | CNT 3 PRS ATF/CIR* <sup>1</sup>                   | <a href="#">AT-200</a> |
| P1845 | CNT 5 PRS ATF/CIR* <sup>1</sup>                   | <a href="#">AT-202</a> |
| P1846 | CNT 6 PRS ATF/CIR* <sup>1</sup>                   | <a href="#">AT-204</a> |
| U1000 | CIRC COMMUNIC CAN                                 | <a href="#">AT-111</a> |

\*1 : Ces éléments s'appliquent aux numéros d'identification de véhicule jusqu'à "VSKJ\*\*R51\*0218001". Se reporter à [Gl-46, "Variantes de modèles"](#).

\*2 : Ces éléments s'appliquent aux numéros d'identification de véhicule à partir de "VSKJ\*\*R51\*0218001". Se reporter à [Gl-46, "Variantes de modèles"](#).

### TYPE 2

| DTC   |  | Eléments<br>(Terminologie des écrans CONSULT-III) | Page de référence      |
|---|--|---|------------------------|
| OBD   | Sauf OBD                                     |   |                        |
| Témoin de défaut* <sup>1</sup> ,<br>"MOTEUR" avec<br>CONSULT-III ou<br>analyseur<br>générique* <sup>2</sup> | CONSULT-III<br>seulement "TRANS-<br>MISSION" |   |                        |
| -   | P0615  | CIR/RLS DEMAR                                     | <a href="#">AT-114</a> |
| P0700   | P0700  | TCM   | <a href="#">AT-118</a> |
| P0705   | P0705  | CIRC CNT NEUT                                     | <a href="#">AT-119</a> |
| P0717   | P0717  | CAP TR/MN TURB/CIR* <sup>5</sup>                  | <a href="#">AT-123</a> |
| P0720   | P0720  | CIR CAP VIT VEH T/A                               | <a href="#">AT-125</a> |
| P0725   | P0725  | SIG VIT MOT                                       | <a href="#">AT-130</a> |
| P0731   | P0731  | FNCT 1ERE VIT T/A* <sup>5</sup>                   | <a href="#">AT-132</a> |
| P0732   | P0732  | FNCT 2EME VIT T/A* <sup>5</sup>                   | <a href="#">AT-135</a> |
| P0733   | P0733  | FNCT 3EME VIT T/A* <sup>5</sup>                   | <a href="#">AT-138</a> |
| P0734   | P0734  | FNCT 4EME VIT T/A* <sup>5</sup>                   | <a href="#">AT-141</a> |

# INDEX POUR DTC

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

| DTC  |  | Eléments<br>(Terminologie des écrans CONSULT-III) | Page de référence      |
|--|--|---|------------------------|
| OBD  | Sauf OBD                                     |   |                        |
| Témoin de défaut*1,<br>"MOTEUR" avec<br>CONSULT-III ou<br>analyseur<br>générique*2 | CONSULT-III<br>seulement "TRANS-<br>MISSION" |   |                        |
| P0735  | P0735  | FNCT 5EME VIT T/A*5                               | <a href="#">AT-144</a> |
| P0740  | P0740  | ELECTROVANNE/CIRC TCC                             | <a href="#">AT-147</a> |
| P0744  | P0744  | FNCT EV TCC T/A                                   | <a href="#">AT-149</a> |
| P0745  | P0745  | CIRC EV PRES CANAL                                | <a href="#">AT-152</a> |
| P1705  | P1705  | CIR CAP PAPIL T/A                                 | <a href="#">AT-154</a> |
| P0710  | P1710  | CIR CAP TMP ATF                                   | <a href="#">AT-156</a> |
| P1716  | P1716  | CAP TR/MN TURB/CIR*4                              | <a href="#">AT-161</a> |
| -  | P1721  | CIR CAP VIT VEH SE/CIR                            | <a href="#">AT-163</a> |
| P1730  | P1730  | VERR B/A  | <a href="#">AT-165</a> |
| -  | P1731  | FR MOT 1 B/A                                      | <a href="#">AT-168</a> |
| P1752  | P1752  | CIR/SOL_TCC                                       | <a href="#">AT-170</a> |
| P1754*3  | P1754  | FNCT SOLENOIDE E/I*4                              | <a href="#">AT-172</a> |
| P1757  | P1757  | CIR/SOL FR AV                                     | <a href="#">AT-175</a> |
| P1759*3  | P1759  | FNCT SOLENOIDE F/AV*4                             | <a href="#">AT-177</a> |
| P1762  | P1762  | SOL/CIRC E/D                                      | <a href="#">AT-180</a> |
| P1764*3  | P1764  | FNCT SOLENOIDE E/D*4                              | <a href="#">AT-182</a> |
| P1767  | P1767  | CIRC/SOL E/MA                                     | <a href="#">AT-185</a> |
| P1769*3  | P1769  | FNCT SOL E/MAR*4                                  | <a href="#">AT-187</a> |
| P1772  | P1772  | CIR/SOL F/RL                                      | <a href="#">AT-190</a> |
| P1774*3  | P1774  | FNCT SOL F/RL                                     | <a href="#">AT-192</a> |
| -  | P1815  | CNT MODE MANU/CIR                                 | <a href="#">AT-194</a> |
| -  | P1841  | CNT PRS ATF 1/CIR*4                               | <a href="#">AT-198</a> |
| -  | P1843  | CNT PRS ATF 3/CIR*4                               | <a href="#">AT-200</a> |
| -  | P1845  | CNT PRS ATF 5/CIR*4                               | <a href="#">AT-202</a> |
| -  | P1846  | CNT PRS ATF 6/CIR*4                               | <a href="#">AT-204</a> |
| U1000  | U1000  | CIRC COMMUNIC CAN                                 | <a href="#">AT-111</a> |

\*1 : Se reporter à [AT-45](#), "Témoin de défaut".

\*2 : Ces numéros sont prescrits par la norme ISO 15031-5.

\*3 : Ces défaillances ne peuvent pas être affichées par le témoin de défaut si ce dernier affiche déjà d'autres défaillances.

\*4 : Ces éléments s'appliquent aux numéros d'identification de véhicule jusqu'à "VSKJ\*\*R51\*0218001". Se reporter à [GI-46](#), "Variantes de modèles".

\*5 : Ces éléments s'appliquent aux numéros d'identification de véhicule à partir de "VSKJ\*\*R51\*0218001". Se reporter à [GI-46](#), "Variantes de modèles".

# PRECAUTIONS

< INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

## PRECAUTIONS

Précautions relatives aux systèmes de retenue supplémentaires (SRS) comprenant les AIRBAGS et les PRETENSIONNEURS DE CEINTURE DE SECURITE INFOID:000000001478901

Les systèmes de retenue supplémentaires (SRS), tels que l'“AIRBAG” et le “PRETENSIONNEUR DE CEINTURE DE SECURITE”, associés à une ceinture de sécurité de siège avant, aident à réduire le risque ou la gravité des blessures qu'encourent 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 la dépose du câble spiralé et du module d'airbag, se reporter à la section SRS.
- Ne pas utiliser d'équipement d'essai électrique sur les circuits connexes du SRS sauf si indiqué dans ce manuel de réparation. Les faisceaux de câblage SRS peuvent être identifiés par leurs faisceaux ou connecteurs de faisceau orange et/ou jaunes.

Précautions concernant le système de diagnostic de bord (OBD) de la boîte de vitesses automatique et du moteur (pour TYPE 2) INFOID:000000001478902

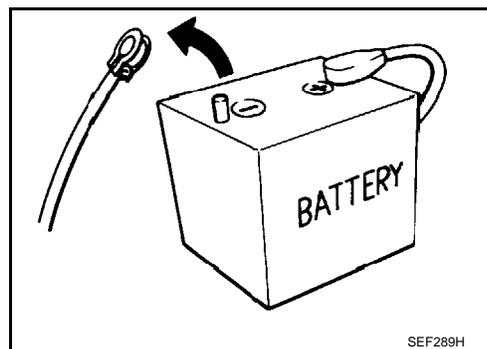
Le boîtier ECM est doté d'un système de diagnostic de bord. Il déclenche l'allumage du témoin de défaut pour avertir le conducteur d'un défaut de fonctionnement responsable d'une augmentation de la pollution.

### PRECAUTION:

- Veiller à mettre le contact d'allumage sur OFF et à débrancher le câble de batterie de la borne négative avant toute réparation ou inspection. Un circuit ouvert/court-circuit des contacts, capteurs, électrovannes et autres pièces liées entraîne l'allumage du témoin de défaut.
- Veiller à rebrancher et verrouiller correctement les connecteurs après toute intervention. Un connecteur mal branché (non verrouillé) entraîne l'activation du témoin de défaut en raison d'un court-circuit. (S'assurer que le connecteur est exempt d'eau, de graisse, de saleté, de bornes tordues, etc.)
- Veiller à faire cheminer et à fixer correctement les faisceaux électriques après toute intervention. Une interférence entre le faisceau et un support ou autre risque d'entraîner l'allumage du témoin de défaut en raison d'un court-circuit.
- Veiller à brancher correctement les conduites en caoutchouc après toute intervention. Débranché ou seulement mal branché, un tuyau en caoutchouc peut entraîner l'allumage du témoin de défaut par suite d'une anomalie du système EGR ou du système d'injection de carburant, etc.
- Après toute réparation, veiller à effacer les informations de défaut de fonctionnement de l'ECM et du TCM devenues inutiles (défauts résolus) avant de restituer le véhicule à son propriétaire.

Précautions INFOID:000000001478903

- Avant de brancher ou débrancher le connecteur de faisceau de l'ensemble de T/A, positionner le contact d'allumage sur la OFF et débrancher le câble de batterie au niveau de borne négative. Ceci car la tension de la batterie est appliquée TCM même lorsque le contact d'allumage est mis sur OFF.
- Une fois chaque DIAGNOSTIC DE DEFAUT effectué, effectuer la “Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC)”.
- Une fois le problème réglé, le DTC ne doit plus être affiché au niveau de la “Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC)”.
- Utiliser toujours la marque de liquide de T/A spécifiée. Se reporter à [MA-18](#).
- Utiliser des chiffons en papier, et non en tissu pendant le travail.
- Après avoir remplacé le liquide de T/A, jeter l'huile usée à l'aide des méthodes prescrites par la loi, les règlements, etc.



# PRECAUTIONS

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

- Avant de procéder au démontage, nettoyer soigneusement l'extérieur de la boîte de vitesses. Il est important d'éviter toute contamination des pièces internes par de la poussière ou d'autres particules étrangères.
- Le démontage doit être effectué dans un endroit propre.
- Utiliser des chiffons qui ne peluchent pas ou des serviettes en papier pour essuyer les pièces. Des chiffons d'atelier risquent de laisser des peluches susceptibles d'interférer avec le fonctionnement de la boîte de vitesses.
- Placer les pièces démontées dans l'ordre, afin de pouvoir les remonter facilement et correctement.
- Toutes les pièces doivent être nettoyées soigneusement avec un solvant polyvalent, ininflammable, avant l'inspection ou le remontage.
- Les joints, bagues d'étanchéité et joints toriques doivent être remplacés si la boîte de vitesses est démontée.
- Il est impératif de procéder aux essais de fonctionnement lorsqu'ils sont indiqués.
- Le corps de soupape contient des pièces de précision dont la dépose et l'entretien exigent des soins particuliers. Ranger les éléments démontés du corps de soupape afin de faciliter le remontage. De même, veiller à ne pas éparpiller ou égarer les ressorts et les pièces de petite dimension.
- Les soupapes, manchons, bouchons, etc., qui ont été correctement reposés, glissent le long des alésages de corps de soupape sous l'effet de leur propre poids.
- Avant le montage, enduire toutes les pièces de liquide de T/A de type recommandé. Appliquer de la vaseline pour protéger les joints toriques et les joints d'étanchéité ainsi que pour les petits roulements et les rondelles afin de les maintenir en place pendant le montage. Ne pas utiliser de graisse.
- Eviter d'endommager les joints toriques, joints d'étanchéité et joints plats lors du montage.
- Après une réparation, remplir la boîte de vitesses de liquide de T/A.
- Lorsque le bouchon de vidange de T/A est déposé, le liquide n'est que partiellement vidangé. Le liquide de T/A usagé demeure dans le convertisseur de couple et le système de refroidissement de liquide de T/A. Pour la vidange du liquide de T/A, toujours respecter la procédure décrite sous "Remplacement du liquide de T/A", dans la section AT. Se reporter à [AT-17, "Changement du liquide de T/A"](#), [AT-17, "Vérification du liquide de T/A"](#).

## Notice d'entretien ou précautions

INFOID:000000001478904

### AUTODIAGNOSTIC OBD (POUR TYPE 2)

- L'autodiagnostic de la T/A est effectué par le TCM en combinaison avec l'ECM. Les résultats peuvent être lus au moyen des séquences de clignotement du témoin A/T CHECK ou du témoin de défaut. Se reporter au tableau relatif aux [AT-95, "Fonctions de CONSULT-III \(TRANSMISSION\)"](#) pour les détails concernant le témoin utilisé pour l'affichage de chaque résultat de l'autodiagnostic.
- Les résultats d'autodiagnostic indiqués par le témoin de défaut sont automatiquement mémorisés par l'ECM et le TCM.  
**Toujours effectuer la procédure décrite sous [AT-43, "Code de diagnostic de défaut de l'OBD \(DTC\)"](#) pour effectuer la réparation et éviter un clignotement inutile du témoin de défaut.**  
Pour les détails concernant le système OBD, se reporter à [EC-1349](#).
- **Certains systèmes et composants, plus particulièrement ceux liés à l'OBD, peuvent être équipé d'un nouveau type de connecteur de faisceaux à guide autobloquant. Pour une description et le mode de débranchement, se reporter à [PG-133](#).**

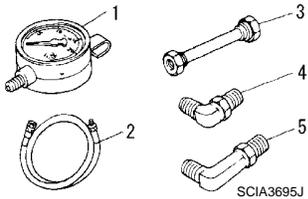
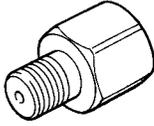
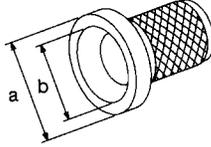
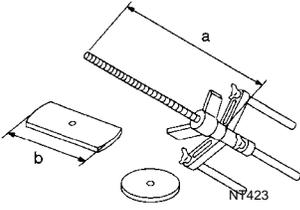
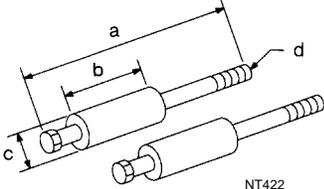
# PREPARATION

< INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

## PREPARATION

### Outillage spécial

INFOID:000000001478905

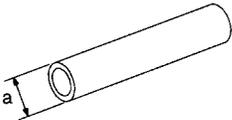
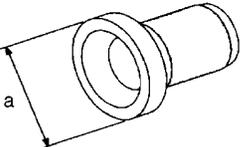
| Numéro de l'outil<br>Nom de l'outil  | Description   |
|--|---|
| <p>ST2505S001<br/>Kit de manomètre d'huile<br/>1. ST25051001<br/>Manomètre d'huile<br/>2. ST25052000<br/>Flexible<br/>3. ST25053000<br/>Tuyau de raccord<br/>4. ST25054000<br/>Adaptateur<br/>5. ST25055000<br/>Adaptateur</p>  | <p>Mesure de la pression de conduite</p>                                    |
| <p>KV31103600<br/>Adaptateur de raccord<br/>(Avec ST25054000)</p>   | <p>Mesure de la pression de conduite</p>                                    |
| <p>ST33400001<br/>Chassoir<br/>a : 60 mm de dia.<br/>b : 47 mm de dia.</p>    | <p>Repose du joint d'étanchéité d'huile du carter de pompe à huile</p>      |
| <p>KV31102400<br/>Compresseur de ressort d'embrayage<br/>a : 320 mm<br/>b : 174 mm</p>    | <p>Repose de la rondelle d'arrêt du ressort de retour du frein de recul</p> |
| <p>ST25850000<br/>Marteau coulissant<br/>a : 179 mm<br/>b : 70 mm<br/>c : 40 mm<br/>d : M12X1.75P</p>   | <p>Dépose de l'ensemble de la pompe à huile</p>                             |

Outillage en vente dans le commerce

INFOID:000000001478906

# PREPARATION

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

| Nom de l'outil   | Description   |
|--|---|
| <p>Chassoir<br/>a : 22 mm de dia.</p>  <p>NT083</p>     | <p>Repose des joints d'étanchéité d'huile manuels</p> |
| <p>Chassoir<br/>a : 64 mm de dia.</p>  <p>SCIA5338E</p> | <p>Repose du joint d'huile arrière</p>                |

# LIQUIDE DE T/A

< INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

## LIQUIDE DE T/A

### Changement du liquide de T/A

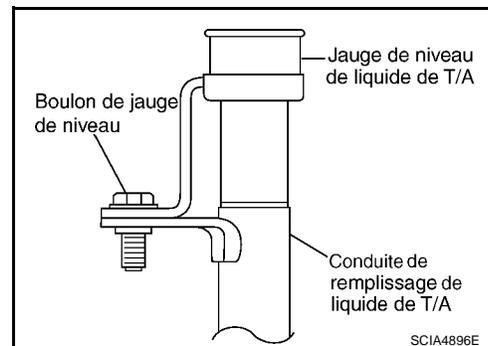
INFOID:000000001478907

1. Réchauffer le liquide de T/A.
2. Arrêter le moteur.
3. Desserrer le boulon de la jauge de niveau.
4. Retirer la jauge de liquide de la T/A.
5. Retirer le bouchon de vidange et le liquide de vidange de T/A de l'orifice de vidange.
6. Reposer le joint d'étanchéité du bouchon de vidange et le bouchon de vidange sur le carter d'huile.

**PRECAUTION:**

**Ne pas réutiliser le joint statique du bouchon de vidange.**

7. Serrer le bouchon de vidange au couple spécifié. Se reporter à [AT-255. "Soupape de commande avec capteur 2 de TCM et de température de liquide de T/A"](#).
8. Remplir avec du liquide de T/A neuf. Toujours veiller à utiliser une quantité de liquide de T/A identique à celle qui a été vidangée.
  - Pour remplacer le liquide de T/A, verser du liquide propre dans le tuyau de remplissage, moteur à l'arrêt, puis vidanger le liquide usagé à partir du flexible de refroidisseur côté retour.
  - La vidange est terminée lorsque la couleur du liquide de T/A sortant du tuyau est la même que celle du liquide propre. La quantité de liquide de T/A non usagée doit être de 30 à 50 % supérieure à celle indiquée.



**Liquide de T/A :**      **Liquide pour transmission automatique d'origine NISSAN Matic J**  
**Contenance en liquide :**      **10,3 ℓ**

**PRECAUTION:**

- Utiliser uniquement du liquide pour transmission automatique Matic J d'origine Nissan. Ne pas mélanger avec d'autres liquides de T/A.
  - L'utilisation de liquides autres que du liquide pour transmission automatique Matic J d'origine NISSAN peut détériorer la motricité, réduire la durée de vie utile de la transmission automatique et endommager cette dernière, qui n'est pas couverte par la garantie.
  - Lors de l'appoint en liquide T/A, veiller à éviter tout contact avec les pièces générant de la chaleur, telles que l'échappement.
9. Faire tourner le moteur au ralenti pendant 5 minutes.
  10. Vérifier le niveau et l'état du liquide de T/A. Se reporter à [AT-17. "Vérification du liquide de T/A"](#). Si le liquide de T/A demeure sale, répéter les étapes 2 à 9.
  11. Reposer la jauge de niveau de liquide de T/A dans le tuyau de charge du liquide de T/A.
  12. Serrer le boulon de la jauge au couple spécifié. Se reporter à [AT-272. "Dépose et repose \(modèles YD25DDTi\)"](#) (pour moteur YD25DDTi) ou [AT-275. "Dépose et repose \(modèles VQ40DE\)"](#) (pour moteur VQ40DE).

### Vérification du liquide de T/A

INFOID:000000001478908

1. Faire chauffer le moteur.
2. Rechercher les fuites de liquide.
3. Desserrer le boulon de la jauge de niveau.

# LIQUIDE DE T/A

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

4. Avant la conduite, il est possible de contrôler le niveau du liquide de T/A à des températures de liquide comprises entre 30 et 50°C à l'aide de la plage "COLD" (FROID) figurant sur la jauge de niveau de liquide de T/A comme suit.
  - a. Garer le véhicule sur une surface plane et serrer le frein de stationnement.
  - b. Faire démarrer le moteur et engager le levier sélecteur dans chaque rapport. Laisser le levier sélecteur en position "P".
  - c. Contrôler le niveau de liquide de T/A en faisant tourner le moteur au ralenti.
  - d. Retirer la jauge de niveau de liquide de T/A et l'essuyer avec une serviette non pelucheuse.

**PRECAUTION:**

**Toujours utiliser un chiffon en papier non pelucheux (et pas en tissu) pour essuyer la jauge de liquide de T/A.**

- e. Replacer la jauge de liquide de T/A dans la conduite de remplissage du liquide de T/A en la poussant le plus loin possible.

**PRECAUTION:**

**Pour vérifier le niveau du liquide de T/A, insérer la jauge jusqu'à ce que le bouchon entre en contact avec l'extrémité de la conduite de remplissage de liquide de T/A en inversant la position de la jauge.**

- f. Retirer la jauge de niveau de liquide de T/A et effectuer la lecture. Si la valeur obtenue est faible, faire l'appoint dans le tuyau de remplissage de liquide de T/A.

**PRECAUTION:**

**Ne pas déborder.**

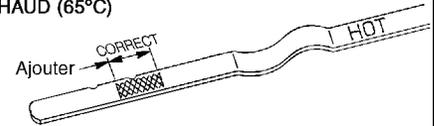
5. Conduire le véhicule pendant environ 5 minutes en zone urbaine.
6. Faire en sorte que le liquide de T/A atteigne une température d'environ 65°C.

**NOTE:**

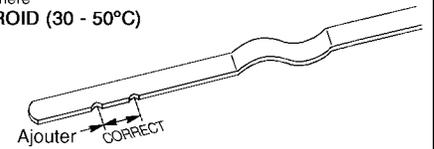
**Le niveau du liquide de T/A peut être modifié par la température, comme indiqué sur la figure. Par conséquent, veiller à effectuer l'opération pendant le contrôle des données avec CONSULT-III.**

Modèles avec moteur YD25DDTi

- Avant CHAUD (65°C)

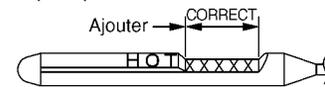


- Arrière FROID (30 - 50°C)

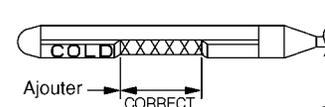


Modèles avec moteur VQ40 DE

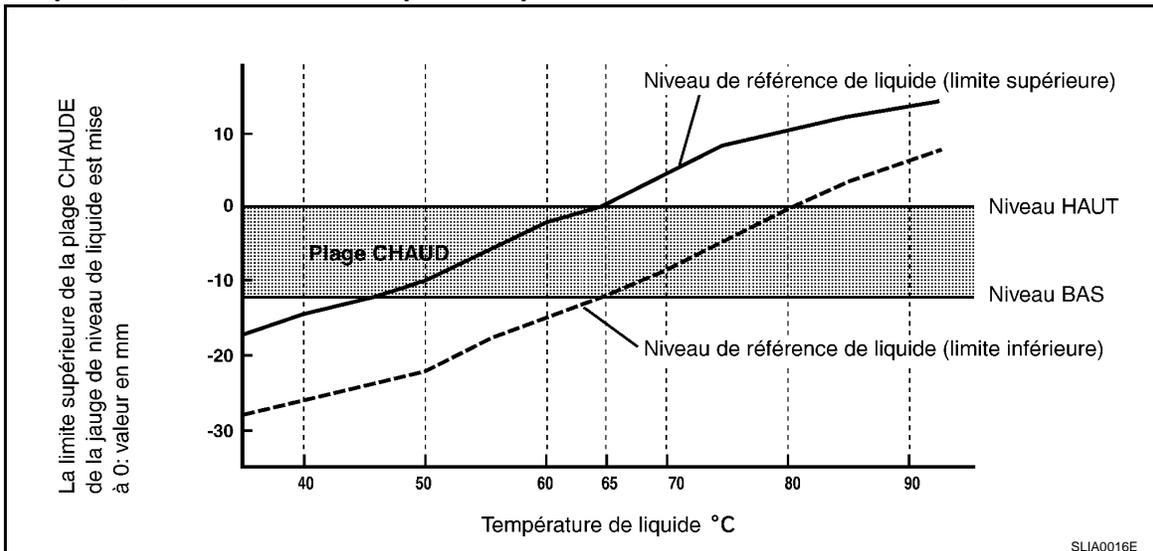
- Avant CHAUD (65°C)



- Arrière FROID (30 - 50°C)



SCIA7205E



SLIA0016E

- a. Brancher CONSULT-III au connecteur de liaison de données.
- b. Sélectionner le mode de "CONTROLE DE DONNEES" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.
- c. Lire la valeur de "TMP ATF 1".
7. Vérifier à nouveau le niveau du liquide de T/A lorsque la température du liquide est de 65°C environ, à l'aide de la plage "HOT" (CHAUD) de la jauge de niveau de liquide de T/A.

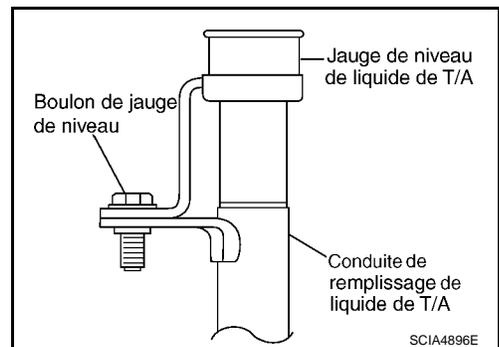
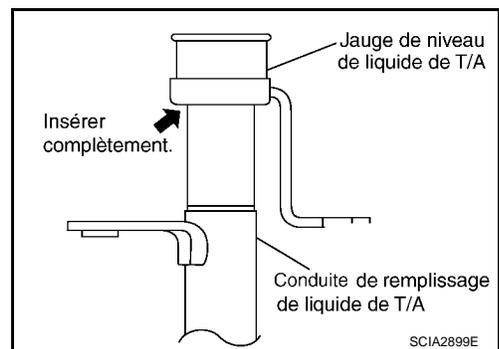
**PRECAUTION:**

**Toujours utiliser un chiffon en papier non pelucheux (et pas en tissu) pour essuyer la jauge de liquide de T/A.**

## LIQUIDE DE T/A

### < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

- Pour vérifier le niveau du liquide de T/A, insérer la jauge jusqu'à ce que le bouchon entre en contact avec l'extrémité de la conduite de remplissage de liquide de T/A en inversant la position de la jauge comme indiqué.
8. Vérifier l'état du liquide de T/A.
- Si le liquide de T/A est très foncé ou sent le brûlé, vérifier le fonctionnement de la transmission. Rincer le système de refroidissement après la réparation de la T/A.
  - Si le liquide de T/A contient des matériaux de frottement (embrayages, bandes, etc.), il convient de remplacer le radiateur et de rincer le circuit du refroidisseur à l'aide de solvant et d'air comprimé une fois la réparation de la T/A terminée. Se reporter à [CO-44](#) (pour le moteur YD25DDTi) ou [CO-14](#) (pour le moteur VQ40DE).
9. Reposer la jauge de niveau de liquide de T/A dans le tuyau de charge du liquide de T/A.
10. Serrer le boulon de la jauge au couple spécifié. Se reporter à [AT-272. "Dépose et repose \(modèles YD25DDTi\)"](#) (pour moteur YD25DDTi) ou [AT-275. "Dépose et repose \(modèles VQ40DE\)"](#) (pour moteur VQ40DE).



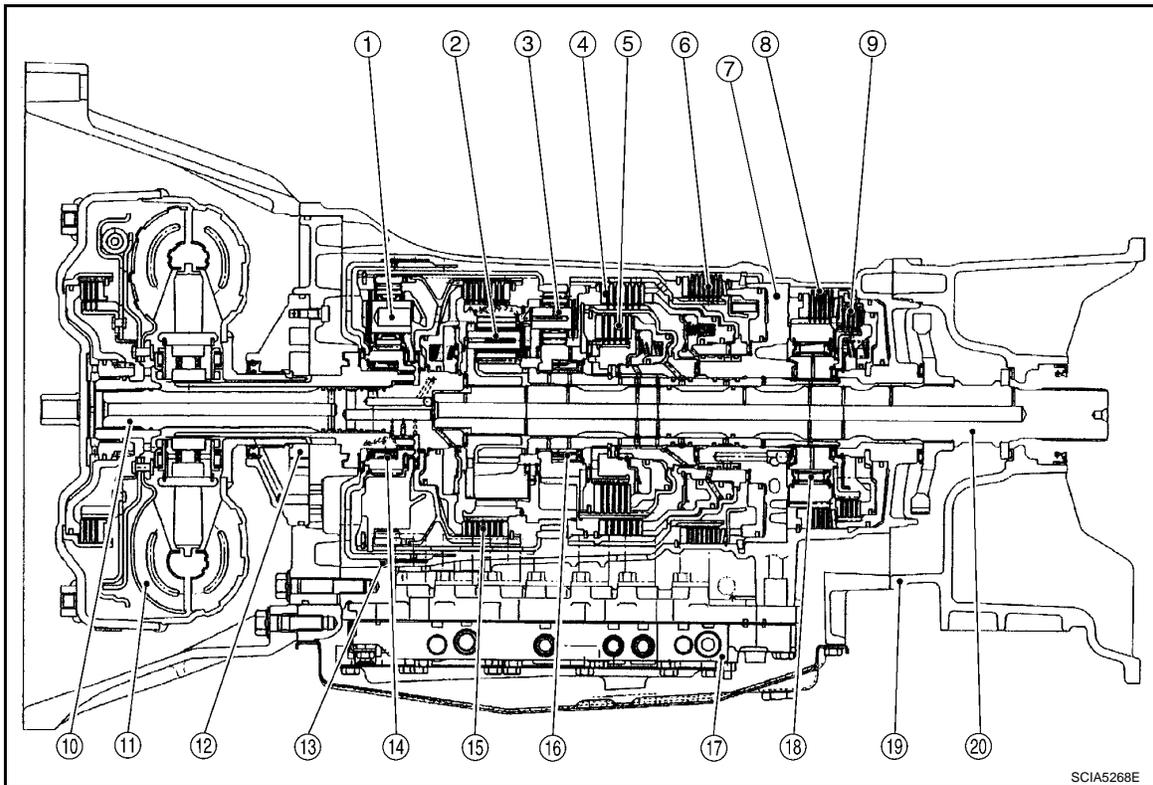
# SYSTEME DE COMMANDE DE T/A

< INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

## SYSTEME DE COMMANDE DE T/A

Vue en coupe (modèles YD25DDTi)

INFOID:000000001478909



SCIA5268E

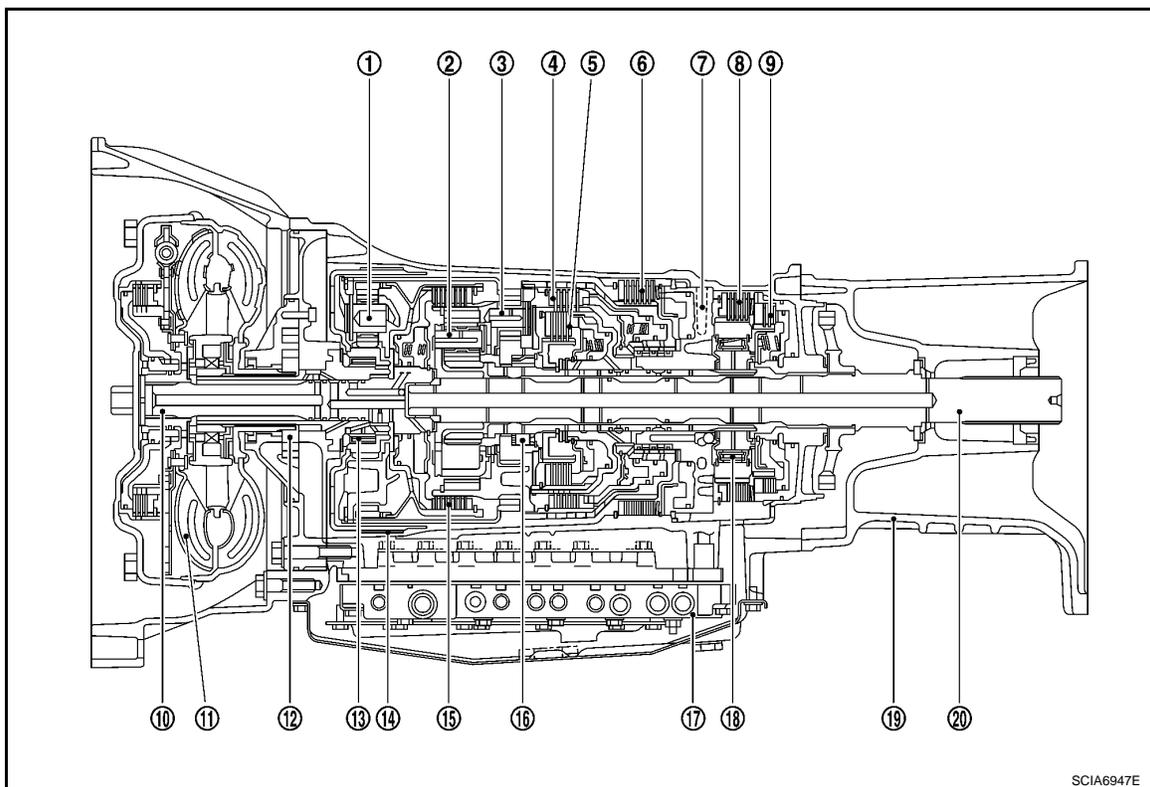
- |                                       |   |  |
|---------------------------------------|---|--|
| 1. Engrenage planétaire avant         | 2. Pignon planétaire central                          | 3. Engrenage planétaire arrière                                |
| 4. Embrayage direct                   | 5. Embrayage de recul en rapport de vitesse bas/élevé | 6. Frein de recul  |
| 7. Support de tambour                 | 8. Frein de marche                                    | 9. Frein de régulation motrice en rapport de vitesse bas/élevé |
| 10. Arbre primaire                    | 11. Convertisseur de couple                           | 12. Pompe à huile  |
| 13. Frein de marche avant             | 14. Embrayage unidirectionnel de 3ème                 | 15. Embrayage primaire   |
| 16. Embrayage unidirectionnel de 1ère | 17. Soupape de commande avec TCM                      | 18. Embrayage unidirectionnel de marche avant                  |
| 19. Carter d'adaptateur               | 20. Arbre de sortie                                   |  |

# SYSTEME DE COMMANDE DE T/A

< INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

Vue en coupe (modèles VQ40DE)

INFOID:000000001478910



- |                                       |   |  |
|---------------------------------------|---|--|
| 1. Engrenage planétaire avant         | 2. Pignon planétaire central                          | 3. Engrenage planétaire arrière                                |
| 4. Embrayage direct                   | 5. Embrayage de recul en rapport de vitesse bas/élevé | 6. Frein de recul  |
| 7. Support de tambour                 | 8. Frein de marche                                    | 9. Frein de régulation motrice en rapport de vitesse bas/élevé |
| 10. Arbre primaire                    | 11. Convertisseur de couple                           | 12. Pompe à huile  |
| 13. Embrayage unidirectionnel de 3ème | 14. Frein de marche avant                             | 15. Embrayage primaire   |
| 16. Embrayage unidirectionnel de 1ère | 17. Soupape de commande avec TCM                      | 18. Embrayage unidirectionnel de marche avant                  |
| 19. Carter d'adaptateur               | 20. Arbre de sortie                                   |  |

## Mécanisme de passage de vitesse

INFOID:000000001478911

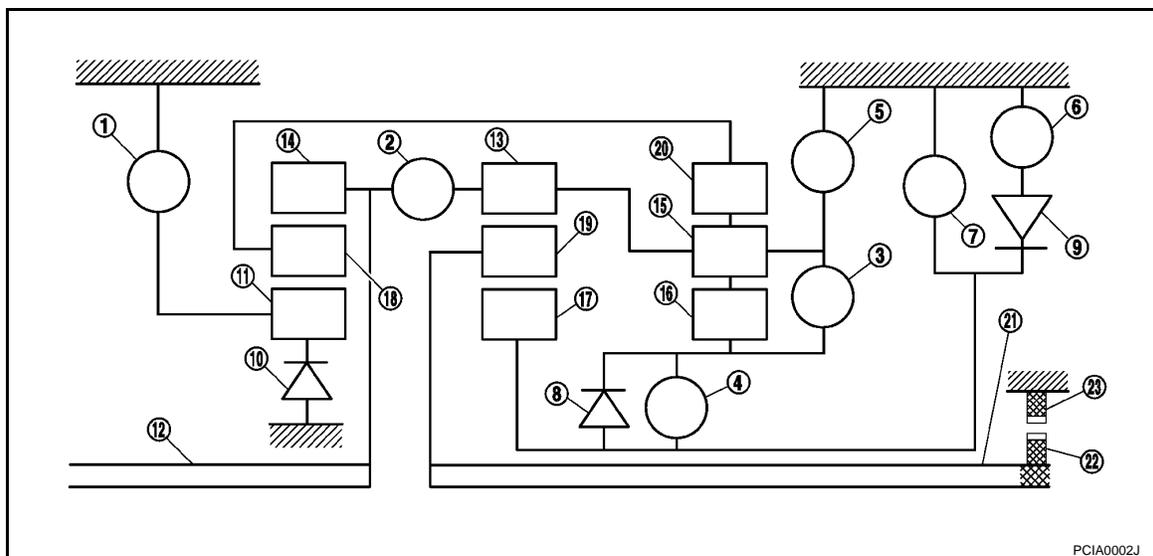
La transmission automatique utilise des systèmes à trois pignons planétaires compacts pour améliorer les performances de la transmission de puissance, simplifier la construction et réduire le poids.

Elle emploie également une soupape de commande de vitesses optimale et des rapports de vitesse très larges. Ces derniers améliorent les performances de démarrage et l'accélération à moyenne et haute vitesse.

## CONSTRUCTION

# SYSTEME DE COMMANDE DE T/A

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN



- |  |                                      |  |
|--|--------------------------------------|--|
| 1. Frein de marche avant                                       | 2. Embrayage primaire                | 3. Embrayage direct                          |
| 4. Embrayage de recul en rapport de vitesse bas/élevé          | 5. Frein de recul                    | 6. Frein de marche                           |
| 7. Frein de régulation motrice en rapport de vitesse bas/élevé | 8. Embrayage unidirectionnel de 1ère | 9. Embrayage unidirectionnel de marche avant |
| 10. Embrayage unidirectionnel de 3ème                          | 11. Pignon solaire avant             | 12. Arbre primaire                           |
| 13. Pignon interne intermédiaire                               | 14. Pignon interne avant             | 15. Porte-satellite arrière                  |
| 16. Pignon solaire arrière                                     | 17. Pignon solaire intermédiaire     | 18. Porte-satellite avant                    |
| 19. Porte-satellite intermédiaire                              | 20. Pignon interne arrière           | 21. Arbre de sortie                          |
| 22. Pignon de stationnement                                    | 23. Cliquet de stationnement         |  |

## FONCTIONNEMENT DE L'EMBRAYAGE ET DES FREINS

| Nom de la pièce  | Abréviation | Fonctionnement   |
|--|-------------|--|
| Frein de marche avant (1)                              | F/AV        | Fixe le pignon solaire avant (11).   |
| Embrayage primaire (2)                                 | I/C         | Raccorde l'arbre primaire (12), le pignon interne avant (14) et le pignon interne intermédiaire (13).  |
| Embrayage direct (3)                                   | E/D         | Raccorde le carter arrière (15) et le pignon solaire arrière (16).   |
| Embrayage de recul en rapport de vitesse bas/élevé (4) | E/MA        | Raccorde le pignon solaire intermédiaire (17) et le pignon solaire arrière (16).   |
| Frein de recul (5)                                     | F/R         | Fixe le carter arrière (15).   |
| Frein de marche (6)                                    | F/MA        | Fixe le pignon solaire intermédiaire (17).   |
| Frein d'accostage à vitesse lente (7)                  | F/LC        | Fixe le pignon solaire intermédiaire (17).   |
| Premier embrayage unidirectionnel (8)                  | 1er EU      | Permet au pignon solaire arrière (16) de tourner librement par rapport au pignon solaire intermédiaire (17), mais le fixe pour une rotation inverse. |
| Embrayage unidirectionnel de marche avant (9)          | EU MA       | Permet au pignon solaire intermédiaire (17) de tourner librement en avant, mais le fixe pour une rotation inverse.                                   |
| Troisième embrayage unidirectionnel (10)               | 3ème EU     | Permet au pignon solaire avant (11) de tourner librement en avant, mais le fixe pour une rotation inverse.   |

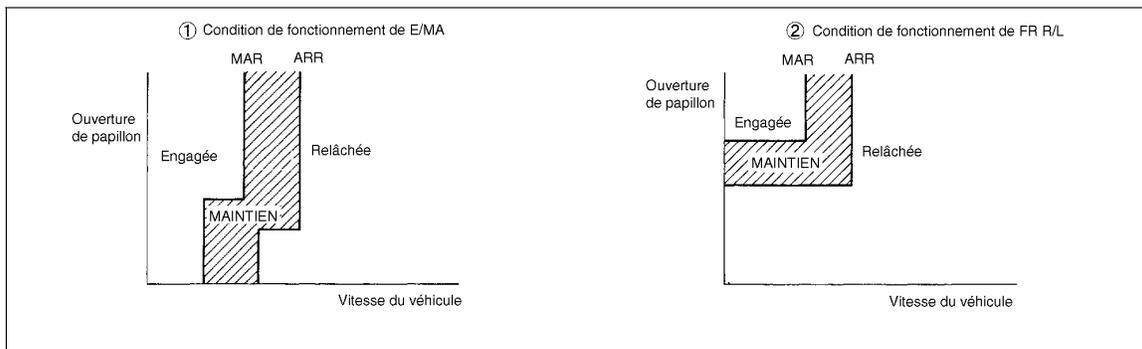
# SYSTEME DE COMMANDE DE T/A

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

### TABLEAU D'EMBRAYAGE ET DE BANDE

| Position du levier de vitesse | E/I  | E/MA | E/D | FR/REC | F/AV | FR R/L | FR MAR | 1ère EMB UNI | EMB AV | 3ème EMB UNI | Remarques   |
|-------------------------------|------|------|-----|--------|------|--------|--------|--------------|--------|--------------|---|
| P                             |      | △    |     |        | △    |        |        |              |        |              | POSITION DE STATIONNEMENT                               |
| R                             |      | ○    |     | ○      | ○    |        |        | ⊙            |        | ⊙            | POSITION DE RECVL                                       |
| N                             |      | △    |     |        | △    |        |        |              |        |              | POINT MORT  |
| D                             | 1ère |      | △ * |        | △    | △ **   | ○      | ⊙            | ⊙      | ⊙            | Passage de vitesse automatique<br>1→2→3→4→5             |
|                               | 2ème |      |     | ○      | △    |        | ○      |              | ⊙      | ⊙            |   |
|                               | 3ème |      | ○   | ○      |      |        | △      | ◇            |        | ⊙            |   |
|                               | 4ème | ○    | ○   | ○      |      |        | △      | ◇            |        |              |   |
|                               | 5ème | ○    | ○   |        |      | ○      | △      | ◇            |        | ◇            |   |
| M5                            |      | ○    |     |        | ○    |        | △      | ◇            |        | ◇            | Verrouille* (maintien stationnaire) sur le 5ème rapport |
| M4                            |      | ○    | ○   | ○      |      |        | △      | ◇            |        |              | Verrouille* (maintien stationnaire) sur le 4ème rapport |
| M3                            |      |      | ○   | ○      |      | ○      | △      | ◇            |        | ⊙            | Verrouille* (maintien stationnaire) sur le 3ème rapport |
| M2                            |      |      |     | ○      |      | ○      | ○      |              | ⊙      | ⊙            | Verrouille* (maintien stationnaire) sur le 2ème rapport |
| M1                            |      |      |     |        | ○    | ○      | ○      | ⊙            | ⊙      | ⊙            | Verrouille* (maintien stationnaire) sur le 1er rapport  |

- \* :
- — Fonctionne
  - ⊙ — Fonctionne pendant une accélération "progressive".
  - ◇ — Fonctionne et modifie la transmission de puissance pendant l'accostage.
  - △ — La pression de conduite est activée mais ne modifie pas la transmission de puissance
  - △ \* — Fonctionne dans les conditions indiquées sur l'illustration 1 ①.
  - △ \*\* — Fonctionne dans les conditions indiquées sur l'illustration ②. La commande de retardement est activée pendant le passage de D (4,3,2,1) → N.



SCIA6962E

## TRANSMISSION DE PUISSANCE

### Position "N"

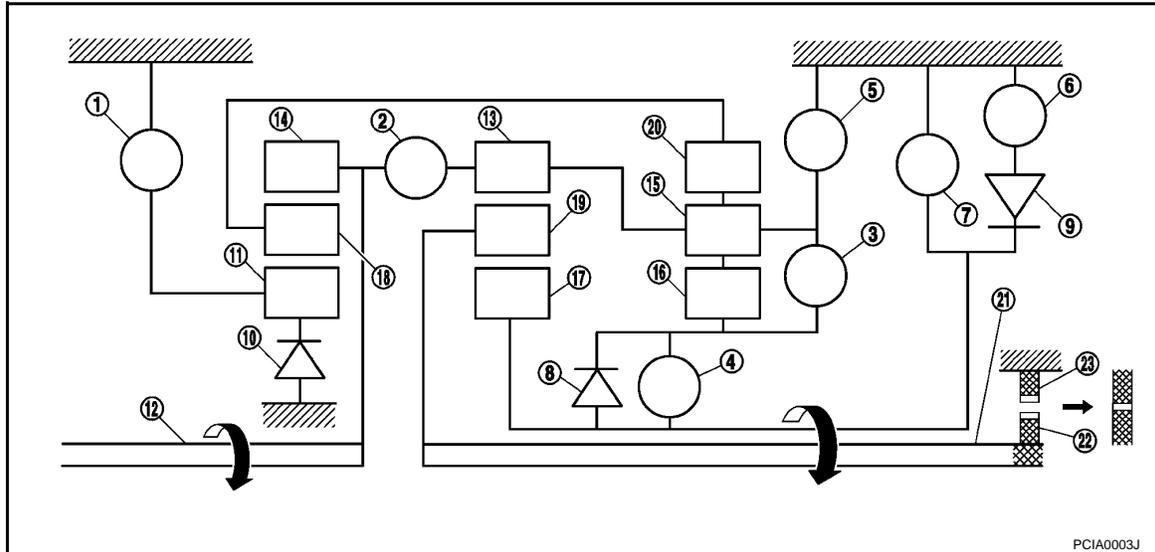
Etant donné que les freins de marche avant et de marche arrière sont relâchés, le couple de l'arbre primaire n'est pas transmis à l'arbre secondaire.

### Position "P"

# SYSTEME DE COMMANDE DE T/A

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

- La même règle que pour la position "N" s'applique ici : les freins de marche avant et de marche arrière sont relâchés. Le couple de l'arbre primaire n'est donc pas transmis à l'arbre secondaire.
- Le cliquet de stationnement relié au levier de sélection est engrené avec le mécanisme de stationnement et fixe mécaniquement l'arbre secondaire.



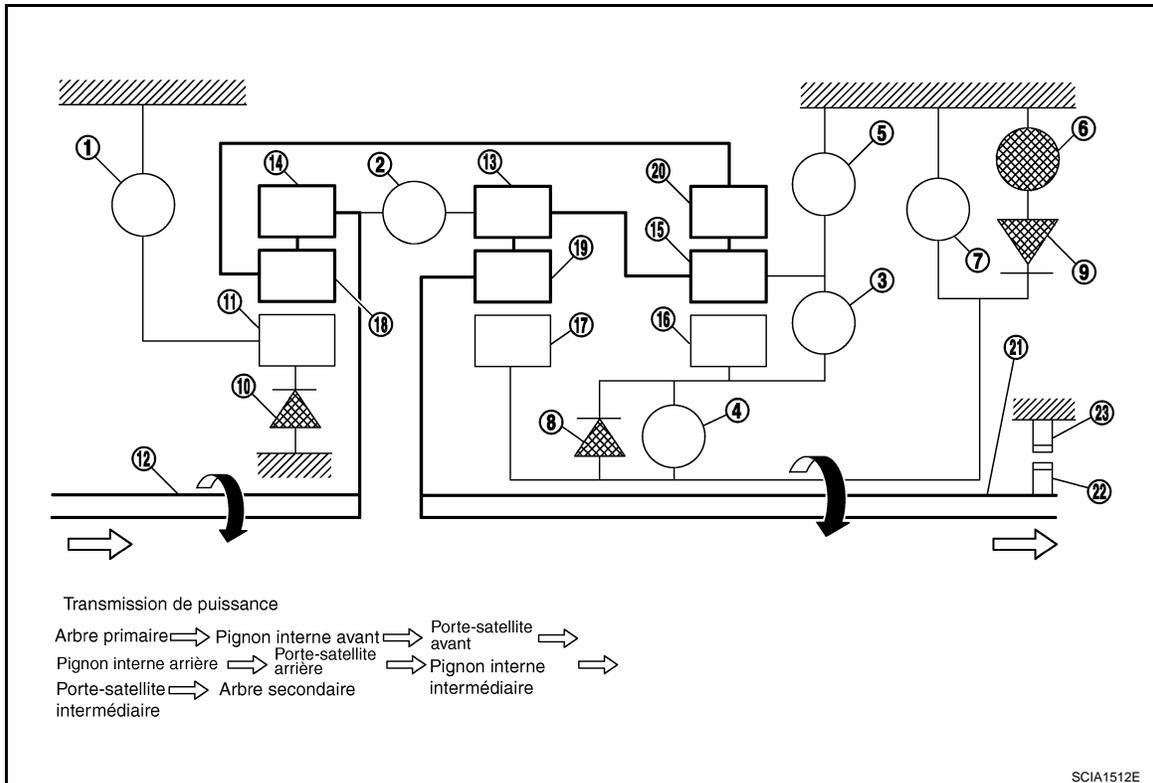
- |  |                                      |  |
|--|--------------------------------------|--|
| 1. Frein de marche avant                                       | 2. Embrayage primaire                | 3. Embrayage direct                          |
| 4. Embrayage de recul en rapport de vitesse bas/élevé          | 5. Frein de recul                    | 6. Frein de marche                           |
| 7. Frein de régulation motrice en rapport de vitesse bas/élevé | 8. Embrayage unidirectionnel de 1ère | 9. Embrayage unidirectionnel de marche avant |
| 10. Embrayage unidirectionnel de 3ème                          | 11. Pignon solaire avant             | 12. Arbre primaire                           |
| 13. Pignon interne intermédiaire                               | 14. Pignon interne avant             | 15. Porte-satellite arrière                  |
| 16. Pignon solaire arrière                                     | 17. Pignon solaire intermédiaire     | 18. Porte-satellite avant                    |
| 19. Porte-satellite intermédiaire                              | 20. Pignon interne arrière           | 21. Arbre de sortie                          |
| 22. Pignon de stationnement                                    | 23. Cliquet de stationnement         |  |

"D1"

- Le frein de marche et l'embrayage unidirectionnel de marche avant régulent la rotation inverse du pignon solaire intermédiaire.
- Le premier embrayage unidirectionnel régule la rotation inverse du pignon solaire arrière.
- Le troisième embrayage unidirectionnel régule la rotation inverse du pignon solaire avant.
- Lors de l'accélération, le pignon solaire intermédiaire tourne vers l'avant, l'embrayage unidirectionnel de marche avant ralentit en conséquence et le frein moteur n'est pas activé.

# SYSTEME DE COMMANDE DE T/A

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN



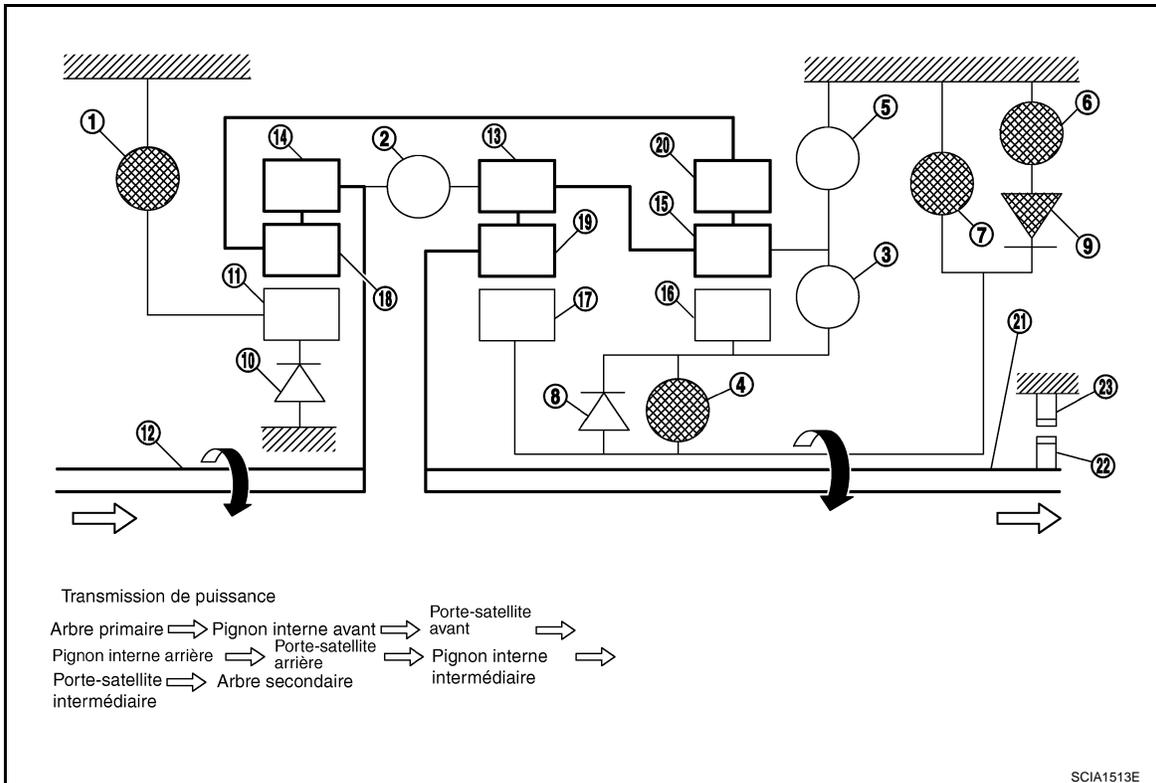
- |  |                                      |  |
|--|--------------------------------------|--|
| 1. Frein de marche avant                                       | 2. Embrayage primaire                | 3. Embrayage direct                          |
| 4. Embrayage de recul en rapport de vitesse bas/élevé          | 5. Frein de recul                    | 6. Frein de marche                           |
| 7. Frein de régulation motrice en rapport de vitesse bas/élevé | 8. Embrayage unidirectionnel de 1ère | 9. Embrayage unidirectionnel de marche avant |
| 10. Embrayage unidirectionnel de 3ème                          | 11. Pignon solaire avant             | 12. Arbre primaire                           |
| 13. Pignon interne intermédiaire                               | 14. Pignon interne avant             | 15. Porte-satellite arrière                  |
| 16. Pignon solaire arrière                                     | 17. Pignon solaire intermédiaire     | 18. Porte-satellite avant                    |
| 19. Porte-satellite intermédiaire                              | 20. Pignon interne arrière           | 21. Arbre de sortie                          |
| 22. Pignon de stationnement                                    | 23. Cliquet de stationnement         |  |

“M1”

- Le frein de marche avant fixe le pignon solaire avant.
- Le frein de marche et l'embrayage unidirectionnel de marche avant régulent la rotation inverse du pignon solaire intermédiaire.
- L'embrayage de marche arrière à vitesse lente et rapide raccorde le pignon solaire arrière au pignon solaire intermédiaire.
- Le frein d'accostage à vitesse lente fixe le pignon solaire intermédiaire.
- Lors de l'accélération, le frein d'accostage à vitesse lente régule la rotation avant du pignon solaire intermédiaire et les fonctions du frein moteur.

# SYSTEME DE COMMANDE DE T/A

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN



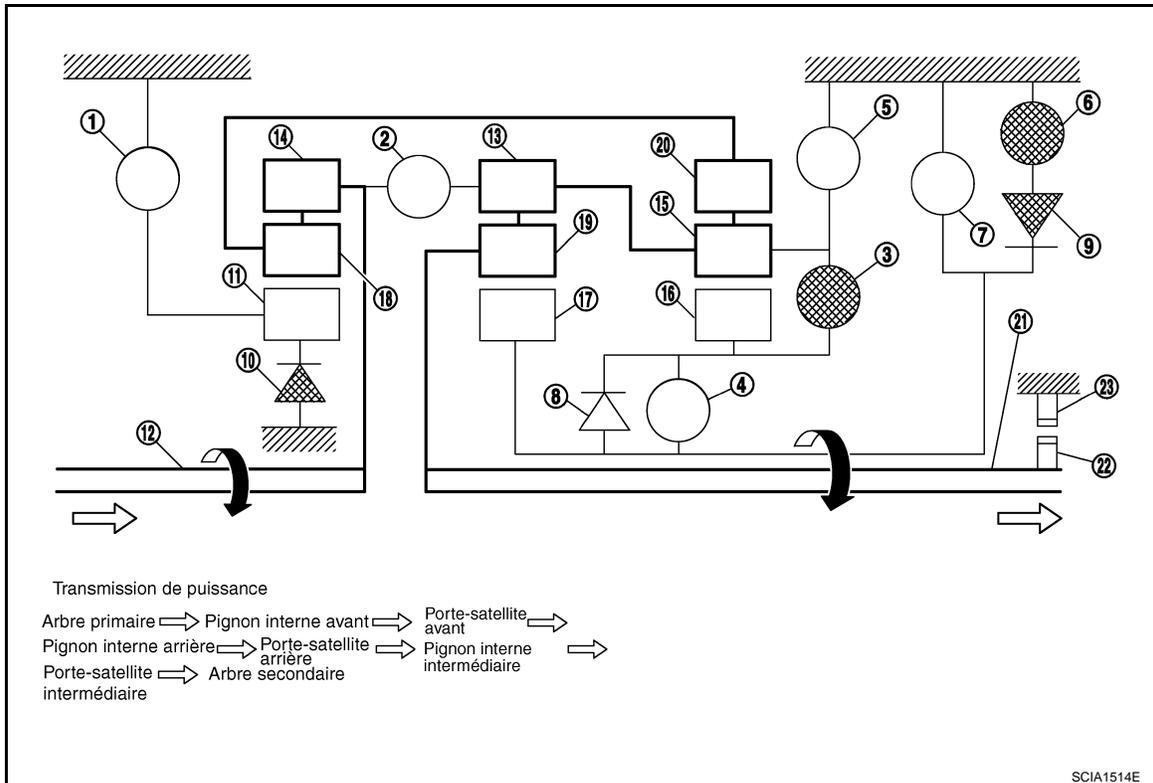
- |  |                                      |  |
|--|--------------------------------------|--|
| 1. Frein de marche avant                                       | 2. Embrayage primaire                | 3. Embrayage direct                          |
| 4. Embrayage de recul en rapport de vitesse bas/élevé          | 5. Frein de recul                    | 6. Frein de marche                           |
| 7. Frein de régulation motrice en rapport de vitesse bas/élevé | 8. Embrayage unidirectionnel de 1ère | 9. Embrayage unidirectionnel de marche avant |
| 10. Embrayage unidirectionnel de 3ème                          | 11. Pignon solaire avant             | 12. Arbre primaire                           |
| 13. Pignon interne intermédiaire                               | 14. Pignon interne avant             | 15. Porte-satellite arrière                  |
| 16. Pignon solaire arrière                                     | 17. Pignon solaire intermédiaire     | 18. Porte-satellite avant                    |
| 19. Porte-satellite intermédiaire                              | 20. Pignon interne arrière           | 21. Arbre de sortie                          |
| 22. Pignon de stationnement                                    | 23. Cliquet de stationnement         |  |

“D2”

- Le frein de marche et l'embrayage unidirectionnel de marche avant régulent la rotation inverse du pignon solaire intermédiaire.
- Le troisième embrayage unidirectionnel régule la rotation inverse du pignon solaire avant.
- L'embrayage direct est raccordé, et le carter arrière et le pignon solaire arrière sont raccordés.
- Lors de l'accélération, le pignon solaire intermédiaire tourne vers l'avant, ce qui a pour effet de ralentir l'embrayage unidirectionnel de marche avant et de désactiver le frein moteur.

# SYSTEME DE COMMANDE DE T/A

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN



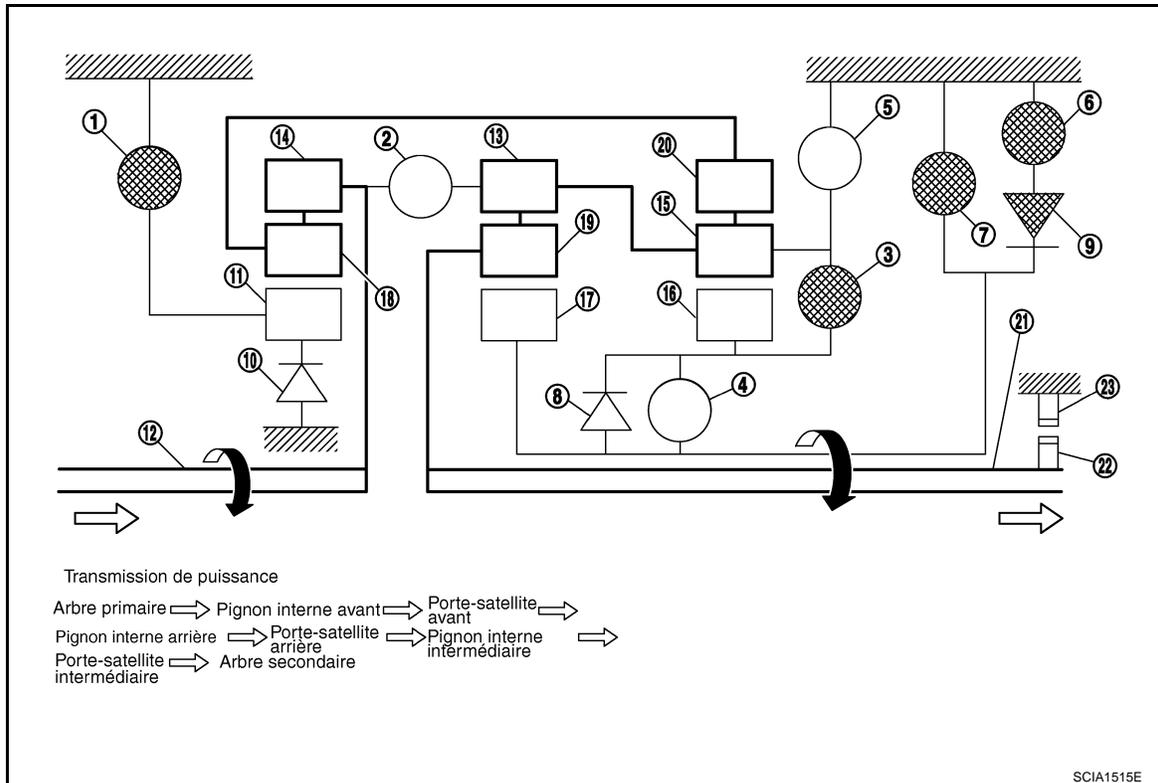
- |  |                                      |  |
|--|--------------------------------------|--|
| 1. Frein de marche avant                                       | 2. Embrayage primaire                | 3. Embrayage direct                          |
| 4. Embrayage de recul en rapport de vitesse bas/élevé          | 5. Frein de recul                    | 6. Frein de marche                           |
| 7. Frein de régulation motrice en rapport de vitesse bas/élevé | 8. Embrayage unidirectionnel de 1ère | 9. Embrayage unidirectionnel de marche avant |
| 10. Embrayage unidirectionnel de 3ème                          | 11. Pignon solaire avant             | 12. Arbre primaire                           |
| 13. Pignon interne intermédiaire                               | 14. Pignon interne avant             | 15. Porte-satellite arrière                  |
| 16. Pignon solaire arrière                                     | 17. Pignon solaire intermédiaire     | 18. Porte-satellite avant                    |
| 19. Porte-satellite intermédiaire                              | 20. Pignon interne arrière           | 21. Arbre de sortie                          |
| 22. Pignon de stationnement                                    | 23. Cliquet de stationnement         |  |

"M2"

- Le frein de marche avant fixe le pignon solaire avant.
- Le frein de marche et l'embrayage unidirectionnel de marche avant régulent la rotation inverse du pignon solaire intermédiaire.
- L'embrayage direct est raccordé, et le carter arrière et le pignon solaire arrière sont raccordés.
- Le frein d'accostage à vitesse lente fixe le pignon solaire intermédiaire.
- Lors de l'accélération, le frein d'accostage à vitesse lente régule la rotation avant du pignon solaire intermédiaire et les fonctions du frein moteur.

# SYSTEME DE COMMANDE DE T/A

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN



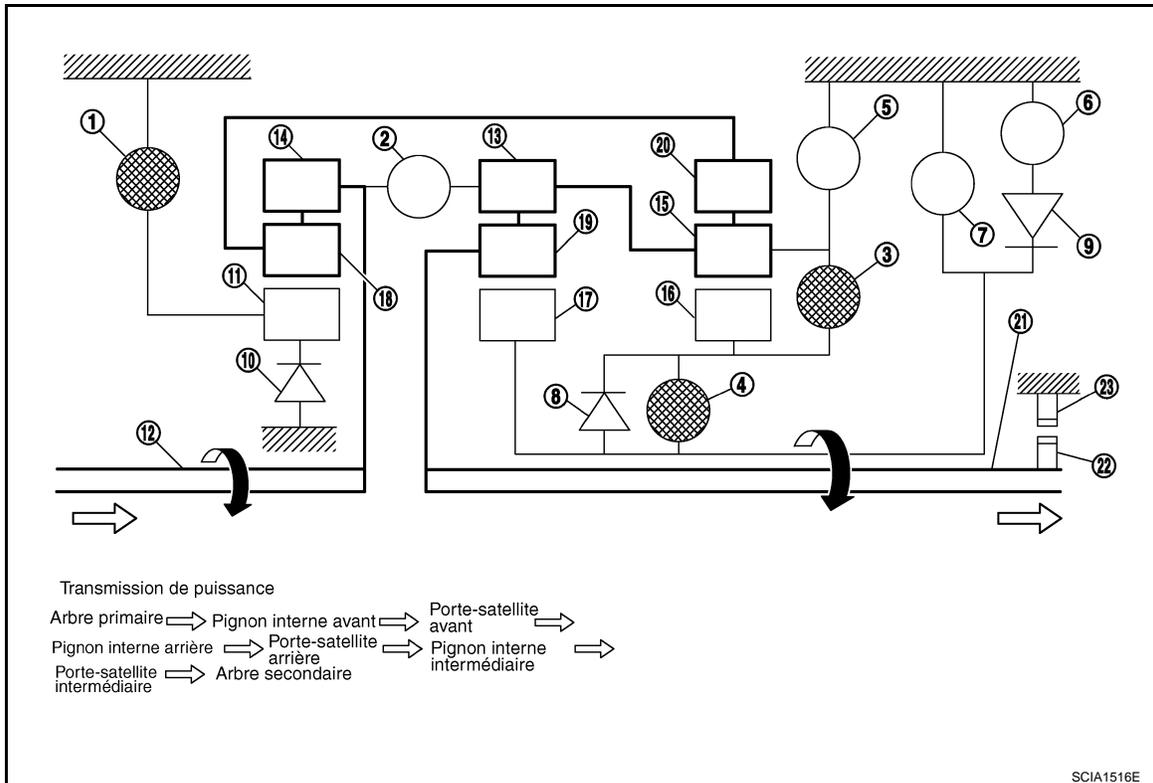
- |  |                                      |  |
|--|--------------------------------------|--|
| 1. Frein de marche avant                                       | 2. Embrayage primaire                | 3. Embrayage direct                          |
| 4. Embrayage de recul en rapport de vitesse bas/élevé          | 5. Frein de recul                    | 6. Frein de marche                           |
| 7. Frein de régulation motrice en rapport de vitesse bas/élevé | 8. Embrayage unidirectionnel de 1ère | 9. Embrayage unidirectionnel de marche avant |
| 10. Embrayage unidirectionnel de 3ème                          | 11. Pignon solaire avant             | 12. Arbre primaire                           |
| 13. Pignon interne intermédiaire                               | 14. Pignon interne avant             | 15. Porte-satellite arrière                  |
| 16. Pignon solaire arrière                                     | 17. Pignon solaire intermédiaire     | 18. Porte-satellite avant                    |
| 19. Porte-satellite intermédiaire                              | 20. Pignon interne arrière           | 21. Arbre de sortie                          |
| 22. Pignon de stationnement                                    | 23. Cliquet de stationnement         |  |

“D3” et “M3”

- Le frein de marche avant fixe le pignon solaire avant.
- L’embrayage direct est raccordé, et le carter arrière et le pignon solaire arrière sont raccordés.
- L’embrayage de marche arrière à vitesse lente et rapide est couplé, de même que les pignons solaires intermédiaire et arrière.

# SYSTEME DE COMMANDE DE T/A

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN



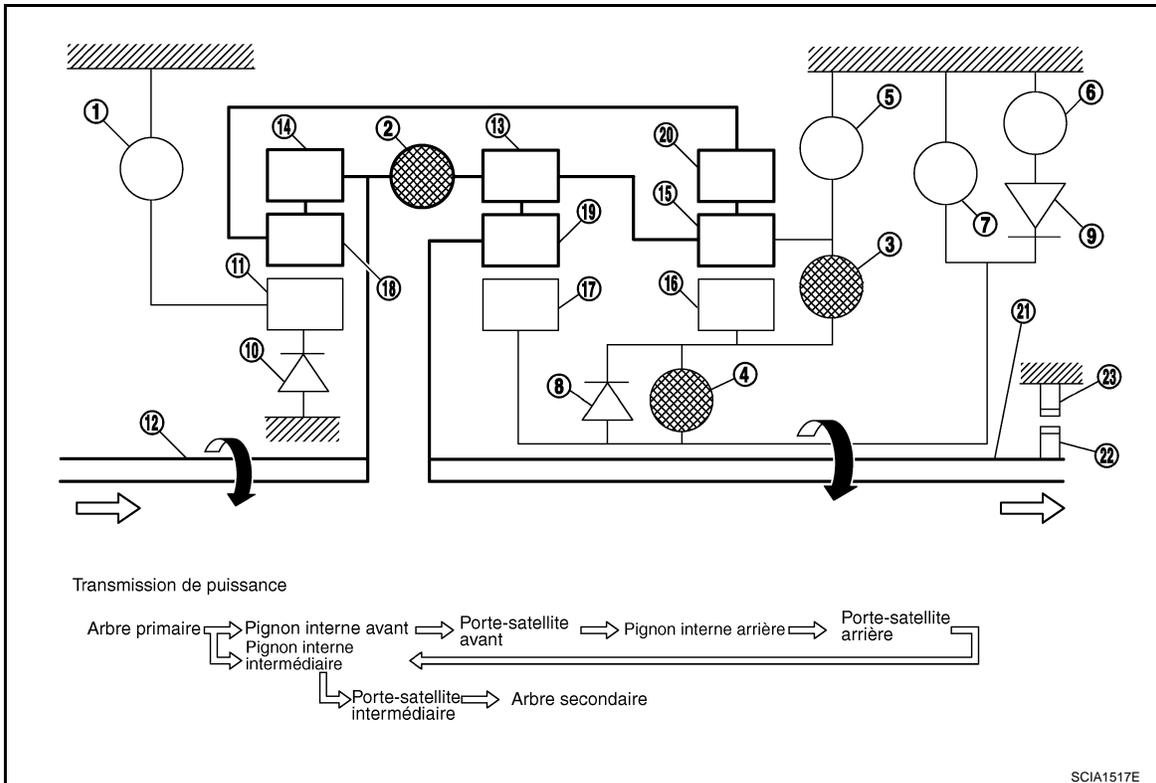
- |  |                                      |  |
|--|--------------------------------------|--|
| 1. Frein de marche avant                                       | 2. Embrayage primaire                | 3. Embrayage direct                          |
| 4. Embrayage de recul en rapport de vitesse bas/élevé          | 5. Frein de recul                    | 6. Frein de marche                           |
| 7. Frein de régulation motrice en rapport de vitesse bas/élevé | 8. Embrayage unidirectionnel de 1ère | 9. Embrayage unidirectionnel de marche avant |
| 10. Embrayage unidirectionnel de 3ème                          | 11. Pignon solaire avant             | 12. Arbre primaire                           |
| 13. Pignon interne intermédiaire                               | 14. Pignon interne avant             | 15. Porte-satellite arrière                  |
| 16. Pignon solaire arrière                                     | 17. Pignon solaire intermédiaire     | 18. Porte-satellite avant                    |
| 19. Porte-satellite intermédiaire                              | 20. Pignon interne arrière           | 21. Arbre de sortie                          |
| 22. Pignon de stationnement                                    | 23. Cliquet de stationnement         |  |

“D4” et “M4”

- L'embrayage direct est raccordé, et le carter arrière et le pignon solaire arrière sont raccordés.
- L'embrayage de marche arrière à vitesse lente et rapide est couplé, de même que les pignons solaires intermédiaire et arrière.
- L'embrayage primaire est couplé, et les pignons internes avant et intermédiaire sont raccordés.
- La puissance d'entraînement est fournie au pignon interne avant, au pignon interne intermédiaire, et le carter arrière et les trois pignons planétaires effectuent une rotation avant en tant qu'unité à part entière.

# SYSTEME DE COMMANDE DE T/A

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN



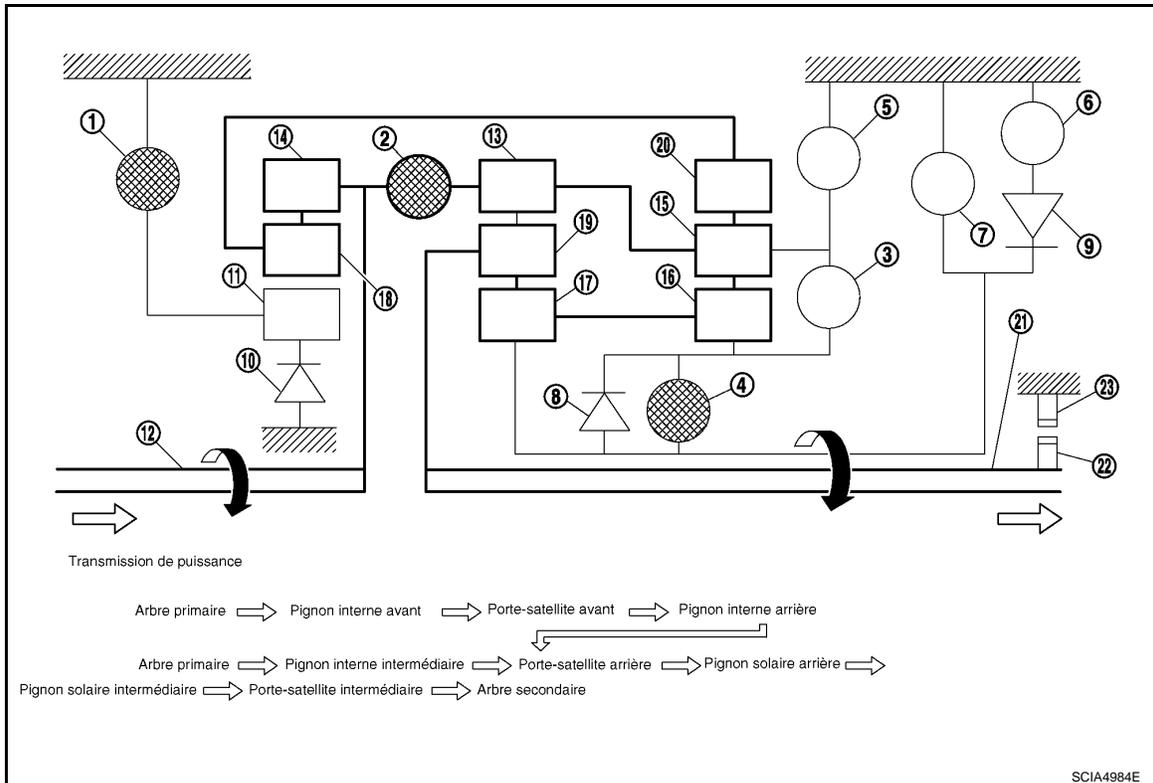
- |  |                                      |  |
|--|--------------------------------------|--|
| 1. Frein de marche avant                                       | 2. Embrayage primaire                | 3. Embrayage direct                          |
| 4. Embrayage de recul en rapport de vitesse bas/élevé          | 5. Frein de recul                    | 6. Frein de marche                           |
| 7. Frein de régulation motrice en rapport de vitesse bas/élevé | 8. Embrayage unidirectionnel de 1ère | 9. Embrayage unidirectionnel de marche avant |
| 10. Embrayage unidirectionnel de 3ème                          | 11. Pignon solaire avant             | 12. Arbre primaire                           |
| 13. Pignon interne intermédiaire                               | 14. Pignon interne avant             | 15. Porte-satellite arrière                  |
| 16. Pignon solaire arrière                                     | 17. Pignon solaire intermédiaire     | 18. Porte-satellite avant                    |
| 19. Porte-satellite intermédiaire                              | 20. Pignon interne arrière           | 21. Arbre de sortie                          |
| 22. Pignon de stationnement                                    | 23. Cliquet de stationnement         |  |

“D5” et “M5”

- Le frein de marche avant fixe le pignon solaire avant.
- L’embrayage primaire est couplé, et les pignons internes avant et intermédiaire sont raccordés.
- L’embrayage de marche arrière à vitesse lente et rapide est couplé, de même que les pignons solaires intermédiaire et arrière.

# SYSTEME DE COMMANDE DE T/A

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN



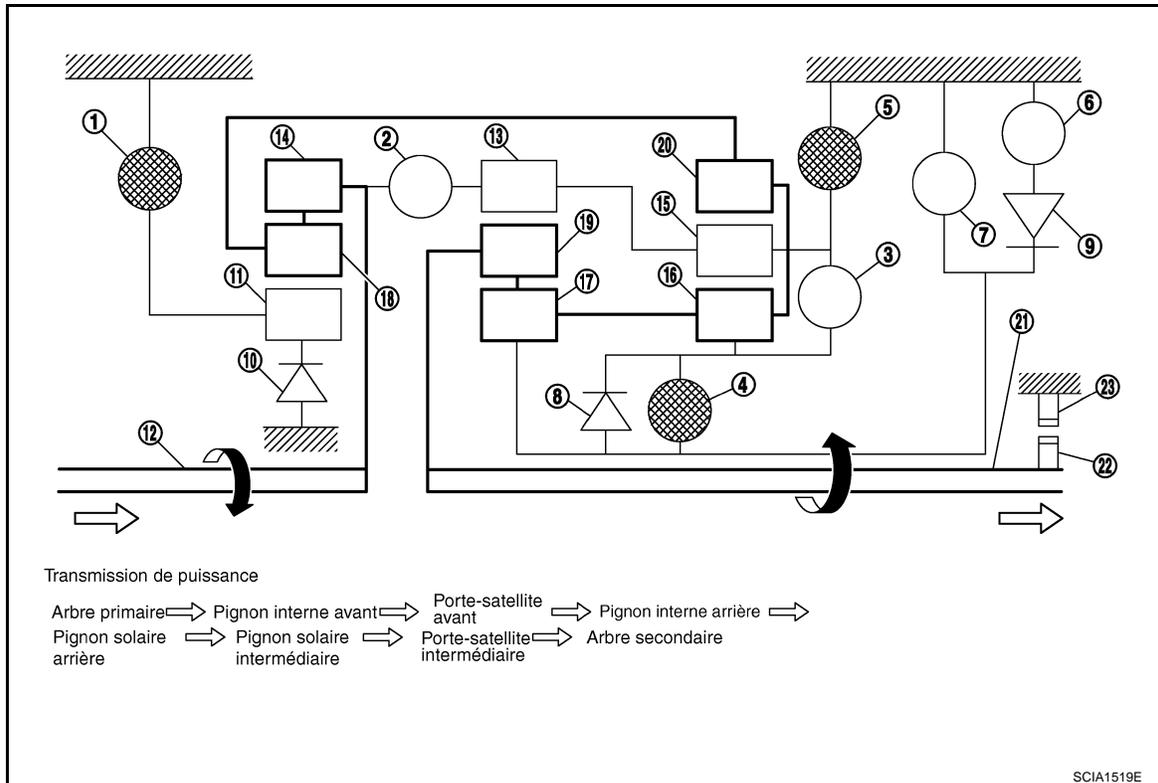
- |  |                                      |  |
|--|--------------------------------------|--|
| 1. Frein de marche avant                                       | 2. Embrayage primaire                | 3. Embrayage direct                          |
| 4. Embrayage de recul en rapport de vitesse bas/élevé          | 5. Frein de recul                    | 6. Frein de marche                           |
| 7. Frein de régulation motrice en rapport de vitesse bas/élevé | 8. Embrayage unidirectionnel de 1ère | 9. Embrayage unidirectionnel de marche avant |
| 10. Embrayage unidirectionnel de 3ème                          | 11. Pignon solaire avant             | 12. Arbre primaire                           |
| 13. Pignon interne intermédiaire                               | 14. Pignon interne avant             | 15. Porte-satellite arrière                  |
| 16. Pignon solaire arrière                                     | 17. Pignon solaire intermédiaire     | 18. Porte-satellite avant                    |
| 19. Porte-satellite intermédiaire                              | 20. Pignon interne arrière           | 21. Arbre de sortie                          |
| 22. Pignon de stationnement                                    | 23. Cliquet de stationnement         |  |

### Position "R"

- Le frein de marche avant fixe le pignon solaire avant.
- L'embrayage de marche arrière à vitesse lente et rapide est couplé, de même que les pignons solaires intermédiaire et arrière.
- Le frein de marche arrière fixe le carter arrière.

# SYSTEME DE COMMANDE DE T/A

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN



- |  |                                      |  |
|--|--------------------------------------|--|
| 1. Frein de marche avant                                       | 2. Embrayage primaire                | 3. Embrayage direct                          |
| 4. Embrayage de recul en rapport de vitesse bas/élevé          | 5. Frein de recul                    | 6. Frein de marche                           |
| 7. Frein de régulation motrice en rapport de vitesse bas/élevé | 8. Embrayage unidirectionnel de 1ère | 9. Embrayage unidirectionnel de marche avant |
| 10. Embrayage unidirectionnel de 3ème                          | 11. Pignon solaire avant             | 12. Arbre primaire                           |
| 13. Pignon interne intermédiaire                               | 14. Pignon interne avant             | 15. Porte-satellite arrière                  |
| 16. Pignon solaire arrière                                     | 17. Pignon solaire intermédiaire     | 18. Porte-satellite avant                    |
| 19. Porte-satellite intermédiaire                              | 20. Pignon interne arrière           | 21. Arbre de sortie                          |
| 22. Pignon de stationnement                                    | 23. Cliquet de stationnement         |  |

### Fonction du boîtier de commande de transmission (TCM)

INFOID:000000001478912

La fonction du TCM est de :

- Recevoir les signaux d'entrée émis par les différents contacts et capteurs.
- Déterminer la pression de conduite requise, le point de passage, le fonctionnement du verrouillage et le fonctionnement du frein moteur.
- Envoyer les signaux de sortie requis aux solénoïdes correspondants.

### PRESENTATION GENERALE DU SYSTEME DE COMMANDE

La transmission capte les conditions de fonctionnement du véhicule au moyen de divers capteurs ou signaux. Elle assure en permanence la gestion de passage de vitesse optimal et amortit les à-coups de sélection et de verrouillage.

# SYSTEME DE COMMANDE DE T/A

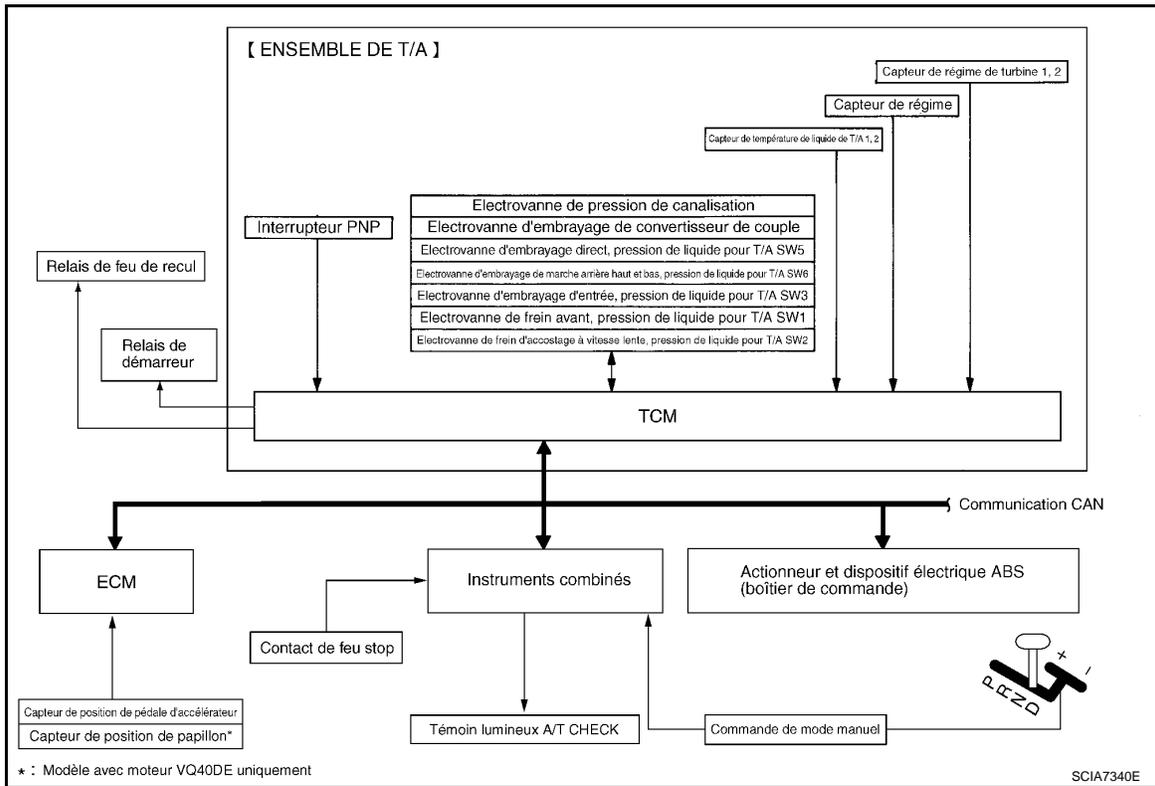
## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

| CAPTEURS (ou SIGNAUX)  | TCM   | ACTIONNEURS  |
|--|---|--|
| Contact de position de stationnement/point mort (PNP)<br>Signal de position de pédale d'accélérateur<br>Signal de position de papillon fermé<br>Signal de position plein gaz<br>Signal de régime moteur<br>Capteur de température de liquide de T/A<br>Capteur de régime<br>Signal de vitesse du véhicule<br>Signal de commande de mode manuel<br>Signal du contact de feux de stop<br>Capteur de régime de la turbine<br>Manoccontact ATF | ⇒<br>Passage des vitesses<br>Commande de pression de conduite<br>Commande de verrouillage<br>Commande de frein moteur<br>Commande de distribution<br>Commande de mode sans-échec<br>Autodiagnostic<br>Ligne de communication CONSULT-III<br>Commande Duet-EA<br>Système CAN | ⇒<br>Electrovanne d'embrayage d'entrée<br>Electrovanne d'embrayage direct<br>Electrovanne de frein de marche avant<br>Electrovanne d'embrayage de marche arrière à vitesses lente et rapide<br>Electrovanne de frein d'accostage à vitesse lente<br>Electrovanne d'embrayage de convertisseur de couple<br>Electrovanne de pression de conduite<br>Témoin de vérification de T/A<br>Relais de démarreur<br>Relais de feux de recul |

### SCHEMA DU SYSTEME DE COMMANDE (VIN < VSKJ\*\*R51\*0218001)

**NOTE:**

Ceci s'applique aux numéros d'identification de véhicule jusqu'à "VSKJ\*\*R51\*0218001". Se reporter à [GI-46](#) "Variantes de modèles".



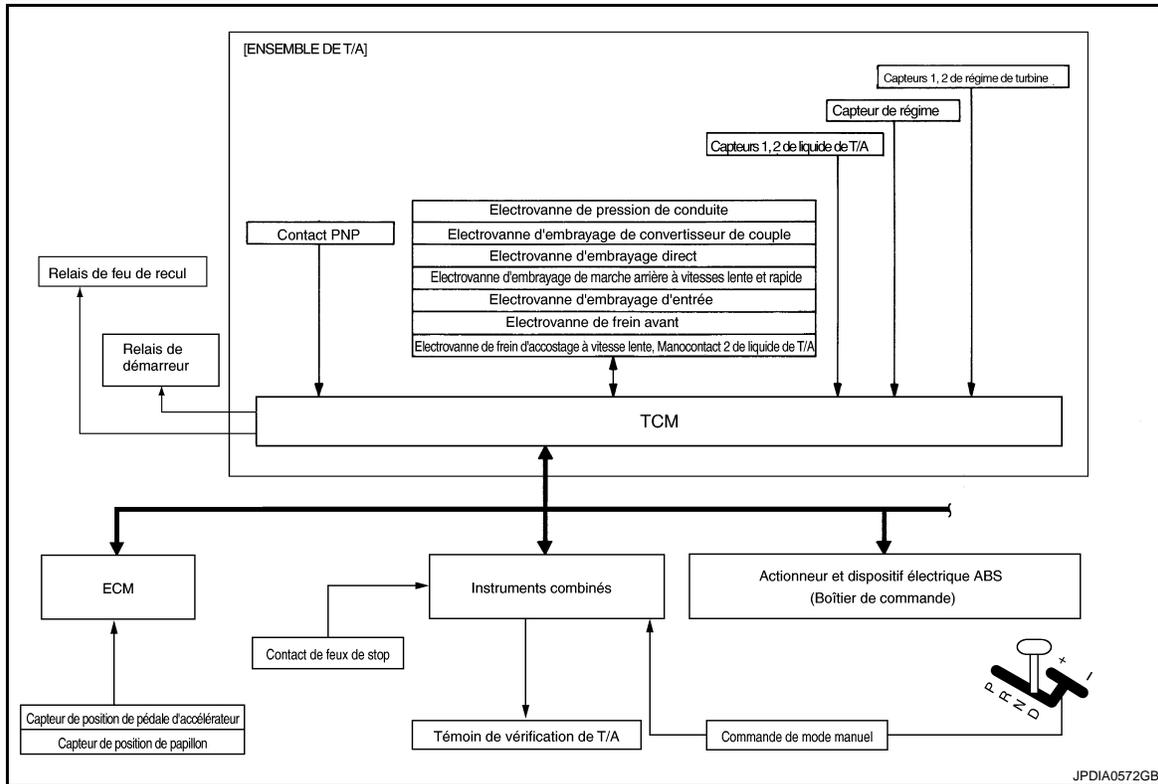
### SCHEMA DU SYSTEME DE COMMANDE (VIN > VSKJ\*\*R51\*0218001)

**NOTE:**

# SYSTEME DE COMMANDE DE T/A

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

Ceci s'applique aux numéros d'identification de véhicule à partir de "VSKJ\*\*R51\*0218001". Se reporter à [GL-46, "Variantes de modèles"](#).



## Communication CAN

INFOID:000000001478913

### DESCRIPTION DU SYSTEME

Le système CAN (Controller Area Network - Réseau local du contrôleur) est une ligne de communication en série pour applications en 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). Lors d'une communication CAN, les boîtiers de commande sont reliés par 2 lignes de communication (ligne CAN H, ligne CAN L) permettant un débit de transmission élevé des informations avec moins de câblage. Chaque boîtier de commande transmet/reçoit des données mais lit de manière sélective les données requises uniquement. Pour plus de détails, se reporter à [LAN-43, "Tableau des spécifications du système CAN"](#).

# SYSTEME DE COMMANDE DE T/A

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

### Signal d'entrée/sortie du TCM

INFOID:000000001478914

Le tableau suivant s'applique aux numéros d'identification de véhicule jusqu'à "VSKJ\*\*R51\*0218001". Se reporter à [GI-46. "Variantes de modèles"](#).

| Élément de contrôle                                  |   | Com-<br>mande<br>pression<br>de<br>liquide | Contrôle<br>de vit-<br>esse du<br>véhicule | Passage<br>des vit-<br>esses | Com-<br>mande<br>de ver-<br>rouillage | Com-<br>mande<br>de frein<br>moteur | Mode sans<br>échec <sup>(*3)</sup> | Fonction<br>d'autodi-<br>agnostic |
|--|---|--|--|------------------------------|---------------------------------------|-------------------------------------|------------------------------------|-----------------------------------|
| Entrée   | Signal de position de pédale d'accélérateur <sup>(*5)</sup>                           | X  | X  | X                            | X                                     | X                                   | X                                  | X                                 |
|  | Capteur de vitesse de véhicule de T/A (capteur de régime moteur)                      | X  | X  | X                            | X                                     | X                                   | X                                  | X                                 |
|  | Capteur de vitesse du véhicule MTR <sup>(*1)</sup> <sup>(*5)</sup>                    |  |  |                              |                                       |                                     | X                                  |                                   |
|  | Signal de position de papillon fermé <sup>(*5)</sup>                                  |  | X <sup>(*2)</sup>                          | X                            | X                                     |                                     | X                                  | X <sup>(*4)</sup>                 |
|  | Signal de position de papillon grand ouvert <sup>(*5)</sup>                           |  |  |                              |                                       |                                     | X                                  | X <sup>(*4)</sup>                 |
|  | Capteur 1 de régime de turbine  |  | X  |                              | X                                     | X                                   | X                                  | X                                 |
|  | Capteur de régime de turbine 2 (pour la 4ème vitesse seulement)                       |  | X  |                              | X                                     | X                                   | X                                  | X                                 |
|  | Signaux de régime moteur <sup>(*5)</sup>  | X  | X  | X                            | X                                     | X                                   | X                                  | X                                 |
|  | Signal du contact de feux de stop <sup>(*5)</sup>                                     |  | X  | X                            | X                                     |                                     |                                    | X <sup>(*4)</sup>                 |
|  | Capteurs de température du liquide de T/A 1, 2  | X  | X  | X                            | X                                     |                                     | X                                  | X                                 |
|  | ASCD  | Signal de fonctionnement <sup>(*5)</sup>   |  | X                            | X                                     | X                                   |                                    |                                   |
| Signal d'annulation de surmultipliée <sup>(*5)</sup> |   |  | X  |                              |                                       |                                     |                                    |                                   |
| Sortie   | Electrovanne d'embrayage direct (Manocontact ATF 5)                                   |  | X  | X                            |                                       |                                     | X                                  | X                                 |
|  | Solénoïde d'embrayage primaire (Manocontact ATF 3)                                    |  | X  | X                            |                                       |                                     | X                                  | X                                 |
|  | Solénoïde d'embrayage de marche arrière à vitesse lente et rapide (Manocontact ATF 6) |  | X  | X                            |                                       |                                     | X                                  | X                                 |
|  | Solénoïde de frein de marche avant (Manocontact ATF 1)                                |  | X  | X                            |                                       |                                     | X                                  | X                                 |
|  | Solénoïde de frein d'accostage à vitesse lente (Manocontact ATF 2)                    |  | X  | X                            |                                       | X                                   | X                                  | X                                 |
|  | Solénoïde de pression de canalisation   | X  | X  | X                            | X                                     | X                                   | X                                  | X                                 |
|  | Solénoïde de TCC  |  |  |                              | X                                     |                                     | X                                  | X                                 |
|  | Tableau d'autodiagnostic <sup>(*6)</sup>  |  |  |                              |                                       |                                     |                                    | X                                 |
|  | Relais de démarreur   |  |  |                              |                                       |                                     | X                                  | X                                 |

\*1 : Pièce de rechange pour le capteur T/A de vitesse du véhicule (capteur de régime)

\*1 : Pièce de rechange pour le signal de position de pédale d'accélérateur

\*3 : Si ces signaux d'entrée et de sortie sont différents, le TCM déclenche la fonction de sécurité.

\*4 : Condition préalable au démarrage de l'autodiagnostic. En cas de non-démarrage des autodiagnosics, une anomalie est détectée.

\*5 : Entrée par communications CAN.

\*6 : Sortie par les communications CAN.

# SYSTEME DE COMMANDE DE T/A

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

Le tableau suivant s'applique aux numéros d'identification de véhicule à partir de "VSKJ\*\*R51\*0218001". Se reporter à [GI-46, "Variantes de modèles"](#).

| Elément de contrôle                                  |  | Com-<br>mande<br>pression<br>de<br>liquide | Contrôle<br>de vit-<br>esse du<br>véhicule | Passage<br>des vit-<br>esses | Com-<br>mande<br>de ver-<br>rouillage | Com-<br>mande<br>de frein<br>moteur | Mode sans<br>échec <sup>(*3)</sup> | Fonction<br>d'autodi-<br>agnostic |
|--|--|--|--|------------------------------|---------------------------------------|-------------------------------------|------------------------------------|-----------------------------------|
| Entrée   | Signal de position de pédale d'accélérateur <sup>(*5)</sup>        | X  | X  | X                            | X                                     | X                                   | X                                  | X                                 |
|  | Capteur de vitesse de véhicule de T/A (capteur de régime moteur)   | X  | X  | X                            | X                                     | X                                   | X                                  | X                                 |
|  | Capteur de vitesse du véhicule MTR <sup>(*1)</sup> <sup>(*5)</sup> |  |  |                              |                                       |                                     | X                                  |                                   |
|  | Signal de position de papillon fermé <sup>(*5)</sup>               |  | X <sup>(*2)</sup>                          | X                            | X                                     |                                     | X                                  | X <sup>(*4)</sup>                 |
|  | Signal de position de papillon grand ouvert <sup>(*5)</sup>        |  |  |                              |                                       |                                     | X                                  | X <sup>(*4)</sup>                 |
|  | Capteur 1 de régime de turbine                                     |  | X  |                              | X                                     | X                                   | X                                  | X                                 |
|  | Capteur de régime de turbine 2 (pour la 4ème vitesse seulement)    |  | X  |                              | X                                     | X                                   | X                                  | X                                 |
|  | Signaux de régime moteur <sup>(*5)</sup>                           | X  | X  | X                            | X                                     | X                                   | X                                  | X                                 |
|  | Signal du contact de feux de stop <sup>(*5)</sup>                  |  | X  | X                            | X                                     |                                     |                                    | X <sup>(*4)</sup>                 |
|  | Capteurs de température du liquide de T/A 1, 2                     | X  | X  | X                            | X                                     |                                     | X                                  | X                                 |
|  | ASCD   | Signal de fonctionnement <sup>(*5)</sup>   |  | X                            | X                                     | X                                   |                                    |                                   |
| Signal d'annulation de surmultipliée <sup>(*5)</sup> |  |  | X  |                              |                                       |                                     |                                    |                                   |
| Sortie   | Electrovanne d'embrayage direct                                    |  | X  | X                            |                                       |                                     | X                                  | X                                 |
|  | Solénoïde d'embrayage primaire                                     |  | X  | X                            |                                       |                                     | X                                  | X                                 |
|  | Solénoïde d'embrayage de marche arrière à vitesse lente et rapide  |  | X  | X                            |                                       |                                     | X                                  | X                                 |
|  | Solénoïde de frein de marche avant                                 |  | X  | X                            |                                       |                                     | X                                  | X                                 |
|  | Solénoïde de frein d'accostage à vitesse lente (Manocontact ATF 2) |  | X  | X                            |                                       | X                                   | X                                  | X                                 |
|  | Solénoïde de pression de canalisation                              | X  | X  | X                            | X                                     | X                                   | X                                  | X                                 |
|  | Solénoïde de TCC   |  |  |                              | X                                     |                                     | X                                  | X                                 |
|  | Tableau d'autodiagnostic <sup>(*6)</sup>                           |  |  |                              |                                       |                                     |                                    | X                                 |
|  | Relais de démarreur  |  |  |                              |                                       |                                     | X                                  | X                                 |

\*1 : Pièce de rechange pour le capteur T/A de vitesse du véhicule (capteur de régime)

\*2 : Pièce de rechange pour le signal de position de pédale d'accélérateur

\*3 : Si ces signaux d'entrée et de sortie sont différents, le TCM déclenche la fonction de sécurité.

\*4 : Condition préalable au démarrage de l'autodiagnostic. En cas de non-démarrage des autodiagnostic, une anomalie est détectée.

\*5 : Entrée par communications CAN.

\*6 : Sortie par les communications CAN.

## Commande de pression de conduite

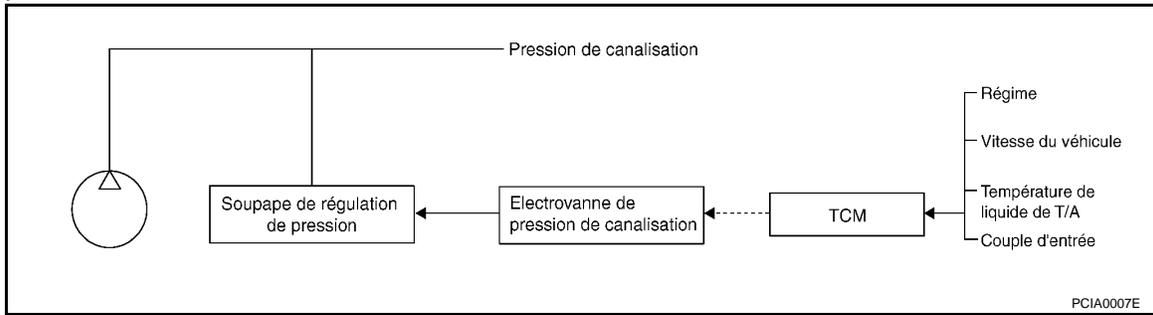
INFOID:000000001478915

- Lorsqu'un signal de couple d'entraînement équivalent au couple moteur est envoyé de l'ECM au TCM, le TCM commande le solénoïde de pression de canalisation.

# SYSTEME DE COMMANDE DE T/A

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

- Ce solénoïde de pression de canalisation commande la soupape de régulation de pression comme le signal de pression et règle la pression de l'huile déchargée de la pompe à huile à la pression de conduite la plus appropriée aux conditions de conduite.

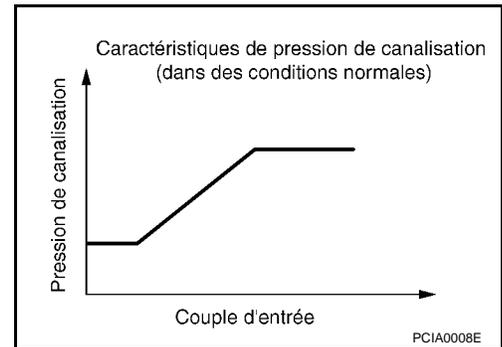


## LA COMMANDE DE PRESSION DE CONDUITE SE BASE SUR LE MODELE DE CARACTERIS- TIQUE DE LA PRESSION DE CONDUITE DU TMC

- Le TCM a mémorisé une série de modèles pour définir la caractéristique de pression de conduite optimale lors de la conduite.
- Pour obtenir la caractéristique de pression de conduite adaptée à l'état de conduite actuel, le TMC contrôle la valeur courante de l'électrovanne de pression de conduite et donc, la pression de conduite.

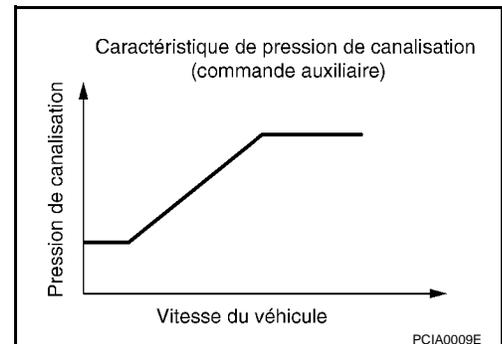
### Commande normale

Chaque embrayage est réglé à la pression nécessaire pour répondre à la force d'entraînement du moteur.



### Commande auxiliaire (frein moteur)

Lorsque l'opération choisie est effectuée pendant la conduite et que vous rétrogradez, la pression de conduite est définie par rapport à la vitesse du véhicule.

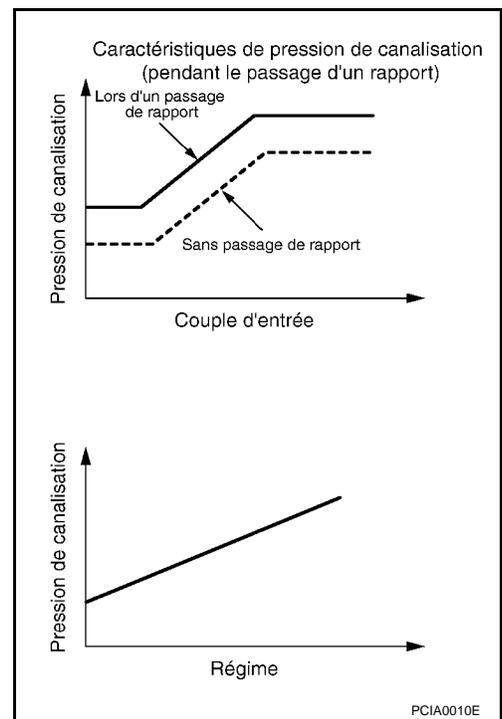


Pendant le passage de rapport

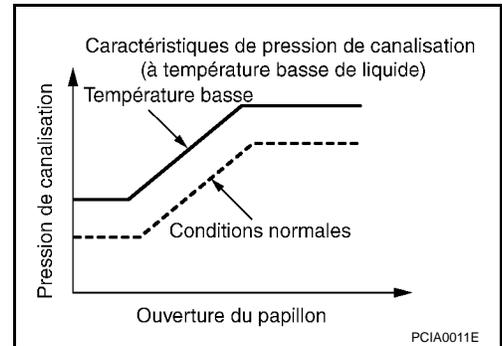
# SYSTEME DE COMMANDE DE T/A

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

La pression de conduite nécessaire et adéquate pour le changement de vitesses est définie. Pour cette raison, la définition du modèle de pression de conduite correspond à la sélection du couple d'entraînement et du changement de vitesse. La caractéristique de pression de conduite est également définie en fonction du régime moteur, lors de l'utilisation du frein moteur.



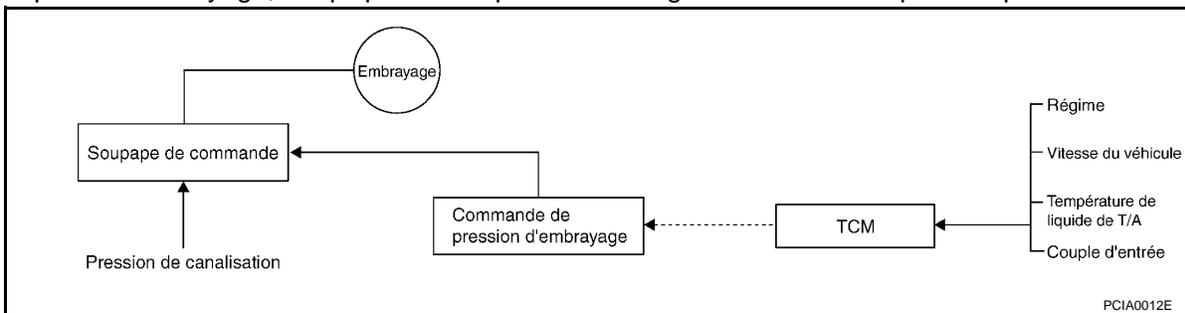
Lorsque le liquide est à basse température  
Lorsque la température du liquide de T/A descend en dessous de la température prescrite, la pression de conduite est définie à une valeur supérieure à la pression type normale afin d'accélérer l'action de chaque élément de friction.



## Passage des vitesses

INFOID:000000001478916

L'électrovanne de commande de pression de l'embrayage est contrôlée par les signaux émis par les contacteurs et les capteurs. Ainsi, la pression d'embrayage est réglée en fonction de l'état de charge du moteur et l'état de conduite du véhicule. Il devient possible de contrôler avec une extrême précision la pression hydraulique de l'embrayage, ce qui permet d'opérer un changement de vitesse plus souple.



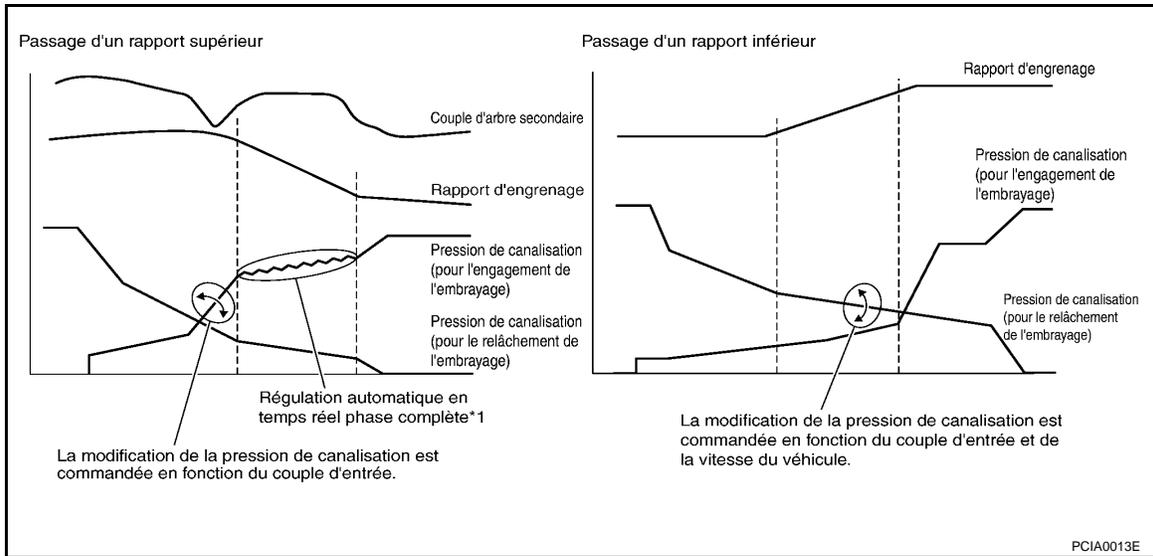
## CHANGEMENT DE VITESSE

L'embrayage est contrôlé dans un délai optimal et avec la pression d'huile appropriée au moyen des informations sur le régime moteur, le couple moteur, etc.

Schéma de principe du changement de vitesse

# SYSTEME DE COMMANDE DE T/A

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN



\*1 : Une rétroaction complète en temps réel permet de contrôler l'évolution du rapport de vitesse lors d'un changement de vitesse, ainsi que la pression de l'huile en temps réel afin d'obtenir le meilleur rapport de vitesse.

## Commande de verrouillage

INFOID:000000001478917

Le piston d'embrayage de convertisseur de couple est engagé pour éliminer le glissement du convertisseur de couple et, donc, accroître les performances de transmission d'alimentation.

Le fonctionnement de la soupape de commande d'embrayage du convertisseur de couple est déterminé par l'électrovanne d'embrayage du convertisseur de couple, contrôlée par un signal émis par le TCM : la soupape de commande d'embrayage de convertisseur de couple enfonce ou relâche le piston de l'embrayage de convertisseur de couple.

Tableau de condition d'activation du verrouillage (pour modèles avec moteur YD25DDTi)

| Levier sélecteur           | Position D |   | Position M |   |   |   |
|----------------------------|------------|---|------------|---|---|---|
|                            | 5          | 4 | 5          | 4 | 3 | 2 |
| Position de rapport        | 5          | 4 | 5          | 4 | 3 | 2 |
| Verrouillage               | ×          | – | –          | – | – | – |
| Verrouillage à glissement* | ×          | × | –          | – | – | – |

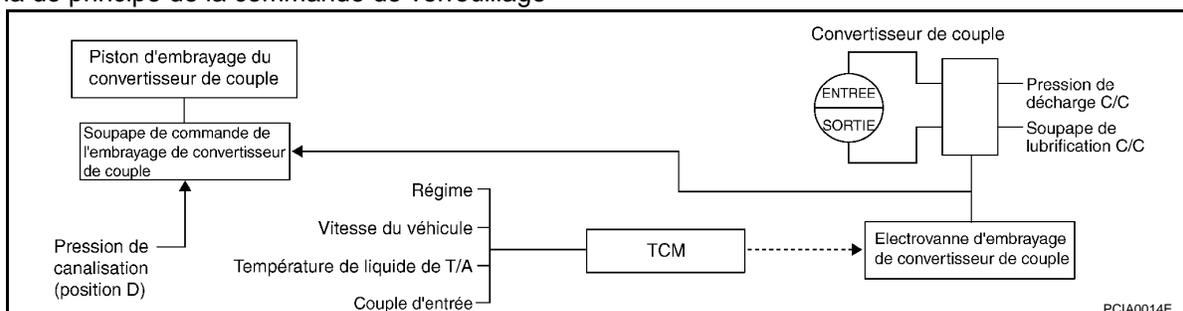
\* : Ceci s'applique aux numéros d'identification de véhicule à partir de "VSKJ\*\*R51\*0218001". Se reporter à [GI-46. "Variantes de modèles"](#).

Tableau de condition d'activation du verrouillage (pour modèles avec moteur VQ40DE)

| Levier sélecteur    | Position D |   | Position M |   |   |   |
|---------------------|------------|---|------------|---|---|---|
|                     | 5          | 4 | 5          | 4 | 3 | 2 |
| Position de rapport | 5          | 4 | 5          | 4 | 3 | 2 |
| Verrouillage        | ×          | – | ×          | × | × | × |

## CONTROLE DE LA SOUPAPE DE COMMANDE D'EMBRAYAGE DU CONVERTISSEUR DE COUPLE

### Schéma de principe de la commande de verrouillage



# SYSTEME DE COMMANDE DE T/A

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

### Verrouillage relâché

Lorsque le verrouillage est relâché, la soupape de commande d'embrayage de convertisseur de couple est réglée en état de déverrouillage par le solénoïde d'embrayage de convertisseur de couple et la pression d'application de verrouillage est éliminée.

De cette façon, le piston d'embrayage de convertisseur de couple n'est pas couplé.

### Verrouillage appliqué

Dans l'état de verrouillage, la soupape de commande de convertisseur de couple est réglée en état de verrouillage par le solénoïde d'embrayage de convertisseur de couple et une pression d'application de verrouillage est produite.

De cette manière, le piston d'embrayage de convertisseur de couple est enfoncé et couplé.

## COMMANDE DE VERROUILLAGE SOUPLE

Lors du passage de l'état de déverrouillage à celui de verrouillage, la valeur actuelle émise par le solénoïde d'embrayage de convertisseur de couple est contrôlée dans le TCM. De cette manière, lors du passage à l'état de verrouillage, l'embrayage de convertisseur de couple est réglé provisoirement à l'état d'embrayage à mi-course afin de réduire les chocs.

### Etat semi-embrayé

La valeur actuelle envoyée par le TCM au solénoïde d'embrayage de convertisseur de couple varie pour augmenter progressivement la pression du solénoïde d'embrayage de convertisseur de couple.

De cette manière, la pression de verrouillage augmente progressivement et lorsque le piston d'embrayage de convertisseur de couple est défini à l'état semi-embrayé, la pression de service du piston augmente et le raccordement est effectué en souplesse.

### Commande de verrouillage à glissement

Dans la zone de relâchement, l'électrovanne d'embrayage de convertisseur de couple est commandée avec le TCM afin de le mettre en condition de semi-embrayage. Ceci absorbe les fluctuations du couple moteur et le verrouillage est activé dès les vitesses lentes.

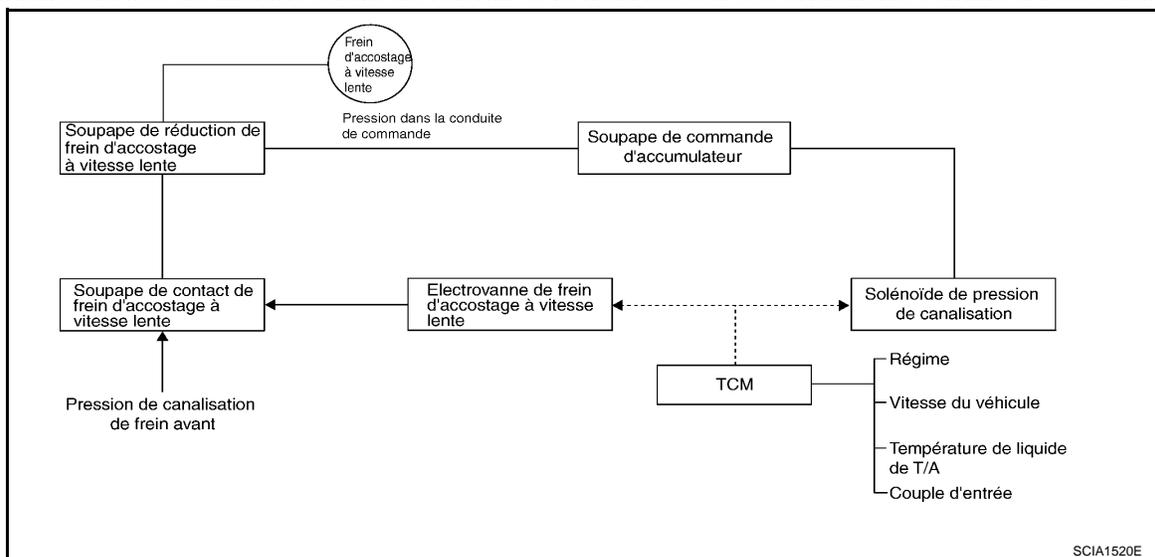
Ceci augmente les performances d'alimentation en carburant pour les rapports de 4ème et 5ème gears à vitesse lente et ainsi que lorsque la pédale d'accélérateur a un faible degré d'ouverture.

## Commande de frein moteur

INFOID:000000001478918

- L'embrayage unidirectionnel de marche avant transmet la force d'entraînement du moteur aux roues arrière. Cependant, la force d'entraînement inverse des roues arrière n'est pas transmise au moteur, car l'embrayage unidirectionnel ralentit.

Par conséquent, l'électrovanne de frein d'accostage à vitesse lente est actionnée pour empêcher l'embrayage unidirectionnel de marche avant de ralentir et le frein moteur est enclenché comme à l'accoutumée.



SCIA1520E

- L'activation de l'électrovanne de frein d'accostage à vitesse lente permet d'ouvrir la soupape de commande du frein d'accostage à vitesse lente et contrôle le raccordement et le relâchement du frein d'accostage. La soupape de réduction du frein d'accostage à vitesse lente contrôle la force de couple du frein d'accostage à vitesse lente.

# SYSTEME DE COMMANDE DE T/A

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

### Soupape de commande

INFOID:000000001478919

#### FONCTIONNEMENT DE LA SOUPEPE DE COMMANDE

| Nom   | Fonctionnement  |
|---|---|
| Soupape régulatrice de convertisseur de couple  | Pour empêcher la pression appliquée au convertisseur de couple d'être excessive, la pression de conduite est ajustée à la pression optimale (pression de service du convertisseur de couple).   |
| Soupape de régulation de pression<br>Bouchon régulateur de pression<br>Manchon régulateur de pression | Ajuste le débit d'huile déchargée par la pompe à huile à la pression optimale (pression de conduite) pour l'état de conduite.   |
| Soupape de commande du frein de marche avant  | Lorsque le frein de marche avant est raccordé, cette soupape règle la pression de conduite pour assurer l'adéquation optimale de la pression du frein de marche avant et applique cette pression au frein de marche avant. (En 1ère, 2ème, 3ème et 5ème vitesse, règle la pression de l'embrayage.)   |
| Soupape de commande d'accumulateur  | Règle la pression (pression de commande d'accumulateur) exercée sur le piston de l'accumulateur et l'électrovanne de frein d'accostage à vitesse lente pour assurer l'adéquation optimale de la pression à l'état de conduite.  |
| Soupape pilote A  | Règle la pression de conduite et produit la pression constante (pression pilote) nécessaire au contrôle de la pression de conduite, du changement de vitesse et du verrouillage.  |
| Soupape pilote B  | Règle la pression de conduite et produit la pression constante (pression pilote) nécessaire au contrôle du changement de vitesse.   |
| Soupape de commande de frein de régulation motrice en rapport de vitesse bas/élevé                    | Lors du freinage moteur, applique la pression de conduite à la soupape de réduction du frein d'accostage à vitesse lente.   |
| Soupape de réduction de frein de régulation motrice en rapport de vitesse bas/élevé                   | Lorsque le frein d'accostage à vitesse lente est couplé, cette soupape ajuste la pression de conduite à la valeur optimale (pression du frein d'accostage à vitesse lente) et l'applique au frein d'accostage.  |
| Accumulateur N-R  | Produit la pression de stabilisation nécessaire lorsque N-R est sélectionné.  |
| Soupape de commande du piston d'embrayage direct  | Fonctionne en 4ème vitesse et active la capacité de couplage de l'embrayage direct.   |
| Soupape de commande de l'embrayage de recul en rapport de vitesse bas/élevé                           | Lorsque l'embrayage de marche arrière à vitesse lente et rapide est couplé, cette soupape ajuste la pression de conduite à la valeur optimale (pression de l'embrayage de marche arrière à vitesse lente et rapide) et l'applique à l'embrayage de marche arrière. (En 1ère, 3ème, 4ème et 5ème vitesse, règle la pression de l'embrayage.) |
| Soupape de commande de l'embrayage primaire   | Lorsque l'embrayage primaire est raccordé, cette soupape ajuste la pression de conduite à la valeur optimale (pression d'embrayage primaire) et l'applique à l'embrayage primaire. (En 4ème et 5ème vitesse, règle la pression de l'embrayage.)   |
| Soupape de commande de l'embrayage direct   | Lorsque l'embrayage direct est raccordé, cette soupape ajuste la pression de conduite à la valeur optimale (pression de l'embrayage direct) et l'applique à l'embrayage direct. (En 2ème, 3ème et 4ème vitesse, règle la pression de l'embrayage.)  |
| Soupape de commande TCC<br>Bouchon de commande du TCC<br>Manchon de commande du TCC                   | Active ou désactive le verrouillage. En effectuant l'opération de verrouillage de manière progressive, il assure un verrouillage en souplesse.  |
| Soupape de lubrification du convertisseur de couple   | Fonctionne lors du verrouillage pour activer le convertisseur de couple, le refroidissement et le trajet de l'huile du système de lubrification.  |
| Soupape de dérivation du refroidisseur  | Permet à l'excédent d'huile d'ignorer le circuit du refroidisseur sans être alimenté dans ce dernier.   |
| Soupape de décharge de pression de conduite   | Décharge l'excédent d'huile du circuit de pression de conduite.   |
| Accumulateur N-D  | Produit la pression de stabilisation nécessaire lors de la sélection de N-D.  |
| Soupape à commande manuelle   | Envoie la pression de conduite à chaque circuit en fonction de la position sélectionnée. Les circuits auxquels la pression de conduite n'est pas envoyée sont éliminés.   |

#### FONCTION DU MANOCONTACT

# SYSTEME DE COMMANDE DE T/A

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

| Nom                                  | Fonctionnement   |
|--------------------------------------|--|
| Manocontact ATF 1 (F/AV)             | Détecte tout dysfonctionnement de la pression hydraulique du frein de marche avant. En présence d'une erreur, il définit le système en mode sans échec.*                             |
| Manocontact ATF 2 (F/LC)             | Détecte tout dysfonctionnement de la pression hydraulique du frein d'accostage à vitesse lente. En présence d'une erreur, il définit le système en mode sans échec.                  |
| Manocontact ATF 3 (E/E)              | Détecte tout dysfonctionnement de la pression hydraulique de l'embrayage primaire. En présence d'une erreur, il définit le système en mode sans échec.*                              |
| Manocontact ATF 5 (E/D)              | Détecte tout dysfonctionnement de la pression hydraulique de l'embrayage direct. En présence d'une erreur, il définit le système en mode sans échec.*                                |
| Manocontact de liquide ATF 6 (HLR/B) | Détecte tout dysfonctionnement de la pression hydraulique de frein de marche arrière à vitesse lente et rapide. En présence d'une erreur, il définit le système en mode sans échec.* |

\* : Ceci s'applique aux numéros d'identification de véhicule jusqu'à "VSKJ\*\*R51\*0218001". Se reporter à [GI-46, "Variantes de modèles"](#).

# SYSTEME DE DIAGNOSTIC DE BORD (OBD) (TYPE 2)

< INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

## SYSTEME DE DIAGNOSTIC DE BORD (OBD) (TYPE 2)

### Introduction

INFOID:000000001478920

Le système de T/A est doté deux dispositifs d'autodiagnostic.

Le premier est le système de diagnostic de bord (OBD) du système antipollution effectué par le TCM en combinaison avec l'ECM. Toute anomalie détectée est indiquée par le témoin lumineux de défaut et est mémorisée sous forme d'un code de diagnostic de défaut (DTC) par l'ECM et non par le TCM.

Le second est l'autodiagnostic original du TCM, indiqué par le témoin A/T CHECK. Toute anomalie détectée est mémorisée par le TCM. Les éléments détectés se chevauchent avec ceux de l'autodiagnostic OBD. Pour plus de détails, se reporter à [AT-95. "Fonctions de CONSULT-III \(TRANSMISSION\)".](#)

### Fonction du dispositif OBD du système de T/A

INFOID:000000001478921

L'ECM remplit les fonctions de diagnostic de bord (OBD) du système antipollution pour le système de T/A. L'une des fonctions consiste à recevoir un signal adressé par le TCM utilisé avec les éléments liés à l'OBD du système de T/A. Le signal est envoyé à l'ECM lorsqu'un dysfonctionnement se produit dans l'élément correspondant lié à l'OBD. L'autre fonction consiste à indiquer au tableau de bord un résultat d'autodiagnostic, au moyen du témoin de défaut. Les capteurs, contacts et électrovannes sont utilisés comme éléments de détection des anomalies.

Le témoin de défaut s'allume automatiquement dans la "Logique de détection de premier ou deuxième parcours" en cas de détection d'un défaut de fonctionnement lié aux composants du système de T/A.

### Logique de détection de premier ou de deuxième parcours de l'OBD

INFOID:000000001478922

#### LOGIQUE DE DETECTION DE PREMIER PARCOURS

Si un dysfonctionnement est perçu au cours du premier essai sur route, le témoin de défaut s'allume et le défaut est enregistré comme DTC dans la mémoire de l'ECM. Le TCM n'est pas équipé de cette fonction de mémorisation.

#### LOGIQUE DE DETECTION DU DEUXIEME PARCOURS

Si un défaut de fonctionnement est détecté pendant le premier essai sur route, il est mémorisé par l'ECM comme DTC de premier parcours (code de diagnostic de défaut) ou comme données figées de premier parcours. A ce moment-là, le témoin de défaut ne s'allumera pas. - 1er parcours

Si une défaillance identique à celle détectée au cours du premier essai sur route est décelée pendant le second essai sur route, le témoin de défaut s'allume. - 2ème parcours

Le "parcours" dans la "Logique de détection de premier ou deuxième parcours" correspond à un mode de conduite dans lequel un autodiagnostic est effectué pendant que le véhicule roule.

### Code de diagnostic de défaut de l'OBD (DTC)

INFOID:000000001478923

#### COMMENT LIRE LES DTC ET LES DTC DE PREMIER PARCOURS

Les méthodes suivantes permettent la lecture des DTC et des DTC de 1er parcours.

( avec CONSULT-III ou  GST) CONSULT-III ou GST (outil de balayage générique) Exemples : P0705, P0720 etc.

Ces DTC sont prescrits par la norme ISO 15031-5.

(CONSULT-III indique également le système ou le composant défectueux).

- **Numéro de code de défaut de 1er parcours identique au numéro de code de défaut.**
- **L'affichage d'un code de défaut indique que le circuit indiqué présente une anomalie. Toutefois, en mode II et à l'aide d'un analyseur générique GST, il n'est pas précisé si le défaut existe toujours ou s'il s'est produit dans le passé et a disparu.**

**CONSULT-III peut les identifier comme indiqué ci-dessous. Cependant, CONSULT-III (si disponible) est recommandé.**

- Le DTC ou le DTC de 1er parcours d'une anomalie est affiché par CONSULT-III en mode de "RESULTATS D'AUTODIAGNOSTIC" du "MOTEUR". Le paramètre d'occurrences indiqué dans la colonne de droite précise le nombre de fois que le véhicule a roulé depuis la dernière détection du DTC.
- Si le DTC est en cours de détection, le paramètre d'occurrence est "0".
- Si un DTC de 1er parcours est mémorisé dans l'ECM, le paramètre d'occurrence est "1t".

Données figées et données figées de 1er parcours

L'ECM mémorise les conditions de conduite, telles que l'état du système d'alimentation, la valeur de charge calculée, la température du liquide de refroidissement moteur, la correction de carburant à court et long terme,

# SYSTEME DE DIAGNOSTIC DE BORD (OBD) (TYPE 2)

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

le régime moteur, la vitesse du véhicule, le programme de base de carburant et la température d'air d'admission au moment de la détection d'un défaut.

Les données mémorisées par l'ECM en même temps que le DTC de 1er parcours sont appelées données figées de 1er parcours. Les données mémorisées en même temps que le DTC sont appelées "Données figées" et affichées par CONSULT-III ou l'analyseur générique. Les données figées de 1er parcours ne peuvent être affichées que par CONSULT-III et non par l'analyseur générique GST.

Un seul ensemble de données figées (données figées de 1er parcours ou données figées) peut être enregistrée dans la mémoire de l'ECM. Les données figées de 1er parcours sont enregistrées dans la mémoire de l'ECM avec les DTC de 1er parcours. Les données figées de 1er parcours ne sont pas prioritaires et sont mises à jour chaque fois qu'un nouveau DTC de 1er parcours est détecté. Toutefois, dès lors que des données figées (détection lors d'un 2ème parcours/allumage du témoin de défaut) sont mémorisées par l'ECM, les données figées de 1er parcours sont automatiquement effacées. Il ne faut jamais oublier que l'ECM ne peut mémoriser qu'un seul ensemble de données figées à la fois. L'ECM a les priorités suivantes quant à la mise à jour des données.

| Priorité | Eléments                       |  |
|----------|--------------------------------|--|
| 1        | Données figées                 | Ratés - DTC: P0300 - P0306<br>Fonctionnement du système d'injection de carburant DTC: P0171, P0172, P0174, P0175 |
| 2        |                                | Sauf les éléments mentionnés ci-dessus (y compris les éléments liés à la T/A)                                    |
| 3        | Données figées de 1er parcours |  |

Lorsque la mémoire de l'ECM est effacée, sont également effacées les données figées de 1er parcours et les données figées (ainsi que les DTC correspondants).

### COMMENT EFFACER LES CODES DE DEFAUT

Les codes de défaut (DTC) peuvent être effacés au moyen de CONSULT-III, de l'analyseur GST ou au moyen d'un changement du MODE DE TEST DE DIAGNOSTIC DE l'ECM, comme expliqué ci-après.

- **Si le câble de batterie est débranché, les codes de défaut sont perdus au bout de 24 heures.**
- **Il est plus facile et plus rapide d'effacer les DTC sur CONSULT-III ou sur l'analyseur GST qu'en commutant le sélecteur de mode de l'ECM.**

Les informations suivantes relatives au diagnostic du système antipollution sont effacées de la mémoire de l'ECM lors de l'effacement des DTC liés à l'OBD. Pour plus de détails, se reporter à [EC-1350, "Informations de diagnostic du système antipollution"](#).

- Codes de défaut (DTC)
- Codes de défaut de 1er parcours (DTC de 1er parcours)
- Données figées
- Données figées de 1er parcours
- Code de test de lecture du système (SRT)
- Valeurs de test

### Ⓜ COMMENT EFFACER LES CODES DE DEFAUT (DTC) (AVEC CONSULT-III)

Les informations relatives au diagnostic du système antipollution peuvent être effacées de la mémoire du TCM et de l'ECM en sélectionnant "Effacer tout" dans la "Description" du mode "VERIFICATION FINALE" avec CONSULT-III.

### Ⓜ COMMENT EFFACER LES CODES DE DEFAUT (AVEC GST).

1. Si après réparation le contact d'allumage reste sur ON, le mettre une fois sur OFF. Attendre 10 seconds et remettre le contact d'allumage sur ON (moteur à l'arrêt).
2. Effectuer "Effacer l'autodiagnostic (sans CONSULT-III)". Se reporter à [AT-107, "Procédure de diagnostic sans CONSULT-III"](#). (Lorsque le diagnostic est uniquement effectué pour effacer le DTC, il est possible d'ignorer l'étape de montée en température du moteur.)
3. Effectuer "Comment effacer les codes de défaut (avec l'analyseur générique)". se reporter à [EC-1399, "Fonctionnement de l'analyseur générique \(GST\)"](#).

### Ⓜ COMMENT EFFACER LES DTC (SANS OUTILS)

Le témoin A/T CHECK se trouve sur le tableau de bord.

1. Si après réparation le contact d'allumage reste sur ON, le mettre une fois sur OFF. Attendre 10 seconds et remettre le contact d'allumage sur ON (moteur à l'arrêt).

# SYSTEME DE DIAGNOSTIC DE BORD (OBD) (TYPE 2)

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

2. Effectuer "Effacer l'autodiagnostic (sans CONSULT-III)". Se reporter à [AT-107. "Procédure de diagnostic sans CONSULT-III"](#). (Lorsque le diagnostic est uniquement effectué pour effacer le DTC, il est possible d'ignorer l'étape de montée en température du moteur.)
3. Effectuer "Comment effacer les codes de défaut (sans outil)". Se reporter à [EC-1350. "Informations de diagnostic du système antipollution"](#).

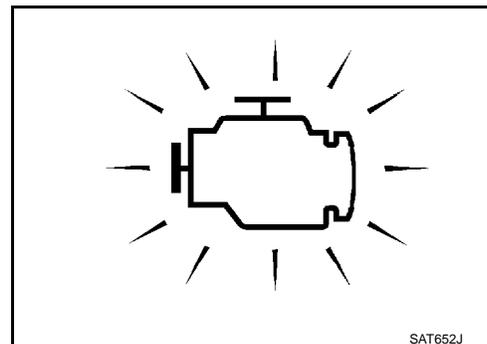
## Témoin de défaut

INFOID:000000001478924

### DESCRIPTION

Le témoin de défaut se trouve sur le tableau de bord.

1. Il s'allume lorsque le contact est mis sur la position ON, moteur arrêté. Ceci est une vérification de l'ampoule.
  - Si le témoin de défaut ne s'allume pas, se reporter à [DI-35](#), ou voir le [EC-1790](#).
2. Le témoin de défaut doit s'éteindre lorsque le moteur démarre. S'il reste allumé, le système de diagnostic de bord a probablement détecté un problème au niveau de la gestion moteur.



AT

D

E

F

G

H

I

J

K

L

M

N

O

P

# DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

< INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

## DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

### Tableau des priorités de vérification des codes de diagnostic de défaut (DTC)

INFOID:000000001478925

Si plusieurs codes de défaut sont affichés en même temps, procéder aux vérifications nécessaires l'une après l'autre dans l'ordre de priorité établi dans le tableau suivant.

**NOTE:**

**En cas d'affichage du DTC "U1000 CIRC COMMUNIC CAN" avec d'autres DTC, effectuer d'abord le diagnostic des défauts du "DTC U1000 LIGNE COMMUNICATION CAN". Se reporter à [AT-111](#).**

| Priorité | Éléments détectés (code de défaut)   |
|----------|--------------------------------------|
| 1        | DTC U1000 Ligne de communication CAN |
| 2        | Sauf ci-dessus                       |

### Sans échec

INFOID:000000001478926

Le TCM inclut un mode sans échec électrique. Ce mode rend le fonctionnement possible, même en cas d'erreur dans un circuit principal de signal d'entrée/de sortie de commande électrique. En mode sans échec, si le levier sélecteur est dans la position "D" ou "M", la boîte de vitesses est placée en 2ème, 4ème ou 5ème vitesse (en fonction de l'emplacement de la panne) afin que l'utilisateur puisse sentir le "patinage" ou l'"accélération faible".

Même lorsque les circuits électroniques fonctionnent normalement, la boîte de vitesses peut passer au mode sans échec dans certaines conditions (par exemple, lors d'un freinage sec avec blocage des roues). Si cela se produit, amener le contact d'allumage en position OFF pendant 10 secondes, puis le ramener en position ON avant de retourner au mode de changement de vitesse normal. En conséquence, le véhicule du client fonctionne à nouveau normalement, procéder alors en suivant la "PROCEDURE DE TRAVAIL" (Se reporter [AT-48](#), "[Comment effectuer des diagnostics des défauts permettant une réparation rapide et efficace](#)").

### FONCTION DE MODE SANS ECHEC

Si un dysfonctionnement est constaté au niveau d'un capteur ou d'un solénoïde, cette fonction commande la boîte de T/A afin de rendre la conduite possible.

#### Capteur de vitesse du véhicule

Des signaux sont émis à partir de deux systèmes : le capteur de vitesse du véhicule T/A (capteur de régime) posé sur la boîte de vitesses automatique et le combiné d'instruments. Une conduite normale est donc possible, même si un problème survient au niveau de ces systèmes. De plus, si le capteur de vitesse du véhicule T/A (capteur de régime) présente une anomalie, la 5ème vitesse et le mode manuel deviennent inaccessibles.

#### Capteur de position de pédale d'accélérateur

Si l'un de ces systèmes est défectueux, l'angle d'ouverture de l'accélérateur est contrôlé par l'ECM en fonction de l'angle prédéterminé afin de permettre la conduite. Si les systèmes de remorquage présentent des problèmes, le régime moteur est fixé par l'ECM à une valeur prédéterminée pour rendre la conduite possible.

#### Capteur de position de papillon (modèle VQ40DE uniquement)

Si l'un de ces systèmes est défectueux, l'angle d'ouverture de l'accélérateur est contrôlé par l'ECM en fonction de l'angle prédéterminé afin de permettre la conduite. Et si les systèmes de remorquage sont défectueux, l'angle d'ouverture de l'accélérateur est contrôlé par le signal de ralenti émis par l'ECM correspondant à une entrée indiquant que le moteur est au ralenti ou non (ouverture de l'accélérateur prédéterminée) afin de permettre la conduite.

#### Contact de position de stationnement/point mort (PNP)

Dans l'éventualité peu probable d'un signal de dysfonctionnement envoyé au TCM, l'indicateur de position, le relais du démarreur et le relais du feu de recul sont désactivés (le démarrage du démarreur est désactivé et le feu de recul est éteint), et la position est fixée sur la gamme "D" pour permettre la conduite.

#### Relais de démarreur

Le relais de démarreur est désactivé. (Le démarrage du démarreur est désactivé.)

#### Interverrouillage de T/A

• Si un dysfonctionnement est constaté au niveau du système d'interverrouillage, la transmission est fixée au 2ème rapport pour permettre la conduite.

**NOTE:**

# DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

**Lorsque le véhicule est conduit en 2ème rapport, une erreur du capteur de régime de la turbine s'affiche. Il ne s'agit pas là d'un défaut de fonctionnement du capteur.**

- La description suivante s'applique aux numéros d'identification de véhicule jusqu'à "VSKJ\*\*R51\*0218001". Se reporter à [GI-46. "Variantes de modèles"](#).
- Lorsque le mode de couplage ci-dessous est identifié, l'action de sécurité correspondante est exécutée.

TABLEAU DES MODES DE COUPLAGE DU SYSTEME D'INTERVERROUILLAGE DE T/A

● : Mauvais X : BON

| Position de rapport                             |      | Sortie du manocontact ATF |             |            |             |             | Mode sans échec                  | Mode de sortie de pression de l'embrayage après le mode sans échec |      |     |      |      |     |
|---|------|---------------------------|-------------|------------|-------------|-------------|----------------------------------|--|------|-----|------|------|-----|
|   |      | CNT3 (E/I)                | CNT6 (E/MA) | CNT5 (E/D) | CNT1 (F/AV) | CNT2 (LC/B) |                                  | I/C  | E/MA | E/D | F/AV | F/LC | L/U |
| Mode de couplage du système de verrouillage T/A | 3ème | -                         | X           | X          | -           | ●           | Maintenu sur le deuxième rapport | OFF  | OFF  | ON  | OFF  | OFF  | OFF |
|   | 4ème | -                         | X           | X          | -           | ●           | Maintenu sur le deuxième rapport | OFF  | OFF  | ON  | OFF  | OFF  | OFF |
|   | 5ème | X                         | X           | -          | X           | ●           | Maintenu sur le deuxième rapport | OFF  | OFF  | ON  | OFF  | OFF  | OFF |

- La description suivante s'applique aux numéros d'identification de véhicule à partir de "VSKJ\*\*R51\*0218001". Se reporter à [GI-46. "Variantes de modèles"](#).

- Lorsque l'interverrouillage est détecté au niveau du pignon de 3ème ou plus, il est verrouillé au niveau du pignon de 2ème

### Premier freinage moteur T/A

Lorsqu'un premier dysfonctionnement du frein moteur T/A est évalué, le solénoïde de frein d'accostage à vitesse lente est désactivé pour éviter l'utilisation du frein moteur.

### Solénoïde de pression de canalisation

Le solénoïde est désactivé et la pression de conduite est définie à la pression hydraulique maximale pour permettre la conduite.

### Solénoïde d'embrayage de convertisseur de couple

Le solénoïde est désactivé pour désactiver le système de verrouillage.

### Solénoïde de frein d'accostage à vitesse lente

Lorsqu'un dysfonctionnement (électrique ou fonctionnel) se produit, pour rendre la conduite possible. Si le solénoïde est activé, la transmission est maintenue en 2ème vitesse. S'il est désactivé, la transmission est maintenue en 4ème vitesse. (Le frein moteur n'est pas enclenché en première ou deuxième vitesse.)

### Solénoïde d'embrayage primaire

Si un dysfonctionnement (électrique ou fonctionnel) se produit, la boîte de vitesses automatique est maintenue en 4ème pour permettre la conduite, que le solénoïde soit ou non activé.

### Solénoïde d'embrayage direct

Si un dysfonctionnement (électrique ou fonctionnel) se produit, la boîte de vitesses automatique est maintenue en 4ème pour permettre la conduite, que le solénoïde soit ou non activé.

### Solénoïde de frein de marche avant

Si un dysfonctionnement (électrique ou fonctionnel) se produit lorsque le solénoïde est activé, la boîte de T/A est maintenue sur le cinquième rapport pour rendre la conduite possible. Si le solénoïde est désactivé, la transmission est placée en 4ème vitesse.

### Solénoïde d'embrayage de marche arrière à vitesse lente et rapide

Si un dysfonctionnement (électrique ou fonctionnel) se produit, la boîte de vitesses automatique est maintenue en 4ème pour permettre la conduite, que le solénoïde soit ou non activé.

# DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

Capteur de régime de turbine 1 ou 2

Le contrôle s'effectue de la même manière qu'en l'absence de capteur de régime de turbine, le cinquième rapport et le mode manuel sont inaccessibles.

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

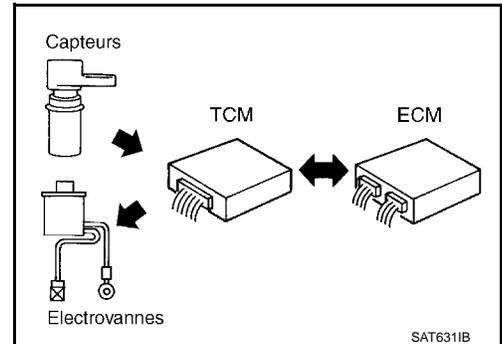
INFOID:000000001478927

### INTRODUCTION

Le TCM reçoit un signal du capteur de vitesse du véhicule, du capteur de position de pédale d'accélérateur (capteur de position de papillon) ou du contact PNP, et commande le passage des vitesses ou le verrouillage par l'intermédiaire des électrovannes de T/A.

Le TCM communique également avec l'ECM par l'intermédiaire d'un signal envoyé par les éléments de détection utilisés avec les pièces liées à l'OBD du système de T/A, afin de diagnostiquer les dysfonctionnements. Le TCM est capable de diagnostiquer les organes défectueux, tandis que l'ECM peut mémoriser les anomalies. (pour TYPE 2)

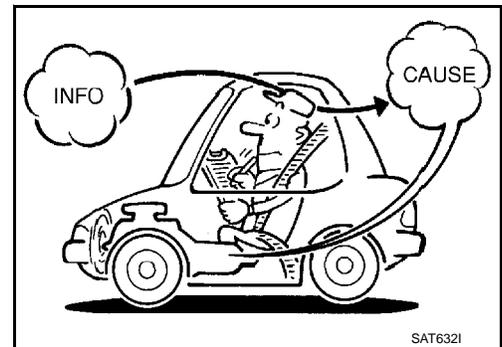
Les signaux d'entrée et sortie doivent toujours être corrects et stables lors du fonctionnement du système de T/A. Le système de T/A doit être en bon état de fonctionnement et ne doit pas comporter de soupape grippée, de défaut de fonctionnement de l'électrovanne, etc.



Il est bien plus difficile de diagnostiquer un problème qui apparaît de façon intermittente qu'un problème qui apparaît de façon continue. La plupart des problèmes intermittents sont causés par une connexion électrique défaillante ou par un câblage erroné. En pareil cas, une vérification soigneuse des circuits suspects peut éventuellement éviter le remplacement de pièces qui n'étaient pas défectueuses.

Une vérification purement visuelle risque de ne pas permettre de détecter l'origine du problème. Il convient d'effectuer un essai sur route à l'aide de CONSULT-III (ou de l'analyseur générique\*) ou d'un testeur de circuit branché. Suivre la "PROCEDURE DE TRAVAIL".

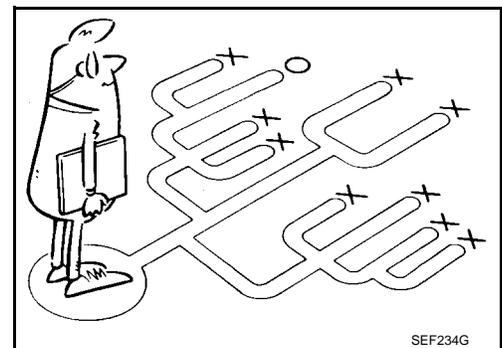
\* : TYPE 2 uniquement.



Avant d'entreprendre les vérifications, prendre quelques minutes pour parler avec un client qui se plaint d'une mauvaise conduite. Le client peut fournir de bonnes informations concernant ces problèmes, en particulier en matière de problèmes intermittents. Trouver quels symptômes sont présents et sous quelles conditions ils apparaissent. Une "Fiche de diagnostic" tel qu'indiqué sur l'exemple (se reporter à Tableau de fiche de diagnostic) doit être utilisée.

Commencer le diagnostic par l'analyse des problèmes "classiques". Ce premier diagnostic permettra de résoudre les problèmes de dépistage des pannes en conduite sur un véhicule équipé d'un moteur à commande électronique.

Vérifier également la notice d'entretien correspondante.



### PROCEDURE DE TRAVAIL

Une bonne compréhension des conditions de panne permet un dépistage des pannes plus rapide et plus précis.

En général, chaque client appréhende différemment une panne. Il est indispensable de bien comprendre les symptômes ou les conditions de la plainte d'un client.

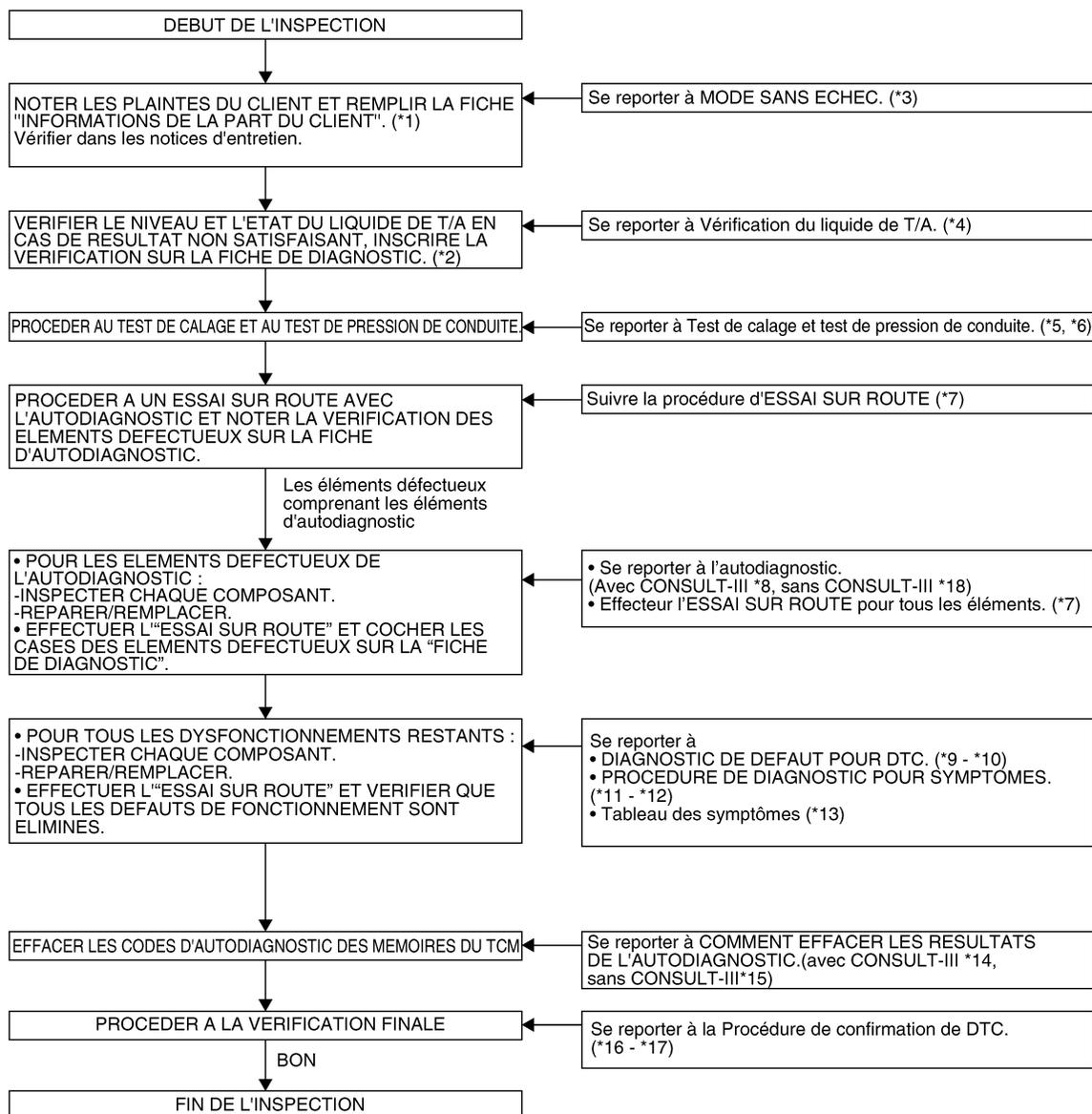
Utiliser correctement les deux fiches fournies Informations fournies par le client et Organigramme de fiche de diagnostic, pour effectuer le meilleur diagnostic de défauts possible.

Organigramme de procédure de travail

# DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

Pour TYPE 1



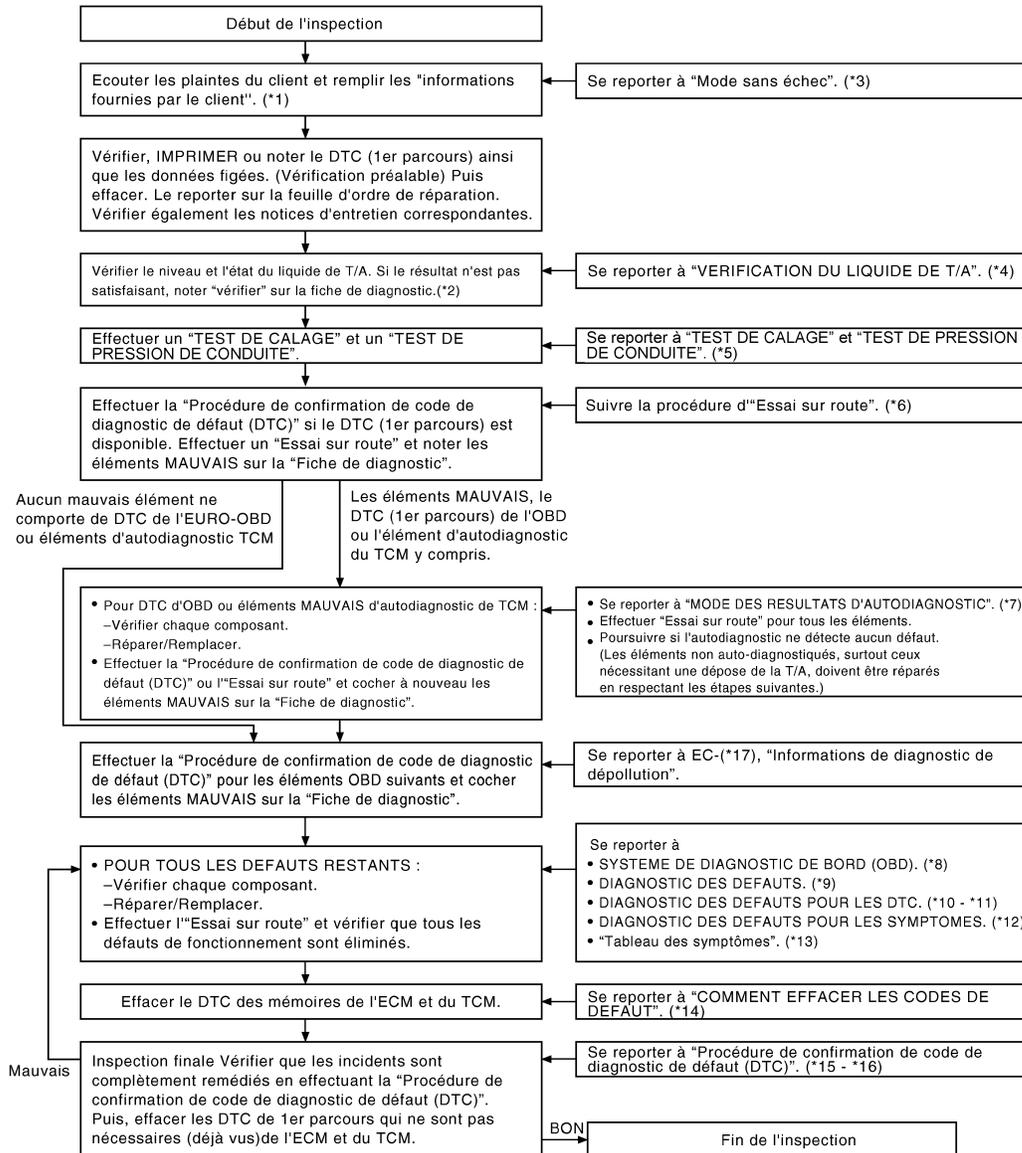
SCIA8472E

- |   |   |                             |
|---|---|-----------------------------|
| *1. "Informations fournies par le client" | *2. "Organigramme de fiche de diagnostic" | *3. <a href="#">AT-46</a>   |
| *4. <a href="#">AT-59</a>                 | *5. <a href="#">AT-59</a>                 | *6. <a href="#">AT-59</a>   |
| *7. <a href="#">AT-63</a>                 | *8. <a href="#">AT-95</a>                 | *9. <a href="#">AT-111</a>  |
| *10. <a href="#">AT-204</a>               | *11. <a href="#">AT-213</a>               | *12. <a href="#">AT-243</a> |
| *13. <a href="#">AT-69</a>                | *14. <a href="#">AT-95</a>                | *15. <a href="#">AT-107</a> |
| *16. <a href="#">AT-111</a>               | *17. <a href="#">AT-204</a>               | *18. <a href="#">AT-107</a> |

# DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

Pour TYPE 2



SCIA7146E

- |   |   |                             |
|---|---|-----------------------------|
| *1. "Informations fournies par le client" | *2. "Organigramme de fiche de diagnostic" | *3. <a href="#">AT-46</a>   |
| *4. <a href="#">AT-59</a>                 | *5. <a href="#">AT-59</a>                 | *6. <a href="#">AT-63</a>   |
| *7. <a href="#">AT-95</a>                 | *8. <a href="#">AT-43</a>                 | *9. <a href="#">AT-46</a>   |
| *10. <a href="#">AT-111</a>               | *11. <a href="#">AT-204</a>               | *12. <a href="#">AT-213</a> |
| *13. <a href="#">AT-69</a>                | *14. <a href="#">AT-43</a>                | *15. <a href="#">AT-111</a> |
| *16. <a href="#">AT-204</a>               | *17. <a href="#">EC-1350</a>              |                             |

## FICHE DE DIAGNOSTIC

Informations fournies par le client

### POINTS CLES

- **QUOI**..... Véhicule & Modèles avec T/A
- **QUAND**..... Date, fréquence
- **OU**..... Etat de la route
- **COMMENT**..... Conditions de fonctionnement, symptômes

# DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

|                               |   |                                     |
|-------------------------------|---|-------------------------------------|
| Nom du client M./Mme          | Modèle & Année  | Numéro d'identification du véhicule |
| Modèle de transmission        | Moteur  | du moteur                           |
| Date du dysfonctionnement     | Date de fabrication   | Date de mise en circulation         |
| Fréquence                     | <input type="checkbox"/> Continu <input type="checkbox"/> Intermittent (nombre d'occurrences par jour)  |                                     |
| Symptômes                     | <input type="checkbox"/> Le véhicule ne bouge pas. ( <input type="checkbox"/> Toute position <input type="checkbox"/> Position spécifique)  |                                     |
|                               | <input type="checkbox"/> Pas de passage au rapport supérieur ( <input type="checkbox"/> 1ère → 2ème <input type="checkbox"/> 2ème → 3ème <input type="checkbox"/> 3ème → 4ème <input type="checkbox"/> 4ème → 5ème) |                                     |
|                               | <input type="checkbox"/> Pas de passage au rapport inférieur ( <input type="checkbox"/> 5ème → 4ème <input type="checkbox"/> 4ème → 3ème <input type="checkbox"/> 3ème → 2ème <input type="checkbox"/> 2ème → 1ère) |                                     |
|                               | <input type="checkbox"/> Dysfonctionnement du verrouillage  |                                     |
|                               | <input type="checkbox"/> Seuil de passage de vitesse trop élevé ou trop bas.  |                                     |
|                               | <input type="checkbox"/> Choc d'accouplement ou patinage ( <input type="checkbox"/> N → D <input type="checkbox"/> Verrouillage <input type="checkbox"/> Toute position de conduite)                                |                                     |
|                               | <input type="checkbox"/> Bruit ou vibration   |                                     |
|                               | <input type="checkbox"/> Pas de rétrogradation  |                                     |
|                               | <input type="checkbox"/> Aucun mode de passage sélectionné  |                                     |
|                               | <input type="checkbox"/> Autres<br>( )  |                                     |
| Témoin de vérification de T/A | <input type="checkbox"/> Allumé en permanence   | <input type="checkbox"/> Eteint     |
| Témoin de défaut*             | <input type="checkbox"/> Allumé en permanence   | <input type="checkbox"/> Eteint     |

\* : TYPE 2 uniquement.

### Organigramme de fiche de diagnostic

- La fiche suivante s'applique aux numéros d'identification de véhicule jusqu'à "VSKJ\*\*R51\*0218001". Se reporter à [GI-46, "Variantes de modèles"](#).

|  |  |  |  |  |                       |
|--|--|--|--|--|-----------------------|
| 1  | <input type="checkbox"/> Lire les indications figurant dans la rubrique Précautions concernant le mode sans échec et analyser les plaintes du conducteur.  | <a href="#">AT-46</a>  |  |  |                       |
| 2  | <input type="checkbox"/> Vérification du liquide de T/A<br><input type="checkbox"/> Fuite (Réparer la fuite.)<br><input type="checkbox"/> Etat<br><input type="checkbox"/> Quantité  | <a href="#">AT-59</a>  |  |  |                       |
| 3  | <input type="checkbox"/> Effectuer un essai de calage et un test de la pression de conduite<br><input type="checkbox"/> Test de calage <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-top: 5px;"> <tr> <td style="width: 33%; vertical-align: top;"> <input type="checkbox"/> Embrayage unidirectionnel de convertisseur de couple<br/> <input type="checkbox"/> Frein de marche avant<br/> <input type="checkbox"/> Embrayage de recul en rapport de vitesse bas/élevé<br/> <input type="checkbox"/> Frein d'accostage en rapport de vitesse bas/élevé<br/> <input type="checkbox"/> Frein de marche avant<br/> <input type="checkbox"/> Frein de marche arrière<br/> <input type="checkbox"/> Embrayage unidirectionnel de marche avant               </td> <td style="width: 33%; vertical-align: top;"> <input type="checkbox"/> Embrayage unidirectionnel de 1ère<br/> <input type="checkbox"/> Embrayage unidirectionnel de 3ème<br/> <input type="checkbox"/> Moteur<br/> <input type="checkbox"/> Faible pression de conduite<br/> <input type="checkbox"/> Les embrayages et les freins fonctionnent correctement, excepté l'embrayage primaire et l'embrayage direct               </td> <td style="width: 33%;"></td> </tr> </table> <input type="checkbox"/> Vérification de la pression de conduite - Pièce incriminée : | <input type="checkbox"/> Embrayage unidirectionnel de convertisseur de couple<br><input type="checkbox"/> Frein de marche avant<br><input type="checkbox"/> Embrayage de recul en rapport de vitesse bas/élevé<br><input type="checkbox"/> Frein d'accostage en rapport de vitesse bas/élevé<br><input type="checkbox"/> Frein de marche avant<br><input type="checkbox"/> Frein de marche arrière<br><input type="checkbox"/> Embrayage unidirectionnel de marche avant | <input type="checkbox"/> Embrayage unidirectionnel de 1ère<br><input type="checkbox"/> Embrayage unidirectionnel de 3ème<br><input type="checkbox"/> Moteur<br><input type="checkbox"/> Faible pression de conduite<br><input type="checkbox"/> Les embrayages et les freins fonctionnent correctement, excepté l'embrayage primaire et l'embrayage direct |  | <a href="#">AT-59</a> |
| <input type="checkbox"/> Embrayage unidirectionnel de convertisseur de couple<br><input type="checkbox"/> Frein de marche avant<br><input type="checkbox"/> Embrayage de recul en rapport de vitesse bas/élevé<br><input type="checkbox"/> Frein d'accostage en rapport de vitesse bas/élevé<br><input type="checkbox"/> Frein de marche avant<br><input type="checkbox"/> Frein de marche arrière<br><input type="checkbox"/> Embrayage unidirectionnel de marche avant | <input type="checkbox"/> Embrayage unidirectionnel de 1ère<br><input type="checkbox"/> Embrayage unidirectionnel de 3ème<br><input type="checkbox"/> Moteur<br><input type="checkbox"/> Faible pression de conduite<br><input type="checkbox"/> Les embrayages et les freins fonctionnent correctement, excepté l'embrayage primaire et l'embrayage direct   |  |  |  |                       |

# DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

|      |   |                       |
|------|---|-----------------------|
|      | <input type="checkbox"/> Effectuer tous les essais sur route et procéder aux vérifications nécessaires.   | <a href="#">AT-63</a> |
| 4-1. | Vérifier avant le démarrage du moteur   | <a href="#">AT-63</a> |
|      | <input type="checkbox"/> <a href="#">AT-216</a> . "Le témoin A/T CHECK ne s'allume pas"<br><input type="checkbox"/> Effectuer un autodiagnostic. Vérifier les éléments sélectionnés. <a href="#">AT-95</a> , <a href="#">AT-107</a>   |                       |
| 4    | <input type="checkbox"/> DTC U1000 LIGNE DE COMMUNICATION CAN <a href="#">AT-111</a><br><input type="checkbox"/> DTC P0615 CIRCUIT DE SIGNAL DE DEMARRAGE <a href="#">AT-114</a><br><input type="checkbox"/> DTC P0700 TCM <a href="#">AT-118</a><br><input type="checkbox"/> DTC P0705 CONTACT DE POSITION DE STATIONNEMENT/POINT MORT <a href="#">AT-119</a><br><input type="checkbox"/> DTC P0720 CAPTEUR DE T/A DE VITESSE DU VEHICULE (CAPTEUR DE REGIME) <a href="#">AT-125</a><br><input type="checkbox"/> DTC P0725 SIGNAL DE REGIME MOTEUR <a href="#">AT-130</a><br><input type="checkbox"/> DTC P0740 ELECTROVANNE D'EMBRAYAGE DE CONVERTISSEUR DE COUPLE <a href="#">AT-147</a><br><input type="checkbox"/> DTC P0744 FONCTIONNEMENT DE L'ELECTROVANNE DU TCC A/T (VERROUILLAGE) <a href="#">AT-149</a><br><input type="checkbox"/> DTC P0745 ELECTROVANNE DE PRESSION DE CONDUITE <a href="#">AT-152</a><br><input type="checkbox"/> DTC P1705 CAPTEUR DE POSITION DE PAPILLON <a href="#">AT-154</a><br><input type="checkbox"/> DTC P1710 CIRCUIT DE CAPTEUR DE TEMPERATURE DE LIQUIDE DE T/A <a href="#">AT-156</a><br><input type="checkbox"/> DTC P1716 CAPTEUR DE REGIME DE TURBINE <a href="#">AT-161</a><br><input type="checkbox"/> DTC P1721 CAPTEUR MTR DE VITESSE DU VEHICULE <a href="#">AT-163</a><br><input type="checkbox"/> DTC P1730 INTERVERROUILLAGE DE T/A <a href="#">AT-165</a><br><input type="checkbox"/> DTC P1731 FREIN DE MOTEUR DE 1ERE DE T/A <a href="#">AT-168</a><br><input type="checkbox"/> DTC P1752 ELECTROVANNE D'EMBRAYAGE D'ENTREE <a href="#">AT-170</a><br><input type="checkbox"/> DTC P1754 FONCTIONNEMENT DE L'ELECTROVANNE D'EMBRAYAGE D'ENTREE <a href="#">AT-172</a><br><input type="checkbox"/> DTC P1757 ELECTROVANNE DE FREIN AVANT <a href="#">AT-175</a><br><input type="checkbox"/> DTC P1759 FONCTIONNEMENT DE L'ELECTROVANNE DE FREIN AVANT <a href="#">AT-177</a><br><input type="checkbox"/> DTC P1762 ELECTROVANNE D'EMBRAYAGE DIRECT <a href="#">AT-180</a><br><input type="checkbox"/> DTC P1764 FONCTIONNEMENT DE L'ELECTROVANNE D'EMBRAYAGE DIRECT <a href="#">AT-182</a><br><input type="checkbox"/> DTC P1767 ELECTROVANNE D'EMBRAYAGE DE MARCHE ARRIERE EN RAPPORT DE VITESSES RAPIDE ET LENTE <a href="#">AT-185</a><br><input type="checkbox"/> DTC P1769 FONCTION DE L'ELECTROVANNE D'EMBRAYAGE DE RECUL EN RAPPORT DE VITESSE BAS/ELEVE <a href="#">AT-187</a><br><input type="checkbox"/> DTC P1772 FONCTION DE L'ELECTROVANNE D'EMBRAYAGE DE RECUL EN RAPPORT DE VITESSE BAS/ELEVE <a href="#">AT-190</a><br><input type="checkbox"/> DTC P1774 FONCTIONNEMENT DE L'ELECTROVANNE DE FREIN D'ACCOSTAGE A VITESSE LENTE <a href="#">AT-192</a><br><input type="checkbox"/> DTC P1815 CONTACT DE MODE MANUEL <a href="#">AT-194</a><br><input type="checkbox"/> DTC P1841 CONTACT 1 DE PRESSION D'ATF <a href="#">AT-198</a><br><input type="checkbox"/> DTC P1843 CONTACT 3 DE PRESSION D'ATF <a href="#">AT-200</a><br><input type="checkbox"/> DTC P1845 CONTACT 5 DE PRESSION D'ATF <a href="#">AT-202</a><br><input type="checkbox"/> DTC P1846 CONTACT 6 DE PRESSION D'ATF <a href="#">AT-204</a> |                       |
| 4-2. | Vérifier au ralenti   | <a href="#">AT-63</a> |
|      | <input type="checkbox"/> <a href="#">AT-216</a> . "Il est impossible de démarrer le moteur en position "P" or "N"<br><input type="checkbox"/> <a href="#">AT-217</a> . "En position P, le véhicule se déplace lorsqu'on le pousse"<br><input type="checkbox"/> <a href="#">AT-217</a> . "En position N, le véhicule se déplace"<br><input type="checkbox"/> <a href="#">AT-218</a> . "Secousse importante (de la position N à la position D)"<br><input type="checkbox"/> <a href="#">AT-220</a> . "Le véhicule ne recule pas lentement en position R".<br><input type="checkbox"/> <a href="#">AT-222</a> . "Le véhicule n'avance pas lentement en position D"   |                       |
| 4-3. | Essai en vitesse de croisière   | <a href="#">AT-63</a> |
|      | Partie 1<br><input type="checkbox"/> <a href="#">AT-224</a> . "Le véhicule ne peut pas démarrer à partir de D1"<br><input type="checkbox"/> <a href="#">AT-226</a> . "La T/A ne passe pas les vitesses suivantes : D1→ D2"<br><input type="checkbox"/> <a href="#">AT-227</a> . "La T/A ne passe pas les vitesses suivantes : D2→ D3"<br><input type="checkbox"/> <a href="#">AT-229</a> . "La T/A ne passe pas les vitesses suivantes : D3→ D4"<br><input type="checkbox"/> <a href="#">AT-231</a> . "La T/A ne passe pas les vitesses suivantes : D4→ D5"<br><input type="checkbox"/> <a href="#">AT-233</a> . "La T/A ne procède pas au verrouillage."<br><input type="checkbox"/> <a href="#">AT-234</a> . "La T/A ne maintient pas le verrouillage"<br><input type="checkbox"/> <a href="#">AT-235</a> . "Le verrouillage n'est pas relâché."<br><input type="checkbox"/> <a href="#">AT-236</a> . "Le régime moteur ne revient pas au ralenti"  |                       |

# DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

|   |      |   |                        |  |
|---|------|---|------------------------|--|
| 4 | 4-3. | Partie 2  | <a href="#">AT-63</a>  | A  |
|   |      | <input type="checkbox"/> <a href="#">AT-224. "Le véhicule ne peut pas démarrer à partir de D1"</a><br><input type="checkbox"/> <a href="#">AT-226. "La T/A ne passe pas les vitesses suivantes : D1→ D2"</a><br><input type="checkbox"/> <a href="#">AT-227. "La T/A ne passe pas les vitesses suivantes : D2→ D3"</a><br><input type="checkbox"/> <a href="#">AT-229. "La T/A ne passe pas les vitesses suivantes : D3→ D4"</a>  |                        | B  |
|   |      | Partie 3  | <a href="#">AT-63</a>  | AT   |
|   |      | <input type="checkbox"/> <a href="#">AT-216. "Le témoin A/T CHECK ne s'allume pas"</a><br><input type="checkbox"/> Effectuer un autodiagnostic. Vérifier les éléments sélectionnés. <a href="#">AT-95</a> , <a href="#">AT-107</a>  |                        |  |
|   |      | <input type="checkbox"/> DTC U1000 LIGNE DE COMMUNICATION CAN <a href="#">AT-111</a><br><input type="checkbox"/> DTC P0615 CIRCUIT DE SIGNAL DE DEMARRAGE <a href="#">AT-114</a><br><input type="checkbox"/> DTC P0700 TCM <a href="#">AT-118</a><br><input type="checkbox"/> DTC P0705 CONTACT DE POSITION DE STATIONNEMENT/POINT MORT <a href="#">AT-119</a><br><input type="checkbox"/> DTC P0720 CAPTEUR DE T/A DE VITESSE DU VEHICULE (CAPTEUR DE REGIME) <a href="#">AT-125</a><br><input type="checkbox"/> DTC P0725 SIGNAL DE REGIME MOTEUR <a href="#">AT-130</a><br><input type="checkbox"/> DTC P0740 ELECTROVANNE D'EMBRAYAGE DE CONVERTISSEUR DE COUPLE <a href="#">AT-147</a><br><input type="checkbox"/> DTC P0744 FONCTIONNEMENT DE L'ELECTROVANNE DU TCC A/T (VERROUILLAGE) <a href="#">AT-149</a><br><input type="checkbox"/> DTC P0745 ELECTROVANNE DE PRESSION DE CONDUITE <a href="#">AT-152</a><br><input type="checkbox"/> DTC P1705 CAPTEUR DE POSITION DE PAPILLON <a href="#">AT-154</a><br><input type="checkbox"/> DTC P1710 CIRCUIT DE CAPTEUR DE TEMPERATURE DE LIQUIDE DE T/A <a href="#">AT-156</a><br><input type="checkbox"/> DTC P1716 CAPTEUR DE REGIME DE TURBINE <a href="#">AT-161</a><br><input type="checkbox"/> DTC P1721 CAPTEUR MTR DE VITESSE DU VEHICULE <a href="#">AT-163</a><br><input type="checkbox"/> DTC P1730 INTERVERROUILLAGE DE T/A <a href="#">AT-165</a><br><input type="checkbox"/> DTC P1731 FREIN DE MOTEUR DE 1ERE DE T/A <a href="#">AT-168</a><br><input type="checkbox"/> DTC P1752 ELECTROVANNE D'EMBRAYAGE D'ENTREE <a href="#">AT-170</a><br><input type="checkbox"/> DTC P1754 FONCTIONNEMENT DE L'ELECTROVANNE D'EMBRAYAGE D'ENTREE <a href="#">AT-172</a><br><input type="checkbox"/> DTC P1757 ELECTROVANNE DE FREIN AVANT <a href="#">AT-175</a><br><input type="checkbox"/> DTC P1759 FONCTIONNEMENT DE L'ELECTROVANNE DE FREIN AVANT <a href="#">AT-177</a><br><input type="checkbox"/> DTC P1762 ELECTROVANNE D'EMBRAYAGE DIRECT <a href="#">AT-180</a><br><input type="checkbox"/> DTC P1764 FONCTIONNEMENT DE L'ELECTROVANNE D'EMBRAYAGE DIRECT <a href="#">AT-182</a><br><input type="checkbox"/> DTC P1767 ELECTROVANNE D'EMBRAYAGE DE MARCHE ARRIERE EN RAPPORT DE VITESSES RAPIDE ET LENTE <a href="#">AT-185</a><br><input type="checkbox"/> DTC P1769 FONCTION DE L'ELECTROVANNE D'EMBRAYAGE DE RECUL EN RAPPORT DE VITESSE BAS/ELEVE <a href="#">AT-187</a><br><input type="checkbox"/> DTC P1772 FONCTION DE L'ELECTROVANNE D'EMBRAYAGE DE RECUL EN RAPPORT DE VITESSE BAS/ELEVE <a href="#">AT-190</a><br><input type="checkbox"/> DTC P1774 FONCTIONNEMENT DE L'ELECTROVANNE DE FREIN D'ACCOSTAGE A VITESSE LENTE <a href="#">AT-192</a><br><input type="checkbox"/> DTC P1815 CONTACT DE MODE MANUEL <a href="#">AT-194</a><br><input type="checkbox"/> DTC P1841 CONTACT 1 DE PRESSION D'ATF <a href="#">AT-198</a><br><input type="checkbox"/> DTC P1843 CONTACT 3 DE PRESSION D'ATF <a href="#">AT-200</a><br><input type="checkbox"/> DTC P1845 CONTACT 5 DE PRESSION D'ATF <a href="#">AT-202</a><br><input type="checkbox"/> DTC P1846 CONTACT 6 DE PRESSION D'ATF <a href="#">AT-204</a> |                        | D<br>E<br>F<br>G<br>H<br>I<br>J<br>K<br>L<br>M |
| 5 |      | <input type="checkbox"/> Vérifier les éléments indiqués comme MAUVAIS lors de l'autodiagnostic de chaque système et réparer ou remplacer les pièces défectueuses.   |                        | N  |
| 6 |      | <input type="checkbox"/> Effectuer tous les essais sur route et procéder à de nouvelles vérifications pour les éléments requis.   | <a href="#">AT-59</a>  | O  |
| 7 |      | <input type="checkbox"/> Pour éléments toujours indiqués comme MAUVAIS, effectuer la "procédure de diagnostic", puis réparer ou remplacer les pièces défectueuses. Se reporter au tableau des diagnostics par symptômes. Ce tableau contient également d'autres symptômes et procédures de vérification.)   | <a href="#">AT-69</a>  | P  |
| 8 |      | <input type="checkbox"/> Effacer les résultats de l'autodiagnostic du TCM et de l'ECM*.   | <a href="#">AT-43*</a> |  |

\* : TYPE 2 uniquement.

- La fiche suivante s'applique aux numéros d'identification de véhicule à partir de "VSKJ\*\*R51\*0218001". Se reporter à [G1-46. "Variantes de modèles"](#).

# DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

|   |  |  |                       |
|---|--|--|-----------------------|
| 1 | <input type="checkbox"/> Lire les indications figurant dans la rubrique Précautions concernant le mode sans échec et analyser les plaintes du conducteur.  |  | <a href="#">AT-46</a> |
| 2 | <input type="checkbox"/> Vérification du liquide de T/A  |  | <a href="#">AT-59</a> |
| 3 | <input type="checkbox"/> Fuite (Réparer la fuite.)<br><input type="checkbox"/> Etat<br><input type="checkbox"/> Quantité   |  |                       |
|   | <input type="checkbox"/> Effectuer un essai de calage et un test de la pression de conduite  |  | <a href="#">AT-59</a> |
|   | <input type="checkbox"/> Test de calage  |  |                       |
|   | <input type="checkbox"/> Embrayage unidirectionnel de convertisseur de couple<br><input type="checkbox"/> Frein de marche avant<br><input type="checkbox"/> Embrayage de recul en rapport de vitesse bas/élevé<br><input type="checkbox"/> Frein d'accostage en rapport de vitesse bas/élevé<br><input type="checkbox"/> Frein de marche avant<br><input type="checkbox"/> Frein de marche arrière<br><input type="checkbox"/> Embrayage unidirectionnel de marche avant | <input type="checkbox"/> Embrayage unidirectionnel de 1ère<br><input type="checkbox"/> Embrayage unidirectionnel de 3ème<br><input type="checkbox"/> Moteur<br><input type="checkbox"/> Faible pression de conduite<br><input type="checkbox"/> Les embrayages et les freins fonctionnent correctement, excepté l'embrayage primaire et l'embrayage direct |                       |
|   | <input type="checkbox"/> Vérification de la pression de conduite - Pièce incriminée :  |  |                       |

# DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

|   |   |  |  |  |
|---|---|--|--|--|
|   | <input type="checkbox"/> Effectuer tous les essais sur route et procéder aux vérifications nécessaires. | <a href="#">AT-63</a>  |  |  |
| 4 | 4-1.  | Vérifier avant le démarrage du moteur<br><input type="checkbox"/> <a href="#">AT-216</a> , "Le témoin A/T CHECK ne s'allume pas"<br><input type="checkbox"/> Effectuer un autodiagnostic. Vérifier les éléments sélectionnés. <a href="#">AT-95</a> , <a href="#">AT-107</a>   | <a href="#">AT-63</a>  | A<br>B                                     |
|   |   | <input type="checkbox"/> DTC U1000 LIGNE DE COMMUNICATION CAN <a href="#">AT-111</a><br><input type="checkbox"/> DTC P0615 CIRCUIT DE SIGNAL DE DEMARRAGE <a href="#">AT-114</a><br><input type="checkbox"/> DTC P0700 TCM <a href="#">AT-118</a><br><input type="checkbox"/> DTC P0705 CONTACT DE POSITION DE STATIONNEMENT/POINT MORT <a href="#">AT-119</a><br><input type="checkbox"/> DTC P0717 CAPTEUR DE REGIME DE TURBINE <a href="#">AT-123</a><br><input type="checkbox"/> DTC P0720 CAPTEUR DE T/A DE VITESSE DU VEHICULE (CAPTEUR DE REGIME) <a href="#">AT-125</a><br><input type="checkbox"/> DTC P0725 SIGNAL DE REGIME MOTEUR <a href="#">AT-130</a><br><input type="checkbox"/> DTC P0731 FONCTION DE 1ERE VITESSE DE T/A <a href="#">AT-132</a><br><input type="checkbox"/> DTC P0732 FONCTION DE 2EME VITESSE DE T/A <a href="#">AT-135</a><br><input type="checkbox"/> DTC P0733 FONCTION DE 3EME VITESSE DE T/A <a href="#">AT-138</a><br><input type="checkbox"/> DTC P0734 FONCTION DE 4EME VITESSE DE T/A <a href="#">AT-141</a><br><input type="checkbox"/> DTC P0735 FONCTION DE 5EME VITESSE DE T/A <a href="#">AT-144</a><br><input type="checkbox"/> DTC P0740 ELECTROVANNE D'EMBRAYAGE DE CONVERTISSEUR DE COUPLE <a href="#">AT-147</a><br><input type="checkbox"/> DTC P0744 FONCTIONNEMENT DE L'ELECTROVANNE DU TCC A/T (VERROUILLAGE) <a href="#">AT-149</a><br><input type="checkbox"/> DTC P0745 ELECTROVANNE DE PRESSION DE CONDUITE <a href="#">AT-152</a><br><input type="checkbox"/> DTC P1705 CAPTEUR DE POSITION DE PAPILLON <a href="#">AT-154</a><br><input type="checkbox"/> DTC P1710 CIRCUIT DE CAPTEUR DE TEMPERATURE DE LIQUIDE DE T/A <a href="#">AT-156</a><br><input type="checkbox"/> DTC P1721 CAPTEUR MTR DE VITESSE DU VEHICULE <a href="#">AT-163</a><br><input type="checkbox"/> DTC P1730 INTERVERROUILLAGE DE T/A <a href="#">AT-165</a><br><input type="checkbox"/> DTC P1731 FREIN DE MOTEUR DE 1ERE DE T/A <a href="#">AT-168</a><br><input type="checkbox"/> DTC P1752 ELECTROVANNE D'EMBRAYAGE D'ENTREE <a href="#">AT-170</a><br><input type="checkbox"/> DTC P1757 ELECTROVANNE DE FREIN AVANT <a href="#">AT-175</a><br><input type="checkbox"/> DTC P1762 ELECTROVANNE D'EMBRAYAGE DIRECT <a href="#">AT-180</a><br><input type="checkbox"/> DTC P1767 ELECTROVANNE D'EMBRAYAGE DE MARCHE ARRIERE EN RAPPORT DE VITESSES RAPIDE ET LENTE <a href="#">AT-185</a><br><input type="checkbox"/> DTC P1772 FONCTION DE L'ELECTROVANNE D'EMBRAYAGE DE RECUL EN RAPPORT DE VITESSE BAS/ELEVE <a href="#">AT-190</a><br><input type="checkbox"/> DTC P1774 FONCTIONNEMENT DE L'ELECTROVANNE DE FREIN D'ACCOSTAGE A VITESSE LENTE <a href="#">AT-192</a><br><input type="checkbox"/> DTC P1815 CONTACT DE MODE MANUEL <a href="#">AT-194</a> |  | AT<br>D<br>E<br>F<br>G<br>H<br>I<br>J<br>K |
|   |   | 4-2.   | Vérifier au ralenti<br><input type="checkbox"/> <a href="#">AT-216</a> , "Il est impossible de démarrer le moteur en position "P" or "N"<br><input type="checkbox"/> <a href="#">AT-217</a> , "En position P, le véhicule se déplace lorsqu'on le pousse"<br><input type="checkbox"/> <a href="#">AT-217</a> , "En position N, le véhicule se déplace"<br><input type="checkbox"/> <a href="#">AT-218</a> , "Secousse importante (de la position N à la position D)"<br><input type="checkbox"/> <a href="#">AT-220</a> , "Le véhicule ne recule pas lentement en position R".<br><input type="checkbox"/> <a href="#">AT-222</a> , "Le véhicule n'avance pas lentement en position D" | <a href="#">AT-63</a>                      |
|   | 4-3.  | Essai en vitesse de croisière<br>Partie 1<br><input type="checkbox"/> <a href="#">AT-224</a> , "Le véhicule ne peut pas démarrer à partir de D1"<br><input type="checkbox"/> <a href="#">AT-226</a> , "La T/A ne passe pas les vitesses suivantes : D1→ D2"<br><input type="checkbox"/> <a href="#">AT-227</a> , "La T/A ne passe pas les vitesses suivantes : D2→ D3"<br><input type="checkbox"/> <a href="#">AT-229</a> , "La T/A ne passe pas les vitesses suivantes : D3→ D4"<br><input type="checkbox"/> <a href="#">AT-231</a> , "La T/A ne passe pas les vitesses suivantes : D4→ D5"<br><input type="checkbox"/> <a href="#">AT-233</a> , "La T/A ne procède pas au verrouillage."<br><input type="checkbox"/> <a href="#">AT-234</a> , "La T/A ne maintient pas le verrouillage"<br><input type="checkbox"/> <a href="#">AT-235</a> , "Le verrouillage n'est pas relâché."<br><input type="checkbox"/> <a href="#">AT-236</a> , "Le régime moteur ne revient pas au ralenti"  | <a href="#">AT-63</a>  | N<br>O<br>P                                |

# DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

|   |      |   |                         |
|---|------|---|-------------------------|
| 4 | 4-3. | Partie 2  | <a href="#">AT-63</a>   |
|   |      | <input type="checkbox"/> <a href="#">AT-224</a> . "Le véhicule ne peut pas démarrer à partir de D1"<br><input type="checkbox"/> <a href="#">AT-226</a> . "La T/A ne passe pas les vitesses suivantes : D1→ D2"<br><input type="checkbox"/> <a href="#">AT-227</a> . "La T/A ne passe pas les vitesses suivantes : D2→ D3"<br><input type="checkbox"/> <a href="#">AT-229</a> . "La T/A ne passe pas les vitesses suivantes : D3→ D4"  |                         |
|   |      | Partie 3  | <a href="#">AT-63</a>   |
|   |      | <input type="checkbox"/> <a href="#">AT-216</a> . "Le témoin A/T CHECK ne s'allume pas"<br><input type="checkbox"/> Effectuer un autodiagnostic. Vérifier les éléments sélectionnés. <a href="#">AT-95</a> , <a href="#">AT-107</a>   |                         |
|   |      | <input type="checkbox"/> DTC U1000 LIGNE DE COMMUNICATION CAN <a href="#">AT-111</a><br><input type="checkbox"/> DTC P0615 CIRCUIT DE SIGNAL DE DEMARRAGE <a href="#">AT-114</a><br><input type="checkbox"/> DTC P0700 TCM <a href="#">AT-118</a><br><input type="checkbox"/> DTC P0705 CONTACT DE POSITION DE STATIONNEMENT/POINT MORT <a href="#">AT-119</a><br><input type="checkbox"/> DTC P0717 CAPTEUR DE REGIME DE TURBINE <a href="#">AT-123</a><br><input type="checkbox"/> DTC P0720 CAPTEUR DE T/A DE VITESSE DU VEHICULE (CAPTEUR DE REGIME) <a href="#">AT-125</a><br><input type="checkbox"/> DTC P0725 SIGNAL DE REGIME MOTEUR <a href="#">AT-130</a><br><input type="checkbox"/> DTC P0731 FONCTION DE 1ERE VITESSE DE T/A <a href="#">AT-132</a><br><input type="checkbox"/> DTC P0732 FONCTION DE 2EME VITESSE DE T/A <a href="#">AT-135</a><br><input type="checkbox"/> DTC P0733 FONCTION DE 3EME VITESSE DE T/A <a href="#">AT-138</a><br><input type="checkbox"/> DTC P0734 FONCTION DE 4EME VITESSE DE T/A <a href="#">AT-141</a><br><input type="checkbox"/> DTC P0735 FONCTION DE 5EME VITESSE DE T/A <a href="#">AT-144</a><br><input type="checkbox"/> DTC P0740 ELECTROVANNE D'EMBRAYAGE DE CONVERTISSEUR DE COUPLE <a href="#">AT-147</a><br><input type="checkbox"/> DTC P0744 FONCTIONNEMENT DE L'ELECTROVANNE DU TCC A/T (VERROUILLAGE) <a href="#">AT-149</a><br><input type="checkbox"/> DTC P0745 ELECTROVANNE DE PRESSION DE CONDUITE <a href="#">AT-152</a><br><input type="checkbox"/> DTC P1705 CAPTEUR DE POSITION DE PAPILLON <a href="#">AT-154</a><br><input type="checkbox"/> DTC P1710 CIRCUIT DE CAPTEUR DE TEMPERATURE DE LIQUIDE DE T/A <a href="#">AT-156</a><br><input type="checkbox"/> DTC P1721 CAPTEUR MTR DE VITESSE DU VEHICULE <a href="#">AT-163</a><br><input type="checkbox"/> DTC P1730 INTERVERROUILLAGES DE T/A <a href="#">AT-165</a><br><input type="checkbox"/> DTC P1731 FREIN DE MOTEUR DE 1ERE DE T/A <a href="#">AT-168</a><br><input type="checkbox"/> DTC P1752 ELECTROVANNE D'EMBRAYAGE D'ENTREE <a href="#">AT-170</a><br><input type="checkbox"/> DTC P1757 ELECTROVANNE DE FREIN AVANT <a href="#">AT-175</a><br><input type="checkbox"/> DTC P1762 ELECTROVANNE D'EMBRAYAGE DIRECT <a href="#">AT-180</a><br><input type="checkbox"/> DTC P1767 ELECTROVANNE D'EMBRAYAGE DE MARCHE ARRIERE EN RAPPORT DE VITESSES RAPIDE ET LENTE <a href="#">AT-185</a><br><input type="checkbox"/> DTC P1772 FONCTION DE L'ELECTROVANNE D'EMBRAYAGE DE RECUL EN RAPPORT DE VITESSE BAS/ELEVE <a href="#">AT-190</a><br><input type="checkbox"/> DTC P1774 FONCTIONNEMENT DE L'ELECTROVANNE DE FREIN D'ACCOSTAGE A VITESSE LENTE <a href="#">AT-192</a><br><input type="checkbox"/> DTC P1815 CONTACT DE MODE MANUEL <a href="#">AT-194</a> |                         |
| 5 |      | <input type="checkbox"/> Vérifier les éléments indiqués comme MAUVAIS lors de l'autodiagnostic de chaque système et réparer ou remplacer les pièces défectueuses.   |                         |
| 6 |      | <input type="checkbox"/> Effectuer tous les essais sur route et procéder à de nouvelles vérifications pour les éléments requis.   | <a href="#">AT-59</a>   |
| 7 |      | <input type="checkbox"/> Pour éléments toujours indiqués comme MAUVAIS, effectuer la "procédure de diagnostic", puis réparer ou remplacer les pièces défectueuses. Se reporter au tableau des diagnostics par symptômes. Ce tableau contient également d'autres symptômes et procédures de vérification.)   | <a href="#">AT-69</a>   |
| 8 |      | <input type="checkbox"/> Effacer les résultats de l'autodiagnostic du TCM et de l'ECM*.   | <a href="#">AT-43</a> * |

\* : TYPE 2 uniquement.

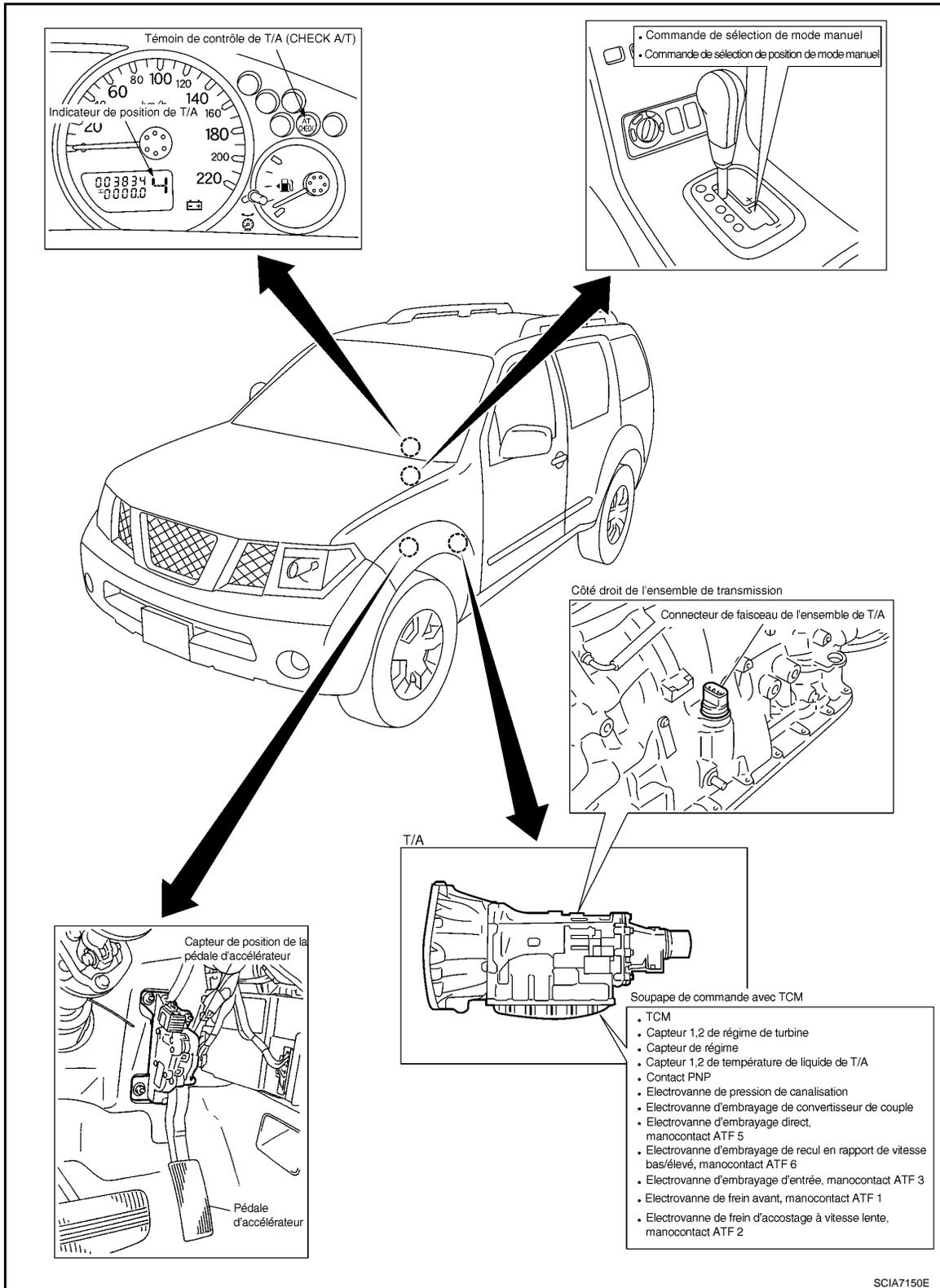
# DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

< INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

## Emplacement des composants électriques de T/A

INFOID:000000001478928

- Ceci s'applique aux numéros d'identification de véhicule jusqu'à "VSKJ\*\*R51\*0218001". Se reporter à [GL-46. "Variantes de modèles"](#).

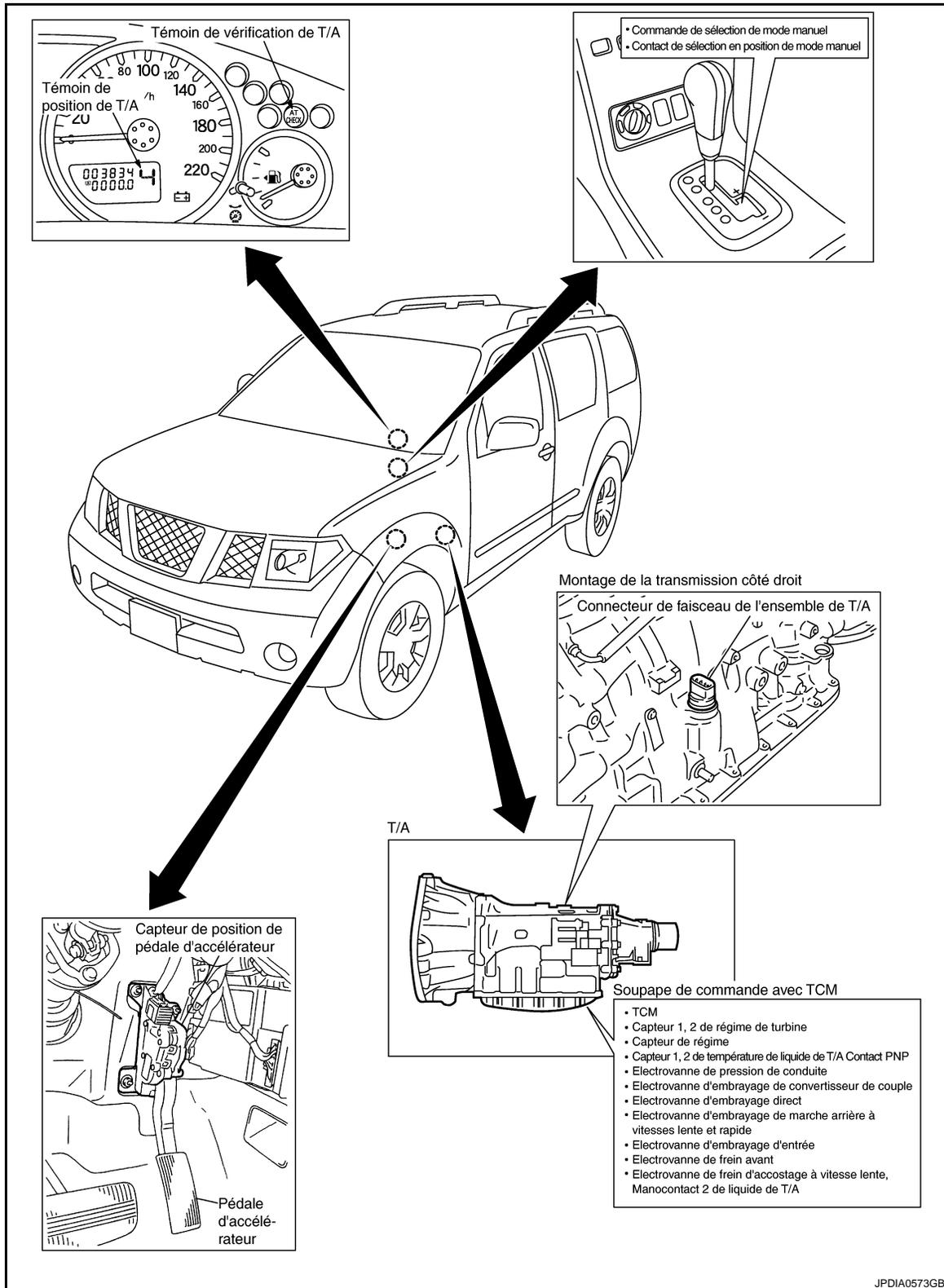


A  
B  
AT  
D  
E  
F  
G  
H  
I  
J  
K  
L  
M  
N  
O  
P

# DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

- Ceci s'applique aux numéros d'identification de véhicule à partir de "VSKJ\*\*R51\*0218001". Se reporter à [GL-46, "Variantes de modèles"](#).

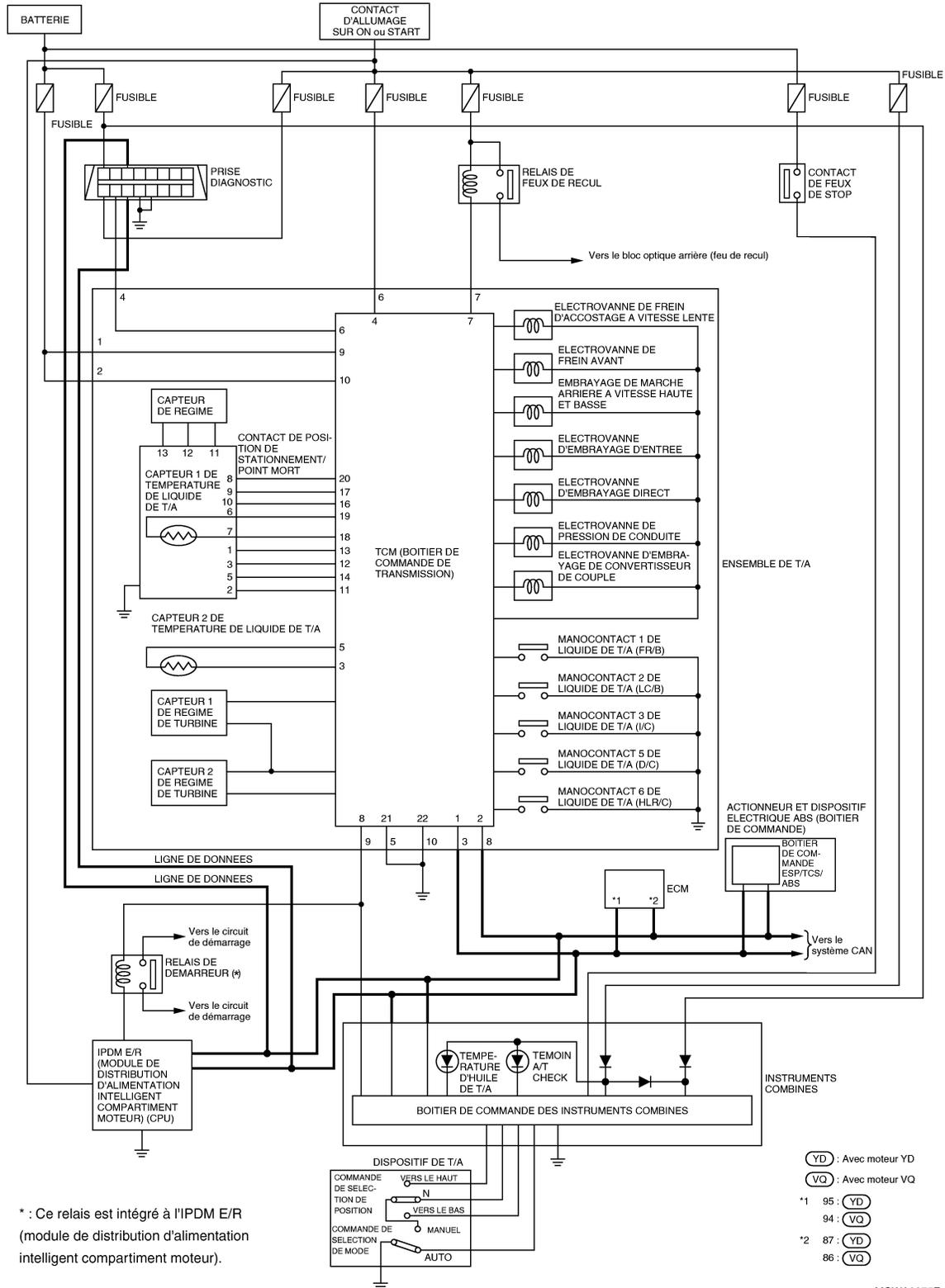


# DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

< INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

## Schéma de circuit

INFOID:000000001478929



MCWA0275E

## Vérifications avant le diagnostic des défauts

INFOID:000000001478930

### VERIFICATION DU LIQUIDE DE T/A

Vérification de l'absence de fuites dans la boîte de vitesses automatique et du niveau de liquide de T/A  
Vérifier l'absence de fuites dans la boîte de vitesses automatique, ainsi que le niveau du liquide de T/A. Se reporter à [AT-17, "Vérification du liquide de T/A"](#).

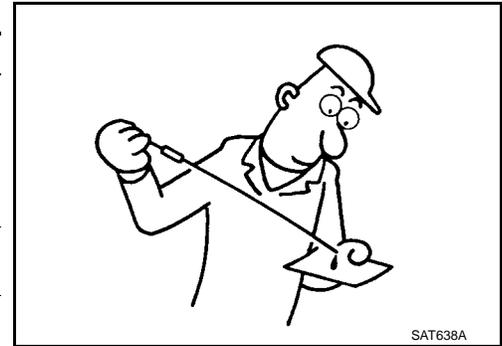
# DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

Vérification de l'état du liquide de T/A

Vérifier l'état du liquide de T/A.

| Etat du liquide                                     | Cause possible  | Fonctionnement requis   |
|---|---|---|
| Imprégné (visqueux)                                 | Embrayage, frein chaud  | Remplacer le liquide de T/A et vérifier que le boîtier principal de T/A et le véhicule ne présentent pas de défauts (faisceaux de câblage, tuyaux de refroidissement, etc.) |
| Blanc laiteux ou trouble                            | Eau dans le liquide   | Remplacer le liquide de T/A et vérifier les points d'infiltration d'eau.  |
| Présence d'une grande quantité de poudre métallique | Usure inhabituelle des pièces coulissantes dans la boîte de T/A | Remplacer le liquide de T/A et vérifier si la transmission fonctionne anormalement.   |

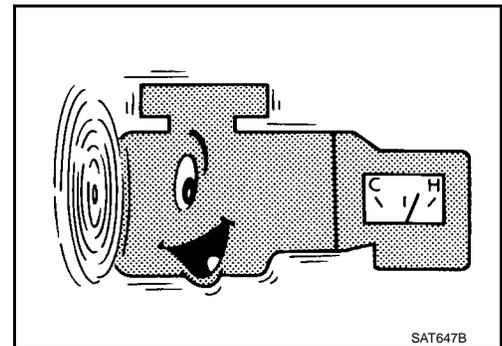


SAT638A

## TEST DE CALAGE

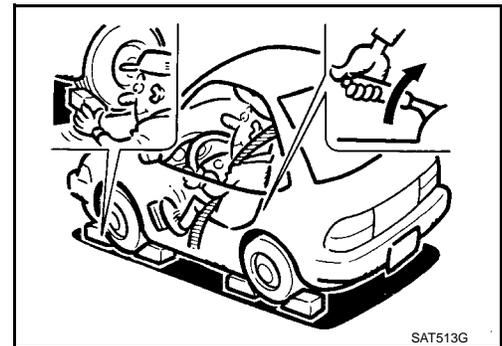
Procédure du test de calage

1. Vérifier la quantité d'huile moteur. Rétablir le niveau d'huile moteur si nécessaire.
2. Rouler pendant 10 minutes environ afin de réchauffer le véhicule de manière à ce que la température du liquide de T/A atteigne 80°C°. Vérifier la quantité de liquide de T/A. Rétablir le niveau si nécessaire.



SAT647B

3. Engager fermement le frein de stationnement afin d'empêcher les roues de tourner.
4. Démarrer le moteur, appuyer sur la pédale de frein et positionner le levier de sélection sur "D" ou "M".



SAT513G

5. Tout en maintenant la pédale de frein enfoncée, appuyer progressivement sur la pédale d'accélérateur.
6. Lire rapidement la vitesse de calage, puis retirer rapidement le pied de la pédale d'accélérateur.

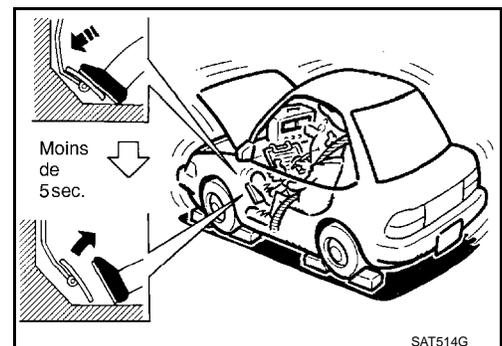
### **PRECAUTION:**

**Ne pas maintenir la pédale d'accélérateur enfoncée durant plus de 5 secondes pendant ce test.**

### Régime de calage

**YD25DDTi : 2 700 - 3 100 tr/mn**

**VQ40DE : 2 200 - 2 500 tr/mn**



SAT514G

7. Mettre le levier de sélection sur la position "N".
8. Refroidir le liquide de T/A.

# DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

### PRECAUTION:

Faire tourner le moteur au ralenti pendant au moins 1 minute.

9. Renouveler les étapes 5 à 8, levier de sélection sur la position "R".

Evaluation du test de calage

|                       | Position du levier sélecteur |     | Zone de défaut suspectée   |
|-----------------------|------------------------------|-----|--|
|                       | "D" et "M"                   | "R" |  |
| Permutation de calage | H                            | O   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Frein de marche</li> <li>Embrayage unidirectionnel de marche avant</li> <li>Embrayage unidirectionnel de 1ère</li> <li>Embrayage unidirectionnel de 3ème</li> </ul> |
|                       | O                            | H   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Frein de recul</li> </ul>   |
|                       | L                            | L   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Moteur et embrayage unidirectionnel de convertisseur de couple</li> </ul>   |
|                       | H                            | H   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Pression de conduite faible</li> </ul>  |

O : vitesse de calage dans la valeur standard

H : vitesse de calage supérieure à la valeur standard

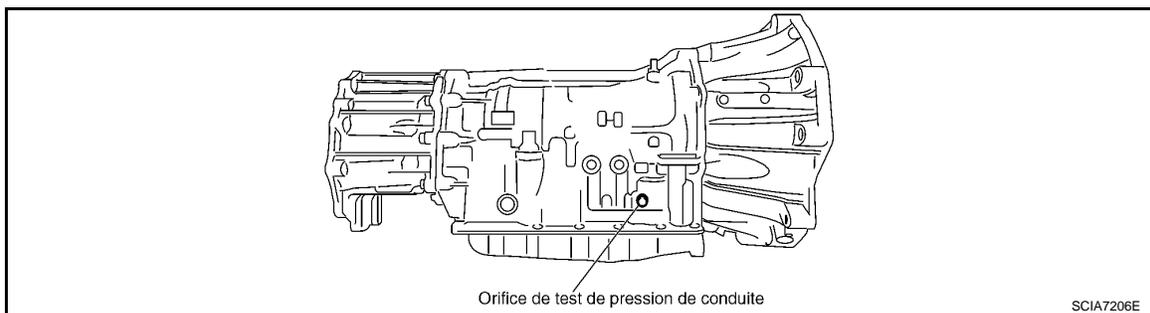
L : vitesse de calage inférieure à la valeur standard

Position de la valeur standard du test de calage

|   |  |  |
|---|--|--|
| N'accélère pas à la position "D" ou "M" 1 → 2 | Patinage en 2ème, 3ème ou 4ème vitesse | Patinage de l'embrayage direct                                   |
| N'accélère pas à la position "D" ou "M" 2 → 3 | Patinage en 3ème, 4ème ou 5ème vitesse | Patinage de l'embrayage de recul en rapport de vitesse bas/élevé |
| N'accélère pas à la position "D" ou "M" 3 → 4 | Patinage en 4ème ou 5ème vitesse       | Patinage de l'embrayage primaire                                 |
| N'accélère pas à la position "D" ou "M" 4 → 5 | Patinage en 5ème vitesse               | Patinage du frein avant  |

## TEST DE LA PRESSION DE CONDUITE

Orifice de test de pression de conduite



Procédure de test de pression de conduite

- Vérifier la quantité d'huile moteur et rétablir le niveau si nécessaire.
- Conduire le véhicule pendant 10 minutes environ pour le faire monter en température, afin que le liquide de T/A atteigne une température comprise entre 50 et 80°C, puis vérifier la quantité de liquide de T/A et faire l'appoint si nécessaire.

### NOTE:

La température de liquide de T/A augmente dans la plage de 50 à 80°C °en 10 minutes de conduite.

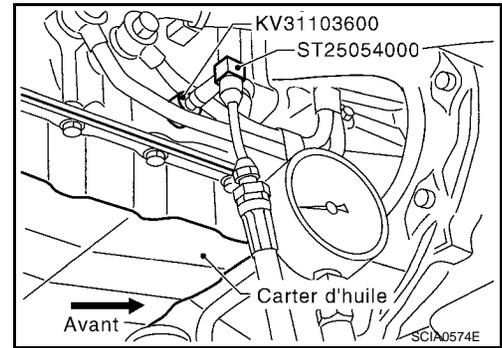
# DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

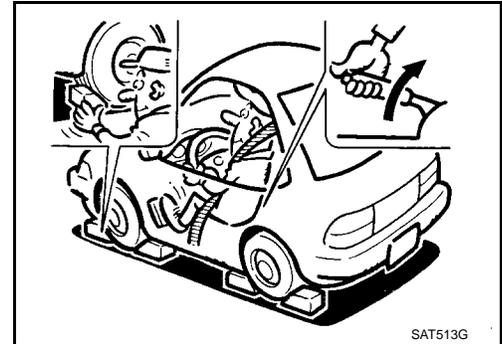
3. Une fois la boîte T/A montée en température, déposer le bouchon de détection de pression d'huile, et poser la jauge de pression d'huile (ST2505S001).

**PRECAUTION:**

Lors de l'utilisation de la jauge de pression d'huile, s'assurer d'utiliser le joint torique fixé au bouchon de détection de pression d'huile.



4. Engager fermement le frein de stationnement afin d'empêcher les roues de tourner.



5. Démarrer le moteur, puis mesurer la pression de conduite aux vitesses de ralenti et de calage.

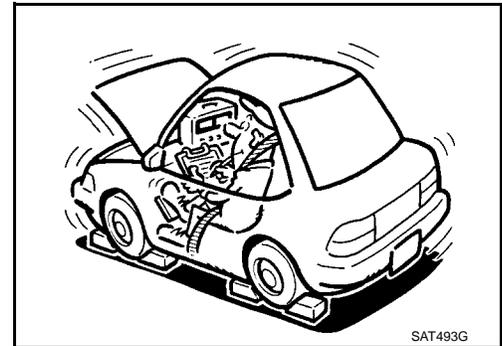
**PRECAUTION:**

- Maintenir la pédale de frein enfoncée au maximum durant la mesure.
- Lors de la mesure de la pression de conduite au régime de calage. Se reporter à "TEST DE CALAGE".

6. Une fois les mesures effectuées, reposer le bouchon de détection de pression d'huile et serrer au couple spécifié. Se reporter à [AT-278, "Composant"](#).

**PRECAUTION:**

- Ne pas réutiliser le joint torique.
- Appliquer du liquide de T/A sur le joint torique.



Pression de conduite

| Régime moteur        | Pression de conduite [kPa (bar, kg/cm <sup>2</sup> )] |   |
|----------------------|---|---|
|                      | Position "R"  | Positions "D" et "M"                      |
| Au régime de ralenti | 425 - 465 (4,3 - 4,6 ; 4,3 - 4,7)                     | 379 - 428 (3,8 - 4,3 ; 3,9 - 4,4)         |
| Au régime de calage  | 1 605 - 1 950 (16,0 - 19,5 ; 16,4 - 19,9)             | 1 310 - 1 500 (13,1 - 15,0 ; 13,4 - 15,3) |

Evaluation du test de pression de conduite

# DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

| Evaluation        |   | Cause possible  |
|-------------------|---|---|
| Régime de ralenti | Faible pour toutes les positions ("P", "R", "N", "D" et "M")                      | Parmi les causes possibles, on compte les défauts du système générateur de pression et une sortie faible de la pompe d'huile.<br>Par exemple <ul style="list-style-type: none"> <li>• Usure de la pompe à huile</li> <li>• Soupape de régulation de pression ou bouchon encrassé, ou ressort distendu</li> <li>• Fuite d'huile au niveau de la crépine d'huile ⇒ pompe à huile ⇒ passage de soupape de régulation de pression</li> <li>• Le régime de ralenti du moteur est trop bas</li> </ul>   |
|                   | Bas uniquement pour une position spécifique                                       | Parmi les causes possibles, on compte une fuite de pression d'huile dans un passage ou un dispositif relié à la position une fois la pression distribuée par la soupape manuelle.   |
|                   | Rapide  | Parmi les causes possibles, on compte un dysfonctionnement du capteur ou un défaut au niveau de la fonction de réglage de la pression de conduite.<br>Par exemple <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dysfonctionnement du signal de position de la pédale d'accélérateur</li> <li>• Dysfonctionnement du capteur de température de T/A</li> <li>• Dysfonctionnement du solénoïde de pression de canalisation (adhésion à l'état d'arrêt, obstruction du filtre, ligne coupée)</li> <li>• Soupape de régulation de pression ou bouchon bloqué</li> </ul> |
| Régime de calage  | La pression d'huile ne dépasse pas la pression d'huile pour le régime de ralenti. | Parmi les causes possibles, on compte un dysfonctionnement du capteur ou un défaut au niveau de la fonction de réglage de la pression de conduite.<br>Par exemple <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dysfonctionnement du signal de position de la pédale d'accélérateur</li> <li>• Défaut TCM</li> <li>• Dysfonctionnement du solénoïde de pression de canalisation (court-circuit, adhésion à l'état d'arrêt)</li> <li>• Soupape de régulation de pression ou bouchon bloqué</li> <li>• Soupape pilote collante ou filtre pilote obstrué</li> </ul>   |
|                   | La pression augmente, mais n'atteint pas la valeur standard.                      | Parmi les causes possibles, on compte des dysfonctionnements du système générateur de pression et de la fonction de réglage de pression.<br>Par exemple <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dysfonctionnement du signal de position de la pédale d'accélérateur</li> <li>• Dysfonctionnement du solénoïde de pression de canalisation (adhésion, obstruction du filtre)</li> <li>• Soupape de régulation de pression ou bouchon bloqué</li> <li>• Soupape pilote collante ou filtre pilote obstrué</li> </ul>  |
|                   | Bas uniquement pour une position spécifique                                       | Parmi les causes possibles, on compte une fuite de pression d'huile dans un passage ou un dispositif relié à la position une fois la pression distribuée par la soupape manuelle.   |

## Essai sur route

INFOID:000000001693040

### DESCRIPTION

- L'essai sur route permet de vérifier les performances de la T/A et analyse les causes possibles de dysfonctionnement.
- L'essai sur route est effectué en trois étapes différentes, ci-dessous décrites.
  1. Vérifications avant le démarrage du moteur
  2. Vérifications au ralenti
  3. Essai de vitesse de croisière.
    - Vérifier tous les éléments de la pièce 1 à la pièce 3.
- Avant de commencer l'essai sur route, analyser les éléments à vérifier et la procédure de test.
- Tester tous les éléments de vérification jusqu'à l'identification du symptôme. Comprend les éléments mauvais dans "Fiche de diagnostic" (Se reporter à [AT-48](#)). Procéder au diagnostic des éléments défectueux après avoir effectué les essais sur route.

### Vérifier avant de démarrer le moteur

#### 1. VERIFIER LE TEMOIN A/T CHECK

1. Stationner le véhicule sur une surface plane.
2. Mettre le levier sélecteur sur la position "P".
3. Amener le contact d'allumage sur OFF et attendre 10 secondes minimum.
4. Positionner le contact d'allumage sur ON. (Ne pas démarrer le moteur).

# DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

Le témoin A/T CHECK s'allume-t-il pendant environ 2 secondes ?

- OUI-1 >>  avec CONSULT-III
1. Positionner le contact d'allumage sur OFF.
  2. Sélectionner le mode "RESULT AUTO-DIAG" pour "TRANSMISSION" à l'aide de CONSULT-III et enregistrer tous les éléments MAUVAIS sur l'"Organigramme de fiche de diagnostic".
  3. Passer à "VERIFIER AU RALENTI".
- OUI-2 >>  sans CONSULT-III
1. Positionner le contact d'allumage sur OFF.
  2. Effectuer l'autodiagnostic et enregistrer tous les éléments MAUVAIS sur "Organigramme de fiche de diagnostic". Se reporter à [AT-107. "Procédure de diagnostic sans CONSULT-III"](#).
  3. Passer à "VERIFIER AU RALENTI".
- NON >> Arrêter l'essai sur route et passer à [AT-216. "Le témoin A/T CHECK ne s'allume pas"](#).

### VERIFIER AU RALENTI

#### 1. VERIFIER LE DEMARRAGE DU MOTEUR

1. Stationner le véhicule sur une surface plane.
2. Placer le levier sélecteur sur la position "P" ou "N".
3. Positionner le contact d'allumage sur OFF.
4. Démarrer le moteur.

Le moteur démarre-t-il ?

- OUI >> PASSER A L'ETAPE 2.
- NON >> Arrêter l'essai sur route et passer à l'étape [AT-216. "Il est impossible de démarrer le moteur en position "P" or "N"](#)

#### 2. VERIFIER LE DEMARRAGE DU MOTEUR

1. Positionner le contact d'allumage sur ON. (Ne pas démarrer le moteur).
2. Positionner le levier de sélection sur "D", "M" ou "R".
3. Démarrer le moteur.

Le moteur démarre-t-il dans n'importe quelle position ?

- OUI >> Arrêter l'essai sur route et passer à l'étape [AT-216. "Il est impossible de démarrer le moteur en position "P" or "N"](#)
- NON >> PASSER A L'ETAPE 3.

#### 3. VERIFIER LE FONCTIONNEMENT DE LA POSITION "P"

1. Mettre le levier sélecteur sur la position "P".
2. Positionner le contact d'allumage sur OFF.
3. Relâcher le frein de stationnement.
4. Pousser le véhicule vers l'avant ou l'arrière.
5. Appuyer sur le frein de stationnement.

Lorsque le véhicule est poussé avec le frein de stationnement relâché, roule-t-il ?

- OUI >> Cocher la case [AT-217. "En position P, le véhicule se déplace lorsqu'on le pousse"](#) sur la "Fiche de diagnostic", PASSER A L'ETAPE 4.
- NON >> PASSER A L'ETAPE 4.

#### 4. VERIFIER LE FONCTIONNEMENT DE LA POSITION "N"

1. Démarrer le moteur.
2. Mettre le levier sélecteur sur la position "N".
3. Relâcher le frein de stationnement.

Le véhicule se déplace-t-il vers l'avant ou l'arrière ?

- OUI >> Cocher [AT-217. "En position N, le véhicule se déplace"](#) sur la "Fiche de diagnostic", PASSER A L'ETAPE 5.
- NON >> PASSER A L'ETAPE 5.

#### 5. VERIFIER LES SECOUSSES LORS DU CHANGEMENT DE VITESSE

1. Appuyer sur le frein.
2. Mettre le levier sélecteur sur la position "D".

Lorsque la boîte de vitesses passe de la position "N" à la position "D", un choc excessif se produit-il ?

# DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

- OUI >> Cocher [AT-218. "Secousse importante \(de la position N à la position D\)"](#) sur la "Fiche de diagnostic" la fiche de diagnostic, PASSER A L'ETAPE 6.
- NON >> PASSER A L'ETAPE 6.

## 6. VERIFIER LE FONCTIONNEMENT DE LA POSITION "R"

1. Appuyer sur le frein.
2. Mettre le levier sélecteur sur la position "R".
3. Relâcher le frein pendant 4 à 5 secondes.

Le véhicule glisse-t-il vers l'arrière ?

- OUI >> ALLER A 7.
- NON >> Cocher [AT-220. "Le véhicule ne recule pas lentement en position R"](#) sur la "Fiche de diagnostic", PASSER A L'ETAPE 7.

## 7. VERIFIER LE FONCTIONNEMENT DE LA POSITION "D"

Vérifier si le véhicule avance lentement lorsque la T/A est placée en position "D".

Le véhicule avance-t-il lentement en position "D" ?

- OUI >> Passer à l'"ESSAI EN VITESSE DE CROISIERE-PARTIE 1".
- NON >> Cocher [AT-222. "Le véhicule n'avance pas lentement en position D"](#) sur la "Fiche de diagnostic", puis continuer l'essai sur route. Passer à l'"ESSAI EN VITESSE DE CROISIERE-PARTIE 1".

## ESSAI EN VITESSE DE CROISIERE-PARTIE 1

### 1. VERIFIER LE DEMARRAGE A PARTIR DE D1

1. Conduire le véhicule pendant environ 10 minutes pour réchauffer l'huile moteur et le liquide de T/A. Température appropriée du liquide de T/A : 50 - 80°C°
2. Stationner le véhicule sur une surface plane.
3. Mettre le levier sélecteur sur la position "P".
4. Démarrer le moteur.
5. Mettre le levier sélecteur sur la position "D".
6. Appuyer modérément sur la pédale d'accélérateur pour accélérer le véhicule.

 **avec CONSULT-III**

Lire la valeur de "RAPPORT" en mode de "CONTROLE DE DONNEES".

Le véhicule démarre-t-il à partir de D1?

- OUI >> PASSER A L'ETAPE 2.
- NON >> Cocher [AT-224. "Le véhicule ne peut pas démarrer à partir de D1"](#) sur la "Fiche de diagnostic", PASSER A L'ETAPE 2.

### 2. VERIFIER LE PASSAGE AU RAPPORT SUPERIEUR D1 → D2

Appuyer modérément sur la pédale d'accélérateur et vérifier si le véhicule accélère (D1 → D2) à la vitesse appropriée. Se reporter à [AT-68. "Vitesse du véhicule à laquelle le changement de rapport a lieu"](#).

 **avec CONSULT-III**

Lire la valeur de "RAPPORT", "POS ACCEL" et "VITESSE DU VEHICULE" en mode "CONTROLE DE DONNEES".

La T/A passe-t-elle au rapport supérieur D1 → D2 à la vitesse appropriée ?

- OUI >> PASSER A L'ETAPE 3.
- NON >> Cocher [AT-226. "La T/A ne passe pas les vitesses suivantes : D1→D2"](#) sur la "Fiche de diagnostic", PASSER A L'ETAPE 3.

### 3. VERIFIER LE PASSAGE AU RAPPORT SUPERIEUR D2 → D3

Appuyer modérément sur la pédale d'accélérateur et vérifier si le véhicule accélère (D2 → D3) à la vitesse appropriée. Se reporter à [AT-68. "Vitesse du véhicule à laquelle le changement de rapport a lieu"](#).

 **avec CONSULT-III**

Lire la valeur de "RAPPORT", "POS ACCEL" et "VITESSE DU VEHICULE" en mode "CONTROLE DE DONNEES".

La T/A passe-t-elle au rapport supérieur D2 → D3 à la vitesse appropriée ?

- OUI >> PASSER A L'ETAPE 4.
- NON >> Cocher [AT-227. "La T/A ne passe pas les vitesses suivantes : D2→D3"](#) sur la "Fiche de diagnostic", PASSER A L'ETAPE 4.

# DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

---

### 4. VERIFIER LE PASSAGE AU RAPPORT SUPERIEUR D3 → D4

---

Appuyer modérément sur la pédale d'accélérateur et vérifier si le véhicule accélère (D3 → D4) à la vitesse appropriée. Se reporter à [AT-68, "Vitesse du véhicule à laquelle le changement de rapport a lieu"](#).

**avec CONSULT-III**

Lire la valeur de "RAPPORT", "POS ACCEL" et "VITESSE DU VEHICULE" en mode "CONTROLE DE DONNEES".

La T/A passe-t-elle au rapport supérieur D3 → D4 à la vitesse appropriée ?

OUI >> PASSER A L'ETAPE 5.

NON >> Cocher [AT-229, "La T/A ne passe pas les vitesses suivantes : D3→ D4"](#) sur l'"Organigramme de fiche de diagnostic", PASSER A L'ETAPE 5.

### 5. VERIFIER LE PASSAGE AU RAPPORT SUPERIEUR D4 → D5

---

Appuyer modérément sur la pédale d'accélérateur et vérifier si le véhicule accélère (D4 → D5) à la vitesse appropriée. Se reporter à [AT-68, "Vitesse du véhicule à laquelle le changement de rapport a lieu"](#).

**avec CONSULT-III**

Lire la valeur de "RAPPORT", "POS ACCEL" et "VITESSE DU VEHICULE" en mode "CONTROLE DE DONNEES".

La T/A passe-t-elle au rapport supérieur D4 → D5 à la vitesse appropriée ?

OUI >> PASSER A L'ETAPE 6.

NON >> Cocher [AT-231, "La T/A ne passe pas les vitesses suivantes : D4→ D5"](#) sur l'"Organigramme de fiche de diagnostic", PASSER A L'ETAPE 6.

### 6. VERIFIER LE VERROUILLAGE

---

Lors du relâchement de la pédale d'accélérateur (signal de position de papillon fermé : ARR) à partir de la position D5, vérifier le verrouillage à partir de la position D5 vers L/U. Se reporter à [AT-69, "Vitesse d'enclenchement/de relâchement du dispositif de verrouillage"](#).

**avec CONSULT-III**

Lire la valeur de "SOLENOIDE TCC" en mode "CONTROLE DE DONNEES". Se reporter aux [AT-95, "Fonctions de CONSULT-III \(TRANSMISSION\)"](#)

Se verrouille-t-elle ?

OUI >> ALLER A 7.

NON >> Cocher [AT-233, "La T/A ne procède pas au verrouillage."](#) sur l'"Organigramme de fiche de diagnostic", PASSER A L'ETAPE 7.

### 7. VERIFIER LE MAINTIEN DU VERROUILLAGE

---

Vérifier le maintien du verrouillage.

**avec CONSULT-III**

Lire la valeur de "SOLENOIDE TCC" en mode "CONTROLE DE DONNEES". Se reporter à [AT-95, "Fonctions de CONSULT-III \(TRANSMISSION\)"](#).

Maintient-elle l'état de verrouillage ?

OUI >> PASSER A L'ETAPE 8.

NON >> Cocher [AT-234, "La T/A ne maintient pas le verrouillage"](#) sur l'"Organigramme de fiche de diagnostic", PASSER A L'ETAPE 8.

### 8. VERIFIER LA DESACTIVATION DU VERROUILLAGE

---

Vérifier l'annulation du verrouillage en appuyant légèrement sur la pédale de frein pour décélérer.

**avec CONSULT-III**

Lire la valeur de "SOLENOIDE TCC" en mode "CONTROLE DE DONNEES". Se reporter à [AT-95, "Fonctions de CONSULT-III \(TRANSMISSION\)"](#).

Le verrouillage est-il annulé ?

OUI >> PASSER A L'ETAPE 9.

NON >> Cocher [AT-235, "Le verrouillage n'est pas relâché."](#) sur l'"Organigramme de fiche de diagnostic", PASSER A L'ETAPE 9.

### 9. VERIFIER LE PASSAGE AU RAPPORT INFERIEUR D5 → D4

---

Décélérer en appuyant légèrement sur la pédale de frein.

# DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

### avec CONSULT-III

Lire la valeur de "RAPPORT" et "REGIME MOTEUR" en mode "CONTROLE DE DONNEES".

Lorsque la T/A passe au rapport inférieur D5 → D4, le moteur revient-il doucement au régime de ralenti ?

OUI >> 1. Arrêter le véhicule.

2. Passer à l'"ESSAI EN VITESSE DE CROISIERE-PARTIE 2".

NON >> Cocher [AT-236, "Le régime moteur ne revient pas au ralenti"](#) sur l'"Organigramme de fiche de diagnostic", puis continuer l'essai sur route. Passer à l'"ESSAI EN VITESSE DE CROISIERE-PARTIE 2".

## ESSAI EN VITESSE DE CROISIERE-PARTIE 2

### 1. VERIFIER LE DEMARRAGE A PARTIR DE D1

1. Mettre le levier sélecteur sur la position "D".

2. Accélérer jusqu'à mi-gaz.

### avec CONSULT-III

Lire la valeur de "RAPPORT" en mode de "CONTROLE DE DONNEES".

Le véhicule démarre-t-il en D1?

OUI >> PASSER A L'ETAPE 2.

NON >> Cocher [AT-224, "Le véhicule ne peut pas démarrer à partir de D1"](#) sur la "Fiche de diagnostic", PASSER A L'ETAPE 2.

### 2. VERIFIER LE PASSAGE AU RAPPORT SUPERIEUR D1 → D2

Appuyer à fond sur la pédale d'accélérateur et vérifier si la T/A passe rapport supérieur (D1 → D2) à la vitesse appropriée. Se reporter à [AT-68, "Vitesse du véhicule à laquelle le changement de rapport a lieu"](#).

### avec CONSULT-III

Lire la valeur de "RAPPORT", "POS ACCEL" et "VITESSE DU VEHICULE" en mode "CONTROLE DE DONNEES".

La T/A passe-t-elle au rapport supérieur D1 → D2 à la vitesse appropriée ?

OUI >> PASSER A L'ETAPE 3.

NON >> Cocher [AT-226, "La T/A ne passe pas les vitesses suivantes : D1→D2"](#) sur la "Fiche de diagnostic", PASSER A L'ETAPE 3.

### 3. VERIFIER LE PASSAGE AU RAPPORT SUPERIEUR D2 → D3

Appuyer à fond sur la pédale d'accélérateur et vérifier si la T/A passe rapport supérieur (D2 → D3) à la vitesse appropriée. Se reporter à [AT-68, "Vitesse du véhicule à laquelle le changement de rapport a lieu"](#).

### avec CONSULT-III

Lire la valeur de "RAPPORT", "POS ACCEL" et "VITESSE DU VEHICULE" en mode "CONTROLE DE DONNEES".

La T/A passe-t-elle au rapport supérieur D2 → D3 à la vitesse appropriée ?

OUI >> PASSER A L'ETAPE 4.

NON >> Cocher [AT-227, "La T/A ne passe pas les vitesses suivantes : D2→D3"](#) sur la "Fiche de diagnostic", PASSER A L'ETAPE 4.

### 4. VERIFIER LE PASSAGE AU RAPPORT SUPERIEUR D3 → D4 ET LE FREIN MOTEUR

Lorsque la T/A passe au rapport D3 → D4, relâcher la pédale d'accélérateur.

### avec CONSULT-III

Lire la valeur de "RAPPORT" en mode de "CONTROLE DE DONNEES".

La T/A passe-t-elle au rapport supérieur D3 → D4 et enclenche le frein moteur ?

OUI >> 1. Arrêter le véhicule.

2. Passer à l'"ESSAI EN VITESSE DE CROISIERE-PARTIE 3".

NON >> Cocher [AT-229, "La T/A ne passe pas les vitesses suivantes : D3→D4"](#) sur l'"Organigramme de fiche de diagnostic", puis continuer l'essai sur route. Passer à l'"ESSAI EN VITESSE DE CROISIERE-PARTIE 3".

## ESSAI EN VITESSE DE CROISIERE-PARTIE 3

### 1. VERIFIER LE FONCTIONNEMENT DU MODE MANUEL

# DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

Passer en mode manuel à partir de la position "D".

### Passer-t-elle au mode manuel ?

OUI >> PASSER A L'ETAPE 2.

NON >> Continuer l'essai sur route et cocher [AT-237. "Impossible de passer en mode manuel"](#) sur l'"Organigramme de fiche de diagnostic", PASSER A L'ETAPE 2.

## 2. VERIFIER LE PASSAGE AU RAPPORT INFERIEUR

Lors de la conduite en mode manuel, la rétrogradation M5 → M4 → M3 → M2 → M1 est-elle effectuée ?

### Avec CONSULT-III

Lire la valeur de "RAPPORT" en mode de "CONTROLE DE DONNEES".

### La rétrogradation s'effectue-t-il correctement ?

OUI >> PASSER A L'ETAPE 3.

NON >> Cocher "La T/A ne change pas de vitesse" sur les positions correspondantes (5ème → 4ème, 4ème → 3ème, 3ème → 2nde, 2nde → 1ère) sur l'"Organigramme de fiche de diagnostic", PASSER A L'ETAPE 3.

## 3. VERIFIER LE FREIN MOTEUR

Vérifier le frein moteur.

### Le frein moteur réduit-il la vitesse de manière efficace en position M1 ?

OUI-1 >> 1. Arrêter le véhicule.

2. Sélectionner le mode "RESULT AUTO-DIAG" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.

OUI-2 >> 1. Arrêter le véhicule.

2. Effectuer l'autodiagnostic. Se reporter à [AT-107. "Procédure de diagnostic sans CONSULT-III"](#).

NON >> Cocher [AT-243. "Le véhicule ne décélère pas sous l'effet du frein moteur"](#) sur l'"Organigramme de fiche de diagnostic", puis continuer le diagnostic des défauts.

## Vitesse du véhicule à laquelle le changement de rapport a lieu

INFOID:000000001478936

| Modèle de moteur    |                          | YD25DDTi                   |         |          |           |           |         |         |         |
|---------------------|--------------------------|----------------------------|---------|----------|-----------|-----------|---------|---------|---------|
| Dimension des pneus | Position de papillon     | Vitesse du véhicule (km/h) |         |          |           |           |         |         |         |
|                     |                          | D1 → D2                    | D2 → D3 | D3 → D4  | D4 → D5   | D5 → D4   | D4 → D3 | D3 → D2 | D2 → D1 |
| 235/70 R16          | Papillon à moitié ouvert | 37 - 41                    | 59 - 67 | 94 - 104 | 138 - 148 | 134 - 144 | 83 - 93 | 47 - 55 | 20 - 24 |
|                     | Papillon à moitié ouvert | 31 - 35                    | 50 - 56 | 79 - 87  | 115 - 123 | 80 - 88   | 54 - 62 | 35 - 41 | 8 - 12  |
| 255/65R17           | Papillon à moitié ouvert | 38 - 42                    | 61 - 69 | 97 - 107 | 143 - 153 | 139 - 149 | 87 - 97 | 49 - 57 | 21 - 25 |
|                     | Papillon à moitié ouvert | 32 - 36                    | 52 - 58 | 82 - 90  | 119 - 127 | 83 - 91   | 56 - 64 | 36 - 42 | 8 - 12  |

- Lorsque le papillon est à moitié ouvert, l'ouverture de l'accélérateur est de 4/8 par rapport à l'ouverture complète.

| Modèle de moteur    |                      | VQ40DE                     |         |         |         |         |         |         |         |
|---------------------|----------------------|----------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Dimension des pneus | Position de papillon | Vitesse du véhicule (km/h) |         |         |         |         |         |         |         |
|                     |                      | D1 → D2                    | D2 → D3 | D3 → D4 | D4 → D5 | D5 → D4 | D4 → D3 | D3 → D2 | D2 → D1 |

# DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

|           |                          |         |          |           |           |           |           |         |         |
|-----------|--------------------------|---------|----------|-----------|-----------|-----------|-----------|---------|---------|
| 255/65R17 | Papillon à moitié ouvert | 59 - 63 | 95 - 103 | 147 - 157 | 228 - 238 | 224 - 234 | 137 - 147 | 83 - 91 | 40 - 44 |
|           | Papillon à moitié ouvert | 47 - 51 | 77 - 83  | 119 - 127 | 144 - 152 | 111 - 119 | 67 - 74   | 48 - 54 | 11 - 15 |

- Lorsque le papillon est à moitié ouvert, l'ouverture de l'accélérateur est de 4/8 par rapport à l'ouverture complète.

### Vitesse d'enclenchement/de relâchement du dispositif de verrouillage

INFOID:000000001478937

| Modèle de moteur    |                      | YD25DDTi                   |                    |
|---------------------|----------------------|----------------------------|--------------------|
| Dimension des pneus | Position de papillon | Vitesse du véhicule (km/h) |                    |
|                     |                      | Verrouillage "MAR"         | Verrouillage "ARR" |
| 235/70 R16          | Papillon fermé       | 62 - 70                    | 59 - 67            |
|                     | Ouvert à moitié      | 131 - 139                  | 118 - 126          |
| 255/65R17           | Papillon fermé       | 64 - 72                    | 61 - 69            |
|                     | Ouvert à moitié      | 135 - 143                  | 122 - 130          |

- Lorsque le papillon est fermé, l'ouverture de l'accélérateur est inférieure à 1/8. (Signal de position de papillon fermé ARR)
- Lorsque le papillon est à moitié ouvert, l'ouverture de l'accélérateur est de 4/8 par rapport à l'ouverture complète.

| Modèle de moteur    |                      | VQ40DE                     |                    |
|---------------------|----------------------|----------------------------|--------------------|
| Dimension des pneus | Position de papillon | Vitesse du véhicule (km/h) |                    |
|                     |                      | Verrouillage "MAR"         | Verrouillage "ARR" |
| 255/65R17           | Papillon fermé       | 64 - 72                    | 61 - 69            |
|                     | Ouvert à moitié      | 184 - 192                  | 143 - 151          |

- Lorsque le papillon est fermé, l'ouverture de l'accélérateur est inférieure à 1/8. (Signal de position de papillon fermé ARR)
- Lorsque le papillon est à moitié ouvert, l'ouverture de l'accélérateur est de 4/8 par rapport à l'ouverture complète.

### Tableau des symptômes

INFOID:000000001478938

- **Les numéros d'éléments de diagnostic indiquent la séquence d'inspection. Procéder à l'inspection dans l'ordre, à partir de l'élément numéro 1.**
- **Révision et vérification de l'intérieur de la T/A uniquement si l'état du liquide de T/A n'est pas satisfaisant. Se reporter à [AT-59. "Vérifications avant le diagnostic des défauts"](#).**

# DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

| N° | Eléments                      | Symptôme  | Condition       | Elément de diagnostic  | Page de référence   |
|----|-------------------------------|---|-----------------|--|---|
| 1  | Choc de changement de vitesse | Secousse importante. (position "N"→"D")<br>Se reporter à <a href="#">AT-218</a> .<br><u>"Secousse importante (de la position N à la position D)".</u> | Sur le véhicule | 1. Régime moteur de ralenti  | <a href="#">EC-994</a><br>(pour moteur YD25DDTi TYPE 1 <sup>*1</sup> ),<br><a href="#">EC-1364</a><br>(pour moteur YD25DDTi TYPE 2 <sup>*1</sup> ),<br><a href="#">EC-76</a><br>(pour moteur VQ40DE avec E-OBDD <sup>*1</sup> ) ou<br><a href="#">EC-589</a><br>(pour moteur VQ40DE sans E-OBDD <sup>*1</sup> ) |
|    |                               |   |                 | 2. Signal de régime moteur   | <a href="#">AT-130</a>  |
|    |                               |   |                 | 3. Capteur de position de pédale d'accélérateur  | <a href="#">AT-154</a>  |
|    |                               |   |                 | 4. Position T/A  | <a href="#">AT-248</a>  |
|    |                               |   |                 | 5. Capteur de température de liquide de T/A  | <a href="#">AT-156</a>  |
|    |                               |   |                 | 6. Manoccontact ATF 1 <sup>*2</sup> et électrovanne de frein avant   | <a href="#">AT-198</a> ,<br><a href="#">AT-175</a>  |
|    |                               |   |                 | 7. Ligne de communication CAN  | <a href="#">AT-111</a>  |
|    |                               |   |                 | 8. Niveau et état du liquide de T/A  | <a href="#">AT-59</a>   |
|    |                               |   |                 | 9. Test de pression de conduite  | <a href="#">AT-59</a>   |
|    |                               |   |                 | 10. Soupape de commande avec TCM   | <a href="#">AT-255</a>  |
|    |                               |   | Déposé          | 11. Frein de marche avant (Il n'est pas possible de démonter les pièces situées derrière le support de tambour pour inspection. Se reporter à <a href="#">AT-20</a> , " <u>Vue en coupe (modèles YD25DDTi)</u> " ou <a href="#">AT-21</a> , " <u>Vue en coupe (modèles VQ40DE)</u> ".) | <a href="#">AT-292</a>  |

# DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

| N° | Eléments                      | Symptôme   | Condition       | Elément de diagnostic   | Page de référence                                 |
|----|-------------------------------|--|-----------------|---|---|
| 2  |                               | Le choc est trop important lors du passage D1→D2 ou M1→M2. | Sur le véhicule | 1. Capteur de position de pédale d'accélérateur   | <a href="#">AT-154</a>                            |
|    |                               |  |                 | 2. Position T/A   | <a href="#">AT-248</a>                            |
|    |                               |  |                 | 3. Manoccontact ATF 5 <sup>*2</sup> et électrovanne d'embrayage direct                                      | <a href="#">AT-202,</a><br><a href="#">AT-180</a> |
|    |                               |  |                 | 4. Ligne de communication CAN   | <a href="#">AT-111</a>                            |
|    |                               |  |                 | 5. Signal de régime moteur  | <a href="#">AT-130</a>                            |
|    |                               |  |                 | 6. Capteur de régime de la turbine  | <a href="#">AT-123</a>                            |
|    |                               |  |                 | 7. Capteur T/A de vitesse du véhicule et capteur MTR de vitesse du véhicule                                 | <a href="#">AT-125,</a><br><a href="#">AT-163</a> |
|    |                               |  |                 | 8. Niveau et état du liquide de T/A   | <a href="#">AT-59</a>                             |
|    |                               |  |                 | 9. Soupape de commande avec TCM   | <a href="#">AT-255</a>                            |
|    |                               |  | Déposé          | 10. Embrayage direct  | <a href="#">AT-327</a>                            |
| 3  | Choc de changement de vitesse | Le choc est trop important lors du passage D2→D3 ou M2→M3. | Sur le véhicule | 1. Capteur de position de pédale d'accélérateur   | <a href="#">AT-154</a>                            |
|    |                               |  |                 | 2. Position T/A   | <a href="#">AT-248</a>                            |
|    |                               |  |                 | 3. Manoccontact ATF 6 <sup>*2</sup> et électrovanne d'embrayage de marche arrière à vitesse lente et rapide | <a href="#">AT-204,</a><br><a href="#">AT-185</a> |
|    |                               |  |                 | 4. Ligne de communication CAN   | <a href="#">AT-111</a>                            |
|    |                               |  |                 | 5. Signal de régime moteur  | <a href="#">AT-130</a>                            |
|    |                               |  |                 | 6. Capteur de régime de la turbine  | <a href="#">AT-123</a>                            |
|    |                               |  |                 | 7. Capteur T/A de vitesse du véhicule et capteur MTR de vitesse du véhicule                                 | <a href="#">AT-125,</a><br><a href="#">AT-163</a> |
|    |                               |  |                 | 8. Niveau et état du liquide de T/A   | <a href="#">AT-59</a>                             |
|    |                               |  |                 | 9. Soupape de commande avec TCM   | <a href="#">AT-255</a>                            |
|    |                               |  | Déposé          | 10. Embrayage de recul en rapport de vitesse bas/élevé  | <a href="#">AT-325</a>                            |
| 4  |                               | Le choc est trop important lors du passage D3→D4 ou M3→M4. | Sur le véhicule | 1. Capteur de position de pédale d'accélérateur   | <a href="#">AT-154</a>                            |
|    |                               |  |                 | 2. Position T/A   | <a href="#">AT-248</a>                            |
|    |                               |  |                 | 3. Manoccontact ATF 3 <sup>*2</sup> et électrovanne d'embrayage d'entrée                                    | <a href="#">AT-200,</a><br><a href="#">AT-170</a> |
|    |                               |  |                 | 4. Ligne de communication CAN   | <a href="#">AT-111</a>                            |
|    |                               |  |                 | 5. Signal de régime moteur  | <a href="#">AT-130</a>                            |
|    |                               |  |                 | 6. Capteur de régime de la turbine  | <a href="#">AT-123</a>                            |
|    |                               |  |                 | 7. Capteur T/A de vitesse du véhicule et capteur MTR de vitesse du véhicule                                 | <a href="#">AT-125,</a><br><a href="#">AT-163</a> |
|    |                               |  |                 | 8. Niveau et état du liquide de T/A   | <a href="#">AT-59</a>                             |
|    |                               |  |                 | 9. Soupape de commande avec TCM   | <a href="#">AT-255</a>                            |
|    |                               |  | Déposé          | 10. Embrayage primaire  | <a href="#">AT-313</a>                            |

A  
B  
AT  
D  
E  
F  
G  
H  
I  
J  
K  
L  
M  
N  
O  
P

# DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

| N° | Eléments                      | Symptôme   | Condition       | Elément de diagnostic   | Page de référence                                  |
|----|-------------------------------|--|-----------------|---|--|
| 5  |                               | Le choc est trop important lors du passage D4→D5 ou M4→M5.   | Sur le véhicule | 1. Capteur de position de pédale d'accélérateur                             | <a href="#">AT-154</a>                             |
|    |                               |  |                 | 2. Position T/A   | <a href="#">AT-248</a>                             |
|    |                               |  |                 | 3. Mancontact ATF 1*2 et électrovanne de frein avant                        | <a href="#">AT-198</a> ,<br><a href="#">AT-175</a> |
|    |                               |  |                 | 4. Ligne de communication CAN   | <a href="#">AT-111</a>                             |
|    |                               |  |                 | 5. Signal de régime moteur  | <a href="#">AT-130</a>                             |
|    |                               |  |                 | 6. Capteur de régime de la turbine  | <a href="#">AT-123</a>                             |
|    |                               |  |                 | 7. Capteur T/A de vitesse du véhicule et capteur MTR de vitesse du véhicule | <a href="#">AT-125</a> ,<br><a href="#">AT-163</a> |
|    |                               |  |                 | 8. Niveau et état du liquide de T/A   | <a href="#">AT-59</a>                              |
|    |                               |  |                 | 9. Soupape de commande avec TCM   | <a href="#">AT-255</a>                             |
|    |                               |  | Déposé          | 10. Frein avant (bande de frein)  | <a href="#">AT-292</a>                             |
|    |                               |  |                 | 11. Embrayage primaire  | <a href="#">AT-313</a>                             |
| 6  | Choc de changement de vitesse | La secousse est trop forte pour le passage au rapport inférieur lorsque la pédale d'accélérateur est enfoncée. | Sur le véhicule | 1. Capteur de position de pédale d'accélérateur                             | <a href="#">AT-154</a>                             |
|    |                               |  |                 | 2. Position T/A   | <a href="#">AT-248</a>                             |
|    |                               |  |                 | 3. Ligne de communication CAN   | <a href="#">AT-111</a>                             |
|    |                               |  |                 | 4. Signal de régime moteur  | <a href="#">AT-130</a>                             |
|    |                               |  |                 | 5. Capteur de régime de la turbine  | <a href="#">AT-123</a>                             |
|    |                               |  |                 | 6. Capteur T/A de vitesse du véhicule et capteur MTR de vitesse du véhicule | <a href="#">AT-125</a> ,<br><a href="#">AT-163</a> |
|    |                               |  |                 | 7. Niveau et état du liquide de T/A   | <a href="#">AT-59</a>                              |
|    |                               |  |                 | 8. Soupape de commande avec TCM   | <a href="#">AT-255</a>                             |
|    |                               |  | Déposé          | 9. Frein avant (bande de frein)   | <a href="#">AT-292</a>                             |
|    |                               |  |                 | 10. Embrayage primaire  | <a href="#">AT-313</a>                             |
|    |                               |  |                 | 11. Embrayage de recul en rapport de vitesse bas/élevé                      | <a href="#">AT-325</a>                             |
|    |                               |  |                 | 12. Embrayage direct  | <a href="#">AT-327</a>                             |
| 7  |                               | La secousse est trop forte pour le passage au rapport supérieur lorsque la pédale d'accélérateur est relâchée. | Sur le véhicule | 1. Capteur de position de pédale d'accélérateur                             | <a href="#">AT-154</a>                             |
|    |                               |  |                 | 2. Position T/A   | <a href="#">AT-248</a>                             |
|    |                               |  |                 | 3. Signal de régime moteur  | <a href="#">AT-130</a>                             |
|    |                               |  |                 | 4. Ligne de communication CAN   | <a href="#">AT-111</a>                             |
|    |                               |  |                 | 5. Capteur de régime de la turbine  | <a href="#">AT-123</a>                             |
|    |                               |  |                 | 6. Capteur T/A de vitesse du véhicule et capteur MTR de vitesse du véhicule | <a href="#">AT-125</a> ,<br><a href="#">AT-163</a> |
|    |                               |  |                 | 7. Niveau et état du liquide de T/A   | <a href="#">AT-59</a>                              |
|    |                               |  |                 | 8. Soupape de commande avec TCM   | <a href="#">AT-255</a>                             |
|    |                               |  | Déposé          | 9. Frein avant (bande de frein)   | <a href="#">AT-292</a>                             |
|    |                               |  |                 | 10. Embrayage primaire  | <a href="#">AT-313</a>                             |
|    |                               |  |                 | 11. Embrayage de recul en rapport de vitesse bas/élevé                      | <a href="#">AT-325</a>                             |
|    |                               |  |                 | 12. Embrayage direct  | <a href="#">AT-327</a>                             |

# DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

| N° | Eléments  | Symptôme   | Condition   | Elément de diagnostic   | Page de référence              |
|----|---|--|---|---|--------------------------------|
| 8  | Choc de changement de vitesse   | La secousse est trop forte pour le verrouillage. | Sur le véhicule   | 1. Capteur de position de pédale d'accélérateur                             | <a href="#">AT-154</a>         |
|    |   |  |   | 2. Position T/A   | <a href="#">AT-248</a>         |
|    |   |  |   | 3. Signal de régime moteur  | <a href="#">AT-130</a>         |
|    |   |  |   | 4. Ligne de communication CAN   | <a href="#">AT-111</a>         |
|    |   |  |   | 5. Capteur de régime de la turbine  | <a href="#">AT-123</a>         |
|    |   |  |   | 6. Capteur T/A de vitesse du véhicule et capteur MTR de vitesse du véhicule | <a href="#">AT-125, AT-163</a> |
|    |   |  |   | 7. Electrovanne d'embrayage de convertisseur de couple                      | <a href="#">AT-147</a>         |
|    |   |  |   | 8. Niveau et état du liquide de T/A   | <a href="#">AT-59</a>          |
|    |   |  |   | 9. Soupape de commande avec TCM   | <a href="#">AT-255</a>         |
|    |   |  | Déposé  | 10. Convertisseur de couple   | <a href="#">AT-292</a>         |
| 9  | La secousse est trop forte lors du freinage moteur.   | Sur le véhicule                                  | 1. Capteur de position de pédale d'accélérateur   | <a href="#">AT-154</a>  |                                |
|    |   |  | 2. Position T/A   | <a href="#">AT-248</a>  |                                |
|    |   |  | 3. Ligne de communication CAN   | <a href="#">AT-111</a>  |                                |
|    |   |  | 4. Niveau et état du liquide de T/A   | <a href="#">AT-59</a>   |                                |
|    |   |  | 5. Soupape de commande avec TCM   | <a href="#">AT-255</a>  |                                |
|    |   | Déposé   | 6. Frein avant (bande de frein)   | <a href="#">AT-292</a>  |                                |
|    |   |  | 7. Embrayage primaire   | <a href="#">AT-313</a>  |                                |
|    |   |  | 8. Embrayage de recul en rapport de vitesse bas/élevé   | <a href="#">AT-325</a>  |                                |
|    |   |  | 9. Embrayage direct   | <a href="#">AT-327</a>  |                                |
| 10 | Aucun passage au rapport supérieur  | Sur le véhicule                                  | 1. Niveau et état du liquide de T/A   | <a href="#">AT-59</a>   |                                |
|    |   |  | 2. Capteur T/A de vitesse du véhicule et capteur MTR de vitesse du véhicule                                 | <a href="#">AT-125, AT-163</a>  |                                |
|    |   |  | 3. Manoccontact ATF 5 <sup>*2</sup> et électrovanne d'embrayage direct                                      | <a href="#">AT-202, AT-180</a>  |                                |
|    |   |  | 4. Test de pression de conduite   | <a href="#">AT-59</a>   |                                |
|    |   |  | 5. Ligne de communication CAN   | <a href="#">AT-111</a>  |                                |
|    |   |  | 6. Soupape de commande avec TCM   | <a href="#">AT-255</a>  |                                |
|    |   | Déposé   | 7. Embrayage direct   | <a href="#">AT-327</a>  |                                |
| 11 | Le rapport ne change pas à partir de D2→D3 ou à partir de M2→M3. Se reporter à <a href="#">AT-227</a> . "La T/A ne passe pas les vitesses suivantes : D2→D3". | Sur le véhicule                                  | 1. Niveau et état du liquide de T/A   | <a href="#">AT-59</a>   |                                |
|    |   |  | 2. Capteur T/A de vitesse du véhicule et capteur MTR de vitesse du véhicule                                 | <a href="#">AT-125, AT-163</a>  |                                |
|    |   |  | 3. Manoccontact ATF 6 <sup>*2</sup> et électrovanne d'embrayage de marche arrière à vitesse lente et rapide | <a href="#">AT-204, AT-185</a>  |                                |
|    |   |  | 4. Test de pression de conduite   | <a href="#">AT-59</a>   |                                |
|    |   |  | 5. Ligne de communication CAN   | <a href="#">AT-111</a>  |                                |
|    |   |  | 6. Soupape de commande avec TCM   | <a href="#">AT-255</a>  |                                |
|    |   | Déposé   | 7. Embrayage de recul en rapport de vitesse bas/élevé   | <a href="#">AT-325</a>  |                                |

A  
B  
AT  
D  
E  
F  
G  
H  
I  
J  
K  
L  
M  
N  
O  
P

# DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

| N° | Eléments                           | Symptôme   | Condition       | Elément de diagnostic   | Page de référence                                  |
|----|------------------------------------|--|-----------------|---|--|
| 12 | Aucun passage au rapport supérieur | Le rapport ne change pas à partir de D3→D4 ou à partir de M3→M4. Se reporter à <a href="#">AT-229</a> . "La T/A ne passe pas les vitesses suivantes : D3→ D4". | Sur le véhicule | 1. Niveau et état du liquide de T/A   | <a href="#">AT-59</a>                              |
|    |                                    |  |                 | 2. Capteur T/A de vitesse du véhicule et capteur MTR de vitesse du véhicule | <a href="#">AT-125</a> ,<br><a href="#">AT-163</a> |
|    |                                    |  |                 | 3. Manoccontact ATF 3*2 et électrovanne d'embrayage d'entrée                | <a href="#">AT-200</a> ,<br><a href="#">AT-170</a> |
|    |                                    |  |                 | 4. Manoccontact ATF 1*2 et électrovanne de frein avant                      | <a href="#">AT-198</a> ,<br><a href="#">AT-175</a> |
|    |                                    |  |                 | 5. Test de pression de conduite   | <a href="#">AT-59</a>                              |
|    |                                    |  |                 | 6. Ligne de communication CAN   | <a href="#">AT-111</a>                             |
|    |                                    |  |                 | 7. Soupape de commande avec TCM   | <a href="#">AT-255</a>                             |
|    |                                    |  | Déposé          | 8. Embrayage primaire   | <a href="#">AT-313</a>                             |
| 13 | Aucun passage au rapport supérieur | Le rapport ne change pas à partir de D4→D5 ou à partir de M4→M5. Se reporter à <a href="#">AT-231</a> . "La T/A ne passe pas les vitesses suivantes : D4→ D5". | Sur le véhicule | 1. Niveau et état du liquide de T/A   | <a href="#">AT-59</a>                              |
|    |                                    |  |                 | 2. Capteur T/A de vitesse du véhicule et capteur MTR de vitesse du véhicule | <a href="#">AT-125</a> ,<br><a href="#">AT-163</a> |
|    |                                    |  |                 | 3. Manoccontact ATF 1*2 et électrovanne de frein avant                      | <a href="#">AT-198</a> ,<br><a href="#">AT-175</a> |
|    |                                    |  |                 | 4. Manoccontact ATF 5*2 et électrovanne d'embrayage direct                  | <a href="#">AT-202</a> ,<br><a href="#">AT-180</a> |
|    |                                    |  |                 | 5. Capteur de régime de la turbine  | <a href="#">AT-123</a>                             |
|    |                                    |  |                 | 6. Test de pression de conduite   | <a href="#">AT-59</a>                              |
|    |                                    |  |                 | 7. Ligne de communication CAN   | <a href="#">AT-111</a>                             |
|    |                                    |  |                 | 8. Soupape de commande avec TCM   | <a href="#">AT-255</a>                             |
|    |                                    |  | Déposé          | 9. Frein avant (bande de frein)   | <a href="#">AT-292</a>                             |
|    |                                    |  |                 | 10. Embrayage primaire  | <a href="#">AT-313</a>                             |
| 14 | Aucun passage au rapport inférieur | Dans la plage "D" ou "M", ne revient pas au 4ème rapport.  | Sur le véhicule | 1. Niveau et état du liquide de T/A   | <a href="#">AT-59</a>                              |
|    |                                    |  |                 | 2. Capteur T/A de vitesse du véhicule et capteur MTR de vitesse du véhicule | <a href="#">AT-125</a> ,<br><a href="#">AT-163</a> |
|    |                                    |  |                 | 3. Manoccontact ATF 1*2 et électrovanne de frein avant                      | <a href="#">AT-198</a> ,<br><a href="#">AT-175</a> |
|    |                                    |  |                 | 4. Manoccontact ATF 5*2 et électrovanne d'embrayage direct                  | <a href="#">AT-202</a> ,<br><a href="#">AT-180</a> |
|    |                                    |  |                 | 5. Ligne de communication CAN   | <a href="#">AT-111</a>                             |
|    |                                    |  |                 | 6. Test de pression de conduite   | <a href="#">AT-59</a>                              |
|    |                                    |  |                 | 7. Soupape de commande avec TCM   | <a href="#">AT-255</a>                             |
|    |                                    |  | Déposé          | 8. Frein avant (bande de frein)   | <a href="#">AT-292</a>                             |
|    |                                    |  |                 | 9. Embrayage primaire   | <a href="#">AT-313</a>                             |

# DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

| N° | Eléments                           | Symptôme  | Condition       | Elément de diagnostic   | Page de référence                                  |
|----|------------------------------------|---|-----------------|---|--|
| 15 | Aucun passage au rapport inférieur | Dans la plage "D" ou "M", ne revient pas au 3ème rapport. | Sur le véhicule | 1. Niveau et état du liquide de T/A   | <a href="#">AT-59</a>                              |
|    |                                    |   |                 | 2. Capteur T/A de vitesse du véhicule et capteur MTR de vitesse du véhicule                                 | <a href="#">AT-125</a> ,<br><a href="#">AT-163</a> |
|    |                                    |   |                 | 3. Manoccontact ATF 3 <sup>*2</sup> et électrovanne d'embrayage d'entrée                                    | <a href="#">AT-200</a> ,<br><a href="#">AT-170</a> |
|    |                                    |   |                 | 4. Manoccontact ATF 1 <sup>*2</sup> et électrovanne de frein avant  | <a href="#">AT-198</a> ,<br><a href="#">AT-175</a> |
|    |                                    |   |                 | 5. Ligne de communication CAN   | <a href="#">AT-111</a>                             |
|    |                                    |   |                 | 6. Test de pression de conduite   | <a href="#">AT-59</a>                              |
|    |                                    |   |                 | 7. Soupape de commande avec TCM   | <a href="#">AT-255</a>                             |
|    |                                    |   | Déposé          | 8. Embrayage primaire   | <a href="#">AT-313</a>                             |
| 16 | Aucun passage au rapport inférieur | Dans la plage "D" ou "M", ne revient pas au 2ème rapport. | Sur le véhicule | 1. Niveau et état du liquide de T/A   | <a href="#">AT-59</a>                              |
|    |                                    |   |                 | 2. Capteur T/A de vitesse du véhicule et capteur MTR de vitesse du véhicule                                 | <a href="#">AT-125</a> ,<br><a href="#">AT-163</a> |
|    |                                    |   |                 | 3. Manoccontact ATF 6 <sup>*2</sup> et électrovanne d'embrayage de marche arrière à vitesse lente et rapide | <a href="#">AT-204</a> ,<br><a href="#">AT-185</a> |
|    |                                    |   |                 | 4. Ligne de communication CAN   | <a href="#">AT-111</a>                             |
|    |                                    |   |                 | 5. Test de pression de conduite   | <a href="#">AT-59</a>                              |
|    |                                    |   |                 | 6. Soupape de commande avec TCM   | <a href="#">AT-255</a>                             |
|    |                                    |   | Déposé          | 7. Embrayage de recul en rapport de vitesse bas/élevé   | <a href="#">AT-325</a>                             |
| 17 | Aucun passage au rapport inférieur | Dans la plage "D" ou "M", ne revient pas au 1er rapport.  | Sur le véhicule | 1. Niveau et état du liquide de T/A   | <a href="#">AT-59</a>                              |
|    |                                    |   |                 | 2. Capteur T/A de vitesse du véhicule et capteur MTR de vitesse du véhicule                                 | <a href="#">AT-125</a> ,<br><a href="#">AT-163</a> |
|    |                                    |   |                 | 3. Manoccontact ATF 5 <sup>*2</sup> et électrovanne d'embrayage direct                                      | <a href="#">AT-202</a> ,<br><a href="#">AT-180</a> |
|    |                                    |   |                 | 4. Ligne de communication CAN   | <a href="#">AT-111</a>                             |
|    |                                    |   |                 | 5. Test de pression de conduite   | <a href="#">AT-59</a>                              |
|    |                                    |   |                 | 6. Soupape de commande avec TCM   | <a href="#">AT-255</a>                             |
|    |                                    |   | Déposé          | 7. Embrayage direct   | <a href="#">AT-327</a>                             |

A  
B  
AT  
D  
E  
F  
G  
H  
I  
J  
K  
L  
M  
N  
O  
P

# DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

| N° | Eléments                  | Symptôme                                       | Condition       | Elément de diagnostic  | Page de référence                                  |
|----|---------------------------|--|-----------------|--|--|
| 18 | Patine/ne s'enclenche pas | En position "D" ou "M", reste en 1er rapport.  | Sur le véhicule | 1. Niveau et état du liquide de T/A  | <a href="#">AT-59</a>                              |
|    |                           |  |                 | 2. Capteur T/A de vitesse du véhicule et capteur MTR de vitesse du véhicule  | <a href="#">AT-125</a> ,<br><a href="#">AT-163</a> |
|    |                           |  |                 | 3. Manovcontact ATF 5 <sup>*2</sup> et électrovanne d'embrayage direct   | <a href="#">AT-202</a> ,<br><a href="#">AT-180</a> |
|    |                           |  |                 | 4. Test de pression de conduite  | <a href="#">AT-59</a>                              |
|    |                           |  |                 | 5. Ligne de communication CAN  | <a href="#">AT-111</a>                             |
|    |                           |  |                 | 6. Soupape de commande avec TCM  | <a href="#">AT-255</a>                             |
|    |                           |  | Déposé          | 7. Embrayage unidirectionnel de 3ème   | <a href="#">AT-311</a>                             |
|    |                           |  |                 | 8. Embrayage unidirectionnel de 1ère   | <a href="#">AT-319</a>                             |
|    |                           |  |                 | 9. Système de pignons  | <a href="#">AT-278</a>                             |
|    |                           |  |                 | 10. Frein de recul   | <a href="#">AT-292</a>                             |
|    |                           |  |                 | 11. Embrayage unidirectionnel de marche avant (Il n'est pas possible de démonter les pièces situées derrière le support de tambour pour inspection. Se reporter à <a href="#">AT-20</a> , " <a href="#">Vue en coupe (modèles YD25DDTi)</a> " ou <a href="#">AT-21</a> , " <a href="#">Vue en coupe (modèles VQ40DE)</a> ".) | <a href="#">AT-292</a>                             |
|    |                           |  |                 | 12. Frein de marche avant (Il n'est pas possible de démonter les pièces situées derrière le support de tambour pour inspection. Se reporter à <a href="#">AT-20</a> , " <a href="#">Vue en coupe (modèles YD25DDTi)</a> " ou <a href="#">AT-21</a> , " <a href="#">Vue en coupe (modèles VQ40DE)</a> ".)                     | <a href="#">AT-292</a>                             |
| 19 |                           | En position "D" ou "M", reste en 2ème rapport. | Sur le véhicule | 1. Niveau et état du liquide de T/A  | <a href="#">AT-59</a>                              |
|    |                           |  |                 | 2. Capteur T/A de vitesse du véhicule et capteur MTR de vitesse du véhicule  | <a href="#">AT-125</a> ,<br><a href="#">AT-163</a> |
|    |                           |  |                 | 3. Electrovanne de frein d'accostage à vitesse lente   | <a href="#">AT-190</a>                             |
|    |                           |  |                 | 4. Test de pression de conduite  | <a href="#">AT-59</a>                              |
|    |                           |  |                 | 5. Ligne de communication CAN  | <a href="#">AT-111</a>                             |
|    |                           |  |                 | 6. Soupape de commande avec TCM  | <a href="#">AT-255</a>                             |
|    |                           |  | Déposé          | 7. Embrayage unidirectionnel de 3ème   | <a href="#">AT-311</a>                             |
|    |                           |  |                 | 8. Système de pignons  | <a href="#">AT-278</a>                             |
|    |                           |  |                 | 9. Embrayage direct  | <a href="#">AT-327</a>                             |
|    |                           |  |                 | 10. Frein de marche avant (Il n'est pas possible de démonter les pièces situées derrière le support de tambour pour inspection. Se reporter à <a href="#">AT-20</a> , " <a href="#">Vue en coupe (modèles YD25DDTi)</a> " ou <a href="#">AT-21</a> , " <a href="#">Vue en coupe (modèles VQ40DE)</a> ".)                     | <a href="#">AT-292</a>                             |

# DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

| N° | Eléments                             | Symptôme   | Condition            | Elément de diagnostic   | Page de référence                                  |    |
|----|--------------------------------------|--|----------------------|---|--|----|
| 20 |                                      | En position "D" ou "M",<br>reste en 3ème rap-<br>port. | Sur le véhi-<br>cule | 1. Niveau et état du liquide de T/A   | <a href="#">AT-59</a>                              | A  |
|    |                                      |  |                      | 2. Capteur T/A de vitesse du véhicule et capteur MTR de vitesse du véhicule   | <a href="#">AT-125</a> ,<br><a href="#">AT-163</a> | B  |
|    |                                      |  |                      | 3. Test de pression de conduite   | <a href="#">AT-59</a>                              | AT |
|    |                                      |  |                      | 4. Ligne de communication CAN   | <a href="#">AT-111</a>                             |    |
|    |                                      |  |                      | 5. Soupape de commande avec TCM   | <a href="#">AT-255</a>                             |    |
|    |                                      |  | Déposé               | 6. Embrayage unidirectionnel de 3ème  | <a href="#">AT-311</a>                             | D  |
|    |                                      |  |                      | 7. Système de pignons   | <a href="#">AT-278</a>                             | E  |
|    |                                      |  |                      | 8. Embrayage de recul en rapport de vitesse bas/élevé   | <a href="#">AT-325</a>                             | F  |
|    |                                      |  |                      | 9. Embrayage unidirectionnel de marche avant (Il n'est pas possible de démonter les pièces situées derrière le support de tambour pour inspection. Se reporter à <a href="#">AT-20</a> , " <a href="#">Vue en coupe (modèles YD25DDTi)</a> " ou <a href="#">AT-21</a> , " <a href="#">Vue en coupe (modèles VQ40DE)</a> ".) | <a href="#">AT-292</a>                             | G  |
|    |                                      |  |                      | 10. Frein de marche avant (Il n'est pas possible de démonter les pièces situées derrière le support de tambour pour inspection. Se reporter à <a href="#">AT-20</a> , " <a href="#">Vue en coupe (modèles YD25DDTi)</a> " ou <a href="#">AT-21</a> , " <a href="#">Vue en coupe (modèles VQ40DE)</a> ".)                    | <a href="#">AT-292</a>                             | H  |
| 21 | Patine/ne<br>s'en-<br>clenche<br>pas | En position "D" ou "M",<br>reste en 4ème rap-<br>port. | Sur le véhi-<br>cule | 1. Niveau et état du liquide de T/A   | <a href="#">AT-59</a>                              | I  |
|    |                                      |  |                      | 2. Capteur T/A de vitesse du véhicule et capteur MTR de vitesse du véhicule   | <a href="#">AT-125</a> ,<br><a href="#">AT-163</a> | J  |
|    |                                      |  |                      | 3. Manoccontact ATF 3*2 et électrovanne d'embrayage d'entrée  | <a href="#">AT-200</a> ,<br><a href="#">AT-170</a> | K  |
|    |                                      |  |                      | 4. Manoccontact ATF 5*2 et électrovanne d'embrayage direct  | <a href="#">AT-202</a> ,<br><a href="#">AT-180</a> | L  |
|    |                                      |  |                      | 5. Manoccontact ATF 6*2 et électrovanne d'embrayage de marche arrière à vitesse lente et rapide   | <a href="#">AT-204</a> ,<br><a href="#">AT-185</a> | M  |
|    |                                      |  |                      | 6. Electrovanne de frein d'accostage à vitesse lente  | <a href="#">AT-190</a>                             | N  |
|    |                                      |  |                      | 7. Manoccontact ATF 1*2 et électrovanne de frein avant  | <a href="#">AT-198</a> ,<br><a href="#">AT-175</a> | O  |
|    |                                      |  |                      | 8. Test de pression de conduite   | <a href="#">AT-59</a>                              | P  |
|    |                                      |  |                      | 9. Ligne de communication CAN   | <a href="#">AT-111</a>                             |    |
|    |                                      |  |                      | 10. Soupape de commande avec TCM  | <a href="#">AT-255</a>                             |    |
|    |                                      |  | Déposé               | 11. Embrayage primaire  | <a href="#">AT-313</a>                             |    |
|    |                                      |  |                      | 12. Système de pignons  | <a href="#">AT-278</a>                             |    |
|    |                                      |  |                      | 13. Embrayage de recul en rapport de vitesse bas/élevé  | <a href="#">AT-325</a>                             |    |
|    |                                      |  |                      | 14. Embrayage direct  | <a href="#">AT-327</a>                             |    |

# DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

| N° | Eléments                  | Symptôme   | Condition       | Elément de diagnostic  | Page de référence                                  |
|----|---------------------------|--|-----------------|--|--|
| 22 |                           | En position "D" ou "M", reste en 5ème rapport.   | Sur le véhicule | 1. Niveau et état du liquide de T/A  | <a href="#">AT-59</a>                              |
|    |                           |  |                 | 2. Capteur T/A de vitesse du véhicule et capteur MTR de vitesse du véhicule  | <a href="#">AT-125</a> ,<br><a href="#">AT-163</a> |
|    |                           |  |                 | 3. Manoccontact ATF 1*2 et électrovanne de frein avant   | <a href="#">AT-198</a> ,<br><a href="#">AT-175</a> |
|    |                           |  |                 | 4. Test de pression de conduite  | <a href="#">AT-59</a>                              |
|    |                           |  |                 | 5. Ligne de communication CAN  | <a href="#">AT-111</a>                             |
|    |                           |  |                 | 6. Soupape de commande avec TCM  | <a href="#">AT-255</a>                             |
|    |                           |  | Déposé          | 7. Frein avant (bande de frein)  | <a href="#">AT-292</a>                             |
|    |                           |  |                 | 8. Embrayage primaire  | <a href="#">AT-313</a>                             |
|    |                           |  |                 | 9. Système de pignons  | <a href="#">AT-278</a>                             |
|    |                           |  |                 | 10. Embrayage de recul en rapport de vitesse bas/élevé   | <a href="#">AT-325</a>                             |
| 23 | Patine/ne s'enclenche pas | Le véhicule ne peut pas démarrer à partir de D1<br>Se reporter à <a href="#">AT-224</a> , " <a href="#">Le véhicule ne peut pas démarrer à partir de D1</a> ". | Sur le véhicule | 1. Niveau et état du liquide de T/A  | <a href="#">AT-59</a>                              |
|    |                           |  |                 | 2. Capteur de position de pédale d'accélérateur  | <a href="#">AT-154</a>                             |
|    |                           |  |                 | 3. Test de pression de conduite  | <a href="#">AT-59</a>                              |
|    |                           |  |                 | 4. Ligne de communication CAN  | <a href="#">AT-111</a>                             |
|    |                           |  |                 | 5. Soupape de commande avec TCM  | <a href="#">AT-255</a>                             |
|    |                           |  | Déposé          | 6. Convertisseur de couple   | <a href="#">AT-292</a>                             |
|    |                           |  |                 | 7. Pompe à huile   | <a href="#">AT-309</a>                             |
|    |                           |  |                 | 8. Embrayage unidirectionnel de 3ème   | <a href="#">AT-311</a>                             |
|    |                           |  |                 | 9. Embrayage unidirectionnel de 1ère   | <a href="#">AT-319</a>                             |
|    |                           |  |                 | 10. Système de pignons   | <a href="#">AT-278</a>                             |
|    |                           |  |                 | 11. Frein de recul   | <a href="#">AT-292</a>                             |
|    |                           |  |                 | 12. Embrayage unidirectionnel de marche avant (Il n'est pas possible de démonter les pièces situées derrière le support de tambour pour inspection. Se reporter à <a href="#">AT-20</a> , " <a href="#">Vue en coupe (modèles YD25DDTi)</a> " ou <a href="#">AT-21</a> , " <a href="#">Vue en coupe (modèles VQ40DE)</a> ".) | <a href="#">AT-292</a>                             |
|    |                           |  |                 | 13. Frein de marche avant (Il n'est pas possible de démonter les pièces situées derrière le support de tambour pour inspection. Se reporter à <a href="#">AT-20</a> , " <a href="#">Vue en coupe (modèles YD25DDTi)</a> " ou <a href="#">AT-21</a> , " <a href="#">Vue en coupe (modèles VQ40DE)</a> ".)                     | <a href="#">AT-292</a>                             |
| 24 |                           | Ne se verrouille pas.<br>Se reporter à <a href="#">AT-233</a> , " <a href="#">La T/A ne procède pas au verrouillage</a> ".                                     | Sur le véhicule | 1. Niveau et état du liquide de T/A  | <a href="#">AT-59</a>                              |
|    |                           |  |                 | 2. Test de pression de conduite  | <a href="#">AT-59</a>                              |
|    |                           |  |                 | 3. Signal de régime moteur   | <a href="#">AT-130</a>                             |
|    |                           |  |                 | 4. Capteur de régime de la turbine   | <a href="#">AT-123</a>                             |
|    |                           |  |                 | 5. Electrovanne d'embrayage de convertisseur de couple   | <a href="#">AT-147</a>                             |
|    |                           |  |                 | 6. Ligne de communication CAN  | <a href="#">AT-111</a>                             |
|    |                           |  |                 | 7. Soupape de commande avec TCM  | <a href="#">AT-255</a>                             |
|    |                           |  | Déposé          | 8. Convertisseur de couple   | <a href="#">AT-292</a>                             |
|    |                           |  |                 | 9. Pompe à huile   | <a href="#">AT-309</a>                             |

# DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

| N° | Eléments                   | Symptôme   | Condition   | Elément de diagnostic                                  | Page de référence   |  |
|----|----------------------------|--|---|--|---|--|
| 25 | Patine/ne s'en-clenche pas | Ne maintient pas la condition de verrouillage.<br>Se reporter à <a href="#">AT-234</a> .<br><u>"La T/A ne maintient pas le verrouillage"</u> .   | Sur le véhicule   | 1. Niveau et état du liquide de T/A                    | <a href="#">AT-59</a>   |  |
|    |                            |  |   | 2. Test de pression de conduite                        | <a href="#">AT-59</a>   |  |
|    |                            |  |   | 3. Signal de régime moteur                             | <a href="#">AT-130</a>  |  |
|    |                            |  |   | 4. Capteur de régime de la turbine                     | <a href="#">AT-123</a>  |  |
|    |                            |  |   | 5. Electrovanne d'embrayage de convertisseur de couple | <a href="#">AT-147</a>  |  |
|    |                            |  |   | 6. Ligne de communication CAN                          | <a href="#">AT-111</a>  |  |
|    |                            |  |   | 7. Soupape de commande avec TCM                        | <a href="#">AT-255</a>  |  |
|    |                            |  | Déposé  | 8. Convertisseur de couple                             | <a href="#">AT-292</a>  |  |
|    |                            |  |   | 9. Pompe à huile                                       | <a href="#">AT-309</a>  |  |
| 26 |                            | Patine/ne s'en-clenche pas   | Le verrouillage n'est pas désactivé.<br>Se reporter à <a href="#">AT-235</a> .<br><u>"Le verrouillage n'est pas relâché."</u> . | Sur le véhicule  | 1. Niveau et état du liquide de T/A   | <a href="#">AT-59</a>                              |
|    |                            |  |   |  | 2. Test de pression de conduite   | <a href="#">AT-59</a>                              |
|    |                            |  |   |  | 3. Signal de régime moteur  | <a href="#">AT-130</a>                             |
|    |                            |  |   |  | 4. Capteur de régime de la turbine  | <a href="#">AT-123</a>                             |
|    |                            |  |   |  | 5. Electrovanne d'embrayage de convertisseur de couple                      | <a href="#">AT-147</a>                             |
|    |                            |  |   |  | 6. Ligne de communication CAN   | <a href="#">AT-111</a>                             |
|    |                            |  |   |  | 7. Soupape de commande avec TCM   | <a href="#">AT-255</a>                             |
|    |                            |  |   | Déposé   | 8. Convertisseur de couple  | <a href="#">AT-292</a>                             |
|    |                            |  |   |  | 9. Pompe à huile  | <a href="#">AT-309</a>                             |
| 27 | Patine/ne s'en-clenche pas |  | Aucun choc ou l'embrayage patine lors du passage D1→D2 ou M1→M2.  | Sur le véhicule  | 1. Niveau et état du liquide de T/A   | <a href="#">AT-59</a>                              |
|    |                            |  |   |  | 2. Capteur T/A de vitesse du véhicule et capteur MTR de vitesse du véhicule | <a href="#">AT-125</a> ,<br><a href="#">AT-163</a> |
|    |                            |  |   |  | 3. Manoccontact ATF 5 <sup>*2</sup> et électrovanne d'embrayage direct      | <a href="#">AT-202</a> ,<br><a href="#">AT-180</a> |
|    |                            |  |   |  | 4. Ligne de communication CAN   | <a href="#">AT-111</a>                             |
|    |                            |  |   |  | 5. Test de pression de conduite   | <a href="#">AT-59</a>                              |
|    |                            |  |   |  | 6. Soupape de commande avec TCM   | <a href="#">AT-255</a>                             |
|    |                            |  |   | Déposé   | 7. Convertisseur de couple  | <a href="#">AT-292</a>                             |
|    |                            |  |   |  | 8. Pompe à huile  | <a href="#">AT-309</a>                             |
|    |                            |  |   |  | 9. Embrayage unidirectionnel de 3ème  | <a href="#">AT-311</a>                             |
|    |                            | 10. Système de pignons   |   |  | <a href="#">AT-278</a>  |  |
|    |                            | 11. Embrayage direct   |   |  | <a href="#">AT-327</a>  |  |
|    |                            | 12. Frein de marche avant (Il n'est pas possible de démonter les pièces situées derrière le support de tambour pour inspection. Se reporter à <a href="#">AT-20</a> . " <a href="#">Vue en coupe (modèles YD25DDTi)</a> " ou <a href="#">AT-21</a> . " <a href="#">Vue en coupe (modèles VQ40DE)</a> ".) |   |  | <a href="#">AT-292</a>  |  |

A  
B  
AT  
D  
E  
F  
G  
H  
I  
J  
K  
L  
M  
N  
O  
P

# DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

| N° | Eléments                   | Symptôme   | Condition       | Elément de diagnostic  | Page de référence                                  |
|----|----------------------------|--|-----------------|--|--|
| 28 | Patine/ne s'en-clenche pas | Aucun choc ou l'embrayage patine lors du passage D2→D3 or M2→M3. | Sur le véhicule | 1. Niveau et état du liquide de T/A  | <a href="#">AT-59</a>                              |
|    |                            |  |                 | 2. Capteur T/A de vitesse du véhicule et capteur MTR de vitesse du véhicule  | <a href="#">AT-125</a> ,<br><a href="#">AT-163</a> |
|    |                            |  |                 | 3. Manoccontact ATF 6*2 et électrovanne d'embrayage de marche arrière à vitesse lente et rapide  | <a href="#">AT-204</a> ,<br><a href="#">AT-185</a> |
|    |                            |  |                 | 4. Ligne de communication CAN  | <a href="#">AT-111</a>                             |
|    |                            |  |                 | 5. Test de pression de conduite  | <a href="#">AT-59</a>                              |
|    |                            |  |                 | 6. Soupape de commande avec TCM  | <a href="#">AT-255</a>                             |
|    |                            |  | Déposé          | 7. Convertisseur de couple   | <a href="#">AT-292</a>                             |
|    |                            |  |                 | 8. Pompe à huile   | <a href="#">AT-309</a>                             |
|    |                            |  |                 | 9. Embrayage unidirectionnel de 3ème   | <a href="#">AT-311</a>                             |
|    |                            |  |                 | 10. Système de pignons   | <a href="#">AT-278</a>                             |
|    |                            |  |                 | 11. Embrayage de recul en rapport de vitesse bas/élevé   | <a href="#">AT-325</a>                             |
|    |                            |  |                 | 12. Embrayage unidirectionnel de marche avant (Il n'est pas possible de démonter les pièces situées derrière le support de tambour pour inspection. Se reporter à <a href="#">AT-20</a> , " <a href="#">Vue en coupe (modèles YD25DDTi)</a> " ou <a href="#">AT-21</a> , " <a href="#">Vue en coupe (modèles VQ40DE)</a> ".) | <a href="#">AT-292</a>                             |
|    |                            |  |                 | 13. Frein de marche avant (Il n'est pas possible de démonter les pièces situées derrière le support de tambour pour inspection. Se reporter à <a href="#">AT-20</a> , " <a href="#">Vue en coupe (modèles YD25DDTi)</a> " ou <a href="#">AT-21</a> , " <a href="#">Vue en coupe (modèles VQ40DE)</a> ".)                     | <a href="#">AT-292</a>                             |
| 29 |                            | Aucun choc ou l'embrayage patine lors du passage D3→D4 ou M3→M4. | Sur le véhicule | 1. Niveau et état du liquide de T/A  | <a href="#">AT-59</a>                              |
|    |                            |  |                 | 2. Capteur T/A de vitesse du véhicule et capteur MTR de vitesse du véhicule  | <a href="#">AT-125</a> ,<br><a href="#">AT-163</a> |
|    |                            |  |                 | 3. Manoccontact ATF 3*2 et électrovanne d'embrayage d'entrée   | <a href="#">AT-200</a> ,<br><a href="#">AT-170</a> |
|    |                            |  |                 | 4. Manoccontact ATF 1*2 et électrovanne de frein avant   | <a href="#">AT-198</a> ,<br><a href="#">AT-175</a> |
|    |                            |  |                 | 5. Ligne de communication CAN  | <a href="#">AT-111</a>                             |
|    |                            |  |                 | 6. Test de pression de conduite  | <a href="#">AT-59</a>                              |
|    |                            |  |                 | 7. Soupape de commande avec TCM  | <a href="#">AT-255</a>                             |
|    |                            |  | Déposé          | 8. Convertisseur de couple   | <a href="#">AT-292</a>                             |
|    |                            |  |                 | 9. Pompe à huile   | <a href="#">AT-309</a>                             |
|    |                            |  |                 | 10. Embrayage primaire   | <a href="#">AT-313</a>                             |
|    |                            |  |                 | 11. Système de pignons   | <a href="#">AT-278</a>                             |
|    |                            |  |                 | 12. Embrayage de recul en rapport de vitesse bas/élevé   | <a href="#">AT-325</a>                             |
|    |                            |  |                 | 13. Embrayage direct   | <a href="#">AT-327</a>                             |

# DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

| N° | Eléments                  | Symptôme   | Condition       | Elément de diagnostic   | Page de référence                                  |    |
|----|---------------------------|--|-----------------|---|--|----|
| 30 | Patine/ne s'enclenche pas | Aucun choc ou l'embrayage patine lors du passage D4→D5 ou M4→M5.   | Sur le véhicule | 1. Niveau et état du liquide de T/A   | <a href="#">AT-59</a>                              | A  |
|    |                           |  |                 | 2. Capteur T/A de vitesse du véhicule et capteur MTR de vitesse du véhicule | <a href="#">AT-125</a> ,<br><a href="#">AT-163</a> | B  |
|    |                           |  |                 | 3. Manoccontact ATF 1 <sup>*2</sup> et électrovanne de frein avant          | <a href="#">AT-198</a> ,<br><a href="#">AT-175</a> | AT |
|    |                           |  |                 | 4. Manoccontact ATF 5 <sup>*2</sup> et électrovanne d'embrayage direct      | <a href="#">AT-202</a> ,<br><a href="#">AT-180</a> |    |
|    |                           |  |                 | 5. Ligne de communication CAN   | <a href="#">AT-111</a>                             | D  |
|    |                           |  |                 | 6. Test de pression de conduite   | <a href="#">AT-59</a>                              |    |
|    |                           |  |                 | 7. Soupape de commande avec TCM   | <a href="#">AT-255</a>                             |    |
|    |                           |  | Déposé          | 8. Convertisseur de couple  | <a href="#">AT-292</a>                             | E  |
|    |                           |  |                 | 9. Pompe à huile  | <a href="#">AT-309</a>                             |    |
|    |                           |  |                 | 10. Frein avant (bande de frein)  | <a href="#">AT-292</a>                             | F  |
|    |                           |  |                 | 11. Embrayage primaire  | <a href="#">AT-313</a>                             |    |
|    |                           |  |                 | 12. Système de pignons  | <a href="#">AT-278</a>                             |    |
|    |                           |  |                 | 13. Embrayage de recul en rapport de vitesse bas/élevé                      | <a href="#">AT-325</a>                             | G  |
| 31 |                           | Lors de l'enfoncement de la pédale d'accélérateur et du changement de vitesse D5→D4 ou M5→M4 le moteur tourne au ralenti ou la T/A patine. | Sur le véhicule | 1. Niveau et état du liquide de T/A   | <a href="#">AT-59</a>                              | H  |
|    |                           |  |                 | 2. Capteur T/A de vitesse du véhicule et capteur MTR de vitesse du véhicule | <a href="#">AT-125</a> ,<br><a href="#">AT-163</a> |    |
|    |                           |  |                 | 3. Manoccontact ATF 1 <sup>*2</sup> et électrovanne de frein avant          | <a href="#">AT-198</a> ,<br><a href="#">AT-175</a> | I  |
|    |                           |  |                 | 4. Manoccontact ATF 5 <sup>*2</sup> et électrovanne d'embrayage direct      | <a href="#">AT-202</a> ,<br><a href="#">AT-180</a> |    |
|    |                           |  |                 | 5. Ligne de communication CAN   | <a href="#">AT-111</a>                             | J  |
|    |                           |  |                 | 6. Test de pression de conduite   | <a href="#">AT-59</a>                              |    |
|    |                           |  |                 | 7. Soupape de commande avec TCM   | <a href="#">AT-255</a>                             |    |
|    |                           |  | Déposé          | 8. Convertisseur de couple  | <a href="#">AT-292</a>                             | K  |
|    |                           |  |                 | 9. Pompe à huile  | <a href="#">AT-309</a>                             |    |
|    |                           |  |                 | 10. Embrayage primaire  | <a href="#">AT-313</a>                             | L  |
|    |                           |  |                 | 11. Système de pignons  | <a href="#">AT-278</a>                             |    |
|    |                           |  |                 | 12. Embrayage de recul en rapport de vitesse bas/élevé                      | <a href="#">AT-325</a>                             |    |
|    |                           |  |                 | 13. Embrayage direct  | <a href="#">AT-327</a>                             | M  |

# DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

| N° | Eléments                  | Symptôme   | Condition       | Elément de diagnostic  | Page de référence                                  |
|----|---------------------------|--|-----------------|--|--|
| 32 | Patine/ne s'enclenche pas | Lors de l'enfoncement de la pédale d'accélérateur et du changement de vitesse D4→D3 ou M4→M3 le moteur tourne au ralenti ou la T/A patine. | Sur le véhicule | 1. Niveau et état du liquide de T/A  | <a href="#">AT-59</a>                              |
|    |                           |  |                 | 2. Capteur T/A de vitesse du véhicule et capteur MTR de vitesse du véhicule  | <a href="#">AT-125</a> ,<br><a href="#">AT-163</a> |
|    |                           |  |                 | 3. Manoccontact ATF 3* <sup>2</sup> et électrovanne d'embrayage d'entrée   | <a href="#">AT-200</a> ,<br><a href="#">AT-170</a> |
|    |                           |  |                 | 4. Manoccontact ATF 1* <sup>2</sup> et électrovanne de frein avant   | <a href="#">AT-198</a> ,<br><a href="#">AT-175</a> |
|    |                           |  |                 | 5. Ligne de communication CAN  | <a href="#">AT-111</a>                             |
|    |                           |  |                 | 6. Test de pression de conduite  | <a href="#">AT-59</a>                              |
|    |                           |  |                 | 7. Soupape de commande avec TCM  | <a href="#">AT-255</a>                             |
|    |                           |  | Déposé          | 8. Convertisseur de couple   | <a href="#">AT-292</a>                             |
|    |                           |  |                 | 9. Pompe à huile   | <a href="#">AT-309</a>                             |
|    |                           |  |                 | 10. Embrayage unidirectionnel de 3ème  | <a href="#">AT-311</a>                             |
|    |                           |  |                 | 11. Système de pignons   | <a href="#">AT-278</a>                             |
|    |                           |  |                 | 12. Embrayage de recul en rapport de vitesse bas/élevé   | <a href="#">AT-325</a>                             |
|    |                           |  |                 | 13. Embrayage unidirectionnel de marche avant (Il n'est pas possible de démonter les pièces situées derrière le support de tambour pour inspection. Se reporter à <a href="#">AT-20</a> , " <a href="#">Vue en coupe (modèles YD25DDTi)</a> " ou <a href="#">AT-21</a> , " <a href="#">Vue en coupe (modèles VQ40DE)</a> ".) | <a href="#">AT-292</a>                             |
|    |                           |  |                 | 14. Frein de marche avant (Il n'est pas possible de démonter les pièces situées derrière le support de tambour pour inspection. Se reporter à <a href="#">AT-20</a> , " <a href="#">Vue en coupe (modèles YD25DDTi)</a> " ou <a href="#">AT-21</a> , " <a href="#">Vue en coupe (modèles VQ40DE)</a> ".)                     | <a href="#">AT-292</a>                             |
| 33 |                           | Lors de l'enfoncement de la pédale d'accélérateur et du changement de vitesse D3→D2 ou M3→M2 le moteur tourne au ralenti ou la T/A patine. | Sur le véhicule | 1. Niveau et état du liquide de T/A  | <a href="#">AT-59</a>                              |
|    |                           |  |                 | 2. Capteur T/A de vitesse du véhicule et capteur MTR de vitesse du véhicule  | <a href="#">AT-125</a> ,<br><a href="#">AT-163</a> |
|    |                           |  |                 | 3. Manoccontact ATF 6* <sup>2</sup> et électrovanne d'embrayage de marche arrière à vitesse lente et rapide  | <a href="#">AT-204</a> ,<br><a href="#">AT-185</a> |
|    |                           |  |                 | 4. Manoccontact ATF 5* <sup>2</sup> et électrovanne d'embrayage direct   | <a href="#">AT-202</a> ,<br><a href="#">AT-180</a> |
|    |                           |  |                 | 5. Ligne de communication CAN  | <a href="#">AT-111</a>                             |
|    |                           |  |                 | 6. Test de pression de conduite  | <a href="#">AT-59</a>                              |
|    |                           |  |                 | 7. Soupape de commande avec TCM  | <a href="#">AT-255</a>                             |
|    |                           |  | Déposé          | 8. Convertisseur de couple   | <a href="#">AT-292</a>                             |
|    |                           |  |                 | 9. Pompe à huile   | <a href="#">AT-309</a>                             |
|    |                           |  |                 | 10. Embrayage unidirectionnel de 3ème  | <a href="#">AT-311</a>                             |
|    |                           |  |                 | 11. Système de pignons   | <a href="#">AT-278</a>                             |
|    |                           |  |                 | 12. Embrayage direct   | <a href="#">AT-327</a>                             |
|    |                           |  |                 | 13. Frein de marche avant (Il n'est pas possible de démonter les pièces situées derrière le support de tambour pour inspection. Se reporter à <a href="#">AT-20</a> , " <a href="#">Vue en coupe (modèles YD25DDTi)</a> " ou <a href="#">AT-21</a> , " <a href="#">Vue en coupe (modèles VQ40DE)</a> ".)                     | <a href="#">AT-292</a>                             |

# DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

| N° | Eléments   | Symptôme   | Condition  | Elément de diagnostic  | Page de référence                                  |
|----|--|--|--|--|--|
| 34 | Patine/ne s'enclenche pas  | Lors de l'enfoncement de la pédale d'accélérateur et du changement de vitesse D <sub>2</sub> →D <sub>1</sub> ou M <sub>2</sub> →M <sub>1</sub> le moteur tourne au ralenti ou la T/A patine. | Sur le véhicule  | 1. Niveau et état du liquide de T/A  | <a href="#">AT-59</a>                              |
|    |  |  |  | 2. Capteur T/A de vitesse du véhicule et capteur MTR de vitesse du véhicule  | <a href="#">AT-125</a> ,<br><a href="#">AT-163</a> |
|    |  |  |  | 3. Manoccontact ATF 5 <sup>*2</sup> et électrovanne d'embrayage direct   | <a href="#">AT-202</a> ,<br><a href="#">AT-180</a> |
|    |  |  |  | 4. Ligne de communication CAN  | <a href="#">AT-111</a>                             |
|    |  |  |  | 5. Test de pression de conduite  | <a href="#">AT-59</a>                              |
|    |  |  |  | 6. Soupape de commande avec TCM  | <a href="#">AT-255</a>                             |
|    |  |  | Déposé   | 7. Convertisseur de couple   | <a href="#">AT-292</a>                             |
|    |  |  |  | 8. Pompe à huile   | <a href="#">AT-309</a>                             |
|    |  |  |  | 9. Embrayage unidirectionnel de 3ème   | <a href="#">AT-311</a>                             |
|    |  |  |  | 10. Embrayage unidirectionnel de 1ère  | <a href="#">AT-319</a>                             |
|    |  |  |  | 11. Système de pignons   | <a href="#">AT-278</a>                             |
|    |  |  |  | 12. Frein de recul   | <a href="#">AT-292</a>                             |
|    |  |  |  | 13. Embrayage unidirectionnel de marche avant (Il n'est pas possible de démonter les pièces situées derrière le support de tambour pour inspection. Se reporter à <a href="#">AT-20</a> , " <a href="#">Vue en coupe (modèles YD25DDTi)</a> " ou <a href="#">AT-21</a> , " <a href="#">Vue en coupe (modèles VQ40DE)</a> ".) | <a href="#">AT-292</a>                             |
|    |  |  |  | 14. Frein de marche avant (Il n'est pas possible de démonter les pièces situées derrière le support de tambour pour inspection. Se reporter à <a href="#">AT-20</a> , " <a href="#">Vue en coupe (modèles YD25DDTi)</a> " ou <a href="#">AT-21</a> , " <a href="#">Vue en coupe (modèles VQ40DE)</a> ".)                     | <a href="#">AT-292</a>                             |
| 35 | Avec le levier sélecteur sur la position "D", l'accélération est extrêmement faible. | Sur le véhicule  | 1. Niveau et état du liquide de T/A  | <a href="#">AT-59</a>  |  |
|    |  |  | 2. Test de pression de conduite  | <a href="#">AT-59</a>  |  |
|    |  |  | 3. Capteur de position de pédale d'accélérateur  | <a href="#">AT-154</a>   |  |
|    |  |  | 4. Ligne de communication CAN  | <a href="#">AT-111</a>   |  |
|    |  |  | 5. Contact de position de stationnement/point mort (PNP)   | <a href="#">AT-119</a>   |  |
|    |  |  | 6. Position T/A  | <a href="#">AT-248</a>   |  |
|    |  |  | 7. Soupape de commande avec TCM  | <a href="#">AT-255</a>   |  |
|    |  | Déposé   | 8. Convertisseur de couple   | <a href="#">AT-292</a>   |  |
|    |  |  | 9. Pompe à huile   | <a href="#">AT-309</a>   |  |
|    |  |  | 10. Embrayage unidirectionnel de 1ère  | <a href="#">AT-319</a>   |  |
|    |  |  | 11. Système de pignons   | <a href="#">AT-278</a>   |  |
|    |  |  | 12. Frein de recul   | <a href="#">AT-292</a>   |  |
|    |  |  | 13. Embrayage unidirectionnel de marche avant (Il n'est pas possible de démonter les pièces situées derrière le support de tambour pour inspection. Se reporter à <a href="#">AT-20</a> , " <a href="#">Vue en coupe (modèles YD25DDTi)</a> " ou <a href="#">AT-21</a> , " <a href="#">Vue en coupe (modèles VQ40DE)</a> ".) | <a href="#">AT-292</a>   |  |
|    |  |  | 14. Frein de marche avant (Il n'est pas possible de démonter les pièces situées derrière le support de tambour pour inspection. Se reporter à <a href="#">AT-20</a> , " <a href="#">Vue en coupe (modèles YD25DDTi)</a> " ou <a href="#">AT-21</a> , " <a href="#">Vue en coupe (modèles VQ40DE)</a> ".)                     | <a href="#">AT-292</a>   |  |

A  
B  
AT  
D  
E  
F  
G  
H  
I  
J  
K  
L  
M  
N  
O  
P

# DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

| N° | Eléments                  | Symptôme  | Condition       | Elément de diagnostic  | Page de référence                                  |
|----|---------------------------|---|-----------------|--|--|
| 36 |                           | Avec le levier sélecteur sur la position "R", l'accélération est extrêmement faible.            | Sur le véhicule | 1. Niveau et état du liquide de T/A  | <a href="#">AT-59</a>                              |
|    |                           |   |                 | 2. Test de pression de conduite  | <a href="#">AT-59</a>                              |
|    |                           |   |                 | 3. Capteur de position de pédale d'accélérateur  | <a href="#">AT-154</a>                             |
|    |                           |   |                 | 4. Mancontact ATF 6 <sup>*2</sup> et électrovanne d'embrayage de marche arrière à vitesse lente et rapide  | <a href="#">AT-204</a> ,<br><a href="#">AT-185</a> |
|    |                           |   |                 | 5. Ligne de communication CAN  | <a href="#">AT-111</a>                             |
|    |                           |   |                 | 6. Contact de position de stationnement/point mort (PNP)   | <a href="#">AT-119</a>                             |
|    |                           |   |                 | 7. Position T/A  | <a href="#">AT-248</a>                             |
|    |                           |   |                 | 8. Soupape de commande avec TCM  | <a href="#">AT-255</a>                             |
|    |                           |   | Déposé          | 9. Système de pignons  | <a href="#">AT-278</a>                             |
|    |                           |   |                 | 10. Arbre de sortie  | <a href="#">AT-292</a>                             |
|    |                           |   |                 | 11. Frein de recul   | <a href="#">AT-292</a>                             |
| 37 | Patine/ne s'enclenche pas | Lors du démarrage en accélérant en 1ère vitesse, le moteur s'emballé ou un patinage se produit. | Sur le véhicule | 1. Niveau et état du liquide de T/A  | <a href="#">AT-59</a>                              |
|    |                           |   |                 | 2. Test de pression de conduite  | <a href="#">AT-59</a>                              |
|    |                           |   |                 | 3. Capteur de position de pédale d'accélérateur  | <a href="#">AT-154</a>                             |
|    |                           |   |                 | 4. Ligne de communication CAN  | <a href="#">AT-111</a>                             |
|    |                           |   |                 | 5. Soupape de commande avec TCM  | <a href="#">AT-255</a>                             |
|    |                           |   | Déposé          | 6. Convertisseur de couple   | <a href="#">AT-292</a>                             |
|    |                           |   |                 | 7. Pompe à huile   | <a href="#">AT-309</a>                             |
|    |                           |   |                 | 8. Embrayage unidirectionnel de 3ème   | <a href="#">AT-311</a>                             |
|    |                           |   |                 | 9. Embrayage unidirectionnel de 1ère   | <a href="#">AT-319</a>                             |
|    |                           |   |                 | 10. Système de pignons   | <a href="#">AT-278</a>                             |
|    |                           |   |                 | 11. Frein de recul   | <a href="#">AT-292</a>                             |
|    |                           |   |                 | 12. Embrayage unidirectionnel de marche avant (Il n'est pas possible de démonter les pièces situées derrière le support de tambour pour inspection. Se reporter à <a href="#">AT-20</a> , " <a href="#">Vue en coupe (modèles YD25DDTi)</a> " ou <a href="#">AT-21</a> , " <a href="#">Vue en coupe (modèles VQ40DE)</a> ".) | <a href="#">AT-292</a>                             |
|    |                           |   |                 | 13. Frein de marche avant (Il n'est pas possible de démonter les pièces situées derrière le support de tambour pour inspection. Se reporter à <a href="#">AT-20</a> , " <a href="#">Vue en coupe (modèles YD25DDTi)</a> " ou <a href="#">AT-21</a> , " <a href="#">Vue en coupe (modèles VQ40DE)</a> ".)                     | <a href="#">AT-292</a>                             |

# DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

| N° | Eléments                  | Symptôme   | Condition       | Elément de diagnostic  | Page de référence                                 |    |
|----|---------------------------|--|-----------------|--|---|----|
| 38 |                           | Lors de l'accélération en 2ème vitesse, le moteur s'emballe ou un patinage se produit. | Sur le véhicule | 1. Niveau et état du liquide de T/A  | <a href="#">AT-59</a>                             | A  |
|    |                           |  |                 | 2. Test de pression de conduite  | <a href="#">AT-59</a>                             | B  |
|    |                           |  |                 | 3. Capteur de position de pédale d'accélérateur  | <a href="#">AT-154</a>                            |    |
|    |                           |  |                 | 4. Ligne de communication CAN  | <a href="#">AT-111</a>                            |    |
|    |                           |  |                 | 5. Manoccontact ATF 5*2 et électrovanne d'embrayage direct   | <a href="#">AT-202,</a><br><a href="#">AT-180</a> | AT |
|    |                           |  |                 | 6. Soupape de commande avec TCM  | <a href="#">AT-255</a>                            |    |
|    |                           |  | Déposé          | 7. Convertisseur de couple   | <a href="#">AT-292</a>                            | D  |
|    |                           |  |                 | 8. Pompe à huile   | <a href="#">AT-309</a>                            |    |
|    |                           |  |                 | 9. Embrayage unidirectionnel de 3ème   | <a href="#">AT-311</a>                            | E  |
|    |                           |  |                 | 10. Système de pignons   | <a href="#">AT-278</a>                            |    |
|    |                           |  |                 | 11. Embrayage direct   | <a href="#">AT-327</a>                            |    |
|    |                           |  |                 | 12. Frein de marche avant (Il n'est pas possible de démonter les pièces situées derrière le support de tambour pour inspection. Se reporter à <a href="#">AT-20</a> , " <a href="#">Vue en coupe (modèles YD25DDTi)</a> " ou <a href="#">AT-21</a> , " <a href="#">Vue en coupe (modèles VQ40DE)</a> ".)                     | <a href="#">AT-327</a>                            | F  |
| 39 | Patine/ne s'enclenche pas | Lors de l'accélération en 3ème vitesse, le moteur s'emballe ou un patinage se produit. | Sur le véhicule | 1. Niveau et état du liquide de T/A  | <a href="#">AT-59</a>                             | G  |
|    |                           |  |                 | 2. Test de pression de conduite  | <a href="#">AT-59</a>                             |    |
|    |                           |  |                 | 3. Capteur de position de pédale d'accélérateur  | <a href="#">AT-154</a>                            | H  |
|    |                           |  |                 | 4. Ligne de communication CAN  | <a href="#">AT-111</a>                            |    |
|    |                           |  |                 | 5. Manoccontact ATF 6*2 et électrovanne d'embrayage de marche arrière à vitesse lente et rapide  | <a href="#">AT-204,</a><br><a href="#">AT-185</a> | I  |
|    |                           |  |                 | 6. Soupape de commande avec TCM  | <a href="#">AT-255</a>                            |    |
|    |                           |  | Déposé          | 7. Convertisseur de couple   | <a href="#">AT-292</a>                            | J  |
|    |                           |  |                 | 8. Pompe à huile   | <a href="#">AT-309</a>                            |    |
|    |                           |  |                 | 9. Embrayage unidirectionnel de 3ème   | <a href="#">AT-311</a>                            |    |
|    |                           |  |                 | 10. Système de pignons   | <a href="#">AT-278</a>                            | K  |
|    |                           |  |                 | 11. Embrayage de recul en rapport de vitesse bas/élevé   | <a href="#">AT-325</a>                            |    |
|    |                           |  |                 | 12. Embrayage unidirectionnel de marche avant (Il n'est pas possible de démonter les pièces situées derrière le support de tambour pour inspection. Se reporter à <a href="#">AT-20</a> , " <a href="#">Vue en coupe (modèles YD25DDTi)</a> " ou <a href="#">AT-21</a> , " <a href="#">Vue en coupe (modèles VQ40DE)</a> ".) | <a href="#">AT-292</a>                            | L  |
|    |                           |  |                 | 13. Frein de marche avant (Il n'est pas possible de démonter les pièces situées derrière le support de tambour pour inspection. Se reporter à <a href="#">AT-20</a> , " <a href="#">Vue en coupe (modèles YD25DDTi)</a> " ou <a href="#">AT-21</a> , " <a href="#">Vue en coupe (modèles VQ40DE)</a> ".)                     | <a href="#">AT-292</a>                            | M  |
|    |                           |  |                 |  |   | N  |
|    |                           |  |                 |  |   | O  |
|    |                           |  |                 |  |   | P  |

# DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

| N° | Eléments                  | Symptôme   | Condition       | Elément de diagnostic  | Page de référence                                  |
|----|---------------------------|--|-----------------|--|--|
| 40 |                           | Lors de l'accélération en 4ème vitesse, le moteur s'emballé ou un patinage se produit. | Sur le véhicule | 1. Niveau et état du liquide de T/A                          | <a href="#">AT-59</a>                              |
|    |                           |  |                 | 2. Test de pression de conduite                              | <a href="#">AT-59</a>                              |
|    |                           |  |                 | 3. Capteur de position de pédale d'accélérateur              | <a href="#">AT-154</a>                             |
|    |                           |  |                 | 4. Ligne de communication CAN                                | <a href="#">AT-111</a>                             |
|    |                           |  |                 | 5. Manoccontact ATF 3*2 et électrovanne d'embrayage d'entrée | <a href="#">AT-200</a> ,<br><a href="#">AT-170</a> |
|    |                           |  |                 | 6. Soupape de commande avec TCM                              | <a href="#">AT-255</a>                             |
|    |                           |  | Déposé          | 7. Convertisseur de couple                                   | <a href="#">AT-292</a>                             |
|    |                           |  |                 | 8. Pompe à huile   | <a href="#">AT-309</a>                             |
|    |                           |  |                 | 9. Embrayage primaire  | <a href="#">AT-313</a>                             |
|    |                           |  |                 | 10. Système de pignons                                       | <a href="#">AT-278</a>                             |
|    |                           |  |                 | 11. Embrayage de recul en rapport de vitesse bas/élevé       | <a href="#">AT-325</a>                             |
|    |                           |  |                 | 12. Embrayage direct   | <a href="#">AT-327</a>                             |
| 41 | Patine/ne s'enclenche pas | Lors de l'accélération en 5ème vitesse, le moteur s'emballé ou un patinage se produit. | Sur le véhicule | 1. Niveau et état du liquide de T/A                          | <a href="#">AT-59</a>                              |
|    |                           |  |                 | 2. Test de pression de conduite                              | <a href="#">AT-59</a>                              |
|    |                           |  |                 | 3. Capteur de position de pédale d'accélérateur              | <a href="#">AT-154</a>                             |
|    |                           |  |                 | 4. Ligne de communication CAN                                | <a href="#">AT-111</a>                             |
|    |                           |  |                 | 5. Manoccontact ATF 1*2 et électrovanne de frein avant       | <a href="#">AT-198</a> ,<br><a href="#">AT-175</a> |
|    |                           |  |                 | 6. Soupape de commande avec TCM                              | <a href="#">AT-255</a>                             |
|    |                           |  | Déposé          | 7. Convertisseur de couple                                   | <a href="#">AT-292</a>                             |
|    |                           |  |                 | 8. Pompe à huile   | <a href="#">AT-309</a>                             |
|    |                           |  |                 | 9. Frein avant (bande de frein)                              | <a href="#">AT-292</a>                             |
|    |                           |  |                 | 10. Embrayage primaire                                       | <a href="#">AT-313</a>                             |
|    |                           |  |                 | 11. Système de pignons                                       | <a href="#">AT-278</a>                             |
|    |                           |  |                 | 12. Embrayage de recul en rapport de vitesse bas/élevé       | <a href="#">AT-325</a>                             |
| 42 |                           | Patine lors du verrouillage.   | Sur le véhicule | 1. Niveau et état du liquide de T/A                          | <a href="#">AT-59</a>                              |
|    |                           |  |                 | 2. Test de pression de conduite                              | <a href="#">AT-59</a>                              |
|    |                           |  |                 | 3. Signal de régime moteur                                   | <a href="#">AT-130</a>                             |
|    |                           |  |                 | 4. Capteur de régime de la turbine                           | <a href="#">AT-123</a>                             |
|    |                           |  |                 | 5. Electrovanne d'embrayage de convertisseur de couple       | <a href="#">AT-147</a>                             |
|    |                           |  |                 | 6. Ligne de communication CAN                                | <a href="#">AT-111</a>                             |
|    |                           |  |                 | 7. Soupape de commande avec TCM                              | <a href="#">AT-255</a>                             |
|    |                           |  | Déposé          | 8. Convertisseur de couple                                   | <a href="#">AT-292</a>                             |
|    |                           |  |                 | 9. Pompe à huile   | <a href="#">AT-309</a>                             |

# DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

| N° | Eléments   | Symptôme   | Condition       | Elément de diagnostic  | Page de référence                                  |
|----|--|--|-----------------|--|--|
| 43 | Patine/ne s'en-clenche pas                                   | Aucun patinage.<br>Se reporter à <a href="#">AT-220</a> , " <a href="#">Le véhicule ne recule pas lentement en position R</a> ", <a href="#">AT-222</a> , " <a href="#">Le véhicule n'avance pas lentement en position D</a> " | Sur le véhicule | 1. Niveau et état du liquide de T/A  | <a href="#">AT-59</a>                              |
|    |  |  |                 | 2. Test de pression de conduite  | <a href="#">AT-59</a>                              |
|    |  |  |                 | 3. Capteur de position de pédale d'accélérateur  | <a href="#">AT-154</a>                             |
|    |  |  |                 | 4. Mancontact ATF 5 <sup>*2</sup> et électrovanne d'embrayage direct   | <a href="#">AT-202</a> ,<br><a href="#">AT-180</a> |
|    |  |  |                 | 5. Contact de position de stationnement/point mort (PNP)   | <a href="#">AT-119</a>                             |
|    |  |  |                 | 6. Ligne de communication CAN  | <a href="#">AT-111</a>                             |
|    |  |  |                 | 7. Position T/A  | <a href="#">AT-248</a>                             |
|    |  |  |                 | 8. Soupape de commande avec TCM  | <a href="#">AT-255</a>                             |
|    |  |  | Déposé          | 9. Convertisseur de couple   | <a href="#">AT-292</a>                             |
|    |  |  |                 | 10. Pompe à huile  | <a href="#">AT-309</a>                             |
|    |  |  |                 | 11. Embrayage unidirectionnel de 1ère  | <a href="#">AT-319</a>                             |
|    |  |  |                 | 12. Système de pignons   | <a href="#">AT-278</a>                             |
|    |  |  |                 | 13. Frein de recul   | <a href="#">AT-292</a>                             |
|    |  |  |                 | 14. Embrayage direct   | <a href="#">AT-327</a>                             |
|    |  |  |                 | 15. Embrayage unidirectionnel de marche avant (Il n'est pas possible de démonter les pièces situées derrière le support de tambour pour inspection. Se reporter à <a href="#">AT-20</a> , " <a href="#">Vue en coupe (modèles YD25DDTi)</a> " ou <a href="#">AT-21</a> , " <a href="#">Vue en coupe (modèles VQ40DE)</a> ".) | <a href="#">AT-292</a>                             |
|    |  |  |                 | 16. Frein de marche avant (Il n'est pas possible de démonter les pièces situées derrière le support de tambour pour inspection. Se reporter à <a href="#">AT-20</a> , " <a href="#">Vue en coupe (modèles YD25DDTi)</a> " ou <a href="#">AT-21</a> , " <a href="#">Vue en coupe (modèles VQ40DE)</a> ".)                     | <a href="#">AT-292</a>                             |
| 44 | Le véhicule ne peut pas rouler, quelle que soit la position. |  | Sur le véhicule | 1. Niveau et état du liquide de T/A  | <a href="#">AT-59</a>                              |
|    |  |  |                 | 2. Test de pression de conduite  | <a href="#">AT-59</a>                              |
|    |  |  |                 | 3. Contact de position de stationnement/point mort (PNP)   | <a href="#">AT-119</a>                             |
|    |  |  |                 | 4. Position T/A  | <a href="#">AT-248</a>                             |
|    |  |  |                 | 5. Soupape de commande avec TCM  | <a href="#">AT-255</a>                             |
|    |  |  | Déposé          | 6. Pompe à huile   | <a href="#">AT-309</a>                             |
|    |  |  |                 | 7. Système de pignons  | <a href="#">AT-278</a>                             |
|    |  |  |                 | 8. Arbre de sortie   | <a href="#">AT-292</a>                             |

A  
B  
AT  
D  
E  
F  
G  
H  
I  
J  
K  
L  
M  
N  
O  
P

# DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

| N°  | Eléments   | Symptôme   | Condition       | Elément de diagnostic  | Page de référence      |                 |  |                        |
|---|--|--|-----------------|--|------------------------|-----------------|--|------------------------|
| 45  | Patine/ne s'enclenche pas  | Lorsque le levier sélecteur se trouve sur la position "D", la conduite est impossible. | Sur le véhicule | 1. Niveau et état du liquide de T/A  | <a href="#">AT-59</a>  |                 |  |                        |
|   |  |  |                 | 2. Test de pression de conduite  | <a href="#">AT-59</a>  |                 |  |                        |
|   |  |  |                 | 3. Contact de position de stationnement/point mort (PNP)   | <a href="#">AT-119</a> |                 |  |                        |
|   |  |  |                 | 4. Position T/A  | <a href="#">AT-248</a> |                 |  |                        |
|   |  |  |                 | 5. Soupape de commande avec TCM  | <a href="#">AT-255</a> |                 |  |                        |
|   |  |  | Déposé          | 6. Convertisseur de couple   | <a href="#">AT-292</a> |                 |  |                        |
|   |  |  |                 | 7. Pompe à huile   | <a href="#">AT-309</a> |                 |  |                        |
|   |  |  |                 | 8. Embrayage unidirectionnel de 1ère   | <a href="#">AT-319</a> |                 |  |                        |
|   |  |  |                 | 9. Système de pignons  | <a href="#">AT-278</a> |                 |  |                        |
|   |  |  |                 | 10. Frein de recul   | <a href="#">AT-292</a> |                 |  |                        |
|   |  |  |                 | 11. Embrayage unidirectionnel de marche avant (Il n'est pas possible de démonter les pièces situées derrière le support de tambour pour inspection. Se reporter à <a href="#">AT-20</a> , " <a href="#">Vue en coupe (modèles YD25DDTi)</a> " ou <a href="#">AT-21</a> , " <a href="#">Vue en coupe (modèles VQ40DE)</a> ".) | <a href="#">AT-292</a> |                 |  |                        |
|   |  |  |                 | 12. Frein de marche avant (Il n'est pas possible de démonter les pièces situées derrière le support de tambour pour inspection. Se reporter à <a href="#">AT-20</a> , " <a href="#">Vue en coupe (modèles YD25DDTi)</a> " ou <a href="#">AT-21</a> , " <a href="#">Vue en coupe (modèles VQ40DE)</a> ".)                     | <a href="#">AT-292</a> |                 |  |                        |
| 46  |  | Lorsque le levier sélecteur se trouve sur la position "R", la conduite est impossible. | Sur le véhicule | 1. Niveau et état du liquide de T/A  | <a href="#">AT-59</a>  |                 |  |                        |
|   |  |  |                 | 2. Test de pression de conduite  | <a href="#">AT-59</a>  |                 |  |                        |
|   |  |  |                 | 3. Contact de position de stationnement/point mort (PNP)   | <a href="#">AT-119</a> |                 |  |                        |
|   |  |  |                 | 4. Position T/A  | <a href="#">AT-248</a> |                 |  |                        |
|   |  |  |                 | 5. Soupape de commande avec TCM  | <a href="#">AT-255</a> |                 |  |                        |
|   |  |  | Déposé          | 6. Système de pignons  | <a href="#">AT-278</a> |                 |  |                        |
|   |  |  |                 | 7. Arbre de sortie   | <a href="#">AT-292</a> |                 |  |                        |
|   |  |  |                 | 8. Frein de recul  | <a href="#">AT-292</a> |                 |  |                        |
| 47  | Ne change pas M5→M4.<br>Se reporter à <a href="#">AT-237</a> . " <a href="#">La T/A ne passe pas les vitesses suivantes : 5ème → 4ème</a> ". |  | Sur le véhicule | 1. Contact de position de stationnement/point mort (PNP)   | <a href="#">AT-119</a> |                 |  |                        |
|   |  |  |                 | 2. Niveau et état du liquide de T/A  | <a href="#">AT-59</a>  |                 |  |                        |
|   |  |  |                 | 3. Position T/A  | <a href="#">AT-248</a> |                 |  |                        |
|   |  |  |                 | 4. Commande de mode manuel   | <a href="#">AT-194</a> |                 |  |                        |
|   |  |  |                 | 5. Manoccontact ATF 1*2  | <a href="#">AT-198</a> |                 |  |                        |
|   |  |  |                 | 6. Ligne de communication CAN  | <a href="#">AT-111</a> |                 |  |                        |
|   |  |  |                 | 7. Soupape de commande avec TCM  | <a href="#">AT-255</a> |                 |  |                        |
|   |  |  | Déposé          | 8. Frein avant (bande de frein)  | <a href="#">AT-292</a> |                 |  |                        |
|   |  |  | 48              | Ne change pas M4→M3.<br>Se reporter à <a href="#">AT-239</a> . " <a href="#">La T/A ne passe pas les vitesses suivantes : 4ème → 3ème</a> ".   |                        | Sur le véhicule | 1. Contact de position de stationnement/point mort (PNP) | <a href="#">AT-119</a> |
|   |  |  |                 |  |                        |                 | 2. Niveau et état du liquide de T/A                      | <a href="#">AT-59</a>  |
| 3. Position T/A                                 | <a href="#">AT-248</a>   |  |                 |  |                        |                 |  |                        |
| 4. Commande de mode manuel                      | <a href="#">AT-194</a>   |  |                 |  |                        |                 |  |                        |
| 5. Manoccontact ATF 1*2 et Manoccontact ATF 3*2 | <a href="#">AT-198</a> ,<br><a href="#">AT-200</a>   |  |                 |  |                        |                 |  |                        |
| 6. Ligne de communication CAN                   | <a href="#">AT-111</a>   |  |                 |  |                        |                 |  |                        |
| 7. Soupape de commande avec TCM                 | <a href="#">AT-255</a>   |  |                 |  |                        |                 |  |                        |
| Déposé  | 8. Frein avant (bande de frein)  | <a href="#">AT-292</a>   |                 |  |                        |                 |  |                        |
| 9. Embrayage primaire                           | <a href="#">AT-313</a>   |  |                 |  |                        |                 |  |                        |

# DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

| N° | Eléments  | Symptôme  | Condition  | Elément de diagnostic   | Page de référence                                  |
|----|---|---|--|---|--|
| 49 |   | Ne change pas M3→M2.<br>Se reporter à <a href="#">AT-240</a> .<br><u>"La T/A ne passe pas les vitesses suivantes : 3ème → 2ème"</u> . | Sur le véhicule  | 1. Contact de position de stationnement/point mort (PNP)                    | <a href="#">AT-119</a>                             |
|    |   |   |  | 2. Niveau et état du liquide de T/A   | <a href="#">AT-59</a>                              |
|    |   |   |  | 3. Position T/A   | <a href="#">AT-248</a>                             |
|    |   |   |  | 4. Commande de mode manuel  | <a href="#">AT-194</a>                             |
|    |   |   |  | 5. Manoccontact ATF 6*2   | <a href="#">AT-204</a>                             |
|    |   |   |  | 6. Ligne de communication CAN   | <a href="#">AT-111</a>                             |
|    |   |   |  | 7. Soupape de commande avec TCM   | <a href="#">AT-255</a>                             |
|    |   |   | Déposé   | 8. Frein avant (bande de frein)   | <a href="#">AT-292</a>                             |
|    |   |   |  | 9. Embrayage primaire   | <a href="#">AT-313</a>                             |
|    |   |   |  | 10. Embrayage de recul en rapport de vitesse bas/élevé                      | <a href="#">AT-325</a>                             |
| 50 | Ne change pas M2→M1.<br>Se reporter à <a href="#">AT-241</a> .<br><u>"La T/A ne passe pas les vitesses suivantes : 2ème → 1ère"</u> . | Sur le véhicule   | 1. Contact de position de stationnement/point mort (PNP) | <a href="#">AT-119</a>  |  |
|    |   |   | 2. Niveau et état du liquide de T/A                      | <a href="#">AT-59</a>   |  |
|    |   |   | 3. Position T/A  | <a href="#">AT-248</a>  |  |
|    |   |   | 4. Commande de mode manuel                               | <a href="#">AT-194</a>  |  |
|    |   |   | 5. Manoccontact ATF 5*2                                  | <a href="#">AT-202</a>  |  |
|    |   |   | 6. Ligne de communication CAN                            | <a href="#">AT-111</a>  |  |
|    |   |   | 7. Soupape de commande avec TCM                          | <a href="#">AT-255</a>  |  |
|    |   | Déposé  | 8. Embrayage primaire                                    | <a href="#">AT-313</a>  |  |
|    |   |   | 9. Embrayage de recul en rapport de vitesse bas/élevé    | <a href="#">AT-325</a>  |  |
|    |   |   | 10. Embrayage direct                                     | <a href="#">AT-327</a>  |  |
| 51 | Ne peut pas passer au mode manuel.<br>Se reporter à <a href="#">AT-237</a> .<br><u>"Impossible de passer en mode manuel"</u>          | Sur le véhicule   | 1. Commande de mode manuel                               | <a href="#">AT-194</a>  |  |
|    |   |   | 2. Capteur de régime de la turbine                       | <a href="#">AT-123</a>  |  |
|    |   |   | 3. Ligne de communication CAN                            | <a href="#">AT-111</a>  |  |
| 52 |   | Le point de changement est élevé sur la position "D".   | Sur le véhicule  | 1. Capteur T/A de vitesse du véhicule et capteur MTR de vitesse du véhicule | <a href="#">AT-125</a> ,<br><a href="#">AT-163</a> |
|    |   |   |  | 2. Capteur de position de pédale d'accélérateur                             | <a href="#">AT-154</a>                             |
|    |   |   |  | 3. Ligne de communication CAN   | <a href="#">AT-111</a>                             |
|    |   |   |  | 4. Capteur de température de liquide de T/A                                 | <a href="#">AT-156</a>                             |
|    |   |   |  | 5. Soupape de commande avec TCM   | <a href="#">AT-255</a>                             |
| 53 | Autres  | Le point de changement est faible sur la position "D".  | Sur le véhicule  | 1. Capteur T/A de vitesse du véhicule et capteur MTR de vitesse du véhicule | <a href="#">AT-125</a> ,<br><a href="#">AT-163</a> |
|    |   |   |  | 2. Capteur de position de pédale d'accélérateur                             | <a href="#">AT-154</a>                             |
|    |   |   |  | 3. Ligne de communication CAN   | <a href="#">AT-111</a>                             |
|    |   |   |  | 4. Soupape de commande avec TCM   | <a href="#">AT-255</a>                             |
| 54 |   | Une trépidation se produit pendant le verrouillage.   | Sur le véhicule  | 1. Niveau et état du liquide de T/A   | <a href="#">AT-59</a>                              |
|    |   |   |  | 2. Signal de régime moteur  | <a href="#">AT-130</a>                             |
|    |   |   |  | 3. Capteur de régime de la turbine  | <a href="#">AT-123</a>                             |
|    |   |   |  | 4. Capteur T/A de vitesse du véhicule et capteur MTR de vitesse du véhicule | <a href="#">AT-125</a> ,<br><a href="#">AT-163</a> |
|    |   |   |  | 5. Capteur de position de pédale d'accélérateur                             | <a href="#">AT-154</a>                             |
|    |   |   |  | 6. Ligne de communication CAN   | <a href="#">AT-111</a>                             |
|    |   |   |  | 7. Electrovanne d'embrayage de convertisseur de couple                      | <a href="#">AT-147</a>                             |
|    |   |   |  | 8. Soupape de commande avec TCM   | <a href="#">AT-255</a>                             |
|    |   |   | Déposé   | 9. Convertisseur de couple  | <a href="#">AT-292</a>                             |

# DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

| N° | Eléments | Symptôme   | Condition       | Elément de diagnostic   | Page de référence      |
|----|----------|--|-----------------|---|------------------------|
| 55 |          | Bruit étrange dans la position "R".  | Sur le véhicule | 1. Niveau et état du liquide de T/A   | <a href="#">AT-59</a>  |
|    |          |  |                 | 2. Signal de régime moteur  | <a href="#">AT-130</a> |
|    |          |  |                 | 3. Ligne de communication CAN   | <a href="#">AT-111</a> |
|    |          |  |                 | 4. Soupape de commande avec TCM   | <a href="#">AT-255</a> |
|    |          |  | Déposé          | 5. Convertisseur de couple  | <a href="#">AT-292</a> |
|    |          |  |                 | 6. Pompe à huile  | <a href="#">AT-309</a> |
|    |          |  |                 | 7. Système de pignons   | <a href="#">AT-278</a> |
|    |          |  |                 | 8. Embayage de recul en rapport de vitesse bas/élevé  | <a href="#">AT-325</a> |
|    |          |  |                 | 9. Frein de recul   | <a href="#">AT-292</a> |
| 56 |          | Bruit étrange dans la position "N".  | Sur le véhicule | 1. Niveau et état du liquide de T/A   | <a href="#">AT-59</a>  |
|    |          |  |                 | 2. Signal de régime moteur  | <a href="#">AT-130</a> |
|    |          |  |                 | 3. Ligne de communication CAN   | <a href="#">AT-111</a> |
|    |          |  |                 | 4. Soupape de commande avec TCM   | <a href="#">AT-255</a> |
|    |          |  | Déposé          | 5. Convertisseur de couple  | <a href="#">AT-292</a> |
|    |          |  |                 | 6. Pompe à huile  | <a href="#">AT-309</a> |
|    |          |  |                 | 7. Système de pignons   | <a href="#">AT-278</a> |
| 57 | Autres   | Bruit étrange dans la position "D".  | Sur le véhicule | 1. Niveau et état du liquide de T/A   | <a href="#">AT-59</a>  |
|    |          |  |                 | 2. Signal de régime moteur  | <a href="#">AT-130</a> |
|    |          |  |                 | 3. Ligne de communication CAN   | <a href="#">AT-111</a> |
|    |          |  |                 | 4. Soupape de commande avec TCM   | <a href="#">AT-255</a> |
|    |          |  | Déposé          | 5. Convertisseur de couple  | <a href="#">AT-292</a> |
|    |          |  |                 | 6. Pompe à huile  | <a href="#">AT-309</a> |
|    |          |  |                 | 7. Système de pignons   | <a href="#">AT-278</a> |
|    |          |  |                 | 8. Frein de marche avant (Il n'est pas possible de démonter les pièces situées derrière le support de tambour pour inspection. Se reporter à <a href="#">AT-20</a> , " <a href="#">Vue en coupe (modèles YD25DDTi)</a> " ou <a href="#">AT-21</a> , " <a href="#">Vue en coupe (modèles VQ40DE)</a> ".) | <a href="#">AT-292</a> |
| 58 |          | Le véhicule ne décélère pas sous l'effet du frein moteur. Se reporter à <a href="#">AT-243</a> , " <a href="#">Le véhicule ne décélère pas sous l'effet du frein moteur</a> ". | Sur le véhicule | 1. Contact de position de stationnement/point mort (PNP)  | <a href="#">AT-119</a> |
|    |          |  |                 | 2. Niveau et état du liquide de T/A   | <a href="#">AT-59</a>  |
|    |          |  |                 | 3. Position T/A   | <a href="#">AT-248</a> |
|    |          |  |                 | 4. Commande de mode manuel  | <a href="#">AT-194</a> |
|    |          |  |                 | 5. Manoccontact ATF 5 <sup>*2</sup>   | <a href="#">AT-202</a> |
|    |          |  |                 | 6. Ligne de communication CAN   | <a href="#">AT-111</a> |
|    |          |  |                 | 7. Soupape de commande avec TCM   | <a href="#">AT-255</a> |
|    |          |  | Déposé          | 8. Embayage primaire  | <a href="#">AT-313</a> |
|    |          |  |                 | 9. Embayage de recul en rapport de vitesse bas/élevé  | <a href="#">AT-325</a> |
|    |          |  |                 | 10. Embayage direct   | <a href="#">AT-327</a> |

# DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

| N° | Eléments | Symptôme                                 | Condition       | Elément de diagnostic                                    | Page de référence                                  |
|----|----------|--|-----------------|--|--|
| 59 |          | Le frein moteur ne fonctionne pas M5→M4. | Sur le véhicule | 1. Contact de position de stationnement/point mort (PNP) | <a href="#">AT-119</a>                             |
|    |          |  |                 | 2. Niveau et état du liquide de T/A                      | <a href="#">AT-59</a>                              |
|    |          |  |                 | 3. Position T/A  | <a href="#">AT-248</a>                             |
|    |          |  |                 | 4. Commande de mode manuel                               | <a href="#">AT-194</a>                             |
|    |          |  |                 | 5. Manoccontact ATF 1*2                                  | <a href="#">AT-198</a>                             |
|    |          |  |                 | 6. Ligne de communication CAN                            | <a href="#">AT-111</a>                             |
|    |          |  |                 | 7. Soupape de commande avec TCM                          | <a href="#">AT-255</a>                             |
|    |          |  | Déposé          | 8. Frein avant (bande de frein)                          | <a href="#">AT-292</a>                             |
|    |          |  |                 | 9. Embrayage primaire                                    | <a href="#">AT-313</a>                             |
| 60 |          | Le frein moteur ne fonctionne pas M4→M3. | Sur le véhicule | 1. Contact de position de stationnement/point mort (PNP) | <a href="#">AT-119</a>                             |
|    |          |  |                 | 2. Niveau et état du liquide de T/A                      | <a href="#">AT-59</a>                              |
|    |          |  |                 | 3. Position T/A  | <a href="#">AT-248</a>                             |
|    |          |  |                 | 4. Commande de mode manuel                               | <a href="#">AT-194</a>                             |
|    |          |  |                 | 5. Manoccontact ATF 1*2 et Manoccontact ATF 3*2          | <a href="#">AT-198</a> ,<br><a href="#">AT-200</a> |
|    |          |  |                 | 6. Ligne de communication CAN                            | <a href="#">AT-111</a>                             |
|    |          |  |                 | 7. Soupape de commande avec TCM                          | <a href="#">AT-255</a>                             |
|    |          |  | Déposé          | 8. Frein avant (bande de frein)                          | <a href="#">AT-292</a>                             |
|    |          |  |                 | 9. Embrayage primaire                                    | <a href="#">AT-313</a>                             |
| 61 | Autres   | Le frein moteur ne fonctionne pas M3→M2. | Sur le véhicule | 1. Contact de position de stationnement/point mort (PNP) | <a href="#">AT-119</a>                             |
|    |          |  |                 | 2. Niveau et état du liquide de T/A                      | <a href="#">AT-59</a>                              |
|    |          |  |                 | 3. Position T/A  | <a href="#">AT-248</a>                             |
|    |          |  |                 | 4. Commande de mode manuel                               | <a href="#">AT-194</a>                             |
|    |          |  |                 | 5. Manoccontact ATF 6*2                                  | <a href="#">AT-204</a>                             |
|    |          |  |                 | 6. Ligne de communication CAN                            | <a href="#">AT-111</a>                             |
|    |          |  |                 | 7. Soupape de commande avec TCM                          | <a href="#">AT-255</a>                             |
|    |          |  | Déposé          | 8. Frein avant (bande de frein)                          | <a href="#">AT-292</a>                             |
|    |          |  |                 | 9. Embrayage primaire                                    | <a href="#">AT-313</a>                             |
|    |          |  |                 | 10. Embrayage de recul en rapport de vitesse bas/élevé   | <a href="#">AT-325</a>                             |
| 62 |          | Le frein moteur ne fonctionne pas M2→M1. | Sur le véhicule | 1. Contact de position de stationnement/point mort (PNP) | <a href="#">AT-119</a>                             |
|    |          |  |                 | 2. Niveau et état du liquide de T/A                      | <a href="#">AT-59</a>                              |
|    |          |  |                 | 3. Position T/A  | <a href="#">AT-248</a>                             |
|    |          |  |                 | 4. Commande de mode manuel                               | <a href="#">AT-194</a>                             |
|    |          |  |                 | 5. Manoccontact ATF 5*2                                  | <a href="#">AT-202</a>                             |
|    |          |  |                 | 6. Ligne de communication CAN                            | <a href="#">AT-111</a>                             |
|    |          |  |                 | 7. Soupape de commande avec TCM                          | <a href="#">AT-255</a>                             |
|    |          |  | Déposé          | 8. Embrayage primaire                                    | <a href="#">AT-313</a>                             |
|    |          |  |                 | 9. Embrayage de recul en rapport de vitesse bas/élevé    | <a href="#">AT-325</a>                             |
|    |          |  |                 | 10. Embrayage direct                                     | <a href="#">AT-327</a>                             |

A  
B  
AT  
D  
E  
F  
G  
H  
I  
J  
K  
L  
M  
N  
O  
P

# DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

| N° | Eléments | Symptôme                          | Condition       | Elément de diagnostic  | Page de référence  |                 |  |                        |
|----|----------|-----------------------------------|-----------------|--|--|-----------------|--|------------------------|
| 63 |          | Vitesse maximale faible.          | Sur le véhicule | 1. Niveau et état du liquide de T/A  | <a href="#">AT-59</a>  |                 |  |                        |
|    |          |                                   |                 | 2. Test de pression de conduite  | <a href="#">AT-59</a>  |                 |  |                        |
|    |          |                                   |                 | 3. Capteur de position de pédale d'accélérateur  | <a href="#">AT-154</a>   |                 |  |                        |
|    |          |                                   |                 | 4. Ligne de communication CAN  | <a href="#">AT-111</a>   |                 |  |                        |
|    |          |                                   |                 | 5. Manoccontact ATF 5 <sup>*2</sup> et électrovanne d'embrayage direct   | <a href="#">AT-202</a> ,<br><a href="#">AT-180</a>   |                 |  |                        |
|    |          |                                   |                 | 6. Soupape de commande avec TCM  | <a href="#">AT-255</a>   |                 |  |                        |
|    |          |                                   | Déposé          | 7. Convertisseur de couple   | <a href="#">AT-292</a>   |                 |  |                        |
|    |          |                                   |                 | 8. Pompe à huile   | <a href="#">AT-309</a>   |                 |  |                        |
|    |          |                                   |                 | 9. Embrayage primaire  | <a href="#">AT-313</a>   |                 |  |                        |
|    |          |                                   |                 | 10. Système de pignons   | <a href="#">AT-278</a>   |                 |  |                        |
|    |          |                                   |                 | 11. Embrayage de recul en rapport de vitesse bas/élevé   | <a href="#">AT-325</a>   |                 |  |                        |
|    |          |                                   |                 | 12. Embrayage direct   | <a href="#">AT-327</a>   |                 |  |                        |
|    |          |                                   |                 | 13. Embrayage unidirectionnel de marche avant (Il n'est pas possible de démonter les pièces situées derrière le support de tambour pour inspection. Se reporter à <a href="#">AT-20</a> , " <a href="#">Vue en coupe (modèles YD25DDTi)</a> " ou <a href="#">AT-21</a> , " <a href="#">Vue en coupe (modèles VQ40DE)</a> ".) | <a href="#">AT-292</a>   |                 |  |                        |
|    |          |                                   |                 | 14. Frein de marche avant (Il n'est pas possible de démonter les pièces situées derrière le support de tambour pour inspection. Se reporter à <a href="#">AT-20</a> , " <a href="#">Vue en coupe (modèles YD25DDTi)</a> " ou <a href="#">AT-21</a> , " <a href="#">Vue en coupe (modèles VQ40DE)</a> ".)                     | <a href="#">AT-292</a>   |                 |  |                        |
| 64 | Autres   | Glissement extrêmement important. | Sur le véhicule | 1. Régime moteur de ralenti  | <a href="#">EC-994</a><br>(pour moteur YD25DDTi TYPE 1 <sup>*1</sup> ),<br><a href="#">EC-1364</a><br>(pour moteur YD25DDTi TYPE 2 <sup>*1</sup> ),<br>(pour moteur VQ40DE avec E-OB <sup>*1</sup> ) ou<br><a href="#">EC-589</a><br>(pour moteur VQ40DE sans E-OB <sup>*1</sup> )   |                 |  |                        |
|    |          |                                   |                 | 2. Ligne de communication CAN  | <a href="#">AT-111</a>   |                 |  |                        |
|    |          |                                   |                 | 3. Manoccontact ATF 5 <sup>*2</sup>  | <a href="#">AT-202</a>   |                 |  |                        |
|    |          |                                   | Déposé          | 4. Convertisseur de couple   | <a href="#">AT-292</a>   |                 |  |                        |
|    |          |                                   |                 | 65   | Lorsque le levier sélecteur est placé sur la position "P", le véhicule ne passe pas au mode de stationnement ou lorsqu'il est dans une autre position, l'état de stationnement n'est pas annulé.<br>Se reporter à <a href="#">AT-217</a> , " <a href="#">En position P, le véhi-</a> | Sur le véhicule | 1. Contact de position de stationnement/point mort (PNP) | <a href="#">AT-119</a> |
|    |          |                                   |                 |  |  |                 | 2. Position T/A  | <a href="#">AT-248</a> |
|    |          |                                   | Déposé          | 3. Composants du cliquet de stationnement  | <a href="#">AT-292</a>   |                 |  |                        |

**AT-92**

# DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

| N° | Eléments | Symptôme   | Condition       | Elément de diagnostic   | Page de référence           |
|----|----------|--|-----------------|---|-----------------------------|
| 66 |          | Le véhicule roule avec la T/A en position "P".   | Sur le véhicule | 1. Contact de position de stationnement/point mort (PNP)  | <a href="#">AT-119</a>      |
|    |          |  |                 | 2. Niveau et état du liquide de T/A   | <a href="#">AT-59</a>       |
|    |          |  |                 | 3. Position T/A   | <a href="#">AT-248</a>      |
|    |          |  |                 | 4. Soupape de commande avec TCM   | <a href="#">AT-255</a>      |
|    |          |  |                 | 5. Composants du cliquet de stationnement   | <a href="#">AT-292</a>      |
|    |          |  | Déposé          | 6. Système de pignons   | <a href="#">AT-278</a>      |
| 67 |          | Le véhicule roule avec la T/A en position "N".<br>Se reporter à <a href="#">AT-217</a> , " <a href="#">En position N, le véhicule se déplace</a> ".                                | Sur le véhicule | 1. Contact de position de stationnement/point mort (PNP)  | <a href="#">AT-119</a>      |
|    |          |  |                 | 2. Niveau et état du liquide de T/A   | <a href="#">AT-59</a>       |
|    |          |  |                 | 3. Position T/A   | <a href="#">AT-248</a>      |
|    |          |  |                 | 4. Soupape de commande avec TCM   | <a href="#">AT-255</a>      |
|    |          |  | Déposé          | 5. Embrayage primaire   | <a href="#">AT-313</a>      |
|    |          |  |                 | 6. Système de pignons   | <a href="#">AT-278</a>      |
|    |          |  |                 | 7. Embrayage direct   | <a href="#">AT-327</a>      |
|    |          |  |                 | 8. Frein de recul   | <a href="#">AT-292</a>      |
|    |          |  |                 | 9. Embrayage unidirectionnel de marche avant (Il n'est pas possible de démonter les pièces situées derrière le support de tambour pour inspection. Se reporter à <a href="#">AT-20</a> , " <a href="#">Vue en coupe (modèles YD25DDTi)</a> " ou <a href="#">AT-21</a> , " <a href="#">Vue en coupe (modèles VQ40DE)</a> ".) | <a href="#">AT-292</a>      |
|    |          |  |                 | 10. Frein de marche avant (Il n'est pas possible de démonter les pièces situées derrière le support de tambour pour inspection. Se reporter à <a href="#">AT-20</a> , " <a href="#">Vue en coupe (modèles YD25DDTi)</a> " ou <a href="#">AT-21</a> , " <a href="#">Vue en coupe (modèles VQ40DE)</a> ".)                    | <a href="#">AT-292</a>      |
| 68 | Autres   | Le moteur ne démarre pas sur la position "N" ou "P".<br>Se reporter à <a href="#">AT-216</a> , " <a href="#">Il est impossible de démarrer le moteur en position "P" or "N"</a> ". | Sur le véhicule | 1. Contact d'allumage et démarreur  | <a href="#">PG-5, SC-27</a> |
|    |          |  |                 | 2. Position T/A   | <a href="#">AT-248</a>      |
|    |          |  |                 | 3. Contact de position de stationnement/point mort (PNP)  | <a href="#">AT-119</a>      |
| 69 |          | Le moteur démarre dans d'autres positions que "N" ou "P".  | Sur le véhicule | 1. Contact d'allumage et démarreur  | <a href="#">PG-5, SC-27</a> |
|    |          |  |                 | 2. Position T/A   | <a href="#">AT-248</a>      |
|    |          |  |                 | 3. Contact de position de stationnement/point mort (PNP)  | <a href="#">AT-119</a>      |
| 70 |          | Calage du moteur.  | Sur le véhicule | 1. Niveau et état du liquide de T/A   | <a href="#">AT-59</a>       |
|    |          |  |                 | 2. Signal de régime moteur  | <a href="#">AT-130</a>      |
|    |          |  |                 | 3. Capteur de régime de la turbine  | <a href="#">AT-123</a>      |
|    |          |  |                 | 4. Electrovanne d'embrayage de convertisseur de couple  | <a href="#">AT-147</a>      |
|    |          |  |                 | 5. Ligne de communication CAN   | <a href="#">AT-111</a>      |
|    |          |  |                 | 6. Soupape de commande avec TCM   | <a href="#">AT-255</a>      |
|    |          |  | Déposé          | 7. Convertisseur de couple  | <a href="#">AT-292</a>      |
| 71 |          | Le moteur cale lorsque le levier de sélection passe de "N"→"D", "R".   | Sur le véhicule | 1. Niveau et état du liquide de T/A   | <a href="#">AT-59</a>       |
|    |          |  |                 | 2. Signal de régime moteur  | <a href="#">AT-130</a>      |
|    |          |  |                 | 3. Capteur de régime de la turbine  | <a href="#">AT-123</a>      |
|    |          |  |                 | 4. Electrovanne d'embrayage de convertisseur de couple  | <a href="#">AT-147</a>      |
|    |          |  |                 | 5. Ligne de communication CAN   | <a href="#">AT-111</a>      |
|    |          |  |                 | 6. Soupape de commande avec TCM   | <a href="#">AT-255</a>      |
|    |          |  | Déposé          | 7. Convertisseur de couple  | <a href="#">AT-292</a>      |

# DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

| N° | Eléments | Symptôme  | Condition       | Elément de diagnostic   | Page de référence                                  |
|----|----------|---|-----------------|---|--|
| 72 | Autres   | Le moteur ne revient pas au régime de ralenti.<br>Se reporter à <a href="#">AT-236</a> .<br>"Le régime moteur ne revient pas au ralenti". | Sur le véhicule | 1. Niveau et état du liquide de T/A   | <a href="#">AT-59</a>                              |
|    |          |   |                 | 2. Mancontact ATF 5*2 et électrovanne d'embrayage direct                    | <a href="#">AT-202</a> ,<br><a href="#">AT-180</a> |
|    |          |   |                 | 3. Mancontact ATF 1*2 et électrovanne de frein avant                        | <a href="#">AT-198</a> ,<br><a href="#">AT-175</a> |
|    |          |   |                 | 4. Capteur de position de pédale d'accélérateur                             | <a href="#">AT-154</a>                             |
|    |          |   |                 | 5. Capteur T/A de vitesse du véhicule et capteur MTR de vitesse du véhicule | <a href="#">AT-125</a> ,<br><a href="#">AT-163</a> |
|    |          |   |                 | 6. Ligne de communication CAN   | <a href="#">AT-111</a>                             |
|    |          |   |                 | 7. Soupape de commande avec TCM   | <a href="#">AT-255</a>                             |
|    |          |   | Déposé          | 8. Frein avant (bande de frein)   | <a href="#">AT-292</a>                             |
|    |          |   |                 | 9. Embrayage direct   | <a href="#">AT-327</a>                             |

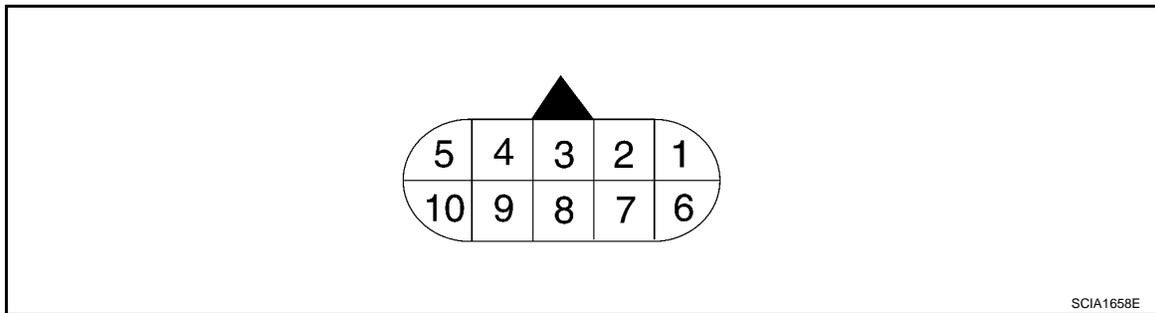
\*1 : Se reporter à [AT-7](#), "Vérification du type du véhicule".

\*2 : Ceci s'applique aux numéros d'identification de véhicule jusqu'à "VSKJ\*\*R51\*0218001". Se reporter à [GI-46](#), "Variantes de modèles".

### Valeurs de référence de signal d'entrée/de sortie de TCM

INFOID:000000001478939

### DISPOSITION DE LA BORNE DE RACCORDEMENT DU FAISCEAU DE L'ENSEMBLE DE LA BOITE DE T/A



SCIA1658E

### TABLEAU D'INSPECTION DE TCM

Les données sont des valeurs de référence et sont mesurées entre chaque borne et la masse.

| Borne | Couleur de câble | Elément   | Condition   | Données (approximatives) |
|-------|------------------|---|---|--------------------------|
| 1     | SB               | Alimentation électrique (Mémoire de sauvegarde) | Toujours  | Tension de la batterie   |
| 2     | R                | Alimentation électrique (Mémoire de sauvegarde) | Toujours  | Tension de la batterie   |
| 3     | L                | CAN-H   | -   | -                        |
| 4     | GR               | Ligne-K (signal de CONSULT-III)                 | La borne est connectée à la prise diagnostic de CONSULT-III.                        | -                        |
| 5     | B                | Masse   | Toujours  | 0 V                      |
| 6     | Y                | Alimentation électrique                         |  | -                        |
|       |                  |   |  | -                        |

# DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

| Borne | Couleur de câble | Élément                 | Condition   |  | Données (approximatives) |
|-------|------------------|-------------------------|---|--|--------------------------|
| 7     | LG               | Relais de feux de recul |  | Levier sélecteur en position "R".        | 0 V                      |
|       |                  |                         |   | Levier sélecteur sur une autre position. | Tension de la batterie   |
| 8     | P                | CAN-L                   | -   |  | -                        |
| 9     | BR               | Relais de démarreur     |  | Levier sélecteur en position "N" et "P"  | Tension de la batterie   |
|       |                  |                         |   | Levier sélecteur sur une autre position. | 0 V                      |
| 10    | B                | Masse                   | Toujours  |  | 0 V                      |

## Fonctions de CONSULT-III (TRANSMISSION)

INFOID:000000001478940

CONSULT-III peut afficher chaque élément de diagnostic à l'aide des modes de test de diagnostic indiqués ci-après.

### Fonction

| Mode de test de diagnostic            | Fonctionnement   |
|---------------------------------------|--|
| Support de travail                    | Ce mode permet au technicien de régler certains éléments plus rapidement et précisément en suivant les indications de CONSULT-III. |
| Résultats de l'autodiagnostic         | Les résultats de l'auto-diagnostic peuvent être rapidement lus et effacés.   |
| Contrôle de données                   | Les informations d'entrée/sortie du TCM peuvent être lues.   |
| Contrôle de support de diagnostic CAN | Les résultats de transmission/réception peuvent être lus par la communication CAN.   |
| Support de travail DTC                | Sélectionner les conditions de service pour confirmer les codes de diagnostic de défauts.  |
| Numéro de pièce ECU                   | Les n° de référence du TCM peuvent être lus.   |

## VALEUR DE REFERENCE DE CONSULT-III

### NOTICE:

- CONSULT-III affiche électroniquement la séquence de passage de vitesse et la séquence de verrouillage (à savoir le fonctionnement de chaque électrovane).  
Rechercher un éventuel décalage entre le passage réel de vitesse et le résultat affiché par CONSULT-III. Si la différence est significative, les pièces mécaniques (à l'exception des électrovannes, des capteurs, etc.) peuvent être défectueuses. Vérifier les pièces mécaniques en appliquant les procédures de diagnostic disponibles.
- La séquence de passage de vitesses (rapport enclenché) affichée sur l'écran de CONSULT-III et la séquence de passage de vitesses figurant dans le manuel d'entretien peuvent varier sensiblement. Ceci est dû aux raisons suivantes :
  - La séquence réelle de passage des rapports a plus ou moins de tolérance ou de réserve,
  - Le tableau des séquences de passage des rapports figurant dans le manuel de réparation renvoie au point où le passage commence et
  - La vitesse sélectionnée affichée par CONSULT-III indique le moment où le passage de vitesse est terminé.
- L'affichage des électrovannes sur CONSULT-III change au début du changement de vitesse, alors que la position du pignon s'affiche une fois le changement de vitesse terminé (calculé par le TCM).

| Nom de l'élément | Condition                                 | Valeur affichée (approximative)                                    |
|------------------|---|--|
| CAP TEMP ATF 1   | 0°C - 20°C - 80°C                         | 3,3 - 2,7 - 0,9 V  |
| CAP TEMP ATF 2   |   | 3,3 - 2,5 - 0,7 V  |
| TEMP ATF 1       | Positionner le contact d'allumage sur ON. | La température du liquide ATF dans le carter d'huile est indiquée. |
| SOLENOIDE TCC    | Verrouillage actif                        | 0,4 - 0,6 A  |

## DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

### < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

| Nom de l'élément                  | Condition  | Valeur affichée (approximative)                                |
|-----------------------------------|--|--|
| SLCT POSI LVR                     | Levier sélecteur en position "N" et "P"  | N/P  |
|                                   | Levier sélecteur en position "R".  | R  |
|                                   | Levier sélecteur en position "D".  | D  |
| CAP VIT VEH-T/A                   | En marche  | Se rapproche de la valeur indiquée par le compteur de vitesse. |
| VITESSE MOTEUR                    | Moteur en marche   | Presque équivalent à l'indication du compte-tours.             |
| SOL PRES CANAL                    | En marche  | 2 - 0,6 A  |
| VITESSE DE ROTATION DE LA TURBINE | Durant la conduite (verrouillage activé)   | Correspond plus ou moins au régime moteur.                     |
| CAP VIT VEH MOT                   | En marche  | Se rapproche de la valeur indiquée par le compteur de vitesse. |
| MANO ATF 1                        | Frein de marche avant engagé. Se reporter à <a href="#">AT-21</a>  | ON   |
|                                   | Frein de marche avant débrayé. Se reporter à <a href="#">AT-21</a>   | OFF  |
| MANO ATF 2                        | Frein d'accostage à vitesse lente embrayé. Se reporter à <a href="#">AT-21</a>                                 | ON   |
|                                   | Frein d'accostage à vitesse lente débrayé. Se reporter à <a href="#">AT-21</a>                                 | OFF  |
| MANO ATF 3                        | Embrayage d'entrée embrayé. Se reporter à <a href="#">AT-21</a>  | ON   |
|                                   | Embrayage d'entrée désenclenché. Se reporter à <a href="#">AT-21</a>   | OFF  |
| MANO ATF 5                        | Embrayage direct embrayé. Se reporter à <a href="#">AT-21</a>  | ON   |
|                                   | Embrayage direct débrayé. Se reporter à <a href="#">AT-21</a>  | OFF  |
| MANO ATF 6                        | Embrayage de marche arrière en rapport de vitesse rapide et lente embrayé. Se reporter à <a href="#">AT-21</a> | ON   |
|                                   | Embrayage de marche arrière en rapport de vitesse rapide et lente débrayé. Se reporter à <a href="#">AT-21</a> | OFF  |
| SOLENOIDE E/I                     | Embrayage d'entrée désenclenché. Se reporter à <a href="#">AT-21</a>   | 6 - 0,8 A  |
|                                   | Embrayage d'entrée embrayé. Se reporter à <a href="#">AT-21</a>  | 0 - 0,05 A   |
| SOLENOIDE FR/AV                   | Frein de marche avant engagé. Se reporter à <a href="#">AT-21</a>  | 6 - 0,8 A  |
|                                   | Frein de marche avant débrayé. Se reporter à <a href="#">AT-21</a>   | 0 - 0,05 A   |
| SOLENOIDE E/D                     | Embrayage direct débrayé. Se reporter à <a href="#">AT-21</a>  | 6 - 0,8 A  |
|                                   | Embrayage direct embrayé. Se reporter à <a href="#">AT-21</a>  | 0 - 0,05 A   |
| SOL EMB M/AR                      | Embrayage de marche arrière en rapport de vitesse rapide et lente débrayé. Se reporter à <a href="#">AT-21</a> | 6 - 0,8 A  |
|                                   | Embrayage de marche arrière en rapport de vitesse rapide et lente embrayé. Se reporter à <a href="#">AT-21</a> | 0 - 0,05 A   |
| SOL MAR/ARR                       | Frein d'accostage à vitesse lente embrayé. Se reporter à <a href="#">AT-21</a>                                 | ON   |
|                                   | Frein d'accostage à vitesse lente débrayé. Se reporter à <a href="#">AT-21</a>                                 | OFF  |
| CNT MODE MANU                     | Position du guide de changement de vitesse manuel (point mort)   | ON   |
|                                   | Autre que ci-dessus  | OFF  |
| C-MODE NON MNL                    | Position du guide de changement de vitesses manuel   | OFF  |
|                                   | Autre que ci-dessus  | ON   |
| LVR CNT HAUT                      | Levier sélecteur : + côté  | ON   |
|                                   | Autre que ci-dessus  | OFF  |

# DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

| Nom de l'élément    | Condition                                   | Valeur affichée (approximative) |
|---------------------|---|---------------------------------|
| LVR CNT BAS         | Levier sélecteur : - côté                   | ON                              |
|                     | Autre que ci-dessus                         | OFF                             |
| RELAIS DE DEMARREUR | Levier sélecteur en position "N" et "P"     | ON                              |
|                     | Levier sélecteur sur une autre position.    | OFF                             |
| POS ACCEL           | Pédale d'accélérateur relâchée.             | 0,0/8                           |
|                     | Pédale d'accélérateur entièrement enfoncée. | 8,0/8                           |
| POSIT RALENTI       | Pédale d'accélérateur relâchée.             | ON                              |
|                     | Pédale d'accélérateur entièrement enfoncée. | OFF                             |
| POS PAP OUV         | Pédale d'accélérateur entièrement enfoncée. | ON                              |
|                     | Pédale d'accélérateur relâchée.             | OFF                             |
| CNT FREIN           | Pédale de frein enfoncée.                   | ON                              |
|                     | Pédale de frein relâchée.                   | OFF                             |
| RAPPORT             | En marche                                   | 1, 2, 3, 4, 5                   |

## MODE DE RESULTAT D'AUTODIAGNOSTIC

### Liste des éléments d'affichage (TYPE 1)

X: s'applique, -: ne s'applique pas

| Eléments (terminologie des écrans CONSULT-III) | La panne est détectée lorsque...  | DTC   | Page de référence      |
|--|---|-------|------------------------|
| CIRC COMMUNIC CAN                              | Lorsque le TCM ne transmet ni ne reçoit aucun signal de communication CAN pendant au moins 2 secondes.  | U1000 | <a href="#">AT-111</a> |
| CIR/RLS DEMAR                                  | Si le signal indique ON dans des positions autres que "P" ou "N", ceci est considéré comme un dysfonctionnement. (Et s'il indique OFF dans les positions "P" ou "N", ceci est également jugé comme un dysfonctionnement.)   | P0615 | <a href="#">AT-114</a> |
| TCM  | TCM défectueux  | P0700 | <a href="#">AT-118</a> |
| CIRC CNT NEUT                                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Le contact PNP 1-4 indique une entrée dont le schéma est impossible</li> <li>La position "P" est détectée à partir de la position "N" sans qu'aucune autre position ne soit identifiée entre les deux.</li> </ul>  | P0705 | <a href="#">AT-119</a> |
| CAP TR/MN TURB/CIR*2                           | <ul style="list-style-type: none"> <li>Le TCM ne reçoit pas le signal de tension adéquat du capteur.</li> <li>Le TCM détecte uniquement une irrégularité sur la position du 4ème rapport pour le capteur de régime de turbine 2.</li> </ul>   | P0717 | <a href="#">AT-123</a> |
| CIR CAP VIT VEH T/A                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>Signal de T/A du capteur de vitesse du véhicule (capteur de régime) non émis en raison d'une ligne coupée ou similaire</li> <li>Entrée d'un signal inhabituel durant la conduite</li> <li>Une fois le contact d'allumage sur ON, un signal inattendu est émis par le MOTEUR du capteur de vitesse avant que le véhicule ne commence à se déplacer</li> </ul> | P0720 | <a href="#">AT-125</a> |
| SIG VIT MOT                                    | Le TCM ne reçoit pas le signal de communication CAN de l'ECM.   | P0725 | <a href="#">AT-130</a> |
| FNCT 1ERE VIT T/A*2                            | La boîte de T/A ne peut pas passer en 1ère.   | P0731 | <a href="#">AT-132</a> |
| FNCT 2EME VIT T/A*2                            | La boîte de T/A ne peut pas passer en 2ème.   | P0732 | <a href="#">AT-135</a> |
| FNCT 3EME VIT T/A*2                            | La boîte de T/A ne peut pas passer en 3ème.   | P0733 | <a href="#">AT-138</a> |
| FNCT 4EME VIT T/A*2                            | La boîte de T/A ne peut pas passer en 4ème.   | P0734 | <a href="#">AT-141</a> |
| FNCT 5EME VIT T/A*2                            | La boîte de T/A ne peut pas passer en 5ème.   | P0735 | <a href="#">AT-144</a> |
| ELECTROVANNE/CIRC TCC                          | La tension normale n'est pas appliquée au solénoïde à cause d'une ligne coupée, d'un court-circuit, ou d'un incident similaire  | P0740 | <a href="#">AT-147</a> |

## DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

### < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

| Eléments (terminologie des écrans CONSULT-III) | La panne est détectée lorsque...  | DTC   | Page de référence      |
|--|---|-------|------------------------|
| FNCT EV TCC T/A                                | <ul style="list-style-type: none"> <li>La boîte de T/A ne peut effectuer le verrouillage, même si le circuit électrique est en bon état.</li> <li>Le TCM détecte un défaut en comparant la différence de valeur avec la rotation à glissement.</li> </ul>   | P0744 | <a href="#">AT-149</a> |
| CIRC EV PRES CANAL                             | <ul style="list-style-type: none"> <li>La tension normale n'est pas appliquée au solénoïde à cause d'une ligne coupée, d'un court-circuit, ou d'un incident similaire</li> <li>Le TCM détecte un défaut en comparant la valeur cible et la valeur enregistrée.</li> </ul>   | P0745 | <a href="#">AT-152</a> |
| CIR CAP PAPIL T/A                              | Le TCM ne reçoit pas de signaux de position de pédale d'accélérateur (entrée de la communication CAN) de l'ECM.   | P1705 | <a href="#">AT-154</a> |
| CIR CAP TMP ATF                                | Pendant le fonctionnement, la tension du signal de capteur de température ATF est excessivement haute ou basse  | P1710 | <a href="#">AT-156</a> |
| CAP TR/MN TURB/CIR* <sup>1</sup>               | <ul style="list-style-type: none"> <li>Le TCM ne reçoit pas le signal de tension adéquat du capteur.</li> <li>Le TCM détecte uniquement une irrégularité sur la position du 4ème rapport pour le capteur de régime de turbine 2.</li> </ul>   | P1716 | <a href="#">AT-161</a> |
| CIR CAP VIT VEH SE/CIR                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>Le signal (communication CAN) du MOTEUR de capteur de vitesse du véhicule n'est pas émis en raison d'une ligne coupée ou d'un incident similaire</li> <li>Entrée d'un signal inhabituel durant la conduite</li> </ul>  | P1721 | <a href="#">AT-163</a> |
| VERR B/A                                       | Sauf lors des changements de vitesse, la position de rapport et l'état du manocontact ATF sont contrôlés, et une évaluation comparative est effectuée.  | P1730 | <a href="#">AT-165</a> |
| FR MOT 1 B/A                                   | Chaque manocontact ATF et courant de solénoïde est contrôlé. Si une tendance au freinage moteur en 1ère vitesse autre que dans la position M1 est détectée, il s'agit d'un dysfonctionnement.   | P1731 | <a href="#">AT-168</a> |
| CIR/SOL_TCC                                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>La tension normale n'est pas appliquée au solénoïde à cause d'un dysfonctionnement, d'une ligne coupée, d'un court-circuit, ou d'un incident similaire</li> <li>Le TCM détecte un défaut en comparant la valeur cible et la valeur enregistrée.</li> </ul>   | P1752 | <a href="#">AT-170</a> |
| FNCT SOLENOIDE E/I* <sup>1</sup>               | <ul style="list-style-type: none"> <li>TCM détecte que le rapport de vitesse actuel est inhabituel et que la relation entre la position du rapport et l'état du manocontact ATF 3 est anormale lorsque la pédale d'accélérateur est enfoncée. (Autre que pendant le passage d'un rapport)</li> <li>TCM détecte que la relation entre la position du rapport et l'état du manocontact ATF 3 est anormale lorsque la pédale d'accélérateur est relâchée. (Autre que pendant le passage d'un rapport)</li> </ul> | P1754 | <a href="#">AT-172</a> |
| CIR/SOL FR AV                                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>La tension normale n'est pas appliquée au solénoïde à cause d'un dysfonctionnement, d'une ligne coupée, d'un court-circuit, ou d'un incident similaire</li> <li>Le TCM détecte un défaut en comparant la valeur cible et la valeur enregistrée.</li> </ul>   | P1757 | <a href="#">AT-175</a> |
| FNCT SOLENOIDE FR/B* <sup>1</sup>              | <ul style="list-style-type: none"> <li>TCM détecte que le rapport de vitesse actuel est inhabituel et que la relation entre la position du rapport et l'état du manocontact ATF 1 est anormale lorsque la pédale d'accélérateur est enfoncée. (Autre que pendant le passage d'un rapport)</li> <li>TCM détecte que la relation entre la position du rapport et l'état du manocontact ATF 1 est anormale lorsque la pédale d'accélérateur est relâchée. (Autre que pendant le passage d'un rapport)</li> </ul> | P1759 | <a href="#">AT-177</a> |

# DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

| Éléments (terminologie des écrans CONSULT-III)     | La panne est détectée lorsque...  | DTC   | Page de référence      |              |
|--|---|-------|------------------------|--------------|
| SOL/CIRC E/D                                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>La tension normale n'est pas appliquée au solénoïde à cause d'une ligne coupée, d'un court-circuit, ou d'un incident similaire</li> <li>Le TCM détecte un défaut en comparant la valeur cible et la valeur enregistrée.</li> </ul>   | P1762 | <a href="#">AT-180</a> | A<br>B       |
| FNCT SOLENOIDE D/C*1                               | <ul style="list-style-type: none"> <li>TCM détecte que le rapport de vitesse actuel est inhabituel et que la relation entre la position du rapport et l'état du manocontact ATF 5 est anormale lorsque la pédale d'accélérateur est enfoncée. (Autre que pendant le passage d'un rapport)</li> <li>TCM détecte que la relation entre la position du rapport et l'état du manocontact ATF 5 est anormale lorsque la pédale d'accélérateur est relâchée. (Autre que pendant le passage d'un rapport)</li> </ul> | P1764 | <a href="#">AT-182</a> | AT<br>D<br>E |
| CIRC/SOL E/MA                                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>La tension normale n'est pas appliquée au solénoïde à cause d'un dysfonctionnement, d'une ligne coupée, d'un court-circuit, ou d'un incident similaire</li> <li>Le TCM détecte un défaut en comparant la valeur cible et la valeur enregistrée.</li> </ul>   | P1767 | <a href="#">AT-185</a> | F            |
| FNCT SOL EMB M/AR*1                                | <ul style="list-style-type: none"> <li>TCM détecte que le rapport de vitesse actuel est inhabituel et que la relation entre la position du rapport et l'état du manocontact ATF 6 est anormale lorsque la pédale d'accélérateur est enfoncée. (Autre que pendant le passage d'un rapport)</li> <li>TCM détecte que la relation entre la position du rapport et l'état du manocontact ATF 6 est anormale lorsque la pédale d'accélérateur est relâchée. (Autre que pendant le passage d'un rapport)</li> </ul> | P1769 | <a href="#">AT-187</a> | G<br>H<br>I  |
| CIR/SOL F/RL                                       | La tension normale n'est pas appliquée au solénoïde à cause d'un dysfonctionnement, d'une ligne coupée, d'un court-circuit, ou d'un incident similaire  | P1772 | <a href="#">AT-190</a> | J            |
| FNCT SOL F/RL                                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>Le TCM détecte une chute de tension anormale lorsqu'il tente d'actionner l'électrovanne.</li> <li>L'état du manocontact 2 diffère de la valeur de contrôle et la relation entre la position du pignon et le rapport de vitesse actuel est anormale.</li> </ul>   | P1774 | <a href="#">AT-192</a> | K            |
| CNT MODE MANU/CIRC                                 | Lorsqu'un schéma de signaux de contact inhabituel est détecté, un défaut de fonctionnement est détecté.   | P1815 | <a href="#">AT-194</a> | L            |
| CNT 1 PRS ATF/CIR*1                                | TCM détecte que le rapport de vitesse actuel est inhabituel et que la relation entre la position du rapport et l'état du manocontact ATF 1 est anormale lorsque la pédale d'accélérateur est enfoncée. (Autre que pendant le passage d'un rapport)  | P1841 | <a href="#">AT-198</a> | M            |
| CNT 3 PRS ATF/CIR*1                                | TCM détecte que le rapport de vitesse actuel est inhabituel et que la relation entre la position du rapport et l'état du manocontact ATF 3 est anormale lorsque la pédale d'accélérateur est enfoncée. (Autre que pendant le passage d'un rapport)  | P1843 | <a href="#">AT-200</a> | N            |
| CNT 5 PRS ATF/CIR*1                                | TCM détecte que le rapport de vitesse actuel est inhabituel et que la relation entre la position du rapport et l'état du manocontact ATF 5 est anormale lorsque la pédale d'accélérateur est enfoncée. (Autre que pendant le passage d'un rapport)  | P1845 | <a href="#">AT-202</a> | O            |
| CNT 6 PRS ATF/CIR*1                                | TCM détecte que le rapport de vitesse actuel est inhabituel et que la relation entre la position du rapport et l'état du manocontact ATF 6 est anormale lorsque la pédale d'accélérateur est enfoncée. (Autre que pendant le passage d'un rapport)  | P1846 | <a href="#">AT-204</a> | P            |
| AUCUN DTC INDIQUE. AUTRE TEST PEUT ETRE NECESSAIRE | Aucun élément défectueux (MAUVAIS) détecté.   | X     | -                      |              |

\*1 : Ces éléments s'appliquent aux numéros d'identification de véhicule jusqu'à "VSKJ\*\*R51\*0218001". Se reporter à [G1-46, "Variantes de modèles"](#).

# DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

\*2 : Ces éléments s'appliquent aux numéros d'identification de véhicule à partir de "VSKJ\*\*R51\*0218001". Se reporter à [GI-46, "Variantes de modèles"](#).

### Liste des éléments d'affichage (TYPE 2)

X: s'applique, -: ne s'applique pas

| Eléments (terminologie des écrans CONSULT-III) | La panne est détectée lorsque...  | Autodiagnostic du TCM           | OBD (DTC)  | Page de référence      |
|--|---|---------------------------------|--|------------------------|
|  |   | "TRANSMISSION" avec CONSULT-III | Témoin de défaut*1, "MOTEUR" avec CONSULT-III ou l'analyseur générique*2 |                        |
| CIRC COMMUNIC CAN                              | Lorsque le TCM ne transmet ni ne reçoit aucun signal de communication CAN pendant au moins 2 secondes.  | U1000                           | U1000  | <a href="#">AT-111</a> |
| CIR/RLS DEMAR                                  | Si le signal indique ON dans des positions autres que "P" ou "N", ceci est considéré comme un dysfonctionnement. (Et s'il indique OFF dans les positions "P" ou "N", ceci est également jugé comme un dysfonctionnement.)   | P0615                           | -  | <a href="#">AT-114</a> |
| TCM  | TCM défectueux  | P0700                           | P0700  | <a href="#">AT-118</a> |
| CIRC CNT NEUT                                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Le contact PNP 1-4 indique une entrée dont le schéma est impossible</li> <li>La position "P" est détectée à partir de la position "N" sans qu'aucune autre position ne soit identifiée entre les deux.</li> </ul>  | P0705                           | P0705  | <a href="#">AT-119</a> |
| CAP TR/MN TURB/<br>CIR*5                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>Le TCM ne reçoit pas le signal de tension adéquat du capteur.</li> <li>Le TCM détecte uniquement une irrégularité sur la position du 4ème rapport pour le capteur de régime de turbine 2.</li> </ul>   | P0717                           | P0717  | <a href="#">AT-123</a> |
| CIR CAP VIT VEH T/A                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>Signal de T/A du capteur de vitesse du véhicule (capteur de régime) non émis en raison d'une ligne coupée ou similaire</li> <li>Entrée d'un signal inhabituel durant la conduite</li> <li>Une fois le contact d'allumage sur ON, un signal inattendu est émis par le MOTEUR du capteur de vitesse avant que le véhicule ne commence à se déplacer</li> </ul> | P0720                           | P0720  | <a href="#">AT-125</a> |
| SIG VIT MOT                                    | Le TCM ne reçoit pas le signal de communication CAN de l'ECM.   | P0725                           | P0725  | <a href="#">AT-130</a> |
| FNCT 1ERE VIT T/A*5                            | La boîte de T/A ne peut pas passer en 1ère.   | P0731                           | P0731  | <a href="#">AT-132</a> |
| FNCT 2EME VIT T/A*5                            | La boîte de T/A ne peut pas passer en 2ème.   | P0732                           | P0732  | <a href="#">AT-135</a> |
| FNCT 3EME VIT T/A*5                            | La boîte de T/A ne peut pas passer en 3ème.   | P0733                           | P0733  | <a href="#">AT-138</a> |
| FNCT 4EME VIT T/A*5                            | La boîte de T/A ne peut pas passer en 4ème.   | P0734                           | P0734  | <a href="#">AT-141</a> |
| FNCT 5EME VIT T/A*5                            | La boîte de T/A ne peut pas passer en 5ème.   | P0735                           | P0735  | <a href="#">AT-144</a> |
| ELECTROVANNE/<br>CIRC TCC                      | La tension normale n'est pas appliquée au solénoïde à cause d'une ligne coupée, d'un court-circuit, ou d'un incident similaire  | P0740                           | P0740  | <a href="#">AT-147</a> |
| FNCT EV TCC T/A                                | <ul style="list-style-type: none"> <li>La boîte de T/A ne peut effectuer le verrouillage, même si le circuit électrique est en bon état.</li> <li>Le TCM détecte un défaut en comparant la différence de valeur avec la rotation à glissement.</li> </ul>   | P0744                           | P0744  | <a href="#">AT-149</a> |
| CIRC EV PRES CANAL                             | <ul style="list-style-type: none"> <li>La tension normale n'est pas appliquée au solénoïde à cause d'une ligne coupée, d'un court-circuit, ou d'un incident similaire</li> <li>Le TCM détecte un défaut en comparant la valeur cible et la valeur enregistrée.</li> </ul>   | P0745                           | P0745  | <a href="#">AT-152</a> |
| CIR CAP PAPIL T/A                              | Le TCM ne reçoit pas de signaux de position de pédale d'accélérateur (entrée de la communication CAN) de l'ECM.   | P1705                           | P1705  | <a href="#">AT-154</a> |

# DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

| Eléments (terminologie des écrans CONSULT-III) | La panne est détectée lorsque...  | Autodiagnostic du TCM           | OBD (DTC)  | Page de référence      | A<br>B<br>AT |
|--|---|---------------------------------|--|------------------------|--------------|
|  |   | "TRANSMISSION" avec CONSULT-III | Témoin de défaut*1, "MOTEUR" avec CONSULT-III ou l'analyseur générique*2 |                        |              |
| CIR CAP TMP ATF                                | Pendant le fonctionnement, la tension du signal de capteur de température ATF est excessivement haute ou basse  | P1710                           | P0710  | <a href="#">AT-156</a> | D            |
| CAP TR/MN TURB/ CIR*4                          | <ul style="list-style-type: none"> <li>Le TCM ne reçoit pas le signal de tension adéquat du capteur.</li> <li>Le TCM détecte uniquement une irrégularité sur la position du 4ème rapport pour le capteur de régime de turbine 2.</li> </ul>   | P1716                           | P1716  | <a href="#">AT-161</a> | E            |
| CIR CAP VIT VEH SE/ CIR                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>Le signal (communication CAN) du MOTEUR de capteur de vitesse du véhicule n'est pas émis en raison d'une ligne coupée ou d'un incident similaire</li> <li>Entrée d'un signal inhabituel durant la conduite</li> </ul>  | P1721                           | -  | <a href="#">AT-163</a> | F            |
| VERR B/A                                       | Sauf lors des changements de vitesse, la position de rapport et l'état du manoccontact ATF sont contrôlés, et une évaluation comparative est effectuée.   | P1730                           | P1730  | <a href="#">AT-165</a> | G            |
| FR MOT 1 B/A                                   | Chaque manoccontact ATF et courant de solénoïde est contrôlé. Si une tendance au freinage moteur en 1ère vitesse autre que dans la position M1 est détectée, il s'agit d'un dysfonctionnement.  | P1731                           | -  | <a href="#">AT-168</a> | H            |
| CIR/SOL_TCC                                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>La tension normale n'est pas appliquée au solénoïde à cause d'un dysfonctionnement, d'une ligne coupée, d'un court-circuit, ou d'un incident similaire</li> <li>Le TCM détecte un défaut en comparant la valeur cible et la valeur enregistrée.</li> </ul>   | P1752                           | P1752  | <a href="#">AT-170</a> | I            |
| FNCT SOLENOIDE E/ I*4                          | <ul style="list-style-type: none"> <li>TCM détecte que le rapport de vitesse actuel est inhabituel et que la relation entre la position du rapport et l'état du manoccontact ATF 3 est anormale lorsque la pédale d'accélérateur est enfoncée. (Autre que pendant le passage d'un rapport)</li> <li>TCM détecte que la relation entre la position du rapport et l'état du manoccontact ATF 3 est anormale lorsque la pédale d'accélérateur est relâchée. (Autre que pendant le passage d'un rapport)</li> </ul> | P1754                           | P1754*3  | <a href="#">AT-172</a> | J<br>K       |
| CIR/SOL FR AV                                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>La tension normale n'est pas appliquée au solénoïde à cause d'un dysfonctionnement, d'une ligne coupée, d'un court-circuit, ou d'un incident similaire</li> <li>Le TCM détecte un défaut en comparant la valeur cible et la valeur enregistrée.</li> </ul>   | P1757                           | P1757  | <a href="#">AT-175</a> | L<br>M       |
| FNCT SOLENOIDE F/ AV*4                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>TCM détecte que le rapport de vitesse actuel est inhabituel et que la relation entre la position du rapport et l'état du manoccontact ATF 1 est anormale lorsque la pédale d'accélérateur est enfoncée. (Autre que pendant le passage d'un rapport)</li> <li>TCM détecte que la relation entre la position du rapport et l'état du manoccontact ATF 1 est anormale lorsque la pédale d'accélérateur est relâchée. (Autre que pendant le passage d'un rapport)</li> </ul> | P1759                           | P1759*3  | <a href="#">AT-177</a> | N<br>O       |
| SOL/CIRC E/D                                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>La tension normale n'est pas appliquée au solénoïde à cause d'une ligne coupée, d'un court-circuit, ou d'un incident similaire</li> <li>Le TCM détecte un défaut en comparant la valeur cible et la valeur enregistrée.</li> </ul>   | P1762                           | P1762  | <a href="#">AT-180</a> | P            |

# DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

| Eléments (terminologie des écrans CONSULT-III) | La panne est détectée lorsque...  | Autodiagnostic du TCM           | OBD (DTC)  | Page de référence      |
|--|---|---------------------------------|--|------------------------|
|  |   | "TRANSMISSION" avec CONSULT-III | Témoin de défaut*1, "MOTEUR" avec CONSULT-III ou l'analyseur générique*2 |                        |
| FNCT SOLENOIDE E/D*4                           | <ul style="list-style-type: none"> <li>TCM détecte que le rapport de vitesse actuel est inhabituel et que la relation entre la position du rapport et l'état du manocontact ATF 5 est anormale lorsque la pédale d'accélérateur est enfoncée. (Autre que pendant le passage d'un rapport)</li> <li>TCM détecte que la relation entre la position du rapport et l'état du manocontact ATF 5 est anormale lorsque la pédale d'accélérateur est relâchée. (Autre que pendant le passage d'un rapport)</li> </ul> | P1764                           | P1764*3  | <a href="#">AT-182</a> |
| CIRC/SOL E/MA                                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>La tension normale n'est pas appliquée au solénoïde à cause d'un dysfonctionnement, d'une ligne coupée, d'un court-circuit, ou d'un incident similaire</li> <li>Le TCM détecte un défaut en comparant la valeur cible et la valeur enregistrée.</li> </ul>   | P1767                           | P1767  | <a href="#">AT-185</a> |
| FNCT SOL E/MAR*4                               | <ul style="list-style-type: none"> <li>TCM détecte que le rapport de vitesse actuel est inhabituel et que la relation entre la position du rapport et l'état du manocontact ATF 6 est anormale lorsque la pédale d'accélérateur est enfoncée. (Autre que pendant le passage d'un rapport)</li> <li>TCM détecte que la relation entre la position du rapport et l'état du manocontact ATF 6 est anormale lorsque la pédale d'accélérateur est relâchée. (Autre que pendant le passage d'un rapport)</li> </ul> | P1769                           | P1769*3  | <a href="#">AT-187</a> |
| CIR/SOL F/RL                                   | La tension normale n'est pas appliquée au solénoïde à cause d'un dysfonctionnement, d'une ligne coupée, d'un court-circuit, ou d'un incident similaire  | P1772                           | P1772  | <a href="#">AT-190</a> |
| FNCT SOL F/RL                                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Le TCM détecte une chute de tension anormale lorsqu'il tente d'actionner l'électrovanne.</li> <li>L'état du manocontact 2 diffère de la valeur de contrôle et la relation entre la position du pignon et le rapport de vitesse actuel est anormale.</li> </ul>   | P1774                           | P1774*3  | <a href="#">AT-192</a> |
| CNT MODE MANU/CIRC                             | Lorsqu'un schéma de signaux de contact inhabituel est détecté, un défaut de fonctionnement est détecté.   | P1815                           | -  | <a href="#">AT-194</a> |
| CNT PRS ATF 1/CIR*4                            | TCM détecte que le rapport de vitesse actuel est inhabituel et que la relation entre la position du rapport et l'état du manocontact ATF 1 est anormale lorsque la pédale d'accélérateur est enfoncée. (Autre que pendant le passage d'un rapport)  | P1841                           | -  | <a href="#">AT-198</a> |
| CNT PRS ATF 3/CIR*4                            | TCM détecte que le rapport de vitesse actuel est inhabituel et que la relation entre la position du rapport et l'état du manocontact ATF 3 est anormale lorsque la pédale d'accélérateur est enfoncée. (Autre que pendant le passage d'un rapport)  | P1843                           | -  | <a href="#">AT-200</a> |
| CNT PRS ATF 5/CIR*4                            | TCM détecte que le rapport de vitesse actuel est inhabituel et que la relation entre la position du rapport et l'état du manocontact ATF 5 est anormale lorsque la pédale d'accélérateur est enfoncée. (Autre que pendant le passage d'un rapport)  | P1845                           | -  | <a href="#">AT-202</a> |

# DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

| Eléments (terminologie des écrans CONSULT-III)     | La panne est détectée lorsque...  | Autodiagnostic du TCM           | OBD (DTC)  | Page de référence      |
|--|---|---------------------------------|--|------------------------|
|  |   | "TRANSMISSION" avec CONSULT-III | Témoin de défaut*1, "MOTEUR" avec CONSULT-III ou l'analyseur générique*2 |                        |
| CNT PRS ATF 6/CIR*4                                | TCM détecte que le rapport de vitesse actuel est inhabituel et que la relation entre la position du rapport et l'état du mancontact ATF 6 est anormale lorsque la pédale d'accélérateur est enfoncée. (Autre que pendant le passage d'un rapport) | P1846                           | -  | <a href="#">AT-204</a> |
| AUCUN DTC INDIQUE. AUTRE TEST PEUT ETRE NECESSAIRE | Aucun élément défectueux (MAUVAIS) détecté.   | X                               | X  | -                      |

\*1 : Se reporter à [EC-1355. "Témoin de défaut"](#) .

\*2 : Ces numéros sont prescrits par la norme ISO 15031-5.

\*3 : Ces défaillances ne peuvent pas être affichées par le témoin de défaut si ce dernier affiche déjà d'autres défaillances.

\*4 : Ces éléments s'appliquent aux numéros d'identification de véhicule jusqu'à "VSKJ\*\*R51\*0218001". Se reporter à [GI-46. "Variantes de modèles"](#).

\*5 : Ces éléments s'appliquent aux numéros d'identification de véhicule à partir de "VSKJ\*\*R51\*0218001". Se reporter à [GI-46. "Variantes de modèles"](#).

## MODE DE CONTROLE DE DONNEES

### Liste des éléments d'affichage

X: Standard, -: ne s'applique pas ▼: Option

| Elément contrôlé (unité) | Sélection des éléments de contrôle |                    |                                 | Remarques  |
|--------------------------|------------------------------------|--------------------|---------------------------------|--|
|                          | SIGNAUX D'ENTREE DE BCM            | SIGNAUX PRINCIPAUX | SELECTION A PARTIR DE L'ELEMENT |  |
| CAP VIT VEH-T/A (km/h)   | X                                  | X                  | ▼                               | Capteur de régime  |
| CAP VIT VEH-MOT (km/h)   | X                                  | -                  | ▼                               |  |
| POS ACCEL (0,0/8)        | X                                  | -                  | ▼                               | Signal de position de pédale d'accélérateur  |
| POSIT PAPIL (0,0/8)      | X                                  | X                  | ▼                               |  |
| POSIT RALENTI (MAR/ARR)  | X                                  | -                  | ▼                               | Entrée de signal avec communications CAN   |
| POS PAP OUV (MAR/ARR)    | X                                  | -                  | ▼                               |  |
| CONT FREIN (MAR/ARR)     | X                                  | -                  | ▼                               | Commande du feu stop   |
| RAPPORT                  | -                                  | X                  | ▼                               | Position du rapport reconnue par le TCM mise à jour après changement du rapport                |
| REG MOTEUR (tr/min)      | X                                  | X                  | ▼                               |  |
| REG TURBINE (tr/min)     | X                                  | X                  | ▼                               |  |
| REGIME SORTIE (tr/min)   | X                                  | X                  | ▼                               |  |
| RPPRT DEMUL              | -                                  | X                  | ▼                               |  |
| REGIME GLISS CC (tr/mn)  | -                                  | X                  | ▼                               | Différence entre le régime moteur et la vitesse de l'arbre primaire du convertisseur de couple |
| ROT PGN SOL AV (tr/min)  | -                                  | -                  | ▼                               |  |
| ROT PGN AV (tr/mn)       | -                                  | -                  | ▼                               |  |

# DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

| Élément contrôlé (unité)  | Sélection des éléments de contrôle |                    |                                 | Remarques  |
|---------------------------|------------------------------------|--------------------|---------------------------------|--|
|                           | SIGNAUX D'ENTREE DE BCM            | SIGNAUX PRINCIPAUX | SELECTION A PARTIR DE L'ELEMENT |  |
| CAP TMP ATF 1 (V)         | X                                  | -                  | ▼                               |  |
| CAP TMP ATF 2 (V)         | X                                  | -                  | ▼                               |  |
| TEMP ATF 1 (°C)           | -                                  | X                  | ▼                               | Température du liquide ATF dans le carter d'huile.   |
| TEMP ATF 2 (°C)           | -                                  | X                  | ▼                               | Température du liquide ATF à la sortie du convertisseur de couple.   |
| TENS BATTERIE (V)         | X                                  | -                  | ▼                               |  |
| MANO ATF 1 (MAR/ARR)      | X                                  | X                  | ▼                               |  |
| MANO ATF 2 (MAR/ARR)      | X                                  | X                  | ▼                               | (pour le solénoïde F/RL)   |
| MANO ATF 3 (MAR/ARR)      | X                                  | X                  | ▼                               |  |
| MANO ATF 5 (MAR/ARR)      | X                                  | X                  | ▼                               |  |
| MANO ATF 6 (MAR/ARR)      | X                                  | X                  | ▼                               |  |
| C POS P/N 1 (MAR/ARR)     | X                                  | -                  | ▼                               |  |
| C POS P/N 2 (MAR/ARR)     | X                                  | -                  | ▼                               |  |
| C POS P/N 3 (MAR/ARR)     | X                                  | -                  | ▼                               |  |
| C POS P/N 4 (MAR/ARR)     | X                                  | -                  | ▼                               |  |
| CON POSIT 1 (MAR/ARR)     | X                                  | -                  | ▼                               | Non monté mais affiché.  |
| SLCT POSI LVR             | -                                  | X                  | ▼                               | La position du levier de sélection est reconnue par le TCM.<br>Pour un fonctionnement sans échec, la valeur spécifique utilisée pour la commande est affichée. |
| CNT COM SM (MAR/ARR)      | X                                  | -                  | ▼                               |  |
| CON MOD POWER (MAR/ARR)   | X                                  | -                  | ▼                               | Non monté mais affiché.  |
| CON MAINTIEN (MAR/ARR)    | X                                  | -                  | ▼                               |  |
| CNT MODE MANU (MAR/ARR)   | X                                  | -                  | ▼                               |  |
| CNT NON MODE-M (MAR/ARR)  | X                                  | -                  | ▼                               |  |
| LVR CNT HAUT (MAR/ARR)    | X                                  | -                  | ▼                               |  |
| LVR CNT BAS (MAR/ARR)     | X                                  | -                  | ▼                               |  |
| CNT MNT PAS (MAR/ARR)     | -                                  | -                  | ▼                               | Non monté mais affiché.  |
| CNT DSCNT PAS (MAR/ARR)   | -                                  | -                  | ▼                               |  |
| COUPURE ASCD-OD (MAR/ARR) | -                                  | -                  | ▼                               |  |
| CROISIERE-ASCD (MAR/ARR)  | -                                  | -                  | ▼                               |  |
| SIGNAL ABS (MAR/ARR)      | -                                  | -                  | ▼                               |  |
| COUP SM ACC (MAR/ARR)     | -                                  | -                  | ▼                               | Non monté mais affiché.  |
| SIG ACC (MAR/ARR)         | -                                  | -                  | ▼                               |  |
| SIG MAINT TCS (MAR/ARR)   | -                                  | -                  | ▼                               |  |

# DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

| Elément contrôlé (unité)      | Sélection des éléments de contrôle |                    |                                 | Remarques         |    |
|-------------------------------|------------------------------------|--------------------|---------------------------------|-------------------|----|
|                               | SIGNAUX D'ENTREE DE BCM            | SIGNAUX PRINCIPAUX | SELECTION A PARTIR DE L'ELEMENT |                   |    |
| SIG TCS 2 (MAR/ARR)           | -                                  | -                  | ▼                               |                   | A  |
| SIG TCS 1 (MAR/ARR)           | -                                  | -                  | ▼                               |                   | B  |
| SOLENOIDE TCC (A)             | -                                  | X                  | ▼                               |                   | AT |
| SOL PRES CANA (A)             | -                                  | X                  | ▼                               |                   | D  |
| SOLENOIDE I/C (A)             | -                                  | X                  | ▼                               |                   | E  |
| SOLENOIDE FR/B (A)            | -                                  | X                  | ▼                               |                   | F  |
| SOLENOIDE D/C (A)             | -                                  | X                  | ▼                               |                   | F  |
| SOL E/MAR (A)                 | -                                  | X                  | ▼                               |                   | F  |
| SOL MAR/ARR (MAR/ARR)         | -                                  | -                  | ▼                               | Solénoïde de LC/B |    |
| MTR SOL TCC (A)               | -                                  | -                  | ▼                               |                   | G  |
| MTR SOL L/P (A)               | -                                  | -                  | ▼                               |                   | G  |
| MTR SOL I/C (A)               | -                                  | -                  | ▼                               |                   | H  |
| MTR SOL FR/B (A)              | -                                  | -                  | ▼                               |                   | H  |
| MTR SOL D/C (A)               | -                                  | -                  | ▼                               |                   | I  |
| MTR SOL HLR/C (A)             | -                                  | -                  | ▼                               |                   | I  |
| MTR SOL MAR/ARR (MAR/ARR)     | -                                  | -                  | ▼                               | Solénoïde de LC/B |    |
| IND POS P (MAR/ARR)           | -                                  | -                  | ▼                               |                   | J  |
| IND POS R (MAR/ARR)           | -                                  | -                  | ▼                               |                   | J  |
| IND POS N (MAR/ARR)           | -                                  | -                  | ▼                               |                   | K  |
| IND POS D (MAR/ARR)           | -                                  | -                  | ▼                               |                   | K  |
| IND POS 4 (MAR/ARR)           | -                                  | -                  | ▼                               |                   | L  |
| IND POS 3 (MAR/ARR)           | -                                  | -                  | ▼                               |                   | L  |
| IND POS 2 (MAR/ARR)           | -                                  | -                  | ▼                               |                   | M  |
| IND POS 1 (MAR/ARR)           | -                                  | -                  | ▼                               |                   | M  |
| IND MODE MAN (MAR/ARR)        | -                                  | -                  | ▼                               |                   | N  |
| TMN MODE PUIS (MAR/ARR)       | -                                  | -                  | ▼                               |                   | N  |
| TMN SCRT (MAR/ARR)            | -                                  | -                  | ▼                               |                   | O  |
| TMN ATF (MAR/ARR)             | -                                  | -                  | ▼                               |                   | O  |
| FEU DE REcul (MAR/ARR)        | -                                  | -                  | ▼                               |                   | P  |
| RELAIS DE DEMARREUR (MAR/ARR) | -                                  | -                  | ▼                               |                   | P  |
| MTR C3 PP/N (MAR/ARR)         | -                                  | -                  | ▼                               |                   |    |
| CLB S/C ID1                   | -                                  | -                  | ▼                               |                   |    |
| CLB S/C ID2                   | -                                  | -                  | ▼                               |                   |    |
| CLB S/C ID3                   | -                                  | -                  | ▼                               |                   |    |

# DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

| Elément contrôlé (unité)    | Sélection des éléments de contrôle |                    |                                 | Remarques                                |
|-----------------------------|------------------------------------|--------------------|---------------------------------|--|
|                             | SIGNAUX D'ENTREE DE BCM            | SIGNAUX PRINCIPAUX | SELECTION A PARTIR DE L'ELEMENT |  |
| CLB UNITE ID1               | -                                  | -                  | ▼                               |  |
| CLB UNITE ID2               | -                                  | -                  | ▼                               |  |
| CLB UNITE ID3               | -                                  | -                  | ▼                               |  |
| RAP ENGR CBL                | -                                  | -                  | ▼                               |  |
| TCC PRS CBL (kPa)           | -                                  | -                  | ▼                               |  |
| P/C PRS CIBLE (kPa)         | -                                  | -                  | ▼                               |  |
| I/C PRS CBL (kPa)           | -                                  | -                  | ▼                               |  |
| F/AV PRS CBL (kPa)          | -                                  | -                  | ▼                               |  |
| D/C PRS CBL (kPa)           | -                                  | -                  | ▼                               |  |
| E/MAR PRS CBL (kPa)         | -                                  | -                  | ▼                               |  |
| MODE DE PASSAGE DE VITESSES | -                                  | -                  | ▼                               |  |
| EVL ROUE LB                 | -                                  | -                  | ▼                               |  |
| MTR RLS DEM                 | -                                  | -                  | ▼                               |  |
| POS RAP SUIV                | -                                  | -                  | ▼                               |  |
| MODE PASS                   | -                                  | -                  | ▼                               |  |
| POS RAPP MAN                | -                                  | -                  | ▼                               |  |
| VITESS VEHIC (km/h)         | -                                  | X                  | ▼                               | Vitesse du véhicule reconnue par le TCM. |

### MODE DE SUPPORT DE TRAVAIL DE DTC

- Les éléments suivants s'appliquent aux numéros d'identification de véhicule jusqu'à "VSKJ\*\*R51\*0218001". Se reporter à [GI-46, "Variantes de modèles"](#).

| Elément de support de travail DTC | Description  | Elément à vérifier  |
|-----------------------------------|--|---|
| CTRL FNC SOL EMB ENT*             | -  | -   |
| CTRL FNC SOL FR AV*               | -  | -   |
| CTRL FNC SOL E/D*                 | -  | -   |
| CTRL FNC SOL EMB M/AR*            | -  | -   |
| CTRL FNC SOL FR/LC**              | -  | -   |
| CTRL FNC SOL TCC*                 | Les éléments suivants pour "Fonction du solénoïde TCC (verrouillage)" peuvent être confirmés. <ul style="list-style-type: none"> <li>Etat de l'autodiagnostic (que le diagnostic soit en cours ou non)</li> <li>Résultat de l'autodiagnostic (BON ou MAUVAIS)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Electrovanne TCC</li> <li>Circuit de commande hydraulique</li> </ul> |

\* : Affiché à titre d'information.

- Les éléments suivants s'appliquent aux numéros d'identification de véhicule à partir de "VSKJ\*\*R51\*0218001". Se reporter à [GI-46, "Variantes de modèles"](#).

# DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

| Elément de support de travail<br>DTC | Description  | Elément à vérifier   |
|--------------------------------------|--|--|
| FNCT 1ERE VIT P0731                  | Les éléments suivants pour le "Fonctionnement de la 1ère vitesse" peuvent être confirmés. <ul style="list-style-type: none"><li>• Statut de l'autodiagnostic (que le diagnostic soit en cours ou non)</li><li>• Résultats de l'autodiagnostic (BON ou MAUVAIS)</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>• Electrovanne d'embrayage d'entrée</li><li>• Electrovanne de frein de marche avant</li><li>• Electrovanne d'embrayage direct</li><li>• Electrovanne d'embrayage de marche arrière à vitesses lente et rapide</li><li>• Chaque embrayage</li><li>• Circuit de commande hydraulique</li></ul> |
| FNCT 2EME VIT P0732                  | Les éléments suivants pour le "Fonctionnement de la 2ème vitesse" peuvent être confirmés. <ul style="list-style-type: none"><li>• Statut de l'autodiagnostic (que le diagnostic soit en cours ou non)</li><li>• Résultats de l'autodiagnostic (BON ou MAUVAIS)</li></ul> |  |
| FNCTN 3EME VIT P0733                 | Les éléments suivants pour le "Fonctionnement de la 3ème vitesse" peuvent être confirmés. <ul style="list-style-type: none"><li>• Statut de l'autodiagnostic (que le diagnostic soit en cours ou non)</li><li>• Résultats de l'autodiagnostic (BON ou MAUVAIS)</li></ul> |  |
| FNCT 4EME VIT P0734                  | Les éléments suivants pour le "Fonctionnement de la 4ème vitesse" peuvent être confirmés. <ul style="list-style-type: none"><li>• Statut de l'autodiagnostic (que le diagnostic soit en cours ou non)</li><li>• Résultats de l'autodiagnostic (BON ou MAUVAIS)</li></ul> |  |
| FNCT 5EME VIT P0735                  | Les éléments suivants pour le "Fonctionnement de la 5ème vitesse" peuvent être confirmés. <ul style="list-style-type: none"><li>• Statut de l'autodiagnostic (que le diagnostic soit en cours ou non)</li><li>• Résultats de l'autodiagnostic (BON ou MAUVAIS)</li></ul> |  |

### Procédure de diagnostic sans CONSULT-III

INFOID:000000001478941

#### PROCEDURE D'AUTODIAGNOSTIC OBD (AVEC GST)

Se reporter à [EC-1399. "Fonctionnement de l'analyseur générique \(GST\)".](#)

#### PROCEDURE D'AUTODIAGNOSTIC OBD (SANS OUTIL)

Se reporter à [EC-1355. "Témoin de défaut".](#)

#### PROCEDURE D'AUTODIAGNOSTIC DU TCM (SANS CONSULT-III)

##### Description

Lorsque le contact d'allumage est sur ON, le témoin s'allume pendant 2 secondes. Pour localiser le circuit suspect, lors de l'émission du signal de démarrage d'autodiagnostic, la localisation du dysfonctionnement en mémoire est transmise, et le témoin de vérification de T/A clignote en affichant le DTC correspondant.

##### Procédure de diagnostic

### 1. VERIFIER LE TEMOIN A/T CHECK

1. Démarrer le moteur avec le levier de sélection sur la position "P". Faire monter le moteur en température, jusqu'à atteindre la température normale de fonctionnement.
2. Amener le contact d'allumage en position ON et OFF au moins deux fois, puis le laisser en position OFF.
3. Attendre 10 secondes.
4. Positionner le contact d'allumage sur ON. (Ne pas démarrer le moteur).

Le témoin d'arrêt de surmultipliée A/T CHECK s'allume-t-il pendant 2 secondes environ ?

OUI >> PASSER A L'ETAPE 2.

NON >> Aller à [AT-216. "Le témoin A/T CHECK ne s'allume pas".](#)

### 2. PROCEDURE D'EVALUATION

1. Positionner le contact d'allumage sur OFF.
2. Continuer à appuyer sur le bouton de relâchement du verrouillage de changement de vitesse.
3. Amener le levier sélecteur de la position "P" à la position "D".
4. Relâcher la pédale d'accélérateur. (Activer le signal de position de papillon fermé.)
5. Enfoncer la pédale de frein. (Signal du contact de feux de stop activé.)
6. Positionner le contact d'allumage sur ON. (Ne pas démarrer le moteur).
7. Attendre 3 secondes.
8. Amener le levier de sélection du côté de l'entrée de changement manuel. (Signal de mode manuel activé.)

# DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

9. Relâcher la pédale de frein. (Signal du contact de feux de stop désactivé.)
10. Mettre le levier sélecteur sur la position "D". (Signal de mode manuel désactivé.)
11. Enfoncer la pédale de frein. (Signal du contact de feux de stop activé.)
12. Relâcher la pédale de frein. (Signal du contact de feux de stop désactivé.)
13. Enfoncer la pédale d'accélérateur à fond et la relâcher.

>> PASSER A L'ETAPE 3.

## 3. VERIFIER LE CODE D'AUTODIAGNOSTIC

Vérifier le témoin A/T CHECK. Se reporter à "Code d'évaluation d'autodiagnostic".

Si le système ne passe pas au mode d'autodiagnostic. Se reporter à [AT-119](#), [AT-194](#), [AT-210](#), [AT-211](#).

>> FIN DU DIAGNOSTIC

Code d'autodiagnostic d'évaluation

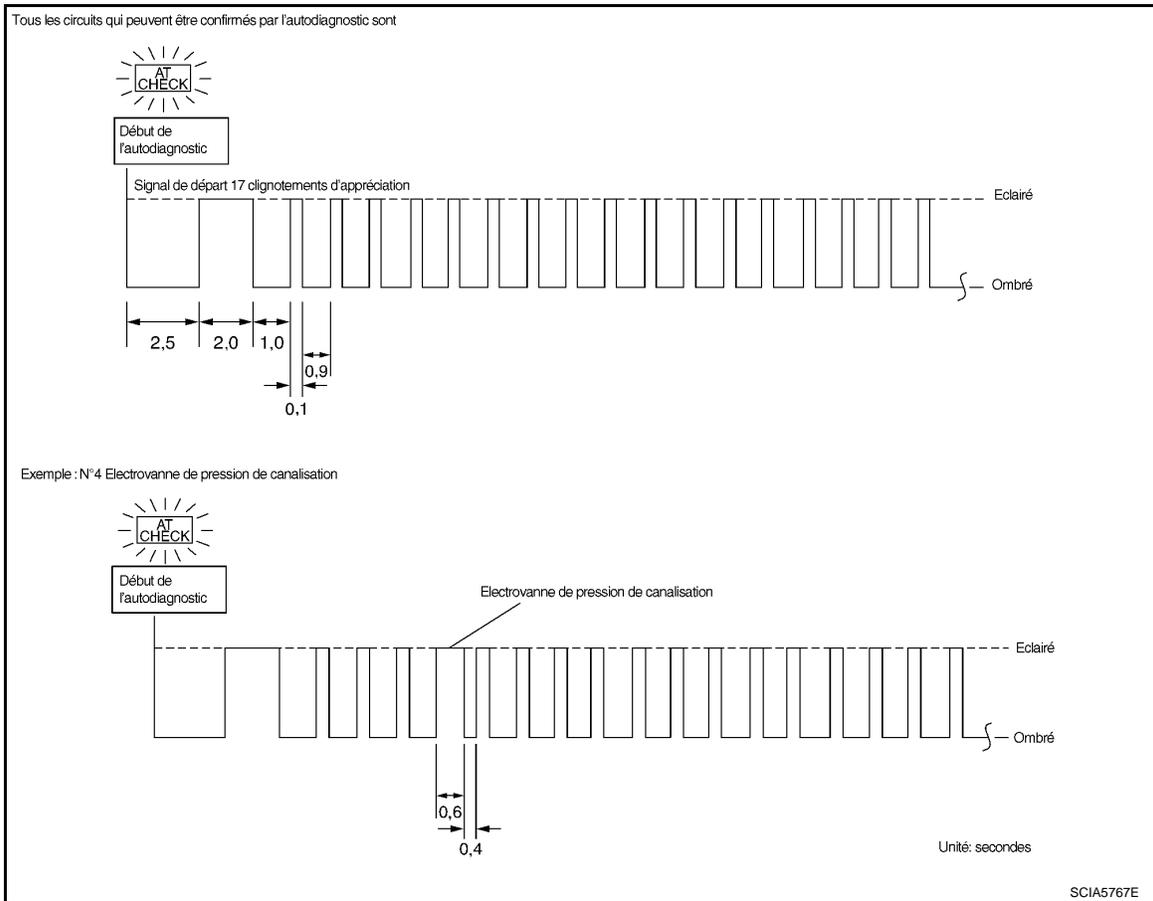
En cas de dysfonctionnement, le témoin s'allume pendant le temps correspondant au circuit suspect.

- Le tableau suivant s'applique aux numéros d'identification de véhicule jusqu'à "VSKJ\*\*R51\*0218001". Se reporter à [GI-46](#), "[Variantes de modèles](#)".

| N° | Elément défectueux  | N°  | Elément défectueux  |
|----|---|-----|---|
| 1. | Capteur de régime <a href="#">AT-125</a>  | 10. | Capteur de température de liquide de T/A <a href="#">AT-156</a>     |
| 2. | Electrovanne d'embrayage direct <a href="#">AT-180</a> , <a href="#">AT-202</a>                       | 11. | Capteur de régime de turbine <a href="#">AT-161</a>                 |
| 3. | Electrovanne d'embrayage de convertisseur de couple <a href="#">AT-147</a> , <a href="#">AT-149</a>   | 12. | Interverrouillage de T/A <a href="#">AT-165</a>                     |
| 4. | Solénoïde de pression de canalisation <a href="#">AT-152</a>  | 13. | Frein moteur de 1ère de T/A <a href="#">AT-168</a>                  |
| 5. | Electrovanne d'embrayage d'entrée <a href="#">AT-170</a> , <a href="#">AT-200</a>                     | 14. | Signal de démarrage <a href="#">AT-114</a>                          |
| 6. | Electrovanne de frein de marche avant <a href="#">AT-175</a> , <a href="#">AT-198</a>                 | 15. | Capteur de position de pédale d'accélérateur <a href="#">AT-154</a> |
| 7. | Electrovanne de frein d'accostage à vitesse lente <a href="#">AT-190</a> , <a href="#">AT-192</a>     | 16. | Signal de régime moteur <a href="#">AT-130</a>                      |
| 8. | Embrayage de marche arrière à vitesse lente et rapide <a href="#">AT-185</a> , <a href="#">AT-204</a> | 17. | Ligne de communication CAN <a href="#">AT-111</a>                   |
| 9. | Contact PNP <a href="#">AT-119</a>  |     |   |

# DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

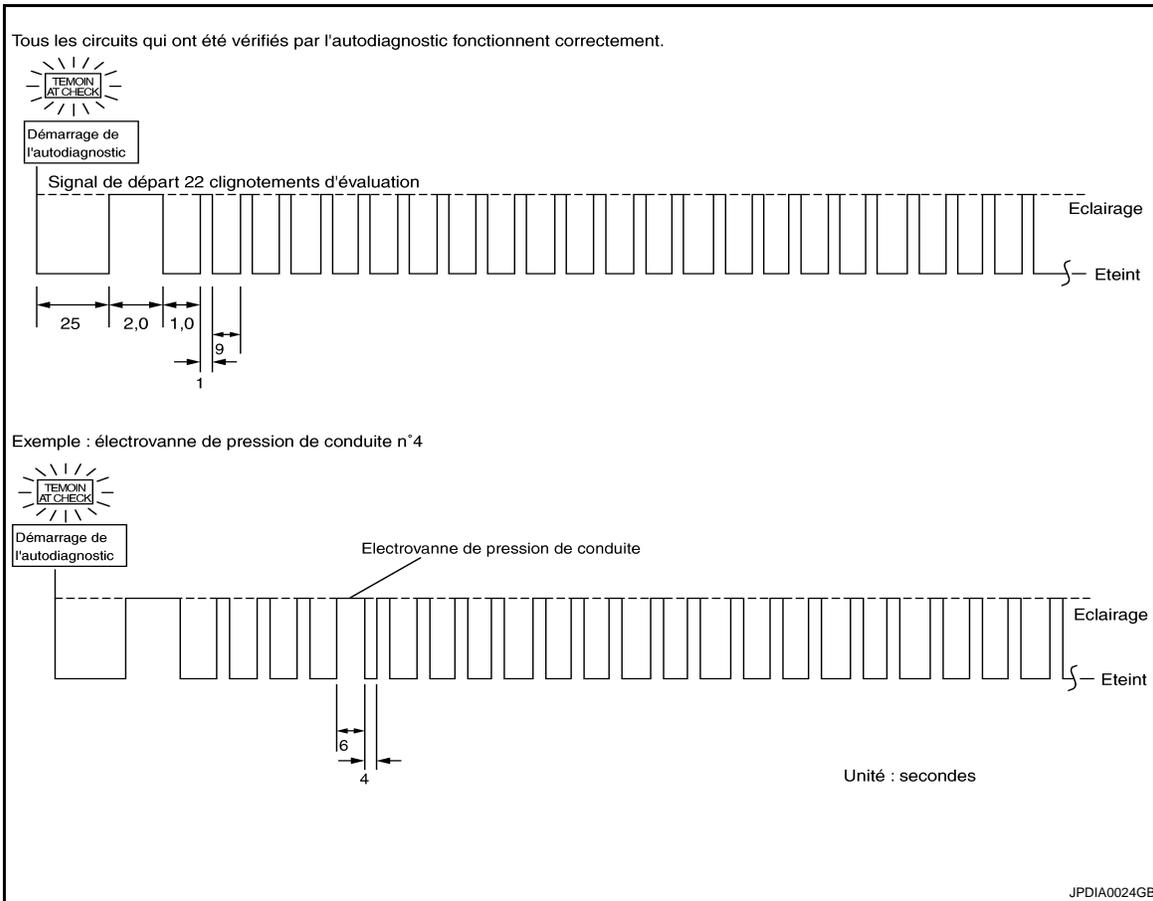


- Le tableau suivant s'applique aux numéros d'identification de véhicule à partir de "VSKJ\*\*R51\*0218001". Se reporter à [GI-46, "Variantes de modèles"](#).

| N°  | Elément défectueux  | N°  | Elément défectueux  |
|-----|---|-----|---|
| 1.  | Capteur de régime <a href="#">AT-125</a>  | 12. | Interverrouillage de T/A <a href="#">AT-165</a>                     |
| 2.  | Electrovanne d'embrayage direct <a href="#">AT-180</a>  | 13. | Frein moteur de 1ère de T/A <a href="#">AT-168</a>                  |
| 3.  | Electrovanne d'embrayage de convertisseur de couple <a href="#">AT-147</a> , <a href="#">AT-149</a> | 14. | Signal de démarrage <a href="#">AT-114</a>                          |
| 4.  | Solénoïde de pression de canalisation <a href="#">AT-152</a>  | 15. | Capteur de position de pédale d'accélérateur <a href="#">AT-154</a> |
| 5.  | Electrovanne d'embrayage d'entrée <a href="#">AT-170</a>  | 16. | Signal de régime moteur <a href="#">AT-130</a>                      |
| 6.  | Electrovanne de frein de marche avant <a href="#">AT-175</a>  | 17. | Ligne de communication CAN <a href="#">AT-111</a>                   |
| 7.  | Electrovanne de frein d'accostage à vitesse lente <a href="#">AT-190</a> , <a href="#">AT-192</a>   | 18. | Fonctionnement de la 1ère vitesse <a href="#">AT-132</a>            |
| 8.  | Electrovanne d'embrayage de marche arrière à vitesses lente et rapide <a href="#">AT-185</a>        | 19. | Fonctionnement de la 2ème vitesse <a href="#">AT-135</a>            |
| 9.  | Contact PNP <a href="#">AT-119</a>  | 20. | Fonctionnement de la 3ème vitesse <a href="#">AT-138</a>            |
| 10. | Capteur de température de liquide de T/A <a href="#">AT-156</a>                                     | 21. | Fonctionnement de la 4ème vitesse <a href="#">AT-141</a>            |
| 11. | Capteur de régime de turbine <a href="#">AT-123</a>   | 22. | Fonctionnement de la 5ème vitesse <a href="#">AT-144</a>            |

# DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN



### Effacer l'autodiagnostic

- Pour faciliter la détermination de la cause des dysfonctionnements difficiles à dupliquer, les informations sur le dysfonctionnement sont enregistrées dans l'unité de commande chaque fois que nécessaire lors de son utilisation. Cette mémoire n'est pas effacée, quel que soit le nombre de fois que le contact d'allumage est amené en position ON et OFF.
- Cependant, ces informations sont effacées en amenant le contact d'allumage en position OFF après l'exécution de l'autodiagnostic ou en effaçant la mémoire à l'aide de CONSULT-III.

# DTC U1000 LIGNE DE COMMUNICATION CAN

< INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

## DTC U1000 LIGNE DE COMMUNICATION CAN

### Description

INFOID:000000001478942

Le système CAN (Controller Area Network - Réseau local du contrôleur) est une ligne de communication en série pour applications en temps réel. Il s'agit d'une ligne de communication multiple montée sur le véhicule qui se caractérise par une vitesse de communication des données élevée et une excellente capacité de détection des 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). Lors d'une communication CAN, les boîtiers de commande sont reliés par 2 lignes de communication (ligne CAN H, ligne CAN L) permettant un débit de transmission élevé des informations avec moins de câblage. Chaque boîtier de commande transmet/reçoit des données mais lit de manière sélective les données requises uniquement.

### Logique de diagnostic de bord

INFOID:000000001478943

Le code de diagnostic de défaut "U1000 CAN COMM CIRCUIT" avec CONSULT-III ou le 17ème clignotement d'évaluation sans CONSULT-III est détecté lorsque le TCM ne peut pas communiquer avec d'autres boîtiers de commande.

### Cause possible

INFOID:000000001478944

Faisceau ou connecteurs

(La ligne de communication du CAN est ouverte ou en court-circuit.)

### Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC)

INFOID:000000001478945

#### NOTE:

**Si la "Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC)" a été réalisée auparavant, toujours mettre le contact d'allumage sur OFF et attendre au moins 10 secondes avant de réaliser le test suivant.**

Après réparation, effectuer la procédure suivante pour confirmer la disparition du défaut.

#### AVEC CONSULT-III

1. Faire démarrer le moteur et attendre au moins 6 secondes.
2. Sélectionner le mode "RESULT AUTO-DIAG" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.
3. Si un DTC est détecté, passer à [AT-113, "Procédure de diagnostic"](#).

#### Avec l'analyseur générique GST

Suivre la procédure "AVEC CONSULT-III".

#### SANS CONSULT-III

1. Faire démarrer le moteur et attendre au moins 6 secondes.
2. Effectuer l'autodiagnostic. Se reporter à [AT-107, "Procédure de diagnostic sans CONSULT-III"](#).
3. Si le résultat de l'inspection n'est pas satisfaisant, aller à la [AT-113, "Procédure de diagnostic"](#).

# DTC U1000 LIGNE DE COMMUNICATION CAN

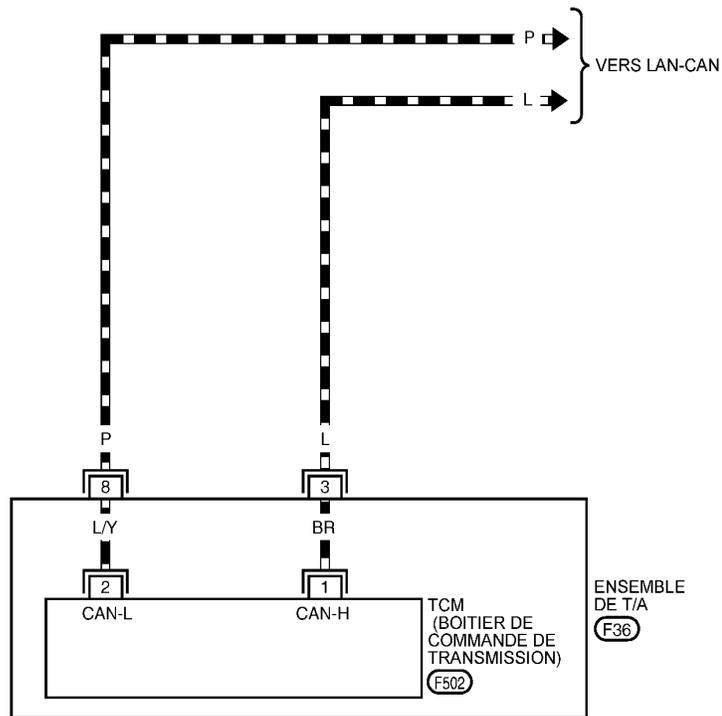
< INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

## Schéma de câblage - AT - CAN

INFOID:000000001478946

### AT-CAN-01

- : LIGNE DETECTABLE POUR DTC
- : LIGNE NON DETECTABLE POUR DTC
- : LIGNE DE DONNEES



\* : CE CONNECTEUR N'EST PAS INDIQUE DANS "DISPOSITION DES FAISCEAUX", SECTION PG.

MCWA0194E

Les données sont des valeurs de référence et sont mesurées entre chaque borne et la masse.

| Borne | Couleur de câble | Élément | Condition | Données (approximatives) |
|-------|------------------|---------|-----------|--------------------------|
| 3     | L                | CAN-H   | -         | -                        |
| 8     | P                | CAN-L   | -         | -                        |

# DTC U1000 LIGNE DE COMMUNICATION CAN

< INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

## Procédure de diagnostic

INFOID:000000001478947

### 1. VERIFIER LE CIRCUIT DE COMMUNICATION CAN

 avec **CONSULT-III**

1. Démarrer le moteur.
2. Sélectionner le mode "RESULT AUTO-DIAG" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.

U1000 CIRCUIT COMM CAN est-il indiqué?

- OUI >> Passer à la section LAN. Se reporter à [LAN-43, "Tableau des spécifications du système CAN"](#).  
NON >> **FIN DE L'INSPECTION**

A

B

AT

D

E

F

G

H

I

J

K

L

M

N

O

P

# DTC P0615 CIRCUIT DU SIGNAL DE DEMARRAGE

< INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

## DTC P0615 CIRCUIT DU SIGNAL DE DEMARRAGE

### Description

INFOID:000000001478948

Le TCM empêche le démarrage sur des positions autres que "P" ou "N".

### Valeur de référence de CONSULT-III en mode de contrôle de données

INFOID:000000001478949

| Nom de l'élément    | Condition                                | Valeur affichée |
|---------------------|--|-----------------|
| RELAIS DE DEMARREUR | Levier sélecteur en position "N" et "P"  | ON              |
|                     | Levier sélecteur sur une autre position. | OFF             |

### Logique de diagnostic de bord

INFOID:000000001478950

Le code de diagnostic de défaut "P0615 CIR/RLS DEMAR" avec CONSULT-III ou le 14ème clignotement d'évaluation sans CONSULT-III est détecté lorsque le relais du démarreur est activé sur une autre position que "P" ou "N". (ou lorsqu'il est désactivé en position "P" ou "N").

### Cause possible

INFOID:000000001478951

- Faisceau ou connecteurs  
(Le circuit du TCM et du relais de démarreur est ouvert ou en court-circuit.)
- Relais de démarreur

### Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC)

INFOID:000000001478952

#### **PRECAUTION:**

**Ne pas conduire le véhicule à une vitesse excessive.**

#### **NOTE:**

**Si la "Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC)" a été réalisée auparavant, toujours mettre le contact d'allumage sur OFF et attendre au moins 10 secondes avant de réaliser le test suivant.**

Après réparation, effectuer la procédure suivante pour confirmer la disparition du défaut.

#### Ⓟ AVEC CONSULT-III

1. Placer le levier de sélection en position "P" ou "N".
2. Placer le contact d'allumage sur ON et attendre au moins 2 secondes.
3. Sélectionner le mode "RESULT AUTO-DIAG" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.
4. Si un DTC est détecté, passer à [AT-116, "Procédure de diagnostic"](#).

#### ⓧ SANS CONSULT-III

1. Placer le levier de sélection en position "P" ou "N".
2. Placer le contact d'allumage sur ON et attendre au moins 2 secondes.
3. Effectuer l'autodiagnostic. Se reporter à [AT-107, "Procédure de diagnostic sans CONSULT-III"](#).
4. Si le résultat de l'inspection n'est pas satisfaisant, aller à la [AT-116, "Procédure de diagnostic"](#).

# DTC P0615 CIRCUIT DU SIGNAL DE DEMARRAGE

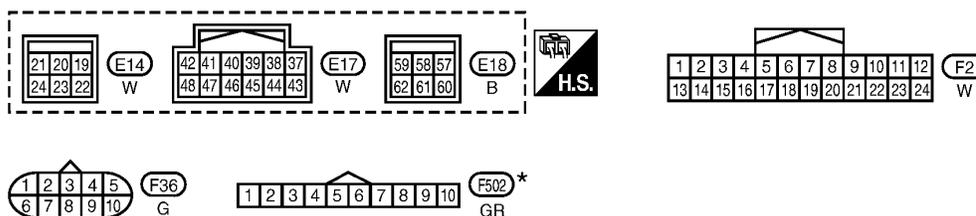
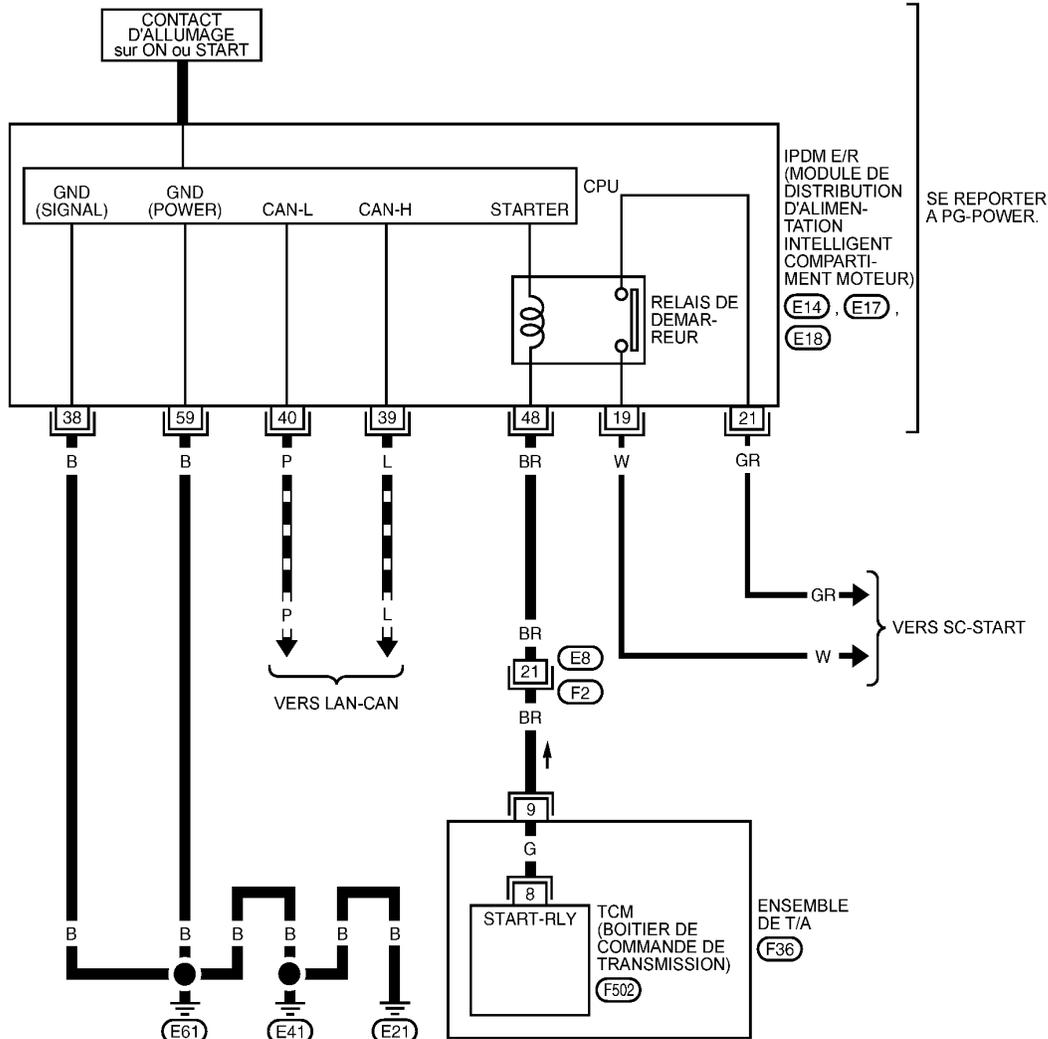
< INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

## Schéma de câblage - AT - STSIG

INFOID:000000001478953

### AT-STSIG-01

- : LIGNE DETECTABLE POUR DTC
- : LIGNE NON DETECTABLE POUR DTC
- : LIGNE DE DONNEES



\*: CE CONNECTEUR N'EST PAS INDIQUE DANS "DISPOSITION DES FAISCEAUX", SECTION PG.

MCWA0195E

# DTC P0615 CIRCUIT DU SIGNAL DE DEMARRAGE

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

Les données sont des valeurs de référence et sont mesurées entre chaque borne et la masse.

| Borne | Couleur de câble | Elément             | Condition   | Données (approximatives) |
|-------|------------------|---------------------|---|--------------------------|
| 9     | BR               | Relais de démarreur |  Levier sélecteur en position "N" et "P" | Tension de la batterie   |
|       |                  |                     | Levier sélecteur sur une autre position.  | 0 V                      |

## Procédure de diagnostic

INFOID:000000001478954

### 1. VERIFIER LE RELAIS DU DEMARREUR

#### avec CONSULT-III

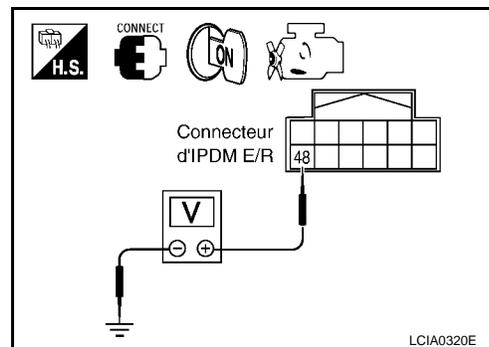
- Positionner le contact d'allumage sur ON.
- Sélectionner le mode "CONTROLE DE DONNEES" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III et contrôler l'activation/désactivation du "RELAIS DE DEMARREUR".

| Nom de l'élément    | Condition                                | Valeur affichée |
|---------------------|--|-----------------|
| RELAIS DE DEMARREUR | Levier sélecteur en position "N" et "P"  | ON              |
|                     | Levier sélecteur sur une autre position. | OFF             |

#### Sans CONSULT-III

- Positionner le contact d'allumage sur ON.
- Vérifier la tension entre le connecteur de l'IPDM E/R et la masse.

| Nom                 | Connecteur | Borne      | Position de passage | Tension (Environ)      |
|---------------------|------------|------------|---------------------|------------------------|
| Relais de démarreur | E17        | 48 – Masse | "N", "P"            | Tension de la batterie |
|                     |            |            | "R", "D"            | 0 V                    |



#### **BON ou MAUVAIS**

BON >> PASSER A L'ETAPE 5.  
MAUVAIS>>PASSER A L'ETAPE 2.

### 2. VERIFIER LE FAISCEAU ENTRE LE CONNECTEUR DE L'ENSEMBLE DE T/A ET LE CONNECTEUR DE L'IPDM E/R

- Positionner le contact d'allumage sur OFF.
- Débrancher le connecteur de faisceau de l'ensemble de T/A et le connecteur de l'IPDM E/R.
- Vérifier la continuité entre le connecteur de faisceau de l'ensemble de T/A et le connecteur de l'IPDM E/R.

| Elément                                     | Connecteur | Borne | Continuité |
|---|------------|-------|------------|
| Connecteur de faisceau de l'ensemble de T/A | F36        | 9     | Oui        |
| Connecteur d'IPDM E/R                       | E17        | 48    |            |

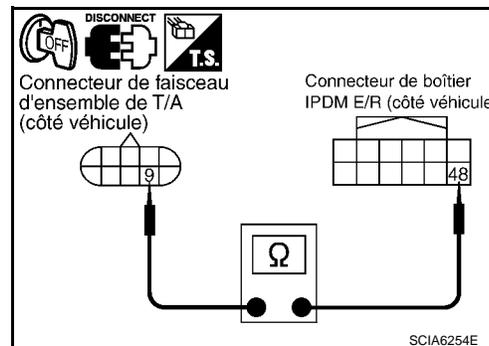
- Si le résultat est bon, vérifier que le faisceau n'est pas en court-circuit avec la masse ni avec l'alimentation.
- Reposer toutes les pièces qui ont été déposées.

#### **BON ou MAUVAIS**

BON >> PASSER A L'ETAPE 3.  
MAUVAIS>>Réparer le circuit ouvert ou le court-circuit avec la masse ou avec l'alimentation électrique au niveau du faisceau ou des connecteurs.

### 3. VERIFIER L'ENSEMBLE DU CORDON DE LA BORNE

- Déposer la soupape de commande avec TCM. Se reporter à [AT-255. "Soupape de commande avec capteur 2 de TCM et de température de liquide de T/A".](#)

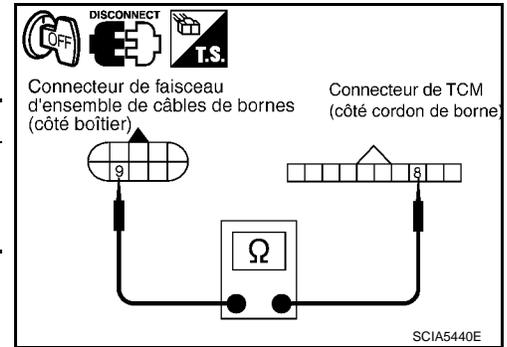


# DTC P0615 CIRCUIT DU SIGNAL DE DEMARRAGE

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

- Débrancher le connecteur de faisceau de l'ensemble de T/A et le connecteur du TCM.
- Vérifier la continuité entre la borne du connecteur de faisceau de l'ensemble de T/A et la borne du connecteur de TCM.

| Elément                                     | Connecteur | Borne | Continuité |
|---|------------|-------|------------|
| Connecteur de faisceau de l'ensemble de T/A | F36        | 9     | Oui        |
| Connecteur de TCM                           | F502       | 8     |            |



- Si le résultat est bon, vérifier que le faisceau n'est pas en court-circuit avec la masse ni avec l'alimentation.
- Reposer toutes les pièces qui ont été déposées.

### BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 4.

MAUVAIS>>Remplacer le faisceau ou les connecteurs en circuit ouvert ou en court-circuit avec la masse ou avec l'alimentation.

## 4.DETECTER L'ELEMENT DEFECTUEUX

Effectuer les vérifications ci-dessous.

- Relais de démarreur, Se reporter à [SC-27](#).
- IPDM E/R, Se reporter à [PG-25](#).

### BON ou MAUVAIS

BON >> Remplacer la soupape de commande avec le TCM. Se reporter à [AT-255. "Soupape de commande avec capteur 2 de TCM et de température de liquide de T/A"](#).

MAUVAIS>>Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

## 5.VERIFIER LE DTC

Effectuer la [AT-114. "Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut \(DTC\)"](#).

### BON ou MAUVAIS

BON >> **FIN DE L'INSPECTION**

MAUVAIS>>PASSER A L'ETAPE 2.

## DTC P0700 TCM

< INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

---

### DTC P0700 TCM

#### Description

INFOID:000000001478955

Le TCM rassemble dans un même boîtier le microcalculateur et les connecteurs d'entrée, de sortie et d'alimentation. Le TCM contrôle la T/A.

#### Logique de diagnostic de bord

INFOID:000000001478956

Code de diagnostic de défaut "P0700 TCM" avec CONSULT-III est détecté lorsque le TCM est défectueux.

#### Cause possible

INFOID:000000001478957

TCM.

#### Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC)

INFOID:000000001478958

#### NOTE:

**Si la "Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC)" a été réalisée auparavant, toujours mettre le contact d'allumage sur OFF et attendre au moins 10 secondes avant de réaliser le test suivant.**

Après réparation, effectuer la procédure suivante pour confirmer la disparition du défaut.

#### Ⓜ AVEC CONSULT-III

1. Faire démarrer le moteur et attendre au moins 2 secondes.
2. Sélectionner le mode "RESULT AUTO-DIAG" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.
3. Si un DTC est détecté, passer à [AT-118. "Procédure de diagnostic"](#).

#### Ⓜ Avec l'analyseur générique GST

Suivre la procédure "AVEC CONSULT-III".

#### Procédure de diagnostic

INFOID:000000001478959

### 1. VERIFIER LE DTC

---

#### Ⓜ avec CONSULT-III

1. Positionner le contact d'allumage sur ON.
2. Sélectionner le mode "RESULT AUTO-DIAG" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.
3. Appuyer sur "EFFAC".
4. Amener le contact d'allumage sur OFF et attendre 10 secondes minimum.
5. Effectuer la [AT-118. "Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut \(DTC\)"](#).

"P0700 TCM" est-il à nouveau affiché ?

OUI >> Remplacer la soupape de commande avec le TCM. Se reporter à [AT-255. "Soupape de commande avec capteur 2 de TCM et de température de liquide de T/A"](#).

NON >> **FIN DE L'INSPECTION**

# DTC P0705 CONTACT DE POSITION DE STATIONNEMENT/POINT MORT

< INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

## DTC P0705 CONTACT DE POSITION DE STATIONNEMENT/POINT MORT

### Description

INFOID:000000001478960

- Le contact PNP est équipé d'un contact de position de transmission.
- Ce contact de gamme de transmission détecte la position du levier de sélection et envoie un signal au TCM.

### Valeur de référence de CONSULT-III en mode de contrôle de données

INFOID:000000001478961

| Nom de l'élément | Condition                               | Valeur affichée |
|------------------|---|-----------------|
| SLCT POSI LVR    | Levier sélecteur en position "N" et "P" | N/P             |
|                  | Levier sélecteur en position "R".       | R               |
|                  | Levier sélecteur en position "D".       | D               |

### Logique de diagnostic de bord

INFOID:000000001478962

Le code de diagnostic de défaut "P0705 CIRC CNT NEUT" avec CONSULT-III ou le 9ème clignotement d'évaluation sans CONSULT-III est détecté dans les conditions suivantes.

- Lorsque le TCM ne reçoit pas le signal de tension adéquat des contacts PNP 1, 2, 3 et 4 en fonction du rapport enclenché.
- Lorsque aucune autre position que "P" n'est détectée à partir de la position "N".

### Cause possible

INFOID:000000001478963

- Faisceau ou connecteurs  
(Les contacts PNP 1, 2, 3 et 4, ainsi que le circuit TCM sont ouverts ou en court-circuit.)
- Contacts PNP 1, 2, 3 et 4

### Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC)

INFOID:000000001478964

#### **PRECAUTION:**

**Ne pas conduire le véhicule à une vitesse excessive.**

#### **NOTE:**

**Si la "Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC)" a été réalisée auparavant, toujours mettre le contact d'allumage sur OFF et attendre au moins 10 secondes avant de réaliser le test suivant.**

Après réparation, effectuer la procédure suivante pour confirmer la disparition du défaut.

#### AVEC CONSULT-III

1. Démarrer le moteur.
2. Sélectionner le mode de "CONTROLE DE DONNEES" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.
3. Mettre le véhicule en marche et maintenir les conditions suivantes pendant au moins 2 secondes de suite.

POS ACCEL : Plus de 1,0/8

4. Si un DTC est détecté, passer à [AT-120, "Procédure de diagnostic"](#).

#### Avec l'analyseur générique GST

Suivre la procédure "AVEC CONSULT-III".

#### SANS CONSULT-III

1. Démarrer le moteur.
2. Mettre le véhicule en marche et maintenir les conditions suivantes pendant au moins 2 secondes de suite.

Ouverture d'accélérateur : Plus de 1,0/8

3. Effectuer l'autodiagnostic. Se reporter à [AT-107, "Procédure de diagnostic sans CONSULT-III"](#).
4. Si le résultat de l'inspection n'est pas satisfaisant, aller à la [AT-120, "Procédure de diagnostic"](#).

# DTC P0705 CONTACT DE POSITION DE STATIONNEMENT/POINT MORT

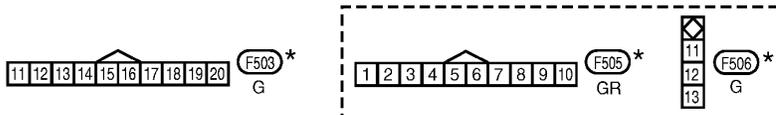
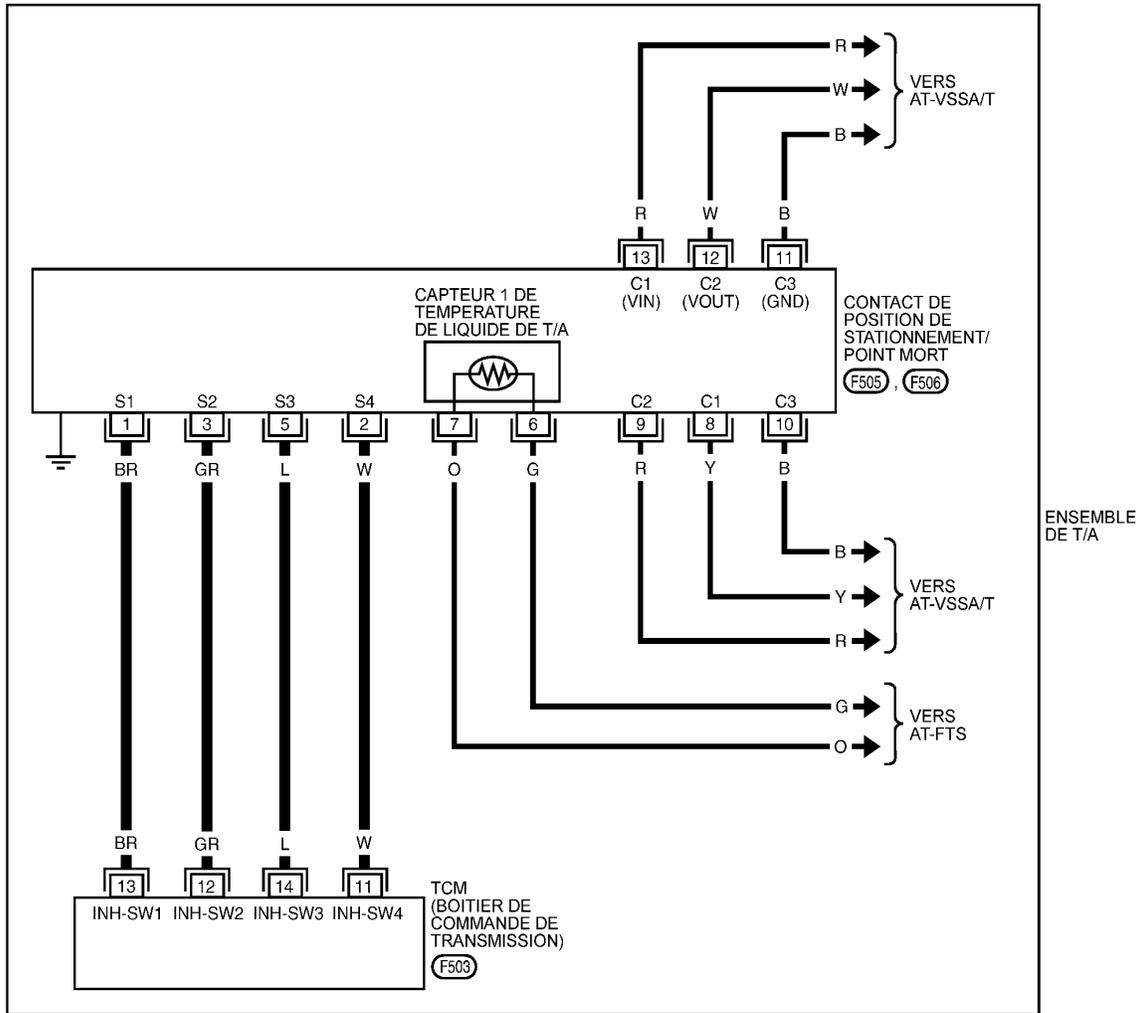
< INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

Schéma de câblage - AT - PNP/SW

INFOID:000000001478965

AT-PNP/SW-01

— : LIGNE DETECTABLE POUR DTC  
 - - - : LIGNE NON DETECTABLE POUR DTC



\* : CE CONNECTEUR N'EST PAS INDIQUE DANS "DISPOSITION DES FAISCEAUX", SECTION PG.

MCWA0196E

## Procédure de diagnostic

### 1. VERIFIER LE CIRCUIT DU CONTACT PNP

avec CONSULT-III

1. Positionner le contact d'allumage sur ON.

INFOID:000000001478966

# DTC P0705 CONTACT DE POSITION DE STATIONNEMENT/POINT MORT

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

2. Sélectionner le mode de "CONTROLE DE DONNEES" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.
3. Vérifier si la position du levier de sélection appropriée (N/P, R ou D) s'affiche lorsque le levier de sélection est placé dans chaque position.

| Nom de l'élément | Condition                               | Valeur affichée |
|------------------|---|-----------------|
| SLCT POSI LVR    | Levier sélecteur en position "N" et "P" | N/P             |
|                  | Levier sélecteur en position "R".       | R               |
|                  | Levier sélecteur en position "D".       | D               |

### BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 5.  
 MAUVAIS>>PASSER A L'ETAPE 2.

## 2. VERIFIER LES CIRCUITS D'ALIMENTATION ELECTRIQUE DU TCM ET DE MISE A LA MASSE

Vérifier les circuits d'alimentation électrique du TCM et de mise à la masse. Se reporter à [AT-206](#).

### BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 3.  
 MAUVAIS>>Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

## 3. DETECTER L'ELEMENT DEFECTUEUX

S'assurer que les bornes à broches du connecteur de faisceau de l'ensemble de T/A ne sont pas endommagées et sont bien branchées sur le connecteur de faisceau.

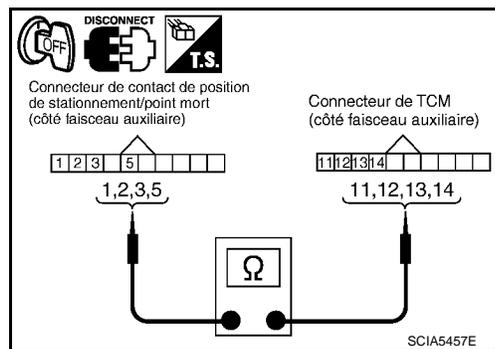
### BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 4.  
 MAUVAIS>>Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

## 4. VERIFIER LE FAISCEAU SECONDAIRE

1. Déposer la soupape de commande avec TCM. Se reporter à [AT-255. "Soupape de commande avec capteur 2 de TCM et de température de liquide de T/A"](#).
2. Débrancher le contact de position de stationnement/point mort et le connecteur du TCM.
3. Vérifier la continuité entre les bornes du connecteur de commutation de position de stationnement/point mort et les bornes du connecteur du TCM.

| Élément   | Connecteur | Borne | Continuité |
|---|------------|-------|------------|
| Connecteur de contact de position de stationnement/point mort | F505       | 1     | Oui        |
| Connecteur de TCM   | F503       | 13    |            |
| Connecteur de contact de position de stationnement/point mort | F505       | 2     | Oui        |
| Connecteur de TCM   | F503       | 11    |            |
| Connecteur de contact de position de stationnement/point mort | F505       | 3     | Oui        |
| Connecteur de TCM   | F503       | 12    |            |
| Connecteur de contact de position de stationnement/point mort | F505       | 5     | Oui        |
| Connecteur de TCM   | F503       | 14    |            |



4. Si le résultat est bon, vérifier que le faisceau n'est pas en court-circuit avec la masse ni avec l'alimentation.
5. Reposer toutes les pièces qui ont été déposées.

### BON ou MAUVAIS

## DTC P0705 CONTACT DE POSITION DE STATIONNEMENT/POINT MORT

### < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

---

BON >> Remplacer la soupape de commande avec le TCM. Se reporter à [AT-255. "Soupape de commande avec capteur 2 de TCM et de température de liquide de T/A"](#).

MAUVAIS>>Remplacer le faisceau ou les connecteurs en circuit ouvert ou en court-circuit avec la masse ou avec l'alimentation.

### 5. VERIFIER LE DTC

---

Effectuer la [AT-119, "Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut \(DTC\)"](#).

BON ou MAUVAIS

BON >> **FIN DE L'INSPECTION**

MAUVAIS>>PASSER A L'ETAPE 2.

# DTC P0717 CAPTEUR DE REGIME DE TURBINE

< INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

## DTC P0717 CAPTEUR DE REGIME DE TURBINE

### Description

INFOID:000000001479012

#### NOTE:

Ceci s'applique aux numéros d'identification de véhicule à partir de "VSKJ\*\*R51\*0218001". Se reporter à [GL-46, "Variantes de modèles"](#).

Le capteur de régime de turbine détecte le régime (tours par minute) de l'arbre primaire. Il se situe à l'entrée de la boîte de vitesses automatique. Il contrôle la vitesse de rotation des capteurs 1 et 2 dans des conditions hors-normes.

### Valeur de référence de CONSULT-III en mode de contrôle de données

INFOID:000000001479013

| Nom de l'élément                  | Condition                                | Valeur affichée                            |
|-----------------------------------|--|--|
| VITESSE DE ROTATION DE LA TURBINE | Durant la conduite (verrouillage activé) | Correspond plus ou moins au régime moteur. |

### Logique de diagnostic de bord

INFOID:000000001479014

Le code de diagnostic de défaut "P0717 CIR/CAP TR/MN TURB" avec CONSULT-III ou le 11ème clignotement d'évaluation sans CONSULT-III est détecté dans les conditions suivantes.

- Le TCM ne reçoit pas de signal de tension adéquat du capteur.
- Lorsque le TCM détecte un défaut au niveau du capteur 2 de vitesse de rotation lorsque le 4ème rapport est enclenché.

### Cause possible

INFOID:000000001479015

- Faisceau ou connecteurs  
(Le circuit de capteur est ouvert ou en court-circuit).
- Capteur de régime de turbine 1 et/ou 2

### Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC)

INFOID:000000001479016

#### PRECAUTION:

**Ne pas conduire le véhicule à une vitesse excessive.**

#### NOTE:

Si la "Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC)" a été réalisée auparavant, toujours mettre le contact d'allumage sur OFF et attendre au moins 10 secondes avant de réaliser le test suivant.

Après réparation, effectuer la procédure suivante pour confirmer la disparition du défaut.

#### AVEC CONSULT-III

1. Démarrer le moteur.
2. Sélectionner le mode de "CONTROLE DE DONNEES" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.
3. Mettre le véhicule en marche et maintenir les conditions suivantes pendant au moins 5 secondes de suite.

|  |   |
|--|---|
| SLCT POSI LVR                            | : Position "D"  |
| CAP VIT VEH-T/A                          | : 40 km/h minimum   |
| VITESSE MOTEUR                           | : 1 500 tr/mn minimum   |
| POS ACCEL                                | : 0,5/8 minimum   |
| RAPPORT (capteur de régime de turbine 1) | : "4ème" ou "5ème" rapport  |
| RAPPORT (capteur de régime de turbine 2) | : Toutes positions  |
| Lieu de conduite                         | : La conduite en montée (accroissement de la charge du moteur) contribue à réunir les conditions requises pour ce test. |

4. Si un DTC est détecté, passer à [AT-124, "Procédure de diagnostic"](#).

#### Avec l'analyseur générique GST

Suivre la procédure "AVEC CONSULT-III".

# DTC P0717 CAPTEUR DE REGIME DE TURBINE

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

### ⊗ SANS CONSULT-III

1. Démarrer le moteur.
2. Mettre le véhicule en marche et maintenir les conditions suivantes pendant au moins 5 secondes de suite.

|  |   |
|--|---|
| Position du levier sélecteur             | : Position "D"  |
| Vitesse du véhicule                      | : 40 km/h minimum   |
| Régime moteur                            | : 1 500 tr/mn minimum   |
| Ouverture d'accélérateur                 | : 0,5/8 minimum   |
| Rapport (capteur de régime de turbine 1) | : "4ème" ou "5ème" rapport  |
| Rapport (capteur de régime de turbine 2) | : Toutes positions  |
| Lieu de conduite                         | : La conduite en montée (accroissement de la charge du moteur) contribue à réunir les conditions requises pour ce test. |

3. Effectuer l'autodiagnostic. Se reporter à [AT-107. "Procédure de diagnostic sans CONSULT-III"](#).
4. Si le résultat de l'inspection n'est pas satisfaisant, aller à la [AT-124. "Procédure de diagnostic"](#).

## Procédure de diagnostic

INFOID:000000001479017

### 1. VERIFIER LE SIGNAL D'ENTREE

#### Ⓟ avec CONSULT-III

1. Démarrer le moteur.
2. Sélectionner le mode de "CONTROLE DE DONNEES" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.
3. Faire démarrer le véhicule et relever la valeur de "VIT REV TURB".

| Nom de l'élément                  | Condition                                | Valeur affichée                            |
|-----------------------------------|--|--|
| VITESSE DE ROTATION DE LA TURBINE | Durant la conduite (verrouillage activé) | Correspond plus ou moins au régime moteur. |

#### BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 4.  
MAUVAIS >> PASSER A L'ETAPE 2.

### 2. VERIFIER LES CIRCUITS D'ALIMENTATION ELECTRIQUE DU TCM ET DE MISE A LA MASSE

Vérifier les circuits d'alimentation électrique du TCM et de mise à la masse. Se reporter à [AT-206](#).

#### BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 3.  
MAUVAIS >> Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

### 3. DETECTER L'ELEMENT DEFECTUEUX

S'assurer que les bornes à broches du connecteur de faisceau de l'ensemble de T/A ne sont pas endommagées et sont bien branchées sur le connecteur de faisceau.

#### BON ou MAUVAIS

BON >> Remplacer la soupape de commande avec le TCM. Se reporter à [AT-255. "Soupape de commande avec capteur 2 de TCM et de température de liquide de T/A"](#).  
MAUVAIS >> Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

### 4. VERIFIER LE DTC

Effectuer la [AT-123. "Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut \(DTC\)"](#).

#### BON ou MAUVAIS

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

# DTC P0720 T/A CAPTEUR DE VITESSE DU VEHICULE (CAPTEUR DE REGIME)

< INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

## DTC P0720 T/A CAPTEUR DE VITESSE DU VEHICULE (CAPTEUR DE REGIME)

### Description

INFOID:000000001478967

Le capteur de régime détecte le régime du pignon de stationnement et émet un signal d'impulsion. Le signal d'impulsion est adressé au TCM qui le convertit en vitesse du véhicule.

### Valeur de référence de CONSULT-III en mode de contrôle de données

INFOID:000000001478968

| Nom de l'élément | Condition | Valeur affichée  |
|------------------|-----------|--|
| CAP VIT VEH-T/A  | En marche | Se rapproche de la valeur indiquée par le compteur de vitesse. |

### Logique de diagnostic de bord

INFOID:000000001478969

Le code de diagnostic de défaut "P0720 CIR/CAP VT VH B/A" avec CONSULT-III ou le 1er clignotement d'évaluation sans CONSULT-III est détecté dans les conditions suivantes.

- Le TCM ne reçoit pas de signal de tension adéquat du capteur.
- Contact d'allumage sur ON et avant que le véhicule se déplace, le capteur de vitesse du véhicule MTR envoie des signaux irréguliers.

### Cause possible

INFOID:000000001478970

- Faisceau ou connecteurs  
(Le circuit de capteur est ouvert ou en court-circuit).
- Capteur de régime
- Capteur de vitesse du véhicule MTR

### Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC)

INFOID:000000001478971

#### PRECAUTION:

- **Ne pas conduire le véhicule à une vitesse excessive.**
- **Eviter impérativement de faire tourner le moteur dans la zone rouge du compte-tours.**

#### NOTE:

Si la "Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC)" a été réalisée auparavant, toujours mettre le contact d'allumage sur OFF et attendre au moins 10 secondes avant de réaliser le test suivant.

Après réparation, effectuer la procédure suivante pour confirmer la disparition du défaut.

#### Ⓜ AVEC CONSULT-III

1. Démarrer le moteur.
2. Sélectionner le mode de "CONTROLE DE DONNEES" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.
3. Rouler et vérifier si la valeur "CAP VIT VEH-T/A" augmente en réponse à "CAP VIT VEH MOT".  
Si le résultat de l'inspection n'est pas satisfaisant, aller à la [AT-127, "Procédure de diagnostic"](#).  
Si le test est concluant, passer à l'étape suivante.
4. Mettre le véhicule en marche et maintenir les conditions suivantes pendant au moins 5 secondes de suite.

SLCT POSI LVR : Position "D"

CAP VIT VEH-T/A : 30 km/h minimum

POS ACCEL : Plus de 1,0/8

Lieu de conduite : La conduite en montée (accroissement de la charge du moteur) contribue à réunir les conditions requises pour ce test.

Si un DTC est détecté, passer à [AT-127, "Procédure de diagnostic"](#).

Si le test est concluant, passer à l'étape suivante.

5. Mettre le véhicule en marche et maintenir les conditions suivantes pendant au moins 5 secondes de suite.

SLCT POSI LVR : Position "D"

VITESSE MOTEUR : 3 500 tr/mn minimum

# DTC P0720 T/A CAPTEUR DE VITESSE DU VEHICULE (CAPTEUR DE REGIME)

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

---

POS ACCEL : Plus de 1,0/8

Lieu de conduite : La conduite en montée (accroissement de la charge du moteur) contribue à réunir les conditions requises pour ce test.

Si un DTC est détecté, passer à [AT-127, "Procédure de diagnostic"](#).

### Avec l'analyseur générique GST

Suivre la procédure "AVEC CONSULT-III".

### SANS CONSULT-III

1. Démarrer le moteur.
2. Mettre le véhicule en marche et maintenir les conditions suivantes pendant au moins 5 secondes de suite.

Position du levier sélec-  
teur : Position "D"

Vitesse du véhicule : 30 km/h minimum

Ouverture d'accéléra-  
teur : Plus de 1,0/8

Lieu de conduite : La conduite en montée (accroissement de la charge du moteur) contribue à réunir les conditions requises pour ce test.

3. Effectuer l'autodiagnostic. Se reporter à [AT-107, "Procédure de diagnostic sans CONSULT-III"](#).
4. Si le résultat de l'inspection n'est pas satisfaisant, aller à la [AT-127, "Procédure de diagnostic"](#).

# DTC P0720 T/A CAPTEUR DE VITESSE DU VEHICULE (CAPTEUR DE REGIME)

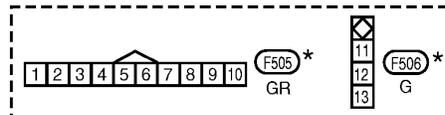
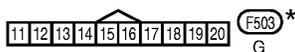
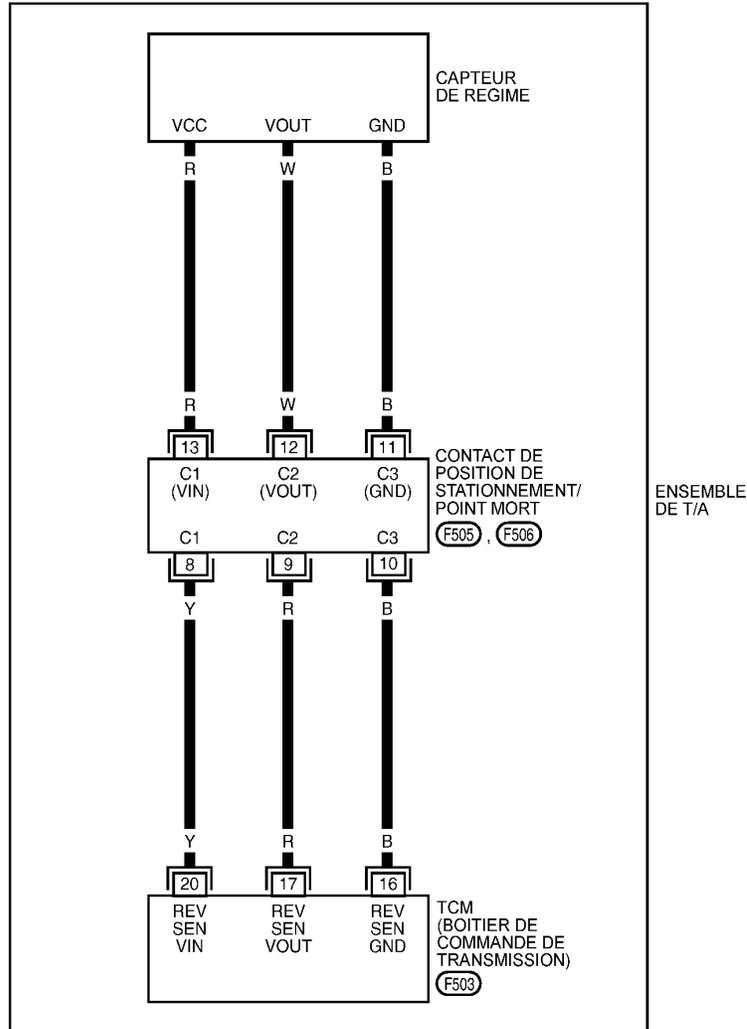
< INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

## Schéma de câblage - AT - VSSA/T

INFOID:000000001478972

### AT-VSSA/T-01

— : LIGNE DETECTABLE POUR DTC  
— : LIGNE NON DETECTABLE POUR DTC



\* : CE CONNECTEUR N'EST PAS INDIQUE DANS "DISPOSITION DES FAISCEAUX", SECTION PG.

MCWA0197E

## Procédure de diagnostic

INFOID:000000001478973

### 1. VERIFIER LE SIGNAL D'ENTREE

avec CONSULT-III

1. Démarrer le moteur.

# DTC P0720 T/A CAPTEUR DE VITESSE DU VEHICULE (CAPTEUR DE REGIME)

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

- Sélectionner le mode de "CONTROLE DE DONNEES" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.
- Relever la valeur de "CAP VIT VEH-T/A" lors de la conduite. S'assurer que la valeur varie en fonction de la vitesse de conduite.

| Nom de l'élément | Condition | Valeur affichée  |
|------------------|-----------|--|
| CAP VIT VEH-T/A  | En marche | Se rapproche de la valeur indiquée par le compteur de vitesse. |

### BON ou MAUVAIS

- BON >> PASSER A L'ETAPE 6.  
 MAUVAIS>>PASSER A L'ETAPE 2.

## 2. VERIFIER LES CIRCUITS D'ALIMENTATION ELECTRIQUE DU TCM ET DE MISE A LA MASSE

Vérifier les circuits d'alimentation électrique du TCM et de mise à la masse. Se reporter à [AT-206](#).

### BON ou MAUVAIS

- BON >> PASSER A L'ETAPE 3.  
 MAUVAIS>>Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

## 3. DETECTER L'ELEMENT DEFECTUEUX

S'assurer que les bornes à broches du connecteur de faisceau de l'ensemble de T/A ne sont pas endommagées et sont bien branchées sur le connecteur de faisceau.

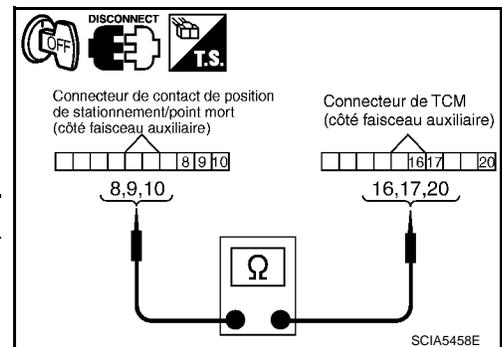
### BON ou MAUVAIS

- BON >> PASSER A L'ETAPE 4.  
 MAUVAIS>>Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

## 4. VERIFIER LE FAISCEAU SECONDAIRE

- Déposer la soupape de commande avec TCM. Se reporter à [AT-255](#). "Soupape de commande avec capteur 2 de TCM et de température de liquide de T/A".
- Débrancher le contact de position de stationnement/point mort et le connecteur du TCM.
- Vérifier la continuité entre les bornes du connecteur de commutation de position de stationnement/point mort et les bornes du connecteur du TCM.

| Elément   | Connecteur | Borne | Continuité |
|---|------------|-------|------------|
| Connecteur de contact de position de stationnement/point mort | F505       | 8     | Oui        |
| Connecteur de TCM   | F503       | 20    |            |
| Connecteur de contact de position de stationnement/point mort | F505       | 9     | Oui        |
| Connecteur de TCM   | F503       | 17    | Oui        |
| Connecteur de contact de position de stationnement/point mort | F505       | 10    |            |
| Connecteur de TCM   | F503       | 16    |            |



- Si le résultat est bon, vérifier que le faisceau n'est pas en court-circuit avec la masse ni avec l'alimentation.
- Reposer toutes les pièces qui ont été déposées.

### BON ou MAUVAIS

- BON >> PASSER A L'ETAPE 5.  
 MAUVAIS>>Remplacer le faisceau ou les connecteurs en circuit ouvert ou en court-circuit avec la masse ou avec l'alimentation.

## 5. REMPLACER LE CAPTEUR DE REGIME ET VERIFIER LE DTC

- Remplacer le capteur de régime. Se reporter à [AT-278](#). "Composant", [AT-292](#).
- Effectuer la [AT-125](#). "Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC)".

### BON ou MAUVAIS

# DTC P0720 T/A CAPTEUR DE VITESSE DU VEHICULE (CAPTEUR DE REGIME)

< INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

---

BON >> **FIN DE L'INSPECTION**

MAUVAIS>>Remplacer la soupape de commande avec le TCM. Se reporter à [AT-255. "Soupape de commande avec capteur 2 de TCM et de température de liquide de T/A"](#).

## 6. VERIFIER LE DTC

---

Effectuer la [AT-125. "Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut \(DTC\)"](#).

BON ou MAUVAIS

BON >> **FIN DE L'INSPECTION**

MAUVAIS>>PASSER A L'ETAPE 2.

A

B

AT

D

E

F

G

H

I

J

K

L

M

N

O

P

# DTC P0725 SIGNAL DE REGIME MOTEUR

< INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

## DTC P0725 SIGNAL DE REGIME MOTEUR

### Description

INFOID:000000001478974

Le signal de régime moteur est émis par l'ECM et est transmis au TCM.

### Valeur de référence de CONSULT-III en mode de contrôle de données

INFOID:000000001478975

| Nom de l'élément | Condition        | Valeur affichée                                    |
|------------------|------------------|--|
| VITESSE MOTEUR   | Moteur en marche | Presque équivalent à l'indication du compte-tours. |

### Logique de diagnostic de bord

INFOID:000000001478976

Le code de défaut de diagnostic "P0725 SIG TR/MN MOT" avec CONSULT-III ou le 16ème clignotement d'appréciation sans CONSULT-III est détecté lorsque le TCM ne reçoit pas de signal d'allumage de l'ECM lors du démarrage du moteur ou lorsque le moteur tourne.

### Cause possible

INFOID:000000001478977

Faisceau ou connecteurs

(Le circuit entre l'ECM et le TCM est ouvert ou en court-circuit.)

### Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC)

INFOID:000000001478978

#### **PRECAUTION:**

**Ne pas conduire le véhicule à une vitesse excessive.**

#### **NOTE:**

**Si la "Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC)" a été réalisée auparavant, toujours mettre le contact d'allumage sur OFF et attendre au moins 10 secondes avant de réaliser le test suivant.**

Après réparation, effectuer la procédure suivante pour confirmer la disparition du défaut.

#### AVEC CONSULT-III

1. Démarrer le moteur.
2. Sélectionner le mode de "CONTROLE DE DONNEES" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.
3. Rouler et maintenir les conditions suivantes pendant au moins 10 secondes de suite.

SLCT POSI LVR : Position "D"  
CAP VIT VEH-T/A : 10 km/h minimum  
POS ACCEL : Plus de 1,0/8

4. Si un DTC est détecté, passer à [AT-130. "Procédure de diagnostic"](#).

#### Avec l'analyseur générique GST

Suivre la procédure "AVEC CONSULT-III".

#### SANS CONSULT-III

1. Démarrer le moteur.
2. Rouler et maintenir les conditions suivantes pendant au moins 10 secondes de suite.

Position du levier sélecteur : Position "D"  
Vitesse du véhicule : 10 km/h minimum  
Ouverture d'accélérateur : Plus de 1,0/8

3. Effectuer l'autodiagnostic. Se reporter à [AT-107. "Procédure de diagnostic sans CONSULT-III"](#).
4. Si le résultat de l'inspection n'est pas satisfaisant, aller à la [AT-130. "Procédure de diagnostic"](#).

### Procédure de diagnostic

INFOID:000000001478979

#### 1. VERIFIER LA LIGNE DE COMMUNICATION CAN

# DTC P0725 SIGNAL DE REGIME MOTEUR

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

### avec CONSULT-III

- Sélectionner le mode "RESULT AUTO-DIAG" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.

### sans CONSULT-III

- Effectuer l'autodiagnostic. Se reporter à [AT-107. "Procédure de diagnostic sans CONSULT-III"](#).

Un défaut de fonctionnement de la communication CAN est-il indiqué dans les résultats ?

OUI >> Vérifier la ligne de communication CAN. Se reporter à [AT-111](#).

NON >> PASSER A L'ETAPE 2.

## 2. VERIFIER LE DTC AVEC L'ECM

### avec CONSULT-III

1. Démarrer le moteur.
2. Sélectionner le mode de "CONTROLE DE DONNEES" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.
3. Tout en le contrôlant, vérifier que le régime moteur change en réponse au signal de position de papillon plein gaz.

| Nom de l'élément | Condition        | Valeur affichée                                    |
|------------------|------------------|--|
| VITESSE MOTEUR   | Moteur en marche | Presque équivalent à l'indication du compte-tours. |

### BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 3.

MAUVAIS>> Sélectionner le mode "RESULT AUTO-DIAG" pour "MOTEUR" avec CONSULT-III.

- Se reporter à [EC-1019. "Fonctions de CONSULT-III \(MOTEUR\)"](#) (pour moteur YD25DDTi TYPE 1\*), [EC-1392. "Fonctions de CONSULT-III \(MOTEUR\)"](#) (pour moteur YD25DDTi TYPE 2\*), [EC-120. "Fonctions de CONSULT-III \(MOTEUR\)"](#) (pour moteur VQ40DE avec E-OBDD\*) ou [EC-633. "Fonctions de CONSULT-III \(MOTEUR\)"](#) (pour moteur VQ40DE sans E-OBDD\*).

\* : Se reporter à [AT-7. "Vérification du type du véhicule"](#).

## 3. VERIFIER LE DTC

Effectuer la [AT-130. "Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut \(DTC\)"](#).

### BON ou MAUVAIS

BON >> **FIN DE L'INSPECTION**

MAUVAIS>> PASSER A L'ETAPE 4.

## 4. VERIFIER LES CIRCUITS D'ALIMENTATION ELECTRIQUE DU TCM ET DE MISE A LA MASSE

Vérifier les circuits d'alimentation électrique du TCM et de mise à la masse. Se reporter à [AT-206](#).

### BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 5.

MAUVAIS>> Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

## 5. DETECTER L'ELEMENT DEFECTUEUX

S'assurer que les bornes à broches du connecteur de faisceau de l'ensemble de T/A ne sont pas endommagées et sont bien branchées sur le connecteur de faisceau.

### BON ou MAUVAIS

BON >> Remplacer la soupape de commande avec le TCM. Se reporter à [AT-255. "Soupape de commande avec capteur 2 de TCM et de température de liquide de T/A"](#).

MAUVAIS>> Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

# DTC P0731 FONCTION DE 1ER RAPPORT DE T/A

< INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

## DTC P0731 FONCTION DE 1ER RAPPORT DE T/A

### Description

INFOID:000000001693015

#### NOTE:

Ceci s'applique aux numéros d'identification de véhicule à partir de "VSKJ\*\*R51\*0218001". Se reporter à [GL-46, "Variantes de modèles"](#).

Ce défaut de fonctionnement est détecté lorsque la T/A ne passe pas sur le 1er rapport comme requis par le TCM. Ceci n'est pas uniquement causé par un défaut électrique (circuits ouverts ou en court-circuit) mais aussi par un défaut mécanique tel qu'une soupape de commande qui colle, le mauvais fonctionnement d'une électrovanne, etc.

### Logique de diagnostic de bord

INFOID:000000001693016

Code de défaut "P0731 FNCT 1ERE VIT T/A" avec CONSULT-III ou le 18ème clignotement d'appréciation sans CONSULT-III est détecté lorsque le TCM remarque une incohérence au niveau du rapport d'engrenage réel.

### Cause possible

INFOID:000000001693017

- Electrovanne d'embrayage d'entrée
- Electrovanne de frein de marche avant
- Electrovanne d'embrayage direct
- Electrovanne d'embrayage de marche arrière à vitesses lente et rapide
- Chaque embrayage
- Circuit de commande hydraulique

### Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC)

INFOID:000000001693018

#### PRECAUTION:

**Ne pas conduire le véhicule à une vitesse excessive.**

#### NOTE:

Si la "Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC)" a été réalisée auparavant, toujours mettre le contact d'allumage sur OFF et attendre au moins 10 secondes avant de réaliser le test suivant.

Après réparation, effectuer la procédure suivante pour confirmer la disparition du défaut.

#### Ⓟ AVEC CONSULT-III

1. Démarrer le moteur et sélectionner le mode "CONTROLE DE DONNEES" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.
2. S'assurer que "TEMP ATF 1" se trouve dans la plage suivante.

TEMP ATF 1 : 20°C – 180°C

Si la valeur n'est pas comprise dans la plage spécifiée, conduire le véhicule afin de réchauffer le liquide ATF ou couper le moteur afin de laisser le liquide ATF refroidir.

3. Sélectionner "FNCT 1ERE VIT P0731" dans le mode "SUPPORT TRAVAIL DTC" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.
4. Conduire le véhicule et maintenir les conditions suivantes.

|                                   |  |
|-----------------------------------|--|
| CNT MODE MANU                     | : ON   |
| RAPPORT                           | : Position "1"   |
| POS ACCEL                         | : 0,6/8 ou plus  |
| VITESS VEHIC                      | : 10 km/h minimum                                      |
| VITESSE MOTEUR                    | : VITESSE DE ROTATION DE LA TURBINE – 50 tr/mn ou plus |
| VITESSE DE ROTATION DE LA TURBINE | : 300 tr/mn ou plus                                    |

5. Conserver l'état de conduite actuel pendant au moins 5 secondes consécutives si l'écran de CONSULT-III passe de "HORS CONDITION" à "TEST EN COURS".

#### PRECAUTION:

# DTC P0731 FONCTION DE 1ER RAPPORT DE T/A

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

Si "TEST EN COURS" ne s'affiche pas sur CONSULT-III pendant une période prolongée, sélectionner "RESULT AUTO-DIAG". Dans le cas où un DTC de 1er parcours autre que P0731 s'affiche, se reporter à ["AT-95. Fonctions de CONSULT-III \(TRANSMISSION\)"](#).

Si "RESULT TERMINE MAUVAIS" est détecté, passer à l'étape [AT-133. "Procédure de diagnostic"](#).

Si "ARRETER LE VEHICULE" est détecté, passer à l'étape suivante.

6. Arrêter le véhicule.
7. Conduire le véhicule en position "D" afin de permettre le passage des vitesses du 1er au 5ème rapport et vérifier la séquence de passage et le choc d'accouplement.
  - Appuyer sur "OK" pour terminer l'inspection lorsque le passage des vitesses du 1er au 5ème rapport est normal.
  - Appuyer sur "MAUVAIS" lorsque le choc d'accouplement est anormal, etc. lors du passage des vitesses du 1er au 5ème rapport. Passer à l'[AT-63. "Essai sur route"](#).
  - Passer au mode "RESULT AUTO-DIAG" lorsque le passage des vitesses du 1er au 5ème rapport est impossible. (Ni "OK" ni "MAUVAIS" ne sont indiqués.)

### AVEC L'ANALYSEUR GENERIQUE (GST)

Suivre la procédure "SANS CONSULT-III".

### SANS CONSULT-III

1. Démarrer le moteur.
2. Conduire le véhicule pendant environ 5 minutes en zone urbaine.
3. Mettre le véhicule en marche et maintenir les conditions suivantes pendant au moins 5 secondes de suite.

|                          |                   |
|--------------------------|-------------------|
| Commande de mode manuel  | : ON              |
| Position de rapport      | : Position "1"    |
| Ouverture d'accélérateur | : 0,6/8 ou plus   |
| Vitesse du véhicule      | : 10 km/h minimum |

4. Effectuer l'autodiagnostic. Se reporter à [AT-107. "Procédure de diagnostic sans CONSULT-III"](#).
5. Si le résultat de l'inspection n'est pas satisfaisant, aller à la [AT-133. "Procédure de diagnostic"](#).

## Procédure de diagnostic

INFOID:000000001693019

### 1. VERIFIER LA LIGNE DE COMMUNICATION CAN

#### avec CONSULT-III

- Sélectionner le mode "RESULT AUTO-DIAG" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.

#### Sans CONSULT-III

- Effectuer l'autodiagnostic. Se reporter à [AT-107. "Procédure de diagnostic sans CONSULT-III"](#).

Un défaut de fonctionnement de la communication CAN est-il indiqué dans les résultats ?

OUI >> Vérifier la ligne de communication CAN. Se reporter à [AT-111](#).

NON >> PASSER A L'ETAPE 2.

### 2. VERIFIER LES CIRCUITS D'ALIMENTATION ELECTRIQUE DU TCM ET DE MISE A LA MASSE

Vérifier les circuits d'alimentation électrique du TCM et de mise à la masse. Se reporter à [AT-207](#).

BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 3.

MAUVAIS >> Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

### 3. DETECTION D'UN ELEMENT DEFECTUEUX

S'assurer que les bornes à broches du connecteur de faisceau de l'ensemble de T/A ne sont pas endommagées et sont bien branchées sur le connecteur de faisceau.

BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 4.

MAUVAIS >> Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

### 4. REMPLACER LA SOUPEPE DE COMMANDE AVEC LE TCM

## DTC P0731 FONCTION DE 1ER RAPPORT DE T/A

### < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

---

1. Remplacer la soupape de commande avec le TCM. Se reporter à [AT-255. "Soupape de commande avec capteur 2 de TCM et de température de liquide de T/A"](#).
2. Effectuer la [AT-132. "Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut \(DTC\)"](#).

### BON ou MAUVAIS

BON >> **FIN DE L'INSPECTION**

MAUVAIS>>Contrôler le phénomène de défaut grâce à l'“Essai sur route”, afin de réparer les pièces défectueuses. Se reporter à [AT-63. "Essai sur route"](#).

# DTC P0732 FONCTION DE 2EME RAPPORT DE T/A

< INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

## DTC P0732 FONCTION DE 2EME RAPPORT DE T/A

### Description

INFOID:000000001693020

#### NOTE:

Ceci s'applique aux numéros d'identification de véhicule à partir de "VSKJ\*\*R51\*0218001". Se reporter à [GL-46, "Variantes de modèles"](#).

Ce défaut de fonctionnement est détecté lorsque la T/A ne passe pas sur le 2ème rapport comme requis par le TCM. Ceci n'est pas uniquement causé par un défaut électrique (circuits ouverts ou en court-circuit) mais aussi par un défaut mécanique tel qu'une soupape de commande qui colle, le mauvais fonctionnement d'une électrovanne, etc.

### Logique de diagnostic de bord

INFOID:000000001693021

Code de défaut "P0732 FNCT 2EME VIT T/A" avec CONSULT-III ou le 19ème clignotement d'appréciation sans CONSULT-III est détecté lorsque le TCM remarque une incohérence au niveau du rapport d'engrenage réel.

### Cause possible

INFOID:000000001693022

- Electrovanne d'embrayage d'entrée
- Electrovanne de frein de marche avant
- Electrovanne d'embrayage direct
- Electrovanne d'embrayage de marche arrière à vitesses lente et rapide
- Chaque embrayage
- Circuit de commande hydraulique

### Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC)

INFOID:000000001693023

#### PRECAUTION:

**Ne pas conduire le véhicule à une vitesse excessive.**

#### NOTE:

**Si la "Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC)" a été réalisée auparavant, toujours mettre le contact d'allumage sur OFF et attendre au moins 10 secondes avant de réaliser le test suivant.**

Après réparation, effectuer la procédure suivante pour confirmer la disparition du défaut.

#### Ⓟ AVEC CONSULT-III

1. Démarrer le moteur et sélectionner le mode "CONTROLE DE DONNEES" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.
2. S'assurer que "TEMP ATF 1" se trouve dans la plage suivante.

TEMP ATF 1 : 20°C – 180°C

Si la valeur n'est pas comprise dans la plage spécifiée, conduire le véhicule afin de réchauffer le liquide ATF ou couper le moteur afin de laisser le liquide ATF refroidir.

3. Sélectionner "FNCT 2EME VIT P0732" du mode "SUPPORT DE TRAVAIL DTC" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.
4. Conduire le véhicule et maintenir les conditions suivantes.

|                                   |  |
|-----------------------------------|--|
| CNT MODE MANU                     | : ON   |
| RAPPORT                           | : Position "2"   |
| POS ACCEL                         | : 0,6/8 ou plus  |
| VITESS VEHIC                      | : 10 km/h minimum                                      |
| VITESSE MOTEUR                    | : VITESSE DE ROTATION DE LA TURBINE – 50 tr/mn ou plus |
| VITESSE DE ROTATION DE LA TURBINE | : 300 tr/mn ou plus                                    |

5. Conserver l'état de conduite actuel pendant au moins 5 secondes consécutives si l'écran de CONSULT-III passe de "HORS CONDITION" à "TEST EN COURS".

#### PRECAUTION:

# DTC P0732 FONCTION DE 2EME RAPPORT DE T/A

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

Si "TEST EN COURS" ne s'affiche pas sur CONSULT-III pendant une période prolongée, sélectionner "RESULT AUTO-DIAG". Dans le cas où un DTC de 1er parcours autre que P0732 s'affiche, se reporter à "[AT-95, "Fonctions de CONSULT-III \(TRANSMISSION\)"](#)".

Si "RESULT TERMINE MAUVAIS" est détecté, passer à l'étape [AT-136, "Procédure de diagnostic"](#).

Si "ARRETER LE VEHICULE" est détecté, passer à l'étape suivante.

6. Arrêter le véhicule.
7. Conduire le véhicule en position "D" afin de permettre le passage des vitesses du 1er au 5ème rapport et vérifier la séquence de passage et le choc d'accouplement.
  - Appuyer sur "OK" pour terminer l'inspection lorsque le passage des vitesses du 1er au 5ème rapport est normal.
  - Appuyer sur "MAUVAIS" lorsque le choc d'accouplement est anormal, etc. lors du passage des vitesses du 1er au 5ème rapport. Passer à l'[AT-63, "Essai sur route"](#).
  - Passer au mode "RESULT AUTO-DIAG" lorsque le passage des vitesses du 1er au 5ème rapport est impossible. (Ni "OK" ni "MAUVAIS" ne sont indiqués.)

### AVEC L'ANALYSEUR GENERIQUE (GST)

Suivre la procédure "SANS CONSULT-III".

### SANS CONSULT-III

1. Démarrer le moteur.
2. Conduire le véhicule pendant environ 5 minutes en zone urbaine.
3. Mettre le véhicule en marche et maintenir les conditions suivantes pendant au moins 5 secondes de suite.

|                          |                   |
|--------------------------|-------------------|
| Commande de mode manuel  | : ON              |
| Position de rapport      | : Position "2"    |
| Ouverture d'accélérateur | : 0,6/8 ou plus   |
| Vitesse du véhicule      | : 10 km/h minimum |

4. Effectuer l'autodiagnostic. Se reporter à [AT-107, "Procédure de diagnostic sans CONSULT-III"](#).
5. Si le résultat de l'inspection n'est pas satisfaisant, aller à la [AT-136, "Procédure de diagnostic"](#).

## Procédure de diagnostic

INFOID:000000001693024

### 1. VERIFIER LA LIGNE DE COMMUNICATION CAN

#### avec CONSULT-III

- Sélectionner le mode "RESULT AUTO-DIAG" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.

#### Sans CONSULT-III

- Effectuer l'autodiagnostic. Se reporter à [AT-107, "Procédure de diagnostic sans CONSULT-III"](#).

Un défaut de fonctionnement de la communication CAN est-il indiqué dans les résultats ?

OUI >> Vérifier la ligne de communication CAN. Se reporter à [AT-111](#).

NON >> PASSER A L'ETAPE 2.

### 2. VERIFIER LES CIRCUITS D'ALIMENTATION ELECTRIQUE DU TCM ET DE MISE A LA MASSE

Vérifier les circuits d'alimentation électrique du TCM et de mise à la masse. Se reporter à [AT-207](#).

BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 3.

MAUVAIS >> Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

### 3. DETECTION D'UN ELEMENT DEFECTUEUX

S'assurer que les bornes à broches du connecteur de faisceau de l'ensemble de T/A ne sont pas endommagées et sont bien branchées sur le connecteur de faisceau.

BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 4.

MAUVAIS >> Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

### 4. REMPLACER LA SOUPEPE DE COMMANDE AVEC LE TCM

## DTC P0732 FONCTION DE 2EME RAPPORT DE T/A

### < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

1. Remplacer la soupape de commande avec le TCM. Se reporter à [AT-255. "Soupape de commande avec capteur 2 de TCM et de température de liquide de T/A"](#).
2. Effectuer la [AT-135. "Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut \(DTC\)"](#).

### BON ou MAUVAIS

BON >> **FIN DE L'INSPECTION**

MAUVAIS>>Contrôler le phénomène de défaut grâce à l'“Essai sur route”, afin de réparer les pièces défectueuses. Se reporter à [AT-63. "Essai sur route"](#).

A

B

AT

D

E

F

G

H

I

J

K

L

M

N

O

P

# DTC P0733 FONCTION DE 3EME RAPPORT DE T/A

< INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

## DTC P0733 FONCTION DE 3EME RAPPORT DE T/A

### Description

INFOID:000000001693025

#### NOTE:

Ceci s'applique aux numéros d'identification de véhicule à partir de "VSKJ\*\*R51\*0218001". Se reporter à [GL-46, "Variantes de modèles"](#).

Ce défaut de fonctionnement est détecté lorsque la T/A ne passe pas sur le 3ème rapport comme requis par le TCM. Ceci n'est pas uniquement causé par un défaut électrique (circuits ouverts ou en court-circuit) mais aussi par un défaut mécanique tel qu'une soupape de commande qui colle, le mauvais fonctionnement d'une électrovanne, etc.

### Logique de diagnostic de bord

INFOID:000000001693026

Code de défaut "P0733 FNCT 3EME VIT T/A" avec CONSULT-III ou le 20ème clignotement d'appréciation sans CONSULT-III est détecté lorsque le TCM remarque une incohérence au niveau du rapport d'engrenage réel.

### Cause possible

INFOID:000000001693027

- Electrovanne d'embrayage d'entrée
- Electrovanne de frein de marche avant
- Electrovanne d'embrayage direct
- Electrovanne d'embrayage de marche arrière à vitesses lente et rapide
- Chaque embrayage
- Circuit de commande hydraulique

### Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC)

INFOID:000000001693028

#### PRECAUTION:

**Ne pas conduire le véhicule à une vitesse excessive.**

#### NOTE:

Si la "Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC)" a été réalisée auparavant, toujours mettre le contact d'allumage sur OFF et attendre au moins 10 secondes avant de réaliser le test suivant.

Après réparation, effectuer la procédure suivante pour confirmer la disparition du défaut.

#### Ⓟ AVEC CONSULT-III

1. Démarrer le moteur et sélectionner le mode "CONTROLE DE DONNEES" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.
2. S'assurer que "TEMP ATF 1" se trouve dans la plage suivante.

TEMP ATF 1 : 20°C – 180°C

Si la valeur n'est pas comprise dans la plage spécifiée, conduire le véhicule afin de réchauffer le liquide ATF ou couper le moteur afin de laisser le liquide ATF refroidir.

3. Sélectionner "P0733 FNCT 3EME VIT" du mode "SUPPORT DE TRAVAIL DTC" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.
4. Conduire le véhicule et maintenir les conditions suivantes.

|                                   |  |
|-----------------------------------|--|
| CNT MODE MANU                     | : ON   |
| RAPPORT                           | : Position "3"   |
| POS ACCEL                         | : 0,6/8 ou plus  |
| VITESS VEHIC                      | : 10 km/h minimum                                      |
| VITESSE MOTEUR                    | : VITESSE DE ROTATION DE LA TURBINE – 50 tr/mn ou plus |
| VITESSE DE ROTATION DE LA TURBINE | : 300 tr/mn ou plus                                    |

5. Conserver l'état de conduite actuel pendant au moins 5 secondes consécutives si l'écran de CONSULT-III passe de "HORS CONDITION" à "TEST EN COURS".

#### PRECAUTION:

# DTC P0733 FONCTION DE 3EME RAPPORT DE T/A

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

Si "TEST EN COURS" ne s'affiche pas sur CONSULT-III pendant une période prolongée, sélectionner "RESULT AUTO-DIAG". Dans le cas où un DTC de 1er parcours autre que P0733 s'affiche, se reporter à ["AT-95. Fonctions de CONSULT-III \(TRANSMISSION\)"](#).

Si "RESULT TERMINE MAUVAIS" est détecté, passer à l'étape [AT-139. "Procédure de diagnostic"](#).

Si "ARRETER LE VEHICULE" est détecté, passer à l'étape suivante.

6. Arrêter le véhicule.
7. Conduire le véhicule en position "D" afin de permettre le passage des vitesses du 1er au 5ème rapport et vérifier la séquence de passage et le choc d'accouplement.
  - Appuyer sur "OK" pour terminer l'inspection lorsque le passage des vitesses du 1er au 5ème rapport est normal.
  - Appuyer sur "MAUVAIS" lorsque le choc d'accouplement est anormal, etc. lors du passage des vitesses du 1er au 5ème rapport. Passer à l'[AT-63. "Essai sur route"](#).
  - Passer au mode "RESULT AUTO-DIAG" lorsque le passage des vitesses du 1er au 5ème rapport est impossible. (Ni "OK" ni "MAUVAIS" ne sont indiqués.)

### AVEC L'ANALYSEUR GENERIQUE (GST)

Suivre la procédure "SANS CONSULT-III".

### SANS CONSULT-III

1. Démarrer le moteur.
2. Conduire le véhicule pendant environ 5 minutes en zone urbaine.
3. Mettre le véhicule en marche et maintenir les conditions suivantes pendant au moins 5 secondes de suite.

|                          |                   |
|--------------------------|-------------------|
| Commande de mode manuel  | : ON              |
| Position de rapport      | : Position "3"    |
| Ouverture d'accélérateur | : 0,6/8 ou plus   |
| Vitesse du véhicule      | : 10 km/h minimum |

4. Effectuer l'autodiagnostic. Se reporter à [AT-107. "Procédure de diagnostic sans CONSULT-III"](#).
5. Si le résultat de l'inspection n'est pas satisfaisant, aller à la [AT-139. "Procédure de diagnostic"](#).

## Procédure de diagnostic

INFOID:000000001693029

### 1. VERIFIER LA LIGNE DE COMMUNICATION CAN

#### avec CONSULT-III

- Sélectionner le mode "RESULT AUTO-DIAG" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.

#### Sans CONSULT-III

- Effectuer l'autodiagnostic. Se reporter à [AT-107. "Procédure de diagnostic sans CONSULT-III"](#).

Un défaut de fonctionnement de la communication CAN est-il indiqué dans les résultats ?

OUI >> Vérifier la ligne de communication CAN. Se reporter à [AT-111](#).

NON >> PASSER A L'ETAPE 2.

### 2. VERIFIER LES CIRCUITS D'ALIMENTATION ELECTRIQUE DU TCM ET DE MISE A LA MASSE

Vérifier les circuits d'alimentation électrique du TCM et de mise à la masse. Se reporter à [AT-207](#).

BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 3.

MAUVAIS >> Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

### 3. DETECTION D'UN ELEMENT DEFECTUEUX

S'assurer que les bornes à broches du connecteur de faisceau de l'ensemble de T/A ne sont pas endommagées et sont bien branchées sur le connecteur de faisceau.

BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 4.

MAUVAIS >> Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

### 4. REMPLACER LA SOUPEPE DE COMMANDE AVEC LE TCM

## DTC P0733 FONCTION DE 3EME RAPPORT DE T/A

### < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

---

1. Remplacer la soupape de commande avec le TCM. Se reporter à [AT-255. "Soupape de commande avec capteur 2 de TCM et de température de liquide de T/A"](#).
2. Effectuer la [AT-138. "Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut \(DTC\)"](#).

### BON ou MAUVAIS

BON >> **FIN DE L'INSPECTION**

MAUVAIS>>Contrôler le phénomène de défaut grâce à l'“Essai sur route”, afin de réparer les pièces défectueuses. Se reporter à [AT-63. "Essai sur route"](#).

# DTC P0734 FONCTION DE 4EME RAPPORT DE T/A

< INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

## DTC P0734 FONCTION DE 4EME RAPPORT DE T/A

### Description

INFOID:000000001693030

#### NOTE:

Ceci s'applique aux numéros d'identification de véhicule à partir de "VSKJ\*\*R51\*0218001". Se reporter à [GL-46, "Variantes de modèles"](#).

Ce défaut de fonctionnement est détecté lorsque la T/A ne passe pas sur le 4ème rapport comme requis par le TCM. Ceci n'est pas uniquement causé par un défaut électrique (circuits ouverts ou en court-circuit) mais aussi par un défaut mécanique tel qu'une soupape de commande qui colle, le mauvais fonctionnement d'une électrovanne, etc.

### Logique de diagnostic de bord

INFOID:000000001693031

Code de défaut "P0734 FNCT 4EME VIT T/A" avec CONSULT-III ou le 21ème clignotement d'appréciation sans CONSULT-III est détecté lorsque le TCM remarque une incohérence au niveau du rapport d'engrenage réel.

### Cause possible

INFOID:000000001693032

- Faisceau ou connecteurs  
(Les circuits des solénoïdes sont ouverts ou en court-circuit.)
- Electrovanne d'embrayage d'entrée
- Electrovanne de frein de marche avant
- Electrovanne d'embrayage direct
- Electrovanne d'embrayage de marche arrière à vitesses lente et rapide
- Chaque embrayage
- Circuit de commande hydraulique

### Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC)

INFOID:000000001693033

#### PRECAUTION:

**Ne pas conduire le véhicule à une vitesse excessive.**

#### NOTE:

**Si la "Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC)" a été réalisée auparavant, toujours mettre le contact d'allumage sur OFF et attendre au moins 10 secondes avant de réaliser le test suivant.**

Après réparation, effectuer la procédure suivante pour confirmer la disparition du défaut.

#### Ⓟ AVEC CONSULT-III

1. Démarrer le moteur et sélectionner le mode "CONTROLE DE DONNEES" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.
2. S'assurer que "TEMP ATF 1" se trouve dans la plage suivante.

TEMP ATF 1 : 20°C – 180°C

Si la valeur n'est pas comprise dans la plage spécifiée, conduire le véhicule afin de réchauffer le liquide ATF ou couper le moteur afin de laisser le liquide ATF refroidir.

3. Sélectionner "P0734 FNCT 4EME VIT" du mode "SUPPORT DE TRAVAIL DTC" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.
4. Conduire le véhicule et maintenir les conditions suivantes.

|                                      |   |
|--------------------------------------|---|
| CNT MODE MANU                        | : ON  |
| RAPPORT                              | : "4ème" rapport  |
| POS ACCEL                            | : 0,6/8 ou plus   |
| VITESS VEHIC                         | : 10 km/h minimum   |
| VITESSE MOTEUR                       | : VITESSE DE ROTATION DE LA<br>TURBINE – 50 tr/mn ou plus |
| VITESSE DE ROTATION<br>DE LA TURBINE | : 300 tr/mn ou plus                                       |

5. Conserver l'état de conduite actuel pendant au moins 5 secondes consécutives si l'écran de CONSULT-III passe de "HORS CONDITION" à "TEST EN COURS".

# DTC P0734 FONCTION DE 4EME RAPPORT DE T/A

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

---

### **PRECAUTION:**

Si "TEST EN COURS" ne s'affiche pas sur CONSULT-III pendant une période prolongée, sélectionner "RESULT AUTO-DIAG". Dans le cas où un DTC de 1er parcours autre que P0734 s'affiche, se reporter à "[AT-95. "Fonctions de CONSULT-III \(TRANSMISSION\)"](#)".

Si "RESULT TERMINE MAUVAIS" est détecté, passer à l'étape [AT-142. "Procédure de diagnostic"](#).

Si "ARRETER LE VEHICULE" est détecté, passer à l'étape suivante.

6. Arrêter le véhicule.
7. Conduire le véhicule en position "D" afin de permettre le passage des vitesses du 1er au 5ème rapport et vérifier la séquence de passage et le choc d'accouplement.
  - Appuyer sur "OK" pour terminer l'inspection lorsque le passage des vitesses du 1er au 5ème rapport est normal.
  - Appuyer sur "MAUVAIS" lorsque le choc d'accouplement est anormal, etc. lors du passage des vitesses du 1er au 5ème rapport. Passer à l'[AT-63. "Essai sur route"](#).
  - Passer au mode "RESULT AUTO-DIAG" lorsque le passage des vitesses du 1er au 5ème rapport est impossible. (Ni "OK" ni "MAUVAIS" ne sont indiqués.)

### AVEC L'ANALYSEUR GENERIQUE (GST)

Suivre la procédure "SANS CONSULT-III".

### SANS CONSULT-III

1. Démarrer le moteur.
2. Conduire le véhicule pendant environ 5 minutes en zone urbaine.
3. Mettre le véhicule en marche et maintenir les conditions suivantes pendant au moins 5 secondes de suite.

|                          |                   |
|--------------------------|-------------------|
| Commande de mode manuel  | : ON              |
| Position de rapport      | : "4ème" rapport  |
| Ouverture d'accélérateur | : 0,6/8 ou plus   |
| Vitesse du véhicule      | : 10 km/h minimum |

4. Effectuer l'autodiagnostic. Se reporter à [AT-107. "Procédure de diagnostic sans CONSULT-III"](#).
5. Si le résultat de l'inspection n'est pas satisfaisant, aller à la [AT-142. "Procédure de diagnostic"](#).

## Procédure de diagnostic

INFOID:000000001693034

### 1. VERIFIER LA LIGNE DE COMMUNICATION CAN

---

#### avec CONSULT-III

- Sélectionner le mode "RESULT AUTO-DIAG" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.

#### Sans CONSULT-III

- Effectuer l'autodiagnostic. Se reporter à [AT-107. "Procédure de diagnostic sans CONSULT-III"](#).

Un défaut de fonctionnement de la communication CAN est-il indiqué dans les résultats ?

OUI >> Vérifier la ligne de communication CAN. Se reporter à [AT-111](#).

NON >> PASSER A L'ETAPE 2.

### 2. VERIFIER LES CIRCUITS D'ALIMENTATION ELECTRIQUE DU TCM ET DE MISE A LA MASSE

---

Vérifier les circuits d'alimentation électrique du TCM et de mise à la masse. Se reporter à [AT-207](#).

BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 3.

MAUVAIS >> Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

### 3. DETECTION D'UN ELEMENT DEFECTUEUX

---

S'assurer que les bornes à broches du connecteur de faisceau de l'ensemble de T/A ne sont pas endommagées et sont bien branchées sur le connecteur de faisceau.

BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 4.

MAUVAIS >> Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

### 4. REMPLACER LA SOUPEPE DE COMMANDE AVEC LE TCM

---

## DTC P0734 FONCTION DE 4EME RAPPORT DE T/A

### < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

1. Remplacer la soupape de commande avec le TCM. Se reporter à [AT-255. "Soupape de commande avec capteur 2 de TCM et de température de liquide de T/A"](#).
2. Effectuer la [AT-141. "Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut \(DTC\)"](#).

### BON ou MAUVAIS

BON >> **FIN DE L'INSPECTION**

MAUVAIS>>Contrôler le phénomène de défaut grâce à l'“Essai sur route”, afin de réparer les pièces défectueuses. Se reporter à [AT-63. "Essai sur route"](#).

A

B

AT

D

E

F

G

H

I

J

K

L

M

N

O

P

# DTC P0735 FONCTION DE 5EME RAPPORT DE T/A

< INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

## DTC P0735 FONCTION DE 5EME RAPPORT DE T/A

### Description

INFOID:000000001693035

#### NOTE:

Ceci s'applique aux numéros d'identification de véhicule à partir de "VSKJ\*\*R51\*0218001". Se reporter à [GL-46, "Variantes de modèles"](#).

Ce défaut de fonctionnement est détecté lorsque la T/A ne passe pas sur le 5ème rapport comme requis par le TCM. Ceci n'est pas uniquement causé par un défaut électrique (circuits ouverts ou en court-circuit) mais aussi par un défaut mécanique tel qu'une soupape de commande qui colle, le mauvais fonctionnement d'une électrovanne, etc.

### Logique de diagnostic de bord

INFOID:000000001693036

Code de défaut "P0735 FNCT 5EME VIT T/A" avec CONSULT-III ou le 22ème clignotement d'appréciation sans CONSULT-III est détecté lorsque le TCM remarque une incohérence au niveau du rapport d'engrenage réel.

### Cause possible

INFOID:000000001693037

- Electrovanne d'embrayage d'entrée
- Electrovanne de frein de marche avant
- Electrovanne d'embrayage direct
- Electrovanne d'embrayage de marche arrière à vitesses lente et rapide
- Chaque embrayage
- Circuit de commande hydraulique

### Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC)

INFOID:000000001693038

#### PRECAUTION:

**Ne pas conduire le véhicule à une vitesse excessive.**

#### NOTE:

Si la "Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC)" a été réalisée auparavant, toujours mettre le contact d'allumage sur OFF et attendre au moins 10 secondes avant de réaliser le test suivant.

Après réparation, effectuer la procédure suivante pour confirmer la disparition du défaut.

#### Ⓟ AVEC CONSULT-III

1. Démarrer le moteur et sélectionner le mode "CONTROLE DE DONNEES" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.
2. S'assurer que "TEMP ATF 1" se trouve dans la plage suivante.

TEMP ATF 1 : 20°C – 180°C

Si la valeur n'est pas comprise dans la plage spécifiée, conduire le véhicule afin de réchauffer le liquide ATF ou couper le moteur afin de laisser le liquide ATF refroidir.

3. Sélectionner "P0735 FNCT 5EME VIT" du mode "SUPPORT DE TRAVAIL DTC" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.
4. Conduire le véhicule et maintenir les conditions suivantes.

|                                      |   |
|--------------------------------------|---|
| CNT MODE MANU                        | : ON  |
| RAPPORT                              | : "position" 5  |
| POS ACCEL                            | : 0,6/8 ou plus   |
| VITESS VEHIC                         | : 10 km/h minimum   |
| VITESSE MOTEUR                       | : VITESSE DE ROTATION DE LA<br>TURBINE – 50 tr/mn ou plus |
| VITESSE DE ROTATION<br>DE LA TURBINE | : 300 tr/mn ou plus                                       |

5. Conserver l'état de conduite actuel pendant au moins 5 secondes consécutives si l'écran de CONSULT-III passe de "HORS CONDITION" à "TEST EN COURS".

#### PRECAUTION:

# DTC P0735 FONCTION DE 5EME RAPPORT DE T/A

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

Si "TEST EN COURS" ne s'affiche pas sur CONSULT-III pendant une période prolongée, sélectionner "RESULT AUTO-DIAG". Dans le cas où un DTC de 1er parcours autre que P0735 s'affiche, se reporter à "[AT-95. "Fonctions de CONSULT-III \(TRANSMISSION\)"](#)".

Si "RESULT TERMINE MAUVAIS" est détecté, passer à l'étape [AT-145. "Procédure de diagnostic"](#).

Si "ARRETER LE VEHICULE" est détecté, passer à l'étape suivante.

6. Arrêter le véhicule.
7. Conduire le véhicule en position "D" afin de permettre le passage des vitesses du 1er au 5ème rapport et vérifier la séquence de passage et le choc d'accouplement.
  - Appuyer sur "OK" pour terminer l'inspection lorsque le passage des vitesses du 1er au 5ème rapport est normal.
  - Appuyer sur "MAUVAIS" lorsque le choc d'accouplement est anormal, etc. lors du passage des vitesses du 1er au 5ème rapport. Passer à l'[AT-63. "Essai sur route"](#).
  - Passer au mode "RESULT AUTO-DIAG" lorsque le passage des vitesses du 1er au 5ème rapport est impossible. (Ni "OK" ni "MAUVAIS" ne sont indiqués.)

### AVEC L'ANALYSEUR GENERIQUE (GST)

Suivre la procédure "SANS CONSULT-III".

### SANS CONSULT-III

1. Démarrer le moteur.
2. Conduire le véhicule pendant environ 5 minutes en zone urbaine.
3. Mettre le véhicule en marche et maintenir les conditions suivantes pendant au moins 5 secondes de suite.

|                          |                   |
|--------------------------|-------------------|
| Commande de mode manuel  | : ON              |
| Position de rapport      | : "position" 5    |
| Ouverture d'accélérateur | : 0,6/8 ou plus   |
| Vitesse du véhicule      | : 10 km/h minimum |

4. Effectuer l'autodiagnostic. Se reporter à [AT-107. "Procédure de diagnostic sans CONSULT-III"](#).
5. Si le résultat de l'inspection n'est pas satisfaisant, aller à la [AT-145. "Procédure de diagnostic"](#).

## Procédure de diagnostic

INFOID:000000001693039

### 1. VERIFIER LA LIGNE DE COMMUNICATION CAN

#### avec CONSULT-III

- Sélectionner le mode "RESULT AUTO-DIAG" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.

#### Sans CONSULT-III

- Effectuer l'autodiagnostic. Se reporter à [AT-107. "Procédure de diagnostic sans CONSULT-III"](#).

Un défaut de fonctionnement de la communication CAN est-il indiqué dans les résultats ?

OUI >> Vérifier la ligne de communication CAN. Se reporter à [AT-111](#).

NON >> PASSER A L'ETAPE 2.

### 2. VERIFIER LES CIRCUITS D'ALIMENTATION ELECTRIQUE DU TCM ET DE MISE A LA MASSE

Vérifier les circuits d'alimentation électrique du TCM et de mise à la masse. Se reporter à [AT-207](#).

BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 3.

MAUVAIS >> Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

### 3. DETECTION D'UN ELEMENT DEFECTUEUX

S'assurer que les bornes à broches du connecteur de faisceau de l'ensemble de T/A ne sont pas endommagées et sont bien branchées sur le connecteur de faisceau.

BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 4.

MAUVAIS >> Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

### 4. REMPLACER LA SOUPEPE DE COMMANDE AVEC LE TCM

## DTC P0735 FONCTION DE 5EME RAPPORT DE T/A

### < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

---

1. Remplacer la soupape de commande avec le TCM. Se reporter à [AT-255. "Soupape de commande avec capteur 2 de TCM et de température de liquide de T/A"](#).
2. Effectuer la [AT-144. "Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut \(DTC\)"](#).

### BON ou MAUVAIS

BON >> **FIN DE L'INSPECTION**

MAUVAIS>>Contrôler le phénomène de défaut grâce à l'“Essai sur route”, afin de réparer les pièces défectueuses. Se reporter à [AT-63. "Essai sur route"](#).

# DTC P0740 ELECTROVANNE D'EMBRAYAGE DE CONVERTISSEUR DE COUPLE

< INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

## DTC P0740 ELECTROVANNE D'EMBRAYAGE DE CONVERTISSEUR DE COUPLE

### Description

INFOID:000000001478980

- L'électrovanne d'embrayage de convertisseur de couple est activée, avec l'embrayage sur D5, M2, M3, M4 et M5 par le TCM en réponse aux signaux envoyés à partir du capteur de vitesse du véhicule et du capteur de position de pédale d'accélérateur (capteur de position de papillon). Le fonctionnement du piston d'embrayage de convertisseur de couple est alors contrôlé.
- Le fonctionnement du verrouillage est toutefois interdit lorsque la température du liquide de T/A est trop basse.
- Lorsque la pédale d'accélérateur est enfoncée (moins de 1,0/8) en position de verrouillage, le moteur ne doit pas changer de régime de manière soudaine. Un changement rapide du régime moteur indique l'absence de verrouillage.

### Valeur de référence de CONSULT-III en mode de contrôle de données

INFOID:000000001478981

| Nom de l'élément | Condition          | Valeur affichée (approximative) |
|------------------|--------------------|---------------------------------|
| SOLENOIDE TCC    | Verrouillage actif | 0,4 - 0,6 A                     |

### Logique de diagnostic de bord

INFOID:000000001478982

Le code de diagnostic de défaut "P0740 CIRC SOLENOID TCC" avec CONSULT-III ou le 3ème clignotement d'évaluation sans CONSULT-III est détecté dans les conditions suivantes.

- Le TCM détecte une chute de tension anormale lorsqu'il tente d'actionner l'électrovanne.
- Le TCM détecte un défaut en comparant la valeur cible et la valeur enregistrée.

### Cause possible

INFOID:000000001478983

- Electrovanne d'embrayage de convertisseur de couple
- Faisceau ou connecteurs  
(Le circuit du solénoïde est ouvert ou en court-circuit.)

### Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC)

INFOID:000000001478984

#### **PRECAUTION:**

**Ne pas conduire le véhicule à une vitesse excessive.**

#### **NOTE:**

**Si la "Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC)" a été réalisée auparavant, toujours mettre le contact d'allumage sur OFF et attendre au moins 10 secondes avant de réaliser le test suivant.**

Après réparation, effectuer la procédure suivante pour confirmer la disparition du défaut.

#### AVEC CONSULT-III

1. Démarrer le moteur.
2. Sélectionner le mode de "CONTROLE DE DONNEES" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.
3. Mettre le véhicule en marche et maintenir les conditions suivantes pendant au moins 5 secondes de suite.

SLCT POSI LVR : Position "D"

CAP VIT VEH-T/A : 80 km/h minimum

POS ACCEL : 0,5/8 – 1,0/8

Lieu de conduite : La conduite en montée (accroissement de la charge du moteur) contribue à réunir les conditions requises pour ce test.

4. Si un DTC est détecté, passer à [AT-148. "Procédure de diagnostic"](#).

#### Avec l'analyseur générique GST

Suivre la procédure "AVEC CONSULT-III".

#### SANS CONSULT-III

1. Démarrer le moteur.

# DTC P0740 ELECTROVANNE D'EMBRAYAGE DE CONVERTISSEUR DE COUPLE

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

2. Mettre le véhicule en marche et maintenir les conditions suivantes pendant au moins 5 secondes de suite.

|                              |   |
|------------------------------|---|
| Position du levier sélecteur | : Position "D"  |
| Vitesse du véhicule          | : 80 km/h minimum   |
| Ouverture d'accélérateur     | : 0,5/8 – 1,0/8   |
| Lieu de conduite             | : La conduite en montée (accroissement de la charge du moteur) contribue à réunir les conditions requises pour ce test. |

3. Effectuer l'autodiagnostic. Se reporter à [AT-107, "Procédure de diagnostic sans CONSULT-III"](#).

4. Si le résultat de l'inspection n'est pas satisfaisant, aller à la [AT-148, "Procédure de diagnostic"](#).

## Procédure de diagnostic

INFOID:000000001478985

### 1. VERIFIER LE SIGNAL D'ENTREE

#### avec CONSULT-III

1. Démarrer le moteur.
2. Sélectionner le mode de "CONTROLE DE DONNEES" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.
3. Relever la valeur de "SOLENOIDE TCC" tout en roulant.

| Nom de l'élément | Condition          | Valeur affichée (approximative) |
|------------------|--------------------|---------------------------------|
| SOLENOIDE TCC    | Verrouillage actif | 0,4 - 0,6 A                     |

#### BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 4.  
MAUVAIS >> PASSER A L'ETAPE 2.

### 2. VERIFIER LES CIRCUITS D'ALIMENTATION ELECTRIQUE DU TCM ET DE MISE A LA MASSE

Vérifier les circuits d'alimentation électrique du TCM et de mise à la masse. Se reporter à [AT-206](#).

#### BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 3.  
MAUVAIS >> Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

### 3. DETECTER L'ELEMENT DEFECTUEUX

S'assurer que les bornes à broches du connecteur de faisceau de l'ensemble de T/A ne sont pas endommagées et sont bien branchées sur le connecteur de faisceau.

#### BON ou MAUVAIS

BON >> Remplacer la soupape de commande avec le TCM. Se reporter à [AT-255, "Soupape de commande avec capteur 2 de TCM et de température de liquide de T/A"](#).  
MAUVAIS >> Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

### 4. VERIFIER LE DTC

Effectuer la [AT-147, "Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut \(DTC\)"](#).

#### BON ou MAUVAIS

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

# DTC P0744 FONCTIONNEMENT DE L'ELECTROVANNE DU TCC A/T (VERROUILLAGE)

< INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

## DTC P0744 FONCTIONNEMENT DE L'ELECTROVANNE DU TCC A/T (VERROUILLAGE)

### Description

INFOID:000000001478986

Ce défaut de fonctionnement est détecté lorsque la T/A ne passe pas sur le 5ème rapport ou que l'embrayage du convertisseur de couple ne se verrouille pas sous le signal du TCM. Ceci n'est pas uniquement causé par un défaut électrique (circuits ouverts ou en court-circuit) mais aussi par un défaut mécanique tel qu'une soupape de commande qui colle, le mauvais fonctionnement d'une électrovanne, etc.

### Valeur de référence de CONSULT-III en mode de contrôle de données

INFOID:000000001478987

| Nom de l'élément | Condition          | Valeur affichée (approximative) |
|------------------|--------------------|---------------------------------|
| SOLENOIDE TCC    | Verrouillage actif | 0,4 - 0,6 A                     |

### Logique de diagnostic de bord

INFOID:000000001478988

Le code de diagnostic de défaut "P0744 FNCT EV TCC T/A" avec CONSULT-III ou le 3ème clignotement d'évaluation sans CONSULT-III est détecté dans les conditions suivantes.

- Lorsque la T/A ne peut effectuer le verrouillage, même si le circuit électrique est en bon état.
- Lorsque le TCM détecte un défaut en comparant la différence de valeur avec la rotation à glissement.

### Cause possible

INFOID:000000001478989

- Faisceau ou connecteurs  
(Le circuit du solénoïde est ouvert ou en court-circuit.)
- Electrovanne d'embrayage de convertisseur de couple
- Circuit de commande hydraulique

### Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC)

INFOID:000000001478990

#### **PRECAUTION:**

**Ne pas conduire le véhicule à une vitesse excessive.**

#### **NOTE:**

Si la "Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC)" a été réalisée auparavant, toujours mettre le contact d'allumage sur OFF et attendre au moins 10 secondes avant de réaliser le test suivant.

Après réparation, effectuer la procédure suivante pour confirmer la disparition du défaut.

#### Ⓟ AVEC CONSULT-III (VIN < VSKJ\*\*R51\*0218001)

#### **NOTE:**

La procédure suivante s'applique aux numéros d'identification de véhicule jusqu'à "VSKJ\*\*R51\*0218001". Se reporter à [GI-46, "Variantes de modèles"](#).

1. Démarrer le moteur et sélectionner "VERIFIER FNCT EV TCC" en mode "SUPPORT DE TRAVAIL DE DTC" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III et appuyer sur "START".
2. Accélérer le véhicule à plus de 80 km/h et maintenir la condition suivante sans interruption jusqu'à ce que "TEST EN COURS" soit remplacé par "TERMINE". (30 secondes environ après l'affichage de "TEST EN COURS".)

|                      |   |
|----------------------|---|
| POS ACCEL            | : 0,5/8 – 1,0/8 (en permanence lors de l'étape 4) |
| SOLENOIDE TCC        | : 0,4 - 0,6 A                                     |
| Vitesse de référence | : Vitesse constante supérieure à 80 km/h          |
| RAPPORT              | : "5"   |

- Consulter le programme de passage des rapports dans [AT-352, "Vitesse du véhicule à laquelle le changement de rapport a lieu"](#).
- Si "TEST EN COURS" ne s'affiche pas sur CONSULT-III pendant une période prolongée, sélectionner "RESULT AUTO-DIAG". Dans le cas où un DTC de 1er parcours autre que P0744 s'affiche, se reporter à "DIAGNOSTIC DE DEFAUT POUR DTC".

# DTC P0744 FONCTIONNEMENT DE L'ELECTROVANNE DU TCC A/T (VER-ROUILLAGE)

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

3. S'assurer que "BON" est affiché. (Si "MAUVAIS" s'affiche, se reporter à [AT-150. "Procédure de diagnostic"](#).)  
Se reporter à Séquence de passage des vitesses [AT-352. "Vitesse du véhicule à laquelle le changement de rapport a lieu"](#).

### AVEC CONSULT-III (VIN > VSKJ\*\*R51\*0218001)

#### NOTE:

La procédure suivante s'applique aux numéros d'identification de véhicule à partir de "VSKJ\*\*R51\*0218001".  
Se reporter à [GI-46. "Variantes de modèles"](#).

1. Démarrer le moteur.
2. Sélectionner le mode de "CONTROLE DE DONNEES" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.
3. Rouler et maintenir les conditions suivantes pendant au moins 30 secondes de suite.

|                  |   |
|------------------|---|
| SLCT POSI LVR    | : Position "D"  |
| VITESS VEHIC     | : 80 km/h minimum   |
| POS ACCEL        | : 0,5/8 – 1,0/8   |
| SOLENOIDE TCC    | : 0,4 – 0,6 A   |
| Lieu de conduite | : La conduite en montée (accroissement de la charge du moteur) contribue à réunir les conditions requises pour ce test. |

- Consulter le programme de passage des rapports dans [AT-352. "Vitesse du véhicule à laquelle le changement de rapport a lieu"](#).
4. Si un DTC est détecté, passer à [AT-150. "Procédure de diagnostic"](#).

### Avec l'analyseur générique GST

Suivre la procédure "AVEC CONSULT-III".

### SANS CONSULT-III

1. Démarrer le moteur.
2. Rouler et maintenir les conditions suivantes pendant au moins 30 secondes de suite.

|                              |   |
|------------------------------|---|
| Position du levier sélecteur | : Position "D"  |
| Vitesse du véhicule          | : 80 km/h minimum   |
| Ouverture d'accélérateur     | : 0,5/8 – 1,0/8   |
| Lieu de conduite             | : La conduite en montée (accroissement de la charge du moteur) contribue à réunir les conditions requises pour ce test. |

- Consulter le programme de passage des rapports dans [AT-352. "Vitesse du véhicule à laquelle le changement de rapport a lieu"](#).
3. Effectuer l'autodiagnostic. Se reporter à [AT-107. "Procédure de diagnostic sans CONSULT-III"](#).
4. Si le résultat de l'inspection n'est pas satisfaisant, aller à la [AT-150. "Procédure de diagnostic"](#).

## Procédure de diagnostic

INFOID:000000001478991

### 1. VERIFIER LE SIGNAL D'ENTREE

#### avec CONSULT-III

1. Démarrer le moteur.
2. Sélectionner le mode de "CONTROLE DE DONNEES" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.
3. Relever la valeur de "SOLENOIDE TCC" tout en roulant.

| Nom de l'élément | Condition          | Valeur affichée (approximative) |
|------------------|--------------------|---------------------------------|
| SOLENOIDE TCC    | Verrouillage actif | 0,4 - 0,6 A                     |

#### BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 4.  
MAUVAIS >> PASSER A L'ETAPE 2.

### 2. VERIFIER LES CIRCUITS D'ALIMENTATION ELECTRIQUE DU TCM ET DE MISE A LA MASSE

Vérifier les circuits d'alimentation électrique du TCM et de mise à la masse. Se reporter à [AT-206](#).

# DTC P0744 FONCTIONNEMENT DE L'ELECTROVANNE DU TCC A/T (VER-ROUILLAGE)

< INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

---

BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 3.

MAUVAIS>>Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

## 3.DETECTER L'ELEMENT DEFECTUEUX

---

S'assurer que les bornes à broches du connecteur de faisceau de l'ensemble de T/A ne sont pas endommagées et sont bien branchées sur le connecteur de faisceau.

BON ou MAUVAIS

BON >> Remplacer la soupape de commande avec le TCM. Se reporter à [AT-255. "Soupape de commande avec capteur 2 de TCM et de température de liquide de T/A"](#).

MAUVAIS>>Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

## 4.VERIFIER LE DTC

---

Effectuer la [AT-149. "Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut \(DTC\)"](#).

BON ou MAUVAIS

BON >> **FIN DE L'INSPECTION**

MAUVAIS>>PASSER A L'ETAPE 2.

A  
B  
AT  
D  
E  
F  
G  
H  
I  
J  
K  
L  
M  
N  
O  
P

# DTC P0745 ELECTROVANNE DE PRESSION DE CONDUITE

< INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

## DTC P0745 ELECTROVANNE DE PRESSION DE CONDUITE

### Description

INFOID:000000001478992

Le solénoïde de pression de canalisation régule la pression de décharge de la pompe à huile afin de s'adapter aux conditions de conduite en réponse à un signal émis par le TCM.

### Valeur de référence de CONSULT-III en mode de contrôle de données

INFOID:000000001478993

| Nom de l'élément | Condition | Valeur affichée (approximative) |
|------------------|-----------|---------------------------------|
| SOL PRES CANAL   | En marche | 2 - 0,6 A                       |

### Logique de diagnostic de bord

INFOID:000000001478994

Le code de diagnostic de défaut "P0745 CIRC EV PRES CANAL" avec CONSULT-III ou le 4ème clignotement d'évaluation sans CONSULT-III est détecté dans les conditions suivantes.

- Le TCM détecte une chute de tension anormale lorsqu'il tente d'actionner l'électrovanne.
- Le TCM détecte un défaut en comparant la valeur cible et la valeur enregistrée.

### Cause possible

INFOID:000000001478995

- Faisceau ou connecteurs  
(Le circuit du solénoïde est ouvert ou en court-circuit.)
- Electrovanne de pression de conduite

### Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC)

INFOID:000000001478996

#### NOTE:

**Si la "Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC)" a été réalisée auparavant, toujours mettre le contact d'allumage sur OFF et attendre au moins 10 secondes avant de réaliser le test suivant.**

Après réparation, effectuer la procédure suivante pour confirmer la disparition du défaut.

#### AVEC CONSULT-III

1. Faire démarrer le moteur et attendre au moins 5 secondes.
2. Sélectionner le mode "RESULT AUTO-DIAG" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.
3. Si un DTC est détecté, passer à [AT-152. "Procédure de diagnostic"](#).

#### Avec l'analyseur générique GST

Suivre la procédure "AVEC CONSULT-III".

#### SANS CONSULT-III

1. Faire démarrer le moteur et attendre au moins 5 secondes.
2. Effectuer l'autodiagnostic. Se reporter à [AT-107. "Procédure de diagnostic sans CONSULT-III"](#).
3. Si le résultat de l'inspection n'est pas satisfaisant, aller à la [AT-152. "Procédure de diagnostic"](#).

### Procédure de diagnostic

INFOID:000000001478997

## 1. VERIFIER LE SIGNAL D'ENTREE

#### avec CONSULT-III

1. Démarrer le moteur.
2. Sélectionner le mode de "CONTROLE DE DONNEES" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.
3. Relever la valeur de "SOL PRES CANAL" tout en roulant.

| Nom de l'élément | Condition | Valeur affichée (approximative) |
|------------------|-----------|---------------------------------|
| SOL PRES CANAL   | En marche | 2 - 0,6 A                       |

### BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 4.  
MAUVAIS >> PASSER A L'ETAPE 2.

# DTC P0745 ELECTROVANNE DE PRESSION DE CONDUITE

< INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

---

## 2. VERIFIER LES CIRCUITS D'ALIMENTATION ELECTRIQUE DU TCM ET DE MISE A LA MASSE

---

Vérifier les circuits d'alimentation électrique du TCM et de mise à la masse. Se reporter à [AT-206](#).

**BON ou MAUVAIS**

BON >> PASSER A L'ETAPE 3.

MAUVAIS>> Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

## 3. DETECTER L'ELEMENT DEFECTUEUX

---

S'assurer que les bornes à broches du connecteur de faisceau de l'ensemble de T/A ne sont pas endommagées et sont bien branchées sur le connecteur de faisceau.

**BON ou MAUVAIS**

BON >> Remplacer la soupape de commande avec le TCM. Se reporter à [AT-255, "Soupape de commande avec capteur 2 de TCM et de température de liquide de T/A"](#).

MAUVAIS>> Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

## 4. VERIFIER LE DTC

---

Effectuer la [AT-152, "Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut \(DTC\)"](#).

**BON ou MAUVAIS**

BON >> **FIN DE L'INSPECTION**

MAUVAIS>> PASSER A L'ETAPE 2.

A

B

AT

D

E

F

G

H

I

J

K

L

M

N

O

P

# DTC P1705 CAPTEUR DE POSITION DE PAPILLON

< INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

## DTC P1705 CAPTEUR DE POSITION DE PAPILLON

### Description

INFOID:000000001478998

Le capteur de position de pédale d'accélérateur envoie un signal à l'ECM, qui envoie à son tour des signaux au TCM à l'aide de la communication CAN.

### Valeur de référence de CONSULT-III en mode de contrôle de données

INFOID:000000001478999

| Nom de l'élément | Condition                                   | Valeur affichée (approximative) |
|------------------|---|---------------------------------|
| POS ACCEL        | Pédale d'accélérateur relâchée.             | 0,0/8                           |
|                  | Pédale d'accélérateur entièrement enfoncée. | 8,0/8                           |

### Logique de diagnostic de bord

INFOID:000000001479000

Le code de diagnostic de défaut "P1705 TP CIR CAP PAPIL T/A" avec CONSULT-III ou 15ème clignotement d'évaluation sans CONSULT-III est détecté lorsque le TCM ne reçoit pas les signaux de position de pédale d'accélérateur corrects (entrés pas la ligne de communication CAN) depuis l'ECM.

### Cause possible

INFOID:000000001479001

Faisceau ou connecteurs  
(Le circuit de capteur est ouvert ou en court-circuit).

### Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC)

INFOID:000000001479002

#### NOTE:

**Si la "Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC)" a été réalisée auparavant, toujours mettre le contact d'allumage sur OFF et attendre au moins 10 secondes avant de réaliser le test suivant.**

Après réparation, effectuer la procédure suivante pour confirmer la disparition du défaut.

#### AVEC CONSULT-III

1. Démarrer le moteur et le laisser tourner au ralenti pendant 1 seconde.
2. Sélectionner le mode "RESULT AUTO-DIAG" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.
3. Si un DTC est détecté, passer à [AT-154. "Procédure de diagnostic"](#).

#### Avec l'analyseur générique GST

Suivre la procédure "AVEC CONSULT-III".

#### SANS CONSULT-III

1. Démarrer le moteur et le laisser tourner au ralenti pendant 1 seconde.
2. Effectuer l'autodiagnostic. Se reporter à [AT-107. "Procédure de diagnostic sans CONSULT-III"](#).
3. Si le résultat de l'inspection n'est pas satisfaisant, aller à la [AT-154. "Procédure de diagnostic"](#).

### Procédure de diagnostic

INFOID:000000001479003

## 1. VERIFIER LA LIGNE DE COMMUNICATION CAN

#### avec CONSULT-III

- Sélectionner le mode RESULT AUTO-DIAG pour TRANSMISSION avec CONSULT-III.

#### sans CONSULT-III

- Effectuer l'autodiagnostic. Se reporter à [AT-107. "Procédure de diagnostic sans CONSULT-III"](#)

Un défaut de fonctionnement de la communication CAN est-il indiqué dans les résultats ?

- OUI >> Vérifier la ligne de communication CAN. Se reporter à [AT-111](#).
- NON >> PASSER A L'ETAPE 2.

## 2. VERIFIER LE DTC AVEC L'ECM

#### avec CONSULT-III

# DTC P1705 CAPTEUR DE POSITION DE PAPILLON

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

1. Positionner le contact d'allumage sur ON.
2. Sélectionner le mode de "CONTROLE DE DONNEES" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.
3. Enfoncer la pédale d'accélérateur et relever la valeur de "POS ACCEL".

| Nom de l'élément | Condition                                   | Valeur affichée (approximative) |
|------------------|---|---------------------------------|
| POS ACCEL        | Pédale d'accélérateur relâchée.             | 0,0/8                           |
|                  | Pédale d'accélérateur entièrement enfoncée. | 8,0/8                           |

4. Sélectionner le mode "RESULT AUTO-DIAG" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.

### BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 4.  
MAUVAIS>>PASSER A L'ETAPE 3.

## 3. VERIFIER LE DTC AVEC L'ECM

### avec CONSULT-III

1. Positionner le contact d'allumage sur ON.
2. Sélectionner le mode "RESULT AUTO-DIAG" pour "MOTEUR" avec CONSULT-III. Se reporter à [EC-1019. "Fonctions de CONSULT-III \(MOTEUR\)"](#) (pour moteur YD25DDTi TYPE 1\*), [EC-1392. "Fonctions de CONSULT-III \(MOTEUR\)"](#) (pour moteur YD25DDTi TYPE 2\*), [EC-120. "Fonctions de CONSULT-III \(MOTEUR\)"](#) (pour moteur VQ40DE avec E-OBD\*) ou [EC-633. "Fonctions de CONSULT-III \(MOTEUR\)"](#) (pour moteur VQ40DE sans E-OBD\*).

\*: Se reporter à [AT-7. "Vérification du type du véhicule"](#).

### BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 4.

MAUVAIS>>Vérifier l'élément correspondant au DTC détecté.

- Se reporter à [EC-1019. "Fonctions de CONSULT-III \(MOTEUR\)"](#) (pour moteur YD25DDTi TYPE 1\*), [EC-1392. "Fonctions de CONSULT-III \(MOTEUR\)"](#) (pour moteur YD25DDTi TYPE 2\*), [EC-120. "Fonctions de CONSULT-III \(MOTEUR\)"](#) (pour moteur VQ40DE avec E-OBD\*) ou [EC-633. "Fonctions de CONSULT-III \(MOTEUR\)"](#) (pour moteur VQ40DE sans E-OBD\*).

\*: Se reporter à [AT-7. "Vérification du type du véhicule"](#).

- Si la ligne de Communication CAN est détectée, se reporter à [AT-111](#).

## 4. VERIFIER LE DTC

Effectuer la [AT-154. "Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut \(DTC\)"](#).

### BON ou MAUVAIS

BON >> **FIN DE L'INSPECTION**

MAUVAIS>>PASSER A L'ETAPE 5.

## 5. VERIFIER LES CIRCUITS D'ALIMENTATION ELECTRIQUE DU TCM ET DE MISE A LA MASSE

Vérifier les circuits d'alimentation électrique du TCM et de mise à la masse. Se reporter à [AT-206](#).

### BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 6.

MAUVAIS>>Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

## 6. DETECTER L'ELEMENT DEFECTUEUX

S'assurer que les bornes à broches du connecteur de faisceau de l'ensemble de T/A ne sont pas endommagées et sont bien branchées sur le connecteur de faisceau.

### BON ou MAUVAIS

BON >> Remplacer la soupape de commande avec le TCM. Se reporter à [AT-255. "Soupape de commande avec capteur 2 de TCM et de température de liquide de T/A"](#).

MAUVAIS>>Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

# DTC P1710 CIRCUIT DU CAPTEUR DE TEMPERATURE DE LIQUIDE DE T/A

< INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

## DTC P1710 CIRCUIT DU CAPTEUR DE TEMPERATURE DE LIQUIDE DE T/A

### Description

INFOID:000000001479004

Le capteur de température de liquide de T/A détecte la température du liquide de T/A et transmet ce signal au TCM (boîtier de commande de boîte de vitesses).

### Valeur de référence de CONSULT-III en mode de contrôle de données

INFOID:000000001479005

| Nom de l'élément | Condition (°C)              | Valeur affichée (approximative) |
|------------------|-----------------------------|---------------------------------|
| CAP TEMP ATF 1   | 0 (32) - 20 (68) - 80 (176) | 3,3 - 2,7 - 0,9 V               |
| CAP TEMP ATF 2   |                             | 3,3 - 2,5 - 0,7 V               |

### Logique de diagnostic de bord

INFOID:000000001479006

Le code de diagnostic de défaut "P1710 CIR CAP TMP ATF" avec CONSULT-III ou le 10ème clignotement d'appréciation sans CONSULT-III est détecté lorsque le TCM reçoit une tension excessivement basse ou élevée du capteur.

### Cause possible

INFOID:000000001479007

- Faisceau ou connecteurs  
(Le circuit de capteur est ouvert ou en court-circuit).
- Capteurs de température de liquide de T/A 1 et/ou 2

### Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC)

INFOID:000000001479008

#### **PRECAUTION:**

**Ne pas conduire le véhicule à une vitesse excessive.**

#### **NOTE:**

**Si la "Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC)" a été réalisée auparavant, toujours mettre le contact d'allumage sur OFF et attendre au moins 10 secondes avant de réaliser le test suivant.**

Après réparation, effectuer la procédure suivante pour confirmer la disparition du défaut.

#### AVEC CONSULT-III

1. Démarrer le moteur.
2. Sélectionner le mode de "CONTROLE DE DONNEES" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.
3. Conduire le véhicule et maintenir les conditions suivantes pendant au moins 10 minutes (total). (Il n'est pas nécessaire de maintenir cet état en permanence.)

SLCT POSI LVR : Position D

CAP VIT VEH-T/A : 10 km/h minimum

POS ACCEL : Plus de 1,0/8

4. Si un DTC est détecté, passer à [AT-158, "Procédure de diagnostic"](#).

#### Avec l'analyseur générique GST

Suivre la procédure "AVEC CONSULT-III".

#### SANS CONSULT-III

1. Démarrer le moteur
2. Conduire le véhicule et maintenir les conditions suivantes pendant au moins 10 minutes (total). (Il n'est pas nécessaire de maintenir cet état en permanence.)

Position du levier sélectionneur : Position D

# DTC P1710 CIRCUIT DU CAPTEUR DE TEMPERATURE DE LIQUIDE DE T/A

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

Vitesse du véhicule : 10 km/h minimum  
 Ouverture d'accélérateur : Plus de 1,0/8

3. Effectuer l'autodiagnostic. Se reporter à [AT-107, "Procédure de diagnostic sans CONSULT-III"](#).
4. Si le résultat de l'inspection n'est pas satisfaisant, aller à la [AT-158, "Procédure de diagnostic"](#).

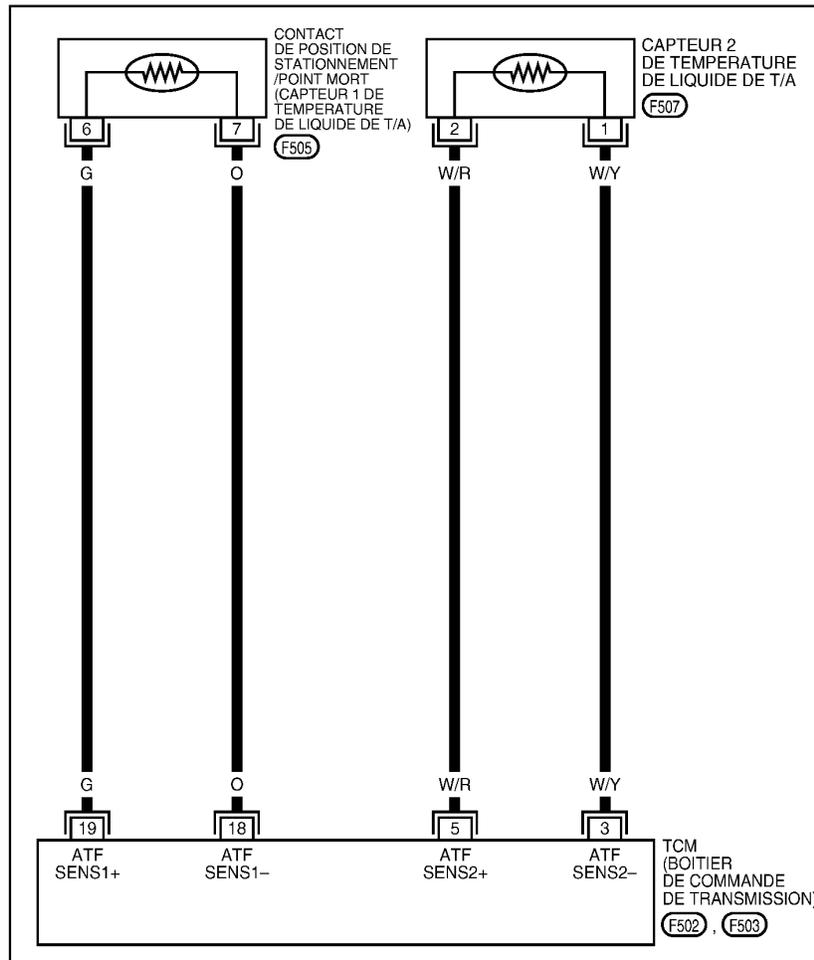
### Schéma de câblage - AT - FTS

INFOID:000000001479009

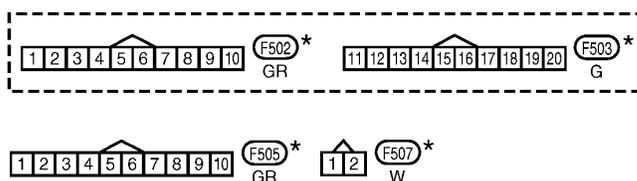
A  
B  
AT

### AT-FTS-01

— : LIGNE DETECTABLE POUR DTC  
 — : LIGNE NON DETECTABLE POUR DTC



D  
E  
F  
G  
H  
I  
J  
K  
L  
M  
N  
O  
P



\* : CE CONNECTEUR N'EST PAS INDIQUE DANS "DISPOSITION DES FAISCEAUX", SECTION PG.

# DTC P1710 CIRCUIT DU CAPTEUR DE TEMPERATURE DE LIQUIDE DE T/A

< INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

INFOID:000000001479010

## Procédure de diagnostic

### 1. VERIFIER LE SIGNAL DE CAPTEUR DE TEMPERATURE DE LIQUIDE DE T/A 1

#### avec CONSULT-III

- Démarrer le moteur.
- Sélectionner le mode de "CONTROLE DE DONNEES" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.
- Relever la valeur de "CAP TEMP ATF 1".

| Nom de l'élément | Condition (°C)              | Valeur affichée (approximative) |
|------------------|-----------------------------|---------------------------------|
| CAP TEMP ATF 1   | 0 (32) - 20 (68) - 80 (176) | 3,3 - 2,7 - 0,9 V               |

#### BON ou MAUVAIS

- BON >> PASSER A L'ETAPE 2.  
MAUVAIS >> PASSER A L'ETAPE 3.

### 2. VERIFIER LE SIGNAL DE CAPTEUR DE TEMPERATURE DE LIQUIDE DE T/A 2

#### avec CONSULT-III

- Démarrer le moteur.
- Sélectionner le mode de "CONTROLE DE DONNEES" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.
- Relever la valeur de "CAP TEMP ATF 2".

| Nom de l'élément | Condition (°C)              | Valeur affichée (approximative) |
|------------------|-----------------------------|---------------------------------|
| CAP TEMP ATF 2   | 0 (32) - 20 (68) - 80 (176) | 3,3 - 2,5 - 0,7 V               |

#### BON ou MAUVAIS

- BON >> PASSER A L'ETAPE 8.  
MAUVAIS >> PASSER A L'ETAPE 5.

### 3. VERIFIER LE SIGNAL DE CAPTEUR DE TEMPERATURE DE LIQUIDE DE T/A 1

Vérifier [AT-159, "Inspection des composants"](#).

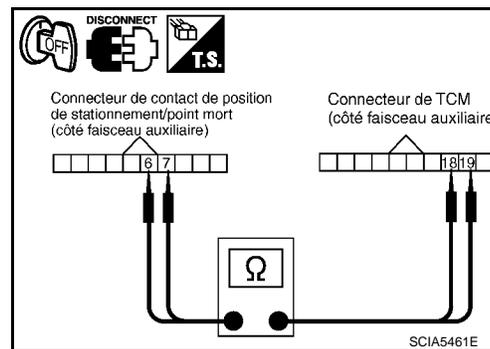
#### BON ou MAUVAIS

- BON >> PASSER A L'ETAPE 4.  
MAUVAIS >> Remplacer la soupape de commande avec le TCM. Se reporter à [AT-255, "Soupape de commande avec capteur 2 de TCM et de température de liquide de T/A"](#).

### 4. VERIFIER LE FAISCEAU SECONDAIRE

- Débrancher le contact de position de stationnement/point mort et le connecteur du TCM.
- Vérifier la continuité entre les bornes du connecteur de commutation de position de stationnement/point mort et les bornes du connecteur du TCM.

| Elément   | Connecteur | Borne | Continuité |
|---|------------|-------|------------|
| Connecteur de contact de position de stationnement/point mort | F505       | 6     | Oui        |
| Connecteur de TCM   | F503       | 19    |            |
| Connecteur de contact de position de stationnement/point mort | F505       | 7     | Oui        |
| Connecteur de TCM   | F503       | 18    |            |



- Si le résultat est bon, vérifier que le faisceau n'est pas en court-circuit avec la masse ni avec l'alimentation.

#### BON ou MAUVAIS

- BON >> ALLER A 7.  
MAUVAIS >> Remplacer le faisceau ou les connecteurs en circuit ouvert ou en court-circuit avec la masse ou avec l'alimentation.

# DTC P1710 CIRCUIT DU CAPTEUR DE TEMPERATURE DE LIQUIDE DE T/A

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

### 5. VERIFIER LE SIGNAL DE CAPTEUR DE TEMPERATURE DE LIQUIDE DE T/A 2

Vérifier [AT-159. "Inspection des composants"](#).

**BON** ou **MAUVAIS**

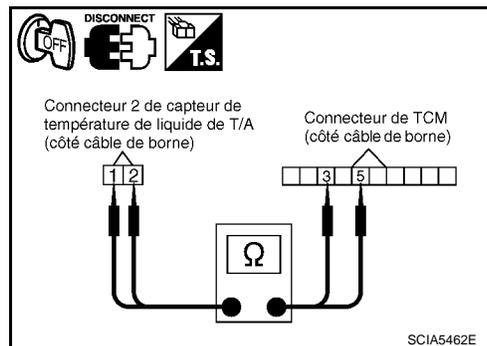
**BON** >> PASSER A L'ETAPE 6.

**MAUVAIS**>>Remplacer le capteur 2 de température de liquide de T/A. Se reporter à [AT-255. "Soupape de commande avec capteur 2 de TCM et de température de liquide de T/A"](#).

### 6. VERIFIER L'ENSEMBLE DU CORDON DE LA BORNE

1. Déconnecter le connecteur du capteur de température de liquide de T/A 2 et le connecteur du TCM.
2. Vérifier la continuité entre les bornes du connecteur de capteur 2 de température de liquide de T/A et les bornes du connecteur de TCM.

| Elément  | Connecteur | Borne | Continuité |
|--|------------|-------|------------|
| Connecteur du capteur 2 de température de liquide de T/A | F507       | 1     | Oui        |
| Connecteur de TCM  | F502       | 3     |            |
| Connecteur du capteur 2 de température de liquide de T/A | F507       | 2     | Oui        |
| Connecteur de TCM  | F502       | 5     |            |



3. Si le résultat est bon, vérifier que le faisceau n'est pas en court-circuit avec la masse ni avec l'alimentation.

**BON** ou **MAUVAIS**

**BON** >> ALLER A 7.

**MAUVAIS**>>Remplacer le faisceau ou les connecteurs en circuit ouvert ou en court-circuit avec la masse ou avec l'alimentation.

### 7. VERIFIER LES CIRCUITS D'ALIMENTATION ELECTRIQUE DU TCM ET DE MISE A LA MASSE

1. Vérifier les circuits d'alimentation électrique du TCM et de mise à la masse. Se reporter à [AT-206](#).
2. Reposer toutes les pièces qui ont été déposées.

**BON** ou **MAUVAIS**

**BON** >> Remplacer la soupape de commande avec le TCM. Se reporter à [AT-255. "Soupape de commande avec capteur 2 de TCM et de température de liquide de T/A"](#).

**MAUVAIS**>>Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

### 8. VERIFIER LE DTC

Effectuer la [AT-156. "Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut \(DTC\)"](#).

**BON** ou **MAUVAIS**

**BON** >> **FIN DE L'INSPECTION**

**MAUVAIS**>>PASSER A L'ETAPE 1.

## Inspection des composants

INFOID:000000001479011

### CAPTEUR DE TEMPERATURE DE LIQUIDE DE T/A 1

1. Déposer la soupape de commande avec TCM. Se reporter à [AT-255. "Soupape de commande avec capteur 2 de TCM et de température de liquide de T/A"](#).

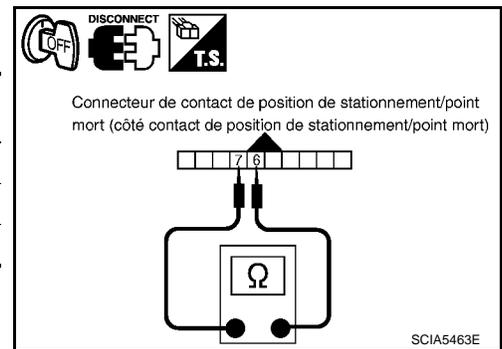
# DTC P1710 CIRCUIT DU CAPTEUR DE TEMPERATURE DE LIQUIDE DE T/A

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

2. Vérifier la résistance entre les bornes.

| Nom  | Connecteur | Borne | Température (°C) | Résistance (env.) |
|--|------------|-------|------------------|-------------------|
| CAPTEUR DE TEMPERATURE DE LIQUIDE DE T/A 1 | F505       | 6 - 7 | 0                | 15 kΩ             |
|  |            |       | 20               | 6,5 kΩ            |
|  |            |       | 80               | 0,9 kΩ            |

3. Si le résultat n'est pas satisfaisant, remplacer la soupape de commande avec le TCM. Se reporter à [AT-255. "Soupape de commande avec capteur 2 de TCM et de température de liquide de T/A"](#).



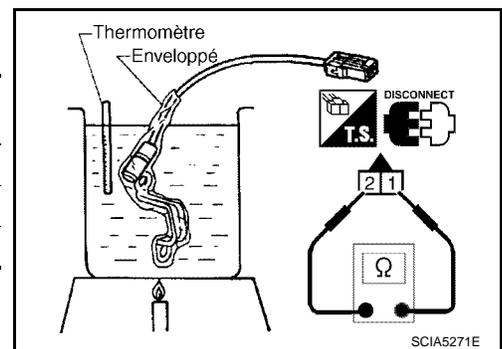
## CAPTEUR DE TEMPERATURE DE LIQUIDE DE T/A 2

1. Déposer le capteur 2 de température de liquide de T/A. Se reporter à [AT-255. "Soupape de commande avec capteur 2 de TCM et de température de liquide de T/A"](#).

2. Vérifier la résistance entre les bornes.

| Nom  | Connecteur | Borne | Température (°C) | Résistance (env.) |
|--|------------|-------|------------------|-------------------|
| Capteur 2 de température de liquide de T/A | F507       | 1 - 2 | 0                | 10 kΩ             |
|  |            |       | 20               | 4 kΩ              |
|  |            |       | 80               | 0,5 kΩ            |

3. En cas de défaut, remplacer le capteur 2 de température de liquide de T/A. Se reporter à [AT-255. "Soupape de commande avec capteur 2 de TCM et de température de liquide de T/A"](#).



# DTC P1716 CAPTEUR DE REGIME DE TURBINE

< INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

## DTC P1716 CAPTEUR DE REGIME DE TURBINE

### Description

INFOID:000000001746842

#### NOTE:

Ceci s'applique aux numéros d'identification de véhicule jusqu'à "VSKJ\*\*R51\*0218001". Se reporter à [GI-46](#), "[Variantes de modèles](#)".

Le capteur de régime de turbine détecte le régime (tours par minute) de l'arbre primaire. Il se situe à l'entrée de la boîte de vitesses automatique. Il contrôle la vitesse de rotation des capteurs 1 et 2 dans des conditions hors-normes.

### Valeur de référence de CONSULT-III en mode de contrôle de données

INFOID:000000001746843

| Nom de l'élément                  | Condition                                | Valeur affichée                            |
|-----------------------------------|--|--|
| VITESSE DE ROTATION DE LA TURBINE | Durant la conduite (verrouillage activé) | Correspond plus ou moins au régime moteur. |

### Logique de diagnostic de bord

INFOID:000000001746844

Le code de diagnostic de défaut "P1716 CIR/CAP TR/MN TURB" avec CONSULT-III ou le 11ème clignotement d'évaluation sans CONSULT-III est détecté dans les conditions suivantes.

- Le TCM ne reçoit pas de signal de tension adéquat du capteur.
- Lorsque le TCM détecte un défaut au niveau du capteur 2 de vitesse de rotation lorsque le 4ème rapport est enclenché.

### Cause possible

INFOID:000000001746845

- Faisceau ou connecteurs  
(Le circuit de capteur est ouvert ou en court-circuit).
- Capteur de régime de turbine 1 et/ou 2

### Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC)

INFOID:000000001746846

#### PRECAUTION:

- **Ne pas conduire le véhicule à une vitesse excessive.**
- **Eviter impérativement de faire tourner le moteur dans la zone rouge du compte-tours.**

#### NOTE:

Si la "Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC)" a été réalisée auparavant, toujours mettre le contact d'allumage sur OFF et attendre au moins 10 secondes avant de réaliser le test suivant.

Après réparation, effectuer la procédure suivante pour confirmer la disparition du défaut.

#### AVEC CONSULT-III

1. Démarrer le moteur.
2. Sélectionner le mode de "CONTROLE DE DONNEES" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.
3. Mettre le véhicule en marche et maintenir les conditions suivantes pendant au moins 5 secondes de suite.

|  |   |
|--|---|
| SLCT POSI LVR                            | : Position "D"  |
| CAP VIT VEH-T/A                          | : 40 km/h minimum   |
| VITESSE MOTEUR                           | : 1 500 tr/mn minimum   |
| POS ACCEL                                | : Plus de 0,5/8   |
| RAPPORT (capteur de régime de turbine 1) | : "4ème" ou "5ème" rapport  |
| RAPPORT (capteur de régime de turbine 2) | : Toutes positions  |
| Lieu de conduite                         | : La conduite en montée (accroissement de la charge du moteur) contribue à réunir les conditions requises pour ce test. |

4. Si un DTC est détecté, passer à [AT-162](#), "[Procédure de diagnostic](#)".

#### AVEC L'ANALYSEUR GENERIQUE (GST)

# DTC P1716 CAPTEUR DE REGIME DE TURBINE

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

Suivre la procédure "AVEC CONSULT-III".

### ⊗ SANS CONSULT-III

1. Démarrer le moteur.
2. Mettre le véhicule en marche et maintenir les conditions suivantes pendant au moins 5 secondes de suite.

|  |   |
|--|---|
| Position du levier sélecteur                       | : Position "D"  |
| Vitesse du véhicule                                | : 40 km/h minimum   |
| Régime moteur                                      | : 1 500 tr/mn minimum   |
| Ouverture du papillon                              | : Plus de 0,5/8   |
| Rapport enclenché (capteur de régime de turbine 1) | : "4ème" ou "5ème" rapport  |
| Rapport enclenché (capteur de régime de turbine 2) | : Toutes positions  |
| Lieu de conduite                                   | : La conduite en montée (accroissement de la charge du moteur) contribue à réunir les conditions requises pour ce test. |

3. Effectuer l'autodiagnostic. Se reporter à [AT-107, "Procédure de diagnostic sans CONSULT-III"](#).
4. Si le résultat de l'inspection n'est pas satisfaisant, aller à la [AT-162, "Procédure de diagnostic"](#).

## Procédure de diagnostic

INFOID:000000001746847

### 1. VERIFIER LE SIGNAL D'ENTREE

#### 📁 avec CONSULT-III

1. Démarrer le moteur.
2. Sélectionner le mode de "CONTROLE DE DONNEES" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.
3. Faire démarrer le véhicule et relever la valeur de "VIT REV TURB".

| Nom de l'élément                  | Condition                                | Valeur affichée                            |
|-----------------------------------|--|--|
| VITESSE DE ROTATION DE LA TURBINE | Durant la conduite (verrouillage activé) | Correspond plus ou moins au régime moteur. |

#### BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 4.  
MAUVAIS >> PASSER A L'ETAPE 2.

### 2. VERIFIER LES CIRCUITS D'ALIMENTATION ELECTRIQUE DU TCM ET DE MISE A LA MASSE

Vérifier les circuits d'alimentation électrique du TCM et de mise à la masse. Se reporter à [AT-207](#).

#### BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 3.  
MAUVAIS >> Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

### 3. DETECTER L'ELEMENT DEFECTUEUX

S'assurer que les bornes à broches du connecteur de faisceau de l'ensemble de T/A ne sont pas endommagées et sont bien branchées sur le connecteur de faisceau.

#### BON ou MAUVAIS

BON >> Remplacer la soupape de commande avec le TCM. Se reporter à [AT-255, "Soupape de commande avec capteur 2 de TCM et de température de liquide de T/A"](#).  
MAUVAIS >> Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

### 4. VERIFIER LE DTC

Effectuer la [AT-161, "Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut \(DTC\)"](#).

#### BON ou MAUVAIS

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

# DTC P1721 MOT CAPTEUR DE VITESSE DU VEHICULE

< INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

## DTC P1721 MOT CAPTEUR DE VITESSE DU VEHICULE

### Description

INFOID:000000001479018

Le signal du capteur de vitesse du véhicule MTR est transmis des instruments combinés au TCM par la ligne de communication CAN. Le signal sert de dispositif auxiliaire au capteur de régime en cas de panne. Le cas échéant, le TCM utilise le signal du capteur de régime MTR.

### Valeur de référence de CONSULT-III en mode de contrôle de données

INFOID:000000001479019

| Nom de l'élément | Condition | Valeur affichée  |
|------------------|-----------|--|
| CAP VIT VEH MOT  | En marche | Se rapproche de la valeur indiquée par le compteur de vitesse. |

### Logique de diagnostic de bord

INFOID:000000001479020

Le code de diagnostic de défaut "P1721 CIR CAP VIT VEH SE/CIR" avec CONSULT-III est détecté lorsque le TCM ne reçoit pas le signal MTR approprié du capteur de vitesse du véhicule (entrée par la communication CAN) à partir du combiné d'instruments.

### Cause possible

INFOID:000000001479021

Faisceau ou connecteurs  
(Le circuit de capteur est ouvert ou en court-circuit).

### Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC)

INFOID:000000001479022

#### **PRECAUTION:**

**Ne pas conduire le véhicule à une vitesse excessive.**

#### **NOTE:**

**Si la "Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC)" a été réalisée auparavant, toujours mettre le contact d'allumage sur OFF et attendre au moins 10 secondes avant de réaliser le test suivant.**

Après réparation, effectuer la procédure suivante pour confirmer la disparition du défaut.

#### **Ⓜ** AVEC CONSULT-III

- Démarrer le moteur.
- Sélectionner le mode de "CONTROLE DE DONNEES" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.
- Mettre le véhicule en marche et maintenir les conditions suivantes pendant au moins 5 secondes de suite.

POS ACCEL : 1,0/8 maximum  
CAP VIT VEH MOT : 30 km/h minimum

- Si un DTC est détecté, passer à [AT-163, "Procédure de diagnostic"](#).

### Procédure de diagnostic

INFOID:000000001479023

#### 1. VERIFIER LA LIGNE DE COMMUNICATION CAN

##### **Ⓜ** avec CONSULT-III

- Sélectionner le mode "RESULT AUTO-DIAG" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.

##### **ⓧ** sans CONSULT-III

- Effectuer l'autodiagnostic. Se reporter à [AT-107, "Procédure de diagnostic sans CONSULT-III"](#).

Un dysfonctionnement de la communication CAN est-il indiqué dans les résultats ?

OUI >> Vérifier la ligne de communication CAN. Se reporter à [AT-111](#).

NON >> PASSER A L'ETAPE 2.

#### 2. VERIFIER LE SIGNAL D'ENTREE

##### **Ⓜ** avec CONSULT-III

- Démarrer le moteur.

# DTC P1721 MOT CAPTEUR DE VITESSE DU VEHICULE

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

2. Sélectionner le mode de "CONTROLE DE DONNEES" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.
3. Relever la valeur de "CAP VIT VEH-MOT" pendant que le véhicule roule.

| Nom de l'élément | Condition | Valeur affichée  |
|------------------|-----------|--|
| CAP VIT VEH MOT  | En marche | Se rapproche de la valeur indiquée par le compteur de vitesse. |

### BON ou MAUVAIS

- BON >> PASSER A L'ETAPE 4.  
MAUVAIS>>PASSER A L'ETAPE 3.

### **3. CONTROLER LES INSTRUMENTS COMBINES**

Vérifier les instruments combinés. Se reporter à [DI-7](#).

### BON ou MAUVAIS

- BON >> PASSER A L'ETAPE 4.  
MAUVAIS>>Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

### **4. VERIFIER LE DTC**

Effectuer la [AT-163](#), "[Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut \(DTC\)](#)".

### BON ou MAUVAIS

- BON >> **FIN DE L'INSPECTION**  
MAUVAIS>>PASSER A L'ETAPE 5.

### **5. VERIFIER LES CIRCUITS D'ALIMENTATION ELECTRIQUE DU TCM ET DE MISE A LA MASSE**

Vérifier les circuits d'alimentation électrique du TCM et de mise à la masse. Se reporter à [AT-206](#).

### BON ou MAUVAIS

- BON >> PASSER A L'ETAPE 6.  
MAUVAIS>>Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

### **6. DETECTER L'ELEMENT DEFECTUEUX**

S'assurer que les bornes à broches du connecteur de faisceau de l'ensemble de T/A ne sont pas endommagées et sont bien branchées sur le connecteur de faisceau.

### BON ou MAUVAIS

- BON >> Remplacer la soupape de commande avec le TCM. Se reporter à [AT-255](#), "[Soupape de commande avec capteur 2 de TCM et de température de liquide de T/A](#)".  
MAUVAIS>>Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

# DTC P1730 INTERVERROUILLAGE DE T/A

< INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

## DTC P1730 INTERVERROUILLAGE DE T/A

### Description

INFOID:000000001479024

Fonction sans échec pour détecter les conditions d'interverrouillage.

### Logique de diagnostic de bord

INFOID:000000001479025

- Le code de diagnostic de défaut "P1730 INTERVERROUILLAGE T/A" avec CONSULT-III ou le 12ème cli-gnotement d'appréciation sans CONSULT-III est détecté lorsque le TCM ne reçoit pas le signal de tension adéquat du capteur et de l'interrupteur.
- Le TCM contrôle et compare la position des rapports et l'état des manoccontacts ATF lorsque le rapport est stationnaire.

### Cause possible

INFOID:000000001479026

- Faisceau ou connecteurs  
(Le circuit du solénoïde et de l'interrupteur est ouvert ou en court-circuit.)
- Electrovanne de frein d'accostage à vitesse lente
- Manoccontact ATF 2

### Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC)

INFOID:000000001479027

#### NOTE:

Si la "Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC)" a été réalisée auparavant, toujours mettre le contact d'allumage sur OFF et attendre au moins 10 secondes avant de réaliser le test suivant.

Après réparation, effectuer la procédure suivante pour confirmer la disparition du défaut.

#### AVEC CONSULT-III

1. Démarrer le moteur.
2. Sélectionner le mode de "CONTROLE DE DONNEES" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.
3. Mettre le véhicule en marche et maintenir les conditions suivantes pendant au moins 2 secondes de suite.

SLCT POSI LVR :Position "D"

4. Si un DTC est détecté, passer à [AT-166, "Procédure de diagnostic"](#).

#### Avec l'analyseur générique GST

Suivre la procédure "AVEC CONSULT-III".

#### SANS CONSULT-III

1. Démarrer le moteur.
2. Mettre le véhicule en marche et maintenir les conditions suivantes pendant au moins 2 secondes de suite.

Position du levier sélec-  
teur :Position "D"

3. Effectuer l'autodiagnostic. Se reporter à [AT-107, "Procédure de diagnostic sans CONSULT-III"](#).
4. Si le résultat de l'inspection n'est pas satisfaisant, aller à la [AT-166, "Procédure de diagnostic"](#).

### Appréciation de l'interverrouillage de T/A

INFOID:000000001479028

Si l'interverrouillage de T/A est jugé défaillant, enclencher le 2ème rapport et positionner le véhicule de façon à ce qu'il puisse se déplacer.

#### NOTE:

Lorsque le véhicule est conduit en 2ème rapport, une erreur du capteur de régime de la turbine s'affiche. Il ne s'agit pas là d'un défaut de fonctionnement du capteur.

- La description suivante s'applique aux numéros d'identification de véhicule jusqu'à "VSKJ\*\*R51\*0218001".  
Se reporter à [GI-46, "Variantes de modèles"](#).
- Lorsque l'une des configuration de verrouillage est détectée, solliciter la fonction sans échec correspondant à la configuration individuelle.

TABLEAU DES MODES DE COUPLAGE DU SYSTEME D'INTERVERROUILLAGE DE T/A

# DTC P1730 INTERVERROUILLAGE DE T/A

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

● : Mauvais, X : BON

| Position de rapport                             | Sortie du manocontact ATF |             |            |             |             | Mode sans échec | Configuration de sortie de pression d'embrayage après application de la fonction sans échec |      |     |      |      |     |     |
|---|---------------------------|-------------|------------|-------------|-------------|-----------------|---|------|-----|------|------|-----|-----|
|   | CNT3 (E/I)                | CNT6 (E/MA) | CNT5 (E/D) | CNT1 (F/AV) | CNT2 (LC/B) |                 | Fonction  |      |     |      |      |     |     |
|   |                           |             |            |             |             |                 | I/C   | E/MA | E/D | F/AV | F/LC | L/U |     |
| Mode de couplage du système de verrouillage T/A | 3 <sup>e</sup> me         | -           | X          | X           | -           | ●               | Maintenu sur le deuxième rapport  | OFF  | OFF | ON   | OFF  | OFF | OFF |
|   | 4 <sup>e</sup> me         | -           | X          | X           | -           | ●               | Maintenu sur le deuxième rapport  | OFF  | OFF | ON   | OFF  | OFF | OFF |
|   | 5 <sup>e</sup> me         | X           | X          | -           | X           | ●               | Maintenu sur le deuxième rapport  | OFF  | OFF | ON   | OFF  | OFF | OFF |

- La description suivante s'applique aux numéros d'identification de véhicule à partir de "VSKJ\*\*R51\*0218001". Se reporter à [GI-46. "Variantes de modèles"](#).
- Lorsque l'interverrouillage est détecté au niveau du pignon de 3<sup>e</sup>me ou plus, il est verrouillé au niveau du pignon de 2<sup>e</sup>me.

## Procédure de diagnostic

INFOID:000000001479029

### 1. VERIFICATION DES RESULTATS DE L'AUTODIAGNOSTIC

#### avec CONSULT-III

1. Conduire le véhicule.
2. Arrêter le véhicule et mettre le contact d'allumage sur OFF.
3. Positionner le contact d'allumage sur ON.
4. Sélectionner le mode "RESULT AUTO-DIAG" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.

#### Sans CONSULT-III

1. Conduire le véhicule.
2. Arrêter le véhicule et mettre le contact d'allumage sur OFF.
3. Positionner le contact d'allumage sur ON.
4. Effectuer l'autodiagnostic. Se reporter à [AT-107. "Procédure de diagnostic sans CONSULT-III"](#).

#### BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 2.

MAUVAIS>>Vérifier le circuit et le fonctionnement de l'électrovanne de détente de frein basses vitesses. Se reporter à [AT-190](#) (DTC P1772), [AT-192](#) (DTC P1774).

### 2. VERIFIER LE DTC

Effectuer la [AT-165. "Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut \(DTC\)"](#).

#### BON ou MAUVAIS

BON >> **FIN DE L'INSPECTION**

MAUVAIS>>PASSER A L'ETAPE 3.

### 3. VERIFIER LES CIRCUITS D'ALIMENTATION ELECTRIQUE DU TCM ET DE MISE A LA MASSE

Vérifier les circuits d'alimentation électrique du TCM et de mise à la masse. Se reporter à [AT-206](#).

#### BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 4.

MAUVAIS>>Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

### 4. DETECTER L'ELEMENT DEFECTUEUX

## DTC P1730 INTERVERROUILLAGE DE T/A

### < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

---

S'assurer que les bornes à broches du connecteur de faisceau de l'ensemble de T/A ne sont pas endommagées et sont bien branchées sur le connecteur de faisceau.

#### BON ou MAUVAIS

BON >> Remplacer la soupape de commande avec le TCM. Se reporter à [AT-255. "Soupape de commande avec capteur 2 de TCM et de température de liquide de T/A"](#).

MAUVAIS>>Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

A

B

AT

D

E

F

G

H

I

J

K

L

M

N

O

P

# DTC P1731 FREIN MOTEUR EN 1ERE SUR T/A

< INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

## DTC P1731 FREIN MOTEUR EN 1ERE SUR T/A

### Description

INFOID:000000001479030

La fonction de mode sans échec évite une diminution soudaine de la vitesse due au frein moteur sur une position autre que la position "M1".

### Valeur de référence de CONSULT-III en mode de contrôle de données

INFOID:000000001479031

| Nom de l'élément | Condition  | Valeur affichée |
|------------------|--|-----------------|
| SOL MAR/ARR      | Frein d'accostage à vitesse lente embrayé. Se reporter à <a href="#">AT-21</a> . | ON              |
|                  | Frein d'accostage à vitesse lente débrayé. Se reporter à <a href="#">AT-21</a> . | OFF             |
| MANO ATF 2       | Frein d'accostage à vitesse lente embrayé. Se reporter à <a href="#">AT-21</a> . | ON              |
|                  | Frein d'accostage à vitesse lente débrayé. Se reporter à <a href="#">AT-21</a> . | OFF             |

### Logique de diagnostic de bord

INFOID:000000001479032

Le code de diagnostic de défaut "P1731 FR MOT 1 B/A" avec CONSULT-III ou le 13ème clignotement d'évaluation sans CONSULT-III est détecté dans les conditions suivantes.

- Le TCM ne reçoit pas de signal de tension adéquat du capteur.
- Lorsque le TCM contrôle chacune des valeurs du manoccontact ATF et du solénoïde et détecte un défaut de fonctionnement lorsque le frein moteur de 1ère réagit différemment que sur la position "M1".

### Cause possible

INFOID:000000001479033

- Faisceau ou connecteurs  
(Le circuit de capteur est ouvert ou en court-circuit).
- Electrovanne de frein d'accostage à vitesse lente
- Manoccontact ATF 2

### Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC)

INFOID:000000001479034

#### **PRECAUTION:**

- **Ne pas conduire le véhicule à une vitesse excessive.**
- **Eviter impérativement de faire tourner le moteur dans la zone rouge du compte-tours.**

#### **NOTE:**

Si la "Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC)" a été réalisée auparavant, toujours mettre le contact d'allumage sur OFF et attendre au moins 10 secondes avant de réaliser le test suivant.

Après réparation, effectuer la procédure suivante pour confirmer la disparition du défaut.

#### Ⓟ AVEC CONSULT-III

1. Démarrer le moteur.
2. Sélectionner le mode de "CONTROLE DE DONNEES" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.
3. Mettre le véhicule en marche et maintenir les conditions suivantes pendant au moins 2 secondes de suite.

CNT MODE : ON  
MANU :  
RAPPORT : Position "1"  
VITESSE MO-TEUR : 1 200 tr/mn

4. Si un DTC est détecté, passer à [AT-169. "Procédure de diagnostic"](#).

#### ⓧ SANS CONSULT-III

1. Démarrer le moteur.
2. Mettre le véhicule en marche et maintenir les conditions suivantes pendant au moins 2 secondes de suite.

# DTC P1731 FREIN MOTEUR EN 1ERE SUR T/A

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

Commande de mode manuel : ON  
Position de rapport : Position "1"  
Régime moteur : 1 200 tr/mn

- Effectuer l'autodiagnostic. Se reporter à [AT-107. "Procédure de diagnostic sans CONSULT-III"](#).
- Si le résultat de l'inspection n'est pas satisfaisant, aller à la [AT-169. "Procédure de diagnostic"](#).

## Procédure de diagnostic

INFOID:000000001479035

### 1. VERIFIER LES SIGNAUX D'ENTREE

#### avec CONSULT-III

- Démarrer le moteur.
- Sélectionner le mode de "CONTROLE DE DONNEES" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.
- Rouler en position "M" (1er rapport), et vérifier l'état MAR/ARR de "MANO ATF 2" et "SOL MAR/ARR".

| Nom de l'élément | Condition  | Valeur affichée |
|------------------|--|-----------------|
| SOL MAR/ARR      | Frein d'accostage à vitesse lente embrayé. Se reporter à <a href="#">AT-21</a> . | ON              |
|                  | Frein d'accostage à vitesse lente débrayé. Se reporter à <a href="#">AT-21</a> . | OFF             |
| MANO ATF 2       | Frein d'accostage à vitesse lente embrayé. Se reporter à <a href="#">AT-21</a> . | ON              |
|                  | Frein d'accostage à vitesse lente débrayé. Se reporter à <a href="#">AT-21</a> . | OFF             |

#### BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 4.  
MAUVAIS >> PASSER A L'ETAPE 2.

### 2. VERIFIER LES CIRCUITS D'ALIMENTATION ELECTRIQUE DU TCM ET DE MISE A LA MASSE

Vérifier les circuits d'alimentation électrique du TCM et de mise à la masse. Se reporter à [AT-206](#).

#### BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 3.  
MAUVAIS >> Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

### 3. DETECTER L'ELEMENT DEFECTUEUX

S'assurer que les bornes à broches du connecteur de faisceau de l'ensemble de T/A ne sont pas endommagées et sont bien branchées sur le connecteur de faisceau.

#### BON ou MAUVAIS

BON >> Remplacer la soupape de commande avec le TCM. Se reporter à [AT-255. "Soupape de commande avec capteur 2 de TCM et de température de liquide de T/A"](#).  
MAUVAIS >> Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

### 4. VERIFIER LE DTC

Effectuer la [AT-168. "Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut \(DTC\)"](#).

#### BON ou MAUVAIS

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

# DTC P1752 ELECTROVANNE D'EMBRAYAGE D'ENTREE

< INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

## DTC P1752 ELECTROVANNE D'EMBRAYAGE D'ENTREE

### Description

INFOID:000000001479036

L'électrovanne d'embrayage d'entrée est commandée par le TCM en réponse aux signaux émis par le contact PNP, le capteur de vitesse du véhicule et le capteur de position de pédale d'accélérateur (capteur de position de papillon). Les vitesses sont alors passées de façon optimale.

### Valeur de référence de CONSULT-III en mode de contrôle de données

INFOID:000000001479037

| Nom de l'élément | Condition  | Valeur affichée (approximative) |
|------------------|--|---------------------------------|
| SOLENOIDE E/I    | Embrayage d'entrée désenclenché. Se reporter à <a href="#">AT-21</a> . | 6 - 0,8 A                       |
|                  | Embrayage d'entrée embrayé. Se reporter à <a href="#">AT-21</a> .      | 0 - 0,05 A                      |

### Logique de diagnostic de bord

INFOID:000000001479038

Le code de diagnostic de défaut "P1752 SOL/CIRC E/D" avec CONSULT-III ou le 5ème clignotement d'évaluation sans CONSULT-III est détecté dans les conditions suivantes.

- Le TCM détecte une chute de tension anormale lorsqu'il tente d'actionner l'électrovanne.
- Le TCM détecte un défaut en comparant la valeur cible et la valeur enregistrée.

### Cause possible

INFOID:000000001479039

- Faisceau ou connecteurs  
(Le circuit du solénoïde est ouvert ou en court-circuit.)
- Electrovanne d'embrayage d'entrée

### Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC)

INFOID:000000001479040

#### **PRECAUTION:**

**Ne pas conduire le véhicule à une vitesse excessive.**

#### **NOTE:**

**Si la "Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC)" a été réalisée auparavant, toujours mettre le contact d'allumage sur OFF et attendre au moins 10 secondes avant de réaliser le test suivant.**

Après réparation, effectuer la procédure suivante pour confirmer la disparition du défaut.

#### AVEC CONSULT-III

1. Démarrer le moteur.
2. Sélectionner le mode de "CONTROLE DE DONNEES" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.
3. Mettre le véhicule en marche et maintenir les conditions suivantes pendant au moins 5 secondes de suite.

|                  |   |
|------------------|---|
| SLCT POSI LVR    | : Position "D"  |
| RAPPORT          | : "3ème" ⇒ "4ème" (E/I MAR/ARR)   |
| POS ACCEL        | : 1,5/8 – 2,0/8   |
| Lieu de conduite | : La conduite en montée (accroissement de la charge du moteur) contribue à réunir les conditions requises pour ce test. |

4. Si un DTC est détecté, passer à [AT-171, "Procédure de diagnostic"](#).

#### Avec l'analyseur générique GST

Suivre la procédure "AVEC CONSULT-III".

#### SANS CONSULT-III

1. Démarrer le moteur.
2. Mettre le véhicule en marche et maintenir les conditions suivantes pendant au moins 5 secondes de suite.

|                                   |                                 |
|-----------------------------------|---------------------------------|
| Position du levier sélec-<br>teur | : Position "D"                  |
| Position de rapport               | : "3ème" ⇒ "4ème" (E/I MAR/ARR) |

# DTC P1752 ELECTROVANNE D'EMBRAYAGE D'ENTREE

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

Ouverture d'accélérateur : 1,5/8 – 2,0/8

Lieu de conduite : La conduite en montée (accroissement de la charge du moteur) contribue à réunir les conditions requises pour ce test.

- Effectuer l'autodiagnostic. Se reporter à [AT-107. "Procédure de diagnostic sans CONSULT-III"](#).
- Si le résultat de l'inspection n'est pas satisfaisant, aller à la [AT-171. "Procédure de diagnostic"](#).

## Procédure de diagnostic

INFOID:000000001479041

### 1. VERIFIER LE SIGNAL D'ENTREE

#### avec CONSULT-III

- Démarrer le moteur.
- Sélectionner le mode de "CONTROLE DE DONNEES" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.
- Relever la valeur de "SOLENOIDE E/I" tout en roulant.

| Nom de l'élément | Condition  | Valeur affichée (Env.) |
|------------------|--|------------------------|
| SOLENOIDE E/I    | Embrayage d'entrée désenclenché. Se reporter à <a href="#">AT-21</a> . | 6 - 0,8 A              |
|                  | Embrayage d'entrée embrayé. Se reporter à <a href="#">AT-21</a> .      | 0 - 0,05 A             |

#### BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 4.  
MAUVAIS >> PASSER A L'ETAPE 2.

### 2. VERIFIER LES CIRCUITS D'ALIMENTATION ELECTRIQUE DU TCM ET DE MISE A LA MASSE

Vérifier les circuits d'alimentation électrique du TCM et de mise à la masse. Se reporter à [AT-206](#).

#### BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 3.  
MAUVAIS >> Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

### 3. DETECTER L'ELEMENT DEFECTUEUX

S'assurer que les bornes à broches du connecteur de faisceau de l'ensemble de T/A ne sont pas endommagées et sont bien branchées sur le connecteur de faisceau.

#### BON ou MAUVAIS

BON >> Remplacer la soupape de commande avec le TCM. Se reporter à [AT-255. "Soupape de commande avec capteur 2 de TCM et de température de liquide de T/A"](#).  
MAUVAIS >> Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

### 4. VERIFIER LE DTC

Effectuer la [AT-170. "Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut \(DTC\)"](#).

#### BON ou MAUVAIS

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

# DTC P1754 FONCTIONNEMENT DE L'ELECTROVANNE DE L'EMBRAYAGE D'ENTRAINEMENT DU PIGNON D'ENTREE

< INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

## DTC P1754 FONCTIONNEMENT DE L'ELECTROVANNE DE L'EMBRAYAGE D'ENTRAINEMENT DU PIGNON D'ENTREE

### Description

INFOID:000000001744761

#### NOTE:

Ceci s'applique aux numéros d'identification de véhicule jusqu'à "VSKJ\*\*R51\*0218001". Se reporter à [GI-46](#), "[Variantes de modèles](#)".

- L'électrovanne d'embrayage d'entrée est commandée par le TCM en réponse aux signaux émis par le contact PNP, le capteur de vitesse du véhicule et le capteur de position de pédale d'accélérateur (capteur de position de papillon). Les vitesses sont alors passées de façon optimale.
- Ceci n'est pas causé par un défaut électrique (circuits ouverts ou en court-circuit) mais par un défaut mécanique tel qu'une soupape de commande qui colle, un mauvais fonctionnement d'une électrovanne, etc.

### Valeur de référence de CONSULT-III en mode de contrôle de données

INFOID:000000001744762

| Nom de l'élément | Condition  | Valeur affichée (approximative) |
|------------------|--|---------------------------------|
| SOLENOIDE E/I    | Embrayage d'entrée désenclenché. Se reporter à <a href="#">AT-21</a> . | 6 - 0,8 A                       |
|                  | Embrayage d'entrée embrayé. Se reporter à <a href="#">AT-21</a> .      | 0 - 0,05 A                      |
| MANO ATF 3       | Embrayage d'entrée embrayé. Se reporter à <a href="#">AT-21</a> .      | ON                              |
|                  | Embrayage d'entrée désenclenché. Se reporter à <a href="#">AT-21</a> . | OFF                             |

### Logique de diagnostic de bord

INFOID:000000001744763

Le code de diagnostic de défaut "P1754 FNCT SOL E/E" avec CONSULT-III ou le 5ème clignotement d'évaluation sans CONSULT-III est détecté dans les conditions suivantes.

- Lorsque le TCM détecte que le rapport de démultiplication actuel et la relation entre la position des rapports et la condition du MANO ATF 3 lorsque la pédale d'accélération est enfoncée sont irréguliers. (Autre que pendant le passage d'un rapport)
- Lorsque le TCM détecte que la relation entre le rapport engagé et la condition du mancontact ATF 3 est irrégulière lors du débrayage de la pédale d'accélérateur. (Autre que pendant le passage d'un rapport)

### Cause possible

INFOID:000000001744764

- Faisceau ou connecteurs  
(Les circuits du solénoïde et de l'interrupteur sont ouverts ou en court-circuit.)
- Electrovanne d'embrayage d'entrée
- Mancontact ATF 3

### Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC)

INFOID:000000001744765

#### PRECAUTION:

**Ne pas conduire le véhicule à une vitesse excessive.**

#### NOTE:

**Si la "Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC)" a été réalisée auparavant, toujours mettre le contact d'allumage sur OFF et attendre au moins 10 secondes avant de réaliser le test suivant.**

Après réparation, effectuer la procédure suivante pour confirmer la disparition du défaut.

#### Ⓟ AVEC CONSULT-III

1. Démarrer le moteur.
2. Sélectionner le mode de "CONTROLE DE DONNEES" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.
3. Mettre le véhicule en marche et maintenir les conditions suivantes pendant au moins 5 secondes de suite.

SLCT POSI LVR : Position "D"

RAPPORT : "3ème" ⇒ "4ème" (E/I MAR/ARR)

POS ACCEL : 1,5/8 - 2,0/8

Lieu de conduite : La conduite en montée (accroissement de la charge du moteur) contribue à réunir les conditions requises pour ce test.

# DTC P1754 FONCTIONNEMENT DE L'ELECTROVANNE DE L'EMBRAYAGE D'ENTRAINEMENT DU PIGNON D'ENTREE

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

- Effectuer l'étape "3" à nouveau.
- Mettre le contact d'allumage sur OFF, puis exécuter à nouveau les étapes "1" à "4".
- Vérifier le mode "RESULT AUTO-DIAG" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.  
Si le DTC (P1754) est détecté, se reporter à [AT-173, "Procédure de diagnostic"](#).  
Si le DTC (P1752) est détecté, aller à [AT-171, "Procédure de diagnostic"](#).  
Si le DTC (P1843) est détecté, aller à [AT-200, "Procédure de diagnostic"](#).

### AVEC L'ANALYSEUR GENERIQUE (GST)

Suivre la procédure "AVEC CONSULT-III".

### SANS CONSULT-III

- Démarrer le moteur.
- Mettre le véhicule en marche et maintenir les conditions suivantes pendant au moins 5 secondes de suite.

|                              |   |
|------------------------------|---|
| Position du levier sélecteur | : Position "D"  |
| Position de rapport          | : "3ème" ⇒ "4ème" (E/I MAR/ARR)   |
| Ouverture du papillon        | : 1,5/8 - 2,0/8   |
| Lieu de conduite             | : La conduite en montée (accroissement de la charge du moteur) contribue à réunir les conditions requises pour ce test. |

- Effectuer à nouveau l'étape "2".
- Mettre le contact d'allumage sur OFF, puis exécuter à nouveau les étapes "1" à "3".
- Effectuer l'autodiagnostic. Se reporter à [AT-107, "Procédure de diagnostic sans CONSULT-III"](#).
- Si le résultat de la vérification n'est pas satisfaisant, se reporter à [AT-173, "Procédure de diagnostic"](#).

## Procédure de diagnostic

INFOID:000000001744766

### 1. VERIFIER LES SIGNAUX D'ENTREE

#### avec CONSULT-III

- Démarrer le moteur.
- Sélectionner le mode de "CONTROLE DE DONNEES" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.
- Rouler en position "D" (3ème ⇒ 4ème rapport), et vérifier l'état MAR/ARR de "MANO ATF 3" et la valeur de tension électrique de "SOLENOIDE E/I".

| Nom de l'élément | Condition  | Valeur affichée (Env.) |
|------------------|--|------------------------|
| SOLENOIDE E/I    | Embrayage d'entrée désenclenché. Se reporter à <a href="#">AT-21</a> . | 6 - 0,8 A              |
|                  | Embrayage d'entrée embrayé. Se reporter à <a href="#">AT-21</a> .      | 0 - 0,05 A             |
| MANO ATF 3       | Embrayage d'entrée embrayé. Se reporter à <a href="#">AT-21</a> .      | ON                     |
|                  | Embrayage d'entrée désenclenché. Se reporter à <a href="#">AT-21</a> . | OFF                    |

#### BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 4.  
MAUVAIS >> PASSER A L'ETAPE 2.

### 2. VERIFIER LES CIRCUITS D'ALIMENTATION ELECTRIQUE DU TCM ET DE MISE A LA MASSE

Vérifier les circuits d'alimentation électrique du TCM et de mise à la masse. Se reporter à [AT-207](#).

#### BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 3.  
MAUVAIS >> Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

### 3. DETECTER L'ELEMENT DEFECTUEUX

S'assurer que les bornes à broches du connecteur de faisceau de l'ensemble de T/A ne sont pas endommagées et sont bien branchées sur le connecteur de faisceau.

#### BON ou MAUVAIS

BON >> Remplacer la soupape de commande avec le TCM. Se reporter à [AT-255, "Soupape de commande avec capteur 2 de TCM et de température de liquide de T/A"](#).  
MAUVAIS >> Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

# DTC P1754 FONCTIONNEMENT DE L'ELECTROVANNE DE L'EMBRAYAGE D'ENTRAINEMENT DU PIGNON D'ENTREE

< INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

---

## 4. VERIFIER LE DTC

---

Effectuer la [AT-172. "Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut \(DTC\)".](#)

BON ou MAUVAIS

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

# DTC P1757 ELECTROVANNE DE FREIN AVANT

< INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

## DTC P1757 ELECTROVANNE DE FREIN AVANT

### Description

INFOID:000000001479048

L'électrovanne de frein de marche avant est commandée par le TCM en réponse aux signaux émis par le contact PNP, le capteur de vitesse du véhicule et le capteur de position de pédale d'accélérateur (capteur de position de papillon). Les vitesses sont alors passées de façon optimale.

### Valeur de référence de CONSULT-III en mode de contrôle de données

INFOID:000000001479049

| Nom de l'élément | Condition  | Valeur affichée (approximative) |
|------------------|--|---------------------------------|
| SOLENOIDE FR/AV  | Frein de marche avant engagé. Se reporter à <a href="#">AT-21</a> .  | 6 - 0,8 A                       |
|                  | Frein de marche avant débrayé. Se reporter à <a href="#">AT-21</a> . | 0 - 0,05 A                      |

### Logique de diagnostic de bord

INFOID:000000001479050

Le code de diagnostic de défaut "P1757 CIR/SOL FR AV" avec CONSULT-III ou le 6ème clignotement d'évaluation sans CONSULT-III est détecté dans les conditions suivantes.

- Le TCM détecte une chute de tension anormale lorsqu'il tente d'actionner l'électrovanne.
- Le TCM détecte un défaut en comparant la valeur cible et la valeur enregistrée.

### Cause possible

INFOID:000000001479051

- Faisceau ou connecteurs  
(Le circuit du solénoïde est ouvert ou en court-circuit.)
- Electrovanne de frein de marche avant

### Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC)

INFOID:000000001479052

#### **PRECAUTION:**

**Ne pas conduire le véhicule à une vitesse excessive.**

#### **NOTE:**

**Si la "Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC)" a été réalisée auparavant, toujours mettre le contact d'allumage sur OFF et attendre au moins 10 secondes avant de réaliser le test suivant.**

Après réparation, effectuer la procédure suivante pour confirmer la disparition du défaut.

#### AVEC CONSULT-III

1. Démarrer le moteur.
2. Sélectionner le mode de "CONTROLE DE DONNEES" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.
3. Mettre le véhicule en marche et maintenir les conditions suivantes pendant au moins 5 secondes de suite.

|                  |   |
|------------------|---|
| SLCT POSI LVR    | : Position "D"  |
| RAPPORT          | : "3ème" ⇒ "4ème" (F/AV MAR/ARR)  |
| POS ACCEL        | : 1,5/8 – 2,0/8   |
| Lieu de conduite | : La conduite en montée (accroissement de la charge du moteur) contribue à réunir les conditions requises pour ce test. |

4. Si un DTC est détecté, passer à [AT-176. "Procédure de diagnostic"](#).

#### Avec l'analyseur générique GST

Suivre la procédure "AVEC CONSULT-III".

#### SANS CONSULT-III

1. Démarrer le moteur.
2. Mettre le véhicule en marche et maintenir les conditions suivantes pendant au moins 5 secondes de suite.

|                              |                                  |
|------------------------------|----------------------------------|
| Position du levier sélecteur | : Position "D"                   |
| Position de rapport          | : "3ème" ⇒ "4ème" (F/AV MAR/ARR) |

# DTC P1757 ELECTROVANNE DE FREIN AVANT

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

Ouverture d'accélérateur : 1,5/8 – 2,0/8

Lieu de conduite : La conduite en montée (accroissement de la charge du moteur) contribue à réunir les conditions requises pour ce test.

3. Effectuer l'autodiagnostic. Se reporter à [AT-107. "Procédure de diagnostic sans CONSULT-III"](#).
4. Si le résultat de l'inspection n'est pas satisfaisant, aller à la [AT-176. "Procédure de diagnostic"](#).

## Procédure de diagnostic

INFOID:000000001479053

### 1. VERIFIER LE SIGNAL D'ENTREE

#### avec CONSULT-III

1. Démarrer le moteur.
2. Sélectionner le mode de "CONTROLE DE DONNEES" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.
3. Relever la valeur de "SOLENOIDE FR/AV" tout en roulant.

| Nom de l'élément | Condition  | Valeur affichée (Env.) |
|------------------|--|------------------------|
| SOLENOIDE FR/AV  | Frein de marche avant engagé. Se reporter à <a href="#">AT-21</a> .  | 6 - 0,8 A              |
|                  | Frein de marche avant débrayé. Se reporter à <a href="#">AT-21</a> . | 0 - 0,05 A             |

#### BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 4.  
MAUVAIS >> PASSER A L'ETAPE 2.

### 2. VERIFIER LES CIRCUITS D'ALIMENTATION ELECTRIQUE DU TCM ET DE MISE A LA MASSE

Vérifier les circuits d'alimentation électrique du TCM et de mise à la masse. Se reporter à [AT-206](#).

#### BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 3.  
MAUVAIS >> Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

### 3. DETECTER L'ELEMENT DEFECTUEUX

S'assurer que les bornes à broches du connecteur de faisceau de l'ensemble de T/A ne sont pas endommagées et sont bien branchées sur le connecteur de faisceau.

#### BON ou MAUVAIS

BON >> Remplacer la soupape de commande avec le TCM. Se reporter à [AT-255. "Soupape de commande avec capteur 2 de TCM et de température de liquide de T/A"](#).  
MAUVAIS >> Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

### 4. VERIFIER LE DTC

Effectuer la [AT-175. "Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut \(DTC\)"](#).

#### BON ou MAUVAIS

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

# DTC P1759 FONCTIONNEMENT DE L'ELECTROVANNE DE FREIN AVANT

< INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

## DTC P1759 FONCTIONNEMENT DE L'ELECTROVANNE DE FREIN AVANT

### Description

INFOID:000000001744767

#### NOTE:

Ceci s'applique aux numéros d'identification de véhicule jusqu'à "VSKJ\*\*R51\*0218001". Se reporter à [GI-46](#), "[Variantes de modèles](#)".

- L'électrovanne de frein de marche avant est commandée par le TCM en réponse aux signaux émis par le contact PNP, le capteur de vitesse du véhicule et le capteur de position de pédale d'accélérateur (capteur de position de papillon). Les vitesses sont alors passées de façon optimale.
- Ceci n'est pas causé par un défaut électrique (circuits ouverts ou en court-circuit) mais par un défaut mécanique tel qu'une soupape de commande qui colle, un mauvais fonctionnement d'une électrovanne, etc.

### Valeur de référence de CONSULT-III en mode de contrôle de données

INFOID:000000001744768

| Nom de l'élément | Condition  | Valeur affichée (approximative) |
|------------------|--|---------------------------------|
| SOLENOIDE FR/AV  | Frein de marche avant engagé. Se reporter à <a href="#">AT-21</a> .  | 6 - 0,8 A                       |
|                  | Frein de marche avant débrayé. Se reporter à <a href="#">AT-21</a> . | 0 - 0,05 A                      |
| MANO ATF 1       | Frein de marche avant engagé. Se reporter à <a href="#">AT-21</a> .  | ON                              |
|                  | Frein de marche avant débrayé. Se reporter à <a href="#">AT-21</a> . | OFF                             |

### Logique de diagnostic de bord

INFOID:000000001744769

Le code de diagnostic de défaut "P1759 FNCT SOL FR AV" avec CONSULT-III ou le 6ème clignotement d'évaluation sans CONSULT-III est détecté dans les conditions suivantes.

- Lorsque le TCM détecte que le rapport de démultiplication actuel et la relation entre la position des rapports et la condition du manoccontact ATF 1 lorsque la pédale d'accélération est enfoncée sont irréguliers. (Autre que pendant le passage d'un rapport)
- Lorsque le TCM détecte que la relation entre le rapport engagé et la condition du manoccontact ATF 1 est irrégulière lors du débrayage de la pédale d'accélérateur. (Autre que pendant le passage d'un rapport)

### Cause possible

INFOID:000000001744770

- Faisceau ou connecteurs  
(Les circuits du solénoïde et de l'interrupteur sont ouverts ou en court-circuit.)
- Electrovanne de frein de marche avant
- Manoccontact ATF 1

### Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC)

INFOID:000000001744771

#### PRECAUTION:

**Ne pas conduire le véhicule à une vitesse excessive.**

#### NOTE:

**Si la "Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC)" a été réalisée auparavant, toujours mettre le contact d'allumage sur OFF et attendre au moins 10 secondes avant de réaliser le test suivant.**

Après réparation, effectuer la procédure suivante pour confirmer la disparition du défaut.

#### Ⓟ AVEC CONSULT-III

1. Démarrer le moteur.
2. Sélectionner le mode de "CONTROLE DE DONNEES" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.
3. Mettre le véhicule en marche et maintenir les conditions suivantes pendant au moins 5 secondes de suite.

SLCT POSI LVR : Position "D"

RAPPORT : "3ème" ⇒ "4ème" (F/AV MAR/ARR)

POS ACCEL : 1,5/8 - 2,0/8

Lieu de conduite : La conduite en montée (accroissement de la charge du moteur) contribue à réunir les conditions requises pour ce test.

4. Effectuer l'étape "3" à nouveau.

# DTC P1759 FONCTIONNEMENT DE L'ELECTROVANNE DE FREIN AVANT

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

5. Mettre le contact d'allumage sur OFF, puis exécuter à nouveau les étapes "1" à "4".
6. Vérifier le mode "RESULT AUTO-DIAG" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.  
Si le DTC (P1759) est détecté, se reporter à [AT-178. "Procédure de diagnostic"](#).  
Si le DTC (P1757) est détecté, aller à [AT-176. "Procédure de diagnostic"](#).  
Si le DTC (P1841) est détecté, aller à [AT-198. "Procédure de diagnostic"](#).

### AVEC L'ANALYSEUR GENERIQUE (GST)

Suivre la procédure "AVEC CONSULT-III".

### SANS CONSULT-III

1. Démarrer le moteur.
2. Mettre le véhicule en marche et maintenir les conditions suivantes pendant au moins 5 secondes de suite.

|                              |   |
|------------------------------|---|
| Position du levier sélecteur | : Position "D"  |
| Position de rapport          | : "3ème" ⇒ "4ème" (F/AV MAR/ARR)  |
| Ouverture du papillon        | : 1,5/8 - 2,0/8   |
| Lieu de conduite             | : La conduite en montée (accroissement de la charge du moteur) contribue à réunir les conditions requises pour ce test. |

3. Effectuer à nouveau l'étape "2".
4. Mettre le contact d'allumage sur OFF, puis exécuter à nouveau les étapes "1" à "3".
5. Effectuer l'autodiagnostic. Se reporter à [AT-107. "Procédure de diagnostic sans CONSULT-III"](#).
6. Si le résultat de la vérification n'est pas satisfaisant, se reporter à [AT-178. "Procédure de diagnostic"](#).

## Procédure de diagnostic

INFOID:000000001744772

### 1. VERIFIER LES SIGNAUX D'ENTREE

#### avec CONSULT-III

1. Démarrer le moteur.
2. Sélectionner le mode de "CONTROLE DE DONNEES" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.
3. Rouler en position "D" (3ème ⇒ 4ème rapport), et vérifier l'état MAR/ARR de "MANO ATF 1" et la valeur de tension électrique de "SOLENOIDE FR/AV".

| Nom de l'élément | Condition  | Valeur affichée (Env.) |
|------------------|--|------------------------|
| SOLENOIDE FR/AV  | Frein de marche avant engagé. Se reporter à <a href="#">AT-21</a> .  | 6 - 0,8 A              |
|                  | Frein de marche avant débrayé. Se reporter à <a href="#">AT-21</a> . | 0 - 0,05 A             |
| MANO ATF 1       | Frein de marche avant engagé. Se reporter à <a href="#">AT-21</a> .  | ON                     |
|                  | Frein de marche avant débrayé. Se reporter à <a href="#">AT-21</a> . | OFF                    |

#### BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 4.  
MAUVAIS >> PASSER A L'ETAPE 2.

### 2. VERIFIER LES CIRCUITS D'ALIMENTATION ELECTRIQUE DU TCM ET DE MISE A LA MASSE

Vérifier les circuits d'alimentation électrique du TCM et de mise à la masse. Se reporter à [AT-207](#).

#### BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 3.  
MAUVAIS >> Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

### 3. DETECTER L'ELEMENT DEFECTUEUX

S'assurer que les bornes à broches du connecteur de faisceau de l'ensemble de T/A ne sont pas endommagées et sont bien branchées sur le connecteur de faisceau.

#### BON ou MAUVAIS

BON >> Remplacer la soupape de commande avec le TCM. Se reporter à [AT-255. "Soupape de commande avec capteur 2 de TCM et de température de liquide de T/A"](#).  
MAUVAIS >> Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

# DTC P1759 FONCTIONNEMENT DE L'ELECTROVANNE DE FREIN AVANT

< INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

---

## 4. VERIFIER LE DTC

---

Effectuer la [AT-177. "Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut \(DTC\)".](#)

BON ou MAUVAIS

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

A

B

AT

D

E

F

G

H

I

J

K

L

M

N

O

P

# DTC P1762 ELECTROVANNE D'EMBRAYAGE DIRECT

< INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

## DTC P1762 ELECTROVANNE D'EMBRAYAGE DIRECT

### Description

INFOID:000000001479060

L'électrovanne d'embrayage direct est commandée par le TCM en réponse aux signaux émis par le contact PNP, le capteur de vitesse du véhicule et le capteur de position de pédale d'accélérateur (capteur de position de papillon). Les vitesses sont alors passées de façon optimale.

### Valeur de référence de CONSULT-III en mode de contrôle de données

INFOID:000000001479061

| Nom de l'élément | Condition   | Valeur affichée (approximative) |
|------------------|---|---------------------------------|
| SOLENOIDE E/D    | Embrayage direct débrayé. Se reporter à <a href="#">AT-21</a> . | 6 - 0,8 A                       |
|                  | Embrayage direct embrayé. Se reporter à <a href="#">AT-21</a> . | 0 - 0,05 A                      |

### Logique de diagnostic de bord

INFOID:000000001479062

Le code de diagnostic de défaut "P1762 SOL/CIRC E/D" avec CONSULT-III ou le 2ème clignotement d'évaluation sans CONSULT-III est détecté dans les conditions suivantes.

- Le TCM détecte une chute de tension anormale lorsqu'il tente d'actionner l'électrovanne.
- Le TCM détecte un défaut en comparant la valeur cible et la valeur enregistrée.

### Cause possible

INFOID:000000001479063

- Faisceau ou connecteurs  
(Le circuit du solénoïde est ouvert ou en court-circuit.)
- Electrovanne d'embrayage direct

### Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC)

INFOID:000000001479064

#### **PRECAUTION:**

**Ne pas conduire le véhicule à une vitesse excessive.**

#### **NOTE:**

**Si la "Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC)" a été réalisée auparavant, toujours mettre le contact d'allumage sur OFF et attendre au moins 10 secondes avant de réaliser le test suivant.**

Après réparation, effectuer la procédure suivante pour confirmer la disparition du défaut.

#### AVEC CONSULT-III

1. Démarrer le moteur.
2. Sélectionner le mode de "CONTROLE DE DONNEES" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.
3. Mettre le véhicule en marche et maintenir les conditions suivantes pendant au moins 5 secondes de suite.

|                  |   |
|------------------|---|
| SLCT POSI LVR    | : Position "D"  |
| RAPPORT          | : "1" ⇒ "2" (E/D MAR/ARR)   |
| POS ACCEL        | : 1,5/8 – 2,0/8   |
| Lieu de conduite | : La conduite en montée (accroissement de la charge du moteur) contribue à réunir les conditions requises pour ce test. |

4. Si un DTC est détecté, passer à [AT-181, "Procédure de diagnostic"](#).

#### Avec l'analyseur générique GST

Suivre la procédure "AVEC CONSULT-III".

#### SANS CONSULT-III

1. Démarrer le moteur.
2. Mettre le véhicule en marche et maintenir les conditions suivantes pendant au moins 5 secondes de suite.

|                              |                           |
|------------------------------|---------------------------|
| Position du levier sélecteur | : Position "D"            |
| Position de rapport          | : "1" ⇒ "2" (E/D MAR/ARR) |

# DTC P1762 ELECTROVANNE D'EMBRAYAGE DIRECT

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

Ouverture d'accélérateur : 1,5/8 – 2,0/8

Lieu de conduite : La conduite en montée (accroissement de la charge du moteur) contribue à réunir les conditions requises pour ce test.

- Effectuer l'autodiagnostic. Se reporter à [AT-107. "Procédure de diagnostic sans CONSULT-III"](#).
- Si le résultat de l'inspection n'est pas satisfaisant, aller à la [AT-181. "Procédure de diagnostic"](#).

## Procédure de diagnostic

INFOID:000000001479065

### 1. VERIFIER LE SIGNAL D'ENTREE

#### avec CONSULT-III

- Démarrer le moteur.
- Sélectionner le mode de "CONTROLE DE DONNEES" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.
- Relever la valeur de "SOLENOIDE E/D" tout en roulant.

| Nom de l'élément | Condition   | Valeur affichée (Env.) |
|------------------|---|------------------------|
| SOLENOIDE E/D    | Embrayage direct débrayé. Se reporter à <a href="#">AT-21</a> . | 6 - 0,8 A              |
|                  | Embrayage direct embrayé. Se reporter à <a href="#">AT-21</a> . | 0 - 0,05 A             |

#### BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 4.  
MAUVAIS >> PASSER A L'ETAPE 2.

### 2. VERIFIER LES CIRCUITS D'ALIMENTATION ELECTRIQUE DU TCM ET DE MISE A LA MASSE

Vérifier les circuits d'alimentation électrique du TCM et de mise à la masse. Se reporter à [AT-206](#).

#### BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 3.  
MAUVAIS >> Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

### 3. DETECTER L'ELEMENT DEFECTUEUX

S'assurer que les bornes à broches du connecteur de faisceau de l'ensemble de T/A ne sont pas endommagées et sont bien branchées sur le connecteur de faisceau.

#### BON ou MAUVAIS

BON >> Remplacer la soupape de commande avec le TCM. Se reporter à [AT-255. "Soupape de commande avec capteur 2 de TCM et de température de liquide de T/A"](#).  
MAUVAIS >> Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

### 4. VERIFIER LE DTC

Effectuer la [AT-180. "Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut \(DTC\)"](#).

#### BON ou MAUVAIS

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

# DTC P1764 FONCTIONNEMENT DE L'ELECTROVANNE D'EMBRAYAGE DIRECT

< INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

## DTC P1764 FONCTIONNEMENT DE L'ELECTROVANNE D'EMBRAYAGE DIRECT

### Description

INFOID:000000001744773

#### NOTE:

Ceci s'applique aux numéros d'identification de véhicule jusqu'à "VSKJ\*\*R51\*0218001". Se reporter à [GI-46](#), "[Variantes de modèles](#)".

- L'électrovanne d'embrayage direct est commandée par le TCM en réponse aux signaux émis par le contact PNP, le capteur de vitesse du véhicule et le capteur de position de pédale d'accélérateur (capteur de position de papillon). Les vitesses sont alors passées de façon optimale.
- Ceci n'est pas causé par un défaut électrique (circuits ouverts ou en court-circuit) mais par un défaut mécanique tel qu'une soupape de commande qui colle, un mauvais fonctionnement d'une électrovanne, etc.

### Valeur de référence de CONSULT-III en mode de contrôle de données

INFOID:000000001744774

| Nom de l'élément | Condition   | Valeur affichée (approximative) |
|------------------|---|---------------------------------|
| SOLENOIDE E/D    | Embrayage direct débrayé. Se reporter à <a href="#">AT-21</a> . | 6 - 0,8 A                       |
|                  | Embrayage direct embrayé. Se reporter à <a href="#">AT-21</a> . | 0 - 0,05 A                      |
| MANO ATF 5       | Embrayage direct embrayé. Se reporter à <a href="#">AT-21</a> . | ON                              |
|                  | Embrayage direct débrayé. Se reporter à <a href="#">AT-21</a> . | OFF                             |

### Logique de diagnostic de bord

INFOID:000000001744775

Le code de diagnostic de défaut "P1764 FNCT SOL E/D" avec CONSULT-III ou le 2ème clignotement d'évaluation sans CONSULT-III est détecté dans les conditions suivantes.

- Lorsque le TCM détecte que le rapport de démultiplication actuel et la relation entre la position des rapports et la condition du manoccontact ATF 5 lorsque la pédale d'accélération est enfoncée sont irréguliers. (Autre que pendant le passage d'un rapport)
- Lorsque le TCM détecte que la relation entre le rapport engagé et la condition du manoccontact ATF 5 est irrégulière lors du débrayage de la pédale d'accélérateur. (Autre que pendant le passage d'un rapport)

### Cause possible

INFOID:000000001744776

- Faisceau ou connecteurs  
(Les circuits du solénoïde et de l'interrupteur sont ouverts ou en court-circuit.)
- Electrovanne d'embrayage direct
- Manoccontact ATF 5

### Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC)

INFOID:000000001744777

#### PRECAUTION:

**Ne pas conduire le véhicule à une vitesse excessive.**

#### NOTE:

**Si la "Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC)" a été réalisée auparavant, toujours mettre le contact d'allumage sur OFF et attendre au moins 10 secondes avant de réaliser le test suivant.**

Après réparation, effectuer la procédure suivante pour confirmer la disparition du défaut.

#### Ⓟ AVEC CONSULT-III

1. Démarrer le moteur.
2. Sélectionner le mode de "CONTROLE DE DONNEES" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.
3. Mettre le véhicule en marche et maintenir les conditions suivantes pendant au moins 5 secondes de suite.

SLCT POSI LVR : Position "D"

RAPPORT : "1" ⇒ "2" (E/D MAR/ARR)

POS ACCEL : 1,5/8 – 2,0/8

Lieu de conduite : La conduite en montée (accroissement de la charge du moteur) contribue à réunir les conditions requises pour ce test.

# DTC P1764 FONCTIONNEMENT DE L'ELECTROVANNE D'EMBRAYAGE DIRECT

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

- Effectuer l'étape "3" à nouveau.
- Mettre le contact d'allumage sur OFF, puis exécuter à nouveau les étapes "1" à "4".
- Vérifier le mode "RESULT AUTO-DIAG" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.  
Si le DTC (P1764) est détecté, se reporter à [AT-183, "Procédure de diagnostic"](#).  
Si le DTC (P1762) est détecté, aller à [AT-181, "Procédure de diagnostic"](#).  
Si le DTC (P1845) est détecté, aller à [AT-202, "Procédure de diagnostic"](#).

### AVEC L'ANALYSEUR GENERIQUE (GST)

Suivre la procédure "AVEC CONSULT-III".

### SANS CONSULT-III

- Démarrer le moteur.
- Mettre le véhicule en marche et maintenir les conditions suivantes pendant au moins 5 secondes de suite.

|                              |   |
|------------------------------|---|
| Position du levier sélecteur | : Position "D"  |
| Position de rapport          | : "1" ⇒ "2" (E/D MAR/ARR)   |
| Ouverture du papillon        | : 1,5/8 – 2,0/8   |
| Lieu de conduite             | : La conduite en montée (accroissement de la charge du moteur) contribue à réunir les conditions requises pour ce test. |

- Effectuer à nouveau l'étape "2".
- Mettre le contact d'allumage sur OFF, puis exécuter à nouveau les étapes "1" à "3".
- Effectuer l'autodiagnostic. Se reporter à [AT-107, "Procédure de diagnostic sans CONSULT-III"](#).
- Si le résultat de la vérification n'est pas satisfaisant, se reporter à [AT-183, "Procédure de diagnostic"](#).

## Procédure de diagnostic

INFOID:000000001744778

### 1. VERIFIER LES SIGNAUX D'ENTREE

#### Avec CONSULT-III

- Démarrer le moteur.
- Sélectionner le mode de "CONTROLE DE DONNEES" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.
- Rouler en position "D" (1er ⇒ 2ème rapport), et vérifier l'état de "MANO ATF 5" ainsi que la valeur du courant électrique de "SOLENOIDE E/D".

| Nom de l'élément | Condition   | Valeur affichée (Env.) |
|------------------|---|------------------------|
| SOLENOIDE E/D    | Embrayage direct débrayé. Se reporter à <a href="#">AT-21</a> . | 6 - 0,8 A              |
|                  | Embrayage direct embrayé. Se reporter à <a href="#">AT-21</a> . | 0 - 0,05 A             |
| MANO ATF 5       | Embrayage direct embrayé. Se reporter à <a href="#">AT-21</a> . | ON                     |
|                  | Embrayage direct débrayé. Se reporter à <a href="#">AT-21</a> . | OFF                    |

#### BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 4.  
MAUVAIS >> PASSER A L'ETAPE 2.

### 2. VERIFIER LES CIRCUITS D'ALIMENTATION ELECTRIQUE DU TCM ET DE MISE A LA MASSE

Vérifier les circuits d'alimentation électrique du TCM et de mise à la masse. Se reporter à [AT-207](#).

#### BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 3.  
MAUVAIS >> Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

### 3. DETECTER L'ELEMENT DEFECTUEUX

S'assurer que les bornes à broches du connecteur de faisceau de l'ensemble de T/A ne sont pas endommagées et sont bien branchées sur le connecteur de faisceau.

#### BON ou MAUVAIS

BON >> Remplacer la soupape de commande avec le TCM. Se reporter à [AT-255, "Soupape de commande avec capteur 2 de TCM et de température de liquide de T/A"](#).  
MAUVAIS >> Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

# DTC P1764 FONCTIONNEMENT DE L'ELECTROVANNE D'EMBRAYAGE DIRECT

< INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

---

## 4. VERIFIER LE DTC

---

Effectuer la [AT-182. "Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut \(DTC\)".](#)

BON ou MAUVAIS

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

# DTC P1767 ELECTROVANNE D'EMBRAYAGE DE MARCHE ARRIERE EN RAPPORT DE VITESSES RAPIDE ET LENTE

< INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

## DTC P1767 ELECTROVANNE D'EMBRAYAGE DE MARCHE ARRIERE EN RAPPORT DE VITESSES RAPIDE ET LENTE

### Description

INFOID:000000001479072

L'électrovanne d'embrayage de marche arrière en rapport de vitesse rapide et lente est commandée par le TCM en réponse aux signaux émis par le contact PNP, le capteur de vitesse du véhicule et le capteur de position de pédale d'accélérateur (capteur de position de papillon). Les vitesses sont alors passées de façon optimale.

### Valeur de référence de CONSULT-III en mode de contrôle de données

INFOID:000000001479073

| Nom de l'élément | Condition  | Valeur affichée (approximative) |
|------------------|--|---------------------------------|
| SOL EMB M/AR     | Embrayage de marche arrière en rapport de vitesse rapide et lente débrayé. Se reporter à <a href="#">AT-21</a> . | 6 - 0,8 A                       |
|                  | Embrayage de marche arrière en rapport de vitesse rapide et lente embrayé. Se reporter à <a href="#">AT-21</a> . | 0 - 0,05 A                      |

### Logique de diagnostic de bord

INFOID:000000001479074

Le code de diagnostic de défaut "P1767 CIRC/SOL E/MA" avec CONSULT-III ou le 8ème clignotement d'évaluation sans CONSULT-III est détecté dans les conditions suivantes.

- Le TCM détecte une chute de tension anormale lorsqu'il tente d'actionner l'électrovanne.
- Le TCM détecte un défaut en comparant la valeur cible et la valeur enregistrée.

### Cause possible

INFOID:000000001479075

- Faisceau ou connecteurs  
(Le circuit du solénoïde est ouvert ou en court-circuit.)
- Electrovanne d'embrayage de marche arrière à vitesses lente et rapide

### Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC)

INFOID:000000001479076

#### **PRECAUTION:**

**Ne pas conduire le véhicule à une vitesse excessive.**

#### **NOTE:**

**Si la "Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC)" a été réalisée auparavant, toujours mettre le contact d'allumage sur OFF et attendre au moins 10 secondes avant de réaliser le test suivant.**

Après réparation, effectuer la procédure suivante pour confirmer la disparition du défaut.

#### **Ⓟ AVEC CONSULT-III**

1. Démarrer le moteur.
2. Sélectionner le mode de "CONTROLE DE DONNEES" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.
3. Mettre le véhicule en marche et maintenir les conditions suivantes pendant au moins 5 secondes de suite.

SLCT POSI LVR : Position "D"

RAPPORT : "2" ⇒ "3" (E/MA L/C ON/OFF)

POS ACCEL : 1,5/8 – 2,0/8

Lieu de conduite : La conduite en montée (accroissement de la charge du moteur) contribue à réunir les conditions requises pour ce test.

4. Si un DTC est détecté, passer à [AT-186, "Procédure de diagnostic"](#).

#### **Ⓢ AVEC l'analyseur générique GST**

Suivre la procédure "AVEC CONSULT-III".

#### **ⓧ SANS CONSULT-III**

1. Démarrer le moteur.
2. Mettre le véhicule en marche et maintenir les conditions suivantes pendant au moins 5 secondes de suite.

# DTC P1767 ELECTROVANNE D'EMBAYAGE DE MARCHE ARRIERE EN RAP- PORT DE VITESSES RAPIDE ET LENTE

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

|                              |   |
|------------------------------|---|
| Position du levier sélecteur | : Position "D"  |
| Position de rapport          | : "2" ⇒ "3" (E/MA L/C ON/OFF)   |
| Ouverture d'accélérateur     | : 1,5/8 – 2,0/8   |
| Lieu de conduite             | : La conduite en montée (accroissement de la charge du moteur) contribue à réunir les conditions requises pour ce test. |

3. Effectuer l'autodiagnostic. Se reporter à [AT-107. "Procédure de diagnostic sans CONSULT-III"](#).
4. Si le résultat de l'inspection n'est pas satisfaisant, aller à la [AT-186. "Procédure de diagnostic"](#).

## Procédure de diagnostic

INFOID:000000001479077

### 1. VERIFIER LE SIGNAL D'ENTREE

#### avec CONSULT-III

1. Démarrer le moteur.
2. Sélectionner le mode de "CONTROLE DE DONNEES" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.
3. Relever la valeur de "SOL EMB M/AR" tout en roulant.

| Nom de l'élément | Condition  | Valeur affichée (Env.) |
|------------------|--|------------------------|
| SOL EMB M/AR     | Embrayage de marche arrière en rapport de vitesse rapide et lente débrayé. Se reporter à <a href="#">AT-21</a> . | 6 - 0,8 A              |
|                  | Embrayage de marche arrière en rapport de vitesse rapide et lente embrayé. Se reporter à <a href="#">AT-21</a> . | 0 - 0,05 A             |

#### BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 4.  
MAUVAIS >> PASSER A L'ETAPE 2.

### 2. VERIFIER LES CIRCUITS D'ALIMENTATION ELECTRIQUE DU TCM ET DE MISE A LA MASSE

Vérifier les circuits d'alimentation électrique du TCM et de mise à la masse. Se reporter à [AT-206](#).

#### BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 3.  
MAUVAIS >> Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

### 3. DETECTER L'ELEMENT DEFECTUEUX

S'assurer que les bornes à broches du connecteur de faisceau de l'ensemble de T/A ne sont pas endommagées et sont bien branchées sur le connecteur de faisceau.

#### BON ou MAUVAIS

BON >> Remplacer la soupape de commande avec le TCM. Se reporter à [AT-255. "Soupape de commande avec capteur 2 de TCM et de température de liquide de T/A"](#).  
MAUVAIS >> Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

### 4. VERIFIER LE DTC

Effectuer la [AT-185. "Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut \(DTC\)"](#).

#### BON ou MAUVAIS

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

# DTC P1769 FONCTION DE L'ELECTROVANNE D'EMBRAYAGE DE MARCHÉ ARRIERE EN RAPPORT DE VITESSE BAS/ELEVE

< INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

## DTC P1769 FONCTION DE L'ELECTROVANNE D'EMBRAYAGE DE MARCHÉ ARRIERE EN RAPPORT DE VITESSE BAS/ELEVE

### Description

INFOID:000000001744779

#### NOTE:

Ceci s'applique aux numéros d'identification de véhicule jusqu'à "VSKJ\*\*R51\*0218001". Se reporter à [GI-46](#), "[Variantes de modèles](#)".

- L'électrovanne d'embrayage de marche arrière en rapport de vitesse rapide et lente est commandée par le TCM en réponse aux signaux émis par le contact PNP, le capteur de vitesse du véhicule et le capteur de position de pédale d'accélérateur (capteur de position de papillon). Les vitesses sont alors passées de façon optimale.
- Ceci n'est pas causé par un défaut électrique (circuits ouverts ou en court-circuit) mais par un défaut mécanique tel qu'une soupape de commande qui colle, un mauvais fonctionnement d'une électrovanne, etc.

### Valeur de référence de CONSULT-III en mode de contrôle de données

INFOID:000000001744780

| Nom de l'élément | Condition  | Valeur affichée (approximative) |
|------------------|--|---------------------------------|
| SOL EMB M/AR     | Embrayage de marche arrière en rapport de vitesse rapide et lente débrayé. Se reporter à <a href="#">AT-21</a> . | 6 - 0,8 A                       |
|                  | Embrayage de marche arrière en rapport de vitesse rapide et lente embrayé. Se reporter à <a href="#">AT-21</a> . | 0 - 0,05 A                      |
| MANO ATF 6       | Embrayage de marche arrière en rapport de vitesse rapide et lente embrayé. Se reporter à <a href="#">AT-21</a> . | ON                              |
|                  | Embrayage de marche arrière en rapport de vitesse rapide et lente débrayé. Se reporter à <a href="#">AT-21</a> . | OFF                             |

### Logique de diagnostic de bord

INFOID:000000001744781

Le code de diagnostic de défaut "P1769 FNCT SOL E/MA" avec CONSULT-III ou le 8ème clignotement d'évaluation sans CONSULT-III est détecté dans les conditions suivantes.

- Lorsque le TCM détecte que le rapport de démultiplication actuel et la relation entre la position des rapports et la condition du manoccontact ATF 6 lorsque la pédale d'accélération est enfoncée sont irréguliers. (Autre que pendant le passage d'un rapport)
- Lorsque le TCM détecte que la relation entre le rapport engagé et la condition du manoccontact ATF 6 est irrégulière lors du débrayage de la pédale d'accélérateur. (Autre que pendant le passage d'un rapport)

### Cause possible

INFOID:000000001744782

- Faisceau ou connecteurs  
(Les circuits du solénoïde et de l'interrupteur sont ouverts ou en court-circuit.)
- Electrovanne d'embrayage de marche arrière à vitesses lente et rapide
- Manoccontact ATF 6

### Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC)

INFOID:000000001744783

#### PRECAUTION:

**Ne pas conduire le véhicule à une vitesse excessive.**

#### NOTE:

Si la "Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC)" a été réalisée auparavant, toujours mettre le contact d'allumage sur OFF et attendre au moins 10 secondes avant de réaliser le test suivant.

Après réparation, effectuer la procédure suivante pour confirmer la disparition du défaut.

#### Ⓟ AVEC CONSULT-III

1. Démarrer le moteur.
2. Sélectionner le mode de "CONTROLE DE DONNEES" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.
3. Mettre le véhicule en marche et maintenir les conditions suivantes pendant au moins 5 secondes de suite.

# DTC P1769 FONCTION DE L'ELECTROVANNE D'EMBRAYAGE DE MARCHÉ ARRIERE EN RAPPORT DE VITESSE BAS/ELEVE

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

SLCT POSI LVR : Position "D"  
RAPPORT : "2ème" ⇒ "3ème" (E/MA MAR/ARR)  
POS ACCEL : 1,5/8 – 2,0/8  
Lieu de conduite : La conduite en montée (accroissement de la charge du moteur) contribue à réunir les conditions requises pour ce test.

- Effectuer l'étape "3" à nouveau.
- Mettre le contact d'allumage sur OFF, puis exécuter à nouveau les étapes "1" à "4".
- Vérifier le mode "RESULT AUTO-DIAG" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.  
Si le DTC (P1769) est détecté, se reporter à [AT-188. "Procédure de diagnostic"](#).  
Si le DTC (P1767) est détecté, aller à [AT-186. "Procédure de diagnostic"](#).  
Si le DTC (P1846) est détecté, aller à [AT-205. "Procédure de diagnostic"](#).

### AVEC L'ANALYSEUR GENERIQUE (GST)

Suivre la procédure "AVEC CONSULT-III".

### SANS CONSULT-III

- Démarrer le moteur.
- Mettre le véhicule en marche et maintenir les conditions suivantes pendant au moins 5 secondes de suite.

Position du levier sélecteur : Position "D"  
Position de rapport : "2ème" ⇒ "3ème" (E/MA MAR/ARR)  
Ouverture du papillon : 1,5/8 – 2,0/8  
Lieu de conduite : La conduite en montée (accroissement de la charge du moteur) contribue à réunir les conditions requises pour ce test.

- Effectuer à nouveau l'étape "2".
- Mettre le contact d'allumage sur OFF, puis exécuter à nouveau les étapes "1" à "3".
- Effectuer l'autodiagnostic. Se reporter à [AT-107. "Procédure de diagnostic sans CONSULT-III"](#).
- Si le résultat de la vérification n'est pas satisfaisant, se reporter à [AT-188. "Procédure de diagnostic"](#).

## Procédure de diagnostic

INFOID:000000001744784

### 1. VERIFIER LES SIGNAUX D'ENTREE

#### avec CONSULT-III

- Démarrer le moteur.
- Sélectionner le mode de "CONTROLE DE DONNEES" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.
- Rouler en position "D" (2ème ⇒ 3ème rapport), et vérifier l'état MAR/ARR de "MANO ATF 6" et la valeur de tension électrique de "SOL EMB M/AR".

| Nom de l'élément | Condition  | Valeur affichée (Env.) |
|------------------|--|------------------------|
| SOL EMB M/AR     | Embrayage de marche arrière en rapport de vitesse rapide et lente débrayé. Se reporter à <a href="#">AT-21</a> . | 6 - 0,8 A              |
|                  | Embrayage de marche arrière en rapport de vitesse rapide et lente embrayé. Se reporter à <a href="#">AT-21</a> . | 0 - 0,05 A             |
| MANO ATF 6       | Embrayage de marche arrière en rapport de vitesse rapide et lente embrayé. Se reporter à <a href="#">AT-21</a> . | ON                     |
|                  | Embrayage de marche arrière en rapport de vitesse rapide et lente débrayé. Se reporter à <a href="#">AT-21</a> . | OFF                    |

#### BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 4.  
MAUVAIS >> PASSER A L'ETAPE 2.

### 2. VERIFIER LES CIRCUITS D'ALIMENTATION ELECTRIQUE DU TCM ET DE MISE A LA MASSE

Vérifier les circuits d'alimentation électrique du TCM et de mise à la masse. Se reporter à [AT-207](#).

#### BON ou MAUVAIS

# DTC P1769 FONCTION DE L'ELECTROVANNE D'EMBAYAGE DE MARCHE ARRIERE EN RAPPORT DE VITESSE BAS/ELEVE

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

---

BON >> PASSER A L'ETAPE 3.

MAUVAIS>>Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

### 3.DETECTER L'ELEMENT DEFECTUEUX

---

S'assurer que les bornes à broches du connecteur de faisceau de l'ensemble de T/A ne sont pas endommagées et sont bien branchées sur le connecteur de faisceau.

BON ou MAUVAIS

BON >> Remplacer la soupape de commande avec le TCM. Se reporter à [AT-255. "Soupape de commande avec capteur 2 de TCM et de température de liquide de T/A"](#).

MAUVAIS>>Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

### 4.VERIFIER LE DTC

---

Effectuer la [AT-187. "Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut \(DTC\)"](#).

BON ou MAUVAIS

BON >> **FIN DE L'INSPECTION**

MAUVAIS>>PASSER A L'ETAPE 2.

A  
B  
AT  
D  
E  
F  
G  
H  
I  
J  
K  
L  
M  
N  
O  
P

# DTC P1772 ELECTROVANNE DE FREIN D'ACCOSTAGE A VITESSE LENTE

< INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

## DTC P1772 ELECTROVANNE DE FREIN D'ACCOSTAGE A VITESSE LENTE

### Description

INFOID:000000001479084

L'électrovanne de frein d'accostage à vitesse lente est activée ou désactivée par le TCM en réponse aux signaux émis par le contact PNP, le capteur de vitesse du véhicule et le capteur de position de pédale d'accélérateur (capteur de position de papillon). Les vitesses sont alors passées de façon optimale.

### Valeur de référence de CONSULT-III en mode de contrôle de données

INFOID:000000001479085

| Nom de l'élément | Condition  | Valeur affichée |
|------------------|--|-----------------|
| SOL MAR/ARR      | Frein d'accostage à vitesse lente embrayé. Se reporter à <a href="#">AT-21</a> . | ON              |
|                  | Frein d'accostage à vitesse lente débrayé. Se reporter à <a href="#">AT-21</a> . | OFF             |

### Logique de diagnostic de bord

INFOID:000000001479086

Le code de diagnostic de défaut "P1772 CIR/SOL F/RL" avec CONSULT-III ou le 7ème clignotement d'évaluation sans CONSULT-III est détecté lorsque le TCM détecte une chute de tension incorrecte lorsqu'il tente d'actionner l'électrovanne.

### Cause possible

INFOID:000000001479087

- Faisceau ou connecteurs  
(Le circuit du solénoïde est ouvert ou en court-circuit.)
- Electrovanne de frein d'accostage à vitesse lente

### Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC)

INFOID:000000001479088

#### **PRECAUTION:**

**Ne pas conduire le véhicule à une vitesse excessive.**

#### **NOTE:**

Si la "Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC)" a été réalisée auparavant, toujours mettre le contact d'allumage sur OFF et attendre au moins 10 secondes avant de réaliser le test suivant.

Après réparation, effectuer la procédure suivante pour confirmer la disparition du défaut.

#### AVEC CONSULT-III

- Démarrer le moteur.
- Sélectionner le mode de "CONTROLE DE DONNEES" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.
- Mettre le véhicule en marche et maintenir les conditions suivantes pendant au moins 5 secondes de suite.

CNT MODE : ON  
MANU :  
RAPPORT : "1er" ou "2ème" (F/RL MAR/ARR)

- Si un DTC est détecté, passer à [AT-191, "Procédure de diagnostic"](#).

#### Avec l'analyseur générique GST

Suivre la procédure "AVEC CONSULT-III".

#### SANS CONSULT-III

- Démarrer le moteur.
- Mettre le véhicule en marche et maintenir les conditions suivantes pendant au moins 5 secondes de suite.

Commande de mode manuel : ON  
Position de rapport : "1er" ou "2ème" (F/RL MAR/ARR)

# DTC P1772 ELECTROVANNE DE FREIN D'ACCOSTAGE A VITESSE LENTE

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

3. Effectuer l'autodiagnostic. Se reporter à [AT-107, "Procédure de diagnostic sans CONSULT-III"](#).
4. Si le résultat de l'inspection n'est pas satisfaisant, aller à la [AT-191, "Procédure de diagnostic"](#).

## Procédure de diagnostic

INFOID:000000001479089

### 1. VERIFIER LE SIGNAL D'ENTREE

#### avec CONSULT-III

1. Démarrer le moteur.
2. Sélectionner le mode de "CONTROLE DE DONNEES" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.
3. Relever la valeur de "SOL MAR/ARR" tout en roulant.

| Nom de l'élément | Condition  | Valeur affichée |
|------------------|--|-----------------|
| SOL MAR/ARR      | Frein d'accostage à vitesse lente embrayé. Se reporter à <a href="#">AT-21</a> . | ON              |
|                  | Frein d'accostage à vitesse lente débrayé. Se reporter à <a href="#">AT-21</a> . | OFF             |

#### BON ou MAUVAIS

- BON >> PASSER A L'ETAPE 4.  
MAUVAIS >> PASSER A L'ETAPE 2.

### 2. VERIFIER LES CIRCUITS D'ALIMENTATION ELECTRIQUE DU TCM ET DE MISE A LA MASSE

Vérifier les circuits d'alimentation électrique du TCM et de mise à la masse. Se reporter à [AT-206](#).

#### BON ou MAUVAIS

- BON >> PASSER A L'ETAPE 3.  
MAUVAIS >> Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

### 3. DETECTER L'ELEMENT DEFECTUEUX

S'assurer que les bornes à broches du connecteur de faisceau de l'ensemble de T/A ne sont pas endommagées et sont bien branchées sur le connecteur de faisceau.

#### BON ou MAUVAIS

- BON >> Remplacer la soupape de commande avec le TCM. Se reporter à [AT-255, "Soupape de commande avec capteur 2 de TCM et de température de liquide de T/A"](#).  
MAUVAIS >> Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

### 4. VERIFIER LE DTC

Effectuer la [AT-190, "Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut \(DTC\)"](#).

#### BON ou MAUVAIS

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

# DTC P1774 FONCTIONNEMENT DE L'ELECTROVANNE DE FREIN D'ACCOSTAGE A VITESSE LENTE

< INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

## DTC P1774 FONCTIONNEMENT DE L'ELECTROVANNE DE FREIN D'ACCOSTAGE A VITESSE LENTE

### Description

INFOID:000000001479090

- L'électrovanne de frein d'accostage à vitesse lente est activée ou désactivée par le TCM en réponse aux signaux émis par le contact PNP, le capteur de vitesse du véhicule et le capteur de position de pédale d'accélérateur (capteur de position de papillon). Les vitesses sont alors passées de façon optimale.
- Ceci n'est pas causé par un défaut électrique (circuits ouverts ou en court-circuit) mais par un défaut mécanique tel qu'une soupape de commande qui colle, un mauvais fonctionnement d'une électrovanne, etc.

### Valeur de référence de CONSULT-III en mode de contrôle de données

INFOID:000000001479091

| Nom de l'élément | Condition  | Valeur affichée |
|------------------|--|-----------------|
| SOL MAR/ARR      | Frein d'accostage à vitesse lente embrayé. Se reporter à <a href="#">AT-21</a> . | ON              |
|                  | Frein d'accostage à vitesse lente débrayé. Se reporter à <a href="#">AT-21</a> . | OFF             |
| MANO ATF 2       | Frein d'accostage à vitesse lente embrayé. Se reporter à <a href="#">AT-21</a> . | ON              |
|                  | Frein d'accostage à vitesse lente débrayé. Se reporter à <a href="#">AT-21</a> . | OFF             |

### Logique de diagnostic de bord

INFOID:000000001479092

Le code de diagnostic de défaut "P1774 FNCT SOL F/RL" avec CONSULT-III ou le 7ème clignotement d'évaluation sans CONSULT-III est détecté dans les conditions suivantes.

- Lorsque le TCM détecte que le rapport de démultiplication actuel et la relation entre la position des rapports et la condition du manoccontact ATF 2 lorsque la pédale d'accélération est enfoncée sont irréguliers. (Autre que pendant le passage d'un rapport)
- Lorsque le TCM détecte que la relation entre le rapport engagé et la condition du manoccontact ATF 2 est irrégulière lors du débrayage de la pédale d'accélérateur. (Autre que pendant le passage d'un rapport)

### Cause possible

INFOID:000000001479093

- Faisceau ou connecteurs  
(Les circuits du solénoïde et de l'interrupteur sont ouverts ou en court-circuit.)
- Electrovanne de frein d'accostage à vitesse lente
- Manoccontact ATF 2

### Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC)

INFOID:000000001479094

#### **PRECAUTION:**

**Ne pas conduire le véhicule à une vitesse excessive.**

#### **NOTE:**

**Si la "Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC)" a été réalisée auparavant, toujours mettre le contact d'allumage sur OFF et attendre au moins 10 secondes avant de réaliser le test suivant.**

Après réparation, effectuer la procédure suivante pour confirmer la disparition du défaut.

#### AVEC CONSULT-III

1. Démarrer le moteur.
2. Sélectionner le mode de "CONTROLE DE DONNEES" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.
3. Conduire le véhicule et maintenir les conditions suivantes.

CNT MODE MANU : ON  
RAPPORT : "1er" ou "2ème" (F/RL MAR/ARR)

4. Effectuer à nouveau l'étape "2".
5. Mettre le contact d'allumage sur OFF, puis exécuter à nouveau les étapes "1" à "3".

# DTC P1774 FONCTIONNEMENT DE L'ELECTROVANNE DE FREIN D'ACCOSTAGE A VITESSE LENTE

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

- Vérifier le mode "RESULT AUTO-DIAG" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.  
Si le DTC (P1774) est détecté, aller à [AT-193. "Procédure de diagnostic"](#).  
Si le DTC (P1772) est détecté, aller à [AT-191. "Procédure de diagnostic"](#).

### Avec l'analyseur générique GST

Suivre la procédure "AVEC CONSULT-III".

### SANS CONSULT-III

- Démarrer le moteur.
- Conduire le véhicule et maintenir les conditions suivantes.

Commande de mode manuel : ON

Position de rapport : "1er" ou "2ème" (F/RL MAR/ARR)

- Effectuer à nouveau l'étape "2".
- Mettre le contact d'allumage sur OFF, puis exécuter à nouveau les étapes "1" à "3".
- Effectuer l'autodiagnostic. Se reporter à [AT-107. "Procédure de diagnostic sans CONSULT-III"](#).
- Si le résultat de l'inspection n'est pas satisfaisant, aller à la [AT-193. "Procédure de diagnostic"](#).

## Procédure de diagnostic

INFOID:000000001479095

### 1. VERIFIER LES SIGNAUX D'ENTREE

#### avec CONSULT-III

- Démarrer le moteur.
- Sélectionner le mode de "CONTROLE DE DONNEES" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.
- Rouler avec le levier de sélection positionné sur "M" ("1er" ou "2ème" rapport), et vérifier l'état MAR/ARR de "MANO ATF 2" et de "SOL MAR/ARR".

| Nom de l'élément | Condition  | Valeur affichée |
|------------------|--|-----------------|
| SOL MAR/ARR      | Frein d'accostage à vitesse lente embrayé. Se reporter à <a href="#">AT-21</a> . | ON              |
|                  | Frein d'accostage à vitesse lente débrayé. Se reporter à <a href="#">AT-21</a> . | OFF             |
| MANO ATF 2       | Frein d'accostage à vitesse lente embrayé. Se reporter à <a href="#">AT-21</a> . | ON              |
|                  | Frein d'accostage à vitesse lente débrayé. Se reporter à <a href="#">AT-21</a> . | OFF             |

#### BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 4.  
MAUVAIS >> PASSER A L'ETAPE 2.

### 2. VERIFIER LES CIRCUITS D'ALIMENTATION ELECTRIQUE DU TCM ET DE MISE A LA MASSE

Vérifier les circuits d'alimentation électrique du TCM et de mise à la masse. Se reporter à [AT-206](#).

#### BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 3.  
MAUVAIS >> Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

### 3. DETECTER L'ELEMENT DEFECTUEUX

S'assurer que les bornes à broches du connecteur de faisceau de l'ensemble de T/A ne sont pas endommagées et sont bien branchées sur le connecteur de faisceau.

#### BON ou MAUVAIS

BON >> Remplacer la soupape de commande avec le TCM. Se reporter à [AT-255. "Soupape de commande avec capteur 2 de TCM et de température de liquide de T/A"](#).  
MAUVAIS >> Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

### 4. VERIFIER LE DTC

Effectuer la [AT-192. "Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut \(DTC\)"](#).

#### BON ou MAUVAIS

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

# DTC P1815 COMMANDE DE MODE MANUEL

< INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

## DTC P1815 COMMANDE DE MODE MANUEL

### Description

INFOID:000000001479096

La commande de mode manuel est intégrée au dispositif de commande. Elle envoie des signaux de commande de mode manuel, commande de passage au rapport supérieur et commande de passage au rapport inférieur au TCM.

Le TCM envoie les signaux aux instruments combinés par le biais de la ligne de communication CAN. Puis la position de commande de mode manuel est indiquée par le témoin de position de boîte de T/A. Pour l'inspection, se reporter à [AT-212](#).

### Valeur de référence de CONSULT-III en mode de contrôle de données

INFOID:000000001479097

| Nom de l'élément | Condition  | Valeur affichée |
|------------------|--|-----------------|
| CNT MODE MANU    | Position du guide de changement de vitesse manuel (point mort) | ON              |
|                  | Autre que ci-dessus  | OFF             |
| C-MODE NON MNL   | Position du guide de changement de vitesses manuel             | OFF             |
|                  | Autre que ci-dessus  | ON              |
| LVR CNT HAUT     | Levier sélecteur : + côté                                      | ON              |
|                  | Autre que ci-dessus  | OFF             |
| LVR CNT BAS      | Levier sélecteur : - côté                                      | ON              |
|                  | Autre que ci-dessus  | OFF             |

### Logique de diagnostic de bord

INFOID:000000001479098

Le code de diagnostic de défaut "P1815 CNT MODE MANU" avec CONSULT-III est détecté lorsque le TCM contrôle le mode manuel, le mode non manuel, le signal de commande Bas ou Haut et détecte un dysfonctionnement lorsqu'un mode d'entrée impossible apparaît pendant 1 seconde ou plus.

### Cause possible

INFOID:000000001479099

- Faisceau ou connecteurs.  
(Le circuit de ces commandes est ouvert ou en court-circuit.)
- Commande de sélection de mode manuel. (intégrée au dispositif de commande)
- Commande de sélection de position de mode manuel. (intégrée au dispositif de commande)

### Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC)

INFOID:000000001479100

#### **PRECAUTION:**

**Ne pas conduire le véhicule à une vitesse excessive.**

#### **NOTE:**

**Si la "Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC)" a été réalisée auparavant, toujours mettre le contact d'allumage sur OFF et attendre au moins 10 secondes avant de réaliser le test suivant.**

Après réparation, effectuer la procédure suivante pour confirmer la disparition du défaut.

#### AVEC CONSULT-III

- Démarrer le moteur.
- Sélectionner le mode de "CONTROLE DE DONNEES" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.
- Mettre le véhicule en marche et maintenir les conditions suivantes pendant au moins 2 secondes de suite.

CNT MODE MANU : ON

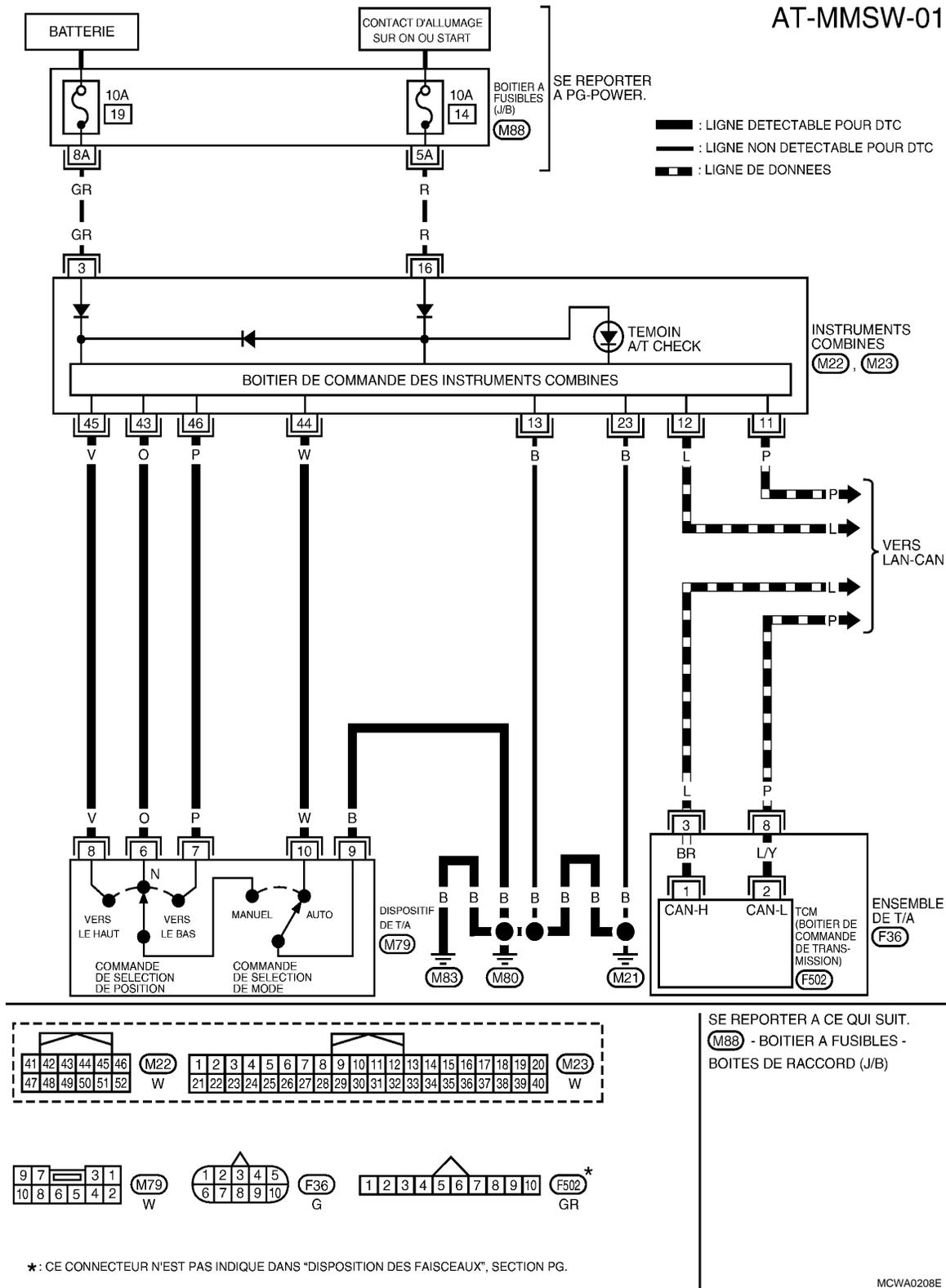
- Si un DTC est détecté, passer à [AT-196. "Procédure de diagnostic"](#).

# DTC P1815 COMMANDE DE MODE MANUEL

< INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

## Schéma de câblage - AT - MMSW

INFOID:000000001479101



\*: CE CONNECTEUR N'EST PAS INDIQUE DANS "DISPOSITION DES FAISCEAUX", SECTION PG.

Les données sont des valeurs de référence et sont mesurées entre chaque borne et la masse.

| Borne | Couleur de câble | Élément | Condition | Données (approximatives) |
|-------|------------------|---------|-----------|--------------------------|
| 3     | L                | CAN-H   | -         | -                        |
| 8     | P                | CAN-L   | -         | -                        |

# DTC P1815 COMMANDE DE MODE MANUEL

< INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

## Procédure de diagnostic

INFOID:000000001479102

### 1. VERIFIER LA LIGNE DE COMMUNICATION CAN

avec CONSULT-III

- Sélectionner le mode "RESULT AUTO-DIAG" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.

sans CONSULT-III

- Effectuer l'autodiagnostic. Se reporter à [AT-107. "Procédure de diagnostic sans CONSULT-III"](#).

Un défaut de fonctionnement de la communication CAN est-il indiqué dans les résultats ?

OUI >> Vérifier la ligne de communication CAN. Se reporter à [AT-111](#).

NON >> PASSER A L'ETAPE 2.

### 2. VERIFIER LE CIRCUIT DE COMMANDE DE MODE MANUEL

avec CONSULT-III

1. Positionner le contact d'allumage sur ON.
2. Sélectionner le mode de "CONTROLE DE DONNEES" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.
3. Relever la commutation sur MAR/ARR de "CNT MODE MANU", "C-MODE NON MNL", "LVR CNT HAUT" et "LVR CNT BAS".

| Nom de l'élément | Condition  | Valeur affichée |
|------------------|--|-----------------|
| CNT MODE MANU    | Position du guide de changement de vitesse manuel (point mort) | ON              |
|                  | Autre que ci-dessus  | OFF             |
| C-MODE NON MNL   | Position du guide de changement de vitesses manuel             | OFF             |
|                  | Autre que ci-dessus  | ON              |
| LVR CNT HAUT     | Levier sélecteur : côté +                                      | ON              |
|                  | Autre que ci-dessus  | OFF             |
| LVR CNT BAS      | Levier sélecteur : côté -                                      | ON              |
|                  | Autre que ci-dessus  | OFF             |

Sans CONSULT-III

Conduire le véhicule en mode manuel, et confirmer que la position de rapport actuelle et l'indication de position des instruments combinés coïncident l'une avec l'autre lorsque l'on met le levier de sélection sur le côté "+ (haut)" ou "- (bas)" (1er ↔ 5ème rapport).

BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 4.

MAUVAIS >> PASSER A L'ETAPE 3.

### 3. DETECTER L'ELEMENT DEFECTUEUX

Effectuer les vérifications ci-dessous.

- Commande de mode manuel. Se reporter à [AT-197. "Inspection des composants"](#).
- Endommagement éventuel des bornes à broches ou mauvais contact avec le connecteur de faisceau.
- Faisceau ou connecteur du dispositif de commande de T/A (commande de mode manuel) ouvert, en court circuit avec la masse ou avec l'alimentation.
- Instruments combinés Se reporter à [DI-7](#).

BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 4.

MAUVAIS >> Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

### 4. VERIFIER LE DTC

Effectuer la [AT-194. "Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut \(DTC\)"](#).

BON ou MAUVAIS

BON >> **FIN DE L'INSPECTION**

MAUVAIS >> PASSER A L'ETAPE 5.

## DTC P1815 COMMANDE DE MODE MANUEL

### < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

#### 5. VERIFIER LES CIRCUITS D'ALIMENTATION ELECTRIQUE DU TCM ET DE MISE A LA MASSE

Vérifier les circuits d'alimentation électrique du TCM et de mise à la masse. Se reporter à [AT-206](#).

**BON ou MAUVAIS**

BON >> PASSER A L'ETAPE 6.

MAUVAIS>> Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

#### 6. DETECTER L'ELEMENT DEFECTUEUX

S'assurer que les bornes à broches du connecteur de faisceau de l'ensemble de T/A ne sont pas endommagées et sont bien branchées sur le connecteur de faisceau.

**BON ou MAUVAIS**

BON >> Remplacer la soupape de commande avec le TCM. Se reporter à [AT-255](#), "[Soupape de commande avec capteur 2 de TCM et de température de liquide de T/A](#)".

MAUVAIS>> Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

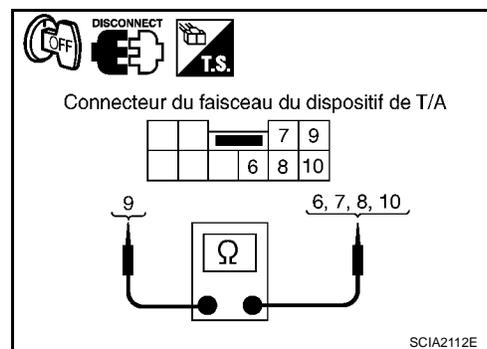
### Inspection des composants

INFOID:000000001479103

#### COMMANDE DE MODE MANUEL

Vérifier la continuité entre les bornes.

| Elément  | Position | Connecteur | Borne  | Continuité |
|--|----------|------------|--------|------------|
| Commande de sélection de mode manuel             | Auto     | M79        | 9 - 10 | Oui        |
|  | Manuel   |            | 6 - 9  |            |
| Commande de sélection de position de mode manuel | UP       |            | 8 - 9  |            |
|  | BAS      |            | 7 - 9  |            |



# DTC P1841 MANOCONTACT ATF 1

< INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

## DTC P1841 MANOCONTACT ATF 1

### Description

INFOID:000000001744785

#### NOTE:

Ceci s'applique aux numéros d'identification de véhicule jusqu'à "VSKJ\*\*R51\*0218001". Se reporter à [GI-46](#), "[Variantes de modèles](#)".

La fonction sans échec détecte la condition de l'électrovanne d'embrayage de frein de marche avant.

### Valeur de référence de CONSULT-III en mode de contrôle de données

INFOID:000000001744786

| Nom de l'élément | Condition  | Valeur affichée |
|------------------|--|-----------------|
| MANO ATF 1       | Frein de marche avant engagé. Se reporter à <a href="#">AT-21</a> .  | ON              |
|                  | Frein de marche avant débrayé. Se reporter à <a href="#">AT-21</a> . | OFF             |

### Logique de diagnostic de bord

INFOID:000000001744787

Le code de diagnostic de défaut "P1841 ATF PRES SW 1/CIRC" avec CONSULT-III est détecté lorsque le TCM détecte que le rapport d'engrenage actuel est normal, et la relation entre la position de rapport et l'état du manocontact 1 d'ATF est irrégulier lors de l'enfoncement de la pédale d'accélérateur. (Autre que pendant le passage d'un rapport)

### Cause possible

INFOID:000000001744788

- Manocontact ATF 1
- Faisceau ou connecteurs  
(Le circuit de la commande est ouvert ou en court circuit.)

### Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC)

INFOID:000000001744789

#### PRECAUTION:

**Ne pas conduire le véhicule à une vitesse excessive.**

#### NOTE:

**Si la "Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC)" a été réalisée auparavant, toujours mettre le contact d'allumage sur OFF et attendre au moins 10 secondes avant de réaliser le test suivant.**

Après réparation, effectuer la procédure suivante pour confirmer la disparition du défaut.

#### Ⓟ AVEC CONSULT-III

1. Démarrer le moteur.
2. Sélectionner le mode de "CONTROLE DE DONNEES" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.
3. Mettre le véhicule en marche et maintenir les conditions suivantes pendant au moins 5 secondes de suite.

|                  |   |
|------------------|---|
| SLCT POSI LVR    | : Position "D"  |
| RAPPORT          | : "3ème" ⇒ "4ème" (F/AV MAR/ARR)  |
| POS ACCEL        | : 1,5/8 - 2,0/8   |
| Lieu de conduite | : La conduite en montée (accroissement de la charge du moteur) contribue à réunir les conditions requises pour ce test. |

4. Effectuer l'étape "3" à nouveau.
5. Mettre le contact d'allumage sur OFF, puis exécuter à nouveau les étapes "1" à "4".
6. Vérifier le mode "RESULT AUTO-DIAG" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.  
Si le DTC (P1841) est détecté, se reporter à [AT-198](#), "[Procédure de diagnostic](#)".  
Si le DTC (P1757) est détecté, aller à [AT-176](#), "[Procédure de diagnostic](#)".

### Procédure de diagnostic

INFOID:000000001744790

#### 1. VERIFIER LE SIGNAL D'ENTREE

#### Ⓟ avec CONSULT-III

1. Démarrer le moteur.

# DTC P1841 MANOCONTACT ATF 1

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

- Sélectionner le mode de "CONTROLE DE DONNEES" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.
- Rouler avec le levier de sélection positionné sur "D" (3ème ⇒ 4ème rapport), et vérifier l'état MAR/ARR de "MANO ATF 1".

| Nom de l'élément | Condition  | Valeur affichée |
|------------------|--|-----------------|
| MANO ATF 1       | Frein de marche avant engagé. Se reporter à <a href="#">AT-21</a> .  | ON              |
|                  | Frein de marche avant débrayé. Se reporter à <a href="#">AT-21</a> . | OFF             |

### BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 4.  
MAUVAIS>>PASSER A L'ETAPE 2.

## 2. VERIFIER LES CIRCUITS D'ALIMENTATION ELECTRIQUE DU TCM ET DE MISE A LA MASSE

Vérifier les circuits d'alimentation électrique du TCM et de mise à la masse. Se reporter à [AT-207](#).

### BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 3.  
MAUVAIS>>Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

## 3. DETECTER L'ELEMENT DEFECTUEUX

S'assurer que les bornes à broches du connecteur de faisceau de l'ensemble de T/A ne sont pas endommagées et sont bien branchées sur le connecteur de faisceau.

### BON ou MAUVAIS

BON >> Remplacer la soupape de commande avec le TCM. Se reporter à [AT-255](#), "[Soupape de commande avec capteur 2 de TCM et de température de liquide de T/A](#)".  
MAUVAIS>>Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

## 4. VERIFIER LE DTC

Effectuer la [AT-198](#), "[Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut \(DTC\)](#)".

### BON ou MAUVAIS

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

# DTC P1843 MANOCONTACT ATF 3

< INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

## DTC P1843 MANOCONTACT ATF 3

### Description

INFOID:000000001744791

#### NOTE:

Ceci s'applique aux numéros d'identification de véhicule jusqu'à "VSKJ\*\*R51\*0218001". Se reporter à [GI-46](#), "[Variantes de modèles](#)".

La fonction sans échec détecte la condition de l'électrovanne de l'embrayage d'entrée.

### Valeur de référence de CONSULT-III en mode de contrôle de données

INFOID:000000001744792

| Nom de l'élément | Condition  | Valeur affichée |
|------------------|--|-----------------|
| MANO ATF 3       | Embrayage d'entrée embrayé. Se reporter à <a href="#">AT-21</a> .      | ON              |
|                  | Embrayage d'entrée désenclenché. Se reporter à <a href="#">AT-21</a> . | OFF             |

### Logique de diagnostic de bord

INFOID:000000001744793

Le code de diagnostic de défaut "P1841 CIR/CNT PRS ATF 3" est détecté avec CONSULT-III lorsque le TCM enregistre que le rapport de démultiplication actuel est normal et que la relation entre la position des rapports et la condition du manocontact ATF 3 est irrégulière lorsque la pédale d'accélérateur est enfoncée. (Autre que pendant le passage d'un rapport)

### Cause possible

INFOID:000000001744794

- Manocontact ATF 3
- Faisceau ou connecteurs  
(Le circuit de la commande est ouvert ou en court circuit.)

### Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC)

INFOID:000000001744795

#### PRECAUTION:

**Ne pas conduire le véhicule à une vitesse excessive.**

#### NOTE:

**Si la "Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC)" a été réalisée auparavant, toujours mettre le contact d'allumage sur OFF et attendre au moins 10 secondes avant de réaliser le test suivant.**

Après réparation, effectuer la procédure suivante pour confirmer la disparition du défaut.

#### Ⓟ AVEC CONSULT-III

1. Démarrer le moteur.
2. Sélectionner le mode de "CONTROLE DE DONNEES" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.
3. Mettre le véhicule en marche et maintenir les conditions suivantes pendant au moins 5 secondes de suite.

|                  |   |
|------------------|---|
| SLCT POSI LVR    | : Position "D"  |
| RAPPORT          | : "3ème" ⇒ "4ème" (E/I MAR/ARR)   |
| POS ACCEL        | : 1,5/8 - 2,0/8   |
| Lieu de conduite | : La conduite en montée (accroissement de la charge du moteur) contribue à réunir les conditions requises pour ce test. |

4. Effectuer l'étape "3" à nouveau.
5. Mettre le contact d'allumage sur OFF, puis exécuter à nouveau les étapes "1" à "4".
6. Vérifier le mode "RESULT AUTO-DIAG" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.  
Si le DTC (P1843) est détecté, se reporter à [AT-200](#), "[Procédure de diagnostic](#)".  
Si le DTC (P1752) est détecté, aller à [AT-171](#), "[Procédure de diagnostic](#)".

### Procédure de diagnostic

INFOID:000000001744796

#### 1. VERIFIER LE SIGNAL D'ENTREE

#### Ⓟ avec CONSULT-III

1. Démarrer le moteur.

# DTC P1843 MANOCONTACT ATF 3

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

2. Sélectionner le mode de "CONTROLE DE DONNEES" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.
3. Rouler avec le levier de sélection positionné sur "D" (3ème ⇒ 4ème rapport), et vérifier l'état MAR/ARR de "MANO ATF 3".

| Nom de l'élément | Condition  | Valeur affichée |
|------------------|--|-----------------|
| MANO ATF 3       | Embrayage d'entrée embrayé. Se reporter à <a href="#">AT-21</a> .      | ON              |
|                  | Embrayage d'entrée désenclenché. Se reporter à <a href="#">AT-21</a> . | OFF             |

### BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 4.  
MAUVAIS>>PASSER A L'ETAPE 2.

## 2. VERIFIER LES CIRCUITS D'ALIMENTATION ELECTRIQUE DU TCM ET DE MISE A LA MASSE

Vérifier les circuits d'alimentation électrique du TCM et de mise à la masse. Se reporter à [AT-207](#).

### BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 3.  
MAUVAIS>>Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

## 3. DETECTER L'ELEMENT DEFECTUEUX

S'assurer que les bornes à broches du connecteur de faisceau de l'ensemble de T/A ne sont pas endommagées et sont bien branchées sur le connecteur de faisceau.

### BON ou MAUVAIS

BON >> Remplacer la soupape de commande avec le TCM. Se reporter à [AT-255](#), "[Soupape de commande avec capteur 2 de TCM et de température de liquide de T/A](#)".  
MAUVAIS>>Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

## 4. VERIFIER LE DTC

Effectuer la [AT-200](#), "[Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut \(DTC\)](#)".

### BON ou MAUVAIS

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

# DTC P1845 MANOCONTACT ATF 5

< INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

## DTC P1845 MANOCONTACT ATF 5

### Description

INFOID:000000001744797

#### NOTE:

Ceci s'applique aux numéros d'identification de véhicule jusqu'à "VSKJ\*\*R51\*0218001". Se reporter à [GI-46](#), "[Variantes de modèles](#)".

La fonction sans échec détecte la condition de l'électrovanne d'embrayage direct.

### Valeur de référence de CONSULT-III en mode de contrôle de données

INFOID:000000001744798

| Nom de l'élément | Condition   | Valeur affichée |
|------------------|---|-----------------|
| MANO ATF 5       | Embrayage direct embrayé. Se reporter à <a href="#">AT-21</a> . | ON              |
|                  | Embrayage direct débrayé. Se reporter à <a href="#">AT-21</a> . | OFF             |

### Logique de diagnostic de bord

INFOID:000000001744799

Le code de diagnostic de défaut "P1845 CIR/CNT PRS ATF 5" est détecté avec CONSULT-III lorsque le TCM enregistre que le rapport de démultiplication actuel est normal et que la relation entre la position des rapports et la condition du manocontact ATF 5 est irrégulière lorsque la pédale d'accélérateur est enfoncée. (Autre que pendant le passage d'un rapport)

### Cause possible

INFOID:000000001744800

- Manocontact ATF 5
- Faisceau ou connecteurs  
(Le circuit de la commande est ouvert ou en court circuit.)

### Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC)

INFOID:000000001744801

#### PRECAUTION:

**Ne pas conduire le véhicule à une vitesse excessive.**

#### NOTE:

**Si la "Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC)" a été réalisée auparavant, toujours mettre le contact d'allumage sur OFF et attendre au moins 10 secondes avant de réaliser le test suivant.**

Après réparation, effectuer la procédure suivante pour confirmer la disparition du défaut.

#### Ⓟ AVEC CONSULT-III

1. Démarrer le moteur.
2. Sélectionner le mode de "CONTROLE DE DONNEES" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.
3. Mettre le véhicule en marche et maintenir les conditions suivantes pendant au moins 5 secondes de suite.

|                  |   |
|------------------|---|
| SLCT POSI LVR    | : Position "D"  |
| RAPPORT          | : "1" ⇒ "2" (E/D MAR/ARR)   |
| POS ACCEL        | : 1,5/8 – 2,0/8   |
| Lieu de conduite | : La conduite en montée (accroissement de la charge du moteur) contribue à réunir les conditions requises pour ce test. |

4. Effectuer l'étape "3" à nouveau.
5. Mettre le contact d'allumage sur OFF, puis exécuter à nouveau les étapes "1" à "4".
6. Vérifier le mode "RESULT AUTO-DIAG" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.  
Si le DTC (P1845) est détecté, se reporter à [AT-202](#), "[Procédure de diagnostic](#)".  
Si le DTC (P1762) est détecté, aller à [AT-181](#), "[Procédure de diagnostic](#)".

### Procédure de diagnostic

INFOID:000000001744802

#### 1. VERIFIER LE SIGNAL D'ENTREE

#### Ⓟ avec CONSULT-III

1. Démarrer le moteur.

## DTC P1845 MANOCONTACT ATF 5

### < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

- Sélectionner le mode de "CONTROLE DE DONNEES" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.
- Rouler avec le levier de sélection positionné sur "D" (1er ⇒ 2ème rapport), et vérifier l'état MAR/ARR de "MANO ATF 5".

| Nom de l'élément | Condition   | Valeur affichée |
|------------------|---|-----------------|
| MANO ATF 5       | Embrayage direct embrayé. Se reporter à <a href="#">AT-21</a> . | ON              |
|                  | Embrayage direct débrayé. Se reporter à <a href="#">AT-21</a> . | OFF             |

#### BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 4.  
MAUVAIS>>PASSER A L'ETAPE 2.

### 2.VERIFIER LES CIRCUITS D'ALIMENTATION ELECTRIQUE DU TCM ET DE MISE A LA MASSE

Vérifier les circuits d'alimentation électrique du TCM et de mise à la masse. Se reporter à [AT-207](#).

#### BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 3.  
MAUVAIS>>Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

### 3.DETECTER L'ELEMENT DEFECTUEUX

S'assurer que les bornes à broches du connecteur de faisceau de l'ensemble de T/A ne sont pas endommagées et sont bien branchées sur le connecteur de faisceau.

#### BON ou MAUVAIS

BON >> Remplacer la soupape de commande avec le TCM. Se reporter à [AT-255](#), "[Soupape de commande avec capteur 2 de TCM et de température de liquide de T/A](#)".  
MAUVAIS>>Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

### 4.VERIFIER LE DTC

Effectuer la [AT-202](#), "[Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut \(DTC\)](#)".

#### BON ou MAUVAIS

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

# DTC P1846 MANOCONTACT ATF 6

< INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

## DTC P1846 MANOCONTACT ATF 6

### Description

INFOID:000000001744803

#### NOTE:

Ceci s'applique aux numéros d'identification de véhicule jusqu'à "VSKJ\*\*R51\*0218001". Se reporter à [GI-46](#), "[Variantes de modèles](#)".

La fonction sans échec détecte la condition de l'électrovanne d'embrayage de marche arrière à vitesse lente et rapide.

### Valeur de référence de CONSULT-III en mode de contrôle de données

INFOID:000000001744804

| Nom de l'élément | Condition  | Valeur affichée |
|------------------|--|-----------------|
| MANO ATF 6       | Embrayage de marche arrière en rapport de vitesse rapide et lente embrayé. Se reporter à <a href="#">AT-21</a> . | ON              |
|                  | Embrayage de marche arrière en rapport de vitesse rapide et lente débrayé. Se reporter à <a href="#">AT-21</a> . | OFF             |

### Logique de diagnostic de bord

INFOID:000000001744805

Le code de diagnostic de défaut "P1846 CIR/CNT PRS ATF 6" est détecté avec CONSULT-III lorsque le TCM enregistre que le rapport de démultiplication actuel est normal et que la relation entre la position des rapports et la condition du manocontact ATF 6 est irrégulière lorsque la pédale d'accélérateur est enfoncée. (Autre que pendant le passage d'un rapport)

### Cause possible

INFOID:000000001744806

- Manocontact ATF 6
- Faisceau ou connecteurs  
(Le circuit de la commande est ouvert ou en court circuit.)

### Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC)

INFOID:000000001744807

#### **PRECAUTION:**

**Ne pas conduire le véhicule à une vitesse excessive.**

#### NOTE:

**Si la "Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC)" a été réalisée auparavant, toujours mettre le contact d'allumage sur OFF et attendre au moins 10 secondes avant de réaliser le test suivant.**

Après réparation, effectuer la procédure suivante pour confirmer la disparition du défaut.

#### Ⓟ AVEC CONSULT-III

1. Démarrer le moteur.
2. Sélectionner le mode de "CONTROLE DE DONNEES" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.
3. Mettre le véhicule en marche et maintenir les conditions suivantes pendant au moins 5 secondes de suite.

SLCT POSI LVR : Position "D"

RAPPORT : "2ème" ⇒ "3ème" (E/MA MAR/ARR)

POS ACCEL : 1,5/8 – 2,0/8

Lieu de conduite : La conduite en montée (accroissement de la charge du moteur) contribue à réunir les conditions requises pour ce test.

4. Effectuer l'étape "3" à nouveau.
5. Mettre le contact d'allumage sur OFF, puis exécuter à nouveau les étapes "1" à "4".
6. Vérifier le mode "RESULT AUTO-DIAG" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.  
Si le DTC (P1846) est détecté, se reporter à [AT-205](#), "[Procédure de diagnostic](#)".  
Si le DTC (P1767) est détecté, aller à [AT-186](#), "[Procédure de diagnostic](#)".

# DTC P1846 MANOCONTACT ATF 6

< INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

## Procédure de diagnostic

INFOID:000000001744808

### 1. VERIFIER LE SIGNAL D'ENTREE

#### avec CONSULT-III

1. Démarrer le moteur.
2. Sélectionner le mode de "CONTROLE DE DONNEES" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.
3. Rouler avec le levier de sélection positionné sur "D" (2ème ⇒ 3ème rapport), et vérifier l'état MAR/ARR de "MANO ATF 6".

| Nom de l'élément | Condition  | Valeur affichée |
|------------------|--|-----------------|
| MANO ATF 6       | Embrayage de marche arrière en rapport de vitesse rapide et lente embrayé. Se reporter à <a href="#">AT-21</a> . | ON              |
|                  | Embrayage de marche arrière en rapport de vitesse rapide et lente débrayé. Se reporter à <a href="#">AT-21</a> . | OFF             |

#### BON ou MAUVAIS

- BON >> PASSER A L'ETAPE 4.  
MAUVAIS>>PASSER A L'ETAPE 2.

### 2. VERIFIER LES CIRCUITS D'ALIMENTATION ELECTRIQUE DU TCM ET DE MISE A LA MASSE

Vérifier les circuits d'alimentation électrique du TCM et de mise à la masse. Se reporter à [AT-207](#).

#### BON ou MAUVAIS

- BON >> PASSER A L'ETAPE 3.  
MAUVAIS>>Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

### 3. DETECTER L'ELEMENT DEFECTUEUX

S'assurer que les bornes à broches du connecteur de faisceau de l'ensemble de T/A ne sont pas endommagées et sont bien branchées sur le connecteur de faisceau.

#### BON ou MAUVAIS

- BON >> Remplacer la soupape de commande avec le TCM. Se reporter à [AT-255, "Soupape de commande avec capteur 2 de TCM et de température de liquide de T/A"](#).  
MAUVAIS>>Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

### 4. VERIFIER LE DTC

Effectuer la [AT-204, "Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut \(DTC\)"](#).

#### BON ou MAUVAIS

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

# CIRCUIT D'ALIMENTATION ELECTRIQUE PRINCIPAL ET DE MISE A LA MASSE

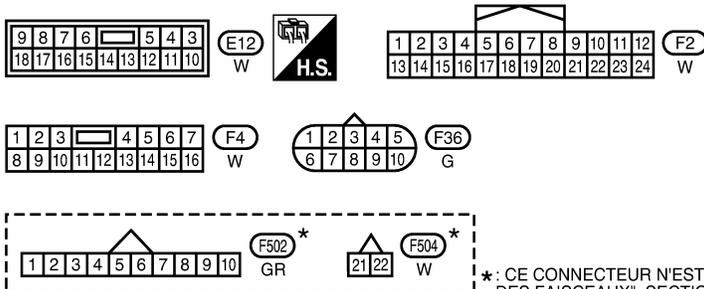
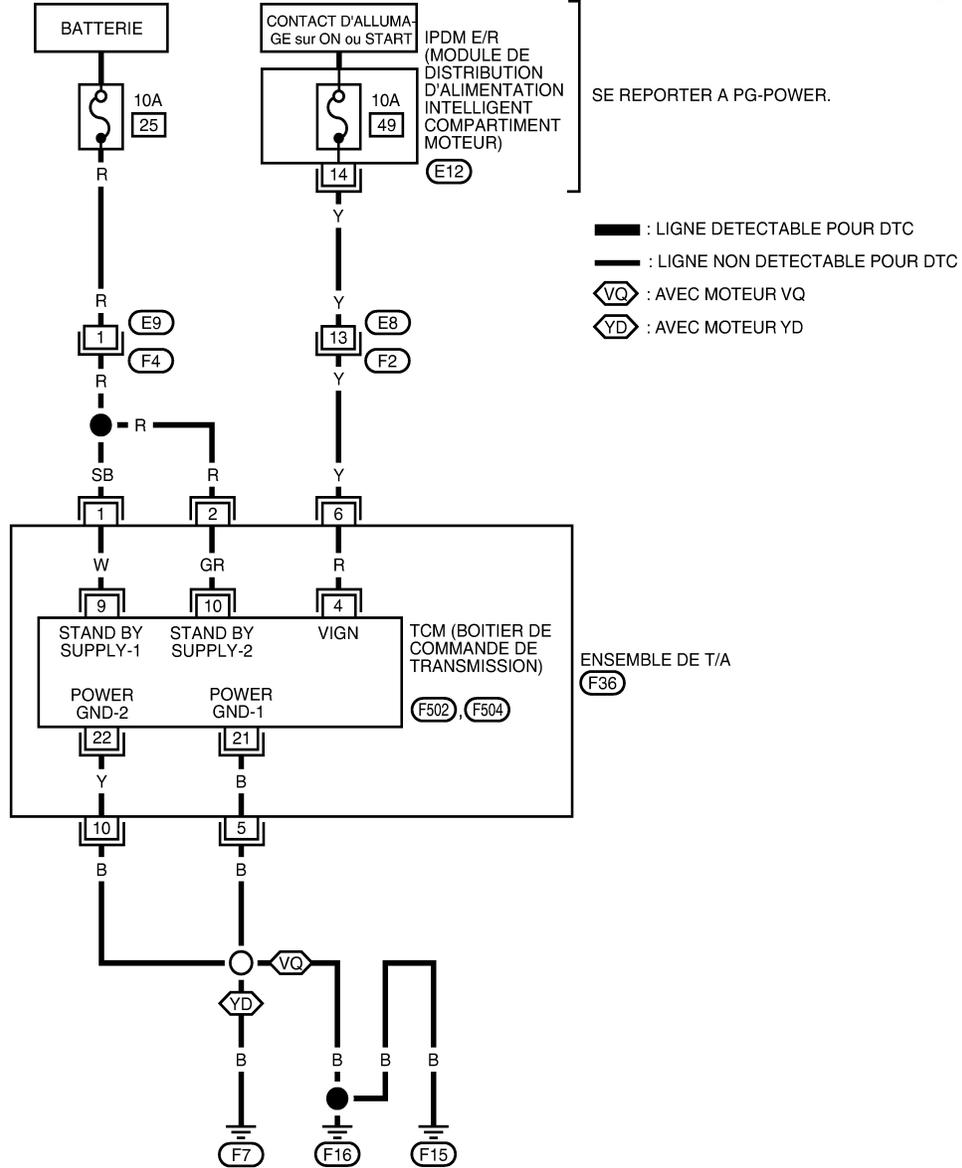
< INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

## CIRCUIT D'ALIMENTATION ELECTRIQUE PRINCIPAL ET DE MISE A LA MASSE

Schéma de câblage - AT - MAIN

INFOID:000000001479128

AT-MAIN-01



MCWA0276E

# CIRCUIT D'ALIMENTATION ELECTRIQUE PRINCIPAL ET DE MISE A LA MASSE

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

Les données sont des valeurs de référence et sont mesurées entre chaque borne et la masse.

| Borne | Couleur de câble | Elément   | Condition   | Données (approximatives) |
|-------|------------------|---|---|--------------------------|
| 1     | SB               | Alimentation électrique (Mémoire de sauvegarde) | Toujours  | Tension de la batterie   |
| 2     | R                | Alimentation électrique (Mémoire de sauvegarde) | Toujours  | Tension de la batterie   |
| 5     | B                | Masse   | Toujours  | 0 V                      |
| 6     | Y                | Alimentation électrique                         |  | -                        |
|       |                  |   |  | -                        |
| 10    | B                | Masse   | Toujours  | 0 V                      |

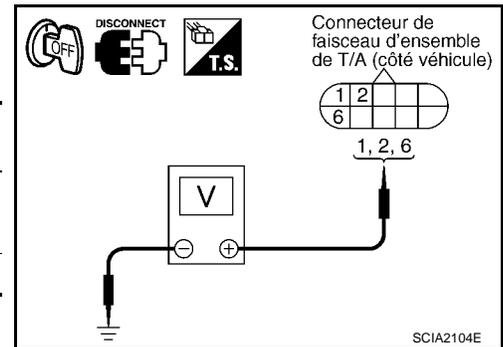
### Procédure de diagnostic

INFOID:000000001479129

#### 1. VERIFIER LA SOURCE D'ALIMENTATION DU TCM - ETAPE 1

- Positionner le contact d'allumage sur OFF.
- Débrancher le connecteur du faisceau du dispositif de T/A.
- Vérifier la tension entre les bornes du connecteur de faisceau du dispositif de T/A et la masse.

| Elément | Connecteur | Borne     | Tension (Environ)      |
|---------|------------|-----------|------------------------|
| TCM     | F36        | 1 - Masse | Tension de la batterie |
|         |            | 2 - Masse |                        |
|         |            | 6 - Masse | 0 V                    |



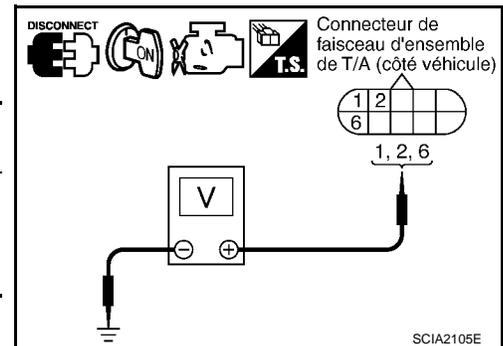
#### **BON ou MAUVAIS**

BON >> PASSER A L'ETAPE 2.  
MAUVAIS >> PASSER A L'ETAPE 3.

#### 2. VERIFIER LA SOURCE D'ALIMENTATION DU TCM - ETAPE 2

- Débrancher le connecteur du faisceau du dispositif de T/A.
- Positionner le contact d'allumage sur ON.
- Vérifier la tension entre les bornes du connecteur de faisceau du dispositif de T/A et la masse.

| Elément | Connecteur | Borne     | Tension (Environ)      |
|---------|------------|-----------|------------------------|
| TCM     | F36        | 1 - Masse | Tension de la batterie |
|         |            | 2 - Masse |                        |
|         |            | 6 - Masse |                        |



#### **BON ou MAUVAIS**

BON >> PASSER A L'ETAPE 4.  
MAUVAIS >> PASSER A L'ETAPE 3.

#### 3. DETECTER L'ELEMENT DEFECTUEUX

Effectuer les vérifications ci-dessous.

# CIRCUIT D'ALIMENTATION ELECTRIQUE PRINCIPAL ET DE MISE A LA MASSE

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

- Vérifier que le faisceau n'est pas ouvert ou en court-circuit entre la batterie et les bornes 1 et 2 des connecteurs de faisceau du dispositif de T/A.
- Vérifier que le faisceau n'est pas ouvert ou en court-circuit entre le contact d'allumage et la borne 6 du connecteur de faisceau du dispositif de T/A.
- Fusible de 10A (n° 25, situé dans le fusible et le boîtier à fusibles) et fusible de 10A (n° 49, situé dans l'IPDM E/R)
- Contact d'allumage, se reporter à [PG-5](#).

### BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 4.

MAUVAIS>>Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

## 4.VERIFIER LE CIRCUIT DE MASSE DU TCM

1. Positionner le contact d'allumage sur OFF.
2. Débrancher le connecteur du faisceau du dispositif de T/A.
3. Vérifier la tension entre les bornes du connecteur de faisceau du dispositif de T/A et la masse.

| Élément | Connecteur | Borne         | Continuité |
|---------|------------|---------------|------------|
| TCM     | F36        | 5, 10 - Masse | Oui        |

Si le résultat est bon, vérifier que le faisceau n'est pas en court-circuit avec la masse ni avec l'alimentation.

### BON ou MAUVAIS

BON >> ALLER A 5.

MAUVAIS>>Réparer le circuit ouvert ou le court-circuit avec la masse ou avec l'alimentation électrique au niveau du faisceau ou des connecteurs.

## 5.DETECTER L'ELEMENT DEFECTUEUX

S'assurer que les bornes du connecteur de faisceau de l'ensemble de T/A ne sont pas endommagées et sont bien branchées sur le connecteur de faisceau.

### BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 6.

MAUVAIS>>Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

## 6.PROCEDER A L'AUTODIAGNOSTIC

Ⓟavec CONSULT-III

Sélectionner le mode "RESULT AUTO-DIAG" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.

### BON ou MAUVAIS

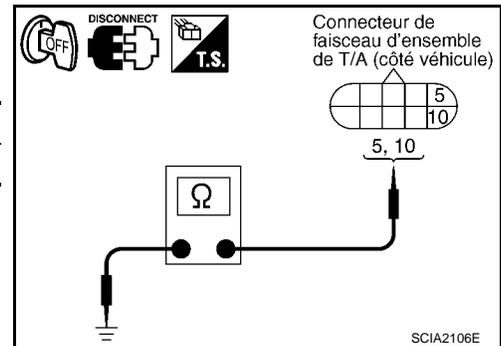
BON >> **FIN DE L'INSPECTION**

MAUVAIS 1>>L'autodiagnostic ne s'exécute pas : ALLER A 7.

MAUVAIS 2>>DTC affiché : Vérifier le système défectueux. Se reporter à [AT-95. "Fonctions de CONSULT-III \(TRANSMISSION\)"](#).

## 7.VERIFIER L'ENSEMBLE DU CORDON DE LA BORNE

1. Déposer la soupape de commande avec TCM. Se reporter à [AT-255. "Soupape de commande avec capteur 2 de TCM et de température de liquide de T/A"](#).
2. Débrancher le connecteur de faisceau de l'ensemble de T/A et le connecteur du TCM.

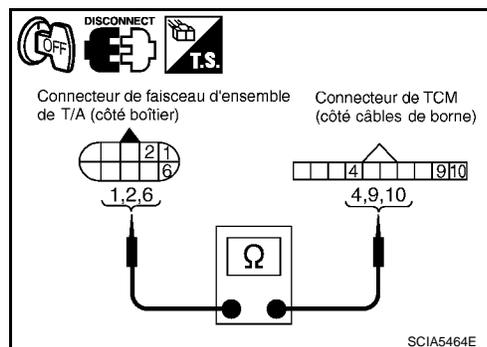


# CIRCUIT D'ALIMENTATION ELECTRIQUE PRINCIPAL ET DE MISE A LA MASSE

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

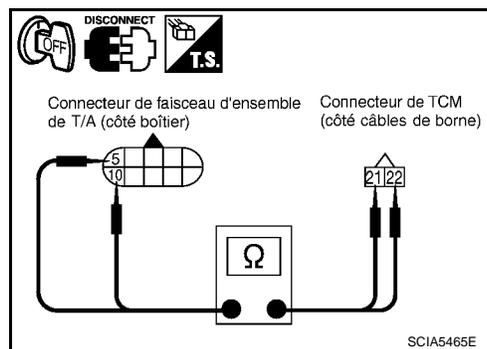
3. Vérifier la continuité entre les bornes du connecteur de faisceau de dispositif de T/A et les bornes du connecteur de TCM.

| Elément                                     | Connecteur | Borne | Continuité |
|---|------------|-------|------------|
| Connecteur de faisceau de l'ensemble de T/A | F36        | 1     | Oui        |
| Connecteur de TCM                           | F502       | 9     |            |
| Connecteur de faisceau de l'ensemble de T/A | F36        | 2     | Oui        |
| Connecteur de TCM                           | F502       | 10    |            |
| Connecteur de faisceau de l'ensemble de T/A | F36        | 6     | Oui        |
| Connecteur de TCM                           | F502       | 4     |            |



4. Vérifier la continuité entre les bornes du connecteur de faisceau de dispositif de T/A et les bornes du connecteur de TCM.

| Elément                                     | Connecteur | Borne | Continuité |
|---|------------|-------|------------|
| Connecteur de faisceau de l'ensemble de T/A | F36        | 5     | Oui        |
| Connecteur de TCM                           | F504       | 21    |            |
| Connecteur de faisceau de l'ensemble de T/A | F36        | 10    | Oui        |
| Connecteur de TCM                           | F504       | 22    |            |



5. Si le résultat est bon, vérifier que le faisceau n'est pas en court-circuit avec la masse ni avec l'alimentation.

### BON ou MAUVAIS

**BON** >> Remplacer la soupape de commande avec le TCM. Se reporter à [AT-255, "Soupape de commande avec capteur 2 de TCM et de température de liquide de T/A"](#).

**MAUVAIS**>> Remplacer le faisceau ou les connecteurs en circuit ouvert ou en court-circuit avec la masse ou avec l'alimentation.

# CIRCUIT DE POSITION DE PAPILLON GRAND OUVERT ET FERME

< INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

## CIRCUIT DE POSITION DE PAPILLON GRAND OUVERT ET FERME

Valeur de référence de CONSULT-III en mode de contrôle de données

INFOID:000000001479130

| Nom de l'élément | Condition                                   | Valeur affichée |
|------------------|---|-----------------|
| POSIT RALENTI    | Pédale d'accélérateur relâchée.             | ON              |
|                  | Pédale d'accélérateur entièrement enfoncée. | OFF             |
| POS PAP OUV      | Pédale d'accélérateur entièrement enfoncée. | ON              |
|                  | Pédale d'accélérateur relâchée.             | OFF             |

### Procédure de diagnostic

INFOID:000000001479131

#### 1. VERIFIER LA LIGNE DE COMMUNICATION CAN

avec CONSULT-III

- Sélectionner le mode "RESULT AUTO-DIAG" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.

sans CONSULT-III

- Effectuer l'autodiagnostic. Se reporter à [AT-107. "Procédure de diagnostic sans CONSULT-III"](#).

Un défaut de fonctionnement de la communication CAN est-il indiqué dans les résultats ?

OUI >> Vérifier la ligne de communication CAN. Se reporter à [AT-111](#).

NON >> PASSER A L'ETAPE 2.

#### 2. VERIFICATION DU CIRCUIT DU SIGNAL DE POSITION DE PAPILLON

avec CONSULT-III

1. Positionner le contact d'allumage sur ON.
2. Sélectionner le mode de "CONTROLE DE DONNEES" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.
3. Enfoncer la pédale d'accélérateur et relever la valeur de "POSIT RALENTI" et "POS PAP OUV".

| Fonctionnement de la pédale d'accélérateur | Elément de contrôle |             |
|--|---------------------|-------------|
|  | POSIT RALENTI       | POS PAP OUV |
| Relâché                                    | ON                  | OFF         |
| Enfoncée au maximum                        | OFF                 | ON          |

**BON ou MAUVAIS**

BON >> **FIN DE L'INSPECTION**

MAUVAIS >> Effectuer les vérifications ci-dessous. Si le résultat est mauvais, réparer ou remplacer les pièces endommagées.

- Sélectionner le mode "RESULT AUTO-DIAG" pour "MOTEUR" avec CONSULT-III. Se reporter à [EC-1019. "Fonctions de CONSULT-III \(MOTEUR\)"](#) (pour moteur YD25DDTi TYPE 1\*), [EC-1392. "Fonctions de CONSULT-III \(MOTEUR\)"](#) (pour moteur YD25DDTi TYPE 2\*), [EC-120. "Fonctions de CONSULT-III \(MOTEUR\)"](#) (pour moteur VQ40DE avec E-OBD\*) ou [EC-633. "Fonctions de CONSULT-III \(MOTEUR\)"](#) (pour moteur VQ40DE sans E-OBD\*).

\* : Se reporter à [AT-7. "Vérification du type du véhicule"](#).

- Faisceaux ou connecteurs en circuit ouvert ou en court-circuit avec la masse ou l'alimentation.
- Endommagement éventuel des bornes à broches ou mauvais contact avec le connecteur de faisceau.

# CIRCUIT DU SIGNAL DE FREIN

< INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

## CIRCUIT DU SIGNAL DE FREIN

Valeur de référence de CONSULT-III en mode de contrôle de données

INFOID:000000001479132

| Nom de l'élément | Condition                 | Valeur affichée |
|------------------|---------------------------|-----------------|
| CNT FREIN        | Pédale de frein enfoncée. | ON              |
|                  | Pédale de frein relâchée. | OFF             |

### Procédure de diagnostic

INFOID:000000001479133

#### 1. VERIFIER LA LIGNE DE COMMUNICATION CAN

avec CONSULT-III

- Sélectionner le mode "RESULT AUTO-DIAG" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.

sans CONSULT-III

- Effectuer l'autodiagnostic. Se reporter à [AT-107, "Procédure de diagnostic sans CONSULT-III"](#).

Un défaut de fonctionnement de la communication CAN est-il indiqué dans les résultats ?

OUI >> Vérifier la ligne de communication CAN. Se reporter à [AT-111](#).

NON >> PASSER A L'ETAPE 2.

#### 2. CONTROLER LE CIRCUIT DU CONTACT DE FEUX DE STOP

avec CONSULT-III

1. Positionner le contact d'allumage sur ON.
2. Sélectionner le mode de "CONTROLE DE DONNEES" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.
3. Lire les indications de commutation MAR/ARR de "CONT FREIN".

| Nom de l'élément | Condition                 | Valeur affichée |
|------------------|---------------------------|-----------------|
| CNT FREIN        | Pédale de frein enfoncée. | ON              |
|                  | Pédale de frein relâchée. | OFF             |

#### BON ou MAUVAIS

BON >> **FIN DE L'INSPECTION**

MAUVAIS >> PASSER A L'ETAPE 3.

#### 3. VERIFIER LE CONTACT DE FEUX DE STOP

Vérifier la continuité entre les bornes 1 et 2 de connecteur E109 de contact de feux de stop. Se reporter à [AT-213, "Schéma de câblage - AT - NONDTC"](#).

| Condition                               | Continuité |
|---|------------|
| Lorsque la pédale de frein est enfoncée | Oui        |
| Lorsque la pédale de frein est relâchée | Non        |

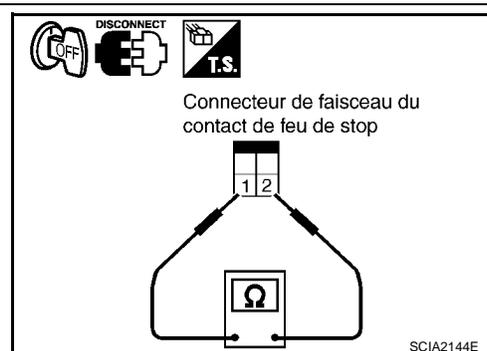
**Vérifier le contact de feux de stop après réglage de la pédale de frein - se reporter à [BR-5](#).**

#### BON ou MAUVAIS

BON >> Effectuer les vérifications ci-dessous. Si le résultat est mauvais, réparer ou remplacer les pièces endommagées.

- Vérifier que le faisceau n'est pas ouvert ou en court-circuit entre la batterie et le contact de feux de stop.
- Vérifier que le faisceau n'est pas ouvert ou en court-circuit entre les instruments combinés et le contact de feux de stop.
- Fusible de 10 A (N° 20, situé sur le bloc-fusibles).

MAUVAIS >> Réparer ou remplacer le contact de feux de stop.



# CIRCUIT DE TEMOIN DE T/A

< INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

## CIRCUIT DE TEMOIN DE T/A

### Description

INFOID:000000001479134

Le TCM envoie les signaux aux instruments combinés par le biais de la ligne de communication CAN. Puis la position de commande de mode manuel est indiquée par le témoin de boîte de T/A.

### Valeur de référence de CONSULT-III en mode de contrôle de données

INFOID:000000001479135

| Nom de l'élément | Condition | Valeur affichée |
|------------------|-----------|-----------------|
| RAPPORT          | En marche | 1, 2, 3, 4, 5   |

### Procédure de diagnostic

INFOID:000000001479136

#### 1. VERIFIER LES SIGNAUX D'ENTREE

##### avec CONSULT-III

1. Démarrer le moteur.
2. Sélectionner le mode "CONTROLE DE DONNEES" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III et relever la valeur du "RAPPORT".
3. Conduire le véhicule en mode manuel, et confirmer que la position de rapport actuelle et l'indication de position des instruments combinés coïncident l'une avec l'autre lorsque l'on met le levier de sélection sur le côté "+" (haut) ou "-" (bas)" (1er ↔ 5ème rapport).

##### BON ou MAUVAIS

BON >> **FIN DE L'INSPECTION**

MAUVAIS>>Effectuer les vérifications ci-dessous.

#### TABLEAU DES SYMPTOMES DU TEMOIN DE T/A

| Eléments  | Localisation possible du défaut   |
|---|---|
| La position de rapport actuelle ne change pas, ou il est impossible de passer en mode manuel (pas de passage possible au mode manuel).<br>Le témoin de T/A n'est pas indiqué. | Commande de mode manuel<br>• Se reporter à <a href="#">AT-194</a> .<br>Système principal de T/A (fonction sans échec actionnée)<br>• Se reporter à <a href="#">AT-95, "Fonctions de CONSULT-III (TRANSMISSION)"</a> . |
| La position du rapport actuel change, mais le témoin de T/A n'est pas indiqué.  | Effectuer la fonction d'autodiagnostic.<br>• Se reporter à <a href="#">AT-95, "Fonctions de CONSULT-III (TRANSMISSION)"</a> .   |
| La position du rapport actuel et l'indication sur le témoin de T/A ne correspondent pas.  | Effectuer la fonction d'autodiagnostic.<br>• Se reporter à <a href="#">AT-95, "Fonctions de CONSULT-III (TRANSMISSION)"</a> .   |
| Seules une ou des positions spécifiques ne sont pas indiquées sur le témoin de T/A.   | Vérifier les instruments combinés.<br>• Se reporter à <a href="#">DI-7</a> .  |

# DIAGNOSTIC DES DEFAUTS POUR SYMPTOMES

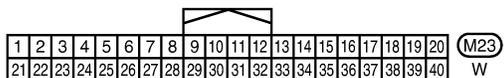
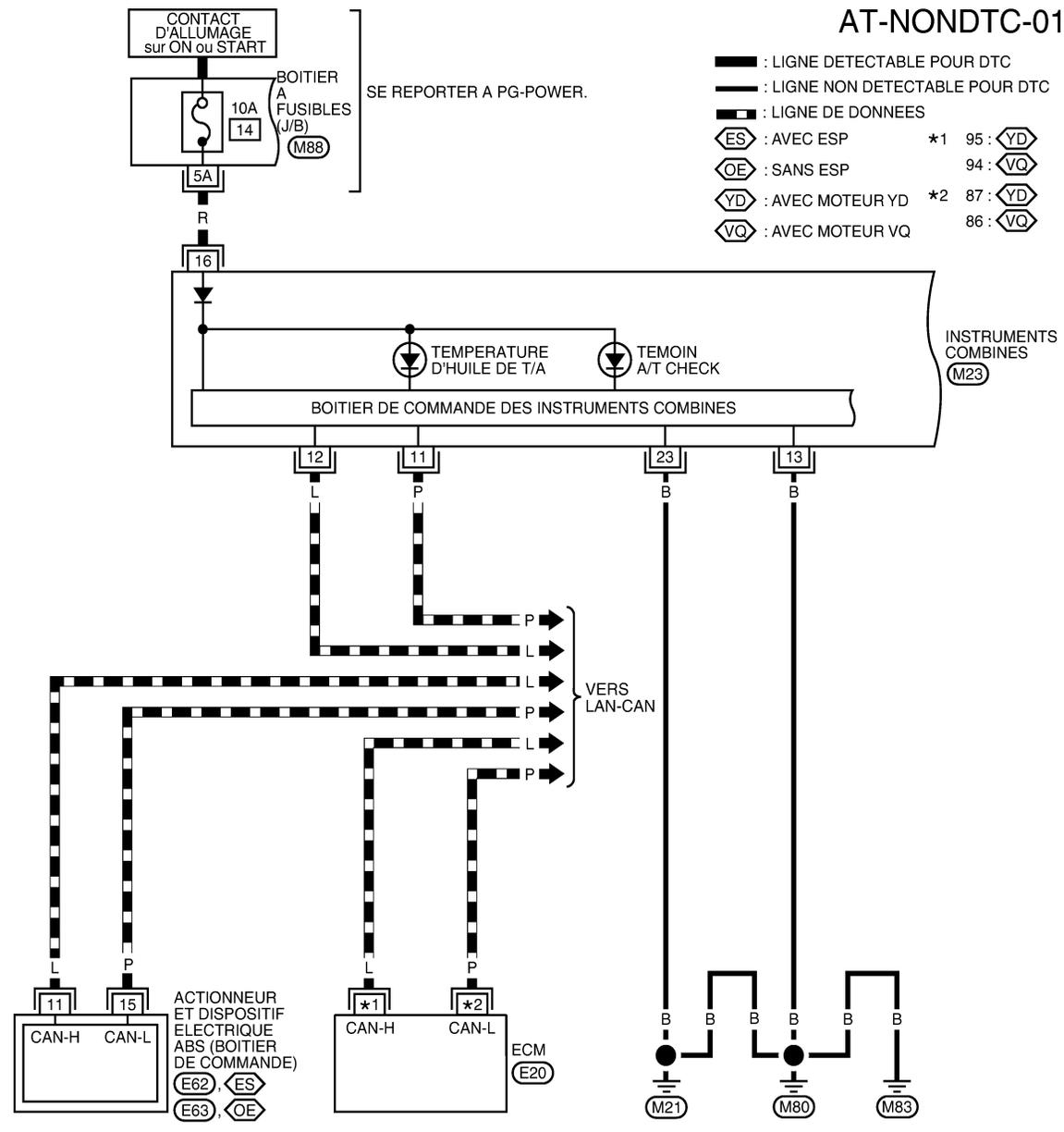
< INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

## DIAGNOSTIC DES DEFAUTS POUR SYMPTOMES

Schéma de câblage - AT - NONDTC

INFOID:000000001479137

A  
B  
AT  
D  
E  
F  
G  
H  
I  
J  
K  
L  
M  
N  
O  
P



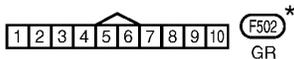
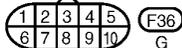
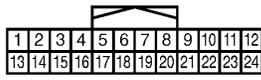
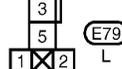
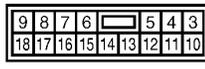
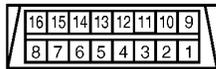
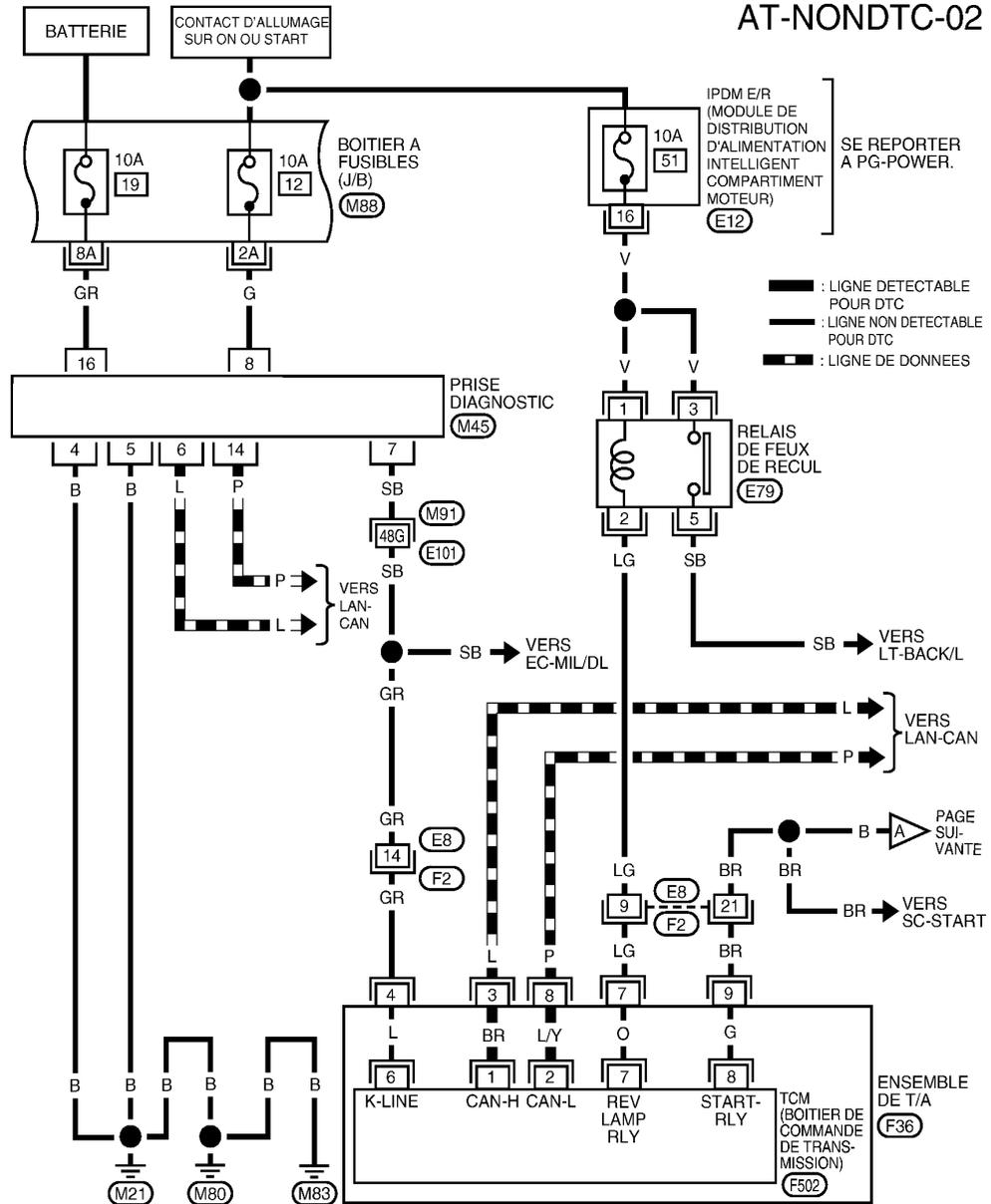
SE REPORTER A CE QUI SUIT.  
 (E20), (E62), (E63)  
 -DISPOSITIFS ELECTRIQUES  
 (M88) -BOITIER A FUSIBLES-  
 BOITE DE RACCORDS (J/B)

MCWA0277E

# DIAGNOSTIC DES DEFAUTS POUR SYMPTOMES

< INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

AT-NONDTC-02



SE REPORTER A CE QUI SUIT.

- (M91) - SUPER RACCORD MULTIPLE (SMJ)
- (M88) - BOITIER A FUSIBLES - BOITE DE RACCORDS (J/B)

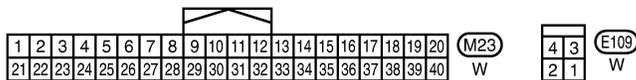
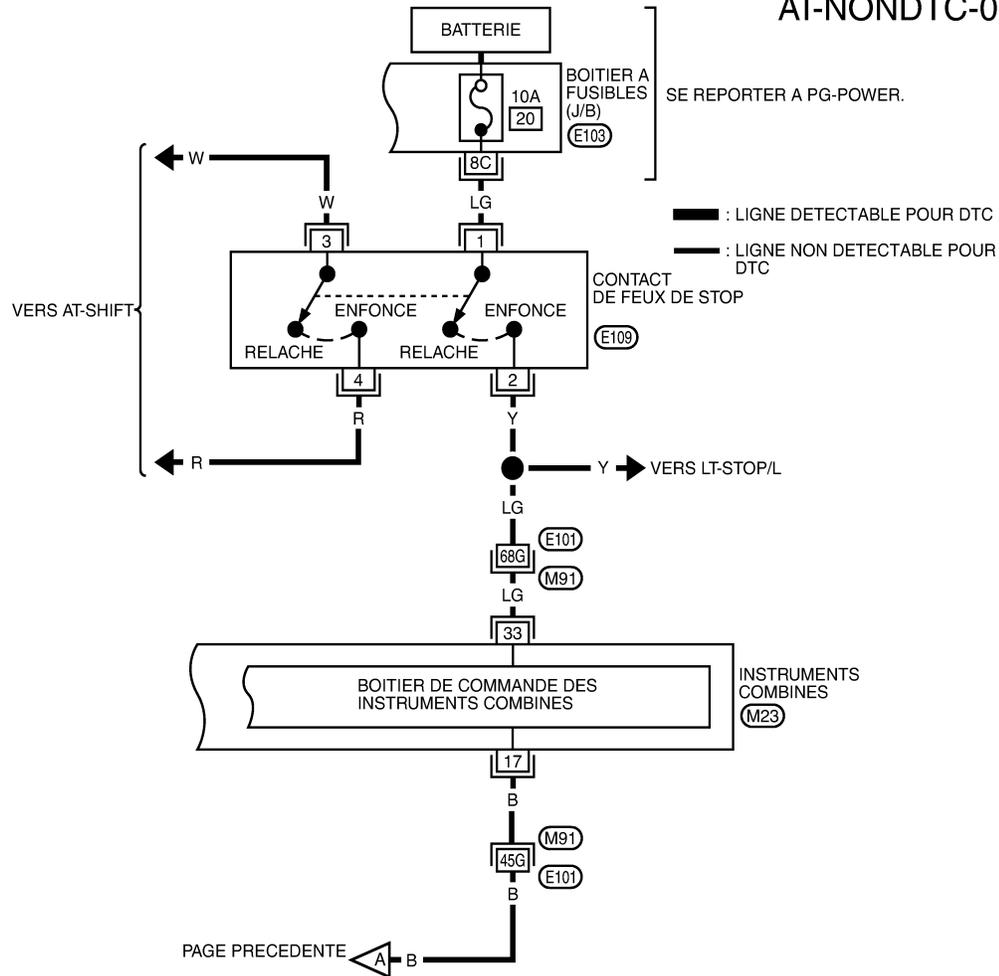
\* : CE CONNECTEUR N'EST PAS INDIQUE DANS "DISPOSITION DES FAISCEAUX", SECTION PG.

MCWA0207E

# DIAGNOSTIC DES DEFAUTS POUR SYMPTOMES

< INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

AT-NONDTC-03



SE REPORTER A CE QUI SUIT.

- (M91) - SUPER RACCORD MULTIPLE (SMJ)
- (E103) -BOITIER A FUSIBLES-BOITE DE RACCORDS (J/B)

MCWA0278E

Les données sont des valeurs de référence et sont mesurées entre chaque borne et la masse.

| Borne | Couleur de câble | Élément                         | Condition  | Données (approximatives) |
|-------|------------------|---------------------------------|--|--------------------------|
| 3     | L                | CAN-H                           | -  | -                        |
| 4     | GR               | Ligne-K (signal de CONSULT-III) | La borne est connectée à la prise diagnostic de CONSULT-III. | -                        |

# DIAGNOSTIC DES DEFAUTS POUR SYMPTOMES

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

| Borne | Couleur de câble | Élément                 | Condition   |  | Données (approximatives) |
|-------|------------------|-------------------------|---|--|--------------------------|
| 7     | LG               | Relais de feux de recul |  | Levier sélecteur en position "R".        | 0 V                      |
|       |                  |                         |   | Levier sélecteur sur une autre position. | Tension de la batterie   |
| 8     | P                | CAN-L                   | -   |  | -                        |
| 9     | BR               | Relais de démarreur     |  | Levier sélecteur en position "N" et "P"  | Tension de la batterie   |
|       |                  |                         |   | Levier sélecteur sur une autre position. | 0 V                      |

Le témoin A/T CHECK ne s'allume pas

INFOID:000000001479138

SYMPTOME :

**Le témoin A/T CHECK ne s'allume pas pendant environ 2 secondes lors de la mise du contact d'allumage sur ON.**

PROCEDURE DE DIAGNOSTIC

### 1. VERIFIER LA LIGNE DE COMMUNICATION CAN

 avec CONSULT-III

- Sélectionner le mode "RESULT AUTO-DIAG" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.

 sans CONSULT-III

- Effectuer l'autodiagnostic. Se reporter à [AT-107, "Procédure de diagnostic sans CONSULT-III"](#).

Un défaut de fonctionnement de la communication CAN est-il indiqué dans les résultats ?

OUI >> Vérifier la ligne de communication CAN. Se reporter à [AT-111](#).

NON >> PASSER A L'ETAPE 2.

### 2. VERIFIER LE CIRCUIT DE LA LAMPE DU TEMOIN A/T CHECK

Vérifier les instruments combinés. Se reporter à [DI-7](#).

BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 3

MAUVAIS >> Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

### 3. VERIFIER LES CIRCUITS D'ALIMENTATION ELECTRIQUE DU TCM ET DE MISE A LA MASSE

Vérifier les circuits d'alimentation électrique du TCM et de mise à la masse. Se reporter à [AT-206](#).

BON ou MAUVAIS

BON >> **FIN DE L'INSPECTION**

MAUVAIS >> Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

Il est impossible de démarrer le moteur en position "P" or "N"

INFOID:000000001479139

SYMPTOME :

- **Il est impossible de démarrer le moteur lorsque le levier sélecteur est mis en position "P" ou "N".**
- **Le moteur démarre avec le levier de sélection de vitesse en position "D", "M" ou "R".**

PROCEDURE DE DIAGNOSTIC

### 1. VERIFIER LES RESULTATS DE L'AUTODIAGNOSTIC

 avec CONSULT-III

- Sélectionner le mode "RESULT AUTO-DIAG" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.

 sans CONSULT-III

- Effectuer l'autodiagnostic. Se reporter à [AT-107, "Procédure de diagnostic sans CONSULT-III"](#).

Les résultats d'autodiagnostic indiquent-ils le contact de position de stationnement/point mort (PNP) ?

OUI >> Vérifier le système défectueux. Se reporter à [AT-119](#).

# DIAGNOSTIC DES DEFAUTS POUR SYMPTOMES

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

NON >> PASSER A L'ETAPE 2.

### 2. VERIFIER LA POSITION DE T/A

Vérifier la position de T/A. Se reporter à [AT-248. "Vérification de la position de T/A"](#).

BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 3.

MAUVAIS>> Régler la position de T/A. Se reporter à [AT-248. "Réglage de la position de la boîte de T/A"](#).

### 3. VERIFIER LE SYSTEME DE DEMARRAGE

Vérifier le système de démarrage. Se reporter à [SC-27](#).

BON ou MAUVAIS

BON >> **FIN DE L'INSPECTION**

MAUVAIS>> Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

En position P, le véhicule se déplace lorsqu'on le pousse

INFOID:000000001479140

SYMPTOME :

**Bien que le levier de sélection soit positionné sur "P", le mécanisme de stationnement n'est pas activé, permettant le déplacement du véhicule lorsqu'on le pousse.**

PROCEDURE DE DIAGNOSTIC

### 1. VERIFIER LA POSITION DE T/A

Vérifier la position de T/A. Se reporter à [AT-248. "Vérification de la position de T/A"](#).

BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 2.

MAUVAIS>> Régler la position de T/A. Se reporter à [AT-248. "Réglage de la position de la boîte de T/A"](#).

### 2. VERIFIER LES COMPOSANTS DU FREIN DE STATIONNEMENT

Vérifier les composants du frein de stationnement. Se reporter à [AT-278. "Composant"](#), [AT-292](#).

BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 3.

MAUVAIS>> Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

### 3. VERIFIER L'ETAT DU LIQUIDE DE T/A

1. Déposer le carter d'huile. Se reporter à [AT-255. "Soupape de commande avec capteur 2 de TCM et de température de liquide de T/A"](#).

2. Vérifier l'état du liquide de T/A. Se reporter à [AT-59. "Vérifications avant le diagnostic des défauts"](#).

BON ou MAUVAIS

BON >> **FIN DE L'INSPECTION**

MAUVAIS>> Vérifier les éléments défectueux. Si des éléments sont endommagés, réparer ou remplacer les pièces défectueuses. Se reporter à [AT-69. "Tableau des symptômes"](#) (Symptôme N° 65).

En position N, le véhicule se déplace

INFOID:000000001479141

SYMPTOME :

**Le véhicule avance ou recule en position "N".**

PROCEDURE DE DIAGNOSTIC

### 1. VERIFIER LE CIRCUIT DU CONTACT PNP

avec CONSULT-III

• Sélectionner le mode "RESULT AUTO-DIAG" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.

sans CONSULT-III

• Effectuer l'autodiagnostic. Se reporter à [AT-107. "Procédure de diagnostic sans CONSULT-III"](#).

Les résultats d'autodiagnostic indiquent-ils le contact de position de stationnement/point mort (PNP) ?

OUI >> Vérifier le système défectueux. Se reporter à [AT-119](#).

# DIAGNOSTIC DES DEFAUTS POUR SYMPTOMES

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

---

NON >> PASSER A L'ETAPE 2.

### 2. VERIFIER LA POSITION DE T/A

---

Vérifier la position de T/A. Se reporter à [AT-248, "Vérification de la position de T/A"](#).

**BON ou MAUVAIS**

BON >> PASSER A L'ETAPE 3.

MAUVAIS>> Régler la position de T/A. Se reporter à [AT-248, "Réglage de la position de la boîte de T/A"](#).

### 3. VERIFIER LE NIVEAU DU LIQUIDE DE T/A

---

Vérifier le niveau du liquide de T/A Se reporter à [AT-17, "Vérification du liquide de T/A"](#).

**BON ou MAUVAIS**

BON >> PASSER A L'ETAPE 4.

MAUVAIS>> Faire l'appoint d'huile de T/A (ATF).

### 4. VERIFIER L'ETAT DU LIQUIDE DE T/A

---

1. Déposer le carter d'huile. Se reporter à [AT-255, "Soupape de commande avec capteur 2 de TCM et de température de liquide de T/A"](#).

2. Vérifier l'état du liquide de T/A. Se reporter à [AT-59, "Vérifications avant le diagnostic des défauts"](#).

**BON ou MAUVAIS**

BON >> PASSER A L'ETAPE 5.

MAUVAIS>> Vérifier les éléments défectueux. Si des éléments sont endommagés, réparer ou remplacer les pièces défectueuses. Se reporter à [AT-69, "Tableau des symptômes"](#) (Symptôme N° 67).

### 5. VERIFIER LE SYMPTOME

---

Vérifier à nouveau Se reporter à [AT-63, "Essai sur route"](#).

**BON ou MAUVAIS**

BON >> **FIN DE L'INSPECTION**

MAUVAIS>> PASSER A L'ETAPE 6.

### 6. VERIFIER LE TCM

---

1. Vérifier les signaux d'entrée/de sortie du TCM. Se reporter à [AT-94, "Valeurs de référence de signal d'entrée/de sortie de TCM"](#).

2. Si le résultat n'est pas satisfaisant, vérifier à nouveau que les bornes à broches du connecteur de faisceau du dispositif de T/A ne sont pas endommagées et sont correctement branchées au connecteur de faisceau.

**BON ou MAUVAIS**

BON >> **FIN DE L'INSPECTION**

MAUVAIS>> Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

Secousse importante (de la position N à la position D)

INFOID:000000001479142

SYMPTOME :

**Un choc non négligeable se fait sentir lorsque le levier de sélection passe de "N" à "D".**

PROCEDURE DE DIAGNOSTIC

### 1. VERIFICATION DES RESULTATS DE L'AUTODIAGNOSTIC

---

avec CONSULT-III

• Sélectionner le mode "RESULT AUTO-DIAG" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.

sans CONSULT-III

• Effectuer l'autodiagnostic. Se reporter à [AT-107, "Procédure de diagnostic sans CONSULT-III"](#).

L'autodiagnostic détecte-t-il un défaut quelconque ?

OUI >> Vérifier le système défectueux. Se reporter à [AT-95, "Fonctions de CONSULT-III \(TRANSMISSION\)"](#), [AT-107, "Procédure de diagnostic sans CONSULT-III"](#).

NON >> PASSER A L'ETAPE 2.

### 2. VERIFIER LE REGIME DE RALENTI DU MOTEUR

---

# DIAGNOSTIC DES DEFAUTS POUR SYMPTOMES

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

Vérifier le régime de ralenti du moteur. Se reporter à [EC-994, "Procédure de vérification de base"](#) (pour moteur YD25DDTi TYPE 1\*), [EC-1364, "Procédure de vérification de base"](#) (pour moteur YD25DDTi TYPE 2\*), [EC-80, "Vérification du régime de ralenti et du calage de l'allumage"](#) (pour moteur VQ40DE avec E-OBD\*) ou [EC-593, "Vérification du régime de ralenti et du calage de l'allumage"](#) (pour moteur VQ40DE sans E-OBD\*).

\* : Se reporter à [AT-7, "Vérification du type du véhicule"](#).

### BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 3.

MAUVAIS>>Vérifier le régime de ralenti du moteur.

- Se reporter à [EC-994, "Procédure de vérification de base"](#) (pour moteur YD25DDTi TYPE 1\*), [EC-1364, "Procédure de vérification de base"](#) (pour moteur YD25DDTi TYPE 2\*), [EC-80, "Vérification du régime de ralenti et du calage de l'allumage"](#) (pour moteur VQ40DE avec E-OBD\*) ou [EC-593, "Vérification du régime de ralenti et du calage de l'allumage"](#) (pour moteur VQ40DE sans E-OBD\*).

\* : Se reporter à [AT-7, "Vérification du type du véhicule"](#).

## 3.VERIFIER LA POSITION DE T/A

Vérifier la position de T/A. Se reporter à [AT-248, "Vérification de la position de T/A"](#).

### BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 4.

MAUVAIS>>Régler la position de T/A. Se reporter à [AT-248, "Réglage de la position de la boîte de T/A"](#).

## 4.VERIFIER LE NIVEAU DU LIQUIDE DE T/A

Vérifier le niveau du liquide de T/A Se reporter à [AT-17, "Vérification du liquide de T/A"](#).

### BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 5.

MAUVAIS>>Faire l'appoint d'huile de T/A (ATF).

## 5.VERIFIER LA PRESSION DE CONDUITE

Vérifier la pression de conduite au ralenti lorsque le levier sélecteur est sur "D". Se reporter à [AT-59, "Vérifications avant le diagnostic des défauts"](#).

### BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 8.

MAUVAIS - 1>>Pression de canalisation élevée : PASSER A L'ETAPE 6.

MAUVAIS - 2>>Faible pression de canalisation : ALLER A 7.

## 6.DETECTER L'ELEMENT DEFECTUEUX

1. Vérifier la soupape de commande avec le TCM. Se reporter à [AT-255, "Soupape de commande avec capteur 2 de TCM et de température de liquide de T/A"](#).
2. Démontez la T/A. Se reporter à [AT-292](#).
3. Effectuer les vérifications ci-dessous.
  - Ensemble de pompe à huile. Se reporter à [AT-309, "Pompe à huile"](#).

### BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 8.

MAUVAIS>>Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

## 7.DETECTER L'ELEMENT DEFECTUEUX

1. Vérifier la soupape de commande avec le TCM. Se reporter à [AT-255, "Soupape de commande avec capteur 2 de TCM et de température de liquide de T/A"](#).
2. Démontez la T/A. Se reporter à [AT-292](#).
3. Effectuer les vérifications ci-dessous.
  - Ensemble de pompe à huile. Se reporter à [AT-309, "Pompe à huile"](#).
  - Chaîne cinématique. Se reporter à [AT-292](#).
  - Carter de boîte de vitesses. Se reporter à [AT-292](#).

### BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 8.

# DIAGNOSTIC DES DEFAUTS POUR SYMPTOMES

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

---

MAUVAIS>>Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

### 8.VERIFIER L'ETAT DU LIQUIDE DE T/A

---

1. Déposer le carter d'huile. Se reporter à [AT-255, "Soupape de commande avec capteur 2 de TCM et de température de liquide de T/A"](#).
2. Vérifier l'état du liquide de T/A. Se reporter à [AT-59, "Vérifications avant le diagnostic des défauts"](#).

BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 10.  
MAUVAIS>>PASSER A L'ETAPE 9.

### 9.DETECTER L'ELEMENT DEFECTUEUX

---

Vérifier les éléments défailants. Si des éléments sont endommagés, réparer ou remplacer les pièces défectueuses. Se reporter à [AT-69, "Tableau des symptômes"](#) (Symptôme N° 1).

BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 10.  
MAUVAIS>>Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

### 10.VERIFIER LE SYMPTOME

---

Vérifier à nouveau Se reporter à [AT-63, "Essai sur route"](#).

BON ou MAUVAIS

BON >> **FIN DE L'INSPECTION**  
MAUVAIS>>PASSER A L'ETAPE 11.

### 11.VERIFIER LE TCM

---

1. Vérifier les signaux d'entrée/de sortie du TCM. Se reporter à [AT-94, "Valeurs de référence de signal d'entrée/de sortie de TCM"](#).
2. Si le résultat n'est pas satisfaisant, vérifier à nouveau que les bornes à broches du connecteur de faisceau du dispositif de T/A ne sont pas endommagées et sont correctement branchées au connecteur de faisceau.

BON ou MAUVAIS

BON >> **FIN DE L'INSPECTION**  
MAUVAIS>>Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

Le véhicule ne recule pas lentement en position R

INFOID:000000001479143

SYMPTOME :

**Le véhicule ne recule pas lentement en position "R". Un manque d'accélération total est observé.**

PROCEDURE DE DIAGNOSTIC

### 1.VERIFICATION DES RESULTATS DE L'AUTODIAGNOSTIC

---

Ⓟavec CONSULT-III

- Sélectionner le mode "RESULT AUTO-DIAG" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.

ⓧsans CONSULT-III

- Effectuer l'autodiagnostic. Se reporter à [AT-107, "Procédure de diagnostic sans CONSULT-III"](#).

L'autodiagnostic détecte-t-il un défaut quelconque ?

OUI >> Vérifier le système défectueux. Se reporter à [AT-95, "Fonctions de CONSULT-III \(TRANSMISSION\)"](#), [AT-107, "Procédure de diagnostic sans CONSULT-III"](#)

NON >> PASSER A L'ETAPE 2.[AT-107, "Procédure de diagnostic sans CONSULT-III"](#)

### 2.VERIFIER LA POSITION DE T/A

---

Vérifier la position de T/A. Se reporter à [AT-248, "Vérification de la position de T/A"](#).

BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 3.  
MAUVAIS>>Régler la position de T/A. Se reporter à [AT-248, "Réglage de la position de la boîte de T/A"](#).

### 3.VERIFIER LE NIVEAU DU LIQUIDE DE T/A

---

# DIAGNOSTIC DES DEFAUTS POUR SYMPTOMES

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

Vérifier le niveau du liquide de T/A Se reporter à [AT-17, "Vérification du liquide de T/A"](#).

### BON ou MAUVAIS

- BON >> PASSER A L'ETAPE 4.  
MAUVAIS>>Faire l'appoint d'huile de T/A (ATF).

## 4.VERIFIER LE TEST DE CALAGE

Vérifier le calage du moteur lorsque le levier de sélection est en position "M" et "R". Se reporter à [AT-59, "Vérifications avant le diagnostic des défauts"](#).

### BON ou MAUVAIS

- BON >> PASSER A L'ETAPE 6.  
Le résultat est satisfaisant en position "M", mais ne l'est pas en position "R">>PASSER A L'ETAPE 5.  
Le résultat n'est pas concluant ni sur "M", ni sur "R">>PASSER A L'ETAPE 8.

## 5.DETECTER L'ELEMENT DEFECTUEUX

1. Démontez la T/A. Se reporter à [AT-292](#).
2. Effectuez les vérifications ci-dessous.
  - Frein de marche arrière. Se reporter à [AT-292](#).

### BON ou MAUVAIS

- BON >> PASSER A L'ETAPE 9.  
MAUVAIS>>Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

## 6.VERIFIER LA PRESSION DE CONDUITE

Vérifier la pression de canalisation moteur au ralenti. Se reporter à [AT-59, "Vérifications avant le diagnostic des défauts"](#).

### BON ou MAUVAIS

- BON >> PASSER A L'ETAPE 9.  
MAUVAIS - 1>>Pression de canalisation élevée. ALLER A 7.  
MAUVAIS - 2>>Faible pression de canalisation. PASSER A L'ETAPE 8.

## 7.DETECTER L'ELEMENT DEFECTUEUX

1. Vérifier la soupape de commande avec le TCM. Se reporter à [AT-255, "Soupape de commande avec capteur 2 de TCM et de température de liquide de T/A"](#).
2. Démontez la T/A. Se reporter à [AT-292](#).
3. Effectuez les vérifications ci-dessous.
  - Ensemble de pompe à huile. Se reporter à [AT-309, "Pompe à huile"](#).

### BON ou MAUVAIS

- BON >> PASSER A L'ETAPE 9.  
MAUVAIS>>Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

## 8.DETECTER L'ELEMENT DEFECTUEUX

1. Vérifier la soupape de commande avec le TCM. Se reporter à [AT-255, "Soupape de commande avec capteur 2 de TCM et de température de liquide de T/A"](#).
2. Démontez la T/A. Se reporter à [AT-292](#).
3. Effectuez les vérifications ci-dessous.
  - Ensemble de pompe à huile. Se reporter à [AT-309, "Pompe à huile"](#).
  - Chaîne cinématique. Se reporter à [AT-292](#).
  - Carter de boîte de vitesses. Se reporter à [AT-292](#).

### BON ou MAUVAIS

- BON >> PASSER A L'ETAPE 9.  
MAUVAIS>>Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

## 9.VERIFIER L'ETAT DU LIQUIDE DE T/A

1. Déposer le carter d'huile. Se reporter à [AT-255, "Soupape de commande avec capteur 2 de TCM et de température de liquide de T/A"](#).
2. Vérifier l'état du liquide de T/A. Se reporter à [AT-59, "Vérifications avant le diagnostic des défauts"](#).

### BON ou MAUVAIS

- BON >> PASSER A L'ETAPE 10.  
MAUVAIS>>PASSER A L'ETAPE 13.

# DIAGNOSTIC DES DEFAUTS POUR SYMPTOMES

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

---

### 10. DETECTER L'ELEMENT DEFECTUEUX

---

Vérifier les éléments défectueux. Si des éléments sont endommagés, réparer ou remplacer les pièces défectueuses. Se reporter à [AT-69, "Tableau des symptômes"](#) (Symptôme N° 43).

BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 11.

MAUVAIS>> Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

### 11. VERIFIER LE SYMPTOME

---

Vérifier à nouveau Se reporter à [AT-63, "Essai sur route"](#).

BON ou MAUVAIS

BON >> **FIN DE L'INSPECTION**

MAUVAIS>> PASSER A L'ETAPE 12.

### 12. VERIFIER LE TCM

---

1. Vérifier les signaux d'entrée/de sortie du TCM. Se reporter à [AT-94, "Valeurs de référence de signal d'entrée/de sortie de TCM"](#).

2. Si le résultat n'est pas satisfaisant, vérifier à nouveau que les bornes à broches du connecteur de faisceau du dispositif de T/A ne sont pas endommagées et sont correctement branchées au connecteur de faisceau.

BON ou MAUVAIS

BON >> **FIN DE L'INSPECTION**

MAUVAIS>> Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

### 13. DETECTER L'ELEMENT DEFECTUEUX

---

Vérifier les éléments défectueux. Si des éléments sont endommagés, réparer ou remplacer les pièces défectueuses. Se reporter à [AT-69, "Tableau des symptômes"](#) (Symptôme N° 43).

BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 11.

MAUVAIS>> Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

Le véhicule n'avance pas lentement en position D

INFOID:000000001479144

SYMPTOME :

**Le véhicule n'avance pas lentement lors de la sélection de la position "D".**

PROCEDURE DE DIAGNOSTIC

#### 1. VERIFICATION DES RESULTATS DE L'AUTODIAGNOSTIC

---

avec CONSULT-III

- Sélectionner le mode "RESULT AUTO-DIAG" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.

sans CONSULT-III

- Effectuer l'autodiagnostic. Se reporter à [AT-107, "Procédure de diagnostic sans CONSULT-III"](#).

L'autodiagnostic détecte-t-il un défaut quelconque ?

OUI >> Vérifier le système défectueux. Se reporter à [AT-95, "Fonctions de CONSULT-III \(TRANSMISSION\)"](#), [AT-107, "Procédure de diagnostic sans CONSULT-III"](#).

NON >> PASSER A L'ETAPE 2.

#### 2. VERIFIER LA POSITION DE T/A

---

Vérifier la position de T/A. Se reporter à [AT-248, "Vérification de la position de T/A"](#).

BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 3.

MAUVAIS>> Régler la position de T/A. Se reporter à [AT-248, "Réglage de la position de la boîte de T/A"](#).

#### 3. VERIFIER LE NIVEAU DU LIQUIDE DE T/A

---

Vérifier le niveau du liquide de T/A Se reporter à [AT-17, "Vérification du liquide de T/A"](#).

# DIAGNOSTIC DES DEFAUTS POUR SYMPTOMES

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

### BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 4.  
MAUVAIS>>Faire l'appoint d'huile de T/A (ATF).

### 4.VERIFIER LE TEST DE CALAGE

Vérifier le calage du moteur lorsque le levier sélecteur est sur "D". Se reporter à [AT-59, "Vérifications avant le diagnostic des défauts"](#).

### BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 5.  
MAUVAIS>>ALLER A 7.

### 5.VERIFIER LA PRESSION DE CONDUITE

Vérifier la pression de conduite au ralenti lorsque le levier sélecteur est sur "D". Se reporter à [AT-59, "Vérifications avant le diagnostic des défauts"](#).

### BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 8.  
MAUVAIS - 1>>Pression de canalisation élevée. PASSER A L'ETAPE 6.  
MAUVAIS - 2>>Faible pression de canalisation. ALLER A 7.

### 6.DETECTER L'ELEMENT DEFECTUEUX

1. Vérifier la soupape de commande avec le TCM. Se reporter à [AT-255, "Soupape de commande avec capteur 2 de TCM et de température de liquide de T/A"](#).
2. Démontez la T/A. Se reporter à [AT-292](#).
3. Effectuer les vérifications ci-dessous.
  - Ensemble de pompe à huile. Se reporter à [AT-309, "Pompe à huile"](#).

### BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 8.  
MAUVAIS>>Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

### 7.DETECTER L'ELEMENT DEFECTUEUX

1. Vérifier la soupape de commande avec le TCM. Se reporter à [AT-255, "Soupape de commande avec capteur 2 de TCM et de température de liquide de T/A"](#).
2. Démontez la T/A. Se reporter à [AT-292](#).
3. Effectuer les vérifications ci-dessous.
  - Ensemble de pompe à huile. Se reporter à [AT-309, "Pompe à huile"](#).
  - Chaîne cinématique. Se reporter à [AT-292](#).
  - Carter de boîte de vitesses. Se reporter à [AT-292](#).

### BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 8.  
MAUVAIS>>Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

### 8.VERIFIER L'ETAT DU LIQUIDE DE T/A

1. Déposer le carter d'huile. Se reporter à [AT-255, "Soupape de commande avec capteur 2 de TCM et de température de liquide de T/A"](#).
2. Vérifier l'état du liquide de T/A. Se reporter à [AT-59, "Vérifications avant le diagnostic des défauts"](#).

### BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 9.  
MAUVAIS>>PASSER A L'ETAPE 12.

### 9.DETECTER L'ELEMENT DEFECTUEUX

Vérifier les éléments défectueux. Si des éléments sont endommagés, réparer ou remplacer les pièces défectueuses. Se reporter à [AT-69, "Tableau des symptômes"](#) (Symptôme N° 43).

### BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 10.  
MAUVAIS>>Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

### 10.VERIFIER LE SYMPTOME

Vérifier à nouveau Se reporter à [AT-63, "Essai sur route"](#).

# DIAGNOSTIC DES DEFAUTS POUR SYMPTOMES

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

---

### BON ou MAUVAIS

BON >> **FIN DE L'INSPECTION**  
MAUVAIS>>PASSER A L'ETAPE 11.

### 11.VERIFIER LE TCM

---

1. Vérifier les signaux d'entrée/de sortie du TCM. Se reporter à [AT-94, "Valeurs de référence de signal d'entrée/de sortie de TCM"](#).
2. Si le résultat n'est pas satisfaisant, vérifier à nouveau que les bornes à broches du connecteur de faisceau du dispositif de T/A ne sont pas endommagées et sont correctement branchées au connecteur de faisceau.

### BON ou MAUVAIS

BON >> **FIN DE L'INSPECTION**  
MAUVAIS>>Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

### 12.DETECTER L'ELEMENT DEFECTUEUX

---

Vérifier les éléments défailants. Si des éléments sont endommagés, réparer ou remplacer les pièces défectueuses. Se reporter à [AT-69, "Tableau des symptômes"](#) (Symptôme N° 43).

### BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 10.  
MAUVAIS>>Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

Le véhicule ne peut pas démarrer à partir de D1

INFOID:000000001479145

### SYMPTOME :

**Le véhicule ne peut pas démarrer à partir de D1 sur "Essai en vitesse de croisière - Première partie" et "Essai en vitesse de croisière - Deuxième partie".**

### PROCEDURE DE DIAGNOSTIC

#### 1.VERIFIER LE SYMPTOME

---

Vérifier si le véhicule recule lentement lorsque le levier de sélection est positionné sur "R".

### BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 2.  
MAUVAIS>>Se reporter à [AT-220, "Le véhicule ne recule pas lentement en position R"](#).

#### 2.VERIFICATION DES RESULTATS DE L'AUTODIAGNOSTIC

---

##### avec CONSULT-III

- Sélectionner le mode "RESULT AUTO-DIAG" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.

##### sans CONSULT-III

- Effectuer l'autodiagnostic. Se reporter à [AT-107, "Procédure de diagnostic sans CONSULT-III"](#).

L'autodiagnostic détecte-t-il un défaut quelconque ?

OUI >> Vérifier le système défectueux. Se reporter à [AT-95, "Fonctions de CONSULT-III \(TRANSMISSION\)"](#), [AT-107, "Procédure de diagnostic sans CONSULT-III"](#).

NON >> PASSER A L'ETAPE 3.

#### 3.VERIFIER LE CAPTEUR DE POSITION DE PEDALE D'ACCELERATEUR

---

Vérifier le capteur de position de pédale d'accélérateur. Se reporter à [AT-154](#).

### BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 4.  
MAUVAIS>>Réparer ou remplacer le capteur de position de pédale d'accélérateur.

#### 4.VERIFIER LE NIVEAU DU LIQUIDE DE T/A

---

Vérifier le niveau du liquide de T/A Se reporter à [AT-17, "Vérification du liquide de T/A"](#).

### BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 5.  
MAUVAIS>>Faire l'appoint d'huile de T/A (ATF).

# DIAGNOSTIC DES DEFAUTS POUR SYMPTOMES

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

### 5. VERIFIER LA PRESSION DE CONDUITE

Vérifier la pression de canalisation au point de calage du moteur. Se reporter à [AT-59. "Vérifications avant le diagnostic des défauts"](#).

#### BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 8.

MAUVAIS - 1>>Pression de canalisation élevée. PASSER A L'ETAPE 6.

MAUVAIS - 2>>Faible pression de canalisation. ALLER A 7.

### 6. DETECTER L'ELEMENT DEFECTUEUX

1. Vérifier la soupape de commande avec le TCM. Se reporter à [AT-255. "Soupape de commande avec capteur 2 de TCM et de température de liquide de T/A"](#).
2. Démonter la T/A. Se reporter à [AT-292](#).
3. Effectuer les vérifications ci-dessous.
  - Ensemble de pompe à huile. Se reporter à [AT-309. "Pompe à huile"](#).

#### BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 8.

MAUVAIS>>Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

### 7. DETECTER L'ELEMENT DEFECTUEUX

1. Vérifier la soupape de commande avec le TCM. Se reporter à [AT-255. "Soupape de commande avec capteur 2 de TCM et de température de liquide de T/A"](#).
2. Démonter la T/A. Se reporter à [AT-292](#).
3. Effectuer les vérifications ci-dessous.
  - Ensemble de pompe à huile. Se reporter à [AT-309. "Pompe à huile"](#).
  - Chaîne cinématique. Se reporter à [AT-292](#).
  - Carter de boîte de vitesses. Se reporter à [AT-292](#).

#### BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 8.

MAUVAIS>>Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

### 8. VERIFIER L'ETAT DU LIQUIDE DE T/A

1. Déposer le carter d'huile. Se reporter à [AT-255. "Soupape de commande avec capteur 2 de TCM et de température de liquide de T/A"](#).
2. Vérifier l'état du liquide de T/A. Se reporter à [AT-59. "Vérifications avant le diagnostic des défauts"](#).

#### BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 9.

MAUVAIS>>PASSER A L'ETAPE 12.

### 9. DETECTER L'ELEMENT DEFECTUEUX

Vérifier les éléments défailants. Si des éléments sont endommagés, réparer ou remplacer les pièces défectueuses. Se reporter à [AT-69. "Tableau des symptômes"](#) (Symptôme N° 23).

#### BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 10.

MAUVAIS>>Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

### 10. VERIFIER LE SYMPTOME

Vérifier à nouveau Se reporter à [AT-63. "Essai sur route"](#).

#### BON ou MAUVAIS

BON >> **FIN DE L'INSPECTION**

MAUVAIS>>PASSER A L'ETAPE 11.

### 11. VERIFIER LE TCM

1. Vérifier les signaux d'entrée/de sortie du TCM. Se reporter à [AT-94. "Valeurs de référence de signal d'entrée/de sortie de TCM"](#).
2. Si le résultat n'est pas satisfaisant, vérifier à nouveau que les bornes à broches du connecteur de faisceau du dispositif de T/A ne sont pas endommagées et sont correctement branchées au connecteur de faisceau.

# DIAGNOSTIC DES DEFAUTS POUR SYMPTOMES

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

---

### BON ou MAUVAIS

BON >> **FIN DE L'INSPECTION**

MAUVAIS>> Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

## 12. DETECTER L'ELEMENT DEFECTUEUX

---

Vérifier les éléments défailants. Si des éléments sont endommagés, réparer ou remplacer les pièces défectueuses. Se reporter à [AT-69, "Tableau des symptômes"](#) (Symptôme N° 23).

### BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 10.

MAUVAIS>> Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

La T/A ne passe pas les vitesses suivantes : D1 → D2

INFOID:000000001479146

### SYMPTOME :

**Le véhicule ne passe pas du rapport D1 à D2 à la vitesse appropriée.**

### PROCEDURE DE DIAGNOSTIC

## 1. VERIFIER LE SYMPTOME

---

Vérifier si le véhicule avance lentement en position "D" et peut être démarré à partir de D1.

### BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 2.

MAUVAIS>> Se reporter à [AT-222, "Le véhicule n'avance pas lentement en position D"](#), [AT-224, "Le véhicule ne peut pas démarrer à partir de D1"](#).

## 2. VERIFICATION DES RESULTATS DE L'AUTODIAGNOSTIC

---

### avec CONSULT-III

- Sélectionner le mode "RESULT AUTO-DIAG" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.

### sans CONSULT-III

- Effectuer un autodiagnostic. Se reporter à [AT-107, "Procédure de diagnostic sans CONSULT-III"](#).

L'autodiagnostic détecte-t-il un défaut quelconque ?

OUI >> Vérifier le système défectueux. Se reporter à [AT-95, "Fonctions de CONSULT-III \(TRANSMISSION\)"](#), [AT-107, "Procédure de diagnostic sans CONSULT-III"](#).

NON >> PASSER A L'ETAPE 3.

## 3. VERIFIER LE NIVEAU DU LIQUIDE DE T/A

---

Vérifier le niveau du liquide de T/A Se reporter à [AT-17, "Vérification du liquide de T/A"](#).

### BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 4.

MAUVAIS>> Faire l'appoint d'huile de T/A (ATF).

## 4. VERIFIER LA PRESSION DE CONDUITE

---

Vérifier la pression de canalisation au point de calage du moteur. Se reporter à [AT-59, "Vérifications avant le diagnostic des défauts"](#).

### BON ou MAUVAIS

BON >> ALLER A 7.

MAUVAIS - 1>> Pression de canalisation élevée. PASSER A L'ETAPE 5.

MAUVAIS - 2>> Faible pression de canalisation. PASSER A L'ETAPE 6.

## 5. DETECTER L'ELEMENT DEFECTUEUX

---

1. Vérifier la soupape de commande avec le TCM. Se reporter à [AT-255, "Soupape de commande avec capteur 2 de TCM et de température de liquide de T/A"](#).

2. Démonter la T/A. Se reporter à [AT-292](#).

3. Effectuer les vérifications ci-dessous.

- Ensemble de pompe à huile. Se reporter à [AT-309, "Pompe à huile"](#).

### BON ou MAUVAIS

# DIAGNOSTIC DES DEFAUTS POUR SYMPTOMES

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

BON >> ALLER A 7.

MAUVAIS>>Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

### 6.DETECTER L'ELEMENT DEFECTUEUX

1. Vérifier la soupape de commande avec le TCM. Se reporter à [AT-255. "Soupape de commande avec capteur 2 de TCM et de température de liquide de T/A"](#).
2. Démontez la T/A. Se reporter à [AT-292](#).
3. Effectuer les vérifications ci-dessous.
  - Ensemble de pompe à huile. Se reporter à [AT-309. "Pompe à huile"](#).
  - Chaîne cinématique. Se reporter à [AT-292](#).
  - Carter de boîte de vitesses. Se reporter à [AT-292](#).

BON ou MAUVAIS

BON >> ALLER A 7.

MAUVAIS>>Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

### 7.VERIFIER L'ETAT DU LIQUIDE DE T/A

1. Déposer le carter d'huile. Se reporter à [AT-255. "Soupape de commande avec capteur 2 de TCM et de température de liquide de T/A"](#).
2. Vérifier l'état du liquide de T/A. Se reporter à [AT-59. "Vérifications avant le diagnostic des défauts"](#).

BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 8.

MAUVAIS>>PASSER A L'ETAPE 11.

### 8.DETECTER L'ELEMENT DEFECTUEUX

Vérifier les éléments défectueux. Si des éléments sont endommagés, réparer ou remplacer les pièces défectueuses. Se reporter à [AT-69. "Tableau des symptômes"](#) (Symptôme N° 10).

BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 9.

MAUVAIS>>Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

### 9.VERIFIER LE SYMPTOME

Vérifier à nouveau Se reporter à [AT-63. "Essai sur route"](#).

BON ou MAUVAIS

BON >> **FIN DE L'INSPECTION**

MAUVAIS>>PASSER A L'ETAPE 10.

### 10.VERIFIER LE TCM

1. Vérifier les signaux d'entrée/de sortie du TCM. Se reporter à [AT-94. "Valeurs de référence de signal d'entrée/de sortie de TCM"](#).
2. Si le résultat n'est pas satisfaisant, vérifier à nouveau que les bornes à broches du connecteur de faisceau du dispositif de T/A ne sont pas endommagées et sont correctement branchées au connecteur de faisceau.

BON ou MAUVAIS

BON >> **FIN DE L'INSPECTION**

MAUVAIS>>Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

### 11.DETECTER L'ELEMENT DEFECTUEUX

Vérifier les éléments défectueux. Si des éléments sont endommagés, réparer ou remplacer les pièces défectueuses. Se reporter à [AT-69. "Tableau des symptômes"](#) (Symptôme N° 10).

BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 9.

MAUVAIS>>Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

La T/A ne passe pas les vitesses suivantes : D2→ D3

INFOID:000000001479147

SYMPTOME :

**Le véhicule ne passe pas du rapport D2 à D3 à la vitesse appropriée.**

# DIAGNOSTIC DES DEFAUTS POUR SYMPTOMES

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

### PROCEDURE DE DIAGNOSTIC

#### 1. VERIFIER LE SYMPTOME

Vérifier si le véhicule avance lentement en position "D" et peut être démarré à partir de D1.

##### BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 2.

MAUVAIS>>Se reporter à [AT-222. "Le véhicule n'avance pas lentement en position D"](#), [AT-224. "Le véhicule ne peut pas démarrer à partir de D1"](#).

#### 2. VERIFICATION DES RESULTATS DE L'AUTODIAGNOSTIC

avec CONSULT-III

- Sélectionner le mode "RESULT AUTO-DIAG" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.

sans CONSULT-III

- Effectuer l'autodiagnostic. Se reporter à [AT-107. "Procédure de diagnostic sans CONSULT-III"](#).

L'autodiagnostic détecte-t-il un défaut quelconque ?

OUI >> Vérifier le système défectueux. Se reporter à [AT-95. "Fonctions de CONSULT-III \(TRANSMISSION\)"](#), [AT-107. "Procédure de diagnostic sans CONSULT-III"](#).

NON >> PASSER A L'ETAPE 3.

#### 3. VERIFIER LE NIVEAU DU LIQUIDE DE T/A

Vérifier le niveau du liquide de T/A Se reporter à [AT-17. "Vérification du liquide de T/A"](#).

##### BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 4.

MAUVAIS>>Faire l'appoint d'huile de T/A (ATF).

#### 4. VERIFIER LA PRESSION DE CONDUITE

Vérifier la pression de canalisation au point de calage du moteur. Se reporter à [AT-59. "Vérifications avant le diagnostic des défauts"](#).

##### BON ou MAUVAIS

BON >> ALLER A 7.

MAUVAIS - 1>>Pression de canalisation élevée. PASSER A L'ETAPE 5.

MAUVAIS - 2>>Faible pression de canalisation. PASSER A L'ETAPE 6.

#### 5. DETECTER L'ELEMENT DEFECTUEUX

1. Vérifier la soupape de commande avec le TCM. Se reporter à [AT-255. "Soupape de commande avec capteur 2 de TCM et de température de liquide de T/A"](#).

2. Démonter la T/A. Se reporter à [AT-292](#).

3. Effectuer les vérifications ci-dessous.

- Ensemble de pompe à huile. Se reporter à [AT-309. "Pompe à huile"](#).

##### BON ou MAUVAIS

BON >> ALLER A 7.

MAUVAIS>>Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

#### 6. DETECTER L'ELEMENT DEFECTUEUX

1. Vérifier la soupape de commande avec le TCM. Se reporter à [AT-255. "Soupape de commande avec capteur 2 de TCM et de température de liquide de T/A"](#).

2. Démonter la T/A. Se reporter à [AT-292](#).

3. Effectuer les vérifications ci-dessous.

- Ensemble de pompe à huile. Se reporter à [AT-309. "Pompe à huile"](#).

- Chaîne cinématique. Se reporter à [AT-292](#).

- Carter de boîte de vitesses. Se reporter à [AT-292](#).

##### BON ou MAUVAIS

BON >> ALLER A 7.

MAUVAIS>>Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

#### 7. VERIFIER L'ETAT DU LIQUIDE DE T/A

# DIAGNOSTIC DES DEFAUTS POUR SYMPTOMES

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

1. Déposer le carter d'huile. Se reporter à [AT-255. "Soupape de commande avec capteur 2 de TCM et de température de liquide de T/A"](#).
2. Vérifier l'état du liquide de T/A. Se reporter à [AT-59. "Vérifications avant le diagnostic des défauts"](#).

### BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 8.  
MAUVAIS>>PASSER A L'ETAPE 11.

## 8.DETECTER L'ELEMENT DEFECTUEUX

Vérifier les éléments défectueux. Si des éléments sont endommagés, réparer ou remplacer les pièces défectueuses. Se reporter à [AT-69. "Tableau des symptômes"](#) (Symptôme N° 11).

### BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 9.  
MAUVAIS>>Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

## 9.VERIFIER LE SYMPTOME

Vérifier à nouveau Se reporter à [AT-63. "Essai sur route"](#).

### BON ou MAUVAIS

BON >> **FIN DE L'INSPECTION**  
MAUVAIS>>PASSER A L'ETAPE 10.

## 10.VERIFIER LE TCM

1. Vérifier les signaux d'entrée/de sortie du TCM. Se reporter à [AT-94. "Valeurs de référence de signal d'entrée/de sortie de TCM"](#).
2. Si le résultat n'est pas satisfaisant, vérifier à nouveau que les bornes à broches du connecteur de faisceau du dispositif de T/A ne sont pas endommagées et sont correctement branchées au connecteur de faisceau.

### BON ou MAUVAIS

BON >> **FIN DE L'INSPECTION**  
MAUVAIS>>Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

## 11.DETECTER L'ELEMENT DEFECTUEUX

Vérifier les éléments défectueux. Si des éléments sont endommagés, réparer ou remplacer les pièces défectueuses. Se reporter à [AT-69. "Tableau des symptômes"](#) (Symptôme N° 11).

### BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 9.  
MAUVAIS>>Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

La T/A ne passe pas les vitesses suivantes : D3→ D4

INFOID:000000001479148

SYMPTOME :

**Le véhicule ne passe pas du rapport D3 à D4 à la vitesse spécifiée.**

PROCEDURE DE DIAGNOSTIC

## 1.VERIFIER LE SYMPTOME

Vérifier si le véhicule avance lentement en position "D" et peut être démarré à partir de D1.

### BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 2.  
MAUVAIS>>Se reporter à [AT-222. "Le véhicule n'avance pas lentement en position D"](#), [AT-224. "Le véhicule ne peut pas démarrer à partir de D1"](#).

## 2.VERIFICATION DES RESULTATS DE L'AUTODIAGNOSTIC

☑avec CONSULT-III

- Sélectionner le mode "RESULT AUTO-DIAG" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.

☒sans CONSULT-III

- Effectuer l'autodiagnostic. Se reporter à [AT-107. "Procédure de diagnostic sans CONSULT-III"](#).

# DIAGNOSTIC DES DEFAUTS POUR SYMPTOMES

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

---

L'autodiagnostic détecte-t-il un défaut quelconque ?

OUI >> Vérifier le système défectueux. Se reporter à [AT-95, "Fonctions de CONSULT-III \(TRANSMISSION\)"](#), [AT-107, "Procédure de diagnostic sans CONSULT-III"](#).

NON >> PASSER A L'ETAPE 3.

### 3. VERIFIER LE NIVEAU DU LIQUIDE DE T/A

---

Vérifier le niveau du liquide de T/A Se reporter à [AT-17, "Vérification du liquide de T/A"](#).

BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 4.

MAUVAIS>>Faire l'appoint d'huile de T/A (ATF).

### 4. VERIFIER LA PRESSION DE CONDUITE

---

Vérifier la pression de canalisation au point de calage du moteur. Se reporter à [AT-59, "Vérifications avant le diagnostic des défauts"](#).

BON ou MAUVAIS

BON >> ALLER A 7.

MAUVAIS - 1>>Pression de canalisation élevée. PASSER A L'ETAPE 5.

MAUVAIS - 2>>Faible pression de canalisation. PASSER A L'ETAPE 6.

### 5. DETECTER L'ELEMENT DEFECTUEUX

---

1. Vérifier la soupape de commande avec le TCM. Se reporter à [AT-255, "Soupape de commande avec capteur 2 de TCM et de température de liquide de T/A"](#).

2. Démonter la T/A. Se reporter à [AT-292](#).

3. Effectuer les vérifications ci-dessous.

- Ensemble de pompe à huile. Se reporter à [AT-309, "Pompe à huile"](#).

BON ou MAUVAIS

BON >> ALLER A 7.

MAUVAIS>>Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

### 6. DETECTER L'ELEMENT DEFECTUEUX

---

1. Vérifier la soupape de commande avec le TCM. Se reporter à [AT-255, "Soupape de commande avec capteur 2 de TCM et de température de liquide de T/A"](#).

2. Démonter la T/A. Se reporter à [AT-292](#).

3. Effectuer les vérifications ci-dessous.

- Ensemble de pompe à huile. Se reporter à [AT-309, "Pompe à huile"](#).

- Chaîne cinématique. Se reporter à [AT-292](#).

- Carter de boîte de vitesses. Se reporter à [AT-292](#).

BON ou MAUVAIS

BON >> ALLER A 7.

MAUVAIS>>Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

### 7. VERIFIER L'ETAT DU LIQUIDE DE T/A

---

1. Déposer le carter d'huile. Se reporter à [AT-255, "Soupape de commande avec capteur 2 de TCM et de température de liquide de T/A"](#).

2. Vérifier l'état du liquide de T/A. Se reporter à [AT-59, "Vérifications avant le diagnostic des défauts"](#).

BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 8.

MAUVAIS>>PASSER A L'ETAPE 11.

### 8. DETECTER L'ELEMENT DEFECTUEUX

---

Vérifier les éléments défectueux. Si des éléments sont endommagés, réparer ou remplacer les pièces défectueuses. Se reporter à [AT-69, "Tableau des symptômes"](#) (Symptôme N° 12).

BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 9.

MAUVAIS>>Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

### 9. VERIFIER LE SYMPTOME

---

Vérifier à nouveau Se reporter à [AT-63, "Essai sur route"](#).

# DIAGNOSTIC DES DEFAUTS POUR SYMPTOMES

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

### BON ou MAUVAIS

BON >> **FIN DE L'INSPECTION**  
MAUVAIS>>PASSER A L'ETAPE 10.

### 10.VERIFIER LE TCM

1. Vérifier les signaux d'entrée/de sortie du TCM. Se reporter à [AT-94, "Valeurs de référence de signal d'entrée/de sortie de TCM"](#).
2. Si le résultat n'est pas satisfaisant, vérifier à nouveau que les bornes à broches du connecteur de faisceau du dispositif de T/A ne sont pas endommagées et sont correctement branchées au connecteur de faisceau.

### BON ou MAUVAIS

BON >> **FIN DE L'INSPECTION**  
MAUVAIS>>Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

### 11.DETECTER L'ELEMENT DEFECTUEUX

Vérifier les éléments défectueux. Si des éléments sont endommagés, réparer ou remplacer les pièces défectueuses. Se reporter à [AT-69, "Tableau des symptômes"](#) (Symptôme N° 12).

### BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 9.  
MAUVAIS>>Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

La T/A ne passe pas les vitesses suivantes : D4→ D5

INFOID:000000001479149

### SYMPTOME :

- **Le véhicule ne passe pas du rapport D4 à D5 à la vitesse à la vitesse spécifiée.**
- **Le véhicule ne passe pas du rapport D4 à D5 avant que la T/A ne soit arrivée à température.**

### PROCEDURE DE DIAGNOSTIC

#### 1.VERIFIER LE SYMPTOME

Vérifier si le véhicule avance lentement en position "D" et peut être démarré à partir de D1.

### BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 2.  
MAUVAIS>>Se reporter à [AT-222, "Le véhicule n'avance pas lentement en position D"](#), [AT-224, "Le véhicule ne peut pas démarrer à partir de D1"](#).

#### 2.VERIFICATION DES RESULTATS DE L'AUTODIAGNOSTIC

avec CONSULT-III

- Sélectionner le mode "RESULT AUTO-DIAG" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.

sans CONSULT-III

- Effectuer l'autodiagnostic. Se reporter à [AT-107, "Procédure de diagnostic sans CONSULT-III"](#).

L'autodiagnostic détecte-t-il un défaut quelconque ?

OUI >> Vérifier le système défectueux. Se reporter à [AT-95, "Fonctions de CONSULT-III \(TRANSMISSION\)"](#), [AT-107, "Procédure de diagnostic sans CONSULT-III"](#).

NON >> PASSER A L'ETAPE 3.

#### 3.VERIFIER LE NIVEAU DU LIQUIDE DE T/A

Vérifier le niveau du liquide de T/A Se reporter à [AT-17, "Vérification du liquide de T/A"](#).

### BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 4.  
MAUVAIS>>Faire l'appoint d'huile de T/A (ATF).

#### 4.VERIFIER LA PRESSION DE CONDUITE

Vérifier la pression de canalisation au point de calage du moteur. Se reporter à [AT-59, "Vérifications avant le diagnostic des défauts"](#).

### BON ou MAUVAIS

# DIAGNOSTIC DES DEFAUTS POUR SYMPTOMES

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

---

BON >> ALLER A 7.

MAUVAIS - 1>>Pression de canalisation élevée. PASSER A L'ETAPE 5.

MAUVAIS - 2>>Faible pression de canalisation. PASSER A L'ETAPE 6.

### 5.DETECTER L'ELEMENT DEFECTUEUX

---

1. Vérifier la soupape de commande avec le TCM. Se reporter à [AT-255, "Soupape de commande avec capteur 2 de TCM et de température de liquide de T/A"](#).
2. Démonter la T/A. Se reporter à [AT-292](#).
3. Effectuer les vérifications ci-dessous.
  - Ensemble de pompe à huile. Se reporter à [AT-309, "Pompe à huile"](#).

BON ou MAUVAIS

BON >> ALLER A 7.

MAUVAIS>>Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

### 6.DETECTER L'ELEMENT DEFECTUEUX

---

1. Vérifier la soupape de commande avec le TCM. Se reporter à [AT-255, "Soupape de commande avec capteur 2 de TCM et de température de liquide de T/A"](#).
2. Démonter la T/A. Se reporter à [AT-292](#).
3. Effectuer les vérifications ci-dessous.
  - Ensemble de pompe à huile. Se reporter à [AT-309, "Pompe à huile"](#).
  - Chaîne cinématique. Se reporter à [AT-292](#).
  - Carter de boîte de vitesses. Se reporter à [AT-292](#).

BON ou MAUVAIS

BON >> ALLER A 7.

MAUVAIS>>Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

### 7.VERIFIER L'ETAT DU LIQUIDE DE T/A

---

1. Déposer le carter d'huile. Se reporter à [AT-255, "Soupape de commande avec capteur 2 de TCM et de température de liquide de T/A"](#).
2. Vérifier l'état du liquide de T/A. Se reporter à [AT-59, "Vérifications avant le diagnostic des défauts"](#).

BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 8.

MAUVAIS>>PASSER A L'ETAPE 11.

### 8.DETECTER L'ELEMENT DEFECTUEUX

---

Vérifier les éléments défectueux. Si des éléments sont endommagés, réparer ou remplacer les pièces défectueuses. Se reporter à [AT-69, "Tableau des symptômes"](#) (Symptôme N° 13).

BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 9.

MAUVAIS>>Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

### 9.VERIFIER LE SYMPTOME

---

Vérifier à nouveau Se reporter à [AT-63, "Essai sur route"](#).

BON ou MAUVAIS

BON >> **FIN DE L'INSPECTION**

MAUVAIS>>PASSER A L'ETAPE 10.

### 10.VERIFIER LE TCM

---

1. Vérifier les signaux d'entrée/de sortie du TCM. Se reporter à [AT-94, "Valeurs de référence de signal d'entrée/de sortie de TCM"](#).
2. Si le résultat n'est pas satisfaisant, vérifier à nouveau que les bornes à broches du connecteur de faisceau du dispositif de T/A ne sont pas endommagées et sont correctement branchées au connecteur de faisceau.

BON ou MAUVAIS

BON >> **FIN DE L'INSPECTION**

MAUVAIS>>Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

### 11.DETECTER L'ELEMENT DEFECTUEUX

---

# DIAGNOSTIC DES DEFAUTS POUR SYMPTOMES

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

Vérifier les éléments défectueux. Si des éléments sont endommagés, réparer ou remplacer les pièces défectueuses. Se reporter à [AT-69, "Tableau des symptômes"](#) (Symptôme N° 13).

### BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 9.

MAUVAIS>>Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

La T/A ne procède pas au verrouillage.

INFOID:000000001479150

## SYMPTOME :

**La T/A n'effectue pas le verrouillage à la vitesse spécifiée.**

## PROCEDURE DE DIAGNOSTIC

### 1. VERIFICATION DES RESULTATS DE L'AUTODIAGNOSTIC

avec CONSULT-III

- Sélectionner le mode "RESULT AUTO-DIAG" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.

sans CONSULT-III

- Effectuer l'autodiagnostic. Se reporter à [AT-107, "Procédure de diagnostic sans CONSULT-III"](#).

L'autodiagnostic détecte-t-il un défaut quelconque ?

OUI >> Vérifier le système défectueux. Se reporter à [AT-95, "Fonctions de CONSULT-III \(TRANSMISSION\)"](#), [AT-107, "Procédure de diagnostic sans CONSULT-III"](#).

NON >> PASSER A L'ETAPE 2.

### 2. VERIFIER LE NIVEAU DU LIQUIDE DE T/A

Vérifier le niveau du liquide de T/A Se reporter à [AT-17, "Vérification du liquide de T/A"](#).

### BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 3.

MAUVAIS>>Faire l'appoint d'huile de T/A (ATF).

### 3. VERIFIER LA PRESSION DE CONDUITE

Vérifier la pression de canalisation au point de calage du moteur. Se reporter à [AT-59, "Vérifications avant le diagnostic des défauts"](#).

### BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 6.

MAUVAIS - 1>>Pression de canalisation élevée. PASSER A L'ETAPE 4.

MAUVAIS - 2>>Faible pression de canalisation. PASSER A L'ETAPE 5.

### 4. DETECTER L'ELEMENT DEFECTUEUX

1. Vérifier la soupape de commande avec le TCM. Se reporter à [AT-255, "Soupape de commande avec capteur 2 de TCM et de température de liquide de T/A"](#).
2. Démonter la T/A. Se reporter à [AT-292](#).
3. Effectuer les vérifications ci-dessous.
  - Ensemble de pompe à huile. Se reporter à [AT-309, "Pompe à huile"](#).

### BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 6.

MAUVAIS>>Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

### 5. DETECTER L'ELEMENT DEFECTUEUX

1. Vérifier la soupape de commande avec le TCM. Se reporter à [AT-255, "Soupape de commande avec capteur 2 de TCM et de température de liquide de T/A"](#).
2. Démonter la T/A. Se reporter à [AT-292](#).
3. Effectuer les vérifications ci-dessous.
  - Ensemble de pompe à huile. Se reporter à [AT-309, "Pompe à huile"](#).
  - Chaîne cinématique. Se reporter à [AT-292](#).
  - Carter de boîte de vitesses. Se reporter à [AT-292](#).

### BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 6.

# DIAGNOSTIC DES DEFAUTS POUR SYMPTOMES

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

---

MAUVAIS>>Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

### 6. VERIFIER L'ETAT DU LIQUIDE DE T/A

---

1. Déposer le carter d'huile. Se reporter à [AT-255, "Soupape de commande avec capteur 2 de TCM et de température de liquide de T/A"](#).
2. Vérifier l'état du liquide de T/A. Se reporter à [AT-59, "Vérifications avant le diagnostic des défauts"](#).

BON ou MAUVAIS

BON >> ALLER A 7.

MAUVAIS>>PASSER A L'ETAPE 10.

### 7. DETECTER L'ELEMENT DEFECTUEUX

---

Vérifier les éléments défailants. Si des éléments sont endommagés, réparer ou remplacer les pièces défectueuses. Se reporter à [AT-69, "Tableau des symptômes"](#) (Symptôme N° 24).

BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 8.

MAUVAIS>>Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

### 8. VERIFIER LE SYMPTOME

---

Vérifier à nouveau Se reporter à [AT-63, "Essai sur route"](#).

BON ou MAUVAIS

BON >> **FIN DE L'INSPECTION**

MAUVAIS>>PASSER A L'ETAPE 9.

### 9. VERIFIER LE TCM

---

1. Vérifier les signaux d'entrée/de sortie du TCM. Se reporter à [AT-94, "Valeurs de référence de signal d'entrée/de sortie de TCM"](#).
2. Si le résultat n'est pas satisfaisant, vérifier à nouveau que les bornes à broches du connecteur de faisceau du dispositif de T/A ne sont pas endommagées et sont correctement branchées au connecteur de faisceau.

BON ou MAUVAIS

BON >> **FIN DE L'INSPECTION**

MAUVAIS>>Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

### 10. DETECTER L'ELEMENT DEFECTUEUX

---

Vérifier les éléments défailants. Si des éléments sont endommagés, réparer ou remplacer les pièces défectueuses. Se reporter à [AT-69, "Tableau des symptômes"](#) (Symptôme N° 24).

BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 8.

MAUVAIS>>Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

La T/A ne maintient pas le verrouillage

INFOID:000000001479151

SYMPTOME :

**Le verrouillage ne peut être maintenu pendant plus de 30 secondes.**

PROCEDURE DE DIAGNOSTIC

### 1. VERIFICATION DES RESULTATS DE L'AUTODIAGNOSTIC

---

avec CONSULT-III

- Sélectionner le mode "RESULT AUTO-DIAG" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.

sans CONSULT-III

- Effectuer l'autodiagnostic. Se reporter à [AT-107, "Procédure de diagnostic sans CONSULT-III"](#).

L'autodiagnostic détecte-t-il un défaut quelconque ?

OUI >> Vérifier le système défectueux. Se reporter à [AT-95, "Fonctions de CONSULT-III \(TRANSMISSION\)"](#), [AT-107, "Procédure de diagnostic sans CONSULT-III"](#).

NON >> PASSER A L'ETAPE 2.

# DIAGNOSTIC DES DEFAUTS POUR SYMPTOMES

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

### 2. VERIFIER LE NIVEAU DU LIQUIDE DE T/A

Vérifier le niveau du liquide de T/A Se reporter à [AT-17. "Vérification du liquide de T/A"](#).

BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 3.

MAUVAIS>>Faire l'appoint d'huile de T/A (ATF).

### 3. VERIFIER L'ETAT DU LIQUIDE DE T/A

1. Déposer le carter d'huile. Se reporter à [AT-255. "Soupape de commande avec capteur 2 de TCM et de température de liquide de T/A"](#).

2. Vérifier l'état du liquide de T/A. Se reporter à [AT-59. "Vérifications avant le diagnostic des défauts"](#).

BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 4.

MAUVAIS>>ALLER A 7.

### 4. DETECTER L'ELEMENT DEFECTUEUX

Vérifier les éléments défectueux. Si des éléments sont endommagés, réparer ou remplacer les pièces défectueuses. Se reporter à [AT-69. "Tableau des symptômes"](#) (Symptôme N° 25).

BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 5.

MAUVAIS>>Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

### 5. VERIFIER LE SYMPTOME

Vérifier à nouveau Se reporter à [AT-63. "Essai sur route"](#).

BON ou MAUVAIS

BON >> **FIN DE L'INSPECTION**

MAUVAIS>>PASSER A L'ETAPE 6.

### 6. VERIFIER LE TCM

1. Vérifier les signaux d'entrée/de sortie du TCM. Se reporter à [AT-94. "Valeurs de référence de signal d'entrée/de sortie de TCM"](#).

2. Si le résultat n'est pas satisfaisant, vérifier à nouveau que les bornes à broches du connecteur de faisceau du dispositif de T/A ne sont pas endommagées et sont correctement branchées au connecteur de faisceau.

BON ou MAUVAIS

BON >> **FIN DE L'INSPECTION**

MAUVAIS>>Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

### 7. DETECTER L'ELEMENT DEFECTUEUX

Vérifier les éléments défectueux. Si des éléments sont endommagés, réparer ou remplacer les pièces défectueuses. Se reporter à [AT-69. "Tableau des symptômes"](#) (Symptôme N° 25).

BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 5.

MAUVAIS>>Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

Le verrouillage n'est pas relâché.

INFOID:000000001479152

SYMPTOME :

**Le verrouillage ne peut être annulé même après que la pédale d'accélérateur a été relâchée.**

PROCEDURE DE DIAGNOSTIC

### 1. VERIFICATION DES RESULTATS DE L'AUTODIAGNOSTIC

☑ avec CONSULT-III

- Sélectionner le mode "RESULT AUTO-DIAG" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.

☒ sans CONSULT-III

- Effectuer l'autodiagnostic. Se reporter à [AT-107. "Procédure de diagnostic sans CONSULT-III"](#).

# DIAGNOSTIC DES DEFAUTS POUR SYMPTOMES

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

---

L'autodiagnostic détecte-t-il un défaut quelconque ?

OUI >> Vérifier le système défectueux. Se reporter à [AT-95, "Fonctions de CONSULT-III \(TRANSMISSION\)"](#), [AT-107, "Procédure de diagnostic sans CONSULT-III"](#).

NON >> PASSER A L'ETAPE 2.

## 2. VERIFIER LE SYMPTOME

---

Vérifier à nouveau Se reporter à [AT-63, "Essai sur route"](#).

BON ou MAUVAIS

BON >> **FIN DE L'INSPECTION**  
MAUVAIS>>PASSER A L'ETAPE 3.

## 3. VERIFIER LE TCM

---

1. Vérifier les signaux d'entrée/de sortie du TCM. Se reporter à [AT-94, "Valeurs de référence de signal d'entrée/de sortie de TCM"](#).

2. Si le résultat n'est pas satisfaisant, vérifier à nouveau que les bornes à broches du connecteur de faisceau du dispositif de T/A ne sont pas endommagées et sont correctement branchées au connecteur de faisceau.

BON ou MAUVAIS

BON >> **FIN DE L'INSPECTION**  
MAUVAIS>>Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

Le régime moteur ne revient pas au ralenti

INFOID:000000001479153

SYMPTOME :

**Lors d'une rétrogradation, le régime moteur ne revient pas sans heurt au ralenti.**

PROCEDURE DE DIAGNOSTIC

## 1. VERIFIER LE NIVEAU DU LIQUIDE DE T/A

---

Vérifier le niveau du liquide de T/A Se reporter à [AT-17, "Vérification du liquide de T/A"](#).

BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 2.  
MAUVAIS>>Faire l'appoint d'huile de T/A (ATF).

## 2. VERIFICATION DES RESULTATS DE L'AUTODIAGNOSTIC

---

Ⓟ avec CONSULT-III

• Sélectionner le mode "RESULT AUTO-DIAG" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.

Ⓧ sans CONSULT-III

• Effectuer l'autodiagnostic. Se reporter à [AT-107, "Procédure de diagnostic sans CONSULT-III"](#).

L'autodiagnostic détecte-t-il un défaut quelconque ?

OUI >> Vérifier le système défectueux. Se reporter à [AT-95, "Fonctions de CONSULT-III \(TRANSMISSION\)"](#), [AT-107, "Procédure de diagnostic sans CONSULT-III"](#).

NON >> PASSER A L'ETAPE 3.

## 3. VERIFIER L'ETAT DU LIQUIDE DE T/A

---

1. Déposer le carter d'huile. Se reporter à [AT-255, "Soupape de commande avec capteur 2 de TCM et de température de liquide de T/A"](#).

2. Vérifier l'état du liquide de T/A. Se reporter à [AT-59, "Vérifications avant le diagnostic des défauts"](#).

BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 4.  
MAUVAIS>>ALLER A 7.

## 4. DETECTER L'ELEMENT DEFECTUEUX

---

Vérifier les éléments défaillants. Si des éléments sont endommagés, réparer ou remplacer les pièces défectueuses. Se reporter à [AT-69, "Tableau des symptômes"](#) (Symptôme N° 72).

BON ou MAUVAIS

# DIAGNOSTIC DES DEFAUTS POUR SYMPTOMES

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

BON >> PASSER A L'ETAPE 5.  
MAUVAIS>>Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

### 5.VERIFIER LE SYMPTOME

Vérifier à nouveau Se reporter à [AT-63, "Essai sur route"](#).

BON ou MAUVAIS

BON >> **FIN DE L'INSPECTION**  
MAUVAIS>>PASSER A L'ETAPE 6.

### 6.VERIFIER LE TCM

1. Vérifier les signaux d'entrée/de sortie du TCM. Se reporter à [AT-94, "Valeurs de référence de signal d'entrée/de sortie de TCM"](#).
2. Si le résultat n'est pas satisfaisant, vérifier à nouveau que les bornes à broches du connecteur de faisceau du dispositif de T/A ne sont pas endommagées et sont correctement branchées au connecteur de faisceau.

BON ou MAUVAIS

BON >> **FIN DE L'INSPECTION**  
MAUVAIS>>Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

### 7.DETECTER L'ELEMENT DEFECTUEUX

Vérifier les éléments défectueux. Si des éléments sont endommagés, réparer ou remplacer les pièces défectueuses. Se reporter à [AT-69, "Tableau des symptômes"](#) (Symptôme N° 72).

BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 5.  
MAUVAIS>>Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

Impossible de passer en mode manuel

INFOID:000000001479154

SYMPTOME :

**Ne passe pas en mode manuel lorsque le guide de changement de vitesse manuel est utilisé.**

PROCEDURE DE DIAGNOSTIC

### 1.VERIFIER LA COMMANDE DE MODE MANUEL

Vérifier la commande de mode manuel. Se reporter à [AT-194](#).

BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 2.  
MAUVAIS>>Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

### 2.VERIFICATION DES RESULTATS DE L'AUTODIAGNOSTIC

avec CONSULT-III

- Sélectionner le mode "RESULT AUTO-DIAG" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.

sans CONSULT-III

- Effectuer l'autodiagnostic. Se reporter à [AT-107, "Procédure de diagnostic sans CONSULT-III"](#).

L'autodiagnostic détecte-t-il un défaut quelconque ?

OUI >> Vérifier le système défectueux. Se reporter à [AT-95, "Fonctions de CONSULT-III \(TRANSMISSION\)"](#), [AT-107, "Procédure de diagnostic sans CONSULT-III"](#).

NON >> **FIN DE L'INSPECTION**

La T/A ne passe pas les vitesses suivantes : 5ème → 4ème

INFOID:000000001479155

SYMPTOME :

**Lors du passage de la position M5 à la position M4 en mode manuel, pas de rétrogradation du 5ème au 4ème rapport.**

PROCEDURE DE DIAGNOSTIC

### 1.VERIFIER LES RESULTATS DE L'AUTODIAGNOSTIC

# DIAGNOSTIC DES DEFAUTS POUR SYMPTOMES

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

---

avec CONSULT-III

- Sélectionner le mode "RESULT AUTO-DIAG" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.

sans CONSULT-III

- Effectuer l'autodiagnostic. Se reporter à [AT-107. "Procédure de diagnostic sans CONSULT-III"](#).

L'autodiagnostic détecte-t-il un défaut quelconque ?

OUI >> Vérifier le système défectueux. Se reporter à [AT-95. "Fonctions de CONSULT-III \(TRANSMISSION\)"](#), [AT-107. "Procédure de diagnostic sans CONSULT-III"](#).

NON >> PASSER A L'ETAPE 2.

## 2. VERIFIER LE NIVEAU DU LIQUIDE DE T/A

---

Vérifier le niveau du liquide de T/A Se reporter à [AT-17. "Vérification du liquide de T/A"](#).

BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 3.

MAUVAIS>>Faire l'appoint d'huile de T/A (ATF).

## 3. VERIFIER LA POSITION DE T/A

---

Vérifier la position de T/A. Se reporter à [AT-248. "Vérification de la position de T/A"](#).

BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 4.

MAUVAIS>>Régler la position de T/A. Se reporter à [AT-248. "Réglage de la position de la boîte de T/A"](#).

## 4. VERIFIER LA COMMANDE DE MODE MANUEL

---

Vérifier la commande de mode manuel. Se reporter à [AT-194](#).

BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 5.

MAUVAIS>>Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

## 5. VERIFIER L'ETAT DU LIQUIDE DE T/A

---

1. Déposer le carter d'huile. Se reporter à [AT-255. "Soupape de commande avec capteur 2 de TCM et de température de liquide de T/A"](#).

2. Vérifier l'état du liquide de T/A. Se reporter à [AT-59. "Vérifications avant le diagnostic des défauts"](#).

BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 6.

MAUVAIS>>PASSER A L'ETAPE 9.

## 6. DETECTER L'ELEMENT DEFECTUEUX

---

Vérifier les éléments défectueux. Si des éléments sont endommagés, réparer ou remplacer les pièces défectueuses. Se reporter à [AT-69. "Tableau des symptômes"](#) (Symptôme N° 47).

BON ou MAUVAIS

BON >> ALLER A 7.

MAUVAIS>>Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

## 7. VERIFIER LE SYMPTOME

---

Vérifier à nouveau Se reporter à [AT-63. "Essai sur route"](#).

BON ou MAUVAIS

BON >> **FIN DE L'INSPECTION**

MAUVAIS>>PASSER A L'ETAPE 8.

## 8. VERIFIER LE TCM

---

1. Vérifier les signaux d'entrée/de sortie du TCM. Se reporter à [AT-94. "Valeurs de référence de signal d'entrée/de sortie de TCM"](#).

2. Si le résultat n'est pas satisfaisant, vérifier à nouveau que les bornes à broches du connecteur de faisceau du dispositif de T/A ne sont pas endommagées et sont correctement branchées au connecteur de faisceau.

BON ou MAUVAIS

# DIAGNOSTIC DES DEFAUTS POUR SYMPTOMES

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

BON >> **FIN DE L'INSPECTION**

MAUVAIS>>Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

### 9.DETECTER L'ELEMENT DEFECTUEUX

Vérifier les éléments défailants. Si des éléments sont endommagés, réparer ou remplacer les pièces défectueuses. Se reporter à [AT-69. "Tableau des symptômes"](#) (Symptôme N° 47).

BON ou MAUVAIS

BON >> ALLER A 7.

MAUVAIS>>Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

La T/A ne passe pas les vitesses suivantes : 4ème→ 3ème.

INFOID:000000001479156

SYMPTOME :

**Lors du passage de la position M4 à M3 en mode manuel, le rapport ne passe pas de 4ème à 3ème.**

PROCEDURE DE DIAGNOSTIC

### 1.VERIFIER LES RESULTATS DE L'AUTODIAGNOSTIC

avec CONSULT-III

- Sélectionner le mode "RESULT AUTO-DIAG" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.

sans CONSULT-III

- Effectuer l'autodiagnostic. Se reporter à [AT-107. "Procédure de diagnostic sans CONSULT-III"](#).

L'autodiagnostic détecte-t-il un défaut quelconque ?

OUI >> Vérifier le système défectueux. Se reporter à [AT-95. "Fonctions de CONSULT-III \(TRANSMISSION\)"](#), [AT-107. "Procédure de diagnostic sans CONSULT-III"](#).

NON >> PASSER A L'ETAPE 2.

### 2.VERIFIER LE NIVEAU DU LIQUIDE DE T/A

Vérifier le niveau du liquide de T/A Se reporter à [AT-17. "Vérification du liquide de T/A"](#).

BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 3.

MAUVAIS>>Faire l'appoint d'huile de T/A (ATF).

### 3.VERIFIER LA POSITION DE T/A

Vérifier la position de T/A. Se reporter à [AT-248. "Vérification de la position de T/A"](#).

BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 4.

MAUVAIS>>Régler la position de T/A. Se reporter à [AT-248. "Réglage de la position de la boîte de T/A"](#).

### 4.VERIFIER LA COMMANDE DE MODE MANUEL

Vérifier la commande de mode manuel. Se reporter à [AT-194](#).

BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 5.

MAUVAIS>>Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

### 5.VERIFIER L'ETAT DU LIQUIDE DE T/A

1. Déposer le carter d'huile. Se reporter à [AT-255. "Soupape de commande avec capteur 2 de TCM et de température de liquide de T/A"](#).

2. Vérifier l'état du liquide de T/A. Se reporter à [AT-59. "Vérifications avant le diagnostic des défauts"](#).

BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 6.

MAUVAIS>>PASSER A L'ETAPE 9.

### 6.DETECTER L'ELEMENT DEFECTUEUX

Vérifier les éléments défailants. Si des éléments sont endommagés, réparer ou remplacer les pièces défectueuses. Se reporter à [AT-69. "Tableau des symptômes"](#) (Symptôme N° 48).

# DIAGNOSTIC DES DEFAUTS POUR SYMPTOMES

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

---

### BON ou MAUVAIS

BON >> ALLER A 7.

MAUVAIS>>Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

### 7.VERIFIER LE SYMPTOME

---

Vérifier à nouveau Se reporter à [AT-63, "Essai sur route"](#).

### BON ou MAUVAIS

BON >> **FIN DE L'INSPECTION**

MAUVAIS>>PASSER A L'ETAPE 8.

### 8.VERIFIER LE TCM

---

1. Vérifier les signaux d'entrée/de sortie du TCM. Se reporter à [AT-94, "Valeurs de référence de signal d'entrée/de sortie de TCM"](#).

2. Si le résultat n'est pas satisfaisant, vérifier à nouveau que les bornes à broches du connecteur de faisceau du dispositif de T/A ne sont pas endommagées et sont correctement branchées au connecteur de faisceau.

### BON ou MAUVAIS

BON >> **FIN DE L'INSPECTION**

MAUVAIS>>Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

### 9.DETECTER L'ELEMENT DEFECTUEUX

---

Vérifier les éléments défectueux. Si des éléments sont endommagés, réparer ou remplacer les pièces défectueuses. Se reporter à [AT-69, "Tableau des symptômes"](#) (Symptôme N° 48).

### BON ou MAUVAIS

BON >> ALLER A 7.

MAUVAIS>>Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

La T/A ne passe pas les vitesses suivantes : 3ème → 2ème

INFOID:000000001479157

SYMPTOME :

**Lors du passage de la position M3 à M2 en mode manuel, le rapport ne passe pas de 3ème à 2ème.**

## PROCEDURE DE DIAGNOSTIC

### 1.VERIFIER LES RESULTATS DE L'AUTODIAGNOSTIC

---

avec CONSULT-III

• Sélectionner le mode "RESULT AUTO-DIAG" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.

sans CONSULT-III

• Effectuer l'autodiagnostic. Se reporter à [AT-107, "Procédure de diagnostic sans CONSULT-III"](#).

L'autodiagnostic détecte-t-il un défaut quelconque ?

OUI >> Vérifier le système défectueux. Se reporter à [AT-95, "Fonctions de CONSULT-III \(TRANSMISSION\)"](#), [AT-107, "Procédure de diagnostic sans CONSULT-III"](#).

NON >> PASSER A L'ETAPE 2.

### 2.VERIFIER LE NIVEAU DU LIQUIDE DE T/A

---

Vérifier le niveau du liquide de T/A Se reporter à [AT-17, "Vérification du liquide de T/A"](#).

### BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 3.

MAUVAIS>>Faire l'appoint d'huile de T/A (ATF).

### 3.VERIFIER LA POSITION DE T/A

---

Vérifier la position de T/A. Se reporter à [AT-248, "Vérification de la position de T/A"](#).

### BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 4.

MAUVAIS>>Régler la position de T/A. Se reporter à [AT-248, "Réglage de la position de la boîte de T/A"](#).

### 4.VERIFIER LA COMMANDE DE MODE MANUEL

---

# DIAGNOSTIC DES DEFAUTS POUR SYMPTOMES

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

Vérifier la commande de mode manuel. Se reporter à [AT-194](#).

### BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 5.

MAUVAIS>>Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

## 5.VERIFIER L'ETAT DU LIQUIDE DE T/A

1. Déposer le carter d'huile. Se reporter à [AT-255, "Soupape de commande avec capteur 2 de TCM et de température de liquide de T/A"](#).

2. Vérifier l'état du liquide de T/A. Se reporter à [AT-59, "Vérifications avant le diagnostic des défauts"](#).

### BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 6.

MAUVAIS>>PASSER A L'ETAPE 9.

## 6.DETECTER L'ELEMENT DEFECTUEUX

Vérifier les éléments défectueux. Si des éléments sont endommagés, réparer ou remplacer les pièces défectueuses. Se reporter à [AT-69, "Tableau des symptômes"](#) (Symptôme N° 49).

### BON ou MAUVAIS

BON >> ALLER A 7.

MAUVAIS>>Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

## 7.VERIFIER LE SYMPTOME

Vérifier à nouveau Se reporter à [AT-63, "Essai sur route"](#).

### BON ou MAUVAIS

BON >> **FIN DE L'INSPECTION**

MAUVAIS>>PASSER A L'ETAPE 8.

## 8.VERIFIER LE TCM

1. Vérifier les signaux d'entrée/de sortie du TCM. Se reporter à [AT-94, "Valeurs de référence de signal d'entrée/de sortie de TCM"](#).

2. Si le résultat n'est pas satisfaisant, vérifier à nouveau que les bornes à broches du connecteur de faisceau du dispositif de T/A ne sont pas endommagées et sont correctement branchées au connecteur de faisceau.

### BON ou MAUVAIS

BON >> **FIN DE L'INSPECTION**

MAUVAIS>>Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

## 9.DETECTER L'ELEMENT DEFECTUEUX

Vérifier les éléments défectueux. Si des éléments sont endommagés, réparer ou remplacer les pièces défectueuses. Se reporter à [AT-69, "Tableau des symptômes"](#) (Symptôme N° 49).

### BON ou MAUVAIS

BON >> ALLER A 7.

MAUVAIS>>Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

La T/A ne passe pas les vitesses suivantes : 2ème → 1ère.

INFOID:000000001479158

SYMPTOME :

**Lors du passage de la position M2 à M1 en mode manuel, le rapport ne passe pas de 2ème à 1ère.**

PROCEDURE DE DIAGNOSTIC

## 1.VERIFICATION DES RESULTATS DE L'AUTODIAGNOSTIC

avec CONSULT-III

• Sélectionner le mode "RESULT AUTO-DIAG" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.

sans CONSULT-III

• Effectuer l'autodiagnostic. Se reporter à [AT-107, "Procédure de diagnostic sans CONSULT-III"](#).

L'autodiagnostic détecte-t-il un défaut quelconque ?

# DIAGNOSTIC DES DEFAUTS POUR SYMPTOMES

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

---

OUI >> Vérifier le système défectueux. Se reporter à [AT-95, "Fonctions de CONSULT-III \(TRANSMISSION\)", AT-107, "Procédure de diagnostic sans CONSULT-III"](#).

NON >> PASSER A L'ETAPE 2.

### 2. VERIFIER LE NIVEAU DU LIQUIDE DE T/A

---

Vérifier le niveau du liquide de T/A Se reporter à [AT-17, "Vérification du liquide de T/A"](#).

#### BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 3.

MAUVAIS>>Faire l'appoint d'huile de T/A (ATF).

### 3. VERIFIER LA POSITION DE T/A

---

Vérifier la position de T/A. Se reporter à [AT-248, "Vérification de la position de T/A"](#).

#### BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 4.

MAUVAIS>>Régler la position de T/A. Se reporter à [AT-248, "Réglage de la position de la boîte de T/A"](#).

### 4. VERIFIER LA COMMANDE DE MODE MANUEL

---

Vérifier la commande de mode manuel. Se reporter à [AT-194](#).

#### BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 5.

MAUVAIS>>Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

### 5. VERIFIER L'ETAT DU LIQUIDE DE T/A

---

1. Déposer le carter d'huile. Se reporter à [AT-255, "Soupape de commande avec capteur 2 de TCM et de température de liquide de T/A"](#).

2. Vérifier l'état du liquide de T/A. Se reporter à [AT-59, "Vérifications avant le diagnostic des défauts"](#).

#### BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 6.

MAUVAIS>>PASSER A L'ETAPE 9.

### 6. DETECTER L'ELEMENT DEFECTUEUX

---

Vérifier les éléments défectueux. Si des éléments sont endommagés, réparer ou remplacer les pièces défectueuses. Se reporter à [AT-69, "Tableau des symptômes"](#) (Symptôme N° 50).

#### BON ou MAUVAIS

BON >> ALLER A 7.

MAUVAIS>>Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

### 7. VERIFIER LE SYMPTOME

---

Vérifier à nouveau Se reporter à [AT-63, "Essai sur route"](#).

#### BON ou MAUVAIS

BON >> **FIN DE L'INSPECTION**

MAUVAIS>>PASSER A L'ETAPE 8.

### 8. VERIFIER LE TCM

---

1. Vérifier les signaux d'entrée/de sortie du TCM. Se reporter à [AT-94, "Valeurs de référence de signal d'entrée/de sortie de TCM"](#).

2. Si le résultat n'est pas satisfaisant, vérifier à nouveau que les bornes à broches du connecteur de faisceau du dispositif de T/A ne sont pas endommagées et sont correctement branchées au connecteur de faisceau.

#### BON ou MAUVAIS

BON >> **FIN DE L'INSPECTION**

MAUVAIS>>Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

### 9. DETECTER L'ELEMENT DEFECTUEUX

---

Vérifier les éléments défectueux. Si des éléments sont endommagés, réparer ou remplacer les pièces défectueuses. Se reporter à [AT-69, "Tableau des symptômes"](#) (Symptôme N° 50).

#### BON ou MAUVAIS

# DIAGNOSTIC DES DEFAUTS POUR SYMPTOMES

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

BON >> ALLER A 7.  
MAUVAIS>>Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

Le véhicule ne décélère pas sous l'effet du frein moteur

INFOID:000000001479159

SYMPTOME :

**Le frein moteur n'est pas appliqué lors du rétrogradation de la 2ème à la 1ère.**

PROCEDURE DE DIAGNOSTIC

### 1.VERIFICATION DES RESULTATS DE L'AUTODIAGNOSTIC

avec CONSULT-III

- Sélectionner le mode "RESULT AUTO-DIAG" pour "TRANSMISSION" avec CONSULT-III.

sans CONSULT-III

- Effectuer l'autodiagnostic. Se reporter à [AT-107, "Procédure de diagnostic sans CONSULT-III"](#).

L'autodiagnostic détecte-t-il un défaut quelconque ?

OUI >> Vérifier le système défectueux. Se reporter à [AT-95, "Fonctions de CONSULT-III \(TRANSMISSION\)"](#), [AT-107, "Procédure de diagnostic sans CONSULT-III"](#).

NON >> PASSER A L'ETAPE 2.

### 2.VERIFIER LE NIVEAU DU LIQUIDE DE T/A

Vérifier le niveau du liquide de T/A Se reporter à [AT-17, "Vérification du liquide de T/A"](#).

BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 3.  
MAUVAIS>>Faire l'appoint d'huile de T/A (ATF).

### 3.VERIFIER LA POSITION DE T/A

Vérifier la position de T/A. Se reporter à [AT-248, "Vérification de la position de T/A"](#).

BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 4.  
MAUVAIS>>Régler la position de T/A. Se reporter à [AT-248, "Réglage de la position de la boîte de T/A"](#).

### 4.VERIFIER LA COMMANDE DE MODE MANUEL

Vérifier la commande de mode manuel. Se reporter à [AT-194](#).

BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 5.  
MAUVAIS>>Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

### 5.VERIFIER L'ETAT DU LIQUIDE DE T/A

1. Déposer le carter d'huile. Se reporter à [AT-255, "Soupape de commande avec capteur 2 de TCM et de température de liquide de T/A"](#).

2. Vérifier l'état du liquide de T/A. Se reporter à [AT-59, "Vérifications avant le diagnostic des défauts"](#).

BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 6.  
MAUVAIS>>PASSER A L'ETAPE 9.

### 6.DETECTER L'ELEMENT DEFECTUEUX

Vérifier les éléments défectueux. Si des éléments sont endommagés, réparer ou remplacer les pièces défectueuses. Se reporter à [AT-69, "Tableau des symptômes"](#) (Symptôme N° 58).

BON ou MAUVAIS

BON >> ALLER A 7.  
MAUVAIS>>Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

### 7.VERIFIER LE SYMPTOME

Vérifier à nouveau Se reporter à [AT-63, "Essai sur route"](#).

BON ou MAUVAIS

## DIAGNOSTIC DES DEFAUTS POUR SYMPTOMES

### < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

---

BON >> **FIN DE L'INSPECTION**  
MAUVAIS>>PASSER A L'ETAPE 8.

### 8.VERIFIER LE TCM

---

1. Vérifier les signaux d'entrée/de sortie du TCM. Se reporter à [AT-94. "Valeurs de référence de signal d'entrée/de sortie de TCM"](#).
2. Si le résultat n'est pas satisfaisant, vérifier à nouveau que les bornes à broches du connecteur de faisceau du dispositif de T/A ne sont pas endommagées et sont correctement branchées au connecteur de faisceau.

BON ou MAUVAIS

BON >> **FIN DE L'INSPECTION**  
MAUVAIS>>Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

### 9.DETECTER L'ELEMENT DEFECTUEUX

---

Vérifier les éléments défailants. Si des éléments sont endommagés, réparer ou remplacer les pièces défectueuses. Se reporter à [AT-69. "Tableau des symptômes"](#) (Symptôme N° 58).

BON ou MAUVAIS

BON >> ALLER A 7.  
MAUVAIS>>Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

# SYSTEME DE PASSAGE DES VITESSES

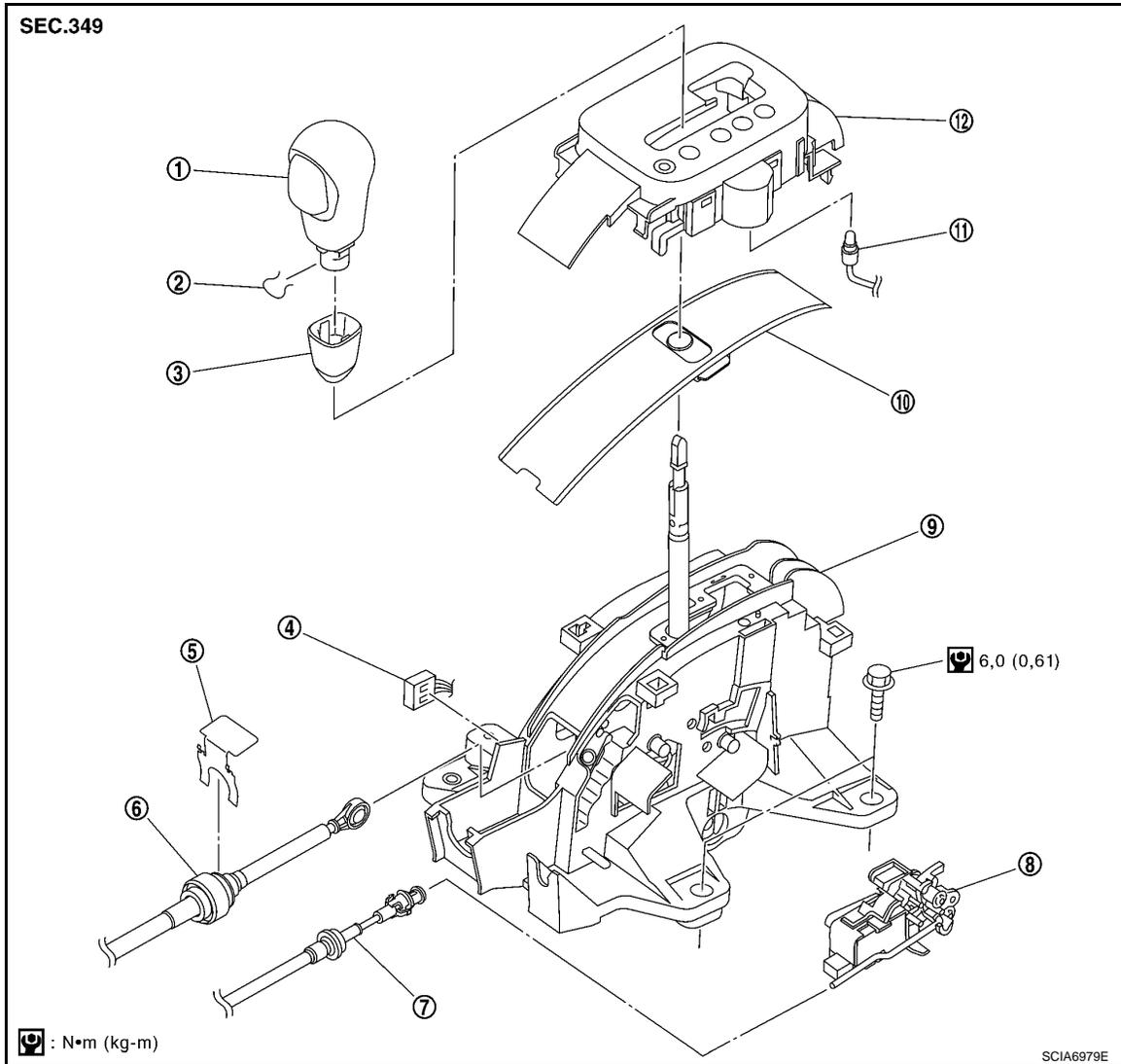
< INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

## SYSTEME DE PASSAGE DES VITESSES

Dépose et repose du dispositif de commande

INFOID:000000001479160

COMPOSANTS DES DISPOSITIFS DE COMMANDE



- |  |   |  |
|--|---|--|
| 1. Bouton de levier sélecteur                  | 2. Goupille d'arrêt   | 3. Protection de bouton                |
| 4. Connecteur du faisceau du dispositif de T/A | 5. Plaque de verrouillage   | 6. Câble de commande                   |
| 7. Câble d'interverrouillage de clé            | 8. Solénoïde de verrouillage de passage et ensemble de contact de position de stationnement | 9. Ensemble de dispositif de commande. |
| 10. Plaque coulissante                         | 11. Feu de position   | 12. Plaque de témoin                   |

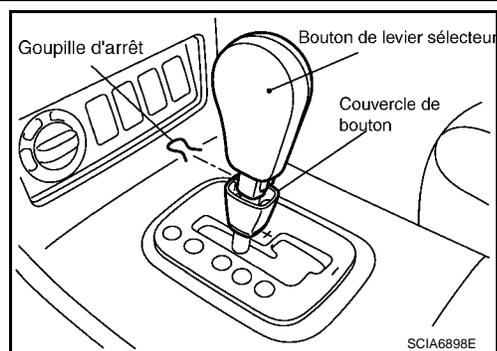
DEPOSE

A  
B  
AT  
D  
E  
F  
G  
H  
I  
J  
K  
L  
M  
N  
O  
P

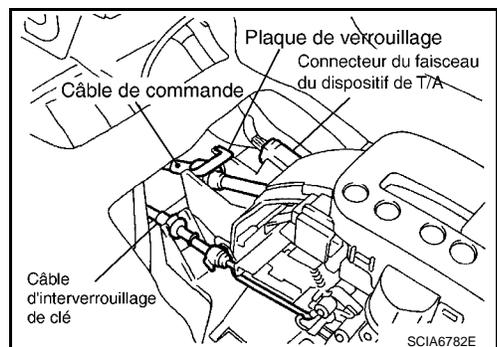
# SYSTEME DE PASSAGE DES VITESSES

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

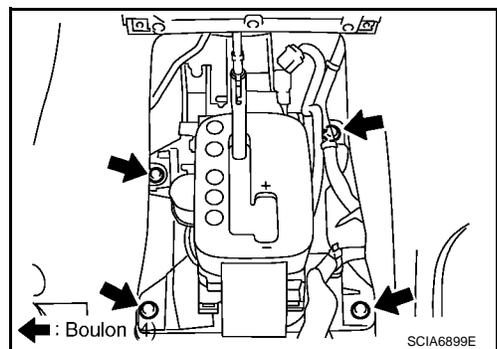
1. Déposer le carter de bouton sous le levier de sélection de vitesse vers le bas.
2. Tirer la goupille d'arrêt hors du bouton de levier de sélection de vitesse.
3. Déposer le bouton de levier de vitesse et le capuchon du bouton.
4. Déposer la console centrale. Se reporter à [IP-10. "Dépose et repose \(VIN<VSKJ\\*\\*R51\\*0218001\)"](#), [IP-16. "Dépose et repose \(VIN>VSKJ\\*\\*R51\\*0218001\)"](#).



5. Débrancher le connecteur du faisceau du dispositif de T/A.
6. Déconnecter le câble d'interverrouillage de clé du dispositif de commande. Se reporter à [AT-253. "Dépose et repose"](#).
7. Retirer la plaque de verrouillage du câble de commande.
8. Déconnecter le câble de commande du dispositif de commande.



9. Déposer l'ensemble de dispositif de commande.



## REPOSE

Noter ce qui suit, et reposer dans l'ordre inverse de la dépose.

- Après la repose, régler et vérifier la position de la boîte de T/A. Se reporter à [AT-248. "Réglage de la position de la boîte de T/A"](#) et à [AT-248. "Vérification de la position de T/A"](#).

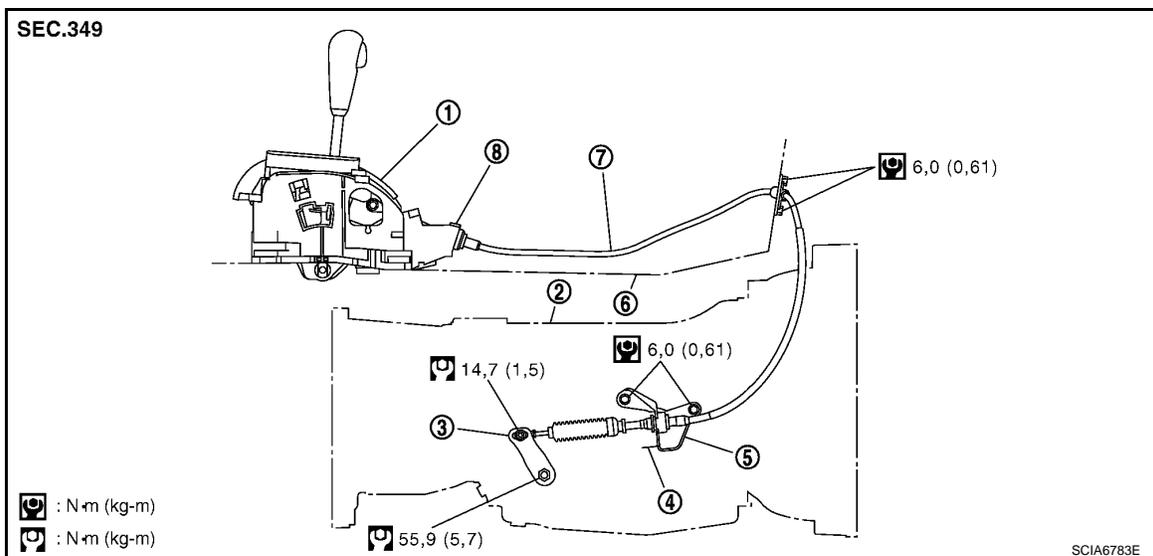
## Dépose et repose du câble de commande

INFOID:000000001479161

## COMPOSANTS DES CABLES DE COMMANDE

# SYSTEME DE PASSAGE DES VITESSES

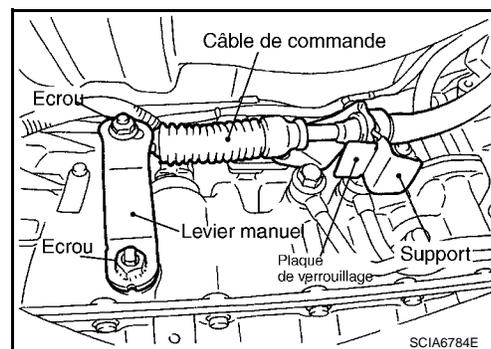
## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN



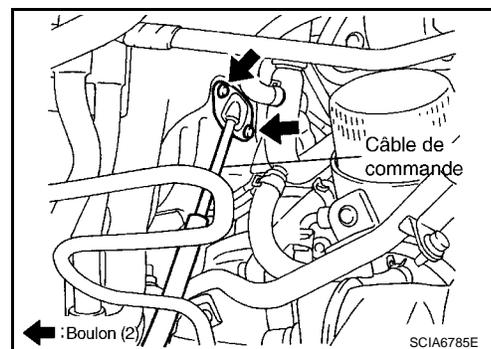
- |  |                           |                  |
|--|---------------------------|------------------|
| 1. Ensemble de dispositif de commande. | 2. Ensemble de T/A        | 3. Levier manuel |
| 4. Plaque de verrouillage              | 5. Support                | 6. Plancher      |
| 7. Câble de commande                   | 8. Plaque de verrouillage |                  |

### DEPOSE

1. Déconnecter le câble de commande du dispositif de commande. Se reporter à [AT-245. "Dépose et repose du dispositif de commande"](#).
2. Retirer le câble de commande du levier manuel.
3. Retirer la plaque de verrouillage du câble de commande.
4. Retirer le câble de commande du support.
5. Déposer le support de l'ensemble de T/A.
6. Déposer le levier manuel de l'ensemble de T/A.



7. Retirer le câble de commande du plancher.



### REPOSE

Noter ce qui suit, et reposer dans l'ordre inverse de la dépose.

- Après la repose, régler et vérifier la position de la boîte de T/A. Se reporter à [AT-248. "Réglage de la position de la boîte de T/A"](#) et à [AT-248. "Vérification de la position de T/A"](#).

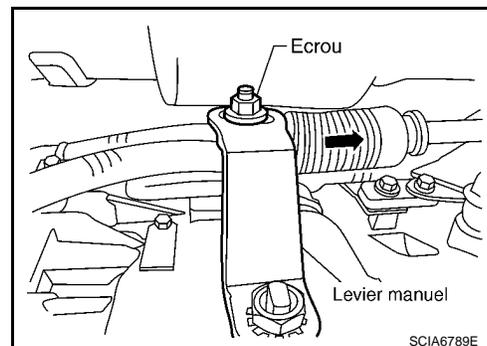
# SYSTEME DE PASSAGE DES VITESSES

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

### Réglage de la position de la boîte de T/A

INFOID:000000001479162

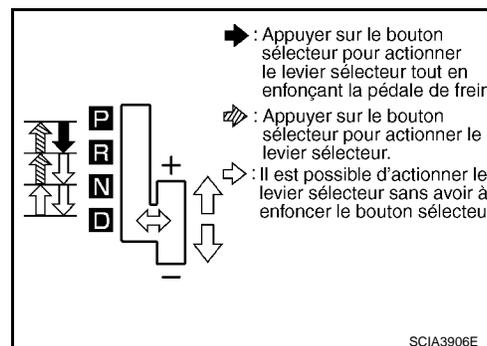
1. Dévisser l'écrou du câble de commande.
2. Positionner le levier manuel et le levier de sélection sur "P".
3. Pousser le câble de commande dans le sens indiqué avec une force de 9,8 N (1kg) puis le relâcher pour qu'il reprenne son état naturel et serrer au couple spécifié. Se reporter à [AT-246](#). "[Dépose et repose du câble de commande](#)".



### Vérification de la position de T/A

INFOID:000000001479163

1. Placer le levier de sélection de vitesse sur la position "P", puis mettre le contact d'allumage sur ON.
2. Vérifier que le levier de sélection de vitesse peut être mis sur une position autre que "P" lorsque le frein est enfoncé. Vérifier également que le levier de sélection de vitesse peut être mis sur une position autre que "P" uniquement lorsque le frein est enfoncé.
3. Déplacer le levier de sélection de vitesse et vérifier que cette opération ne nécessite pas un effort excessif, et n'entraîne aucun accrochage, bruit de ferraille ou d'autre nature.
4. S'assurer que le levier de sélection s'arrête à chaque position et que l'on ressent bien l'engagement lorsqu'il est déplacé sur toutes les positions. Vérifier si la position actuelle dans laquelle se trouve le levier de sélection de vitesse correspond à la position indiquée par le témoin de passage et le corps de la boîte de vitesses.
5. Pour placer le levier sélecteur correctement dans les différentes positions, procéder comme indiqué sur l'illustration.
6. Vérifier que le bouton de sélection n'accroche pas lorsqu'il est positionné sur "P", "R" ou "N" sans appliquer de force avant ou arrière sur le levier sélecteur de vitesses.
7. S'assurer que les feux de recul s'allument uniquement lorsque le levier de sélection est placé sur la position "R". Vérifier que les feux de recul ne s'allument pas lorsque le levier de sélection de vitesse est positionné sur "P" ou "N" en passant par "R".
8. S'assurer que le moteur peut uniquement être démarré lorsque le levier de sélection de vitesse se trouve dans les positions "P" et "N".
9. Vérifier que la T/A est complètement verrouillée dans la position "P".
10. Lorsque le levier de sélection de vitesse est placé sur le guide de changement de vitesse manuel, vérifier que le mode manuel s'affiche sur les instruments combinés. Faire passer le levier de sélection de vitesse sur les côtés "+" et "-", et vérifier que la position de passage réglée change. (Uniquement lorsqu'un véhicule est en marche)



# SYSTEME DE VERROUILLAGE DE PASSAGE DE VITESSE DE T/A

< INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

## SYSTEME DE VERROUILLAGE DE PASSAGE DE VITESSE DE T/A

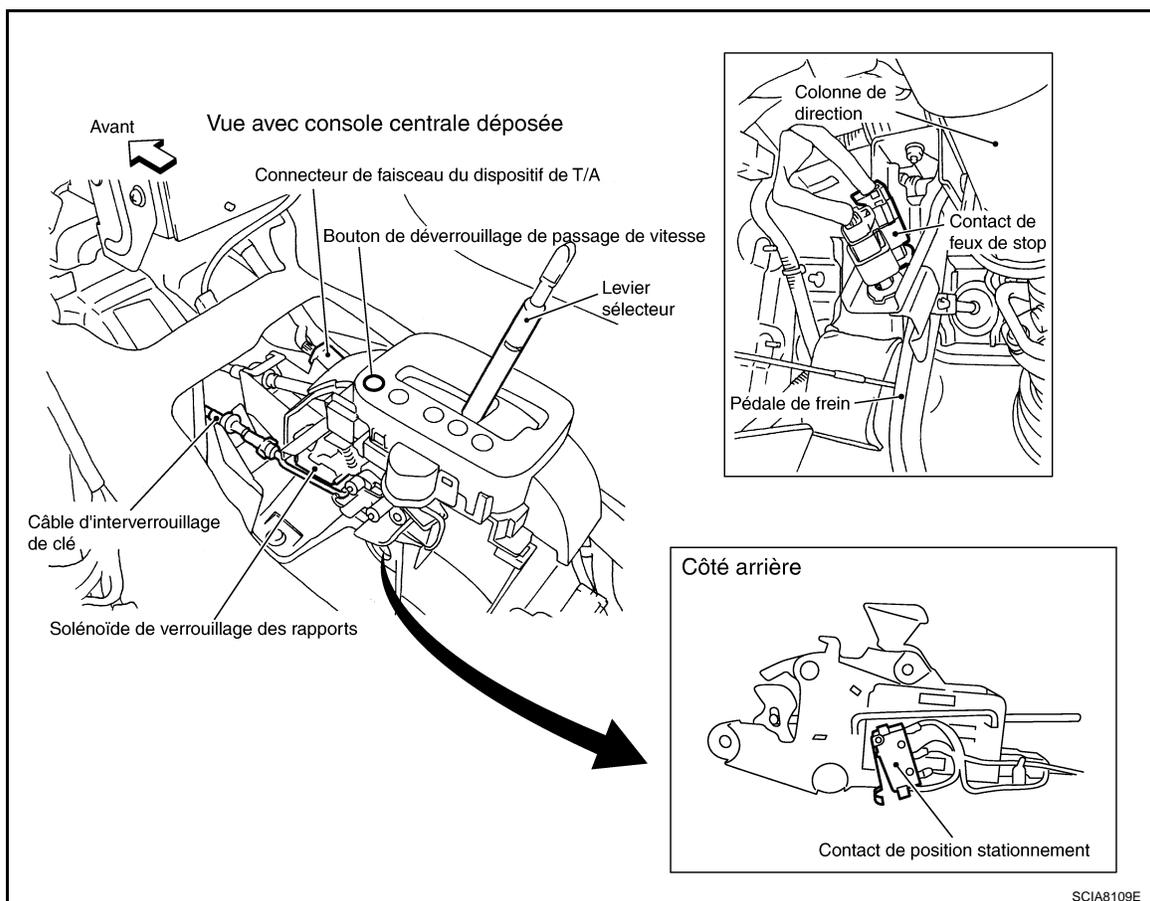
### Description

INFOID:000000001479164

- Le dispositif mécanique d'interverrouillage agit également comme système de verrouillage du passage de vitesse :  
Avec la clé en position ON, il est impossible de passer le levier de sélection dans une autre position au départ de la position "P" (stationnement) à moins que la pédale de frein soit enfoncée.  
Avec la clé retirée, il est impossible de passer le levier de sélection de "P" vers une autre position.  
La clé peut uniquement être retirée lorsque le levier sélecteur est positionné sur "P".
- Les mécanismes de verrouillage du passage de vitesse et d'interverrouillage sont commandés par le fonctionnement MAR-ARR de l'électrovanne de verrouillage de passage de vitesse et par le fonctionnement respectif du rotateur et de la coulisse logés dans le canon.

### Emplacement des composants électriques du système de verrouillage de passage de vitesse

INFOID:000000001479165

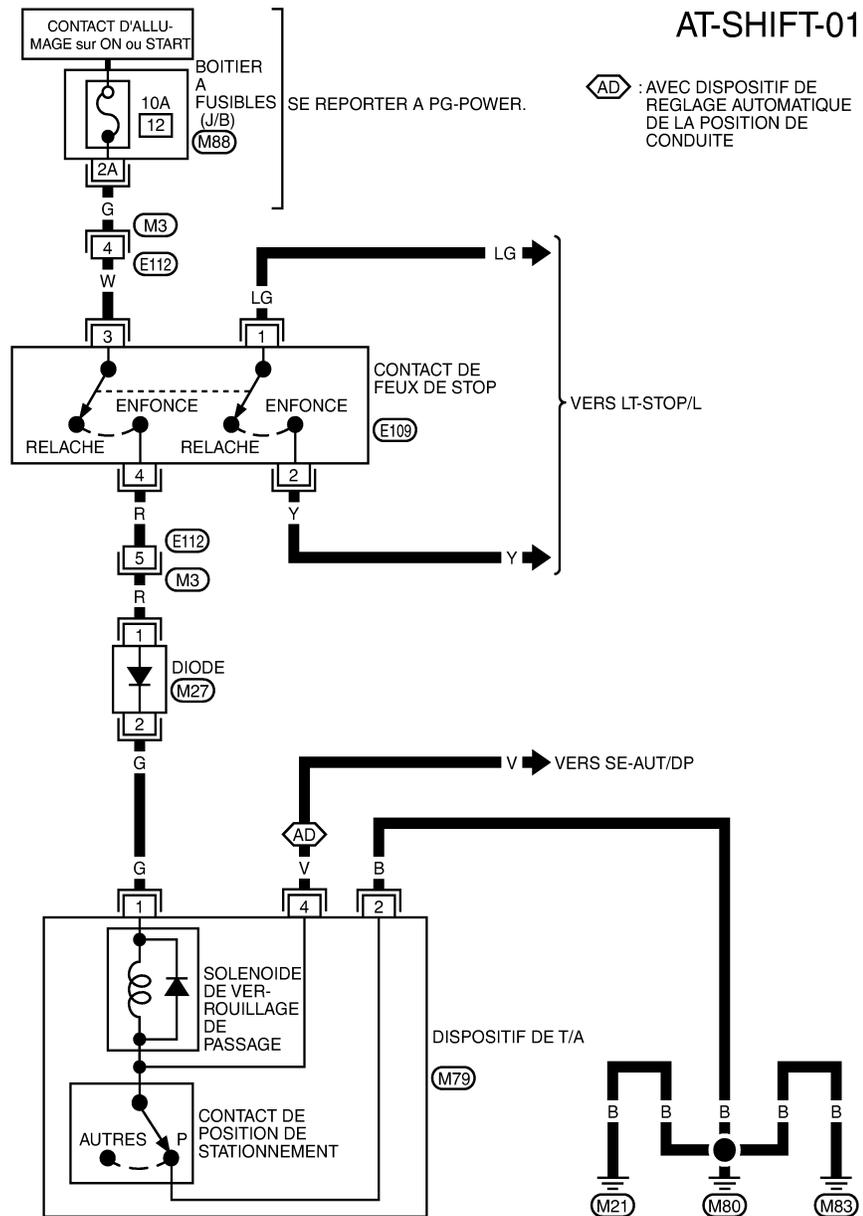


# SYSTEME DE VERROUILLAGE DE PASSAGE DE VITESSE DE T/A

< INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

## Schéma de câblage - A/T - SHIFT

INFOID:000000001479166



SE REPORTER A CE QUI SUIT.  
 (M88) -BOITIER A FUSIBLES-  
 BOITE DE RACCORDS (J/B)

MCWA0291E

## Procédure de diagnostic

### SYMPTOME 1 :

- Il est impossible de changer de position lorsque le levier de sélection est positionné sur "P", que la clé de contact est mise sur ON et que la pédale de frein est enfoncée.

INFOID:000000001479167

# SYSTEME DE VERROUILLAGE DE PASSAGE DE VITESSE DE T/A

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

- Il est impossible de changer de position lorsque le levier de sélection est positionné sur "P", que la clé de contact est mise sur ON et que la pédale de frein est relâchée.
- Il est possible de changer de position lorsque le levier de sélection est en position "P" et que la clé n'est pas introduite dans le canon.

### SYMPTOME 2 :

- La clé de contact ne peut être retirée lorsque le levier sélecteur est positionné sur "P".
- La clé de contact peut être retirée lorsque le levier sélecteur est positionné sur n'importe quelle position à l'exception de "P".

## 1. VERIFIER LE CABLE D'INTERVERROUILLAGE DE CLE

Vérifier si le câble d'interverrouillage de clé est endommagé.

### BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 2.

MAUVAIS>>Réparer ou remplacer le câble d'interverrouillage de clé. Se reporter à [AT-249](#).

## 2. VERIFIER LA POSITION DU LEVIER SELECTEUR

Vérifier si la position du levier de sélection n'est pas endommagée. Se reporter à [AT-248](#), "[Vérification de la position de T/A](#)".

### BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 3.

MAUVAIS>>Régler le câble de commande. Se reporter à [AT-248](#), "[Réglage de la position de la boîte de T/A](#)".

## 3. VERIFIER LE SOLENOIDE DE VERROUILLAGE DE PASSAGE DE VITESSE ET LE CONTACT DE POSITION DE STATIONNEMENT

1. Brancher le connecteur du faisceau de l'ensemble de T/A.
2. Positionner le contact d'allumage sur ON.
3. Positionner le levier sélecteur sur "P".
4. Vérifier le fonctionnement.

| Condition  | Pédale de frein | Fonctionnement |
|--|-----------------|----------------|
| Lorsque le contact d'allumage est mis sur ON et que le levier de sélection est positionné sur "P". | Enfoncé         | Oui            |
|  | Relâché         | Non            |

### BON ou MAUVAIS

BON >> **FIN DE L'INSPECTION**

MAUVAIS>>PASSER A L'ETAPE 4.

## 4. VERIFIER L'ALIMENTATION ELECTRIQUE

1. Positionner le contact d'allumage sur ON.
2. Vérifier la tension entre la borne 1 du connecteur M79 de faisceau de dispositif de T/A et la masse.

| Condition                                     | Pédale de frein | Données (approximatives) |
|---|-----------------|--------------------------|
| Dès que le contact d'allumage est mis sur ON. | Enfoncé         | Tension de la batterie   |
|   | Relâché         | 0 V                      |

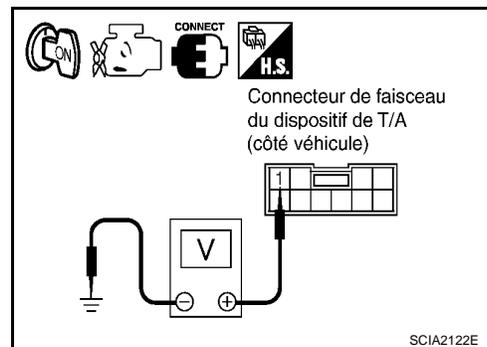
### BON ou MAUVAIS

BON >> ALLER A 7.

MAUVAIS>>PASSER A L'ETAPE 5.

## 5. VERIFIER LE CONTACT DE FEUX DE STOP

1. Positionner le contact d'allumage sur OFF.
2. Débrancher le connecteur du contact de feux de stop.



# SYSTEME DE VERROUILLAGE DE PASSAGE DE VITESSE DE T/A

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

- Vérifier la continuité entre les bornes 3 et 4 du connecteur de faisceau E109 du contact de feux de stop.

| Condition                               | Continuité |
|---|------------|
| Lorsque la pédale de frein est enfoncée | Oui        |
| Lorsque la pédale de frein est relâchée | Non        |

**Vérifier le contact de feux de stop après réglage de la pédale de frein - se reporter à [BR-5](#).**

**BON ou MAUVAIS**

BON >> PASSER A L'ETAPE 6.

MAUVAIS>>Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

## 6. DETECTER L'ELEMENT DEFECTUEUX

Vérifier les points suivants : Si des éléments sont endommagés, réparer ou remplacer les pièces défectueuses.

- Vérifier que le faisceau n'est pas ouvert ou en court-circuit entre le contact d'allumage et la borne 3 du connecteur de faisceau du contact de feux de stop.
- Vérifier que le faisceau n'est pas en court-circuit ou ouvert entre la borne 4 du connecteur de faisceau du contact de feux stop et la borne 1 du connecteur de faisceau de dispositif de T/A.
- Fusible de 10A [n°12, situé dans la boîte à fusibles (J/B)].
- Contact d'allumage.

**BON ou MAUVAIS**

BON >> **FIN DE L'INSPECTION**

MAUVAIS>>Réparer ou remplacer les pièces endommagées.

## 7. VERIFICATION DU CIRCUIT DE MISE A LA MASSE

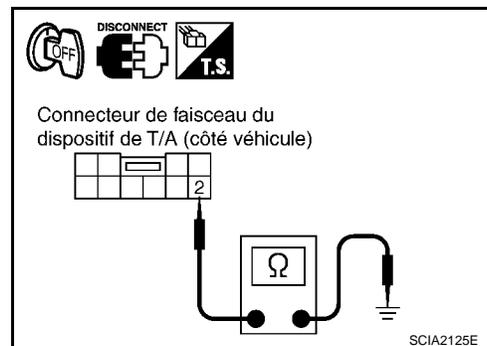
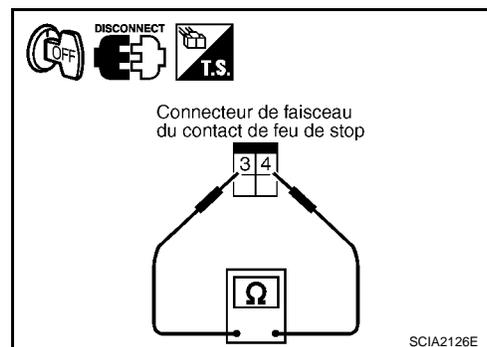
- Positionner le contact d'allumage sur OFF.
- Débrancher le connecteur du faisceau du dispositif de T/A.
- Vérifier la continuité entre la borne 2 du connecteur de faisceau M79 et la masse.

**Il doit y avoir continuité.**

**BON ou MAUVAIS**

BON >> Remplacer le solénoïde de verrouillage de passage de vitesse et le contact de position de stationnement.

MAUVAIS>>Réparer le faisceau ou les connecteurs en circuit ouvert.



# CABLE D'INTERVERROUILLAGE DE CLE

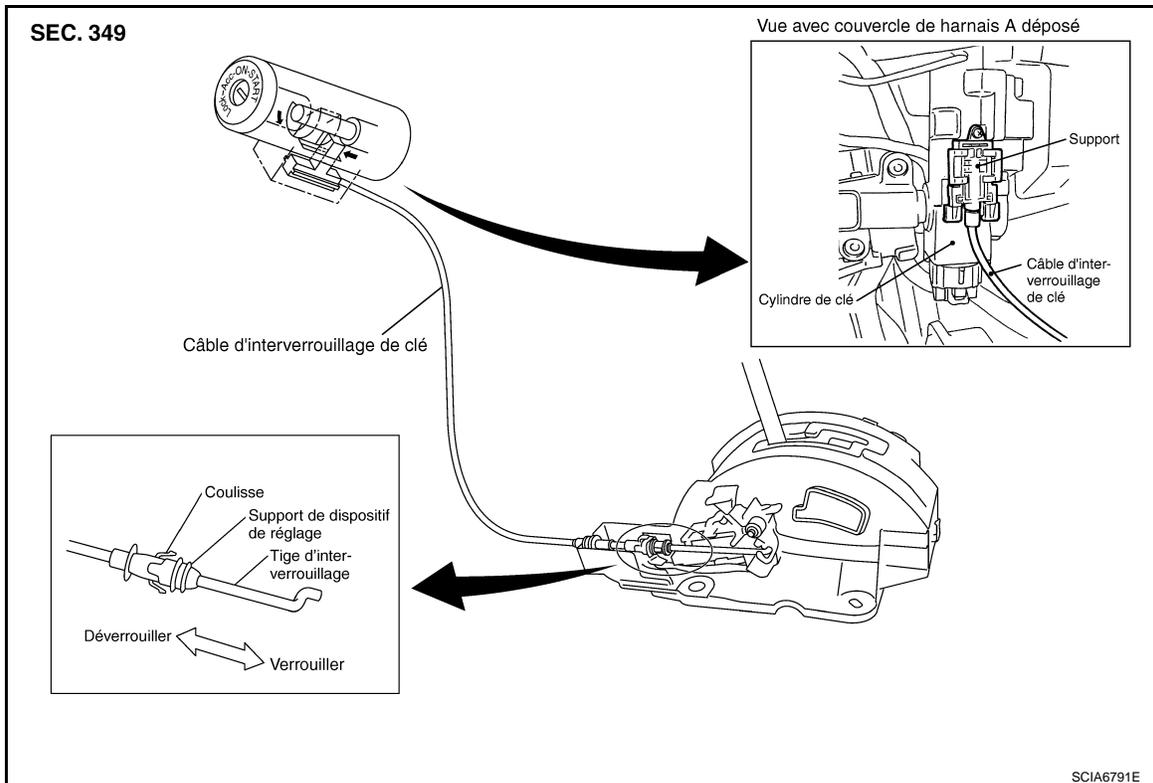
< INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

## CABLE D'INTERVERROUILLAGE DE CLE

Dépose et repose

INFOID:000000001479168

COMPOSANTS

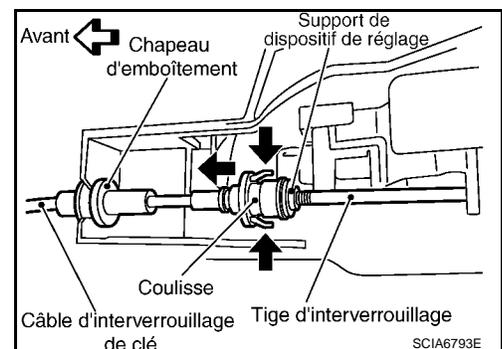


### PRECAUTION:

- Reposer le câble d'interverrouillage. Le câble doit être placé de manière à éviter une pliure ou une torsion susceptible de l'endommager ou une interférence avec d'autres éléments.
- Une fois le câble d'interverrouillage raccordé au dispositif de commande, s'assurer que le support et l'embout de la gaine sont bien fixés. Si le chapeau de carter peut être déposé avec une charge inférieure à 39 N (4,0 kg), remplacer le câble d'interverrouillage de clé par un neuf.

### DEPOSE

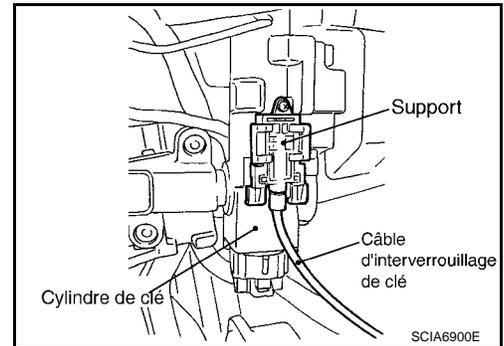
1. Déposer la console centrale. Se reporter à [IP-10. "Dépose et repose \(VIN<VSKJ\\*\\*R51\\*0218001\)"](#), [IP-16. "Dépose et repose \(VIN>VSKJ\\*\\*R51\\*0218001\)"](#).
2. Déposer le panneau inférieur gauche du tableau de bord (modèles avec conduite à gauche) ou le panneau inférieur droit du tableau de bord (modèles avec conduite à droite) et le couvercle des instruments A. Se reporter à [IP-10. "Dépose et repose \(VIN<VSKJ\\*\\*R51\\*0218001\)"](#), [IP-16. "Dépose et repose \(VIN>VSKJ\\*\\*R51\\*0218001\)"](#).
3. Déverrouiller la coulisse en pressant sur les languettes de verrouillage depuis le support du dispositif de réglage.
4. Déposer le chapeau de carter du support du dispositif de commande et la tige de verrouillage du support du dispositif de réglage.



# CABLE D'INTERVERROUILLAGE DE CLE

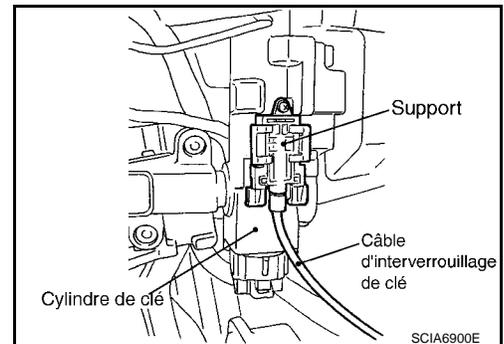
## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

- Retirer le support du cylindre de clé et le câble d'interverrouillage de clé.



## REPOSE

- Positionner le câble d'interverrouillage de clé sur le cylindre de clé et reposer le support.
- Mettre la clé de contact en position de "verrouillage".
- Placer le levier de sélection sur "P".

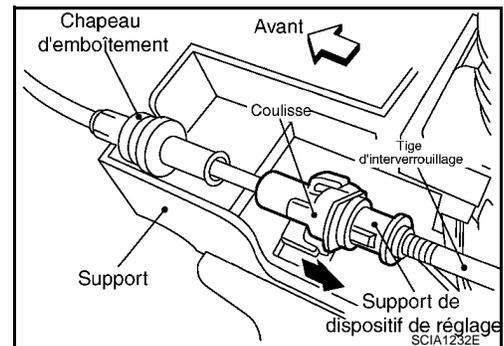


- Introduire la tige d'interverrouillage dans le support de dispositif de réglage.
- Reposer le chapeau de pièce coulée sur le support.
- Déplacer la coulisse de manière à fixer le support de dispositif de réglage sur la tige d'interverrouillage.

### **PRECAUTION:**

**Ne pas toucher d'autres zones que la coulisse ni appliquer de force sur cette dernière, sauf dans le sens du glissement.**

- Reposer le couvercle des instruments A et le panneau inférieur gauche du tableau de bord (modèles avec conduite à gauche) ou le panneau inférieur droit du tableau de bord (modèles avec conduite à droite). Se reporter à [IP-10, "Dépose et repose \(VIN<VSKJ\\*\\*R51\\*0218001\)"](#), [IP-16, "Dépose et repose \(VIN>VSKJ\\*\\*R51\\*0218001\)"](#)
- Reposer la console centrale. Se reporter à [IP-10, "Dépose et repose \(VIN<VSKJ\\*\\*R51\\*0218001\)"](#), [IP-16, "Dépose et repose \(VIN>VSKJ\\*\\*R51\\*0218001\)"](#).



# ENTRETIEN SUR LE VEHICULE

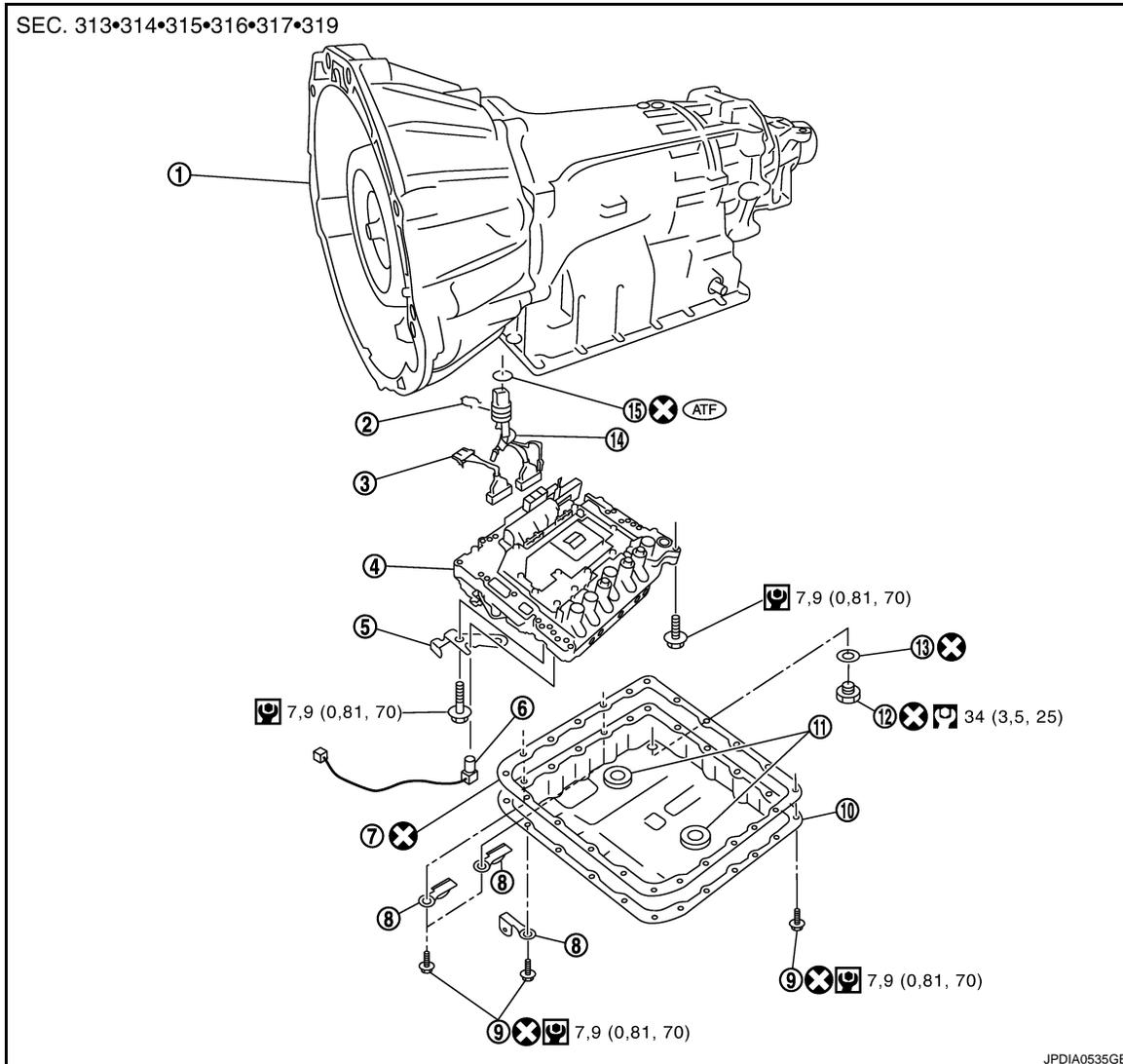
< INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

## ENTRETIEN SUR LE VEHICULE

Soupape de commande avec capteur 2 de TCM et de température de liquide de T/A

INFOID:000000001479169

### COMPOSANTS



- |                                 |   |   |
|---------------------------------|---|---|
| 1. T/A                          | 2. Jonc d'arrêt                             | 3. Faisceau auxiliaire                        |
| 4. Soupape de commande avec TCM | 5. Support                                  | 6. Capteur 2 de température de liquide de T/A |
| 7. Joint de carter d'huile      | 8. Clip (pour modèles avec moteur YD25DDTi) | 9. Boulon de fixation du carter d'huile       |
| 10. Carter d'huile              | 11. Aimant                                  | 12. Bouchon de vidange                        |
| 13. Joint de bouchon de vidange | 14. Ensemble de fil câblé de borne          | 15. Joint torique                             |

Se reporter à la section GI pour en savoir plus sur les icônes (symboles) de l'illustration. Se reporter à [GI-10. "Composant"](#).

### DEPOSE ET REPOSE DE LA SOUPAPE DE COMMANDE AVEC TCM

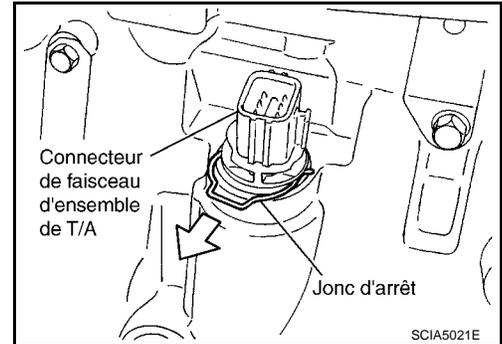
#### Dépose

1. Débrancher le câble de batterie au niveau de la borne négative.
2. Déposer le carénage inférieur du moteur.
3. Vidanger l'huile pour T/A (ATF) par l'orifice de vidange.

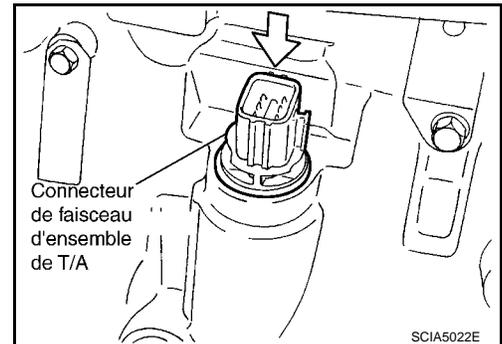
# ENTRETIEN SUR LE VEHICULE

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

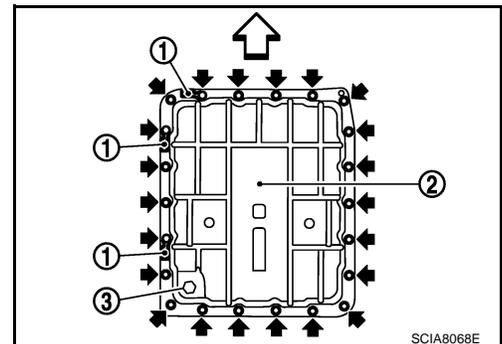
4. Déposer le câble de commande de l'ensemble de T/A. Se reporter à [AT-246](#), "[Dépose et repose du câble de commande](#)".
5. Débrancher le connecteur du faisceau du dispositif de T/A.
6. Déposer le jonc d'arrêt du connecteur de faisceau du dispositif de T/A.



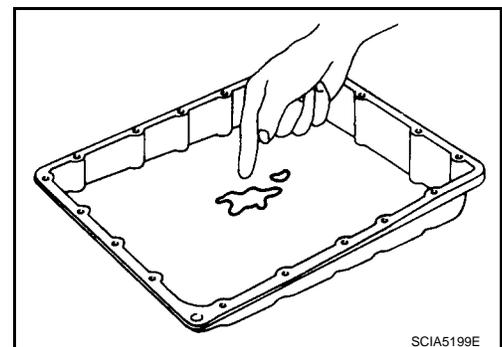
7. Appuyer sur le connecteur du faisceau du dispositif de T/A.  
**PRECAUTION:**  
Veiller à ne pas endommager le connecteur.



8. Déposer les clips (1) (pour modèles avec moteur YD25DDTi), le carter d'huile (2) et le joint d'étanchéité de carter d'huile.
  - ⇐: Avant du véhicule
  - ←: Boulon de fixation du carter d'huile (22)
  - ●: Bouchon de vidange (3)



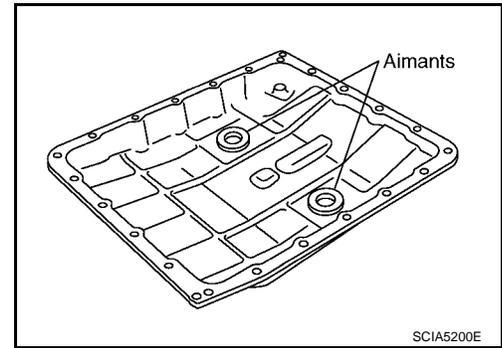
9. Vérifier la présence de corps étrangers dans le carter d'huile, de façon à déterminer les causes des défauts. Si le liquide de T/A est très foncé, sent le brûlé ou contient des particules étrangères, il est possible que les pièces de friction (embrayages, bande) doivent être remplacées. Une pellicule collante que l'on ne peut nettoyer indique une accumulation de vernis. Le vernis peut faire coller les soupapes, les asservissements et les embrayages et peut affecter la pression à la pompe.
  - Si des matériaux de friction sont détectés, remplacer le radiateur après avoir réparé la T/A. Se reporter à [CO-44](#) (pour le moteur YD25DDTi) ou [CO-14](#) (pour le moteur VQ40DE).



# ENTRETIEN SUR LE VEHICULE

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

10. Déposer les aimants du carter d'huile.



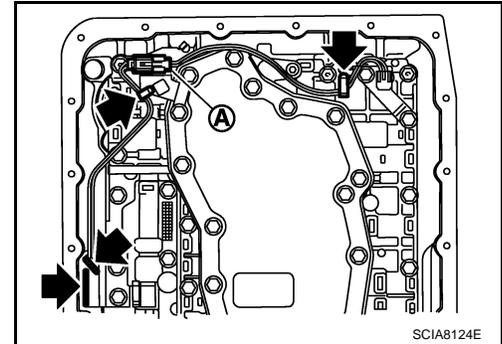
11. Débrancher le connecteur (A) du capteur 2 de température de liquide de T/A.

**PRECAUTION:**

**Veiller à ne pas endommager le connecteur.**

12. Redresser les cosses (←) pour libérer le câble de borne et le faisceau du capteur 2 de température de liquide de T/A.

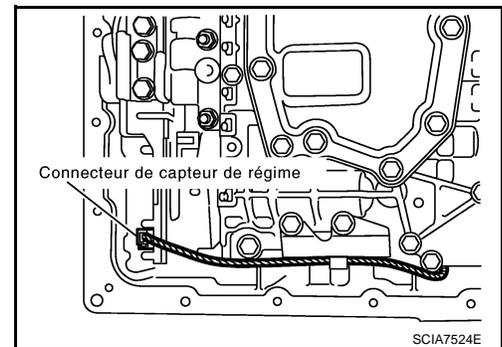
- ←: Cosse (4)



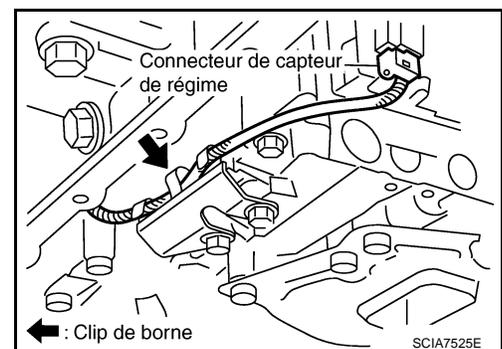
13. Débrancher le connecteur du capteur de roue.

**PRECAUTION:**

**Veiller à ne pas endommager le connecteur.**



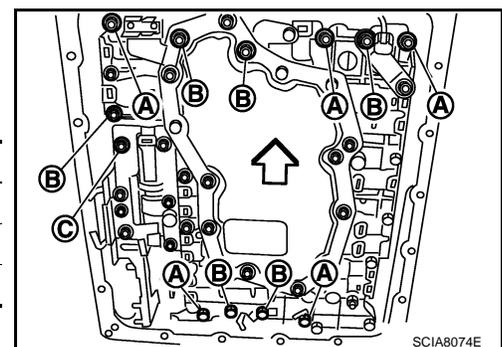
14. Redresser les cosses pour libérer le faisceau du capteur de roue.



15. Retirer les boulons A, B et C de la soupape de commande avec le TCM.

- ⇐: Avant du véhicule

| Symbole de boulon | Longueur (mm) | Nombre de boulons |
|-------------------|---------------|-------------------|
| A                 | 42            | 5                 |
| B                 | 55            | 6                 |
| C                 | 40            | 1                 |



A  
B  
AT  
D  
E  
F  
G  
H  
I  
J  
K  
L  
M  
N  
O  
P

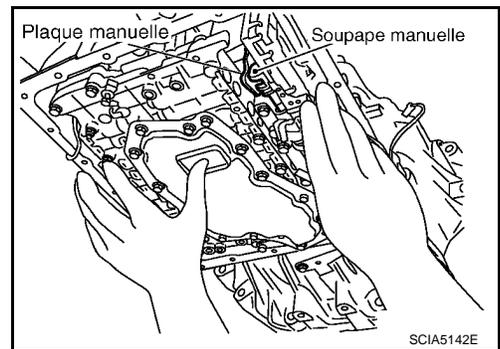
# ENTRETIEN SUR LE VEHICULE

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

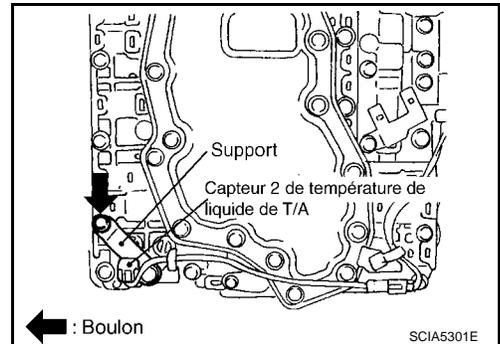
16. Déposer la soupape de commande avec le TCM du carter de boîte de vitesses.

**PRECAUTION:**

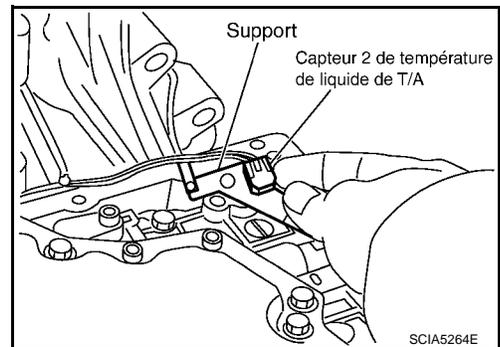
Lors de la repose, faire attention à la hauteur de l'encoche de la soupape manuelle et de la plaque manuelle. Procéder à la dépose à la verticale.



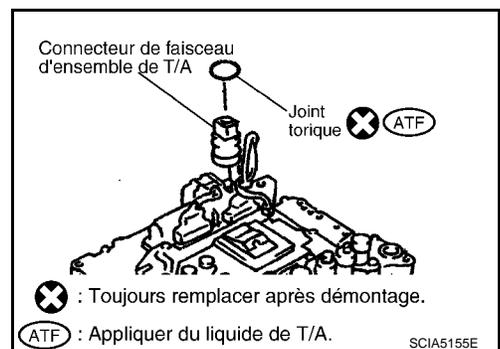
17. Retirer le capteur 2 de température de liquide de T/A avec le support de la soupape de commande avec le TCM.



18. Déposer le support du capteur 2 de température de liquide de T/A.



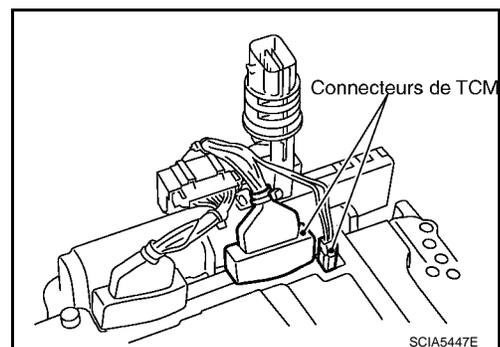
19. Déposer le jonc d'arrêt du connecteur de faisceau du dispositif de T/A.



20. Débrancher les connecteurs du TCM.

**PRECAUTION:**

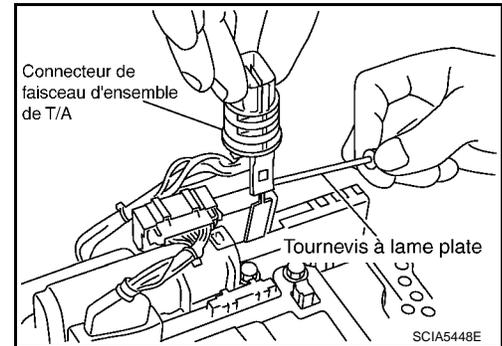
Veiller à ne pas endommager les connecteurs.



# ENTRETIEN SUR LE VEHICULE

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

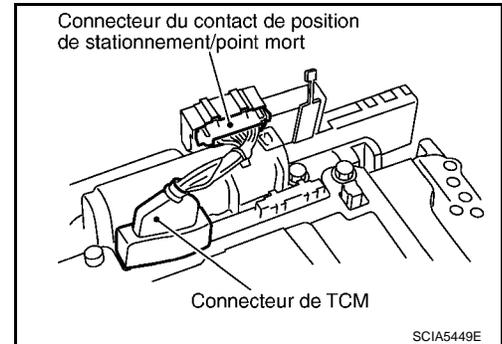
21. Déposer le connecteur du faisceau de l'ensemble de T/A de la soupape de commande avec le TCM au moyen d'un tournevis à lame plate.



22. Débrancher le connecteur du TCM et le contact de position de stationnement/point mort.

**PRECAUTION:**

Veiller à ne pas endommager les connecteurs.

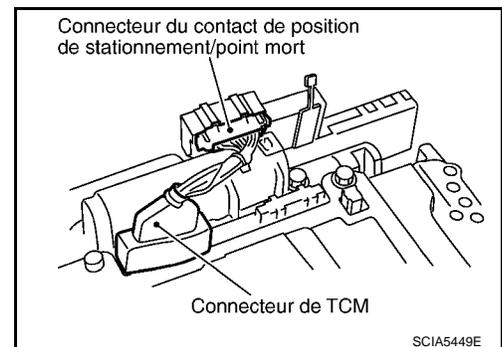


Repose

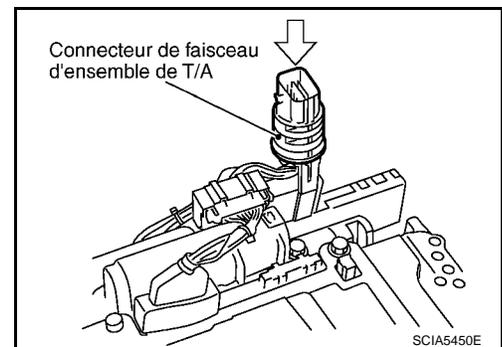
**PRECAUTION:**

Une fois la repose effectuée, vérifier les positions de T/A, le niveau de liquide de T/A et l'absence de fuite. Se reporter à [AT-248, "Vérification de la position de T/A"](#), [AT-17, "Vérification du liquide de T/A"](#).

1. Brancher le connecteur du TCM et le contact de position de stationnement/point mort.



2. Reposer le connecteur de faisceau du dispositif de T/A sur la soupape de commande avec le TCM.

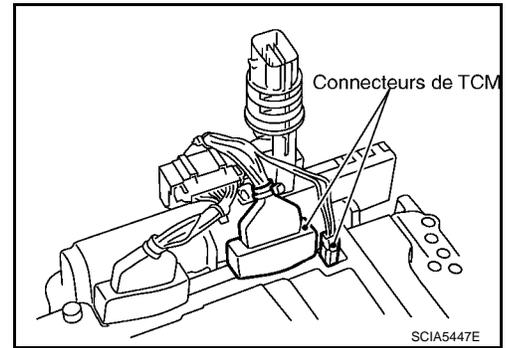


A  
B  
AT  
D  
E  
F  
G  
H  
I  
J  
K  
L  
M  
N  
O  
P

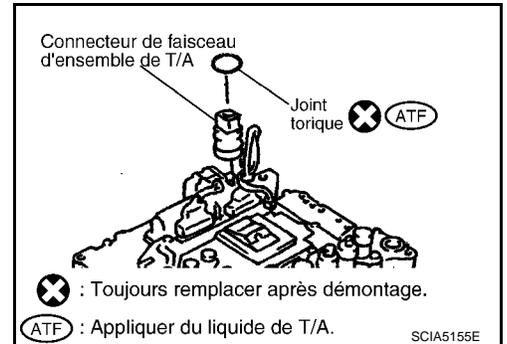
# ENTRETIEN SUR LE VEHICULE

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

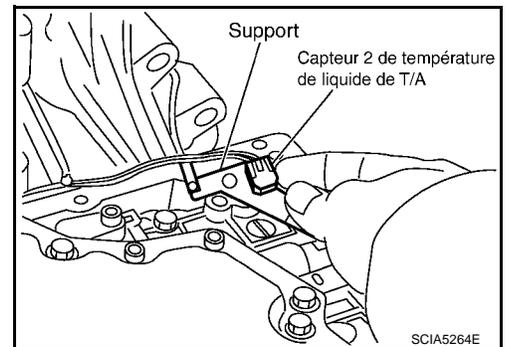
3. Brancher les connecteurs du TCM.



4. Reposer le jonc d'arrêt dans le connecteur de faisceau du dispositif de T/A.



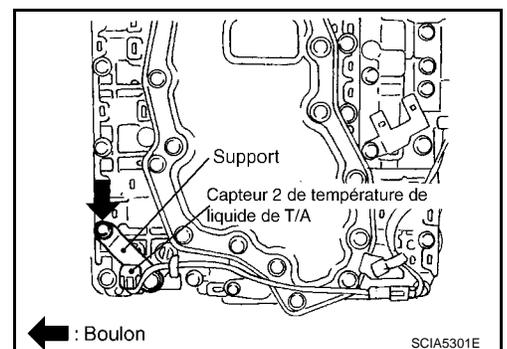
5. Reposer le capteur 2 de température de liquide de T/A sur le support.



6. Reposer le capteur 2 de température de liquide de T/A (avec le support) dans la soupape de commande avec le TCM. Serrer le boulon du capteur 2 de température de liquide de T/A au couple spécifié. Se reporter à "COMPOSANTS".

**PRECAUTION:**

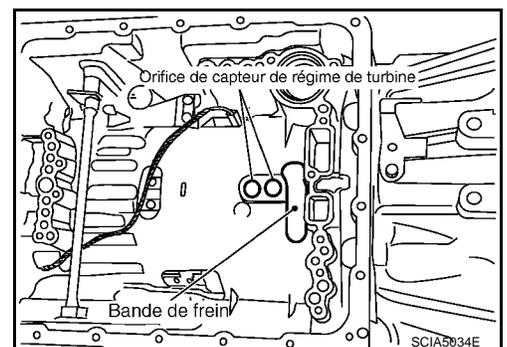
**Ajuster le trou du boulon du support sur le trou du boulon de la soupape de commande avec le TCM.**



7. Reposer la soupape de commande avec le TCM du carter de boîte de vitesses.

**PRECAUTION:**

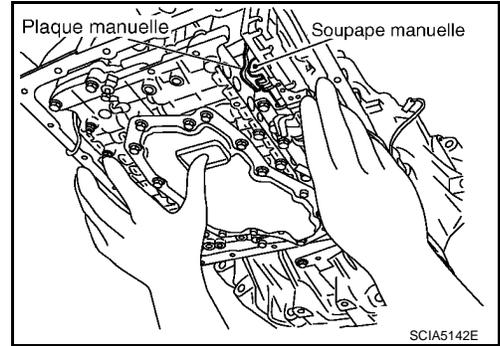
- S'assurer que le capteur de régime de la turbine est soigneusement reposé dans l'orifice du capteur de régime de la turbine.
- Suspendre le faisceau du capteur de régime à l'extérieur pour ne pas gêner la repose de la soupape de commande avec le TCM.
- Ajuster le connecteur du faisceau du dispositif de T/A de la soupape de commande avec le TCM sur le trou de la borne du carter de boîte de vitesses.



# ENTRETIEN SUR LE VEHICULE

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

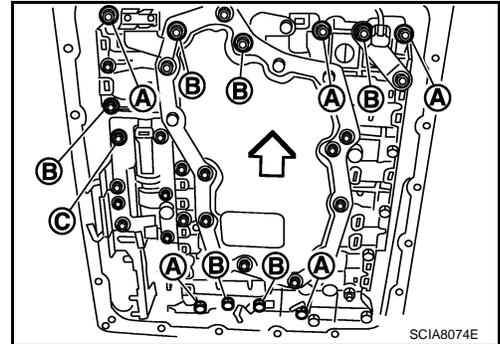
- Procéder au montage en engageant le méplat de la valve manuelle dans la saillie de la plaque manuelle.



8. Reposer les boulons A, B et C de la soupape de commande avec le TCM.

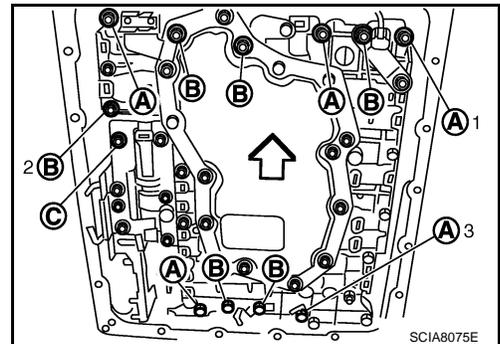
- ←: Avant du véhicule

| Symbole de boulon | Longueur (mm) | Nombre de boulons |
|-------------------|---------------|-------------------|
| A                 | 42            | 5                 |
| B                 | 55            | 6                 |
| C                 | 40            | 1                 |



9. Serrer provisoirement les boulons 1, 2 et 3 pour éviter toute dislocation. Les visser ensuite dans l'ordre (1 → 2 → 3), puis serrer les autres boulons. Serrer la soupape de commande avec les boulons de fixation du TCM au couple spécifié. Se reporter à "COMPOSANTS".

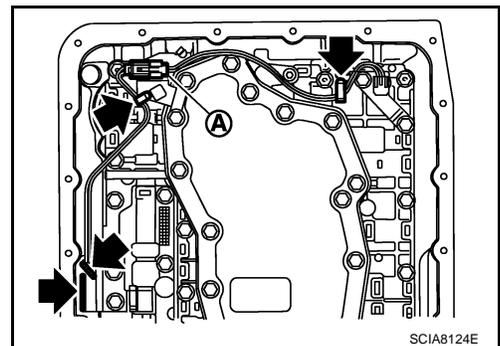
- ←: Avant du véhicule



10. Brancher le connecteur (A) du capteur 2 de température de liquide de T/A.

11. Fixer fermement le câble de borne du faisceau du capteur 2 de température de liquide de T/A au moyen des cosse (←).

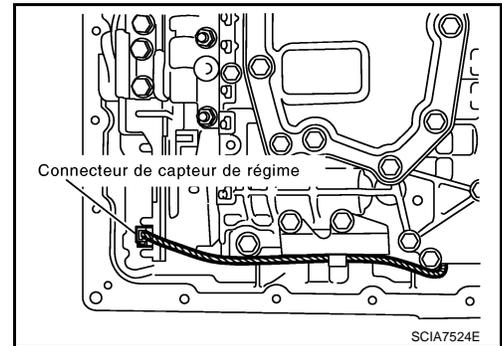
- ←: Cosse (4)



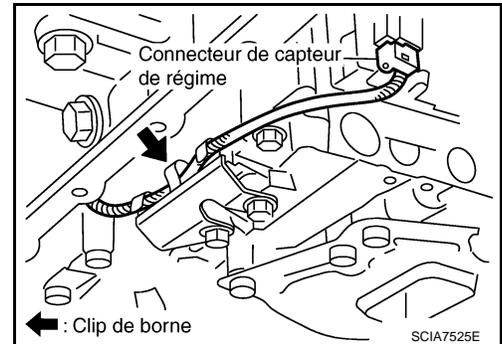
# ENTRETIEN SUR LE VEHICULE

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

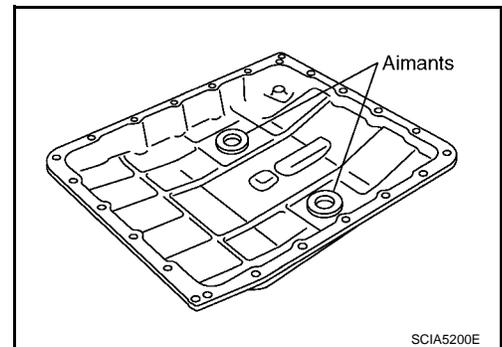
12. Brancher le connecteur du capteur de roue.



13. Fixer fermement le faisceau de capteur de roue avec les cosses.



14. Reposer les aimants sur le carter d'huile.



15. Reposer le carter d'huile sur le carter de boîte de vitesses.

a. Reposer le joint plat de carter d'huile sur le carter d'huile.

**PRECAUTION:**

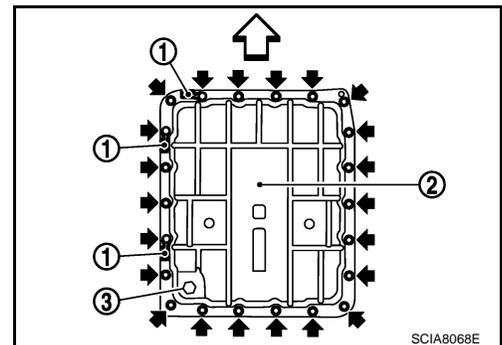
- Ne pas réutiliser le joint du carter d'huile.
- Le reposer dans l'alignement des orifices.
- Retirer toute trace d'humidité, d'huile et de l'ancien joint etc., de la surface de montage du carter d'huile.

b. Poser le carter d'huile (2) (avec son joint d'étanchéité) et les clips (1) (pour modèles avec moteur YD25DDTi) sur le carter de boîte de vitesses.

- ⇐: Avant du véhicule
- ←: Boulon de fixation du carter d'huile (22)

**PRECAUTION:**

- Poser de sorte que le bouchon de vidange (3) soit positionné comme indiqué sur l'illustration.
- Veiller à ne pas pincer le faisceau.
- Retirer toute trace d'humidité, d'huile et de l'ancien joint etc., de la surface de montage du carter d'huile.



# ENTRETIEN SUR LE VEHICULE

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

- c. Resserrer les boulons de fixation du carter d'huile au couple spécifié en respectant l'ordre numérique indiqué sur l'illustration après les avoir temporairement resserrés. Se reporter à "COMPOSANTS"

**PRECAUTION:**

**Ne pas réutiliser les boulons de fixation du carter d'huile.**

16. Reposer le joint du bouchon de vidange et le bouchon de vidange sur le carter de vidange et serrer le bouchon de vidange au couple spécifié. Se reporter à "COMPOSANTS".

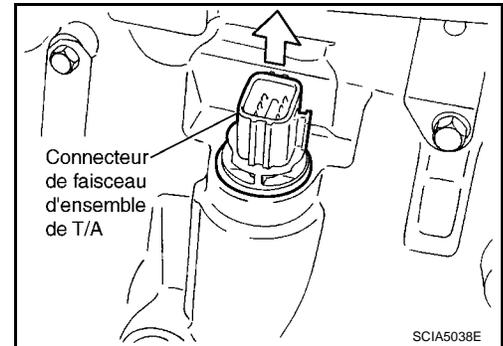
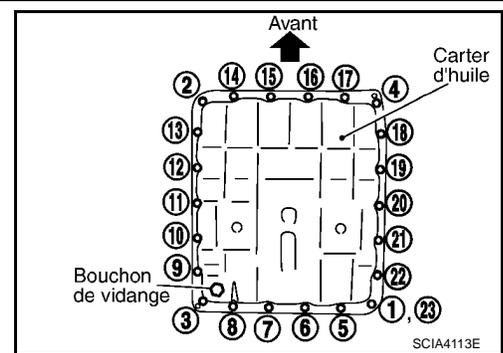
**PRECAUTION:**

**Ne pas réutiliser le joint statique du bouchon de vidange.**

17. Soulever le connecteur du faisceau du dispositif de T/A.

**PRECAUTION:**

**Veiller à ne pas endommager le connecteur.**



18. Reposer le jonc d'arrêt du connecteur de faisceau du dispositif de T/A.

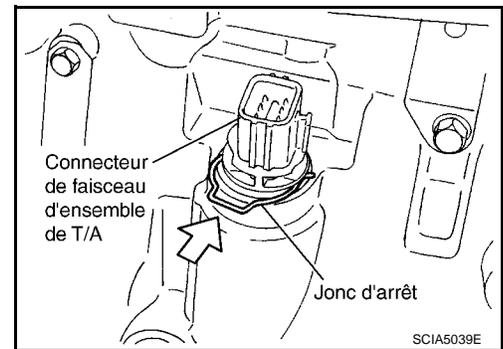
19. Brancher le connecteur du faisceau du dispositif de T/A.

20. Reposer le câble de commande de l'ensemble de T/A. Se reporter à [AT-246. "Dépose et repose du câble de commande"](#).

21. Reposer le carénage inférieur arrière du moteur.

22. Verser du liquide de T/A dans l'ensemble de T/A. Se reporter à [AT-17. "Changement du liquide de T/A"](#).

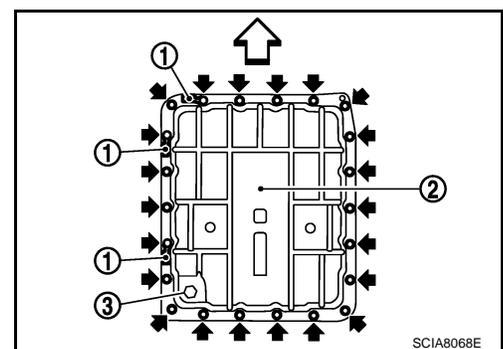
23. Brancher le câble de batterie au niveau de la borne négative.



## DEPOSE ET REPOSE DU CAPTEUR DE TEMPERATURE DE LIQUIDE DE T/A 2

### Dépose

- Débrancher le câble de batterie au niveau de la borne négative.
- Déposer le carénage inférieur du moteur.
- Vidanger l'huile pour T/A (ATF) par l'orifice de vidange.
- Déposer les clips (1) (pour modèles avec moteur YD25DDTi), le carter d'huile (2) et le joint d'étanchéité de carter d'huile.
  - ↔: Avant du véhicule
  - ←: Boulon de fixation du carter d'huile (22)
  - : Bouchon de vidange (3)

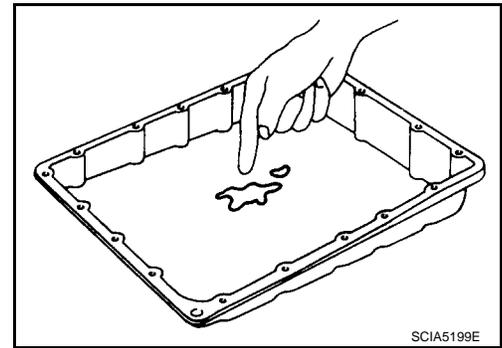


# ENTRETIEN SUR LE VEHICULE

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

5. Vérifier la présence de corps étrangers dans le carter d'huile, de façon à déterminer les causes des défauts. Si le liquide de T/A est très foncé, sent le brûlé ou contient des particules étrangères, il est possible que les pièces de friction (embrayages, bande) doivent être remplacées. Une pellicule collante que l'on ne peut nettoyer indique une accumulation de vernis. Le vernis peut faire coller les soupapes, les asservissements et les embrayages et peut affecter la pression à la pompe.

- Si des matériaux de friction sont détectés, remplacer le radiateur après avoir réparé la T/A. Se reporter à [CO-44](#) (pour moteur YD25DDTi) ou [CO-14](#) (pour moteur VQ40DE).

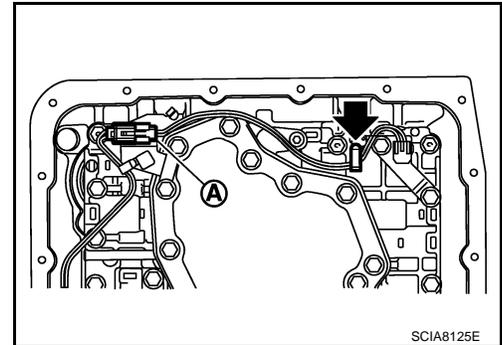


6. Débrancher le connecteur (A) du capteur 2 de température de liquide de T/A.

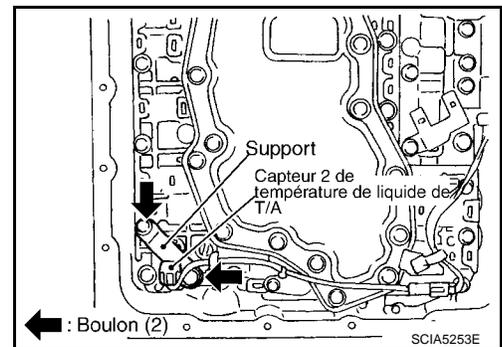
**PRECAUTION:**

**Veiller à ne pas endommager le connecteur.**

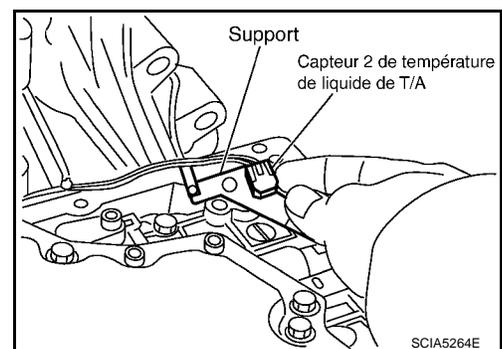
7. Redresser la cosse (←) pour libérer le faisceau du capteur 2 de température de liquide de T/A.



8. Retirer le capteur 2 de température de liquide de T/A avec le support de la soupape de commande avec le TCM.



9. Déposer le support du capteur 2 de température de liquide de T/A.



Repose

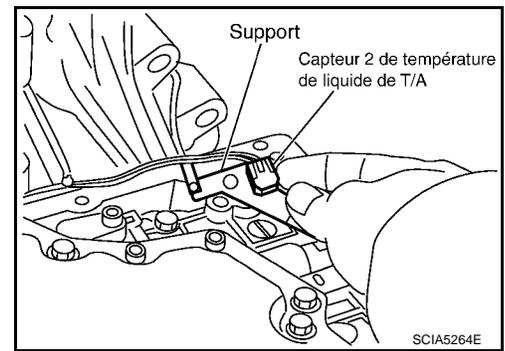
**PRECAUTION:**

Une fois la repose effectuée, vérifier qu'il n'y a pas de fuite de liquide de T/A ainsi que le niveau du liquide. Se reporter à [AT-17, "Vérification du liquide de T/A"](#).

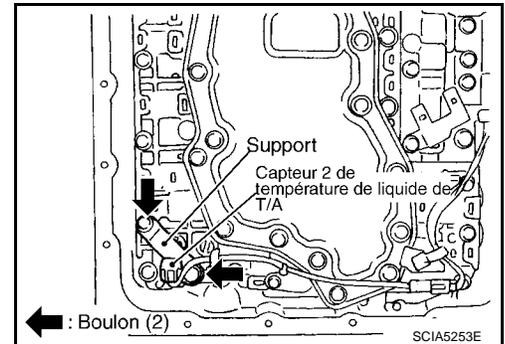
# ENTRETIEN SUR LE VEHICULE

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

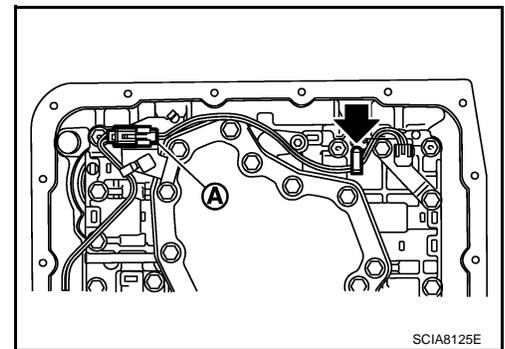
1. Reposer le capteur 2 de température de liquide de T/A sur le support.



2. Reposer le capteur 2 de température de liquide de T/A (avec le support) dans la soupape de commande avec le TCM. Serrer le boulon de fixation du capteur 2 de température de liquide de T/A au couple spécifié. Se reporter à "COMPOSANTS".



3. Brancher le connecteur (A) du capteur 2 de température de liquide de T/A.
4. Fixer fermement le faisceau du capteur 2 de température de liquide de T/A avec la cosse (←).



5. Reposer le carter d'huile sur le carter de boîte de vitesses.

- a. Reposer le joint plat de carter d'huile sur le carter d'huile.

**PRECAUTION:**

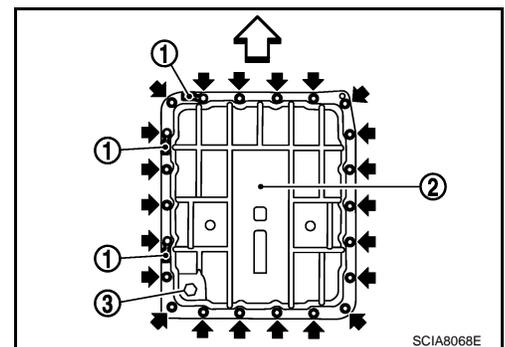
- Ne pas réutiliser le joint du carter d'huile.
- Le reposer dans l'alignement des orifices.
- Retirer toute trace d'humidité, d'huile et de l'ancien joint etc., de la surface de montage du carter d'huile.

- b. Poser le carter d'huile (2) (avec son joint d'étanchéité) et les clips (1) (pour modèles avec moteur YD25DDTi) sur le carter de boîte de vitesses.

- ←: Avant du véhicule
- ←: Boulon de fixation du carter d'huile (22)

**PRECAUTION:**

- Poser de sorte que le bouchon de vidange (3) soit positionné comme indiqué sur l'illustration.
- Veiller à ne pas pincer le faisceau.
- Retirer toute trace d'humidité, d'huile et de l'ancien joint etc., de la surface de montage du carter d'huile.



# ENTRETIEN SUR LE VEHICULE

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

- c. Resserrer les boulons de fixation du carter d'huile au couple spécifié en respectant l'ordre numérique indiqué sur l'illustration après les avoir temporairement resserrés. Se reporter à "COMPOSANTS".

**PRECAUTION:**

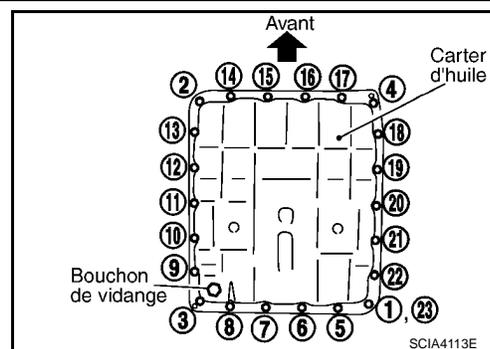
**Ne pas réutiliser les boulons de fixation du carter d'huile.**

6. Reposer le joint du bouchon de vidange et le bouchon de vidange sur le carter de vidange et serrer le bouchon de vidange au couple spécifié. Se reporter à "COMPOSANTS".

**PRECAUTION:**

**Ne pas réutiliser le joint statique du bouchon de vidange.**

7. Reposer le carénage inférieur arrière du moteur.  
8. Verser du liquide de T/A dans l'ensemble de T/A. Se reporter à [AT-17. "Changement du liquide de T/A"](#).  
9. Brancher le câble de batterie à la borne négative.



## Joint d'étanchéité d'huile arrière

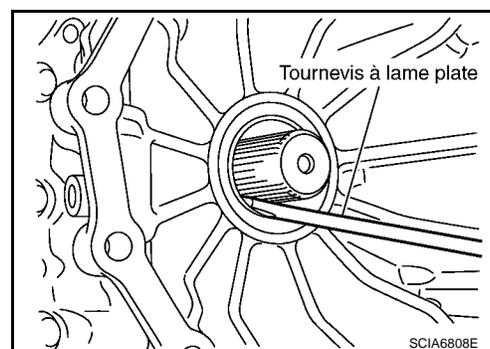
INFOID:000000001479170

### DEPOSE

1. Déposer l'arbre de transmission avant et arrière. Se reporter à [PR-3. "Dépose et repose"](#) (avant), [PR-7. "Dépose et repose"](#) (arrière).
2. Déposer l'ensemble de transfert de l'ensemble de T/A. Se reporter à [TF-175. "Dépose et repose"](#).
3. Déposer le joint d'étanchéité d'huile arrière à l'aide d'un tournevis à lame plate.

**PRECAUTION:**

**Veiller à ne pas rayer le carter d'adaptateur.**



### REPOSE

**PRECAUTION:**

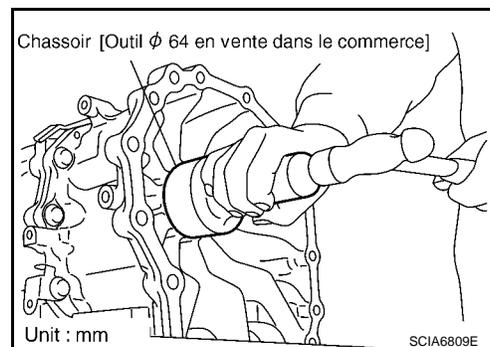
**Une fois la repose effectuée, vérifier qu'il n'y a pas de fuite de liquide de T/A ainsi que le niveau du liquide. Se reporter à [AT-17. "Vérification du liquide de T/A"](#).**

1. Reposer le joint d'huile arrière dans le carter de l'adaptateur jusqu'à l'encastrer dans la partie avant du composant à l'aide d'un poussoir adéquat [outillage en vente dans le commerce : 64 mm de dia.].

**PRECAUTION:**

- **Ne pas réutiliser le joint d'huile arrière.**
- **Appliquer de l'huile pour T/A (ATF) sur le joint d'étanchéité d'huile arrière.**

2. Reposer l'ensemble de transfert sur l'ensemble de T/A. Se reporter à [TF-175. "Dépose et repose"](#).
3. Reposer l'arbre de transmission avant et arrière. Se reporter à [PR-3. "Dépose et repose"](#) (avant), [PR-7. "Dépose et repose"](#) (arrière).



# FLEXIBLE DE RENIFLARD

< INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

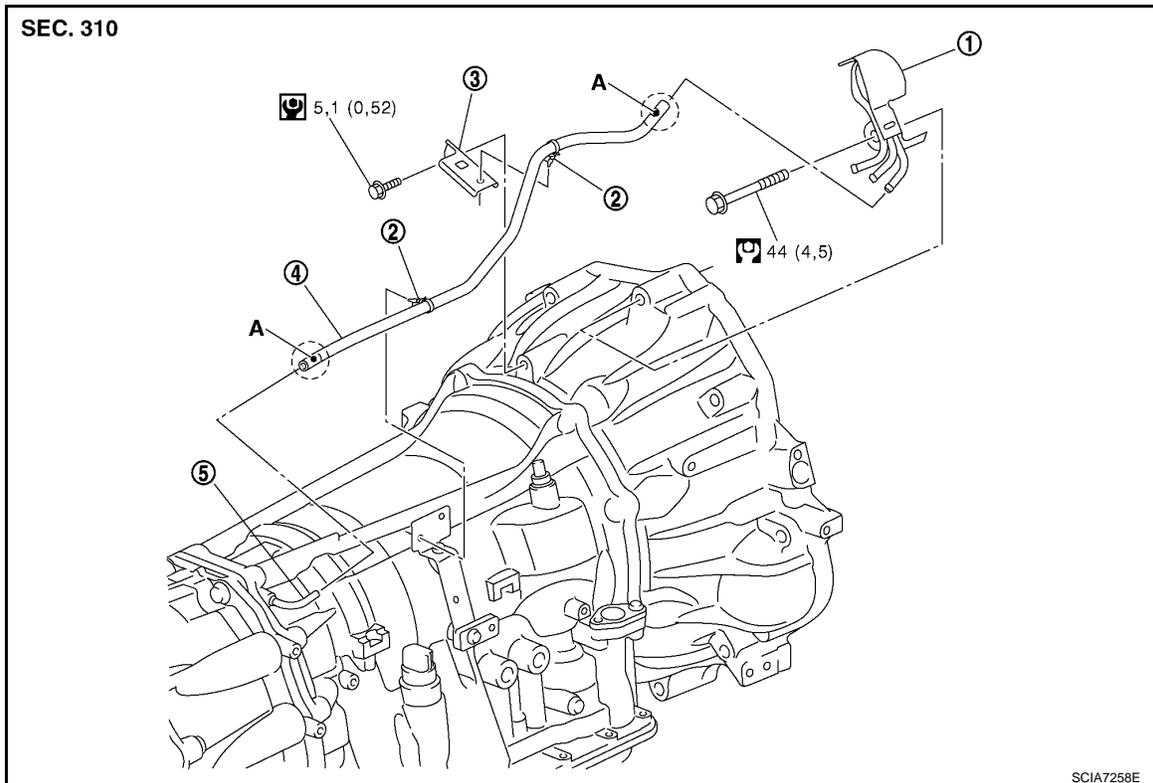
## FLEXIBLE DE RENIFLARD

### Dépose et repose

INFOID:000000001479171

#### MODELES AVEC MOTEUR YD25DDTI

Se reporter à l'illustration ci-après pour en savoir plus sur la procédure de dépose et de repose du flexible de reniflard.



- |                                  |                       |            |
|----------------------------------|-----------------------|------------|
| 1. Support de tuyau de reniflard | 2. Clip               | 3. Support |
| 4. Tuyau de reniflard de T/A     | 5. Tuyau de reniflard |            |
| A. Repère peint                  |                       |            |

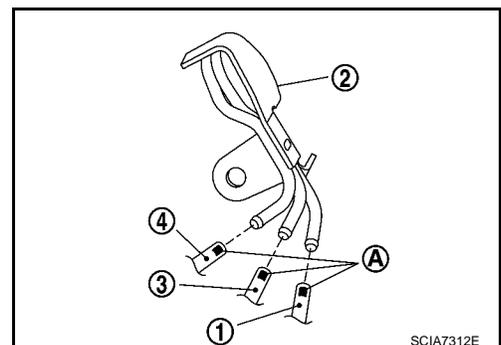
Se reporter à la section GI pour en savoir plus sur les icônes (symboles) de l'illustration. Se reporter à [GI-10. "Composant"](#).

#### PRECAUTION:

- Lors de la repose du tuyau de reniflard de T/A, ne pas écraser ou obstruer le tuyau en le pliant ou en le courbant.
- Lors de l'insertion du tube de reniflard dans le tuyau de T/A, veiller à l'insérer complètement jusqu'à ce que son extrémité soit en contact avec la partie courbée du tube.
- Reposer le tuyau de reniflard de T/A sur le tube de reniflard de T/A de façon à ce que le repère peint soit orienté vers le haut.
- Lors de la repose du tuyau de reniflard de T/A sur les supports, veiller à ce que les cosses soient soigneusement reposées sur ces derniers.
- Reposer le tuyau de reniflard de T/A (1) sur le support du tube de reniflard de T/A (2) de façon à ce que le repère peint (A) soit orienté vers le haut, comme indiqué sur l'illustration.

#### NOTE:

- Le repère peint (A) sur le flexible de reniflard de T/A (1) indique "1".
- Le repère peint (A) sur le flexible de reniflard de transfert (3) indique "2".
- Le repère peint (A) sur le flexible de reniflard de l'actionneur/du moteur de transfert (4) indique "3".

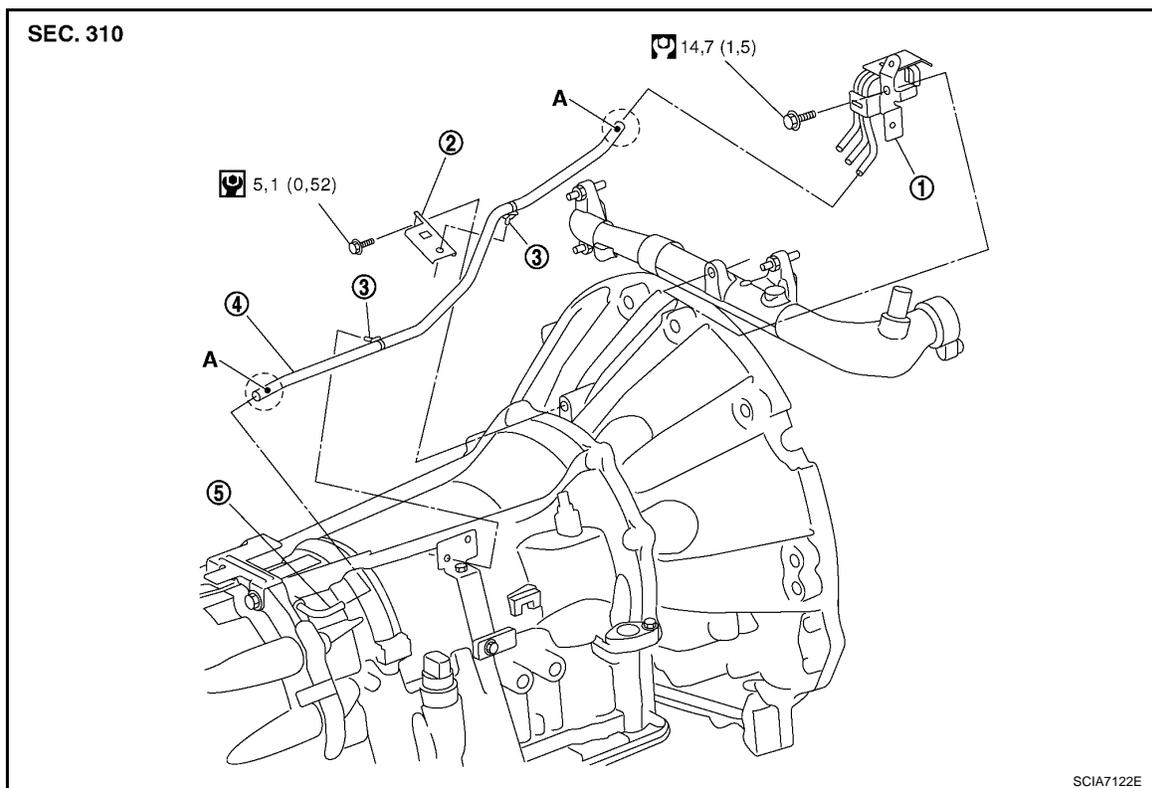


# FLEXIBLE DE RENIFLARD

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

### MODELES AVEC MOTEUR VQ40DE

Se reporter à l'illustration ci-après pour en savoir plus sur la procédure de dépose et de repose du flexible de reniflard.



- |                                  |                       |         |
|----------------------------------|-----------------------|---------|
| 1. Support de tuyau de reniflard | 2. Support            | 3. Clip |
| 4. Tuyau de reniflard de T/A     | 5. Tuyau de reniflard |         |
| A. Repère peint                  |                       |         |

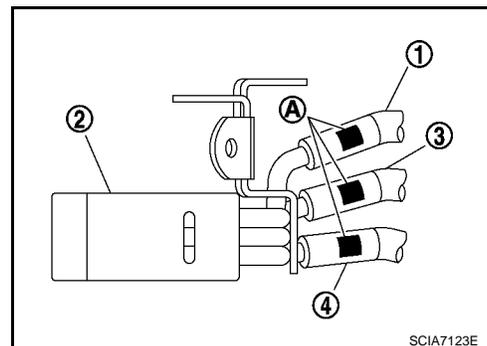
Se reporter à la section GI pour en savoir plus sur les icônes (symboles) de l'illustration. Se reporter à [GI-10. "Composant"](#).

### PRECAUTION:

- Lors de la repose du tuyau de reniflard de T/A, ne pas écraser ou obstruer le tuyau en le pliant ou en le courbant.
- Lors de l'insertion du tube de reniflard dans le tuyau de T/A, veiller à l'insérer complètement jusqu'à ce que son extrémité soit en contact avec la partie courbée du tube.
- Reposer le tuyau de reniflard de T/A sur le tube de reniflard de T/A de façon à ce que le repère peint soit orienté vers le haut.
- Lors de la repose du tuyau de reniflard de T/A sur les supports, veiller à ce que les cosses soient soigneusement reposées sur ces derniers.
- Reposer le flexible de reniflard de T/A (1) sur le support du tuyau de reniflard (2) de façon à ce que le repère peint (A) soit orienté vers le haut, comme indiqué sur l'illustration.

### NOTE:

- Le repère peint (A) sur le flexible de reniflard de T/A (1) indique "1".
- Le repère peint (A) sur le flexible de reniflard de transfert (3) indique "2".
- Le repère peint (A) sur le flexible de reniflard de l'actionneur/du moteur de transfert (4) indique "3".



# REFROIDISSEUR DE LIQUIDE DE T/A

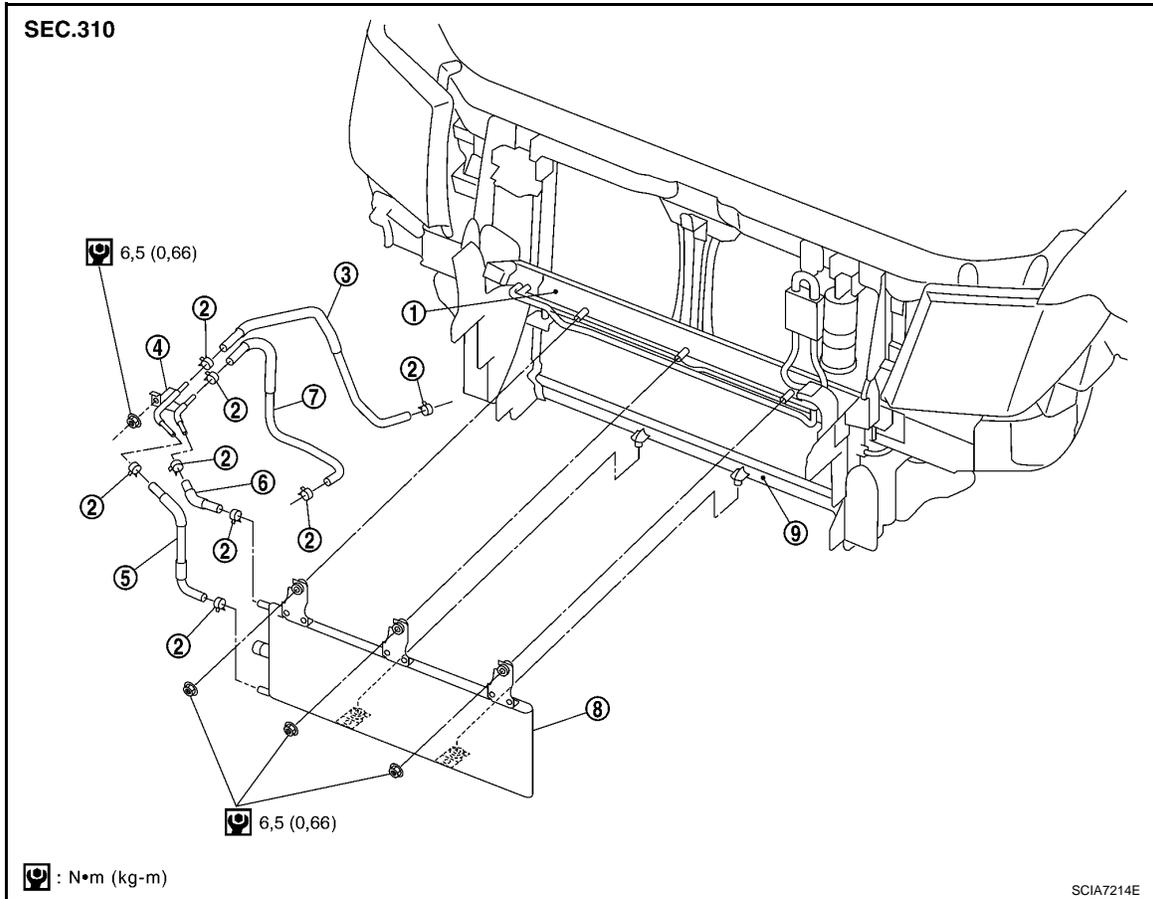
< INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

## REFROIDISSEUR DE LIQUIDE DE T/A

Dépose et repose du refroidisseur de liquide de T/A

INFOID:000000001479172

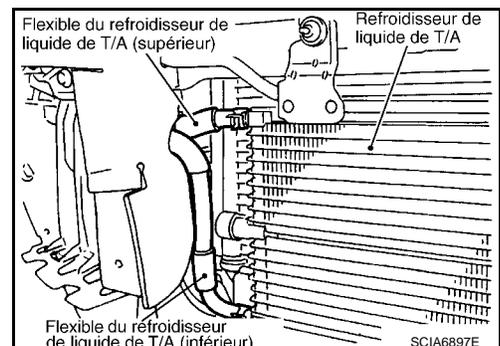
### COMPOSANTS



- |  |  |  |
|--|--|--|
| 1. Partie inférieure du support de noyau de radiateur  | 2. Collier de flexible                                   | 3. Durite de liquide de refroidissement de T/A (tube de liquide de refroidissement vers la transmission) |
| 4. Tuyau de refroidisseur de liquide   | 5. Durite (inférieure) de liquide de refroidissement T/A | 6. Durite (supérieure) de liquide de refroidissement de T/A  |
| 7. Durite de liquide de refroidissement de T/A (radiateur vers durite de liquide de refroidissement) | 8. Refroidisseur de liquide de T/A                       | 9. Radiateur   |

### DEPOSE

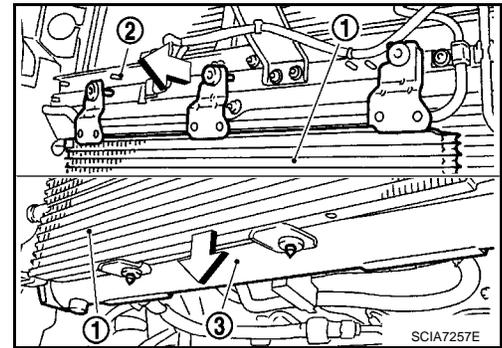
1. Déposer le pare-chocs avant. Se reporter à [EI-14](#).
2. Déposer la durite (supérieure) de liquide de refroidissement de T/A et la durite (inférieure) de liquide de refroidissement de T/A du refroidisseur de liquide de T/A.



## REFROIDISSEUR DE LIQUIDE DE T/A

### < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

3. Tirer le refroidisseur de liquide de T/A (1) vers l'avant du véhicule pour le retirer du support inférieur du noyau de radiateur (2) et le faire glisser par le bas pour déposer le radiateur (3).



### REPOSE

#### **PRECAUTION:**

**Une fois la repose effectuée, vérifier qu'il n'y a pas de fuite de liquide de T/A ainsi que le niveau du liquide. Se reporter à [AT-17. "Vérification du liquide de T/A"](#).**

Noter ce qui suit, et reposer dans l'ordre inverse de la dépose.

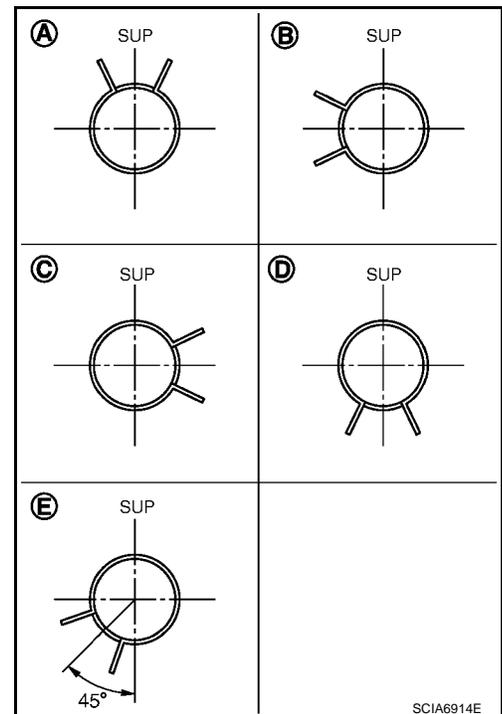
| Dénomination de la durite   | Extrémité de la durite                      | Repère peint                      | Position du collier de flexible* |
|---|---|-----------------------------------|----------------------------------|
| Durite de liquide de refroidissement de T/A (tube de liquide de refroidissement vers la transmission) | Côté T/A                                    | Orienté vers le haut              | A                                |
|   | Côté durite de liquide de refroidissement   | Orienté du côté droit du véhicule | B                                |
| Durite (inférieure) de liquide de refroidissement T/A   | Durite de liquide de refroidissement de T/A | Orienté vers le haut              | B                                |
|   | Côté durite de liquide de refroidissement   | Orienté vers le haut              | C                                |
| Durite (supérieure) de liquide de refroidissement de T/A  | Durite de liquide de refroidissement de T/A | Orienté vers le haut              | B                                |
|   | Côté durite de liquide de refroidissement   | Orienté vers le haut              | A                                |
| Durite de liquide de refroidissement de T/A (radiateur vers durite de liquide de refroidissement)     | Côté radiateur                              | Orienté vers le haut              | D                                |
|   | Côté durite de liquide de refroidissement   | Orienté vers le haut              | E                                |

\* : Se reporter aux illustrations pour connaître la position spécifique de chacune des languettes du collier de flexible.

# REFROIDISSEUR DE LIQUIDE DE T/A

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

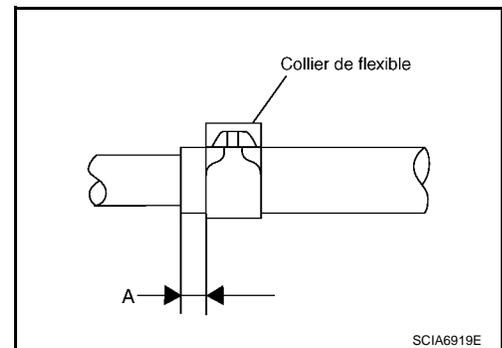
- Les illustrations affichent une vue de l'extrémité des flexibles.
- Reposer les colliers de flexible en positionnant la ligne médiane de chacune des languettes de collier comme indiqué sur l'illustration.



- Positionner les colliers de flexible de 5 à 9 mm du bord de la durite de liquide de refroidissement de T/A.

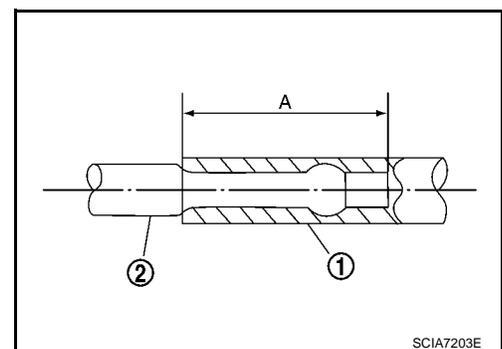
**Distance "A" : 5 - 9 mm**

- Le collier du flexible ne doit pas interférer avec le renflement du tube de liquide de refroidissement de T/A.



- Insérer la durite de liquide de refroidissement de T/A (1) 30 - 33 mm par l'extrémité du tube du liquide de refroidissement de T/A (2).

**Distance "A" : 30 - 33 mm**



# ENSEMBLE DE TRANSMISSION

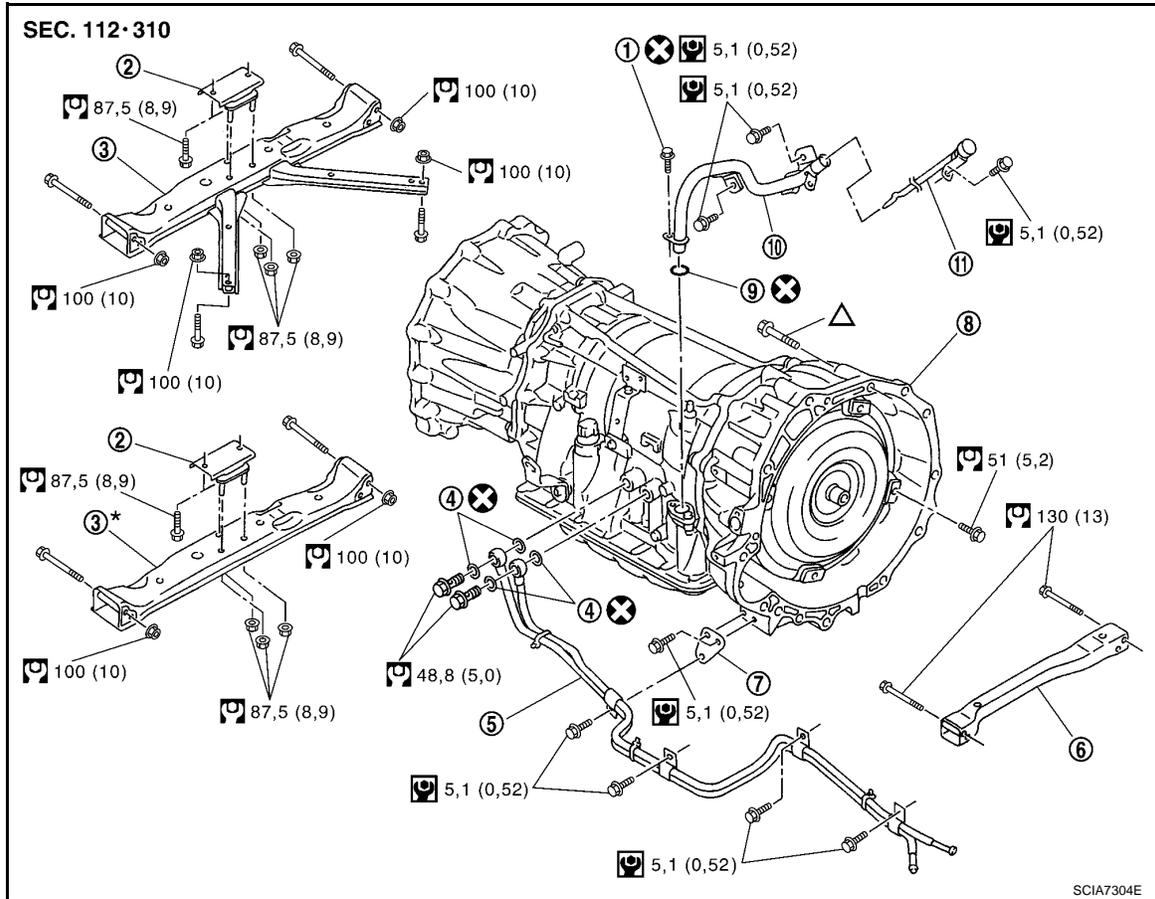
< INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

## ENSEMBLE DE TRANSMISSION

Dépose et repose (modèles YD25DDTi)

INFOID:000000001479173

### COMPOSANTS



- |  |   |                    |
|--|---|--------------------|
| 1. Boulon autobloquant                     | 2. Silentbloc de fixation (arrière) du moteur | 3. Traverse de T/A |
| 4. Rondelle en cuivre                      | 5. Tuyau de refroidisseur de liquide          | 6. Traverse avant  |
| 7. Support                                 | 8. Ensemble de T/A                            | 9. Joint torique   |
| 10. Tuyau de remplissage de liquide de T/A | 11. Jauge de niveau de liquide de T/A         |                    |

Se reporter à la section GI pour en savoir plus sur les icônes (symboles) de l'illustration. Se reporter à [GI-10. "Composant"](#).

△ : Pour le couple de serrage, se reporter à "INSTALLATION".

\* : En option (conduite à gauche)

### DEPOSE

#### **PRECAUTION:**

Lors de la dépose de l'ensemble de T/A du moteur, déposer en premier lieu le capteur de position de vilebrequin (POS) de l'ensemble de T/A.

1. Débrancher le câble de batterie au niveau de la borne négative.
2. Déposer le couvercle du moteur. Se reporter à [EM-169](#).
3. Retirer la jauge de liquide de la T/A.

# ENSEMBLE DE TRANSMISSION

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

4. Déposer le capteur de position de vilebrequin (POS) de l'ensemble de T/A.

**PRECAUTION:**

- Ne pas le laisser tomber ni lui faire subir de chocs.
- Ne pas démonter.
- Ne pas laisser de limaille de fer, etc. entrer en contact avec la zone magnétique de l'extrémité avant du capteur.
- Ne pas placer dans une zone magnétique.

5. Retirer la partie centrale de la face avant, le carénage inférieur du moteur, le carénage central du moteur et le carénage arrière du moteur. Se reporter à [EI-14](#).

6. Déposer la traverse croisée avant.

7. Déposer le silencieux principal. Se reporter à [EX-4, "Composant \(modèles avec moteur YD sans filtre à particules diesel\)"](#).

8. Déposer l'arbre de transmission avant et arrière. Se reporter à [PR-3, "Dépose et repose" \(avant\)](#), [PR-7, "Dépose et repose" \(arrière\)](#).

9. Déposer le démarreur. Se reporter à [SC-30, "Dépose et repose"](#).

10. Retirer le câble de commande et le support. Se reporter à [AT-246, "Dépose et repose du câble de commande"](#).

11. Débrancher le tube du liquide de refroidissement.

12. Déposer le tuyau de remplissage du liquide de T/A de l'ensemble de TA.

13. Déposer le joint torique du tuyau de remplissage de liquide de T/A.

14. Obstruer les ouvertures telles que l'orifice de remplissage du tuyau de charge etc.

15. Déposer le couvercle de plaque arrière de la plaque arrière.

16. Tourner le vilebrequin, et déposer les quatre boulons du plateau d'entraînement et du convertisseur de couple.

**PRECAUTION:**

**Pour la rotation du vilebrequin, l'effectuer dans le sens des aiguilles d'une montre comme indiqué depuis l'avant du véhicule.**

17. Maintenir l'ensemble de T/A avec un cric pour transmission.

**PRECAUTION:**

**Lors de la mise en place du cric pour transmission, veiller à ce qu'il ne heurte pas le bouchon de vidange.**

18. Déposer le dispositif de protection (tuyau de carburant), et débrancher les tuyaux de carburant. Se reporter à [FL-18](#).

19. Déposer la traverse de T/A

20. Déposer le silentbloc (arrière) de l'ensemble de T/A.

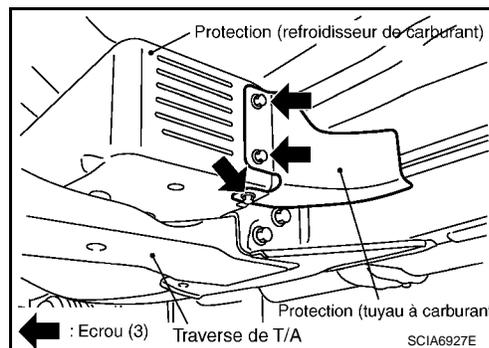
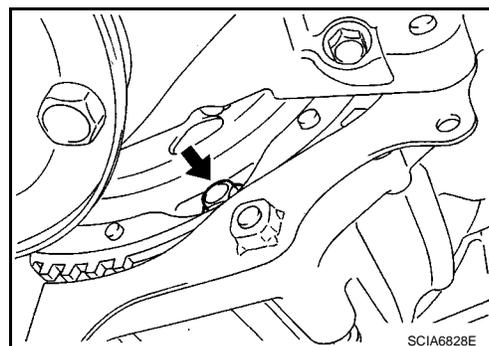
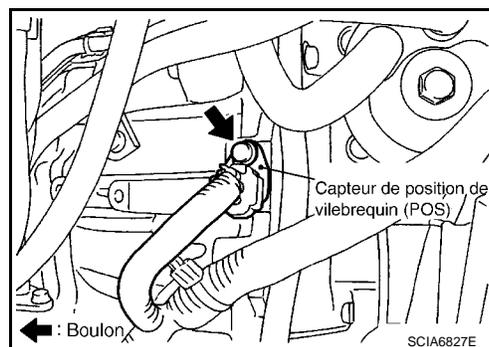
21. Débrancher les éléments suivants :

- Connecteur de faisceau de l'ensemble de T/A
- Contact ATP
- Contact de 4LO de point mort
- Contact de signalisation de mise en attente
- Connecteur de moteur de transfert
- Connecteur de dispositif de commande de transfert
- Connecteur d'ensemble de câbles de bornes de transfert

22. Maintenir le boîtier de transfert avec un cric pour transmission.

23. Déposer le faisceau de câblage du support.

24. Retirer les boulons fixant l'ensemble de T/A au moteur.



# ENSEMBLE DE TRANSMISSION

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

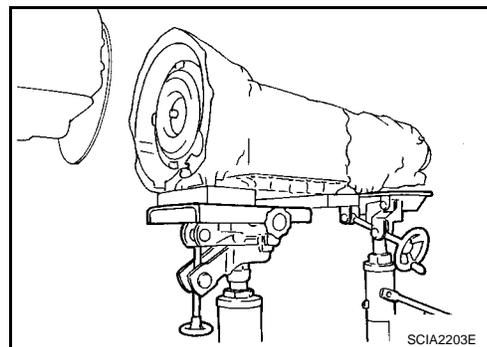
25. Déposer l'ensemble de T/A et le transfert du véhicule.

**PRECAUTION:**

- Fixer le convertisseur de couple pour l'empêcher de tomber.
- Fixer l'ensemble de T/A sur un cric pour transmission.

26. Déposer le tuyau de reniflard de T/A. Se reporter à [AT-267](#), "Dépose et repose".

27. Déposer l'ensemble de transfert de l'ensemble de T/A. Se reporter à [TF-175](#), "Dépose et repose".

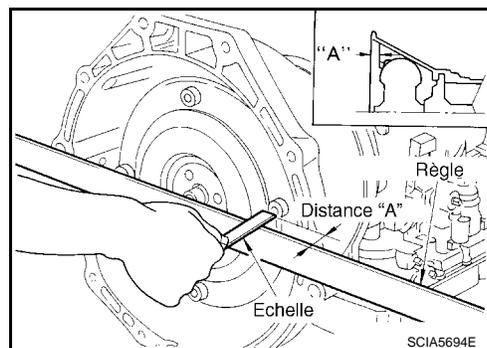


## INSPECTION

Repose et vérification du convertisseur de couple

- Après avoir inséré le convertisseur de couple dans une T/A, vérifier la distance "A" qui doit se trouver dans les limites de la valeur de référence spécifiée.

**Distance "A" : 25,0 mm ou plus**



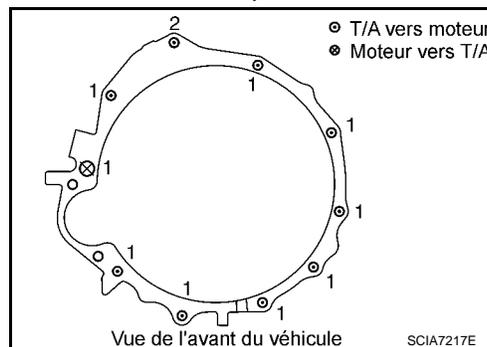
## REPOSE

Reposer les pièces déposées dans l'ordre inverse de la dépose, en faisant attention aux opérations suivantes.

- Lors de la repose de l'ensemble de T/A sur le moteur, serrer les boulons au couple spécifié en respectant l'ordre indiqué.

|                                 |          |    |
|---------------------------------|----------|----|
| N° de boulon                    | 1        | 2* |
| Nombre de boulons               | 9        | 1  |
| Couple de serrage<br>N·m (kg·m) | 44 (4,5) |    |

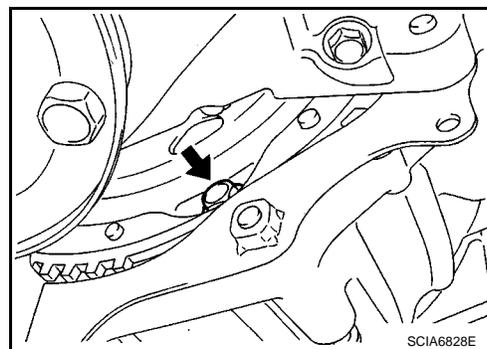
\*: Serrer le boulon avec le support du tuyau de reniflard.



- Aligner la position des boulons de serrage du plateau d'entraînement avec ceux du convertisseur de couple, et les serrer provisoirement. Serrer ensuite les boulons au couple spécifié. Se reporter à "COMPOSANTS".

**PRECAUTION:**

- Pour la rotation du vilebrequin, l'effectuer dans le sens des aiguilles d'une montre comme indiqué depuis l'avant du véhicule.
- Lors du serrage des écrous du convertisseur de couple après que les boulons de la poulie de vilebrequin aient été fixés, vérifier le couple de serrage des boulons de fixation de la poulie de vilebrequin. Se reporter à [EM-243](#), "Dépose et repose".
- Une fois le convertisseur reposé sur le plateau d'entraînement, faire tourner la boîte de vitesses plusieurs fois de suite pour vérifier qu'elle tourne librement sans être grippée.
- Reposer la capteur d'angle de vilebrequin (POS). Se reporter à [EM-194](#).
- Une fois la repose terminée, vérifier l'absence de fuites de liquide de T/A, le niveau du liquide de T/A, ainsi que les positions de la transmission. Se reporter à [AT-17](#), "Vérification du liquide de T/A", [AT-248](#), "Vérification de la position de T/A".



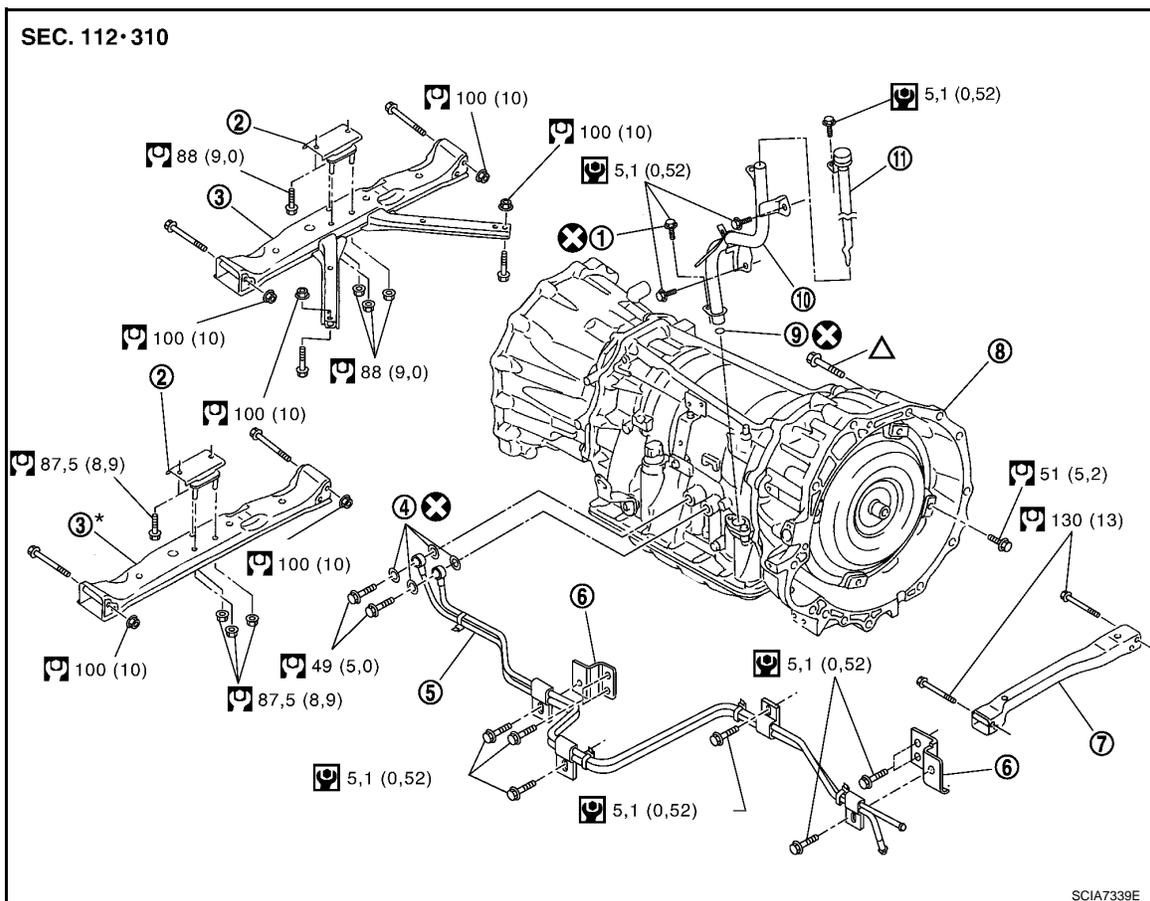
# ENSEMBLE DE TRANSMISSION

< INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

Dépose et repose (modèles VQ40DE)

INFOID:000000001479174

## COMPOSANTS



- |  |   |                    |
|--|---|--------------------|
| 1. Boulon autobloquant                     | 2. Silentbloc de fixation (arrière) du moteur | 3. Traverse de T/A |
| 4. Rondelle en cuivre                      | 5. Tuyau de refroidisseur de liquide          | 6. Support         |
| 7. Traverse avant                          | 8. Ensemble de T/A                            | 9. Joint torique   |
| 10. Tuyau de remplissage de liquide de T/A | 11. Jauge de niveau de liquide de T/A         |                    |

Se reporter à la section GI pour en savoir plus sur les icônes (symboles) de l'illustration. Se reporter à [GI-10. "Composant"](#).

Δ : Pour le couple de serrage, se reporter à "INSTALLATION".

\* : En option (conduite à gauche)

## DEPOSE

### PRECAUTION:

Lors de la dépose de l'ensemble de T/A du moteur, déposer d'abord le capteur de position de vilebrequin (POS) de l'ensemble de T/A.

1. Débrancher le câble de batterie au niveau de la borne négative.
2. Retirer la jauge de liquide de la T/A.
3. Déposer le protecteur d'aile gauche.

# ENSEMBLE DE TRANSMISSION

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

4. Déposer le capteur de position de vilebrequin (POS) de l'ensemble de T/A.

**PRECAUTION:**

- Ne pas le laisser tomber ni lui faire subir de chocs.
- Ne pas démonter.
- Ne pas laisser de limaille de fer, etc. entrer en contact avec la zone magnétique de l'extrémité avant du capteur.
- Ne pas placer dans une zone magnétique.

5. Déposer le sous-couvercle.

6. Déposer la traverse croisée avant.

7. Déposer le démarreur. Se reporter à [SC-30, "Dépose et repose"](#).

8. Déposer l'arbre de transmission avant et arrière. Se reporter à [PR-3, "Dépose et repose"](#) (avant) et [PR-7, "Dépose et repose"](#) (arrière).

9. Déposer les tuyaux avant de l'échappement droit et gauche. Se reporter à [EX-3, "Composant \(modèles avec moteur VQ\)"](#).

10. Retirer le câble de commande et le support. Se reporter à [AT-246, "Dépose et repose du câble de commande"](#).

11. Débrancher le tube du liquide de refroidissement.

12. Déposer la plaque de couvercle arrière.

13. Tourner le vilebrequin, et déposer les quatre boulons du plateau d'entraînement et du convertisseur de couple.

**PRECAUTION:**

**Pour la rotation du vilebrequin, l'effectuer dans le sens des aiguilles d'une montre comme indiqué depuis l'avant du véhicule.**

14. Maintenir l'ensemble de T/A avec un cric pour transmission.

**PRECAUTION:**

**Lors de la mise en place du cric pour transmission, veiller à ce qu'il ne heurte pas le bouchon de vidange.**

15. Déposer la traverse de T/A

16. Déposer le silentbloc (arrière) de l'ensemble de T/A.

17. Incliner légèrement la T/A pour gagner du jeu entre la carrosserie et cette dernière, puis débrancher les flexibles de reniflard. Se reporter à [AT-267, "Dépose et repose"](#).

18. Débrancher les éléments suivants :

- Connecteur de faisceau de l'ensemble de T/A
- Connecteur de dispositif de commande de transfert
- Contact de signalisation de mise en attente
- Contact ATP
- Connecteur de moteur de transfert
- Connecteur d'ensemble de câbles de bornes de transfert
- Contact de 4LO de point mort

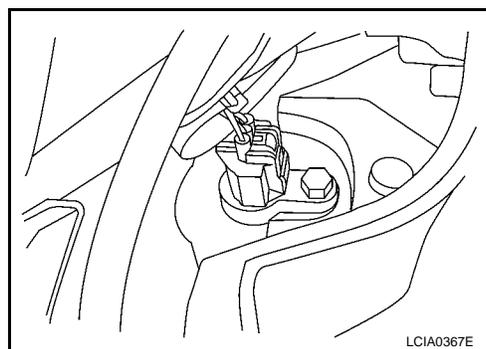
19. Déposer le faisceau de câblage des pièces de retenue.

20. Déposer le tuyau de remplissage du liquide de T/A de l'ensemble de TA.

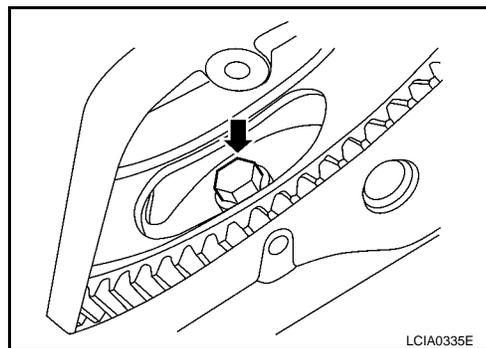
21. Déposer le joint torique du tuyau de remplissage de liquide de T/A.

22. Obstruer les ouvertures telles que l'orifice de remplissage du tuyau de charge etc.

23. Retirer les boulons fixant l'ensemble de T/A au moteur.



LCIA0367E



LCIA0335E

# ENSEMBLE DE TRANSMISSION

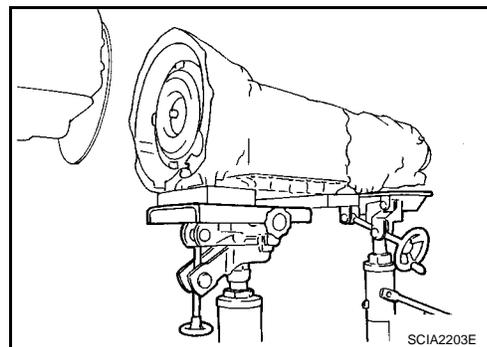
## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

24. Déposer l'ensemble de T/A et le transfert du véhicule.

**PRECAUTION:**

- Fixer le convertisseur de couple pour l'empêcher de tomber.
- Fixer l'ensemble de T/A sur un cric pour boîte de vitesses.

25. Déposer le transfert de l'ensemble de T/A. Se reporter à [IF-175. "Dépose et repose"](#).

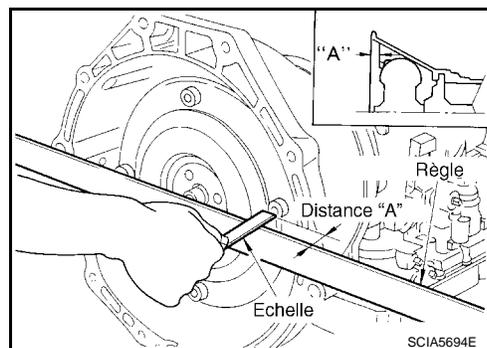


## INSPECTION

Repose et vérification du convertisseur de couple

- Après avoir inséré le convertisseur de couple dans une T/A, vérifier la distance "A" qui doit se trouver dans les limites de la valeur de référence spécifiée.

**Distance "A" : 25,0 mm ou plus**

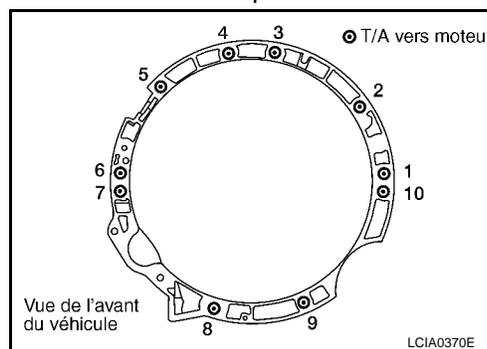


## REPOSE

Reposer les pièces déposées dans l'ordre inverse de la dépose, en faisant attention aux opérations suivantes.

- Lors de la repose de l'ensemble de T/A sur le moteur, serrer les boulons au couple spécifié en respectant l'ordre indiqué.

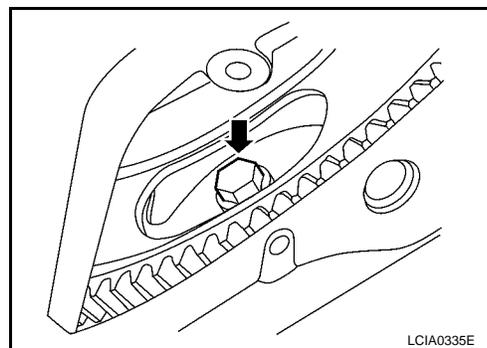
 : **75 N·m (7,7 kg·m)**



- Aligner les boulons de fixation du plateau d'entraînement avec ceux du convertisseur de couple, et les serrer de façon temporaire. Serrer ensuite les boulons au couple spécifié. Se reporter à "COMPOSANTS".

**PRECAUTION:**

- Pour la rotation du vilebrequin, l'effectuer dans le sens des aiguilles d'une montre comme indiqué depuis l'avant du véhicule.
- Lors du serrage des écrous du convertisseur de couple après que les boulons de la poulie de vilebrequin aient été fixés, vérifier le couple de serrage des boulons de fixation de la poulie de vilebrequin. Se reporter à [EM-55. "Dépose et repose"](#).



- Une fois le convertisseur reposé sur le plateau d'entraînement, faire tourner la boîte de vitesses plusieurs fois de suite pour vérifier qu'elle tourne librement sans être grippée.
- Reposer le capteur d'angle de vilebrequin (POS). Se reporter à [EM-29. "Composant"](#).
- Une fois la repose terminée, vérifier l'absence de fuites de liquide de T/A, le niveau du liquide de T/A, ainsi que les positions de la transmission. Se reporter à [AT-17. "Vérification du liquide de T/A"](#), [AT-248. "Vérification de la position de T/A"](#).

# REVISION

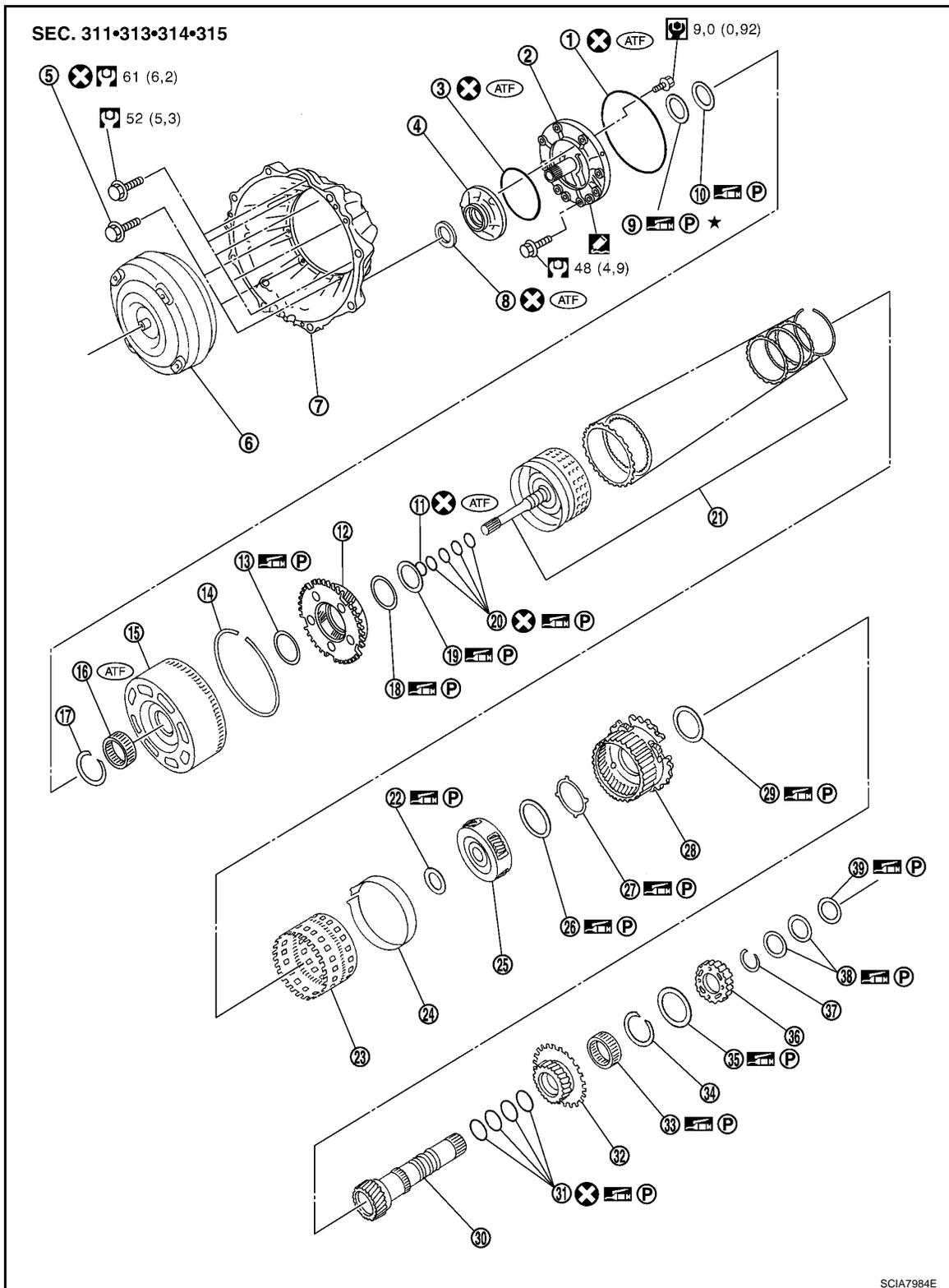
< INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

## REVISION

Composant

INFOID:000000001479175

Modèles avec moteur YD25DDTi



SCIA7984E

- |                            |                               |                            |
|----------------------------|-------------------------------|----------------------------|
| 1. Joint torique           | 2. Couvercle de pompe à huile | 3. Joint torique           |
| 4. Carter de pompe à huile | 5. Boulon autobloquant        | 6. Convertisseur de couple |

AT-278

# REVISION

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

- |   |  |  |    |
|---|--|--|----|
| 7. Carter de convertisseur                    | 8. Joint d'étanchéité d'huile de carter de pompe à huile | 9. Bague de roulement  | A  |
| 10. Roulement à aiguilles                     | 11. Joint torique  | 12. Ensemble de porte-satellite avant  |    |
| 13. Roulement à aiguilles                     | 14. Jonc d'arrêt   | 15. Pignon solaire avant   | B  |
| 16. Embayage unidirectionnel de 3ème          | 17. Jonc d'arrêt   | 18. Bague de roulement   |    |
| 19. Roulement à aiguilles                     | 20. Joint d'étanchéité                                   | 21. Bloc d'embrayage d'entrée  | AT |
| 22. Roulement à aiguilles                     | 23. Pignon interne arrière                               | 24. Bande de frein   |    |
| 25. Ensemble de porte-satellite intermédiaire | 26. Roulement à aiguilles                                | 27. Bague de roulement   |    |
| 28. Ensemble de porte-satellite arrière       | 29. Roulement à aiguilles                                | 30. Pignon solaire intermédiaire   |    |
| 31. Joint d'étanchéité                        | 32. Pignon solaire arrière                               | 33. Embayage unidirectionnel de 1ère   | D  |
| 34. Jonc d'arrêt                              | 35. Roulement à aiguilles                                | 36. Moyeu d'embrayage de marche arrière en rapport de vitesses rapide et lente | E  |
| 37. Jonc d'arrêt                              | 38. Bague de roulement                                   | 39. Roulement à aiguilles  |    |

Se reporter à la section GI pour en savoir plus sur les icônes (symboles) de l'illustration. Se reporter à [GI-10, "Composant"](#).

Toutefois, se reporter aux symboles suivants pour d'autres éléments.

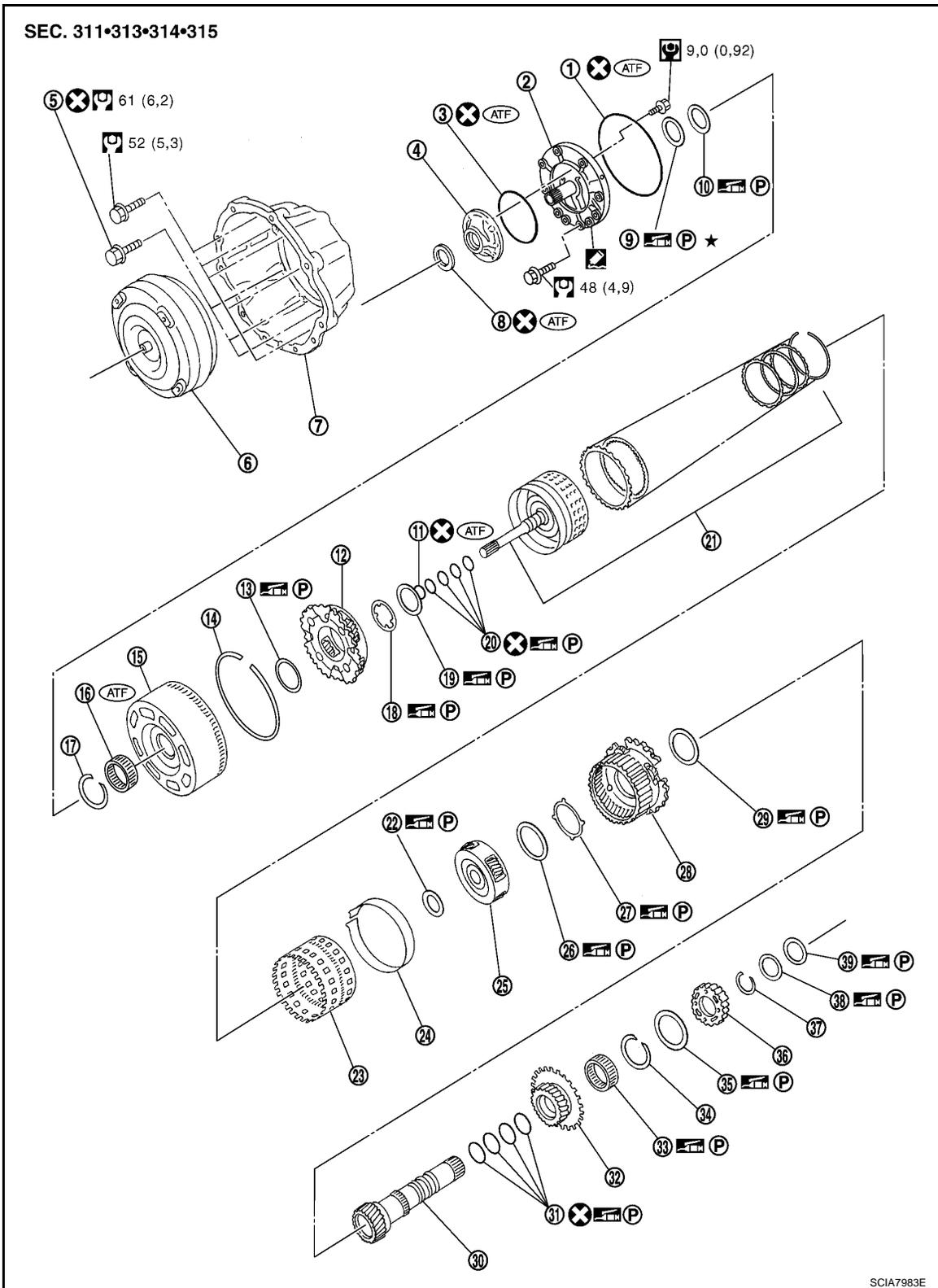
 : Appliquer du joint liquide (Three Bond TB1215) ou un équivalent.

A  
B  
AT  
D  
E  
F  
G  
H  
I  
J  
K  
L  
M  
N  
O  
P

# REVISION

< INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

Moteur VQ40DE



SCIA7983E

- |                            |  |                                       |
|----------------------------|--|---------------------------------------|
| 1. Joint torique           | 2. Couvercle de pompe à huile                            | 3. Joint torique                      |
| 4. Carter de pompe à huile | 5. Boulon autobloquant                                   | 6. Convertisseur de couple            |
| 7. Carter de convertisseur | 8. Joint d'étanchéité d'huile de carter de pompe à huile | 9. Bague de roulement                 |
| 10. Roulement à aiguilles  | 11. Joint torique  | 12. Ensemble de porte-satellite avant |
| 13. Roulement à aiguilles  | 14. Jonc d'arrêt   | 15. Pignon solaire avant              |

# REVISION

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

|   |                            |  |    |
|---|----------------------------|--|----|
| 16. Embrayage unidirectionnel de 3ème         | 17. Jonc d'arrêt           | 18. Bague de roulement   | A  |
| 19. Roulement à aiguilles                     | 20. Joint d'étanchéité     | 21. Bloc d'embrayage d'entrée  |    |
| 22. Roulement à aiguilles                     | 23. Pignon interne arrière | 24. Bande de frein   |    |
| 25. Ensemble de porte-satellite intermédiaire | 26. Roulement à aiguilles  | 27. Bague de roulement   | B  |
| 28. Ensemble de porte-satellite arrière       | 29. Roulement à aiguilles  | 30. Pignon solaire intermédiaire   |    |
| 31. Joint d'étanchéité                        | 32. Pignon solaire arrière | 33. Embrayage unidirectionnel de 1ère  | AT |
| 34. Jonc d'arrêt                              | 35. Roulement à aiguilles  | 36. Moyeu d'embrayage de marche arrière en rapport de vitesses rapide et lente |    |
| 37. Jonc d'arrêt                              | 38. Bague de roulement     | 39. Roulement à aiguilles  | D  |

Se reporter à la section GI pour en savoir plus sur les icônes (symboles) de l'illustration. Se reporter à [GI-10. "Composant"](#).

Toutefois, se reporter aux symboles suivants pour d'autres éléments.

 : Appliquer du joint liquide (Three Bond TB1215) ou un équivalent.

E

F

G

H

I

J

K

L

M

N

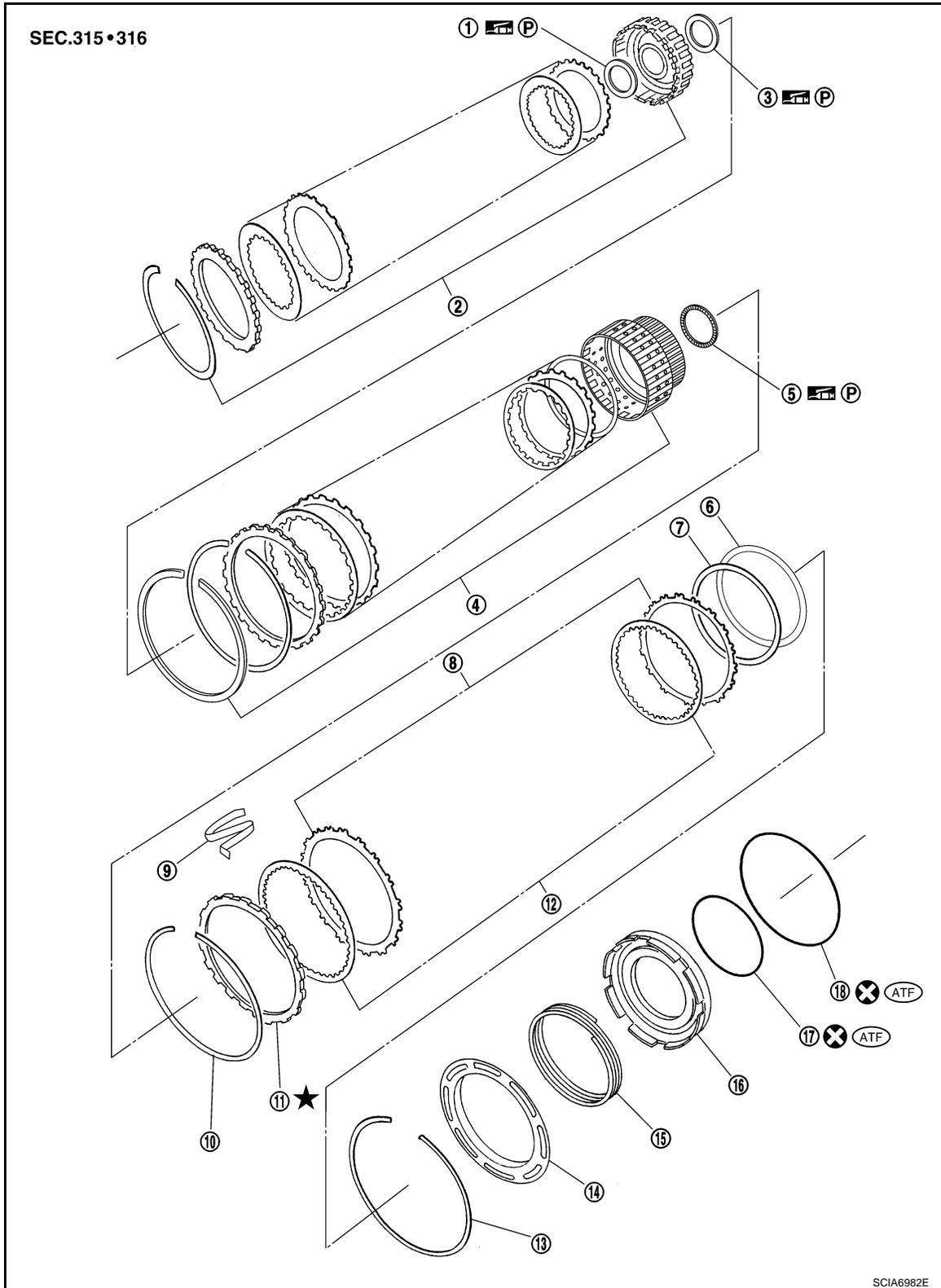
O

P

# REVISION

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

Modèles avec moteur YD25DDTi



- |   |  |   |
|---|--|---|
| 1. Bague de roulement                         | 2. Ensemble d'embrayage de marche arrière de rapport de vitesse lente et de vitesse rapide | 3. Roulement à aiguilles                      |
| 4. Bloc d'embrayage direct                    | 5. Roulement à aiguilles   | 6. Plateau incurvé de frein de marche arrière |
| 7. Plateau incurvé de frein de marche arrière | 8. Plateau secondaire de frein de marche arrière   | 9. Ressort N                                  |

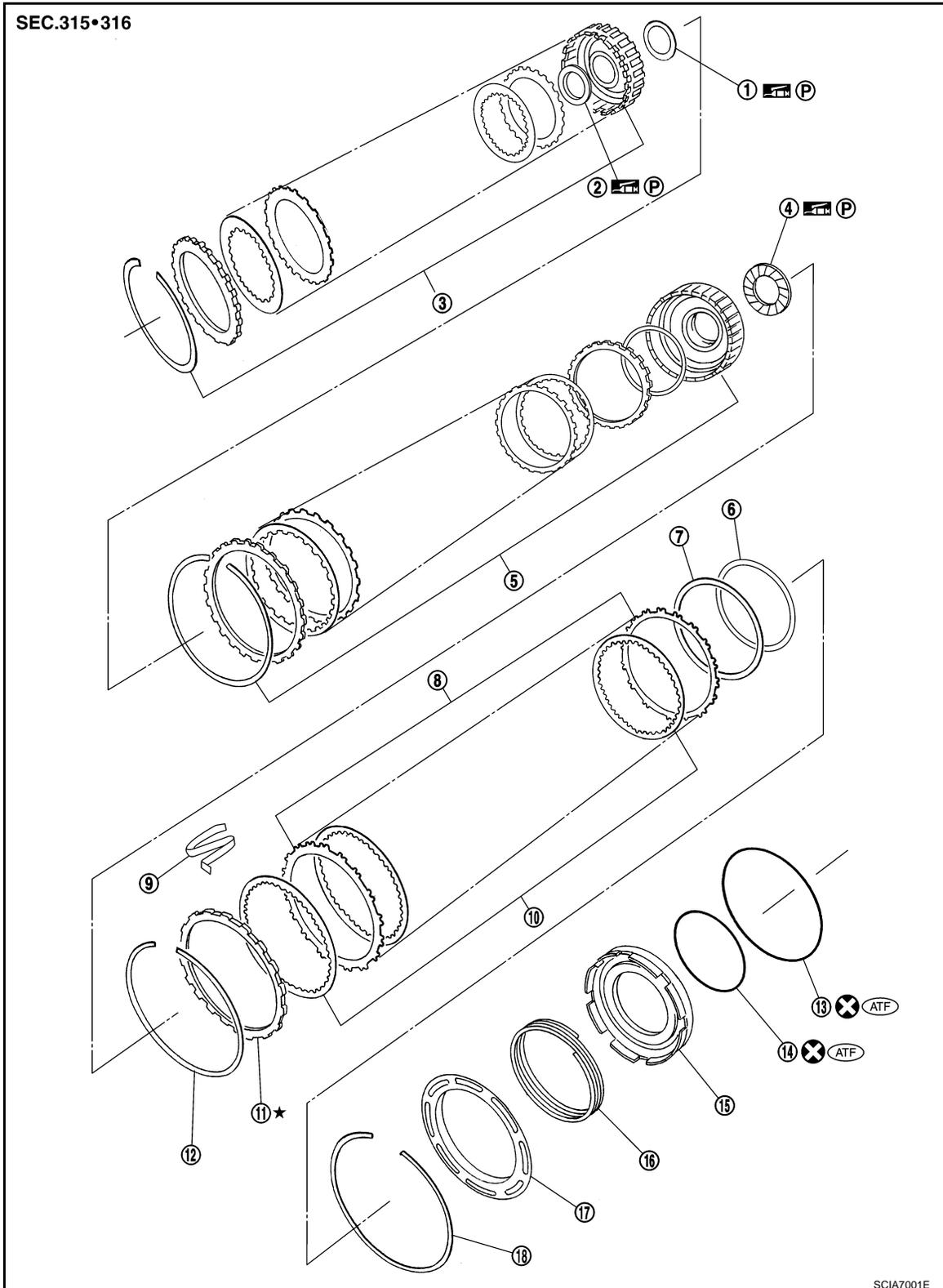
# REVISION

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

- |  |  |   |
|--|--|---|
| 10. Jonc d'arrêt                                 | 11. Plaque de retenue de frein de marche arrière | 12. Plateau d'entraînement de frein de marche arrière |
| 13. Jonc d'arrêt                                 | 14. Retenue de ressort                           | 15. Ressort de rappel                                 |
| 16. Piston de frein de rapport de marche arrière | 17. Joint en D                                   | 18. Joint en D  |

Se reporter à la section GI pour en savoir plus sur les icônes (symboles) de l'illustration. Se reporter à [GI-10. "Composant"](#).

Moteur VQ40DE



A

B

AT

D

E

F

G

H

I

J

K

L

M

N

O

P

# REVISION

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

---

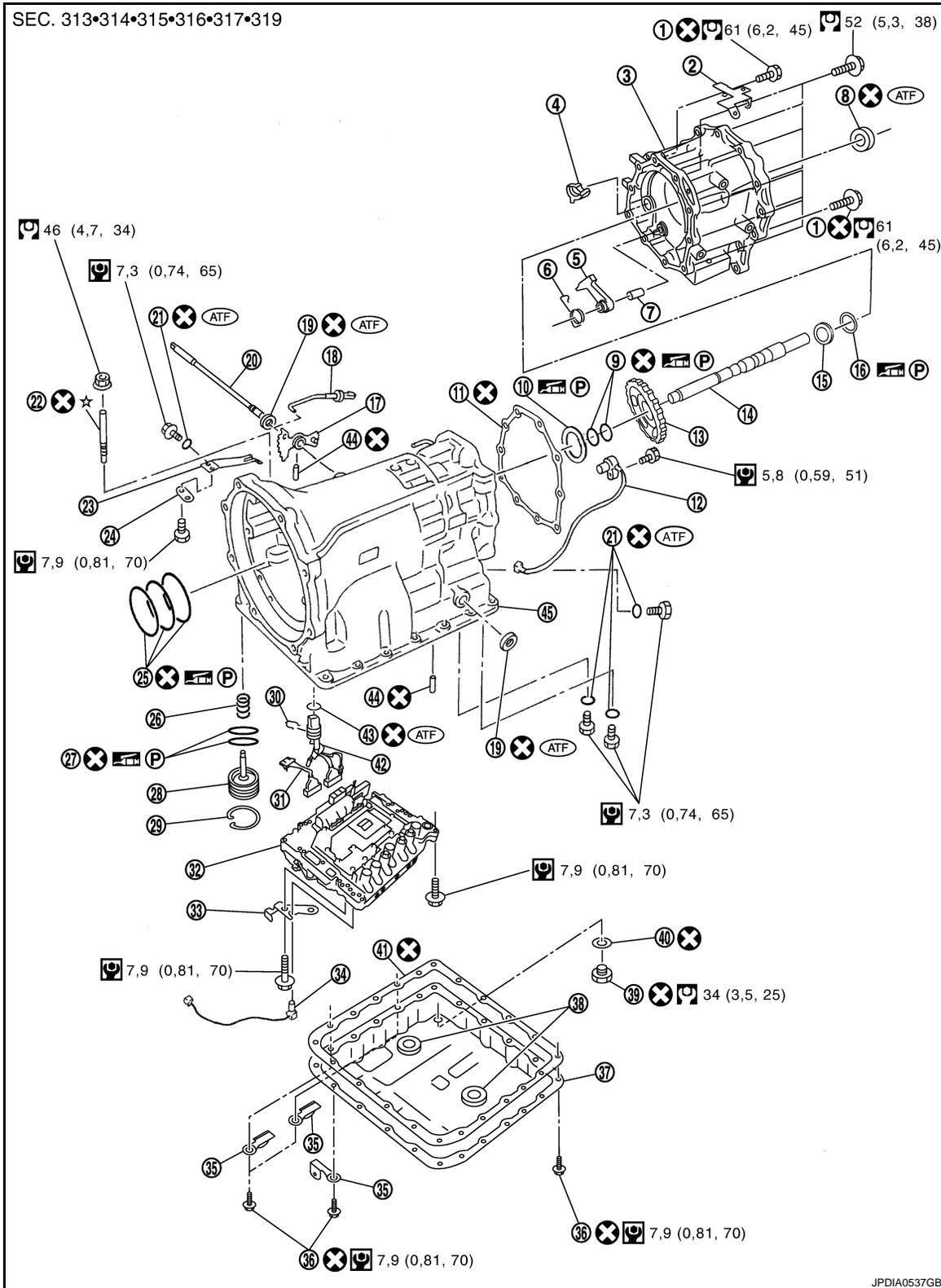
- |   |  |  |
|---|--|--|
| 1. Roulement à aiguilles                              | 2. Bague de roulement                            | 3. Ensemble d'embrayage de marche arrière de rapport de vitesse lente et de vitesse rapide |
| 4. Roulement à aiguilles                              | 5. Bloc d'embrayage direct                       | 6. Plateau incurvé de frein de marche arrière  |
| 7. Plateau incurvé de frein de marche arrière         | 8. Plateau secondaire de frein de marche arrière | 9. Ressort N   |
| 10. Plateau d'entraînement de frein de marche arrière | 11. Plaque de retenue de frein de marche arrière | 12. Jonc d'arrêt   |
| 13. Joint en D  | 14. Joint en D                                   | 15. Piston de frein de rapport de marche arrière   |
| 16. Ressort de rappel                                 | 17. Retenue de ressort                           | 18. Jonc d'arrêt   |

Se reporter à la section GI pour en savoir plus sur les icônes (symboles) de l'illustration. Se reporter à [GI-10, "Composant"](#).

# REVISION

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

Modèles avec moteur YD25DDTi



- |  |                                       |                        |
|--|---------------------------------------|------------------------|
| 1. Boulon autobloquant                   | 2. Support de borne                   | 3. Carter d'adaptateur |
| 4. Support d'actionneur de stationnement | 5. Cliquet de stationnement           | 6. Ressort de rappel   |
| 7. Arbre à cliquet                       | 8. Joint d'étanchéité d'huile arrière | 9. Joint d'étanchéité  |
| 10. Roulement à aiguilles                | 11. Joint plat                        | 12. Capteur de régime  |
| 13. Pignon de stationnement              | 14. Arbre de sortie                   | 15. Bague de roulement |

# REVISION

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

---

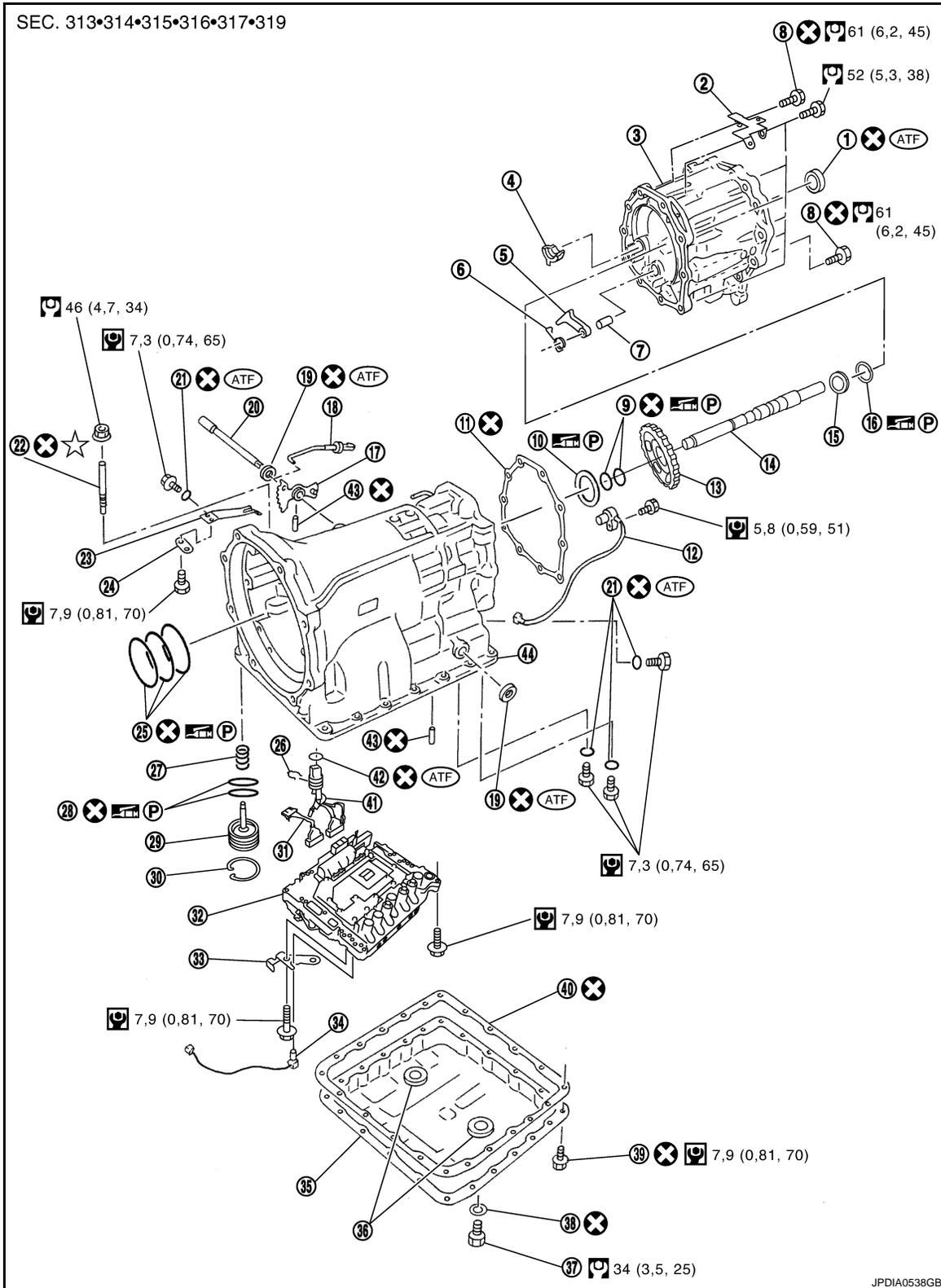
- |  |                                  |  |
|--|----------------------------------|--|
| 16. Roulement à aiguilles                          | 17. Plaque manuelle              | 18. Tige de stationnement                |
| 19. Joint d'huile d'arbre manuel                   | 20. Arbre manuel                 | 21. Joint torique                        |
| 22. Axe d'extrémité fixe d'asservissement de bande | 23. Ressort de détente           | 24. Entretoise                           |
| 25. Joint d'étanchéité                             | 26. Ressort de rappel            | 27. Joint torique                        |
| 28. Ensemble d'assistance                          | 29. Jonc d'arrêt                 | 30. Jonc d'arrêt                         |
| 31. Faisceau auxiliaire                            | 32. Soupape de commande avec TCM | 33. Support                              |
| 34. Capteur 2 de température de liquide de T/A     | 35. Clip                         | 36. Boulon de fixation du carter d'huile |
| 37. Carter d'huile                                 | 38. Aimant                       | 39. Bouchon de vidange                   |
| 40. Joint de bouchon de vidange                    | 41. Joint de carter d'huile      | 42. Ensemble de fil câblé de borne       |
| 43. Joint torique                                  | 44. Goupille de retenue          | 45. Carter de boîte de vitesses          |

Se reporter à la section GI pour en savoir plus sur les icônes (symboles) de l'illustration. Se reporter à [GI-10. "Composant"](#).

# REVISION

< INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

Moteur VQ40DE



JPDIA0538GB

- |  |                             |                        |
|--|-----------------------------|------------------------|
| 1. Joint d'étanchéité d'huile arrière    | 2. Support de borne         | 3. Carter d'adaptateur |
| 4. Support d'actionneur de stationnement | 5. Cliquet de stationnement | 6. Ressort de rappel   |
| 7. Arbre à cliquet                       | 8. Boulon autobloquant      | 9. Joint d'étanchéité  |
| 10. Roulement à aiguilles                | 11. Joint plat              | 12. Capteur de régime  |
| 13. Pignon de stationnement              | 14. Arbre de sortie         | 15. Bague de roulement |

A  
B  
AT  
D  
E  
F  
G  
H  
I  
J  
K  
L  
M  
N  
O  
P

# REVISION

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

---

- |  |                                    |  |
|--|------------------------------------|--|
| 16. Roulement à aiguilles                          | 17. Plaque manuelle                | 18. Tige de stationnement                |
| 19. Joint d'huile d'arbre manuel                   | 20. Arbre manuel                   | 21. Joint torique                        |
| 22. Axe d'extrémité fixe d'asservissement de bande | 23. Ressort de détente             | 24. Entretoise                           |
| 25. Joint d'étanchéité                             | 26. Jonc d'arrêt                   | 27. Ressort de rappel                    |
| 28. Joint torique                                  | 29. Ensemble d'assistance          | 30. Jonc d'arrêt                         |
| 31. Faisceau auxiliaire                            | 32. Soupape de commande avec TCM   | 33. Support                              |
| 34. Capteur 2 de température de liquide de T/A     | 35. Carter d'huile                 | 36. Aimant                               |
| 37. Bouchon de vidange                             | 38. Joint de bouchon de vidange    | 39. Boulon de fixation du carter d'huile |
| 40. Joint de carter d'huile                        | 41. Ensemble de fil câblé de borne | 42. Joint torique                        |
| 43. Goupille de retenue                            | 44. Carter de boîte de vitesses    |  |

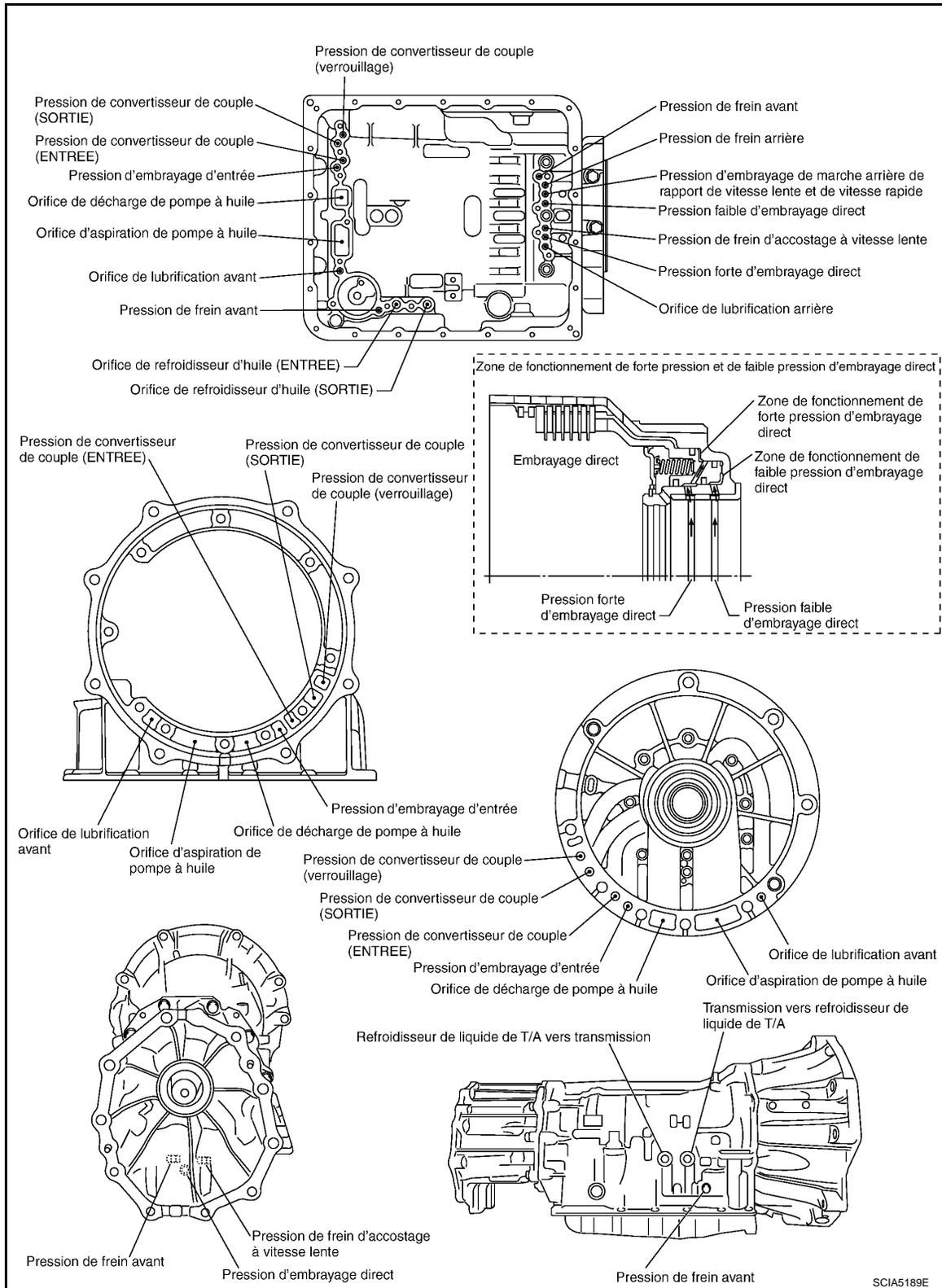
Se reporter à la section GI pour en savoir plus sur les icônes (symboles) de l'illustration. Se reporter à [GI-10. "Composant"](#).

# REVISION

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

### Passage d'huile

INFOID:000000001479176



Emplacement des cales de réglage, des roulements à aiguilles, des rondelles de butée

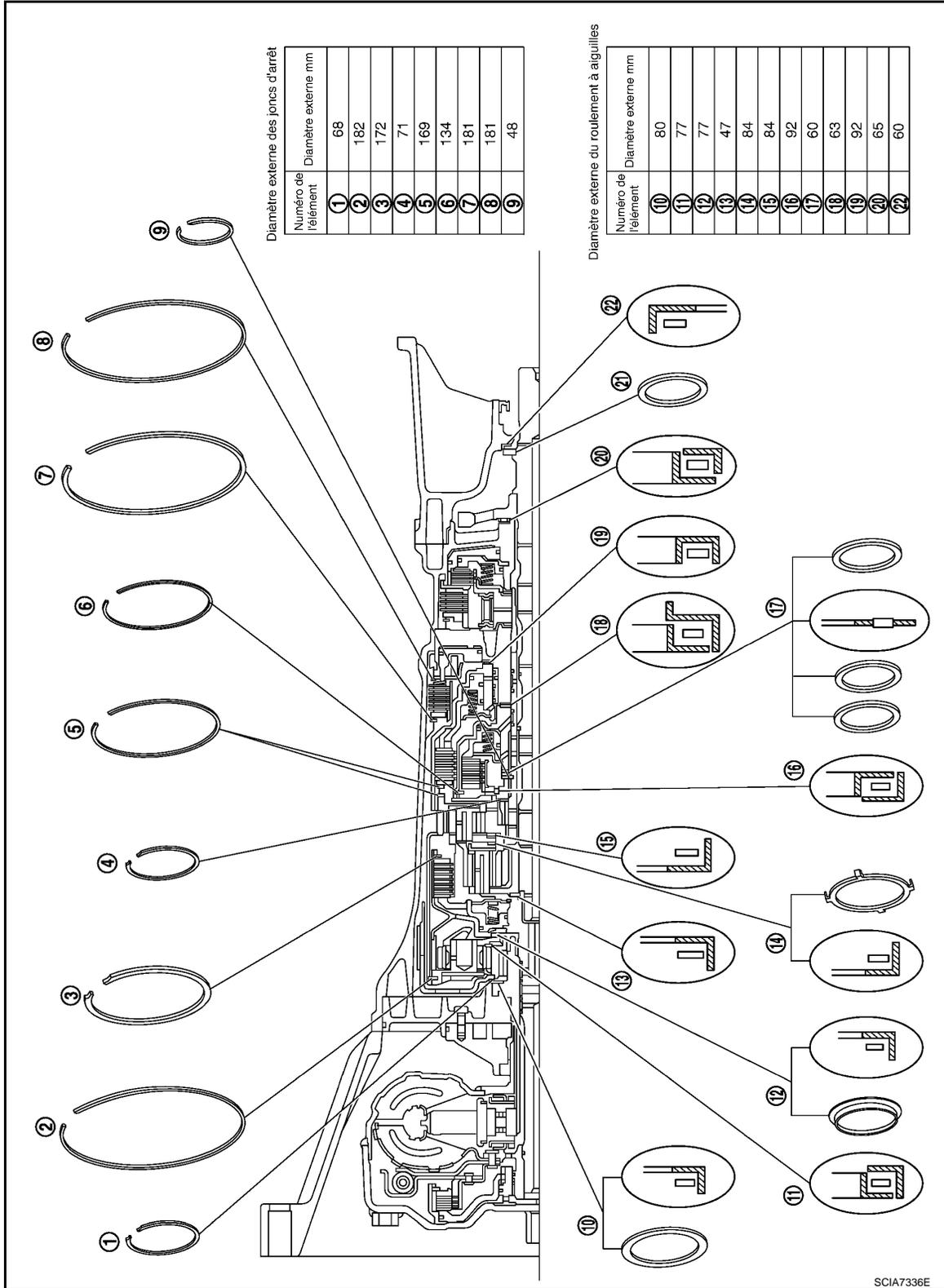
# REVISION

< INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

et des circlips

INFOID:000000001479177

## Modèles avec moteur YD25DDTi

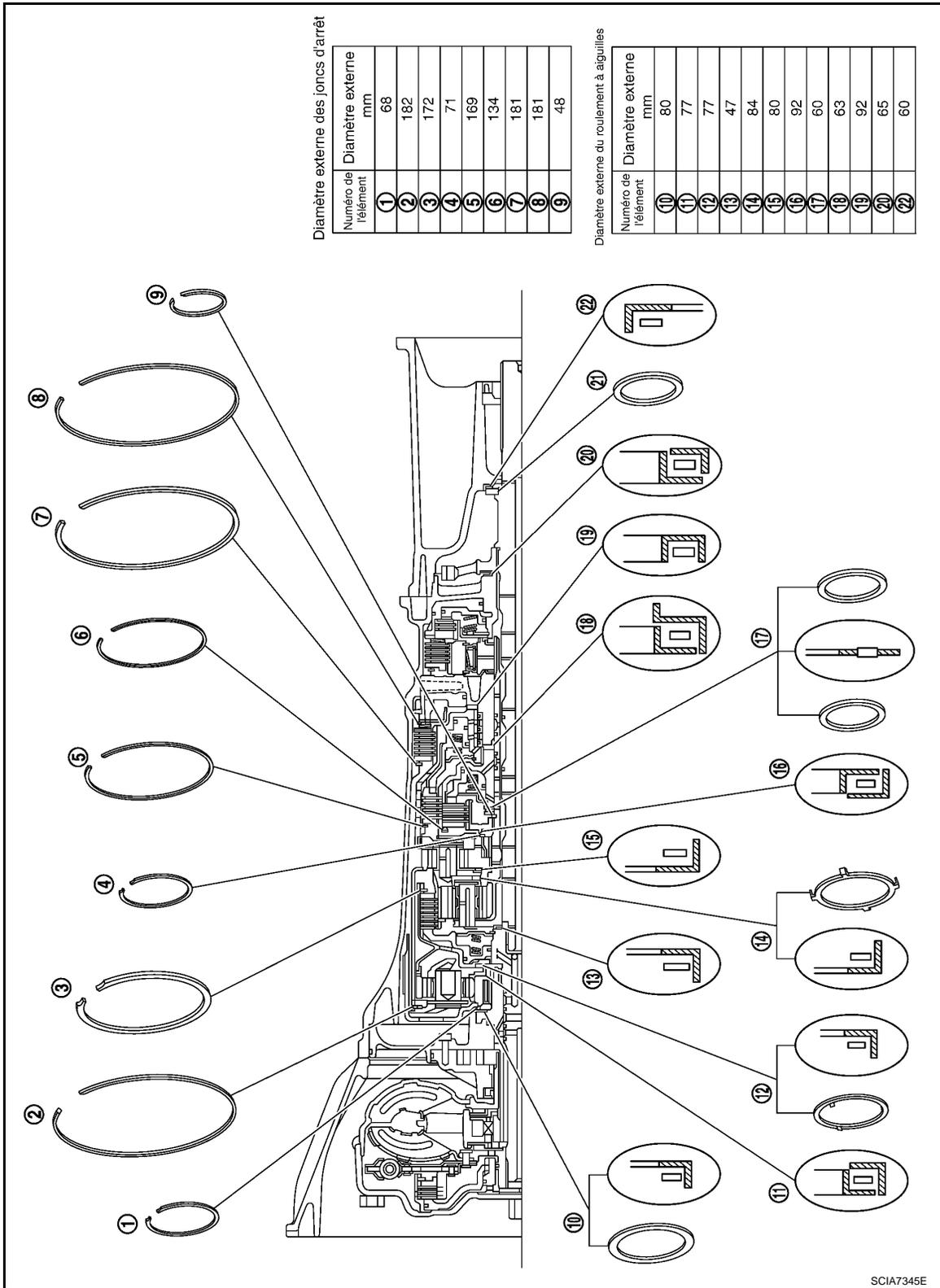


SCIA7336E

# REVISION

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

### Moteur VQ40DE



SCIA7345E

A  
B  
AT  
D  
E  
F  
G  
H  
I  
J  
K  
L  
M  
N  
O  
P

# DEMONTAGE

< INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

## DEMONTAGE

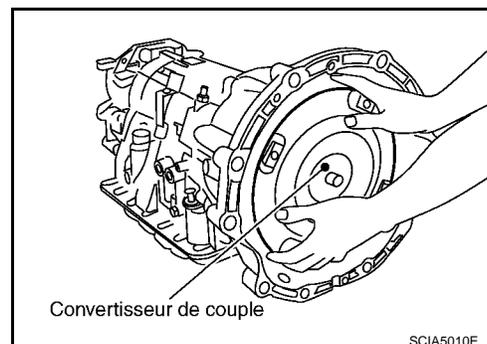
### Démontage

INFOID:000000001479178

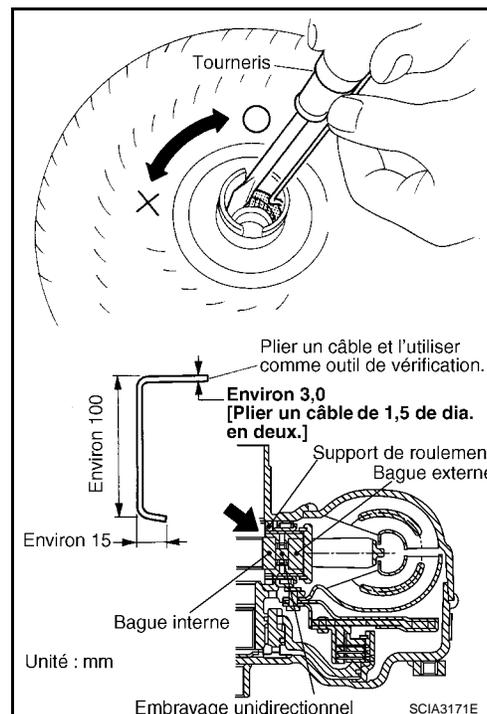
#### PRECAUTION:

Ne pas démonter les pièces derrière le support de tambour. Se reporter à [AT-20, "Vue en coupe \(modèles YD25DDTi\)"](#) ou [AT-21, "Vue en coupe \(modèles VQ40DE\)"](#).

1. Vidanger l'huile pour T/A (ATF) par l'orifice de vidange.
2. Déposer le convertisseur de couple en le tenant fermement et le retirer dans l'axe en le faisant pivoter.



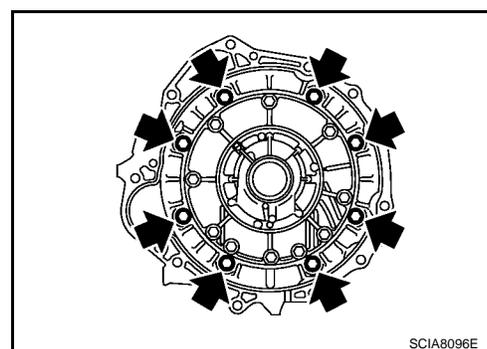
3. Vérifier l'embrayage unidirectionnel du convertisseur de couple en utilisant l'outil de contrôle comme indiqué sur l'illustration.
  - a. Introduire l'outil de vérification dans la rainure du support de roulement monté dans la bague externe de l'embrayage unidirectionnel.
  - b. Tout en bloquant le support de roulement avec l'outil de contrôle, faire tourner la cannelure de l'embrayage unidirectionnel avec un tournevis.
  - c. Vérifier que la bague interne tourne uniquement dans le sens des aiguilles d'une montre. Dans le cas contraire, changer l'ensemble de convertisseur de couple.



4. Déposer les boulons de serrage (↖) du carter de convertisseur et du carter de boîte de vitesses.
  - ↖: Boulon (8)
5. Déposer le carter de convertisseur du carter de boîte de vitesses.

#### PRECAUTION:

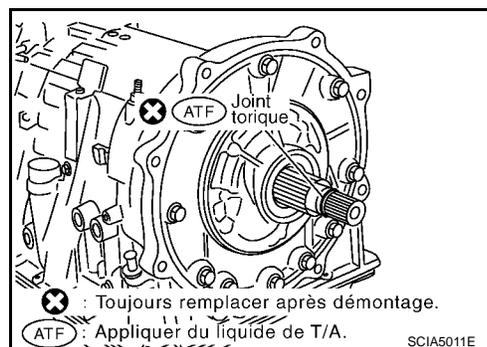
Veiller à ne pas rayer le carter de convertisseur.



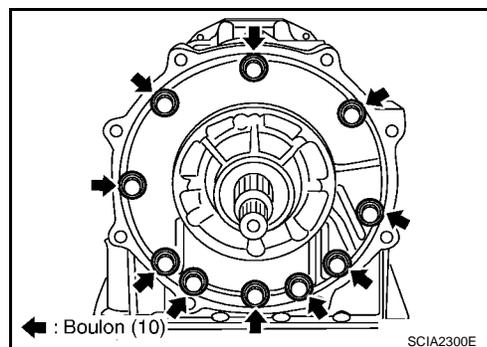
# DEMONTAGE

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

6. Déposer le joint torique du bloc d'embrayage d'entrée.



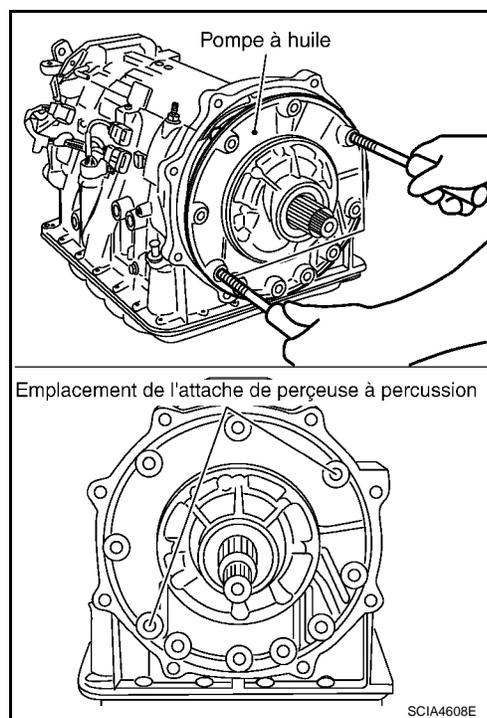
7. Retirer les boulons de serrage de la pompe à huile et du carter de boîte de vitesses.



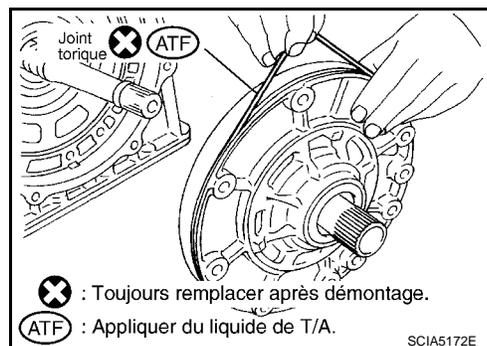
8. Attacher les marteaux coulissants à l'ensemble de pompe à huile et extraire la pompe du carter de boîte de vitesses.

**PRECAUTION:**

- Serrer à fond les vis des marteaux coulissants.
- Vérifier que la bague de roulement repose sur la surface de la pompe à huile.



9. Déposer le joint torique de la pompe à huile.

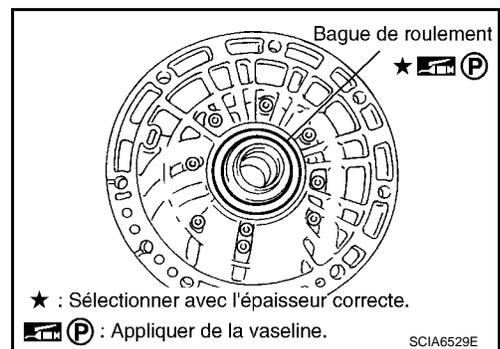


A  
B  
AT  
D  
E  
F  
G  
H  
I  
J  
K  
L  
M  
N  
O  
P

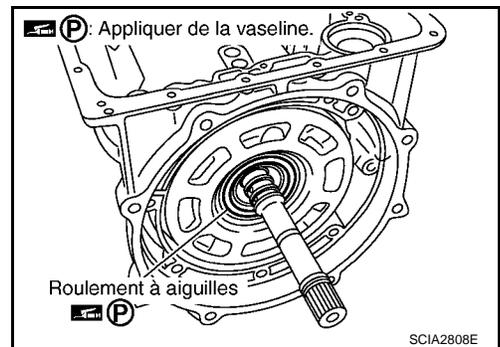
# DEMONTAGE

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

10. Retirer la bague de roulement de l'ensemble de pompe à huile.



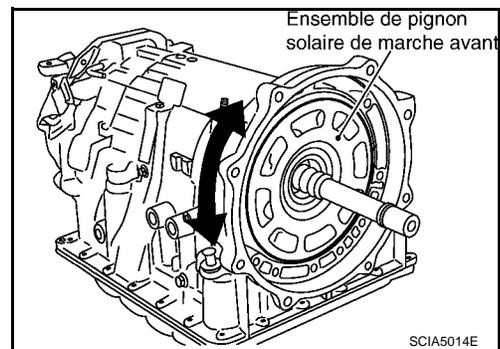
11. Déposer le roulement à aiguilles du pignon solaire avant.



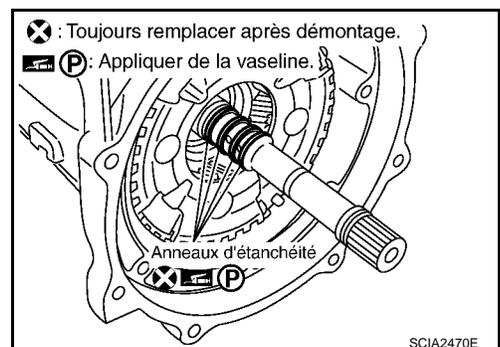
12. Déposer l'ensemble de pignon solaire avant du porte-satellite avant.

**NOTE:**

Déposer le pignon solaire avant en le faisant pivoter de gauche à droite.



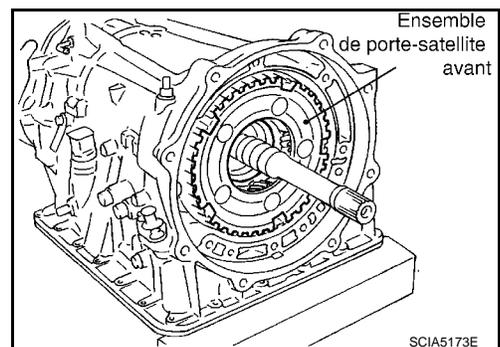
13. Déposer les joints d'étanchéité du bloc d'embrayage d'entrée.



14. Déposer ensemble le porte-satellite avant, le bloc d'embrayage d'entrée et la couronne arrière.

**PRECAUTION:**

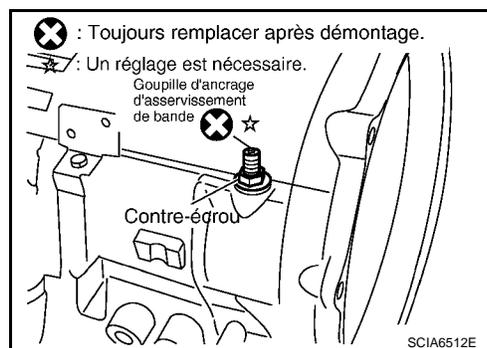
Déposer avec le roulement à aiguilles.



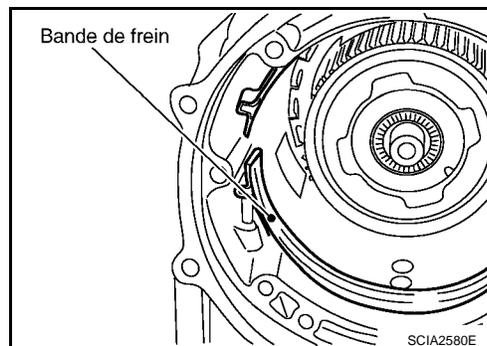
# DEMONTAGE

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

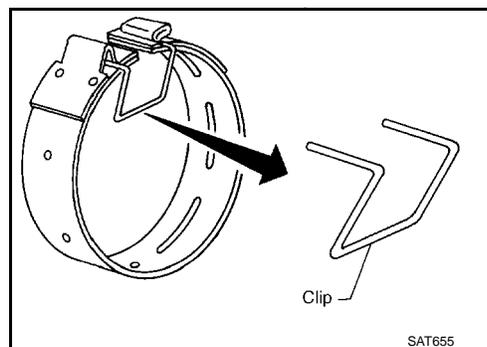
15. Desserrer le contre-écrou et déposer l'axe d'extrémité fixe d'asservissement de bande du carter de boîte de vitesses.



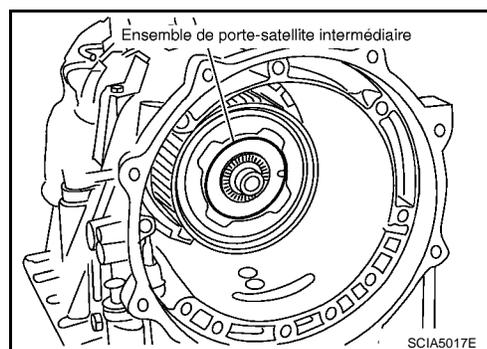
16. Déposer la bande de frein du carter de boîte de vitesses.



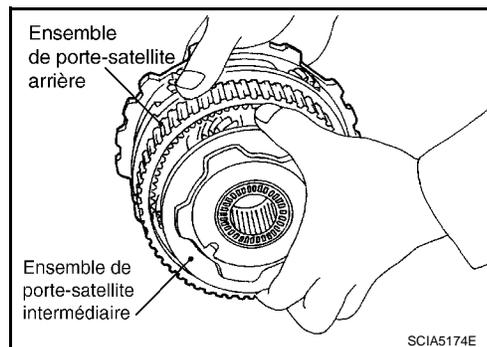
- Pour empêcher la fissuration ou le décollage des garnitures de frein, ne pas tirer inutilement sur la bande flexible. Lors de la dépose de la bande de frein, toujours la maintenir avec une agrafe, comme indiqué ci-contre. Laisser l'agrafe en position après avoir déposé la bande de frein.
- Vérifier que la surface de la bande n'est ni abîmée, ni fissurée, ni usée, ni brûlée.



17. Déposer ensemble le porte-satellite central et le porte-satellite arrière.



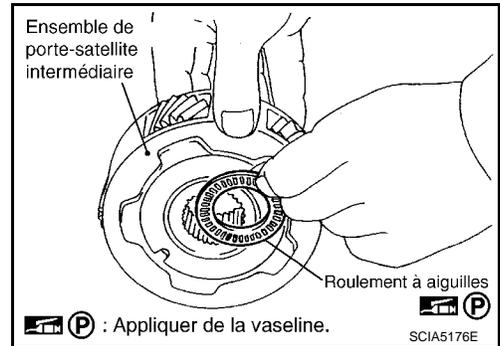
18. Retirer le porte-satellite central du porte-satellite arrière.



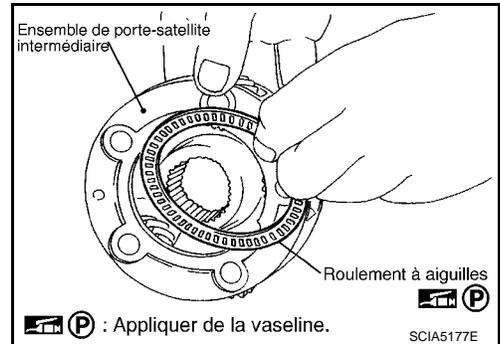
# DEMONTAGE

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

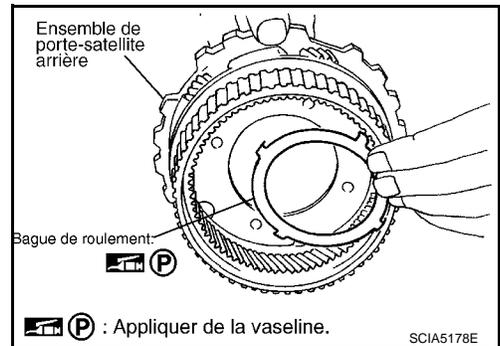
19. Déposer le roulement à aiguilles (à l'avant) du porte-satellite central.



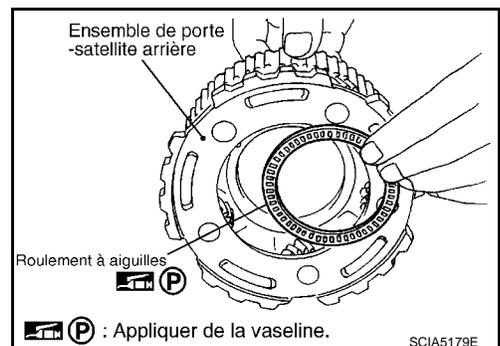
20. Déposer le roulement à aiguilles (à l'arrière) du porte-satellite central.



21. Déposer la bague de roulement du porte-satellite arrière.



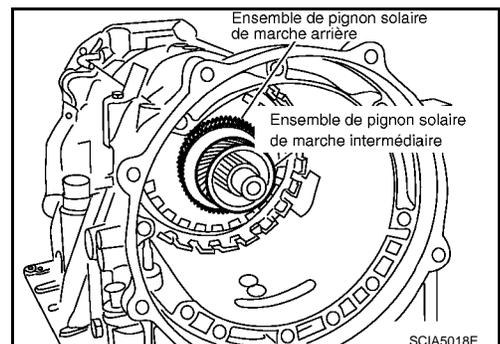
22. Déposer le roulement à aiguilles du porte-satellite arrière.



23. Déposer ensemble le pignon solaire central, le pignon solaire arrière et le moyeu d'embrayage de marche arrière en rapport de vitesse rapide et lente.

**PRECAUTION:**

**Procéder à la dépose avec les bagues de roulement et les roulements à aiguilles.**



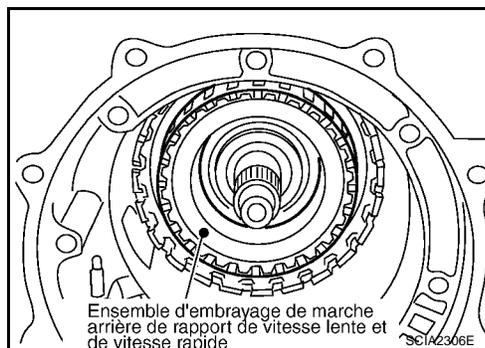
# DEMONTAGE

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

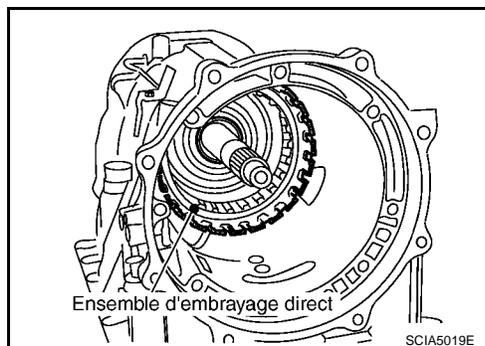
24. Déposer le bloc d'embrayage de marche arrière en rapport de vitesse rapide et lente du bloc d'embrayage direct.

**PRECAUTION:**

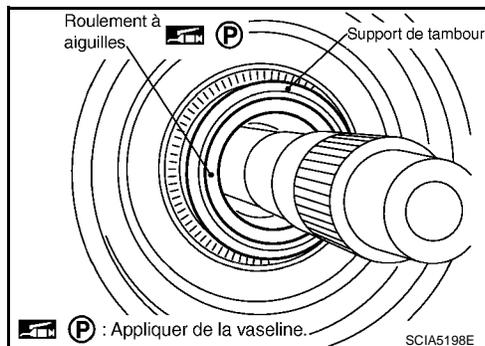
Veiller à ce que le roulement à aiguilles soit reposé sur la surface du bloc d'embrayage de marche arrière en rapport de vitesse lente et rapide.



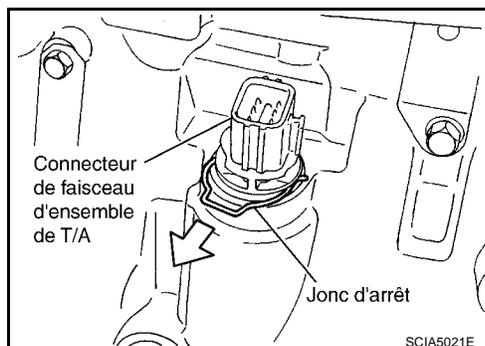
25. Déposer le bloc d'embrayage direct du frein de marche arrière.



26. Déposer le roulement à aiguilles du support de tambour.



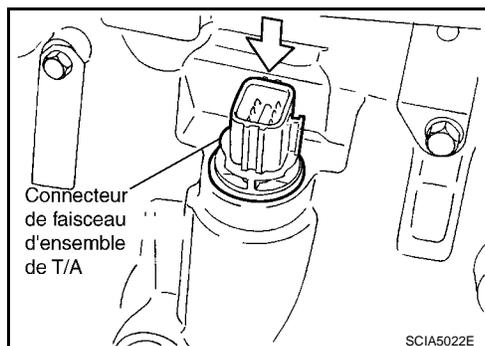
27. Déposer le jonc d'arrêt du connecteur de faisceau du dispositif de T/A.



28. Appuyer sur le connecteur du faisceau du dispositif de T/A.

**PRECAUTION:**

Veiller à ne pas endommager le connecteur.



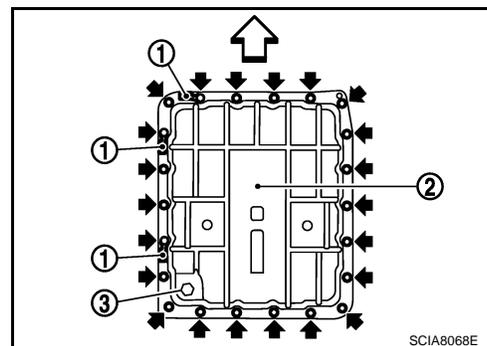
A  
B  
AT  
D  
E  
F  
G  
H  
I  
J  
K  
L  
M  
N  
O  
P

## DEMONTAGE

### < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

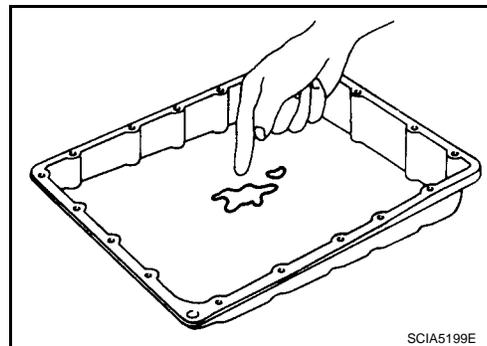
29. Déposer les clips (1) (pour modèles avec moteur YD25DDTi), le carter d'huile (2) et le joint d'étanchéité de carter d'huile.

- ⇐: Avant
- ←: Boulon de fixation du carter d'huile (22)
- ●: Bouchon de vidange (3)

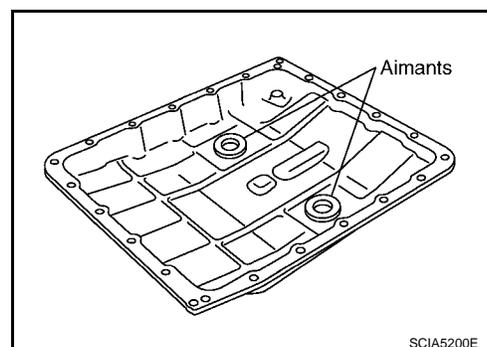


30. Vérifier l'absence de corps étrangers dans le carter d'huile, de façon à déterminer les causes des défauts. Si le liquide de T/A est très foncé, sent le brûlé ou contient des particules étrangères, il est possible que les pièces de friction (embrayages, bande) doivent être remplacées. Une pellicule collante que l'on ne peut nettoyer indique une accumulation de vernis. Le vernis peut faire coller les soupapes, les asservissements et les embrayages et peut affecter la pression à la pompe.

- **Si des matériaux de friction sont détectés, remplacer le radiateur après avoir réparé la T/A. Se reporter à [CO-44](#) (pour moteur YD25DDTi) ou [CO-14](#) (pour moteur VQ40DE).**



31. Déposer les aimants du carter d'huile.



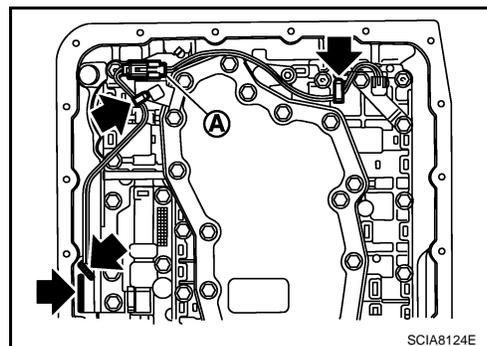
32. Débrancher le connecteur (A) du capteur 2 de température de liquide de T/A.

**PRECAUTION:**

**Veiller à ne pas endommager le connecteur.**

33. Redresser les cosses (←) pour libérer l'ensemble de câble de borne et le faisceau du capteur 2 de température de liquide de T/A.

- ←: Cosse (4)



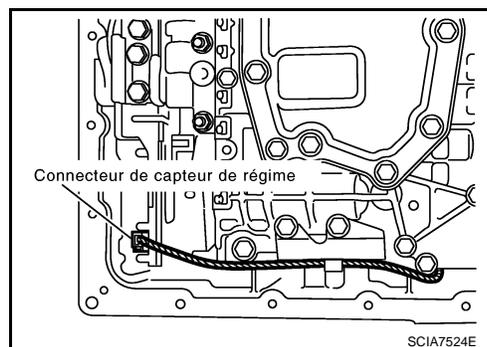
# DEMONTAGE

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

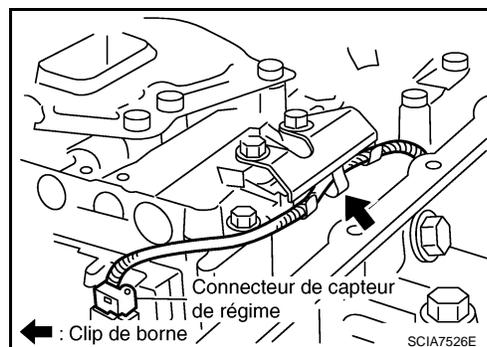
34. Débrancher le connecteur du capteur de roue.

**PRECAUTION:**

Veiller à ne pas endommager le connecteur.



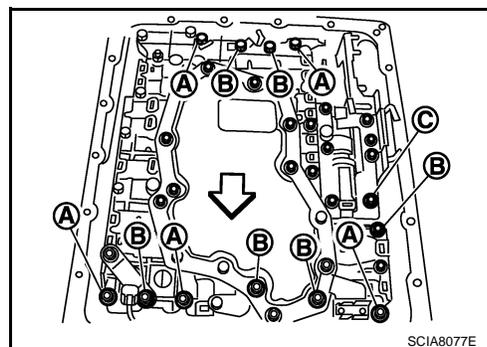
35. Redresser les cosses pour libérer le faisceau du capteur de roue.



36. Retirer les boulons A, B et C de la soupape de commande avec le TCM.

• ←: Avant

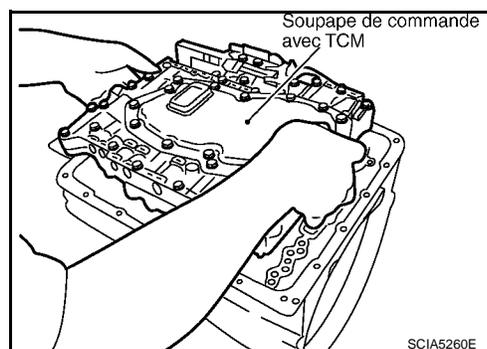
| Symbole de boulon | Longueur (mm) | Nombre de boulons |
|-------------------|---------------|-------------------|
| A                 | 42            | 5                 |
| B                 | 55            | 6                 |
| C                 | 40            | 1                 |



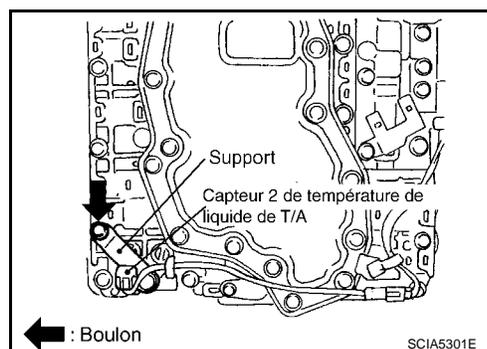
37. Déposer la soupape de commande avec le TCM du carter de boîte de vitesses.

**PRECAUTION:**

Lors de la repose, faire attention à la hauteur de l'encoche de la soupape manuelle et de la plaque manuelle. Procéder à la dépose à la verticale.



38. Retirer le capteur 2 de température de liquide de T/A avec le support de la soupape de commande avec le TCM.



A  
B  
AT

D  
E  
F  
G

H  
I  
J  
K

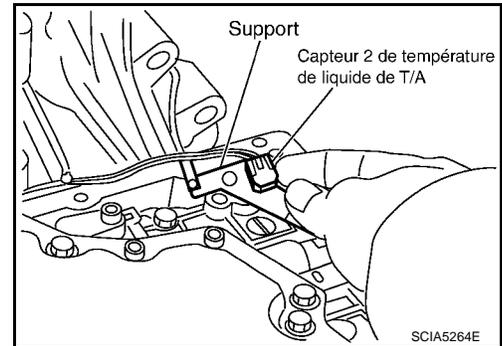
L  
M  
N  
O

P

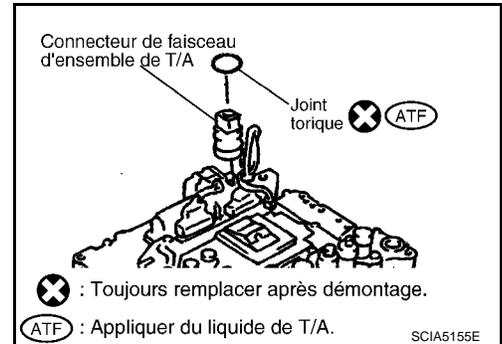
# DEMONTAGE

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

39. Déposer le support du capteur 2 de température de liquide de T/A.



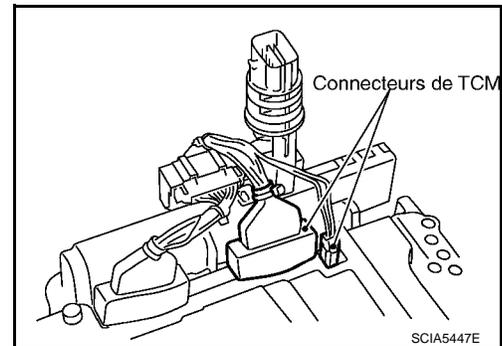
40. Déposer le jonc d'arrêt du connecteur de faisceau du dispositif de T/A.



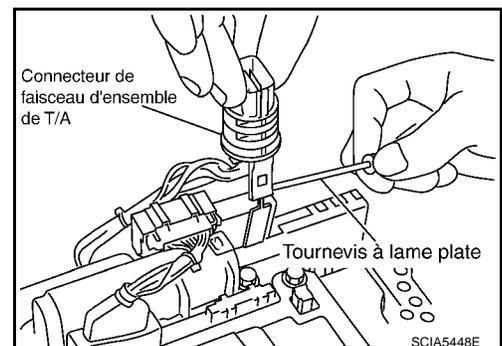
41. Débrancher les connecteurs du TCM.

**PRECAUTION:**

**Veiller à ne pas endommager les connecteurs.**



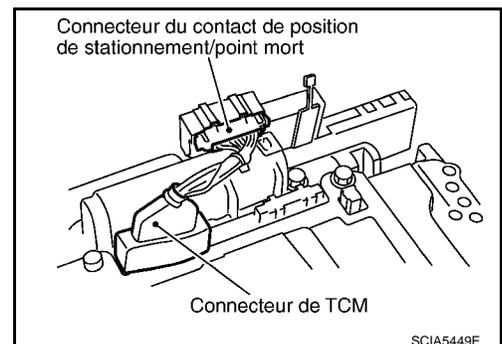
42. Retirer le connecteur du faisceau de dispositif de T/A de la soupape de commande avec le TCM au moyen d'un tournevis à lame plate.



43. Débrancher le connecteur du TCM et le contact de position de stationnement/point mort.

**PRECAUTION:**

**Veiller à ne pas endommager les connecteurs.**



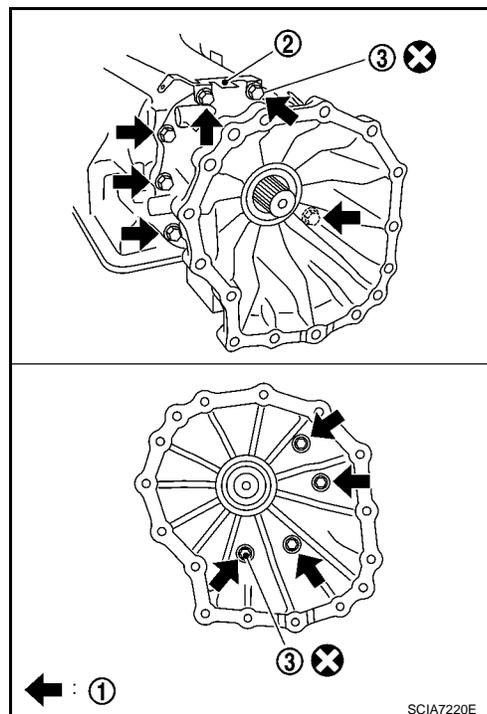
# DEMONTAGE

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

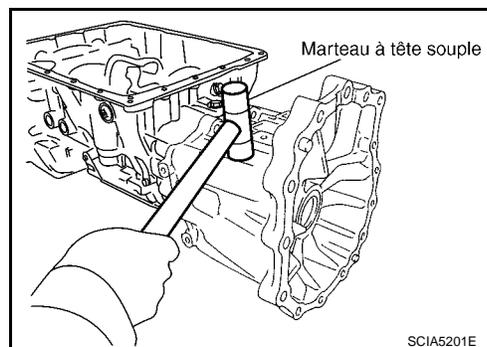
44. Déposer l'ensemble de carter d'adaptateur en suivant les étapes suivantes.

a. Retirer les boulons de serrage (1) de l'ensemble du carter de l'adaptateur et du carter de boîte de vitesses. [Avec support de borne (2).]

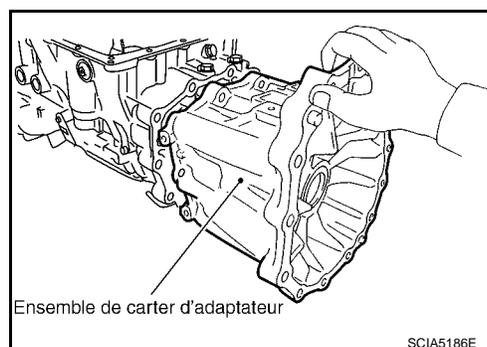
- Boulon auto-étanche (3)



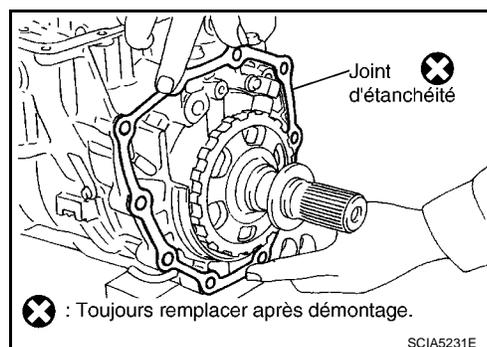
b. Taper légèrement sur l'ensemble du carter de l'adaptateur avec un marteau à tête souple.



c. Retirer l'ensemble du carter de l'adaptateur du carter de boîte de vitesses (avec roulement à aiguilles).



d. Déposer le joint plat du carter de boîte de vitesses.



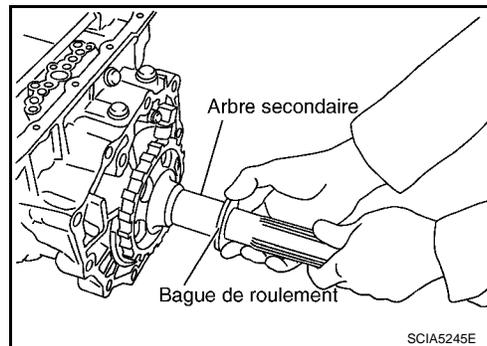
(X) : Toujours remplacer après démontage.

SCIA5231E

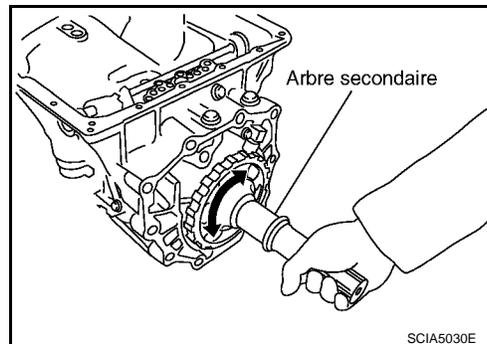
# DEMONTAGE

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

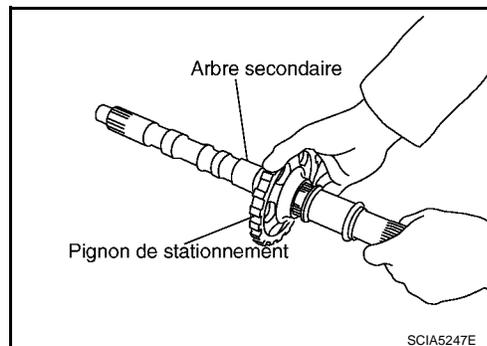
45. Déposer la bague de roulement de l'arbre secondaire.



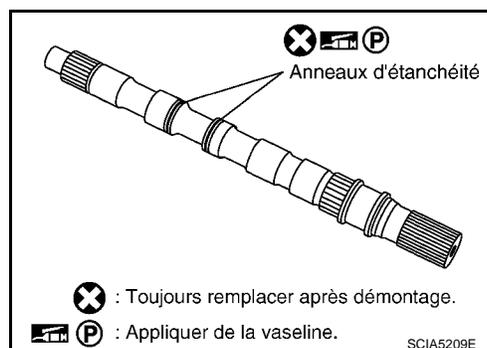
46. Déposer l'arbre secondaire du carter de boîte de vitesses en le faisant pivoter de droite à gauche.



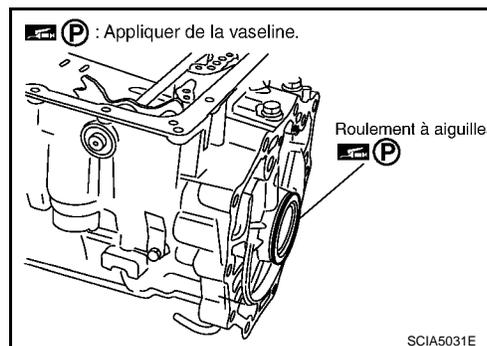
47. Déposer le pignon de stationnement de l'arbre secondaire.



48. Déposer les anneaux d'étanchéité de l'arbre secondaire.



49. Déposer le roulement à aiguilles du carter de boîte de vitesses.



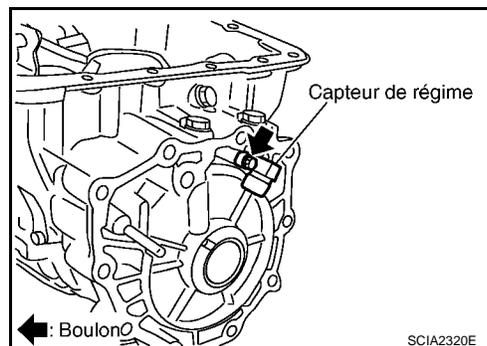
## DEMONTAGE

### < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

50. Déposer le capteur de régime du carter de boîte de vitesses.

**PRECAUTION:**

- Ne pas le laisser tomber ni lui faire subir de chocs.
- Ne pas démonter.
- Ne pas laisser de limaille de fer, etc. entrer en contact avec la zone magnétique de l'extrémité avant du capteur.
- Ne pas placer dans une zone magnétique.



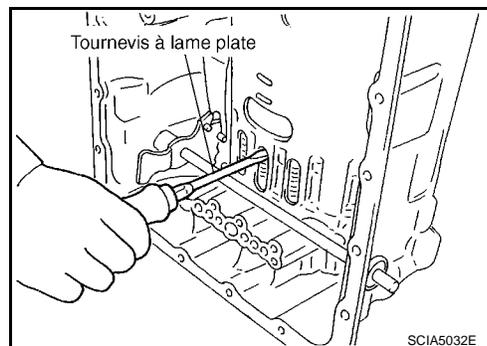
51. Déposer le jonc d'arrêt (plaque de fixation) de frein de marche arrière au moyen de deux tournevis à lame plate.

**NOTE:**

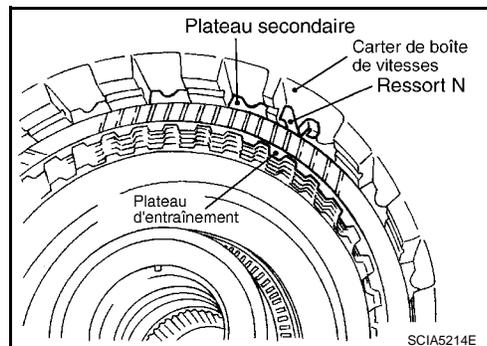
Extraire le jonc d'arrêt du carter de boîte de vitesses côté carter d'huile avec un tournevis à lame plate et le déposer à l'aide d'un autre tournevis.

52. Déposer la plaque de retenue du frein de marche arrière du carter de boîte de vitesses.

- Vérifier que la garniture ne présente pas de traces de brûlures, de fissures ou n'est pas endommagée. Au besoin, remplacer la plaque.

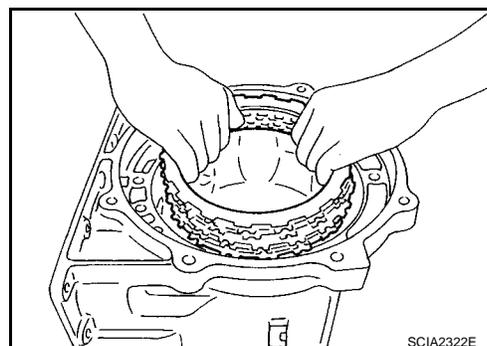


53. Déposer le ressort N du carter de boîte de vitesses.



54. Déposer les plateaux d'entraînement de frein de marche arrière, les plateaux secondaires et les plateaux incurvés du carter de boîte de vitesses.

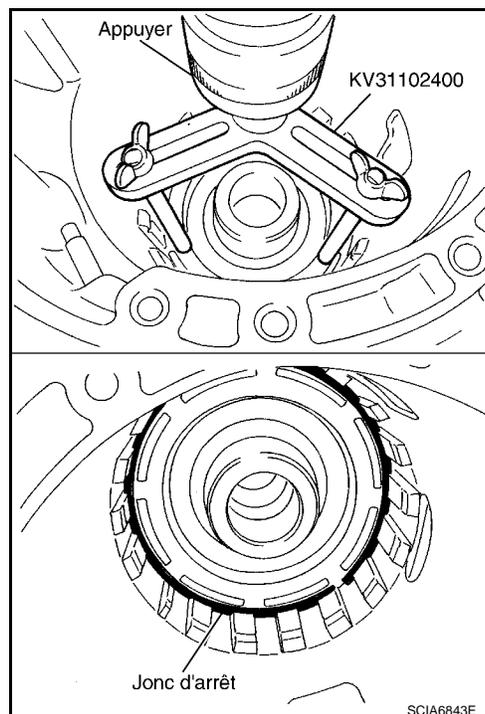
- Vérifier que la garniture ne présente pas de traces de brûlures, de fissures ou n'est pas endommagée. Au besoin, remplacer la plaque.



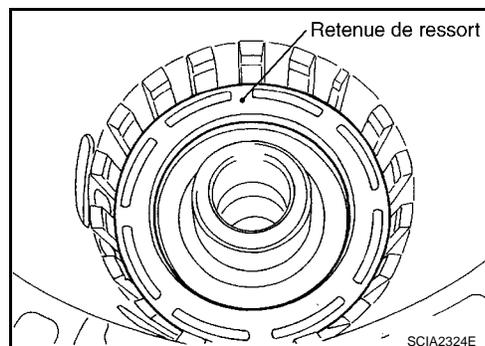
## DEMONTAGE

### < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

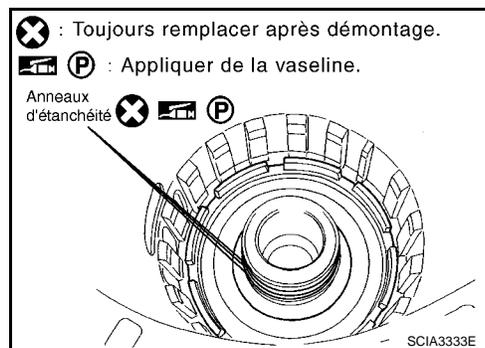
55. Positionner l'outil spécial sur la coupelle du ressort et déposer le jonc d'arrêt (maintenant la coupelle de retenue) du carter de boîte de vitesses tout en comprimant le ressort de rappel.



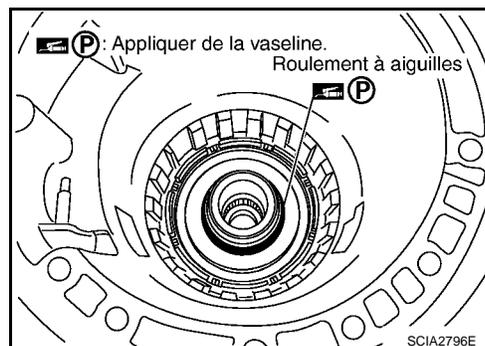
56. Déposer la coupelle de ressort et le ressort de rappel du carter de boîte de vitesses.



57. Déposer les anneaux d'étanchéité du support de tambour.



58. Déposer le roulement à aiguilles de l'extrémité de la surface du support de tambour.



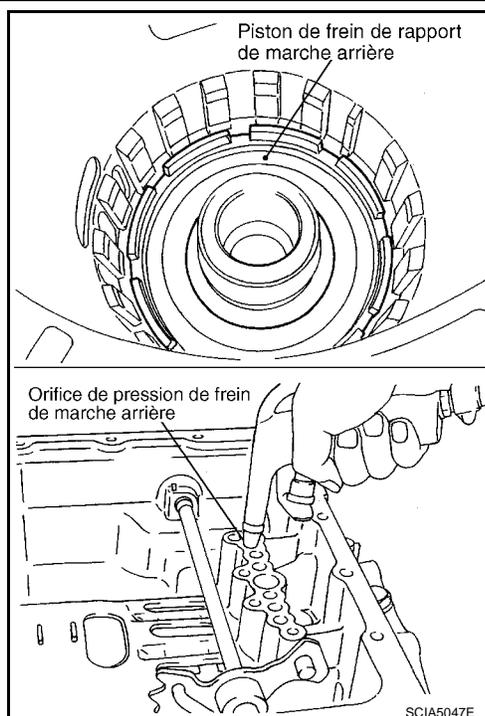
# DEMONTAGE

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

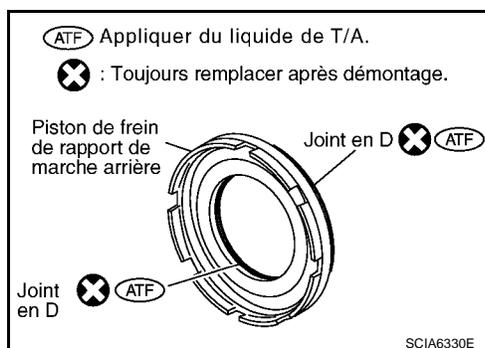
59. Déposer le piston de frein de marche arrière du carter de boîte de vitesses à l'air comprimé. Se reporter à [AT-289. "Passage d'huile"](#).

**PRECAUTION:**

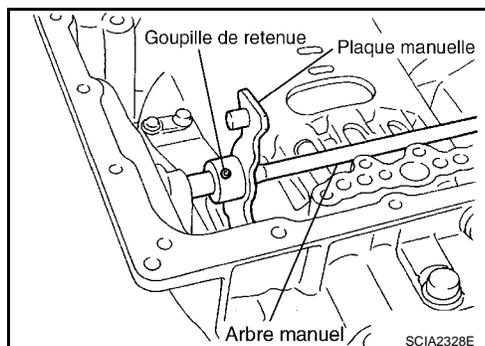
**Veiller à ne pas appliquer trop brusquement l'air comprimé au risque d'incliner les pistons qui seront plus difficiles à démonter par la suite.**



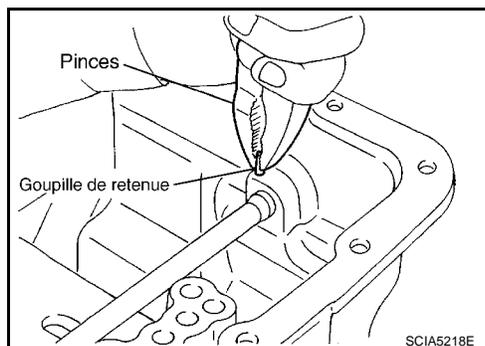
60. Déposer les joints en D du piston de frein de marche arrière.



61. Ejecter la goupille de retenue à l'aide d'un chasse-goupille [outil en vente dans le commerce : 4 mm de dia.].



62. Déposer la goupille de retenue de l'arbre manuel à l'aide de pinces.

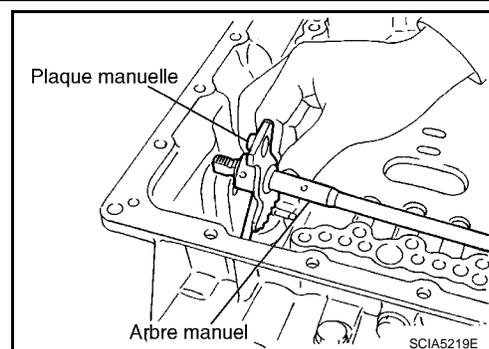


A  
B  
AT  
D  
E  
F  
G  
H  
I  
J  
K  
L  
M  
N  
O  
P

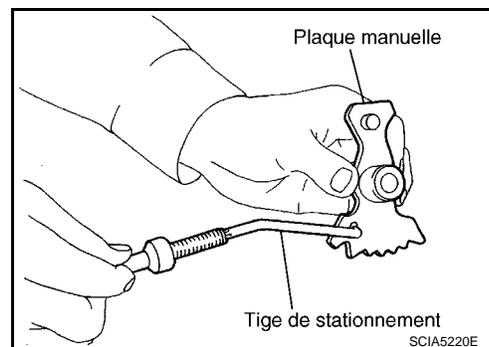
## DEMONTAGE

### < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

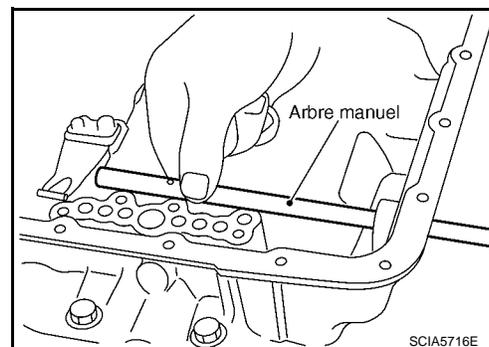
63. Déposer la plaque manuelle (avec tige de stationnement) de l'arbre manuel.



64. Déposer la tige de stationnement de la plaque manuelle.



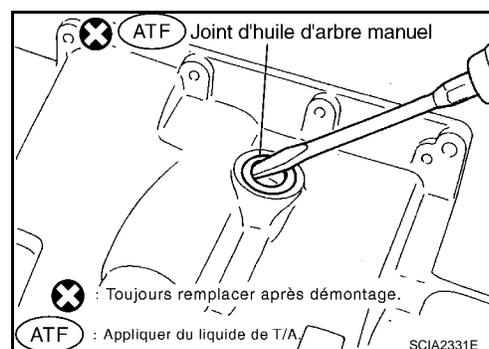
65. Déposer l'arbre manuel du carter de boîte de vitesses.



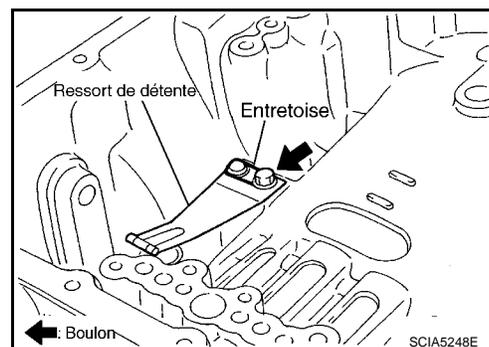
66. Déposer les joints d'étanchéité d'huile de l'arbre manuel à l'aide d'un tournevis à lame plate.

**PRECAUTION:**

**Veiller à ne pas rayer le carter de boîte de vitesses.**



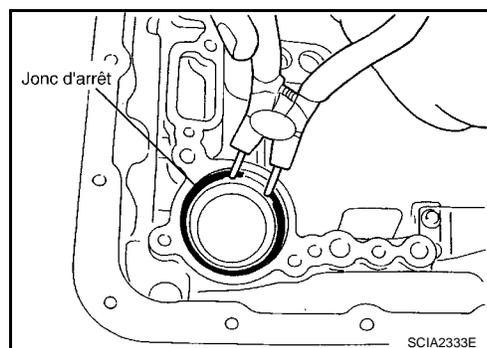
67. Déposer le ressort de détente et l'entretoise du carter de boîte de vitesses.



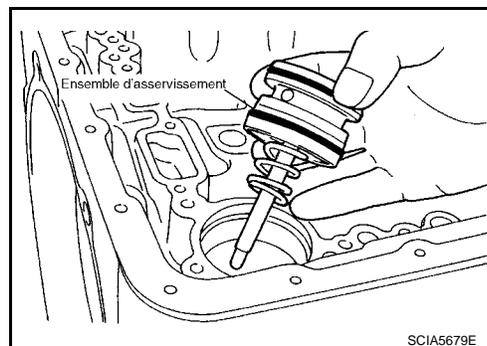
# DEMONTAGE

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

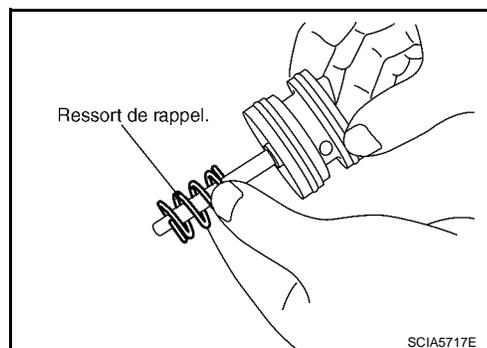
68. Déposer le jonc d'arrêt du carter de boîte de vitesses au moyen d'une pince pour jonc d'arrêt.



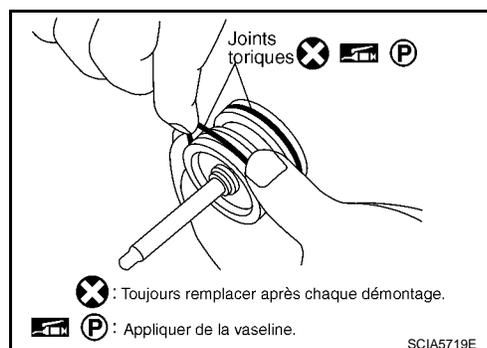
69. Déposer l'ensemble d'assistance (avec ressort de rappel) du carter de boîte de vitesses.



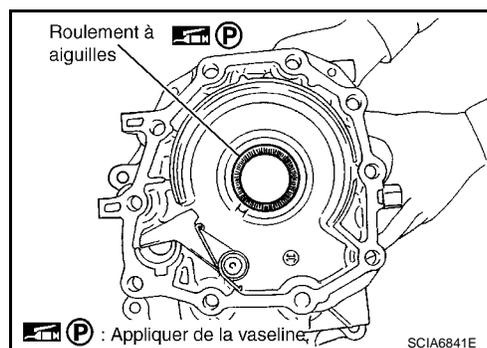
70. Déposer le ressort de rappel de l'ensemble d'assistance.



71. Déposer les joints toriques de l'ensemble d'assistance.



72. Déposer le roulement à aiguilles du carter de l'adaptateur.

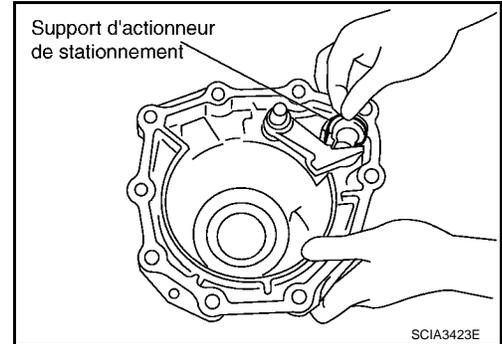


A  
B  
AT  
D  
E  
F  
G  
H  
I  
J  
K  
L  
M  
N  
O  
P

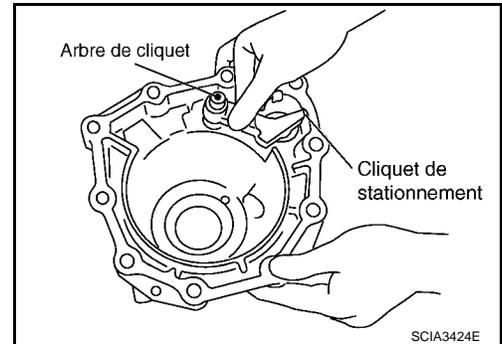
# DEMONTAGE

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

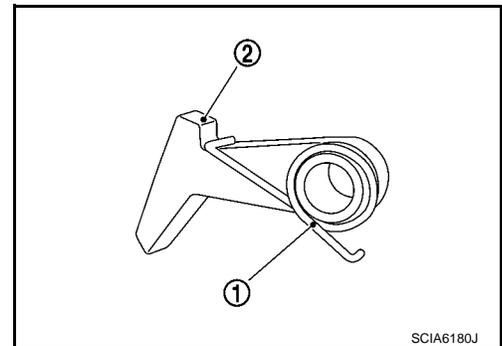
73. Déposer le support d'actionneur de stationnement du carter de l'adaptateur.



74. Déposer le cliquet de stationnement (avec ressort de rappel) et l'arbre de cliquet du carter de l'adaptateur.



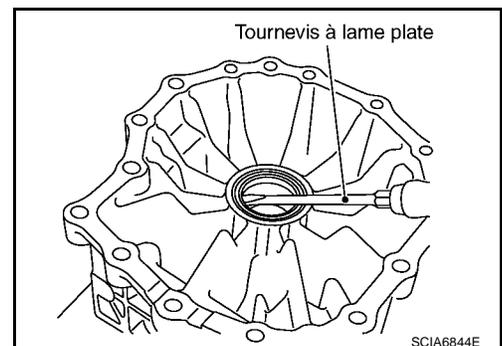
75. Déposer le ressort de rappel (1) du cliquet de stationnement (2).



76. Déposer le joint d'étanchéité d'huile arrière du carter de l'adaptateur.

**PRECAUTION:**

**Veiller à ne pas rayer le carter de l'adaptateur.**



# REPARATION DES COMPOSANTS

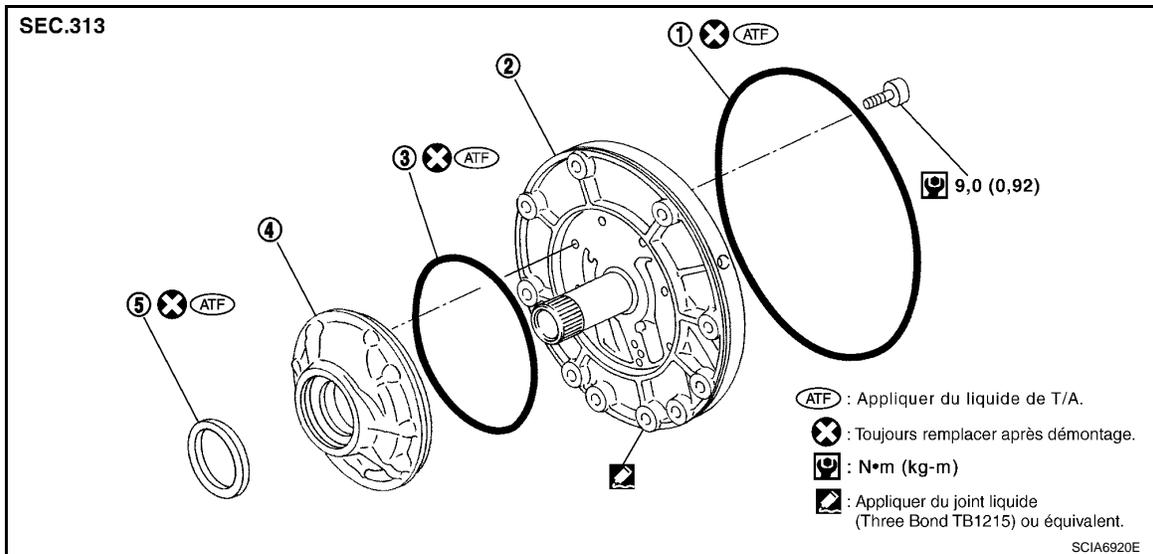
< INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

## REPARATION DES COMPOSANTS

Pompe à huile

INFOID:000000001479179

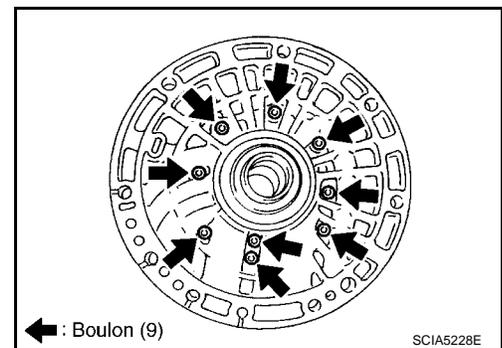
COMPOSANTS



1. Joint torique
2. Couvercle de pompe à huile
3. Joint torique
4. Carter de pompe à huile
5. Joint d'étanchéité d'huile de carter de pompe à huile

### DEMONTAGE

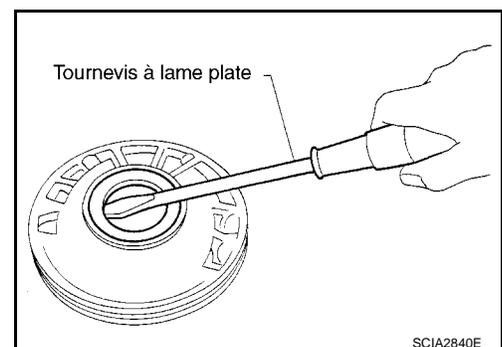
1. Enlever le carter de la pompe à huile du couvercle de pompe à huile.



2. Déposer le joint d'étanchéité du carter de pompe à huile à l'aide d'un tournevis à lame plate.

**PRECAUTION:**

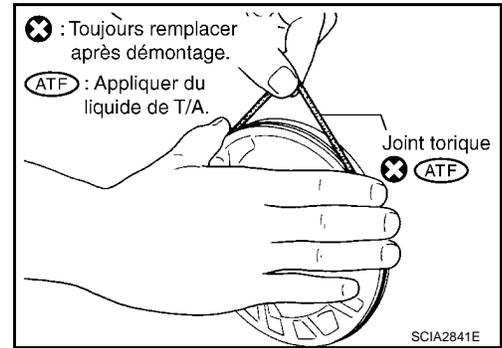
**Veiller à ne pas rayer le carter de pompe à huile.**



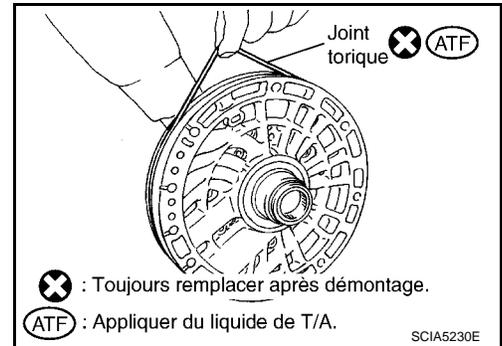
# REPARATION DES COMPOSANTS

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

3. Déposer le joint torique du carter de pompe à huile.

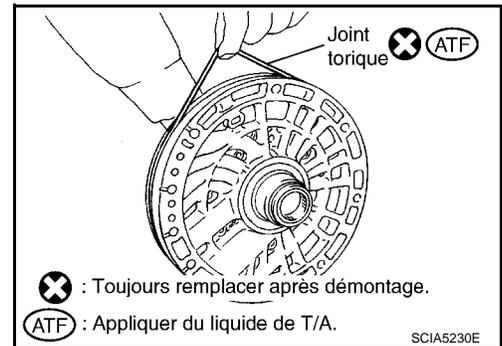


4. Déposer le joint torique du couvercle de pompe à huile.

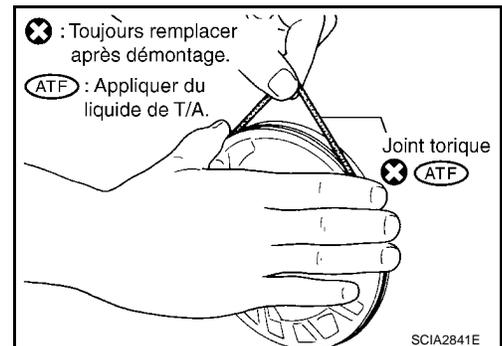


## REMONTAGE

1. Réposer le joint torique sur le couvercle de pompe à huile.



2. Réposer le joint torique sur le carter de pompe à huile.



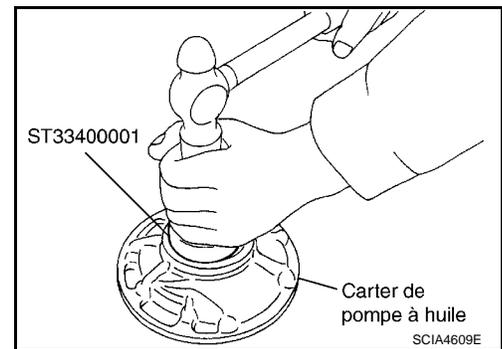
# REPARATION DES COMPOSANTS

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

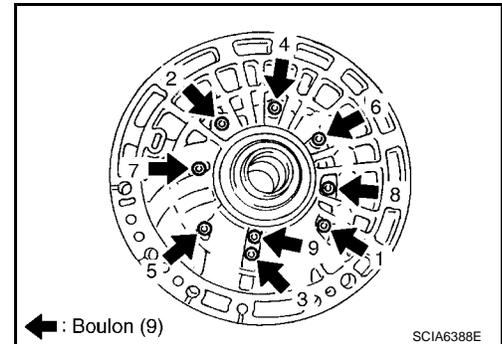
3. Reposer le joint d'étanchéité d'huile du carter de pompe à huile sur le carter de pompe à huile jusqu'à ce qu'il arrive au ras du carter en utilisant un chasoir.

**PRECAUTION:**

- Ne pas réutiliser les joints d'étanchéité d'huile.
- Enduire d'huile pour T/A (ATF) le joint d'huile.



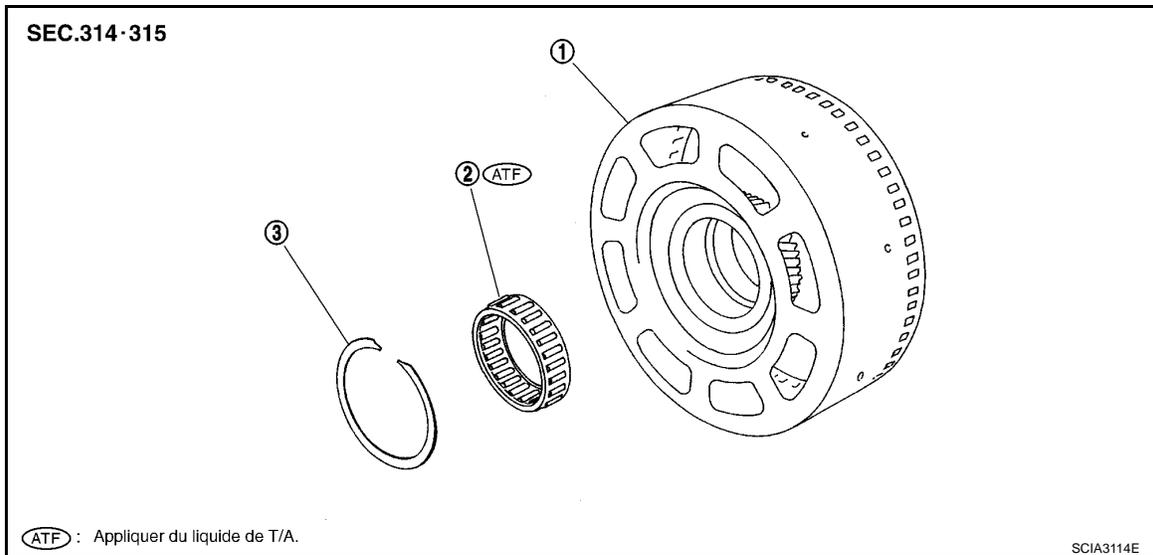
4. Reposer le carter de pompe à huile sur le couvercle de pompe à huile.
5. Resserrer les boulons au couple spécifié en respectant l'ordre numérique indiqué sur l'illustration après les avoir temporairement resserrés. Se reporter à "COMPOSANTS".



## Pignon solaire avant, troisième embrayage unidirectionnel

INFOID:000000001479180

## COMPOSANTS



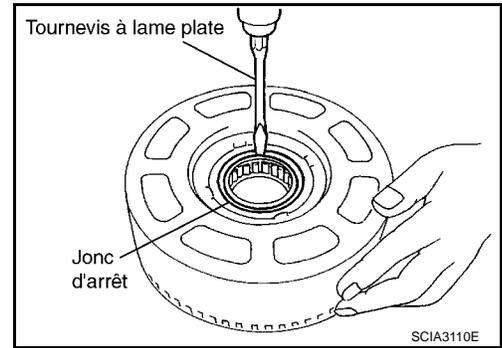
1. Pignon solaire avant      2. Embrayage unidirectionnel de 3ème      3. Jonc d'arrêt

## DEMONTAGE

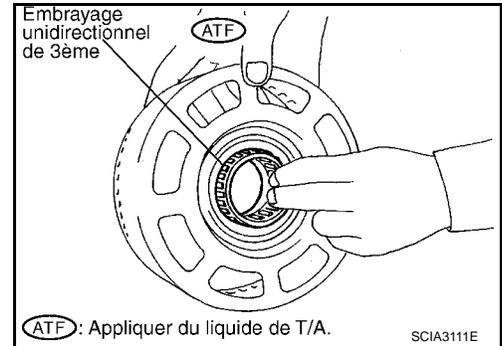
# REPARATION DES COMPOSANTS

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

1. Déposer le jonc d'arrêt du pignon solaire avant avec un tournevis à lame plate



2. Déposer l'embrayage unidirectionnel de troisième du pignon solaire avant.



## INSPECTION

Embrayage unidirectionnel de 3ème

- Vérifier si la surface de friction est usée ou endommagée.

**PRECAUTION:**

**Au besoin, remplacer l'embrayage unidirectionnel de troisième.**

Jonc d'arrêt de pignon solaire avant

- Rechercher la présence de déformation, d'usure ou de détérioration.

**PRECAUTION:**

**Au besoin, remplacer le jonc d'arrêt.**

Pignon solaire avant

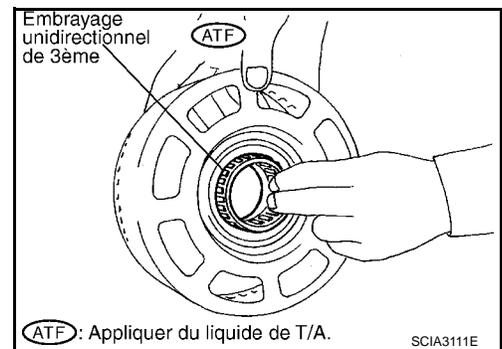
- Rechercher la présence de déformation, d'usure ou de détérioration.

**PRECAUTION:**

**Au besoin, remplacer le pignon solaire avant.**

## REMONTAGE

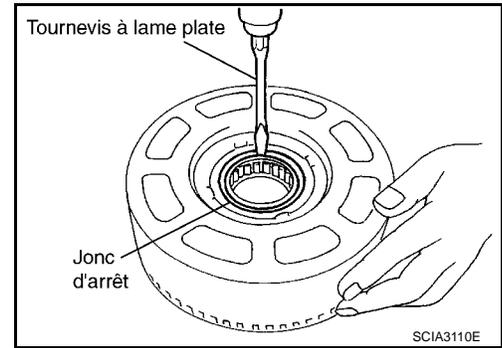
1. Reposer l'embrayage unidirectionnel de troisième sur le pignon solaire avant.



# REPARATION DES COMPOSANTS

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

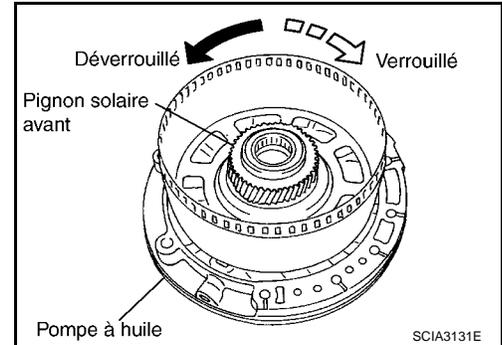
2. Reposer le jonc d'arrêt sur le pignon solaire avant avec un tournevis à lame plate



3. Vérifier le fonctionnement de l'embrayage unidirectionnel de troisième.
  - a. Maintenir la pompe à huile et faire pivoter le pignon solaire avant.
  - b. Vérifier le moyeu d'embrayage de troisième et s'assurer que les sens de verrouillage et de déverrouillage sont corrects.

**PRECAUTION:**

**Si le montage est autre qu'indiqué sur l'illustration, vérifier le sens d'installation de l'embrayage unidirectionnel de troisième.**



Carter avant, embrayage d'entrée, pignon interne arrière

INFOID:000000001479181

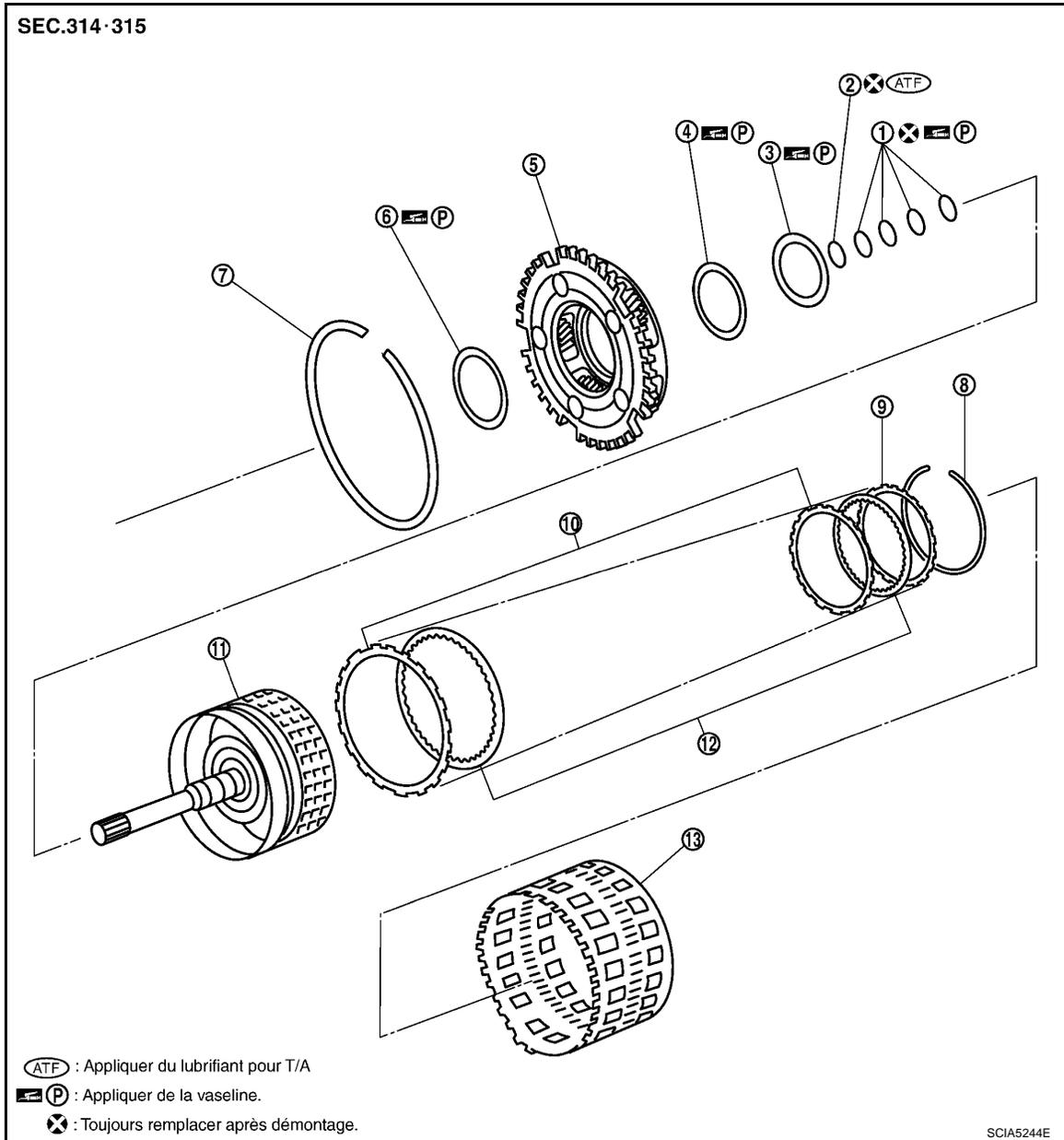
COMPOSANTS

A  
B  
AT  
D  
E  
F  
G  
H  
I  
J  
K  
L  
M  
N  
O  
P

# REPARATION DES COMPOSANTS

< INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

Modèles avec moteur YD25DDTi

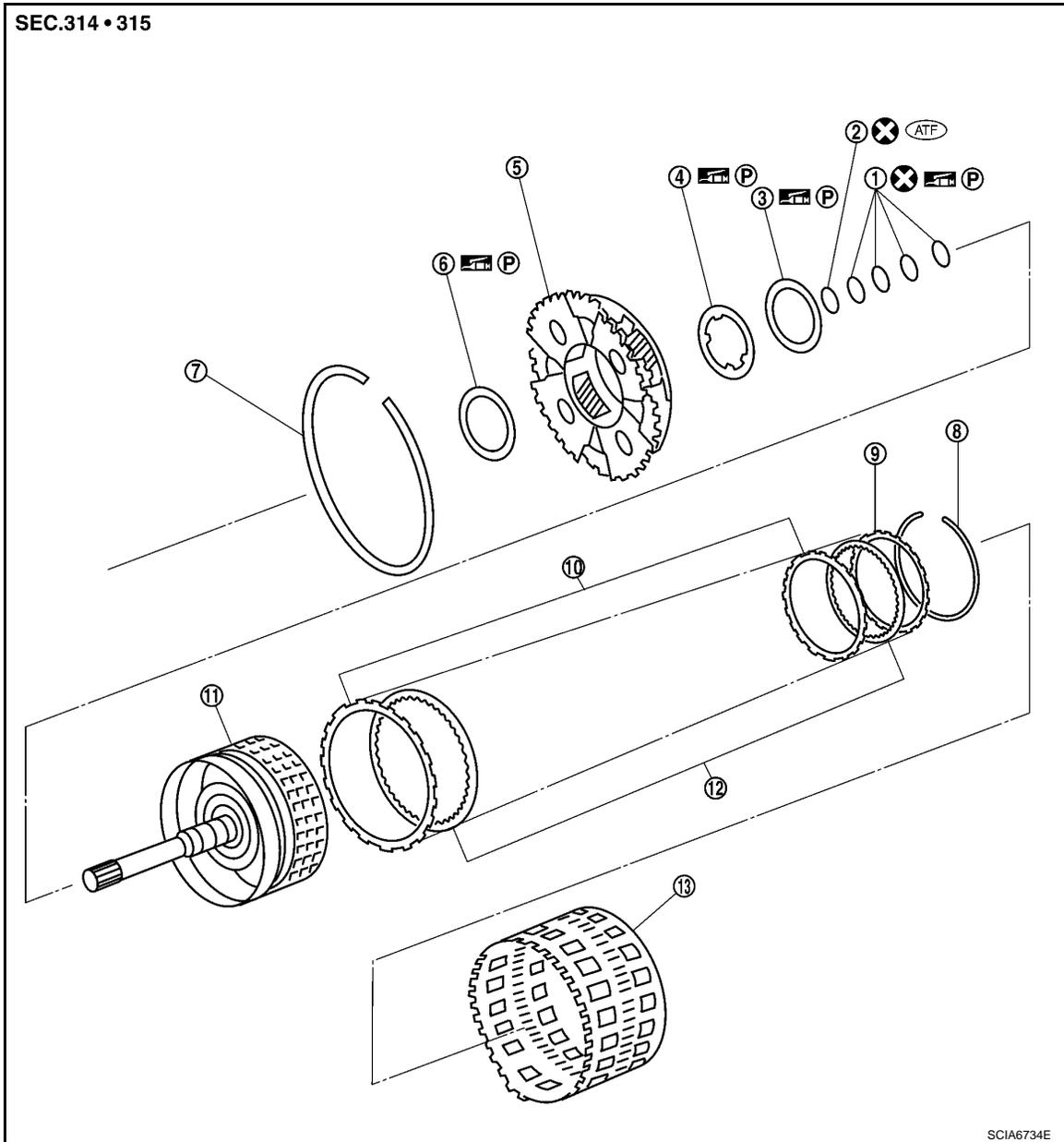


- |                            |                                      |                            |
|----------------------------|--------------------------------------|----------------------------|
| 1. Joint d'étanchéité      | 2. Joint torique                     | 3. Roulement à aiguilles   |
| 4. Bague de roulement      | 5. Ensemble de porte-satellite avant | 6. Roulement à aiguilles   |
| 7. Jonc d'arrêt            | 8. Jonc d'arrêt                      | 9. Plaque de retenue:      |
| 10. Plateau secondaire     | 11. Tambour d'embrayage d'entrée     | 12. Plateau d'entraînement |
| 13. Pignon interne arrière |                                      |                            |

# REPARATION DES COMPOSANTS

< INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

Moteur VQ40DE



- |                            |                                      |                            |
|----------------------------|--------------------------------------|----------------------------|
| 1. Joint d'étanchéité      | 2. Joint torique                     | 3. Roulement à aiguilles   |
| 4. Bague de roulement      | 5. Ensemble de porte-satellite avant | 6. Roulement à aiguilles   |
| 7. Jonc d'arrêt            | 8. Jonc d'arrêt                      | 9. Plaque de retenue:      |
| 10. Plateau secondaire     | 11. Tambour d'embrayage d'entrée     | 12. Plateau d'entraînement |
| 13. Pignon interne arrière |                                      |                            |

Se reporter à la section GI pour en savoir plus sur les icônes (symboles) de l'illustration. Se reporter à [GI-10, "Composant"](#).

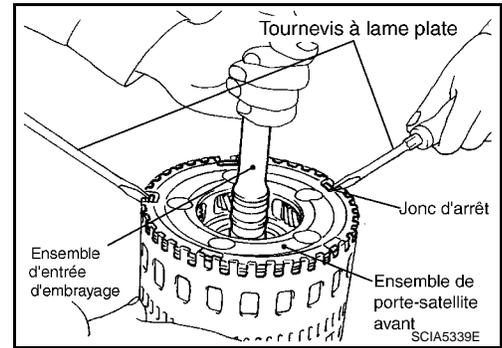
## DEMONTAGE

A  
B  
AT  
D  
E  
F  
G  
H  
I  
J  
K  
L  
M  
N  
O  
P

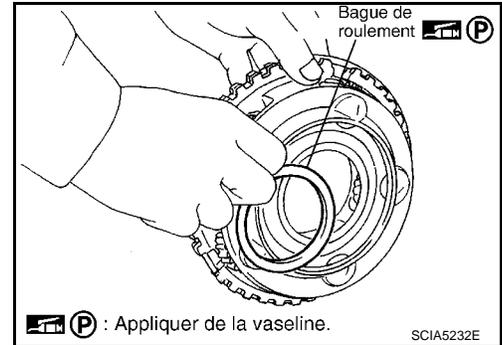
# REPARATION DES COMPOSANTS

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

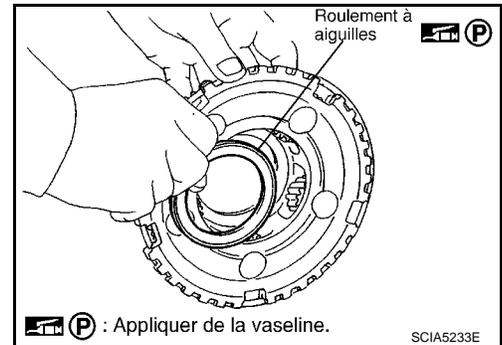
1. Comprimer le jonc d'arrêt au moyen de deux tournevis à lame plate.
2. Déposer le porte-satellite avant et le bloc d'embrayage d'entrée du pignon interne arrière.
3. Déposer l'ensemble de pignon solaire avant du bloc d'embrayage d'entrée.



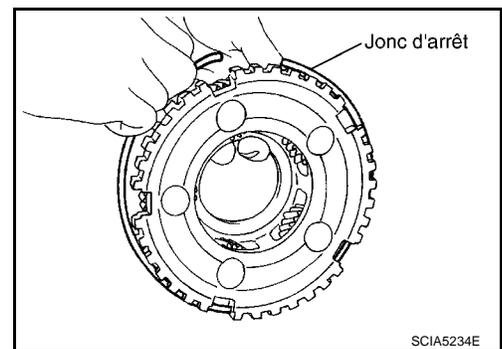
- a. Déposer la bague de roulement du porte-satellite avant.



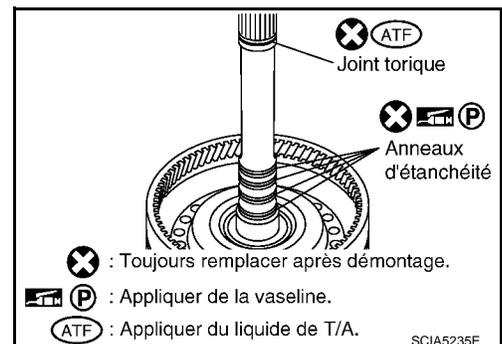
- b. Déposer le roulement à aiguilles du porte-satellite avant.



- c. Déposer le jonc d'arrêt du porte-satellite avant.  
**PRECAUTION:**  
Ne pas écarter excessivement le jonc d'arrêt.



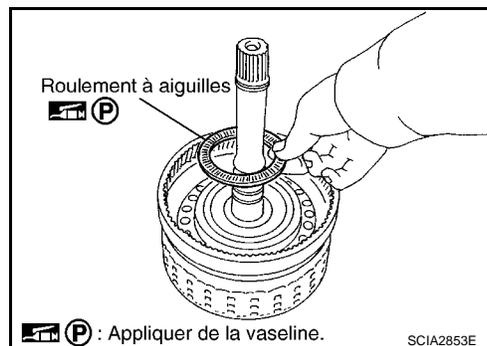
4. Démontez le bloc d'embrayage d'entrée.
  - a. Déposer le joint torique et les anneaux d'étanchéité du bloc d'embrayage d'entrée.



# REPARATION DES COMPOSANTS

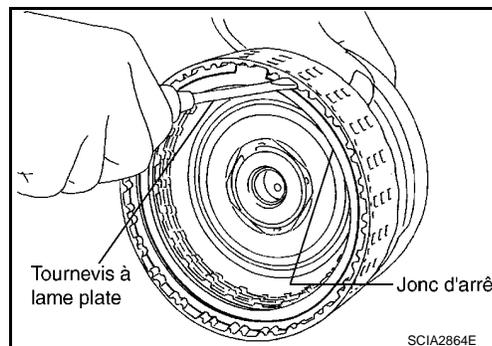
## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

b. Déposer les roulements à aiguille du bloc d'embrayage d'entrée.



c. Déposer le jonc d'arrêt du tambour d'embrayage d'entrée avec un tournevis à lame plate

d. Déposer la plaque de retenue, les plateaux d'entraînement, et les plateaux secondaires du tambour d'embrayage d'entrée.



## INSPECTION

Jonc d'arrêt de porte-satellite avant

- Rechercher la présence de déformation, d'usure ou de détérioration.

### **PRECAUTION:**

**Au besoin, remplacer le jonc d'arrêt.**

Jonc d'arrêt d'embrayage d'entrée

- Rechercher la présence de déformation, d'usure ou de détérioration.

### **PRECAUTION:**

**Au besoin, remplacer le bloc d'embrayage d'entrée.**

Tambour d'embrayage d'entrée

- Rechercher la présence de déformation, d'usure, de détérioration ou de traces de brûlures.

### **PRECAUTION:**

**Au besoin, remplacer le bloc d'embrayage d'entrée.**

Plateaux d'entraînement d'embrayage d'entrée

- Vérifier que la garniture ne présente pas de traces de brûlures, de fissures ou n'est pas endommagée.

### **PRECAUTION:**

**Au besoin, remplacer le bloc d'embrayage d'entrée.**

Plaque de retenue d'embrayage d'entrée et plateaux secondaires

- Vérifier que la garniture ne présente pas de traces de brûlures, de fissures ou n'est pas endommagée.

### **PRECAUTION:**

**Au besoin, remplacer le bloc d'embrayage d'entrée.**

Porte-satellite avant

- Rechercher la présence de déformation, d'usure ou de détérioration.

### **PRECAUTION:**

**Au besoin, remplacer le porte-satellite avant.**

Pignon interne arrière

- Rechercher la présence de déformation, d'usure ou de détérioration.

### **PRECAUTION:**

**Au besoin, remplacer le pignon interne arrière.**

## REMONTAGE

1. Reposer l'embrayage d'entrée.

A  
B  
AT  
D  
E  
F  
G  
H  
I  
J  
K  
L  
M  
N  
O  
P

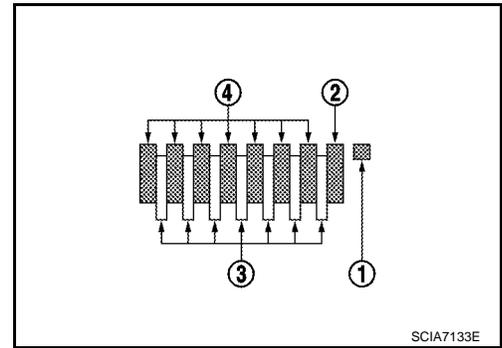
# REPARATION DES COMPOSANTS

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

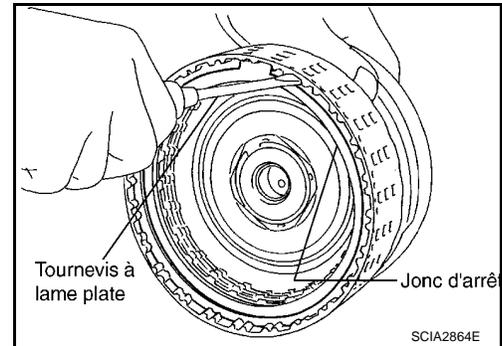
- a. Reposer les plateaux d'entraînement, les plateaux secondaires et la plaque de retenue sur le tambour d'embrayage d'entrée.
- Jonc d'arrêt (1)
  - Plaque de retenue (2)
  - Plateau d'entraînement (3)
  - Plateau secondaire (4)
  - Plateau d'entraînement/plateau secondaire : 7/7

**PRECAUTION:**

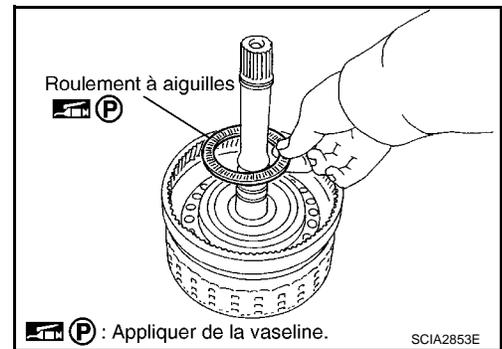
**Veiller à respecter l'ordre de montage des plateaux.**



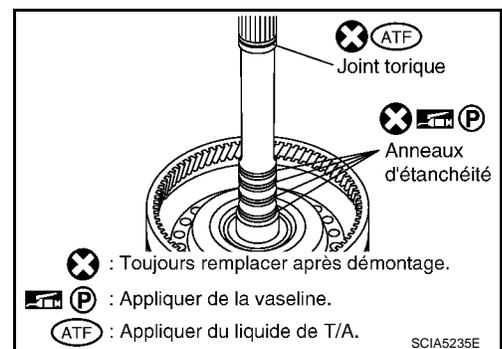
- b. Reposer le jonc d'arrêt sur le tambour d'embrayage d'entrée avec un tournevis à lame plate.



- c. Reposer les roulements à aiguilles sur bloc d'embrayage d'entrée.



- d. Reposer le joint torique et les anneaux d'étanchéité sur le bloc d'embrayage d'entrée.

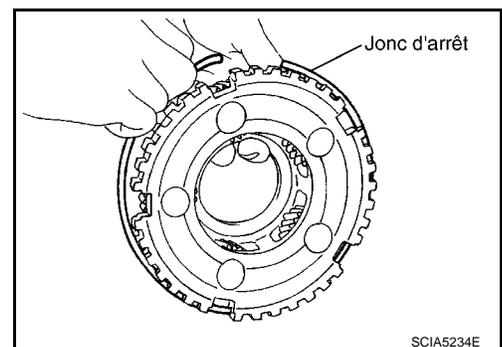


2. Reposer le porte-satellite avant.

- a. Reposer le jonc d'arrêt sur le porte-satellite avant.

**PRECAUTION:**

**Ne pas écarter excessivement le jonc d'arrêt.**



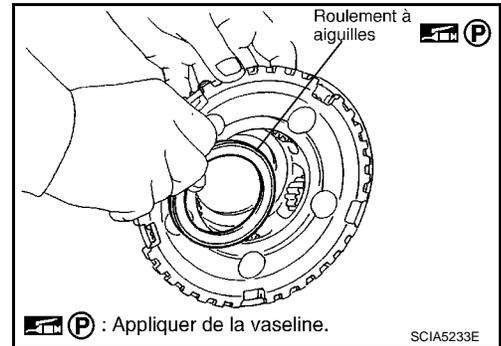
# REPARATION DES COMPOSANTS

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

b. Reposer la bague de roulement sur le porte-satellite avant.

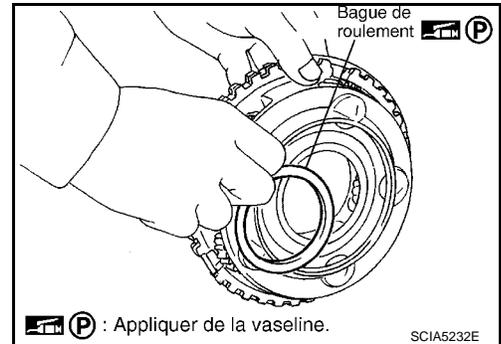
**PRECAUTION:**

**Veiller à respecter le sens du roulement à aiguilles. Se reporter à AT-289, "Emplacement des cales de réglage, des roulements à aiguilles, des rondelles de butée et des cir-clips".**



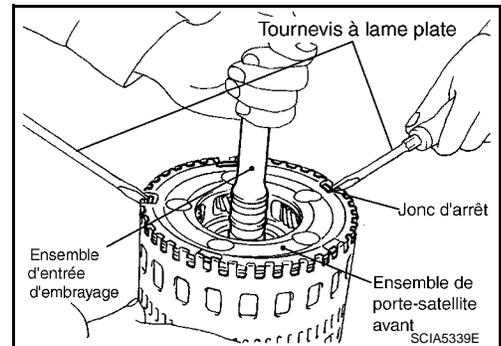
c. Reposer la bague de roulement sur le porte-satellite avant.

d. Reposer l'ensemble de pignon solaire avant sur le bloc d'embrayage d'entrée.



3. Comprimer le jonc d'arrêt au moyen de deux tournevis à lame plate.

4. Reposer le porte-satellite avant et le bloc d'embrayage d'entrée sur le pignon interne arrière.

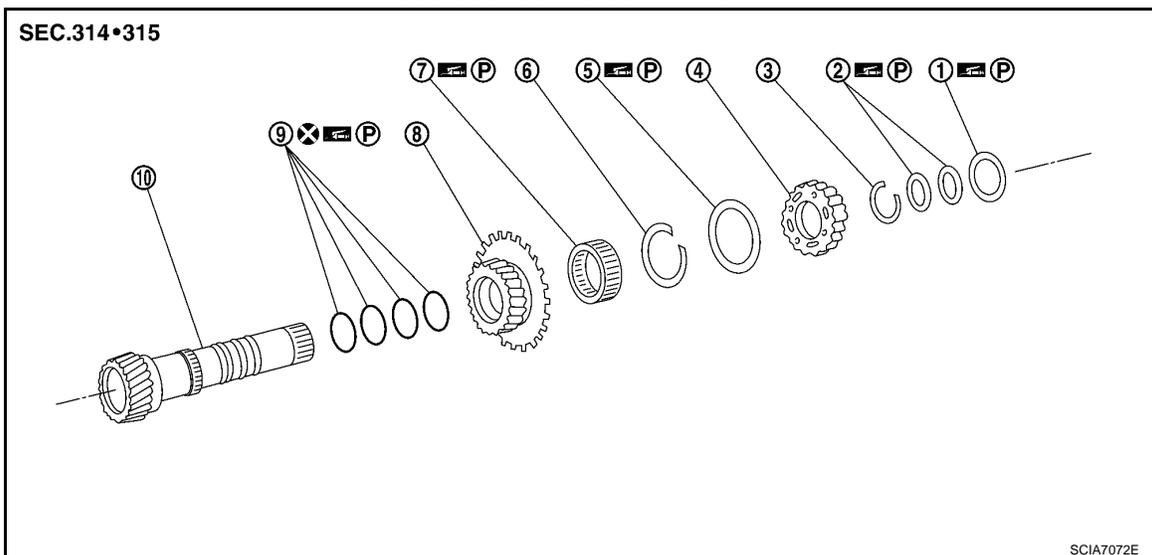


Pignon solaire central, pignon solaire arrière, moyeu d'embrayage de marche arrière à vitesse lente et rapide.

INFOID:000000001479182

## COMPOSANTS

Modèles avec moteur YD25DDTi



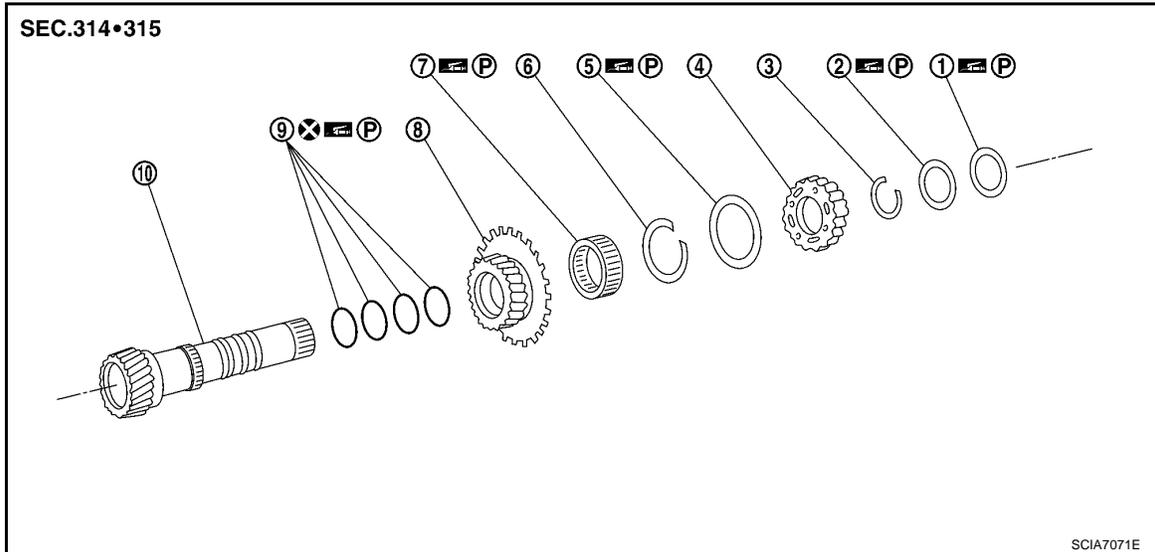
# REPARATION DES COMPOSANTS

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

- |   |                           |                       |
|---|---------------------------|-----------------------|
| 1. Roulement à aiguilles  | 2. Bague de roulement     | 3. Jonc d'arrêt       |
| 4. Moyeu d'embrayage de marche arrière en rapport de vitesses rapide et lente | 5. Roulement à aiguilles  | 6. Jonc d'arrêt       |
| 7. Embrayage unidirectionnel de 1ère  | 8. Pignon solaire arrière | 9. Joint d'étanchéité |
| 10. Pignon solaire intermédiaire  |                           |                       |

Se reporter à la section GI pour en savoir plus sur les icônes (symboles) de l'illustration. Se reporter à [GI-10, "Composant"](#).

Moteur VQ40DE



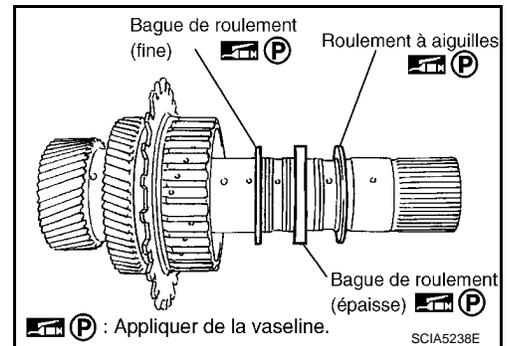
- |   |                           |                       |
|---|---------------------------|-----------------------|
| 1. Roulement à aiguilles  | 2. Bague de roulement     | 3. Jonc d'arrêt       |
| 4. Moyeu d'embrayage de marche arrière en rapport de vitesses rapide et lente | 5. Roulement à aiguilles  | 6. Jonc d'arrêt       |
| 7. Embrayage unidirectionnel de 1ère  | 8. Pignon solaire arrière | 9. Joint d'étanchéité |
| 10. Pignon solaire intermédiaire  |                           |                       |

Se reporter à la section GI pour en savoir plus sur les icônes (symboles) de l'illustration. Se reporter à [GI-10, "Composant"](#).

## DEMONTAGE

- Déposer le roulement à aiguilles et les bagues de roulement du moyeu d'embrayage de marche arrière en rapport de vitesse rapide et lente.

- **Modèles avec moteur YD25DDTi**



# REPARATION DES COMPOSANTS

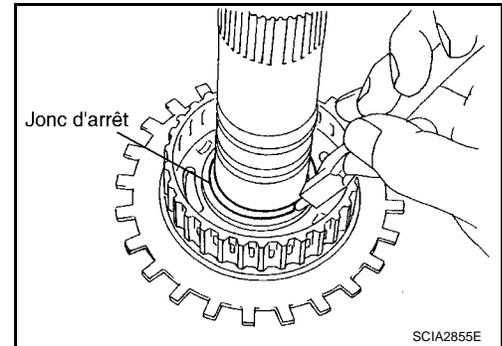
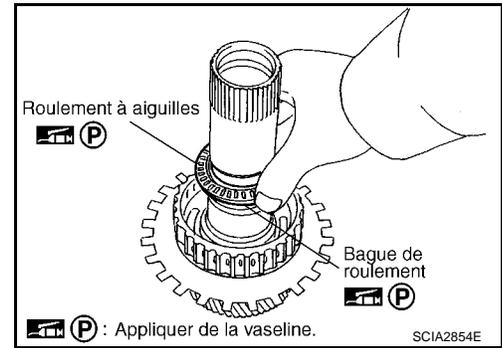
## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

### • Moteur VQ40DE

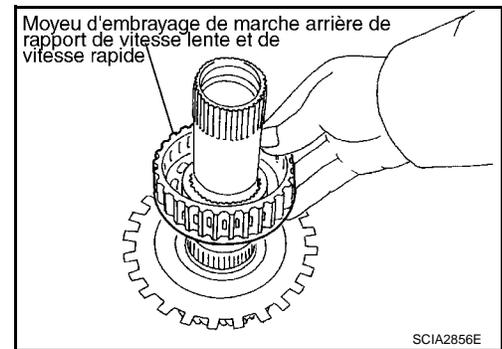
2. Déposer le jonc d'arrêt du pignon solaire central au moyen d'une pince pour jonc d'arrêt.

**PRECAUTION:**

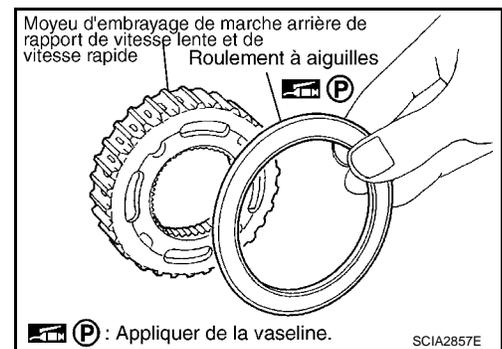
**Ne pas écarter excessivement le jonc d'arrêt.**



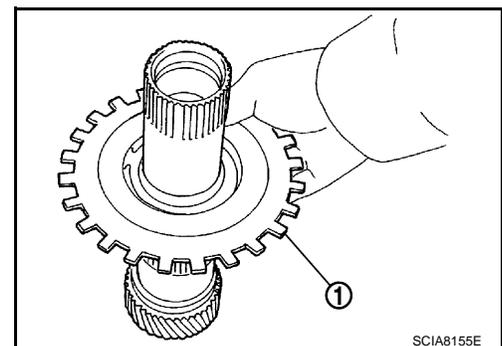
3. Déposer le moyeu d'embrayage de marche arrière en rapport de vitesse lente et rapide du pignon solaire central.



- a. Déposer le roulement à aiguilles du moyeu d'embrayage de marche arrière en rapport de vitesse lente et rapide.



4. Déposer le pignon solaire arrière (1) de l'ensemble de pignon solaire central.



A

B

AT

D

E

F

G

H

I

J

K

L

M

N

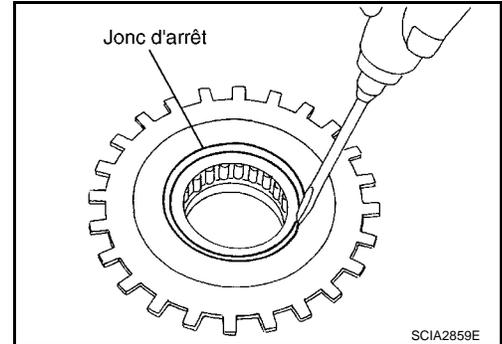
O

P

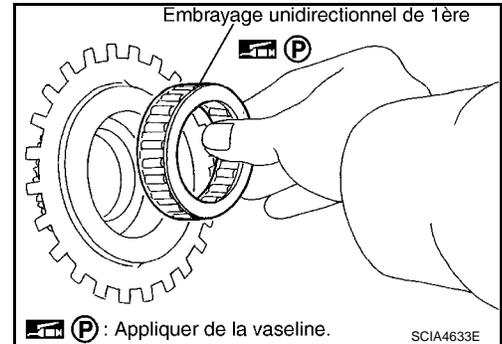
# REPARATION DES COMPOSANTS

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

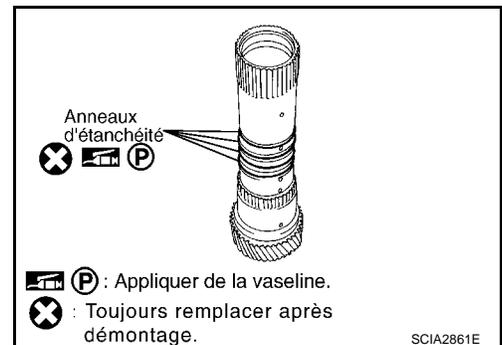
- a. Déposer le jonc d'arrêt du pignon solaire arrière avec un tourne-vis à lame plate.



- b. Déposer l'embrayage unidirectionnel de première du pignon solaire arrière.



5. Déposer les anneaux d'étanchéité du pignon solaire central.



## INSPECTION

Jonc d'arrêt de moyeu d'embrayage de marche arrière en rapport de vitesse lente et rapide, jonc d'arrêt de pignon solaire arrière

- Rechercher la présence de déformation, d'usure ou de détérioration.

**PRECAUTION:**

**Au besoin, remplacer le jonc d'arrêt.**

Embrayage unidirectionnel de 1ère

- Vérifier si la surface de friction est usée ou endommagée.

**PRECAUTION:**

**Au besoin, remplacer l'embrayage unidirectionnel de première.**

Pignon solaire central

- Rechercher la présence de déformation, d'usure ou de détérioration.

**PRECAUTION:**

**Au besoin, remplacer le pignon solaire central.**

Pignon solaire arrière

- Rechercher la présence de déformation, d'usure ou de détérioration.

**PRECAUTION:**

**Au besoin, remplacer le pignon solaire arrière.**

Moyeu d'embrayage de marche arrière en rapport de vitesse rapide et lente

- Rechercher la présence de déformation, d'usure ou de détérioration.

**PRECAUTION:**

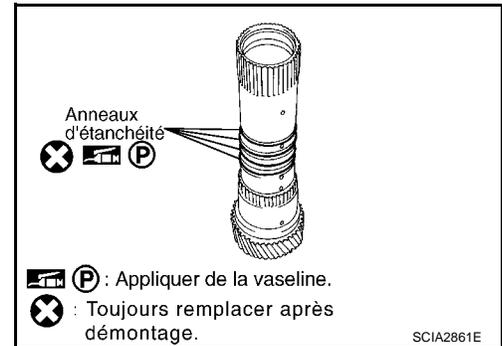
# REPARATION DES COMPOSANTS

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

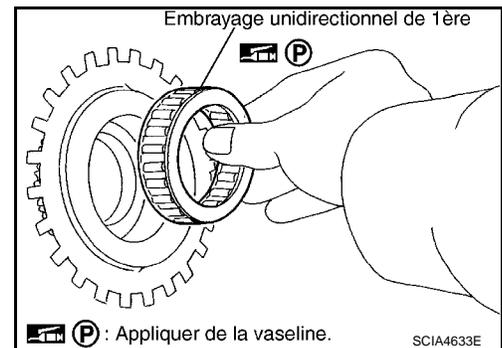
**Au besoin, remplacer le moyeu d'embrayage de marche arrière en rapport de vitesse lente et rapide.**

### REMONTAGE

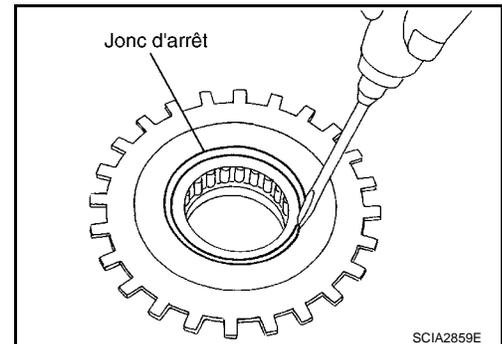
1. Reposer les anneaux d'étanchéité sur le pignon solaire central.



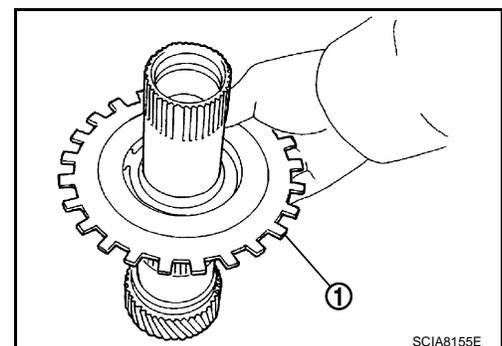
2. Reposer l'embrayage unidirectionnel de première sur le pignon solaire arrière.



3. Reposer le jonc d'arrêt sur le pignon solaire arrière avec un tournevis à lame plate.



4. Reposer le pignon solaire arrière (1) sur l'ensemble de pignon solaire central.



A  
B  
AT  
D  
E  
F  
G  
H  
I  
J  
K  
L  
M  
N  
O  
P

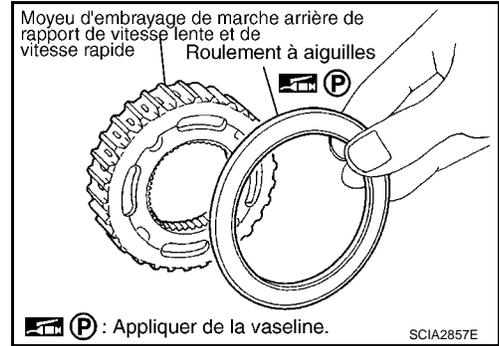
# REPARATION DES COMPOSANTS

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

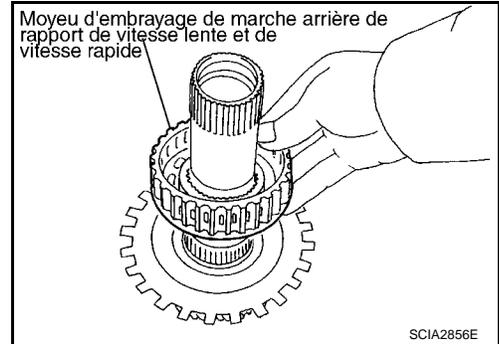
5. Reposer le roulement à aiguilles sur le moyeu d'embrayage de marche arrière en rapport de vitesse lente et rapide.

**PRECAUTION:**

Veiller à respecter le sens du roulement à aiguilles. Se reporter à [AT-289, "Emplacement des cales de réglage, des roulements à aiguilles, des rondelles de butée et des cir-clips"](#).



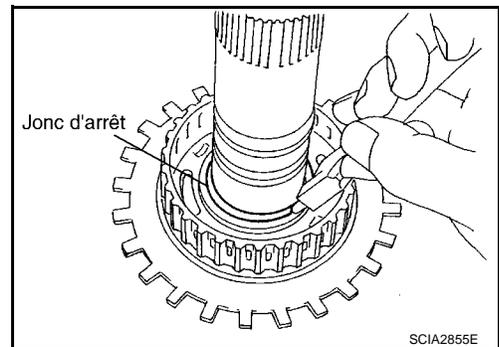
6. Reposer le moyeu d'embrayage de marche arrière en rapport de vitesse lente et rapide sur le pignon solaire central.



7. Reposer le jonc d'arrêt sur le pignon solaire central au moyen d'une pince pour jonc d'arrêt.

**PRECAUTION:**

Ne pas écarter excessivement le jonc d'arrêt.



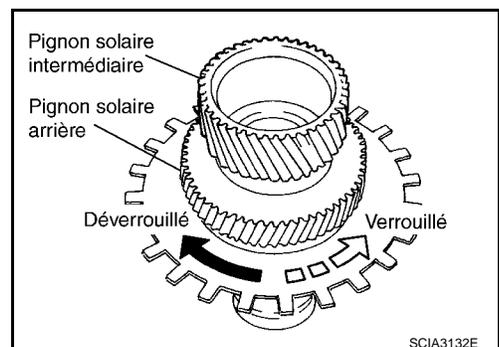
8. Vérifier le fonctionnement de l'embrayage unidirectionnel de première.

- a. Maintenir le pignon solaire central et faire pivoter le pignon solaire arrière.

- b. Vérifier que les sens de verrouillage et de déverrouillage de l'embrayage unidirectionnel de première sont corrects.

**PRECAUTION:**

Si le montage est autre qu'indiqué sur l'illustration, vérifier le sens de repose de l'embrayage unidirectionnel de première.

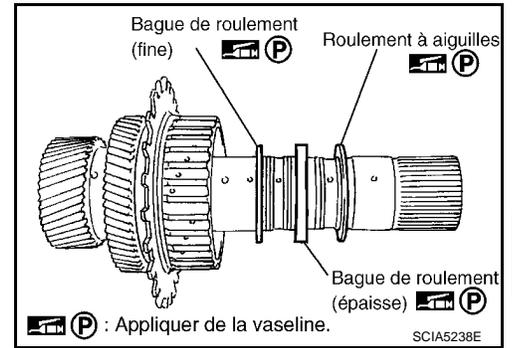


9. Reposer le roulement à aiguilles et les bagues de roulement du moyeu d'embrayage de marche arrière en rapport de vitesse rapide et lente.

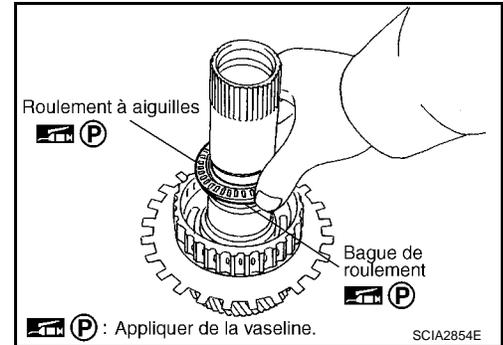
# REPARATION DES COMPOSANTS

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

- Modèles avec moteur YD25DDTi



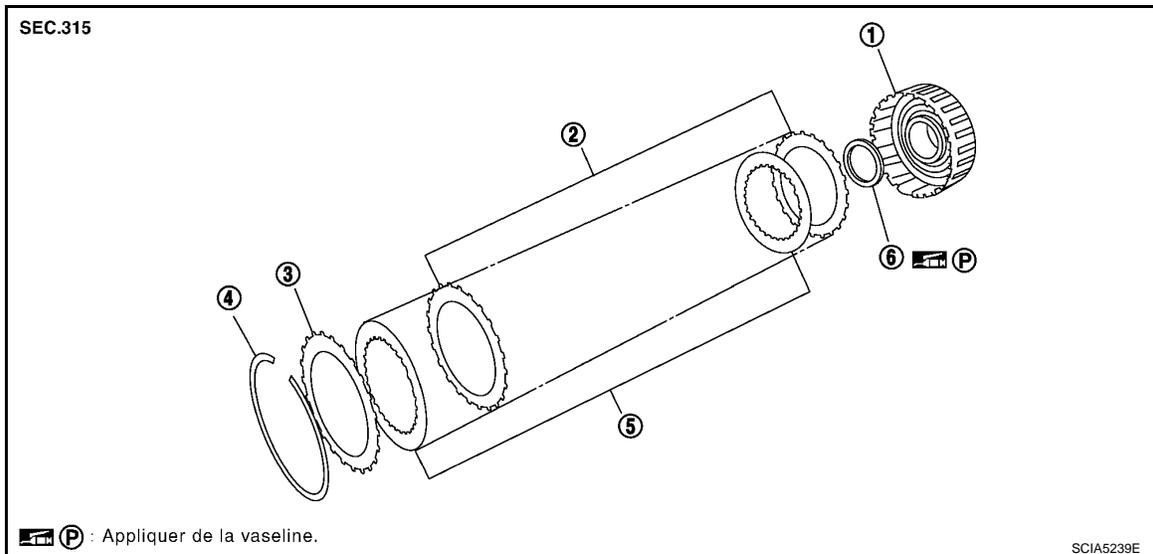
- Moteur VQ40DE



## Embrayage de marche arrière à vitesse lente et rapide

INFOID:000000001479183

## COMPOSANTS



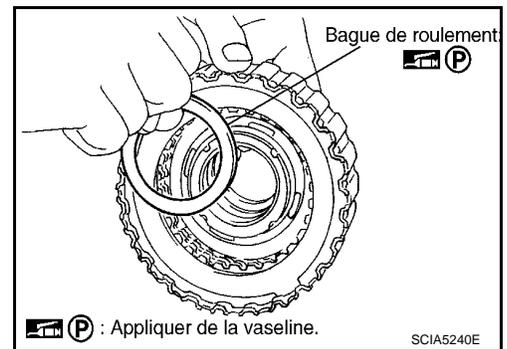
- |  |                           |                       |
|--|---------------------------|-----------------------|
| 1. Tambour d'embrayage de marche arrière en rapport de vitesse rapide et lente | 2. Plateau secondaire     | 3. Plaque de retenue: |
| 4. Jonc d'arrêt  | 5. Plateau d'entraînement | 6. Bague de roulement |

## DEMONTAGE

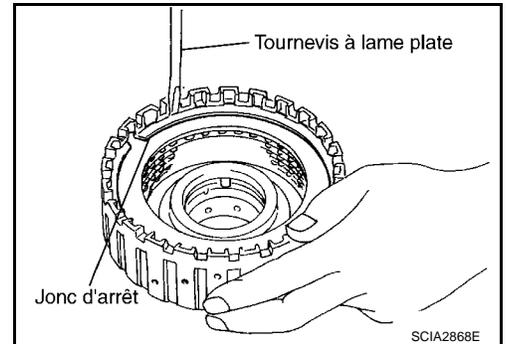
# REPARATION DES COMPOSANTS

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

1. Déposer la bague à roulement du tambour d'embrayage de marche arrière en rapport de vitesse lente et rapide.



2. Déposer le jonc d'arrêt du tambour d'embrayage de marche arrière en rapport de vitesses lente et rapide avec un tournevis à lame plate.
3. Déposer la plaque de retenue, les plateaux d'entraînement, et les plateaux secondaires du tambour d'embrayage de marche arrière en rapport de vitesse lente et rapide.



## INSPECTION

- Vérifier les éléments suivants et, au besoin, remplacer le bloc d'embrayage de marche arrière en rapport de vitesse lente et rapide.

Jonc d'arrêt d'embrayage de marche arrière en rapport de vitesse rapide et lente

- Rechercher la présence de déformation, d'usure ou de détérioration.

Plateaux d'entraînement d'embrayage de marche arrière en rapport de vitesse rapide et lente

- Vérifier que la garniture ne présente pas de traces de brûlures, de fissures ou n'est pas endommagée.

Plateaux secondaires et plaques de retenue d'embrayage de marche arrière en rapport de vitesses rapide et lente

- Vérifier que la garniture ne présente pas de traces de brûlures, de fissures ou n'est pas endommagée.

## REMONTAGE

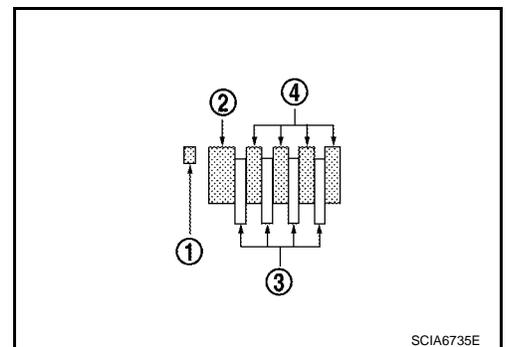
1. Reposer les plateaux d'entraînement, les plateaux secondaires et la plaque de retenue sur le tambour d'embrayage de marche arrière en rapport de vitesse lente et rapide.

### **PRECAUTION:**

**Veiller à respecter l'ordre de montage des plateaux.**

- **Modèles avec moteur YD25DDTi**

- Jonc d'arrêt (1)
- Plaque de retenue (2)
- Plateau d'entraînement (3)
- Plateau secondaire (4)
- Plateau d'entraînement/plateau secondaire : 4/4

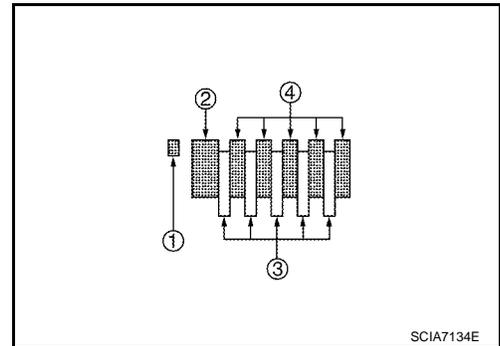


# REPARATION DES COMPOSANTS

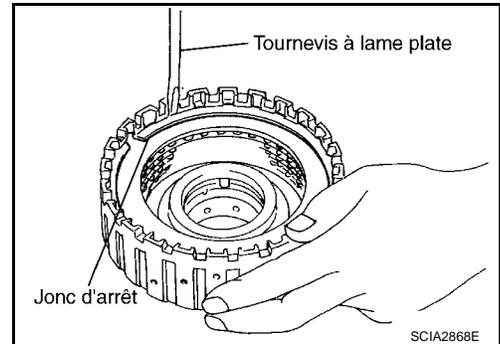
## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

- Moteur VQ40DE

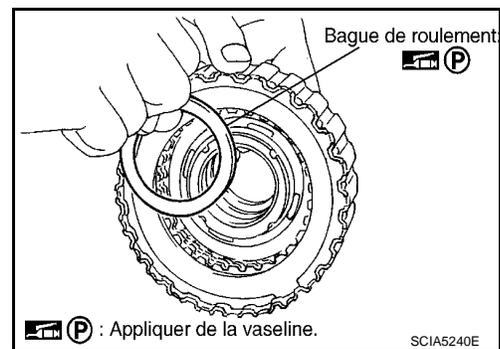
- Jonc d'arrêt (1)
- Plaque de retenue (2)
- Plateau d'entraînement (3)
- Plateau secondaire (4)
- Plateau d'entraînement/plateau secondaire : 5/5



2. Reposer le jonc d'arrêt sur le tambour d'embrayage de marche arrière en rapport de vitesses lente et rapide avec un tournevis à lame plate.



3. Reposer la bague à roulement sur le tambour d'embrayage de marche arrière en rapport de vitesse lente et rapide.

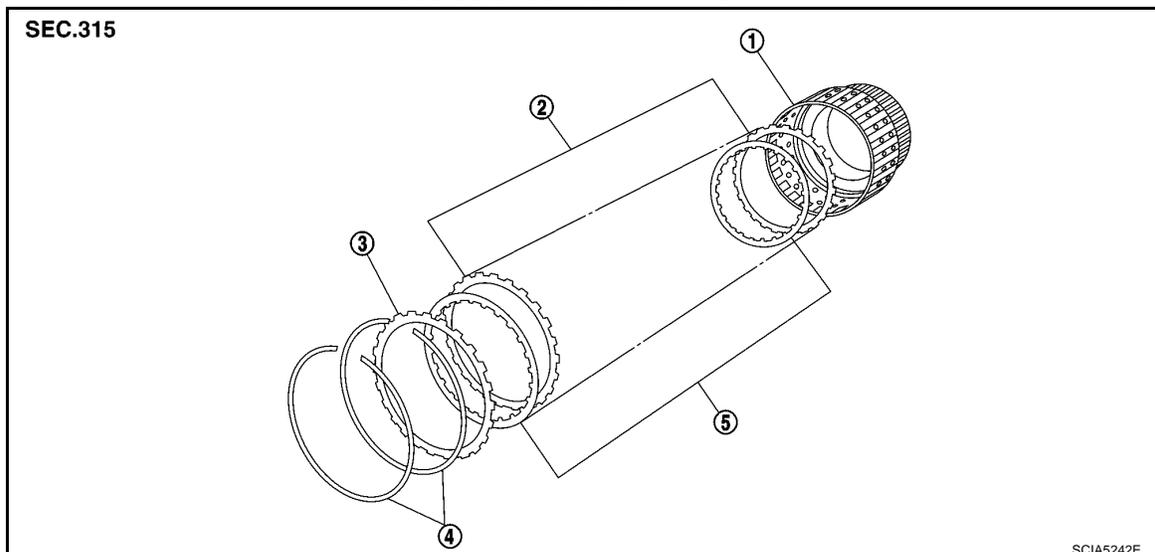


## Embrayage direct

INFOID:000000001479184

## COMPOSANTS

### Modèles avec moteur YD25DDTi

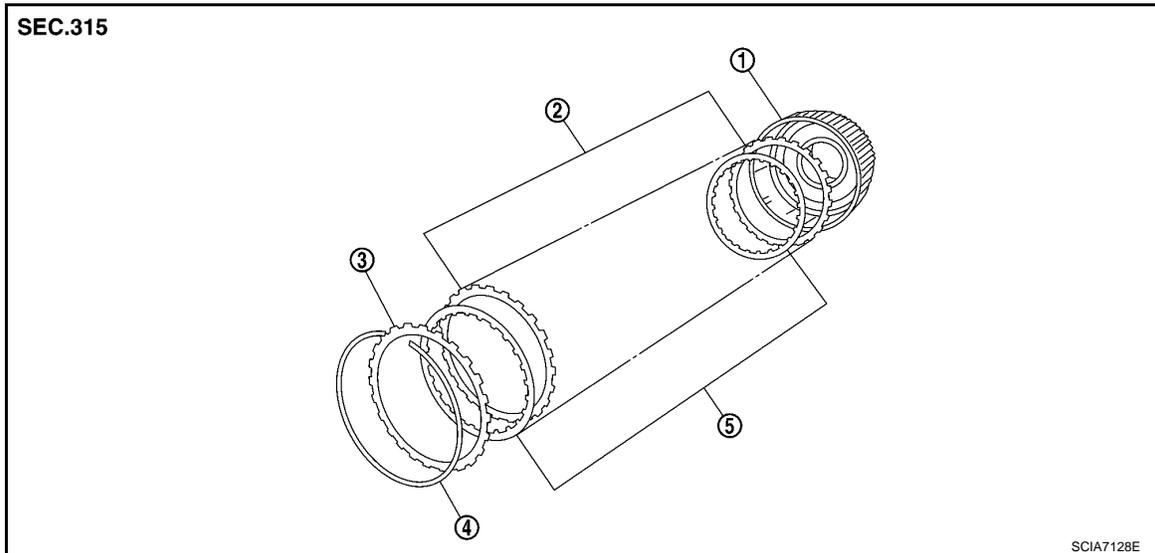


# REPARATION DES COMPOSANTS

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

1. Tambour d'embrayage direct
2. Plateau secondaire
3. Plaque de retenue:
4. Jonc d'arrêt
5. Plateau d'entraînement

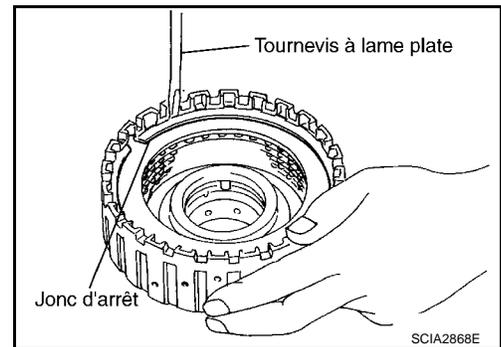
Moteur VQ40DE



1. Tambour d'embrayage direct
2. Plateau secondaire
3. Plaque de retenue:
4. Jonc d'arrêt
5. Plateau d'entraînement

### DEMONTAGE

1. Déposer les jons d'arrêt du tambour d'embrayage d'entrée avec un tournevis à lame plate.
2. Déposer la plaque de retenue, les plateaux d'entraînement, et les plateaux secondaires du tambour d'embrayage d'entrée.



### INSPECTION

- Vérifier les éléments suivants et au besoin, remplacer le bloc d'embrayage direct.

Joncs d'arrêt de l'embrayage direct

- Rechercher la présence de déformation, d'usure ou de détérioration.

Plateaux d'entraînement d'embrayage direct

- Vérifier que la garniture ne présente pas de traces de brûlures, de fissures ou n'est pas endommagée.

Plaque de retenue d'embrayage direct et plateaux secondaires

- Vérifier que la garniture ne présente pas de traces de brûlures, de fissures ou n'est pas endommagée.

### REMONTAGE

1. Reposer les plateaux d'entraînement, les plateaux secondaires et la plaque de retenue sur le tambour d'embrayage direct.

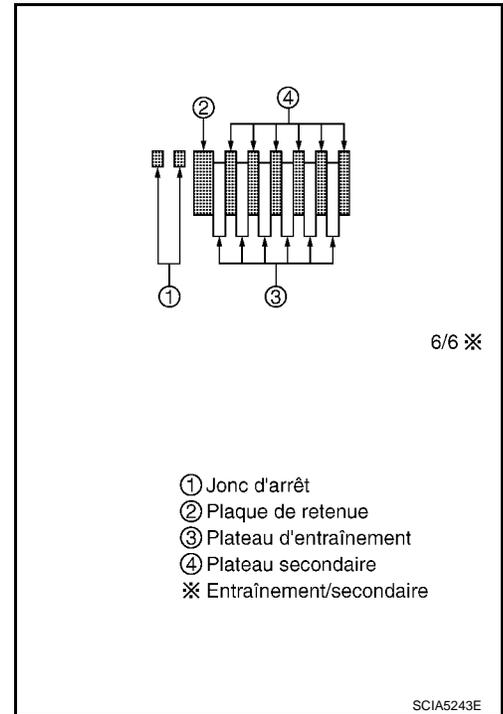
#### **PRECAUTION:**

**Veiller à respecter l'ordre de montage des plateaux.**

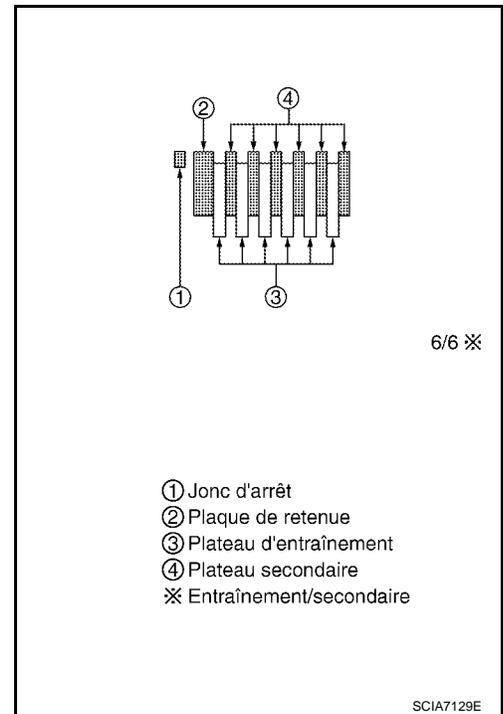
# REPARATION DES COMPOSANTS

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

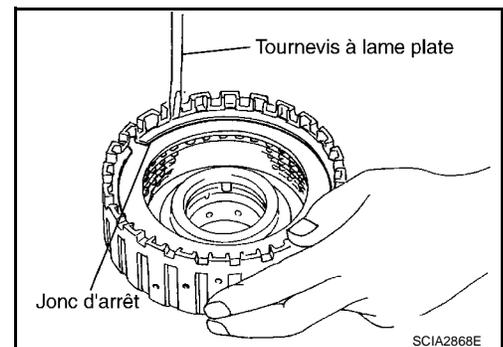
### • Modèles avec moteur YD25DDTi



### • Moteur VQ40DE



2. Reposer les joncs d'arrêt sur le tambour d'embrayage direct avec un tournevis à lame plate.



A  
B  
AT  
D  
E  
F  
G  
H  
I  
J  
K  
L  
M  
N  
O  
P

# MONTAGE

< INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

## MONTAGE

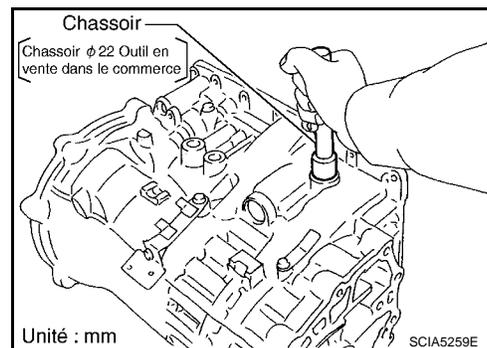
### Montage (1)

INFOID:000000001479185

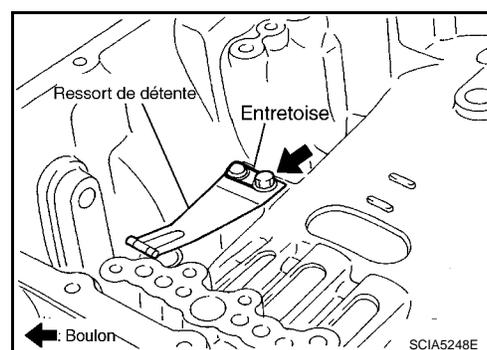
1. Comme indiqué sur l'illustration de droite, utiliser un chassoir [outillage en vente dans le commerce : 22 mm de dia.] pour insérer les joints d'étanchéité d'huile de l'arbre manuel jusqu'au ras du carter de boîte de vitesses.

**PRECAUTION:**

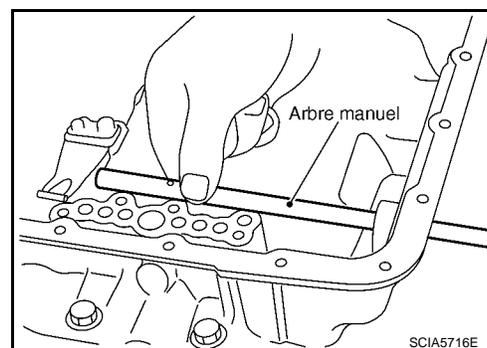
- Enduire les joints d'étanchéité d'huile de l'arbre manuel d'huile pour T/A (ATF).
- Ne pas réutiliser les joints d'étanchéité d'huile de l'arbre manuel.



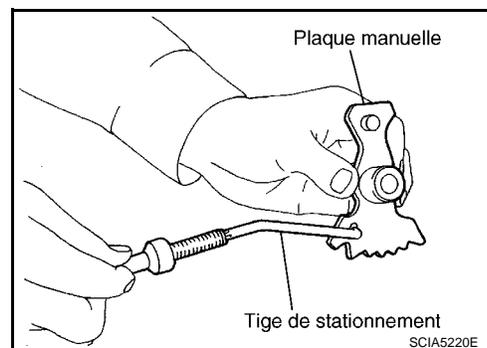
2. Reposer le ressort de détente et l'entretoise sur le carter de boîte de vitesses puis serrer les boulons de fixation au couple spécifié. Se reporter à [AT-278. "Composant"](#).



3. Reposer l'arbre manuel sur le carter de boîte de vitesses.



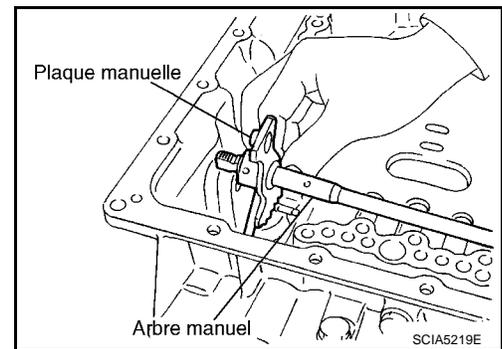
4. Reposer la tige de stationnement sur la plaque manuelle.



# MONTAGE

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

5. Reposer la plaque manuelle (avec tige de stationnement) sur l'arbre manuel.

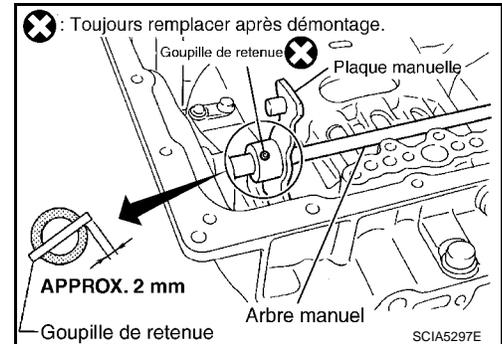


6. Reposer la goupille de retenue dans la plaque manuelle et l'arbre manuel.

- a. Positionner le perçage de goupille de la plaque manuelle sur le perçage de goupille de l'arbre manuel au moyen d'un chasse-goupille.  
 b. Enfoncer légèrement la goupille de retenue dans la plaque manuelle à l'aide d'un marteau.

**PRECAUTION:**

**Laisser dépasser la goupille de retenue de  $2 \pm 0,5$  mm de la plaque manuelle.**

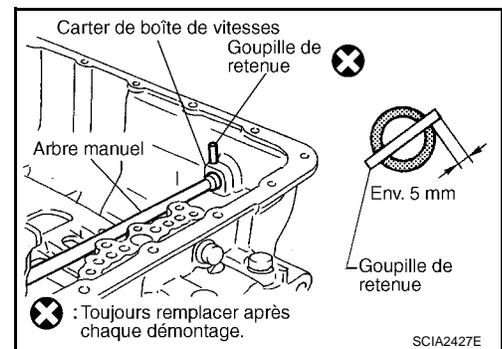


7. Reposer la goupille de retenue dans le carter de boîte de vitesses et l'arbre manuel.

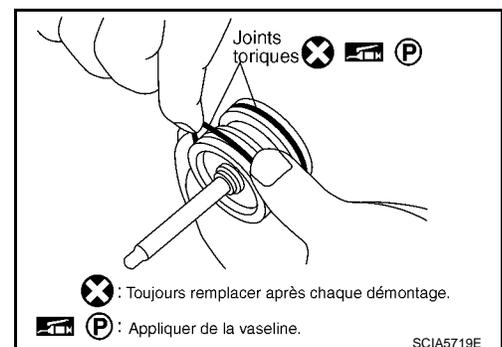
- a. Positionner le perçage de goupille du carter de boîte de vitesses sur le perçage de goupille de l'arbre manuel au moyen d'un chasse-goupille.  
 b. Enfoncer légèrement la goupille de retenue dans le carter de boîte de vitesses à l'aide d'un marteau.

**PRECAUTION:**

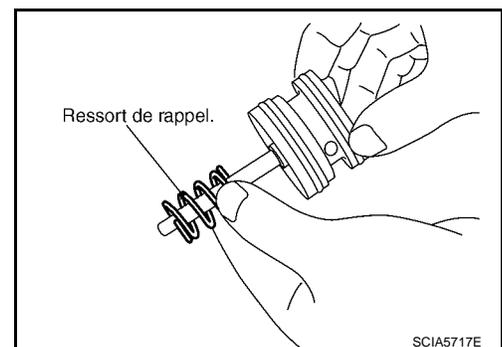
**Laisser dépasser la goupille de retenue de  $5 \pm 1$  mm du carter de boîte de vitesses.**



8. Reposer les joints toriques sur l'ensemble d'assistance.



9. Reposer le ressort de rappel sur l'ensemble d'assistance.

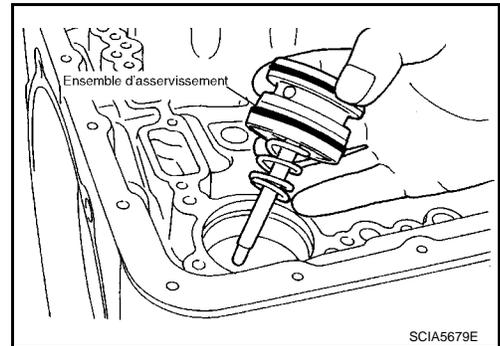


A  
B  
AT  
D  
E  
F  
G  
H  
I  
J  
K  
L  
M  
N  
O  
P

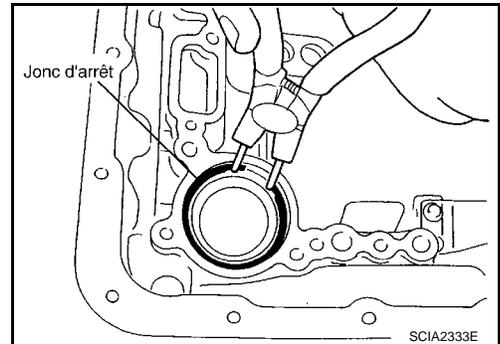
# MONTAGE

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

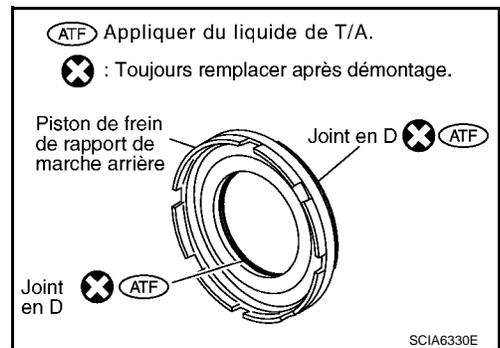
10. Reposer l'ensemble d'assistance dans le carter de boîte de vitesses.



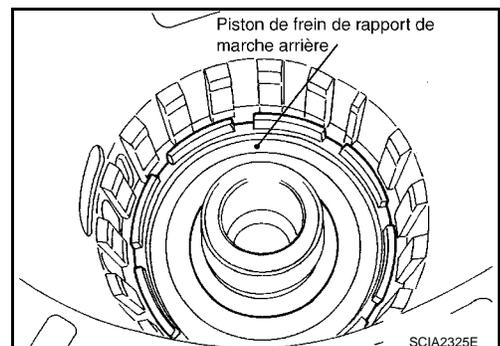
11. Reposer le jonc d'arrêt sur le carter de boîte de vitesses au moyen d'une pince pour jonc d'arrêt.



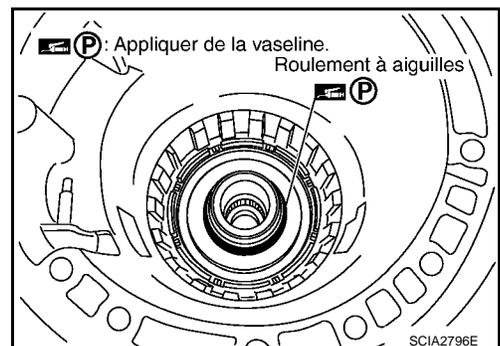
12. Reposer les joints en D sur le piston de frein de marche arrière.



13. Reposer le piston de frein de marche arrière dans le carter de boîte de vitesses.



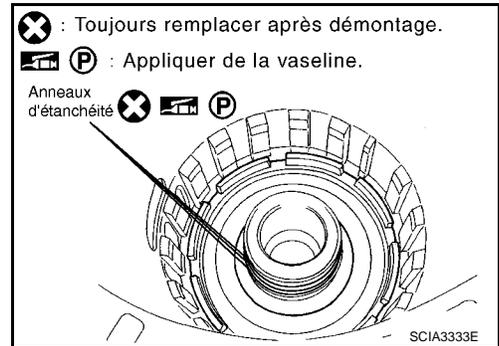
14. Reposer le roulement à aiguilles sur l'extrémité de la surface du support de tambour.



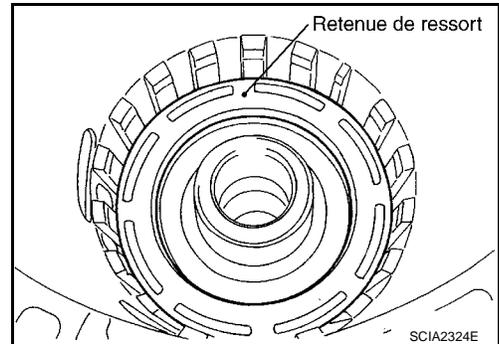
# MONTAGE

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

15. Reposer les anneaux d'étanchéité sur le support de tambour.



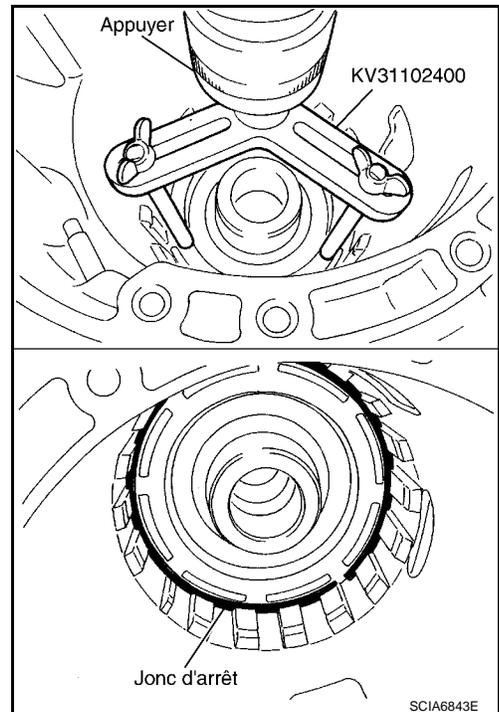
16. Déposer le ressort de rappel et la coupelle de ressort dans le carter de boîte de vitesses.



17. Positionner l'outil spécial sur la coupelle du ressort et reposer le jonc d'arrêt (maintenant la coupelle de retenue) dans le carter de boîte de vitesses tout en comprimant le ressort de rappel.

**PRECAUTION:**

Procéder à un montage soigneux à l'aide d'un tournevis à lame plate de façon à ce que le jonc d'arrêt soit légèrement tendu.



18. Reposer les plateaux incurvés, les plateaux d'entraînement et les plateaux secondaires de frein de marche arrière sur le carter de boîte de vitesses.

**PRECAUTION:**

Veiller à respecter l'ordre et le sens de montage des plateaux.

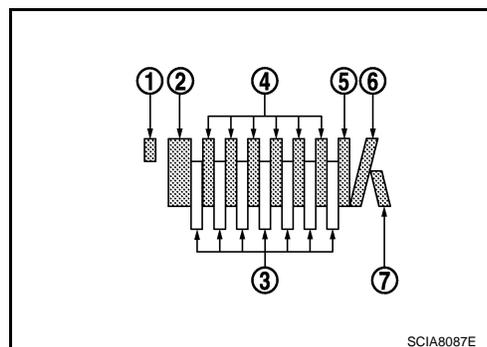
A  
B  
AT  
D  
E  
F  
G  
H  
I  
J  
K  
L  
M  
N  
O  
P

# MONTAGE

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

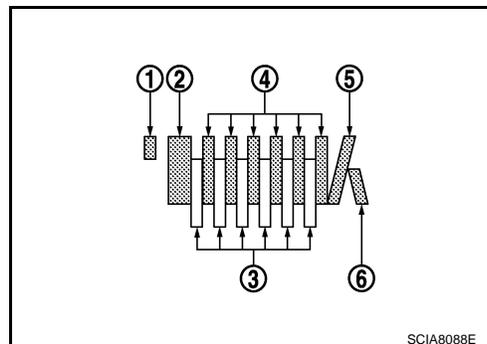
### • Modèles avec moteur YD25DDTi

- Jonc d'arrêt (1)
- Plaque de retenue (2)
- Plateau d'entraînement (3)
- Plateau secondaire (4)
- Plateau secondaire (5)
- Plateau incurvé (6)
- Plateau incurvé (7)
- Plateau d'entraînement/plateau secondaire : 7/7 (6+1)



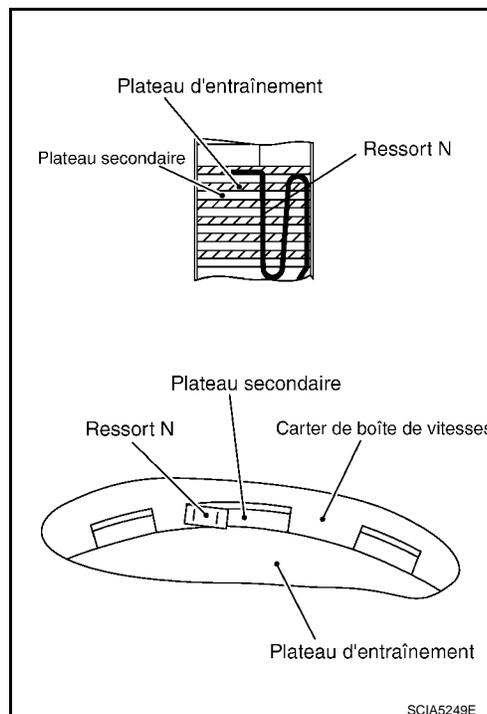
### • Moteur VQ40DE

- Jonc d'arrêt (1)
- Plaque de retenue (2)
- Plateau d'entraînement (3)
- Plateau secondaire (4)
- Plateau incurvé (5)
- Plateau incurvé (6)
- Plateau d'entraînement/plateau secondaire : 6/6

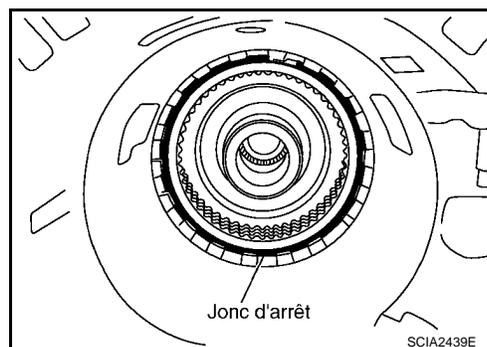


19. Monter le ressort en N.

20. Reposer la plaque de retenue du frein de marche arrière dans le carter de boîte de vitesses.



21. Reposer le jonc d'arrêt dans le carter de boîte de vitesses.



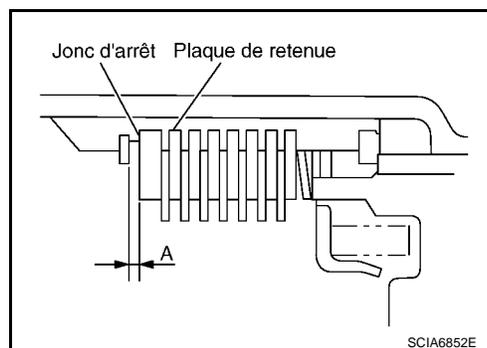
# MONTAGE

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

22. Mesurer le jeu entre la plaque de retenue et le jonc d'arrêt. Si le résultat n'est pas conforme au jeu spécifié, choisir une plaque de retenue neuve de dimension appropriée. Pour la sélection d'une plaque de retenue, se reporter à "Informations relatives aux pièces".

**Jeu spécifié "A" :**

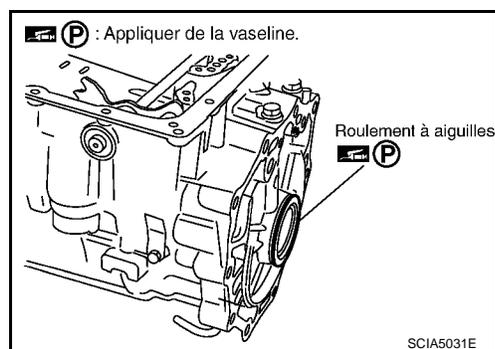
**Standard :** Se reporter à [AT-354](#), "[Frein de marche arrière](#)".



23. Reposer le roulement à aiguilles sur le carter de boîte de vitesses.

**PRECAUTION:**

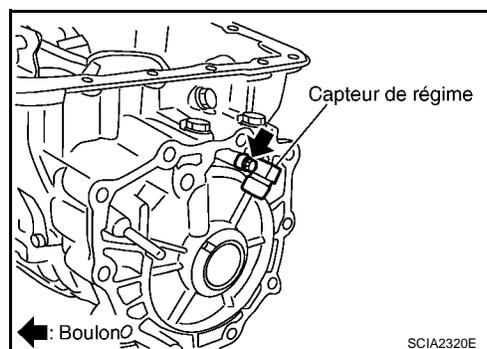
**Veiller à respecter le sens du roulement à aiguilles. Se reporter à [AT-289](#), "[Emplacement des cales de réglage, des roulements à aiguilles, des rondelles de butée et des circlips](#)".**



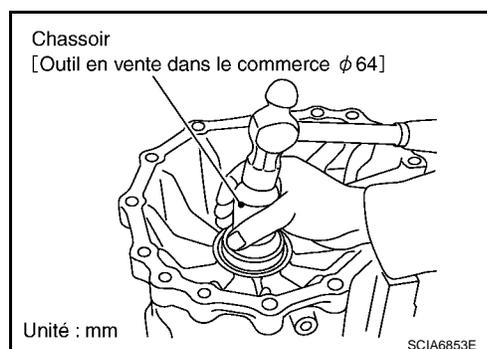
24. Reposer le capteur de régime sur le carter de boîte de vitesses puis serrer les boulons de fixation au couple spécifié. Se reporter à [AT-278](#), "[Composant](#)".

**PRECAUTION:**

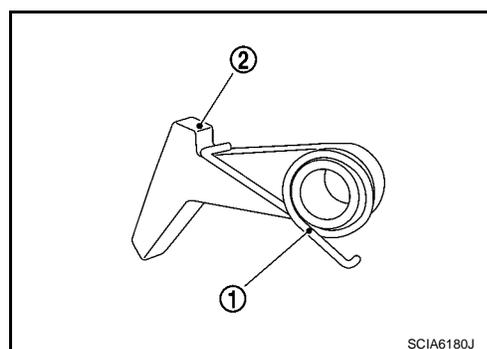
- Ne pas le laisser tomber ni lui faire subir de chocs.
- Ne pas démonter.
- Ne pas laisser de limaille de fer, etc. entrer en contact avec la zone magnétique de l'extrémité avant du capteur.
- Ne pas placer dans une zone magnétique.



25. Comme indiqué sur l'illustration, insérer le joint d'huile arrière dans le carter de l'adaptateur jusqu'à ce qu'il soit bien encastré à l'aide d'un chassoir [outil en vente dans le commerce : 64 mm de dia.].



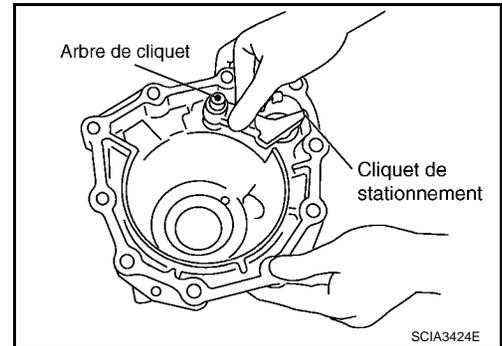
26. Reposer le ressort de rappel (1) sur le cliquet de stationnement (2).



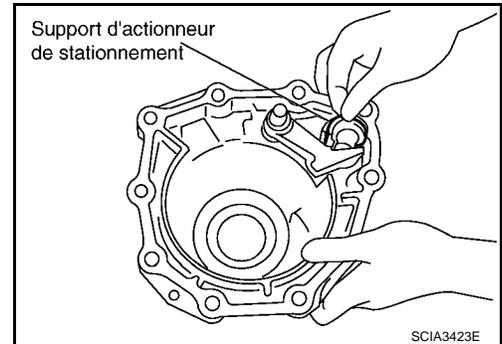
# MONTAGE

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

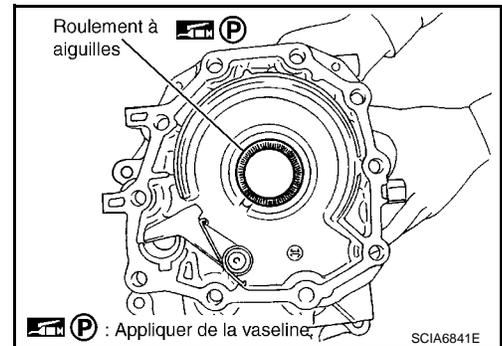
27. Reposer le cliquet de stationnement (avec ressort de rappel) et l'arbre de cliquet sur le carter de l'adaptateur.



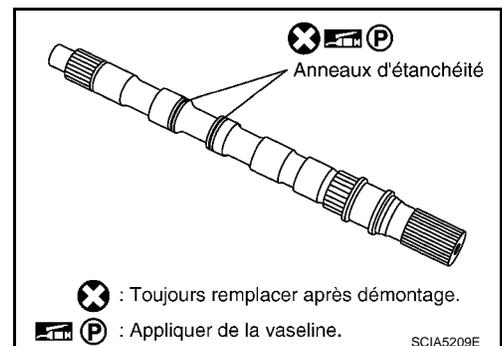
28. Reposer le support de l'actionneur de stationnement sur le carter de l'adaptateur.



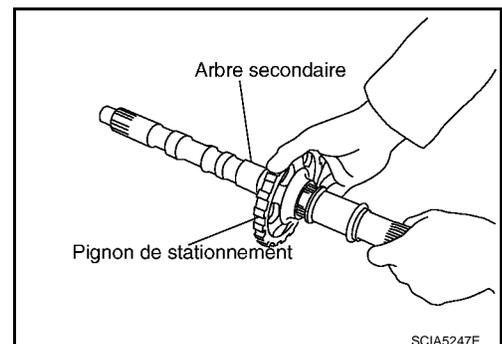
29. Reposer le roulement à aiguilles sur le carter de l'adaptateur.



30. Reposer les anneaux d'étanchéité sur l'arbre de sortie.



31. Reposer le pignon de stationnement sur l'arbre de sortie.



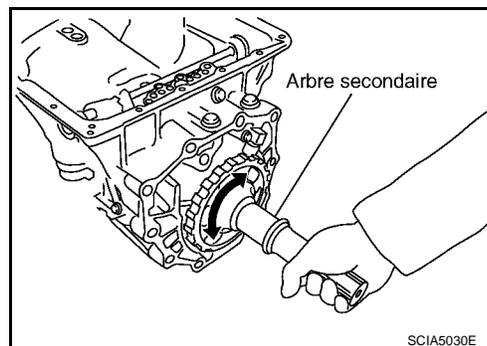
# MONTAGE

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

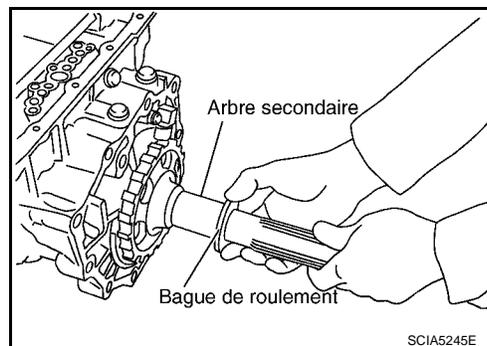
32. Reposer l'arbre de sortie dans le carter de boîte de vitesses.

**PRECAUTION:**

Veiller à ne pas confondre l'avant et l'arrière, les deux côtés étant similaires. (l'extrémité la plus fine correspond à l'avant).



33. Reposer la bague de roulement sur l'arbre de sortie.

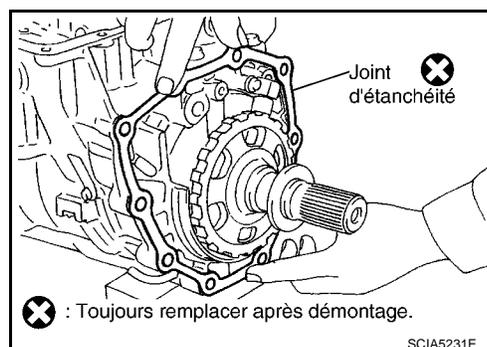


34. Reposer l'ensemble de carter d'adaptateur en suivant les étapes suivantes.

a. Reposer le joint plat sur le carter de boîte de vitesses.

**PRECAUTION:**

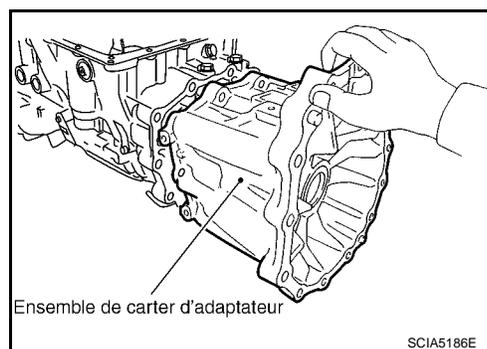
Retirer toute trace d'humidité, d'huile, de vieux joint etc. des surfaces de montage du carter de boîte de vitesses et de l'ensemble du carter de l'adaptateur.



b. Reposer l'ensemble du carter de l'adaptateur sur le carter de boîte de vitesses.

**PRECAUTION:**

Insérer l'extrémité de la tige de stationnement entre le cliquet de stationnement et le support de l'actionneur de stationnement lors du montage de l'ensemble du carter de l'adaptateur.

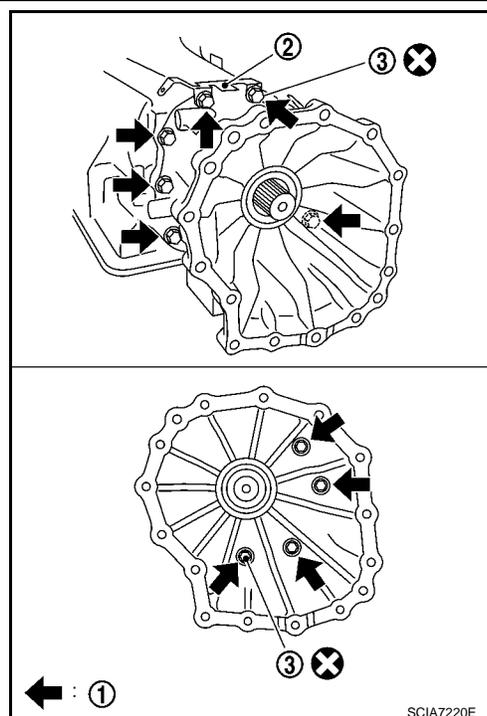


A  
B  
AT  
D  
E  
F  
G  
H  
I  
J  
K  
L  
M  
N  
O  
P

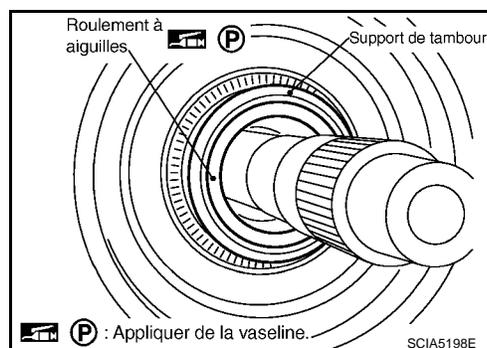
# MONTAGE

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

- c. Serrer les boulons de fixation (1) de l'ensemble de carter de l'adaptateur au couple spécifié [avec support de borne (2)]. Se reporter à [AT-278. "Composant"](#).
- Boulon auto-étanche (3)



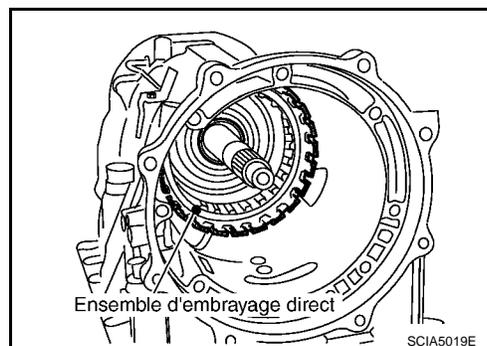
35. Reposer le roulement à aiguilles sur l'extrémité de la surface du support de tambour.



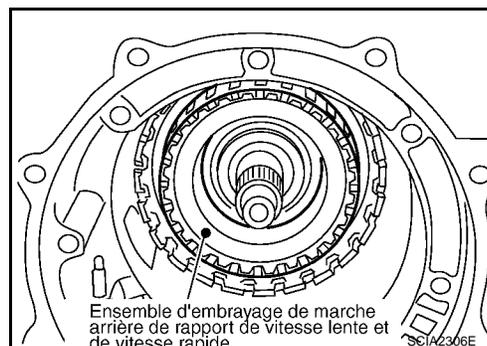
36. Reposer le bloc d'embrayage direct sur le frein de marche arrière.

**PRECAUTION:**

Vérifier que l'extrémité de la surface du support de tambour et que l'extrémité de la surface du bossage interne de l'embrayage direct sont presque positionnées au même endroit.



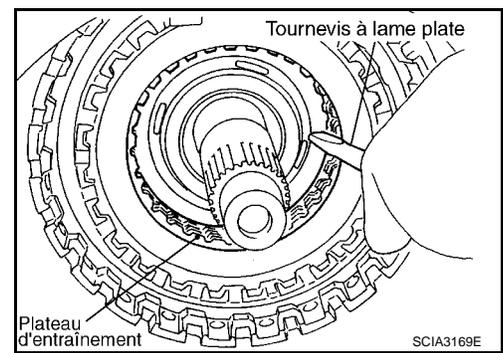
37. Reposer le bloc d'embrayage de marche arrière en rapport de vitesse rapide et lente sur l'embrayage direct.



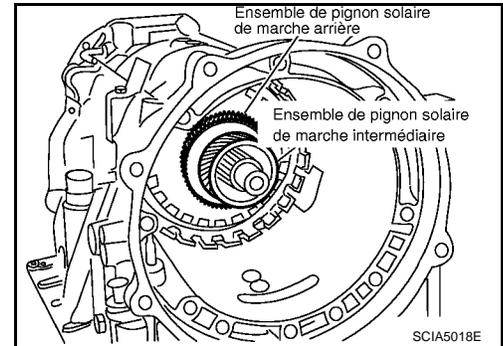
# MONTAGE

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

38. Aligner le plateau d'entraînement avec un tournevis à tête plate.

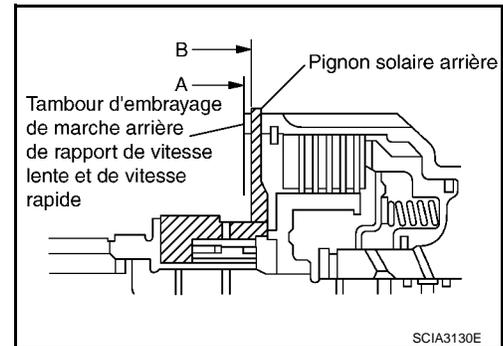


39. Reposer ensemble le moyeu d'embrayage de marche arrière en rapport de vitesse rapide et lente, le pignon solaire central et le pignon solaire arrière.

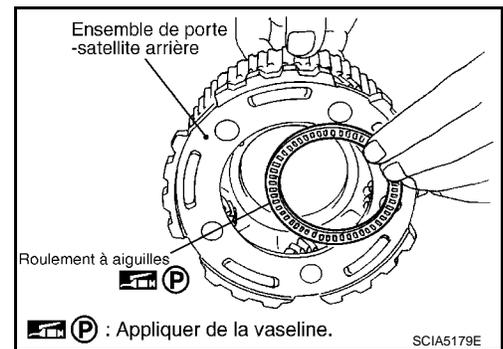


### PRECAUTION:

Vérifier que la partie "A" du tambour d'embrayage de marche arrière en rapport de vitesse lente et rapide dépasse d'environ 2 mm de la partie "B" du pignon solaire arrière.



40. Reposer la bague de roulement sur le porte-satellite arrière.

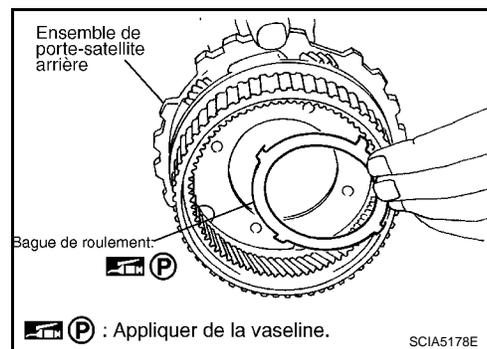


A  
B  
AT  
D  
E  
F  
G  
H  
I  
J  
K  
L  
M  
N  
O  
P

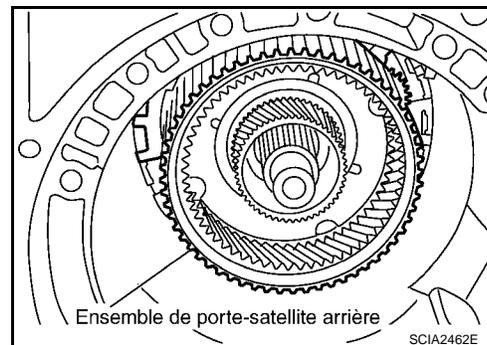
# MONTAGE

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

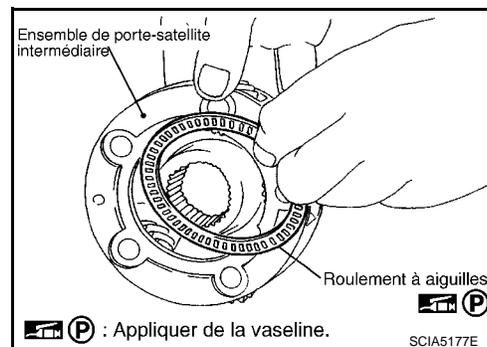
41. Reposer la bague de roulement sur le porte-satellite arrière.



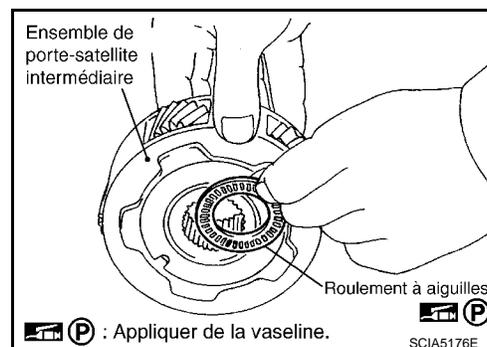
42. Reposer le porte-satellite arrière sur le tambour d'embrayage direct.



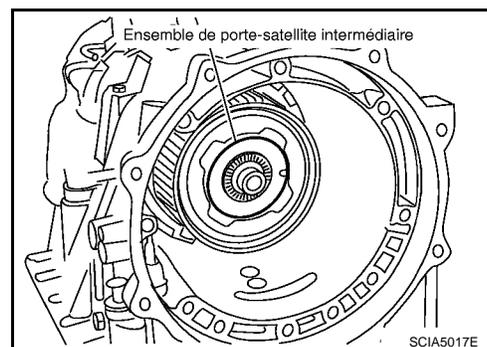
43. Reposer le roulement à aiguilles (à l'arrière) dans le porte-satellite central.



44. Reposer le roulement à aiguilles (à l'avant) dans le porte-satellite central.



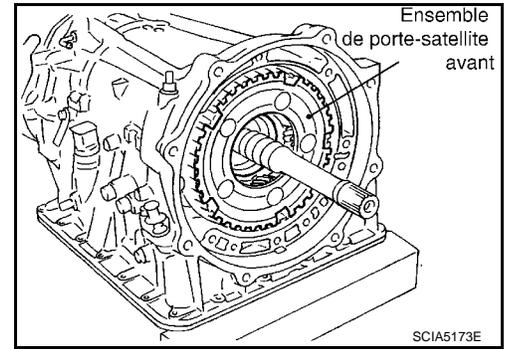
45. Reposer le porte-satellite central dans le porte-satellite arrière.



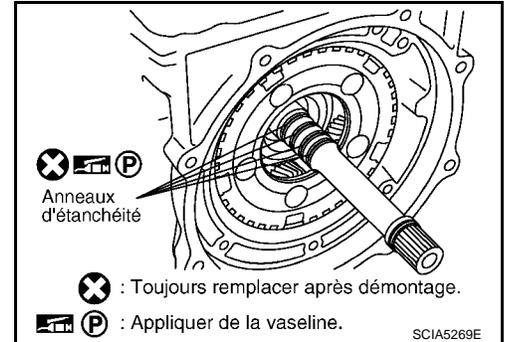
# MONTAGE

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

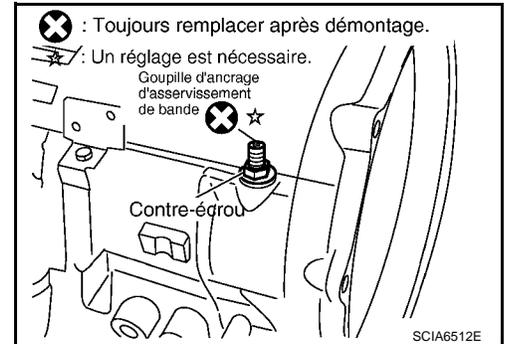
46. Reposer ensemble le porte-satellite avant, le bloc d'embrayage d'entrée et le pignon interne arrière.



47. Reposer les joints d'étanchéité dans le bloc d'embrayage d'entrée.

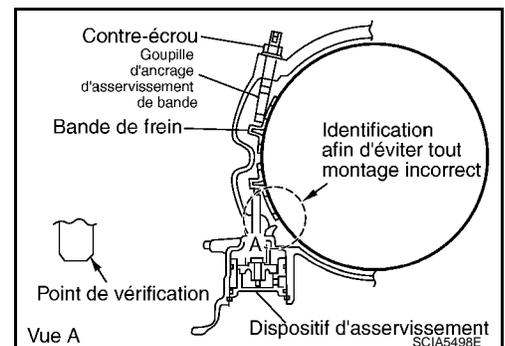


48. Reposer l'axe d'extrémité fixe d'asservissement de bande et le contre-écrou dans le carter de boîte de vitesses.



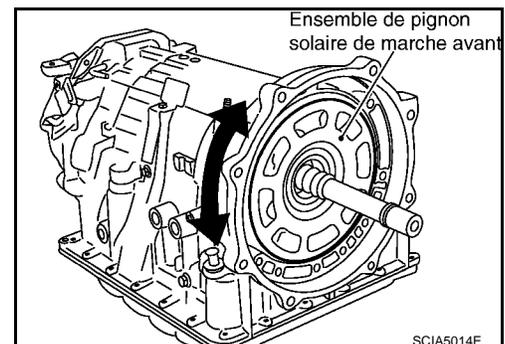
49. Reposer la bande de frein dans le carter de boîte de vitesses.

**PRECAUTION:**  
Procéder au montage repères face au côté servo pour éviter une mauvaise repose.



50. Reposer le pignon solaire avant sur le porte-satellite avant.

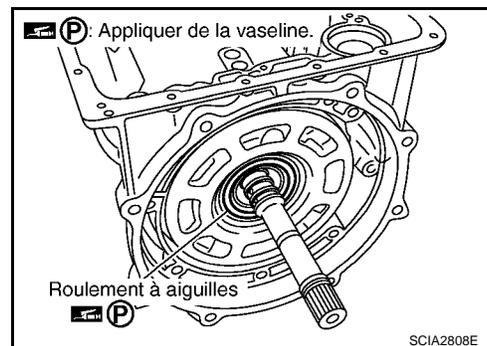
**PRECAUTION:**  
Enduire le roulement du pignon solaire avant et le palier d'extrémité d'embrayage unidirectionnel de 3ème d'huile pour T/A (ATF).



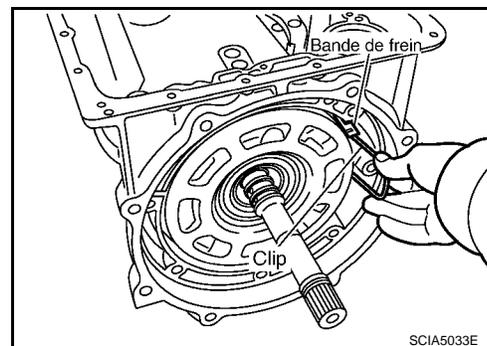
# MONTAGE

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

51. Reposer le roulement à aiguilles sur le pignon solaire avant.



52. Régler l'inclinaison de la bande de frein avec un clip de façon à ce qu'elle soit uniformément en contact avec le tambour du pignon solaire avant.



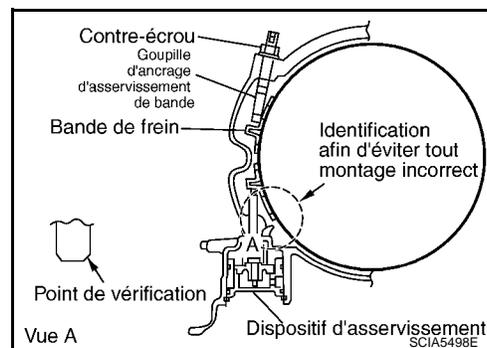
53. Régler la bande de frein.

- Desserrer le contre-écrou.
- Serrer la goupille d'ancrage d'asservissement de bande au couple spécifié.



**: 5,0 N·m (0,51 kg·m)**

- Serrer la goupille d'ancrage d'asservissement de bande de trois tours.
- Tout en maintenant la goupille d'ancrage d'asservissement de bande, serrer le contre-écrou au couple spécifié. Se reporter à [AT-278. "Composant"](#).

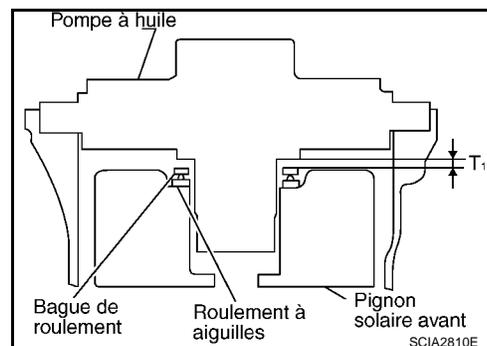


## Réglage

INFOID:000000001479186

### JEU AXIAL TOTAL

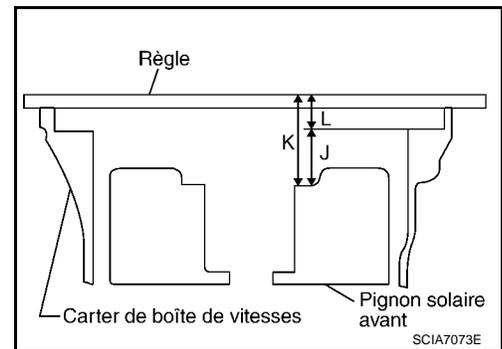
- Mesurer le jeu entre le pignon solaire avant et la bague de roulement du couvercle de pompe à huile.
- Sélectionner l'épaisseur appropriée de la bague de roulement de façon à ce que le jeu axial se situe dans les limites spécifiées.



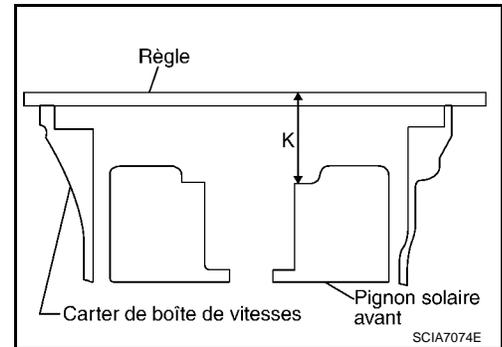
# MONTAGE

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

- Mesurer les dimensions "K" et "L", puis calculer la dimension "J".



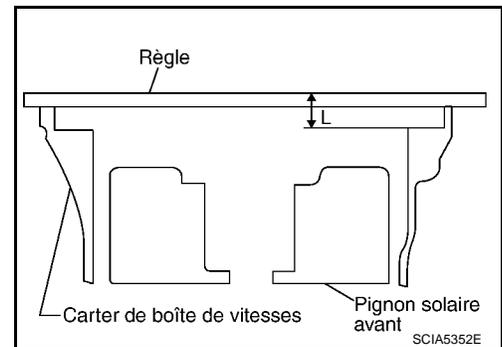
- Mesurer la dimension "K".



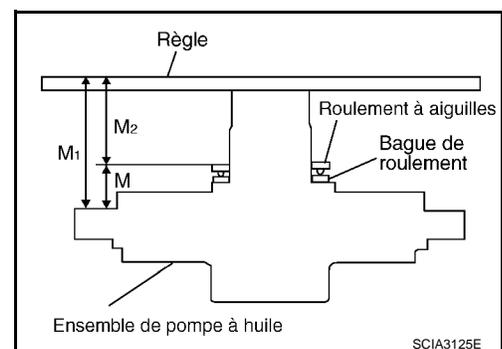
- Mesurer la dimension "L".
- Calculer la dimension "J".

**"J" Distance entre la surface de raccord de la pompe à huile au niveau du carter de boîte de vitesses et la surface de contact du roulement à aiguilles au niveau du pignon solaire avant.**

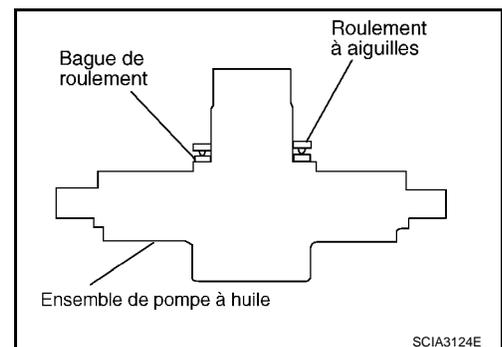
$$J = K - L$$



- Mesurer les dimensions "M1" et "M2" puis calculer la dimension "M".



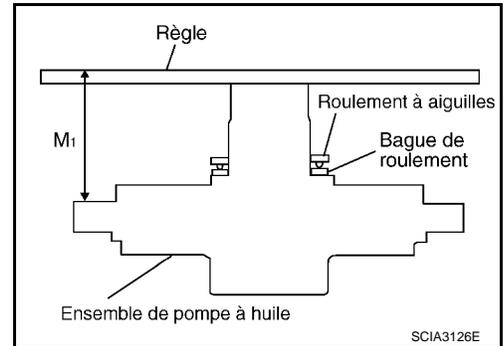
- Reposer la bague de roulement et le roulement à aiguilles sur l'ensemble de pompe à huile.



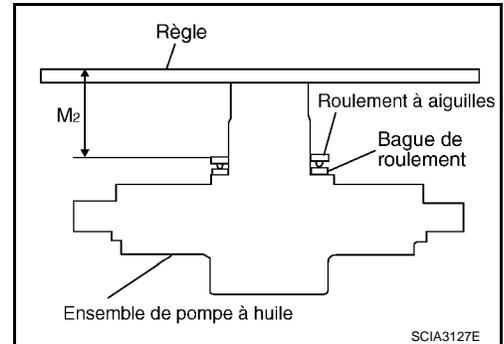
# MONTAGE

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

b. Mesurer la dimension "M1".

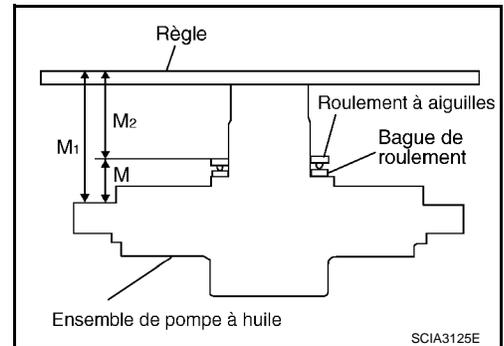


c. Mesurer la dimension "M2".



d. Calculer la dimension "M".

**"M"** Distance entre la surface de raccord du carter de boîte de vitesses au niveau de la pompe à huile et le roulement à aiguilles sur la pompe à huile.  
:  
 **$M = M_1 - M_2$**



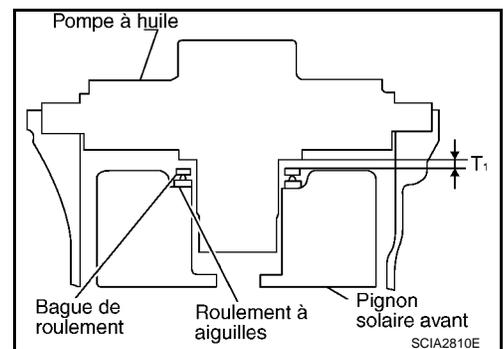
3. Régler le jeu axial total "T1".

$$T_1 = J - M$$

**Jeu axial total "T1" :**

**Se reporter à [AT-354, "Jeu axial total"](#).**

- Sélectionner l'épaisseur de bague de roulement appropriée de façon à ce que le jeu axial total se situe dans les limites spécifiées. Pour la sélection d'une bague de roulement, se reporter à "Informations relatives aux pièces".



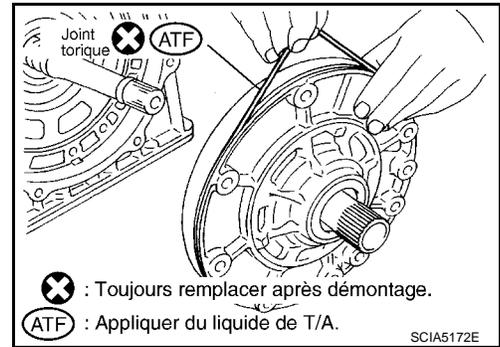
# MONTAGE

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

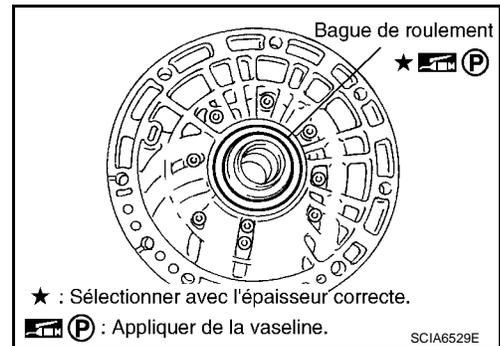
### Montage (2)

INFOID:000000001479187

1. Reposer le joint torique sur l'ensemble de pompe à huile.



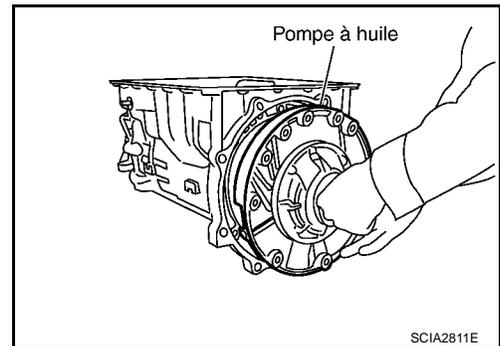
2. Reposer la bague de roulement sur l'ensemble de pompe à huile.



3. Reposer l'ensemble de pompe à huile sur le carter de boîte de vitesses.

**PRECAUTION:**

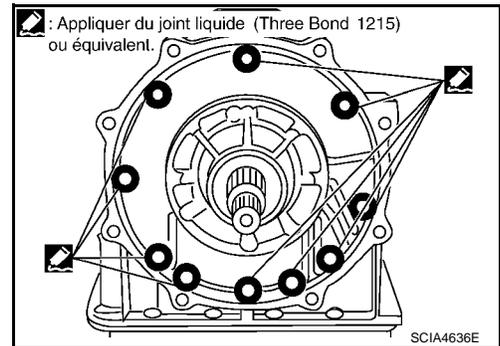
Enduire le roulement de pompe à huile de liquide de T/A.



4. Appliquer du joint liquide (Three Bond TB1215) ou un équivalent. sur l'ensemble de pompe à huile comme indiqué sur l'illustration.

**PRECAUTION:**

Retirer toute trace d'humidité, d'huile, de vieux joint etc. des boulons de fixation de la pompe à huile et des surfaces de montage des boulons de fixation de la pompe à huile.



A  
B  
AT  
D  
E  
F  
G  
H  
I  
J  
K  
L  
M  
N  
O  
P

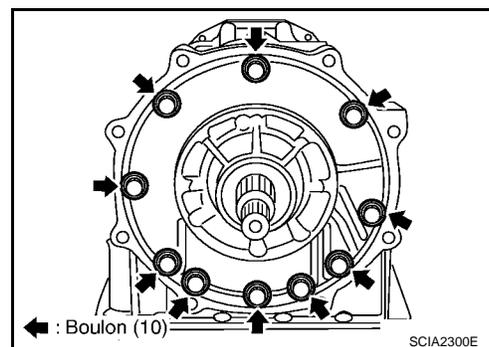
# MONTAGE

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

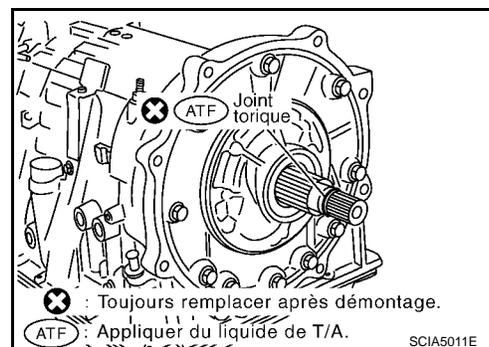
5. Serrer les boulons de la pompe à huile au couple spécifié. Se reporter à [AT-278. "Composant"](#).

**PRECAUTION:**

Enduire la bague de pompe à huile d'huile pour T/A (ATF).

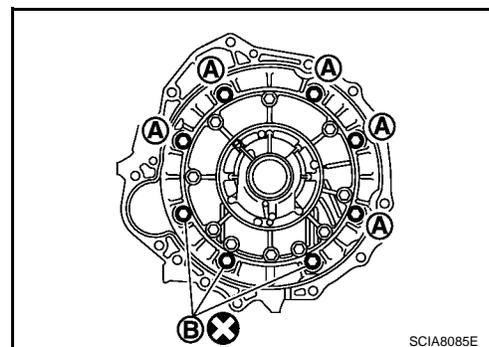


6. Reposer le joint torique sur le bloc d'embrayage d'entrée.

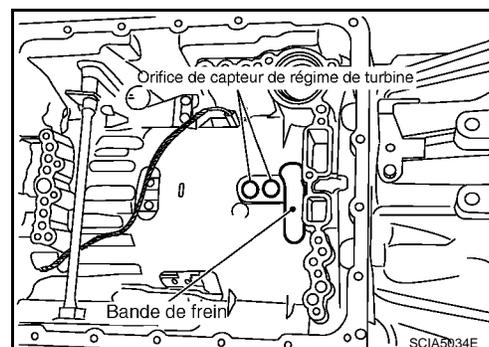


7. Reposer le carter de convertisseur sur le carter de boîte de vitesses puis serrer les boulons de fixation (A) et les boulons auto-étanches (B) au couple spécifié. Se reporter à [AT-278. "Composant"](#).

- Boulon (A) (5)
- Boulon auto-étanche (B) (3)

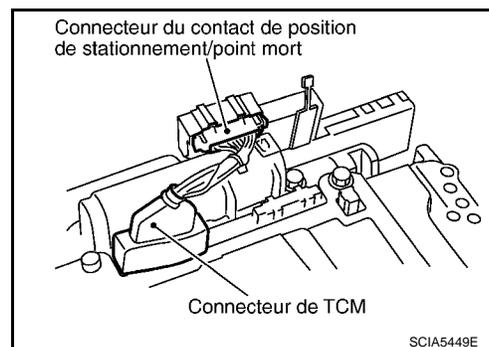


8. Vérifier que la bande de frein n'obstrue pas l'orifice du capteur de régime de la turbine.



9. Reposer la soupape de commande avec le TCM.

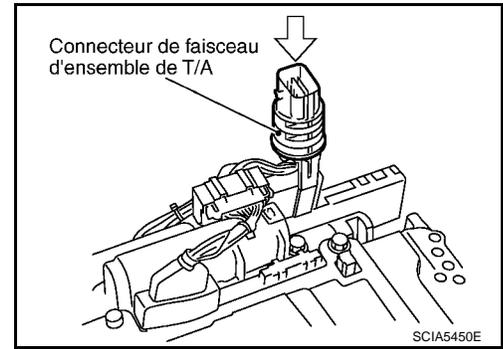
- a. Brancher le connecteur du TCM et le contact de position de stationnement/point mort.



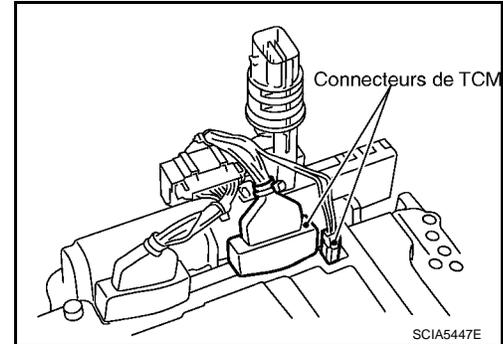
# MONTAGE

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

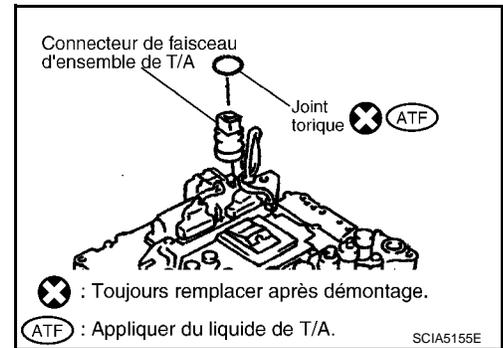
- b. Reposer le connecteur de faisceau du dispositif de T/A sur la soupape de commande avec le TCM.



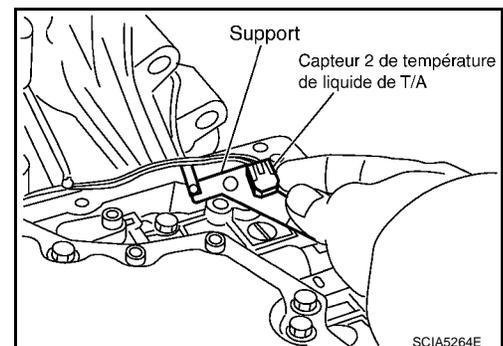
- c. Brancher les connecteurs du TCM.



- d. Reposer le jonc d'arrêt sur le connecteur de faisceau du dispositif de T/A.



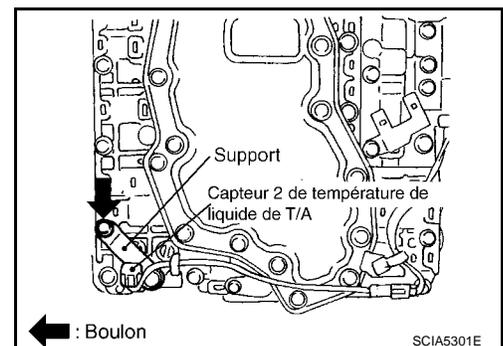
- e. Reposer le capteur 2 de température de liquide de T/A sur le support.



- f. Reposer le capteur 2 de température de liquide de T/A (avec support) dans la soupape de commande avec le TCM, puis serrer le boulon de fixation au couple spécifié. Se reporter à [AT-278. "Composant"](#).

**PRECAUTION:**

**Ajuster le trou du boulon du support sur le trou du boulon de la soupape de commande avec le TCM.**



A  
B  
AT  
D  
E  
F  
G  
H  
I  
J  
K  
L  
M  
N  
O  
P

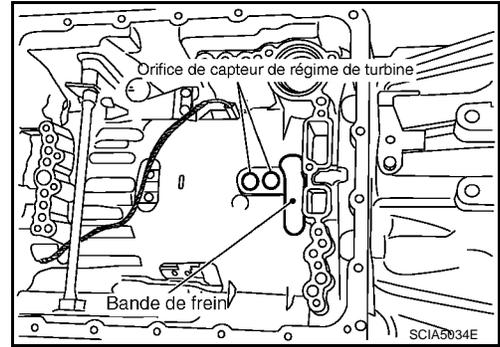
# MONTAGE

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

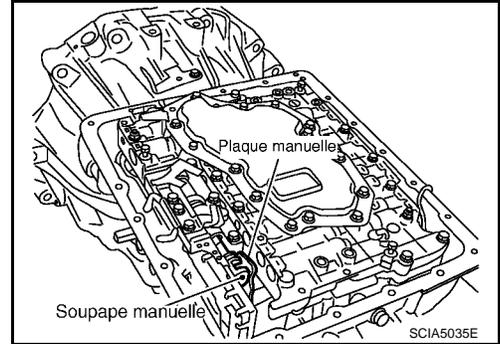
g. Reposer la soupape de commande avec le TCM du carter de boîte de vitesses.

**PRECAUTION:**

- S'assurer que le capteur de régime de la turbine est soigneusement reposé dans l'orifice du capteur de régime de la turbine.
- Suspendre le faisceau du capteur de régime à l'extérieur pour ne pas gêner la repose de la soupape de commande avec le TCM.
- Ajuster le connecteur du faisceau du dispositif de T/A de la soupape de commande avec le TCM sur le trou de la borne du carter de boîte de vitesses.



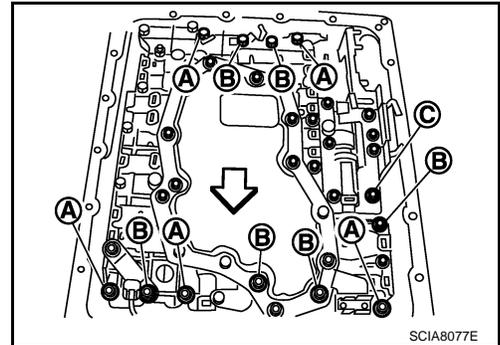
- Procéder au montage en engageant le méplat de la valve manuelle dans la saillie de la plaque manuelle.



h. Reposer les boulons A, B et C sur la soupape de commande avec le TCM.

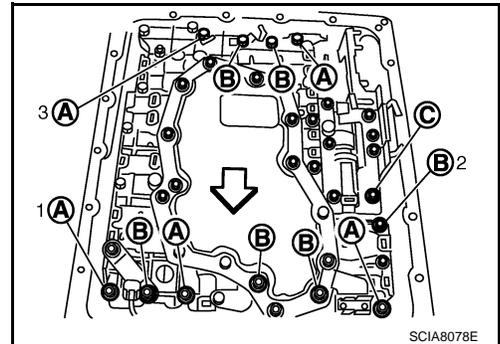
- ←: Avant

| Symbole de boulon | Longueur (mm) | Nombre de boulons |
|-------------------|---------------|-------------------|
| A                 | 42            | 5                 |
| B                 | 55            | 6                 |
| C                 | 40            | 1                 |



i. Serrer provisoirement les boulons 1, 2 et 3 pour éviter toute dislocation. Les visser ensuite dans l'ordre (1 → 2 → 3), puis serrer les autres boulons au couple spécifié. Se reporter à [AT-278](#), "Composant".

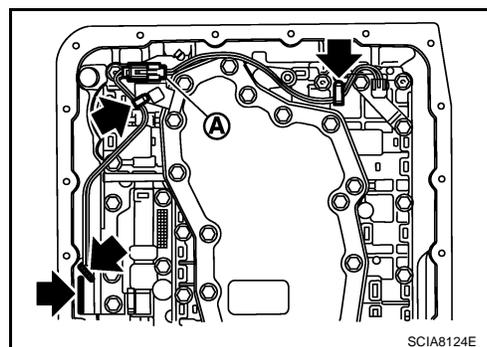
- ←: Avant



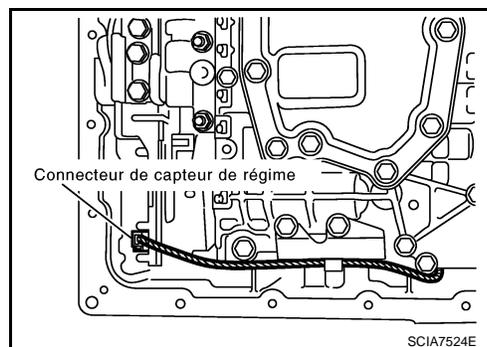
# MONTAGE

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

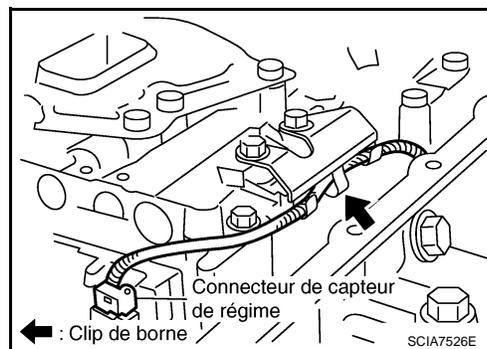
10. Brancher le connecteur (A) du capteur 2 de température de liquide de T/A.
11. Fixer fermement le câble de borne du faisceau du capteur 2 de température de liquide de T/A au moyen des cosses (←).
- ←: Cosse (4)



12. Brancher le connecteur du capteur de roue.



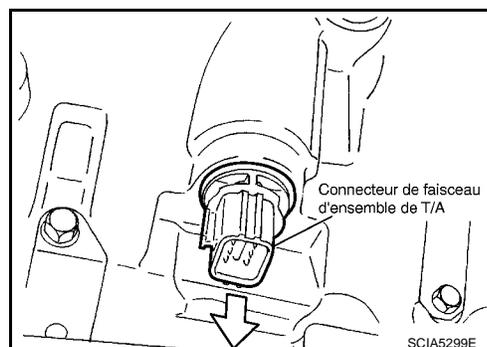
13. Fixer fermement le faisceau de capteur de roue avec les cosses.



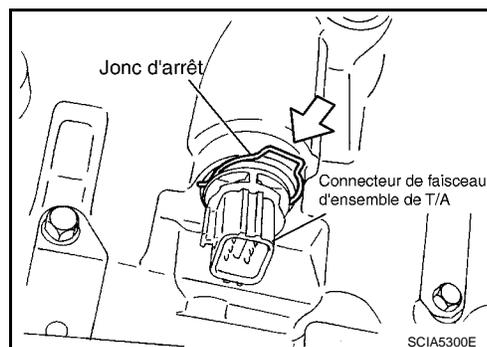
14. Abaisser le connecteur du faisceau du dispositif de T/A.

**PRECAUTION:**

**Veiller à ne pas endommager le connecteur.**



15. Reposer le jonc d'arrêt du connecteur de faisceau du dispositif de T/A.



A  
B  
AT

D  
E  
F  
G

H  
I  
J  
K

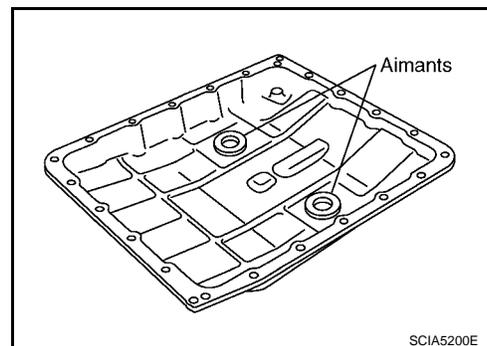
L  
M  
N  
O

P

# MONTAGE

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

16. Reposer les aimants sur le carter d'huile.



17. Reposer le carter d'huile sur le carter de boîte de vitesses.

a. Reposer le joint du carter d'huile sur le carter de boîte de vitesses.

**PRECAUTION:**

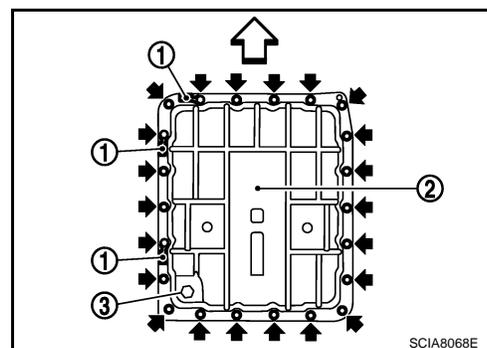
- Ne pas réutiliser le joint du carter d'huile.
- Le reposer dans l'alignement des orifices.
- Retirer toute trace d'humidité, d'huile et de l'ancien joint etc., de la surface de montage du carter d'huile.

b. Poser le carter d'huile (2) (avec son joint d'étanchéité) et les clips (1) (pour modèles avec moteur YD25DDTi) sur le carter de boîte de vitesses.

- ⇐: Avant
- ←: Boulon de fixation du carter d'huile (22)

**PRECAUTION:**

- Poser de sorte que le bouchon de vidange (3) soit positionné comme indiqué sur l'illustration.
- Veiller à ne pas pincer le faisceau.
- Retirer toute trace d'humidité, d'huile et de l'ancien joint etc., de la surface de montage du carter d'huile.



c. Resserrer les boulons de fixation du carter d'huile au couple spécifié en respectant l'ordre numérique indiqué sur l'illustration après les avoir temporairement resserrés. Se reporter à [AT-278](#), "Composant".

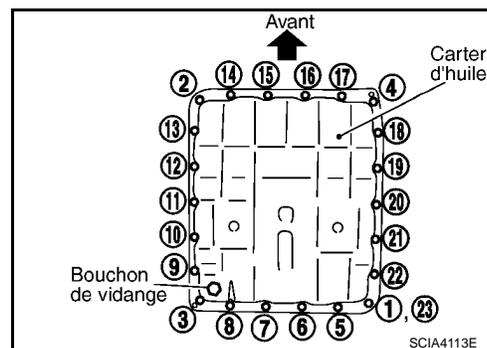
**PRECAUTION:**

**Ne pas réutiliser les boulons de fixation du carter d'huile.**

18. Reposer le joint du bouchon de vidange et le bouchon de vidange sur le carter de vidange et serrer le bouchon de vidange au couple spécifié. Se reporter à [AT-278](#), "Composant".

**PRECAUTION:**

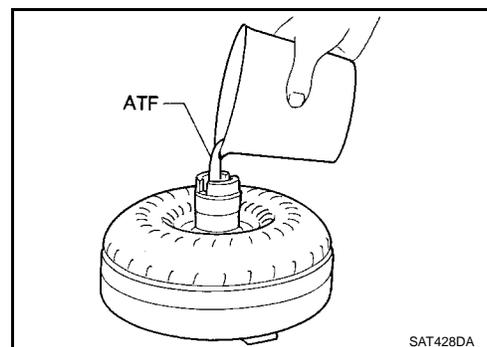
**Ne pas réutiliser le joint statique du bouchon de vidange.**



19. Reposer le convertisseur de couple.

a. Remplir le convertisseur de couple d'huile pour T/A (ATF).

- Un convertisseur de couple neuf nécessite environ 2 litres de liquide de T/A.
- Lors de la réutilisation d'un convertisseur de couple usagé, ajouter une quantité de liquide de T/A identique à celle qui a été vidangée.



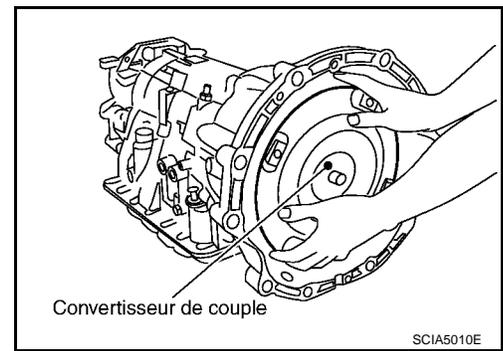
# MONTAGE

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

- b. Reposer le convertisseur de couple en alignant les crans du convertisseur de couple sur les crans de la pompe à huile.

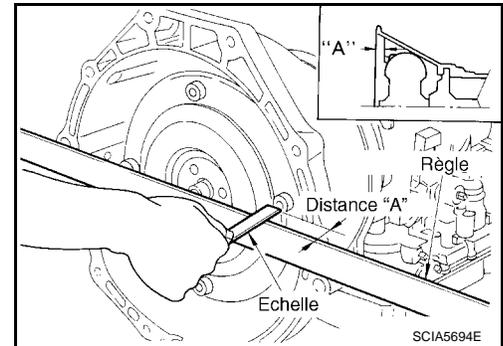
**PRECAUTION:**

Reposer le convertisseur de couple en le faisant pivoter.



- c. Mesurer la distance "A" afin de vérifier que le convertisseur de couple est positionné correctement.

Distance "A" : 25,0 mm ou plus



# CARACTERISTIQUES ET VALEURS DE REGLAGE

< INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

## CARACTERISTIQUES ET VALEURS DE REGLAGE

### Caractéristiques générales

INFOID:000000001479188

| Modèle  |                | Moteur YD25DDTi  | Moteur VQ40DE                             |
|---|----------------|--|---|
|   |                | 4x4  |   |
| Modèle de boîte de vitesses automatique             |                | RE5R05A  |   |
| Numéro de code de modèle de boîte de vitesses       |                | 95X3C* <sup>2</sup> , 96X0D* <sup>3</sup>                                    | 97X5E* <sup>2</sup> , 99X0D* <sup>3</sup> |
| Rapport de couple de calage                         |                | 2,0 : 1  | 1,76 : 1                                  |
| Rapport de démultiplication de la boîte de vitesses | 1ère           | 3,827  | 3,842                                     |
|   | 2ème           | 2,368  | 2,353                                     |
|   | 3ème           | 1,519  | 1,529                                     |
|   | 4ème           | 1,000  | 1,000                                     |
|   | 5ème           | 0,834  | 0,839                                     |
|   | Marche arrière | 2,613  | 2,765                                     |
| Liquide recommandé                                  |                | Liquide pour transmission automatique d'origine NISSAN Matic J* <sup>1</sup> |   |
| Contenance en liquide                               |                | 10,3 litres  |   |

#### PRECAUTION:

- Utiliser uniquement du liquide pour transmission automatique Matic J d'origine Nissan. Ne pas mélanger avec d'autres liquides de T/A.
- L'utilisation de liquides autres que du liquide pour transmission automatique Matic J d'origine NISSAN peut détériorer la motricité, réduire la durée de vie utile de la transmission automatique et endommager cette dernière, qui n'est pas couverte par la garantie.

\*1 : Se reporter à [MA-18](#).

\*2 : Ces numéros s'appliquent aux numéros d'identification de véhicule jusqu'à "VSKJ\*\*R51\*0218001". Se reporter à [Gl-46, "Variantes de modèles"](#).

\*3 : Ces numéros s'appliquent aux numéros d'identification de véhicule à partir de "VSKJ\*\*R51\*0218001". Se reporter à [Gl-46, "Variantes de modèles"](#).

### Vitesse du véhicule à laquelle le changement de rapport a lieu

INFOID:000000001871768

| Modèle de moteur    |                          | YD25DDTi                   |         |          |           |           |         |         |         |
|---------------------|--------------------------|----------------------------|---------|----------|-----------|-----------|---------|---------|---------|
| Dimension des pneus | Position de papillon     | Vitesse du véhicule (km/h) |         |          |           |           |         |         |         |
|                     |                          | D1 → D2                    | D2 → D3 | D3 → D4  | D4 → D5   | D5 → D4   | D4 → D3 | D3 → D2 | D2 → D1 |
| 235/70 R16          | Papillon à moitié ouvert | 37 - 41                    | 59 - 67 | 94 - 104 | 138 - 148 | 134 - 144 | 83 - 93 | 47 - 55 | 20 - 24 |
|                     | Papillon à moitié ouvert | 31 - 35                    | 50 - 56 | 79 - 87  | 115 - 123 | 80 - 88   | 54 - 62 | 35 - 41 | 8 - 12  |
| 255/65R17           | Papillon à moitié ouvert | 38 - 42                    | 61 - 69 | 97 - 107 | 143 - 153 | 139 - 149 | 87 - 97 | 49 - 57 | 21 - 25 |
|                     | Papillon à moitié ouvert | 32 - 36                    | 52 - 58 | 82 - 90  | 119 - 127 | 83 - 91   | 56 - 64 | 36 - 42 | 8 - 12  |

- Lorsque le papillon est à moitié ouvert, l'ouverture de l'accélérateur est de 4/8 par rapport à l'ouverture complète.

| Modèle de moteur | VQ40DE |
|------------------|--------|
|------------------|--------|

# CARACTERISTIQUES ET VALEURS DE REGLAGE

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

| Dimension des pneus | Position de papillon     | Vitesse du véhicule (km/h) |          |           |           |           |           |         |         |
|---------------------|--------------------------|----------------------------|----------|-----------|-----------|-----------|-----------|---------|---------|
|                     |                          | D1 → D2                    | D2 → D3  | D3 → D4   | D4 → D5   | D5 → D4   | D4 → D3   | D3 → D2 | D2 → D1 |
| 255/65R17           | Papillon à moitié ouvert | 59 - 63                    | 95 - 103 | 147 - 157 | 228 - 238 | 224 - 234 | 137 - 147 | 83 - 91 | 40 - 44 |
|                     | Papillon à moitié ouvert | 47 - 51                    | 77 - 83  | 119 - 127 | 144 - 152 | 111 - 119 | 67 - 74   | 48 - 54 | 11 - 15 |

- Lorsque le papillon est à moitié ouvert, l'ouverture de l'accélérateur est de 4/8 par rapport à l'ouverture complète.

## Vitesse d'enclenchement/de relâchement du dispositif de verrouillage

INFOID:0000000001871769

| Modèle de moteur    |                      | YD25DDTi                   |                    |
|---------------------|----------------------|----------------------------|--------------------|
| Dimension des pneus | Position de papillon | Vitesse du véhicule (km/h) |                    |
|                     |                      | Verrouillage "MAR"         | Verrouillage "ARR" |
| 235/70 R16          | Papillon fermé       | 62 - 70                    | 59 - 67            |
|                     | Ouvert à moitié      | 131 - 139                  | 118 - 126          |
| 255/65R17           | Papillon fermé       | 64 - 72                    | 61 - 69            |
|                     | Ouvert à moitié      | 135 - 143                  | 122 - 130          |

- Lorsque le papillon est fermé, l'ouverture de l'accélérateur est inférieure à 1/8. (Signal de position de papillon fermé ARR)
- Lorsque le papillon est à moitié ouvert, l'ouverture de l'accélérateur est de 4/8 par rapport à l'ouverture complète.

| Modèle de moteur    |                      | VQ40DE                     |                    |
|---------------------|----------------------|----------------------------|--------------------|
| Dimension des pneus | Position de papillon | Vitesse du véhicule (km/h) |                    |
|                     |                      | Verrouillage "MAR"         | Verrouillage "ARR" |
| 255/65R17           | Papillon fermé       | 64 - 72                    | 61 - 69            |
|                     | Ouvert à moitié      | 184 - 192                  | 143 - 151          |

- Lorsque le papillon est fermé, l'ouverture de l'accélérateur est inférieure à 1/8. (Signal de position de papillon fermé ARR)
- Lorsque le papillon est à moitié ouvert, l'ouverture de l'accélérateur est de 4/8 par rapport à l'ouverture complète.

## Vitesse de calage

INFOID:0000000001479191

| Modèle de moteur | YD25DDTi            | VQ40DE              |
|------------------|---------------------|---------------------|
| Régime de calage | 2 700 - 3 100 tr/mn | 2 200 - 2 500 tr/mn |

## Pression de conduite

INFOID:0000000001479192

| Régime moteur        | Pression de conduite [kPa (bar, kg/cm <sup>2</sup> )] |   |
|----------------------|---|---|
|                      | Position "R"  | Positions "D" et "M"                      |
| Au régime de ralenti | 425 - 465 (4,3 - 4,6 ; 4,3 - 4,7)                     | 379 - 428 (3,8 - 4,3 ; 3,9 - 4,4)         |
| Au régime de calage  | 1 605 - 1 950 (16,0 - 19,5 ; 16,4 - 19,9)             | 1 310 - 1 500 (13,1 - 15,0 ; 13,4 - 15,3) |

# CARACTERISTIQUES ET VALEURS DE REGLAGE

## < INFORMATIONS RELATIVES A L'ENTRETIEN

### Capteur de température de liquide de T/A

INFOID:000000001479193

| Nom            | Condition | CONSULT-III "CONTROLE DE DONNEES"<br>(approximatif) | Résistance (env.) |
|----------------|-----------|---|-------------------|
| CAP TMP ATF 1  | 0°C °     | 3,3 V   | 15 kΩ             |
|                | 20°C      | 2,7 V   | 6,5 kΩ            |
|                | 80°C      | 0,9 V   | 0,9 kΩ            |
| CAP TEMP ATF 2 | 0°C °     | 3,3 V   | 10 kΩ             |
|                | 20°C      | 2,5 V   | 4 kΩ              |
|                | 80°C      | 0,7 V   | 0,5 kΩ            |

### Capteur de régime de turbine

INFOID:000000001479194

| Nom                            | Condition   | Données<br>(approximatives) |
|--------------------------------|---|-----------------------------|
| Capteur 1 de régime de turbine | Lors de la conduite à 50 km/h en 4ème, avec le signal "ARR" de position de papillon fermé | 1,3 kHz                     |
| Capteur de régime de turbine 2 | Lors de la conduite à 20 km/h en 1ère, avec le signal "ARR" de position de papillon fermé |                             |

### Capteur de vitesses de véhicule T/A (capteur de tours)

INFOID:000000001479195

| Nom               | Condition                | Données (approximatives) |
|-------------------|--------------------------|--------------------------|
| Capteur de régime | En conduisant à 20 km/h. | 185 Hz                   |

### Frein de marche arrière

INFOID:000000001479196

|                                   |              |              |
|-----------------------------------|--------------|--------------|
| N° de code du modèle              | 95X3C, 96X0D | 97X5E, 99X0D |
| Nombre de plateaux d'entraînement | 7            | 6            |
| Nombre de plateaux secondaires    | 7 (6+1)      | 6            |
| Jeu (mm)                          | Standard     | 0,7 - 1,1    |

### Jeu axial total

INFOID:000000001479197

|                      |             |
|----------------------|-------------|
| Jeu axial total (mm) | 0,25 - 0,55 |
|----------------------|-------------|