

SECTION **HA**

AVIS DE MODIFICATION :

- Le schéma de câblage a été modifié.
- Une soupape de détente du compresseur a été ajoutée.
- L'amplificateur thermique arrière et le relais de l'électrovanne arrière ont été éliminés.

TABLE DES MATIERES

<input type="checkbox"/> MANUEL ET AUTO <input type="checkbox"/>	
PRECAUTIONS ET PREPARATION	3002
AIRBAG et PRETENSIONNEUR DE CEINTURE DE SECURITE du système de retenue supplémentaire (SRS)	3002
DESCRIPTION	3003
Cycle de réfrigération.....	3003

<input type="checkbox"/> AUTO <input type="checkbox"/>	
DESCRIPTION	3004
Fonctionnement des commandes.....	3004
DIAGNOSTICS DES DEFAUTS	3006
Valeurs de référence et bornes de l'amplificateur auto	3006

<input type="checkbox"/> REFROIDISSEUR ARRIERE <input type="checkbox"/>	
DIAGNOSTICS DES DEFAUTS	3009
Schéma de câblage — R/COOL —/Avec A/C auto. avant	3009

AIRBAG et PRETENSIONNEUR DE CEINTURE DE SECURITE du système de retenue supplémentaire (SRS)

Utilisé conjointement avec une ceinture de sécurité, les systèmes de retenue supplémentaire tels que les AIRBAGS (coussins gonflables) et le PRETENSIONNEUR DE CEINTURE DE SECURITE permettent de réduire les risques de blessures graves subies par le conducteur et le passager avant dans certains types de collision. La composition du système SRS disponible pour le MODELE NISSAN Y61 est la suivante (la composition varie selon la destination et l'équipement optionnel.) :

- Lors d'une collision frontale
Le système de retenue supplémentaire se compose d'un module d'airbag conducteur (situé dans le moyeu du volant), d'un module d'airbag passager avant (situé sur le tableau de bord côté passager), de prétensionneurs de ceintures de sécurité, d'un boîtier de capteurs de diagnostic, d'un témoin, d'un faisceau de câblage et d'un câble spiralé.
- Lors d'une collision latérale
Le système de retenue supplémentaire se compose d'un module d'airbag (situé sur le côté extérieur du dossier des sièges avant), d'un capteur satellite, d'un boîtier de capteurs de diagnostic (qui est l'un des composants des airbags lors d'une collision frontale), d'un faisceau de câblage et d'un témoin (qui est l'un des composants des airbags lors d'une collision frontale).

Les informations nécessaires à la révision du système en toute sécurité figurent en **section RS** du manuel de réparation.

ATTENTION :

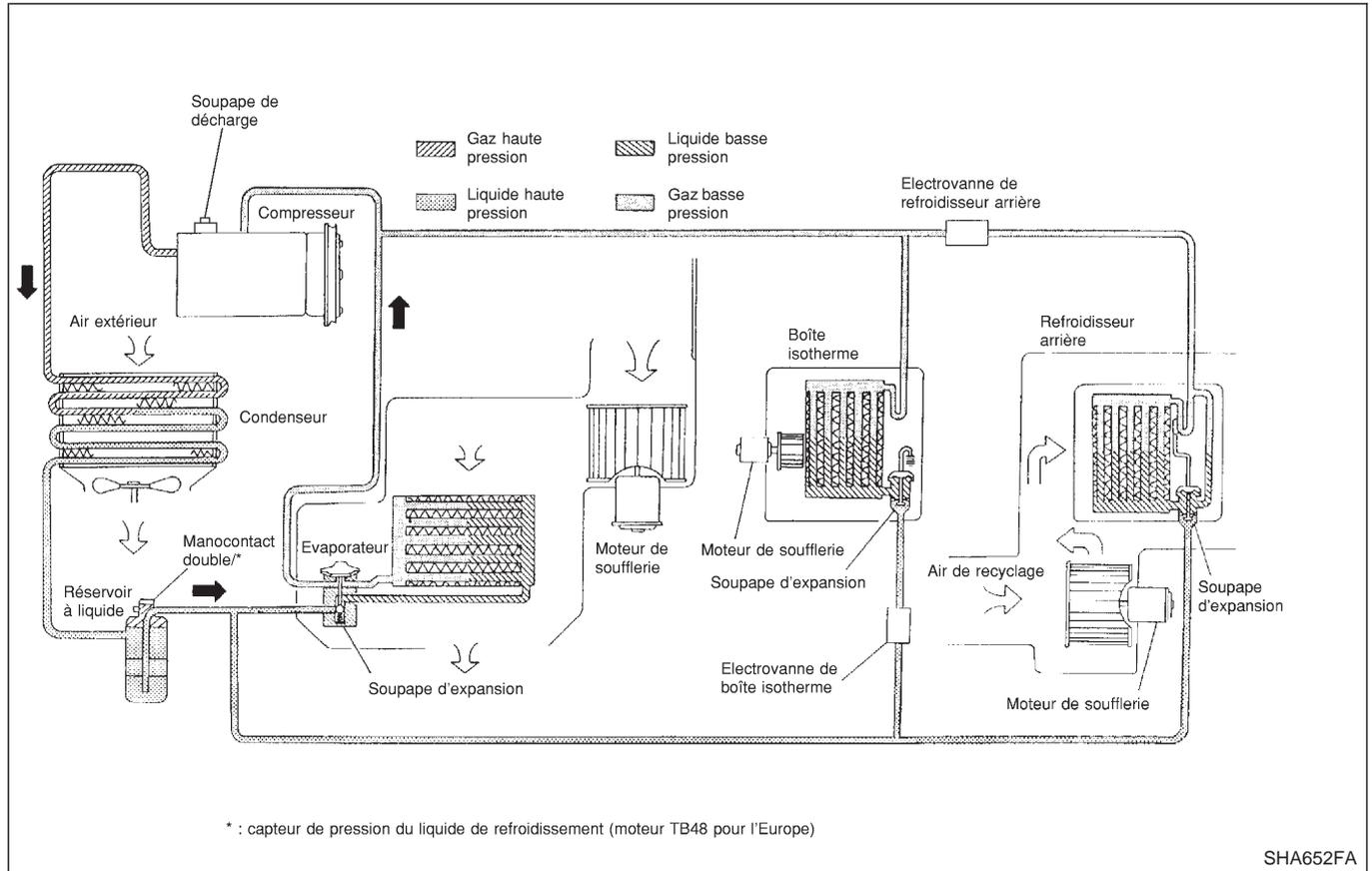
- **Pour ne pas affecter le fonctionnement du SRS, ce qui augmenterait les risques de blessures graves, voire mortelles, en cas de collision nécessitant le déploiement de l'airbag, toutes les opérations d'entretien doivent être confiées à un concessionnaire NISSAN agréé.**
- **Un entretien incorrect, 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 RS.**
- **Ne pas utiliser d'équipement d'essai électrique sur les circuits connexes du SRS sauf si indiqué dans le manuel de réparation. Le câble spiralé et les faisceaux de câblage équipés d'une bande adhésive jaune - soit juste devant les connecteurs de faisceau, soit sur le faisceau tout entier - sont reliés au SRS.**

Cycle de réfrigération

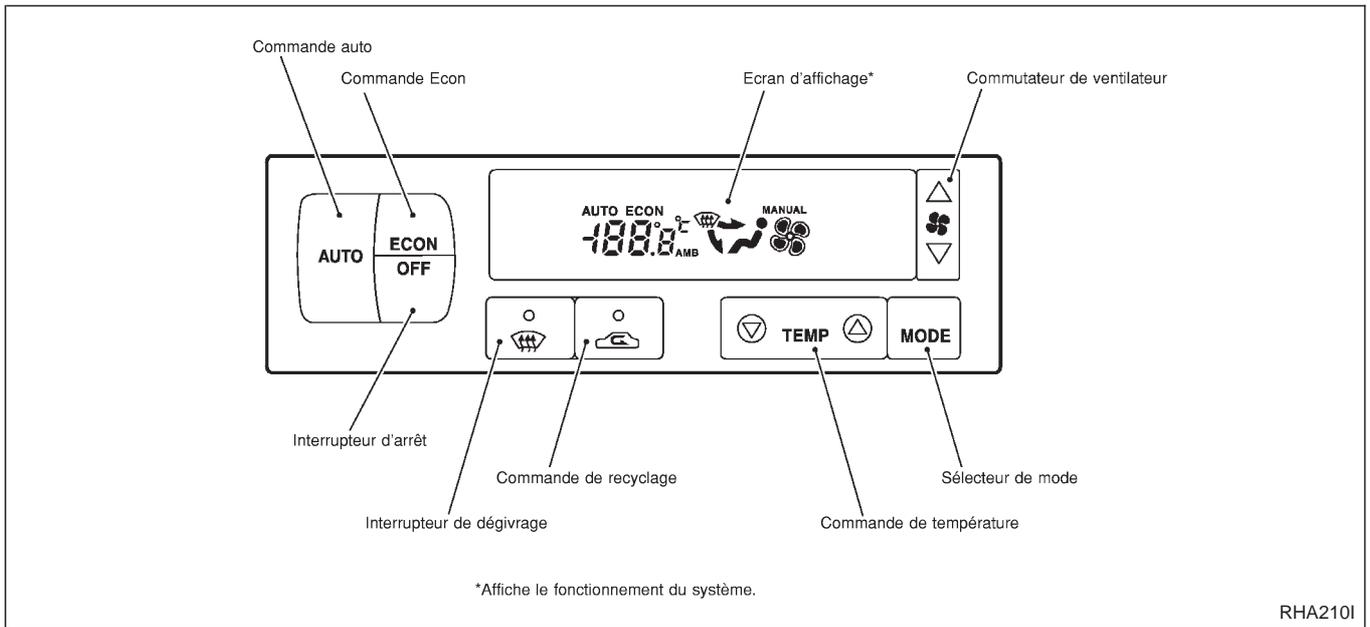
PROTECTION DU SYSTEME DE LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT

Soupape de décharge

Le système de réfrigération est également protégé par une soupape de décharge située dans la tête arrière du compresseur. Lorsque la pression du liquide de refroidissement dans le système atteint un niveau anormal [plus de 3727 kPa (38 kg/cm²)], l'orifice de décharge de la soupape s'ouvre automatiquement et laisse du liquide de refroidissement s'échapper dans l'atmosphère.



Fonctionnement des commandes



INTERRUPTEUR AUTO

Le compresseur, les volets d'admission, les volets de mélange d'air, les volets de mode et la vitesse de la soufflerie sont automatiquement réglés de manière à ce que la température intérieure du véhicule atteigne la température choisie par l'opérateur et y soit ensuite maintenue.

La fonction de refroidissement de la climatisation n'est disponible que si le moteur tourne.

INTERRUPTEUR ECON

Commande entièrement automatique avec compresseur arrêté. Avec le compresseur arrêté, le système ne peut pas évacuer la chaleur (le froid) ni déshumidifier l'atmosphère. Le système peut réguler la température intérieure du véhicule à la valeur choisie à condition qu'elle soit au-dessus de la température ambiante extérieure.

COMMANDE DE TEMPERATURE (commande potentiométrique de température)

Augmente ou réduit la température de référence.

INTERRUPTEUR D'ARRET

Le compresseur et le ventilateur sont coupés, les volets d'entrée d'air sont placés en position air extérieur. Ensuite, les volets de mode sont positionnés pour ventiler les pieds (80 % sur les pieds et 20 % sur le dégivrage). En position arrêt, le système A/C utilise la ventilation "à travers" l'habitacle. Il tente de maintenir la température intérieure de l'habitacle sur la base de la dernière température de consigne du système.

INTERRUPTEUR DE VENTILATEUR

Commande manuelle de la vitesse de la soufflerie. 4 vitesses sont disponibles pour la commande manuelle (comme indiqué sur l'écran d'affichage) :

lente  , mi-lente  , mi-rapide  , rapide 

SELECTEUR DE MODE

Commande manuelle des sorties d'air dans l'habitacle. 4 choix sont disponibles pour la commande manuelle (comme indiqué sur l'écran d'affichage) :

visage  , mixte  , plancher  , dégivrage/plancher 

Fonctionnement des commandes (Suite)**INTERRUPTEUR DE RECYCLAGE (REC)**

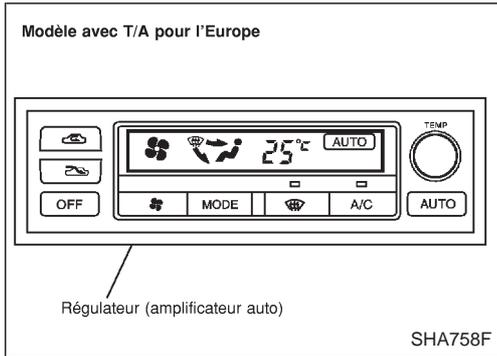
Position MARCHE : L'air de l'habitacle circule en circuit fermé.

Position ARRÊT : reprise de la commande automatique.

Le recyclage est annulé pour toute pression sur AUTO, DEF ou ECO. Le recyclage reprend si un autre mode est sélectionné.

INTERRUPTEUR DE DEGIVRAGE (DEF)

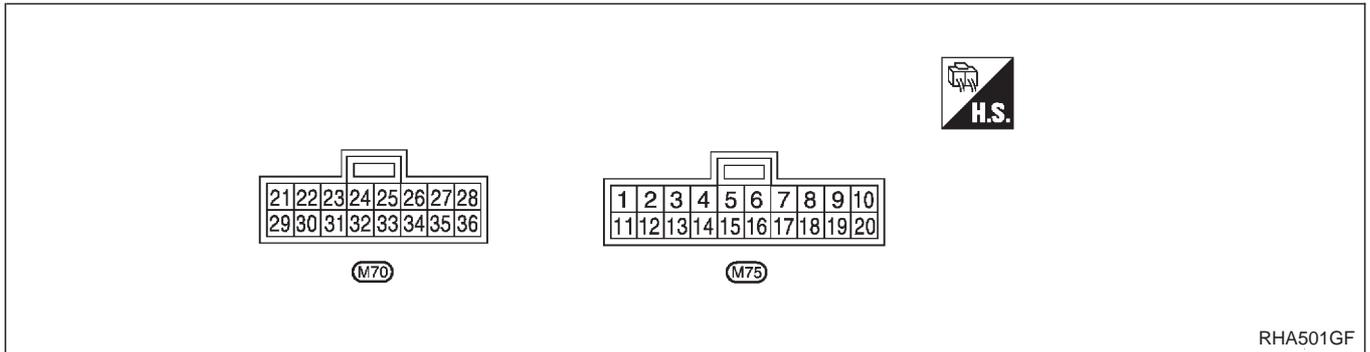
Positionne les volets de sortie d'air sur la position de dégivrage. Met également les volets d'admission sur la position air extérieur.



Valeurs de référence et bornes de l'amplificateur INSPECTION DE L'AMPLI. AUTO.

- Mesurer la tension entre chaque borne et la masse de carrosserie selon le TABLEAU D'INSPECTION D'AMPLI. AUTO.

- Disposition des bornes du connecteur à broches



Valeurs de référence et bornes de l'amplificateur (Suite)

TABLEAU D'INSPECTION DE L'AMPLI. AUTO.

N° de borne (couleur de câble)	ELEMENT		CONDITION	TENSION V	
1 (RY)	Alimentation de l'IGN		—	Environ 12	
2 (Y)	Alimentation BAT		—	Environ 12	
3 (B)	Masse		—	—	
4 (Y)*2 (LG)*4	Signal MARCHE du compresseur		Compres- seur	MARCHE	Environ 0
				ARRET	Environ 12
5 (L)	Signal LAN		—	Environ 5,5	
8 (GY/R)	Capteur d'habitacle		—	—	
9 (PU)	Capteur de temp. ambiante		—	—	
10 (R)	Capteur d'ensoleillement		—	—	
11 (B)	Masse		—	—	
12 (L/B)	Alimentation de l'éclairage		Interrupteur d'éclairage sur MARCHE	Environ 12	
13 (OR/B)	Contact de position du volet d'admission		RECYCLAGE	Environ 0	
			AIR FRAIS ou 20 % D'AIR FRAIS	Environ 12	
14 (P)	Contact de position du volet d'admission		FRAIS	Environ 0	
			RECYCLAGE ou 20 % D'AIR FRAIS	Environ 12	
15 (G/Y)	Alimentation du moteur du volet de mode et de mélange		—	Environ 12	
17 (GY/L)	Signal de commande de l'amplificateur de commande de ventilateur		Vitesse du ventilateur :	Basse, mi-basse ou mi-haute	Environ 2,5 - 3,0
				Rapide	Environ 9 - 10
18 (L/W)	Signal de feed back du moteur de soufflerie		Ventilateur de soufflerie	Lente	Environ 7 - 10
		MARCHE		Environ 0	
19*1 (Y/L)	Signal MARCHE du ventilateur		OFF	Environ 5	
20 (L/R)	Alimentation du ventilateur de soufflerie		—	Environ 12	
21 (Y/R)	Transmetteur thermique		—	—	
23 (OR)	Contact de position du volet d'admission		20 % D'AIR FRAIS	Environ 0	
			RECYCLAGE ou FRAIS	Environ 12	
24 (G/Y)	Masse du capteur		—	—	
25 (G/W)	Capteur d'admission d'air		—	—	
27*2 (Y/B)	Signal MARCHE FICD		Signal MARCHE du compres- seur	Température ambiante de 20,5°C ou moins	Environ 0
				Température ambiante de 23,5°C ou plus	Environ 12
28 (LG/B)	Relais du refroidisseur arrière		Refroidisseur arrière MARCHE	Environ 0	
			Refroidisseur arrière ARRET	Environ 12	
35 (Y/L)*5 (OR/L)*6	Contact du refroidisseur arrière		Contact du refroidisseur arrière MARCHE	Environ 0	
			Contact du refroidisseur arrière ARRET	Environ 12	
36*3 (Y)	Relais d'électrovanne avant		Contact de boîte isotherme MARCHE	Environ 0	
			Contact de boîte isotherme ARRET	Environ 12	

Valeurs de référence et bornes de l'amplificateur (Suite)

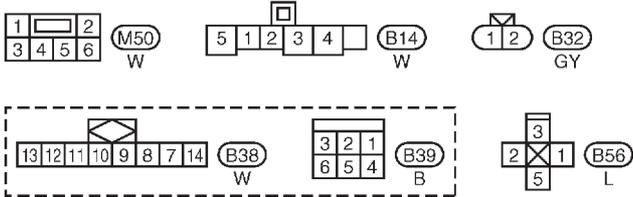
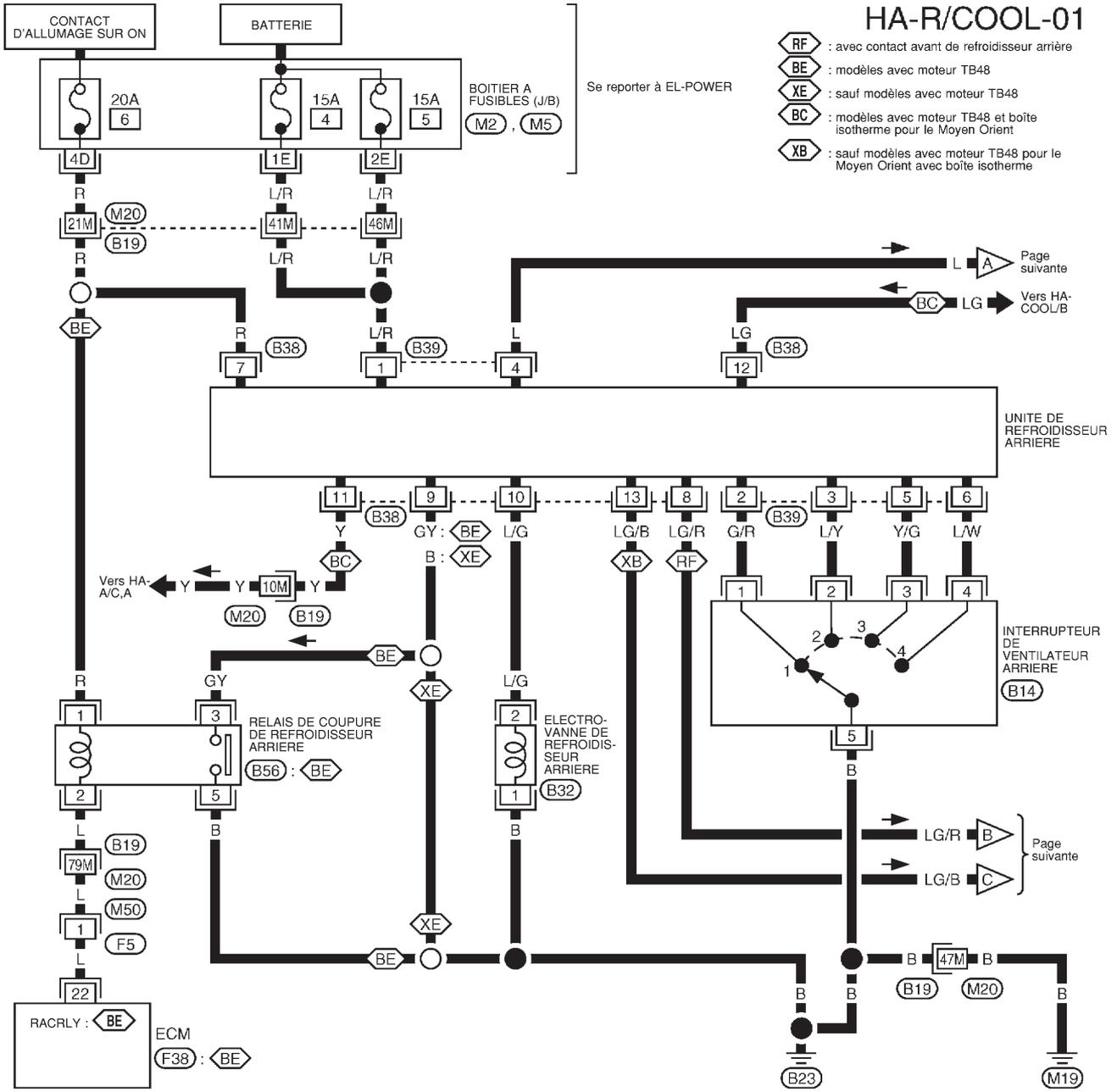
- *1 : modèles T/A
- *2 : sauf pour l'Europe
- *3 : pour le Moyen-Orient, avec boîte isotherme
- *4 : sauf pour le Moyen-Orient
- *5 : avec contact avant de refroidisseur arrière et avec boîte isotherme
- *6 : avec contact avant de refroidisseur arrière

Schéma de câblage — R/COOL —/avec A/C auto. avant

HA-R/COOL-01

- RF** : avec contact avant de refroidisseur arrière
- BE** : modèles avec moteur TB48
- XE** : sauf modèles avec moteur TB48
- BC** : modèles avec moteur TB48 et boîte isotherme pour le Moyen Orient
- XB** : sauf modèles avec moteur TB48 pour le Moyen Orient avec boîte isotherme

Se reporter à EL-POWER

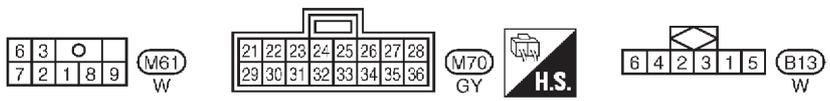
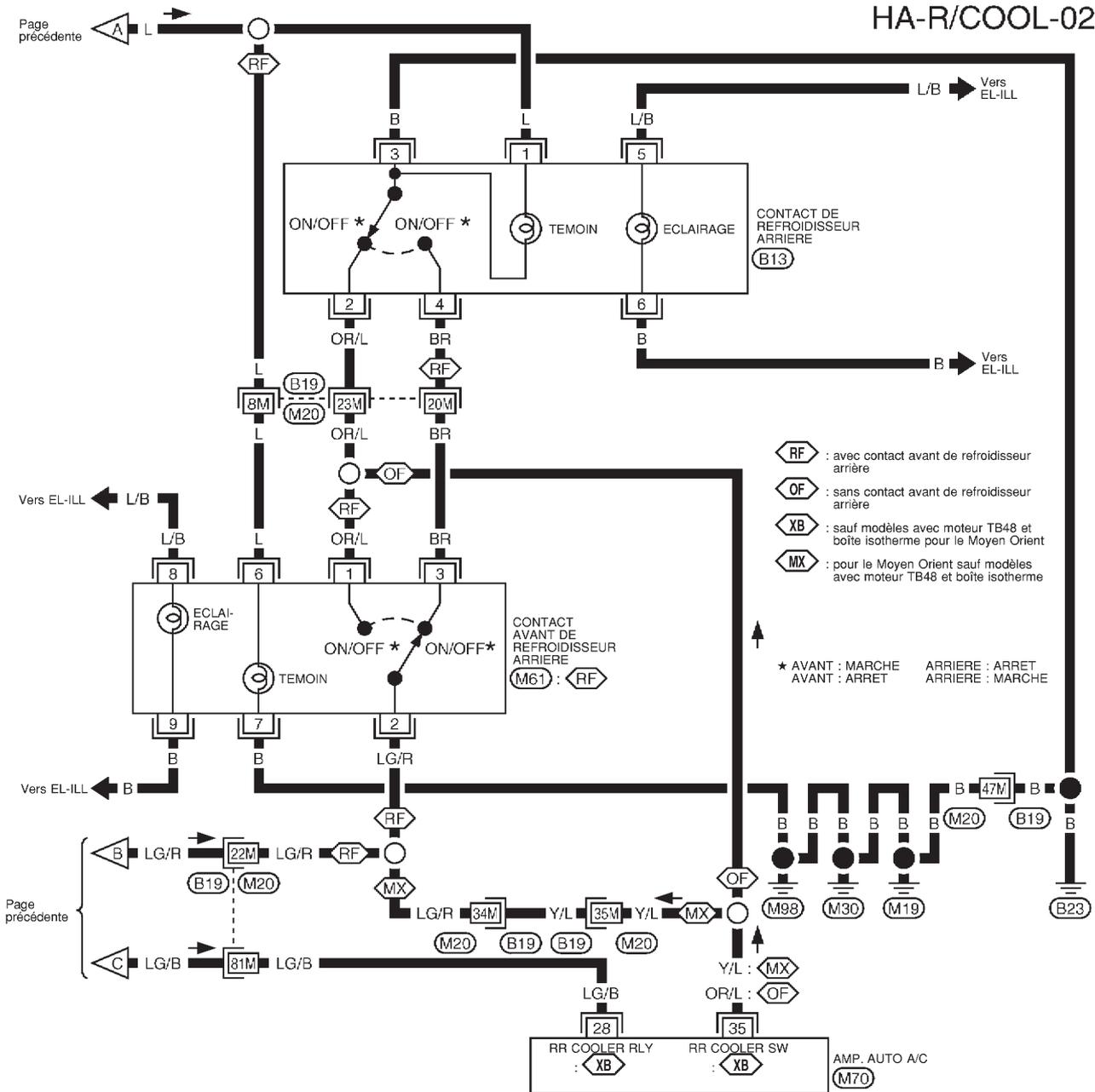


Consulter la dernière page dépliante.

- M20
- B19
- M2
- M5
- F38

Schéma de câblage — R/COOL —/avec A/C auto. avant (Suite)

HA-R/COOL-02



Consulter la dernière page dépliant.

(M20) (B19)