

SECTION **BRC**

SYSTEME DE COMMANDE DE FREINAGE

A
B
C
D
E

TABLE DES MATIERES

ESP/TCS/ABS	
PRECAUTIONS	3
Précautions relatives aux systèmes de retenue supplémentaire (SRS) composés de l'AIRBAG et du PRETENSIONNEUR DE CEINTURE DE SECURITE	3
Précautions pour l'entretien de la batterie	3
Précautions relatives au circuit de freinage	3
Précautions à prendre avec la commande de freinage	4
PREPARATION	5
Outillage spécial	5
ENTRETIEN SUR LE VEHICULE	6
Réglage de la position neutre du capteur d'angle de braquage.	6
DESCRIPTION DU SYSTEME	7
SCHEMA DU SYSTEME	7
Fonction ESP	7
Fonction TCS	7
Fonction ABS	8
Fonction EBD	8
Mode sans échec	8
SYSTEME ESP/TCS	8
SYSTEME ABS, EBD	8
Schéma du circuit hydraulique	9
LIGNE DE COMMUNICATION CAN	10
Description du système	10
DIAGNOSTIC DES DEFAUTS	11
Comment procéder au diagnostic	11
CONCEPT DE BASE	11
ORGANIGRAMME DE DIAGNOSTIC	12
PRENDRE CONNAISSANCE DES PLAINTES..	13
EXEMPLE DE FICHE DE DIAGNOSTIC	13
Disposition des composants	14
Schéma	16
Schéma de câblage — ESP —	17
CONDUITE A GAUCHE	17
CONDUITE A DROITE	24
Caractéristiques du signal d'entrée/de sortie du boîtier de commande	31
VALEURS DE REFERENCE DE CONSULT-II ...	31
Fonctions de CONSULT-II (ESP/TCS/ABS)	33
FONCTIONS PRINCIPALES DE CONSULT-II ...	33
PROCEDURE DE MISE EN OEUVRE DE CONSULT-II	35
Autodiagnostic	36
DESCRIPTION	36
PROCEDURE D'UTILISATION	36
EFFACER MEMOIRE	36
LISTE DES ELEMENTS D'AFFICHAGE	37
Contrôle de données	39
PROCEDURE D'UTILISATION	39
LISTE DES ELEMENTS D'AFFICHAGE	39
Test actif	42
PROCEDURE D'UTILISATION	42
ELEMENT DE TEST	43
Corriger et procéder au diagnostic rapide	44
PRECAUTIONS RELATIVES AU DIAGNOSTIC..	44
Procédure d'inspection de base	45
INSPECTION DE BASE 1 : QUANTITE DE LIQUIDE DE FREIN, ABSENCE DE FUITES ET PLAQUETTES DE FREIN	45
INSPECTION DE BASE 2 : BORNES DU SYSTEME D'ALIMENTATION DESSERREES ET BATTERIE	46
PROCEDURE D'INSPECTION DE BASE 3 DU TEMOIN D'AVERTISSEMENT ABS, DU TEMOIN LUMINEUX ESP OFF, DU TEMOIN LUMINEUX DE PATINAGE ET DU TEMOIN D'AVERTISSEMENT DE FREIN	47
Inspection 1 : système de capteur de roue	47
Inspection 2 : système moteur	49
Inspection 3 : boîtier de commande 1 d'ESP/TCS/ABS	50
Inspection 4 : système de capteur de pression	50
Inspection 5 : système de capteur d'angle de braquage	51
Inspection 6 : circuit de capteur d'angle de lacet/ de G latérale	52
Inspection 7 : circuit d'électrovanne et de soupape	

BRC

G
H
I
J
K
L
M

d'inversion ESP.	54	lors du contrôle ESP/TCS/ABS	67
Inspection 8 : moteur ABS et circuit de relais moteur..	57	CAPTEURS DE ROUE	69
Inspection 9 : circuit de relais d'électrovanne	59	Dépose et repose	69
Inspection 10 : système de contact de feux de stop..	60	DEPOSE	69
Inspection 11 : Alimentation du boîtier de commande d'ESP/TCS/ABS et système de mise à la masse	61	REPOSE	69
Inspection 12 : boîtier de commande 2 d'ESP/TCS/ABS	62	BOITIER DE COMMANDE ESP/TCS/ABS	70
Inspection 13 : circuit de contact de niveau de liquide de frein	62	Dépose et repose	70
Inspection 14 Système de communication CAN ...	63	DEPOSE	70
Inspection des composants	63	REPOSE	70
INTERRUPTEUR DE DESACTIVATION ESP	63	ROTOR DE CAPTEUR	71
RELAIS DE MOTEUR ET RELAIS D'ELECTROVANNE	64	Dépose et repose	71
ACTIONNEUR ESP	64	DEPOSE	71
Symptôme 1 : fonctionnement excessif de la fonction ABS	65	REPOSE	71
Symptôme 2 : réaction inattendue de la pédale	65	ACTIONNEUR ESP/TCS/ABS	72
Symptôme 3 : distance de freinage longue	66	Dépose et repose	72
Symptôme 4 : l'ABS ne fonctionne pas	66	CAPTEUR G	74
Symptôme 5 : vibration de la pédale ou bruit de fonctionnement en provenance de l'ABS	66	Dépose et repose	74
Symptôme 6 : le véhicule enregistre des secousses		DEPOSE	74
		REPOSE	74
		CAPTEUR D'ANGLE DE BRAQUAGE	75
		Dépose et repose	75
		DEPOSE	75
		REPOSE	75

PRECAUTIONS

PFP:00001

Précautions relatives aux systèmes de retenue supplémentaire (SRS) composés de l'AIRBAG et du PRETENSIONNEUR DE CEINTURE DE SECURITE

EFS00499

Les systèmes de retenue supplémentaire (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 assurer un entretien du système en toute sécurité sont fournies 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 ainsi qu'une mauvaise dépose ou repose du système de retenue supplémentaire (SRS) peuvent entraîner des risques de blessures dues au déclenchement accidentel 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 jaune.

Précautions pour l'entretien de la batterie

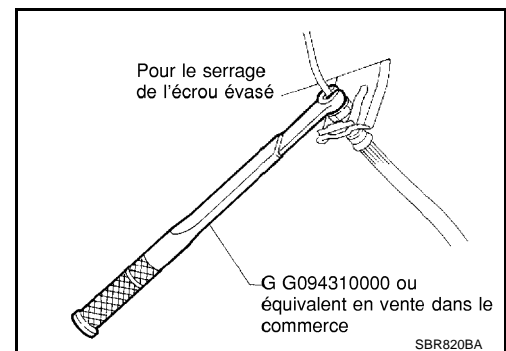
EFS0049A

Avant de débrancher la batterie, abaisser à la fois les vitres conducteur et passager. Ceci afin d'éviter toute interférence entre le bord de vitre et le véhicule lors de l'ouverture/la fermeture de la porte. Lors du fonctionnement normal, la vitre se lève et s'abaisse légèrement pour éviter toute interférence entre la vitre et le véhicule. La fonction de lève-vitre automatique ne fonctionne pas si la batterie est débranchée.

Précautions relatives au circuit de freinage

EFS0047L

- Le liquide de frein préconisé est DOT 3 ou DOT 4. Se reporter à [MA-14, "LIQUIDES ET LUBRIFIANTS RECOMMANDES"](#).
- Ne jamais réutiliser du liquide de frein que l'on a vidangé.
- Veiller à ne pas renverser de liquide de frein sur les parties peintes telles que la carrosserie. Si du liquide éclabousse, l'essuyer et rincer immédiatement la zone avec de l'eau.
- Ne jamais utiliser d'huiles minérales telles que de l'essence ou du kérosène pour le nettoyage. Elles endommageraient les pièces en caoutchouc et occasionneraient des défauts de fonctionnement.
- Utiliser une clé pour écrou évasé lors de la dépose d'écrous évasés, et une clé dynamométrique pour écrou évasé pour le serrage des écrous évasés des tuyaux de frein.
- Lors de la repose des tuyaux de frein, veiller à vérifier le couple.
- Le système de freinage est un élément de sécurité important. Si une fuite de liquide de frein est détectée, toujours démonter les pièces concernées. Si un défaut est détecté, remplacer la pièce défectueuse par une neuve.
- Avant toute intervention, positionner le contact d'allumage sur OFF et débrancher le connecteur électrique du boîtier de commande des câbles de batterie.



ATTENTION:

Nettoyer les plaquettes et sabots de freins avec un chiffon jetable, puis essuyer la poussière.

Précautions à prendre avec la commande de freinage

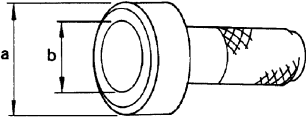
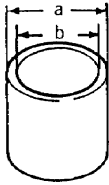
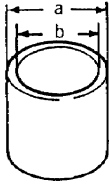
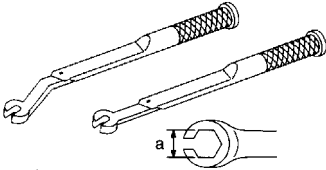
- Lorsque l'ABS est activé, la pédale de frein vibre légèrement et peut être à l'origine de bruits mécaniques. C'est normal.
- Juste après le démarrage du véhicule, suivant la mise sur ON du contact de l'allumage, la pédale de frein peut légèrement vibrer ou des bruits de moteur venant du compartiment moteur peuvent se faire entendre. Il s'agit d'une vérification normale de l'état de fonctionnement du système.
- La distance d'arrêt peut être supérieure à celle des véhicules sans ABS lorsque le véhicule circule sur des routes accidentées, recouvertes de gravier ou enneigées (neige fraîche profonde).
- Si une erreur est indiquée par le témoin d'avertissement ABS ou par un autre témoin d'avertissement, demander au client toutes les informations nécessaires (quels symptômes sont présents et dans quelles conditions) et vérifier en premier lieu les causes simples avant de commencer le diagnostic. Outre l'inspection de l'équipement électrique, vérifier le fonctionnement du servofrein, le niveau de liquide de frein et l'absence de fuites d'huile.
- Si la combinaison de taille ou de type de pneumatiques est incorrecte, ou si les plaquettes de frein ne sont pas des pièces d'origine Nissan, la distance de freinage ou la stabilité de direction peut s'en trouver affectée.
- Si une radio, une antenne ou un guide-antenne (avec câblage) se trouve près du boîtier de commande, le système ABS peut présenter un défaut de fonctionnement ou d'une erreur.
- Si des pièces ont été montées en après-vente (équipement audio, lecteur CD, etc.), vérifier si les faisceaux électriques présentent des câbles pincés, ouverts ou mal raccordés.
- Si les pièces suivantes sont remplacées par des pièces qui ne sont pas d'origine Nissan ou contrefaites, les témoins lumineux ESP OFF et de patinage peuvent s'allumer et l'ESP ne pas fonctionner correctement : pièces liées à la suspension (amortisseur, support d'amortisseur, ressort, bague, etc.), pneus, roues (à l'exception des tailles spéciales), pièces liées au freinage (plaquette, disque, étrier, etc.), éléments liés au moteur (silencieux, ECM, etc.), éléments liés au renfort de caisse (arceau de sécurité, barre de remorquage, etc.).
- Dans des conditions de conduite sur surface accidentée ou provoquant une usure particulière de la suspension, des pneus ou des éléments liés au freinage, le témoin lumineux ESP OFF peut s'allumer et le système ESP peut ne pas fonctionner correctement.
- Lorsque le TCS ou l'ESP est activé par une soudaine accélération du véhicule, ou un changement de direction soudain, du bruit peut se produire lors de l'utilisation de la pédale de frein. Le bruit résulte d'un fonctionnement normal du TCS et de l'ESP.
- Lors de conduite sur des routes à forte déclivité (telles des routes de montagne) ou virages relevés (tels des virages serrés sur l'autoroute), l'ESP peut ne pas fonctionner correctement ou le témoin lumineux ESP OFF peut s'allumer. Cependant, ceci n'est pas un défaut, et le fonctionnement normal peut être rétabli après redémarrage du moteur.
- Virages soudains (tels des rampes hélicoïdales, des accélérations en virage), dérives, etc. Lorsque la fonction ESP est désactivée (CNT ESP OFF MAR), il se peut que le système de capteur d'angle de lacet/ de G latéral indique un problème. Cependant, ceci n'est pas un défaut, et le fonctionnement normal peut être rétabli après redémarrage du moteur. Puis effacer la mémoire de l'autodiagnostic.

PREPARATION

PFP:00002

Outillage spécial

EF50047P

Numéro de l'outil Nom de l'outil	Description
<p>ST30720000 Chassoir a : 77 mm de dia. b : 55,5 mm de dia.</p>  <p style="text-align: right;">ZZA0701D</p>	
<p>ST27863000 Chassoir a : 74,5 mm de dia. b : 62,5 mm de dia.</p>  <p style="text-align: right;">ZZA0832D</p>	<p>Repose du capteur de rotor arrière</p>
<p>KV40104710 Chassoir a : 76,3 mm de dia. b : 67,9 mm de dia.</p>  <p style="text-align: right;">ZZA0832D</p>	
<p>GG94310000 Clé dynamométrique pour écrou évasé a : 10 mm/12 mm</p>  <p style="text-align: right;">S-NT406</p>	<p>Repose de la conduite de frein</p>

A
B
C
D
E
BRC
G
H
I
J
K
L
M

ENTRETIEN SUR LE VEHICULE

PFP:00000

Réglage de la position neutre du capteur d'angle de braquage.

EFS00470

En cas d'intervention correspondant à une tâche mentionnée ci-après, s'assurer de régler la position neutre du capteur d'angle de braquage avant de conduire le véhicule.

Situation	Réglage de la position neutre du capteur d'angle de braquage.
Dépose/repose du boîtier de commande d'ESP/TCS/ABS	–
Remplacement du boîtier de commande d'ESP/TCS/ABS	×
Dépose/repose de capteur d'angle de braquage	×
Dépose/repose des éléments de direction	×
Dépose/repose des éléments de suspension	×
Remplacement des 4 pneus par des neufs	–
Permutation des roues	–
Réglage du parallélisme	×

× : nécessaire

– : pas nécessaire

PRECAUTION:

**Pour régler la position neutre du capteur d'angle de braquage, utiliser CONSULT-II.
(Le réglage ne peut pas être réalisé autrement qu'avec CONSULT-II.)**

1. Arrêter le véhicule avec les roues avant en position rectiligne.
2. Brancher le connecteur de liaison de données de CONSULT-II et du CONVERTISSEUR DE CONSULT-II au véhicule et mettre le contact d'allumage sur ON (sans démarrer le moteur).
3. Appuyer dans l'ordre sur ABS, SUPPORT TRAVAIL et REGLAGE CAP ANGLE DE BRAQ sur l'écran de CONSULT-II.
4. Appuyer sur DEPART.

PRECAUTION:
Ne pas toucher le volant de direction pendant le réglage du capteur d'angle de braquage.
5. Après environ 10 secondes, appuyer sur FIN. (Au bout d'environ 60 secondes, il s'arrête automatiquement.)
6. Mettre le contact d'allumage sur OFF, puis à nouveau sur ON.

PRECAUTION:
S'assurer de l'exécution de l'opération mentionnée ci-dessus.
7. Faire rouler le véhicule avec les roues avant dans la position rectiligne puis l'arrêter.
8. Sélectionner CONTROLE DE DONNEES, SELECTION DU MENU, et SIG ANG DIRECT sur l'écran de CONSULT-II. Puis s'assurer que SIG ANG DIRECT est dans la tolérance de $0 \pm 2,5$ degré. Si la valeur est supérieure à la spécification, répéter les étapes 1 à 5.
9. Effacer la mémoire du boîtier de commande d'ESP/TCS/ABS et de l'ECM.
10. Positionner le contact d'allumage sur OFF.

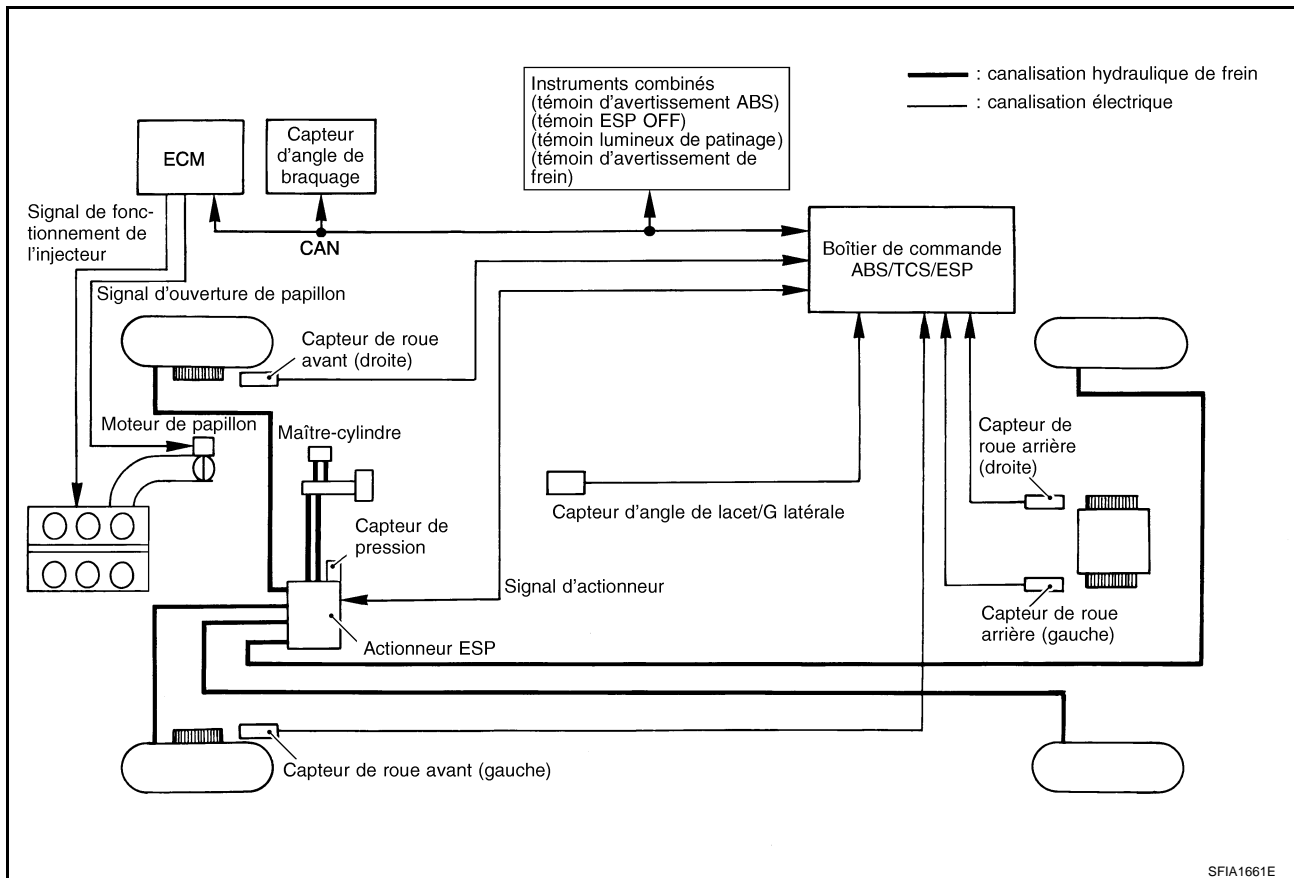


DESCRIPTION DU SYSTEME

PFP:00000

SCHEMA DU SYSTEME

EFS0047R



Fonction ESP

EFS0047S

- Outre la fonction TCS/ABS, les fréquences de braquage et de freinage commandées par le conducteur sont détectées par le capteur d'angle de braquage et le capteur de pression, et les conditions de conduite du véhicule (taux de sous-virage/survirage) sont déterminées par les informations enregistrées par la capteur de lacet/de G latérale, le capteur de roue, etc., et ces informations sont utilisées pour améliorer la stabilité du véhicule en contrôlant le freinage et la puissance moteur sur les quatre roues.
- Le témoin lumineux de patinage clignote pour indiquer au conducteur le fonctionnement de l'ESP.
- Lors du fonctionnement de l'ESP, la carrosserie et la pédale de frein ont tendance à vibrer légèrement et des bruits mécaniques sont perceptibles. C'est normal.
- Le témoin d'avertissement ABS et les témoins lumineux ESP OFF et de patinage peuvent s'allumer lorsque le véhicule est soumis à de forts tremblements ou à de sévères vibrations comme sur une plaque tournante ou sur un bateau lorsque le moteur tourne. Dans ce cas, redémarrer le moteur sur une route normale ; si les témoins lumineux ABS, ESP OFF et de patinage s'éteignent, il n'y a pas de problème.

Fonction TCS

EFS0047T

- Le patinage des roues motrices est détecté par le boîtier de commande d'ESP/TCS/ABS à partir des signaux de capteur de vitesse de roue. Ainsi, en cas de patinage, il est procédé au contrôle de la pression de liquide de frein sur les roues arrière droite et gauche et à la coupure de l'alimentation en carburant du moteur, tandis que l'ouverture de papillon est restreinte afin de réduire le couple moteur et de diminuer le patinage de roue. Néanmoins, le papillon reste commandé en position ouverte afin de délivrer le couple moteur optimum.
- En fonction de l'état des routes, le conducteur peut ressentir un manque de puissance. Ceci est normal, la traction ayant une priorité supérieure lors du fonctionnement du TCS.
- Le TCS peut être activé à tout moment lors d'une accélération du véhicule, une rétrogradation soudaine ou sur une surface dont le coefficient de friction est variable.

- Lorsque le TCS est activé, il informe le conducteur du fonctionnement du système en activant l'indicateur lumineux de dérapage.

Fonction ABS

EFS0047U

- Le système antiblocage des freins est une fonction qui détecte la rotation des roues durant le freinage, et qui améliore la tenue de route lors de freinages brusques en prévenant par un dispositif électrique le blocage des roues sur chacune des quatre roues. Une meilleure manoeuvrabilité aide en outre à éviter des obstacles.
- Si le dispositif électrique tombe en panne, un mode sans échec s'active, l'ABS est mis hors service, et le témoin d'avertissement d'ABS s'allume.
- Le diagnostic du dispositif électrique avec CONSULT-II est disponible.

Fonction EBD

EFS0047V

- La distribution électronique de freinage est un dispositif qui détecte les légers glissements entre les roues avant et arrière lors du freinage et qui améliore la stabilité et la tenue de route en commandant électroniquement la pression de freinage et en réduisant en conséquence le patinage des roues arrière.
- En cas de défaut de fonctionnement du dispositif électrique, le mode sans échec sera activé, les systèmes ABS et EBD seront mis hors service, et les témoins d'avertissement correspondant s'allumeront.
- Le diagnostic du dispositif électrique avec CONSULT-II est disponible.

Mode sans échec SYSTEME ESP/TCS

EFS0047W

En cas de dysfonctionnement du dispositif de commande de papillon, les témoins d'avertissement ESP OFF et de patinage s'allument, et l'état du véhicule est alors identique à celui d'un véhicule non équipé du dispositif TCS. En cas de problème du dispositif de commande de papillon, le dispositif ABS continue à fonctionner normalement sans commande ESP/TCS.

PRECAUTION:

Si le mode sans échec est activé, réaliser l'autodiagnostic pour le système de contrôle ESP/TCS/ABS.

SYSTEME ABS, EBD

En cas de défauts électriques avec l'ABS, les témoins d'avertissement ABS, ESP OFF et de patinage s'allumeront. En cas de défauts électriques avec l'EBD, les témoins d'avertissement de frein, d'ABS, d'ESP OFF et de patinage s'allumeront. Simultanément, le dispositif ESP/TCS/ABS passera en mode sans échec dans l'un des états suivants.

1. Pour des problèmes liés à l'ABS, seul l'EBD est activé et l'état du véhicule devient identique à celui d'un véhicule non équipé du dispositif ESP/TCS/ABS.

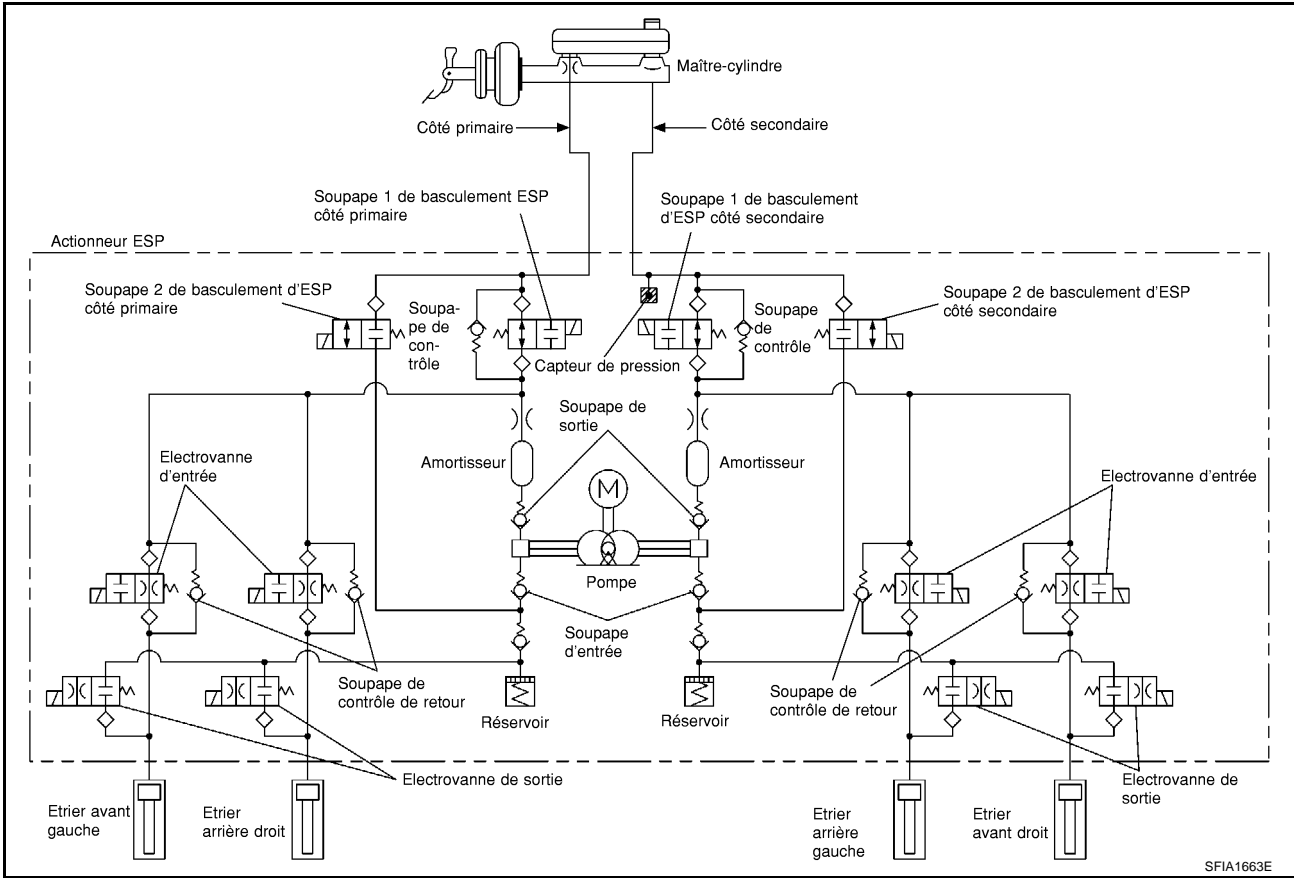
NOTE:

Un bruit d'autodiagnostic d'ABS peut se faire entendre. Ceci est une condition normale car l'autodiagnostic de "Contact d'allumage sur ON" et de "Premier démarrage" sont réalisés.

2. Pour des problèmes liés à l'EBD, l'EBD et l'ABS sont désactivés et l'état du véhicule devient identique à celui d'un véhicule non équipé des dispositifs ESP/TCS/ABS et EBD.

Schéma du circuit hydraulique

EFS0047X



A
B
C
D
E
BRC
G
H
I
J
K
L
M

LIGNE DE COMMUNICATION CAN

PF2:23710

Description du système

EFS0047Y

Le système CAN (Controller Area Network - Réseau local du contrôleur) est une ligne de communication séquentielle pour application en temps réel. Il s'agit d'une ligne de communication embarquée présentant une grande vitesse de transmission des données et une excellente capacité de détection des erreurs. Sur beaucoup de véhicules, chaque boîtier de commande électronique partage des informations et est relié avec d'autres boîtiers de commande durant le fonctionnement (fonctionnement non indépendant). Dans 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 d'informations avec moins de câblage. Chaque boîtier de commande transmet/reçoit des données mais ne fait qu'une lecture sélective de celles qui sont utiles. Se reporter à [LAN-21, "Boîtier de communication CAN"](#).

DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

PFP:00004

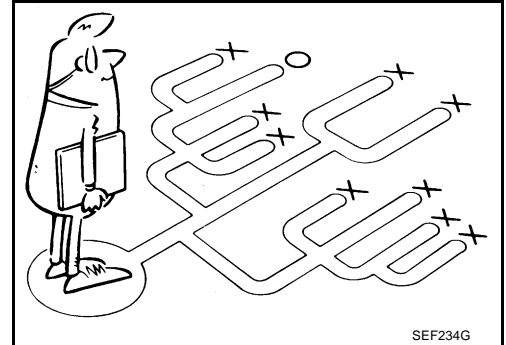
EFS00480

Comment procéder au diagnostic CONCEPT DE BASE

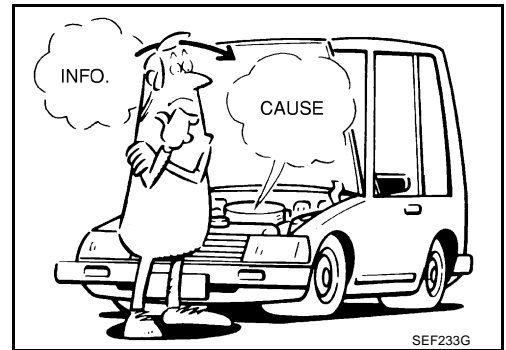
- L'élément le plus important pour effectuer un diagnostic de panne est de comprendre dans le détail les différents systèmes du véhicule (commande et mécanismes).
- Il importe également de bien cerner les plaintes du client avant toute vérification.
Dans un premier temps reproduire et cerner le symptôme.
S'informer attentivement des plaintes du client. Dans certains cas, il convient de conduire le véhicule en compagnie du client pour vérifier les symptômes.

NOTE:

Les clients ne sont pas des professionnels. Il convient de ne pas conclure trop hâtivement sur la base des explications et symptômes donnés par le client.



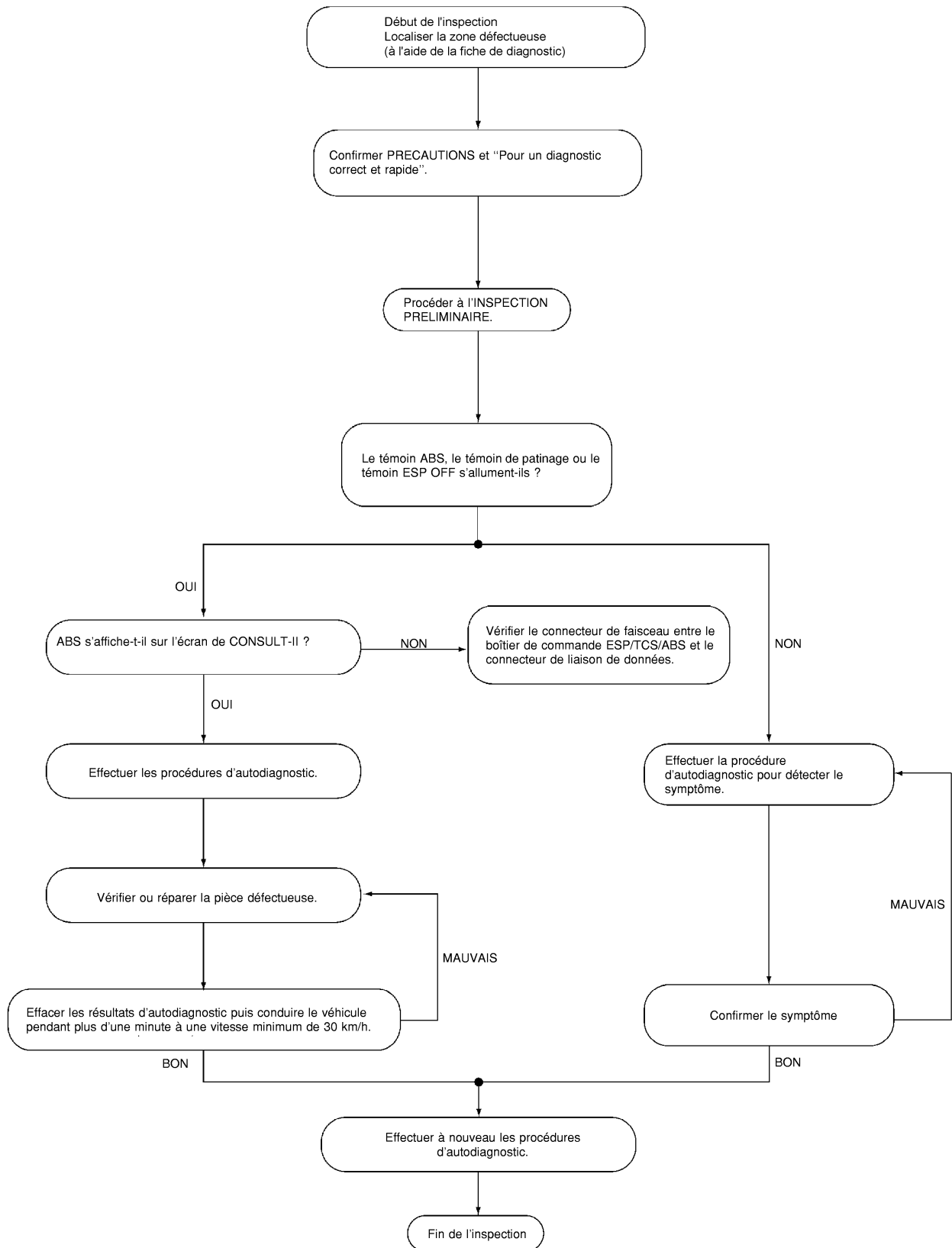
- Il est essentiel de vérifier les symptômes dès le début afin d'éliminer complètement le défaut.
Dans le cas de défauts intermittents, il convient de reproduire le symptôme sur la base des propos du client et d'exemples précédents. Ne pas procéder à une vérification sur une base ad hoc. La plupart des défauts intermittents sont causés par des mauvais contacts. Dans ce cas, il convient de remuer le faisceau ou le connecteur suspect à la main. Si des réparations sont effectuées sans aucun diagnostic de symptômes, personne n'est en mesure de juger si l'erreur a été vraiment éliminée.



- Une fois le diagnostic effectué, s'assurer d'effectuer **EFFACER MEMOIRE**. Se reporter à [BRC-36, "EFFACER MEMOIRE"](#).
- En cas de défaut intermittent, retirer à la main le faisceau ou le connecteur de faisceau pour qu'il n'y a pas de mauvais contact ou de circuit ouvert.
- Toujours lire la section "Précautions générales GI" pour confirmer les précautions générales. Se reporter à [GI-4, "Précautions générales"](#).

A
B
C
D
E
BRC
G
H
I
J
K
L
M

ORGANIGRAMME DE DIAGNOSTIC



PRENDRE CONNAISSANCE DES PLAINTES

- Les plaintes concernant un défaut peuvent varier d'une personne à l'autre. Il est essentiel de bien cerner les plaintes du client.
- Demander au client quels sont les symptômes et quelles sont les conditions dans lesquelles ils apparaissent. Utiliser ces informations pour reproduire les symptômes pendant la conduite.
- Il est également important d'utiliser la fiche de diagnostic afin de ne pas oublier d'informations.

POINTS CLES		
QUOI	Modèle du véhicule
QUAND	Date, fréquence
OU	Etat des routes
COMMENT	Etat de fonctionnement, conditions climatiques, symptômes

SBR339B

EXEMPLE DE FICHE DE DIAGNOSTIC

Nom du client M./MME.	Modèle du véhicule et année	VIN	
Moteur #	Transmission	Kilométrage	
Date de l'incident	Date de fabrication	Date de mise en circulation	
Symptômes	<input type="checkbox"/> Bruits et vibrations (provenant du compartiment moteur) <input type="checkbox"/> Bruits et vibrations (provenant de l'essieu)	<input type="checkbox"/> Activation de témoin d'avertissement/lumineux	<input type="checkbox"/> Pédale ferme Course longue de la pédale
	<input type="checkbox"/> Le TCS ne fonctionne pas (les roues arrière patinent en cas d'accélération)	<input type="checkbox"/> Le système ABS ne fonctionne pas (les roues se bloquent lors du freinage)	<input type="checkbox"/> Manque de sensation lors d'une accélération
Conditions du moteur	<input type="checkbox"/> Au démarrage <input type="checkbox"/> Après le démarrage		
Etat de la route	<input type="checkbox"/> Route à faible adhérence (<input type="checkbox"/> Neige <input type="checkbox"/> Gravier <input type="checkbox"/> Autre) <input type="checkbox"/> Bosses/nids de poule		
Conditions de conduite	<input type="checkbox"/> Accélération complète <input type="checkbox"/> Virage à vitesse élevée <input type="checkbox"/> Vitesse du véhicule : supérieure à 10 km/h <input type="checkbox"/> Vitesse du véhicule : inférieure ou égale à 10 km/h <input type="checkbox"/> Le véhicule est à l'arrêt		
Conditions de freinage	<input type="checkbox"/> Freinage brusque <input type="checkbox"/> Freinage progressif		
Autres conditions	<input type="checkbox"/> Fonctionnement d'un équipement électrique <input type="checkbox"/> Changement de vitesse <input type="checkbox"/> Autres descriptions		

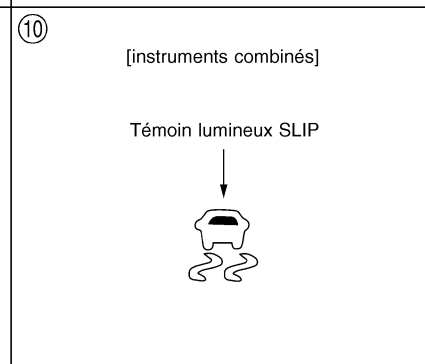
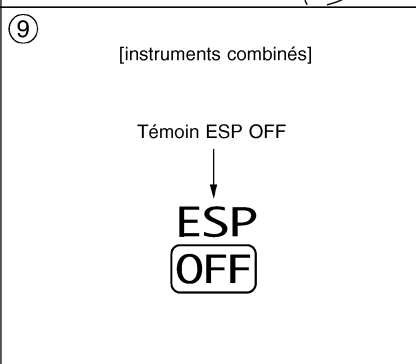
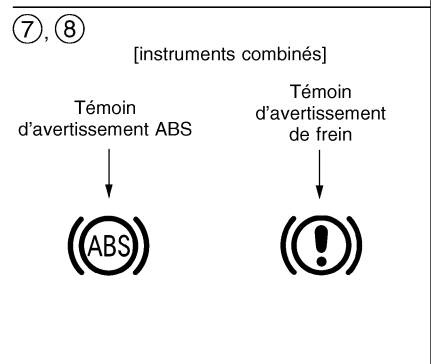
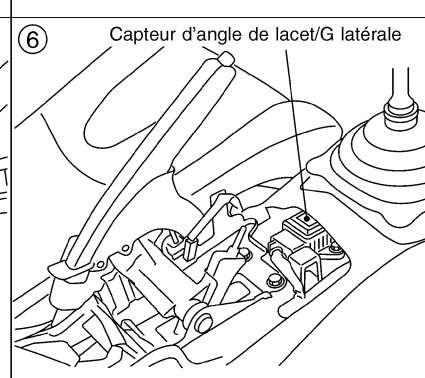
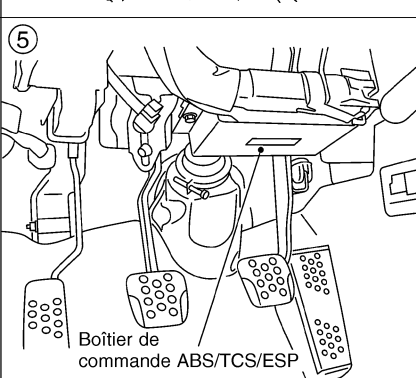
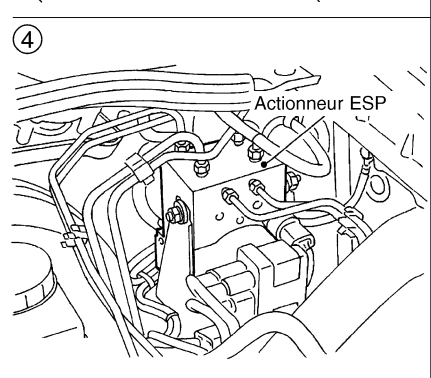
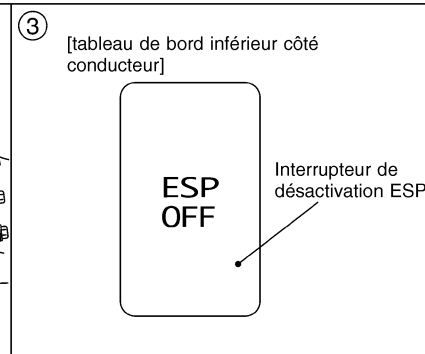
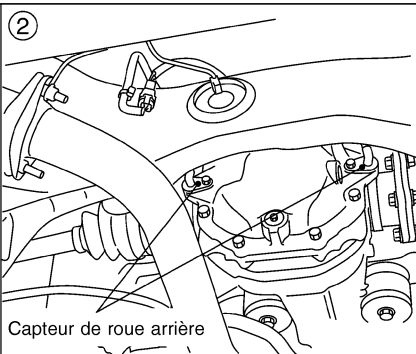
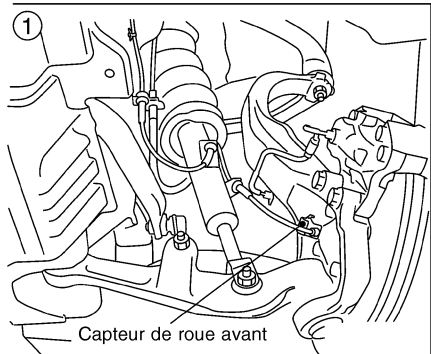
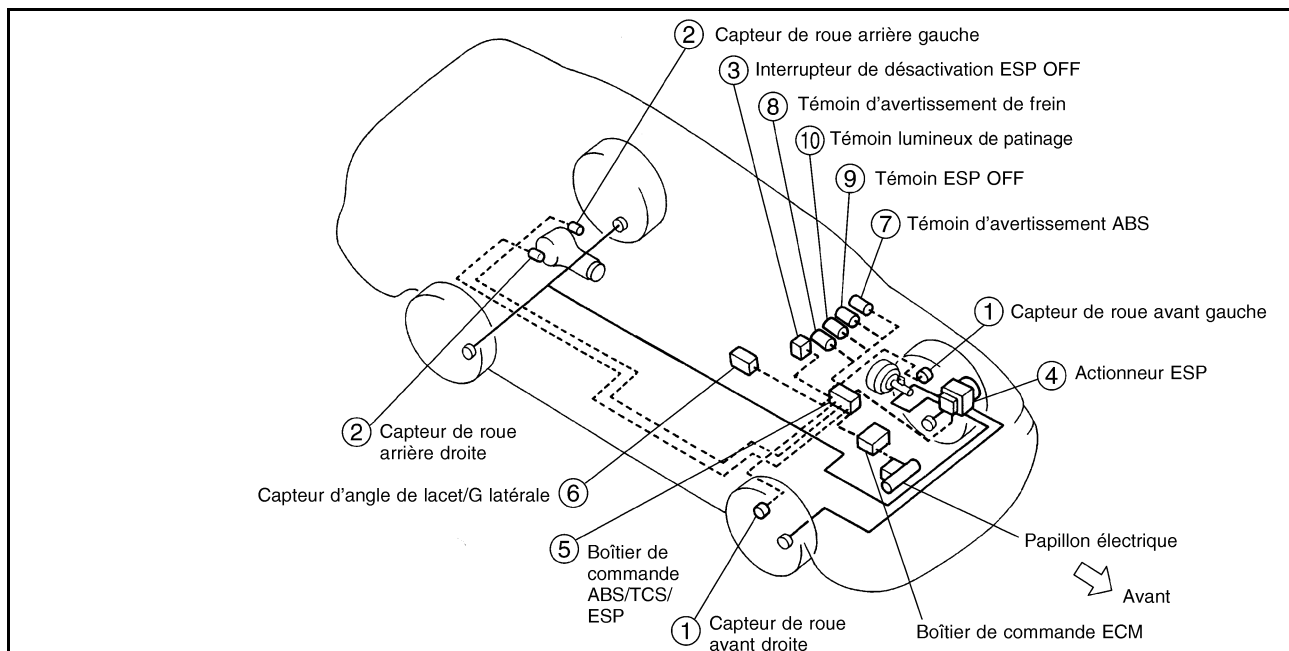
SFIA3265E

A
B
C
D
E
G
H
I
J
K
L
M

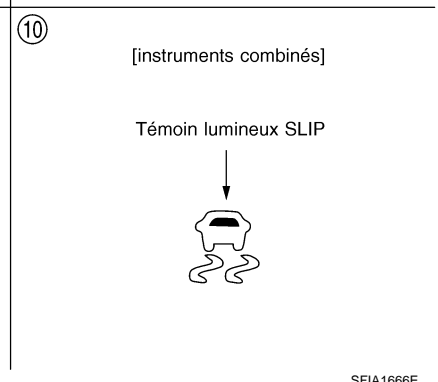
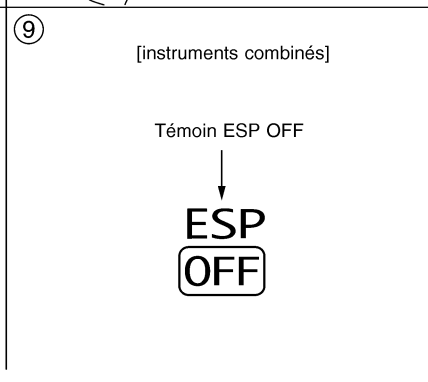
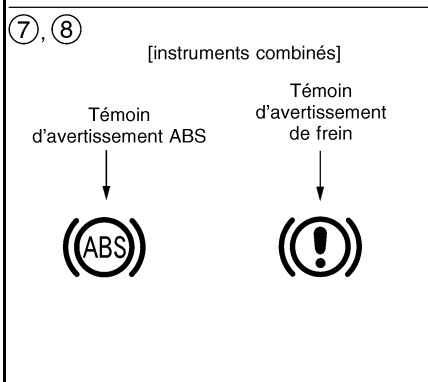
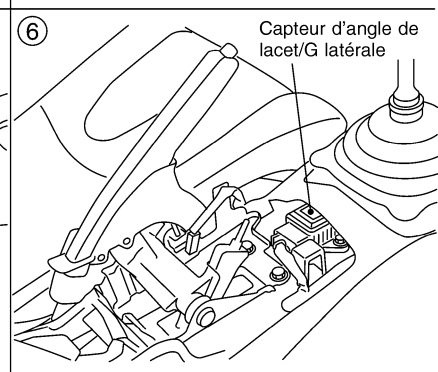
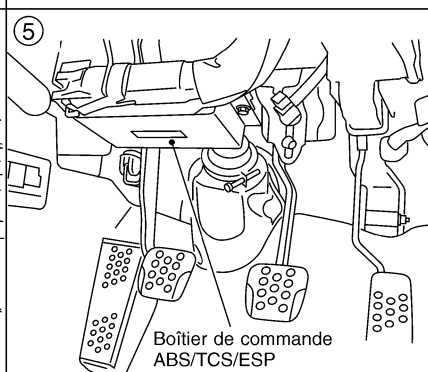
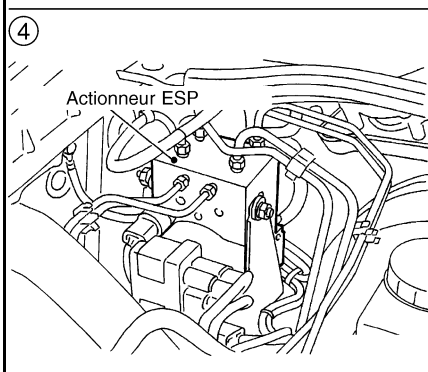
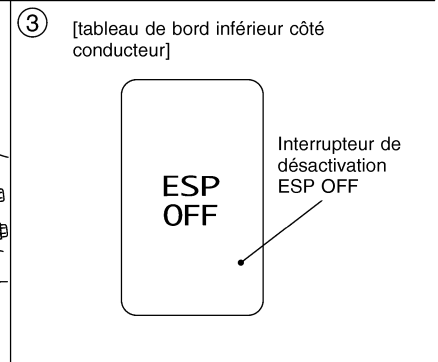
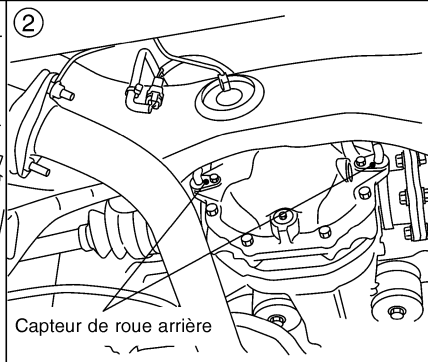
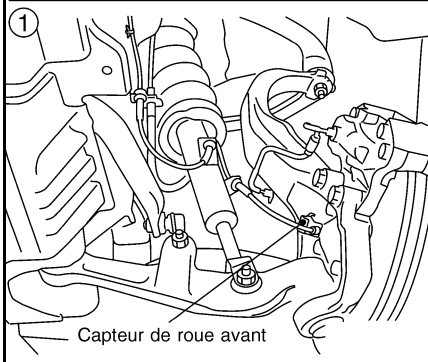
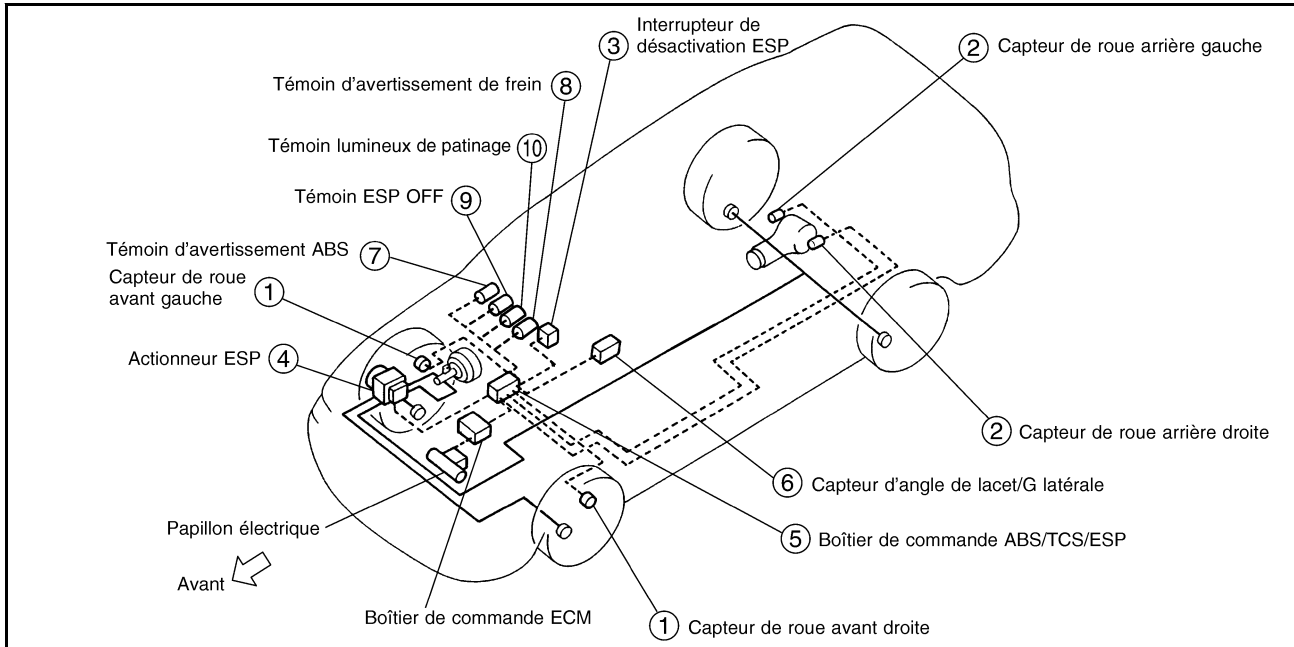


Disposition des composants

CONDUITE A GAUCHE



CONDUITE A DROITE



SFIA1666E

Schéma

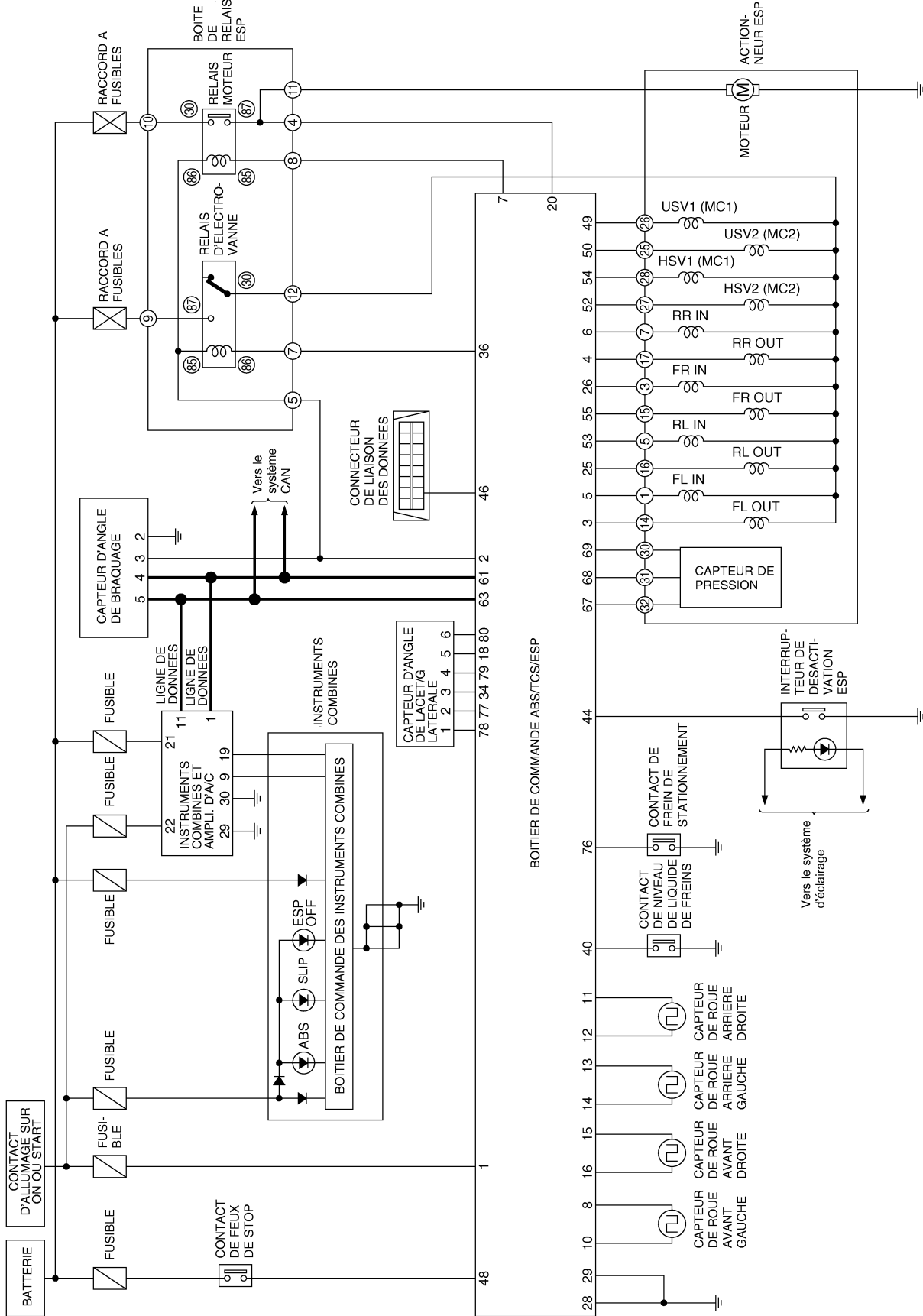
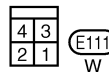
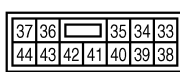
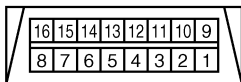
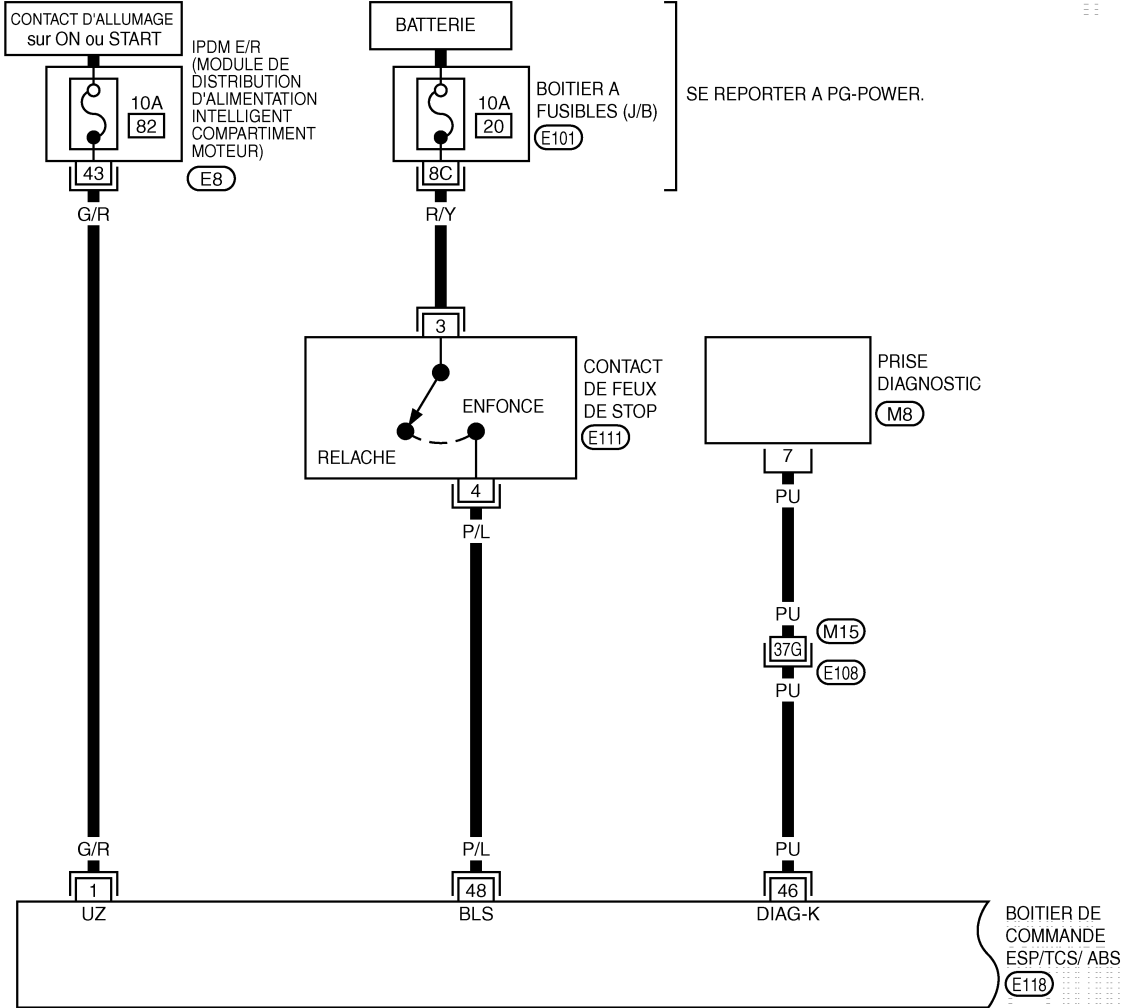


Schéma de câblage — ESP — CONDUITE A GAUCHE

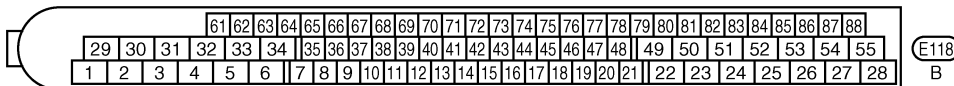
BRC-ESP-01

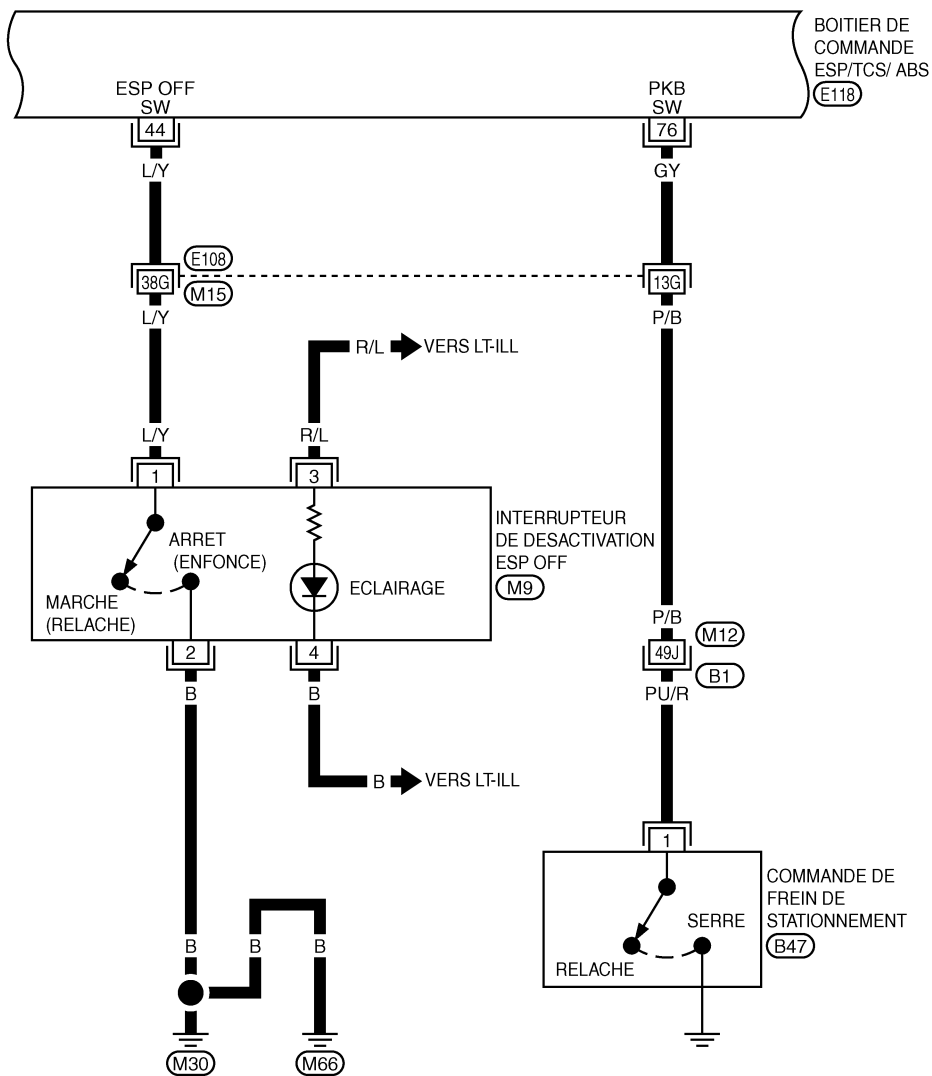


SE REPORTER A CE QUI SUIT:

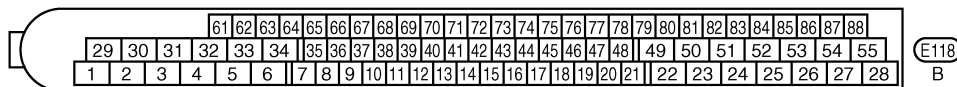
(E108) -SUPER RACCORD MULTIPLE (SMJ)

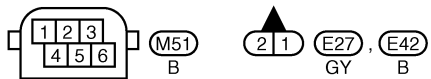
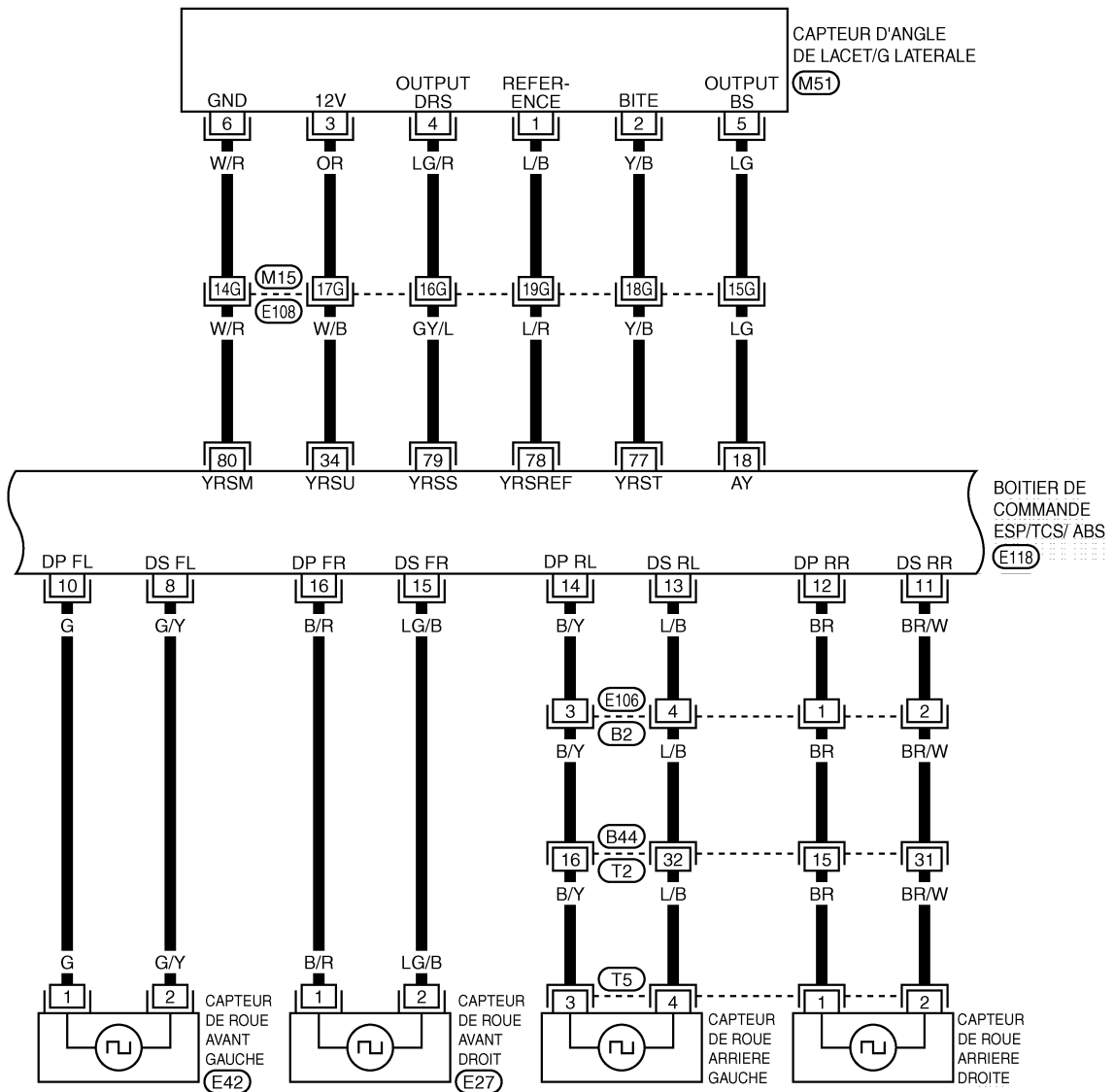
(E101) -BOITIER A FUSIBLES - BOITE DE RACCORD (J/B)



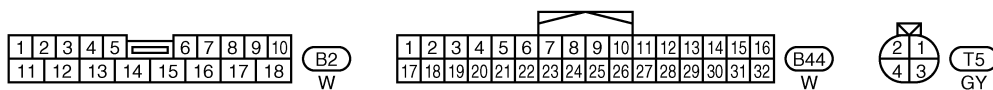
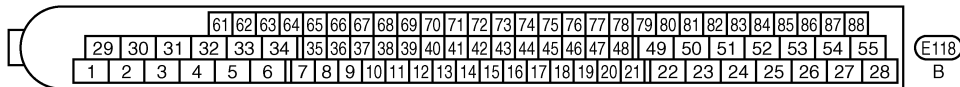


SE REPORTER A CE QUI SUIT.
 (E108), (B1) -SUPER RACCORD
 MULTIPLE (SMJ)





SE REPORTER A CE QUI SUIT.
 (E108) -SUPER RACCORD
 MULTIPLE (SMJ)

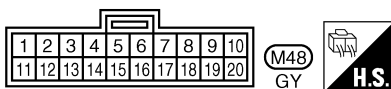
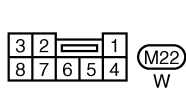
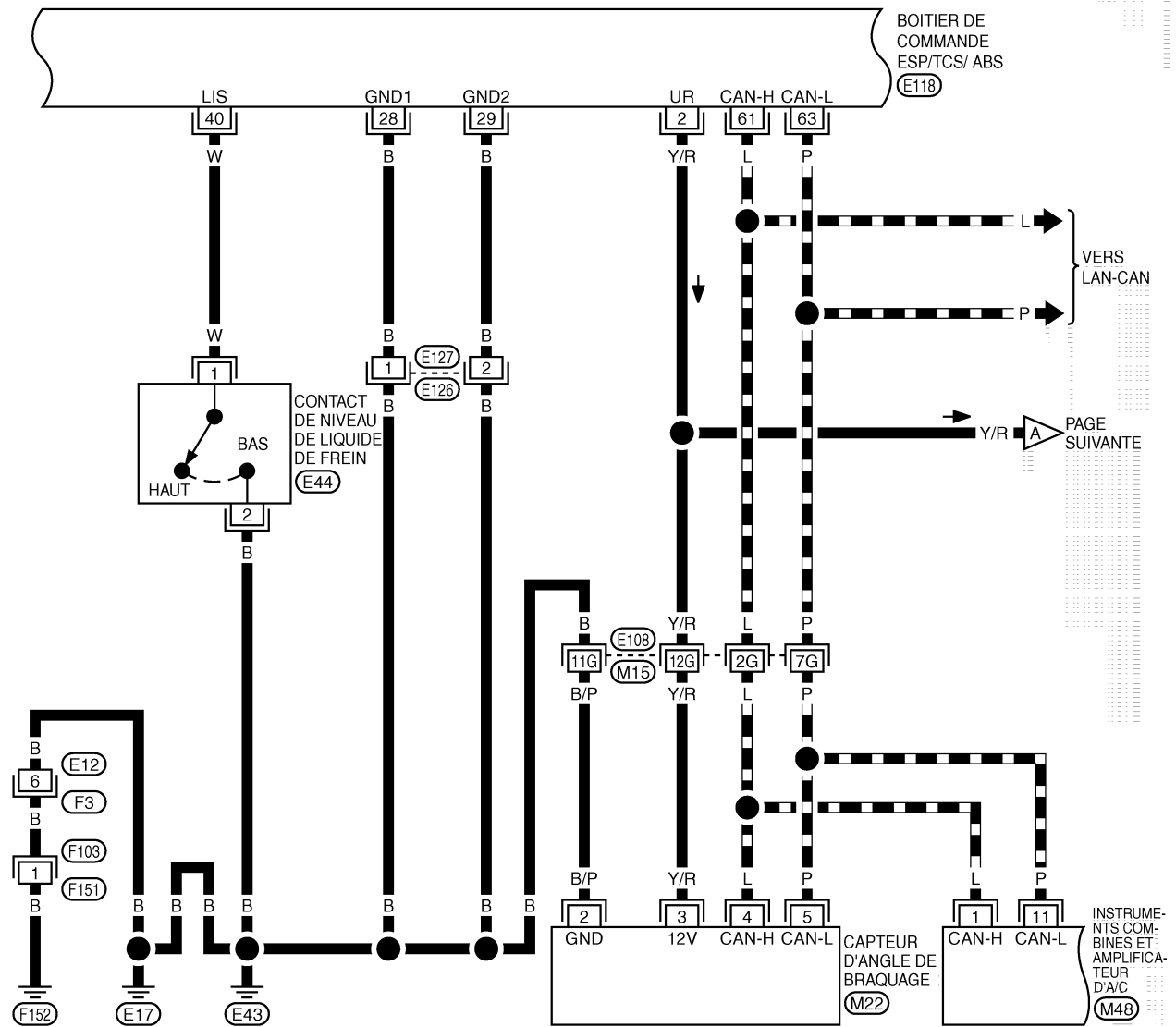


DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

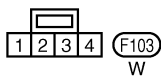
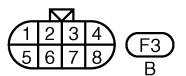
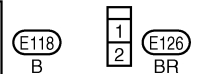
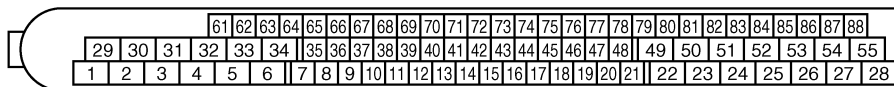
[ESP/TCS/ABS]

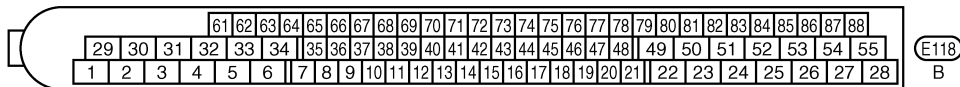
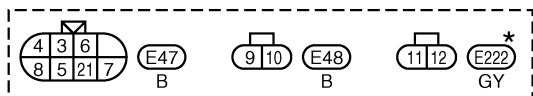
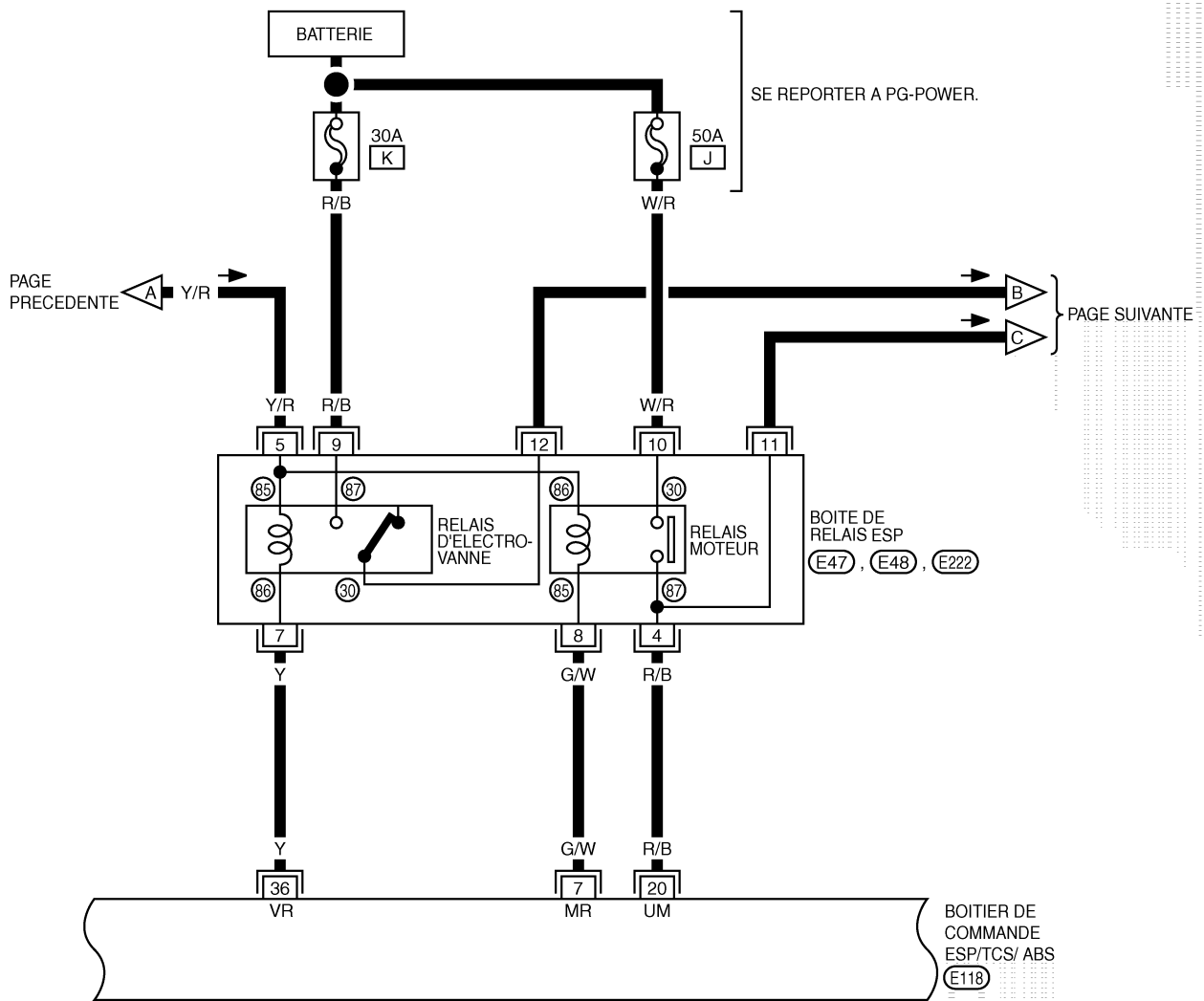
BRC-ESP-04

— : LIGNE DE DONNEES



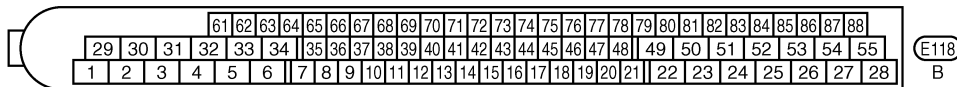
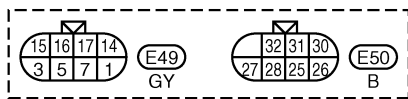
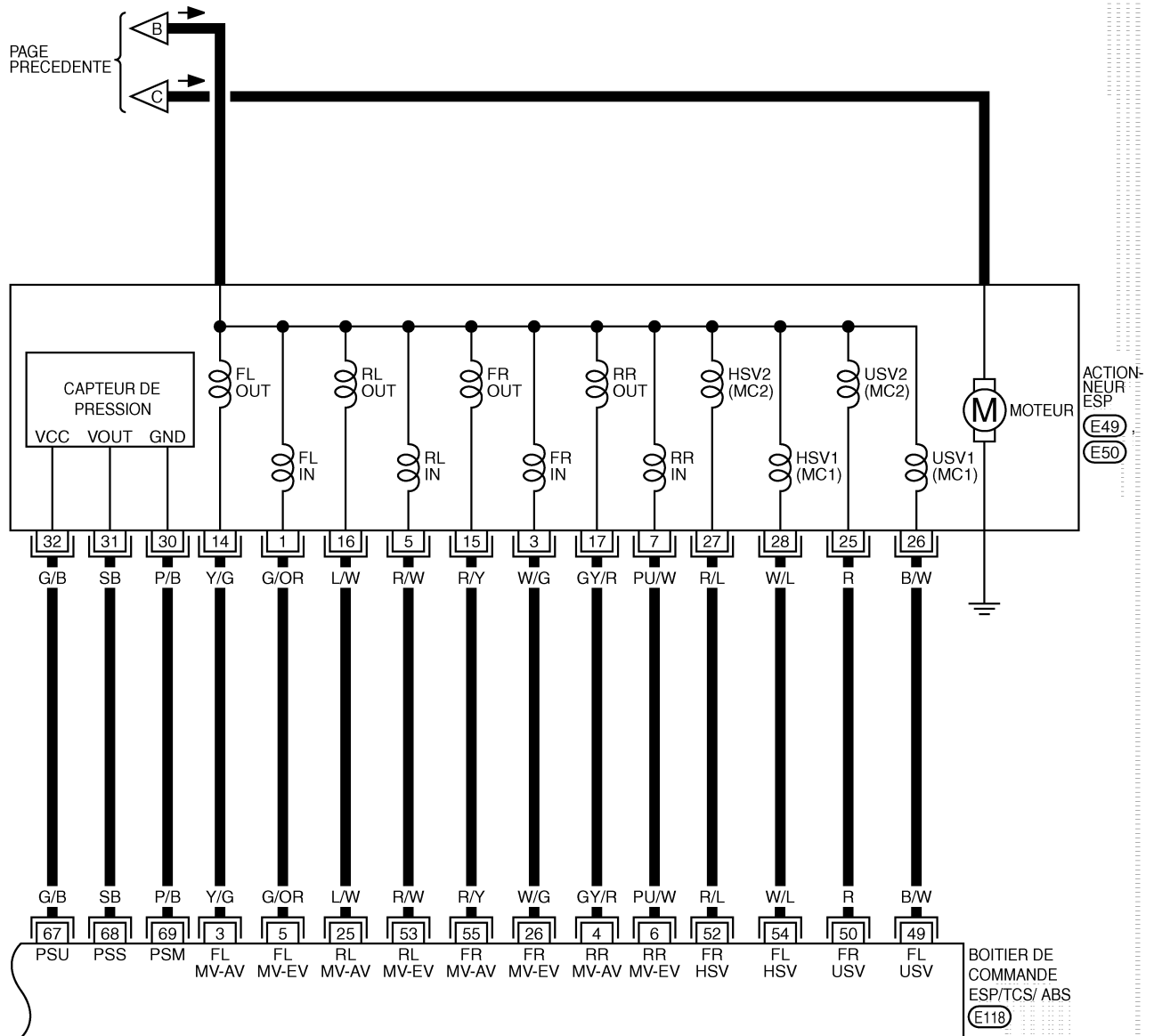
SE REPORTER A CE QUI SUIT.
 (E108) - SUPER RACCORD MULTIPLE (SMJ)



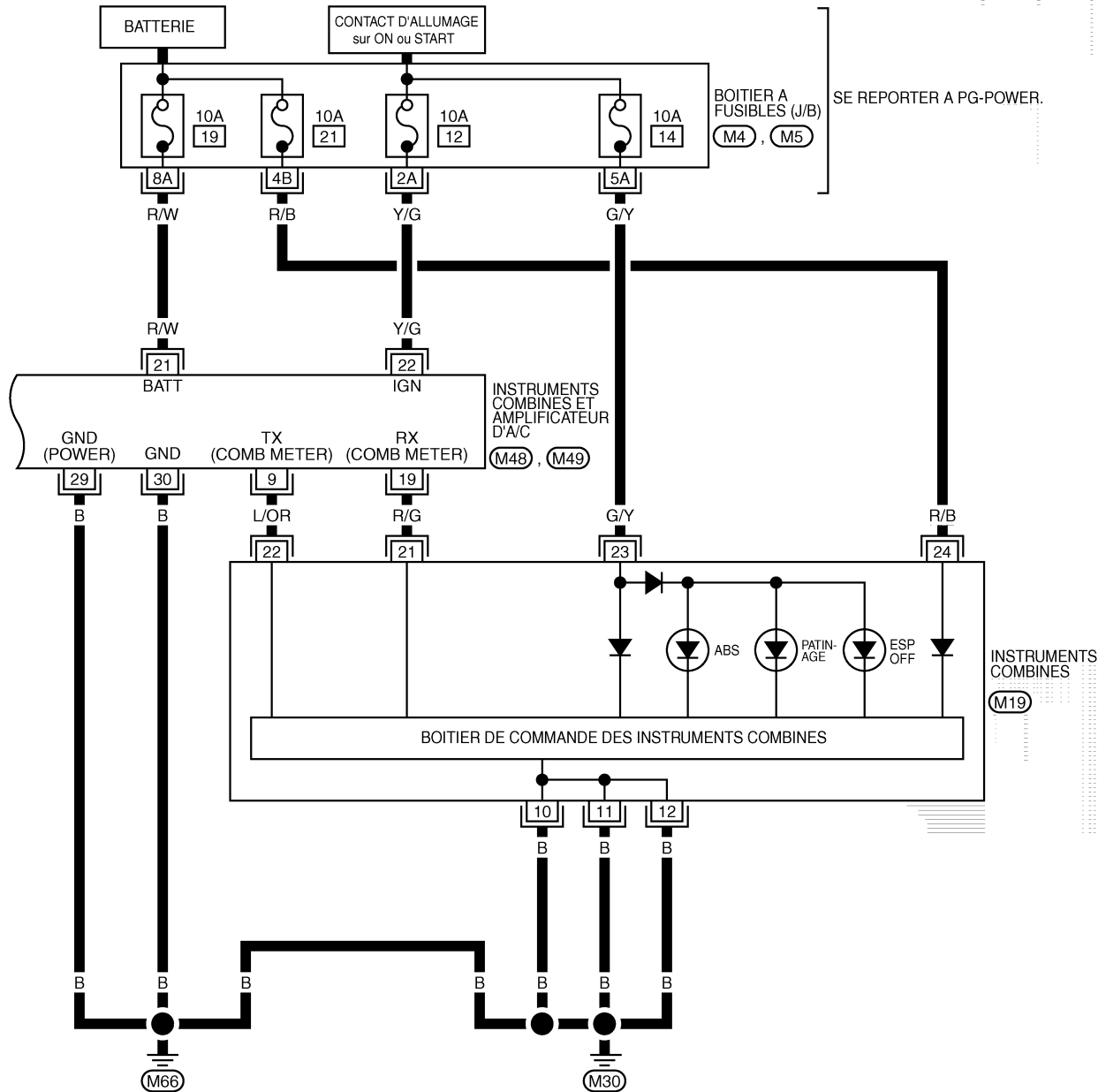


*: CE CONNECTEUR N'EST PAS INDIQUE DANS DISPOSITION DES FAISCEAUX, SECTION PG.

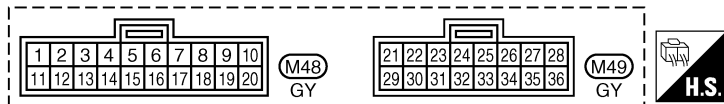
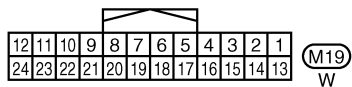
BRC-ESP-06



BRC-ESP-07



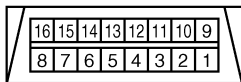
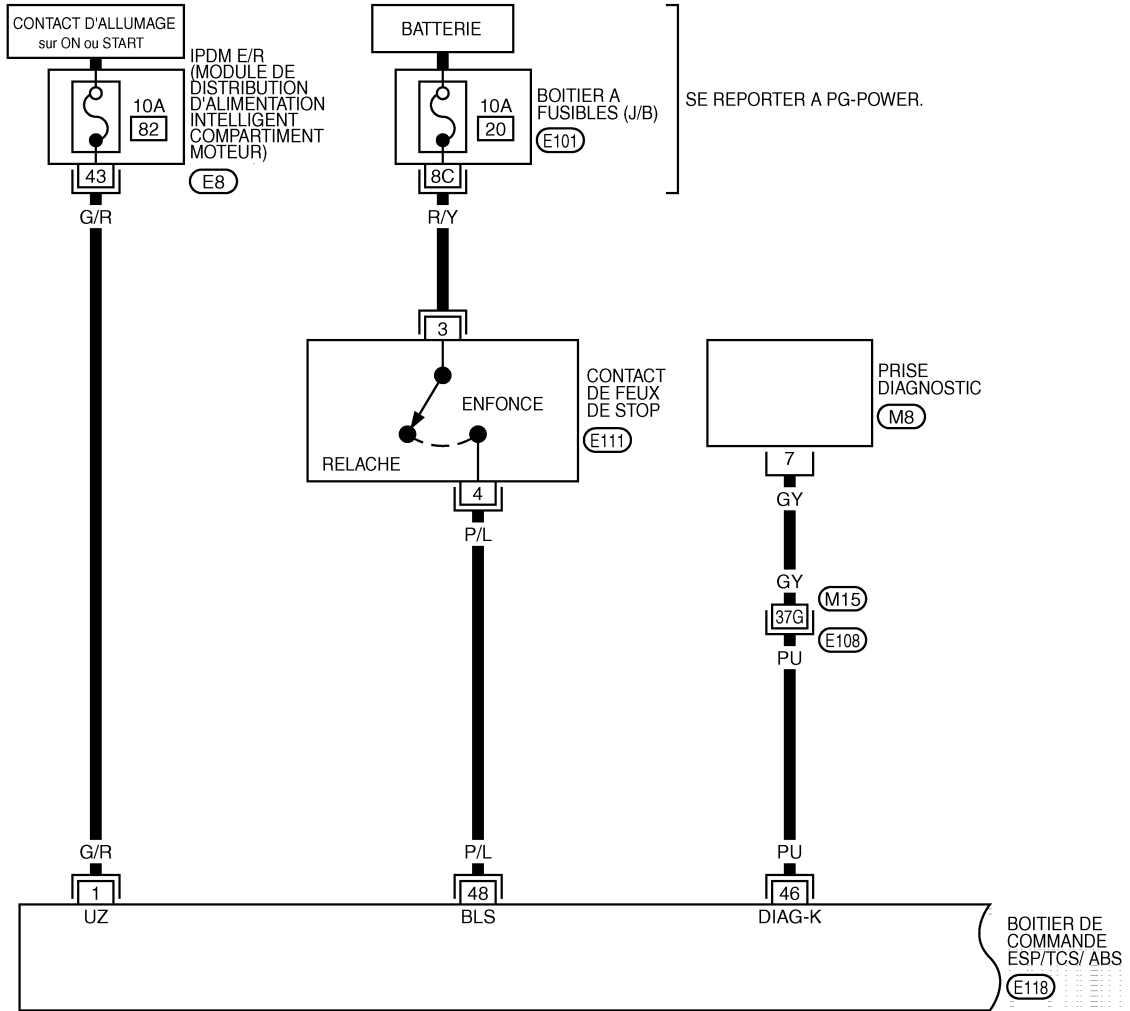
A
B
C
D
E
BRC
G
H
I
J
K
L
M



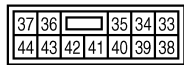
SE REPORTER A CE QUI SUIT.
 (M4) , (M5) -BOITIER A FUSIBLES -
 BOITE DE RACCORD (J/B)

CONDUITE A DROITE

BRC-ESP-08



(M8) W



(E8) W

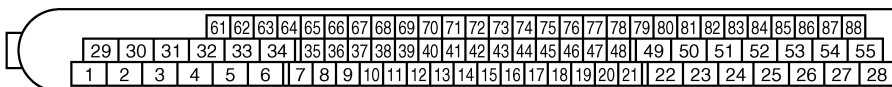


(E111) W

SE REPORTER A CE QUI SUIT.

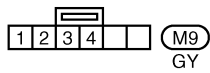
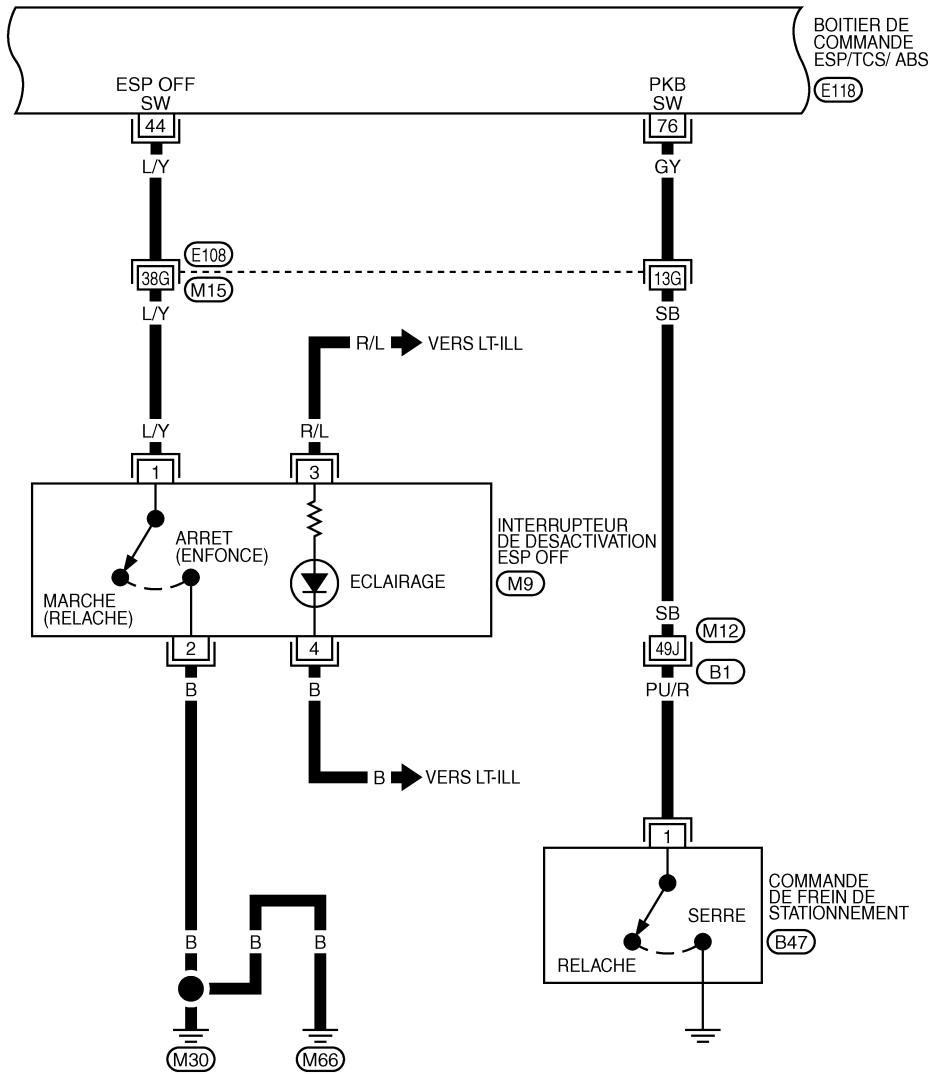
(E108) - SUPER RACCORD MULTIPLE (SMJ)

(E101) -BOITIER A FUSIBLES - BOITE DE RACCORD (J/B)

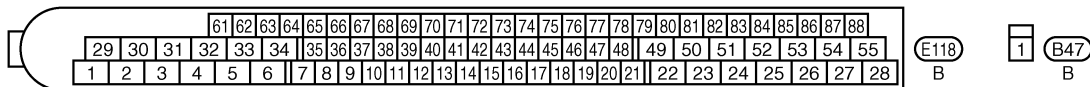


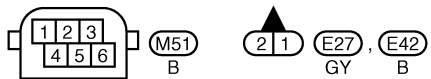
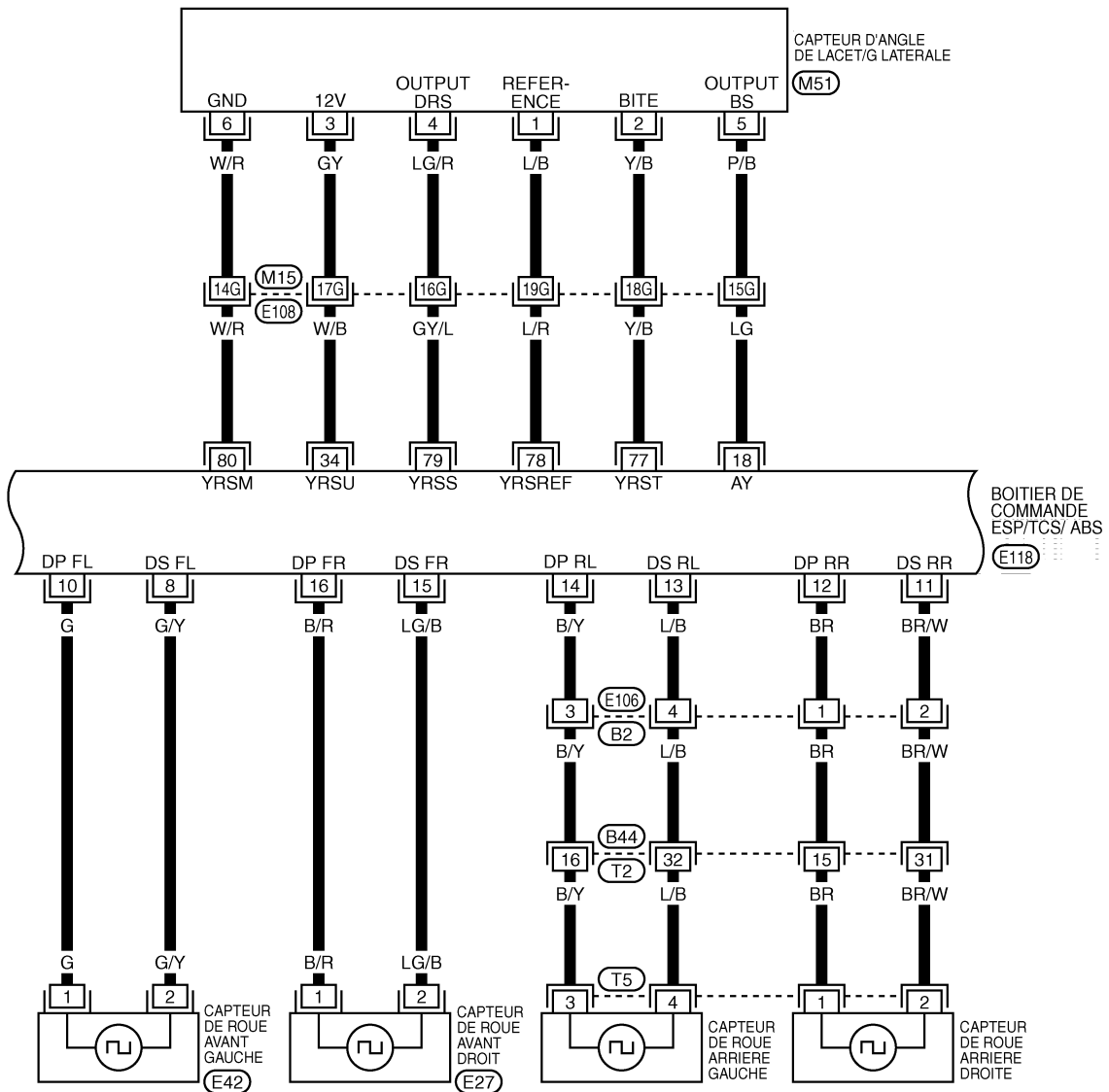
(E118) B

A
B
C
D
E
BRC
G
H
I
J
K
L
M



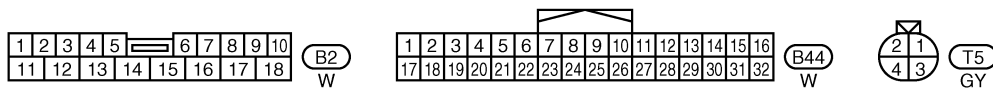
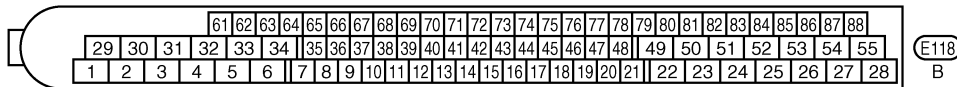
SE REPORTER A CE QUI SUIT.
E108 , B1 -SUPER RACCORD
MULTIPLE (SMJ)



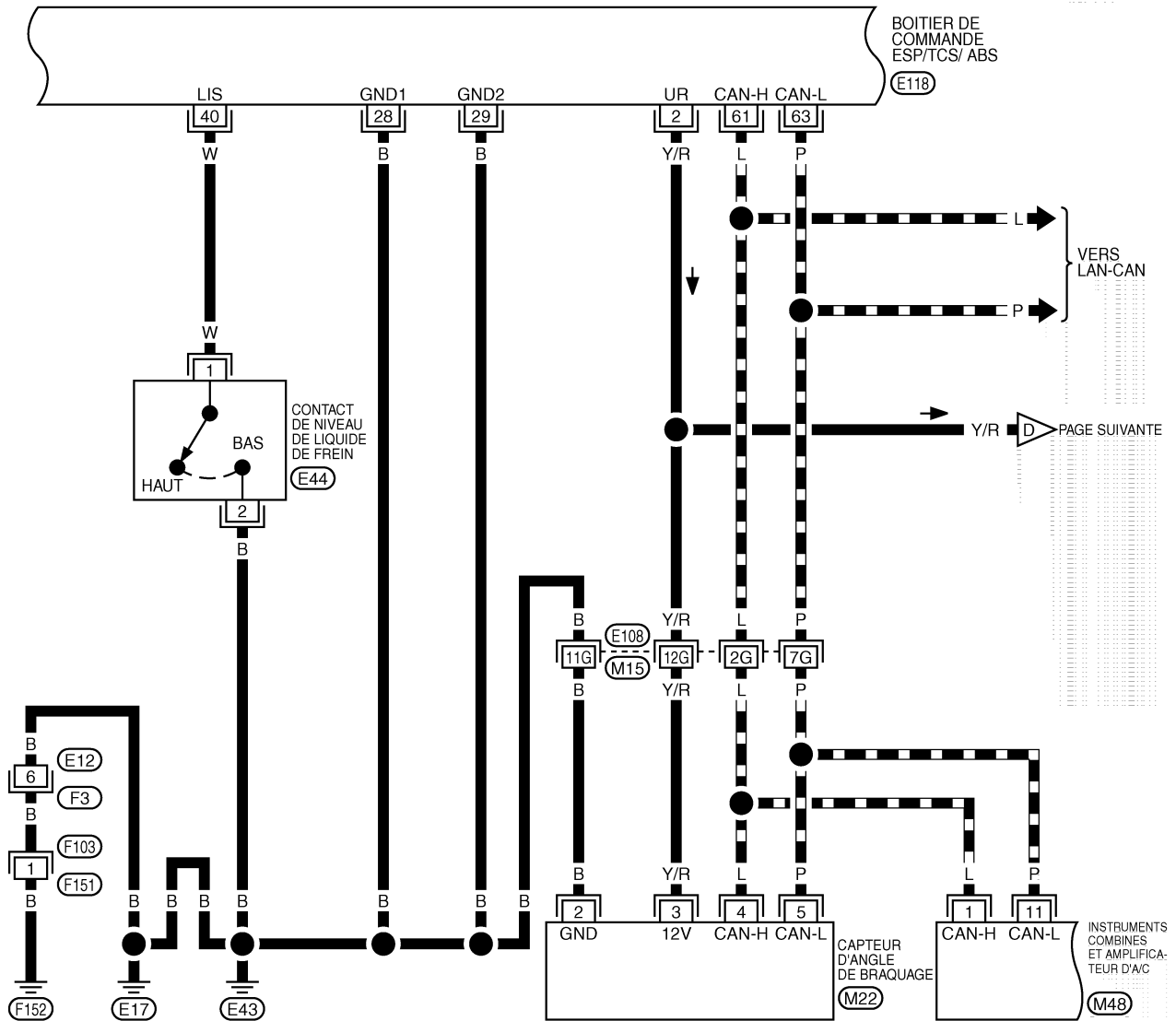


SE REPORTER A CE QUI SUIT.

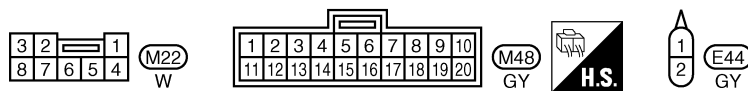
E108 -SUPER RACCORD MULTIPLE (SMJ)



— : LIGNE DE DONNEES

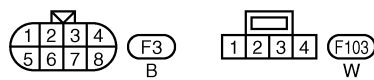
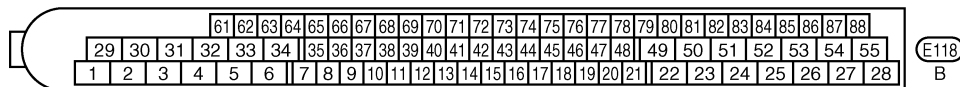


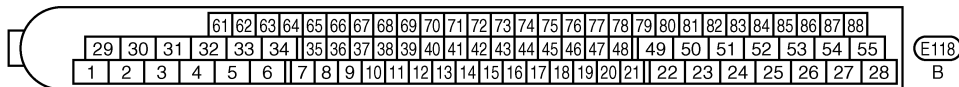
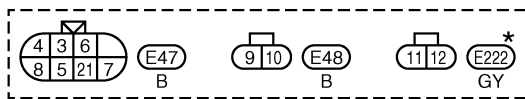
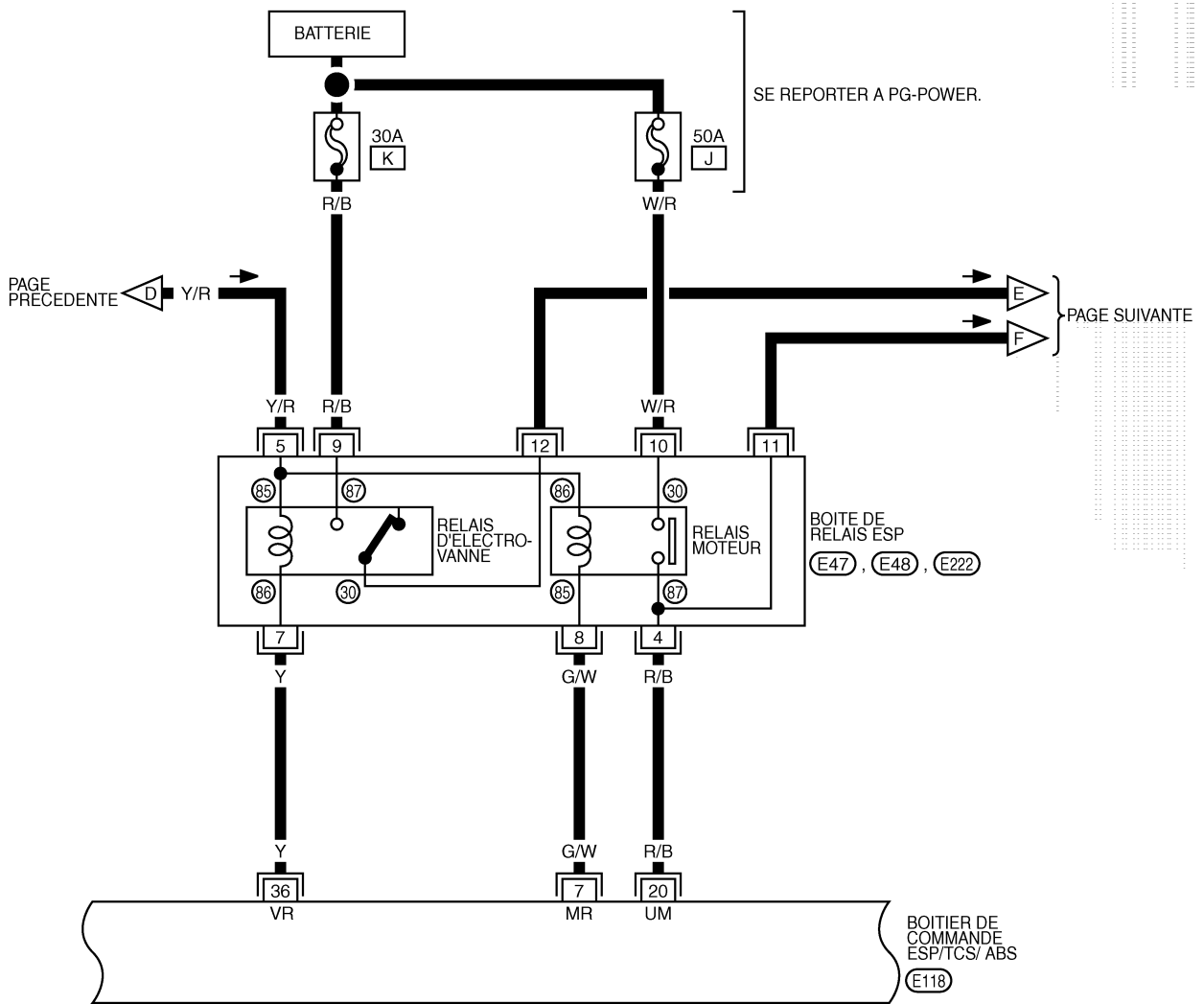
A
B
C
D
E
BRC
G
H
I
J
K
L
M



SE REPORTER A CE QUI SUIT.

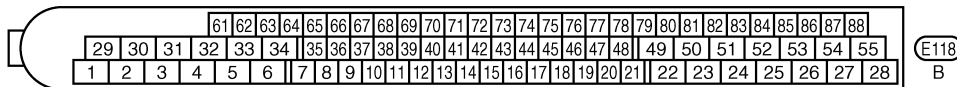
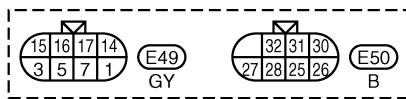
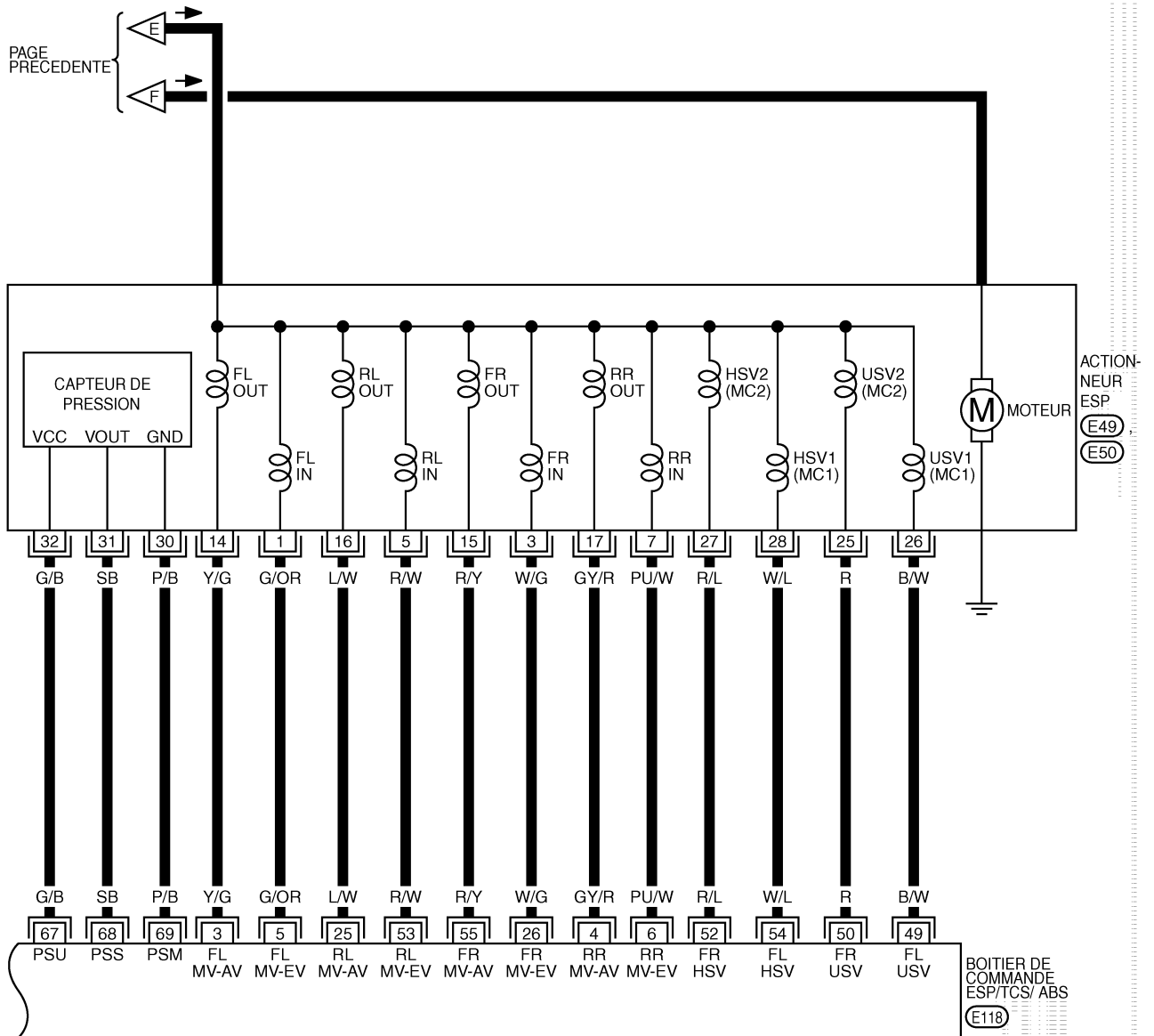
(E108) - SUPER RACCORD MULTIPLE (SMJ)





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

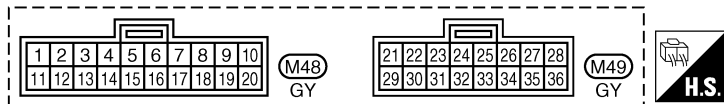
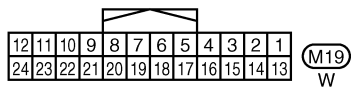
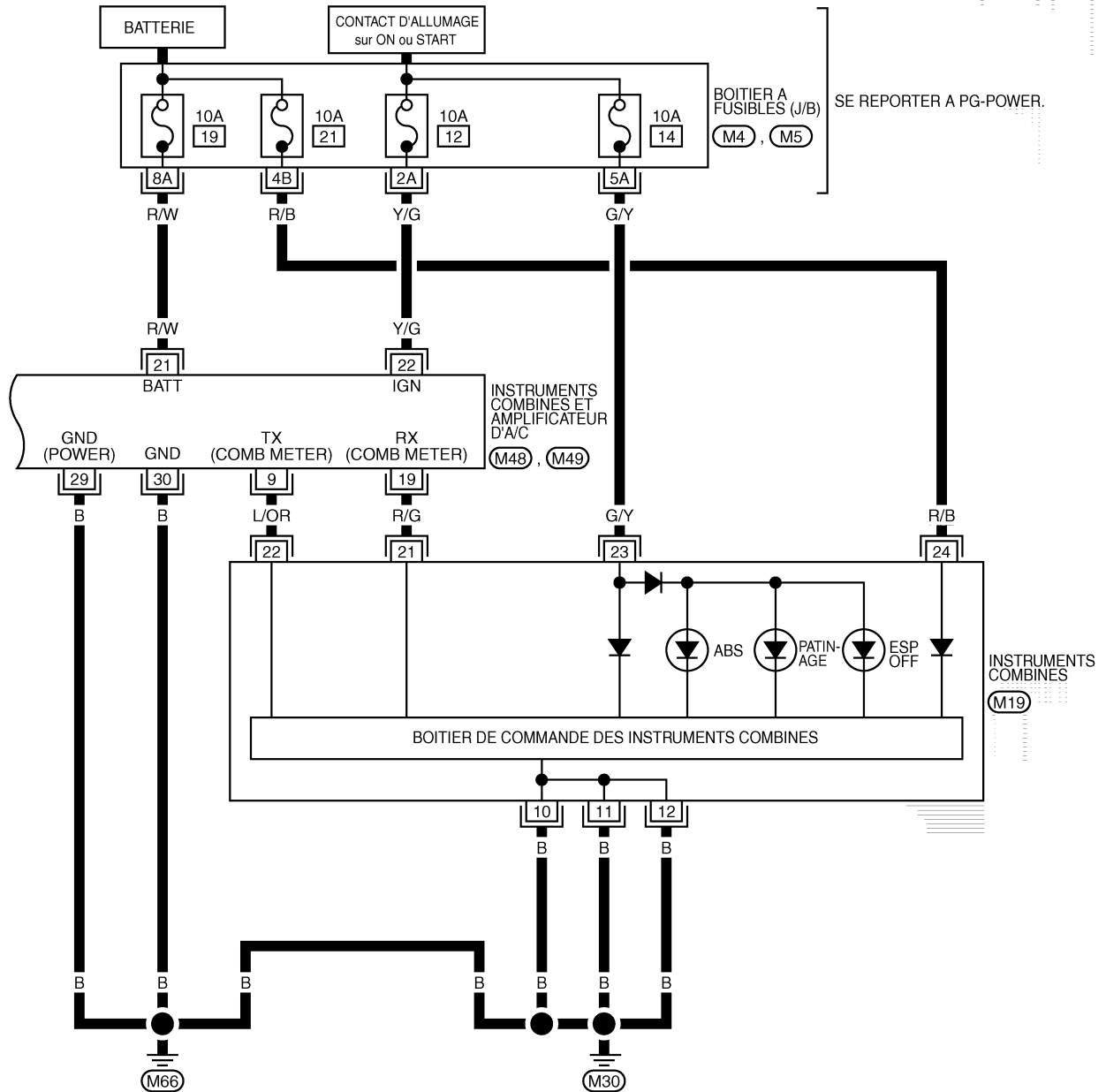
BRC-ESP-13



DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

[ESP/TCS/ABS]

BRC-ESP-14



SE REPORTER A CE QUI SUIT.

(M4), (M5) -BOITIER A FUSIBLES-
BOITE DE RACCORD (J/B)

DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

[ESP/TCS/ABS]

Caractéristiques du signal d'entrée/de sortie du boîtier de commande

EFS00484

VALEURS DE REFERENCE DE CONSULT-II

PRECAUTION:

L'élément affiché correspond à la valeur calculée par le boîtier de commande. Il devrait donc indiquer une valeur normale même si le circuit de sortie (faisceau) est ouvert ou en court-circuit.

Elément de contrôle	Affichage du contenu	Contrôle de données		Référence : liste de contrôle des erreurs
		Etat	Valeurs de référence en fonctionnement normal	
CAPTEUR DE ROUE	Vitesse du véhicule calculée par chacun des capteurs de roue	Véhicule arrêté	0 km/h	BRC-47. "Inspection 1 : système de capteur de roue"
		Lors de la conduite (note 1)	Correspond approximativement à ce que le compteur de vitesse affiche ($\pm 10\%$ maximum)	
SOL ABS INT SOL ABS EXT	Etat de fonctionnement de toutes les électrovannes	Lorsque l'actionneur de solénoïde fonctionne ou en mode sans échec	MARCHE	BRC-54. "Inspection 7 : circuit d'électrovanne et de soupape d'inversion ESP."
		Lorsque le relais d'actionneur fonctionne et que l'actionneur de solénoïde ne fonctionne pas	ARRET	
CONTACT DE FEUX DE STOP	Fonctionnement de la pédale de frein	Pédale de frein enfoncée	MARCHE	BRC-60. "Inspection 10 : système de contact de feux de stop"
		Pédale de frein non enfoncée	ARRET	
RELAIS MOTEUR ABS	Etat du moteur et du relais de moteur	Lorsque le relais de moteur et le moteur ne fonctionnent pas	MARCHE	BRC-57. "Inspection 8 : moteur ABS et circuit de relais moteur"
		Lorsque le relais de moteur et le moteur ne fonctionnent pas	ARRET	
RELAIS CEN-HYD ABS	Etat de fonctionnement du relais d'actionneur	Lorsque le relais d'actionneur ne fonctionne pas.	MARCHE	BRC-59. "Inspection 9 : circuit de relais d'électrovanne"
		Lorsque le relais d'actionneur ne fonctionne pas.	ARRET	
TEMOIN ABS	Etat allumé du témoin d'avertissement d'ABS allumé (note 2)	Lorsque le témoin ABS est sur MAR.	MARCHE	BRC-47. "PROCEDURE D'INSPECTION DE BASE 3 DU TEMOIN D'AVERTISSEMENT ABS, DU TEMOIN LUMINEUX ESP OFF, DU TEMOIN LUMINEUX DE PATINAGE ET DU TEMOIN D'AVERTISSEMENT DE FREIN"
		Lorsque le témoin d'avertissement d'ABS est éteint.	ARRET	
LAMPE ARR	Etat d'activation du témoin de désactivation ESP OFF (Note 3) :	Lorsque le témoin de désactivation ESP OFF est allumé	MARCHE	
		Lorsque le témoin de désactivation ESP OFF est éteint	ARRET	
TEMOIN DE PATINAGE	Etat allumé du témoin lumineux (note 4)	Lorsque le témoin lumineux de patinage est allumé	MARCHE	
		Lorsque le témoin lumineux de patinage est éteint.	ARRET	
COMMANDE D'ARRET	INTERRUPTEUR DE DESACTIVATION ESP Etat marche-arrêt	Interrupteur de désactivation ESP activé (lorsque le voyant lumineux ESP OFF est allumé)	MARCHE	BRC-63. "INTERRUPTEUR DE DESACTIVATION ESP"
		Lorsque l'interrupteur de désactivation ESP OFF est désactivé (lorsque le témoin ESP OFF est éteint)	ARRET	

DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

[ESP/TCS/ABS]

Élément de contrôle	Affichage du contenu	Contrôle de données		Référence : liste de contrôle des erreurs
		Etat	Valeurs de référence en fonctionnement normal	
TENSION D'ALIMENTATION	Tension de la batterie fournie au boîtier de commande d'ESP/TCS/ABS	Contact d'allumage : ON	10 - 16V	BRC-61, "Inspection 11 : Alimentation du boîtier de commande d'ESP/TCS/ABS et système de mise à la masse"
RAPPORT	Position de passage de vitesses déterminée par le signal du contact de position de stationnement/point mort de T/A	Toujours	1 (Les modèles T/M restent normalement à 1)	—
POSITION	Position de levier de changement de vitesse déterminée par le signal de contact de position de stationnement de T/A	Toujours	## (Les modèles T/M restent normalement à ##)	—
CAPTEUR D'ANGLE DE LACET	Valeur d'angle de lacet détectée par le capteur d'angle de lacet	Véhicule arrêté	Environ 0 d/s	BRC-52, "Inspection 6 : circuit de capteur d'angle de lacet/de G latérale"
		Lors de la conduite	-70 - 70 d/s	
CAPTEUR-G LAT	Accélération transversale détectée par le capteur de G latérale	Véhicule arrêté	Env. 0 m/s ²	
		Lors de la conduite	-24,3 - 24,1 m/s ²	
POSITION DE PAPILLON	Etat ouvert/fermé du papillon (liée à la pédale d'accélérateur)	Ne pas enfoncer la pédale d'accélérateur (lorsque le contact d'allumage est sur ON)	0%	Système de communication entre le boîtier de commande d'ESP/TCS/ABS et l'ECM.
		Enfoncer la pédale d'accélérateur (lorsque le contact d'allumage est sur ON)	0 - 100%	
SIGNAL D'ANGLE DE BRAQUAGE	Angle de braquage détecté par le capteur d'angle de braquage	Roues droites	Environ 0 degré	BRC-51, "Inspection 5 : système de capteur d'angle de braquage"
		Volant braqué	-720 - 720 deg.	
CAPTEUR DE PRESSION	Pression de liquide de frein détectée par le capteur de pression	Ne pas enfoncer la pédale de frein (lorsque le contact d'allumage est sur ON)	Environ 0 bar	BRC-50, "Inspection 4 : système de capteur de pression"
		Enfoncer la pédale d'accélérateur (avec le contact d'allumage sur ON)	-40 - 300 bar	
Régime moteur	Moteur en marche	Moteur à l'arrêt	0 tr/mn	Système de signal de régime moteur
		Moteur en marche	Presque en conformité avec l'affichage du compteur de vitesse	
CONTACT DE FREIN P	Etat de frein de stationnement	Frein de stationnement desserré	MARCHE	Contact de frein de stationnement et système
		Frein de stationnement non desserré	ARRET	

DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

[ESP/TCS/ABS]

Élément de contrôle	Affichage du contenu	Contrôle de données		Référence : liste de contrôle des erreurs
		Etat	Valeurs de référence en fonctionnement normal	
USV HSV	Etat de la soupape de basculement ESP	Lors de l'opération de basculement de la soupape d'actionneur ou lors du mode sans échec	MARCHE	BRC-54. "Inspection 7 : circuit d'électrovanne et de soupape d'inversion ESP."
		Lorsque le relais d'actionneur fonctionne et que la soupape de basculement de l'actionneur ne fonctionne pas	ARRET	
SORTIE R/T	Relais d'actionneur activé (MAR/ARR)	Lorsque le relais d'actionneur est actif (moteur en marche)	MARCHE	BRC-59. "Inspection 9 : circuit de relais d'électrovanne"
		Lorsque le relais d'actionneur n'est pas actif (avant le démarrage du moteur et en mode sans échec).	ARRET	
SORTIE M/R	Etat de moteur d'actionneur et de relais de moteur (MAR/ARR)	Lorsque le moteur d'actionneur et le relais moteur sont actifs (TEST ACTIF avec CONSULT-II).	MARCHE	BRC-57. "Inspection 8 : moteur ABS et circuit de relais moteur"
		Lorsque moteur de l'actionneur et le relais de moteur ne fonctionnent pas	ARRET	
CONTACT DE NIVEAU DE LIQUIDE DE FREIN	Etat (MAR/ARR) du contact de liquide de refroidissement	Lorsque le contact de niveau du liquide de frein est actif	MARCHE	BRC-62. "Inspection 13 : circuit de contact de niveau de liquide de frein"
		Lorsque le contact de niveau du liquide de frein est inactif	ARRET	
SIGNAL DE DEFAILLANCE	Etat du signal de défaillance	Pendant le mode sans échec ESP Pendant le mode sans échec TCS Pendant le mode sans échec ABS Pendant le mode sans échec EBD	ARRET	Système ESP Système TCS Système ABS Système EBD

Note 1 : confirmer que la pression des pneus est normale.

Note 2 : synchronisation MARCHE/ARRET du témoin d'avertissement d'ABS

MAR : environ 1 seconde après la mise sur ON du contact d'allumage ou lorsqu'un défaut est détecté.

ARR : environ 1 seconde après la mise sur ON du contact d'allumage (lorsque le système est en état de fonctionnement normal).

Remarque 3 : synchronisation marche/arrêt du témoin ESP OFF

MAR : environ 1 seconde après la mise sur ON du contact d'allumage, un défaut est détecté ou la commande VDC OFF est activée.

ARR : environ 1 seconde après la mise sur ON du contact d'allumage (lorsque le système est en état de fonctionnement normal), lorsque l'interrupteur ESP OFF est sur arrêt.

Remarque 4 : synchronisation ALLUME/ETEINT du témoin lumineux de patinage

MAR : environ 1 seconde après la mise sur ON du contact d'allumage ou lorsqu'un défaut est détecté.

ARR : environ 1 seconde après la mise sur ON du contact d'allumage (lorsque le système est en état de fonctionnement normal), lorsque l'ESP/TCS ne fonctionne pas.

Clignotement : la fonction ESP/TCS est active lorsque le véhicule est en marche.

Fonctions de CONSULT-II (ESP/TCS/ABS)

FONCTIONS PRINCIPALES DE CONSULT-II

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

EF5005B2

DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

[ESP/TCS/ABS]

Mode de test de diagnostic	Fonctionnement	Référence
SUPPORT DE TRAVAIL	Ce mode permet au technicien de régler certains éléments plus rapidement et précisément en suivant les indications de CONSULT-II.	BRC-6. "Réglage de la position neutre du capteur d'angle de braquage."
RESULTATS DE L'AUTO-DIAGNOSTIC	Les résultats de l'autodiagnostic peuvent être rapidement lus et effacés.	BRC-36. "Autodiagnostic"
CONTROLE DE DONNEES	Les données d'entrée/de sortie dans/depuis le boîtier de commande d'ESP/TCS/ABS peuvent être lues.	BRC-39. "Contrôle de données"
SIG COMMUNIC CAN	Les résultats de transmission/réception peuvent être lus par la communication CAN.	LAN-13. "Contrôle de support de diagnostic CAN"
TEST ACTIF	Mode de test de diagnostic dans lequel CONSULT-II pilote certains actionneurs indépendamment du boîtier de commande d'ESP/TCS/ABS et modifie un certain nombre de paramètres dans les limites de la plage indiquée.	BRC-42. "Test actif"
TEST DE FONCTIONNEMENT	Mené par CONSULT-II au lieu d'un technicien pour déterminer si chaque système est BON ou MAUVAIS.	—
NUMERO DE PIECE ECU	Le numéro de pièce du boîtier de commande d'ESP/TCS/ABS peut être lu.	—

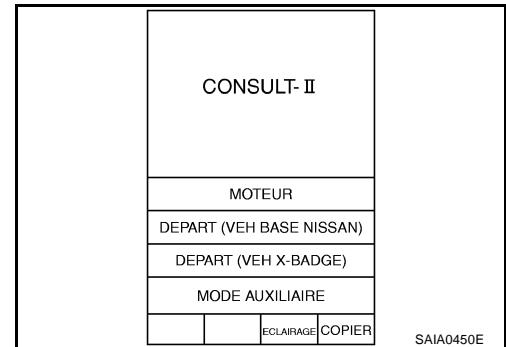
PROCEDURE DE MISE EN OEUVRE DE CONSULT-II

1. Positionner le contact d'allumage sur OFF.
2. Brancher CONSULT-II et le CONVERTISSEUR CONSULT-II au connecteur de liaison de données.

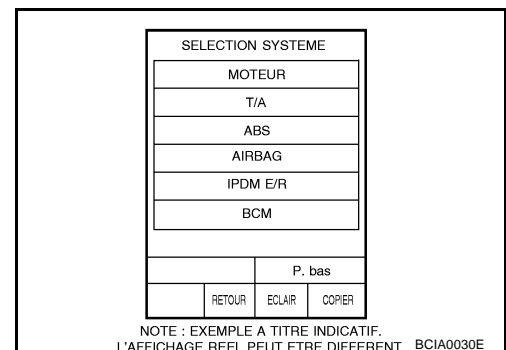
PRECAUTION:

Si CONSULT-II est utilisé sans connexion avec le CONVERTISSEUR CONSULT-II, les défauts peuvent être détectés en autodiagnostic dépendant du boîtier de commande, mettant en oeuvre la communication CAN .

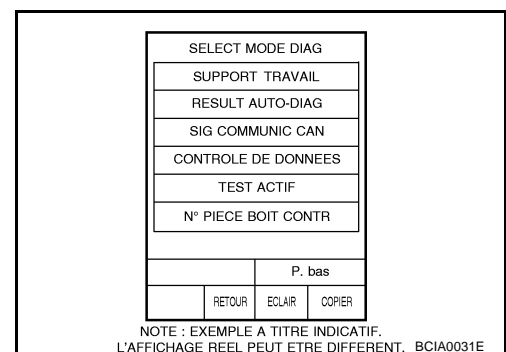
3. Mettre le contact d'allumage sur ON.
4. Appuyer sur DEPART (VEH BASE NISSAN).



5. Appuyer sur ABS de l'écran SELECTION SYSTEME.
Si ABS ne s'affiche pas, aller à [GI-40, "Circuit de la prise diagnostic \(DLC\) de CONSULT-II"](#) .



6. Sélectionner la zone nécessaire à diagnostiquer sur l'écran SELECTION SYSTEME.
Pour de plus amples informations, se reporter au manuel d'utilisation de CONSULT-II.



A
B
C
D
E
BRC
G
H
I
J
K
L
M

Autodiagnostic DESCRIPTION

Si une erreur est détectée dans le système ABS, le témoin d'avertissement ABS situé sur les instruments combinés s'allume. Dans ce cas, réaliser l'autodiagnostic de la façon suivante :

PROCEDURE D'UTILISATION

1. Positionner le contact d'allumage sur OFF.
2. Brancher CONSULT-II et le CONVERTISSEUR CONSULT-II au connecteur de liaison de données.

PRECAUTION:

Si CONSULT-II est utilisé sans connexion avec le CONVERTISSEUR CONSULT-II, les défauts peuvent être détectés en autodiagnostic dépendant du boîtier de commande, mettant en oeuvre la communication CAN .

3. Mettre le contact d'allumage sur ON.
4. Démarrer le moteur et rouler à environ 30 km/h ou plus pendant à peu près 1 minute.
5. Après immobilisation du véhicule, moteur au ralenti, appuyer successivement sur DEPART (VEH BASE NISSAN), ABS, RESULT AUTO-DIAG à l'écran de CONSULT-II.

PRECAUTION:

Si DEPART (VEH BASE NISSAN) a été sélectionné juste après le démarrage du moteur ou la mise sur ON du contact d'allumage, ABS peut ne pas s'afficher sur l'écran de SELECTION SYSTEME. Dans ce cas, répéter la procédure depuis l'étape 1.

6. Les résultats de l'autodiagnostic sont-ils affichés ? (Si nécessaire, appuyer sur IMPRIMER pour imprimer les résultats de l'autodiagnostic.)
 - Lorsque AUCUN DEFAUT s'affiche, vérifier le témoin d'avertissement ABS, le témoin de désactivation ESP, et le témoin lumineux de patinage.
7. Procéder aux vérifications appropriées à partir de la liste des éléments affichée, et réparer ou remplacer les composants endommagés.
8. Démarrer le moteur et rouler à environ 30 km/h ou plus pendant à peu près 1 minute.

PRECAUTION:

Lorsque un court-circuit est détecté au niveau du capteur de roue lorsque le véhicule n'est pas conduit à une vitesse supérieure ou égale à 30 km/h pendant 1 minute minimum, le témoin d'avertissement ABS ne s'éteint pas même dans des conditions normales de fonctionnement.

EFFACER MEMOIRE

1. Positionner le contact d'allumage sur OFF.
2. Démarrer le moteur et appuyer successivement sur DEPART (VEH BASE NISSAN), ABS, RESULT AUTODIAG et EFFAC MEMOIRE sur l'écran de CONSULT-II pour libérer la mémoire.

PRECAUTION:

Si la mémoire n'est pas libérée, effectuer l'opération de nouveau depuis l'étape 4.

3. Effectuer un nouvel autodiagnostic et s'assurer que la mémoire de diagnostic est réinitialisée.
4. Conduire le véhicule à une vitesse supérieure ou égale à 30 km/h pendant 1 minute environ en tant que vérification finale, et vérifier que le témoin d'avertissement ABS, le témoin de désactivation ESP et le témoin lumineux de patinage s'éteignent.

NOTE:

L'interrupteur de désactivation ESP ne doit pas rester sur la position de marche.

DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

[ESP/TCS/ABS]

LISTE DES ELEMENTS D'AFFICHAGE

Systèmes suspects	Un défaut de fonctionnement est détecté lorsque	Système de vérification
CAPTEUR AV GA -1 [C1104]	Lorsque le circuit du capteur de roue AV GA est ouvert.	
CAPTEUR AR DR -1 [C1101]	Lorsque le circuit du capteur de roue AR DR est ouvert.	
CAPTEUR AV DR -1 [C1103]	Lorsque le circuit du capteur de roue AV DR est ouvert.	
CAPTEUR AR GA -1 [C1102]	Lorsque le circuit du capteur de roue AR GA est ouvert.	
CAPTEUR AV GA - 2 [C1108]	Lorsque le circuit du capteur de roue AV GA est en court-circuit. Ou lorsque la tension d'alimentation du capteur est hors spécification. Lorsque la distance entre le capteur de roue et le rotor de capteur est trop grande et que les impulsions du capteur ne peuvent être reconnues par le boîtier de commande.	
CAPTEUR DE ROUE AR DR-2 [C1105]	Lorsque le circuit du capteur de roue AR DR est en court-circuit. Ou lorsque la tension d'alimentation du capteur est hors spécification. Lorsque la distance entre le capteur de roue et le rotor de capteur est trop grande et que les impulsions du capteur ne peuvent être reconnues par le boîtier de commande.	BRC-47, "Inspection 1 : Système de capteur de roue" (Note 1) :
CAPTEUR DE ROUE AV/DR-2 [C1107]	Lorsque le circuit du capteur de roue AV DR est en court-circuit. Ou lorsque la tension d'alimentation du capteur est hors spécification. Lorsque la distance entre le capteur de roue et le rotor de capteur est trop grande et que les impulsions du capteur ne peuvent être reconnues par le boîtier de commande.	
CAPTEUR AR GA - 2 [C1106]	Lorsque le circuit du capteur de roue AR GA est en court-circuit. Ou lorsque la tension d'alimentation du capteur est hors spécification. Lorsque la distance entre le capteur de roue et le rotor de capteur est trop grande et que les impulsions du capteur ne peuvent être reconnues par le boîtier de commande.	
CAPTEUR ABS [SIGNAL ANORMAL] [C1115]	Entrée du capteur de roue défectueux.	
RELAIS PRINCIPAL [C1114]	Lorsque le boîtier de commande détecte un défaut dans le système du relais de l'actionneur.	BRC-59, "Inspection 9 : Circuit de relais d'électrovanne"
CNT FEU STOP [C1116]	Lorsque le contact de feu stop est détecté en circuit ouvert.	BRC-60, "Inspection 10 : Système de contact de feux de stop"
CIRC CAPTEUR PRESS [C1142]	Capteur de pression en circuit ouvert. Lorsqu'un court-circuit est détecté. Ou lorsque un défaut du capteur de pression est détecté.	BRC-50, "Inspection 4 : Système de capteur de pression"
CIRC ANG BRA [C1143]	Lorsque la position neutre du capteur d'angle de braquage a dévié. Lorsque un défaut du capteur d'angle de braquage est détecté.	BRC-51, "Inspection 5 : Système de capteur d'angle de braquage"
CAPTEUR D'ANGLE DE LACET [C1145]	Lorsque un défaut du capteur d'angle de lacet est détecté. Ou lorsque le circuit du capteur d'angle de lacet est ouvert. Lorsqu'un court-circuit est détecté.	BRC-52, "Inspection 6 : Circuit de capteur d'angle de lacet/de G latéral"

A

B

C

D

E

BRC

G

H

I

J

K

L

M

DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

[ESP/TCS/ABS]

Systèmes suspects	Un défaut de fonctionnement est détecté lorsque	Système de vérification	
SOL ABS INT AV GA [C1120]	Lorsque le boîtier de commande d'ESP/TCS/ABS détecte une erreur dans le système de solénoïde d'entrée avant gauche.	BRC-54, "Inspection 7 : Circuit d'électrovanne et de soupape d'inversion ESP"	
SOL ABS EXT AV/GA [C1121]	Lorsque le boîtier de commande d'ESP/TCS/ABS détecte une erreur dans le système de solénoïde de sortie avant gauche.		
SOL ABS INT ARR/DR [C1126]	Lorsque le boîtier de commande d'ESP/TCS/ABS détecte une erreur dans le système de solénoïde d'entrée arrière droit.		
SOL ABS EXT ARR/DR [C1127]	Lorsque le boîtier de commande d'ESP/TCS/ABS détecte une erreur dans le système de solénoïde de sortie arrière droit.		
SOL ABS INT AV/DR [C1122]	Lorsque le boîtier de commande d'ESP/TCS/ABS détecte une erreur dans le système de solénoïde d'entrée avant droit.		
SOL ABS EXT AV DR [C1123]	Lorsque le boîtier de commande d'ESP/TCS/ABS détecte une erreur dans le système de solénoïde de sortie avant droit.		
SOL ABS INT ARR/GA [C1124]	Lorsque le boîtier de commande d'ESP/TCS/ABS détecte une erreur dans le système de solénoïde d'entrée arrière gauche.		
SOL ABS EXT ARR GA [C1125]	Lorsque le boîtier de commande d'ESP/TCS/ABS détecte une erreur dans le système de solénoïde de sortie arrière gauche.		
CIRCUIT USV [AVG-ARD] [C1147]	Lorsque le circuit de la soupape 1 d'inversion de l'ESP côté primaire est en circuit ouvert ou en court-circuit.		
CIRCUIT USV [AVD-ARG] [C1148]	Lorsque le circuit de la soupape 1 d'inversion de l'ESP côté secondaire est en circuit ouvert ou en court-circuit.		
CIRCUIT HSV [AVG-ARD] [C1149]	Lorsque le circuit de la soupape 2 d'inversion de l'ESP côté primaire est en circuit ouvert ou en court-circuit.		
CIRCUIT HSV [AVD-ARG] [C1150]	Lorsque le circuit de la soupape 2 d'inversion de l'ESP côté secondaire est en circuit ouvert ou en court-circuit.		
MOTEUR DE POMPE [C1111]	Lorsque le boîtier de commande de détecte une erreur dans le moteur ou le relais du moteur.		BRC-57, "Inspection 8 : Moteur ABS et circuit de relais moteur"
TENSION DE LA BATTERIE [DEFAULT] [C1109]	Lorsque la tension d'alimentation d'ESP/TCS/ABS est inférieure à la normale.		BRC-61, "Inspection 11 : Alimentation du boîtier de commande d'ESP/TCS/ABS et système de mise à la masse"
SIG CAP ANGLE BRAQ [C1144]	La correction de la position neutre du capteur d'angle de braquage n'est pas terminée.	BRC-6, "Réglage de la position neutre du capteur d'angle de braquage"	
CIR COM CAP ANGLE BRAQ [C1156]	Le système de communication CAN ou le capteur d'angle de braquage a généré une erreur.	BRC-63, "Inspection 14 : Système de communication CAN"	
CIRCUIT CAP-G LAT [C1146]	Lorsqu'il y a un défaut du capteur de G latérale. Ou lorsque le circuit du capteur de G latérale est ouvert ou en court-circuit.	BRC-52, "Inspection 6 : Circuit de capteur d'angle de lacet/de G latéral"	
FREIN DE SECOURS [C1153]	Lorsque le boîtier de commande d'ESP/TCS/ABS présente des défauts de fonctionnement (augmentation excessive de la pression ou augmentation insuffisante de la pression).	BRC-62, "Inspection 12 : Boîtier de commande d'ESP/TCS/ABS 2"	
DEFAUT CONTROLEUR [C1110]	En cas d'erreur interne dans le boîtier de commande d'ESP/TCS/ABS.	BRC-50, "Inspection 3 : Boîtier de commande 1 d'ESP/TCS/ABS"	
CIRC COMMUNIC CAN [U1000]	Lorsqu'il y a un défaut du système de communication CAN.	BRC-63, "Inspection 14 : Système de communication CAN" (Note 2)	

DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

[ESP/TCS/ABS]

Systemes suspects	Un défaut de fonctionnement est détecté lorsque	Systeme de vérification
NIV LQD FREIN BAS [C1155]	Le niveau de liquide de frein a chuté. Ou le circuit de mise à la masse entre le boîtier de commande d'ESP/TCS/ABS et le capteur de niveau de liquide est en court-circuit.	BRC-62, "Inspection 13 : Circuit de contact de niveau de liquide de frein"
SIGNAL DU MOTEUR [C1130, C1131, C1132, C1133, C1134, C1136]	Lorsqu'il y a un défaut d'un élément principal du système moteur.	BRC-49, "Inspection 2 : Système moteur"

Note 1 : lorsque le contact d'allumage est mis sur ON, une fois le court-circuit du capteur réparé, le témoin d'avertissement ABS s'allume. Vérifier que le témoin d'avertissement ABS s'éteint après avoir conduit le véhicule à environ 30 km/h pendant à peu près 1 minute selon la procédure d'autodiagnostic. En outre, si le capteur de roue 2 s'affiche à la rubrique roue, vérifier le capteur de roue et contrôler la tension d'alimentation du boîtier de commande.

Note 2 : lorsque plusieurs systèmes affichent des erreurs, y compris la ligne de communication CAN [U1000], localiser la panne dans la ligne de communication CAN.

Contrôle de données PROCEDURE D'UTILISATION

EF5006DQ

- Mettre le contact d'allumage sur OFF.
- Brancher CONSULT-II et le CONVERTISSEUR CONSULT-II au connecteur de liaison de données.

PRECAUTION:

Si CONSULT-II est utilisé sans connexion avec le CONVERTISSEUR CONSULT-II, les défauts peuvent être détectés en autodiagnostic dépendant du boîtier de commande, mettant en oeuvre la communication CAN .

- Mettre le contact d'allumage sur ON.
- Appuyer sur DEPART (VEH BASE NISSAN), ABS, CONTROLE DE DONNEES successivement sur l'écran CONSULT-II.
Si ABS n'apparaît pas, aller à [GI-40, "Circuit du connecteur de liaison de données \(DLC\) de CONSULT-II"](#).

PRECAUTION:

Lorsque DEPART (VEH BASE NISSAN) est sélectionné juste après le démarrage du moteur ou la mise sur ON du contact d'allumage, ABS peut ne pas s'afficher sur l'écran de SELECTION SYSTEME. Dans ce cas, répéter la procédure depuis l'étape 1.

- Retourner à l'écran de sélection de l'élément de contrôle et appuyer sur les touches SIGNAUX ENT BOIT CONTR, SIGNAUX PRINCIPAUX ou SELECTION DEPUIS MENU. Se reporter aux informations ci-dessous.
- Lorsque la touche DEPART est appuyée, l'écran de contrôle de données s'affiche.

LISTE DES ELEMENTS D'AFFICHAGE

Elément (boîtier)	SELECT ELEM CONTR			Remarques
	SIGNAUX D'ENTREE DE L'ECU	MAIN PRINCIPAUX	SELECTION DU MENU	
CAPTEUR DE ROUE AV/GA [km/h]	x	x	x	La vitesse de rotation de la roue calculée par le capteur de roue avant gauche est affichée.
CAPTEUR DE ROUE AV/DR [km/h]	x	x	x	La vitesse de rotation de la roue calculée par le capteur de roue avant droite est affichée.
CAP ARR DR [km/h]	x	x	x	La vitesse de rotation de la roue calculée par le capteur de roue arrière droite est affichée.
CAP AR/GA [km/h]	x	x	x	La vitesse de roue calculée par le capteur de roue arrière gauche est affichée
SOL AV GA INT (MAR/ARR)	–	x	x	L'état de l'électrovanne d'entrée ABS avant gauche (MAR/ARR) est affiché.
SOL AV GA EXT (MAR/ARR)	–	x	x	L'état de l'électrovanne de sortie avant gauche ABS (MAR/ARR) est affiché.
SOL AR/DR INT (MAR/ARR)	–	x	x	L'état de l'électrovanne d'entrée arrière droite ABS (MAR/ARR) est affiché.

DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

[ESP/TCS/ABS]

Élément (boîtier)	SELECT ELEM CONTR			Remarques
	SIGNAUX D'ENTREE DE L'ECU	SIGNAUX PRINCIPAUX	SELECTION DU MENU	
SOL AR DR EXT (MAR/ARR)	-	x	x	L'état de l'électrovanne de sortie arrière droite ABS (MAR/ARR) est affiché.
SOL AV DR INT (MAR/ARR)	-	x	x	L'état de l'électrovanne d'entrée avant droite ABS (MAR/ARR) est affiché.
SOL AV/DR EXT (MAR/ARR)	-	x	x	L'état de l'électrovanne de sortie avant droite ABS (MAR/ARR) est affiché.
SOL AR/GA INT (MAR/ARR)	-	x	x	L'état de l'électrovanne d'entrée arrière gauche ABS (MAR/ARR) est affiché.
SOL AR GA EXT (MAR/ARR)	-	x	x	L'état de l'électrovanne de sortie arrière gauche ABS (MAR/ARR) est affiché.
CNT FEU STOP (MAR/ARR)	x	x	x	L'état du contact du feu de frein (MAR/ARR) est affiché.
RELAIS MOTEUR (MAR/ARR)	-	x	x	La condition du relais du moteur ABS (MAR/ARR) est affichée.
RLS ACTIONNEUR (MAR/ARR)	-	x	x	L'état du relais d'actionneur (MAR/ARR) est affiché.
TEMOIN ABS (MAR/ARR)	-	x	x	L'état (MAR/ARR) du témoin d'avertissement d'ABS est affiché.
LAMPE ARR (MAR/ARR)	-	x	x	Le statut du témoin de désactivation ESP (MARCHE/ARR) s'affiche.
CNT ARRET (MAR/ARR)	x	x	x	Le statut de l'interrupteur de désactivation ESP (MARCHE/ARR) s'affiche.
TEMOIN DE PATINAGE (MAR/ARR)	-	x	x	L'état du témoin lumineux de patinage (MAR/ARR) est affiché.
TENSION BATTERIE (V)	x	x	x	La tension fournie au boîtier de commande d'ESP/TCS/ABS s'affiche.
RAPPORT	x	x	x	Le rapport enclenché déterminé par le signal du contact de position de stationnement/point mort est affiché.
SLCT POSI LVR (pour les modèles avec T/A)	x	x	x	Le rapport enclenché déterminé par le signal du contact de position de stationnement/point mort est affiché.
CAP ANG LAC (d/s)	x	x	x	L'angle de lacet détecté par le capteur d'angle de lacet est affiché.
SIG POS ACC (%)	x	-	x	La position du papillon déterminée par le signal de communication CAN est affichée.
CAPTEUR-G LAT (m/s ²)	x	-	x	L'accélération transversale détectée par le capteur de G latérale est affichée.
SIG ANG DIRECT (degré)	x	-	x	L'angle de braquage détecté par le capteur d'angle de braquage est affiché.
CAP PRS (bar)	x	-	x	La pression hydraulique de frein détectée par le capteur de pression est affichée.
REGIME MOTEUR (tr/mn)	x	-	x	La vitesse du moteur évaluée par le signal de communication CAN est affichée.
CNT MODE NEIGE (MAR/ARR)	-	-	x	L'état du commande de mode "neige" (MAR/ARR) déterminé par le signal de communication CAN est affiché.
SIG SERVO (MAR/ARR)	-	-	x	Etat du signal de fonctionnement de l'amplificateur (MAR/ARR) déterminé par le signal de communication CAN est affiché.

DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

[ESP/TCS/ABS]

Elément (boîtier)	SELECT ELEM CONTR			Remarques	
	SIGNAUX D'ENTREE DE L'ECU	SIGNAUX PRINCIPAUX	SELECTION DU MENU		
SIG MODE-M (MAR/ARR)	-	-	x	L'état du mode M (MAR/ARR) déterminé par le signal de communication CAN est affiché.	A B
CNT COUP SM (MAR/ARR)	-	-	x	L'état du contact d'annulation de surmultipliée (MAR/ARR) déterminé par le signal de communication CAN est affiché.	C
SIGNAL EBD (MAR/ARR)	-	-	x	L'état (MAR/ARR) de fonctionnement de l'EBD est affiché.	D
SIGNAL ABS (MAR/ARR)	-	-	x	L'état (MAR/ARR) de fonctionnement de l'ABS est affiché.	E
SIGNAL TCS (MAR/ARR)	-	-	x	L'état de l'opération TCS (MAR/ARR) est affiché.	E
SIGNAL VDC (MAR/ARR)	-	-	x	L'état de fonctionnement (MARCHE/ARRET) de l'ESP s'affiche.	BRC
SIG DEF EBD (MAR/ARR)	-	-	x	L'état du signal de mode sans échec d'EBD (MAR/ARR) est affiché.	BRC
SIG DEF ABS (MAR/ARR)	-	-	x	L'état du signal de mode sans échec d'ABS (MAR/ARR) est affiché.	G
SIG DEF TCS (MAR/ARR)	-	-	x	L'état du signal de mode sans échec de TCS (MAR/ARR) est affiché.	H
SIG DEF VDC (MAR/ARR)	-	-	x	Le statut (MAR/ARR) du signal sans échec de l'ESP s'affiche.	H
SIG DEMAR (MAR/ARR)	-	-	x	L'état du signal d'entrée de la position du contact d'allumage START est affichée.	I
SIGNAL ASCD (MAR/ARR)	-	-	x	L'état (MAR/ARR) de l'ASCD est affiché.	J
NIV LIQ (MAR/ARR)	x	-	x	L'état du capteur de niveau de liquide de refroidissement (MAR/ARR) est affiché.	J
CNT FREIN STATIONNEMENT (MAR/ARR)	x	-	x	L'état du contact du frein de stationnement (MAR/ARR) est affiché.	K
USV [AV G-AR D] (MAR/ARR)	-	-	x	L'état de l'électrovanne USV côté primaire (MAR/ARR) est affiché.	L
USV [AV D-AR G] (MAR/ARR)	-	-	x	L'état de l'électrovanne USV côté secondaire (MAR/ARR) est affiché.	L
HSV [AV G - AR D] (MAR/ARR)	-	-	x	L'état de l'électrovanne HSV côté primaire (MAR/ARR) est affiché.	M
HSV [AVD - AR G] (MAR/ARR)	-	-	x	L'état de l'électrovanne HSV côté secondaire (MAR/ARR) est affiché.	M
SORTIE R/T (MAR/ARR)	-	-	x	L'état du fonctionnement du relais de soupape (MAR/ARR) est affiché.	
SORTIE M/R (MAR/ARR)	-	-	x	L'état du fonctionnement du relais de moniteur (MAR/ARR) est affiché.	

x : s'applique

- : ne s'applique pas

Test actif

PRECAUTION:

- Ne pas effectuer de test actif en roulant.
- S'assurer de bien purger l'air du système de freinage.
- Lors du test actif, les témoins d'avertissement ABS et de frein s'allument.

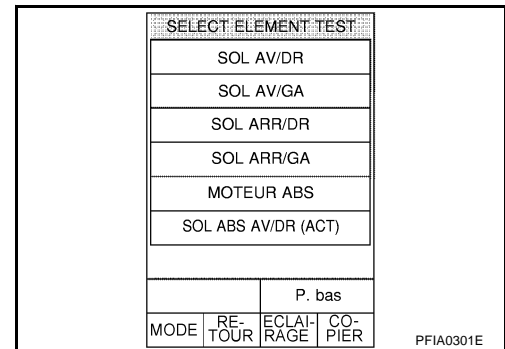
PROCEDURE D'UTILISATION

1. Positionner le contact d'allumage sur OFF.
2. Brancher CONSULT-II et le CONVERTISSEUR à la prise diagnostic et démarrer le moteur.

PRECAUTION:

Si CONSULT-II est utilisé sans connexion avec le CONVERTISSEUR CONSULT-II, les défauts peuvent être détectés en autodiagnostic dépendant du boîtier de commande, mettant en oeuvre la communication CAN .

3. Mettre le contact d'allumage sur ON.
4. Appuyer sur DEPART (VEH BASE NISSAN) sur l'écran.
5. Appuyer sur ABS.
Si ABS ne s'affiche pas, aller à [GI-40, "Circuit de la prise diagnostic \(DLC\) de CONSULT-II"](#) .
6. Appuyer sur TEST ACTIF.
7. L'écran de sélection d'élément de test est affiché.
8. Appuyer sur l'élément de test nécessaire.



9. Avec l'affichage ELEMENT PRINCIPAL indiqué en retour, appuyer sur DEPART.
10. L'écran TEST ACTIF s'affiche, exécuter alors le test suivant.

NOTE:

- Lorsque le test actif est effectué lorsque la pédale est enfoncée, le taux d'enfoncement de la pédale varie, mais ceci est normal.
- TEST ARRETE s'affiche 10 secondes environ après le début de l'opération.
- Pour recommencer le test après l'affichage TEST ARRETE, appuyer sur RETOUR et répéter la procédure depuis l'étape 6.

Corriger et procéder au diagnostic rapide

PRECAUTIONS RELATIVES AU DIAGNOSTIC

- Avant de procéder au diagnostic des défauts, toujours lire les informations générales (GI) afin de s'assurer des précautions générales. Se reporter à [GI-4, "Précautions générales"](#) .
- Lors du remplacement, du réglage et de l'alignement du capteur d'angle de braquage, des composants de la direction ou des composants du système de suspension, veiller à régler la position neutre du capteur d'angle de braquage avant de reprendre la conduite. Se reporter à [BRC-6, "Réglage de la position neutre du capteur d'angle de braquage."](#) .
- Une fois l'entretien réalisé, toujours effacer la mémoire des résultats d'autodiagnostic. Se reporter à [BRC-36, "Autodiagnostic"](#) .
- Lorsque la continuité ou la tension entre les boîtiers a été vérifiée, vérifier si les bornes de connecteurs ne sont pas débranchées, desserrées, pliées ou écrasées. Réparer ou remplacer la pièce en question si une condition non standard est détectée.
- Des défauts intermittents peuvent être causés par une mauvais connexion du faisceau, du connecteur ou de la borne. Déplacer les faisceaux, les connecteurs de faisceau ou les bornes à la main pour s'assurer que tous les branchements sont correctement établis et non endommagés.
- Si un testeur de circuit de mesure de tension est utilisé pour le contrôle, ne pas tirer avec force sur les bornes de connecteurs.
- Le système ESP/TCS/ABS est un système électronique permettant de commander les freins et la puissance moteur. Par conséquent, des phénomènes tels que ceux indiqués dans les tableaux ci-après peuvent apparaître, mais ceci reflète le bon fonctionnement du système.

Symptôme	Description du symptôme	Résultat
Bruit de fonctionnement du moteur	Le moteur de l'actionneur ESP émet un bruit de fonctionnement interne et les systèmes ESP, TCS ou ABS, une fois activés, émettent également un léger bruit.	Normal
	Juste après le démarrage du moteur, un bruit de fonctionnement de moteur peut être entendu. C'est un état normal du contrôle de fonctionnement du système.	
Bruit de vérification de fonctionnement du système.	Lorsque le moteur est démarré, il est à peine possible d'entendre un léger bruit sourd depuis le compartiment moteur ; ce bruit provient de la vérification du fonctionnement du système et est normal.	Normal
Fonctionnement du TCS (témoin lumineux de patinage allumé)	Le TCS peut être activé à tout moment lors d'une accélération du véhicule, une rétrogradation soudaine ou sur une surface dont le coefficient de friction est variable.	Normal Pour une vérification sur un banc à rouleaux, annuler la fonction ESP/TCS.
	Lors de la vérification du compteur de vitesse, etc., appuyer sur l'interrupteur de désactivation ESP pour désactiver la fonction du système de contrôle de la traction (TCS) avant d'effectuer la procédure.	
	Lorsque la pédale d'accélérateur est enfoncée sur un dynamomètre de châssis (de type à fixation sur roues avant), la vitesse du véhicule n'augmentera pas. Ceci est normal, car le TCS est activé par les roues avant stationnaires. Dans ce cas, le témoin d'avertissement peut également s'allumer pour indiquer un défaut du système de détection. Ceci n'est pas non plus un mauvais fonctionnement, car les roues avant stationnaires sont détectées. Redémarrer le moteur et faire rouler le véhicule à au moins 30 km/h pour vérifier que le témoin lumineux ne s'allume plus.	
Fonctionnement ABS (distance d'arrêt plus longue)	Les véhicules équipés d'ABS circulant sur une route enneigée ou accidentée peuvent se caractériser par une distance de freinage plus longue. Utiliser les rapports inférieurs lors de conduite sur ce genre de route.	Normal
Manque de puissance	En fonction de l'état des routes, le conducteur peut ressentir un manque de puissance. Ceci est normal car le TCS accorde la priorité (la sécurité d'abord) à une traction optimale. Parfois le conducteur ressent une légère sensation de manque substantiel de reprise dans le fonctionnement de l'accélérateur.	Normal

DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

[ESP/TCS/ABS]

Séquence d'allumage et d'extinction du témoin d'avertissement ABS, du témoin de désactivation ESP, du témoin lumineux de patinage et du témoin d'avertissement de frein

× : MARCHÉ – : ARRÊT

Etat	Témoin d'avertissement ABS	Témoin de désactivation ESP	Témoin lumineux de patinage	Témoin d'avertissement de frein [note 1]	Remarques
Contact d'allumage sur OFF.	–	–	–	–	–
Dans la seconde suivant l'allumage du moteur.	×	×	×	× [Note 1]	–
Dans la seconde suivant le passage sur ON du contact d'allumage.	–	–	–	× [Note 1]	S'éteint 2 secondes après le démarrage du moteur.
L'interrupteur de désactivation de l'ESP est activé. (La fonction ESP est désactivée.)	–	×	–	–	–
Erreur ESP/TCS/ABS.	×	×	–	–	Le boîtier de commande d'ESP/TCS/ABS présente un défaut de fonctionnement ; le témoin lumineux de patinage s'éteint (lorsque l'alimentation électrique ou les circuits de mise à la masse renvoient un message d'erreur).
	×	×	×	–	–
Lorsque l'ESP/TCS ne fonctionne pas correctement.	–	×	×	–	–
Erreur EBD.	×	×	×	×	–

Note 1 : Le témoin d'avertissement de frein s'allume lorsque le levier de frein de stationnement est serré (lorsque le contact est activé) et lorsque le capteur de niveau de liquide de frein fonctionne (niveau de liquide de frein insuffisant).

Procédure d'inspection de base

EFS00487

INSPECTION DE BASE 1 : QUANTITE DE LIQUIDE DE FREIN, ABSENCE DE FUITES ET PLAQUETTES DE FREIN

- Vérifier le niveau de liquide de frein dans le réservoir correspondant. Si le niveau de liquide est bas, remettre du liquide de frein.
- Vérifier l'absence de fuite au niveau des tuyaux de frein et autour de l'actionneur ESP. S'il y a fuite ou suintement de liquide, procéder aux vérifications suivantes.
 - Si l'actionneur ESP est mal branché, serrer les tuyaux au couple spécifié et vérifier à nouveau l'absence de fuite.
 - Si l'écrou évasé utilisé pour le branchement est abîmé ou la vis évasé de l'actionneur ESP est abîmée, remplacer la pièce endommagée et vérifier à nouveau l'absence de fuite.
 - En cas de fuite de liquide ou de suintement léger, excepté au niveau du branchement de l'actionneur ESP, essuyer le trop plein de liquide avec un chiffon propre et vérifier à nouveau l'absence de fuite. Si le liquide continue à suinter, remplacer la pièce endommagée.
 - En cas de fuite de liquide ou de suintement léger au niveau du branchement de l'actionneur ESP, essuyer le trop plein de liquide avec un chiffon propre et vérifier à nouveau l'absence de fuite. Si le liquide continue à suinter, remplacer le corps de l'actionneur ESP.

PRECAUTION:

Le corps de l'actionneur d'ESP ne peut pas être démonté.

- Vérifier le degré d'usure de la plaquette de frein. Se reporter à [BR-23, "VERIFICATION DE L'USURE DES PLAQUETTES"](#) dans "Frein à disque avant" et [BR-30, "VERIFICATION DE L'USURE DES PLAQUETTES"](#) dans "Frein à disque arrière".

INSPECTION DE BASE 2 : BORNES DU SYSTEME D'ALIMENTATION DESSERREES ET BATTERIE

S'assurer que le câble positif de la batterie, le câble négatif et le câble de masse ne sont pas desserrés. En outre, vérifier la tension de la batterie et s'assurer qu'elle n'a pas chuté.

PROCEDURE D'INSPECTION DE BASE 3 DU TEMOIN D'AVERTISSEMENT ABS, DU TEMOIN LUMINEUX ESP OFF, DU TEMOIN LUMINEUX DE PATINAGE ET DU TEMOIN D'AVERTISSEMENT DE FREIN

1. Veiller à ce que le témoin d'avertissement ABS, le témoin de désactivation ESP (interrupteur ESP OFF désactivé), et le témoin lumineux de patinage s'allument pendant 1 seconde, et que le témoin d'avertissement de frein s'allume lorsque le contact d'allumage est mis sur ON. Dans le cas contraire, vérifier le témoin de désactivation et l'interrupteur de désactivation ESP. Se reporter à [BRC-63, "INTERRUPTEUR DE DESACTIVATION ESP"](#) Vérifier les communications CAN. Se reporter à "Vérification de la communication CAN". Si l'interrupteur de désactivation ESP et le système de communication CAN ne présentent pas de défaut de fonctionnement, vérifier les instruments combinés. Se reporter à [BRC-63, "Inspection 14 Système de communication CAN"](#) .
2. Vérifier que le témoin d'avertissement ABS, le témoin de désactivation ESP et le témoin lumineux de patinage s'allument pendant 1 seconde lorsque le contact d'allumage est mis sur ON, et que le témoin d'avertissement de frein s'éteint après démarrage du moteur. Si le témoin ne s'allume pas, procéder à l'autodiagnostic.
3. Moteur en marche, vérifier que le témoin de désactivation ESP s'allume et s'éteint à tour de rôle lorsque l'interrupteur de désactivation ESP est activé et désactivé. Si l'état du témoin ne correspond pas à l'opération de commutation, vérifier le système de l'interrupteur de désactivation ESP. Se reporter à [BRC-63, "INTERRUPTEUR DE DESACTIVATION ESP"](#) .
4. Vérifier que le témoin d'avertissement ABS, le témoin de désactivation ESP, et le témoin lumineux de patinage s'éteignent 2 secondes après démarrage du moteur. Si le témoin d'avertissement ABS, le témoin de désactivation ESP, et le témoin lumineux de patinage ne s'éteignent pas 10 secondes après démarrage du moteur, procéder à l'autodiagnostic du boîtier de commande d'ESP/TCS/ABS.
5. Après exécution de l'autodiagnostic, s'assurer d'effacer la mémoire. Se reporter à [BRC-36, "EFFACER MEMOIRE"](#) .

PRECAUTION:

Le témoin d'avertissement de frein s'allume lorsque le levier de frein de stationnement est serré (contact établi) et lorsque le contact de niveau de liquide de frein est établi (niveau de liquide de frein insuffisant).

Inspection 1 : système de capteur de roue

EFS00488

Après utilisation des RESULTATS D'AUTODIAGNOSTIC DE CONSULT-II pour localiser le défaut de capteur de roue, inspecter toutes les zones afin de déterminer la pièce à remplacer.

PRECAUTION:

- **Ne pas mesurer la résistance ni la tension entre les bornes de capteur avec le testeur etc. car le capteur est un capteur actif.**
- **Ne pas allonger la borne du connecteur avec une/la tige de borne de testeur lors de la vérification avec le testeur.**

PROCEDURE D'INSPECTION

1. VERIFIER LE PNEU

Vérifier la pression d'air, l'usure et la taille.

La pression de gonflage, l'usure et la taille se trouvent-elles dans les limites spécifiées?

- Oui >> PASSER A L'ETAPE 2.
 NON >> Régler la pression d'air, ou remplacer le pneu.

2. VERIFICATION DU CAPTEUR ET DE SON ROTOR

- Vérifier l'état de fixation du capteur (desserrage éventuel, etc.).
- Vérifier que la surface du caoutchouc de capteur avant n'est pas endommagée.
- Vérifier que le rotor du capteur arrière n'est pas endommagé.

Bon ou Mauvais

- BON >> PASSER A L'ETAPE 3.
 MAUVAIS >> Réparer la fixation du capteur ou remplacer le rotor du capteur.

3. VERIFICATION DES RESULTATS DE L'AUTODIAGNOSTIC

Vérifier les résultats de l'autodiagnostic.

Résultats d'autodiagnostic
CAPTEUR AV DR-1, -2
CAPTEUR AV GA-1, -2
CAPTEUR AR DR-1-2
CAPTEUR AR GA-1,-2

Ce qui précède s'affiche-t-il dans les éléments de l'autodiagnostic ?

- Oui >> PASSER A L'ETAPE 4.
 NON >> FIN DE L'INSPECTION

4. VERIFIER LE CONNECTEUR

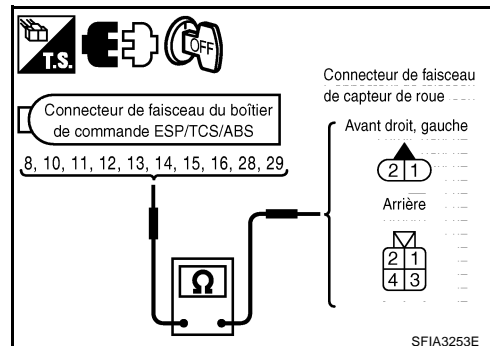
- Mettre le contact d'allumage sur OFF et débrancher le connecteur du boîtier de commande d'ESP/TCS/ABS, le connecteur du capteur de roue défectueux E42 (AV. - GAUCHE) ou E27 (AV. - DROIT) ou T5 (ARR.DR. - DROIT, GAUCHE). Vérifier que les bornes ne sont pas déformées, en circuit ouvert, ne font pas l'objet de mauvais contact, etc., et remplacer si un défaut est détecté.
- Rebrancher les connecteurs, conduire à une vitesse supérieure ou égale à 30 km/h pendant 1 minute, et procéder à l'autodiagnostic.

Bon ou Mauvais

- BON >> Le contact de borne du connecteur est desserré, endommagé, ouvert ou en court-circuit.
 MAUVAIS >> PASSER A L'ETAPE 5.

5. VERIFICATION DU FAISCEAU DU CAPTEUR DE ROUE

- Mettre le contact d'allumage sur OFF et débrancher le connecteur du capteur de roue défectueux E42 (AV. - GAUCHE), E27



DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

[ESP/TCS/ABS]

(AV. - DROIT), T5 (ARR.DR. - DROIT, GAUCHE) et le connecteur du boîtier de commande d'ESP/TCS/ABS.

- Vérifier la continuité entre les bornes. (Vérifier également la continuité lorsque la direction assistée est tournée vers la gauche et vers la droite et lorsque le faisceau de capteur à l'intérieur de la roue est bougé.)

Roue	Système d'alimentation		Système de signal		Système de mise à la masse	
	Boîtier de commande d'ESP/TCS/ABS	Capteur des roues	Boîtier de commande d'ESP/TCS/ABS	Capteur des roues	Boîtier de commande d'ESP/TCS/ABS (signal)	Boîtier de commande d'ESP/TCS/ABS (masse)
Avant DR	16	1	15	2	16, 15	28, 29
Avant GA	10	1	8	2	10, 8	
Arrière DR	12	1	11	2	12, 11	
Arrière GA	14	3	13	4	14, 13	

Système d'alimentation : il doit y avoir continuité.

Système de signal : il doit y avoir continuité.

Système de mise à la masse : il ne doit pas y avoir continuité.

Bon ou Mauvais

BON >> PASSER A L'ETAPE 6.

MAUVAIS >> Réparer ou remplacer le faisceau et le connecteur défectueux.

6. VERIFIER LE CAPTEUR DE ROUE

- Remplacer le capteur de roue pour lequel un défaut de fonctionnement a été détecté lors de l'autodiagnostic.
- Rebrancher les connecteurs, conduire le véhicule à une vitesse minimale de 30 km/h pendant environ 1 minute puis effectuer l'autodiagnostic.

Est-ce que l'un d'entre eux s'affiche sur l'autodiagnostic ?

BON >> Le capteur de roue est défectueux.

MAUVAIS >> ● Remplacer le boîtier de commande d'ESP/TCS/ABS.

- Effectuer un nouvel autodiagnostic et s'assurer que le résultat indiqué est le suivant : AUCUN DTC INDIQUE. AUTRE TEST PEUT ETRE NECESSAIRE.

Inspection 2 : système moteur

EFS00489

PROCEDURE D'INSPECTION

1. VERIFICATION DES RESULTATS DE L'AUTODIAGNOSTIC

Vérifier les résultats de l'autodiagnostic.

Résultats d'autodiagnostic
SIGNAL MOTEUR 1
SIGNAL MOTEUR 2
SIGNAL MOTEUR 3
SIGNAL MOTEUR 4
SIGNAL MOTEUR 5
SIGNAL MOTEUR 6

Ce qui précède s'affiche-t-il dans les éléments de l'autodiagnostic ?

Oui >> PASSER A L'ETAPE 2.

NON >> FIN DE L'INSPECTION

2. VERIFIER LE SYSTEME MOTEUR

1. Procéder à l'autodiagnostic de l'ECM et réparer ou remplacer tout élément hors tolérance. Réaliser à nouveau l'autodiagnostic.
2. Procéder à nouveau à l'autodiagnostic du boîtier de commande d'ESP/TCS/ABS.

Bon ou Mauvais

BON >> FIN DE L'INSPECTION

MAUVAIS >> Réparer ou remplacer les éléments défectueux. Procéder à nouveau à l'autodiagnostic.

Inspection 3 : boîtier de commande 1 d'ESP/TCS/ABS

EFS0048A

PROCEDURE D'INSPECTION

1. VERIFICATION DES RESULTATS DE L'AUTODIAGNOSTIC

Vérifier les résultats de l'autodiagnostic.

Résultats d'autodiagnostic

DEFAUT CONTROLEUR

Ce qui précède s'affiche-t-il dans les éléments de l'autodiagnostic ?

Oui >> Remplacer le boîtier de commande d'ESP/TCS/ABS. Réaliser à nouveau l'autodiagnostic.

NON >> FIN DE L'INSPECTION

Inspection 4 : système de capteur de pression

EFS0048B

PROCEDURE D'INSPECTION

1. VERIFICATION DES RESULTATS DE L'AUTODIAGNOSTIC

Vérifier les résultats de l'autodiagnostic.

Résultats d'autodiagnostic

CIRC CAPTEUR PRESS

Ce qui précède s'affiche-t-il dans les éléments de l'autodiagnostic ?

Oui >> PASSER A L'ETAPE 2.

NON >> FIN DE L'INSPECTION

2. VERIFIER LE CONNECTEUR

1. Mettre le contact d'allumage sur OFF, débrancher le connecteur du capteur de pression ESP/TCS/ABS, et vérifier que les bornes ne sont pas déformées, débranchées, lâches, etc. Si un défaut est détecté, réparer ou remplacer la borne.
2. Rebrancher les connecteurs et procéder à nouveau à l'autodiagnostic du boîtier de commande d'ESP/TCS/ABS.

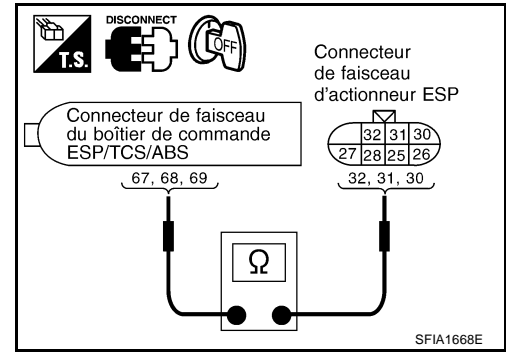
Bon ou Mauvais

BON >> Le contact de borne du connecteur est desserré, endommagé, ouvert ou en court-circuit.

MAUVAIS >> PASSER A L'ETAPE 3.

3. VERIFICATION DU FAISCEAU DU CAPTEUR DE PRESSION

1. Mettre le contact d'allumage sur OFF et débrancher le connecteur du capteur de pression E50 ainsi que le connecteur du boîtier de commande d'ESP/TCS/ABS.
2. Vérifier la continuité entre le connecteur de faisceau du boîtier de commande d'ESP/TCS/ABS et le connecteur de faisceau du capteur de pression E50.



Boîtier de commande d'ESP/TCS/ABS	Capteur de pression	Continuité
69	30	Oui
68	31	
67	32	

Bon ou Mauvais

- BON >> PASSER A L'ETAPE 4.
 MAUVAIS >> En cas de circuit ouvert ou en court-circuit, réparer ou remplacer le faisceau.

4. VERIFIER LE CAPTEUR DE PRESSION

1. Brancher le capteur de pression et les connecteurs du boîtier de commande d'ESP/TCS/ABS.
2. Utiliser le "Contrôle des données" pour vérifier les valeurs du capteur de pression.

Etat	Contrôle de données
Pédale de frein enfoncée	Valeur positive
Pédale de frein relâchée	Environ 0 bar

Bon ou Mauvais

- BON >> FIN DE L'INSPECTION
 MAUVAIS >> Si le capteur de pression est endommagé ou défectueux, remplacer l'actionneur ESP (capteur de pression intégré).

Inspection 5 : système de capteur d'angle de braquage

EFS0048C

PROCEDURE D'INSPECTION

1. VERIFICATION DES RESULTATS DE L'AUTODIAGNOSTIC

Vérifier les résultats de l'autodiagnostic.

Résultats d'autodiagnostic
CIRC CAP ANG BRAQ

Ce qui précède s'affiche-t-il dans les éléments de l'autodiagnostic ?

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

2. VERIFIER LE CONNECTEUR

1. Mettre le contact d'allumage sur OFF et débrancher le connecteur du capteur d'angle ainsi que le connecteur du boîtier de commande d'ESP/TCS/ABS. Vérifier que les bornes ne sont pas déformées, débranchées ni desserrées, etc. Si un défaut est détecté, réparer ou remplacer la borne.
2. Rebrancher les connecteurs et procéder à nouveau à l'autodiagnostic du boîtier de commande d'ESP/TCS/ABS.

Bon ou Mauvais

- BON >> Le contact de borne du connecteur est desserré, endommagé, ouvert ou en court-circuit.
 MAUVAIS >> PASSER A L'ETAPE 3.

A
B
C
D
E
G
H
I
J
K
L
M

BRC

3. VERIFIER LE FAISCEAU DE CAPTEUR D'ANGLE DE BRAQUAGE

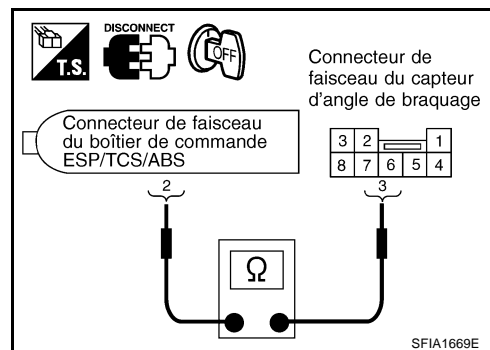
1. Vérifier le système de communication CAN. Se reporter à [BRC-63, "Inspection 14 Système de communication CAN"](#) .
2. Mettre le contact d'allumage sur OFF et débrancher le connecteur du capteur d'angle ainsi que le connecteur du boîtier de commande d'ESP/TCS/ABS.
3. Vérifier la continuité entre le borne 2 du connecteur de faisceau E118 du boîtier de commande d'ESP/TCS/ABS et la borne 3 du connecteur de faisceau M22 du capteur d'angle de braquage.

Boîtier de commande d'ESP/TCS/ABS	Capteur d'angle de braquage	Continuité
2	3	Oui

Bon ou Mauvais

BON >> PASSER A L'ETAPE 4.

MAUVAIS >> En cas de circuit ouvert ou en court-circuit, réparer ou remplacer le faisceau.



4. PROCEDER AU CONTROLE DE DONNEES

1. Brancher les connecteurs du capteur d'angle de braquage et du boîtier de commande d'ESP/TCS/ABS.
2. Procéder au CONTROLE DE DONNEES de SIGNAL ANGLE BRAQUAGE pour vérifier si l'état est normal.

Condition de braquage	Contrôle de données
Roues droites	- 5 deg - + 5 deg
Braquer les roues vers la droite à 90°.	Env. + 90 degrés
Braquer les roues vers la gauche à 90°.	Env. - 90 deg

Bon ou Mauvais

BON >> Procéder à nouveau à l'autodiagnostic du boîtier de commande d'ESP/TCS/ABS.

MAUVAIS >> Remplacer le câble spiralé (capteur d'angle de braquage) et régler la position neutre du capteur d'angle de braquage. Se reporter à [BRC-6, "Réglage de la position neutre du capteur d'angle de braquage."](#) .

Inspection 6 : circuit de capteur d'angle de lacet/de G latérale

EFS0048D

PRECAUTION:

Dans les virages brusques (virage en épingle, accélération en virage), dérapages, etc. Lorsque la fonction ESP est désactivée (CNT ARRET ESP sur MAR) le système du capteur d'angle de lacet/de G latérale peut afficher un défaut de fonctionnement. Cependant, ceci n'est pas un défaut, et le fonctionnement normal peut être rétabli après redémarrage du moteur. Puis effacer la mémoire de l'autodiagnostic.

PROCEDURE D'INSPECTION

1. VERIFICATION DES RESULTATS DE L'AUTODIAGNOSTIC

Vérifier les résultats de l'autodiagnostic.

Résultats d'autodiagnostic
CAPTEUR D'ANGLE DE LACET
CAPTEUR-G LAT

PRECAUTION:

Lorsque le véhicule se trouve sur une plaque tournante, telle que les structures à l'entrée d'un parking, ou lorsque le véhicule se trouve, moteur allumé, sur une plate-forme mobile, le témoin de désactivation ESP et l'autodiagnostic utilisant le système de capteur d'angle de lacet CONSULT-II, peuvent s'allumer ; dans pareils cas, le système de capteur d'angle de lacet n'est pas défectueux. Dès que le

véhicule quitte la plaque tournante ou le dispositif mobile, le redémarrage du moteur permet de retrouver les conditions normales du système. Puis effacer la mémoire de l'autodiagnostic.

Ce qui précède s'affiche-t-il dans les éléments de l'autodiagnostic ?

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

2. VERIFIER LE CONNECTEUR

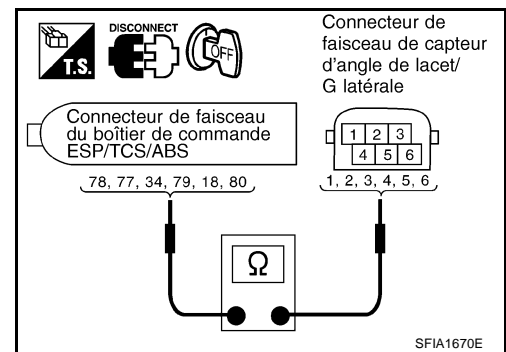
- Mettre le contact d'allumage sur OFF et débrancher le connecteur du capteur d'angle de lacet/de G latérale ainsi que le connecteur du boîtier de commande d'ESP/TCS/ABS. Vérifier que les bornes ne sont pas déformées, débranchées ni desserrées, etc. Si un défaut est détecté, réparer ou remplacer la borne.
- Rebrancher les connecteurs et procéder à nouveau à l'autodiagnostic du boîtier de commande d'ESP/TCS/ABS.

Bon ou Mauvais

- BON >> Le contact de borne du connecteur est desserré, endommagé, ouvert ou en court-circuit.
MAUVAIS >> PASSER A L'ETAPE 3.

3. VERIFIER LE FAISCEAU DE CAPTEUR D'ANGLE DE LACET/G LATÉRALE

- Mettre le contact d'allumage sur OFF et débrancher le connecteur du capteur d'angle de lacet/de G latérale ainsi que le connecteur du boîtier de commande d'ESP/TCS/ABS.
- Vérifier la continuité entre le connecteur de faisceau du boîtier de commande d'ESP/TCS/ABS et le connecteur de faisceau du capteur d'angle de lacet/de G latérale M51.



Boîtier de commande d'ESP/TCS/ABS	Connecteur du faisceau B115 de	Continuité
18	5	Oui
34	3	
77	2	
78	1	
79	4	
80	6	

Bon ou Mauvais

- BON >> PASSER A L'ETAPE 4.
MAUVAIS >> En cas de circuit ouvert ou en court-circuit, réparer ou remplacer le faisceau.

4. VERIFIER LE CAPTEUR D'ANGLE DE LACET/G LATERALE

1. Brancher le capteur d'angle de lacet/de G latérale et les connecteurs du boîtier de commande d'ESP/TCS/ABS.
2. Utiliser le "Contrôle des données" pour vérifier que le capteur d'angle de lacet/de G latérale est normal.

Etat de véhicule	Capteur d'angle de lacet (contrôle de données standard)	Capteur de G latérale (contrôle de données standard)
A l'arrêt	- 4 à + 4 deg/s	- 1,1 à + 1,1 m/s ²
Virage à droite	Valeur négative	Valeur négative
Virage à gauche	Valeur positive	Valeur positive

Bon ou Mauvais

BON >> FIN DE L'INSPECTION

MAUVAIS >> Remplacer le capteur d'angle de lacet/de G latérale défectueux, et procéder de nouveau à l'autodiagnostic du boîtier de commande d'ESP/TCS/ABS.

Inspection 7 : circuit d'électrovanne et de soupape d'inversion ESP.

EFS0048E

PROCEDURE D'INSPECTION

1. VERIFICATION DES RESULTATS DE L'AUTODIAGNOSTIC

Vérifier les résultats de l'autodiagnostic.

Résultats d'autodiagnostic
SOL ABS INT
SOL ABS EXT
CIRCUIT USV [AVG-ARD]
CIRCUIT USV [AVD-ARG]
CIRCUIT HSV [AVG-ARD]
CIRCUIT HSV [AVD-ARG]

Ce qui précède s'affiche-t-il dans les éléments de l'autodiagnostic ?

Oui >> PASSER A L'ETAPE 2.

NON >> FIN DE L'INSPECTION

2. VERIFIER LE CONNECTEUR

1. Mettre le contact d'allumage sur OFF, débrancher le connecteur du boîtier de commande d'ESP/TCS/ABS et le connecteur de solénoïde E49 et E50, et vérifier que les bornes ne sont pas déformées, débranchées, lâches, etc. Si un défaut est détecté, réparer ou remplacer la borne.
2. Rebrancher fermement les connecteurs et procéder à l'autodiagnostic.

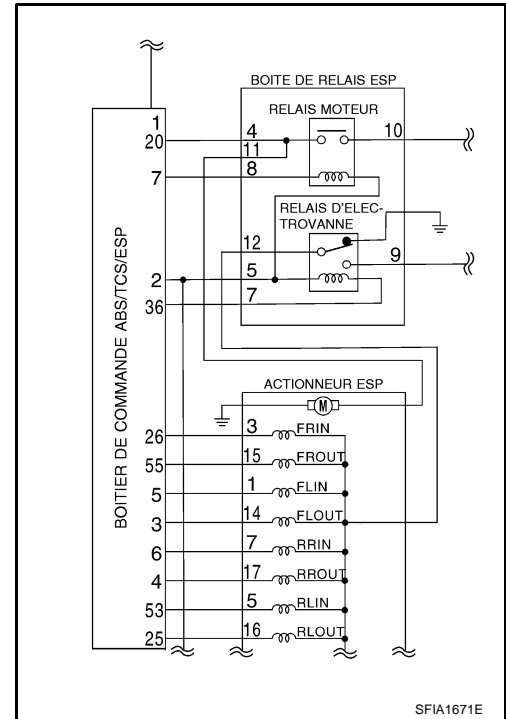
Bon ou Mauvais

BON >> Le contact de borne du connecteur est desserré, endommagé, ouvert ou en court-circuit.

MAUVAIS >> PASSER A L'ETAPE 3.

3. VERIFIER LE SIGNAL D'ENTREE D'ELECTROVANNE.

1. Mettre le contact d'allumage sur OFF et débrancher le connecteur du boîtier de commande d'ESP/TCS/ABS.
2. Vérifier la résistance entre le connecteur de faisceau du boîtier de commande d'ESP/TCS/ABS et la masse.



Boîtier de commande d'ESP/TCS/ABS	Masse	Valeur de résistance
26	—	6 – 11 Ω
5		
6		
53		
55		3 – 5 Ω
3		
4		
25		6 – 11 Ω
49		
50		3 – 5 Ω
54		
52		

Bon ou Mauvais

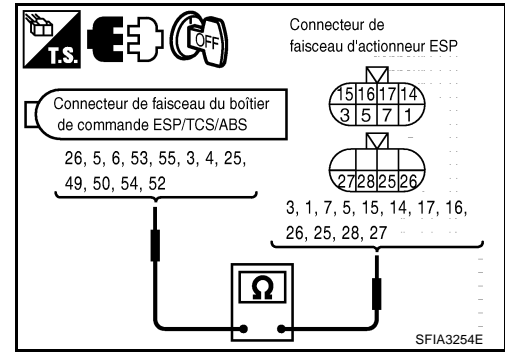
BON >> Vérifier le système d'alimentation du boîtier de commande d'ESP/TCS/ABS. Se reporter à [BRC-61, "Inspection 11 : Alimentation du boîtier de commande d'ESP/TCS/ABS et système de mise à la masse"](#).

MAUVAIS >> PASSER A L'ETAPE 4.

A
B
C
D
E
BRC
G
H
I
J
K
L
M

4. VERIFIER LE FAISCEAU DE SOLENOIDE

1. Débrancher les connecteurs de l'actionneur ESP E49 et E50.
2. Vérifier la continuité entre le connecteur de faisceau du boîtier de commande d'ESP/TCS/ABS et les connecteurs de faisceau de l'actionneur E49 et E50.



Boîtier de commande d'ESP/TCS/ABS	Actionneur ESP	Continuité
26	3	Oui
5	1	
6	7	
53	5	
55	15	
3	14	
4	17	
25	16	
49	26	
50	25	
54	28	
52	27	

Bon ou Mauvais

BON >> Remplacer l'ensemble de l'actionneur ESP.

MAUVAIS >> Faisceau en circuit ouvert ou en court-circuit. Réparer ou remplacer le faisceau.

Inspection 8 : moteur ABS et circuit de relais moteur

PROCEDURE D'INSPECTION

1. VERIFICATION DES RESULTATS DE L'AUTODIAGNOSTIC

Vérifier les résultats de l'autodiagnostic.

Résultats d'autodiagnostic

MOTEUR DE POMPE

Ce qui précède s'affiche-t-il dans les éléments de l'autodiagnostic ?

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

2. VERIFIER LE CONNECTEUR

- Mettre le contact d'allumage sur OFF et débrancher les connecteurs E47, E48, E222 de la boîte de relais ESP et le connecteur du boîtier de commande d'ESP/TCS/ABS. Vérifier que les bornes ne sont pas déformées, débranchées ni desserrées, etc. Si un défaut est détecté, réparer ou remplacer la borne.
- Rebrancher fermement les connecteurs et procéder à l'autodiagnostic.

Bon ou Mauvais

- BON >> Le contact de borne du connecteur est desserré, endommagé, ouvert ou en court-circuit.
MAUVAIS >> PASSER A L'ETAPE 3.

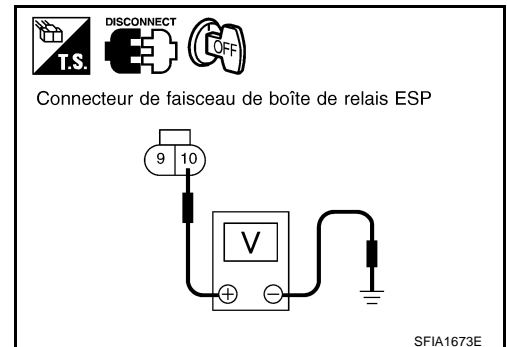
3. VERIFIER LE MOTEUR D'ABS ET LE SYSTEME D'ALIMENTATION DE RELAIS MOTEUR

- Mettre le contact d'allumage sur OFF et débrancher les connecteurs de la boîte de relais ESP.
- Vérifier la tension entre le connecteur de faisceau E48 de la boîte de relais ESP et la masse.

Boîte de relais ESP	Masse	Tension
10	—	Tension de la batterie (Environ 12 V)

Bon ou Mauvais

- BON >> PASSER A L'ETAPE 4.
MAUVAIS >> Le circuit entre la batterie et la borne 10 de la boîte de relais ESP est ouvert ou en court-circuit. Réparer le circuit.



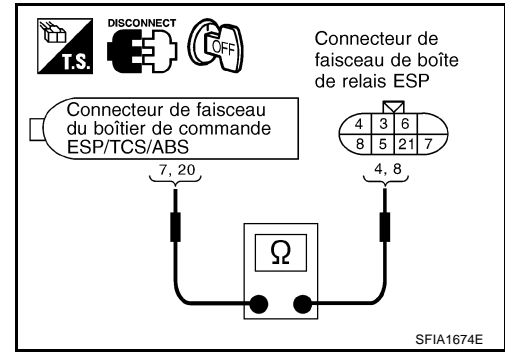
A
B
C
D
E
G
H
I
J
K
L
M

BRC

4. VERIFIER LE MOTEUR D'ABS ET LE FAISCEAU D'ALIMENTATION DE RELAIS MOTEUR

1. Mettre le contact d'allumage sur OFF et débrancher le connecteur du boîtier de commande d'ESP/TCS/ABS et le connecteur de la boîte de relais ESP.
2. Vérifier la continuité entre le connecteur de faisceau du boîtier de commande d'ESP/TCS/ABS et le connecteur de faisceau de la boîte de relais ESP.

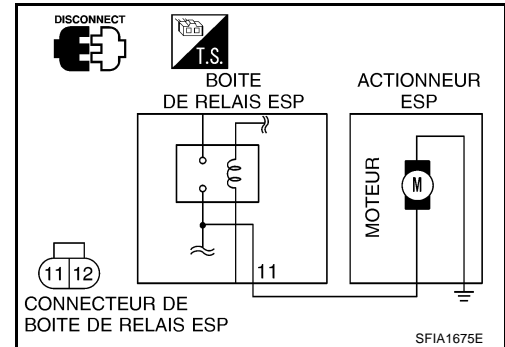
Boîtier de commande d'ESP/ TCS/ABS	Boîte de relais ESP	Continuité
20	4	Oui
7	8	



3. Vérifier si le moteur de l'actionneur fonctionne lorsque une tension de 12 V est appliquée à la borne 12 du connecteur E222 de la boîte de relais.

PRECAUTION:

Faire fonctionner le moteur d'actionneur pendant 4 secondes maximum pour éviter une surchauffe.



Bon ou Mauvais

BON >> PASSER A L'ETAPE 5.

MAUVAIS >> Le moteur d'actionneur ou le circuit du moteur d'actionneur est ouvert ou en court-circuit.
Réparer ou remplacer le moteur d'actionneur ou le faisceau de circuit de moteur d'actionneur.

5. VERIFIER LE RELAIS DE MOTEUR D'ABS

Inspection indépendante du relais de moteur d'ABS. Se reporter à [BRC-64, "RELAIS DE MOTEUR ET RELAIS D'ELECTROVANNE"](#).

Bon ou Mauvais

BON >> Remplacer l'ensemble de l'actionneur ESP.

MAUVAIS >> Remplacer la boîte de relais ESP.

Inspection 9 : circuit de relais d'électrovanne

PROCEDURE D'INSPECTION

1. VERIFICATION DES RESULTATS DE L'AUTODIAGNOSTIC

Vérifier les résultats de l'autodiagnostic.

Résultats d'autodiagnostic
RELAIS PRINCIPAL

Ce qui précède s'affiche-t-il dans les éléments de l'autodiagnostic ?

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

2. VERIFIER LE CONNECTEUR

- Mettre le contact d'allumage sur OFF et débrancher les connecteurs E47, E48, E222 de la boîte de relais ESP et le connecteur du boîtier de commande d'ESP/TCS/ABS. Vérifier que les bornes ne sont pas déformées, débranchées ni desserrées, etc. Si un défaut est détecté, réparer ou remplacer la borne.
- Rebrancher fermement les connecteurs et procéder à nouveau à l'autodiagnostic.

Bon ou Mauvais

- BON >> Le contact de borne du connecteur est desserré, endommagé, ouvert ou en court-circuit.
- MAUVAIS >> PASSER A L'ETAPE 3.

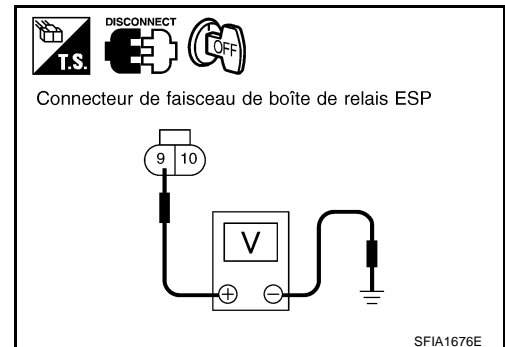
3. VERIFIER LE SYSTEME D'ALIMENTATION DU RELAIS D'ELECTROVANNE

- Mettre le contact d'allumage sur OFF et débrancher le connecteur de la boîte de relais ESP.
- Mettre le contact d'allumage sur ON et vérifier la tension entre le connecteur de faisceau E48 de la boîte de relais ESP et la masse.

Boîte de relais ESP	Masse	Tension
9	—	Tension de la batterie (Environ 12 V)

Bon ou Mauvais

- BON >> PASSER A L'ETAPE 4.
- MAUVAIS >> Le circuit entre la batterie et la borne 9 de la boîte de relais ESP est ouvert ou en court-circuit. Réparer le circuit.



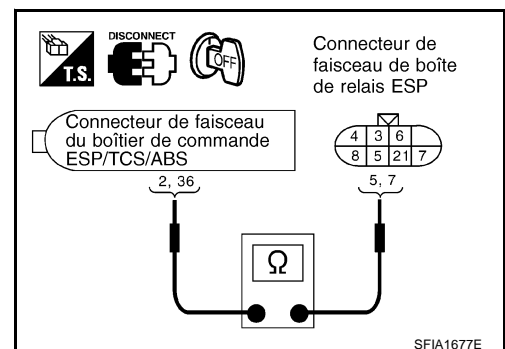
4. VERIFIER LE FAISCEAU DU RELAIS D'ELECTROVANNE

- Mettre le contact d'allumage sur OFF et débrancher le connecteur du boîtier de commande d'ESP/TCS/ABS.
- Vérifier la continuité entre le connecteur de faisceau du boîtier de commande d'ESP/TCS/ABS et le connecteur de faisceau E47 de la boîte de relais ESP.

Boîtier de commande d'ESP/TCS/ABS	Boîte de relais ESP	Continuité
2	5	Oui
36	7	

Bon ou Mauvais

- BON >> PASSER A L'ETAPE 5.
- MAUVAIS >> Faisceau en circuit ouvert ou en court-circuit. Réparer ou remplacer le faisceau.



5. VERIFIER LE RELAIS D'ACTIONNEUR

Vérifier indépendamment les relais d'électrovanne. Se reporter à [BRC-64, "RELAIS DE MOTEUR ET RELAIS D'ELECTROVANNE"](#).

Bon ou Mauvais

- BON >> Remplacer l'ensemble de l'actionneur ESP.
 MAUVAIS >> Remplacer la boîte de relais ESP.

Inspection 10 : système de contact de feux de stop

EFS0048H

PROCEDURE D'INSPECTION

1. VERIFICATION DES RESULTATS DE L'AUTODIAGNOSTIC

Vérifier les résultats de l'autodiagnostic.

Résultats d'autodiagnostic
CNT FEU STOP

Ce qui précède s'affiche-t-il dans les éléments de l'autodiagnostic ?

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

2. VERIFIER LE CONNECTEUR

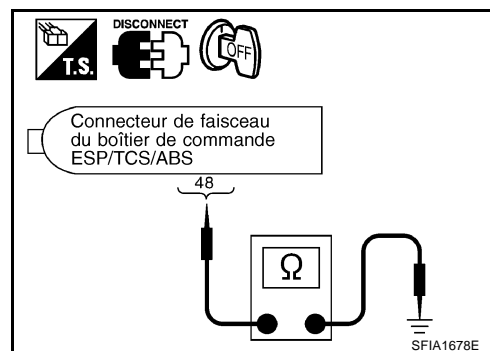
- Mettre le contact d'allumage sur OFF, débrancher le connecteur du contact de feu de stop et le connecteur du boîtier de commande d'ESP/TCS/ABS, et vérifier que les bornes ne sont pas déformées, débranchées, lâches, etc. Si un défaut est détecté, réparer ou remplacer la borne.
- Rebrancher fermement les connecteurs et procéder à nouveau à l'autodiagnostic.

Bon ou Mauvais

- BON >> Le contact de borne du connecteur est desserré, endommagé, ouvert ou en court-circuit.
 MAUVAIS >> PASSER A L'ETAPE 3.

3. VERIFIER LE CONTACT DE FEUX DE STOP

- Mettre le contact d'allumage sur OFF et débrancher le connecteur du boîtier de commande d'ESP/TCS/ABS.
- Vérifier la tension entre la borne du connecteur de faisceau du boîtier de commande d'ESP/TCS/ABS et la masse.



Boîtier de commande d'ESP/TCS/ABS	Masse	Condition de mesure	Tension
48	—	Pédale de frein enfoncée.	Tension de la batterie (env. 12 V)
		Pédale de frein non enfoncée.	Environ 0 V

Bon ou Mauvais

- BON >> Brancher les connecteurs et procéder à l'autodiagnostic du boîtier de commande d'ESP/TCS/ABS.
 MAUVAIS >> Faisceau en circuit ouvert ou en court-circuit. Réparer ou remplacer le faisceau.

Inspection 11 : Alimentation du boîtier de commande d'ESP/TCS/ABS et système de mise à la masse

PROCEDURE D'INSPECTION

1. VERIFICATION DES RESULTATS DE L'AUTODIAGNOSTIC

Vérifier les résultats de l'autodiagnostic.

Résultats d'autodiagnostic
TENSION BATTERIE [DEFAULT]

Ce qui précède s'affiche-t-il dans les éléments de l'autodiagnostic ?

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

2. VERIFIER LE CONNECTEUR

- Débrancher le connecteur du boîtier de commande d'ESP/TCS/ABS et vérifier que les bornes ne sont pas déformées, débranchées ou lâches etc. Si un défaut est détecté, réparer ou remplacer la borne.
- Rebrancher fermement le connecteur et procéder à nouveau à l'autodiagnostic.

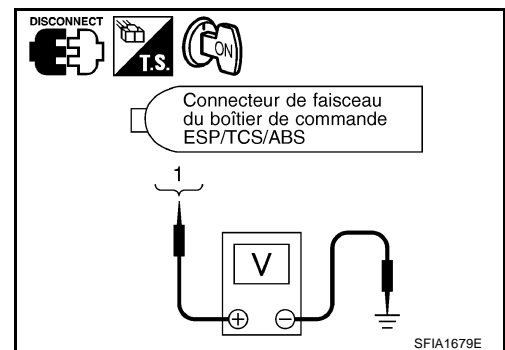
Bon ou Mauvais

- BON >> Le contact de borne du connecteur est desserré, endommagé, ouvert ou en court-circuit.
- MAUVAIS >> PASSER A L'ETAPE 3.

3. VERIFIER L'ALIMENTATION ELECTRIQUE DU BOITIER DE COMMANDE ESP/TCS/ABS ET LE CIRCUIT DE MISE A LA MASSE

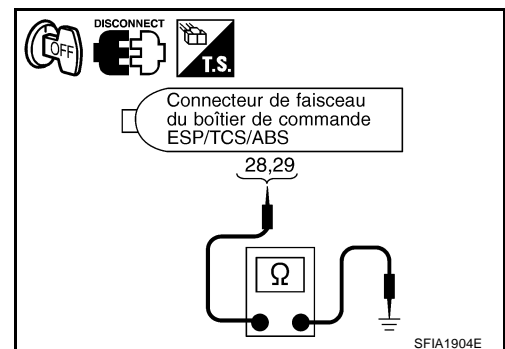
- Mettre le contact d'allumage sur OFF et débrancher le connecteur du boîtier de commande d'ESP/TCS/ABS.
- Mettre le contact d'allumage sur ON et vérifier la tension entre le connecteur de faisceau du boîtier de commande d'ESP/TCS/ABS et la masse.

Nom du signal	Boîtier de commande d'ESP/TCS/ABS	Masse	Tension
Alimentation électrique	1	—	Tension de la batterie (Environ 12 V)



- Mettre le contact d'allumage sur OFF et vérifier la tension entre le connecteur de faisceau du boîtier de commande d'ESP/TCS/ABS et la masse.

Nom du signal	Boîtier de commande d'ESP/TCS/ABS	Masse	Continuité
Masse	28, 29	—	Oui



Bon ou Mauvais

- BON >> Vérifier la batterie (bornes desserrées, chute de tension, etc.). Réparer ou remplacer la pièce en question si une condition non standard est détectée.
- MAUVAIS >> Le circuit du faisceau correspondant est ouvert ou en court-circuit. Réparer le circuit.

Inspection 12 : boîtier de commande 2 d'ESP/TCS/ABS

PROCEDURE D'INSPECTION

1. VERIFICATION DES RESULTATS DE L'AUTODIAGNOSTIC

Vérifier les résultats de l'autodiagnostic.

Résultats d'autodiagnostic
FREIN DE SECOURS

Lorsque d'autres éléments que "frein de secours" sont affichés dans les résultats d'autodiagnostic, suivre les instructions ci-dessous.

PRECAUTION:

"Frein de secours" apparaît lorsque le boîtier de commande est détecté comme défectueux. Si cet élément s'affiche, remplacer le boîtier de commande d'ESP/TCS/ABS.

Ce qui précède s'affiche-t-il dans les éléments de l'autodiagnostic ?

- Oui >> Remplacer le boîtier de commande d'ESP/TCS/ABS et procéder à nouveau à l'autodiagnostic.
- NON >> FIN DE L'INSPECTION

Inspection 13 : circuit de contact de niveau de liquide de frein

PROCEDURE D'INSPECTION

1. VERIFICATION DES RESULTATS DE L'AUTODIAGNOSTIC

1. Vérifier le niveau du liquide de frein dans le réservoir. Si le niveau du liquide de frein est bas, ajouter du liquide de frein.
2. Effacer les résultats d'autodiagnostic enregistrés et vérifier les résultats de l'autodiagnostic.

Résultats d'autodiagnostic
NIV LQD FREIN BAS

Ce qui précède s'affiche-t-il dans les éléments de l'autodiagnostic ?

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

2. VERIFIER LE CONNECTEUR

1. Mettre le contact d'allumage sur OFF et débrancher le connecteur du contact de niveau de liquide de freins ainsi que le connecteur du boîtier de commande d'ESP/TCS/ABS. Vérifier que les bornes ne sont pas déformées, débranchées ni desserrées, etc. Si un défaut est détecté, réparer ou remplacer la borne.
2. Rebrancher fermement les connecteurs et procéder à nouveau à l'autodiagnostic.

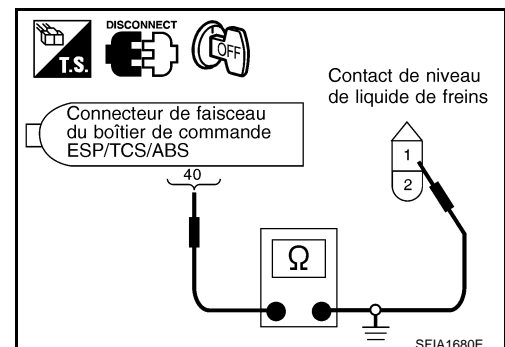
Bon ou Mauvais

- BON >> Le contact de borne du connecteur est desserré, endommagé, ouvert ou en court-circuit.
- MAUVAIS >> PASSER A L'ETAPE 3.

3. VERIFIER LE FAISCEAU ENTRE LE CONTACT DE NIVEAU DE LIQUIDE DE FREIN ET LE BOITIER DE COMMANDE ESP/TCS/ABS

1. Mettre le contact d'allumage sur OFF et débrancher le connecteur du contact de niveau de liquide de freins ainsi que le connecteur du boîtier de commande d'ESP/TCS/ABS.
2. Vérifier la continuité entre le connecteur de faisceau E44 du contact de niveau de liquide de freins et le connecteur de faisceau du boîtier de commande d'ESP/TCS/ABS.

Boîtier de commande d'ESP/TCS/ABS	Contact de niveau de liquide de frein	Continuité
40	1	Oui



40	Masse	Non
Masse	2	Oui

Bon ou Mauvais

BON >> Brancher les connecteurs et procéder à l'autodiagnostic du boîtier de commande d'ESP/TCS/ABS.

MAUVAIS >> En cas de circuit ouvert ou en court-circuit, réparer ou remplacer le faisceau.

Inspection 14 Système de communication CAN

EFS005B3

PROCEDURE D'INSPECTION

1. VERIFIER LE CONNECTEUR

1. Mettre le contact d'allumage sur OFF, débrancher le boîtier de commande d'ESP/TCS/ABS et vérifier que la borne n'est pas déformée, débranchée, desserrée et ainsi de suite. Si un défaut est détecté, réparer ou remplacer la borne.

2. Rebrancher fermement les connecteurs et procéder à l'autodiagnostic.

CIRC COMMUNIC CAN s'affiche-t-il dans les éléments de l'autodiagnostic ?

Oui >> Imprimer les résultats de l'autodiagnostic et se reporter à [LAN-2, "Précautions d'usage avec CONSULT-II"](#).

NON >> Le branchement de la borne du connecteur est desserré, endommagé, ouvert ou en court-circuit.

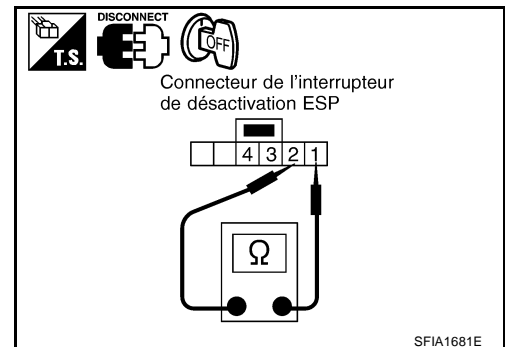
Inspection des composants

EFS0048M

INTERRUPTEUR DE DESACTIVATION ESP

- Mettre le contact d'allumage sur OFF, débrancher le connecteur de l'interrupteur de désactivation ESP et vérifier la continuité entre les bornes 1 et 2 du connecteur M9 de l'interrupteur de désactivation ESP.

- 1 - 2 : la continuité doit exister lorsque la commande est enfoncée.**
- : la continuité ne doit exister pas lorsque la commande est relâchée.**



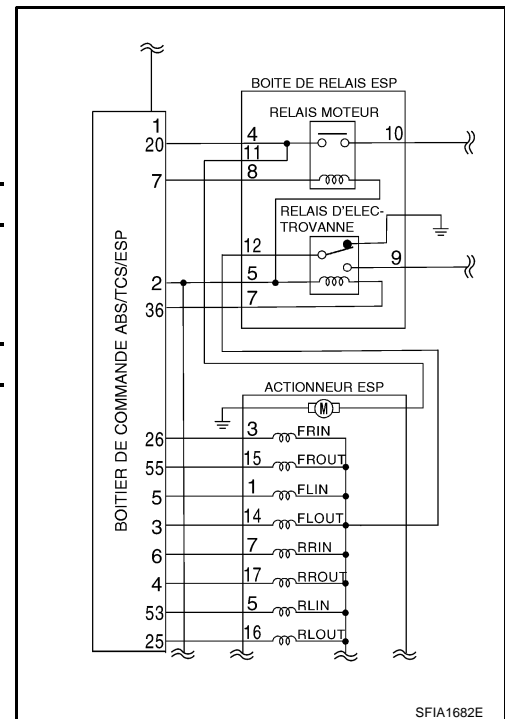
RELAIS DE MOTEUR ET RELAIS D'ELECTROVANNE

- Mettre le contact d'allumage sur OFF et débrancher les connecteurs E47, E48 et E222 de la boîte de relais.
- Appliquer une tension de 12 V entre les bornes 8 et 5 du connecteur de la boîte de relais ESP puis vérifier la continuité entre les bornes suivantes.

Relais moteur	Entre les bornes 4 et 10	Il doit y avoir continuité.
---------------	--------------------------	-----------------------------

- Appliquer une tension de 12 V entre les bornes 7 et 5 du connecteur de la boîte de relais ESP puis vérifier la continuité entre les bornes suivantes.

Relais d'électrovanne	Entre les bornes 9 et 12	Il doit y avoir continuité.
-----------------------	--------------------------	-----------------------------



ACTIONNEUR ESP

Inspection du fonctionnement de l'actionneur

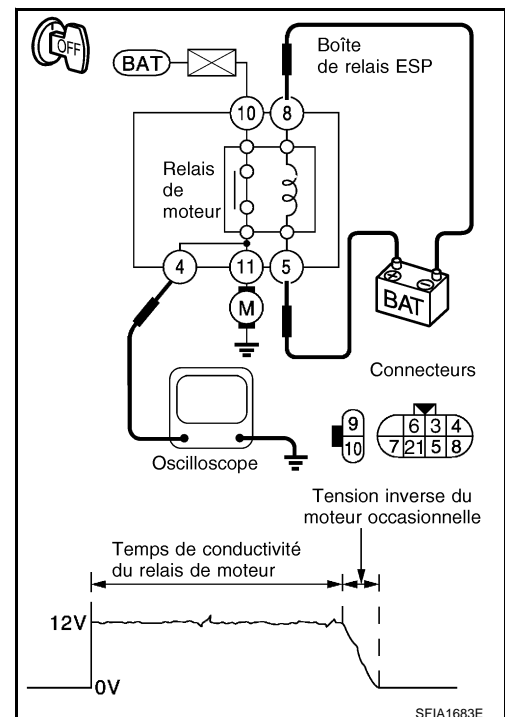
1. Mettre le contact d'allumage sur OFF, débrancher le connecteur E47 de la boîte de relais ESP, appliquer une tension de 12 V entre les bornes 5 et 8 du connecteur de la boîte de relais ESP et utiliser un oscilloscope pour mesurer la tension du moteur à cette étape (entre la borne 4 et la masse), puis vérifier le temps de retour de la tension du moteur une fois l'opération terminée.

Période durant laquelle une tension inverse se produit au niveau du moteur :

0,1 seconde ou plus

PRECAUTION:

- La vérification doit être effectuée après vérification du boîtier de relais du moteur afin de s'assurer que le relais fonctionne normalement.
- Pour éviter toute surchauffe, ne pas actionner le moteur d'actionneur pendant plus de 4 secondes.
- Le temps pendant lequel une tension inverse apparaît au niveau du moteur est standard lorsque la tension de la batterie est de 12 V et que la température de l'air de 20°C, et ce temps sera légèrement plus court si la tension de la batterie est inférieure ou la température de l'air plus basse.



Symptôme 1 : fonctionnement excessif de la fonction ABS**1. VERIFIER LE DEPART**

Vérifier la distribution de la force de freinage.

Bon ou Mauvais

- BON >> PASSER A L'ETAPE 2.
 MAUVAIS >> Vérifier le système de freinage.

2. VERIFIER LES ESSIEUX AVANT ET ARRIERE

S'assurer qu'il n'y a pas de jeu trop important au niveau des essieux avant et arrière.

Bon ou Mauvais

- BON >> PASSER A L'ETAPE 3.
 MAUVAIS >> Réparer.

3. VERIFIER LE CAPTEUR DE ROUE ET LE ROTOR DE CAPTEUR

Capteur de roue et inspection du rotor de capteur.

- Fixation et absence d'endommagement du capteur de roue
- Fixation du rotor de capteur et dommage
- Branchement du connecteur de capteur de roue
- Inspection du faisceau du capteur de roue

Bon ou Mauvais

- BON >> PASSER A L'ETAPE 4.
 MAUVAIS >> ● Remplacer le capteur de roue ou le rotor du capteur.
 ● Réparer le faisceau.

4. VERIFIER L'AFFICHAGE DU TMOIN D'AVERTISSEMENT D'ABS

Vérifier que le témoin d'avertissement s'éteint environ 1 seconde après la mise en marche du moteur ou pendant la conduite.

Bon ou Mauvais

- BON >> Normal
 MAUVAIS >> Effectuer un autodiagnostic. Se reporter à [BRC-36, "Autodiagnostic"](#).

Symptôme 2 : réaction inattendue de la pédale**1. VERIFICATION DE LA COURSE DE LA PEDALE DE FREIN**

Vérifier la course de la pédale de frein.

La course est-elle trop longue ?

- Oui >> ● Purger l'air de la tuyauterie de frein.
 ● Vérifier les jeux et l'absence de desserrage au niveau de la pédale de frein, de l'amplificateur de freinage, et de la fixation du maître-cylindre, vérifier également l'absence de fuite de liquide de frein sur le système de frein. Si des défauts sont trouvés, effectuer les réparations.

NON >> PASSER A L'ETAPE 2.

2. VERIFICATION DU FONCTIONNEMENT

Débrancher le connecteur du boîtier de commande ESP/TCS/ABS et s'assurer que la force de freinage est suffisante lorsque le système ABS ne fonctionne pas. Après vérification, rebrancher le connecteur.

Bon ou Mauvais

- BON >> PASSER A L'ETAPE 3. Vérifier le capteur de roue et le rotor du capteur dans [BRC-65, "Symptôme 1 : fonctionnement excessif de la fonction ABS"](#).
 MAUVAIS >> Vérifier le système de freinage.

Symptôme 3 : distance de freinage longue**PRECAUTION:**

Sur route glissante, la distance de freinage peut être plus longue avec fonctionnement de l'ABS que sans intervention du système l'ABS.

1. VERIFICATION DU FONCTIONNEMENT

Débrancher le connecteur du boîtier de commande ESP/TCS/ABS et désactiver l'ABS. Dans ces conditions, vérifier la distance de freinage. Après vérification, rebrancher le connecteur.

Bon ou Mauvais

BON >> PASSER A L'ETAPE 3. Se reporter à [BRC-65, "Symptôme 1 : fonctionnement excessif de la fonction ABS"](#).

MAUVAIS >> ● Purger l'air de la tuyauterie de frein.
● Vérifier le système de freinage.

Symptôme 4 : l'ABS ne fonctionne pas**PRECAUTION:**

L'ABS ne fonctionne pas si la vitesse du véhicule est inférieure ou égale à 10 km/h.

1. VERIFIER L'AFFICHAGE DU TMOIN D'AVERTISSEMENT D'ABS

S'assurer que le témoin d'avertissement s'éteint pendant environ 1 secondes. Après la mise sur ON du contact d'allumage ou lors de la conduite.

Bon ou Mauvais

BON >> PASSER A L'ETAPE 3. Vérifier le capteur de roue et le rotor du capteur dans [BRC-65, "Symptôme 1 : fonctionnement excessif de la fonction ABS"](#).

MAUVAIS >> Effectuer un autodiagnostic. Se reporter à [BRC-36, "Autodiagnostic"](#).

Symptôme 5 : vibration de la pédale ou bruit de fonctionnement en provenance de l'ABS**PRECAUTION:**

Dans les conditions suivantes, si la pédale de frein est légèrement enfoncée (il suffit d'y placer le pied), l'ABS est activé et la vibration se produit. Il s'agit toutefois d'une condition normale.

- Lors du passage de vitesses
- Lors de la conduite sur des routes glissantes
- Lors de virage à grande vitesse
- Lors de passage sur des routes cahoteuses et cannelées [inférieures ou égales à 50 mm]
- En s'éloignant après le démarrage du moteur (à environ 10 km/h ou plus)

1. VERIFICATION DES SYMPTOMES 1

Vérifier si les vibrations de la pédale et les bruits de fonctionnement se produisent lorsque le moteur est démarré.

Bon ou Mauvais

BON >> PASSER A L'ETAPE 2.

MAUVAIS >> Effectuer un autodiagnostic. Se reporter à [BRC-36, "Autodiagnostic"](#).

2. VERIFICATION DES SYMPTOMES 2

Vérifier les symptômes lorsque les composants électriques (phares, etc.) activés.

Le symptôme se reproduit-il lorsque la commande d'un équipement électrique (phares, etc.) est actionné ?

Oui >> Vérifier s'il y a des câbles de radio, d'antenne ou d'alimentation d'antenne ou tout autre câblage près du boîtier de contrôle (ou ses propres câbles), et si c'est le cas, les écarter.

NON >> PASSER A L'ETAPE 3. VERIFIER LE CAPTEUR DE ROUE ET LE ROTOR DU CAPTEUR dans [BRC-65, "Symptôme 1 : fonctionnement excessif de la fonction ABS"](#).

Symptôme 6 : le véhicule enregistre des secousses lors du contrôle ESP/TCS/ABS

EFS0048S

1. VERIFIER LE SIGNAL DE REGIME MOTEUR

Procéder au "Contrôle de données" du boîtier de commande d'ESP/TCS/ABS avec CONSULT-II.

Le régime moteur est-il supérieur à 400 tr/mn au ralenti ?

Oui >> PASSER A L'ETAPE 3.

NON >> PASSER A L'ETAPE 2.

2. VERIFIER L'ELEMENT DE RESULTAT DE L'AUTODIAGNOSTIC DE L'ECM

Effectuer l'autodiagnostic de l'ECM. Se reporter à [EC-105, "PROCEDURE D'INSPECTION"](#) .

Les éléments de l'autodiagnostic est-il affiché ?

Oui >> Vérifier les éléments correspondants. Se reporter à [EC-107, "MODE DE RESULTATS D'AUTODIAGNOSTIC"](#) dans "gestion moteur (section EC)".

NON >> PASSER A L'ETAPE 3.

3. VERIFICATION DES SYMPTOMES 1

Vérifier si le véhicule enregistre des secousses lors du contrôle ESP/TCS/ABS .

Bon ou Mauvais

BON >> FIN DE L'INSPECTION

MAUVAIS >> PASSER A L'ETAPE 4.

4. VERIFIER LES RESULTATS 1 DE L'AUTODIAGNOSTIC

Effectuer l'autodiagnostic du boîtier de commande ESP/TCS/ABS.

Les éléments de l'autodiagnostic est-il affiché ?

Oui >> Vérifier les éléments correspondant, effectuer les réparations, et procéder à l'autodiagnostic du boîtier de commande d'ESP/TCS/ABS.

NON >> PASSER A L'ETAPE 5.

5. VERIFIER LE CONNECTEUR

1. Débrancher le boîtier de commande d'ESP/TCS/ABS ainsi que les connecteurs de l'ECM, et vérifier que les bornes ne sont pas déformées, débranchées, lâches etc. S'il présente le moindre défaut, réparer ou remplacer la borne.

2. Rebrancher fermement les connecteurs et procéder à l'autodiagnostic.

Bon ou Mauvais

BON >> Si le contact de borne du connecteur est desserré, endommagé, ouvert ou en court-circuit ou remplacer la borne de connecteur.

MAUVAIS >> PASSER A L'ETAPE 6.

6. VERIFIER LES RESULTATS 2 DE L'AUTODIAGNOSTIC

Effectuer à nouveau l'autodiagnostic du boîtier de commande ESP/TCS/ABS.

Les éléments de l'autodiagnostic est-il affiché ?

Oui >> Réparer ou remplacer les éléments défectueux.

NON >> PASSER A L'ETAPE 7.

7. VERIFIER LE CIRCUIT ENTRE LE BOITIER DE COMMANDE ESP/TCS/ABS ET L'ECM

Vérifier le système de communication CAN. Se reporter à [BRC-63, "Inspection 14 Système de communication CAN"](#) .

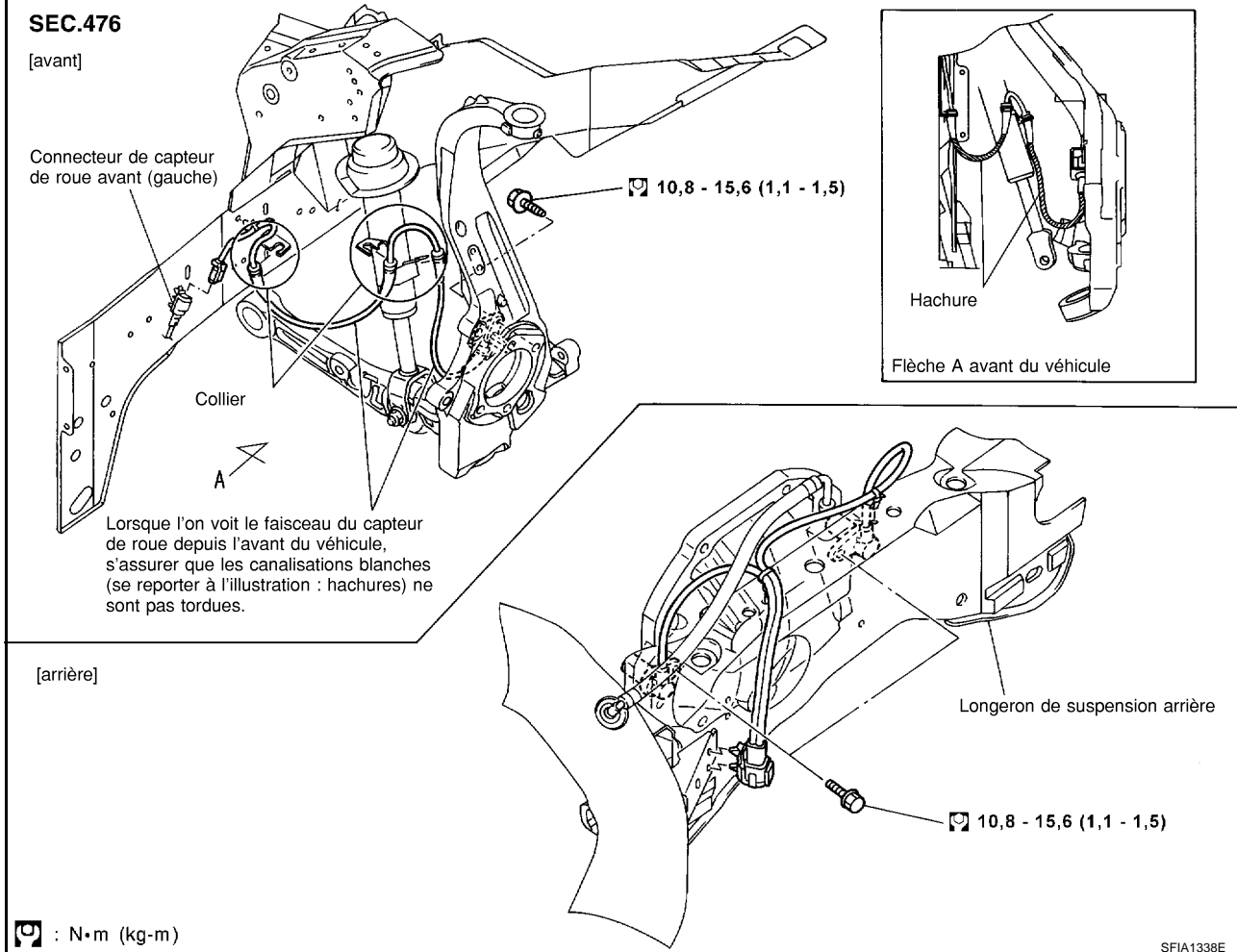
Bon ou Mauvais

BON >> FIN DE L'INSPECTION

MAUVAIS >> Brancher les connecteurs et effectuer à nouveau l'autodiagnostic du boîtier de commande ESP/TCS/ABS.

CAPTEURS DE ROUE

Dépose et repose



DEPOSE

Prêter attention à ce qui suit lors de la dépose du capteur.

PRECAUTION:

- Eviter autant que possible de tourner le capteur lors de la dépose. Extraire les capteurs sans tirer sur les faisceaux de capteur.
- Faire attention de ne pas endommager la périphérie des capteurs ni les dents du rotor. Déposer le capteur de roue avant de déposer les moyeux de roue avant et arrière. Ceci afin d'éviter d'endommager le câblage du capteur et la perte de réponse du capteur.

REPOSE

Prêter attention à ce qui suit lors de la dépose du capteur. Resserrer les boulons de fixation et les écrous aux couples spécifiés.

- Lors de la repose, s'assurer qu'il n'y a pas de corps étrangers tels que des copeaux d'acier sur les orifices de montage et d'extraction de capteur. S'assurer qu'aucun corps étranger ne soit pris dans le moteur de rotor de capteur. Retirer tout corps étranger et nettoyer le support.
- Lors de la repose du capteur avant, s'assurer d'enfoncer le passe-fil en caoutchouc jusqu'au blocage dans les emplacements indiqués sur l'illustration (2 sur les amortisseurs et 1 sur le panneau de carrosserie). Une fois monté, le faisceau ne doit pas être tordu. Les lignes blanches sur les faisceaux (parties ombrées) doivent être visible de l'avant.

BOITIER DE COMMANDE ESP/TCS/ABS

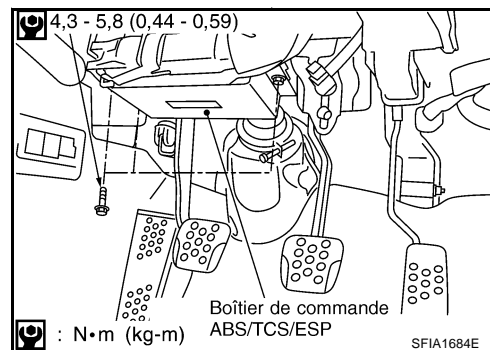
PF:47660

Dépose et repose

DEPOSE

EFS0048U

1. Déposer l'instrument de la partie inférieure du tableau de bord côté conducteur. Se reporter à [IP-11, "ENSEMBLE DU TABLEAU DE BORD"](#).
2. Déposer le boîtier de commande d'ESP/TCS/ABS



REPOSE

Reposer dans l'ordre inverse de la dépose.

ROTOR DE CAPTEUR

PF:47970

Dépose et repose DEPOSE

EF50048V

Avant

Le rotor du capteur ne peut pas être démonté. Pour remplacer le rotor de capteur, remplacer l'ensemble de roulement de moyeu. Se reporter à [FAX-4, "Dépose et repose"](#) dans "Essieu avant/semi-arbre" de la section FAX.

Arrière

- Suivre la procédure ci-dessous pour déposer le rotor de capteur arrière.
- Déposer la bride latérale. Se reporter à [RFD-14, "JOINT D'ETANCHEITE D'HUILE LATERAL"](#) dans "Transmission de l'essieu arrière" à la section RFD.
- A l'aide d'un outil pour déposer les roulements (outillage en vente dans le commerce) et d'un extracteur (outillage en vente dans le commerce), déposer le rotor de capteur de la contre-bride.

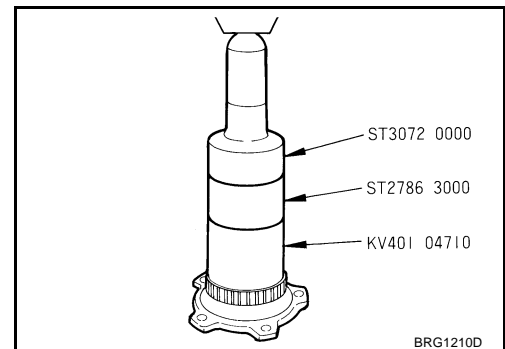
REPOSE

Avant

Le rotor du capteur ne peut pas être démonté. Pour remplacer le rotor de capteur, remplacer l'ensemble de roulement de moyeu. Se reporter à [FAX-4, "Dépose et repose"](#) dans "Essieu avant/semi-arbre" de la section FAX.

Arrière

- Suivre la procédure ci-dessous pour déposer le rotor de capteur arrière.
- A l'aide d'un chassoir (SST), appuyer sur l'arrière du rotor de capteur dans la bride latérale.
- Reposer la bride latérale. Se reporter à [RFD-14, "JOINT D'ETANCHEITE D'HUILE LATERAL"](#) dans "Transmission de l'essieu arrière" à la section RFD.



A
B
C
D
E
BRC
G
H
I
J
K
L
M

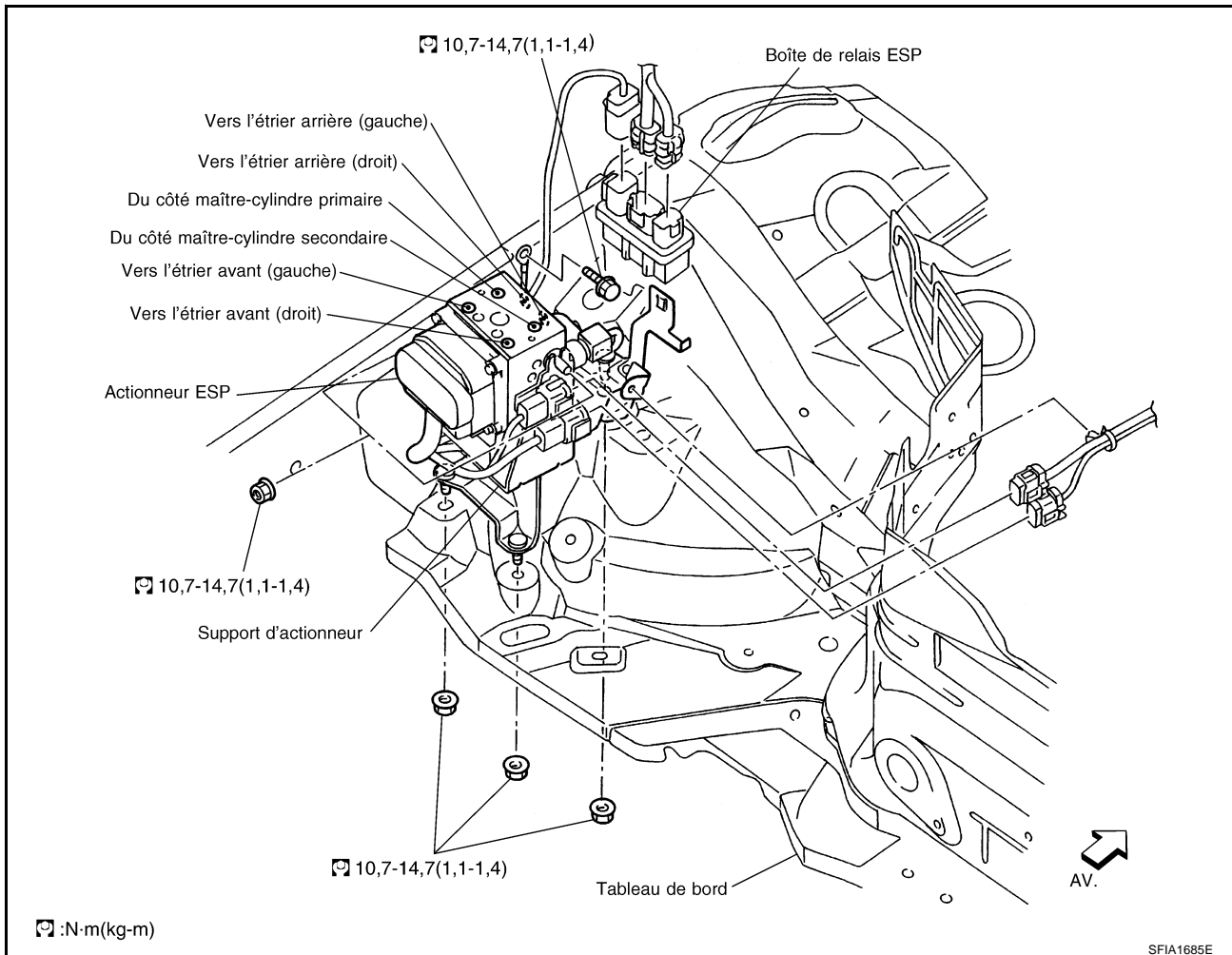
ACTIONNEUR ESP/TCS/ABS

PF:47660

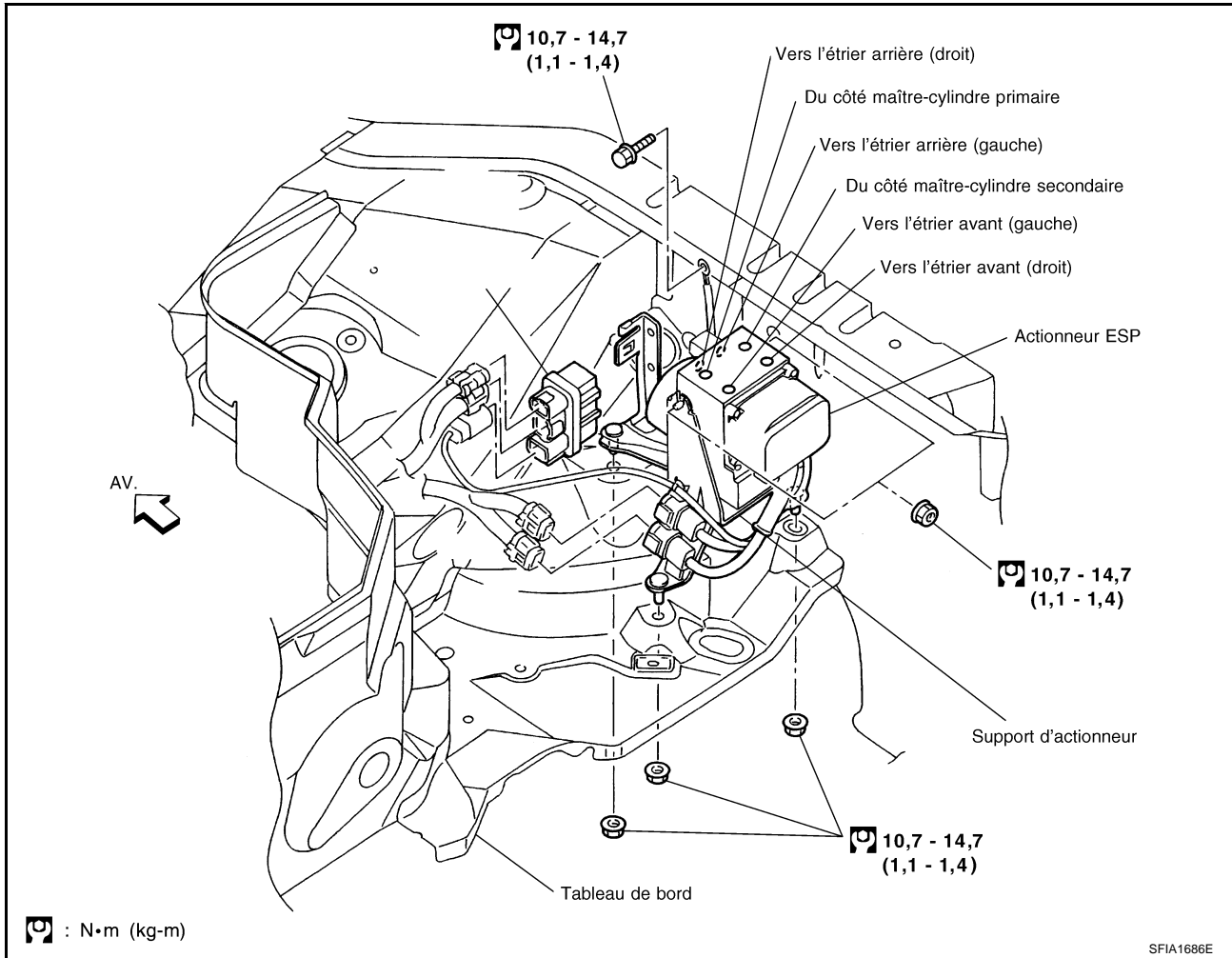
Dépose et repose

EF:0048W

CONDUITE A GAUCHE



CONDUITE A DROITE



Prêter attention à ce qui suit lors de la dépose de l'actionneur ESP.

PRECAUTION:

- Avant la révision, débrancher les bornes de batterie.
- Pour déposer un tuyau de frein, utiliser une clé pour écrou évasé pour éviter que les écrous évasés et le tuyau de frein ne se détériorent. Pour la repose, utiliser une clé dynamométrique pour écrou évasé (SST).
- Ne pas déposer ni reposer l'actionneur ESP en tenant le faisceau.
- Une fois l'opération effectuée, purger l'air du système de freinage. Se reporter à [BR-11, "Purge du système de freinage"](#).
- S'assurer du branchement correct du câble de masse.

CAPTEUR G

PFP:47930

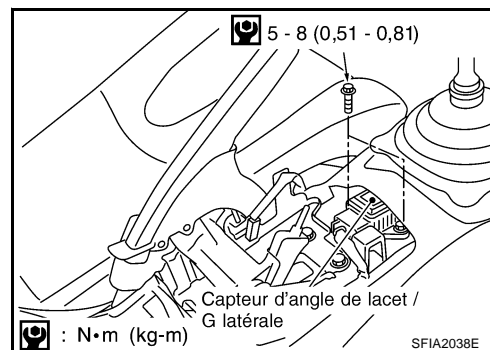
EFS0048X

Dépose et repose
DEPOSE

1. Déposer la console centrale. Se reporter à [IP-11, "ENSEMBLE DU TABLEAU DE BORD"](#).
2. Déposer le connecteur de faisceau.
3. Déposer les boulons de fixation. Déposer le capteur d'angle de lacet/de G latérale.

PRECAUTION:

- Ne pas laisser tomber ou heurter le capteur d'angle de lacet/de G latérale car il est peu résistant aux chocs.
- Ne pas utiliser d'outil permettant des efforts importants car le capteur d'angle de lacet/de G latérale est peu résistant aux chocs.

**REPOSE**

Reposer dans l'ordre inverse de la dépose.

PRECAUTION:

- Ne pas laisser tomber ou heurter le capteur d'angle de lacet/de G latérale car il est peu résistant aux chocs.
- Ne pas utiliser d'outil permettant des efforts importants car le capteur d'angle de lacet/de G latérale est peu résistant aux chocs.

CAPTEUR D'ANGLE DE BRAQUAGE

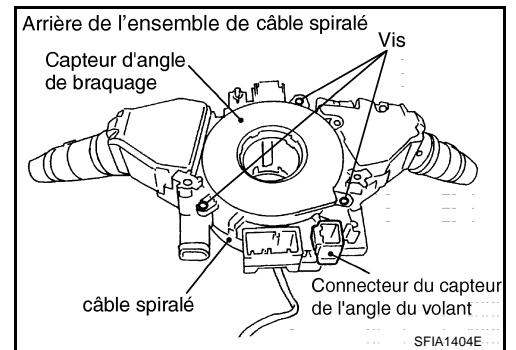
PF2:25554

Dépose et repose

DEPOSE

EFS0048Y

1. Déposer l'ensemble de câble spiralé. Se reporter à [SRS-42, "CABLE SPIRALE"](#).
2. Déposer le capteur d'angle de braquage de l'ensemble de câble spiralé.



REPOSE

Reposer dans l'ordre inverse de la dépose.

NOTE:

Après intervention, s'assurer de régler la position neutre du capteur d'angle de braquage. Se reporter à [BRC-6, "Réglage de la position neutre du capteur d'angle de braquage."](#)

A

B

C

D

E

BRC

G

H

I

J

K

L

M

