

INDEX POUR DTC

PPF:00024

INDEX POUR DTC

Index alphabétique

EBS010EH

[Retour à la page d'origine](#)

NOTE:

Si les DTC U1000 ou U1001 s'affichent avec d'autres DTC, procéder dans un premier temps au diagnostic de défaut des DTC U1000 et U1001. Se reporter au manuel de réparation "[SM4F00-1Z33E1E](#)".

x: s'applique —: ne s'applique pas

Eléments (terminologie des écrans CONSULT-II)	DTC*1		Parcours	Allumage du témoin de défaut	Page de référence
	CONSULT-II GST*(analyseur générique) ²	ECM*3			
CAPTEUR 1 A/CARB (R1)	P1271	1271	2	×	
CAPTEUR 1 A/CARB (R1)	P1272	1272	2	×	
CAPTEUR 1 A/CARB (R1)	P1273	1273	2	×	
CAPTEUR 1 A/CARB (R1)	P1274	1274	2	×	
CAPTEUR 1 A/CARB (R1)	P1276	1276	2	×	
CAPTEUR 1 A/CARB (R1)	P1278	1278	2	×	
CAPTEUR 1 A/CARB (R1)	P1279	1279	2	×	
CAPTEUR 1 A/CARB (R2)	P1281	1281	2	×	
CAPTEUR 1 A/CARB (R2)	P1282	1282	2	×	
CAPTEUR 1 A/CARB (R2)	P1283	1283	2	×	
CAPTEUR 1 A/CARB (R2)	P1284	1284	2	×	
CAPTEUR 1 A/CARB (R2)	P1286	1286	2	×	
CAPTEUR 1 A/CARB (R2)	P1288	1288	2	×	
CAPTEUR 1 A/CARB (R2)	P1289	1289	2	×	
CH CAP1 A/CARB (R1)	P1031	1031	2	×	
CH CAP1 A/CARB (R1)	P1032	1032	2	×	
CH CAP1 A/CARB (R2)	P1051	1051	2	×	
CH CAP1 A/CARB (R2)	P1052	1052	2	×	
CIRC CAP1 POS PED ACCE	P2122	2122	1	×	
CIRC CAP1 POS PED ACCE	P2123	2123	1	×	
CIRC CAP2 POS PED ACCE	P2127	2127	1	×	
CIRC CAP2 POS PED ACCE	P2128	2128	1	×	
CAP POS PED ACCEL	P2138	2138	1	×	
CONT FREIN ASCD	P1572	1572	1	—	
CONT ASCD	P1564	1564	1	—	
CAPT VIT VHL ASCD	P1574	1574	1	—	
CIR/CONT FREIN	P1805	1805	2	—	
CIRC COMMUNIC CAN	U1000	1000*4	2	—	
CIRC COMMUNIC CAN	U1001	1001*4	2	—	
CIRCUIT CPV	P0335	0335	2	×	
CIRC/POS CAM-R1	P0340	0340	2	×	
CIRC/POS CAM-R2	P0345	0345	2	×	
INS CAP POS PA FERM	P1225	1225	2	—	
INS CAP POS PA FERM	P1226	1226	2	—	
RATE D'ALLUMAGE DU CYLINDRE 1	P0301	0301	2	×	
RATE D'ALLUMAGE DU CYLINDRE 2	P0302	0302	2	×	

Se reporter au manuel de réparation "[SM4F00-1Z33E1E](#)".

INDEX POUR DTC

Eléments (terminologie des écrans CONSULT-II)	DTC*1		Parcours	Allumage du témoin de défaut	Page de référence
	CONSULT-II GST*(analyseur générique) ²	ECM*3			
RATE D'ALLUMAGE DU CYLINDRE 3	P0303	0303	2	×	Se reporter au manuel de réparation " SM4F00-1Z33E1E ".
RATE D'ALLUMAGE DU CYLINDRE 4	P0304	0304	2	×	
RATE D'ALLUMAGE DU CYLINDRE 5	P0305	0305	2	×	
RATE D'ALLUMAGE DU CYLINDRE 6	P0306	0306	2	×	
ECM	P0605	0605	1 ou 2	× ou —	
RELAIS ECCS	P1065	1065	2	×	
CIR CAP TEMP RE MOT	P0117	0117	1	×	
CIR CAP TEMP RE MOT	P0118	0118	1	×	
SURCHAUFFE MOTEUR	P1217	1217	1	×	
CIRC ACT PAP	P1121	1121	1	×	
CIRC FONCT COM EL PAP	P1122	1122	1	×	
MOT COMM ELECT PAP	P1128	1128	1	×	
ALIM MOT COM ELEC PAP	P1124	1124	1	×	
ALIM MOT COM ELEC PAP	P1126	1126	1	×	
EX V/T MGT/RTDR-B1*5	P0078	0078	2	×	EC-150c
EX V/T MGT/RTDR-B2*5	P0084	0084	2	×	EC-150c
EXH TIM SEN/CIR-B1*5	P1078	1078	2	×	EC-293b
EXH TIM SEN/CIR -B2*5	P1084	1084	2	×	EC-293b
COM CLG S/ECH-B1*5	P0014	0014	2	×	EC-141a
COM CLG S/ECH-B2*5	P0024	0024	2	×	EC-141a
SYS CARB-PVR-R1	P0171	0171	2	×	Se reporter au manuel de réparation " SM4F00-1Z33E1E ".
SYS CARB-PVR-R2	P0174	0174	2	×	
SYS CARB-RICH/R1	P0172	0172	2	×	
SYS CARB-RICH/R2	P0175	0175	2	×	
S/O2 CH2 (R1)	P0138	0138	2	×	
S/O2 CH2 (R1)	P0139	0139	2	×	
S/O2 CH2 (R1)	P1146	1146	2	×	
S/O2 CH2 (R1)	P1147	1147	2	×	
S/O2 CH2 (R2)	P0158	0158	2	×	
S/O2 CH2 (R2)	P0159	0159	2	×	
S/O2 CH2 (R2)	P1166	1166	2	×	
S/O2 CH2 (R2)	P1167	1167	2	×	
CH S/O2 CH2 (R1)	P0037	0037	2	×	
CH S/O2 CH2 (R1)	P0038	0038	2	×	
MTR S/O2 CH2 (R2)	P0057	0057	2	×	
MTR S/O2 CH2 (R2)	P0058	0058	2	×	
CIR/CAP IAT	P0112	0112	2	×	
CIR/CAP IAT	P0113	0113	2	×	
CONT SPP REG S/ADM-R1	P0011	0011	2	—	
COM REG SPP ADM-R2	P0021	0021	2	—	
CIRC SPP REG S/ADM R1	P1111	1111	2	×	

A
EC
C
D
E
F
G
H
I
J
K
L
M

INDEX POUR DTC

Éléments (terminologie des écrans CONSULT-II)	DTC*1		Parcours	Allumage du témoin de défaut	Page de référence
	CONSULT-II GST*(analyseur générique) ²	ECM*3			
CIRC SPP REG S/ADM R2	P1136	1136	2	×	Se reporter au manuel de réparation " SM4F00-1Z33E1E ".
CIRC CAP DETON-R1	P0327	0327	2	—	
CIRC CAP DETON-R1	P0328	0328	2	—	
CIRC CAP DEBIT AIR	P0102	0102	1	×	
CIRC CAP DEBIT AIR	P0103	0103	1	×	
RATE MULTICYLINDRE	P0300	0300	2	×	
NATS DEFAUT	P1610 - P1615	1610 - 1615	2	—	
AUCUN DTC INDIQUE UN TEST SUPPLEMENTAIRE PEUT ETRE NECESSAIRE.	P0000	0000	—	—	
CIR CON NEUTRE	P1706	1706	2	×	
SOUP COM VOL PURG	P0444	0444	2	×	
SOUP COM VOL PURG	P0445	0445	2	×	
CIR/CAP PRS D/A	P0550	0550	2	—	
CIRC ALIM CAPTEUR	P1229	1229	1	×	
FUNCTN B/C TCS	P1211	1211	2	—	
CIRC/TCS	P1212	1212	2	—	
CIRC CAP POS PAP 1	P0222	0222	1	×	
CIRC CAP POS PAP 1	P0223	0223	1	×	
CIRC CAP POS PAP 2	P0122	0122	1	×	
CIRC CAP POS PAP 2	P0123	0123	1	×	
CAP POSITION PAP	P2135	2135	1	×	
SYST CAT 3 V-R1	P0420	0420	2	×	
SYST CAT 3 V-R2	P0430	0430	2	×	
CIRC/CAP VIT VEH	P0500	0500	2	×	

*1 : Le n° de DTC de 1er parcours est identique à celui de DTC.

*2 : Ce numéro est prescrit par la norme ISO 15031-5.

*3 : En mode de test de diagnostic II (résultats de l'autodiagnostic), ce numéro est contrôlé par NISSAN.

*4 : Le diagnostic de pannes pour ce DTC nécessite l'utilisation de CONSULT-II.

*5 : Modèle 35^{ème} anniversaire. Pour identifier les données relatives au modèle 35^{ème} anniversaire, se reporter à [GI-52, "Élément d'application"](#).

INDEX POUR DTC

Index pour n° de DTC

Retour à la page d'origine

EBS010EI

NOTE:

Si les DTC U1000 ou U1001 s'affichent avec d'autres DTC, procéder dans un premier temps au diagnostic de défaut des DTC U1000 et U1001. Se reporter à [EC-142. "DTC U1000, U1001 LIGNE DE COMMUNICATION CAN"](#).

x: s'applique —: ne s'applique pas

DTC*1		Éléments (terminologie des écrans CONSULT-II)	Parcours	Allumage du témoin de défaut	Page de réfé- rence
CONSULT-II GST*(analyseur générique) ²	ECM*3				
U1000	1000*4	CIRC COMMUNIC CAN	2	—	Se reporter au manuel de répa- ration " SM4F00- 1Z33E1E ".
U1001	1001*4	CIRC COMMUNIC CAN	2	—	
P0000	0000	AUCUN DTC INDIQUE UN TEST SUPPLEMENTAIRE PEUT ETRE NECESSAIRE.	—	—	
P0011	0011	CONT SPP REG S/ADM-R1	2	—	EC-141a
P0014	0014	COM REG SPP ECHP-R1*5	2	×	
P0021	0021	COM REG SPP ADM-R2	2	—	Se reporter au manuel de répa- ration " SM4F00- 1Z33E1E ".
P0024	0024	COM CLG S/ECH-B2*5	2	×	EC-141a
P0037	0037	CH S/O2 CH2 (R1)	2	×	Se reporter au manuel de répa- ration " SM4F00- 1Z33E1E ".
P0038	0038	CH S/O2 CH2 (R1)	2	×	
P0057	0057	MTR S/O2 CH2 (R2)	2	×	
P0058	0058	MTR S/O2 CH2 (R2)	2	×	EC-150c
P0078	0078	EX V/T MGT/RTDR-B1*5	2	×	
P0084	0084	EX V/T MGT/RTDR-B2*	2	×	EC-150c
P0102	0102	CIRC CAP DEBIT AIR	1	×	Se reporter au manuel de répa- ration " SM4F00- 1Z33E1E ".
P0103	0103	CIRC CAP DEBIT AIR	1	×	
P0112	0112	CIR/CAP IAT	2	×	
P0113	0113	CIR/CAP IAT	2	×	
P0117	0117	CIR CAP TEMP RE MOT	1	×	
P0118	0118	CIR CAP TEMP RE MOT	1	×	
P0122	0122	CIRC CAP POS PAP 2	1	×	
P0123	0123	CIRC CAP POS PAP 2	1	×	
P0138	0138	S/O2 CH2 (R1)	2	×	
P0139	0139	S/O2 CH2 (R1)	2	×	
P0158	0158	S/O2 CH2 (R2)	2	×	
P0159	0159	S/O2 CH2 (R2)	2	×	
P0171	0171	SYS CARB-PVR-R1	2	×	
P0172	0172	SYS CARB-RICH/R1	2	×	
P0174	0174	SYS CARB-PVR-R2	2	×	
P0175	0175	SYS CARB-RICH/R2	2	×	
P0222	0222	CIRC CAP POS PAP 1	1	×	
P0223	0223	CIRC CAP POS PAP 1	1	×	
P0300	0300	RATE MULTICYLINDRE	2	×	
P0301	0301	RATE D'ALLUMAGE DU CYLINDRE 1	2	×	

INDEX POUR DTC

DTC*1		Eléments (terminologie des écrans CONSULT-II)	Parcours	Allumage du témoin de défaut	Page de référé- rence
CONSULT-II GST*(analyseur générique) ²	ECM*3				
P0302	0302	RATE D'ALLUMAGE DU CYLINDRE 2	2	×	Se reporter au manuel de répa- ration " SM4F00- 1Z33E1E ".
P0303	0303	RATE D'ALLUMAGE DU CYLINDRE 3	2	×	
P0304	0304	RATE D'ALLUMAGE DU CYLINDRE 4	2	×	
P0305	0305	RATE D'ALLUMAGE DU CYLINDRE 5	2	×	
P0306	0306	RATE D'ALLUMAGE DU CYLINDRE 6	2	×	
P0327	0327	CIRC CAP DETON-R1	2	—	
P0328	0328	CIRC CAP DETON-R1	2	—	
P0335	0335	CIRCUIT CPV	2	×	
P0340	0340	CIRC/POS CAM-R1	2	×	
P0345	0345	CIRC/POS CAM-R2	2	×	
P0420	0420	SYST CAT 3 V-R1	2	×	
P0430	0430	SYST CAT 3 V-R2	2	×	
P0444	0444	SOUP COM VOL PURG	2	×	
P0445	0445	SOUP COM VOL PURG	2	×	
P0500	0500	CIRC/CAP VIT VEH	2	×	
P0550	0550	CIR/CAP PRS D/A	2	—	
P0605	0605	ECM	1 ou 2	× ou —	
P1031	1031	CH CAP1 A/CARB (R1)	2	×	
P1032	1032	CH CAP1 A/CARB (R1)	2	×	
P1051	1051	CH CAP1 A/CARB (R2)	2	×	
P1052	1052	CH CAP1 A/CARB (R2)	2	×	
P1065	1065	RELAIS ECCS	2	×	
P1078	1078	EXH TIM SEN/CIR-B1*5	2	×	EC-293b
P1084	1084	EXH TIM SEN/CIR-B2*5	2	×	EC-293b
P1111	1111	CIRC SPP REG S/ADM R1	2	×	Se reporter au manuel de répa- ration " SM4F00- 1Z33E1E ".
P1121	1121	CIRC ACT PAP	1	×	
P1122	1122	CIRC FONCT COM EL PAP	1	×	
P1124	1124	ALIM MOT COM ELEC PAP	1	×	
P1126	1126	ALIM MOT COM ELEC PAP	1	×	
P1128	1128	MOT COMM ELECT PAP	1	×	
P1136	1136	CIRC SPP REG S/ADM R2	2	×	
P1146	1146	S/O2 CH2 (R1)	2	×	
P1147	1147	S/O2 CH2 (R1)	2	×	
P1166	1166	S/O2 CH2 (R2)	2	×	
P1167	1167	S/O2 CH2 (R2)	2	×	
P1211	1211	FUNCTN B/C TCS	2	—	
P1212	1212	CIRC/TCS	2	—	
P1217	1217	SURCHAUFFE MOTEUR	1	×	
P1225	1225	INS CAP POS PA FERM	2	—	
P1226	1226	INS CAP POS PA FERM	2	—	
P1229	1229	CIRC ALIM CAPTEUR	1	×	

INDEX POUR DTC

DTC*1		Eléments (terminologie des écrans CONSULT-II)	Parcours	Allumage du témoin de défaut	Page de réfé- rence
CONSULT-II GST*(analyseur générique) ²	ECM*3				
P1271	1271	CAPTEUR 1 A/CARB (R1)	2	×	Se reporter au manuel de répa- ration " SM4F00- 1Z33E1E ".
P1272	1272	CAPTEUR 1 A/CARB (R1)	2	×	
P1273	1273	CAPTEUR 1 A/CARB (R1)	2	×	
P1274	1274	CAPTEUR 1 A/CARB (R1)	2	×	
P1276	1276	CAPTEUR 1 A/CARB (R1)	2	×	
P1278	1278	CAPTEUR 1 A/CARB (R1)	2	×	
P1279	1279	CAPTEUR 1 A/CARB (R1)	2	×	
P1281	1281	CAPTEUR 1 A/CARB (R2)	2	×	
P1282	1282	CAPTEUR 1 A/CARB (R2)	2	×	
P1283	1283	CAPTEUR 1 A/CARB (R2)	2	×	
P1284	1284	CAPTEUR 1 A/CARB (R2)	2	×	
P1286	1286	CAPTEUR 1 A/CARB (R2)	2	×	
P1288	1288	CAPTEUR 1 A/CARB (R2)	2	×	
P1289	1289	CAPTEUR 1 A/CARB (R2)	2	×	
P1564	1564	CONT ASCD	1	—	
P1572	1572	CONT FREIN ASCD	1	—	
P1574	1574	CAPT VIT VHL ASCD	1	—	
P1610 - P1615	1610 - 1615	NATS DEFAULT	2	—	
P1706	1706	CIR CON NEUTRE	2	×	
P1805	1805	CIR/CONT FREIN	2	—	
P2122	2122	CIRC CAP1 POS PED ACCE	1	×	
P2123	2123	CIRC CAP1 POS PED ACCE	1	×	
P2127	2127	CIRC CAP2 POS PED ACCE	1	×	
P2128	2128	CIRC CAP2 POS PED ACCE	1	×	
P2135	2135	CAP POSITION PAP	1	×	
P2138	2138	CAP POS PED ACCEL	1	×	

*1 : Le n° de DTC de 1er parcours est identique à celui de DTC.

*2 : Ce numéro est prescrit par la norme ISO 15031-5.

*3 : En mode de test de diagnostic II (résultats de l'autodiagnostic), ce numéro est contrôlé par NISSAN.

*4 : Le diagnostic de pannes pour ce DTC nécessite l'utilisation de CONSULT-II.

*5 : Modèle 35^{ème} anniversaire. Pour identifier les données relatives au modèle 35^{ème} anniversaire, se reporter à [GI-52, "Elément d'application"](#).

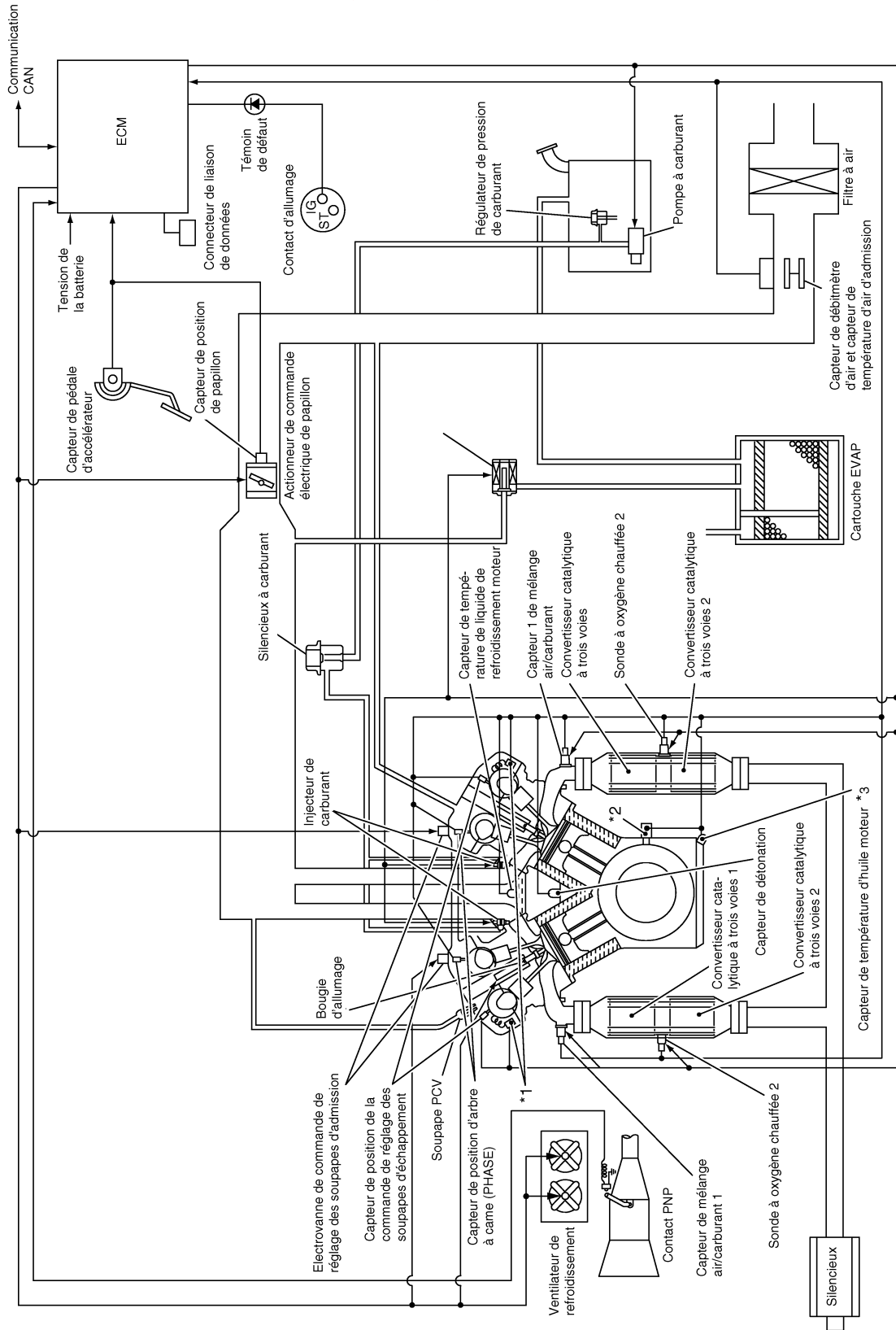
A
EC
C
D
E
F
G
H
I
J
K
L
M

SYSTEME DE GESTION MOTEUR

Schéma du système (modèle 35ème anniversaire)

EBS01F74

[Retour à la page d'origine](#)



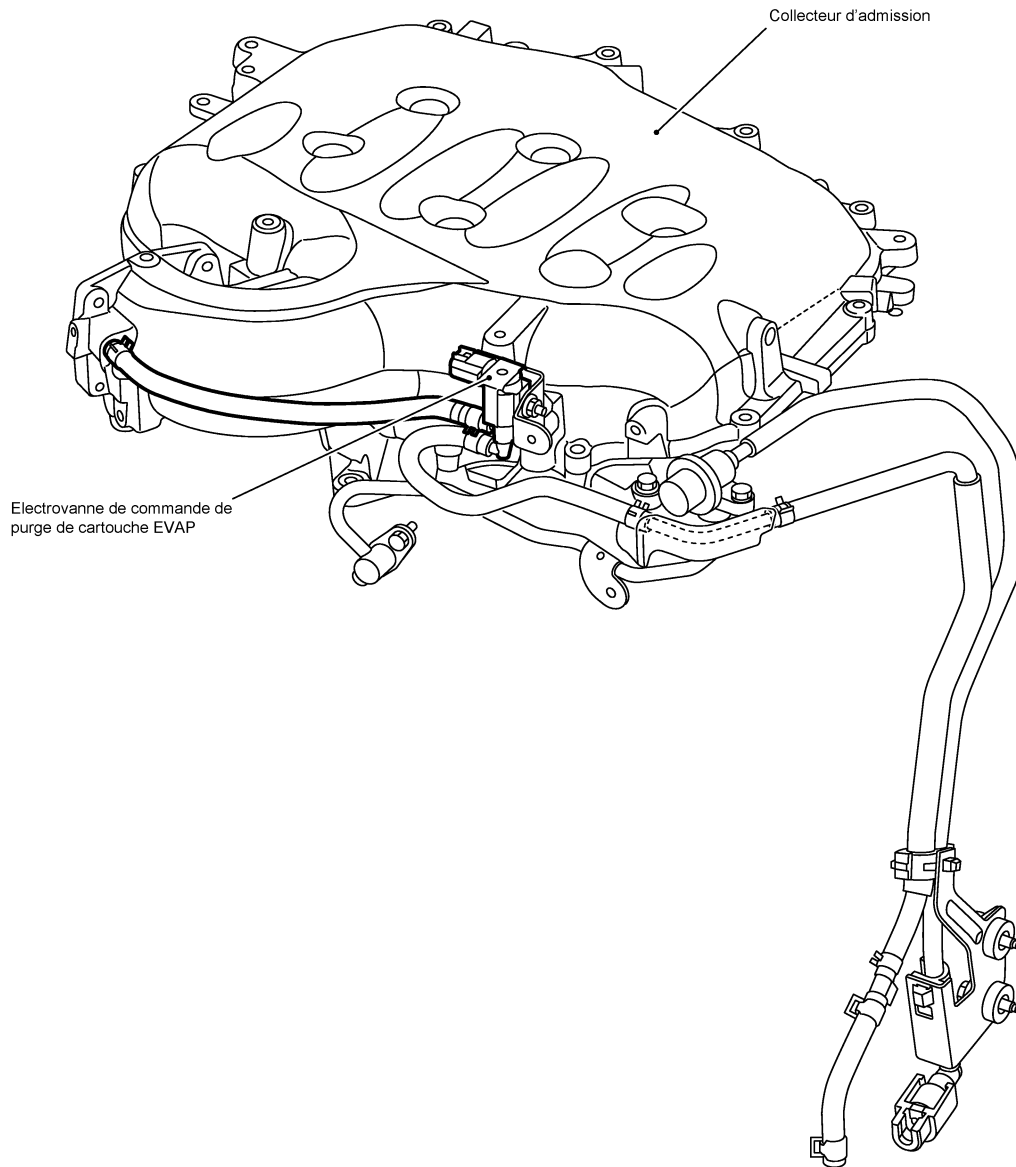
- *1 : Retardateur magnétique de commande de soupape d'échappement
- *2 : Capteur de position d'arbre à came (POS)
- *3 : Ce capteur/actionneur ne commande ni le système moteur ni le diagnostic de bord

PBIB2874E

Schéma des durites de dépression

EBS010ER

[Retour à la page d'origine](#)



REMARQUE : Ne pas utiliser d'eau savonneuse ou de solvant lors de la repose du flexible à dépression ou des flexibles de purge.

PBIB2490E

Se reporter au manuel de réparation "[SM4F00-1Z33E1E](#)" ou [EC-21a, Schéma du système \(modèle 35ème anniversaire\)](#)" de commande de dépression.

SYSTEME DE GESTION MOTEUR

Tableau du système

[Retour à la page d'origine](#)

EBS010ES

Entrée (capteur)	Fonction de l'ECM	Sortie (actionneur)
<ul style="list-style-type: none"> ● Capteur d'angle d'arbre à cames (PHASE) ● Capteur de position de vilebrequin (POS) ● Débitmètre d'air ● Capteur de température du liquide de refroidissement moteur ● Capteur de température d'huile moteur*5 ● Capteur 1 de rapport air/carburant (A/CARB) ● Capteur de position de papillon ● Capteur de position de pédale d'accélérateur ● Contact de position de stationnement/point mort (PNP) ● Capteur de température d'air d'admission ● Capteur de pression de direction assistée ● Contact d'allumage ● Tension de la batterie ● Capteur de détonation ● Capteur de pression du liquide de refroidissement ● Contact de feu de stop ● Commande au volant ASCD ● Contact de frein ASCD ● Contact d'embrayage ASCD ● Sonde à oxygène chauffée 2*1 ● Boîtier de commande ESP/TCS/ABS*2 ● Commande de climatisation*2 ● Capteur de roue*2 ● Signal de charge électrique*2 	Injection de carburant et commande de richesse de mélange	Injecteur à carburant
	Commande de calage d'allumage	Transistor d'alimentation
	Commande de pompe à carburant	Relais de pompe à carburant
	Commande de vitesse du véhicule ASCD	Actionneur de commande de papillon électrique
	Système de diagnostic embarqué	Témoin de défaut (tableau de bord)*3
	Commande de réglage des soupapes d'admission	Electrovanne de commande de réglage des soupapes d'admission
	Commande de réglage des soupapes d'échappement	Retardateur magnétique de commande de réglage des soupapes d'échappement*4
	Système de commande du chauffage du capteur 1 du rapport air/carburant (A/CARB)	Chauffage du capteur 1 du rapport air/carburant (A/CARB)
	Commande du chauffage de la sonde à oxygène chauffée 2	Chauffage de la sonde à oxygène chauffée 2
	Commande de volume de purge de cartouche EVAP	Electrovanne de commande de volume de purge de cartouche EVAP
	Commande de coupure de climatisation	Relais de climatiseur*3
	Commande de ventilateur de refroidissement	Relais de ventilateur de refroidissement*3

*1 : Ce capteur ne peut être utilisé pour contrôler le système moteur dans des conditions normales de fonctionnement.

*2 : Le signal d'entrée est envoyé à l'ECM via la ligne de communication CAN.

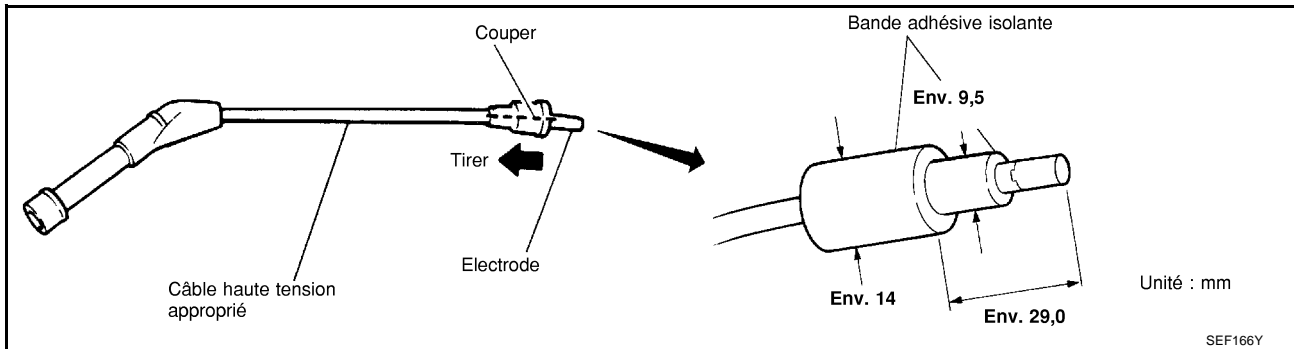
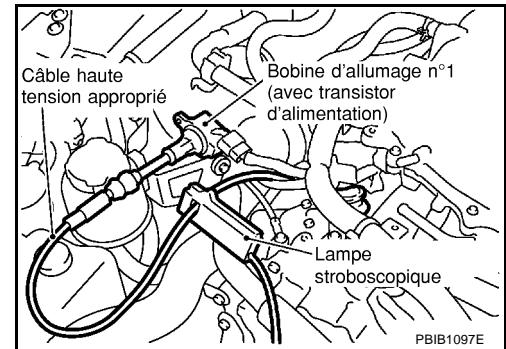
*3 : Le signal de sortie est envoyé à l'ECM via la ligne de communication CAN.

*4 : Modèle 35^{ème} anniversaire. Pour identifier les données relatives au modèle 35^{ème} anniversaire, se reporter à [GI-52. "Elément d'application"](#).

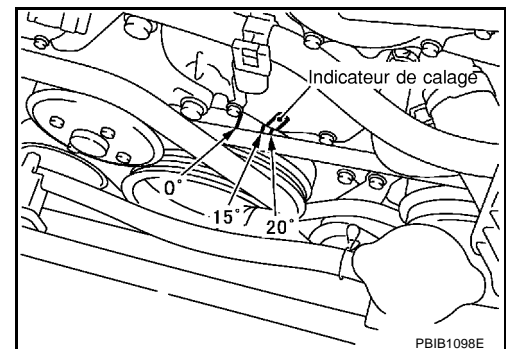
*5 : Ce capteur n'est pas utilisé pour la commande du moteur.

PROCEDURE D'ENTRETIEN DE BASE

2. Raccorder la bobine d'allumage n°1 à la bougie d'allumage n°1 au moyen d'un câble à haute tension approprié comme le montre le schéma, puis fixer la pince de la lampe stroboscopique sur ce câble.



3. Contrôler le calage de l'allumage.



Initialisation de la commande de réglage des soupapes d'échappement (modèles 35ème anniversaire)

[Retour à la page d'origine](#)

EBS01F75

L'initialisation de la commande de réglage des soupapes d'échappement consiste à entrer les caractéristiques du retardateur magnétique de la commande de réglage des soupapes d'échappement en comparant l'angle cible à l'angle réel de l'arbre à cames d'échappement. Elle doit être effectuée à chaque débranchement ou remplacement du retardateur magnétique de commande de réglage des soupapes d'échappement, ou à chaque remplacement de l'ECM.

PROCEDURE D'UTILISATION

Avec CONSULT-II

1. Démarrer le moteur et l'amener à température normale de fonctionnement.
2. Placer le levier de changement de vitesse au point mort, puis s'assurer que les charges électriques suivantes ne sont pas appliquées.
 - Commande de phares sur la position d'arrêt
 - Commande de climatisation désactivée
 - Interrupteur de désembuage arrière sur la position d'arrêt
 - Volant dans la position droit devant, etc.
3. Maintenir le régime moteur entre 1 800 et 2 000 tr/mn.

PROCEDURE D'ENTRETIEN DE BASE

4. Sélectionner INSTRUCTION COMMANDE VT ECHAP dans le mode SUPPORT DE TRAVAIL avec CONSULT-II.

SUPPORT DE TRAVAIL	
INSTRUCTION COMMANDE VT ECHAP	TER- MINE
REGLAGE ECRAN	
TR/MN MOT	xxxtr/mn
CAP TEMP MOT	xx°C
CAP VIT VEHIC	0km/h
CNT NEUTRE	ON
INSTR VT ECHAP	UNCPLT
DEPART	
PBIB2760E	

5. Appuyer sur la touche DEPART et attendre 20 secondes.
6. S'assurer que TERMINE est affiché sur l'écran CONSULT-II.

Initialisation terminée : **TERMINE**

Initialisation non terminée : **UNCPLT**

SUPPORT DE TRAVAIL	
INSTRUCTION COMMANDE VT ECHAP	TERMINE
REGLAGE ECRAN	
TR/MN MOT	xxxtr/mn
CAP TEMP MOT	xx°C
CAP VIT VEHIC	0km/h
CNT NEUTRE	ON
INSTR VT ECHAP	TERMINE
DEPART	
MODE	RETOUR ECLAIR- COPIER
PBIB2759E	

⊗ Sans CONSULT-II

- Démarrer le moteur et l'amener à température normale de fonctionnement.
- Placer le levier de changement de vitesse au point mort, puis s'assurer que les charges électriques suivantes ne sont pas appliquées.
 - Commande de phares sur la position d'arrêt
 - Commande de climatisation désactivée
 - Interrupteur de désembuage arrière sur la position d'arrêt
 - Volant dans la position droit devant, etc.
- Conserver le régime moteur entre 1 800 et 2 000 tr/mn pendant au moins 20 secondes.

Initialisation de la position relâchée de la pédale d'accélérateur

[Retour à la page d'origine](#)

DESCRIPTION

L'opération d'initialisation de la position relâchée de pédale d'accélérateur permet de renseigner la position maximale de relâchement de l'accélérateur via le signal de sortie du capteur de position de pédale d'accélérateur. Cette opération doit être exécutée chaque fois que le connecteur de faisceau du capteur de position de pédale d'accélérateur ou de l'ECM est déconnecté.

PROCEDURE D'UTILISATION

- S'assurer qu'aucune pression ne s'exerce sur la pédale d'accélérateur.
- Mettre le contact et attendre 2 secondes minimum.
- Amener le contact d'allumage sur OFF et attendre 10 secondes minimum.
- Mettre le contact et attendre 2 secondes minimum.
- Amener le contact d'allumage sur OFF et attendre 10 secondes minimum.

Initialisation de la position fermée du papillon

EBS010F1

[Retour à la page d'origine](#)

DESCRIPTION

L'opération d'initialisation de papillon en position fermée permet de renseigner la position de fermeture maximale de la soupape de papillon via le signal de sortie du capteur de position de papillon. Cette opération doit être effectuée chaque fois que le connecteur de faisceau de l'actionneur de commande de papillon ou de l'ECM est déconnecté.

PROCEDURE D'UTILISATION

- S'assurer qu'aucune pression ne s'exerce sur la pédale d'accélérateur.

SYSTEME DE DIAGNOSTIC DE BORD (OBD)

Éléments	Témoin de défaut				DTC		DTC de 1er parcours	
	1er parcours		2ème parcours		Affichage 1er parcours	Affichage de 2ème parcours	Affichage 1er parcours	Affichage de 2ème parcours
	Clignotement	Allumé	Clignotement	Allumé				
Diagnostic de détection de 1er parcours (Se reporter à EC-39, "ELEMENTS D'INFORMATIONS DE DIAGNOSTIC DE DEPOLLUTION" .)	—	×	—	—	×	—	—	—
Sauf ci-dessus	—	—	—	×	—	×	×	—

En cas de circuit ouvert sur le circuit de témoin de défaut, l'ECM ne peut plus avertir le conducteur en allumant le témoin de défaut lors d'incident dans le système de gestion moteur.

Par conséquent, lorsque le papillon à commande électrique et l'élément de diagnostic de l'ECM affichent MAUVAIS en continu sur 5 parcours, le conducteur est averti du mauvais fonctionnement du système de contrôle moteur et d'un circuit ouvert dans le témoin de défaut par l'ECM via la fonction de mode sans-échec.

La fonction de mode sans échec est activée lorsque les diagnostics mentionnés ci-dessus, sauf circuit de témoin de défaut, sont détectés et que le système exige réparation.

Condition de fonctionnement du moteur en mode sans échec	Le régime moteur ne dépasse pas 2 500 tr/mn en raison de la coupure de carburant
--	--

Informations de diagnostic du système antipollution ELEMENTS D'INFORMATIONS DE DIAGNOSTIC DE DEPOLLUTION

Retour à la page d'origine

EBS010F6

Éléments (terminologie des écrans CONSULT-II)	DTC*1		Code SRT	Valeur de test/limite de test (GST uniquement)	DTC de 1er parcours	Page de référence
	CONSULT-II GST*(analyseur générique) ²	ECM*3				
CIRC COMMUNIC CAN	U1000	1000*4	—	—	×	Se reporter au manuel de réparation " SM4F00-1Z33E1E ".
CIRC COMMUNIC CAN	U1001	1001*4	—	—	×	
AUCUN DTC INDIQUE UN TEST SUPPLEMENTAIRE PEUT ETRE NECESSAIRE.	P0000	0000	—	—	—	
CONT SPP REG S/ADM-R1	P0011	0011	—	—	×	EC-141a
COM REG SPP ECHP-R1*5	P0014	0014	—	—	×	
COM REG SPP ADM-R2	P0021	0021	—	—	×	Se reporter au manuel de réparation " SM4F00-1Z33E1E ".
COM CLG S/ECH-B2*5	P0024	0024	—	—	×	EC-141a
CH S/O2 CH2 (R1)	P0037	0037	×	×	×	Se reporter au manuel de réparation " SM4F00-1Z33E1E ".
CH S/O2 CH2 (R1)	P0038	0038	×	×	×	
MTR S/O2 CH2 (R2)	P0057	0057	×	×	×	
MTR S/O2 CH2 (R2)	P0058	0058	×	×	×	
EX V/T MGT/RTDR-B1*5	P0078	0078	—	—	×	EC-150c
EX V/T MGT/RTDR-B2*5	P0084	0084	—	—	×	EC-150c
CIRC CAP DEBIT AIR	P0102	0102	—	—	—	Se reporter au manuel de réparation " SM4F00-1Z33E1E ".
CIRC CAP DEBIT AIR	P0103	0103	—	—	—	
CIR/CAP IAT	P0112	0112	—	—	×	
CIR/CAP IAT	P0113	0113	—	—	×	
CIR CAP TEMP RE MOT	P0117	0117	—	—	—	

SYSTEME DE DIAGNOSTIC DE BORD (OBD)

Éléments (terminologie des écrans CON- SULT-II)	DTC*1		Code SRT	Valeur de test/limite de test (GST uni- quement)	DTC de 1er parcours	Page de réf- érence
	CONSULT-II GST*(analy- seur généri- que) ²	ECM*3				
CIR CAP TEMP RE MOT	P0118	0118	—	—	—	
CIRC CAP POS PAP 2	P0122	0122	—	—	—	
CIRC CAP POS PAP 2	P0123	0123	—	—	—	
S/O2 CH2 (R1)	P0138	0138	—	×	×	
S/O2 CH2 (R1)	P0139	0139	×	×	×	
S/O2 CH2 (R2)	P0158	0158	—	×	×	
S/O2 CH2 (R2)	P0159	0159	×	×	×	
SYS CARB-PVR-R1	P0171	0171	—	—	×	
SYS CARB-RICH/R1	P0172	0172	—	—	×	
SYS CARB-PVR-R2	P0174	0174	—	—	×	
SYS CARB-RICH/R2	P0175	0175	—	—	×	
CIRC CAP POS PAP 1	P0222	0222	—	—	—	
CIRC CAP POS PAP 1	P0223	0223	—	—	—	
RATE MULTICYLINDRE	P0300	0300	—	—	×	
RATE D'ALLUMAGE DU CYLIN- DRE 1	P0301	0301	—	—	×	
RATE D'ALLUMAGE DU CYLIN- DRE 2	P0302	0302	—	—	×	
RATE D'ALLUMAGE DU CYLIN- DRE 3	P0303	0303	—	—	×	
RATE D'ALLUMAGE DU CYLIN- DRE 4	P0304	0304	—	—	×	
RATE D'ALLUMAGE DU CYLIN- DRE 5	P0305	0305	—	—	×	
RATE D'ALLUMAGE DU CYLIN- DRE 6	P0306	0306	—	—	×	
CIRC CAP DETON-R1	P0327	0327	—	—	×	
CIRC CAP DETON-R1	P0328	0328	—	—	×	
CIRCUIT CPV	P0335	0335	—	—	×	
CIRC/POS CAM-R1	P0340	0340	—	—	×	
CIRC/POS CAM-R2	P0345	0345	—	—	×	
SYST CAT 3 V-R1	P0420	0420	×	×	×	
SYST CAT 3 V-R2	P0430	0430	×	×	×	
SOUP COM VOL PURG	P0444	0444	—	—	×	
SOUP COM VOL PURG	P0445	0445	—	—	×	
CIRC/CAP VIT VEH	P0500	0500	—	—	×	
CIR/CAP PRS D/A	P0550	0550	—	—	×	
ECM	P0605	0605	—	—	× ou —	
CH CAP1 A/CARB (R1)	P1031	1031	×	×	×	
CH CAP1 A/CARB (R1)	P1032	1032	×	×	×	
CH CAP1 A/CARB (R2)	P1051	1051	×	×	×	
CH CAP1 A/CARB (R2)	P1052	1052	×	×	×	
RELAIS ECCS	P1065	1065	—	—	×	

Se reporter
au manuel de
réparation
"SM4F00-
1Z33E1E".

SYSTEME DE DIAGNOSTIC DE BORD (OBD)

Éléments (terminologie des écrans CONSULT-II)	DTC*1		Code SRT	Valeur de test/limite de test (GST uniquement)	DTC de 1er parcours	Page de référence
	CONSULT-II GST*(analyseur générique) ²	ECM*3				
EXH TIM SEN/CIR-B1*5	P1078	1078	—	—	×	EC292a
EXH TIM SEN/CIR-B2*5	P1084	1084	—	—	×	EC292a
CIRC SPP REG S/ADM R1	P1111	1111	—	—	×	
CIRC ACT PAP	P1121	1121	—	—	—	
CIRC FONCT COM EL PAP	P1122	1122	—	—	—	
ALIM MOT COM ELEC PAP	P1124	1124	—	—	—	
ALIM MOT COM ELEC PAP	P1126	1126	—	—	—	
MOT COMM ELECT PAP	P1128	1128	—	—	—	
CIRC SPP REG S/ADM R2	P1136	1136	—	—	×	
S/O2 CH2 (R1)	P1146	1146	×	×	×	
S/O2 CH2 (R1)	P1147	1147	×	×	×	
S/O2 CH2 (R2)	P1166	1166	×	×	×	
S/O2 CH2 (R2)	P1167	1167	×	×	×	
FUNCTN B/C TCS	P1211	1211	—	—	×	
CIRC/TCS	P1212	1212	—	—	×	
SURCHAUFFE MOTEUR	P1217	1217	—	—	—	
INS CAP POS PA FERM	P1225	1225	—	—	×	
INS CAP POS PA FERM	P1226	1226	—	—	×	
CIRC ALIM CAPTEUR	P1229	1229	—	—	—	
CAPTEUR 1 A/CARB (R1)	P1271	1271	—	×	×	Se reporter au manuel de réparation "SM4F00-1Z33E1E".
CAPTEUR 1 A/CARB (R1)	P1272	1272	—	×	×	
CAPTEUR 1 A/CARB (R1)	P1273	1273	—	×	×	
CAPTEUR 1 A/CARB (R1)	P1274	1274	—	×	×	
CAPTEUR 1 A/CARB (R1)	P1276	1276	—	×	×	
CAPTEUR 1 A/CARB (R1)	P1278	1278	×	×	×	
CAPTEUR 1 A/CARB (R1)	P1279	1279	×	×	×	
CAPTEUR 1 A/CARB (R2)	P1281	1281	—	×	×	
CAPTEUR 1 A/CARB (R2)	P1282	1282	—	×	×	
CAPTEUR 1 A/CARB (R2)	P1283	1283	—	×	×	
CAPTEUR 1 A/CARB (R2)	P1284	1284	—	×	×	
CAPTEUR 1 A/CARB (R2)	P1286	1286	—	×	×	
CAPTEUR 1 A/CARB (R2)	P1288	1288	×	×	×	
CAPTEUR 1 A/CARB (R2)	P1289	1289	×	×	×	
CONT ASCD	P1564	1564	—	—	—	
CONT FREIN ASCD	P1572	1572	—	—	—	
CAPT VIT VHL ASCD	P1574	1574	—	—	—	
NATS DEFAULT	P1610 - P1615	1610 - 1615	—	—	×	
CIR CON NEUTRE	P1706	1706	—	—	×	
CIR/CONT FREIN	P1805	1805	—	—	×	
CIRC CAP1 POS PED ACCE	P2122	2122	—	—	—	

A
EC
C
D
E
F
G
H
I
J
K
L
M

SYSTEME DE DIAGNOSTIC DE BORD (OBD)

Éléments (terminologie des écrans CON- SULT-II)	DTC*1		Code SRT	Valeur de test/limite de test (GST uni- quement)	DTC de 1er parcours	Page de réf- érence
	CONSULT-II GST*(analy- seur généri- que) ²	ECM*3				
CIRC CAP1 POS PED ACCE	P2123	2123	—	—	—	EC-486
CIRC CAP2 POS PED ACCE	P2127	2127	—	—	—	EC-495
CIRC CAP2 POS PED ACCE	P2128	2128	—	—	—	EC-495
CAP POSITION PAP	P2135	2135	—	—	—	EC-505
CAP POS PED ACCEL	P2138	2138	—	—	—	EC-513

*1 : Le n° de DTC de 1er parcours est identique à celui de DTC.

*2 : Ce numéro est prescrit par la norme ISO 15031-5.

*3 : En mode de test de diagnostic II (résultats de l'autodiagnostic), ce numéro est contrôlé par NISSAN.

*4 : Le diagnostic de pannes pour ce DTC nécessite l'utilisation de CONSULT-II.

*5 : Modèle 35^{ème} anniversaire. Pour identifier les données relatives au modèle 35^{ème} anniversaire, se reporter à [GI-52. "Élément d'application"](#).

DTC ET DTC DE 1ER PARCOURS

Le DTC de 1er parcours (de numéro identique à celui du DTC) est affiché en fonction du dernier résultat d'autodiagnostic obtenu. Si la mémoire de l'ECM a été effacée précédemment et si le DTC de 1er parcours ne s'est pas représenté, le DTC de 1er parcours ne s'affiche pas.

Si une anomalie est détectée pendant le 1er parcours, le DTC de 1er parcours est mémorisé par l'ECM. Le témoin de défaut ne s'allume pas à cette étape (logique de détection de deux parcours). Si le même défaut n'est pas détecté lors du 2ème parcours (avec les conditions de conduite requises), le DTC de 1er parcours est effacé de la mémoire de l'ECM. Si le même défaut est détecté lors du 2ème parcours, le DTC de 1er parcours ainsi que le DTC sont enregistrés dans la mémoire de l'ECM et le témoin de défaut s'allume. En d'autres termes, le DTC est enregistré dans la mémoire de l'ECM et le témoin de défaut s'allume lorsque le même défaut se produit lors de 2 parcours consécutifs. Si le DTC de 1er parcours est mémorisé et si une opération ne relevant pas du diagnostic est effectuée entre le 1er et le 2ème parcours, seul le DTC de 1er parcours subsiste en mémoire. Pour les anomalies qui entraînent l'allumage ou la mise en clignotement du témoin de défaut dès le 1er parcours, le DTC et le DTC de 1er parcours sont mémorisés par l'ECM.

Les procédures d'effacement du DTC et du DTC de 1er parcours de la mémoire de l'ECM sont décrites dans [EC-49. "COMMENT EFFACER LES CODES DE DIAGNOSTIC DE DEPOLLUTION"](#).

Pour les défauts de fonctionnement entraînant l'allumage des DTC de 1er parcours, se reporter à [EC-37. "ELEMENTS D'INFORMATIONS DE DIAGNOSTIC DE DEPOLLUTION"](#). Ces éléments sont requis par des lois ou règlements afin de contrôler continuellement le système/composant. En outre, les paramètres testés de manière non permanente sont également affichés au CONSULT-II.

Le DTC de 1er parcours est mentionné dans le Service \$07 de la norme ISO 15031-5. Le DTC de 1er parcours est détecté sans que le témoin de défaut s'allume, n'avertissant pas le conducteur du défaut de fonctionnement. Cependant, la détection du 1er parcours n'empêchera pas le véhicule d'être testé, par exemple pendant les tests d'Inspection/Entretien (I/E).

Lorsque un DTC de 1er parcours est détecté, vérifier, imprimer ou noter les informations puis effacer le DTC (de 1er parcours) et les données figées en respectant l'étape II de la procédure de travail ; se reporter à [EC-61. "PROCEDURE DE TRAVAIL"](#). Puis effectuer la Procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC) ou la Vérification du fonctionnement général afin d'essayer de reproduire le défaut de fonctionnement. Si le problème se reproduit, l'élément nécessite une réparation.

Comment lire le DTC et le DTC de 1er parcours

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

 **Avec CONSULT-II**

 **Avec l'analyseur générique GST**

CONSULT-II ou GST (analyseur générique). Exemples : P0340, P1148, P1706, etc.

Ces DTC sont prescrits par ISO 15031-5.

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

 **Sans outillage**

Le DTC est indiqué par le nombre de clignotements du témoin de défaut dans le mode II de test de diagnostic (résultats de l'autodiagnostic). Exemple : 0340, 1148, 1706, etc.

Ces DTC sont contrôlés par NISSAN.

DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

Tableau des priorités de vérification des codes de défaut de diagnostic

EBS010FB

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

NOTE:

Si les DTC U1000 et/ou U1001 s'affichent avec d'autres DTC, procéder dans un premier temps au diagnostic de défaut des DTC U1000 et U1001. Se reporter au manuel de réparation "[SM4F00-1Z33E1E](#)".

Priorité	Éléments détectés (code de défaut)
1	<ul style="list-style-type: none"> ● U1000 U1001 LIGNE DE COMMUNICATION CAN ● P0102 P0103 Débitmètre d'air ● P0112 P0113 Capteur de température d'air d'admission ● P0117 P0118 Capteur de température du liquide de refroidissement moteur ● P0122 P0123 P0222 P0223 P1225 P1226 P2135 Capteur de position de papillon ● P0327 P0328 Capteur de détonation ● P0335 Capteur de position de vilebrequin (POS) ● P0340 P0345 Capteur d'angle d'arbre à cames (PHASE) ● P0500 Capteur de vitesse du véhicule ● P0605 ECM ● P1229 Alimentation électrique du capteur ● P1610-P1615 NATS ● P1706 Contact de position de stationnement/point mort (PNP) ● P2122 P2123 P2127 P2128 P2138 Capteur de position de pédale d'accélérateur <p style="text-align: right; color: red; font-weight: bold;">Retour à la page d'origine</p>
2	<ul style="list-style-type: none"> ● P0037 P0038 P0057 P0058 Chauffage de la sonde à oxygène chauffée 2 ● P0078 P0084 Retardateur magnétique de commande de réglage des soupapes d'échappement* ● P0138 P0139 P0158 P0159 P1146 P1147 P1166 P1167 Sonde à oxygène chauffée 2 ● P0444 P0445 Electrovanne de commande de volume de purge de cartouche EVAP ● P0550 Capteur de pression de direction assistée ● P1031 P1032 P1051 P1052 Chauffage de capteur 1 de rapport air/carburant ● P1065 Alimentation électrique de l'ECM ● P1078 P1084 Capteur d'angle de commande de réglage des soupapes d'échappement* ● P1111 P1136 Electrovanne de commande de réglage des soupapes d'admission ● P1122 Fonctionnement de la commande électrique de papillon ● P1124 P1126 P1128 Actionneur de commande de papillon électrique ● P1217 Surchauffe moteur (SURCHAUFFE) ● P1271 P1272 P1273 P1274 P1276 P1278 P1279 P1281 P1282 P1283 P1284 P1286 P1288 P1289 Capteur 1 de rapport air/carburant ● P1805 Contact de frein
3	<ul style="list-style-type: none"> ● P0011 P0021 Commande de réglage des soupapes d'admission ● P0014 P0024 Commande de réglage des soupapes d'échappement* ● P0171 P0172 P0174 P0175 Fonctionnement du système d'injection de carburant ● P0300 - P0306 Ratés d'allumage ● P0420 P0430 Fonctionnement du catalyseur à trois voies ● P1121 Actionneur de commande de papillon électrique ● P1211 Boîtier de commande TCS ● P1212 Ligne de communication TCS ● P1564 Commande au volant ASCD ● P1572 Contact de frein ASCD ● P1574 Capteur de vitesse du véhicule ASCD

* : Modèles 35^{ème} anniversaire. Pour identifier les données relatives au modèle 35^{ème} anniversaire, se reporter à [G1-52, "Élément d'application"](#).

DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

Tableau des caractéristiques des symptômes SYSTEME — SYSTEME DE BASE DE GESTION MOTEUR

EBS010FE

A

EC

C

D

E

F

G

H

I

J

K

L

M

Retour à la page d'origine

		SYMPTOME													Page de référence
		DEMARRAGE/REDEMARRAGE DIFFICILE/ABSENT (SAUF HA)	LE MOTEUR CALE	HESITATION/TROU D'ACCELERATION/BAISSE DE REGIME	COUPS A L'ALLUMAGE/DETONATION	MANQUE DE PUISSANCE/MAUVAISE ACCELERATION	RALENTI ACCELERE/RALENTI LENT	MAUVAIS RALENTI/EFFET DE POMPAGE	VIBRATION DE RALENTI	RETOUR LENT/PAS DE RETOUR AU RALENTI	SURCHAUFFE/TEMPERATURE D'EAU ELEVEE	CONSUMMATION EXCESSIVE DE CARBURANT	CONSUMMATION EXCESSIVE DE L'HUILE	BATTERIE A PLAT (CHARGE INSUFFISANTE)	
Code de symptôme de garantie		AA	AB	AC	AD	AE	AF	AG	AH	AJ	AK	AL	AM	HA	
Carburant	Circuit de pompe à carburant	1	1	2	3	2		2	2			3		2	
	Système de régulation de pression de carburant	3	3	4	4	4	4	4	4	4		4			
	Circuit d'injection	1	1	2	3	2		2	2			2			
	Système de contrôle des évaporations de carburant	3	3	4	4	4	4	4	4	4		4			
Air	Système de recyclage des gaz du carter	3	3	4	4	4	4	4	4	4		4	1		
	Réglage incorrect du régime de ralenti						1	1	1	1		1			
	Actionneur de commande de papillon électrique	1	1	2	3	3	2	2	2	2		2		2	
Contact	Réglage incorrect du calage de l'allumage	3	3	1	1	1		1	1			1			
	Circuit d'allumage	1	1	2	2	2		2	2			2			
Circuits d'alimentation électrique et de mise à la masse		2	2	3	3	3		3	3		2	3			
Circuit du débitmètre d'air		1			2										
Circuit du capteur de température du liquide de refroidissement moteur					3										
Circuit 1 du capteur 1 du rapport air/carburant (A/CARB)			1	2	3	2		2	2			2			
Circuit du capteur de position de papillon															
Circuit du capteur de position de pédale d'accélérateur				3	2	1		2			2				
Circuit du capteur de détonation				2								3			
Circuit du capteur de position de vilebrequin (POS)		2	2												

Page de référence

Se reporter au manuel de réparation "[SM4F00-1Z33E1E](#)".

DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

	SYMPTOME													Page de référence	
	DEMARRAGE/REDEMARRAGE DIFFICILE/ABSENT (SAUF HA)	LE MOTEUR CALE	HESITATION/TROU D'ACCELERATION/BAISSE DE REGIME	COUPS A L'ALLUMAGE/DETONATION	MANQUE DE PUISSANCE/MAUVAISE ACCELERATION	RALENTI ACCELERER/RALENTI LENT	MAUVAIS RALENTI/EFFET DE POMPAGE	VIBRATION DE RALENTI	RETOUR LENT/PAS DE RETOUR AU RALENTI	SURCHAUFFE/TEMPERATURE D'EAU ELEVEE	CONSUMMATION EXCESSIVE DE CARBURANT	CONSUMMATION EXCESSIVE DE L'HUILE	BATTERIE A PLAT (CHARGE INSUFFISANTE)		
Code de symptôme de garantie	AA	AB	AC	AD	AE	AF	AG	AH	AJ	AK	AL	AM	HA		
Circuit du capteur d'angle d'arbre à cames (PHASE)	3	2													Se reporter au manuel de réparation " SM4F00-1Z33E1E ".
Circuit du signal de vitesse du véhicule		2	3		3						3				
Circuit du capteur de pression de direction assistée		2					3	3							
ECM	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3				
Circuit de l'électrovanne de commande de réglage des soupapes d'admission		3	2		1	3	2	2	3		3				
Circuit du retardateur magnétique de commande de réglage des soupapes d'échappement*		3	2		1	3	2	2	3		3				EC-141a
Circuit du contact de position de stationnement/point mort (PNP)			3		3		3	3			3				Se reporter au manuel de réparation " SM4F00-1Z33E1E ".
Circuit du capteur de pression du liquide de refroidissement		2				3			3		4				
Circuit du signal charge électrique							3								
Circuit de climatisation	2	2	3	3	3	3	3	3	3		3		2		
Boîtier de commande ESP/TCS/ABS			4												

* : Modèles 35^{ème} anniversaire. Pour identifier les données relatives au modèle 35^{ème} anniversaire, se reporter à [GI-52, "Elément d'application"](#) .

1 - 6: Les chiffres correspondent à l'ordre de vérification.
(suite à page suivante)

DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

SYSTEME — ELEMENTS DU MOTEUR ET AUTRES

		SYMPTOME											Page de référence		
		DEMARRAGE/REDEMARRAGE DIFFICILE/ABSENT (SAUF HA)	LE MOTEUR CALE	HESITATION/TROU D'ACCELERATION/BAISSE DE REGIME	COUPS A L'ALLUMAGE/DETONATION	MANQUE DE PUISSANCE/MAUVAISE ACCELERATION	RALENTI ACCELERER/RALENTI LENT	MAUVAIS RALENTI/EFFET DE POMPAGE	VIBRATION DE RALENTI	RETOUR LENT/PAS DE RETOUR AU RALENTI	SURCHAUFFE/TEMPERATURE D'EAU ELEVEE	CONSUMMATION EXCESSIVE DE CARBURANT		CONSUMMATION EXCESSIVE DE L'HUILE	BATTERIE A PLAT (CHARGE INSUFFISANTE)
Code de symptôme de garantie		AA	AB	AC	AD	AE	AF	AG	AH	AJ	AK	AL	AM	HA	
Carburant	Réservoir à carburant													Se reporter au manuel de réparation " SM4F00-1Z33E1E ".	
	Tuyauterie d'alimentation	5		5	5	5		5	5		5		—		
	Blocage des vapeurs d'échappement		5												—
	Dépôt de la soupape														—
	Mauvais carburant (essence lourde, faible en octane)	5		5	5	5		5	5			5			—
Air	Conduit d'air													Se reporter au manuel de réparation " SM4F00-1Z33E1E ".	
	Filtre à air														
	Prise d'air par le conduit d'air (débitmètre d'air — actionneur de commande de papillon électrique)		5	5		5		5	5			5			
	Actionneur de commande de papillon électrique	5			5		5			5					
	Fuite d'air au niveau de la tubulure d'admission/collecteur/joint plat														
Démarrage	Batterie	1	1	1		1		1	1				1		
	Circuit de générateur														
	Circuit de démarreur	3									1				
	Plaque de signal	6													
	Contact de position de stationnement/point mort (PNP)	4													

A
EC
C
D
E
F
G
H
I
J
K
L
M

DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

		SYMPTOME												Page de référence	
		DEMARRAGE/REDEMARRAGE DIFFICILE/ABSENT (SAUF HA)	LE MOTEUR CALE	HESITATION/TROU D'ACCELERATION/BAISSE DE REGIME	COUPS A L'ALLUMAGE/DETONATION	MANQUE DE PUISSANCE/MAUVAISE ACCELERATION	RALENTI ACCELERER/RALENTI LENT	MAUVAIS RALENTI/EFFET DE POMPAGE	VIBRATION DE RALENTI	RETOUR LENT/PAS DE RETOUR AU RALENTI	SURCHAUFFE/TEMPERATURE D'EAU ELEVEE	CONSOMMATION EXCESSIVE DE CARBURANT	CONSOMMATION EXCESSIVE DE L'HUILE		BATTERIE A PLAT (CHARGE INSUFFISANTE)
Code de symptôme de garantie		AA	AB	AC	AD	AE	AF	AG	AH	AJ	AK	AL	AM	HA	
Moteur	Culasse	5	5	5	5	5		5	5			5			Se reporter au manuel de réparation " SM4F00-1Z33E1E ".
	Joint de culasse										4		3		
	Bloc-cylindres														
	Piston												4		
	Segment de piston														
	Bielle	6	6	6	6	6		6	6			6			
	Roulement														
	Vilebrequin														
Mécanisme de soupape	Chaîne de distribution														EM-58a
	Arbre à cames														
	Commande de réglage des soupapes d'admission	5	5	5	5	5		5	5			5			
	Commande de réglage des soupapes d'échappement*														
	Soupape d'admission												3		
Echappement	Collecteur d'échappement/tuyau/silencieux/joint plat	5	5	5	5	5		5	5			5			Se reporter au manuel de réparation " SM4F00-1Z33E1E ".
	Catalyseur à trois voies														
Lubrification	Carter d'huile/crêpine d'huile/pompe à huile/filtre à huile/galerie d'huile/refroidisseur d'huile	5	5	5	5	5		5	5			5			Se reporter au manuel de réparation " SM4F00-1Z33E1E ".
	Niveau d'huile (bas)/huile sale														

DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

		SYMPTOME												Page de référence		
		DEMARRAGE/REDEMARRAGE DIFFICILE/ABSENT (SAUF HA)	LE MOTEUR CALE	HESITATION/TROU D'ACCELERATION/BAISSE DE REGIME	COUPS A L'ALLUMAGE/DETONATION	MANQUE DE PUISSANCE/MAUVAISE ACCELERATION	RALENTI ACCELERER/RALENTI LENT	MAUVAIS RALENTI/EFFET DE POMPAGE	VIBRATION DE RALENTI	RETOUR LENT/PAS DE RETOUR AU RALENTI	SURCHAUFFE/TEMPERATURE D'EAU ELEVEE	CONSUMMATION EXCESSIVE DE CARBURANT	CONSUMMATION EXCESSIVE DE L'HUILE		BATTERIE A PLAT (CHARGE INSUFFISANTE)	
Code de symptôme de garantie		AA	AB	AC	AD	AE	AF	AG	AH	AJ	AK	AL	AM	HA		
Refroidis- sement	Radiateur/flexible/bouchon de remplissage de radiateur														CO-13 , CO-17	
	Thermostat									5					CO-27	
	Pompe à eau														CO-24	
	Passage d'eau	5	5	5	5	5		5	5		4	5			CO-29	
	Ventilateur de refroidissement									5						CO-21
	Niveau de liquide de refroidissement (bas)/liquide de refroidissement sale															CO-9
NATS (système antivol Nissan)		1	1												BL-150 ou EC-51	

* : Modèles 35^{ème} anniversaire. Pour identifier les données relatives au modèle 35^{ème} anniversaire, se reporter à [GI-52, "Elément d'application"](#).

1 - 6: Les chiffres correspondent à l'ordre de vérification.

A

EC

C

D

E

F

G

H

I

J

K

L

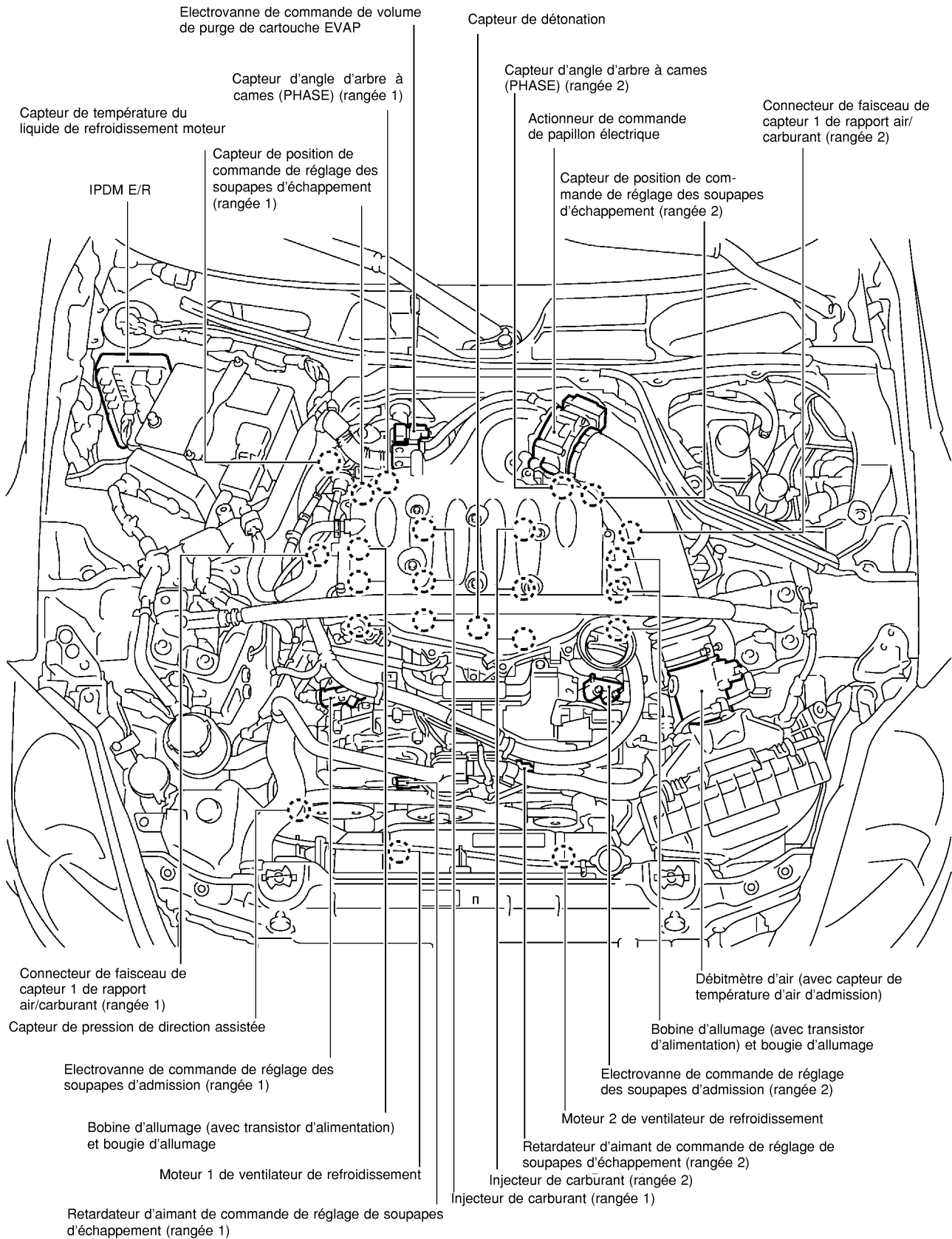
M

DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

Emplacement des pièces de la gestion moteur (pour modèles 35ème anniversaire)

[Retour à la page d'origine](#)

EBS01F76



PBIB2863E

DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

A

EC

C

D

E

F

G

H

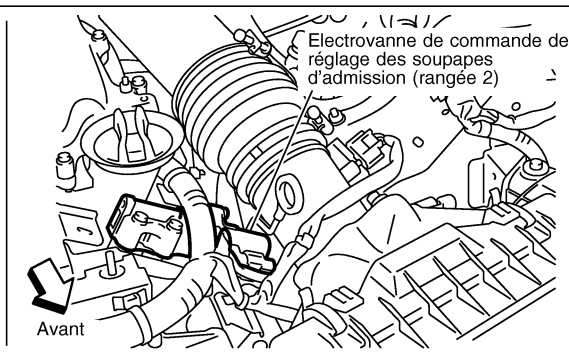
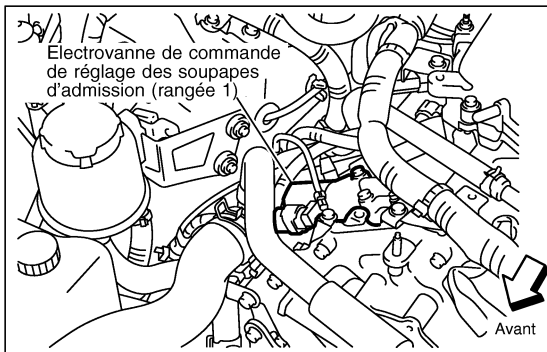
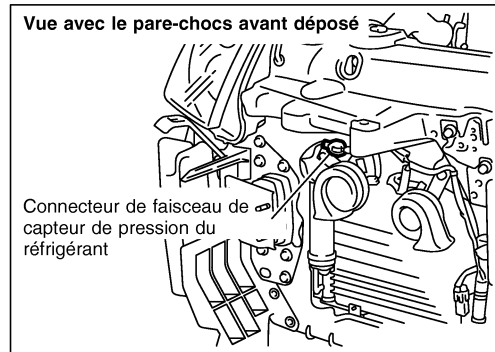
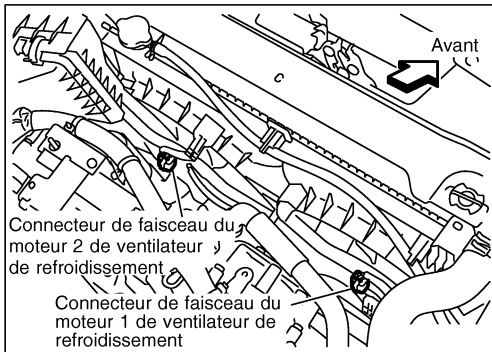
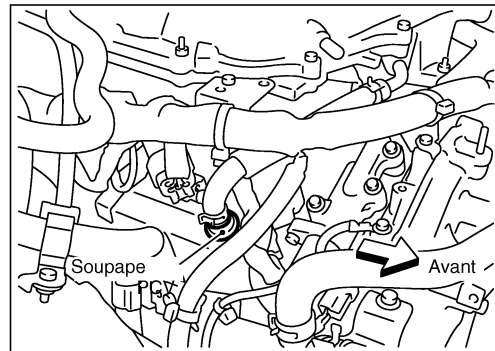
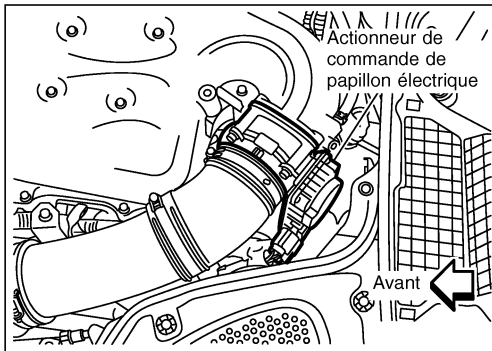
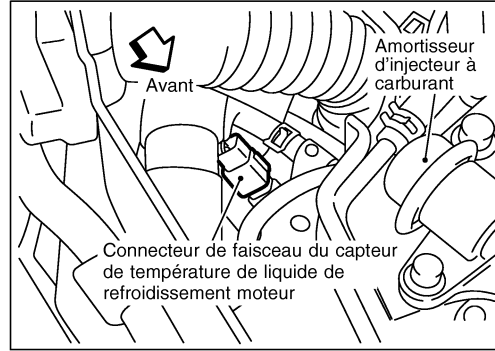
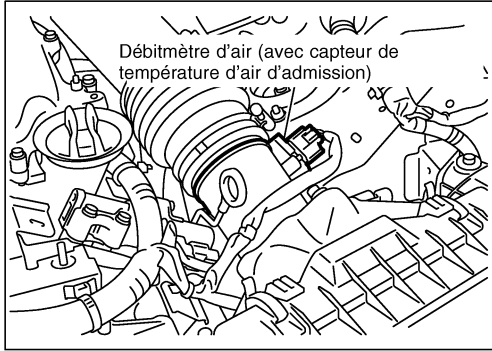
I

J

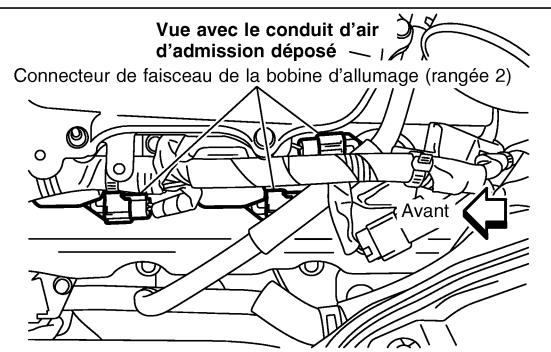
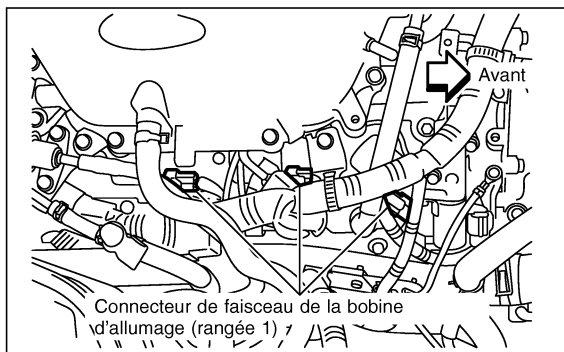
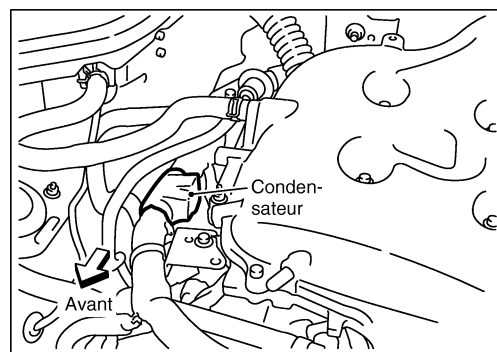
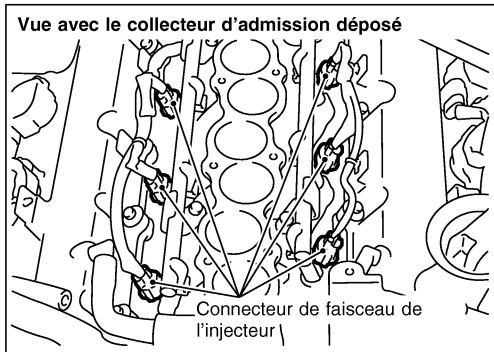
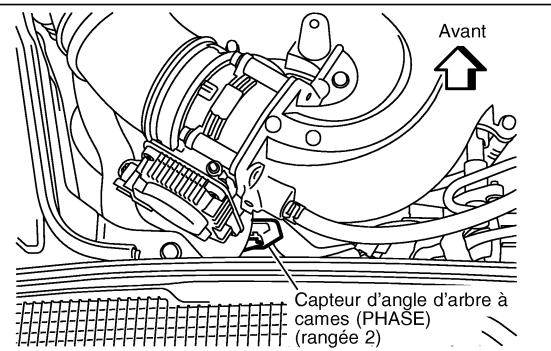
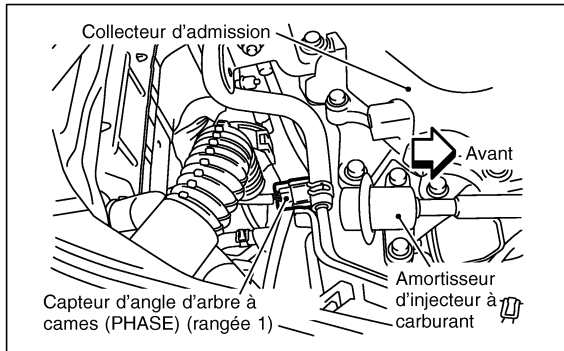
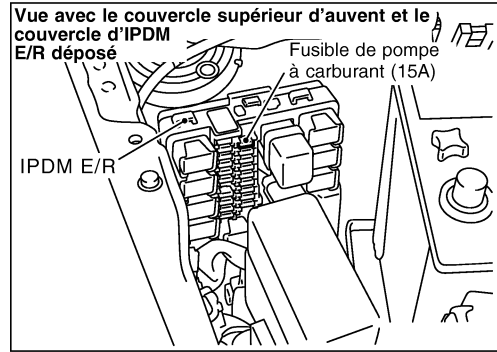
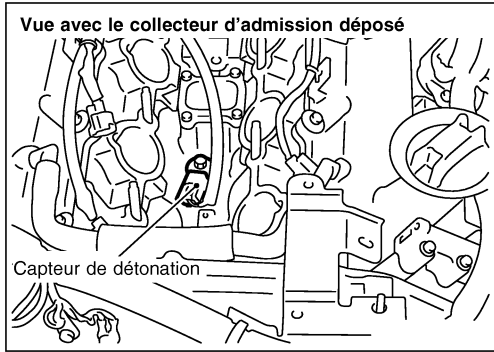
K

L

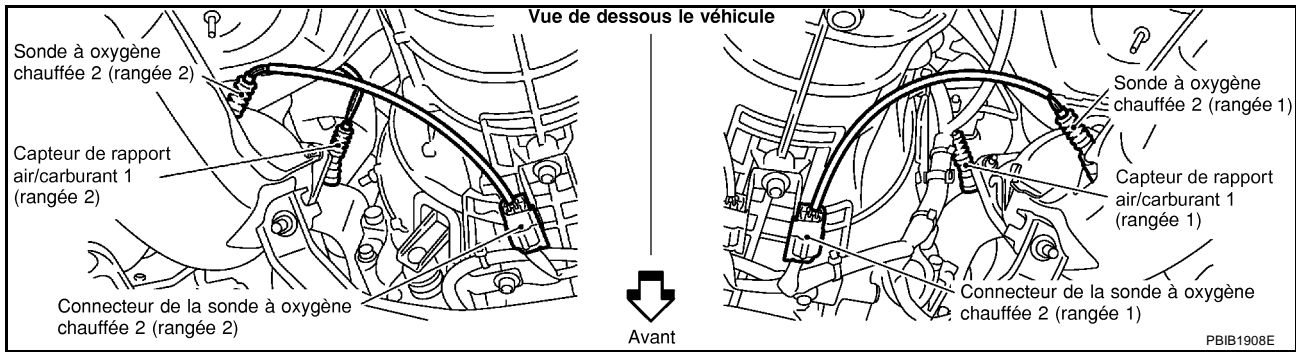
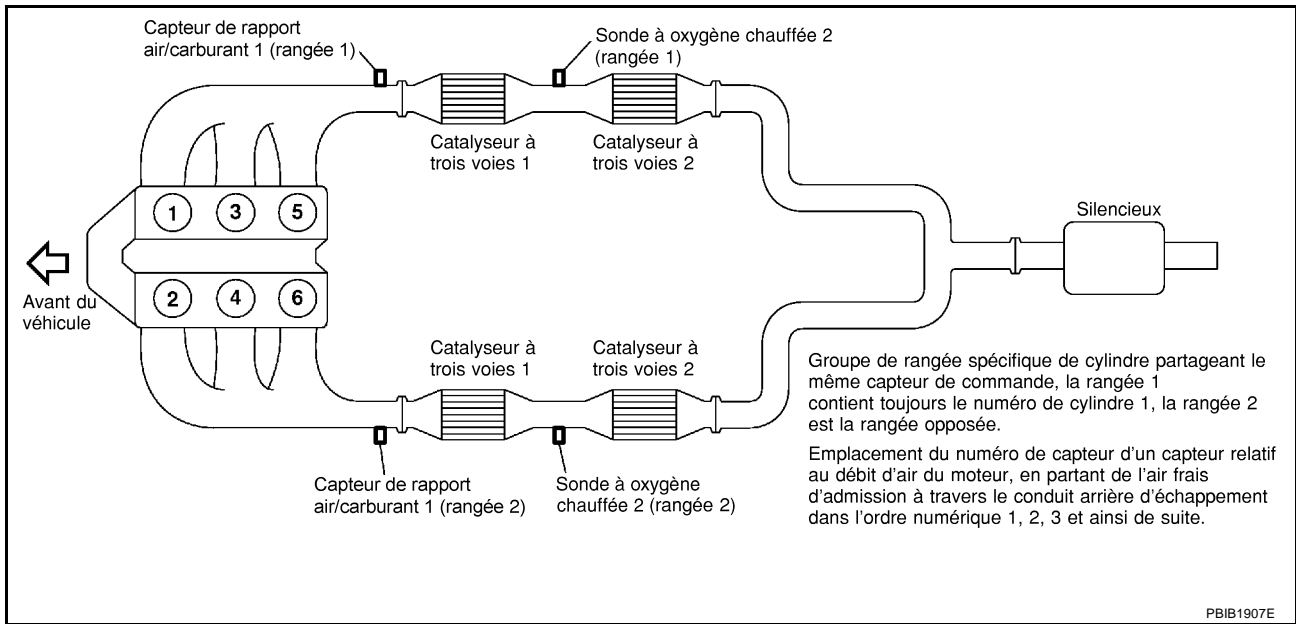
M



DIAGNOSTIC DES DEFAUTS



DIAGNOSTIC DES DEFAUTS



A

EC

C

D

E

F

G

H

I

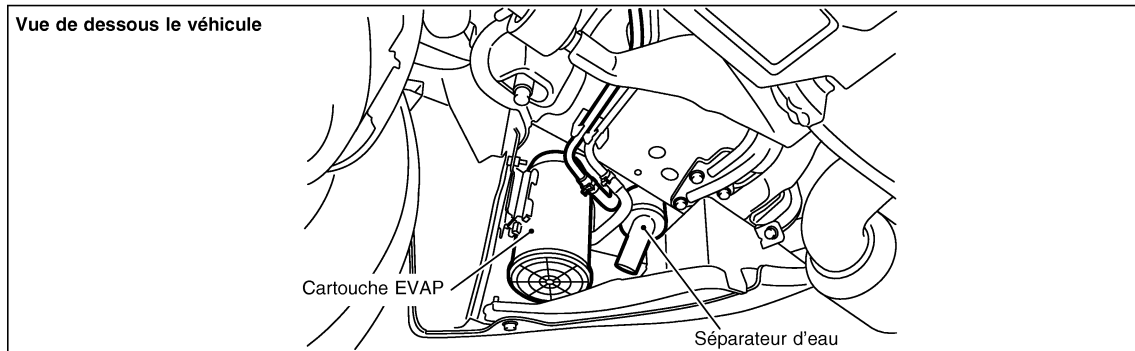
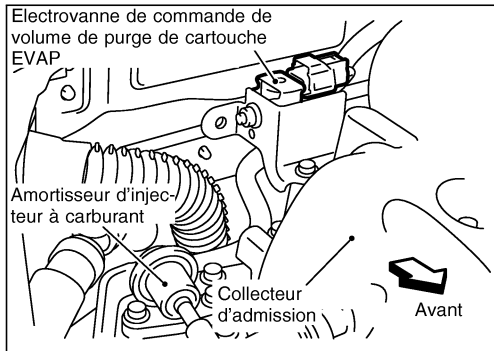
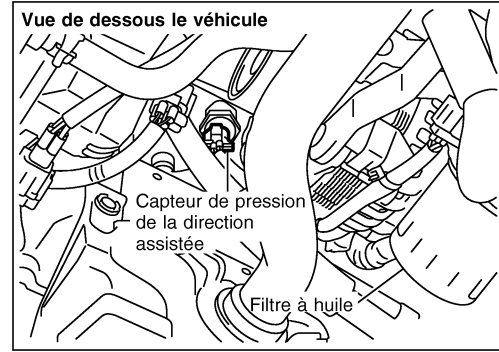
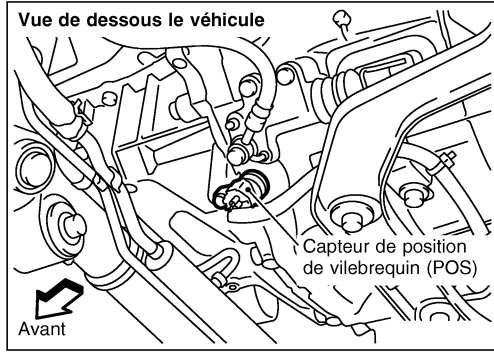
J

K

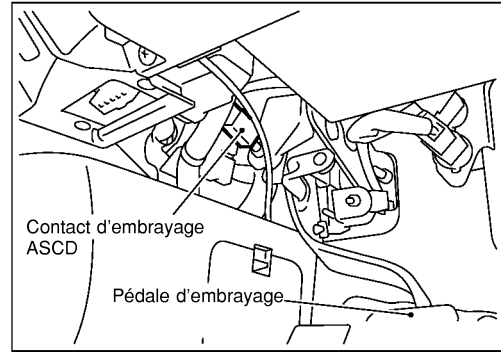
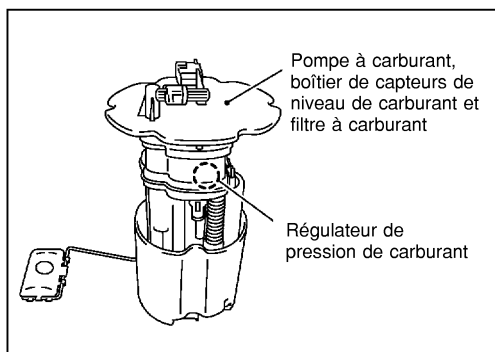
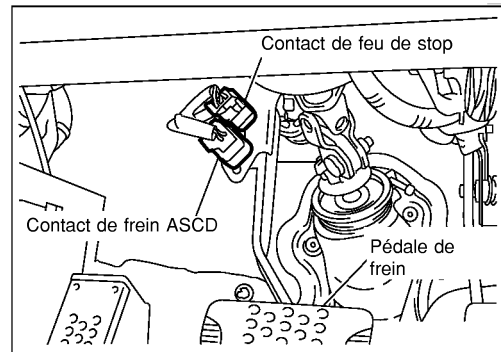
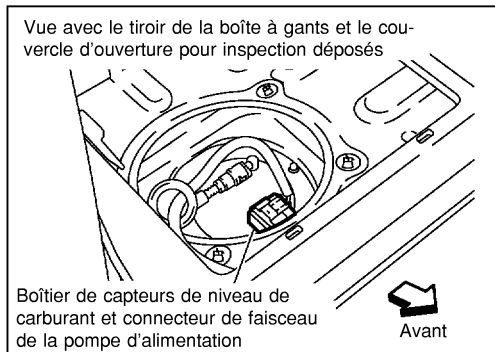
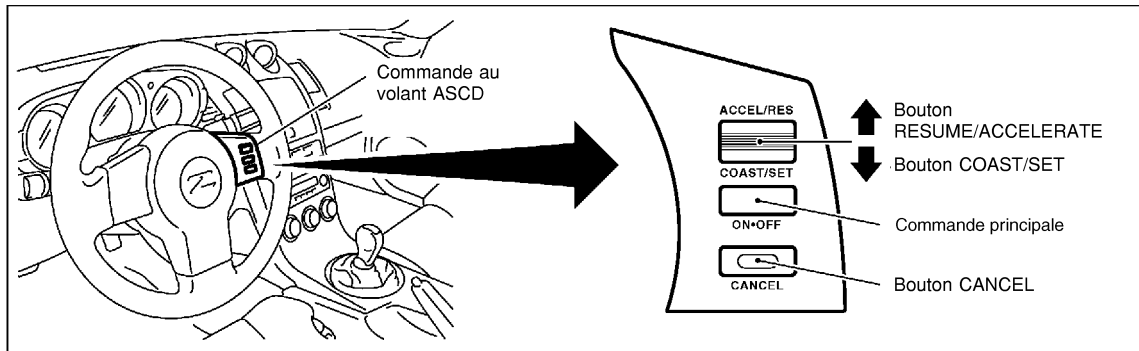
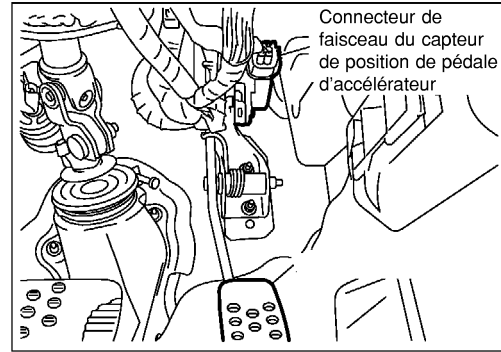
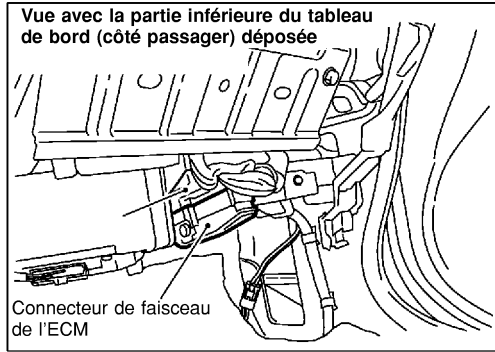
L

M

DIAGNOSTIC DES DEFAUTS



DIAGNOSTIC DES DEFAUTS



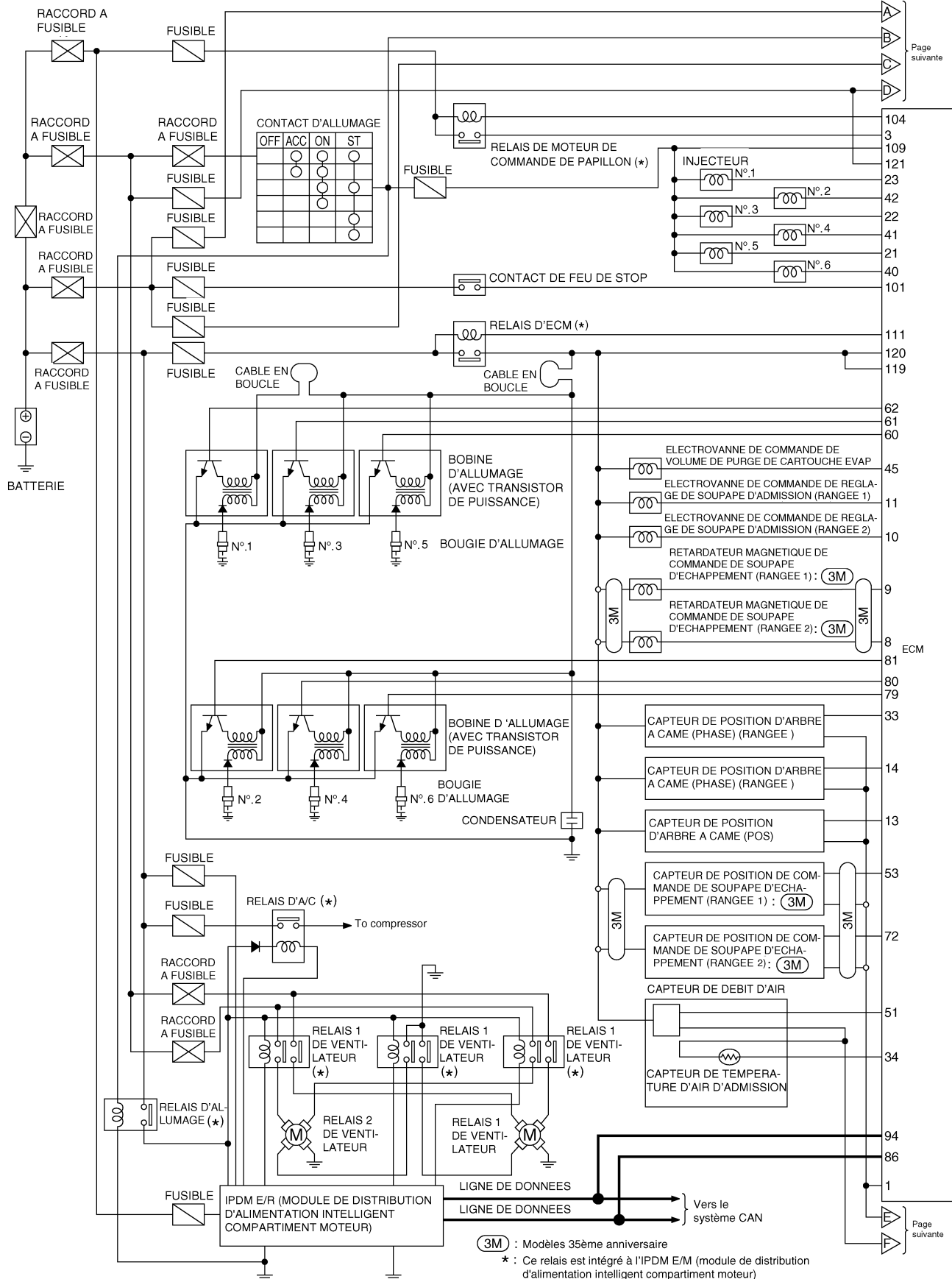
A
EC
C
D
E
F
G
H
I
J
K
L
M

DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

Schéma de circuit

Retour à la page d'origine

EBS10FG

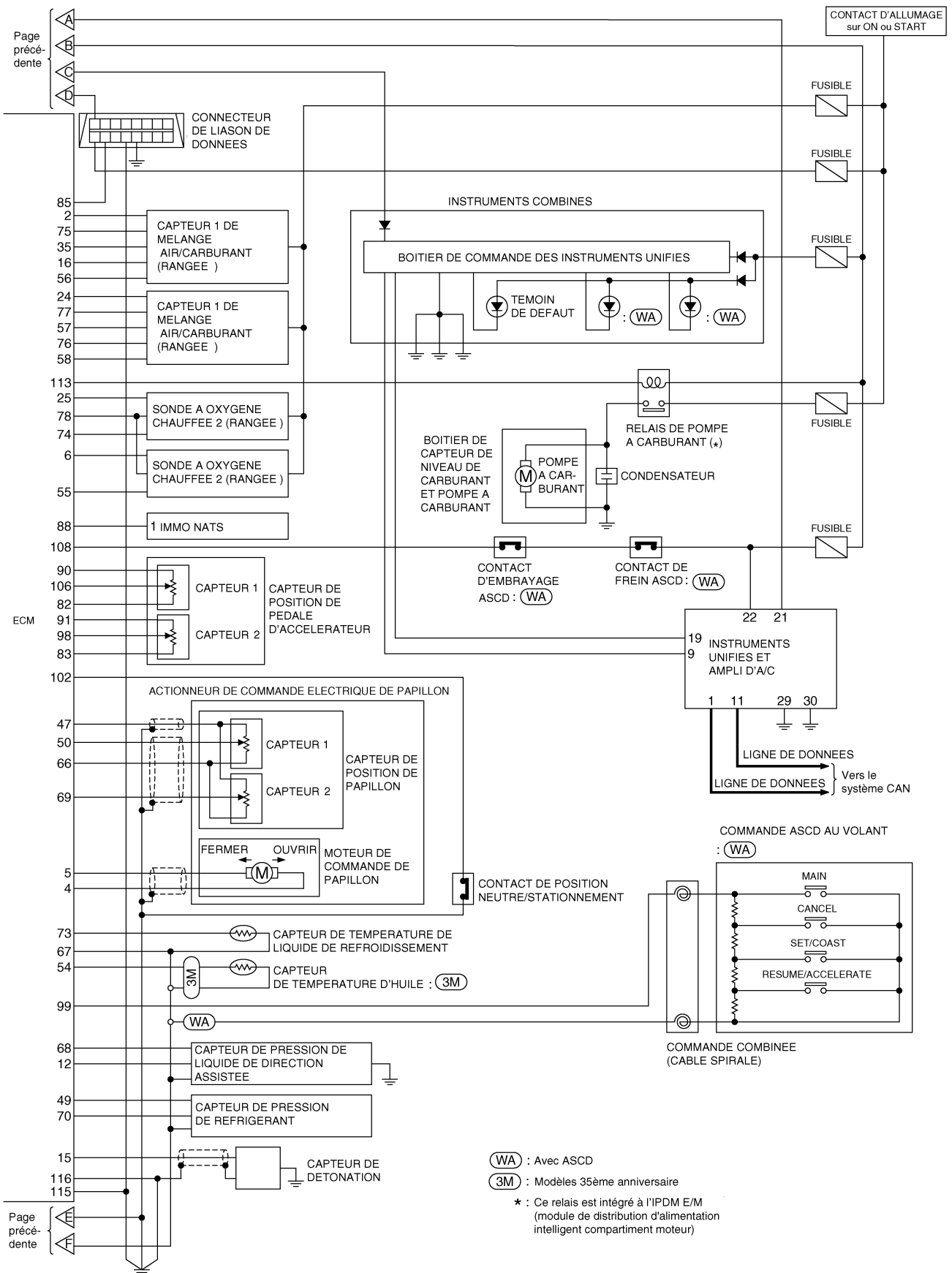


Page suivante

Page suivante

TBWT1087E

DIAGNOSTIC DES DEFAUTS



(WA) : Avec ASCD

(3M) : Modèles 35ème anniversaire

* : Ce relais est intégré à l'IPDM E/M (module de distribution d'alimentation intelligent compartiment moteur)

A
EC
C
D
E
F
G
H
I
J
K
L
M

Page précédente

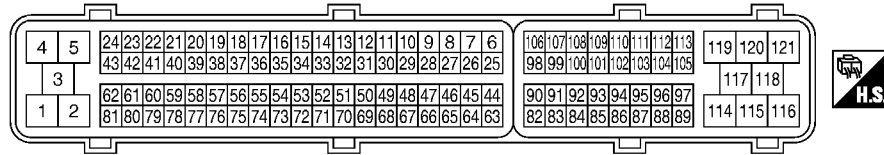
Page précédente

DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

Disposition des bornes du connecteur de faisceau de l'ECM

EBS010FH

[Retour à la page d'origine](#)



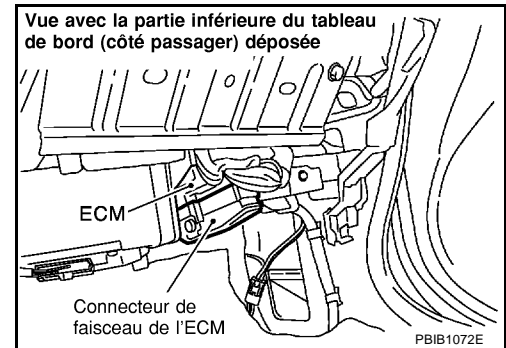
PBIB1192E

Bornes de l'ECM et valeurs de référence PREPARATION

[Retour à la page d'origine](#)

EBS010FI

1. L'ECM est situé derrière le panneau inférieur du tableau de bord côté passager. Pour l'inspecter, déposer le panneau inférieur du tableau de bord côté passager.
2. Retirer le connecteur de faisceau de l'ECM.



3. Pour débrancher le connecteur de faisceau de l'ECM, desserrer au maximum comme indiqué sur l'illustration.
4. Connecter une boîte de dérivation (SST) et un adaptateur de raccordement en Y (SST) entre l'ECM et le connecteur à broches de l'ECM.
 - Faire très attention de ne pas toucher 2 bornes à la fois.
 - Les données sont des valeurs de comparaison et peuvent ne pas être exactes.

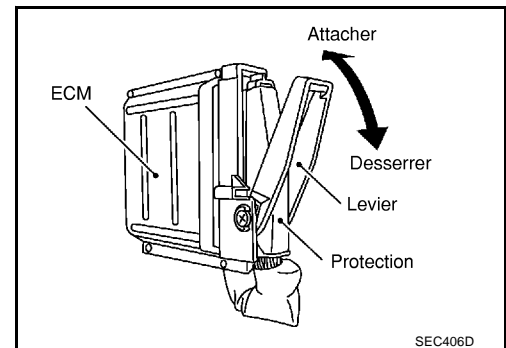


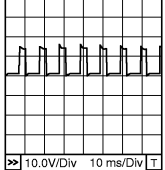
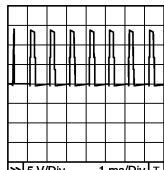
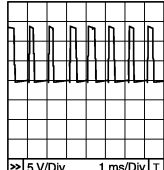
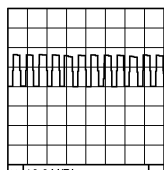
TABLEAU D'INSPECTION DE L'ECM

Les données spécifiées sont des valeurs de référence et sont mesurées entre chaque borne et la masse. CONSULT-II mesure un signal impulsionnel.

PRECAUTION:

Ne pas utiliser de bornes de masse de l'ECM lors de la mesure de la tension d'entrée/de sortie. En agissant de la sorte, il est possible d'endommager le transistor de l'ECM. Utiliser une masse autre que les bornes de l'ECM, comme par exemple la masse du véhicule.

DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

N° DE BORNE	COULEUR DE CABLE	ELEMENT	CONDITION	DONNEES (tension de courant continu)
1	B	Masse de l'ECM	[Moteur en marche] ● Régime de ralenti	Masse de carrosserie
2	GY/R	Chauffage de capteur 1 de rapport air/carburant (rangée 1)	[Moteur en marche] ● Pendant la montée en température ● Régime de ralenti	Environ 5 V★  <small>PBIB1584E</small>
3	G	Alimentation électrique du relais de moteur de commande de papillon	[contact d'allumage : ON]	TENSION BATTERIE (11 - 14 V)
4	L/B	Moteur de commande de papillon (fermé)	[contact d'allumage : ON] ● Moteur arrêté ● Levier de changement de vitesses : 1ère ● Pédale d'accélérateur : entièrement relâchée	0 - 14 V★  <small>PBIB1104E</small>
5	L/Y	Moteur de commande de papillon (ouvert)	[contact d'allumage : ON] ● Moteur arrêté ● Levier de changement de vitesses : 1ère ● Pédale d'accélérateur : enfoncée au maximum	0 - 14 V★  <small>PBIB1105E</small>
6	P/L	Chauffage de la sonde à oxygène chauffée 2 (rangée 2)	[Moteur en marche] ● Régime moteur en dessous de 3 600 tr/mn après les conditions suivantes. – Moteur : une fois le moteur chaud – Maintenir le régime moteur entre 3 500 et 4 000 tr/mn puis au ralenti pendant 1 minute à vide.	0 - 1,0V
			[contact d'allumage : ON] ● Moteur arrêté [Moteur en marche] ● Régime moteur : supérieur à 3 600 tr/mn	TENSION BATTERIE (11 - 14 V)
*8	P	Retardateur magnétique de commande de réglage des soupapes d'échappement (rangée 2)	[Moteur en marche] ● Pendant la montée en température ● Régime de ralenti	TENSION BATTERIE (11 - 14 V)
			[Moteur en marche] ● Pendant la montée en température ● Régime moteur : supérieur à 1 500 tr/mn	7 - 12 V★  <small>PBIB1790E</small>

A

EC

C

D

E

F

G

H

I

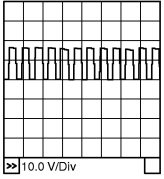
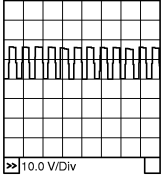
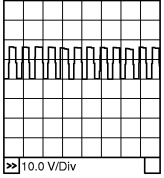
J

K

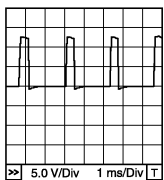
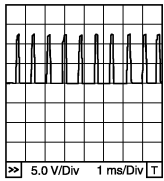
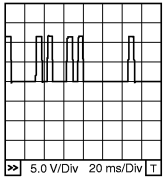
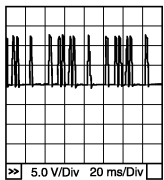
L

M

DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

N° DE BORNE	COULEUR DE CABLE	ELEMENT	CONDITION	DONNEES (tension de courant continu)
*9	SB	Retardateur magnétique de commande de réglage des soupapes d'échappement (rangée 1)	[Moteur en marche] <ul style="list-style-type: none"> ● Pendant la montée en température ● Régime de ralenti 	TENSION BATTERIE (11 - 14 V)
			[Moteur en marche] <ul style="list-style-type: none"> ● Pendant la montée en température ● Régime moteur : supérieur à 1 500 tr/mn 	7 - 12 V★  <small>PBIB1790E</small>
10	W/G	Electrovanne de commande de réglage des soupapes d'admission (rangée 2)	[Moteur en marche] <ul style="list-style-type: none"> ● Pendant la montée en température ● Régime de ralenti 	TENSION BATTERIE (11 - 14 V)
			[Moteur en marche] <ul style="list-style-type: none"> ● Pendant la montée en température ● Lorsque le régime moteur monte rapidement jusqu'à 2 000 tr/mn 	7 - 12 V★  <small>PBIB1790E</small>
11	P	Electrovanne de commande de réglage des soupapes d'admission (rangée 1)	[Moteur en marche] <ul style="list-style-type: none"> ● Pendant la montée en température ● Régime de ralenti 	TENSION BATTERIE (11 - 14 V)
			[Moteur en marche] <ul style="list-style-type: none"> ● Pendant la montée en température ● Lorsque le régime moteur monte rapidement jusqu'à 2 000 tr/mn 	7 - 12 V★  <small>PBIB1790E</small>
12	L/W	Capteur de pression de direction assistée	[Moteur en marche] <ul style="list-style-type: none"> ● Volant : tourné 	0,5 - 4,5 V
			[Moteur en marche] <ul style="list-style-type: none"> ● Volant : non tourné 	0,4 - 0,8V

DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

N° DE BORNE	COULEUR DE CABLE	ELEMENT	CONDITION	DONNEES (tension de courant continu)
13	W/L	Capteur de position de vilebrequin (POS)	[Moteur en marche] <ul style="list-style-type: none"> ● Pendant la montée en température ● Régime de ralenti NOTE: Le cycle d'impulsion varie en fonction du régime de ralenti.	Environ 1,6 V★  PBIB1041E
			[Moteur en marche] <ul style="list-style-type: none"> ● Régime moteur : 2 000 tr/mn 	Environ 1,4 V★  PBIB1042E
14	R/L	Capteur d'angle d'arbre à cames (PHASE) (rangée 2)	[Moteur en marche] <ul style="list-style-type: none"> ● Pendant la montée en température ● Régime de ralenti NOTE: Le cycle d'impulsion varie en fonction du régime de ralenti.	1,0 - 4,0 V★  PBIB2493E
			[Moteur en marche] <ul style="list-style-type: none"> ● Régime moteur : 2 000 tr/mn 	1,0 - 4,0 V★  PBIB1040E
15	W	Capteur de détonation	[Moteur en marche] <ul style="list-style-type: none"> ● Régime de ralenti 	Environ 2,5 V
16	LG/B	Capteur 1 de rapport air/carburant (rangée 1)	[Moteur en marche] <ul style="list-style-type: none"> ● Pendant la montée en température ● Régime de ralenti 	Environ 3,1 V
35	L/W			Environ 2,6 V
56	W/L			Environ 2,3V
75	P/B			Environ 2,3V

A

EC

C

D

E

F

G

H

I

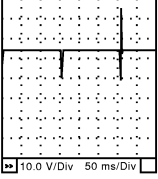
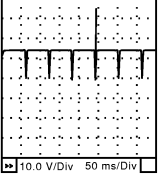
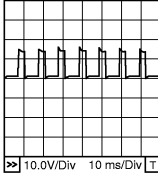
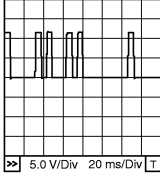
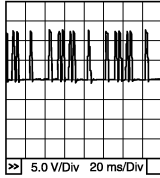
J

K

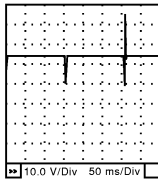
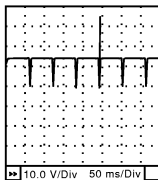
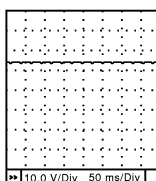
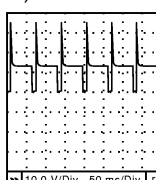
L

M

DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

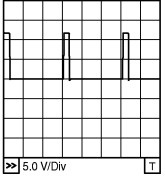
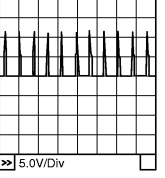
N° DE BORNE	COULEUR DE CABLE	ELEMENT	CONDITION	DONNEES (tension de courant continu)
21 22 23	SB R/Y R/B	Injecteur n°5 Injecteur n°3 Injecteur n°1	<p>[Moteur en marche]</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Pendant la montée en température ● Régime de ralenti <p>NOTE: Le cycle d'impulsion varie en fonction du régime de ralenti.</p>	<p>TENSION BATTERIE (11 - 14V)★</p>  <p>SEC984C</p>
			<p>[Moteur en marche]</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Pendant la montée en température ● Régime moteur : 2 000 tr/mn 	<p>TENSION BATTERIE (11 - 14V)★</p>  <p>SEC985C</p>
24	GY	Chauffage de capteur 1 de rapport air/carburant (rangée 2)	<p>[Moteur en marche]</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Pendant la montée en température ● Régime de ralenti 	<p>Environ 5 V★</p>  <p>PBIB1584E</p>
25	P/B	Chauffage de la sonde à oxygène chauffée 2 (rangée 1)	<p>[Moteur en marche]</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Régime moteur en dessous de 3 600 tr/mn après les conditions suivantes. - Moteur : une fois le moteur chaud - Maintenir le régime moteur entre 3 500 et 4 000 tr/mn puis au ralenti pendant 1 minute à vide. 	0 - 1,0V
			<p>[contact d'allumage : ON]</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Moteur arrêté <p>[Moteur en marche]</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Régime moteur : supérieur à 3 600 tr/mn 	<p>TENSION BATTERIE (11 - 14 V)</p>
33	R	Capteur d'angle d'arbre à cames (PHASE) (rangée 1)	<p>[Moteur en marche]</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Pendant la montée en température ● Régime de ralenti <p>NOTE: Le cycle d'impulsion varie en fonction du régime de ralenti.</p>	<p>1,0 - 4,0 V★</p>  <p>PBIB2493E</p>
			<p>[Moteur en marche]</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Régime moteur : 2 000 tr/mn 	<p>1,0 - 4,0 V★</p>  <p>PBIB1040E</p>

DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

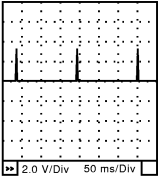
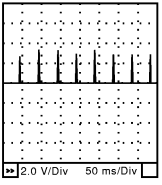
N° DE BORNE	COULEUR DE CABLE	ELEMENT	CONDITION	DONNEES (tension de courant continu)
34	Y/G	Capteur de température d'air d'admission	[Moteur en marche]	Environ 0 - 4,8 V La tension de sortie varie en fonction de la température de l'air d'admission.
40 41 42	LG W/B B/R	Injecteur n°6 Injecteur n°4 Injecteur n°2	[Moteur en marche] <ul style="list-style-type: none"> ● Pendant la montée en température ● Régime de ralenti NOTE: Le cycle d'impulsion varie en fonction du régime de ralenti.	TENSION BATTERIE (11 - 14V)★  <small>SEC984C</small>
			[Moteur en marche] <ul style="list-style-type: none"> ● Pendant la montée en température ● Régime moteur : 2 000 tr/mn 	TENSION BATTERIE (11 - 14V)★  <small>SEC985C</small>
45	G/W	Electrovanne de commande de volume de purge de cartouche EVAP	[Moteur en marche] <ul style="list-style-type: none"> ● Régime de ralenti 	TENSION BATTERIE (11 - 14V)★  <small>SEC990C</small>
			[Moteur en marche] <ul style="list-style-type: none"> ● Le régime moteur atteint environ 2 000 tr/mn (plus de 100 secondes après démarrage du moteur). 	TENSION BATTERIE (11 - 14V)★  <small>SEC991C</small>
47	W/R	Alimentation du capteur (capteur de position de papillon)	[contact d'allumage : ON]	Environ 5V
49	B (conduite à gauche) B/Y (conduite à droite)	Alimentation électrique du capteur (capteur de pression du réfrigérant)	[contact d'allumage : ON]	Environ 5V

A
EC
C
D
E
F
G
H
I
J
K
L
M

DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

N° DE BORNE	COULEUR DE CABLE	ELEMENT	CONDITION	DONNEES (tension de courant continu)
50	G	Capteur 1 de position de papillon	[contact d'allumage : ON] <ul style="list-style-type: none"> ● Moteur arrêté ● Levier de changement de vitesses : 1ère ● Pédale d'accélérateur : entièrement relâchée 	Plus de 0,36 V
			[contact d'allumage : ON] <ul style="list-style-type: none"> ● Moteur arrêté ● Levier de changement de vitesses : 1ère ● Pédale d'accélérateur : enfoncée au maximum 	Moins de 4,75 V
51	AVANT	Débitmètre d'air	[contact d'allumage : ON]	Environ 0,4V
			[Moteur en marche] <ul style="list-style-type: none"> ● Pendant la montée en température ● Régime de ralenti 	0,9 - 1,2V
			[Moteur en marche] <ul style="list-style-type: none"> ● Pendant la montée en température ● Le régime moteur passe du ralenti à environ 4 000 tr/mn. 	De 0,9 - 1,2 V à environ 2,4 V (Lorsque le régime moteur atteint les 4 000 tr/mn, vérifier que la tension enregistre une hausse linéaire.)
53*	L/B	Capteur d'angle de commande de réglage des soupapes d'échappement (rangée 1)	[Moteur en marche] <ul style="list-style-type: none"> ● Pendant la montée en température ● Régime de ralenti NOTE: Le cycle d'impulsion varie en fonction du régime de ralenti.	0 - 1,0 V★  PBIB2867E
			[Moteur en marche] <ul style="list-style-type: none"> ● Pendant la montée en température ● Régime moteur : 2 000 tr/mn 	0 - 1,0 V★  PBIB2046E
55	L/B	Sonde à oxygène chauffée 2 (rangée 2)	[Moteur en marche] <ul style="list-style-type: none"> ● Pendant la montée en température ● Montée rapide du régime moteur jusqu'à 3 000 tr/mn une fois les conditions suivantes réunies. – Après maintenance du régime moteur entre 3 500 et 4 000 tr/mn puis au ralenti pendant 1 minute à vide. 	0 - environ 1,0 V
57	L	Capteur 1 de rapport air/carburant (rangée 2)	[Moteur en marche] <ul style="list-style-type: none"> ● Pendant la montée en température ● Régime de ralenti 	Environ 2,6 V
58	W			Environ 2,3V
76	LG			Environ 3,1 V
77	P			Environ 2,3V

DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

N° DE BORNE	COULEUR DE CABLE	ELEMENT	CONDITION	DONNEES (tension de courant continu)
60 61 62	PU/W L/R Y/R	Signal d'allumage n°5 Signal d'allumage n°3 Signal d'allumage n°1	[Moteur en marche] <ul style="list-style-type: none"> ● Pendant la montée en température ● Régime de ralenti NOTE: Le cycle d'impulsion varie en fonction du régime de ralenti.	0 - 0,2V★ 
			[Moteur en marche] <ul style="list-style-type: none"> ● Pendant la montée en température ● Régime moteur : 2 500 tr/mn 	0,1 - 0,4V★ 
66	L	Masse de capteur (capteur de position de papillon)	[Moteur en marche] <ul style="list-style-type: none"> ● Pendant la montée en température ● Régime de ralenti 	Environ 0 V
67	B/W	Masse de capteur	[Moteur en marche] <ul style="list-style-type: none"> ● Pendant la montée en température ● Régime de ralenti 	Environ 0 V
68	R/W	Alimentation électrique du capteur Capteur de pression de direction assistée	[contact d'allumage : ON]	Environ 5V
69	Y	Capteur 2 de position de papillon	[contact d'allumage : ON] <ul style="list-style-type: none"> ● Moteur arrêté ● Levier de changement de vitesses : 1ère ● Pédale d'accélérateur : entièrement relâchée 	Moins de 4,75 V
			[contact d'allumage : ON] <ul style="list-style-type: none"> ● Moteur arrêté ● Levier de changement de vitesses : 1ère ● Pédale d'accélérateur : enfoncée au maximum 	Plus de 0,36 V
70	G/R	Capteur de pression du liquide de refroidissement	[Moteur en marche] <ul style="list-style-type: none"> ● Pendant la montée en température ● Commande de climatisation et contact de ventilateur de soufflerie : marche (le compresseur fonctionne) 	1,0 - 4,0 V

A

EC

C

D

E

F

G

H

I

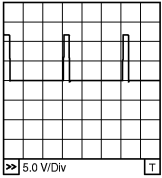
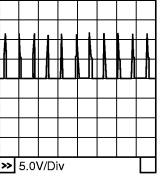
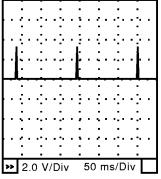
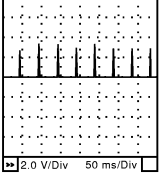
J

K

L

M

DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

N° DE BORNE	COULEUR DE CABLE	ELEMENT	CONDITION	DONNEES (tension de courant continu)
72*	L/W	Capteur d'angle de commande de réglage des soupapes d'échappement (rangée 2)	[Moteur en marche] <ul style="list-style-type: none"> ● Pendant la montée en température ● Régime de ralenti NOTE: Le cycle d'impulsion varie en fonction du régime de ralenti.	0 - 1,0 V★  PBIB2867E
			[Moteur en marche] <ul style="list-style-type: none"> ● Pendant la montée en température ● Régime moteur : 2 000 tr/mn 	0 - 1,0 V★  PBIB2046E
73	BR/Y	Capteur de température du liquide de refroidissement moteur	[Moteur en marche]	Environ 0 - 4,8 V La tension de sortie varie en fonction de la température du liquide de refroidissement.
74	AVANT	Sonde à oxygène chauffée 2 (rangée 1)	[Moteur en marche] <ul style="list-style-type: none"> ● Pendant la montée en température ● Montée rapide du régime moteur jusqu'à 3 000 tr/mn une fois les conditions suivantes réunies. – Après maintenance du régime moteur entre 3 500 et 4 000 tr/mn puis au ralenti pendant 1 minute à vide. 	0 - environ 1,0 V
78	B/Y	Masse de capteur (sonde à oxygène chauffée)	[Moteur en marche] <ul style="list-style-type: none"> ● Pendant la montée en température ● Régime de ralenti 	Environ 0 V
79 80 81	GY/R GY G/B	Signal d'allumage n°6 Signal d'allumage n°4 Signal d'allumage n°2	[Moteur en marche] <ul style="list-style-type: none"> ● Pendant la montée en température ● Régime de ralenti NOTE: Le cycle d'impulsion varie en fonction du régime de ralenti.	0 - 0,2V★  SEC986C
			[Moteur en marche] <ul style="list-style-type: none"> ● Pendant la montée en température ● Régime moteur : 2 500 tr/mn 	0,1 - 0,4V★  SEC987C
82	G/Y	Masse de capteur (capteur 1 de position de pédale d'accélérateur)	[Moteur en marche] <ul style="list-style-type: none"> ● Pendant la montée en température ● Régime de ralenti 	Environ 0 V

DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

N° DE BORNE	COULEUR DE CABLE	ELEMENT	CONDITION	DONNEES (tension de courant continu)	A
83	G/R	Masse de capteur (capteur 2 de position de pédale d'accélérateur)	[Moteur en marche] ● Pendant la montée en température ● Régime de ralenti	Environ 0 V	EC
85	LG	Connecteur de liaison de données	[contact d'allumage : ON] ● CONSULT-II ou GST : déconnecté	Environ 5 V - tension de la batterie (11 - 14 V)	C
86	P	Ligne de communication CAN	[contact d'allumage : ON]	Environ 1,1 - 2,3 V La tension de sortie varie selon l'état de communication.	D
90	LG	Alimentation électrique du capteur (capteur 1 de position de pédale d'accélérateur)	[contact d'allumage : ON]	Environ 5V	E
91	B/OR	Alimentation électrique du capteur (capteur 2 de position de pédale d'accélérateur)	[contact d'allumage : ON]	Environ 5V	F
94	L	Ligne de communication CAN	[contact d'allumage : ON]	Environ 2,6 - 3,2 V La tension de sortie varie selon l'état de communication.	G
98	G/B	Capteur 2 de position de pédale d'accélérateur	[contact d'allumage : ON] ● Moteur arrêté ● Pédale d'accélérateur : entièrement relâchée	0,15 - 0,60 V	H
			[contact d'allumage : ON] ● Moteur arrêté ● Pédale d'accélérateur : enfoncée au maximum	1,95 - 2,40 V	I
99	G/Y	Commande au volant ASCD	[contact d'allumage : ON] ● Commande au volant ASCD : ARR	Environ 4 V	K
			[contact d'allumage : ON] ● Commande PRINCIPALE : Activée	Environ 0 V	L
			[contact d'allumage : ON] ● Bouton CANCEL : Activée	Environ 1 V	M
			[contact d'allumage : ON] ● Bouton RESUME/ACCELERATE : Activée	Environ 3 V	
			[contact d'allumage : ON] ● Bouton SET/COAST : Activée	Environ 2 V	
101	L/OR	Contact de feu de stop	[contact d'allumage : OFF] ● Pédale de frein : entièrement relâchée	Environ 0 V	
			[contact d'allumage : OFF] ● Pédale de frein : légèrement enfoncée	TENSION BATTERIE (11 - 14 V)	
102	BR/Y	Contact de position de stationnement/point mort (PNP)	[contact d'allumage : ON] ● Levier de changement de vitesses : point mort	Environ 0 V	
			[contact d'allumage : ON] ● Position différente de ci-dessus	TENSION BATTERIE (11 - 14 V)	
104	SB	Relais de moteur de commande de papillon	[contact d'allumage : OFF]	TENSION BATTERIE (11 - 14 V)	
			[contact d'allumage : ON]	0 - 1,0V	

DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

N° DE BORNE	COULEUR DE CABLE	ELEMENT	CONDITION	DONNEES (tension de courant continu)
106	G/OR	Capteur 1 de position de pédale d'accélérateur	[contact d'allumage : ON] ● Moteur arrêté ● Pédale d'accélérateur : entièrement relâchée	0,5 - 1,0 V
			[contact d'allumage : ON] ● Moteur arrêté ● Pédale d'accélérateur : enfoncée au maximum	3,9 - 4,7 V
108	B/R	Contact de frein ASCD	[contact d'allumage : ON] ● Pédale de frein et/ou pédale d'embrayage : légèrement enfoncée	Environ 0 V
			[contact d'allumage : ON] ● Pédale de frein et pédale d'embrayage : entièrement relâchée	TENSION BATTERIE (11 - 14 V)
109	W/B	Contact d'allumage	[contact d'allumage : OFF]	0 V
			[contact d'allumage : ON]	TENSION BATTERIE (11 - 14 V)
111	GY/L	Relais de l'ECM (coupure automatique)	[Moteur en marche] [contact d'allumage : OFF] ● Quelques secondes après avoir positionné le contact d'allumage sur OFF	0 - 1,5V
			[contact d'allumage : OFF] ● Quelques secondes après avoir mis le contact d'allumage sur OFF	TENSION BATTERIE (11 - 14 V)
113	LG/B	Relais de pompe à carburant	[contact d'allumage : ON] ● Pendant 1 seconde après avoir mis le contact d'allumage sur ON [Moteur en marche]	0 - 1,5V
			[contact d'allumage : ON] ● Plus de 1 seconde après que le contact d'allumage soit sur ON.	TENSION BATTERIE (11 - 14 V)
115	B/W	Masse de l'ECM	[Moteur en marche]	Masse de carrosserie
116	B/R		● Régime de ralenti	
119	R/W (conduite à gauche) Y	Alimentation électrique de l'ECM	[contact d'allumage : ON]	TENSION BATTERIE (11 - 14 V)
120	(conduite à droite) P			
121	R/W	Alimentation de l'ECM (sauvegarde)	[contact d'allumage : OFF]	TENSION BATTERIE (11 - 14 V)

* : Modèles 35^{ème} anniversaire. Pour identifier les données relatives au modèle 35^{ème} anniversaire, se reporter à [GI-52. "Elément d'application"](#).

★: Tension moyenne pour le signal impulsionnel (Le signal impulsionnel réel peut être confirmé par un oscilloscope.)

DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

COMPATIBILITE AVEC LES COMPOSANTS DE L'ECCS/LES SYSTEMES DE COMMANDE

Retour à la page d'origine Élément		MODE DE TEST DE DIAGNOSTIC							
		SUP-PORT DE TRAVAIL	RESULTATS DE L'AUTODIAGNOSTIC		CONTROL E DE DONNEES	CONTROL E DE DONNES (SPEC)	TEST ACTIF	CONFIRMATION DTC et SRT	
			DTC*1	DONNEES FIGEES* 2				ETAT SRT	SUP-PORT DE TRAVAIL DE DTC
COMPOSANTS DE L'ECCS ENTREE	Capteur de position de vilebrequin (POS)		×	×	×	×			
	Capteur d'angle d'arbre à cames (PHASE)		×	×	×	×			
	Débitmètre d'air		×		×	×			
	Capteur de température du liquide de refroidissement moteur		×	×	×	×	×		
	Capteur de température d'huile moteur*3 *4				×	×			
	Capteur 1 de rapport air/carburant (A/CARB)		×		×	×	×	×	
	Sonde à oxygène chauffée 2		×		×	×	×	×	
	Capteur des roues		×	×	×	×			
	Capteur de position de pédale d'accélérateur		×		×	×			
	Capteur de position de papillon		×		×	×			
	Capteur de température d'air d'admission		×	×	×	×			
	Capteur de détonation		×						
	Capteur de pression du liquide de refroidissement				×	×			
	Contact de position de papillon fermé (signal du capteur de position de pédale d'accélérateur)				×	×			
	Commande de climatisation				×	×			
	Contact de position de stationnement/point mort (PNP)		×		×	×			
	Contact de feu de stop		×		×	×			
	Capteur de pression de direction assistée		×		×	×			
	Tension de la batterie				×	×			
	SIGNAL CHARGE				×	×			
Capteur d'angle de commande de réglage des soupapes d'échappement*3		×		×	×				
Commande au volant ASCD		×		×	×				
Contact de frein ASCD		×		×	×				
Contact d'embrayage ASCD		×		×	×				

DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

Elément		MODE DE TEST DE DIAGNOSTIC							
		SUP-PORT DE TRAVAIL	RESULTATS DE L'AUTODIAGNOSTIC		CONTROLE DE DONNEES	CONTROLE DE DONNES (SPEC)	TEST ACTIF	CONFIRMATION DTC et SRT	
			DTC*1	DONNEES FIGEES*2				ETAT SRT	SUP-PORT DE TRAVAIL DE DTC
COMPOSANTS DE L'ECSS	Sortie	Injecteur à carburant			×	×	×		
		Transistor d'alimentation (calage de l'allumage)			×	×	×		
		Relais de moteur de commande de papillon		×		×	×		
		Moteur de commande de papillon		×					
		Electrovanne de commande de volume de purge de cartouche EVAP		×		×	×	×	
		Relais de climatiseur				×	×		
		Relais de pompe à carburant	×			×	×	×	
		Relais de ventilateur de refroidissement		×		×	×	×	
		Chauffage du capteur 1 du rapport air/carburant (A/CARB)		×		×	×		×
		Chauffage de la sonde à oxygène chauffée 2		×		×	×		×
		Electrovanne de commande de réglage des soupapes d'admission		×		×	×	×	
		Retardateur magnétique de commande de réglage des soupapes d'échappement*3	×	×		×	×	×	
		Valeur de charge calculée			×	×	×		

× : S'applique

*1 : Cet élément inclut les DTC de 1er parcours.

*2 : Ce mode inclus des données figées de 1er parcours ou des données figées. Les paramètres sont affichés par CONSULT-II en mode de données figées uniquement si un DTC de 1er parcours ou un DTC est . Pour plus de détails, se reporter à [EC-41, "Données figées et données figées de 1er parcours"](#) .

*3 : Modèle 35^{ème} anniversaire. Pour identifier les données relatives au modèle 35^{ème} anniversaire, se reporter à [GI-52, "Elément d'application"](#) .

*4 : Ce capteur n'est pas utilisé pour la commande du moteur.

PROCEDURE D'INSPECTION

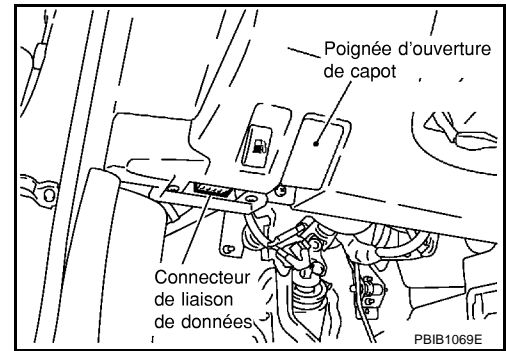
PRECAUTION:

Si le CONSULT-II est utilisé sans brancher le CONVERTISSEUR CONSULT-II, il se peut que des défauts de fonctionnement soient détectés lors de l'autodiagnostic en fonction du boîtier de commande qui exécute la communication CAN.

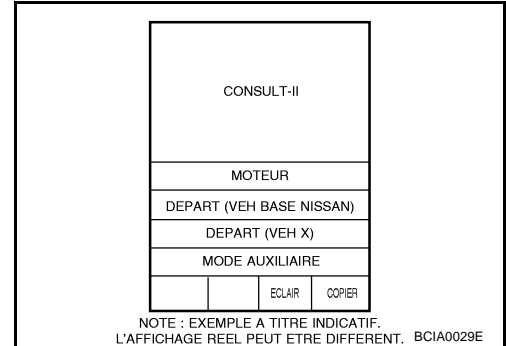
1. Positionner le contact d'allumage sur OFF.

DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

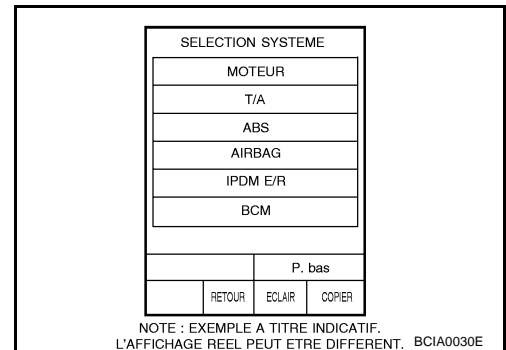
- Brancher CONSULT-II et le CONVERTISSEUR CONSULT-II au connecteur de liaison de données, situé sous le tableau de bord côté conducteur à côté de la commande d'ouverture du capot.
- Mettre le contact d'allumage sur ON.



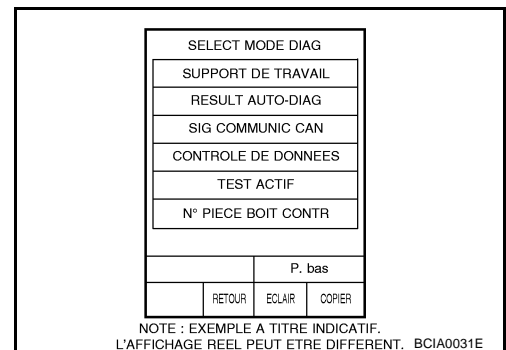
- Appuyer sur DEPART (VEH BASE NISSAN).



- Appuyer sur MOTEUR.
Si MOTEUR ne s'affiche pas, se reporter au manuel de réparation "[SM4F00-1Z33E1E](#)".



- Effectuer chaque mode d'essai de diagnostic conformément à chaque procédure d'entretien.
Pour de plus amples informations, se reporter au manuel d'utilisation de CONSULT-II.



MODE SUPPORT TRAVAIL

Intervention

Intervention	CONDITION	UTILISATION
RELACHEMENT DE LA PRES- SION DE CARBURANT	<ul style="list-style-type: none"> LA POMPE A CARBURANT S'ARRETE LORSQUE L'ON APPUIE SUR DEPART PENDANT QUE LE MOTEUR TOURNE AU RALENTI. ACTIONNER LE DEMARREUR PLUSIEURS FOIS APRES CALAGE DU MOTEUR. 	Lors du relâchement de la pression de carburant dans les canalisations de carburant
INITIALZ AIR RLNT BSE	<ul style="list-style-type: none"> LE VOLUME D'AIR DE RALENTI QUI MAINTIENT LE MOTEUR DANS LES LIMITES SPECIFIEES EST MEMORISE DANS L'ECM. 	Lors de l'initialisation du volume d'air de ralenti

DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

Intervention	CONDITION	UTILISATION
COM AUTO INSTRUCT	<ul style="list-style-type: none"> ● LE COEFFICIENT DE COMMANDE D'AUTO-INITIALISATION DE RICHESSE DU MELANGE REVIENT AU COEFFICIENT D'ORIGINE. 	Pour effacer le coefficient de la valeur de commande d'auto-instruction
INSTRUCTION COMMANDE VT ECHAP*2	<ul style="list-style-type: none"> ● CE MODE PERMET D'INITIALISER LES CARACTERISTIQUES DU RETARDATEUR MAGNETIQUE DE COMMANDE DE REGLAGE DES SOUPAPES D'ECHAPPEMENT. 	Lors de l'initialisation de la commande de réglage des soupapes d'échappement
REG TR/MN RALENT CIBLE*1	<ul style="list-style-type: none"> ● MOTEUR AU RALENTI 	Lors du réglage du régime de ralenti cible
REG AV ALLUM CIBLE*1	<ul style="list-style-type: none"> ● MOTEUR AU RALENTI 	Lors du réglage du calage de l'allumage cible

*1 : Cette fonction n'est pas nécessaire dans le cadre de la procédure d'entretien habituelle.

*2 : Modèle 35^{ème} anniversaire. Pour identifier les données relatives au modèle 35^{ème} anniversaire, se reporter à [GI-52, "Elément d'application"](#).

MODE DE RESULTATS D'AUTODIAGNOSTIC

Elément d'autodiagnostic

Pour les éléments relatifs au DTC et DTC de 1er parcours, se reporter au manuel de réparation "[SM4F00-1Z33E1E](#)".

Données figées et données figées de 1er parcours

Données figées*	Description
CODE DIAG DEFAUT [PXXXX]	<ul style="list-style-type: none"> ● Les composants de gestion du moteur/le système de gestion possèdent le code de diagnostic suivant : PXXXX. (Se reporter au manuel de réparation "SM4F00-1Z33E1E".)
SYS CARB-R1	<ul style="list-style-type: none"> ● "Statut du système d'injection" s'affiche lorsqu'un défaut est détecté.
SYS CARB-R2	<ul style="list-style-type: none"> ● Affichage de l'un des modes suivants : Mode 2 : boucle ouverte résultat d'un défaut de fonctionnement du système détecté Mode 3 : boucle ouverte due aux conditions de conduite (riche accélération, pauvre décélération) Mode 4 : boucle fermée - régulation automatique de l'alimentation via capteur(s) d'oxygène Mode 5 : boucle ouverte - les conditions de passage en boucle fermée ne sont pas encore satisfaites
VALEUR CHARGE CALC	<ul style="list-style-type: none"> ● Affichage de la valeur de charge calculée au moment de la détection d'un défaut.
TEMP LIQ REFR [°C]	<ul style="list-style-type: none"> ● Affichage de la température du liquide de refroidissement au moment de l'affichage de détection d'un défaut.
L-COR AIR/CARB-R1 [%]	<ul style="list-style-type: none"> ● Affichage de la correction de carburant à long terme au moment de la détection d'un défaut.
L-COR AIR/CARB-R2 [%]	<ul style="list-style-type: none"> ● La correction à long terme du mélange de carburant représente une compensation plus progressive du programme de base d'alimentation en carburant que la correction à court terme.
S-COR AIR/CARB-R1 [%]	<ul style="list-style-type: none"> ● Affichage de la correction de carburant à court terme lorsqu'un défaut est détecté.
S-COR AIR/CARB-R2 [%]	<ul style="list-style-type: none"> ● La correction à court terme du mélange de carburant représente une compensation dynamique ou instantanée du programme de base d'alimentation en carburant.
TR/MN MOTEUR [tr/mn]	<ul style="list-style-type: none"> ● Affichage de régime moteur lorsqu'un défaut est détecté.
VITESSE VEHICL [km/h]	<ul style="list-style-type: none"> ● Affichage de la vitesse du véhicule lorsqu'un défaut est détecté.
PLAN CAR BASE [ms]	<ul style="list-style-type: none"> ● Affichage du barème de consommation au moment de la détection d'un défaut.
CAP TEMP ADMI [°C]	<ul style="list-style-type: none"> ● Affichage de la température de l'air d'admission lors de la détection d'un dysfonctionnement.

* : Eléments identiques à ceux des données figées de 1er parcours.

DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

MODE DE CONTROLE DES DONNEES

Elément contrôlé

× : S'applique

Elément contrôlé [unité]	SIGNA UX ENTRE E ECM	SIGNA UX PRINCI- PAUX	Description	Remarques
TR/MN MOT [tr/mn]	×	×	<ul style="list-style-type: none"> ● Indique le nombre de tours estimé du régime moteur à partir du signal envoyé par le capteur de position de vilebrequin (POS) et le capteur d'angle d'arbre à cames (PHASE). 	<ul style="list-style-type: none"> ● La précision diminue si le régime moteur descend en deçà du régime de ralenti. ● Si le signal est interrompu alors que le moteur tourne, le système risque d'indiquer une valeur anormale.
DEBITMETRE-R1 [V]	×	×	<ul style="list-style-type: none"> ● Affichage de la tension du signal transmis par le capteur du débitmètre d'air. 	<ul style="list-style-type: none"> ● Même moteur arrêté, une valeur est affichée.
PLAN CAR BASE [ms]		×	<ul style="list-style-type: none"> ● "Programme de carburant de base" indique la durée d'impulsion de l'injection de carburant programmée dans l'ECM, avant toute correction à bord. 	
ALPHA A/CARB-R1 [%]		×	<ul style="list-style-type: none"> ● La valeur moyenne du facteur de correction par régulation automatique du mélange air/carburant par cycle est indiquée. 	<ul style="list-style-type: none"> ● Même moteur arrêté, une valeur est affichée. ● Ces données comprennent également les données destinées à la commande d'initialisation du rapport air/carburant.
ALPHA A/CARB-R2 [%]		×		
CAP TEMP MOT [°C]	×	×	<ul style="list-style-type: none"> ● Affichage de la température du liquide de refroidissement moteur (déterminée par la tension du signal du capteur de température du liquide de refroidissement moteur). 	<ul style="list-style-type: none"> ● Si le circuit du capteur de température du liquide de refroidissement moteur est ouvert ou en court-circuit, l'ECM passe en mode sans échec. Affichage de la température du liquide de refroidissement du moteur déterminée par l'ECM.
CAP1 A/CARB-R1 [V]	×	×	<ul style="list-style-type: none"> ● Le signal de rapport air/carburant calculé à partir du signal d'entrée envoyé par le capteur 1 du rapport air/carburant est affiché. 	
CAP1 A/CARB-R2 [V]	×			
S/O2 CH2 (R1) [V]	×		<ul style="list-style-type: none"> ● Affichage de la tension du signal de la sonde à oxygène chauffée 2. 	
S/O2 CH2 (R2) [V]	×			
MTR S/O2 CH2 (R1) [RICH/PAUV]	×		<ul style="list-style-type: none"> ● Affichage du signal de la sonde à oxygène chauffée 2 : RICHE : la quantité d'oxygène après passage dans le catalyseur à trois voies est relativement petite. PAUVRE : la quantité d'oxygène après passage dans le catalyseur à trois voies est relativement importante. 	<ul style="list-style-type: none"> ● Même moteur arrêté, une valeur est affichée.
MTR S/O2 CH2 (R2) [RICH/PAUV]	×			
CAP VIT VEHIC [km/h]	×	×	<ul style="list-style-type: none"> ● Le régime moteur, calculé à partir des signaux de vitesse du véhicule fourni par les instruments combinés, s'affiche. 	
TENSION BATTERIE [V]	×	×	<ul style="list-style-type: none"> ● Affichage de la tension d'alimentation électrique de l'ECM. 	
CAP ACC 1 [V]	×	×	<ul style="list-style-type: none"> ● Affichage de la tension du signal du capteur de position de pédale d'accélérateur. 	<ul style="list-style-type: none"> ● Le signal CAP ACC 2 est converti en interne par l'ECM. Il diffère en cela du signal de tension provenant de la borne de l'ECM.
CAP ACC 2 [V]	×			

DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

Elément contrôlé [unité]	SIGNA UX ENTRE E ECM	SIGNA UX PRINCI- PAUX	Description	Remarques	A
CAP PAILLON 1 [V]	×	×	● Affichage de la tension de signal transmis par le capteur de position de papillon.	● Le signal CAP ACC 2 est convertit intérieurement par l'ECM. Il diffère en cela du signal de tension provenant de la borne de l'ECM.	EC
CAP PAILLON 2 [V]	×				
CAP TEMP ADMI [°C]	×	×	● Indication de la température d'air d'admission (déterminée par la tension du signal du capteur de température d'air d'admission).		C
SIGNAL DEMAR [MAR/ARR]	×	×	● Indication de l'état du signal de départ [MAR/ARR] déterminé par l'ECM en fonction des signaux de régime moteur et de tension de batterie.	● Après le démarrage du moteur, [ARR] s'affiche quel que soit le signal de départ.	D
POSIT RALENTI [MAR/ARR]	×	×	● Indication de la position de ralenti [MAR/ARR] calculée par l'ECM à partir du signal du capteur de position de pédale d'accélérateur.		E
SIGNAL CLIMAT [MAR/ARR]	×	×	● Indique l'état [MAR/ARR] de la commande de climatisation tel que déterminé par le signal de climatiseur.		F
CNT NEUTRE [MAR/ARR]	×	×	● Indique l'état [MAR/ARR] sur la base du signal du contact de position de stationnement/point mort (PNP).		G
SIG DIR ASSIS [MAR/ARR]	×	×	● Condition [MAR/ARR] du système de direction assistée (déterminé en fonction de la tension du signal du signal du capteur de pression de direction assistée) est indiquée.		H
SIGNAL CHARGE [MAR/ARR]	×	×	● Indique l'état [MAR/ARR] du signal de charge électrique. MAR : L'interrupteur de désembuage de lunette arrière est sur MARCHE et/ou la commande d'éclairage est sur la 2ème position. ARR : l'interrupteur de désembuage de lunette arrière est sur ARRÊT et la commande d'éclairage est sur OFF.		I
CON ALLUMAGE [MAR/ARR]	×		● Indique l'état [MAR/ARR] du signal du contact d'allumage.		J
INT VENT CHAUFF [MAR/ARR]	×		● Indication de l'état [MAR/ARR] déterminé à partir du signal transmis par la commande de ventilateur de chauffage.		K
CONT FREIN [MAR/ARR]	×		● Indique l'état [MAR/ARR] à partir du signal du contact de feux de stop.		L
IMPUL INJ-R1 [ms]		×	● Indication de la portée réelle des impulsions d'injection de carburant compensées par l'ECM en fonction des signaux d'entrée.	● Une fois le moteur arrêté, une certaine valeur calculée est indiquée.	M
IMPUL INJ-R2 [ms]					
CALAGE ALLUM [APMH]		×	● Indication du calage de l'allumage calculé par l'ECM en fonction des signaux d'entrée.	● Même moteur arrêté, une valeur est affichée.	
VALEUR CHARGE CALC			● "Valeur de charge calculée" est calculée à partir de la valeur du débit d'air actuel divisée par la valeur maximale atteinte par le débit d'air.		
DEBIT D'AIR [g.ms]			● Indication du débit d'air calculé par l'ECM à partir de la tension du signal délivrée par le débitmètre d'air.		

DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

Elément contrôlé [unité]	SIGNA UX ENTRE E ECM	SIGNA UX PRINCI- PAUX	Description	Remarques
S/COM/VOL PURG [%]			<ul style="list-style-type: none"> ● Indication de l'état de l'électrovanne de commande volume de cartouche EVAP calculé par l'ECM en fonction des signaux d'entrée. ● L'ouverture augmente avec la valeur. 	
REG SPP ADM (R1) [°CA]			<ul style="list-style-type: none"> ● Indique [°CA] de l'angle d'avance de l'arbre à cames d'admission. 	
REG SPP ADM (R2) [°CA]				
REG SPP ECHP- R1* [°CA]			<ul style="list-style-type: none"> ● Indique la mesure [°CA] de l'angle de retard de l'arbre à cames d'échappement. 	
REG SPP ECHP- R1* [°CA]				
SOL SPP ADM (R1) [%]			<ul style="list-style-type: none"> ● La valeur de contrôle de l'électrovanne de commande de réglage des soupapes d'admission (déterminée par l'ECM par les signaux d'entrée) s'affiche. ● Plus la valeur augmente plus l'angle d'avancement s'élargit. 	
SOL SPP ADM (R2) [%]				
EX V/T DTY B1* [%]			<ul style="list-style-type: none"> ● La valeur de contrôle du retardateur magnétique de commande de réglage des soupapes d'échappement (déterminée par l'ECM en fonction des signaux d'entrée) s'affiche. ● Plus la valeur augmente, plus l'angle de retard s'élargit. 	
EX V/T DTY B2* [%]				
RELAIS CLIMAT [MAR/ARR]		×	<ul style="list-style-type: none"> ● Indication de l'état de la commande du relais de la climatisation (déterminé par l'ECM en fonction des signaux d'entrée). 	
REL POMP ALI [MAR/ARR]		×	<ul style="list-style-type: none"> ● Indication de l'état de la commande du relais de la pompe à carburant déterminé par l'ECM en fonction des signaux d'entrée. 	
RLS PAP [MAR/ARR]		×	<ul style="list-style-type: none"> ● Indication de l'état de la commande du relais de moteur de commande de papillon déterminé par l'ECM en fonction des signaux d'entrée. 	
Ventilateur de refroidissement [RAPIDE/LENT/ ARRRET]		×	<ul style="list-style-type: none"> ● L'état du ventilateur de refroidissement (déterminé par l'ECM à partir des signaux d'entrée) s'affiche. RAPIDE : Vitesse de fonctionnement rapide LENT : vitesse de fonctionnement lente ARR : Ventilateur à l'arrêt 	
CH S/O2 CH2 (R1) [MAR/ARR]			<ul style="list-style-type: none"> ● Indication de l'état [MAR/ARR] du chauffage de la sonde à oxygène chauffée 2 déterminée par l'ECM en fonction des signaux d'entrée. 	
MTR S/O2 CH2 (R2) [MAR/ARR]				
VITESSE DU VEHI- CULE [km/h]			<ul style="list-style-type: none"> ● Le régime moteur, calculé à partir des signaux de vitesse du véhicule fourni par les instruments combinés, s'affiche. 	
INITIAL VOL AIR RLNT [UNCMPLT/ TERMINE]			<ul style="list-style-type: none"> ● Affichage de l'état de l'initialisation du volume d'air de ralenti. UNCMPLT : l'initialisation du volume d'air de ralenti n'a pas encore été exécutée. TERMINE : l'initialisation du volume d'air de ralenti est réussie. 	

DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

Elément contrôlé [unité]	SIGNA UX ENTRE E ECM	SIGNA UX PRINCI- PAUX	Description	Remarques	A
TEMP HUIL MOT * [°C]			<ul style="list-style-type: none"> La température de l'huile moteur (déterminée par la tension du signal du capteur de température de l'huile moteur) s'affiche. 	<ul style="list-style-type: none"> Ce capteur n'est pas utilisé pour la commande du moteur. 	EC
COURS APRES TEMOIN [km]			<ul style="list-style-type: none"> Distance parcourue alors que le témoin de défaut est activé. 		C
CH C1 A/CARB (R1)			<ul style="list-style-type: none"> Indique la valeur de contrôle du chauffage du capteur 1 du rapport air/carburant évaluée par l'ECM en fonction des signaux d'entrée. Plus la valeur augmente et plus le flux en direction du chauffage est important. 		D
CH C1 A/CARB (R2) [%]					E
CAP PRESS CLIM [V]			<ul style="list-style-type: none"> La tension du signal du capteur de pression du liquide de refroidissement est affichée. 		F
CAP VIT VEHI [km/h]			<ul style="list-style-type: none"> Le régime moteur, calculé à partir des signaux de vitesse du véhicule fourni par les instruments combinés, s'affiche. 		G
REG VIT VEHI [km/h]			<ul style="list-style-type: none"> Affichage de la vitesse actuelle du véhicule. 		H
CON PRINCIPAL [MAR/ARR]			<ul style="list-style-type: none"> Indique l'état [MAR/ARR] à partir du signal de la commande principale. 		I
CNT ANNUL [MAR/ARR]			<ul style="list-style-type: none"> Indique la condition [MAR/ARR] à partir du signal du bouton CANCEL. 		J
RECOMMENCER/ CNT ACC [MAR/ARR]			<ul style="list-style-type: none"> Indique l'état [MARCHE/ARRET] du signal du bouton RESUME/ACCELERATE. 		K
CNT REGLAGE [MAR/ARR]			<ul style="list-style-type: none"> Indique l'état [MARCHE/ARRET] du signal de contact COAST/SET. 		L
CONT FREIN1 [MAR/ARR]			<ul style="list-style-type: none"> Indique l'état [MAR/ARR] du signal de contact de frein ASCD et du signal du contact d'embrayage ASCD. 		M
CONT FREIN2 [MAR/ARR]			<ul style="list-style-type: none"> Indique la condition [MAR/ARR] du signal du contact de feux de stop. 		
CPR VIT VEHI [NON/COUPURE]			<ul style="list-style-type: none"> Indique l'état du régulateur de vitesse du véhicule. NON : la vitesse du véhicule est plafonnée à la vitesse ASCD (commande automatique de vitesse) pré-réglée. COUPURE : la vitesse du véhicule est largement supérieure à la vitesse ASCD pré-réglée, et la fonction de réglage automatique des vitesses est annulée. 		
CPR VIT INF [NON/COUPURE]			<ul style="list-style-type: none"> Indique l'état du régulateur de vitesse du véhicule. NON : la vitesse du véhicule est plafonnée à la vitesse ASCD (commande automatique de vitesse) pré-réglée. COUPURE : la vitesse du véhicule est largement inférieure à la vitesse ASCD pré-réglée, et la fonction de réglage automatique des vitesses est annulée. 		
TEMOIN CRUISE [MAR/ARR]			<ul style="list-style-type: none"> Indique l'état [MARCHE/ARRET] du témoin CRUISE déterminé par l'ECM en fonction des signaux d'entrée. 		

DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

Elément contrôlé [unité]	SIGNA UX ENTRE E ECM	SIGNA UX PRINCI- PAUX	Description	Remarques
TEMOIN SET [MAR/ARR]			<ul style="list-style-type: none"> ● Indique l'état [MAR/ARR] du témoin SET déterminé par l'ECM à partir des signaux d'entrée. 	
INSTRUCTION V/T ECHAP* [UNCM- PLT/TERMINE]			<ul style="list-style-type: none"> ● Affiche l'état d'initialisation de la commande de réglage des soupapes d'échappement UNCMPLT : L'initialisation de la commande de réglage des soupapes d'échappement n'a pas encore été effectuée. ● TERMINE : L'initialisation de la commande de réglage des soupapes d'échappement a été effectuée correctement. 	
Tension [V]			<ul style="list-style-type: none"> ● Tension, fréquence ou cycle de service ou largeur d'impulsion mesurés par la sonde. 	<ul style="list-style-type: none"> ● # s'affiche uniquement si l'élément ne peut pas être mesuré. ● Les données accompagnées du signe # sont provisoires. Elles sont identiques aux données mesurées précédemment.
Fréquence [ms], [Hz] ou [%]				
SERVICE-HAUT				
SERVICE-BAS				
GRA AMP IMP				
PET AMP IMP				

* : Modèles 35^{ème} anniversaire. Pour identifier les données relatives au modèle 35^{ème} anniversaire, se reporter à [GI-52. "Elément d'application"](#).

NOTE:

Tout élément contrôlé qui ne correspond pas au véhicule diagnostiqué est automatiquement effacé de l'affichage.

MODE DE CONTROLE DE DONNEES (SPEC)

Elément contrôlé

Elément contrôlé [unité]	SIGNAU X ENTREE ECM	SIGNAU X PRIN- CIPAUX	Description	Remarques
TR/MN MOT [tr/mn]	×	×	<ul style="list-style-type: none"> ● Indique le nombre de tours estimé du régime moteur à partir du signal envoyé par le capteur de position de vilebrequin (POS) et le capteur d'angle d'arbre à cames (PHASE). 	
DEBITMETRE-R1 [V]	×	×	<ul style="list-style-type: none"> ● Affichage de la tension du signal de spécification du débitmètre d'air. 	<ul style="list-style-type: none"> ● Lorsque le moteur tourne, la gamme de spécification est indiquée.
PLAN CAR BASE [ms]		×	<ul style="list-style-type: none"> ● "Programme de carburant de base" indique la durée d'impulsion de l'injection de carburant programmée dans l'ECM, avant toute correction à bord. 	<ul style="list-style-type: none"> ● Lorsque le moteur tourne, la gamme de spécification est indiquée.
ALPHA A/CARB-R1 [%] ALPHA A/CARB-R2 [%]		×	<ul style="list-style-type: none"> ● La valeur moyenne du facteur de correction par régulation automatique du mélange air/carburant par cycle est indiquée. 	<ul style="list-style-type: none"> ● Lorsque le moteur tourne, la gamme de spécification est indiquée. ● Ces données comprennent également les données destinées à la commande d'initialisation du rapport air/carburant.

NOTE:

Tout élément contrôlé qui ne correspond pas au véhicule diagnostiqué est automatiquement effacé de l'affichage.

DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

MODE DE TEST ACTIF

Elément d'essai

ELEMENT DE TEST	CONDITION	JUGEMENT	VERIFIER L'ELEMENT (REMISE EN ETAT)
INJECTION CARBUR	<ul style="list-style-type: none"> ● Moteur : retour à la condition de défaut originale ● Modifier la quantité de carburant injecté à l'aide de CONSULT-II. 	Si le symptôme disparaît, consulter ELEMENT A VERIFIER.	<ul style="list-style-type: none"> ● Faisceau et connecteurs ● Injecteur à carburant ● Capteur 1 de rapport air/carburant (A/CARB)
CALAGE DE L'ALLUMAGE	<ul style="list-style-type: none"> ● Moteur : retour à la condition de défaut originale ● Lampe stroboscopique : Réglage ● Retarder le calage de l'allumage au moyen de CONSULT-II. 	Si le symptôme disparaît, consulter ELEMENT A VERIFIER.	<ul style="list-style-type: none"> ● Initialiser le volume d'air de ralenti.
EQUILIBR PUIS-SANCE	<ul style="list-style-type: none"> ● Moteur : faire monter le moteur en température, puis le faire tourner au ralenti. ● Commande de climatisation sur ARRÊT ● Levier de changement de vitesses : point mort ● Couper successivement chacun des signaux des injecteurs à l'aide de CONSULT-II. 	Le moteur tourne mal ou s'arrête.	<ul style="list-style-type: none"> ● Faisceau et connecteurs ● Compression ● Injecteur à carburant ● Transistor d'alimentation ● Bougie d'allumage ● Bobine
VENTIL RADIA-TEUR*1	<ul style="list-style-type: none"> ● Contact d'allumage : MAR ● Régler le ventilateur de refroidissement sur LENT, puis RAPIDE, puis l'éteindre à l'aide de CONSULT-II. 	Le ventilateur de refroidissement tourne, puis s'arrête.	<ul style="list-style-type: none"> ● Faisceau et connecteurs ● Moteur de ventilateur de refroidissement ● IPDM E/R
TEMP LIQ REFR	<ul style="list-style-type: none"> ● Moteur : retour à la condition de défaut originale ● Modifier la température du liquide de refroidissement moteur à l'aide de CONSULT-II. 	Si le symptôme disparaît, consulter ELEMENT A VERIFIER.	<ul style="list-style-type: none"> ● Faisceau et connecteurs ● Capteur de température du liquide de refroidissement moteur ● Injecteur à carburant
RELAIS DE POMPE A CARBURANT	<ul style="list-style-type: none"> ● Contact d'allumage : MAR (moteur à l'arrêt) ● Mettre le relais de la pompe à carburant sur MARCHÉ et ARRÊT à l'aide de CONSULT-II et écouter le bruit de fonctionnement. 	Le relais de la pompe à carburant en carburant émet un bruit de fonctionnement.	<ul style="list-style-type: none"> ● Faisceau et connecteurs ● Relais de pompe à carburant
SOUP COM VOL PURG	<ul style="list-style-type: none"> ● Moteur : après avoir fait monter le moteur en température, le faire tourner à 1 500 tr/mn. ● Modifier le pourcentage d'ouverture de l'électrovanne de commande de volume de purge de cartouche EVAP à l'aide de CONSULT-II. 	Le régime moteur évolue en fonction du taux d'ouverture.	<ul style="list-style-type: none"> ● Faisceau et connecteurs ● Electrovanne
INT ANGLE ASSIGN V/T	<ul style="list-style-type: none"> ● Moteur : retour à la condition de défaut originale ● Modifier le réglage des soupapes d'admission à l'aide de CONSULT-II. 	Si le symptôme disparaît, consulter ELEMENT A VERIFIER.	<ul style="list-style-type: none"> ● Faisceau et connecteurs ● Electrovanne de commande de réglage des soupapes d'admission
ANGLE ASSIGN V/T ECHAP*2	<ul style="list-style-type: none"> ● Moteur : retour à la condition de défaut originale ● Modifier le réglage des soupapes d'échappement à l'aide de CONSULT-II. 	Si le symptôme disparaît, consulter ELEMENT A VERIFIER.	<ul style="list-style-type: none"> ● Faisceau et connecteurs ● Retardateur magnétique de commande de réglage des soupapes d'échappement

A

EC

C

D

E

F

G

H

I

J

K

L

M

DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

*1 : Lorsque le ventilateur de refroidissement connecté à CONSULT-II est arrêté alors que le moteur en marche, ce dernier peut surchauffer.

*2 : Modèle 35^{ème} anniversaire. Pour identifier les données relatives au modèle 35^{ème} anniversaire, se reporter à [GI-52, "Elément d'application"](#).

MODE DE CONFIRMATION DES DTC ET SRT

Mode ETAT SRT

Pour plus de détails, se reporter à [EC-44, "CODE DE TEST DE LECTURE DU SYSTEME \(SRT\)"](#).

Mode de support de travail SRT

Ce mode permet à un technicien de conduire un véhicule pour régler le SRT tout en contrôlant le statut SRT.

Mode de support de travail DTC

Mode de test	Elément de test	Condition	Page de référence
CAP1 A/CARB	CAP1 A/CARB (R1) P1276	Se reporter au diagnostic des défauts du DTC correspondant.	EC-416
	CAP1 A/CARB (R1) P1278/P1279		EC-425, EC-438
	CAP1 A/CARB (R2) P1286		EC-416
	CAP1 A/CARB (R2) P1288/P1289		EC-425, EC-438
HO2S2	S/O2 CH2 (R1) P0139		EC-191
	S/O2 CH2 (R1) P1146		EC-328
	S/O2 CH2 (R1) P1147		EC-339
	S/O2 CH2 (R2) P0159		EC-191
	S/O2 CH2 (R2) P1166	EC-328	
	S/O2 CH2 (R2) P1167	EC-339	

DIAGNOSTIC EN TEMPS REEL EN MODE DE CONTROLE DE DONNEES (ENREGISTREMENT DES DONNEES DU VEHICULE)

Description

CONSULT-II a deux types de déclenchement qui peuvent être sélectionnés en appuyant sur CONFIG dans le mode CONTROLE DE DONNEES.

1. ENCLEN AUTO (enclenchement automatique) :

- Le défaut est identifié en temps réel sur l'écran de CONSULT-II.

Autrement dit, le DTC/DTC de 1er parcours et l'élément de défaut sont affichés si l'ECM détecte le défaut.

Au moment où un défaut est détecté par l'ECM, CONTROLE est remplacé par "Enregistrement données ... xx%" sur l'écran CONTROLE DE DONNEES, comme indiqué à droite et la donnée consécutive à la détection de défaut est enregistrée. Ensuite, lorsque le pourcentage a atteint 100%, l'écran DIAG EN TPS REEL est affiché. Si on appuie sur STOP durant "Enregistrement des données ... xx%", l'écran DIAG TEMPS REEL apparaît également.

Une fois le défaut détecté, l'heure et la vitesse d'enregistrement peuvent être modifiés au moyen de POINT DE DECLENCHEMENT et "Vitesse d'enregistrement". Se reporter au MANUEL D'UTILISATION DE CONSULT-II.

2. ENCLEN MANU (déclenchement manuel) :

- Le DTC/DTC de 1er parcours et l'élément de défaut ne s'affichent pas automatiquement sur l'écran de CONSULT-II même si l'ECM détecte un défaut.

Les données peuvent être contrôlées continuellement même si un défaut est détecté.

CONTROLE DE DONNEES	
Enregistrement données... 11	PAS DE DTC
TR/MN MOT	XXX tr/min
DEBITMETRE-R1	XXX V
CAP TEMP MOT	XXX°C
SND MLNG	XXX V
A/C1 (B1)	XXXkm/h
CAP VIT VEH1	

PBIB1593E

REGLER COND ENREGIST
ENCLEN AUTO
ENCLEN MANU
POINT DE DECLENCHEMENT
0% 20% 40% 60% 80% 100%
VITESSE ENREGIST
MIN MAX
/64 /32 /16 /8 /4 /2 PLEINE

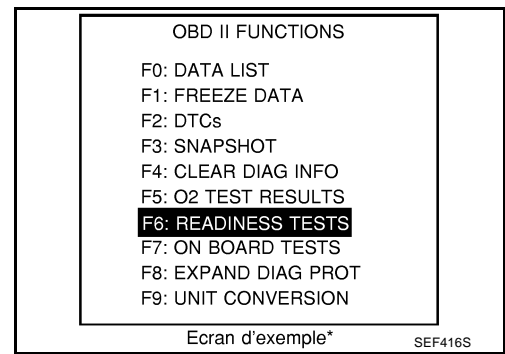
SEF707X

Fonctionnement

1. ENCLEN AUTO

DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

5. Utiliser chacun des différents modes de diagnostic conformément aux procédures d'entretien correspondantes.
Pour de plus amples informations, consulter le manuel d'utilisation fourni par le fabricant de l'appareil GST.



Valeurs de référence de CONSULT-II en mode de contrôle de données

EBS010FL

Remarques :

- Les données spécifiées sont des valeurs de référence.
 - Les données spécifiées sont des valeurs de sortie/d'entrée qui sont détectées ou fournies par l'ECM au connecteur.
- * Les données spécifiques peuvent ne pas être directement reliées à leurs composants signaux/valeurs/applications.
par ex. Régler la distribution d'allumage avec une lampe stroboscopique avant de vérifier la distribution CALAGE ALLUM, parce que le contrôle peut montrer la donnée de spécification au lieu de régler la distribution d'allumage aux données de spécification. CALAGE

[Retour à la page d'origine](#)

DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

ALLUM contrôle les données calculées par l'ECM à partir des signaux du capteur de position de l'arbre à cames et des autres capteurs liés au calage de l'allumage.

ELEMENT DE CON-TROLE	CONDITION		CARACTERISTIQUES
TR/MN MOT	● Faire tourner le moteur et comparer l'indication du compte-tours avec la valeur affichée par CONSULT-II.		Vitesse presque identique à celle indiquée par le compte-tours.
DEBITMETRE-R1	Se reporter au manuel de réparation " SM4F00-1Z33E1E ".		
PLAN CAR BASE	Se reporter au manuel de réparation " SM4F00-1Z33E1E ".		
ALPHA A/CARB-R1 ALPHA A/CARB-R2	Se reporter au manuel de réparation " SM4F00-1Z33E1E ".		
CAP TEMP MOT	● Moteur : une fois le moteur chaud		Plus de 70 °C
CAP1 A/CARB (R1) CAP1 A/CARB (R2)	● Moteur : une fois le moteur chaud	Maintenir le régime moteur à 2 000 tr/mn	Fluctue autour de 1,5 V
S/O2 CH2 (R1) S/O2 CH2 (R2)	● Pendant la montée en température ● Après maintien du régime moteur entre 3 500 et 4 000 tr/mn pendant une minute puis au ralenti pendant 1 minute à vide.	Montée rapide du régime moteur du ralenti jusqu'à 3 000 tr/mn	0 - 0,3 V ↔ Environ 0,6 - 1,0 V
MTR S/O2 CH2 (R1) MTR S/O2 CH2 (R2)	● Pendant la montée en température ● Après maintien du régime moteur entre 3 500 et 4 000 tr/mn pendant une minute puis au ralenti pendant 1 minute à vide.	Montée rapide du régime moteur du ralenti jusqu'à 3 000 tr/mn	PAUVRE ↔ RICHE
CAP VIT VEHIC	● Faire tourner les roues motrices et comparer l'indication du compteur de vitesse avec la valeur affichée par CONSULT-II.		Le régime est proche de celui indiqué sur le compteur de vitesse
TENS BATTERIE	● Contact d'allumage : ON (moteur à l'arrêt)		11 - 14 V
CAP ACC 1	● Contact d'allumage : MAR (moteur à l'arrêt)	Pédale d'accélérateur : entièrement relâchée	0,5 - 1,0 V
		Pédale d'accélérateur : enfoncée au maximum	4,0 - 4,8 V
CAP ACC 2*1	● Contact d'allumage : MAR (moteur à l'arrêt)	Pédale d'accélérateur : entièrement relâchée	0,3 - 1,2 V
		Pédale d'accélérateur : enfoncée au maximum	3,9 - 4,8 V
CAP PAPILLON 1 CAP PAPILLON 2*1	● Contact d'allumage : MAR (moteur à l'arrêt) ● Levier de changement de vitesses : 1ère	Pédale d'accélérateur : entièrement relâchée	Plus de 0,36 V
		Pédale d'accélérateur : enfoncée au maximum	Moins de 4,75 V
SIGNAL DEMAR	● Contact d'allumage : ON → START → ON		ARR → MAR → ARR
POSIT RALENTI	● Contact d'allumage : MAR (moteur à l'arrêt)	Pédale d'accélérateur : entièrement relâchée	MAR
		Pédale d'accélérateur : légèrement enfoncée	ARR
SIGNAL CLIMAT	● Moteur : faire chauffer le moteur, puis le faire tourner au ralenti.	Commande de climatisation : ARR	ARR
		Commande de climatisation : MAR (le compresseur fonctionne)	MAR
CNT NEUTRE	● Contact d'allumage : MAR	Levier de changement de vitesses : point mort	MAR
		Levier de changement de vitesses : Position différente de ci-dessus	ARR

DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

ELEMENT DE CON- TROLE	CONDITION		CARACTERISTIQUES	A
SIG DIR ASSIS	<ul style="list-style-type: none"> ● Moteur : faire chauffer le moteur, puis le faire tourner au ralenti. 	Volant : non tourné (direction avant)	ARR	EC
		Volant : tourné	MAR	
SIGNAL CHARGE	<ul style="list-style-type: none"> ● Contact d'allumage : MAR 	Interrupteur de désembuage de lunette arrière : marche et/ou commande d'éclairage : en 2ème position.	MAR	C
		Interrupteur de désembuage de lunette arrière : arrêt et commande d'éclairage : arrêt.	ARR	D
CON ALLUMAGE	<ul style="list-style-type: none"> ● Contact d'allumage : ON → OFF → ON 		ON → OFF → ON	
INT VENT CHAUFF	<ul style="list-style-type: none"> ● Moteur : faire chauffer le moteur, puis le faire tourner au ralenti. 	Commande de chauffage : activée	MAR	E
		Commande de chauffage : Ne fonctionne pas	ARR	
CONT FREIN	<ul style="list-style-type: none"> ● Contact d'allumage : MAR 	Pédale de frein : entièrement relâchée	ARR	F
		Pédale de frein : légèrement enfoncée	MAR	
IMPUL INJ-R1 IMPUL INJ-R2	<ul style="list-style-type: none"> ● Moteur : une fois le moteur chaud ● Levier de changement de vitesses : point mort ● Commande de climatisation : ARR ● A vide 	Ralenti	2,0 ms - 3,0 ms	G
		2 000 tr/mn	1,9 ms - 2,9 ms	H
CALAGE ALLUM	<ul style="list-style-type: none"> ● Moteur : une fois le moteur chaud ● Levier de changement de vitesses : point mort ● Commande de climatisation : ARR ● A vide 	Ralenti	13° - 18° avant PMH	I
		2 000 tr/mn	25° - 45° avant PMH	J
VALEUR CHARGE CALC	<ul style="list-style-type: none"> ● Moteur : une fois le moteur chaud ● Levier de changement de vitesses : point mort ● Commande de climatisation : ARR ● A vide 	Ralenti	5% - 35%	K
		2 500 tr/mn	5% - 35%	L
DEBIT D'AIR	<ul style="list-style-type: none"> ● Moteur : une fois le moteur chaud ● Levier de changement de vitesses : point mort ● Commande de climatisation : ARR ● A vide 	Ralenti	2,0 - 6,0 g.ms	M
		2 500 tr/mn	7,0 - 20,0 g-m/s	
S/COM/VOL PURG	<ul style="list-style-type: none"> ● Moteur : une fois le moteur chaud ● Levier de changement de vitesses : point mort ● Commande de climatisation : ARR ● A vide 	Ralenti	0%	
		2 000 tr/mn	20 - 30%	
REG SPP ADM (R1) REG SPP ADM (R2)	<ul style="list-style-type: none"> ● Moteur : une fois le moteur chaud ● Levier de changement de vitesses : point mort ● Commande de climatisation : ARR ● A vide 	Ralenti	5 ° - 5 °CA	
		Lorsque le régime moteur monte rapidement jusqu'à 2 000 tr/mn	Env. 0° - 30°CA	

DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

ELEMENT DE CON- TROLE	CONDITION		CARACTERISTIQUES
REG SPP ECHP- R1*2 REG SPP ECHP- R2*2	<ul style="list-style-type: none"> ● Moteur : une fois le moteur chaud ● Levier de changement de vitesses : point mort ● Commande de climatisation : ARR ● A vide 	Ralenti	5 ° - 5 °CA
		Régime moteur : supérieur à 1 500 tr/mn	Env. 0° - 30°C
SOL SPP ADM (R1) INT/V SOL (B2)	<ul style="list-style-type: none"> ● Moteur : une fois le moteur chaud ● Levier de changement de vitesses : point mort ● Commande de climatisation : ARR ● A vide 	Ralenti	0% - 2%
		Lorsque le régime moteur monte rapidement jusqu'à 2 000 tr/mn	Env. 0% - 50%
S/D ECH SCE R1*2 S/D ECH SCE R2*2	<ul style="list-style-type: none"> ● Moteur : une fois le moteur chaud ● Levier de changement de vitesses : point mort ● Commande de climatisation : ARR ● A vide 	Ralenti	0% - 2%
		Régime moteur : supérieur à 1 500 tr/mn	Env. 0% - 70%
RELAIS CLIMAT	<ul style="list-style-type: none"> ● Moteur : faire chauffer le moteur, puis le faire tourner au ralenti. 	Commande de climatisation : ARR	ARR
		Commande de climatisation : MAR (Le compresseur fonctionne.)	MAR
REL POMP ALI	<ul style="list-style-type: none"> ● Pendant 1 seconde après avoir mis le contact d'allumage sur ON ● Le moteur tourne ou démarre 		MAR
		● Sauf conditions ci-dessus	ARR
RLS PAP	<ul style="list-style-type: none"> ● Contact d'allumage : MAR 		MAR
Ventilateur de refroidissement	<ul style="list-style-type: none"> ● Moteur : faire chauffer le moteur, puis le faire tourner au ralenti. ● Commande de climatisation : ARR 	La température du liquide de refroidissement moteur est de 94°C maximum	ARR
		La température du liquide de refroidissement moteur est comprise entre 95°C et 99°C	LENT
		La température du liquide de refroidissement moteur est inférieure ou égale à 100°C	RAPIDE
CH S/O2 CH2 (R1) MTR S/O2 CH2 (R2)	<ul style="list-style-type: none"> ● Régime moteur en dessous de 3 600 tr/mn après les conditions suivantes. <ul style="list-style-type: none"> - Moteur : une fois le moteur chaud - Maintenir le régime moteur entre 3 500 et 4 000 tr/mn puis au ralenti pendant 1 minute à vide. ● Régime moteur : supérieur à 3 600 tr/mn 		MAR
			ARR
VITESSE DU VEHI- CULE	<ul style="list-style-type: none"> ● Faire tourner les roues motrices et comparer l'indication du compteur de vitesse avec la valeur affichée par CONSULT-II. 		Le régime est proche de celui indiqué sur le compteur de vitesse
COURS APRES TEMOIN	<ul style="list-style-type: none"> ● Contact d'allumage : MAR 	Le véhicule a roulé une fois le témoin de défaut allumé.	0 - 65 535 km (0 - 40,723 mile)
TEMP HUIL MOT *2 *3	<ul style="list-style-type: none"> ● Moteur : une fois le moteur chaud 		Plus de 70 °C
CH C1 A/CARB (R1) CH C1 A/CARB (R2)	<ul style="list-style-type: none"> ● Moteur : faire chauffer le moteur, puis le faire tourner au ralenti. 		0 - 100%
CAP PRESS CLIM	<ul style="list-style-type: none"> ● Moteur : Ralenti ● Commande de climatisation et contact de ventilateur de soufflerie : MAR-CHE (Le compresseur fonctionne.) 		1,0 - 4,0 V

DIAGNOSTIC DES DEFAUTS

ELEMENT DE CON-TROLE	CONDITION		CARACTERISTIQUES	
CAP VIT VEHIC	● Faire tourner les roues motrices et comparer l'indication du compteur de vitesse avec la valeur affichée par CONSULT-II.		Le régime est proche de celui indiqué sur le compteur de vitesse	A
REG VIT VEHI	● Moteur : En cours	ASCD : Fonctionnement	Affichage de la vitesse actuelle du véhicule.	EC
CON PRINCIPAL	● Contact d'allumage : MAR	Commande PRINCIPALE : Activée	MAR	C
		Commande PRINCIPALE : Relâché	ARR	
CNT ANNUL	● Contact d'allumage : MAR	Bouton CANCEL : Activée	MAR	D
		Bouton CANCEL : Relâché	ARR	
RECOMMENCER/ CNT ACC	● Contact d'allumage : MAR	Bouton RESUME/ACCELERATE : Activée	MAR	E
		Bouton RESUME/ACCELERATE : Relâché	ARR	
CNT REGLAGE	● Contact d'allumage : MAR	Bouton SET/COAST : Activée	MAR	F
		Bouton SET/COAST : Relâché	ARR	
CONT FREIN1	● Contact d'allumage : MAR	Pédale d'embrayage et pédale de frein : entièrement relâchée	MAR	G
		Pédale d'embrayage et/ou pédale de frein : légèrement enfoncée	ARR	
CONT FREIN2	● Contact d'allumage : MAR	Pédale de frein : entièrement relâchée	ARR	H
		Pédale de frein : légèrement enfoncée	MAR	
TEMOIN CRUISE	● Contact d'allumage : MAR	Commande PRINCIPALE : appuyer 1 fois → appuyer à nouveau	MAR → ARR	I
TEMOIN SET	● Commande PRINCIPALE : MAR ● Lorsque le véhicule roule entre 40 km/h et 210 km/h	ASCD : Fonctionnement	MAR	J
		ASCD : Ne fonctionne pas	ARR	

*1 : Le signal du capteur 2 de position de pédale d'accélérateur et le signal de capteur 2 de position de papillon sont convertis par l'ECM de manière interne. Ils diffèrent donc du signal de tension des bornes de l'ECM.

*2 : Modèle 35^{ème} anniversaire. Pour identifier les données relatives au modèle 35^{ème} anniversaire, se reporter à [GI-52. "Elément d'application"](#).

*3 : Ce capteur n'est pas utilisé pour la commande du moteur.

DTC P0014 P0024 COMMANDE DE SOUPAPE D'ECHAPPEMENT

DTC P0014 P0024 COMMANDE DE SOUPAPE D'ECHAPPEMENT

PF7:23795

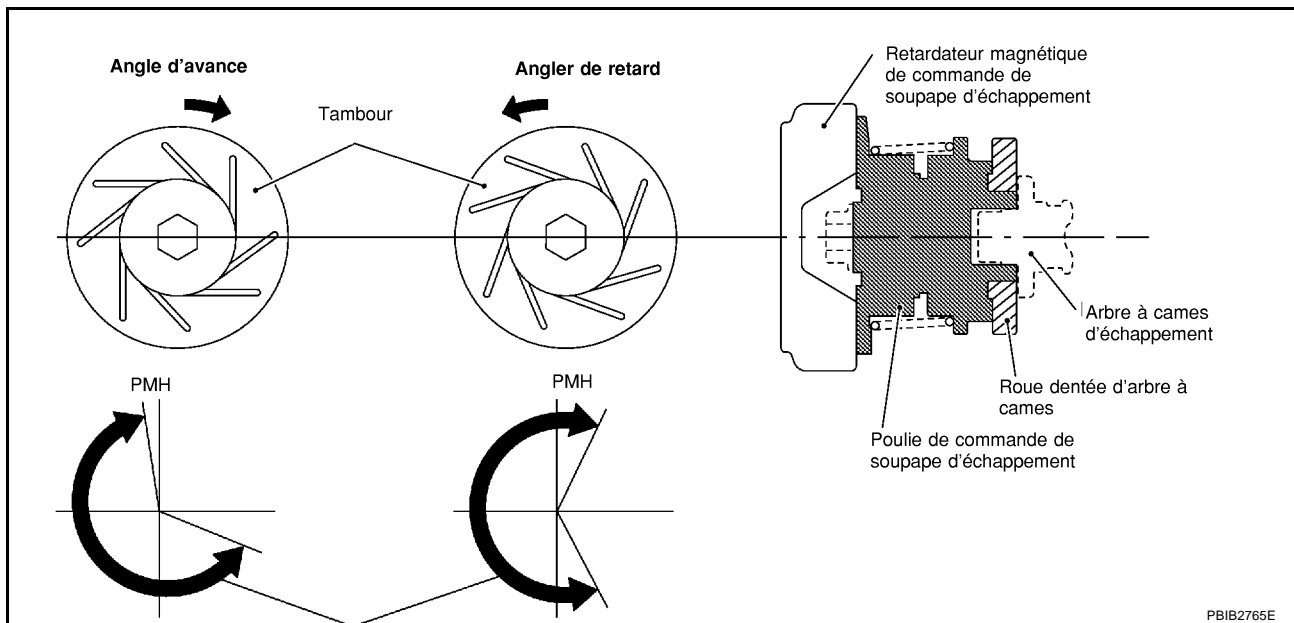
Description DESCRIPTION DU SYSTEME

[Retour à la page
"DIAGNOSTIC DES DEFAUTS"](#)

EBS01F77

Capteur	Signal d'entrée à l'ECM	Fonction de l'ECM	Actionneur
Capteur de position de vilebrequin (POS)	Régime moteur et position du piston	Commande de soupape d'échappement	Retardateur magnétique de commande de soupape d'échappement
Capteur d'angle d'arbre à cames (PHASE)			
Capteur de température du liquide de refroidissement moteur	Température du liquide de refroidissement moteur		
Capteur de roue*	Vitesse du véhicule		

* : Ce signal est envoyé à l'ECM via la ligne de communication CAN.



PBIB2765E

Ce mécanisme commande magnétiquement les phases de came, en continu, avec l'angle de fonctionnement réglé de la soupape d'admission.

L'ECM reçoit des signaux tels que la position du vilebrequin, la position de l'arbre à cames, le régime moteur et la température du liquide de refroidissement du moteur. Puis, l'ECM envoie des signaux d'impulsions d'activation à l'électrovanne de commande de calage d'admission en fonction de l'état de conduite. Cela permet de contrôler la temporisation d'ouverture/de fermeture d'échappement afin d'augmenter le couple et la puissance du moteur à haut régime.

Valeurs de référence de CONSULT-II en mode de contrôle de données

EBS01F78

Les données de caractéristiques sont des valeurs de référence.

ELEMENT DE CONTRÔLE	CONDITION	CARACTERISTIQUES
REG SPP ECHP-R1 REG SPP ECHP-R2	● Moteur : une fois le moteur chaud ● Levier de changement de vitesses : point mort ● Commande de climatisation : ARR ● A vide	Ralenti 5° - 5°CA
		Régime moteur : supérieur à 1 500 tr/mn Env. 0° - 30°CA
S/D ECH SCE R1 S/D ECH SCE R2	● Moteur : une fois le moteur chaud ● Levier de changement de vitesses : point mort ● Commande de climatisation : ARR ● A vide	Ralenti 0% - 2%
		Régime moteur : supérieur à 1 500 tr/mn Env. 0% - 70%

DTC P0014 P0024 COMMANDE DE SOUPAPE D'ECHAPPEMENT

Logique de diagnostic de bord

EBS01F79

N° de DTC	Nom du diagnostic de défaut	Condition de détection	Cause possible
P0014 0014 (rangée 1)	Rendement de la commande de soupape d'échappement	Il y a un écartement entre l'angle de la cible et le degré de l'angle de contrôle de phase.	● Capteur de position de vilebrequin (POS)
P0024 0024 (rangée 2)			● Capteur d'angle d'arbre à cames (PHASE)
			● Retardateur magnétique de commande des soupapes d'échappement
			● Accumulation de débris dans la partie de sélection du signal de l'arbre à cames
			● Repose de la chaîne de distribution
			● Poulie de commande de soupape d'échappement

MODE SANS ECHEC

Une fois le défaut de fonctionnement détecté, l'ECM entre en mode sans échec.

Éléments détectés	Condition de fonctionnement du moteur en mode sans échec
Commande de soupape d'échappement	Le signal n'est pas envoyé au retardateur magnétique de commande de soupape d'échappement et la commande de retardateur magnétique ne fonctionne pas.

Procédure de confirmation de code de défaut (DTC)

EBS01F7A

PRECAUTION:

Toujours conduire de manière prudente.

NOTE:

- Si le DTC P0014 ou P0024 n'est pas affiché avec le DTC P0078, P0084, P1078 ou P1084, procéder d'abord au diagnostic de défaut pour le DTC P0078, P0084 ou P1078, P1084. Se reporter à [EC-150c](#), "[DTC P0078 P0084 RETARDATEUR MAGNETIQUE DE COMMANDE DE SOUPAPE D'ECHAPPEMENT](#)" ou [EC-293b](#), [DTC P1078 P1084 CAPTEUR DE POSITION DE COMMANDE DE SOUPAPE D'ECHAPPEMENT](#)".
- Si la procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC) a été réalisée auparavant, toujours mettre le contact d'allumage sur OFF et attendre au moins 10 secondes avant de réaliser le test suivant.

CONDITION DE L'ESSAI :

Avant de passer à l'étape suivante, vérifier que la tension de la batterie est entre 10 V et 16 V au ralenti.

📖 AVEC CONSULT-II

1. Mettre le contact d'allumage sur ON et sélectionner le mode CONTROLE DE DONNEES avec CONSULT-II.
2. Démarrer le moteur et le faire chauffer jusqu'à température normale de fonctionnement.
3. Maintenir les conditions suivantes pendant au moins 6 secondes de suite.
Limiter au maximum les variations de position de pédale d'accélérateur.

CAP VIT VEHIC	100 - 120 km/h
TR/MN MOT	500 à 2 000 tr/mn (maintien d'un régime constant)
CAP TEMP MOT	60 - 120°C
PLAN CAR BASE	Supérieur à 7,26 ms
Levier de changement de vitesses	5ème position

CONTROLE DE DONNEES	
CONTROLE	PAS DE DTC
TR/MN MOT	XXX tr/mn
CAP TEMP MOT	XXX °C
CAP VIT VEHIC	XXX km/h
PLAN CAR BASE	XXX ms

PBIB0164E

4. Laisser tourner le moteur 10 secondes au ralenti.
5. Si le DTC de 1er parcours est détecté, aller à [EC-141c](#), "[Procédure de diagnostic](#)".
Si le DTC de 1er parcours n'est pas détecté, passer à l'étape suivante.
6. Maintenir les conditions suivantes pendant au moins 20 secondes de suite.

DTC P0014 P0024 COMMANDE DE SOUPE D'ECHAPPEMENT

TR/MN MOT	2 000 à 2 950 tr/mn (maintien d'un régime constant)
CAP TEMP MOT	70 - 105 °C
Levier de changement de vitesses	1ère ou 2ème position
Conduite en montée	Conduite en montée (Une charge de moteur augmentée aidera à maintenir les conditions de conduite nécessaires à cet essai.)

7. Si le DTC de 1er parcours est détecté, aller à [EC-141c" Procédure de diagnostic"](#) .

AVEC L'ANALYSEUR GENERIQUE (GST)

Suivre la procédure AVEC CONSULT-II ci-dessus.

Procédure de diagnostic

1. DEBUT DE L'INSPECTION

EBS01F7B

CONSULT-II est-il disponible ?

Oui ou non

- Oui >> PASSER A L'ETAPE 2.
- Non >> PASSER A L'ETAPE 3.

2. VERIFIER LE FONCTIONNEMENT DE LA COMMANDE I DE REGLAGE DE SOUPE D'ECHAPPEMENT

Avec CONSULT-II

- Mettre le contact d'allumage sur ON.
- Sélectionner EXH V/T ANGLE dans le mode TEST ACTIF avec CONSULT-II.
- Faire démarrer le moteur, le maintenir à un régime de 2 500 tr/mn, puis appuyer sur DEPART.
- S'assurer que les valeurs de EXH/V TIM B1 et EXH/V TIM B2 changent lorsque l'on appuie sur "Vers le bas" ou "Vers le bas".

BON ou MAUVAIS

- BON >> PASSER A L'ETAPE 12.
- MAUVAIS >> PASSER A L'ETAPE 4.

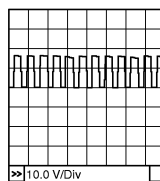
TEST ACTIF			
ANGLE V/T	0°		
ECHAP	CONTROLE		
TR/MN MOT	XXXrpm		
REG SPP ECH R1	XXXCA		
REG SPP ECH R2	XXXCA		
S/D ECH SCE R1	XXX%		
S/D ECH SCE R2	XXX%		
HAUT		BAS	
MODE	RETOUR	ECLAIRAGE	COPIER

PBIB2761E

3. VERIFIER LE FONCTIONNEMENT DE LA COMMANDE II DE REGLAGE DE SOUPE D'ECHAPPEMENT

Sans CONSULT-II

- Démarrer le moteur et l'amener à un régime supérieur à 1 500 tr/mn.
- Lire le signal de tension entre les bornes 8 et 9 de l'ECM et la masse à l'aide d'un oscilloscope.
- Vérifier que l'écran de l'oscilloscope affiche une courbe de signal telle qu'illustrée ci-dessous.



PBIB1790E

BON ou MAUVAIS

- BON >> PASSER A L'ETAPE 12.
- MAUVAIS >> PASSER A L'ETAPE 4.

DTC P0014 P0024 COMMANDE DE SOUPE D'ECHAPPEMENT

4. VERIFIER LE RETARDATEUR MAGNETIQUE DE COMMANDE DE SOUPE D'ECHAPPEMENT

Se reporter à [EC-150, "Inspection des composants"](#) .

BON ou MAUVAIS

BON >> ALLER A 6.

MAUVAIS >> PASSER A L'ETAPE 5.

5. REMPLACER LE RETARDATEUR MAGNETIQUE DE COMMANDE DE SOUPE D'ECHAPPEMENT

1. Remplacer le retardateur magnétique de commande de soupape d'échappement
2. Effectuer [EC-30a, "Initialisation de la commande de réglage des soupapes d'échappement \(modèles 35ème anniversaire\)"](#) .

>> FIN DE L'INSPECTION

6. VERIFIER LE CAPTEUR D'ANGLE DE COMMANDE DE SOUPE D'ECHAPPEMENT

Se reporter à [EC-293i, "Inspection des composants"](#) .

BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 7.

MAUVAIS >> Vérifier le capteur d'angle de commande de soupape d'échappement

7. VERIFIER LE CAPTEUR DE POSITION DE VILEBREQUIN (POS)

Se reporter au manuel de réparation "[SM4F00-1Z33E1E](#)".

BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 8.

MAUVAIS >> Remplacer le capteur de position de vilebrequin (POS).

8. VERIFIER LE CAPTEUR D'ANGLE D'ARBRE A CAMES (PHASE)

Se reporter au manuel de réparation "[SM4F00-1Z33E1E](#)".

BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 9.

MAUVAIS >> Remplacer le capteur d'angle d'arbre à cames (PHASE).

9. VERIFIER L'ARBRE À CAMES (ECHAP)

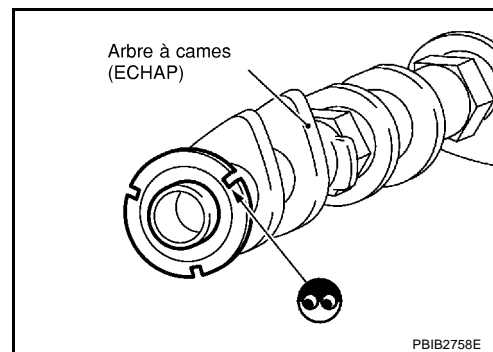
Vérifier que

- Accumulation de débris sur la couronne à l'extrémité arrière de l'arbre à cames
- Usure de la couronne à l'extrémité arrière de l'arbre à cames

BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 10.

MAUVAIS >> Retirer les débris et nettoyer la couronne à l'extrémité arrière de l'arbre à cames ou bien remplacer l'arbre à cames.



PBIB2758E

DTC P0014 P0024 COMMANDE DE SOUPE D'ECHAPPEMENT

10. VERIFIER LA REPOSE DE LA CHAINE DE DISTRIBUTION.

Vérifier dans les notices d'entretien si une réparation récente pouvant avoir entraîné un mauvais alignement de la chaîne de distribution a été effectuée.

Y a-t-il trace de dysfonctionnements susceptibles d'entraîner un désalignement de la chaîne de distribution ?

Oui ou non

- Oui >> Contrôler la repose de la chaîne de distribution. Se reporter à [EM-58a "CHAINE DE DISTRIBUTION"](#).
- Non >> PASSER A L'ETAPE 11.

11. REMPLACER LA POULIE DE COMMANDE DE SOUPE D'ECHAPPEMENT

1. Remplacer la poulie de commande de soupape d'échappement et le retardateur magnétique de commande de soupape d'échappement.
Se reporter à [EM-78, " ARBRE A CAMES"](#) et [EM-48, "CARTER AVANT DE LA CHAINE DE DISTRIBUTION"](#).
2. Effectuer [EC-30a."Initialisation de la commande de réglage des soupapes d'échappement \(modèles 35ème anniversaire\)"](#).

>> FIN DE L'INSPECTION

12. VERIFIER SI L'INCIDENT EST INTERMITTENT

Se reporter au manuel de réparation "[SM4F00-1Z33E1E](#)".

Pour les schémas de câblage, se reporter au manuel de réparation "[SM4F00-1Z33E1E](#)" pour le capteur de position de vilebrequin (POS) se reporter au manuel de réparation "[SM4F00-1Z33E1E](#)" pour le capteur d'angle d'arbre à cames (PHASE).

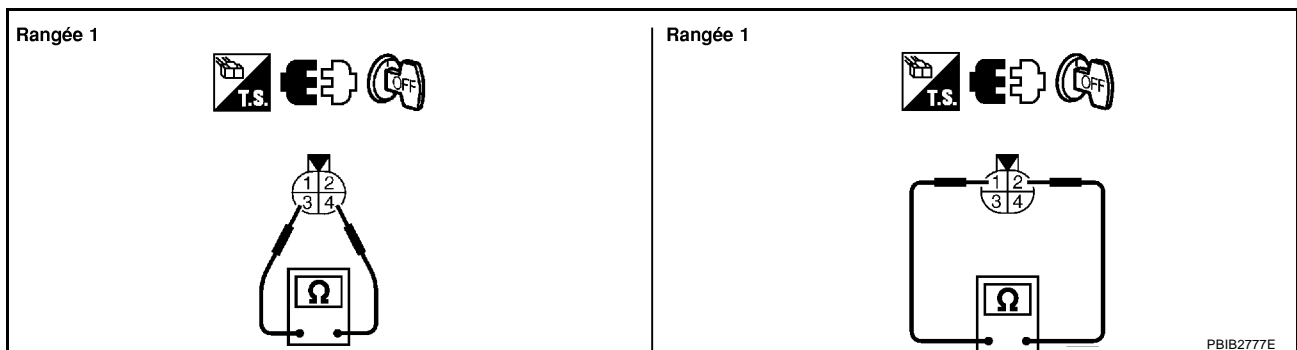
>> FIN DE L'INSPECTION

Inspection des composants

RETARDATEUR MAGNETIQUE DE COMMANDE DE SOUPE D'ECHAPPEMENT

EBS01F7C

1. Débrancher le connecteur de faisceau de retardateur magnétique de commande de soupape d'échappement.
2. Vérifier la résistance entre les bornes de retardateur magnétique de commande de soupape d'échappement comme suit.



Rangée	Borne	Résistance
1	3 et 4	9,0 - 11,0 Ω (à 20°C)
2	1 et 2	

3. Si le résultat n'est pas satisfaisant, remplacer le retardateur magnétique de commande de soupape d'échappement, puis passer à l'étape suivante.
4. Effectuer [EC-30a."Initialisation de la commande de réglage des soupapes d'échappement \(modèles 35ème anniversaire\)"](#).

DTC P0078 P0084 RETARDATEUR MAGNETIQUE DE COMMANDE DE SOUPE D'ECHAPPEMENT

DTC P0078 P0084 RETARDATEUR MAGNETIQUE DE COMMANDE DE SOUPE D'ECHAPPEMENT

PF023795

Retour à la page
"DIAGNOSTIC DES DEFAUTS"

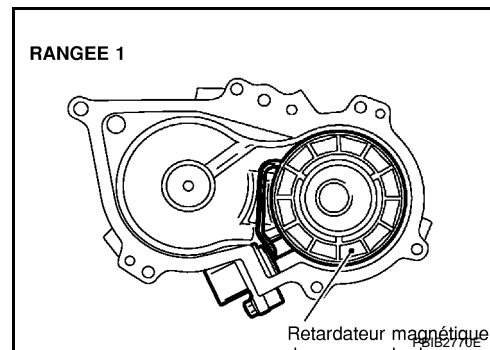
EBS01F7E

Description des composants

Le retardateur magnétique de commande de soupape d'échappement contrôle les temps d'ouverture/de fermeture de la soupape d'échappement par activation/désactivation d'un signal de fonction envoyé par l'ECM.

La plus longue bande impulsionnelle retarde la position de la soupape.

La plus courte bande impulsionnelle avance la position de la soupape.



Valeurs de référence de CONSULT-II en mode de contrôle de données

EBS01F7F

Les données de caractéristiques sont des valeurs de référence.

ELEMENT DE CONTROLE	CONDITION		CARACTERISTIQUES
S/D ECH SCE R1 S/D ECH SCE R2	● Moteur : une fois le moteur chaud	Ralenti	0% - 2%
	● Levier de changement de vitesses : point mort	Régime moteur : supérieur à 1 500 tr/mn	Env. 0% - 70%
● Commande de climatisation : ARR			
	● A vide		

Logique de diagnostic de bord

EBS01F7G

N° de DTC	Nom du diagnostic de défaut	Condition de détection du DTC	Cause possible
P0078 0078 (rangée 1)	Circuit de retardateur magnétique de commande de soupape d'échappement	Une tension incorrecte est envoyée à l'ECM à travers le retardateur magnétique de commande de soupape d'échappement.	<ul style="list-style-type: none"> Faisceau ou connecteurs (circuit de retardateur magnétique de commande de soupape d'échappement ouvert ou en court-circuit.) Retardateur magnétique de commande de soupape d'échappement
P0084 0084 (rangée 2)			

Procédure de confirmation de code de défaut (DTC)

EBS01F7H

NOTE:

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

ⓐ AVEC CONSULT-II

- Mettre le contact d'allumage sur ON.
- Mettre CONSULT-II en mode CONTROLE DE DONNEES.
- Démarrer le moteur et le laisser tourner au ralenti pendant 5 secondes.
- Si le DTC de 1er parcours est détecté, aller à [EC-150i,"Procédure de diagnostic"](#).

CONTROLE DE DONNEES	
CONTROLE	AUCUN DTC
TR/MN MOT	XXX tr/min

SEF058Y

DTC P0078 P0084 RETARDATEUR MAGNETIQUE DE COMMANDE DE SOUPE D'ECHAPPEMENT

 **AVEC L'ANALYSEUR GENERIQUE (GST)**

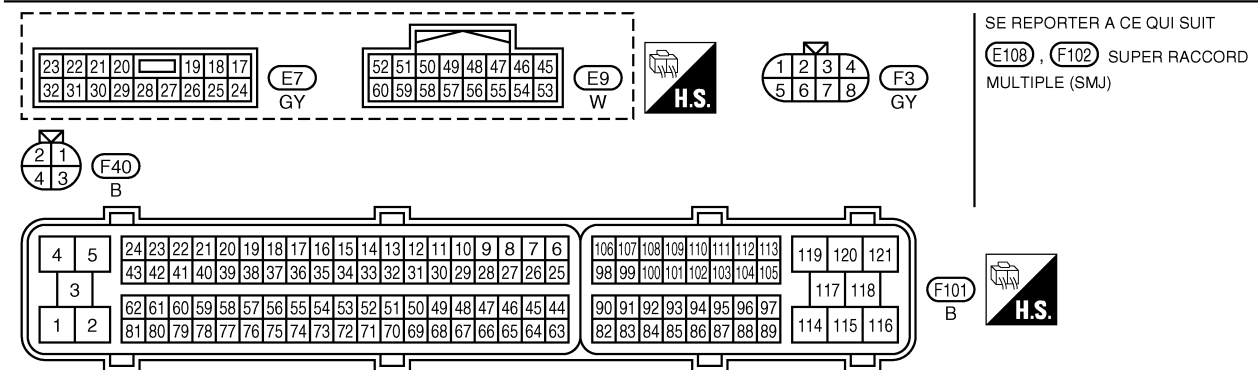
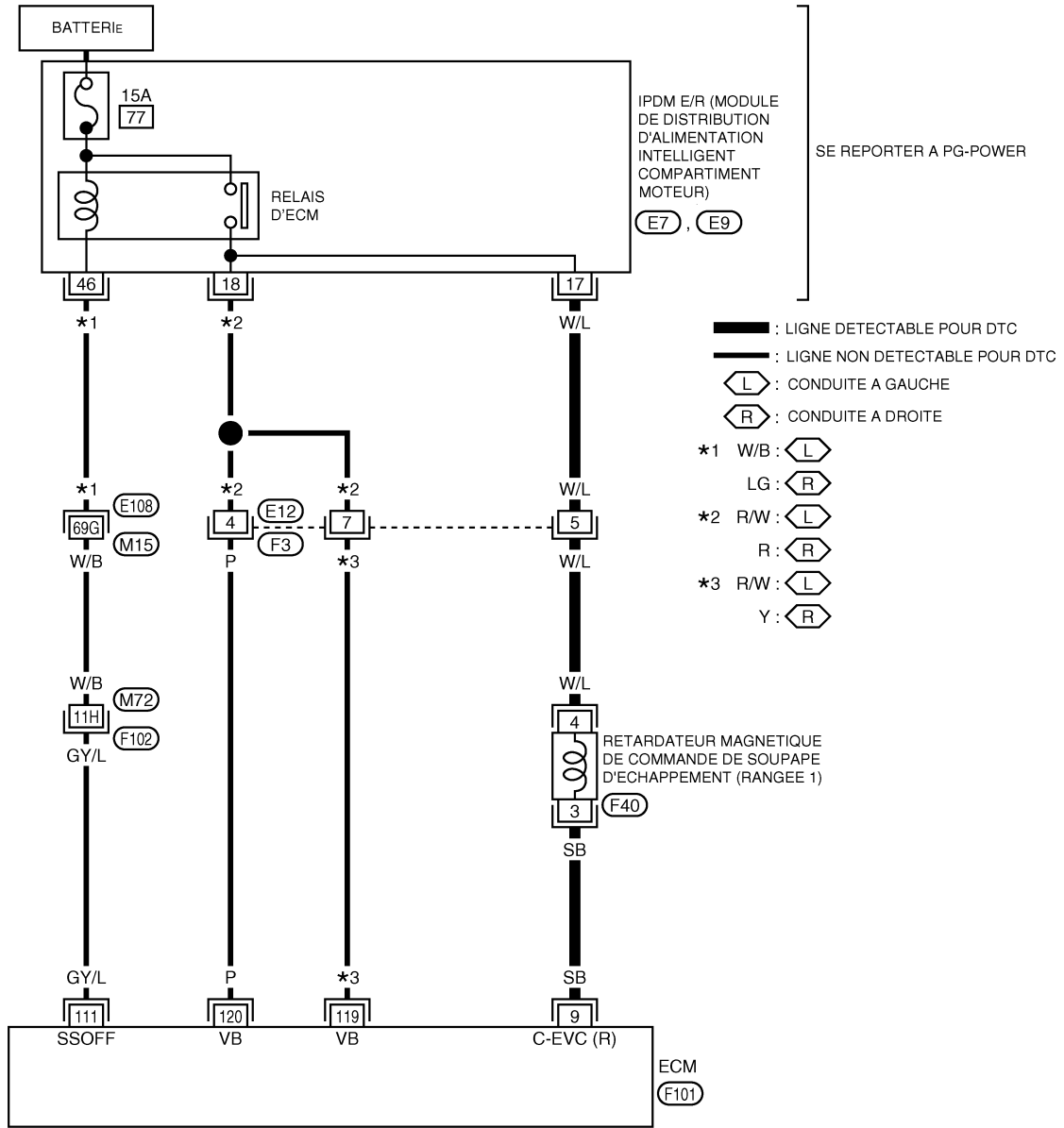
Suivre la procédure AVEC CONSULT-II ci-dessus.

DTC P0078 P0084 RETARDATEUR MAGNETIQUE DE COMMANDE DE SOUPAPE D'ECHAPPEMENT

EBS01F71

Schéma de câblage RANGÉE 1

EC-EVCB1-01



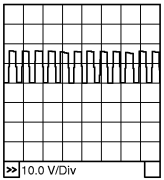
TBWT1091E

DTC P0078 P0084 RETARDATEUR MAGNETIQUE DE COMMANDE DE SOUPE- PE D'ECHAPPEMENT

Les données spécifiées sont des valeurs de référence et sont mesurées entre chaque borne et la masse.
CONSULT-II mesure un signal impulsionnel.

PRECAUTION:

Ne pas utiliser de bornes de masse de l'ECM lors de la mesure de la tension d'entrée/de sortie. En agissant de la sorte, il est possible d'endommager le transistor de l'ECM. Utiliser une masse autre que les bornes de l'ECM, comme par exemple la masse du véhicule.

N° DE BORN E	COU- LEUR DE CABLE	ELEMENT	CONDITION	DONNEES (tension de courant continu)
9	SB	Retardateur magnétique de commande de soupape d'échappement (rangée 1)	[Moteur en marche] <ul style="list-style-type: none"> ● Pendant la montée en température ● Régime de ralenti 	TENSION BATTERIE (11 - 14 V)
			[Moteur en marche] <ul style="list-style-type: none"> ● Pendant la montée en température ● Régime moteur : supérieur à 1 500 tr/mn 	7 - 12 V★ 

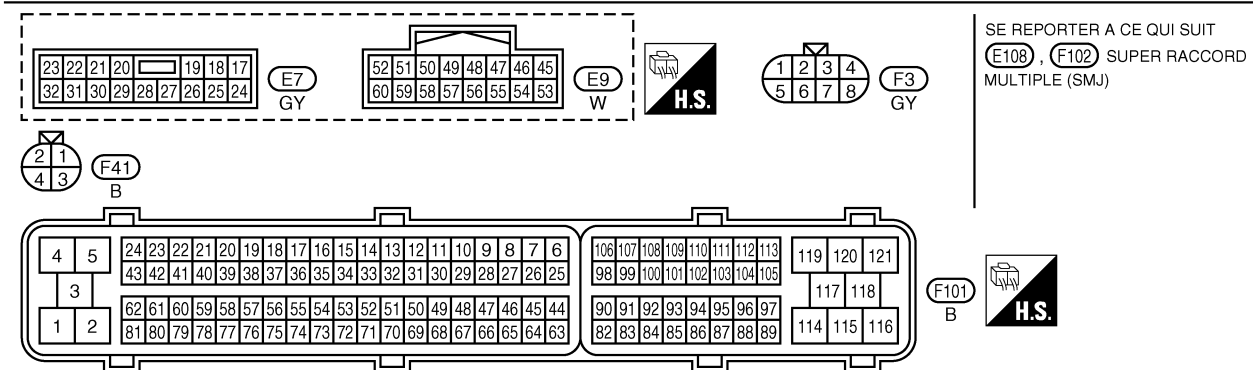
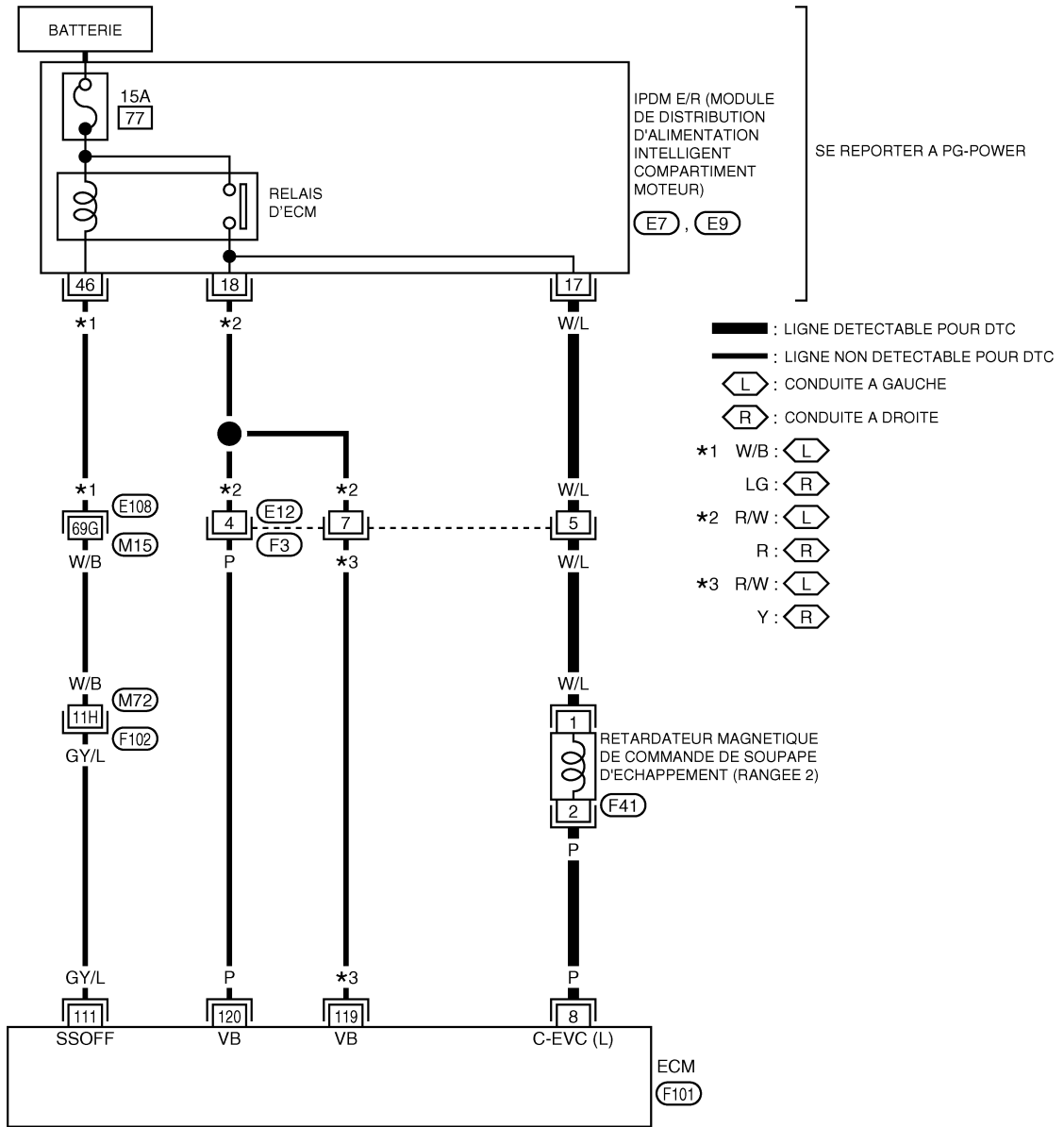
PBIB1790E

★: Tension moyenne pour le signal impulsionnel (Le signal impulsionnel réel peut être confirmé par un oscilloscope.)

DTC P0078 P0084 RETARDATEUR MAGNETIQUE DE COMMANDE DE SOUPE-PE D'ECHAPPEMENT

RANGEE 2

EC-EVCB2-01



TBWT1092E

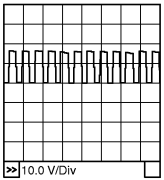
EC-150g

DTC P0078 P0084 RETARDATEUR MAGNETIQUE DE COMMANDE DE SOUPE D'ECHAPPEMENT

Les données spécifiées sont des valeurs de référence et sont mesurées entre chaque borne et la masse. CONSULT-II mesure un signal impulsionnel.

PRECAUTION:

Ne pas utiliser de bornes de masse de l'ECM lors de la mesure de la tension d'entrée/de sortie. En agissant de la sorte, il est possible d'endommager le transistor de l'ECM. Utiliser une masse autre que les bornes de l'ECM, comme par exemple la masse du véhicule.

N° DE BORNE	COULEUR DE CABLE	ELEMENT	CONDITION	DONNEES (tension de courant continu)
8	P	Retardateur magnétique de commande de soupape d'échappement (rangée 2)	[Moteur en marche] <ul style="list-style-type: none"> ● Pendant la montée en température ● Régime de ralenti 	TENSION BATTERIE (11 - 14 V)
			[Moteur en marche] <ul style="list-style-type: none"> ● Pendant la montée en température ● Régime moteur : supérieur à 1 500 tr/mn 	7 - 12 V★ 

PBIB1790E

★: Tension moyenne pour le signal impulsionnel (Le signal impulsionnel réel peut être confirmé par un oscilloscope.)

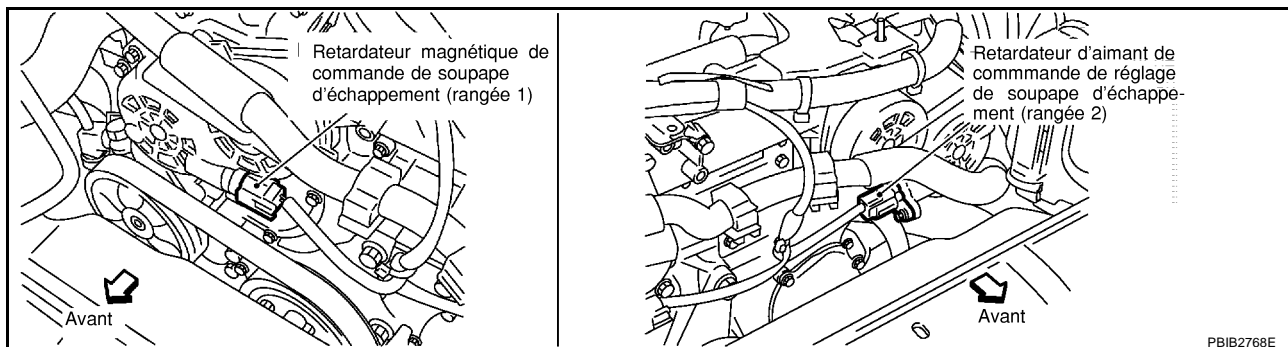
DTC P0078 P0084 RETARDATEUR MAGNETIQUE DE COMMANDE DE SOUPE D'ECHAPPEMENT

EBS01F7J

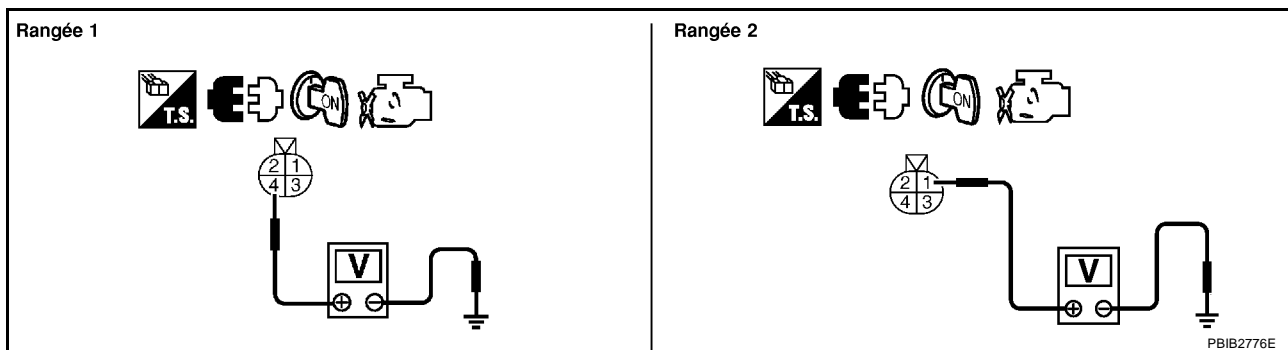
Procédure de diagnostic

1. CIRCUIT DE RETARDATEUR MAGNETIQUE DE COMMANDE DE SOUPE D'ECHAPPEMENT

1. Positionner le contact d'allumage sur OFF.
2. Débrancher le connecteur de faisceau de retardateur magnétique de commande de soupape d'échappement.



3. Mettre le contact d'allumage sur ON.
4. Vérifier la tension entre la borne 4 (rangée 1) ou 1 (rangée 2) de retardateur magnétique de commande de soupape d'échappement et la masse à l'aide de CONSULT-II ou du testeur.



Tension : Tension de la batterie

BON ou MAUVAIS

- BON >> PASSER A L'ETAPE 3.
- MAUVAIS >> PASSER A L'ETAPE 2.

2. DETECTER LA PIECE DEFECTUEUSE

Vérifier ce qui suit

- Connecteurs de faisceau F3, E12
- Vérifier l'absence de circuit ouvert ou de court-circuit entre les bornes de retardateur magnétique de commande de soupape d'échappement et l'IPDM E/R.

>> Réparer les faisceaux ou les connecteurs en circuit ouvert ou en court-circuit avec la masse ou l'alimentation.

DTC P0078 P0084 RETARDATEUR MAGNETIQUE DE COMMANDE DE SOUPE- PE D'ECHAPPEMENT

3. VERIFIER L'ABSENCE DE CIRCUIT OUVERT OU DE COURT-CIRCUIT SUR LE CIRCUIT DE SIGNAL DE SORTIE DE RETARDATEUR MAGNÉTIQUE DE COMMANDE DE SOUPE D'ÉCHAPPEMENT.

1. Positionner le contact d'allumage sur OFF.
2. Débrancher le connecteur de faisceau de l'ECM.
3. Vérifier la continuité du faisceau entre :
la borne 9 d'ECM et la borne 3 de retardateur magnétique de commande de soupape d'échappement (rangée 1),
la borne 8 d'ECM et la borne 2 de retardateur magnétique de commande de soupape d'échappement (rangée 2),
Se reporter au schéma de câblage.

Il doit y avoir continuité.

4. Vérifier également que le faisceau n'est pas en court-circuit avec la masse ni avec l'alimentation.

BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 4.

MAUVAIS >> Réparer les faisceaux ou les connecteurs en circuit ouvert ou en court-circuit avec la masse ou l'alimentation.

4. VERIFIER LE RETARDATEUR MAGNETIQUE DE COMMANDE DE SOUPE D'ECHAPPEMENT

Se reporter à [EC-150k, "Inspection des composants"](#) .

BON ou MAUVAIS

BON >> ALLER A 6.

MAUVAIS >> PASSER A L'ETAPE 5.

5. REMPLACER LE RETARDATEUR MAGNETIQUE DE COMMANDE DE SOUPE D'ECHAPPEMENT

1. Remplacer le retardateur magnétique de commande de soupape d'échappement
2. Effectuer [EC-30a" Initialisation de la commande de réglage des soupapes d'échappement \(modèles 35ème anniversaire\)"](#) .

>> FIN DE L'INSPECTION

6. VERIFIER SI L'INCIDENT EST INTERMITTENT

Se reporter à [EC-120, "DIAGNOSTIC DES DEFAUTS EN CAS D'INCIDENT INTERMITTENT"](#) .

>> FIN DE L'INSPECTION

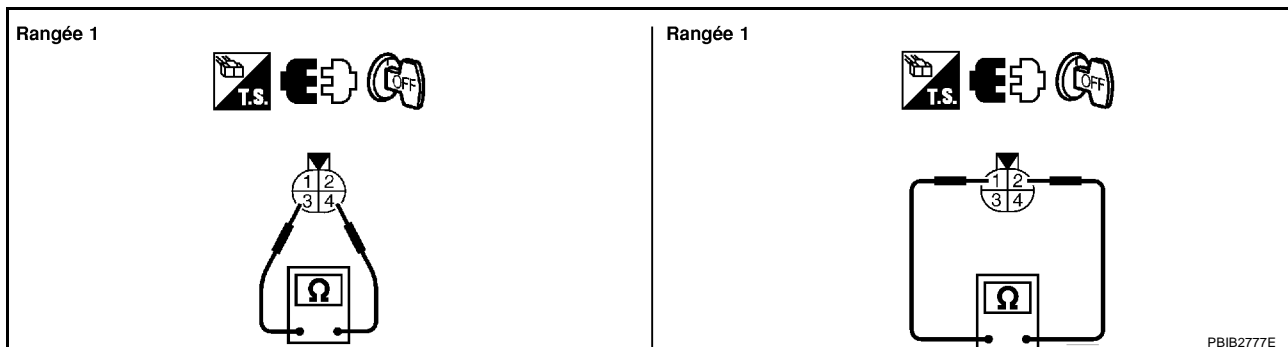
DTC P0078 P0084 RETARDATEUR MAGNETIQUE DE COMMANDE DE SOUPE D'ECHAPPEMENT

Inspection des composants

EBS01F7K

RETARDATEUR MAGNETIQUE DE COMMANDE DE SOUPE D'ECHAPPEMENT

1. Débrancher le connecteur de faisceau de retardateur magnétique de commande de soupape d'échappement.
2. Vérifier la résistance entre les bornes de retardateur magnétique de commande de soupape d'échappement comme suit.



Rangée	Borne	Résistance
1	3 et 4	9,0 - 11,0Ω (à 20°C)
2	1 et 2	

3. Si le résultat n'est pas satisfaisant, remplacer le retardateur magnétique de commande de soupape d'échappement, puis passer à l'étape suivante.
4. Effectuer [EC-30a, "Initialisation de la commande de réglage des soupapes d'échappement \(modèles 35ème anniversaire\)"](#) .

Dépose et repose

EBS01F7L

RETARDATEUR MAGNETIQUE DE COMMANDE DE SOUPE D'ECHAPPEMENT

Se reporter à [EM-48, "CARTER AVANT DE LA CHAINE DE DISTRIBUTION"](#) .

DTC P0605 MODULE DE COMMANDE DU MOTEUR (ECM)

PROCEDURE DE DEFAUT B

Avec CONSULT-II

1. Mettre le contact et attendre 1 seconde minimum.
2. Mettre CONSULT-II en mode CONTROLE DE DONNEES.
3. Mettre le contact d'allumage sur OFF, attendre 10 secondes minimum, puis remettre le contact d'allumage sur ON.
4. Si le DTC de 1er parcours est détecté, aller se reporter au manuel de réparation "[SM4F00-1Z33E1E](#)".

CONTROLE DE DONNEES	
CONTROLE	AUCUN DTC
TR/MN MOT	XXX tr/min

SEF058Y

Avec l'analyseur générique GST

Suivre la procédure AVEC CONSULT-II ci-dessus.

PROCEDURE DE DEFAUT DE FONCTIONNEMENT C

Avec CONSULT-II

1. Mettre le contact et attendre 1 seconde minimum.
2. Mettre CONSULT-II en mode CONTROLE DE DONNEES.
3. Mettre le contact d'allumage sur OFF, attendre 10 secondes minimum, puis remettre le contact d'allumage sur ON.
4. Répéter 32 fois l'étape 3.
5. Si le DTC de 1er parcours est détecté, aller se reporter au manuel de réparation "[SM4F00-1Z33E1E](#)".

CONTROLE DE DONNEES	
CONTROLE	AUCUN DTC
TR/MN MOT	XXX tr/min

SEF058Y

Avec l'analyseur générique GST

Suivre la procédure AVEC CONSULT-II ci-dessus.

Procédure de diagnostic

1. DEBUT DE L'INSPECTION

[Retour à la page d'origine](#)

EBS011LF

Avec CONSULT-II

1. Mettre le contact d'allumage sur ON.
2. Mettre CONSULT-II en mode RESULT AUTO-DIAG.
3. Appuyer sur EFFAC.
4. **Effectuer la procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC).**
Se reporter au manuel de réparation [EC-279, "Procédure de confirmation de code de défaut \(DTC\)"](#).
5. Le DTC de 1er parcours P0605 s'affiche-t-il encore ?

Avec l'analyseur générique GST

1. Mettre le contact d'allumage sur ON.
2. Sélectionner Service \$04 avec l'analyseur générique (GST).
3. Appuyer sur EFFAC.
4. **Effectuer la procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC).**
Se reporter au manuel de réparation [EC-279, "Procédure de confirmation de code de défaut \(DTC\)"](#).
5. Le DTC de 1er parcours P0605 s'affiche-t-il encore ?

Oui ou non

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

DTC P0605 MODULE DE COMMANDE DU MOTEUR (ECM)

2. REMPLACER L'ECM

1. Remplacer l'ECM.
2. Initialiser le système NATS et enregistrer tous les codes de clés de contact NATS.
Se reporter au manuel de réparation "[SM4F00-1Z33E1E](#)".
3. Effectuer "[SM4F00-1Z33E1E](#)".

>> FIN DE L'INSPECTION

DTC P1065 ALIMENTATION ELECTRIQUE DE L'ECM

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

PRECAUTION:

Ne pas utiliser de bornes de masse de l'ECM lors de la mesure de la tension d'entrée/de sortie. En agissant de la sorte, il est possible d'endommager le transistor de l'ECM. Utiliser une masse autre que les bornes de l'ECM, comme par exemple la masse du véhicule.

N° DE BORN E	COU-LEUR DE CABLE	ELEMENT	CONDITION	DONNEES (tension de courant continu)
121	R/W	Alimentation de l'ECM (sau-vegarde)	[contact d'allumage : OFF]	TENSION BATTERIE (11 - 14 V)

Procédure de diagnostic

1. VERIFIER L'ALIMENTATION ELECTRIQUE DE L'ECM

[Retour à la page d'origine](#)

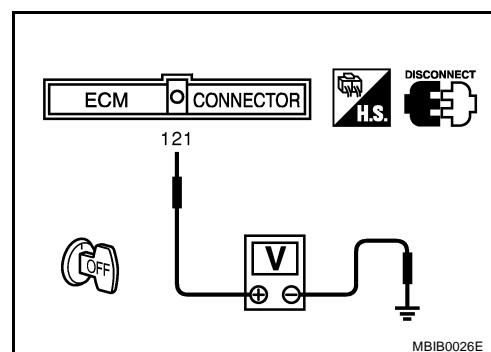
EBS011LK

1. Positionner le contact d'allumage sur OFF.
2. Vérifier la tension entre la borne 121 de l'ECM et la masse à l'aide de CONSULT-II ou du testeur.

Tension : Tension de la batterie

BON ou MAUVAIS

- BON >> PASSER A L'ETAPE 3.
MAUVAIS >> PASSER A L'ETAPE 2.



2. DETECTER LA PIECE DEFECTUEUSE

Vérifier que

- Connecteurs de faisceau E108, M15
- Connecteurs de faisceau M72, F102
- Fusible de 15A
- Faisceau ouvert ou en court-circuit entre le relais de l'ECM et la batterie

>> Réparer ou remplacer le faisceau ou les connecteurs.

3. VERIFIER SI L'INCIDENT EST INTERMITTENT

Se reporter au manuel de réparation "[SM4F00-1Z33E1E](#)".

BON ou MAUVAIS

- BON >> PASSER A L'ETAPE 4.
MAUVAIS >> Réparer ou remplacer le faisceau ou les connecteurs.

DTC P1065 ALIMENTATION ELECTRIQUE DE L'ECM

4. EFFECTUER LA PROCEDURE DE CONFIRMATION DE CODE DE DEFAUT (DTC).

Avec CONSULT-II

1. Mettre le contact d'allumage sur ON.
2. Mettre CONSULT-II en mode RESULT AUTO-DIAG.
3. Appuyer sur EFFAC.
4. **Effectuer la procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC).**
Se reporter au manuel de réparation "[SM4F00-1Z33E1E](#)".
5. Le DTC de 1er parcours P1065 s'affiche-t-il encore ?

Avec l'analyseur générique GST

1. Mettre le contact d'allumage sur ON.
2. Sélectionner Service \$04 avec l'analyseur générique (GST).
3. Appuyer sur EFFAC.
4. **Effectuer la procédure de confirmation de code de diagnostic de défaut (DTC).**
Se reporter au manuel de réparation "[SM4F00-1Z33E1E](#)".
5. Le DTC de 1er parcours P1065 s'affiche-t-il encore ?

Oui ou non

Oui >> PASSER A L'ETAPE 5.

Non >> **FIN DE L'INSPECTION**

5. REMPLACER L'ECM

1. Remplacer l'ECM.
2. Initialiser le système NATS et enregistrer tous les codes de clés de contact NATS.
Se reporter au manuel de réparation "[SM4F00-1Z33E1E](#)".
3. Effectuer [EC-30a" Initialisation de la commande de réglage des soupapes d'échappement \(modèles 35ème anniversaire\)"](#) .
4. Effectuer "[SM4F00-1Z33E1E](#)".

>> **FIN DE L'INSPECTION**

DTC P1078 P1084 CAPTEUR DE POSITION DE COMMANDE DE SOUPAPE D'ÉCHAPPEMENT

DTC P1078 P1084 CAPTEUR DE POSITION DE COMMANDE DE SOUPAPE D'ÉCHAPPEMENT

PF2:23731

Retour à la page
"DIAGNOSTIC DES DEFAUTS"

EBS01F7M

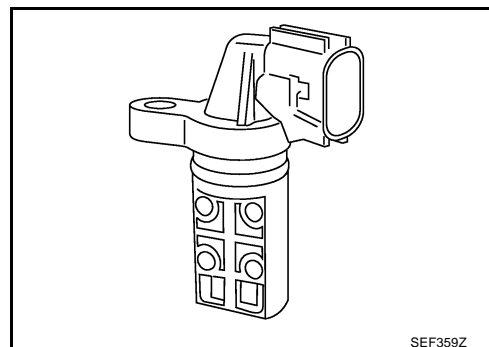
Description des composants

Le capteur de position de commande de réglage de soupapes d'échappement détecte la rainure concave située à l'extrémité arrière de l'arbre à cames d'échappement.

Ce signal de capteur est utilisé pour détecter une position d'arbre à cames d'échappement.

Ce capteur utilise un circuit intégré Hall.

En fonction de la position de l'arbre à cames d'échappement, l'ECM commande le retardateur magnétique de commande de soupapes d'échappement de façon à optimiser la fermeture/l'ouverture de la soupape d'échappement selon les conditions de conduite.



SEF359Z

Valeurs de référence de CONSULT-II en mode de contrôle de données

EBS01F7N

Les données de caractéristiques sont des valeurs de référence.

ELEMENT DE CONTROL	CONDITION	CARACTERISTIQUES
REG SPP ECH R1 REG SPP ECH R2	● Moteur : une fois le moteur chaud ● Levier de changement de vitesses : point mort ● Commande de climatisation : ARR ● A vide	Ralenti 5 ° - 5 °CA
		Régime moteur : 2 000 tr/mn Env. 0° - 30°CA

Logique de diagnostic de bord

EBS01F7O

N° de DTC	Nom du diagnostic de défaut	Condition de détection du DTC	Cause possible
P1078 1078 (rangée 1)	Circuit du capteur de position de commande de soupapes d'échappement	Une tension anormalement haute ou basse provenant du capteur est envoyée à l'ECM.	<ul style="list-style-type: none"> ● Faisceau ou connecteurs (Le circuit du capteur de position de la commande de soupapes d'admission est ouvert ou en court-circuit.) ● Capteur de position de commande de soupapes d'échappement ● Capteur de position de vilebrequin (POS) ● Capteur d'angle d'arbre à cames (PHASE) ● Accumulation de débris dans la partie de sélection du signal de l'arbre à cames
P1084 1084 (rangée 2)			

Procédure de confirmation de code de défaut (DTC)

EBS01F7P

NOTE:

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

Ⓜ AVEC CONSULT-II

1. Mettre le contact d'allumage sur ON.

DTC P1078 P1084 CAPTEUR DE POSITION DE COMMANDE DE SOUPAPE D'ECHAPPEMENT

2. Mettre CONSULT-II en mode CONTROLE DE DONNEES.
3. Démarrer le moteur et le laisser tourner au ralenti pendant 10 secondes.
4. Si le DTC de 1er parcours est détecté, aller se reporter au manuel de réparation "[SM4F00-1Z33E1E](#)".

CONTROLE DE DONNEES	
CONTROLE	AUCUN DTC
TR/MN MOT	XXX tr/min

SEF058Y

AVEC L'ANALYSEUR GENERIQUE (GST)

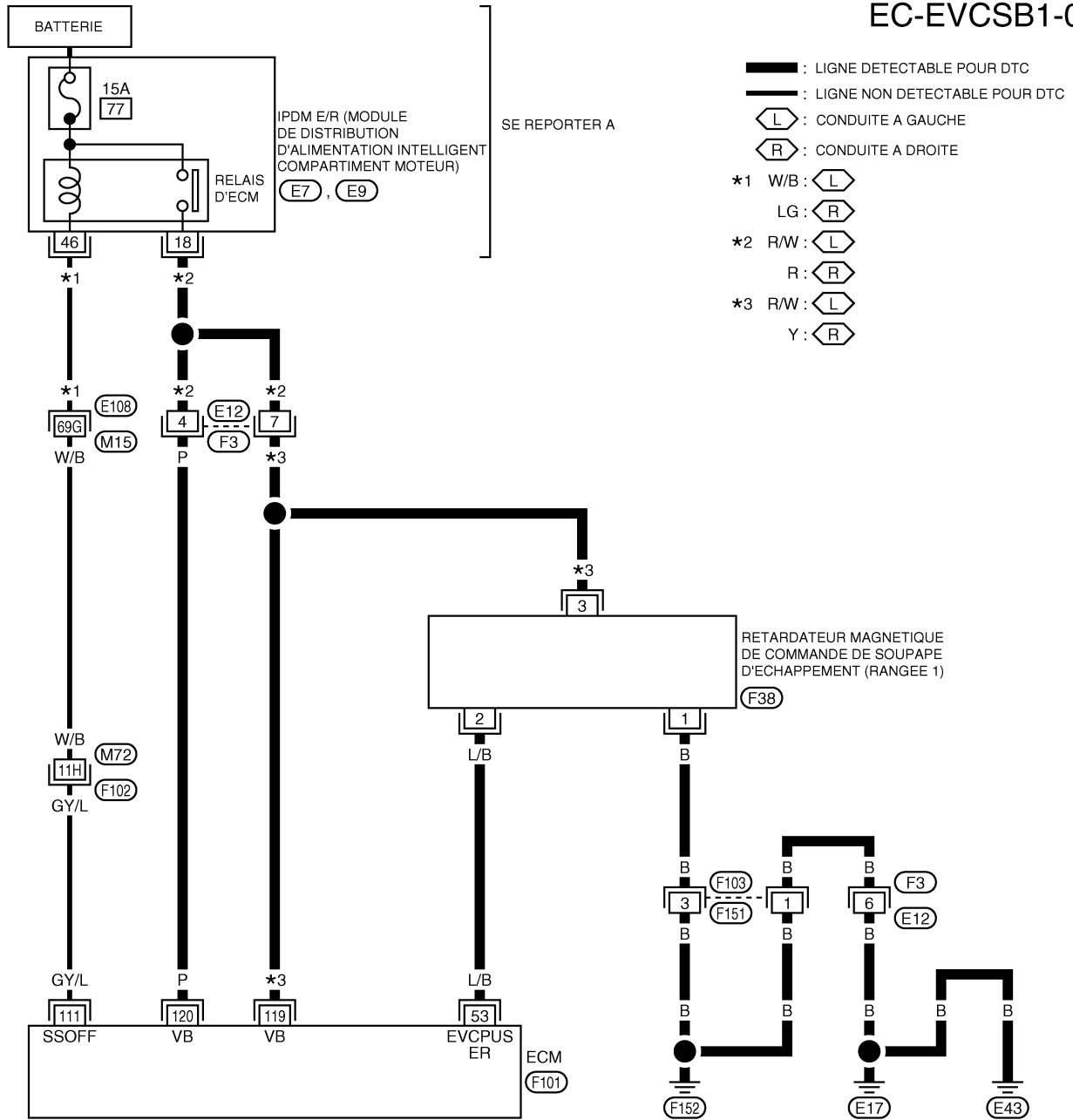
Suivre la procédure AVEC CONSULT-II ci-dessus.

DTC P1078 P1084 CAPTEUR DE POSITION DE COMMANDE DE SOUPE D'ECHAPPEMENT

EBS01F7Q

Schéma de câblage RANGÉE 1

EC-EVCSB1-01

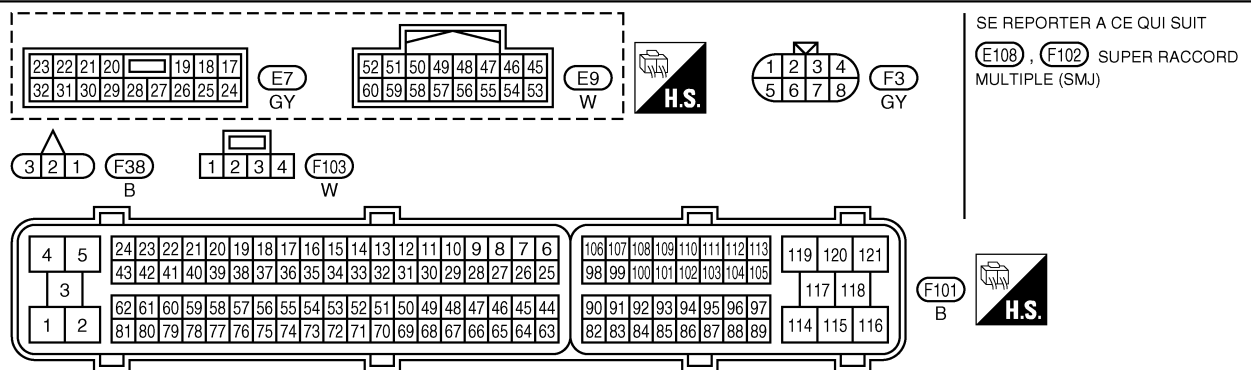


- : LIGNE DETECTABLE POUR DTC
- : LIGNE NON DETECTABLE POUR DTC
- ⬅ : CONDUITE A GAUCHE
- ➡ : CONDUITE A DROITE
- *1 W/B : ⬅
- LG : ➡
- *2 R/W : ⬅
- R : ➡
- *3 R/W : ⬅
- Y : ➡

SE REPORTER A

RETARDATEUR MAGNETIQUE DE COMMANDE DE SOUPE D'ECHAPPEMENT (RANGÉE 1) (F38)

ECM (F101)



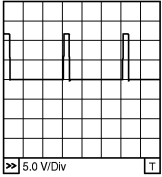
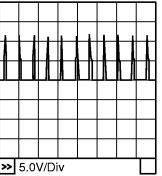
TBWT1089E

DTC P1078 P1084 CAPTEUR DE POSITION DE COMMANDE DE SOUPAPE D'ECHAPPEMENT

Les données spécifiées sont des valeurs de référence et sont mesurées entre chaque borne et la masse. CONSULT-II mesure un signal impulsionnel.

PRECAUTION:

Ne pas utiliser de bornes de masse de l'ECM lors de la mesure de la tension d'entrée/de sortie. En agissant de la sorte, il est possible d'endommager le transistor de l'ECM. Utiliser une masse autre que les bornes de l'ECM, comme par exemple la masse du véhicule.

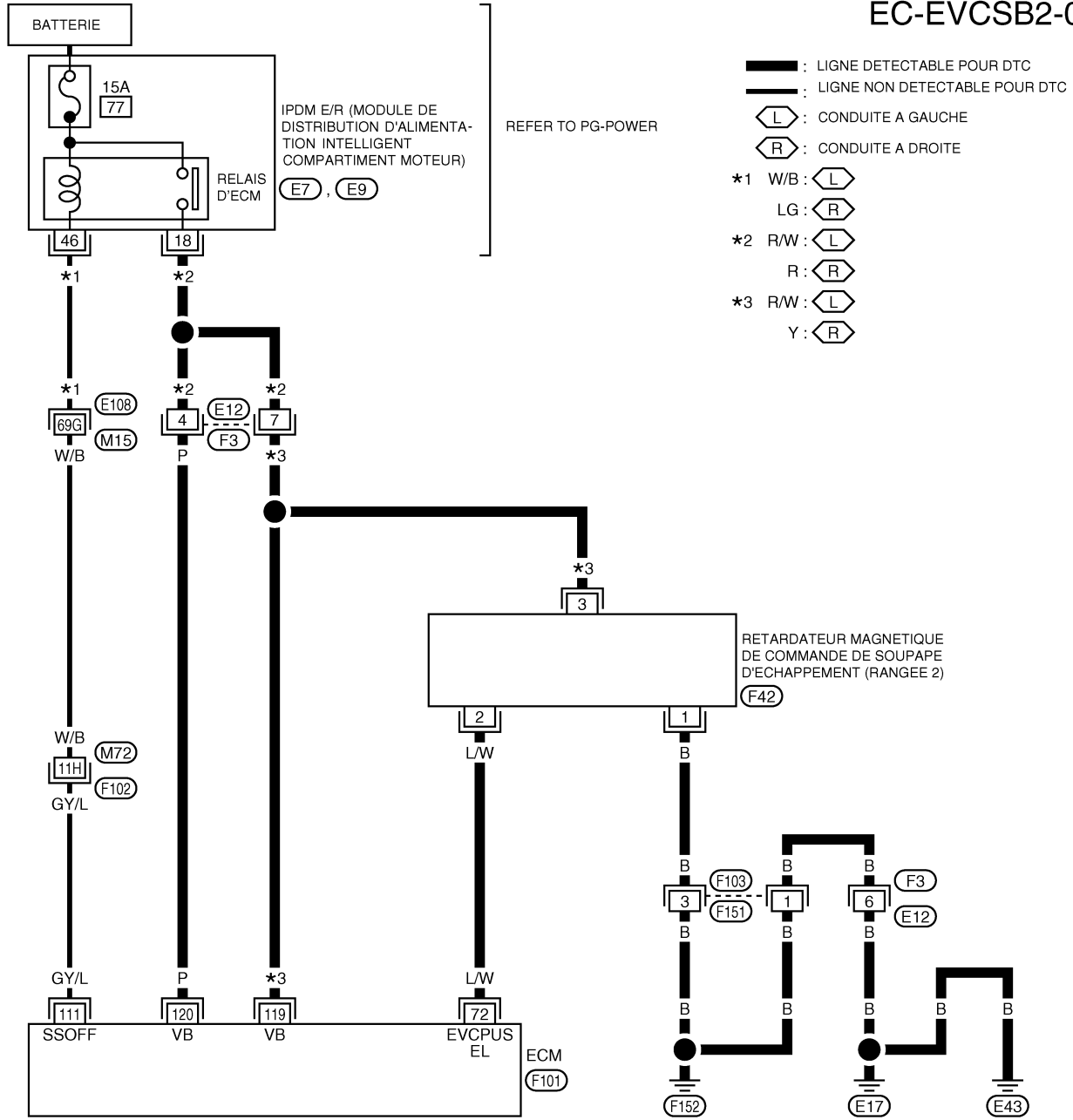
N° DE BORNE	COULEUR DE CABLE	ELEMENT	CONDITION	DONNEES (tension de courant continu)
53	L/B	Capteur de position de commande de soupapes d'échappement (rangée 1)	<p>[Moteur en marche]</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Pendant la montée en température ● Régime de ralenti <p>NOTE: Le cycle d'impulsion varie en fonction du régime de ralenti.</p>	<p>0 - 1,0 V★</p>  <p style="text-align: right;">PBIB2867E</p>
			<p>[Moteur en marche]</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Pendant la montée en température ● Régime moteur : 2 000 tr/mn 	<p>0 - 1,0 V★</p>  <p style="text-align: right;">PBIB2046E</p>

★: Tension moyenne pour le signal impulsionnel (Le signal impulsionnel réel peut être confirmé par un oscilloscope.)

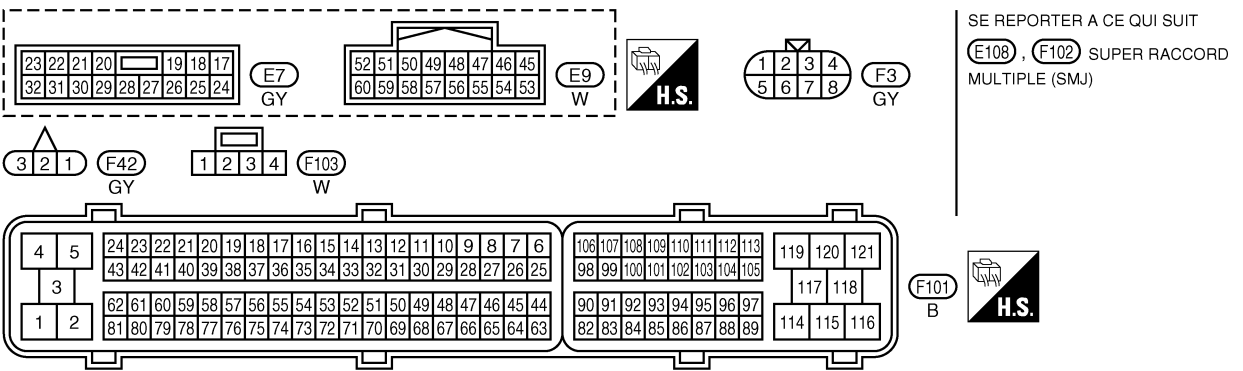
DTC P1078 P1084 CAPTEUR DE POSITION DE COMMANDE DE SOUPE D'ECHAPPEMENT

RANGEE 2

EC-EVCSB2-01



- : LIGNE DETECTABLE POUR DTC
- - - : LIGNE NON DETECTABLE POUR DTC
- (L) : CONDUITE A GAUCHE
- (R) : CONDUITE A DROITE
- *1 W/B : (L)
- LG : (R)
- *2 R/W : (L)
- R : (R)
- *3 R/W : (L)
- Y : (R)



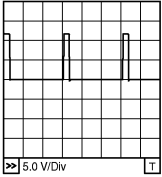
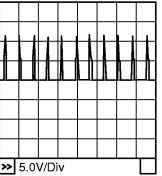
A
EC
C
D
E
F
G
H
I
J
K
L
M

DTC P1078 P1084 CAPTEUR DE POSITION DE COMMANDE DE SOUPAPE D'ÉCHAPPEMENT

Les données spécifiées sont des valeurs de référence et sont mesurées entre chaque borne et la masse. CONSULT-II mesure un signal impulsionnel.

PRECAUTION:

Ne pas utiliser de bornes de masse de l'ECM lors de la mesure de la tension d'entrée/de sortie. En agissant de la sorte, il est possible d'endommager le transistor de l'ECM. Utiliser une masse autre que les bornes de l'ECM, comme par exemple la masse du véhicule.

N° DE BORNE	COULEUR DE CABLE	ELEMENT	CONDITION	DONNEES (tension de courant continu)
72	L/W	Capteur de position de commande de soupapes d'échappement (rangée 2)	<p>[Moteur en marche]</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Pendant la montée en température ● Régime de ralenti <p>NOTE: Le cycle d'impulsion varie en fonction du régime de ralenti.</p>	<p>0 - 1,0 V★</p>  <p style="text-align: right;">PBIB2867E</p>
			<p>[Moteur en marche]</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Pendant la montée en température ● Régime moteur : 2 000 tr/mn 	<p>0 - 1,0 V★</p>  <p style="text-align: right;">PBIB2046E</p>

★: Tension moyenne pour le signal impulsionnel (Le signal impulsionnel réel peut être confirmé par un oscilloscope.)

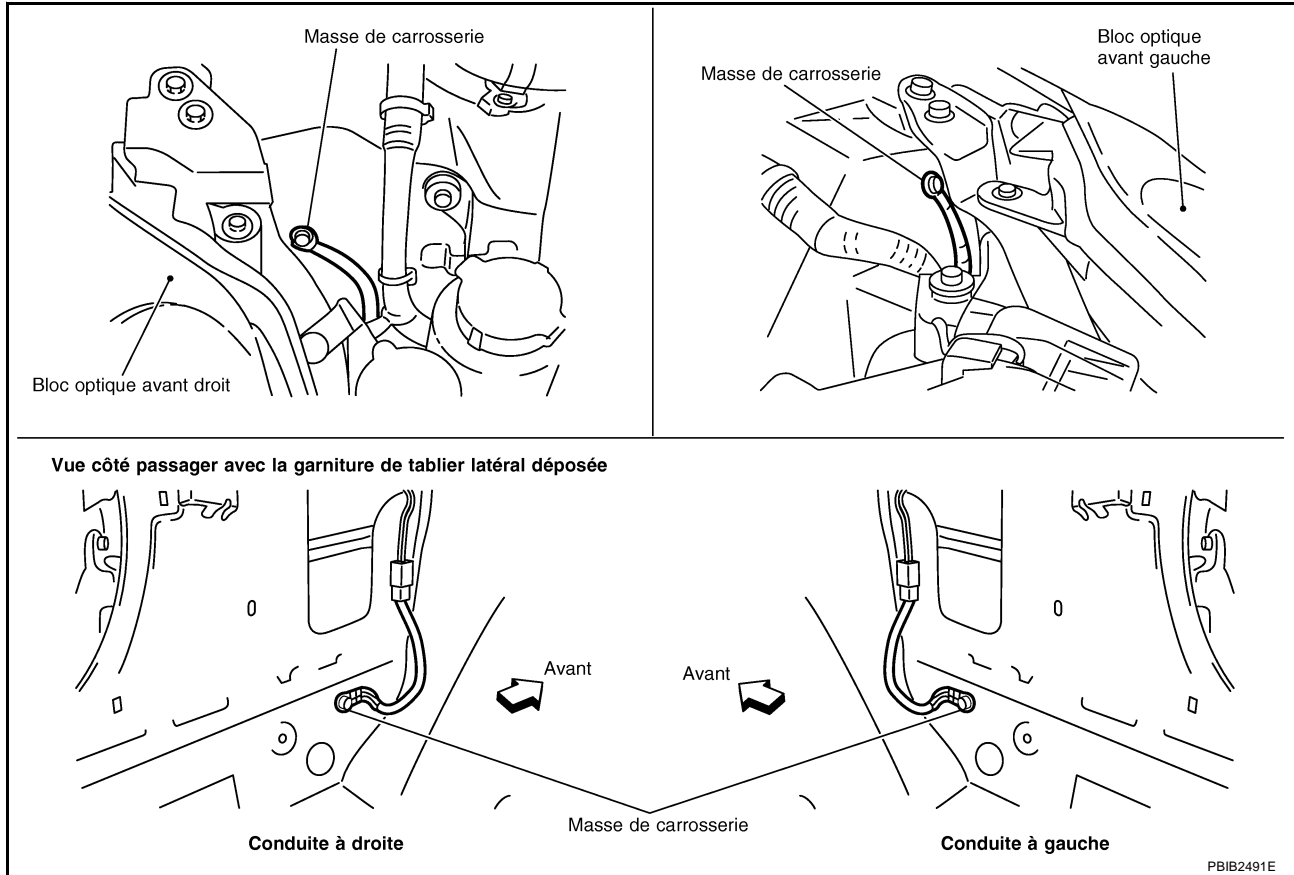
DTC P1078 P1084 CAPTEUR DE POSITION DE COMMANDE DE SOUPAPE D'ECHAPPEMENT

EBS01F7R

Procédure de diagnostic

1. VERIFIER LES BRANCHEMENTS DE MISE A LA MASSE

1. Positionner le contact d'allumage sur OFF.
2. Desserrer et resserrer les trois vis de masse sur la carrosserie.
Se reporter au manuel de réparation "[SM4F00-1Z33E1E](#)".



BON ou MAUVAIS

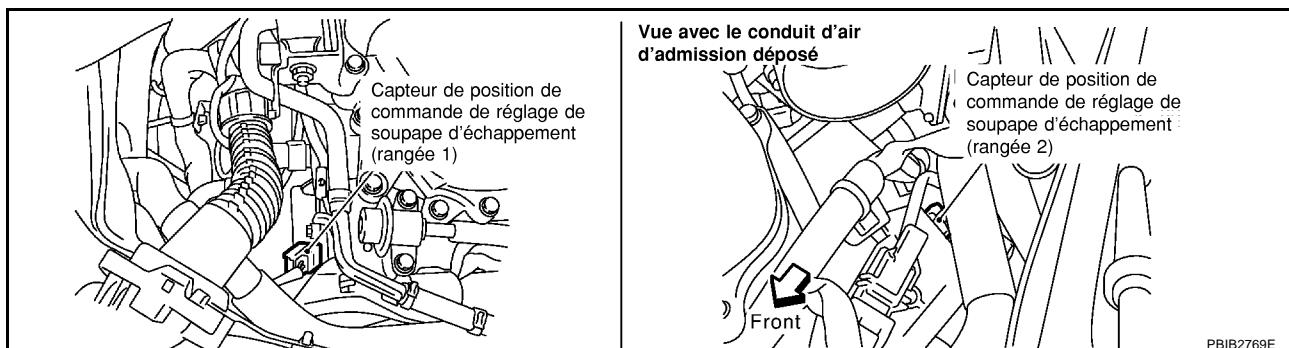
BON >> PASSER A L'ETAPE 2.

MAUVAIS >> Réparer ou remplacer les branchements de mise à la masse.

DTC P1078 P1084 CAPTEUR DE POSITION DE COMMANDE DE SOUPAPE D'ECHAPPEMENT

2. VERIFIER LE CIRCUIT D'ALIMENTATION ELECTRIQUE DU CAPTEUR DE POSITION DE COMMANDE DE SOUPAPES D'ECHAPPEMENT

1. Débrancher le connecteur de faisceau du capteur de position de commande de soupapes d'échappement.

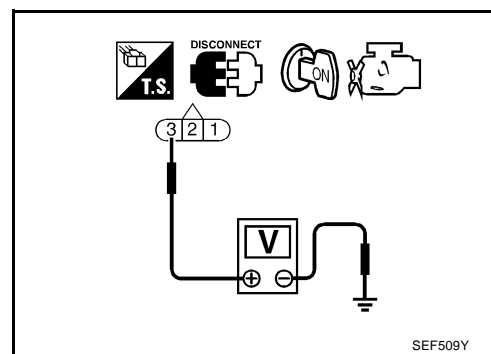


2. Mettre le contact d'allumage sur ON.
3. Vérifier la tension entre la borne 3 du capteur de position de la soupape de commande de soupapes d'échappement et la masse à l'aide de CONSULT-II ou d'un testeur.

Tension : Tension de la batterie

BON ou MAUVAIS

- BON >> PASSER A L'ETAPE 4.
MAUVAIS >> PASSER A L'ETAPE 3.



3. DETECTER LA PIECE DEFECTUEUSE

Vérifier ce qui suit

- Connecteurs de faisceau F3, E12
- Faisceau ouvert ou en court-circuit entre le capteur de position de commande de soupape d'échappement et l'IPDM E/R
- Faisceau ouvert ou en court-circuit entre le capteur de position de commande de soupape d'échappement et l'ECM

>> Réparer les faisceaux ou les connecteurs en circuit ouvert ou en court-circuit avec la masse ou l'alimentation.

4. VERIFIER SI LE CIRCUIT DE MISE A LA MASSE DU CAPTEUR DE POSITION DE COMMANDE DE SOUPAPES D'ECHAPPEMENT EST OUVERT OU EN COURT-CIRCUIT

1. Positionner le contact d'allumage sur OFF.
2. Vérifier la continuité du faisceau entre la borne 1 du capteur de position de la commande de soupapes d'échappement et la masse. Se reporter au schéma de câblage.

Il doit y avoir continuité.

3. Vérifier également que le faisceau n'est pas en court-circuit avec l'alimentation.

BON ou MAUVAIS

- BON >> ALLER A 6.
MAUVAIS >> PASSER A L'ETAPE 5.

DTC P1078 P1084 CAPTEUR DE POSITION DE COMMANDE DE SOUPAPE D'ÉCHAPPEMENT

5. DETECTER LA PIÈCE DÉFECTUEUSE

Vérifier que

- Connecteurs de faisceau F103, F151
- Connecteurs de faisceau F12, F3
- Faisceau ouvert ou en court-circuit entre le capteur de position de commande de soupape d'échappement et la masse

>> Réparer les faisceaux ou connecteurs en circuit ouvert ou en court-circuit avec l'alimentation.

6. VÉRIFIER SI LE CIRCUIT DE SIGNAL D'ENTRÉE DU CAPTEUR DE POSITION DE COMMANDE DE SOUPAPES D'ÉCHAPPEMENT EST OUVERT OU EN COURT-CIRCUIT

1. Débrancher le connecteur de faisceau de l'ECM.
2. Vérifier la continuité du faisceau entre la borne 53 (rangée 1) ou 72 (rangée 2) de l'ECM et la borne 2 du capteur de position de commande de soupapes d'échappement.
Se reporter au schéma de câblage.

Il doit y avoir continuité.

3. Vérifier également que le faisceau n'est pas en court-circuit avec la masse ni avec l'alimentation.

BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ÉTAPE 7.

MAUVAIS >> Réparer les faisceaux ou les connecteurs en circuit ouvert ou en court-circuit avec la masse ou l'alimentation.

7. VÉRIFIER LE CAPTEUR DE POSITION DE COMMANDE DE REGLAGE DE SOUPAPE D'ÉCHAPPEMENT

Se reporter à [EC-293i, "Inspection des composants"](#).

BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ÉTAPE 8.

MAUVAIS >> Remplacer le capteur de position de commande de réglage de la soupape d'échappement.

8. VÉRIFIER LE CAPTEUR DE POSITION DE VILEBREQUIN (POS)

Se reporter au manuel de réparation "[SM4F00-1Z33E1E](#)".

BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ÉTAPE 9.

MAUVAIS >> Remplacer le capteur de position de vilebrequin (POS).

9. VÉRIFIER LE CAPTEUR D'ANGLE D'ARBRE À CAMES (PHASE)

Se reporter au manuel de réparation "[SM4F00-1Z33E1E](#)".

BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ÉTAPE 10.

MAUVAIS >> Remplacer le capteur d'angle d'arbre à cames (PHASE).

DTC P1078 P1084 CAPTEUR DE POSITION DE COMMANDE DE SOUPAPE D'ECHAPPEMENT

10. VERIFIER L'ARBRE A CAME (ECHAP)

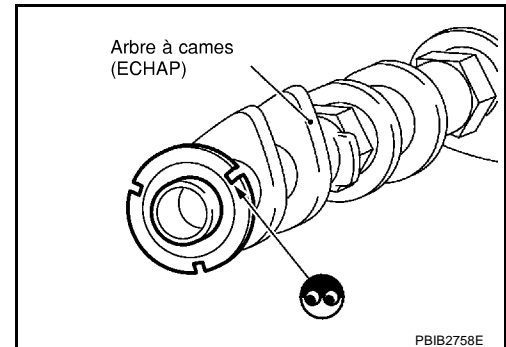
Vérifier ce qui suit :

- Accumulation de débris sur la couronne à l'extrémité arrière de l'arbre à cames
- Usure de la couronne à l'extrémité arrière de l'arbre à cames

BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 11.

MAUVAIS >> Retirer les débris et nettoyer la couronne à l'extrémité arrière de l'arbre à cames ou bien remplacer l'arbre à cames.



11. VERIFIER SI L'INCIDENT EST INTERMITTENT

Se reporter au manuel de réparation "[SM4F00-1Z33E1E](#)".

>> FIN DE L'INSPECTION

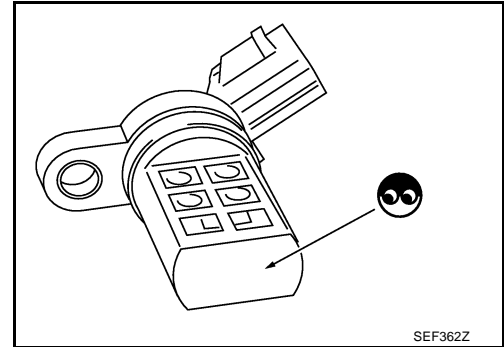
DTC P1078 P1084 CAPTEUR DE POSITION DE COMMANDE DE SOUPAPE D'ECHAPPEMENT

Inspection des composants

EBS01F7S

CAPTEUR DE POSITION DE COMMANDE DE REGLAGE DE SOUPAPES D'ECHAPPEMENT

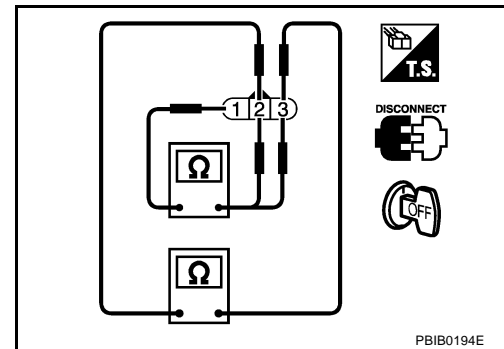
1. Débrancher le connecteur de faisceau du capteur de position de commande de soupapes d'échappement.
2. Desserrer le boulon de fixation du capteur.
3. Déposer le capteur.
4. Vérifier visuellement si le capteur n'est pas buriné.



5. Vérifier la résistance comme illustré ci-après.

N° de borne (polarité)	Résistance Ω (à 25°C)
3 (+) - 1 (-)	Sauf 0 ou ∞
2 (+) - 1 (-)	
3 (+) - 2 (-)	

6. Si le résultat est mauvais, remplacer le capteur de position de la commande de réglage de soupapes d'échappement.



Dépose et repose

EBS01F7T

CAPTEUR DE POSITION DE COMMANDE DE REGLAGE DE SOUPAPES D'ECHAPPEMENT

Se reporter à [EM-78, " ARBRE A CAMES" .](#)