

SECTION **LAN**  
SYSTEME LAN

A  
B  
C  
D  
E  
F  
G  
H  
I  
J  
LAN  
L  
M

TABLE DES MATIERES

<b>CAN</b>		
<b>PRECAUTIONS</b> .....	<b>2</b>	
Précautions relative aux systèmes de retenue supplémentaire (SRS) comprenant les AIRBAGS et PRETENSIONNEURS DE CEINTURE DE SECURITE .....	2	
Précautions pour l'entretien de la batterie .....	2	
Précautions d'usage avec CONSULT-II .....	2	
POINTS DE VERIFICATION POUR L'UTILISATION DE CONSULT-II .....	2	
Précautions concernant le diagnostic des défauts.....	2	
SYSTEME CAN .....	2	
Précautions concernant la réparation des faisceaux.....	3	
SYSTEME CAN .....	3	
<b>LIGNE DE COMMUNICATION CAN</b> .....	<b>4</b>	
Description du système .....	4	
Boîtier de communication CAN .....	4	
SIGNAL DE COMMUNICATION CAN .....	4	
<b>SYSTEME CAN</b> .....	<b>7</b>	
Description du système .....	7	
Emplacement des composants et des connecteurs de faisceaux .....	7	
Schéma de câblage — CAN — .....	8	
Procédure de travail .....	10	
		FICHE DE CONTROLE .....
		RESULTATS DE LA FICHE DE CONTROLE (EXEMPLE) .....
		Vérification du circuit entre le connecteur de liaison de données et le boîtier de commande ESP/TCS/ABS .....
		Vérification du circuit de l'ECM .....
		Vérification du circuit du connecteur de liaison des données .....
		Vérification du circuit des instruments combinés et de l'ampli. de A/C Inspection du circuit .....
		Vérification du circuit du BCM .....
		Vérification du circuit du capteur d'angle de braquage .....
		Vérification du circuit du boîtier de commande ESP/TCS/ABS .....
		Vérification du circuit de l'IPDM E/R .....
		Vérification du circuit de communication CAN .....
		Vérification du circuit du relais d'allumage de l'IPDM E/R .....
		Inspection des composants .....
		VERIFICATION DU CIRCUIT INTERNE DE L'IPDM E/R ET DE L'ECM .....

**PRECAUTIONS**

PFP:00001

**Précautions relative aux systèmes de retenue supplémentaire (SRS) comprenant les AIRBAGS et PRETENSIONNEURS DE CEINTURE DE SECURITE**

EKS00JAS

Les systèmes de retenue supplémentaire (SRS), tels que l'AIRBAG et le PRETENSIONNEUR DE CEINTURE DE SECURITE, associés à une ceinture de sécurité de siège avant, aident à réduire le risque ou la gravité des blessures qu'encourent le conducteur et le passager avant lors de certains types de collision. Les informations nécessaires pour assurer un entretien du système en toute sécurité sont fournies dans les sections SRS et SB de ce manuel de réparation.

**ATTENTION:**

- Pour éviter de rendre le système SRS inopérant, et augmenter ainsi le risque de blessure ou de mort dans le cas d'une collision entraînant normalement le déploiement de l'airbag, tous les travaux d'entretien doivent être effectués par un concessionnaire agréé NISSAN/INFINITI.
- Un entretien incorrect, y compris une dépose et une repose incorrectes du système de retenue supplémentaire (SRS), peut être à l'origine de blessures provoquées par une activation involontaire du système. Pour la dépose du câble spiralé et du module d'airbag, se reporter à la section SRS.
- Ne pas utiliser d'équipement d'essai électrique sur les circuits connexes du SRS sauf si indiqué dans ce manuel de réparation. Les faisceaux de câblage SRS peuvent être identifiés par leurs faisceaux ou connecteurs de faisceau orange et/ou jaune.

**Précautions pour l'entretien de la batterie**

EKS00D3D

Avant de débrancher la batterie, abaisser les vitres côté conducteur et côté passager. Cette opération permet d'éviter toute interférence entre le bord de la vitre et le véhicule lors de l'ouverture/la fermeture de la porte. Pendant un fonctionnement normal, la vitre s'abaisse et se relève légèrement de façon automatique afin d'éviter les interférences éventuelles entre les vitres et le véhicule. Le fonctionnement automatique des vitres est désactivé lorsque la batterie est débranchée.

**Précautions d'usage avec CONSULT-II**

EKS00D3E

Lors de la connexion de CONSULT-II au connecteur de liaison de données, les connecter par le biais du CONVERTISSEUR CONSULT-II.

**PRECAUTION:**

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

**POINTS DE VERIFICATION POUR L'UTILISATION DE CONSULT-II**

1. CONSULT-II a-t-il été utilisé sur ce véhicule, sans avoir été branché au CONVERTISSEUR CONSULT-II ?
  - Si OUI, PASSER A L'ETAPE 2.
  - Si NON, PASSER A L'ETAPE 5.
2. Y a-t-il d'autres indications que celles relatives au système de communication CAN dans les résultats d'autodiagnostic ?
  - Si OUI, PASSER A L'ETAPE 3.
  - Si NON, PASSER A L'ETAPE 4.
3. Dans le cas des résultats obtenus sur la base d'autodiagnostic non reliés à la communication CAN, continuer l'inspection.
4. Les défauts peuvent être détectés lors d'autodiagnostic correspondant aux boîtiers de commande engageant la communication CAN. Effacer donc les résultats de l'autodiagnostic.
5. Diagnostiquer le système de communication CAN. Se reporter à [LAN-4, "Boîtier de communication CAN"](#)

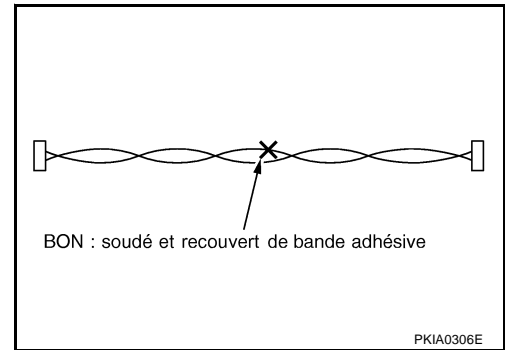
**Précautions concernant le diagnostic des défauts SYSTEME CAN**

EKS00D3F

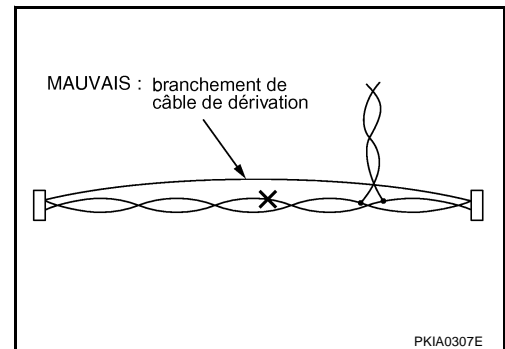
- Ne pas appliquer de tension supérieure ou égale à 7,0V aux bornes des instruments de mesure.
- Utiliser un testeur pour lequel la tension de borne non protégée est inférieure ou égale à 7,0V.
- Veiller à positionner le contact d'allumage sur OFF et à débrancher le câble de la batterie au niveau de la borne négative avant de procéder à la vérification du circuit.

## Précautions concernant la réparation des faisceaux SYSTEME CAN

- Souder les pièces réparées et les envelopper de bande adhésive. [Les effilochures des lignes torsadées doivent être comprises dans les 110 mm.]



- Ne pas réaliser de branchements de câbles de dérivation pour les pièces réparées. (Le fil épissé se séparera et les caractéristiques de la ligne torsadée seront perdues.)



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

LAN

## LIGNE DE COMMUNICATION CAN

PFP:23710

### Description du système

EKS00D3H

Le système CAN (Controller Area Network) est une ligne de communication sérielle pour application en temps réel. Il s'agit d'une ligne de communication embarquée présentant une grande vitesse de transmission des données et une excellente capacité de détection des erreurs. Un grand nombre de boîtiers de commande sont installés sur le véhicule et chaque boîtier de commande partage les informations et se lie à d'autres boîtiers de commande pendant le fonctionnement (non indépendant). Avec la ligne de communication CAN, les boîtiers de commande sont reliés à 2 lignes de communication (ligne H CAN, ligne L CAN) permettant une vitesse élevée de transmission des informations avec un minimum de câbles. Chaque boîtier de commande transmet/reçoit des données, mais ne lit sélectivement que les données requises.

### Boîtier de communication CAN

EKS00D3I

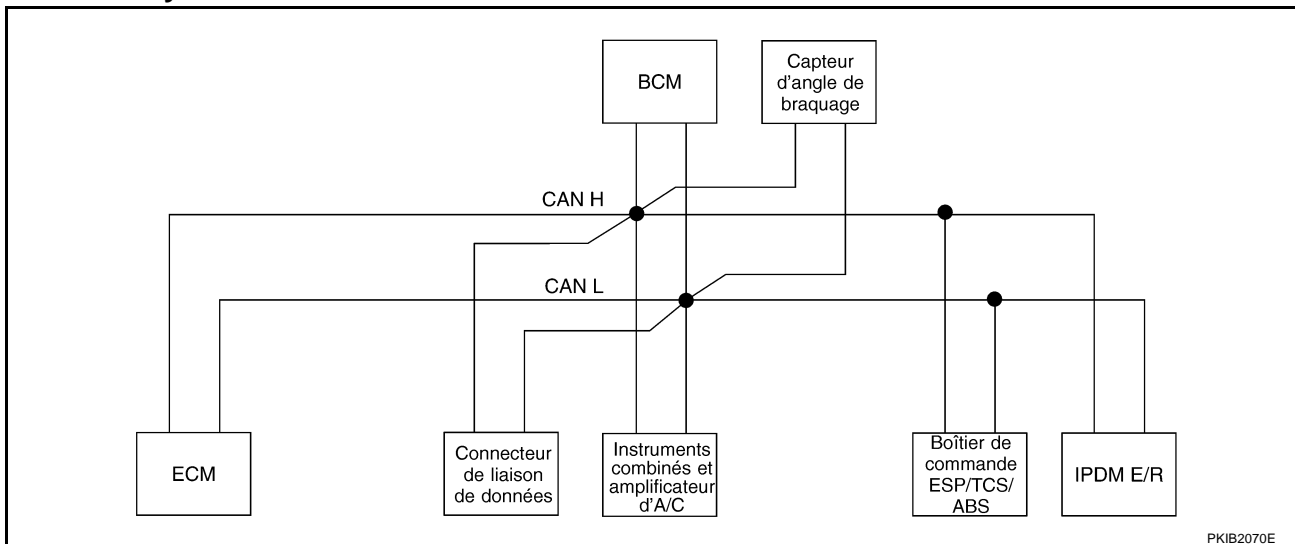
Aller à système CAN et choisir le modèle dans le tableau ci-dessous.

Type de carrosserie	Coupe
Essieu	4x2
Moteur	VQ35DE
Transmission	T/M
Freinage	ESP
Boîtier de communication CAN	
ECM	×
Connecteur de liaison de données	×
Instruments combinés et ampli. de A/C	×
BCM	×
Capteur d'angle de braquage	×
Boîtier de commande ESP/TCS/ABS	×
IPDM E/R	×
Signal de communication CAN	<a href="#">LAN-4. "SIGNAL DE COMMUNICATION CAN"</a>
Diagnostic des défauts du système CAN	<a href="#">LAN-7. "SYSTEME CAN"</a>

× : s'applique

## SIGNAL DE COMMUNICATION CAN

### Schéma du système



PKIB2070E

# LIGNE DE COMMUNICATION CAN

[CAN]

**Tableau des signaux d'entrée/de sortie**

T : transmet R : reçoit

Signaux	ECM	Instruments combinés et ampli. de A/C	BCM	Capteur d'angle de braquage	Boîtier de commande ESP/TCS/ABS	IPDM E/R
Signal de régime moteur	T	R			R	
Signal de température du liquide de refroidissement moteur	T	R				
Signal de position de la pédale d'accélérateur	T				R	
Signal de contrôle de l'alimentation en carburant	T	R				
Signal de contact A/C	R		T			
Signal de demande de compresseur A/C	T					R
Signal de réponse de compresseur A/C	T	R				
Signal de contact de moteur de ventilateur	R		T			
Signal de demande de vitesse du ventilateur de refroidissement moteur	T					R
Signal de demande de feux de position		R	T			R
Signal de demande de feux de code			T			R
Signal d'état des feux de code	R					T
Signal de demande de feux de route		R	T			R
Signal d'état des feux de route	R					T
Signal de statut du feu antibrouillard arrière		R	T			
Signal de demande d'éclairage de jour		R	T			R
Signal de vitesse du véhicule	R	T	R		T	
Signal 1 de demande de veille		R	T			
Signal 2 de demande de veille			T			R
Signal de contact de porte		R	T			R
Signal de témoin de clignotants		R	T			
Signal de sortie de témoin sonore		R	T			
Signal de témoin lumineux de défaut	T	R				
Signal de témoin ASCD SET	T	R				
Signal de témoin ASCD CRUISE	T	R				
Signal de demande d'essuie-glace avant			T			R
Signal de position d'arrêt d'essuie-glace avant			R			T
Signal de demande de lave-phares			T			R
Signal d'interrupteur de désembuage de lunette arrière			T			R
Signal de commande de désembuage de lunette arrière	R					T
Signal de capteur d'angle de braquage				T	R	

A

B

C

D

E

F

G

H

I

J

LAN

L

M

# LIGNE DE COMMUNICATION CAN

[CAN]

Signaux	ECM	Instruments combinés et ampli. de A/C	BCM	Capteur d'angle de braquage	Boîtier de commande ESP/TCS/ABS	IPDM E/R
Signal de témoin d'avertissement d'ABS		R			T	
Signal de témoin EPS OFF		R			T	
Signal de témoin de patinage		R			T	
Signal de témoin d'avertissement de freins		R			T	
Signal du contact d'allumage			T			R

## SYSTEME CAN

PF2:23710

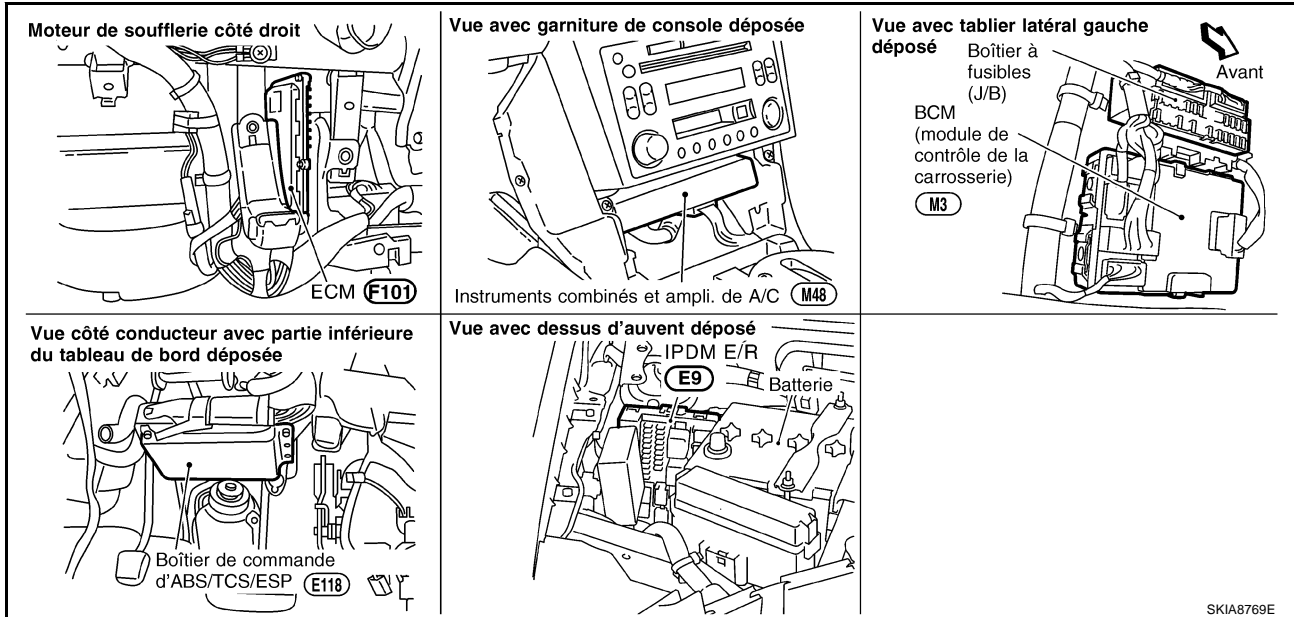
### Description du système

EKS00D7G

Le système CAN (Controller Area Network) est une ligne de communication sérielle pour application en temps réel. Il s'agit d'une ligne de communication embarquée présentant une grande vitesse de transmission des données et une excellente capacité de détection des erreurs. Un grand nombre de boîtiers de commande sont installés sur le véhicule et chaque boîtier de commande partage les informations et se lie à d'autres boîtiers de commande pendant le fonctionnement (non indépendant). Avec la ligne de communication CAN, les boîtiers de commande sont reliés à 2 lignes de communication (ligne H CAN, ligne L CAN) permettant une vitesse élevée de transmission des informations avec un minimum de câbles. Chaque boîtier de commande transmet/reçoit des données, mais ne lit sélectivement que les données requises.

### Emplacement des composants et des connecteurs de faisceaux

EKS00D7H



A  
B  
C  
D  
E  
F  
G  
H  
I  
J

LAN

L  
M

# SYSTEME CAN

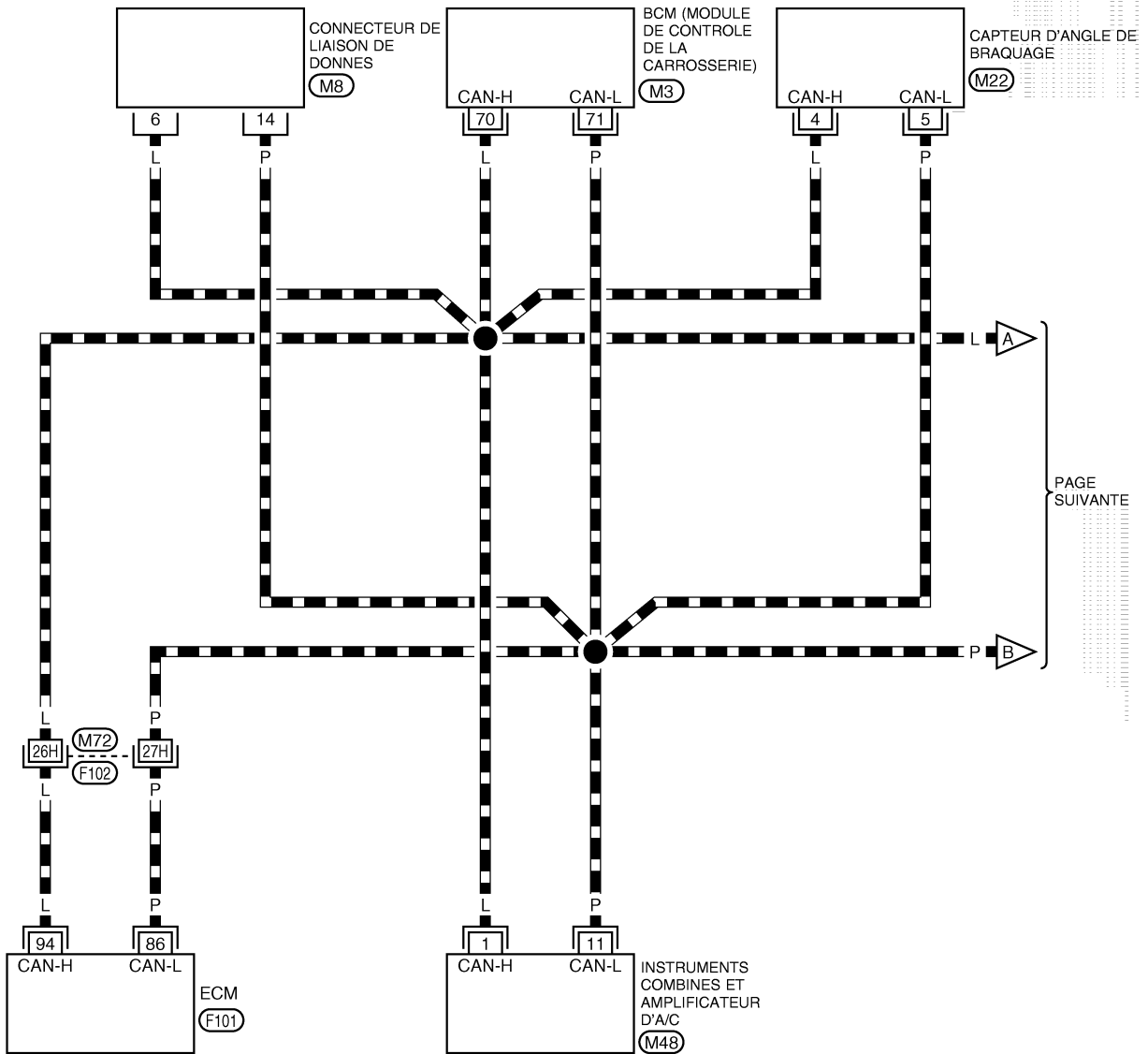
[CAN]

## Schéma de câblage — CAN —

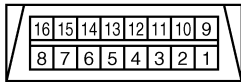
EKS00D71

### LAN-CAN-01

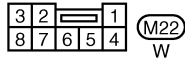
— — — — — : LIGNE DE DONNEES



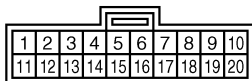
PAGE SUIVANTE



(M8)  
W



(M22)  
W



(M48)  
GY



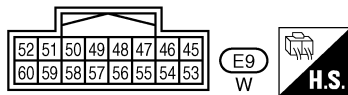
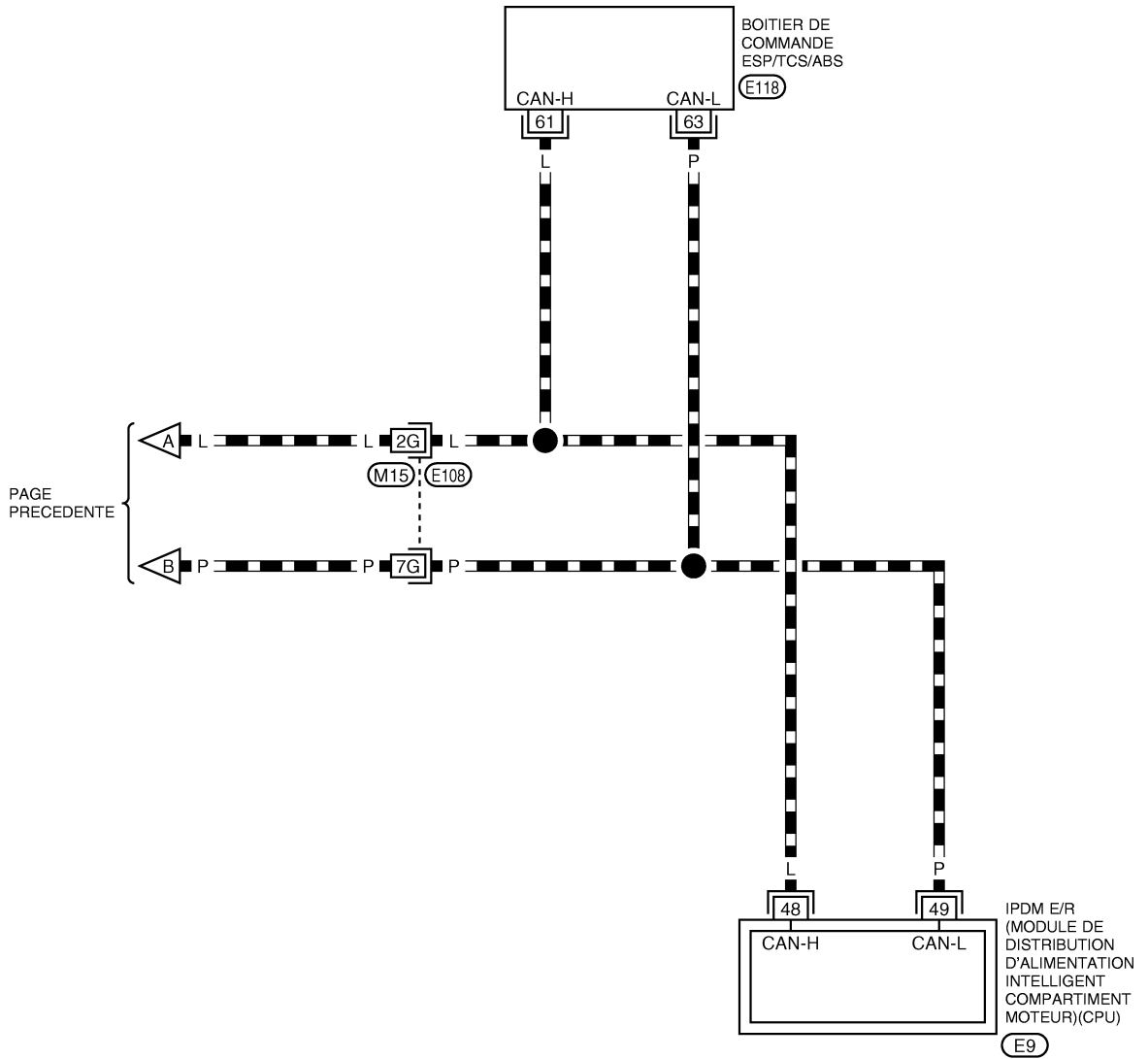
SE REPORTER A CE QUI SUIT.  
 (F102) -SUPER RACCORD MULTIPLE (SMJ)  
 (M3), (F101) -DISPOSITIFS ELECTRIQUES

TKWT2512E



## LAN-CAN-02

▬ : LIGNE DE DONNEES



SE REPORTER A CE QUI SUIT.

- (E108) -SUPER RACCORD MULTIPLE (SMJ)
- (E118) -DISPOSITIFS ELECTRIQUES

## Procédure de travail

- Lorsqu'il n'y a aucune indication de AMPLI CLIM INSTRUMENT ou IPDM E/R sur l'écran SYSTEME DE SELECTION de CONSULT-II, imprimer le SYSTEME DE SELECTION.

(Exemple)	NISSAN  CONSULT-II  MOTEUR DEPART (VEH BASE NISSAN) DEPART (VEH BASE RENAULT) MODE AUXILIAIRE ECLAIRAGE COPIER	➔	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><th colspan="3">SYSTEME DE SELECTION</th></tr> <tr><td colspan="3">MOTEUR</td></tr> <tr><td colspan="3">T/A</td></tr> <tr><td colspan="3">ABS</td></tr> <tr><td colspan="3">AIRBAG</td></tr> <tr><td colspan="3">BCM</td></tr> <tr><td colspan="3">AMPLI CLIM INSTRUMENT</td></tr> <tr><td colspan="3"> </td></tr> <tr><td colspan="3"> </td></tr> <tr><td>RETOUR</td><td>ECLAIRAGE</td><td>COPIER</td></tr> </table>	SYSTEME DE SELECTION			MOTEUR			T/A			ABS			AIRBAG			BCM			AMPLI CLIM INSTRUMENT									RETOUR	ECLAIRAGE	COPIER
SYSTEME DE SELECTION																																	
MOTEUR																																	
T/A																																	
ABS																																	
AIRBAG																																	
BCM																																	
AMPLI CLIM INSTRUMENT																																	
RETOUR	ECLAIRAGE	COPIER																															

PKIA2093E

- Imprimer toutes les données de RESULT AUTO-DIAG pour MOTEUR, AMPLI CLIM INSTRUMENT, BCM, ABS et IPDM E/R affichées sur CONSULT-II.

(Exemple)	SELECT MODE DIAG SUPPORT TRAVAIL RESULT AUTO-DIAG CONTROLE DE DONNEES CONTROLE DE DONNEES (SPEC) SIG COMMUNIC CAN TEST ACTIF Vers le bas RETOUR ECLAIR COPIER	➔	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><th colspan="2">RESULT AUTO-DIAG</th></tr> <tr><td>RESULTATS DTC</td><td>OCCURRENCE</td></tr> <tr><td>CIRC COMMUNIC CAN [U1000]</td><td style="text-align: center;">0</td></tr> <tr><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td></tr> <tr><td colspan="2" style="text-align: center;">DONNEES FIGEES</td></tr> <tr><td>EFFAC</td><td>IMPRI</td></tr> <tr><td>MODE</td><td>RETOUR ECLAIR COPIER</td></tr> </table>	RESULT AUTO-DIAG		RESULTATS DTC	OCCURRENCE	CIRC COMMUNIC CAN [U1000]	0							DONNEES FIGEES		EFFAC	IMPRI	MODE	RETOUR ECLAIR COPIER
RESULT AUTO-DIAG																					
RESULTATS DTC	OCCURRENCE																				
CIRC COMMUNIC CAN [U1000]	0																				
DONNEES FIGEES																					
EFFAC	IMPRI																				
MODE	RETOUR ECLAIR COPIER																				

PKIA8260E

- Imprimer toutes les données de SIG COMMUNIC CAN affichées à l'écran de CONSULT-II pour MOTEUR, AMPLI CLIM INSTRUMENT, BCM, ABS et IPDM E/R.

(Exemple)	SELECT MODE DIAG SUPPORT TRAVAIL RESULT AUTO-DIAG CONTROLE DE DONNEES CONTROLE DE DONNEES (SPEC) SIG COMMUNIC CAN TEST ACTIF Vers le bas RETOUR ECLAIR COPIER	➔	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><th colspan="2">SIG COMMUNIC CAN</th></tr> <tr><td colspan="2" style="text-align: center;">MOTEUR</td></tr> <tr><td colspan="2" style="text-align: center;">PRSNT</td></tr> <tr><td>DIAG INITIAL</td><td>BON</td></tr> <tr><td>DIAG TRANS</td><td>BON</td></tr> <tr><td>TCM</td><td>BON</td></tr> <tr><td>VDC/TCS/ABS</td><td>BON</td></tr> <tr><td>INSTRUMENTS META</td><td>BON</td></tr> <tr><td>ICC</td><td>INCONNU</td></tr> <tr><td>BCM/SEC</td><td>BON</td></tr> <tr><td>IPDM</td><td>BON</td></tr> <tr><td>TOUS MODES 4X4/E4X4</td><td>INCONNU</td></tr> <tr><td>EFFAC</td><td>Vers le bas</td></tr> <tr><td>MODE</td><td>RETOUR ECLAIR COPIER</td></tr> </table>	SIG COMMUNIC CAN		MOTEUR		PRSNT		DIAG INITIAL	BON	DIAG TRANS	BON	TCM	BON	VDC/TCS/ABS	BON	INSTRUMENTS META	BON	ICC	INCONNU	BCM/SEC	BON	IPDM	BON	TOUS MODES 4X4/E4X4	INCONNU	EFFAC	Vers le bas	MODE	RETOUR ECLAIR COPIER
SIG COMMUNIC CAN																															
MOTEUR																															
PRSNT																															
DIAG INITIAL	BON																														
DIAG TRANS	BON																														
TCM	BON																														
VDC/TCS/ABS	BON																														
INSTRUMENTS META	BON																														
ICC	INCONNU																														
BCM/SEC	BON																														
IPDM	BON																														
TOUS MODES 4X4/E4X4	INCONNU																														
EFFAC	Vers le bas																														
MODE	RETOUR ECLAIR COPIER																														

PKIA8343E

- Joindre la feuille imprimée de SELECTION SYSTEME, RESULT AUTO-DIAG et SIG COMMUNIC CAN à la fiche de contrôle. Se reporter à [LAN-11, "FICHE DE CONTROLE"](#).
- En fonction des indications de SELECTION SYSTEME et des résultats de SIG COMMUNIC CAN, marquer à l'aide de "v" dans le tableau de contrôle les éléments pour lesquels les résultats sont "Aucune indication", "MAUVAIS" ou "INCONNU". Se reporter à [LAN-11, "FICHE DE CONTROLE"](#).

**NOTE:**

- Si DIAG INITIAL (diagnostic initial) indique MAUVAIS en mode SIG COMMUNIC CAN pour le boîtier de commande de diagnostic, remplacer le boîtier de commande.
- Les éléments dans SIG COMMUNIC CAN qui ne sont pas compris par le tableau de contrôle, ne sont pas répertoriés dans la procédure de diagnostic du manuel d'entretien. Il n'est donc pas nécessaire de vérifier l'état des éléments SIG COMMUNIC CAN non compris dans le tableau de contrôle.

- En fonction des résultats de la fiche de contrôle (exemple), commencer l'inspection. Se reporter à [LAN-13, "RESULTATS DE LA FICHE DE CONTROLE \(EXEMPLE\)"](#).

## FICHE DE CONTROLE

**NOTE:**

Si DIAG INITIAL (diagnostic initial) indique MAUVAIS en mode SIG COMMUNIC CAN pour le boîtier de commande de diagnostic, remplacer le boîtier de commande.

Tableau de la fiche de contrôle

Ecran SELECTION SYSTEME		SIG COMMUNICCAN							
		Diagnostic initial	Diagnostic transmis	Diagnostic reçu					
				ECM	INSTRUMENTS/M ET A	BCM	DIR	ESP/TCS/ABS	IPDME/R
MOTEUR	—	MAUVAIS	INCONNU	—	INCONNU	INCONNU	—	INCONNU	INCONNU
AMPLI CLIM INSTRUMENT	Aucune indication	—	INCONNU	INCONNU	—	INCONNU	—	INCONNU	—
BCM	—	MAUVAIS	INCONNU	INCONNU	INCONNU	—	—	—	INCONNU
ABS	—	MAUVAIS	INCONNU	INCONNU	INCONNU	—	INCONNU	—	—
IPDME/R	Aucune indication	—	INCONNU	INCONNU	—	INCONNU	—	—	—

Symptômes :

Joindre une copie de SELECTION SYSTEME

Joindre une copie de SELECTION SYSTEME

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

LAN

Joindre une copie de RESULT  
AUTO-DIAG

Joindre une copie de RESULT  
AUTO-DIAG AMPLI CLIM  
INSTRUMENT

Joindre une copie de RESULT  
AUTO-DIAG BCM

Joindre une copie de RESULT  
AUTO-DIAG ABS

Joindre une copie de RESULT  
AUTO-DIAG IPDM E/R

Joindre une copie de SIG  
COMMUNIC CAN MOTEUR

Joindre une copie de SIG  
COMMUNIC CAN AMPLI CLIM  
INSTRUMENT

Joindre une copie de SIG  
COMMUNIC CAN BCM

Joindre une copie de SIG  
COMMUNIC CAN ABS

Joindre une copie de SIG  
COMMUNIC CAN IPDM E/R

## RESULTATS DE LA FICHE DE CONTROLE (EXEMPLE)

**NOTE:**

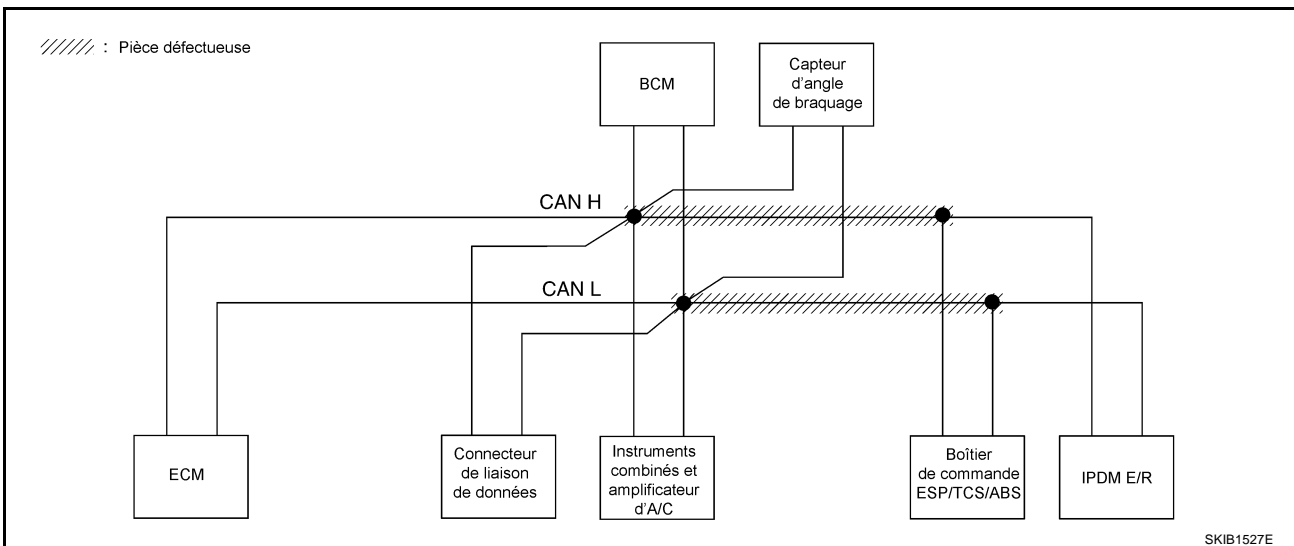
Si DIAG INITIAL (diagnostic initial) indique MAUVAIS en mode SIG COMMUNIC CAN pour le boîtier de commande de diagnostic, remplacer le boîtier de commande.

**Cas 1**

Vérifier le faisceau entre le connecteur de liaison de données et le boîtier de commande ESP/TCS/ABS. Se reporter à [LAN-21, "Vérification du circuit entre le connecteur de liaison de données et le boîtier de commande ESP/TCS/ABS"](#).

Ecran SELECTION SYSTEME		SIG COMMUNICCAN							
		Diagnostic initial	Diagnostic transmis	Diagnostic reçu					
				ECM	INSTRUMENTS/M ET A	BCM	DIR	ESP/TCS/ABS	IPDME/R
MOTEUR	—	MAUVAIS	INCONNU	—	INCONNU	INCONNU	—	INCONNU ✓	INCONNU ✓
AMPLI CLIM INSTRUMENT	Aucune indication	—	INCONNU	INCONNU	—	INCONNU	—	INCONNU ✓	—
BCM	—	MAUVAIS	INCONNU	INCONNU	INCONNU	—	—	—	INCONNU ✓
ABS	—	MAUVAIS	INCONNU	INCONNU ✓	INCONNU ✓	—	INCONNU ✓	—	—
IPDME/R	Aucune indication ✓	—	INCONNU	INCONNU	—	INCONNU	—	—	—

PKIB2059E



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

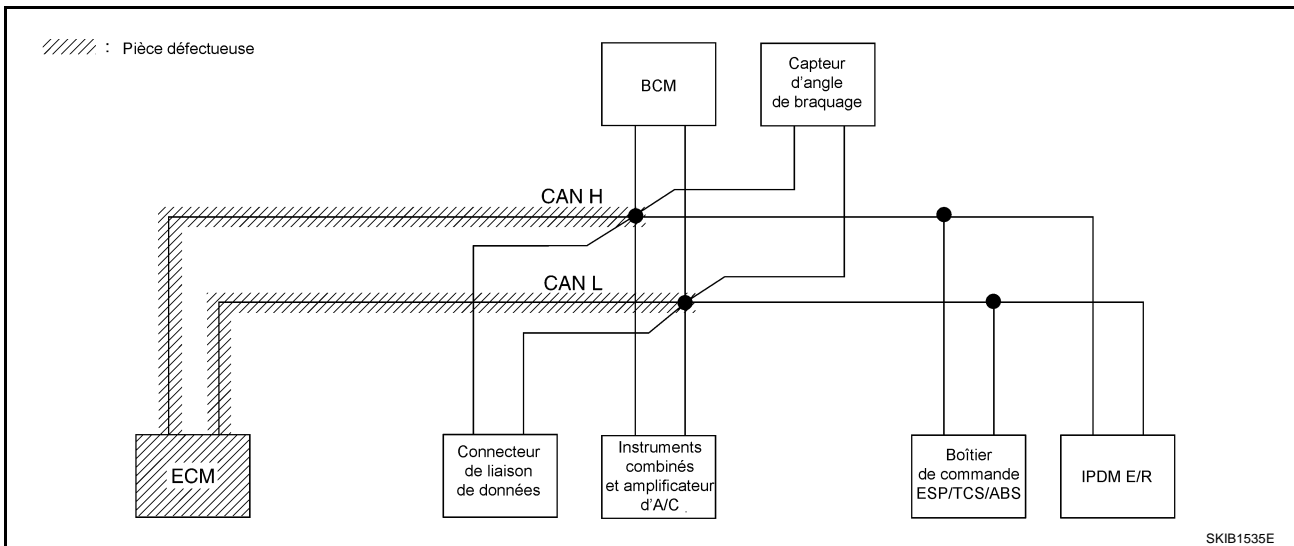
LAN

## Cas 2

Vérifier le circuit de l'ECM. Se reporter à [LAN-22, "Vérification du circuit de l'ECM"](#) .

Ecran SELECTION SYSTEME		SIG COMMUNICCAN							
		Diagnostic initial	Diagnostic transmis	Diagnostic reçu					
				ECM	INSTRUMENTS/M ET A	BCM	DIR	ESP/TCS/ABS	IPDME/R
MOTEUR	—	MAUVAIS	INCONNU ✓	—	INCONNU ✓	INCONNU ✓	—	INCONNU ✓	INCONNU ✓
AMPLI CLIM INSTRUMENT	Aucune indication	—	INCONNU	INCONNU ✓	—	INCONNU	—	INCONNU	—
BCM	—	MAUVAIS	INCONNU	INCONNU ✓	INCONNU	—	—	—	INCONNU
ABS	—	MAUVAIS	INCONNU	INCONNU ✓	INCONNU	—	INCONNU	—	—
IPDME/R	Aucune indication	—	INCONNU	INCONNU ✓	—	INCONNU	—	—	—

FKIB2060E

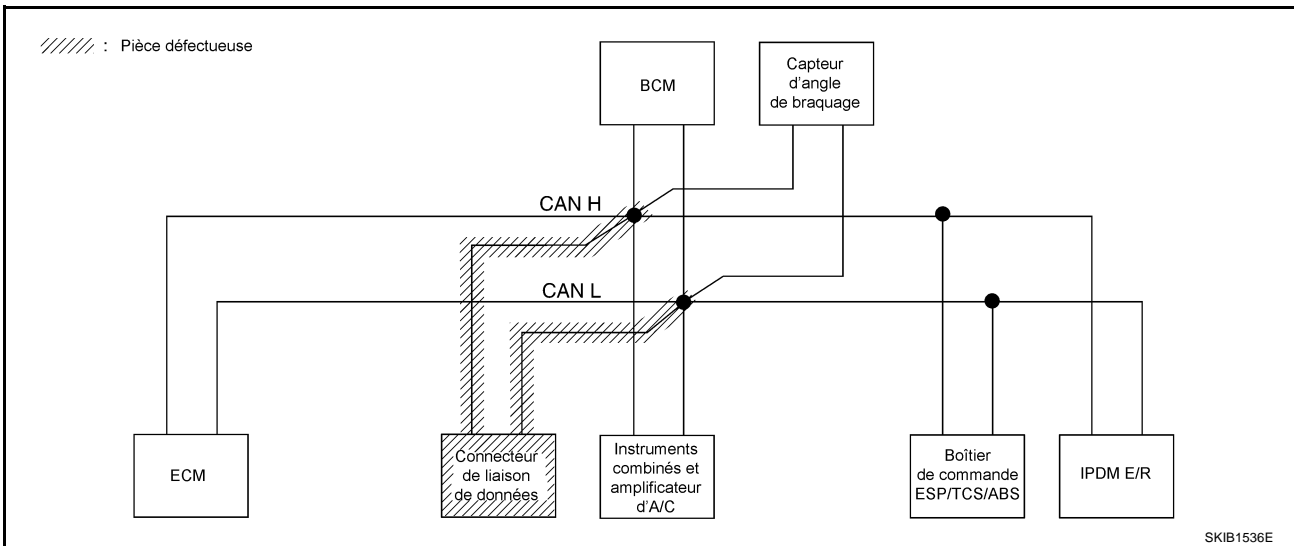


### Cas 3

Vérifier le circuit du connecteur de liaison de données. Se reporter à [LAN-23, "Vérification du circuit du connecteur de liaison des données"](#).

Ecran SELECTION SYSTEME		SIG COMMUNICCAN							
		Diagnostic initial	Diagnostic transmis	Diagnostic reçu					
				ECM	INSTRUMENTS/M ET A	BCM	DIR	ESP/TCS/ABS	IPDME/R
MOTEUR	—	MAUVAIS	INCONNU	—	INCONNU	INCONNU	—	INCONNU	INCONNU
AMPLI CLIM INSTRUMENT	Aucune indication ✓	—	INCONNU	INCONNU	—	INCONNU	—	INCONNU	—
BCM	—	MAUVAIS	INCONNU	INCONNU	INCONNU	—	—	—	INCONNU
ABS	—	MAUVAIS	INCONNU	INCONNU	INCONNU	—	INCONNU	—	—
IPDME/R	Aucune indication ✓	—	INCONNU	INCONNU	—	INCONNU	—	—	—

PKIB2061E



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

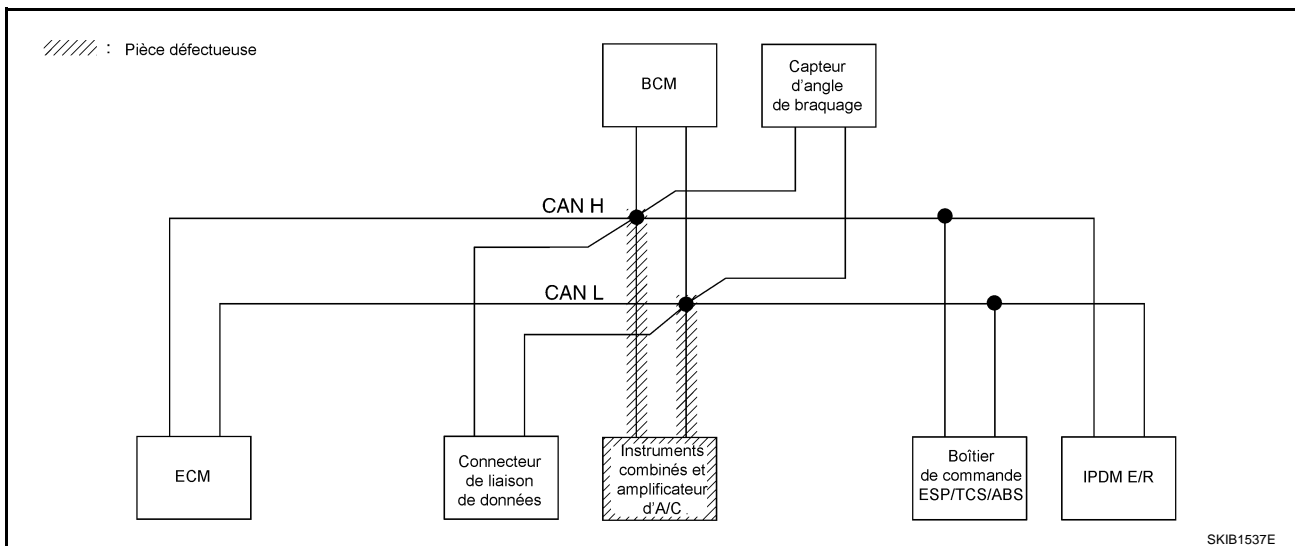
LAN

## Cas 4

Vérifier les instruments combinés et le circuit de l'ampli. d'A/C. Se reporter à [LAN-23, "Vérification du circuit des instruments combinés et de l'ampli. de A/C Inspection du circuit"](#) .

Ecran SELECTION SYSTEME		SIG COMMUNICCAN							
		Diagnostic initial	Diagnostic transmis	Diagnostic reçu					
				ECM	INSTRUMENTS/M ET A	BCM	DIR	ESP/TCS/ABS	IPDME/R
MOTEUR	—	MAUVAIS	INCONNU	—	INCONNU ✓	INCONNU	—	INCONNU	INCONNU
AMPLI CLIM INSTRUMENT	Aucune indication ✓	—	INCONNU	INCONNU	—	INCONNU	—	INCONNU	—
BCM	—	MAUVAIS	INCONNU	INCONNU	INCONNU ✓	—	—	—	INCONNU
ABS	—	MAUVAIS	INCONNU	INCONNU	INCONNU ✓	—	INCONNU	—	—
IPDME/R	Aucune indication	—	INCONNU	INCONNU	—	INCONNU	—	—	—

PKIB2062E



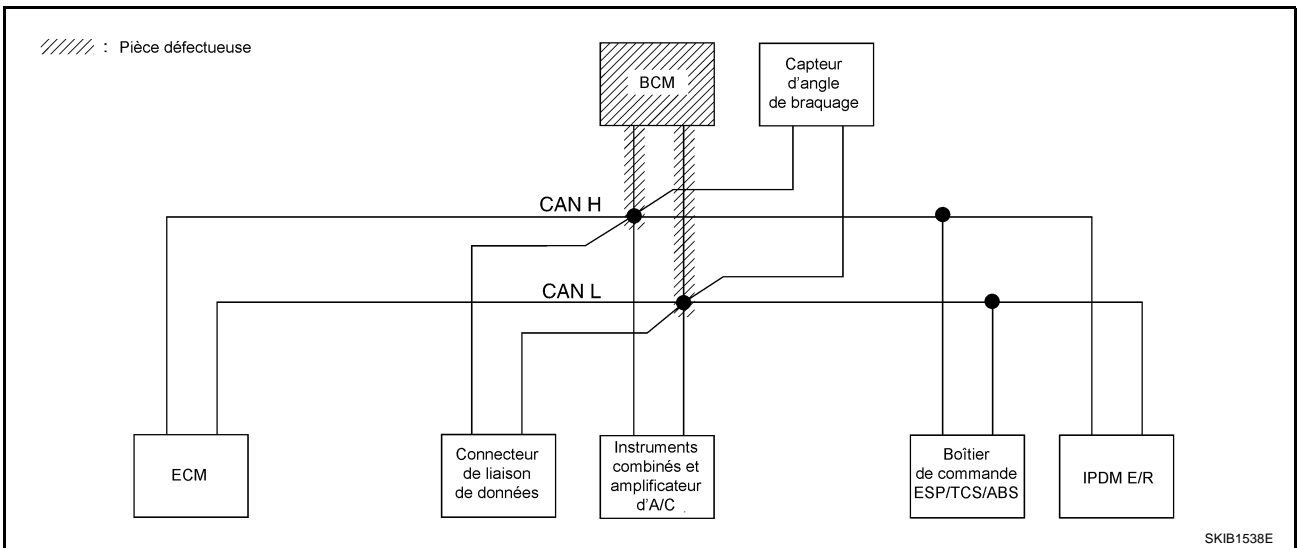


## Cas 5

Vérifier le circuit de BCM. Se reporter à [LAN-24, "Vérification du circuit du BCM"](#).

Ecran SELECTION SYSTEME		SIG COMMUNICCAN							
		Diagnostic initial	Diagnostic transmis	Diagnostic reçu					
				ECM	INSTRUMENTS/M ET A	BCM	DIR	ESP/TCS/ABS	IPDME/R
MOTEUR	—	MAUVAIS	INCONNU	—	INCONNU	INCONNU ✓	—	INCONNU	INCONNU
AMPLI CLIM INSTRUMENT	Aucune indication	—	INCONNU	INCONNU	—	INCONNU ✓	—	INCONNU	—
BCM	—	MAUVAIS	INCONNU ✓	INCONNU ✓	INCONNU ✓	—	—	—	INCONNU ✓
ABS	—	MAUVAIS	INCONNU	INCONNU	INCONNU	—	INCONNU	—	—
IPDME/R	Aucune indication	—	INCONNU	INCONNU	—	INCONNU	—	—	—

PKIB2063E



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

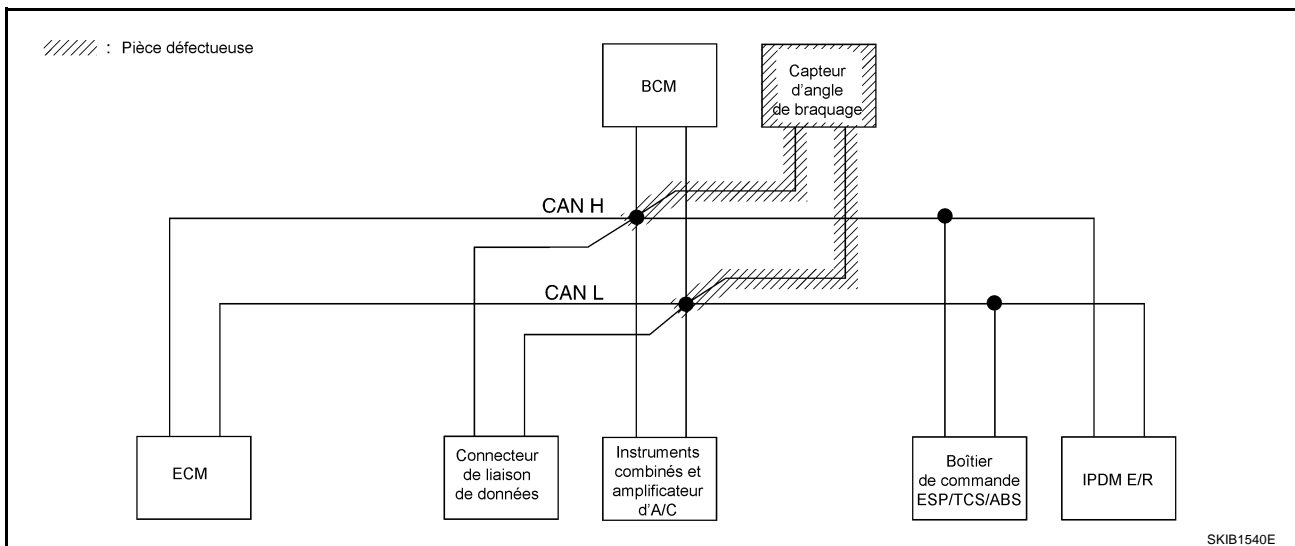
LAN

## Cas 6

Vérifier le circuit du capteur d'angle de braquage Se reporter à [LAN-24, "Vérification du circuit du capteur d'angle de braquage"](#) .

Ecran SELECTION SYSTEME		SIG COMMUNICCAN							
		Diagnostic initial	Diagnostic transmis	Diagnostic reçu					
				ECM	INSTRUMENTS/M ET A	BCM	DIR	ESP/TCS/ABS	IPDME/R
MOTEUR	—	MAUVAIS	INCONNU	—	INCONNU	INCONNU	—	INCONNU	INCONNU
AMPLI CLIM INSTRUMENT	Aucune indication	—	INCONNU	INCONNU	—	INCONNU	—	INCONNU	—
BCM	—	MAUVAIS	INCONNU	INCONNU	INCONNU	—	—	—	INCONNU
ABS	—	MAUVAIS	INCONNU	INCONNU	INCONNU	—	INCONNU	—	—
IPDME/R	Aucune indication	—	INCONNU	INCONNU	—	INCONNU	—	—	—

PKIB2064E

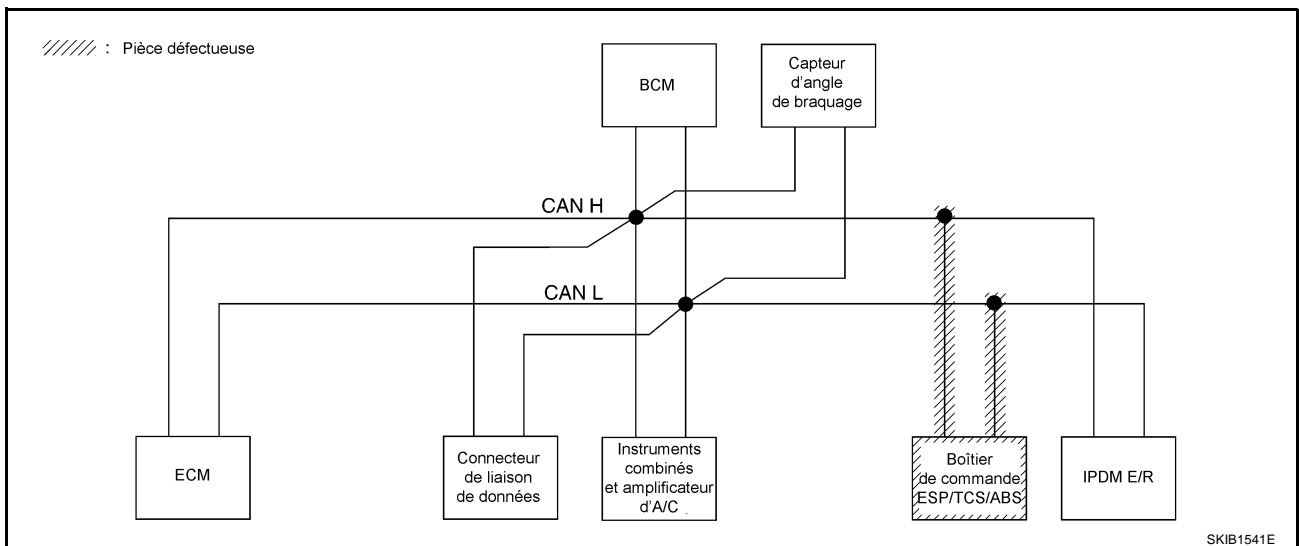


## Cas 7

Vérification du circuit du boîtier de commande ESP/TCS/ABS. Se reporter à [LAN-25, "Vérification du circuit du boîtier de commande ESP/TCS/ABS"](#).

Ecran SELECTION SYSTEME		SIG COMMUNICCAN							
		Diagnostic initial	Diagnostic transmis	Diagnostic reçu					
				ECM	INSTRUMENTS/M ET A	BCM	DIR	ESP/TCS/ABS	IPDME/R
MOTEUR	—	MAUVAIS	INCONNU	—	INCONNU	INCONNU	—	INCONNU	INCONNU
AMPLI CLIM INSTRUMENT	Aucune indication	—	INCONNU	INCONNU	—	INCONNU	—	INCONNU	—
BCM	—	MAUVAIS	INCONNU	INCONNU	INCONNU	—	—	—	INCONNU
ABS	—	MAUVAIS	INCONNU	INCONNU	INCONNU	—	INCONNU	—	—
IPDME/R	Aucune indication	—	INCONNU	INCONNU	—	INCONNU	—	—	—

PKIB2065E



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

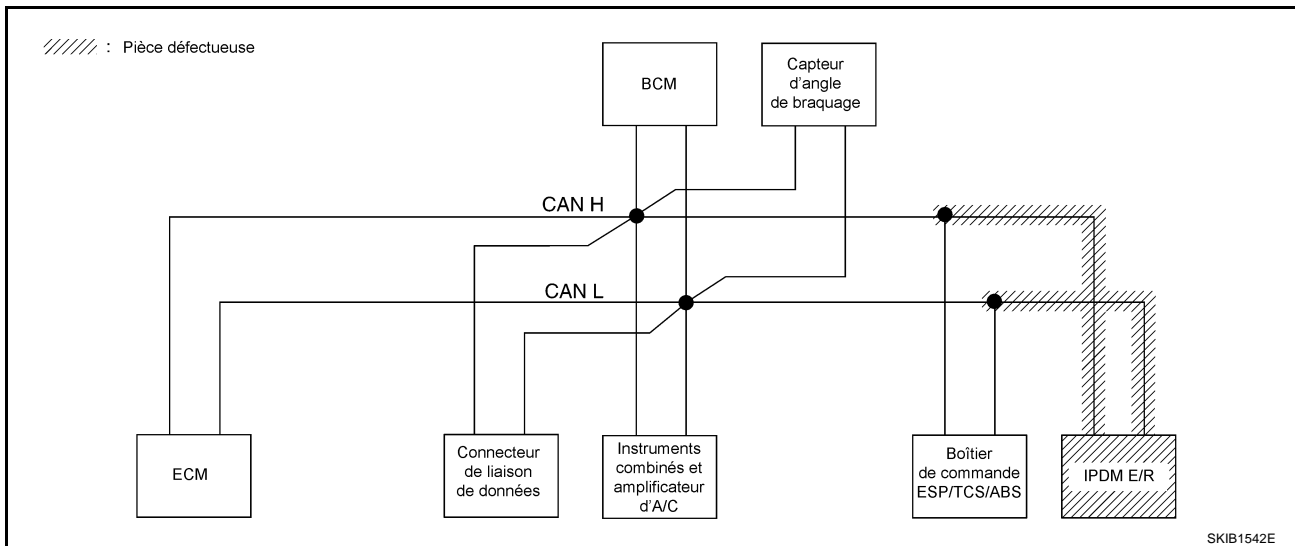
LAN

## Cas 8

Vérifier le circuit de l'IPDM E/R. Se reporter à [LAN-25, "Vérification du circuit de l'IPDM E/R"](#) .

Ecran SELECTION SYSTEME		SIG COMMUNIC							
		Diagnostic initial	Diagnostic transmis	Diagnostic reçu					
				ECM	INSTRUMENTS/M ET A	BCM	DIR	ESP/TCS/ABS	IPDME/R
MOTEUR	—	MAUVAIS	INCONNU	—	INCONNU	INCONNU	—	INCONNU	INCONNU ✓
AMPLI CLIM INSTRUMENT	Aucune indication	—	INCONNU	INCONNU	—	INCONNU	—	INCONNU	—
BCM	—	MAUVAIS	INCONNU	INCONNU	INCONNU	—	—	—	INCONNU ✓
ABS	—	MAUVAIS	INCONNU	INCONNU	INCONNU	—	INCONNU	—	—
IPDME/R	Aucune indication ✓	—	INCONNU	INCONNU	—	INCONNU	—	—	—

PKIB2066E



## Cas 9

Vérifier le circuit de communication CAN. Se reporter à [LAN-26, "Vérification du circuit de communication CAN"](#) .

Ecran SELECTION SYSTEME		SIG COMMUNICCAN							
		Diagnostic initial	Diagnostic transmis	Diagnostic reçu					
				ECM	INSTRUMENTS/M ET A	BCM	DIR	ESP/TCS/ABS	IPDME/R
MOTEUR	—	MAUVAIS	INCONNU ✓	—	INCONNU ✓	INCONNU ✓	—	INCONNU ✓	INCONNU ✓
AMPLI CLIM INSTRUMENT	Aucune indication ✓	—	INCONNU	INCONNU	—	INCONNU	—	INCONNU	—
BCM	—	MAUVAIS	INCONNU ✓	INCONNU ✓	INCONNU ✓	—	—	—	INCONNU ✓
ABS	—	MAUVAIS ✓	INCONNU ✓	INCONNU ✓	INCONNU ✓	—	INCONNU ✓	—	—
IPDME/R	Aucune indication ✓	—	INCONNU	INCONNU	—	INCONNU	—	—	—

PKIB2067E

**Cas 10**

Vérifier que le circuit du relais d'allumage de l'IPDM E/R reste désactivé en permanence. Se reporter à [LAN-29](#), "Vérification du circuit du relais d'allumage de l'IPDM E/R".

Ecran SELECTION SYSTEME		SIG COMMUNICCAN							
		Diagnostic initial	Diagnostic transmis	Diagnostic reçu					
				ECM	INSTRUMENTS/M ET A	BCM	DIR	ESP/TCS/ABS	IPDME/R
MOTEUR	—	MAUVAIS	INCONNU	—	INCONNU	INCONNU	—	INCONNU	INCONNU
AMPLI CLIM INSTRUMENT	Aucune indication	—	INCONNU	INCONNU	—	INCONNU	—	INCONNU	—
BCM	—	MAUVAIS	INCONNU	INCONNU	INCONNU	—	—	—	INCONNU
ABS	—	MAUVAIS	INCONNU	INCONNU	INCONNU	—	INCONNU	—	—
IPDME/R	Aucune indication	—	INCONNU	INCONNU	—	INCONNU	—	—	—

PKIB2068E

**Cas 11**

Vérifier que le circuit du relais d'allumage de l'IPDM E/R reste activé en permanence. Se reporter à [LAN-29](#), "Vérification du circuit du relais d'allumage de l'IPDM E/R".

Ecran SELECTION SYSTEME		SIG COMMUNICCAN							
		Diagnostic initial	Diagnostic transmis	Diagnostic reçu					
				ECM	INSTRUMENTS/M ET A	BCM	DIR	ESP/TCS/ABS	IPDME/R
MOTEUR	—	MAUVAIS	INCONNU	—	INCONNU	INCONNU	—	INCONNU	INCONNU
AMPLI CLIM INSTRUMENT	Aucune indication	—	INCONNU	INCONNU	—	INCONNU	—	INCONNU	—
BCM	—	MAUVAIS	INCONNU	INCONNU	INCONNU	—	—	—	INCONNU
ABS	—	MAUVAIS	INCONNU	INCONNU	INCONNU	—	INCONNU	—	—
IPDME/R	Aucune indication	—	INCONNU	INCONNU	—	INCONNU	—	—	—

PKIB2069E

**Vérification du circuit entre le connecteur de liaison de données et le boîtier de commande ESP/TCS/ABS**

EKS00D7N

**1. VERIFIER LE CONNECTEUR**

1. Mettre le contact d'allumage sur OFF.
2. Débrancher le câble de la batterie au niveau de la borne négative.
3. Vérifier que les bornes et connecteurs suivants ne sont pas endommagés, pliés ou mal branchés (côté connecteur et faisceau).
  - Connecteur de faisceau M15
  - Connecteur de faisceau E108

**BON ou MAUVAIS**

- BON >> PASSER A L'ETAPE 2.  
 MAUVAIS >> Réparer la borne ou le connecteur.

## 2. VERIFIER QUE LE FAISCEAU NE PRESENTE PAS DE CIRCUIT OUVERT

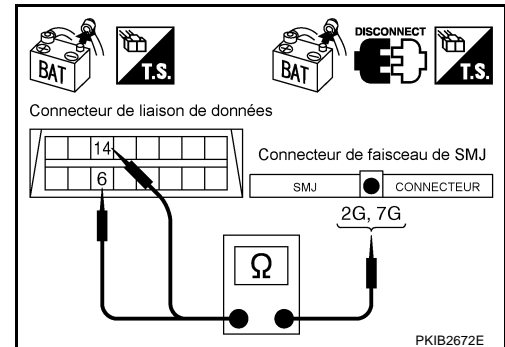
- Débrancher le connecteur de faisceau M15.
- Vérifier la continuité entre les bornes 6 (L), 14 (P) du connecteur M8 de liaison des données et les bornes 2G (L), 7G (P) du connecteur de faisceau M15.

**6 (L) – 2G (L) : il doit y avoir continuité.**

**14 (P) – 7G (P) : il doit y avoir continuité.**

BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 3.  
 MAUVAIS >> Réparer le faisceau.



## 3. VERIFIER QUE LE FAISCEAU NE PRESENTE PAS DE CIRCUIT OUVERT

- Débrancher le connecteur du boîtier de commande ESP/TCS/ABS.
- Vérifier la continuité entre les bornes 2G (L), 7G (P) du connecteur de faisceau E108 et les bornes 61 (L), 63 (P) du connecteur E118 de faisceau du boîtier de commande ESP/TCS/ABS.

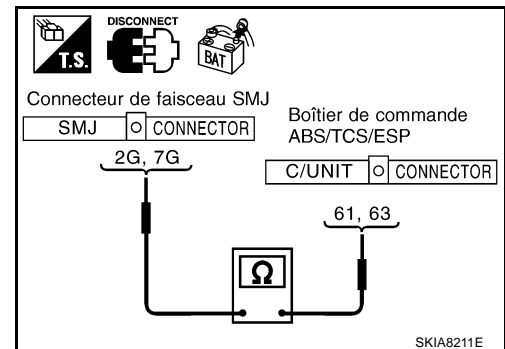
**2G (L) – 61 (L) : il doit y avoir continuité.**

**7G (P) – 63 (P) : il doit y avoir continuité.**

BON ou MAUVAIS

BON >> Brancher tous les connecteurs et recommencer le diagnostic. Se reporter à [LAN-10, "Procédure de travail"](#).

MAUVAIS >> Réparer le faisceau.



## Vérification du circuit de l'ECM

EKS00D70

### 1. VERIFIER LE CONNECTEUR

- Mettre le contact d'allumage sur OFF.
- Débrancher le câble de la batterie au niveau de la borne négative.
- Vérifier que les bornes et connecteurs suivants ne sont pas endommagés, pliés ou mal branchés (côté boîtier de commande et côté faisceau).
  - Connecteur ECM
  - Connecteur de faisceau F102
  - Connecteur de faisceau M72

BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 2.  
 MAUVAIS >> Réparer la borne ou le connecteur.

## 2. VERIFIER QUE LE FAISCEAU NE PRESENTE PAS DE CIRCUIT OUVERT

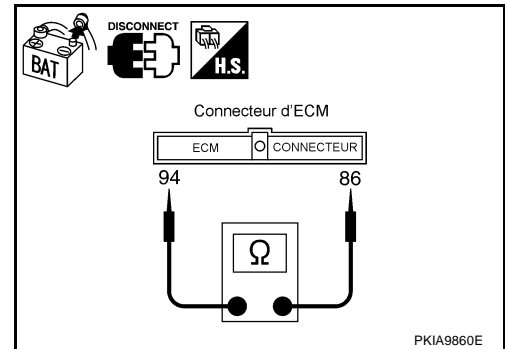
1. Débrancher le connecteur de l'ECM.
2. Vérifier la résistance entre les bornes 94 (L) et 86 (P) du connecteur F101 de faisceau de l'ECM.

**94 (L) – 86 (P) : env. 108 – 132Ω**

### BON ou MAUVAIS

BON >> Remplacer l'ECM.

MAUVAIS >> Réparer le faisceau entre le connecteur de liaison de données et l'ECM.



## Vérification du circuit du connecteur de liaison des données

EKS00D7P

### 1. VERIFIER LE CONNECTEUR

1. Mettre le contact d'allumage sur OFF.
2. Débrancher le câble de la batterie au niveau de la borne négative.
3. Vérifier si les bornes et le connecteur de liaison des données sont endommagés, pliés ou incorrectement branchés (côté connecteur et côté faisceau).

### BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 2.

MAUVAIS >> Réparer la borne ou le connecteur.

## 2. VERIFIER QUE LE FAISCEAU NE PRESENTE PAS DE CIRCUIT OUVERT

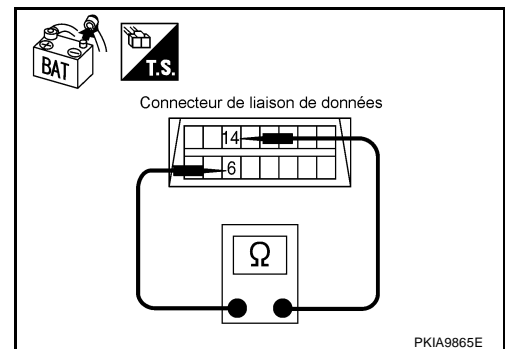
Vérifier la résistance entre les bornes 6 (L) et 14 (P) du connecteur M8 de liaison des données.

**6 (L) – 14 (P) : env. 54 – 66Ω**

### BON ou MAUVAIS

BON >> Recommencer le diagnostic. Se reporter à [LAN-10](#), "Procédure de travail".

MAUVAIS >> Réparer le faisceau entre le connecteur de liaison de données, les instruments combinés et l'ampli. d'A/C.



## Vérification du circuit des instruments combinés et de l'ampli. de A/C Inspection du circuit

EKS00D7Q

### 1. VERIFIER LE CONNECTEUR

1. Mettre le contact d'allumage sur OFF.
2. Débrancher le câble de batterie au niveau de la borne négative.
3. Vérifier que les bornes et le connecteur des instruments unifiés et de l'amplificateur d'A/C ne sont pas endommagés, pliés ou mal branchés (côté instruments et côté faisceau).

### BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 2.

MAUVAIS >> Réparer la borne ou le connecteur.

A  
B  
C  
D  
E  
F  
G  
H  
I  
J  
LAN  
L  
M

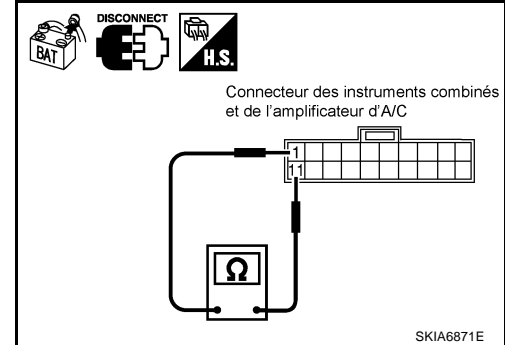
## 2. VERIFIER QUE LE FAISCEAU NE PRESENTE PAS DE CIRCUIT OUVERT

1. Débrancher les instruments combinés et le connecteur de l'ampli. d'A/C.
2. Vérifier la résistance entre les bornes 1 (L) et 11 (P) du connecteur M48 de faisceau de l'ampli d'A/C et les instruments combinés.

**1 (L) – 11 (P) : env. 54 – 66Ω**

### BON ou MAUVAIS

- BON >> Remplacer les instruments combinés et l'ampli. de A/C.
- MAUVAIS >> Réparer le faisceau entre le connecteur de liaison de données, les instruments combinés et l'amplificateur d'A/C.



EKS00D7R

## Vérification du circuit du BCM

### 1. VERIFIER LE CONNECTEUR

1. Mettre le contact d'allumage sur OFF.
2. Débrancher le câble de batterie au niveau de la borne négative.
3. Vérifier si les bornes et le connecteur du BCM sont endommagés, pliés ou incorrectement branchés (côté module de commande et côté faisceau).

### BON ou MAUVAIS

- BON >> PASSER A L'ETAPE 2.
- MAUVAIS >> Réparer la borne ou le connecteur.

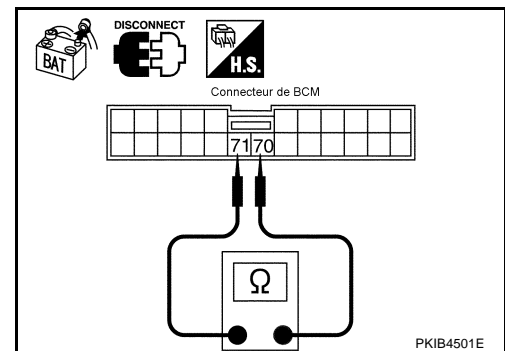
## 2. VERIFIER QUE LE FAISCEAU NE PRESENTE PAS DE CIRCUIT OUVERT

1. Débrancher le connecteur de BCM.
2. Vérifier la résistance entre les bornes 70 (L) et 71 (P) du connecteur M3 de faisceau du BCM.

**70 (L) – 71 (P) : env. 54 – 66Ω**

### BON ou MAUVAIS

- BON >> Remplacer le module de contrôle de la carrosserie. Se reporter à [BCS-15, "Dépose et repose du BCM"](#).
- MAUVAIS >> Réparer le faisceau entre le connecteur de liaison de données et le BCM.



EKS00D7S

## Vérification du circuit du capteur d'angle de braquage

### 1. VERIFIER LE CONNECTEUR

1. Mettre le contact d'allumage sur OFF.
2. Débrancher le câble de batterie au niveau de la borne négative.
3. Vérifier que les bornes et le connecteur du capteur d'angle de braquage ne sont pas endommagés, pliés ou mal branchés (côté module de commande et faisceau).

### BON ou MAUVAIS

- BON >> PASSER A L'ETAPE 2.
- MAUVAIS >> Réparer la borne ou le connecteur.



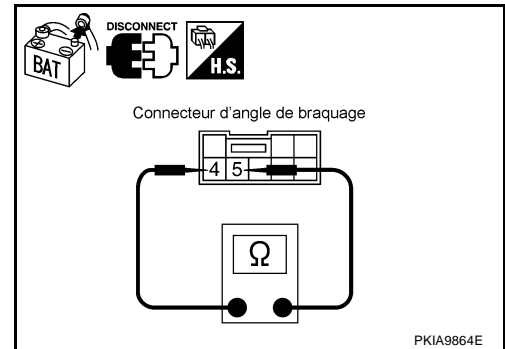
## 2. VERIFIER QUE LE FAISCEAU NE PRESENTE PAS DE CIRCUIT OUVERT

1. Débrancher le connecteur du capteur d'angle de braquage.
2. Vérifier la résistance entre les bornes 4 (L) et 5 (P) du connecteur M22 de faisceau du capteur d'angle de braquage.

**4 (L) – 5 (P) : env. 54 – 66Ω**

### BON ou MAUVAIS

- BON >> Remplacer le capteur d'angle de braquage.  
 MAUVAIS >> Réparer le faisceau entre le capteur d'angle de braquage et le connecteur de liaison de données.



## Vérification du circuit du boîtier de commande ESP/TCS/ABS

EKS00D7T

### 1. VERIFIER LE CONNECTEUR

1. Mettre le contact d'allumage sur OFF.
2. Débrancher le câble de batterie au niveau de la borne négative.
3. Vérifier si les bornes et le connecteur du boîtier de commande ESP/TCS/ABS sont endommagés, pliés ou incorrectement branchés (côté boîtier de commande et côté faisceau).

### BON ou MAUVAIS

- BON >> PASSER A L'ETAPE 2.  
 MAUVAIS >> Réparer la borne ou le connecteur.

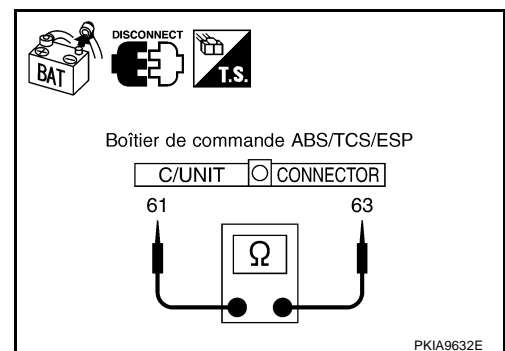
## 2. VERIFIER QUE LE FAISCEAU NE PRESENTE PAS DE CIRCUIT OUVERT

1. Débrancher le connecteur du boîtier de commande ESP/TCS/ABS.
2. Vérifier la résistance entre les bornes 61 (L) et 63 (P) du connecteur E118 de faisceau du boîtier de commande ESP/TCS/ABS.

**61 (L) – 63 (P) : env. 54 – 66Ω**

### BON ou MAUVAIS

- BON >> Remplacer le boîtier de commande ESP/TCS/ABS.  
 MAUVAIS >> Réparer le faisceau entre le boîtier de commande ESP/TCS/ABS et l'IPDM E/R.



EKS00D7U

## Vérification du circuit de l'IPDM E/R

### 1. VERIFIER LE CONNECTEUR

1. Mettre le contact d'allumage sur OFF.
2. Débrancher le câble de batterie au niveau de la borne négative.
3. Vérifier si les bornes et le connecteur de l'IPDM E/R sont endommagés, pliés ou incorrectement branchés (côté module de commande et côté faisceau).

### BON ou MAUVAIS

- BON >> PASSER A L'ETAPE 2.  
 MAUVAIS >> Réparer la borne ou le connecteur.

## 2. VERIFIER QUE LE FAISCEAU NE PRESENTE PAS DE CIRCUIT OUVERT

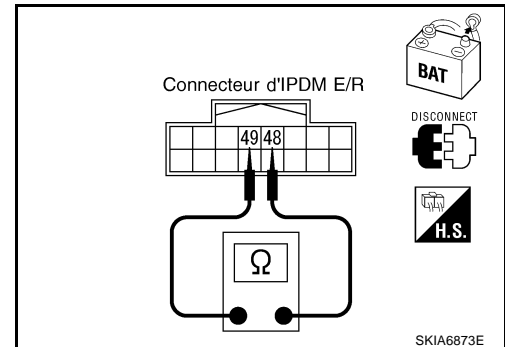
1. Débrancher le connecteur d'IPDM E/R.
2. Vérifier la résistance entre les bornes 48 (L) et 49 (P) du connecteur E9 de faisceau de l'IPDM E/R.

**48 (L) – 49 (P) : env. 108 – 132Ω**

### BON ou MAUVAIS

BON >> Remplacer l'IPDM E/R.

MAUVAIS >> Réparer le faisceau entre le boîtier de commande ESP/TCS/ABS et l'IPDM E/R.



EKS00D7V

## Vérification du circuit de communication CAN

### 1. VERIFIER LE CONNECTEUR

1. Mettre le contact d'allumage sur OFF.
2. Débrancher le câble de batterie de la borne négative.
3. Vérifier si les bornes et connecteurs suivants sont endommagés, pliés ou incorrectement branchés (côté module de commande, côté instruments combinés, côté capteur, côté boîtier de commande et côté faisceau).
  - ECM
  - Instruments combinés et ampli. de A/C
  - BCM
  - Capteur d'angle de braquage
  - Boîtier de commande ESP/TCS/ABS
  - IPDM E/R
  - Entre l'ECM et l'IPDM E/R

### BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 2.

MAUVAIS >> Réparer la borne ou le connecteur.

## 2. VERIFIER QUE LE FAISCEAU NE PRESENTE PAS DE COURT-CIRCUIT

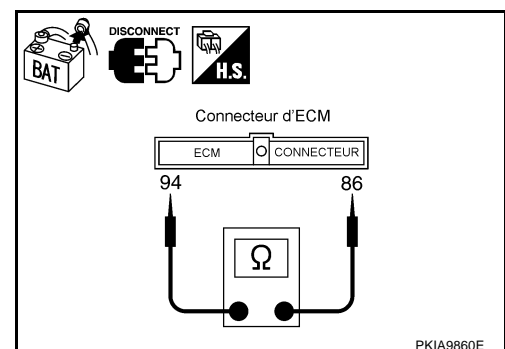
1. Débrancher le connecteur et le faisceau F102 d'ECM.
2. Vérifier la continuité entre les bornes 94 (L) et 86 (P) du connecteur F101 de faisceau de l'ECM.

**94 (L) – 86 (P) : il ne doit pas y avoir continuité.**

### BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 3.

MAUVAIS >> Réparer le faisceau entre l'ECM et le connecteur de faisceau F102.



## 3. VERIFIER QUE LE FAISCEAU NE PRESENTE PAS DE COURT-CIRCUIT

Vérifier la continuité entre la masse et les bornes 94 (L), 86 (P) du connecteur F101 de faisceau de l'ECM.

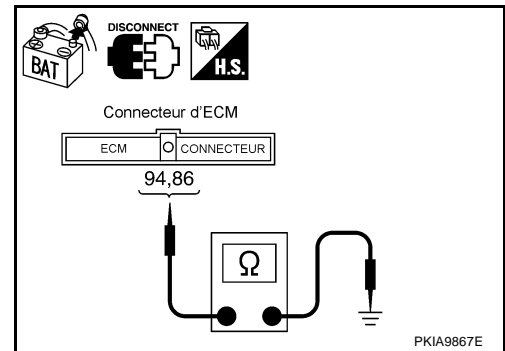
**94 (L) – Masse : il ne doit pas y avoir continuité.**

**86 (P) – Masse : il ne doit pas y avoir continuité.**

### BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 4.

MAUVAIS >> Réparer le faisceau entre l'ECM et le connecteur de faisceau F102.



## 4. VERIFIER QUE LE FAISCEAU NE PRESENTE PAS DE COURT-CIRCUIT

1. Débrancher les connecteurs suivants :
  - Instruments combinés et connecteur de l'ampli. d'A/C
  - Connecteur du BCM (module de contrôle de la carrosserie)
  - Connecteur du capteur d'angle de braquage
  - Connecteur de faisceau M15
2. Vérifier la continuité entre les bornes 6 (L) et 14 (P) du connecteur M8 de liaison de données.

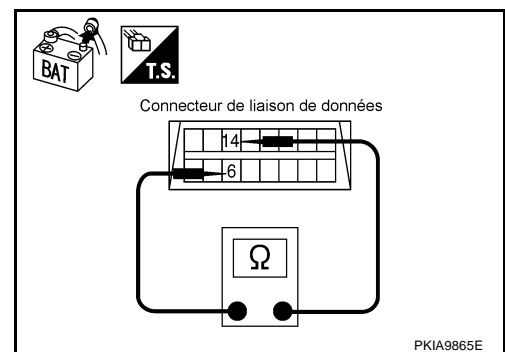
**6 (L) – 14 (P) : il ne doit pas y avoir continuité.**

### BON ou MAUVAIS

BON >> ALLER A 5.

MAUVAIS >> Vérifier les faisceaux suivants. Si un faisceau est endommagé, le réparer.

- Faisceau entre le connecteur de liaison de données et le connecteur de faisceau M72
- Faisceau entre le connecteur de liaison de données, les instruments combinés et l'ampli. d'A/C.
- Faisceau entre le connecteur de liaison de données et le BCM
- Faisceau entre le connecteur de liaison de données et le capteur d'angle de braquage
- Faisceau entre le connecteur de liaison de données et le connecteur de faisceau M15



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

LAN

## 5. VERIFIER QUE LE FAISCEAU NE PRESENTE PAS DE COURT-CIRCUIT

Vérifier la continuité entre les bornes 6 (L), 14 (P) du connecteur M8 de liaison de données et la masse.

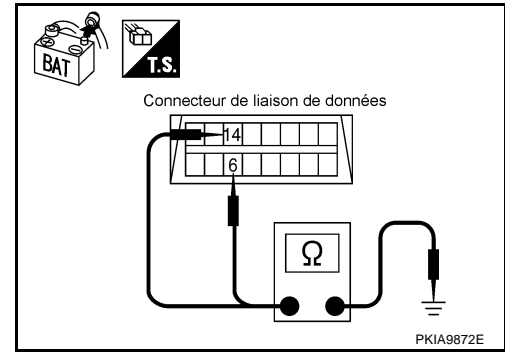
- 6 (L) – Masse** : il ne doit pas y avoir continuité.
- 14 (P) – Masse** : il ne doit pas y avoir continuité.

### BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 6.

MAUVAIS >> Vérifier les faisceaux suivants. Si un faisceau est endommagé, le réparer.

- Faisceau entre le connecteur de liaison de données et le connecteur de faisceau M72
- Faisceau entre le connecteur de liaison de données, les instruments combinés et l'ampli. d'A/C.
- Faisceau entre le connecteur de liaison de données et le BCM
- Faisceau entre le connecteur de liaison de données et le capteur d'angle de braquage
- Faisceau entre le connecteur de liaison de données et le connecteur de faisceau M15



## 6. VERIFIER QUE LE FAISCEAU NE PRESENTE PAS DE COURT-CIRCUIT

1. Débrancher le connecteur du boîtier de commande ESP/TCS/ABS et le connecteur d'IPDM E/R.
2. Vérifier la continuité entre la masse et les bornes 48 (L) et 49 (P) du connecteur de faisceau de l'IPDM E/R.

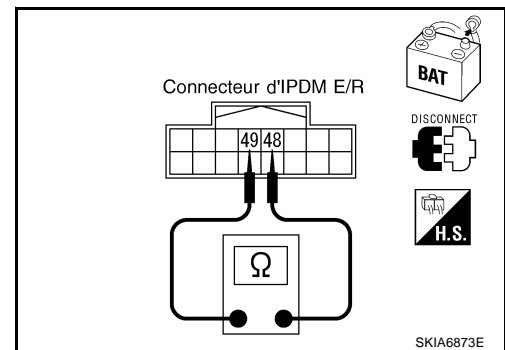
- 48 (L) – 49 (P)** : il ne doit pas y avoir continuité.

### BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 7.

MAUVAIS >> Vérifier les faisceaux suivants. Si un faisceau est endommagé, le réparer.

- Faisceau entre l'IPDM E/R et le boîtier de commande ESP/TCS/ABS
- Faisceau entre l'IPDM E/R et le connecteur de faisceau E108



## 7. VERIFIER QUE LE FAISCEAU NE PRESENTE PAS DE COURT-CIRCUIT

Vérifier la continuité entre la masse et les bornes 48 (L), 49 (P) du connecteur de faisceau E9 de l'IPDM E/R.

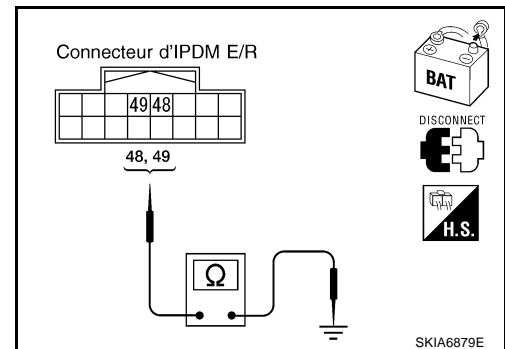
- 48 (L) – Masse** : il ne doit pas y avoir continuité.
- 49 (P) – Masse** : il ne doit pas y avoir continuité.

### BON ou MAUVAIS

BON >> PASSER A L'ETAPE 8.

MAUVAIS >> Vérifier les faisceaux suivants. Si un faisceau est endommagé, le réparer.

- Faisceau entre l'IPDM E/R et le boîtier de commande ESP/TCS/ABS
- Faisceau entre l'IPDM E/R et le connecteur de faisceau E108



**8. VERIFICATION DU CIRCUIT INTERNE D'ECM/IPDM E/R**

Effectuer une inspection des composants. Se reporter à [LAN-29, "VERIFICATION DU CIRCUIT INTERNE DE L'IPDM E/R ET DE L'ECM"](#) .

**BON ou MAUVAIS**

BON >> Brancher tous les connecteurs et recommencer le diagnostic. Se reporter à [LAN-10, "Procédure de travail"](#) .

MAUVAIS >> Remplacer l'ECM et/ou l'IPDM E/R.

**Vérification du circuit du relais d'allumage de l'IPDM E/R**

EKS00D7X

Vérifier les points suivants. Si aucun défaut n'est détecté, remplacer l'IPDM E/R.

- Circuit d'alimentation d'IPDM E/R. Se reporter à [PG-38, "Vérification du circuit de mise à la masse/d'alimentation de l'IPDM E/R"](#) .
- Circuit d'alimentation électrique de l'allumage. Se reporter à ce qui suit :
  - [PG-11, "ALIMENTATION DE L'ALLUMAGE — CONTACT D'ALLUMAGE SUR ON ET/OU START"](#) pour conduite à gauche
  - [PG-22, "ALIMENTATION DE L'ALLUMAGE — CONTACT D'ALLUMAGE SUR ON ET/OU START"](#) pour conduite à droite.

**Inspection des composants**

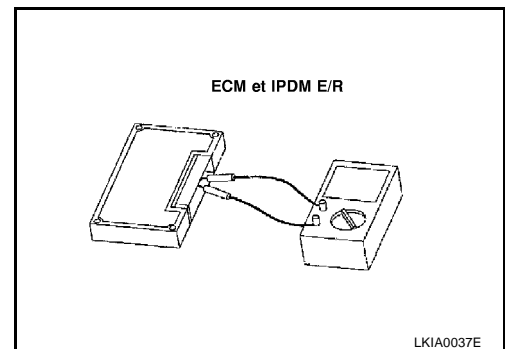
EKS00D7Y

**VERIFICATION DU CIRCUIT INTERNE DE L'IPDM E/R ET DE L'ECM**

- Déposer l'ECM et l'IPDM E/R du véhicule.
- Vérifier la résistance entre les bornes 94 et 86 de l'ECM.
 

**94 – 86** : env. **108 – 132Ω**
- Vérifier la résistance entre les bornes 48 et 49 de l'IPDM E/R.
 

**48 – 49** : env. **108 – 132Ω**



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

LAN

