

La radio XM par satellite à venir bientôt

Grande révolution de l'an 2002 : les nouveaux modèles Cadillac Seville et DeVille seront équipés en option d'une toute nouvelle technologie de réception radio. Cette nouveauté s'appelle radio par satellite de la bande XM. Le nom tient du fait qu'il vous sera désormais possible de recevoir jusqu'à 100 canaux diffusés depuis une paire de satellites.

Le service XM est offert par des chaînes de radiodiffusion à Washington, DC, moyennant les frais d'abonnement établis par XM Satellite Radio, Inc. Les chaînes XM envoient des signaux radio vers deux satellites à grande puissance, dont l'un est positionné au-dessus de la côte Est; l'autre, au-dessus de la côte Ouest. Nommés « Rock » et « Roll », ces satellites demeurent en orbite géostationnaire à une altitude de 35 400 km (22 000 milles). Tous deux émettent des signaux identiques 24 heures par jour. Dans certaines régions montagneuses ou parsemées d'immeubles en hauteur ou d'autres obstacles, une antenne terrestre à répéteur fournit des signaux supplémentaires, permettant à toute voiture équipée d'une radio à bande XM de capter les signaux en permanence, où que la route puisse vous mener d'un océan à l'autre.

La transmission des signaux numériques est claire et sans brouillage ni déformation, ce qui vous épargne la frustration de perdre la réception juste au moment où vous savourez votre air favori ou écoutez des nouvelles importantes.

ASTUCE : À l'instar de la bande FM, les signaux numériques XM peuvent, à de très rares occasions, être bloqués en dépit de l'antenne à répéteur. Dans ce cas, le message NO SIGNAL (absence de signal) apparaît à l'écran de la radio.

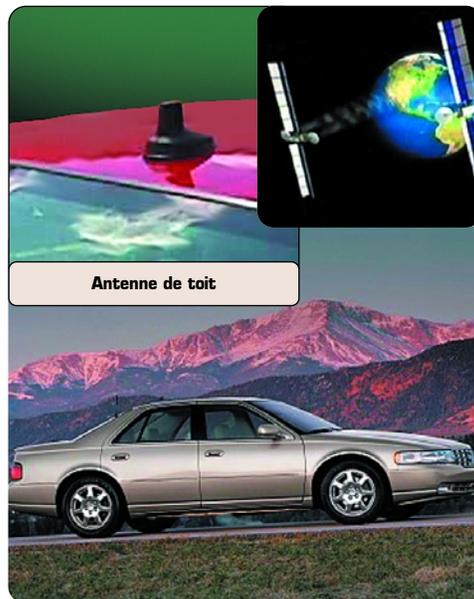
Composants de la radio XM par satellite

Outre la radio encastree dans le tableau de bord, trois éléments supplémentaires font partie du système récepteur des signaux émis par satellite : une antenne radio numérique montée sur le toit, un récepteur de radiodiffusion numérique installé dans le coffre à bagages et un câble coaxial.

Caractéristiques de la radio XM par satellite

L'aspect et le fonctionnement de la radio

Suite à la page 2



Antenne de toit

Bulletin d'information Techline

Techline a désormais pignon sur Web



Nous sommes fiers d'annoncer le lancement de notre nouveau site Web du Service des opérations GM Techline à l'adresse suivante : Techline.gm.com. Le site Web a pour vocation première de vous aider dans le dépannage des logiciels du Service des opérations GM. La gamme des produits comprend TIS 2000 et SI 2000, le Tech 2 destiné à la programmation et le diagnostic des véhicules, ainsi que le Guide du travail effectif que vous pouvez consulter afin de résoudre tout problème informatique.

Techline.gm.com s'adresse aux concessionnaires GM qui exploitent un serveur

client connecté au serveur ACCÈS GM, ainsi qu'aux clients parcs GM qui exploitent un ou plusieurs logiciels du Service des opérations GM dans un environnement autonome, c'est-à-dire sans accès au serveur GM.

Le site permet aux concessionnaires de faire parvenir au Service de soutien à la clientèle Techline (TCSC ou Techline Customer Support Center), moyennant un formulaire électronique dûment rempli, leurs demandes de correction du Guide du travail effectif, leurs corrections des informations sur les services ou n'importe quel autre sujet de préoccupation. Les techniciens peuvent, eux aussi, envoyer des courriels directement au Service de soutien à la clientèle chaque fois qu'ils ont besoin d'un renseignement particulier. Ils n'ont qu'à accéder à leur compte de courrier électronique et remplir le formulaire électronique prévu à cet effet.

Le site Web de Techline a pour vocation de donner aux concessionnaires un accès facile au Service de soutien à la clientèle Techline par le biais d'Internet. Les techniciens qui ont besoin d'assistance sont toujours invités à appeler le Service de soutien à la clientèle Techline. Toutefois, nous leur recommandons de consulter d'abord le site Web pour les questions les plus fréquentes, telle que l'installation des logiciels, la liste des versions ou tout autre problème courant.

Suite à la page 2

TECHLink

Sommaire

| | |
|--|---|
| La radio XM par satellite à venir bientôt | 1 |
| Bulletin d'information Techline | |
| Techline a désormais pignon sur Web | 1 |
| L'utilisation de l'adaptateur coudé à 90° | 3 |
| La carte mémoire à 10 Mo du Tech 2 est devenue trop petite | 3 |
| Astuces Tech | |
| Fuite de la feuille d'étanchéité | 3 |
| Clarification au sujet du nom de module | 4 |
| Transfert colorant sur le cuir des couvre-sièges | 4 |
| Câblage du capteur de vitesse des roues | 4 |
| Bruits secs provenant de la trappe d'aération gauche de l'espace pour les jambes | 4 |
| Polarisation des basses du système radio Premium Sound | 5 |
| Correction du problème de fuite d'eau | 7 |
| Le module du siège à mémoire se ferme | 7 |
| Fonctionnement du système de messagerie vocale express | 5 |
| Entretien du nouveau système d'injection de carburant | 6 |
| Astuces TAC | |
| Lecteur de CD à 12 disques | 6 |
| Bruit du vent provenant du toit ouvrable | 6 |
| Votre « Ligne en direct » | 7 |
| Le lecteur de CD rejette les CD | 8 |
| Bulletins | 8 |



Centre de service

numérique sont les mêmes que ceux d'une radio classique. En fait, la radio numérique offre aussi les bandes AM et FM traditionnelles, en plus de la nouvelle bande XM.

En mode XM, la radio numérique affiche quatre types d'information différents lorsque vous appuyez sur la touche MSG.

- Nom de l'artiste/attribution
- Air/titre de l'émission
- Type de chaîne
- Autres informations selon la chaîne en cours



Radio numérique

Si les informations se répartissent sur plusieurs pages, celles-ci s'affichent automatiquement à raison d'une page toutes les trois secondes.

CONSEILS D'ENTRETIEN

ASTUCE : Vous trouverez les détails concernant le diagnostic et la réparation de votre radio XM par satellite dans le guide électronique SI 2000. Pour y accéder, il vous suffit de sélectionner Carrosserie et Accessoires, puis Divertissement. L'écran affiche alors les informations sur l'entretien de la radio numérique (RPO U2K), du récepteur de radiodiffusion numérique, de l'antenne radio numérique et du câble coaxial.



Antenne radio numérique

L'antenne numérique est différente de l'antenne diversifiée intégrée dans le pare-brise ou la lunette arrière et servant à la réception des fréquences AM et FM. L'antenne numérique se fixe au toit au-dessus de la lunette arrière. Elle y est positionnée par un ergot de guidage et assujettie au moyen d'un grand écrou unique. Vous pouvez

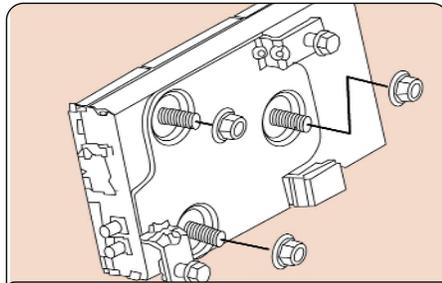
accéder à cet endroit en abaissant la partie arrière de la garniture de pavillon. Le serrage au coupe de l'écrou ne doit pas dépasser 3,5 Nm (78,74 cm/453,59 grammes ou 31 pouces/livre). Veillez à ne pas trop serrer l'écrou sous peine d'endommager l'antenne.

ASTUCE : L'embout en plastique sur la tige filetée de l'antenne a été mis en place à des fins de montage en usine. S'il venait à être endommagé, il n'affecterait en rien le fonctionnement de l'antenne.

ASTUCE : L'antenne a été moulée en plastique noir. N'y appliquez pas de couche de peinture ou d'enduit transparent sous peine de nuire à la réception des ondes radio.

Désactivation/activation

Si le récepteur de radiodiffusion numérique tombe en panne et que vous devez le remplacer, désactivez ce dernier avant d'activer le récepteur de remplacement. Pour ce faire, appelez XM Radio au 1.800.852.XM (1.800.852.9696).



Récepteur numérique dans le coffre à bagages

À la suite de l'installation du nouveau récepteur, on vous demande de stationner la voiture à l'extérieur. Orientez-la vers le sud tout en vous assurant qu'aucun obstacle ne bloque votre vue. Ce procédé doit se faire dans les 24 heures qui suivent votre appel. Avant de procéder à l'activation, vérifiez la réception du satellite en syntonisant le canal de précontrôle 1. Garez la voiture à l'extérieur tout en laissant le commutateur d'allumage en position «Accessoire» et la radio allumée pendant 30 minutes. Une fois l'activation terminée, toutes les autres chaînes de la radio XM peuvent être syntonisées.

Pour en savoir davantage sur XM Satellite Radio, visitez le site Web suivant : www.xmradio.com.

- Remerciements à Russ Gilbert

Bulletin d'information Techline Suite de la page 1

Techline.gm.com est disponible chez tous les concessionnaires GM aux États-Unis à compter du 1er octobre 2001.

Pour accéder au site, ouvrez le navigateur et pointez le curseur sur <http://techline.gm.com>. Ou, si vous le préférez, cliquez sur le hyperlien sous la rubrique « Informations Techline » de la page d'accueil de notre site Web à <http://service.gm.com>. L'accès au site est sécurisé. Utilisez le même identificateur d'utilisateur et le même mot de passe que vous possédez déjà pour l'accès au SI 2000 via Internet.

ASTUCE : Pour une navigation optimale sur Techline.gm.com, utilisez l'Internet Explorer 5.0.



Remerciements à Mathew Desmond et Steven Sturza



GM TechLink est une revue mensuelle pour tous les techniciens de vente et les experts-conseil de GM. Cette revue fournit des informations propices pour approfondir les connaissances des produits GM et améliorer la prestation des services. Cette revue complémente la publication GM Edge.

Édition et diffusion :

Mark Stesney
GM Service Operations
Mark.Stesney@GM.com

Édition technique :

Jim Horner
Jim.Horner@SandyCorp.com
1-248-816-3641

Chef de production :

Marie Meredith

Microédition :

Greg Szpachler, MediaWurks
spake@mediawurks.com

Numéro télécopieur :

1-248-649-5465

Adressez votre courrier à :

TechLink
PO Box 500
Troy, MI 48007-0500
États-Unis

GGM TechLink sur Web :

<http://service.gm.com>

Les conseils de General Motors s'adressent aux techniciens professionnels et non aux bricoleurs. Ils sont écrits pour renseigner les techniciens sur les situations pouvant survenir sur certains véhicules ou pour les aider à effectuer une révision appliquée du véhicule. Les techniciens agréés ont l'équipement, les outils, les consignes de sécurité et l'expertise propres à un travail consciencieux et sans danger. Toute situation décrite dans un bulletin ne s'applique pas forcément à votre véhicule et n'est pas inévitable dans votre véhicule. Reportez-vous à un concessionnaire General Motors révisant votre marque de véhicule General Motors pour de plus amples informations sur les avantages possibles que ces renseignements offrent à votre véhicule.

Une mention dans cette publication n'implique pas l'approbation de l'individu ou de la société.

Copyright© 2001 General Motors Corporation

Tous droits réservés.

Utilisation de l'adaptateur coudé à 90°

Voici un petit rappel au sujet d'une paire d'outils essentiels que vous avez reçue en mars 1999. Il s'agit du jeu d'adaptateurs à 90° J-42598-20.

Dans la plupart des voitures, le connecteur à 16 broches de l'appareil de diagnostic se situe près de la colonne de direction, au-dessous du tableau de bord. Lorsque le Tech 2, l'enregistreur de données du véhicule (VDR ou Vehicle Data Recorder) ou un autre dispositif est branché sur ce connecteur, il se peut que le câble soit suspendu de façon à gêner le mouvement des jambes ou des pieds du conducteur.

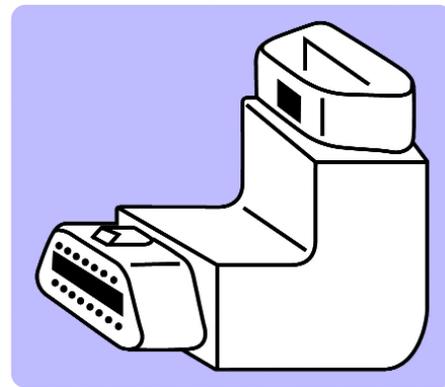
Le jeu d'adaptateurs J-42598-20 a été conçu pour remédier à cet inconvénient. Lorsque

l'adaptateur est fixé au connecteur de l'appareil de diagnostic, le câble se branche à l'horizontale. Cela est particulièrement utile dans les cas où le client reprend sa voiture avec l'enregistreur de données installée pour enregistrer les cycles de fonctionnement intermittents.

ASTUCE : Le jeu comporte deux adaptateurs. Utilisez celui qui s'adapte à l'orientation du connecteur de l'appareil de diagnostic installé dans la voiture sur laquelle vous effectuez des travaux.

ASTUCE : Rangez le jeu d'adaptateurs dans le boîtier de rangement destiné à votre Tech 2 ou à l'enregistreur de données du véhicule.

– Remerciements à Mark Stesney



Mise à niveau du Tech 2

La carte mémoire à 10 Mo est devenue trop petite !

Au lancement du Tech 2 en 1996, la capacité de stockage de la carte mémoire à 10 Mo (mégaoctets) était dix fois plus grande que celle de la première cartouche de stockage du Tech 1. Comme la capacité des ordinateurs de bord décuple chaque année avec l'avènement des nouveaux modèles, le Tech 2 ne peut être à la traîne. La carte à 10 Mo a actuellement atteint la limite de ses performances, et le temps est venu d'augmenter de nouveau sa capacité.

La carte de mémoire contient les applications de diagnostic et de reprogrammation, ainsi que les fichiers des données de calibrage. Au fur et à

mesure que les fonctionnalités du Tech 2 évoluent, la capacité de la carte ne suffit plus aux nouvelles applications de diagnostic. Pour des raisons de commodité, la capacité de la carte ne sera pas modifiée pour les véhicules construits de 1991 à 2002, mais pour tous les autres modèles à venir, la capacité doit être augmentée. La taille des fichiers qui contiennent les données de calibrage ne cesse de croître et atteindra bientôt 1 Mo.

Une nouvelle carte mémoire deviendra donc une nécessité incontournable avant la fin de l'année courante. En raison des délais de production et d'éventuelles commandes en souffrance, les propriétaires du Tech 2 doivent

commander des cartes supplémentaires le plus tôt possible. Tous les concessionnaires au Canada et aux États-Unis ont reçu une carte à 32 Mo (J-45080) qui fait partie de leurs outils essentiels, et toutes les nouvelles commandes de Tech 2 seront livrées avec la nouvelle carte à 32 Mo déjà installée. En résumé, les versions du Tech 2 à venir dépasseront la capacité des cartes à 10 Mo. Les nouvelles versions de TIS 2000 pour les mises à niveau du Tech 2 seront spécialement conçues pour accueillir la carte à 32 Mo.

En attendant, toutes les commandes de cartes de remplacement destinées aux unités supplémentaires, ainsi que toute question de nature générale, peuvent être envoyées à Kent-More Tools au 1.800.345.2233.

– Remerciements à Mark Stesney

Fuite de la feuille d'étanchéité

Il se peut que les propriétaires des Alero, des Grand Am et des Malibu construites entre 1999 et 2001 se plaignent d'une odeur de moisissure ou d'une accumulation d'humidité dans le tapis. Cela peut être dû à des bulles, pliures ou d'autres déformations qui font en sorte que la feuille d'étanchéité décolle de la portière.



Feuille d'étanchéité accessoire pour l'Oldsmobile Alero

Retirez et jetez la feuille d'étanchéité. Ne réutilisez jamais de feuille d'étanchéité après l'avoir retirée pour quelque raison que ce soit.

IMPORTANT : Pour les modèles Grand Am et Alero à quatre portières, assurez-vous d'installer une feuille d'étanchéité accessoire, comme illustré sur les photos, avant d'installer la feuille d'étanchéité principale. Pour l'instant, les



Feuille d'étanchéité accessoire pour la Pontiac Grand Am

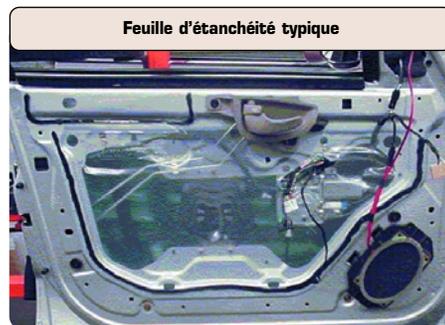
feuilles d'étanchéité accessoires ne sont disponibles que pour les portières avant des modèles à quatre portières. Prenez contact avec le Service de soutien technique afin de commander les feuilles.

Lorsque vous installez une feuille d'étanchéité, suivez les conseils indiqués ci-dessous :

- Nettoyez le métal de la portière à l'aide d'un produit de nettoyage à base d'alcool.
- Étirez la nouvelle feuille d'étanchéité et pressez la surface enduite d'un adhésif contre la portière. En bas, passez la surface adhésive juste en dessous des deux orifices carrés de drainage. Pour obtenir un alignement parfait, positionnez les trous pratiqués dans les coins

supérieurs de la feuille d'étanchéité sur les trous dans le métal de la portière.

- Une fois la feuille mise en place, utilisez un rouleau pour étirez l'adhésif. Commencez par le milieu au bas de la portière et continuez jusqu'en haut. Faites de même dans la direction opposée. Ensuite passez de nouveau le rouleau dans les deux directions.
- Enfin, étirez l'adhésif au bas de la portière et vérifiez l'adhérence de la surface adhésive contre le métal. Assurez-vous qu'il n'y a pas de bulles ni de pliures.



Feuille d'étanchéité typique

ASTUCE : N'étalez pas trop l'adhésif. En règle générale, étirez l'adhésif jusqu'à ce qu'il atteigne le double de sa largeur initiale.

– Remerciements à Ray Romeo

Clarification au sujet du nom de module

En page 6 du numéro de juin 2001, TechLink a présenté un article sur les modules qui doivent être programmés sur les Chevrolet Trailblazer, les GMC Envoy et les Oldsmobile Bravada 2002.

Deux de ces modules se trouvent près des portières du conducteur et du passager. Outre ces composants qui renferment des modules qui doivent être programmés après leur remplacement, il y a aussi les vitres des portières et les interrupteurs de blocage qui ont besoin d'être programmés après remplacement. Dans le Catalogue des pièces de remplacement,

tout comme dans la section Procédés de remplacement du Manuel d'entretien et le Guide du travail effectif, ces modules s'appellent serrure de portière avant et interrupteur de glace latérale.

En résumé, après avoir remplacé la serrure de la portière avant du conducteur ou du passager ou encore l'interrupteur de blocage d'une des glaces latérales, n'oubliez pas de les programmer pour assurer leur bon fonctionnement.

– Remerciements à Jerry Garfield



Transfert colorant sur le cuir des couvre-sièges

Le transfert colorant touche toutes les marques indépendamment de l'année de construction

Un certain nombre de couvre-sièges en cuir nous ont été retournés à cause des serpents du chauffe-siège qui transparaissent à travers le cuir. On dirait que les serpents grillent le cuir. Cependant, il n'en est pas ainsi.

En fait, il s'agit de transfert pigmentaire des vêtements du conducteur ou des passagers. Cette décoloration est plus prononcée dans le cas des couvre-sièges de couleur pâle. Le transfert pigmentaire est un phénomène qui touche les couvre-sièges en cuir de n'importe quelle marque de voiture. C'est notamment le colorant

bleu du tissu des blue-jeans qui est reconnu pour sa tendance à se déteindre sur le cuir.

L'usage fréquent du chauffe-siège fait en sorte que la couleur des tissus foncés se déteint sur le cuir des couvre-sièges, laissant apparaître la forme des serpents. Une fois que cela est arrivé, il est pratiquement impossible de faire disparaître la décoloration.

Le nettoyage régulier du cuir avec un savon doux et de l'eau, selon les recommandations du Manuel du propriétaire, est le meilleur remède. Tout comme pour la peinture de la carrosserie, l'entretien régulier augmentera la durée utile du produit.

– Remerciements à John Woodrich

Le transfert colorant à l'origine de la transparence des serpents à travers le cuir du couvre-siège



Câblage du capteur de vitesse de rotation des roues

Il est possible que quelques-uns des capteurs de vitesse des Chevrolet 2001 affichent un code d'anomalie lié au système de freinage antiblocage : DTC ABS C1232. C'est que le capteur de vitesse de rotation de la roue avant gauche est ouvert ou court-circuité. Il se peut que le faisceau de câbles, qui court depuis les alvéoles A9 et A10 du module EBCM jusqu'au capteur de vitesse avant gauche, se soit enroulé autour du flexible d'aspiration du climatiseur, ce

qui produit un effet de traction à l'intérieur du raccord blanc du faisceau de câbles. Cela peut, à son tour, entraîner une perte de communication entre le capteur de vitesse avant gauche et le module EBCM. Le code d'anomalie DTC C1232 s'affiche alors.

Repérez le connecteur blanc du faisceau de fils faisant partie du système de freinage antiblocage. Le connecteur est situé près de

l'aile intérieure avant du côté du conducteur, en bas de la vase d'expansion du liquide de refroidissant. Veillez à ce que le faisceau ne soit pas enroulé autour du flexible d'aspiration du climatiseur. Si c'est le cas, passez-le parallèlement à l'aile intérieure, le long du bord inférieur de celle-ci, sans qu'il entre en contact avec le flexible.

– Remerciements à Donald B. Sherman

Bruits secs provenant de la trappe d'aération gauche de l'espace pour les jambes

Il se peut que certains propriétaires d'une Buick Century ou d'une Regal, construites entre 1997 et l'année courante, se plaignent à propos d'un bruit sec que se fait entendre lorsqu'ils appuyent sur la pédale de freins ou l'accélérateur. Ce claquement provient de la trappe d'aération gauche de l'espace pour les jambes, et il se fait aussi sentir lorsque le conducteur touche le plancher du pied gauche.

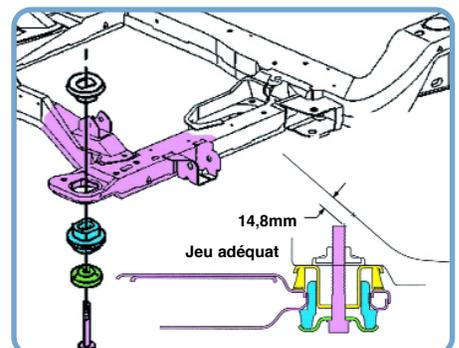
Ce défaut ne se produit que sur le côté gauche (côté conducteur) de la voiture.

Le bâti du moteur est tenu en place par des boulons de longueur différente. Les boulons avant mesurent 118 mm de long, et les boulons

arrière, 97 mm. Le jeu entre le boulon arrière (plus court) et le plancher n'est que de 14,8 mm. Si un boulon avant (plus long) se trouve à l'emplacement d'un boulon arrière, ce premier risque de gratter le plancher. Une autre cause du bruit peut tenir du fait que le boulon arrière n'a pas été serré au couple approprié.

Afin d'y remédier, assurez-vous que les boulons plus courts sont mis en place à l'arrière, et qu'ils sont serrés au couple selon les spécifications.

– Remerciements à Wayne Zigler



Polarisation de la sonorité des basses du système radio Premium Sound des Impala et des Monte Carlo

Il se peut que les propriétaires des modèles 2001 et 2002 de ces marques se plaignent au sujet du système radio Premium Sound (amplificateur UQ3 livré en option). En mode de tonalité automatique, les basses sont trop fortes alors qu'en mode manuel, elles sont convenables.

Utilisez votre Tech 2 pour polariser (régler) le volume des basses. Le nouveau réglage réduit le volume à un niveau acceptable.

Le Tech 2 vous permet de basculer du nouveau réglage (basses moins fortes) au réglage en usine. Voici comment s'y prendre.

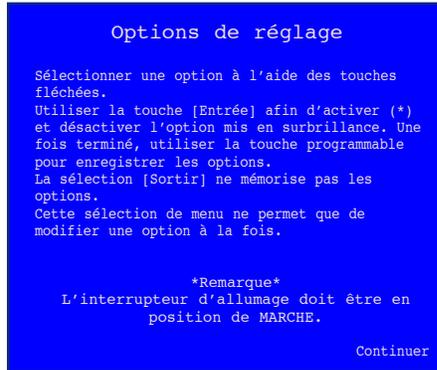
ASTUCE : Le système radio de tous les véhicules construits après octobre 2001 sera pré-réglé correctement. Ce rajustement ne sera donc plus nécessaire.

ASTUCE : Assurez-vous de mettre à niveau votre Tech 2. Pour ce faire, chargez le nouveau programme contenu sur le CD 9.

- Branchez votre Tech 2 et sélectionnez Diagnostic

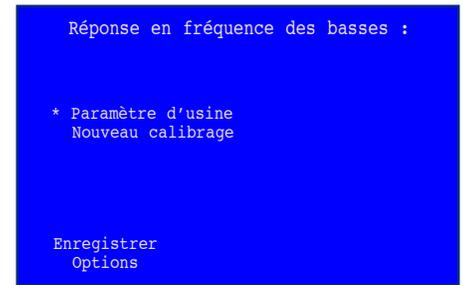
- Choisissez le modèle du véhicule
- Sélectionnez Radio
- Sélectionnez Fonctionnalités spéciales
- Sélectionnez Réponse de fréquence des basses

Votre Tech 2 affiche ce qui suit :



- Sélectionnez Continuer

Votre Tech 2 affiche ce qui suit :



Si vous sélectionnez Réglage en usine : la réponse en fréquence des basses sera remise au réglage en usine.

Si vous sélectionnez Nouveau Réglage : la réponse en fréquence des basses sera réglée à un volume moins fort que celui d'origine.

- Remerciements à Zaher Fayyad et Mike Zambo

Fonctionnement du système de messagerie vocale express

Le Groupe de l'assurance de qualité des marques du Service des opérations GM est responsable de l'amélioration continue de nos produits. À cet effet, nous avons affecté un directeur au contrôle de la qualité (DCQ) de chacune des marques de camion et de voiture, ainsi que de chacune des familles de moteurs et de transmissions.

Nous avons mis en place deux systèmes de messagerie vocale afin de permettre aux responsables de l'assurance de qualité d'échanger des informations concernant l'entretien et la réparation des véhicules avec les concessionnaires.

Le premier système est la messagerie vocale express. La VME (Voice Mail Express) donne aux 4500 concessionnaires l'accès à la communication bidirectionnelle. Le groupe de l'assurance de qualité des marques reçoit les commentaires des concessionnaires, et ces derniers reçoivent en retour des informations préliminaires sur l'entretien et les réparations. Tous les concessionnaires qui soumettent des comptes rendus sur les produits reçoivent aussi directement des rapports d'étape.

Le second système fonctionne par téléphone. Tous les concessionnaires, non seulement ceux qui se sont abonnés à la VME, sont invités à soumettre par téléphone leurs comptes rendus sur les produits et leurs questions concernant la qualité et les problèmes récurrents d'ordre technique. Pour de plus amples renseignements sur ce sujet, reportez-vous au numéro du TechLink paru en mars 2000.

ASTUCE : Les numéros précédents du TechLink sont disponibles sur Internet à <http://service.gm.com>.

Pour faire parvenir par téléphone vos comptes rendus sur les produits, composez le 888.274.4185. Ensuite, sélectionnez le poste en fonction du sujet concerné :

- camion, poste 32000
- voiture, poste 32001
- groupe motopropulseur, poste 32002

ASTUCE : Si vous êtes abonné à la VME, connectez-vous au nœud 81033 et composez le numéro du poste approprié.

Quelques récits de succès mettant en scène la VME

Les comptes rendus sur les produits importent beaucoup aux gens, et tout le monde y met du sien pour dépister et corriger les problèmes à la source des inconvénients. En voici plusieurs exemples :

Crémaillère de la Cavalier

Le DCQ des marques Cavalier/Sunfire a reçu un nombre de comptes rendus accompagnés des commentaires suivants :

- Les crémaillères ont été remplacées à cause d'un bruit sec, comme un claquement, qui se produit à environ 32 200/48 300 km (20 000/30 000 milles)
- À environ 9700 km (6000 milles), le bruit a recommencé.

L'examen d'une centaine de crémaillères retournées a révélé que le problème était ailleurs. On a ensuite examiné l'arbre intermédiaire, et on a trouvé que la graisse de lubrification était chassée hors de la cannelle.

Au remplacement de la crémaillère, il fallait pousser l'arbre intermédiaire vers le haut, ce qui a eu pour effet de redistribuer la graisse. La solution au problème du bruit était la bonne redistribution de la graisse et non le remplacement de la crémaillère elle-même.

Selon le nouveau procédé (voir bulletin n° 01-02-32-001), il faut désormais remplacer l'arbre intermédiaire et non la crémaillère. Présentement, nous rédigeons un autre bulletin. Vous y trouverez le procédé de graissage de l'arbre intermédiaire, ce qui rendra son remplacement superflu à l'avenir.

Afficheur tête haute de la Corvette

Un autre récit de succès souligne les avantages de l'afficheur tête haute (HUD ou Head Up Display) de la Corvette. Ce système affiche les paramètres de conduite indiqués sur le tableau de bord sur le pare-brise pour que le conducteur puisse les lire sans quitter la route des yeux. Un certain nombre de propriétaires se sont plaints de la mauvaise performance du HUD, disant que les images étaient redoublées.

L'un des premiers comptes rendus du produit nous était parvenu d'un concessionnaire en Californie. Après vérification de son parc de voitures, il avait noté que certaines voitures affichaient ce problème ; d'autres, non.

Le Groupe de l'assurance de qualité des marques a poursuivi son investigation en organisant une rencontre avec le fabricant des pare-brise. Ainsi, le groupe a découvert que les spécifications techniques exigeaient une certaine épaisseur des bords afin d'assurer la pose des pare-brise sur leur support avec grande précision et de garantir une bonne tenue et une bonne étanchéité. Cependant, les spécifications ne prévoient aucune zone pour l'affichage tête haute. Notons que la mise au point du HUD se fait à une certaine distance, et si cette distance focale n'est pas respectée, les images s'affichent en double.

GM et le fabricant travaillent actuellement à l'unisson en vue d'établir des normes de produits pour la fabrication des pare-brise.

Le bouchon de vidange du carter d'huile a du jeu

Un de nos concessionnaires nous a envoyé un compte rendu sur quatre voitures neuves dont le bouchon de vidange du carter d'huile avait du jeu. Le jour même où nous avons pris connaissance du problème, tous les moteurs ont été manuellement mis au point en usine, tandis que nos techniciens cherchaient à localiser la cause du problème. Leurs recherches les ont conduits au fournisseur qui installe les bouchons de vidange dans les carters d'huile. On a trouvé qu'une clé dynamométrique électrique de la chaîne de montage était mal ajustée. Après avoir pris des mesures correctives, le problème était éliminé dans deux ou trois jours seulement.

Restez à l'affût des problèmes techniques et faites-nous parvenir des comptes rendus sur les produits. Pour ce faire, il vous suffit de composer le numéro de téléphone mentionné ci-dessus. Ainsi, un jour, vous aurez vous aussi l'occasion de partager votre récit de succès avec vos collègues.

- Remerciements à l'équipe de l'assurance de qualité des marques

Entretien du nouveau système d'injection multipoint flexible

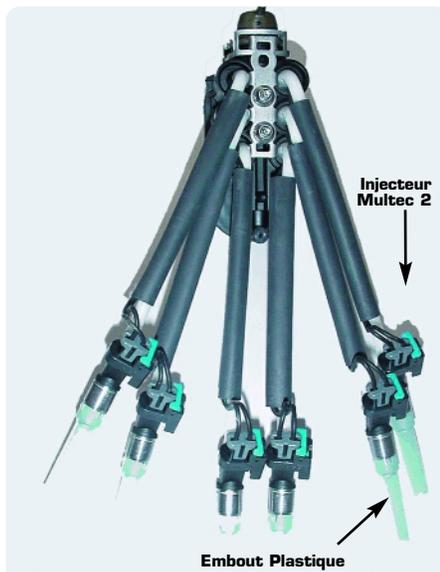
Avec l'avènement de la nouvelle année de production des modèles 2002, plusieurs modèles de choix sont désormais équipés d'une unité d'injection de carburant multipoint séquentielle



Système ICMS

(ICMS) hybride : les camionnettes Chevrolet Astro et GMC Safari 2002 et les fourgonnettes Silverado et Sierra 2002 conformes aux règlements sur les émissions LU3 V6 et YF5 de l'État de Californie. Nous avons appelé ce nouveau système «injection multipoint flexible».

Lorsque vous retirerez le boîtier de prise d'air supérieur du moteur, vous verrez la différence. La nouvelle méthode fait appel au système de contrôle d'alimentation en carburant de l'unité d'injection multipoint séquentielle. Il est toutefois à noter que l'injecteur de carburant ICMS et l'injecteur à siège inversé ont été avantageusement remplacés par l'injecteur de



Embout Plastique

Nouveau système d'injection de carburant hybride

carburant Multec 2. Nous utilisons une nouvelle patte d'attache pour fixer le contrôleur d'alimentation en carburant au collecteur d'admission.

Vous constaterez aussi que l'extrémité du tube de carburant est protégée par un embout blanc en plastique. Cet embout renforce l'ancrage de l'extrémité du tube sur le collecteur de carburant et le maintient orienté vers l'orifice d'admission. Étant extrêmement robuste, l'embout est censé tenir l'injecteur en place durant toute la vie utile du véhicule.

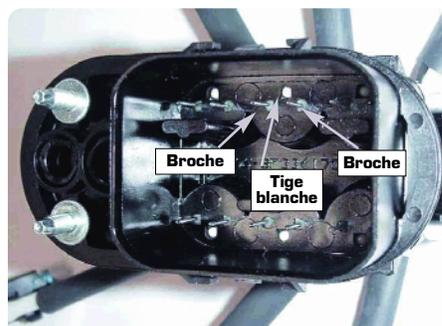
Vous pouvez distinguer le nouveau système d'injection multipoint flexible de l'ancien système ICMS en examinant l'intérieur de l'embase du connecteur électrique fixé à l'injecteur du collecteur de carburant. Les collecteurs conçus pour les ICMS comportent deux broches électriques visibles à l'œil nu. Ils sont aussi dotés d'autant de trous d'accès qu'il y a d'injecteurs. Les collecteurs destinés au nouveau système d'injection de carburant comportent deux broches électriques ainsi qu'une tige blanche, visible à l'œil nu, pour chacun des injecteurs.

Entretien

L'entretien de l'unité doit se faire avec le plus grand soin. À l'heure actuelle, aucun nettoyage n'est recommandé pour le nouveau système muni d'injecteurs Multec 2.

IMPORTANT : Le bulletin n° 00-06-04-003 renferme uniquement des conseils sur le nettoyage et le déblocage des injecteurs à siège inversé du système ICMS. NE suivez PAS les procédés expliqués dans ce bulletin pour l'entretien du système d'injection multipoint flexible sous peine de l'endommager de façon permanente.

Les injecteurs ICMS et Multec 2 ne sont pas interchangeables. Vous ne pouvez donc pas les mélanger au sein de la même unité de contrôle d'alimentation en carburant. Reportez-vous au Manuel d'entretien pour prendre connaissance des informations les plus récentes à ce sujet. Veuillez aussi noter que les pattes d'attache de chaque unité sont également différentes.



L'intérieur de l'embase du connecteur électrique du nouveau système

IMPORTANT : Pour l'instant, N'installez PAS le nouveau système d'injection multipoint flexible dans les modèles antérieurs, à moins d'avis contraire émis par General Motors dans le cadre d'un programme d'évaluation en conditions opérationnelles. Dans l'hypothèse que la demande de certification en conditions opérationnelles et la validation des émissions soient approuvées, les informations sur l'admissibilité des véhicules au programme d'entretien de suivi et les directives d'installation vous seront envoyées dans un numéro révisé du bulletin n° 00-06-04-003.

– Remerciements à Dan Wimer et Jay Dankovich

SERVICE DE SOUTIEN TECHNIQUE Astuces

Lecteur de CD à 12 disques

Certains des propriétaires d'une Bonneville ou d'une LeSabre des années 2000 à 2002 ou encore d'une Aurora des années 2001 et 2002, dotée d'un lecteur CD monodisque intégré dans le coffre à bagages, nous ont demandé s'il était possible d'ajouter un changeur à 12 disques.

Pour l'instant, cela n'est pas possible. Le changeur à 12 disques ne fonctionne qu'avec le système d'alimentation électrique de classe 2. Rien n'a encore été entrepris pour adapter le changeur de sorte qu'il puisse se brancher sur le faisceau de câbles.

Le Groupe des pièces de remplacement et des accessoires de General Motors se penche actuellement sur la possibilité d'installer dans les modèles en question une trousse pour le changeur à 12 disques.

En attendant, pour des raisons d'incompatibilité, ne tentez pas d'installer un changeur à 12 disques dans un véhicule qui n'a pas été conçu pour en accueillir un.

– Service de soutien technique GM

Bruit du vent

Si le toit ouvrable de la Chevrolet Avalanche 2002 doté d'un porte-bagages de toit en option est ouvert, il peut se produire un bruit d'origine aérodynamique. Ce bruit du vent est exacerbé lorsque la barre transversale du porte-bagages se trouve à l'extrémité avant.

En cas de bruit du vent, déplacez la barre vers l'arrière jusqu'à ce que ce bruit soit éliminé. En règle générale, si le porte-bagages n'est pas utilisé, il vaut mieux positionner les barres transversales à l'extrémité arrière afin de réduire au minimum le bruit du vent.

– Service de soutien technique GM

Votre « Ligne en direct »

Avez-vous jamais exprimé le souhait d'avoir votre propre ligne en direct pour un accès aux dernières nouvelles sur les services offerts par General Motors ? En effet, vous en avez une !

Ce mois-ci : pleins feux sur le séminaire Nouveautés mis sur pied par le Service Know-How GM. Les séminaires sont diffusés depuis le centre d'apprentissage interactif à distance (IDL). Voici comment cela fonctionne.

Ce qui est inclus

C'est ici que la « ligne en direct » prend toute son importance. Le séminaire Nouveautés met à votre disposition les nouvelles de dernière heure, ainsi que quantité d'astuces précieuses, et ce, dans la plupart des cas bien avant leur publication dans les bulletins de service. Très souvent, les émissions présentent des experts en la matière qui sont à même de vous renseigner sur les dernières percées dans le domaine des voitures de tourisme, des camions et des moteurs Powertrain. Ils sont à votre écoute et prêts à vous donner des réponses en direct lors des émissions.

L'horaire

ASTUCE : Consultez l'horaire ou reportez-vous au Guide du programme de perfectionnement commun GM (Common Training Program Guide) pour connaître les dates et les heures de diffusion des émissions.

Le séminaire Nouveautés est diffusé en direct une fois par mois à trois plages horaires différentes dans la même journée. Chaque émission dure une heure et demie et traite des mêmes sujets. Ainsi, vous avez l'occasion de choisir une plage horaire convenable selon votre emploi du temps.

Plus tard dans le courant du mois, des reprises de l'émission seront diffusées de nombreuses fois, dont une est prévue à chaque mercredi à 18 heures, heure normale de l'Est.

Si, en revanche, vous n'arrivez pas à vous libérer pour participer au séminaire portant sur les nouveautés, la meilleure façon de procéder est d'enregistrer le séminaire et de le regarder selon vos disponibilités.

Les avantages de participer à l'émission en directe

Il va sans dire que vous tirerez le plus de profit du séminaire si vous regardez l'émission en direct. Premièrement, en vous y inscrivant à l'avance, votre clavier IDL sera « dynamique » pendant l'émission, vous permettant de communiquer bidirectionnellement avec les experts en la matière. Deuxièmement, vous aurez l'occasion de participer au test assorti d'un crédit. Troisièmement, vous serez admissible au tirage du bon-cadeau vous donnant droit à recevoir un outil SnapOn.

L'Internet, une mine de renseignements

Visitez www.gmcommontraining.com et enregistrez-vous. Pour ce faire, utilisez votre NAS comme ID et mot de passe.

- Sélectionnez Ressources
- Sélectionnez Service Know-How

Le menu Savoir-faire vous propose les options suivantes :

- Horaire du séminaire Service Know-How
Indique les heures de diffusion.
- Service Know-How – Sommaire
Contient une brève description des sujets dont traitera chaque émission mensuelle.
- Séance de questions et de réponses
Porte sur les questions qui n'ont pas été abordées à fond durant les émissions. Chaque séance est accessible pendant 30 jours. Passé ce délai, elle sera effacée.
- Aides de travail
Offre des documents imprimables complémentaires aux émissions.
- Service Know-How – Vidéos
Liste des vidéos ou manuels par ordre chronologique. Offre aux techniciens l'occasion de perfectionner leurs connaissances sur des systèmes automobiles, des stratégies de diagnostic et d'autres points d'intérêt concernant l'entretien ou la réparation des véhicules.
- Service Know-How – Nouvelles
Met à votre disposition les nouvelles de

dernière heure concernant les services dispensés à la clientèle. Vous y apprendrez également le nom des gagnants des bons-cadeaux d'un outil SnapOn.

Autres programmes de formation IDL

Bien que le présent article mette l'accent sur les séminaires des nouveautés, le programme de GM Common Training vous offre chaque mois littéralement des dizaines d'émissions de formation. Les sujets abordés portent sur toutes les étapes de diagnostic et de réparation des systèmes automobiles actuellement sur le marché. Rappel : consultez le Guide du programme de perfectionnement commun (Common Training) pour connaître les horaires mensuels, les directives d'inscription et les conditions préalables.

Gros plan sur le vécu d'un technicien qui est passé par la formation IDL

Nous avons récemment eu l'occasion de nous entretenir avec Brice Robinson, technicien de l'équipe Chevrolet à Smyrna, TN. C'est un habitué des émissions IDL.

M. Robinson participe à toutes les émissions diffusées en direct qui piquent sa curiosité. Quant aux autres émissions, il les enregistre pour consultation ultérieure. Il admet que s'il est vrai que regarder les émissions lui en coûte des heures de travail actif, cela s'avère très rentable plus tard, car grâce aux connaissances ainsi recueillies, il peut se reprendre en effectuant son travail plus rapidement.

Dans la salle à dîner du personnel, l'équipe Chevrolet a installé tout le matériel nécessaire à la réception des programmes de formation IDL.

Bien que M. Robinson soit affecté aux réparations générales et qu'il s'occupe en particulier des garnitures et du système d'alimentation électrique, il aime tous les sujets, même ceux qui traitent des châssis. Si, par hasard, il existe certains sujets qu'il préfère aux autres, ce sont les séminaires des nouveautés.

« Les émissions IDL m'aident à me tenir à jour, enchaîne M. Robinson. J'ai une soif d'apprendre autant que possible. » Outre les émissions, il lit des publications, telles que le GM TechLink GM et le GM Edge, pour glaner des renseignements supplémentaires. Chaque soir, il écoute aussi les MVE et les enregistre pour consultation ultérieure.

- Remerciements à Ian Doran et Brice Robinson

Correction

Les légendes ont été inversées sur cette photo accompagnant l'article sur la fuite d'eau à la page 6 du numéro d'août.



Pour le nouveau panneau (en haut), utilisez une mousse de 25 mm.
Pour l'ancien panneau (en bas), utilisez une mousse de 18 mm.

Le module du siège à mémoire se ferme

Il se peut que des propriétaires d'un Trailblazer, d'un Bravadas ou d'un Envoy 2002 se plaignent à propos du module du siège à mémoire. Celui-ci se ferme inopinément lorsqu'on appuie sur le bouton de mémoire. En fait, le module se bloque complètement, et toute communication avec le balayeur est rendue impossible.

ASTUCE : Cette correction ne s'applique qu'aux véhicules construits avant VIN 22180054.

Dans la boîte à fusibles en dessous du siège arrière, localisez le fusible n° 6 (fusible

LGM/DSM). Avec la clé de contact en position arrêt, retirez le fusible et attendez 30 secondes. Réinstallez le fusible et mettez la clé de contact en position marche. Si le siège fonctionne correctement, remplacez le module du siège à mémoire. Des modules neufs sont disponibles.

Si le module ne fonctionne pas correctement, reportez-vous aux procédés d'entretien dans SI 2000.

Nous préparons actuellement un bulletin qui traitera de ce problème en profondeur.

- Remerciements à Dan Oden et Devin Koski

Bulletins – Septembre 2001

Cette revue de bulletins de service publiée à la mi-septembre répertorie le numéro de bulletin, le numéro de bulletin de remplacement (s'il y a lieu), le sujet et les modèles.

INFORMATIONS GÉNÉRALES :

00-00-90-002A ; remplace bulletin n° 00-00-90-002 ; pression de gonflage appropriée ; voitures de tourisme et camions 2001.

CHAUFFAGE, VENTILATION ET CLIMATISATION

01-01-38-009A ; remplace bulletin n° 01-01-38-009 ; tapis humide/mauvaise odeur dans l'espace pour les jambes du côté du conducteur (réparer le bouchon de vidange du boîtier d'évaporation et le joint du panneau d'aération/ouvrir le renvoi du boîtier d'évaporation) ; Buick Rendezvous 2002, Chevrolet Venture 2001, Oldsmobile Silhouette, Pontiac Aztek, Montana.

01-01-39-002A ; remplace bulletin n° 01-01-39-002 ; bruit dans le compartiment du moteur avec climatisation mise en marche, climatisation hors service (installer un nouveau flexible d'aspiration arrière, remplacer le compresseur) ; modèles à usage commercial Chevrolet et GMC C/K 2000-2001 équipés d'un climatiseur d'appoint arrière (RPO C69) fabriqué avant le 10 octobre 2000.

01-01-39-003 ; recommandations et instructions concernant la réparation du filtre d'aspiration à la suite d'une défaillance catastrophique du compresseur du climatiseur J-44551 ; voitures de tourisme et camions poids léger 1997-2002, équipé d'un compresseur Delphi HD6, HU6, et HT6

DIRECTION :

01-02-32-007 ; gémissement de la courroie d'entraînement auxiliaire (répositionner la poulie de la pompe de servodirection) ; Chevrolet 2001-2002 et GMMC C/K série modèles à usage commercial 1500.

SUSPENSION :

01-03-08-002 ; diagnostic du bruit sec/cliquetis provenant de la suspension avant ; Chevrolet Malibu 1998-2001, Oldsmobile Cutlass 1998-1999, Oldsmobile Alero, Pontiac Grand Am 1999-2001.

FREINS :

01-05-25-006 ; révision du tableau des codes d'anomalie relatifs aux variations excessives de

la vitesse de rotation de roue (C1225, C1226, C1227, C1228) ; Chevrolet Venture, Oldsmobile Silhouette 1998-99, Pontiac Trans Sport 1998, Pontiac Montana 1999.

MOTEUR/SYSTÈME DE PROPULSION :

01-06-01-019 ; vibration excessive au ralenti (remplacer les pattes d'attache avant et arrière du moteur) ; modèles poids moyen Chevrolet et GMC B, C, F 1998-2001, modèles d'autobus scolaire Chevrolet et GMC B7 2001.

01-06-01-022 ; informations sur le cognement du moteur au démarrage à froid ; fourgonnettes et modèles à usage commercial Chevrolet et GMC C/K 2001-2002 équipés d'un moteur 6.0L (VIN U – RPO LQ4).

01-06-04-039 ; le voyant du moteur s'allume et affiche « plus tôt possible » (soon), le voyant indiquant les défauts (MIL ou malfunction indicator lamp) s'allume de façon intermittente, jeu des codes d'anomalie (DTC ou diagnostic trouble code), fusible grillé (réparer les fils et bien ancrer le faisceau électrique à l'avant du châssis) ; modèles poids moyen à cabine basculante, série-T Chevrolet et GMC 607F 1997-2001.

01-06-04-041 ; mouvements saccadés du véhicule à des vitesses de 113 km/h ou 70 m/h (reprogrammer le module de gestion de la puissance (PMC ou power control module) pour obtenir un calibrage correct du tachymètre) ; modèles Chevrolet et GMC G-Van 2001 équipés d'un moteur 5.7L (VIN R - RPO L31) et d'un SEO 9B9 (capteur de vitesse électronique).

TRANSMISSION/BOÎTE-PONT :

01-07-30-025 ; informations sur les nouveaux produits – commande adaptative de la transmission Allison série 1000 ; fourgonnettes Chevrolet et GMC C/K 2001 avec transmission Allison série 1000 (RPO M74).

01-07-30-026 ; calculateur TCC (thrust control computer) : saute de régime/détonation/glissement à des vitesses de 72 à 96 km/h (de 45 à 60 m/h) à cause de la transmission automatique 4T40E (reprogrammer le module de gestion de la puissance) ; Chevrolet Cavalier, Pontiac Sunfire 2001 équipés d'un moteur 2.2L (VIN - RPO LN2) et d'une boîte-pont automatique (RPO MN4)

CARROSSERIE ET ACCESSOIRES :

01-08-46-004 ; intégration d'un téléphone cellulaire et de fonctionnalités ordinaires ; tous les modèles 2002, ainsi que les camions et les

voitures de tourisme construits avant 2002.

01-08-46-005 ; impossible d'effectuer une connexion à OnStar® après perte d'un appel au téléphone cellulaire lors de la configuration du véhicule ; Buick Century, Regal, Cadillac DeVille, Seville 2002 ; Chevrolet Impala, Monte Carlo, Oldsmobile Intrigue, Chevrolet et modèles à usage commercial GMC S/T, Oldsmobile Bravada.

01-08-46-006 ; révision des instructions concernant le remplacement du couplage de l'antenne OnStar® ; voitures de tourisme et camions 2000-2001 dotés d'une antenne montée sur verre.

01-08-49-011 ; grincement ou cliquetis provenant de l'enjoliveur du tableau de bord (ajouter du ruban isolant) ; Chevrolet Tracker 2000-2001.

01-08-49-012 ; remplace bulletin n° 73-83-12 ; instructions sur le remplacement du barillet de serrure du panneau du tableau de bord ; Chevrolet Malibu, Oldsmobile Cutlass 1997-1999.

01-08-50-009 ; le siège avant du passager cliquette lorsqu'il est inoccupé (repositionner le réglage du rail de fixation du siège, suite au plancher à l'arrière) ; Chevrolet Malibu 1997-2001, Oldsmobile Cutlass 1997-1999.

01-08-51-002 ; nouvelles moulures de protection pour portières ; voiture de tourisme et camions poids léger 2002.

01-08-56-004 ; le témoin de sécurité s'allume sur le tableau de bord, le moteur cale, impossible de démarrer, code d'anomalie B2960 (détecteur du système de sécurité affiche des informations incorrectes mais valides) ; (localiser et rectifier la cause du code d'anomalie B2960) ; modèles à usage commercial Chevrolet et fourgonnettes GMC C/K (du type ancien) 1998-2001, fourgonnettes Chevrolet et GMC C/K 3500HD (du type ancien) 2001 ; Cadillac Escalade 1999-2000.

01-08-56-005 ; révision des informations sur le diagnostic du système anti-vol ; Chevrolet et modèles GMC C/K, G-Van, M/L-Van et S/T 2001.

01-08-63-001A ; remplace bulletin n° 01-08-63-001 ; cliquetis provenant de la charnière de capot (installer rondelle de ressort) ; fourgonnettes et modèles à usage commercial Chevrolet et GMC S/T 1995-2002 (codes d'usine 8 et K), Oldsmobile Bravada 1996-2001.

01-08-67-003 ; grincement produit par le toit décapotable à l'arrière (remplacer le module de protection) ; Chevrolet Corvette 1998-2001.

01-08-67-004 ; décolllement des embouts fixés aux barres du porte-bagages (toit) (appliquer de la colle ou remplacer les barres latérales/couvercles) ; Cadillac Escalade 2002.

Le lecteur de CD rejette les CD

Ce problème peut endommager les modèles suivants : Impala, Monte Carlo, Malibu, Cavalier et Venture 2002.

Lorsque le lecteur de CD fonctionne correctement, le plateau de la radio accueille le CD et se rétracte sans forcer. Si cela n'est pas le cas, suivez les instructions ci-dessous.

Le blocage du lecteur se ne produit que dans

les véhicules dont le câble de la batterie a été déconnecté, puis reconnecté. Au moment de la reconnexion, le système électrique du véhicule génère des tensions transitoires, ce qui rend le lecteur incapable de décoder la présence d'un CD.

ASTUCE : Ces instructions s'appliquent uniquement aux véhicules construits avant début

septembre 2001, date à laquelle un correctif a été intégré au logiciel du lecteur de CD.

Pour reconfigurer la radio, retirer le fusible qui l'alimente en courant pendant 30 secondes. Ensuite, réinstaller le fusible. Voilà qui règle le problème.

– Remerciements à Zaher Fayyad et Gary McAdam