

Traitement de l'épuisement parasite des batteries

En termes automobiles, un épuisement parasite est produit par une charge électrique qui draine le courant d'une batterie lorsque le contact est éteint. Certains dispositifs, comme le PCM et la mémoire de la radio, ont un appel de courant continu très faible. Ces appels se mesurent en milliampères (mA).

Dans le cadre d'une utilisation normale, l'épuisement parasite ne cause en général aucun problème, étant donné que la batterie est rechargée chaque fois que l'on conduit le véhicule. Mais, lorsqu'il est stationné pendant de longues périodes, l'épuisement parasite peut décharger la batterie à tel point qu'il soit impossible de redémarrer le moteur. Ce type de situation se produit notamment pour les véhicules tenus en stock par les concessionnaires et ceux qui sont garés dans les stationnements d'aéroports pendant de longs moments.

Parmi les situations anormales d'épuisement parasite, mentionnons les lumières du vide-poche ou du coffre arrière qui restent allumées sans qu'on les voie. Par ailleurs, si un composant électronique fonctionne mal, il peut produire un

suite à la page 3



Nouvelles Technline

Remise en service du contrôle au poste de travail de l'EVAP Tech 2

Pendant plusieurs années, les règlements concernant les émanations d'échappement imposaient l'installation, à bord du véhicule, d'un système permettant de capter les vapeurs de carburant pour les empêcher de s'échapper à l'atmosphère. Même une très petite fuite du système EVAP permettrait aux vapeurs de s'échapper. Par conséquent, la détection embarquée constitue une fonction importante du système EVAP.

Les exigences du gouvernement varient quelquefois, cela s'est produit avec les règlements EVAP. Actuellement, le système de diagnostic embarqué doit être en mesure de détecter une fuite aussi infime que 0,020 po (0,51 mm).

Le contrôle au poste de travail EVAP Tech 2 est utile parce qu'il peut indiquer au PCM de procéder au diagnostic embarqué du système EVAP, dans des conditions légèrement moins strictes de démarrage à froid. Étant donné qu'il n'est pas nécessaire de procéder à un démarrage à froid complet, la fonction de vérification du contrôle et/ou réparation du système EVAP se fait plus rapidement, y compris le réglage du « drapeau » de disponibilité utilisé pour les essais I/M dans certains endroits du pays.

CONSEIL : le dispositif de vérification du système

de contrôle d'évaporation de carburant J-41413-200 (« machine à fumée ») a été décrit dans le TechLink de novembre 2001. Il aide à localiser les fuites et confirmer que les réparations sont faites. Cependant, il ne réinitialise pas le « drapeau » de disponibilité dans le PCM.



On a découvert que le contrôle au poste de travail de l'EVAP du Tech 2 n'indiquait pas précisément ce qui se passait dans certains véhicules équipés de moteurs V6 et V8 de luxe. Ainsi, pendant un certain temps, le contrôle au poste de travail EVAP est annulé dans le logiciel Tech 2 pour ces véhicules.

Maintenant que la situation fait l'objet d'une étude et est mieux comprise, l'essai en poste de travail EVAP sera remis en état pour un certain nombre de ces véhicules. Le logiciel Tech 2 qui contient le CD 3 pour 2002, comprend cette modification. Cette programmation est aussi incluse dans l'actuelle mise à jour TIS 2000 transmise par le satellite GM ACCESS.

Nous avons discuté ici seulement des principaux éléments. Il s'agit d'une question qui est assez compliquée. Veuillez donc lire le prochain bulletin 02-06-04-014, qui doit énumérer les véhicules qui ne peuvent pas être diagnostiqués à l'aide de ce système.

– Merci à Mark Potter et Steve Abbosh

Contenu

Traitement de l'épuisement parasite des batteries	1
Remise en service du contrôle au poste de travail de l'EVAP Tech 2	1
Mise à niveau de l'appareil de vérification de batterie Midtronics Micro 411	2
Rubrique de Classe 2	2
Mise à jour : stratégie de diagnostic	3
Durée de vie de l'ampoule du feu de brouillard arrière	3
Application et programmation de l'antivol	4
Bruit sourd dans les virages, partie 2	5
Éclaircissements concernant le rappel visant les portes coulissantes électriques	5
Traverse de galerie de toit du Tracker	5
Cadre de vitre de portière	5
Comment éviter les dommages aux pièces de la colonne de direction	5
Documents de commandes de réparations	6
Nouveau formulaire de retour de transmission	7
Nouveau message-guide pour information seulement au soutien technique	7
Bulletins	8

Mise à niveau de l'appareil de vérification de batterie Midtronics Micro 411

L'appareil de vérification de batterie Midtronics Micro 410 J-42000 a été mis sur le marché en 1998. Il constitue une alternative commode à la vérification de charge de batterie traditionnelle et est aussi capable de vérifier les batteries ayant une très faible charge.



Un appareil de vérification Micro 411 révisé, le J-42000-EU, est actuellement mis en circulation à titre de modification de production.

Caractéristiques du nouveau J-42000-EU

Le logiciel dans le nouveau J-42000-EU comporte une invite intégrée pour AGM. Ainsi, il n'est plus nécessaire d'ajouter 100 au nombre d'ampères de démarrage à froid (CCA) de la batterie lorsqu'on vérifie les batteries avec AGM (mat de verre absorbant), comme c'était le cas pour l'appareil de vérification d'origine.

On observe une autre différence du logiciel lorsqu'on effectue une vérification à bord du véhicule. Si la batterie est « bonne », le code de diagnostic est affiché. Mais si l'appareil affiche une mention « remplacer la batterie », il faut d'abord effectuer une vérification de la batterie à l'extérieur du véhicule avant que le code de diagnostic soit affiché.

Le J-42000-EU est équipé d'un port infrarouge qui transmet les données à une imprimante thermique facultative sans fil, la J-42000-20. Sur l'imprimé se trouvent les quatre derniers chiffres du NIV. Vous pouvez brocher cet imprimé au bon de commande de réparation comme document supplémentaire en plus du code de diagnostic et du résultat de vérification de la batterie. Vous pouvez aussi fournir une copie au client.

Si vous achetez un nouvel appareil de

vérification et l'imprimante facultative, les deux sont emballés dans un étui plastique commode pour le rangement.

Le nouveau J-42000-EU doit remplacer le modèle original dans le catalogue Kent-Moore. Par conséquent, si vous en achetez un nouveau, il aura déjà la mise à niveau.

Conseils pour l'utilisation efficace d'un appareil J-42000-EU

Lorsque vous utilisez le J-42000-EU (ou le J-42000 original), vérifiez que les connexions de la batterie sont bonnes. Dans le véhicule, assurez-vous que les bornes et les câbles de batterie sont propres et serrés.

Assurez-vous également que les deux mâchoires de chaque pince de vérification font une bonne connexion. Chaque mâchoire est câblée à une partie différente de l'appareil de vérification et les deux sont essentiels.

Vérifiez que la clé de contact et tous les accessoires sont éteints.

CONSEIL : Lorsque vous utilisez le J-42000 original seulement, vous devez ajouter 100 à la puissance de démarrage à froid indiquée pour la batterie si vous vérifiez une batterie AGM (TechLink du mois d'août 2000). Une étiquette spéciale portant ces renseignements vous a été envoyée pour que vous la fixiez à votre J-42000.

Avant de décider qu'une batterie n'est plus bonne, vérifiez-la toujours en sortant la batterie du véhicule et en vous assurant que les adaptateurs de bornes sont solidement fixés à la batterie. Si vous utilisez des boulons ou des adaptateurs non approuvés, cela peut engendrer la défaillance d'une batterie qui n'était pas défectueuse.

CONSEIL : L'adaptateur de borne numéro de pièce GM 12303040 est le SEUL élément de remplacement acceptable pour celui qui est fourni avec l'appareil de vérification.

Inscrivez le code de vérification sur le bon de commande de réparation. Ceci est nécessaire pour permettre une constante amélioration du produit.

– Merci à Dave Roland et Charley Gipe

ClassCorner CONSEIL DU MOIS

L'afficheur de messages de classe 2 fournit deux fonctions qui permettent au Tech 2 de transmettre des messages d'éveil aux modules de commande branchés au bus de classe 2. Il s'agit de « Ping » et « Ping All ». Ces modes vous permettent de surveiller la réponse d'un module de commande lorsque le message ping est transmis. La différence entre Ping et Ping All est simple : si vous souhaitez transmettre un message d'éveil à tous les modules branchés au bus, appuyez sur la touche programmable « Ping All ». Pour le transmettre à un seul module, mettre celui-ci en évidence et appuyer sur « Ping ».

Cette vérification est effectuée avec le Tech 2 en mode Affichage de messages de classe 2, avec

la clé de contact fermée pour que tous les modules de commande indiquent inactif. Après le « Ping », le module répond en s'« activant » pendant un court moment, puis redevient inactif, à condition qu'aucune autre impulsion comme l'allumage ne soit reçue.

CONSEIL : Tous les modules ne répondent pas nécessairement à la commande « Ping ». Il faudra donc procéder à des essais sur un véhicule réputé en bon état afin de déterminer la bonne réponse qui doit provenir des modules avant de tirer des conclusions au sujet des modules suspects du véhicule sur lequel on travaille.

– Merci à Mark Harris

GM TechLink est une revue mensuelle pour tous les techniciens de vente et les experts-conseil de GM. Cette revue fournit des informations précises 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© 2002 General Motors Corporation

Tous droits réservés.

épuisement parasite plus fort que la normale.

Épuisement parasite et déchargement de batterie sur le stationnement

CONSEIL : Dans la plupart des cas de décharge de batterie dans des véhicules presque neufs et à bas millage, la seule réparation nécessaire consiste à recharger la batterie à l'aide d'équipement et de méthodes approuvés.

Voici quelques règles pratiques qui permettent d'établir la durée d'une batterie dans un véhicule stationné par rapport à l'épuisement parasite.

La capacité de réserve (CR) multipliée par 0,6 donne la valeur approximative en ampères-heure (Ah), de pleine charge à décharge complète. Il existe un point entre la pleine charge et la décharge complète où la batterie atteint un état de charge qui ne permet plus de démarrer le moteur, même si elle peut encore faire fonctionner certains accessoires électriques.

À une température modérée de 77 °F (25 °C), l'utilisation d'environ 40 % du total des Ah disponibles décharge une batterie à pleine charge jusqu'à un état d'incapacité au démarrage. En d'autres mots, pour une batterie type que l'on a rangée, une décharge de 20 à 30 Ah entraîne un état d'impossibilité de démarrage.

CONSEIL : Si la batterie est entreposées à 90 % de sa pleine charge, réduisez le nombre d'Ah disponible en conséquence.

La recommandation concernant un épuisement parasite maximal est d'environ 30 mA (0,030 ampères). Cependant, aujourd'hui, un épuisement type se situe dans les 7 à 12 mA, même si certains véhicules se rapprochent du maximum. Multipliez l'épuisement (en ampères) par la durée (en heures) pendant laquelle la batterie est laissée sans être rechargée. Le résultat constitue la quantité d'Ah utilisée par l'épuisement parasite. L'épuisement réel peut être insignifiant, mais au fil du temps la batterie s'affaiblit constamment.

Voici un exemple. Un véhicule qui subit un épuisement de 30 mA et est muni d'une batterie ayant une CR de 70 doit durer 23 jours. Cependant, si la batterie a une charge de seulement 65 % (le point vert est à peine visible), elle dure seulement 15 jours avant qu'il soit impossible de démarrer le moteur.

Les effets de la température sur une batterie qui ne sert pas

L'épuisement parasite est habituellement constant dans une certaine gamme de températures. La température importante est celle du véhicule au moment où l'on tente de le démarrer. Une température plus froide augmente l'impossibilité de démarrage et il faut une puissance résiduelle plus grande. Lorsque la température diminue à moins de 32 °F (0 °C), la batterie fournit seulement environ 85 % de sa puissance normale au démarrage et le moteur peut avoir besoin d'une puissance égale à 165 % de la normale pour démarrer.

L'effet combiné de ces deux facteurs est de réduire le nombre de jours où la batterie peut rester inutilisée en subissant un épuisement parasite. À 32 °F (0 °C), la batterie peut demeurer sans être utilisée seulement la moitié du temps qu'elle le pourrait à 77 °F (25 °C). Et à 0 °F (-19

°C), le nombre de jours où elle peut demeurer inutilisée est réduit au quart.

Cependant, des températures qui dépassent un seuil modéré de 77 °F (25 °C) augmentent l'autodécharge interne d'une batterie. En état d'autodécharge, une batterie qui se trouve dans un endroit où la température est en moyenne de 90 °F (32 °C), perd en un mois un autre 5 à 10 % des ampères-heures disponibles. À des températures en-dessous de la gamme modérée, l'autodécharge est assez faible qu'elle peut être négligeable, comparé à l'épuisement parasite.

Ce que dit le manuel des politiques et procédures au sujet de l'épuisement parasite

Comme il est peu précis de calculer la durée d'une batterie en entreposage, le manuel de P et P indique une politique claire à ce sujet, dont voici un résumé.

« Les batteries déchargées peuvent geler à des températures aussi élevées que 32 °F (0 °C), ce qui les endommage en permanence. Il résulte aussi d'autres dommages permanents lorsqu'on laisse les batteries déchargées pendant de longues périodes. »

« Pour atténuer cette condition, le câble négatif de batterie doit être débranché sur les véhicules que l'on n'utilise pas au cours d'une période de 20 jours, à compter du moment où le véhicule est expédié. Si ce n'est pas possible, les batteries doivent être rechargées périodiquement, tous les 20 à 45 jours, jusqu'à ce que le point vert soit visible. »

« Les batteries débranchées se déchargent lentement, surtout à de hautes températures. Par conséquent, même les batteries débranchées doivent être vérifiées tous les quatre mois pour voir si le point vert est visible, et rechargées au besoin. »

« Les batteries des véhicules en exposition peuvent se décharger lorsque l'éclairage d'accueil et les autres accessoires fonctionnent. Il faudra donc prévoir le maintien de l'état de charge de ces batteries. »

Consultez votre manuel de P et P pour de plus amples détails.

Trouver la source de l'épuisement parasite

Si une batterie se décharge en moins de temps que ce qui est décrit précédemment, il peut y avoir dans le véhicule une charge parasite non conforme aux spécifications. Le SI 2000 comporte des procédures qui permettent de localiser les charges parasites. Voici le cheminement :

- Choisissez le modèle du véhicule
- Moteur
- Circuit électrique du moteur
- Informations et procédures diagnostiques
- Épuisement électrique de batterie / essai de charge parasite

Vous devez utiliser l'interrupteur d'essai pour appels parasites J-38758 ainsi qu'un multimètre numérique réglé à la gamme 10A.

CONSEIL : Lire la procédure et suivre les étapes exactement selon les instructions dans le SI 2000. Ce qui suit constitue un résumé, non la procédure complète.

L'interrupteur d'essai vous permet de brancher un ampèremètre en série avec le câble négatif de la batterie. Avant de procéder à l'essai,

le moteur doit tourner et tous les accessoires doivent fonctionner selon les instructions. Après avoir éteint le moteur, éteindre l'interrupteur d'essai. Maintenant, tout le courant utilisé par le véhicule passe par l'ampèremètre où il est mesuré. Si la lecture dépasse les spécifications, la procédure explique comment trouver la cause.

Enfin, quelques mots sur la vérification des batteries

Votre concessionnaire possède un outil essentiel, l'appareil de vérification de batterie J-42000 Midtronics Micro 410. Utilisez-le pour identifier rapidement les batteries qui sont utilisables et peuvent être chargées. Les renseignements au sujet de cet outil se trouvent dans le bulletin 99-06-03-012. Il y a eu un article au sujet de cet appareil dans le numéro de mai 2000 du TechLink, et vous trouverez une mise à jour à la page 2 du présent numéro, qui porte sur le nouvel appareil de vérification J-42000-EU Micro 411 nouvellement révisé.

– Merci à Rick Overman et Dave King

Durée de vie de l'ampoule de feu de brouillard arrière

Il se peut que certains clients, qui laissent allumés les feux de brouillard arrière tout le temps, sur les Oldsmobile Aurora 2001 et 2002, se plaignent que la durée de vie de l'ampoule semble courte. Une ampoule de longue durée, la 921LL de Sylvania est disponible de GMSP0. Le numéro de pièce GM est 22692679.

– Merci à Ian Doran

Mise à jour : stratégie de diagnostic

De nombreux techniciens se sont demandés si l'article concernant la stratégie de diagnostic imprimée dans le numéro de février du TechLink doit remplacer la bonne vieille méthode de diagnostic fondée sur la stratégie.

Non, on n'a pas remplacé les diagnostics fondés sur la stratégie.

L'article de février visait surtout à éclaircir la façon dont un technicien devait naviguer du point de départ diagnostique au contrôle du système lorsqu'il commence à l'étape 3 (Procéder au contrôle du système diagnostique publié) dans les diagnostics fondés sur la stratégie. Nous nous excusons de toute confusion créée par l'omission de ces renseignements.

– Merci à Mark Haning et John Bowman

Application et programmation de l'antivol

Lorsque certains composants du système antivol sont remplacés, le système doit être programmé.

D'abord, consultez le graphique en couleur au bas de la page pour déterminer lequel des systèmes équipe le véhicule que vous réparez.

Puis, consultez la liste des composants qui suit, qui est classée selon les types de systèmes. Sous chaque type de système, vous trouverez les composants qui, lorsqu'on les remplace, exigent que le système antivol soit reprogrammé.

Lorsque vous procédez au diagnostic du système antivol d'un véhicule de 1998-1999, consultez les sections du manuel d'entretien intitulées Tableau de bord, Indicateurs et Console. Pour les véhicules 2000 et suivants, consultez la section du manuel d'entretien

intitulé Antivol.

CONSEIL : Utilisez le SI 2000 pour les véhicules 1998 à 2003, afin d'éviter de chercher les bulletins de mise à jour du manuel d'entretien.

Liste des composants

Le système doit être programmé si l'un des composants ci-dessous est remplacé.

Immobilisateur Opel – Module de commande antivol, clés, cylindre de verrouillage du contact d'allumage, module de commande du moteur.

Passlock – J Car de 1995 à 1999 et N Car de 1996 à 1998 (n'inclut pas le Malibu) – Cylindre de verrouillage du contact d'allumage, groupe d'instruments du tableau de bord, module de commande du groupe motopropulseur.

Passlock – Sauf J Car 1995 à 1999, N Car 1996 à 1998 – Cylindre de verrouillage du contact d'allumage, module de commande de carrosserie, module de commande du groupe motopropulseur.

Passkey II, VATS, PASS-Key – Aucun sauf Corvette 1997 à 2000. Corvette 1997 à 2002 – Module électronique des fonctions de carrosserie, module de commande du moteur.

Passkey III – Module de commande d'antivol, clés, module de commande du groupe motopropulseur.

Passkey III+ – Module de commande d'antivol, clés, module de commande du groupe motopropulseur.

– Merci à Jerry Garfield, Brent Drendall, Dave Nowak et Lance Mossman (Applegate Chevrolet)

GM – Applications de l'antivol du véhicule

	86/87	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Buick Century																	
Buick LeSabre																	
Buick Park Avenue																	
Buick Reatta																	
Buick Regal																	
Buick Riviera																	
Buick Roadmaster																	
Buick Skylark																	
Cadillac Allante																	
Cadillac Brougham																	
Cadillac Catera																	
Cadillac CTS																	
Cadillac Deville																	
Cadillac Eldorado																	
Cadillac Evoque																	
Cadillac LAVA																	
Cadillac Seville																	
Chevrolet Astro																	
Chevrolet Blazer																	
Chevrolet C/K Pickup																	
Chevrolet C/K Tahoe Export																	
Chevrolet Camaro																	
Chevrolet Caprice/Impala																	
Chevrolet Cavalier									*								
Chevrolet Corvette																	
Chevrolet Express																	
Chevrolet G Van																	
Chevrolet H2																	
Chevrolet H3																	
Chevrolet Lumina																	
Chevrolet Malibu																	
Chevrolet Monte Carlo																	
Chevrolet S10																	
Chevrolet Tahoe																	
Chevrolet Trailblazer																	
Chevrolet Trailblazer Export																	
Chevrolet Venture																	
Chevrolet/GMC Suburban																	
GMC Envoy																	
GMC Jimmy																	
GMC Safari																	
GMC Savana																	
GMC Sierra																	
GMC Sonoma																	
GMC Yukon																	
Olds Cutlass Supreme																	
Oldsmobile Achieva																	
Oldsmobile Aurora																	
Oldsmobile Bravada																	
Oldsmobile Cutlass																	
Oldsmobile Eighty-Eight																	
Oldsmobile Intrigue																	
Oldsmobile Ninety-Eight																	
Oldsmobile Silhouette																	
Oldsmobile Toronado																	
Pontiac Aztek																	
Pontiac Bonneville																	
Pontiac Firebird		**															
Pontiac Grand Am																	
Pontiac Grand Prix																	
Pontiac Montana																	
Pontiac Sunfire									**								

** GTA seulement
* Z24 seulement

□ Aucun système disponible pour les modèles :
■ Immobilisateur Opel
■ Passlock

■ Passkey II (PK2) ou VATS, PASS-KEY
■ Passkey III (PK3)
■ Passkey III+ (PK3+)

Bruit sourd dans les virages, partie 2

Certains clients peuvent se plaindre d'un bruit sourd sous le capot qu'ils peuvent sentir dans le volant. Ça peut être pire lorsqu'ils prennent un virage à faible vitesse sur des routes en mauvais état.

La condition indiquée dans le présent bulletin se retrouve dans le bulletin 00-02-35-003A et s'applique aux camionnettes C/K et modèles utilitaires 1999 à 2002 équipés d'une direction à circulation de billes.

CONSEIL : Les symptômes de cette condition ressemblent beaucoup à celles qui sont décrites dans un article du TechLink de novembre 2001. Cet article visait uniquement les voitures à passager, qui étaient énumérées dans cet article.

CONSEIL : Il existe des différences importantes entre les procédures visant les voitures et celles visant les camions. Le lubrifiant nécessaire pour

régler le problème peut être appliqué à une pièce différente du système de direction et il faut utiliser un nécessaire de lubrification différent, 26098419.

Sur les camions touchés, retirez l'arbre de direction intermédiaire du véhicule et enlevez la pince d'entretoise. Ensuite, appliquez le contenu de la seringue fournie avec le nécessaire dans l'extrémité ouverte de l'arbre intermédiaire pleinement déployé. Insérez le bouchon dans l'extrémité ouverte et serrez l'écrou à oreillettes.

Déposez l'extrémité bouchée de l'arbre sur une surface dure, comprimez l'arbre pour répartir la graisse. Une fois bien lubrifié, on doit apercevoir un trait de graisse de 13 mm (1/2 po) sur les cannelures de l'arbre.

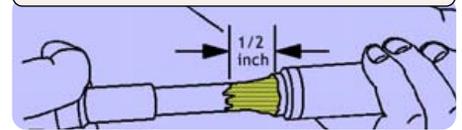
Voir bulletin 00-02-35-003A pour d'autres détails.

– Merci à Steve Oakley

Insertion du bouchon fourni dans l'arbre intermédiaire



Graisse visible sur les cannelures de l'arbre



Éclaircissements concernant le rappel visant les portes coulissantes électriques

On a envoyé deux avis de rappel et un message administratif au sujet des portes coulissantes électriques sur les fourgonnettes Venture, Silhouette et Montana 1997 à 2001.

Prenez le temps de les lire afin de comprendre dans quelle mesure les véhicules indiqués sont admissibles. Confirmez l'admissibilité en consultant le système de demande de renseignements sur les véhicules de GM (GMVIS).

Rappel 01013, publié en avril 2001, portait

sur un actionneur de déverrouillage de porte coulissante et une patte de montage, nécessaire 10315993.

Message administratif WIA20010115, transmis le 15 août 2001, demandait de vérifier les dates du calendrier julien indiquées sur l'actionneur et modifiait l'opération de main-d'œuvre.

Rappel 01059, publié en octobre 2001, portait sur deux groupes différents de véhicules.

Groupe 1 – Énumère les véhicules ayant fait l'objet d'un entretien avant le 17 août 2001, dans le cadre du rappel 01013. L'actionneur de déverrouillage de la porte coulissante électrique utilisé pour réparer ces véhicules peut être muni d'un actionneur ayant une mauvaise soudure sonique.

Groupe 2 – Énumère les véhicules neufs construits entre janvier et avril 2001. Ces véhicules ne faisaient pas l'objet du rappel 01013, mais ont été équipés d'actionneurs de déverrouillage de portes coulissantes électriques ayant une mauvaise soudure sonique.

Dans un cas comme dans l'autre, vérifiez le code de date de l'actionneur selon la description du bulletin et remplacez au besoin.

CONSEIL : Les véhicules qui ont fait l'objet du rappel 01013, mais qui ne sont pas encore réparés, ne font pas l'objet du rappel 01059. Ces véhicules doivent être réparés selon la procédure indiquée dans le rappel 01013.

Les pièces suspectes ont été éliminées du système des pièces.

– Merci à Donald B. Sherman

– Merci à Tom Geist

Traverse de galerie de toit du Tracker

Les Tracker 2002-02 équipés de traverses de galerie de toit intégrées (construits depuis le 12 février 2001), sont munis d'une pince argentée « tinnerman » qui retient le capuchon d'extrémité au longeron. Un certain nombre de ces capuchons se sont défaits ou ont été perdus.

Il est inutile de commander un longeron de galerie pour obtenir ces pinces. Le GMSPO prévoit stocker ces pinces et leur donnera un

numéro de pièce. En attendant, pour obtenir des pinces de remplacement selon le besoin, appelez au numéro 586.947.9776. Laissez votre nom, numéro de téléphone et coordonnées postales.

CONSEIL : Veuillez présenter un rapport d'utilisation afin d'indiquer pourquoi les capuchons d'extrémité de la galerie tombent.

– Merci à Donald B. Sherman

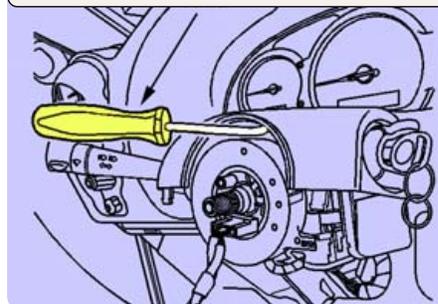
Comment éviter les dommages aux pièces de la colonne de direction

Lorsque vous remplacez un cylindre de verrouillage du contact d'allumage sur les Aztek 2001-2002 et Rendezvous 2002, vous pouvez éviter d'endommager les couvercles de garniture ou le commutateur clignotant / multifonctions de la colonne de direction. Utilisez une alène à pointe incurvée Snap-On A173A ou l'équivalent pour enfoncer le dispositif de blocage du cylindre de verrouillage d'allumage.

Si vous utilisez l'alène, il est inutile de soulever le couvercle de garniture assez haut pour l'endommager. Le manuel d'entretien, document 633744 a été mis à jour à cet effet.

– Merci à John Alampi, Dale Briggs et Jerry Garfield

Utilisation de l'alène pour enfoncer l'élément de retenue



Cadre de vitre de portière

Selon le bulletin 01-08-64-012, sur certains modèles Oldsmobile Alero et Pontiac Grand Am 1999 à 2002, la vitre de portière sort du profilé.

Un certain nombre de raisons sont indiquées dans le bulletin. Le profilé en U peut s'être défait de la vitre ou la pince qui retient le profilé peut être endommagée.

Les deux types de réparation exigent l'utilisation de l'adhésif FUSOR® 148. Voir le bulletin pour de plus amples détails.

– Merci à Ray Romeo

Le cas du bifteck juteux

ou, pourquoi il est si important de bien remplir les commandes de réparation

Le garçon dépose votre filet mignon devant vous. Juteux, délicieux, demi-saignant. « Mais », dites-vous, « J'ai commandé un bœuf à la mode ». Quelques minutes plus tard, le garçon revient avec un autre filet mignon, cuit à la perfection, accompagné de petits champignons sautés.

Qu'est-ce qui se passe? D'abord, le garçon n'a pas bien écrit votre commande. Quand vous avez retourné le premier bifteck, il s'est contenté de dire au chef que vous n'aimiez pas votre repas. Sans savoir ce qui se passait, le cuisinier vous a préparé un autre filet mignon et cette fois a ajouté des champignons. Problème résolu? Même pas.

Bon, où veut-on en venir? À la documentation concernant les commandes de réparation.

Il est très important de fournir une description détaillée de la condition qui a amené le client à vous confier son véhicule, de la cause et de la correction (les trois C) sont des éléments importants.

Voici, premièrement, ce que vous en retirez. Un énoncé clairement rédigé de la condition vous aide à résoudre rapidement et précisément le problème du client. Ça aide également à minimiser les retours et améliore l'indice de satisfaction du client. De plus, des énoncés clairs et complets des causes et des corrections sont nécessaires pour les réclamations sous garantie et pour appuyer l'examen de ces réclamations.

Ensuite, les mêmes renseignements sont importants pour les ingénieurs et les gestionnaires de qualité des marques de GM, qui examinent les pièces retournées avec le concours des fournisseurs de pièces et du

centre de retour des pièces sous garantie. Ils veulent connaître la cause principale de remplacement d'une pièce pour que la condition soit rapidement résolue. Ils examinent la pièce retournée et effectuent des essais détaillés afin de savoir pourquoi elle a été remplacée, pourquoi elle n'a pas donné son rendement. Le document le plus important auquel ils se fient est le bon de commande de réparation que vous avez envoyé avec la pièce.

Quelquefois, l'échantillon est petit, seules une demi-douzaines de pièces ou à peu près. Si deux ou trois commandes de réparation contiennent des renseignements incomplets, l'échantillon est à moitié utile. Cela réduit l'efficacité de l'analyse.

Le premier C – Condition

Ça commence par le consultant de service. Voici quelques conseils obtenus sur le site Web du système des opérations de détail de GM à l'adresse <http://gmweb.siwweb.com/gmros> (GM infoNET au Canada).

Écoutez attentivement la description du client au sujet de la condition. Posez les questions générales afin de l'inciter à donner le plus de renseignements possibles au sujet de la condition.

Répétez au client ce qu'il a dit afin de vous assurer que vous avez bien compris. Puis écrivez clairement les observations du client au sujet de la condition, sur le bon de commande de réparation dans ses mots exacts. N'interprétez pas. Le technicien doit savoir exactement le problème du point de vue du client. Au besoin, joignez une note séparée à la commande de réparation sur laquelle se trouve cette information.

Les deuxième et troisième C – Cause et correction

Les deuxième et troisième étapes incombent au technicien. Cependant, pour bien trouver la cause et effectuer les corrections, il faut une documentation complète sur ce qui s'est passé pendant le diagnostic et la réparation. À cet effet, des renseignements détaillés aident les ingénieurs de GM à identifier et à résoudre plus vite les problèmes que présentent les produits.

- Codes d'anomalies
- Résultats des essais
- Numéros des circuits
- Emplacements descriptifs
- Observations pertinentes

Quelques exemples

Consultez le bulletin 00-00-89-015A. Vous y trouverez des exemples de bonnes et mauvaises descriptions de la condition, de la cause et des corrections provenant de près de deux douzaines de commandes de réparation.

Voici deux échantillons :

À l'avenir, lorsque vous remplissez une commande de réparation – que vous soyez consultant de service ou technicien – prenez un peu plus de temps pour inscrire les détails. Cela peut faire une grande différence.

Sans votre aide, on continuera à vous servir un bifteck plutôt que le « bœuf à la mode ».

– Merci à Keith McKenzie et Gay Smits

Mauvais exemple	Bon exemple
<i>Condition:</i> Impossible d'ouvrir le hayon	<i>Condition:</i> Le client déclare qu'il est impossible d'ouvrir le hayon
<i>Cause:</i> Poignée cassée	<i>Cause:</i> La poignée du hayon comporte des fissures de contraintes aux pivots
<i>Correction:</i> Remplacer la poignée	<i>Correction:</i> Remplacer la poignée du hayon et l'enjoliveur
Mauvais exemple	Bon exemple
<i>Condition:</i> Bruit à l'arrière	<i>Condition:</i> Grognement à basse fréquence au différentiel à plus de 20 m/h (32 km/h)
<i>Cause:</i> Palier en mauvais état	<i>Cause:</i> Défaillance due au roulement de pignon – couple de précharge élevé à 40 lb po (4,5 Nm)
<i>Correction:</i> Remplacer tous les paliers du différentiel	<i>Correction:</i> Remplacer le pignon et les paliers latéraux du différentiel

Nouveau formulaire de retour de transmission



L'article ci-joint portant sur les commandes de réparation s'applique également aux transmissions. Dans le cas des composants qu'il faut retourner comme noyaux de réusinage, il se pose quelques préoccupations supplémentaires.

L'une de ces préoccupations porte sur le formulaire de commentaires du produit, qui doit accompagner tous les retours de transmissions lorsqu'on a installé une transmission de rechange. Cela est indiqué en détail dans le bulletin 01-07-30-029. Par le passé, le formulaire de commentaires devait être glissé dans une enveloppe et accroché à la transmission à l'intérieur de la caisse d'expédition de retour.

Le nouveau formulaire, indiqué dans la photo, doit être inséré dans l'enveloppe transparente fournie et fixé à l'extérieur de la caisse d'expédition.

Lorsque les noyaux arrivent au centre de réception des pièces, ils sont inspectés pour voir s'ils sont endommagés, s'il manque des pièces et tout autre indice qui pourrait avoir des conséquences sur le réusinage. Maintenant, l'absence du formulaire de commentaires sera traitée comme pièce manquante. Le service des pièces recevra un message de rappel et un résumé des formulaires de commentaires manquant sera envoyé dans chaque région, disposé par ordre d'identité des concessionnaires.

Vous pouvez éviter ce petit inconvénient en remplissant tout simplement le formulaire de commentaires en entier et en le fixant à la caisse d'expédition. Vérifiez que vous avez bien expliqué pourquoi la transmission a été remplacée. Le service d'ingénierie utilisera ces renseignements pour effectuer une analyse des principales causes. Comme il est expliqué dans l'article ci-joint, ces données sont précieuses pour assurer l'amélioration constante du produit.

D'autres formulaires (PN 24221234) et enveloppes (PN 2XJ1972) peuvent être commandés directement du service de livraison mondial aux concessionnaires GM. Au téléphone : 1.866.700.0001, télécopieur : 1.313.957.5555 ou courriel à : DWD_orders@Budco.com.

– Merci à Bob Martin

Nouveau message-guide d'information seulement au soutien technique

Le Service de soutien technique de General Motors (TAC) a instauré un message-guide d'information seulement auquel vous pouvez accéder pour obtenir rapidement des réponses à certaines questions qui n'exigent pas d'aide diagnostique. Des messages ont été envoyés par DCS et VME Express expliquant le nouveau message-guide d'information seulement. Le présent article vise à répondre aux communications et aux questions qui ont été soulevées en rapport avec ce nouveau service.

Lorsque vous appelez le TAC et que vous choisissez le message-guide d'information seulement, vous parlerez toujours aux mêmes consultants que d'habitude. Ils vérifieront toujours votre code de concessionnaire ainsi que votre nom à titre de demandeur autorisé. Ils passent ensuite immédiatement à la raison de votre appel. Le consultant TAC vous donnera ensuite l'information demandée si elle est disponible. Un cas TAC peut ne pas être nécessaire pour ces appels, bien que les informations se rapportant au véhicule soient nécessaires aux fins de vérification.

Le message-guide d'assistance diagnostique est le même que d'habitude. Le consultant demande l'information se rapportant au véhicule, les diagnostics fondés sur la stratégie et l'historique de réparation. Il établit ensuite un cas TAC et demande que l'on assure un suivi sous forme de rappel pour l'aide supplémentaire ou la fermeture du cas par VME ou par télécopieur.

En ce qui concerne l'information seulement, la perception de chacun peut être différente de celle des autres, et le changement exige que l'on fasse preuve de bon sens et de bon jugement, tant de la part de l'appelant que du service TAC. On trouvera ci-dessous des critères de base pour les deux types d'appel de même que d'autres numéros de téléphone à signaler pour obtenir de l'information que le TAC n'est pas en mesure de fournir.

Quand utiliser le message-guide d'information seulement :

- Information PI
- Information ou éclaircissement TSB
- Information ou éclaircissement concernant les campagnes

Quand utiliser le message-guide d'assistance diagnostique

- Tentative de réparation précédente faite pour les mêmes problèmes
- Le client demande de racheter le véhicule
- Un cas TAC existe déjà
- Chaque fois qu'il y a un doute sur le message à choisir

Information que TAC n'est pas en mesure de fournir

- Information ou autorisation concernant les garanties

Communiquer avec le centre d'affaires des concessionnaires au 1.888.414.6322

- Questions concernant les pièces
Communiquer avec ParTech au 1.800.433.6961
- Problèmes avec l'équipement Techline ou TIS 2000

Communiquer avec le centre des services à la clientèle Techline au 1.800.828.6860

- Questions se rapportant aux essais de la guilde de service

Communiquer avec le bureau chef des programmes au 1.800.610-5669.

Voici quelques questions et réponses fréquentes se rapportant au message-guide d'information seulement.

- Q.** Puis-je donner aux clients le numéro de téléphone de TAC de GM pour qu'il puisse appeler et demander des questions se rapportant aux informations seulement?
- R.** Non. Le TAC n'est pas en mesure de traiter les demandes de renseignements provenant directement du client. Seul le personnel d'entretien du concessionnaire peut appeler le TAC.
- Q.** Si j'appelle sur la ligne information seulement, puis-je parler aux mêmes personnes qui répondent aux appels de diagnostics?
- R.** Oui. Les mêmes consultants traitent les demandes d'information aux fins de diagnostic. Par exemple, les consultants qui traitent les appels concernant la direction traitent également des informations sur la direction et les diagnostics de direction.
- Q.** Est-il possible de recevoir encore un numéro de cas GM TAC lorsqu'on appelle la ligne information seulement?
- R.** Oui. Un appel concernant une information seulement peut devenir un appel de type d'aide diagnostique, lorsqu'un cas TAC devient la meilleure chose pour vous.
- Q.** Dois-je avoir en main la commande de réparation lorsque j'appelle la ligne information seulement?
- R.** Oui. Le consultant TAC doit vérifier que l'information fournie correspond au type de véhicule sur lequel vous travaillez.
- Q.** Si j'ai déjà un numéro de cas GM TAC et que je rappelle pour obtenir de l'aide supplémentaire, quelle ligne dois-je utiliser?
- R.** La ligne diagnostique.

– Merci au soutien technique GM

La présente revue des bulletins de service publiée jusqu'à la mi-mars répertorie le numéro du bulletin, le numéro de bulletin de remplacement (le cas échéant), le sujet et les modèles.

INFORMATION GÉNÉRALE

99-00-89-019B; remplace 9-00-89-019; centre des pièces garanties / programme de retour des pièces de la compagnie; voitures de tourisme et camions 2002 et précédents.

CVC

01-01-39-005A; remplace 01-01-39-005; bruit ou vibration dans l'habitacle lorsque le climatiseur fonctionne entre 2 000 et 2 400 tr/min (remplacer le boyau de sortie de chaufferette); camionnettes modèles C/K Chevrolet et GMC 2001-2002 avec moteur V6 4,3 L (NIV W – RPO L35) et climatiseur (RPO C60).

SUSPENSION

01-03-08-003A; remplace 01-03-08-003; croassement provenant des suspensions avant et/ou arrière (lubrifier les caoutchoucs du stabilisateur); Chevrolet Malibu, Oldsmobile Cutlass, Alero, Pontiac Grand Am 1997 à 2002.

01-03-10-0-008A; remplace 01-03-10-008; fausse illumination du message / voyant du système de surveillance du gonflement des pneus (TIM) [installer un nouveau module électronique de commande d'antipatinage et de freins (EBTCM)]; Buick Century, Regal, 1999-2001, Chevrolet Impala, Monte Carlo 2000-2001.

02-03-08-002; le devant du véhicule est trop bas, la suspension bute au fond sur les bosses (remplacer les boudins avant, inspecter / remplacer le cadre et les fixations); Chevrolet Impala 2001-2002 avec RPO 9C1 auto de police et 9C3 SEO véhicule de police, contenu limité.

02-03-08-003; spécifications de serrage des fixations de suspension avant révisées; Chevrolet Malibu, Oldsmobile Alero, Pontiac Grand Am 2000 à 2002,

02-03-10-001; le pneu de rechange est de dimension différente des autres pneus; GMC Sierra C3, GMC modèle utilitaire C/K, GMC Sierra Denali, Cadillac Escalade, EXT 2001-2002.

ESSIEU DE TRANSMISSION

02-04-17-001; trépidation au démarrage/vibration à l'accélération; (remplacer l'arbre de transmission et installer un flasque et un joint de pignon neuf); modèles à cabine allongée de série C1500 de Chevrolet et GMC avec transmission automatique 4L60-E (RPO M30) 1999 à 2002.

02-04-21-002; voyant « Service 4WD » allumé, DTC B2725 établi (remplacer

l'interrupteur de commande de changement de vitesse de la boîte de transfert); modèles utilitaires Chevrolet et GMC S/T 2002 avec quatre roues motrices.

FREINS

01-05-23-011A; remplace 01-05-23-011; bruit de ferraille provenant du devant du véhicule (installer le nécessaire de réparation de l'étrier de freins); Buick Century, Regal, Chevrolet Impala, Monte Carlo, Venture, Oldsmobile Intrigue, Silhouette, Pontiac Grand Am, Montana 2000-201.

MOTEUR / SYSTÈME DE PROPULSION

00-06-04-010A; remplace 0006-04-010; information sur les nouveaux produits – utilisation et diagnostics de sonde à oxygène; modèles C/K Chevrolet et GMC 2000 avec moteur 7,4 L (NIV J – RPO L29).

02-06-01-006; quantité exacte d'huile moteur nécessaire pour élever le niveau de la marque Bas à Plein sur la jauge; Chevrolet Tracker 1999 à 2002.

0206-04-002; irrégularités concernant l'information de communication lorsqu'on utilise les outils de diagnostic générique (reprogrammer le PCM); camionnettes de modèles C/K Chevrolet et GMC 2001 avec moteur Diesel Duramax™ 6,6 L (NIV 1 – RPO LB7).

02-06-04-003; procédure de dépose du réservoir de carburant auxiliaire; modèles à cabine sur châssis 3600 C/K de Chevrolet et GMC 2001-2002.

02-06-04-005; DTC P1221 révisé; véhicules sélectionnés 2001-2002 avec moteurs 4,8 L, 5,3 L, 5,7 L, 6,0 L ou 8,1 L (NIV V, T, G, S, U – RPO LR4, LM7, LS1, LS6, LQ4, L18).

02-06-04-006; voyant SES allumé, MIL s'allume par intermittence, DTC établi, fusibles grillés, le moteur ne démarre pas (réparer les fils); modèles F Chevrolet et GMC moyens, à cabine inclinable 1997 à 2002 avec moteurs Diesel Isuzu 7,8 L (NIV 3 – RPO LG4) ou moteur Diesel Caterpillar 3126 (NIV C – RPO LG5).

TRANSMISSION / BOÎTE-PONT

00-07-30-007A; remplace 00-07-30-007; ronflement à park ou au neutre, le voyant SES ou SVS s'allume (remplacer le palier de soutien du pignon d'entraînement); véhicules sélectionnés 1999-2000 avec moteur 3,4 L ou 3,8 L et transmission Hydra-Matic 4T65-E (RPO MN3, MN7, M15)

02-07-29-001; bruit de grincement / ferraille provenant de la transmission (diagnostiquer et réparer); Chevrolet Cavalier, Pontiac Sunfire 2000-2002, Oldsmobile Alero, Pontiac Grand Am 2001-2002 avec transmission manuelle (RPO

M86 ou M94)

02-07-30-007; voyant « AT Oil Temp » allumé, DTC 15 établi (régler le niveau du liquide de transmission automatique); modèles de série W moyens à cabine inclinable Chevrolet et GMC 1999-2002 avec moteur Diesel et transmission automatique AISIN.

CARROSSERIE ET ACCESSOIRES

01-08-45-006A; remplace 01-08-45-006; disponibilité des nouvelles bornes électriques Micro 64 pour réparation des câbles; Cadillac Seville, Chevrolet Cavalier, Oldsmobile Alero, Pontiac Grand Am, Sunfire 2002.

01-08-66-011B; remplace 01-08-66-011A; perforation du toit arrière (installer une nouvelle section de toit arrière); modèles utilitaires deux et quatre portes S/T de Chevrolet et GMC 1995-2001, Oldsmobile Bravada 1996-2001.

02-08-44-002; programme d'échange de radio Clarion et dépannage du système audio; camions moyens sélectionnés 1995 à 2002.

02-08-45-001; plafonnier, phares de jour et/ou minuterie du plafonnier ne fonctionnent pas (réparer la connexion à G200); Chevrolet Tracker 1999 à 2002.

02-08-49-001; procédure de diagnostic révisée de jauge de carburant imprécise ou inopérante, Chevrolet Malibu, Oldsmobile Cutlass 1999-2000.

02-08-51-001; peinture du recouvrement; Chevrolet Avalanche 2002.

02-08-56-001; procédure de réapprentissage révisée de Pass-Key III®; voitures de tourisme sélectionnées 1997 à 2000.

02-08-57-002; tapis du plancher arrière humide (installer des caoutchoucs à tolérance serrée); Chevrolet Avalanche, Cadillac Escalade EXT 2002.

02-08-66-001; le joint du couvercle cargo s'enlève (nettoyer et appliquer un scellant au bourrelet d'étanchéité); Chevrolet Avalanche, Cadillac Escalade EXT 2002.

02-08-67-001; la garniture du toit s'affaisse à l'ouverture du toit ouvrant (refixer les bandes Velcro®); Chevrolet Impala 2002-01.

02-08-68-001; caractéristiques de fonctionnement normal du système de régulateur de vitesse; Chevrolet Tracker 1999 à 2002.

02-08-111-001; usure de la peinture au cinquième arceau (remplacer le joint); Chevrolet Corvette 1998 à 2001.

02-08-116-001; communication intermittente ou code de DTC de données sérielles stockées en mémoire; Chevrolet Malibu, Oldsmobile Alero, Cutlass, Pontiac Grand Am 1997 à 2002 avec moteur 3,1 L ou 3,4 L (NIV J, M, E – RPO LG8, L82, LA1)