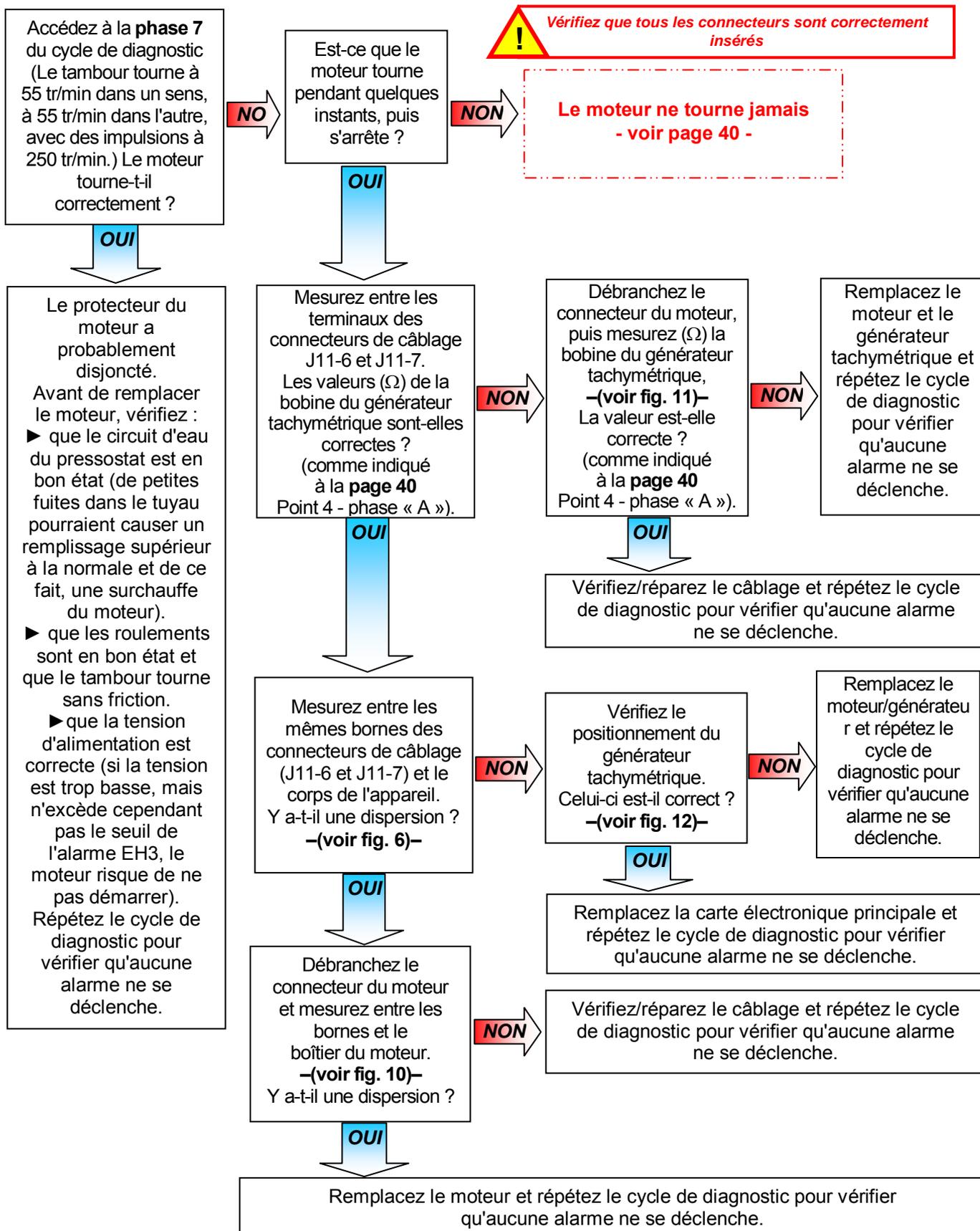
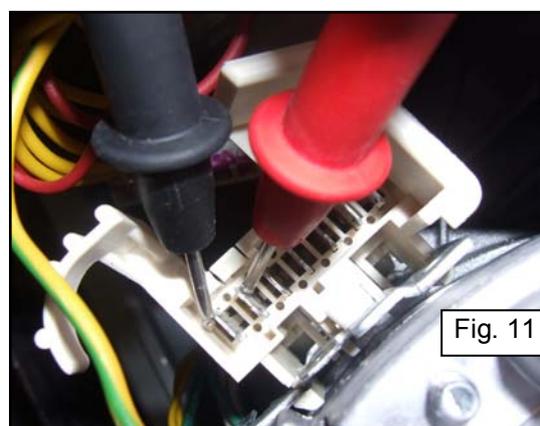
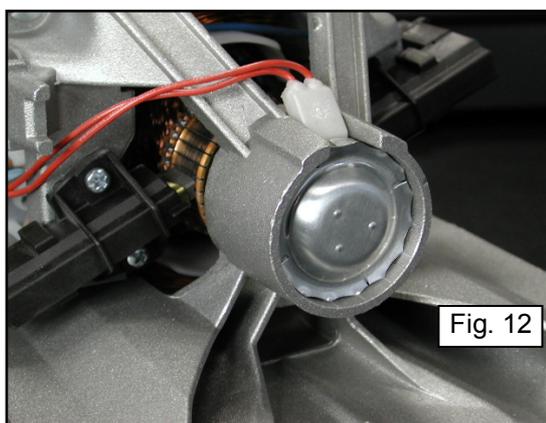
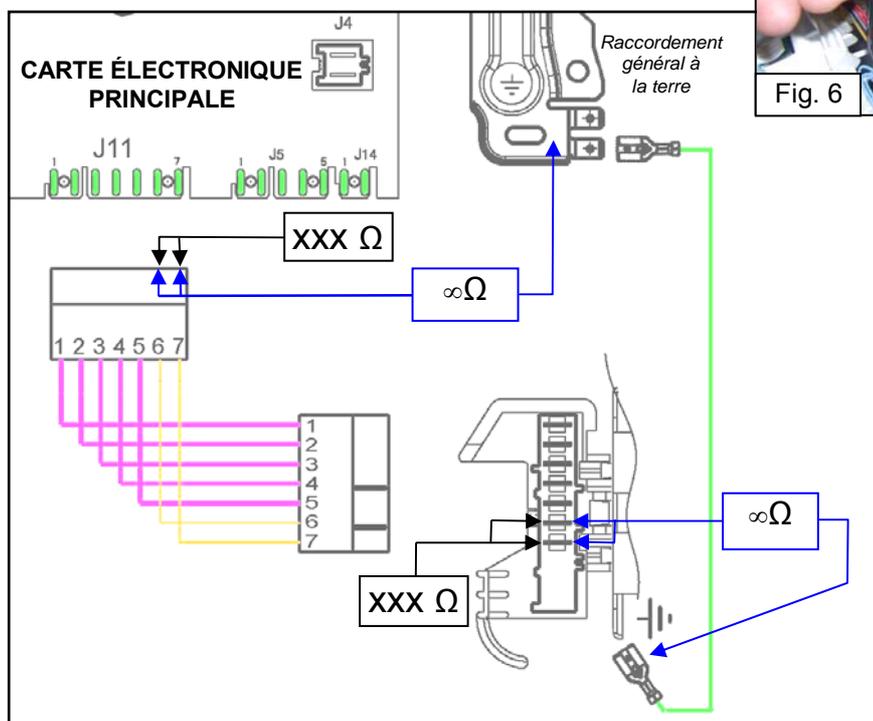
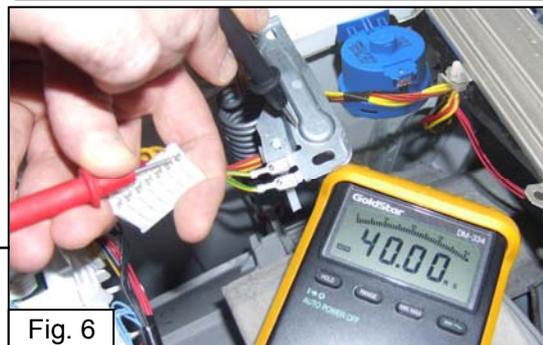
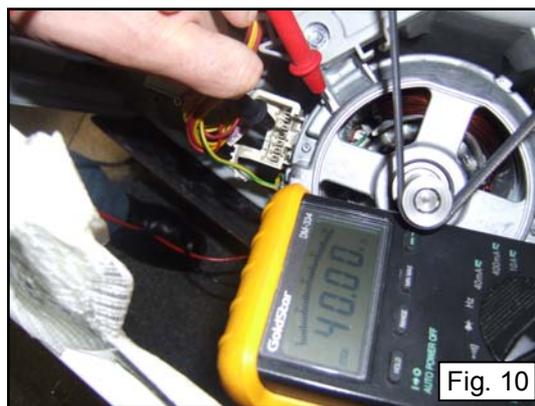
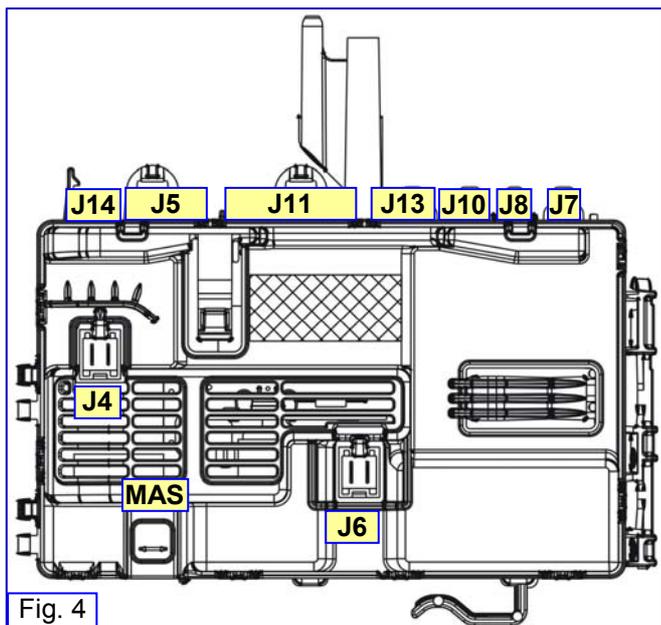


<b>E52</b>	<b>E52 : Aucun signal en provenance du générateur tachymétrique du moteur (première partie)</b>	<b>E52</b>
	Cycle interrompu au bout de 5 tentatives pendant le cycle, immédiatement si détecté au début du cycle ou pendant le diagnostic.	



E52



**!** En cas de grillages sur la carte électronique, voir page 59

<b>E52</b>	<b>E52 : Aucun signal en provenance du générateur tachymétrique du moteur (seconde partie)</b>	<b>E52</b>
	Cycle interrompu au bout de 5 tentatives pendant le cycle, immédiatement si détecté au début du cycle ou pendant le diagnostic.	

**Le moteur ne tourne jamais**



Vérifiez que tous les connecteurs sont correctement insérés

Pour tester le câblage, mesurez ( $\Omega$ ) entre les connecteurs de câblage suivants et la carte électronique principale (fig. 4), puis comparez les valeurs relevées avec les valeurs relevées avec les valeurs correctes (voir page 40 : point 4 – paramètres du moteur)

- entre J11-2 et J11-5, on doit trouver la même valeur qu'au point 4 – B (Stator)
- entre J11-1 et J11-5, si présents, on doit trouver la même valeur qu'au point 4 – D (stator demi-tension).
- entre J11-3 et J11-4, on doit trouver la même valeur qu'au point 4 – C (rotor).

Ces valeurs sont-elles correctes ?

**NON**

Vérifiez le moteur, comme indiqué à la page 40. Le moteur est-il en bon état ?

**NON**

Remplacez le moteur et répétez le cycle de diagnostic pour vérifier qu'aucune alarme ne se déclenche.

**OUI**

Vérifiez/réparez le câblage et répétez le cycle de diagnostic pour vérifier qu'aucune alarme ne se déclenche.

**OUI**

Remplacez la carte électronique et répétez le cycle de diagnostic pour vérifier qu'aucune alarme ne se déclenche.

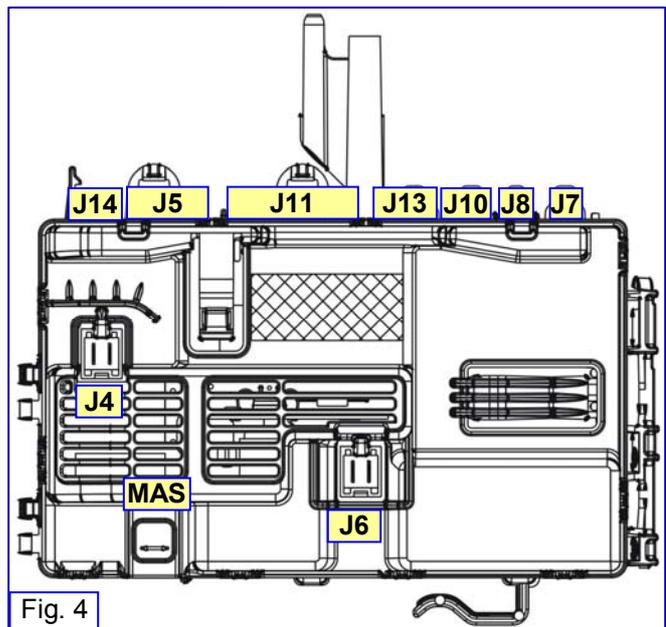


Fig. 4

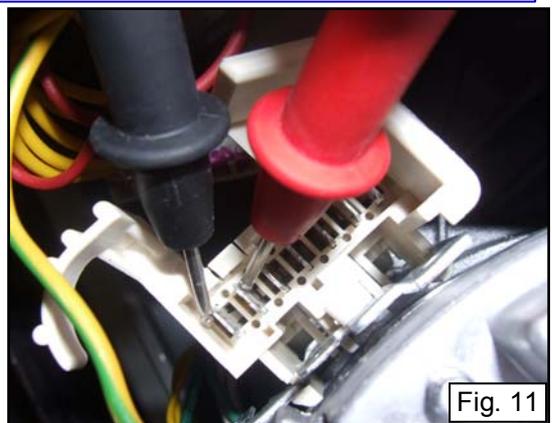
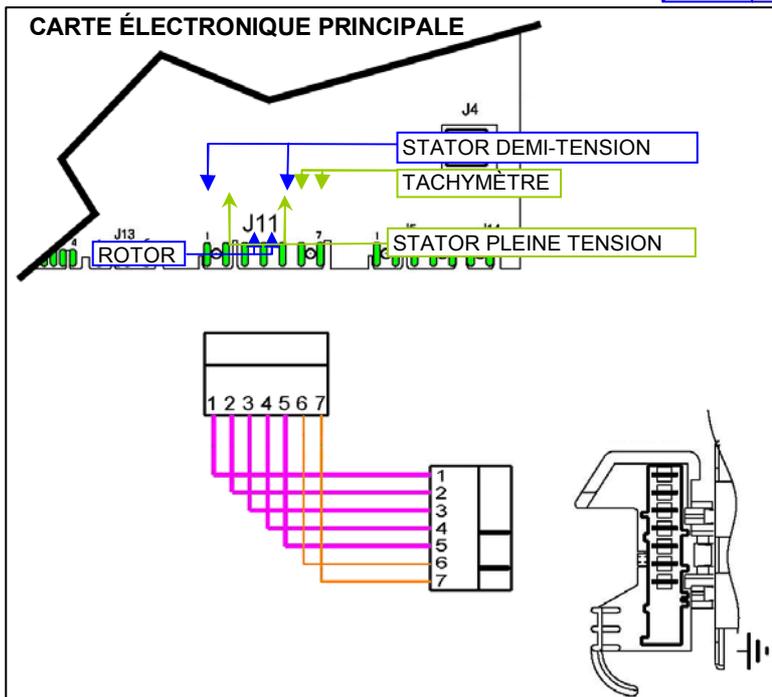


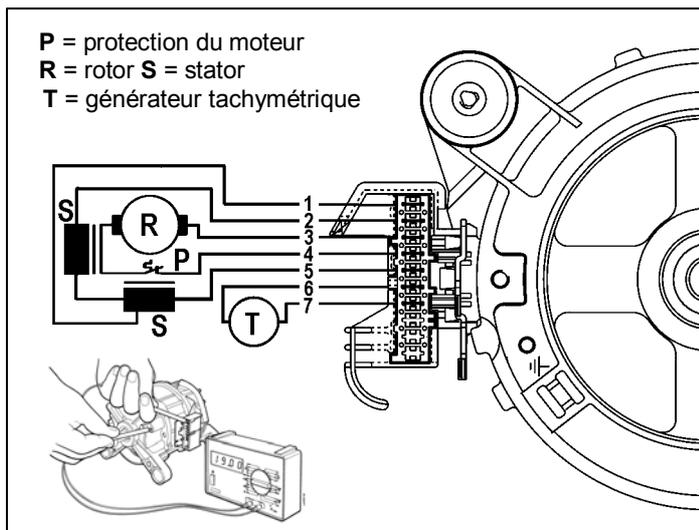
Fig. 11



En cas de grillages sur la carte électronique, voir page 59

## Vérification des moteurs du collecteur

- 1) Vérifiez les plaques de connecteurs (câblage) pour détecter la présence de toute borne pliée/faisant saillie.
- 2) Vérifiez la présence de toute marque/résidu/dépôt d'eau ou de lessive sur le moteur et repérez leur provenance.
- 3) Vérifiez la présence de bobinages/pièces reliées à la terre ou d'autres pièces mal isolés. Utilisez un testeur avec une capacité d'au moins 40 M $\Omega$  : entre chaque borne et le boîtier du moteur, devrait s'afficher  $\infty$  (**fig. 10**).
- 4) Vérifiez chaque bobinage individuel selon le tableau suivant (**fig. 11**).



	BORNES DE LA CARTE MOTEUR	CONTRÔLE :	MOTEURS		
			NMSC	AP&C	ECM
<b>A</b>	<b>6-7</b>	Bobinage du générateur tachymétrique	184 $\Omega$	68,7 $\Omega$	91 $\Omega$
<b>B</b>	<b>2-5</b>	Bobinage du stator (pleine tension)	1,1÷2,2 $\Omega$	1,62÷2,12 $\Omega$	1,46÷1,95 $\Omega$
<b>C</b>	<b>3-4</b>	Bobinage du rotor (avec thermorupteur)	1,6÷1,8 $\Omega$	1,9÷2,42 $\Omega$	2÷2,3 $\Omega$
<b>D</b>	<b>1-5</b>	Bobinage du stator (demi-tension, la borne 1 est présente)	0,55÷0,56 $\Omega$	0,67 $\Omega$	0,68 $\Omega$

La tolérance de la valeur en ohms des bobinages est  $\pm 7\%$

**Remarque :** lors de la vérification du bobinage du rotor, la mesure doit être effectuée sur le profil complet, en tournant l'arbre très lentement et en vérifiant la présence de tout court-circuit entre les lames visibles. Vérifiez également l'état des balais.

