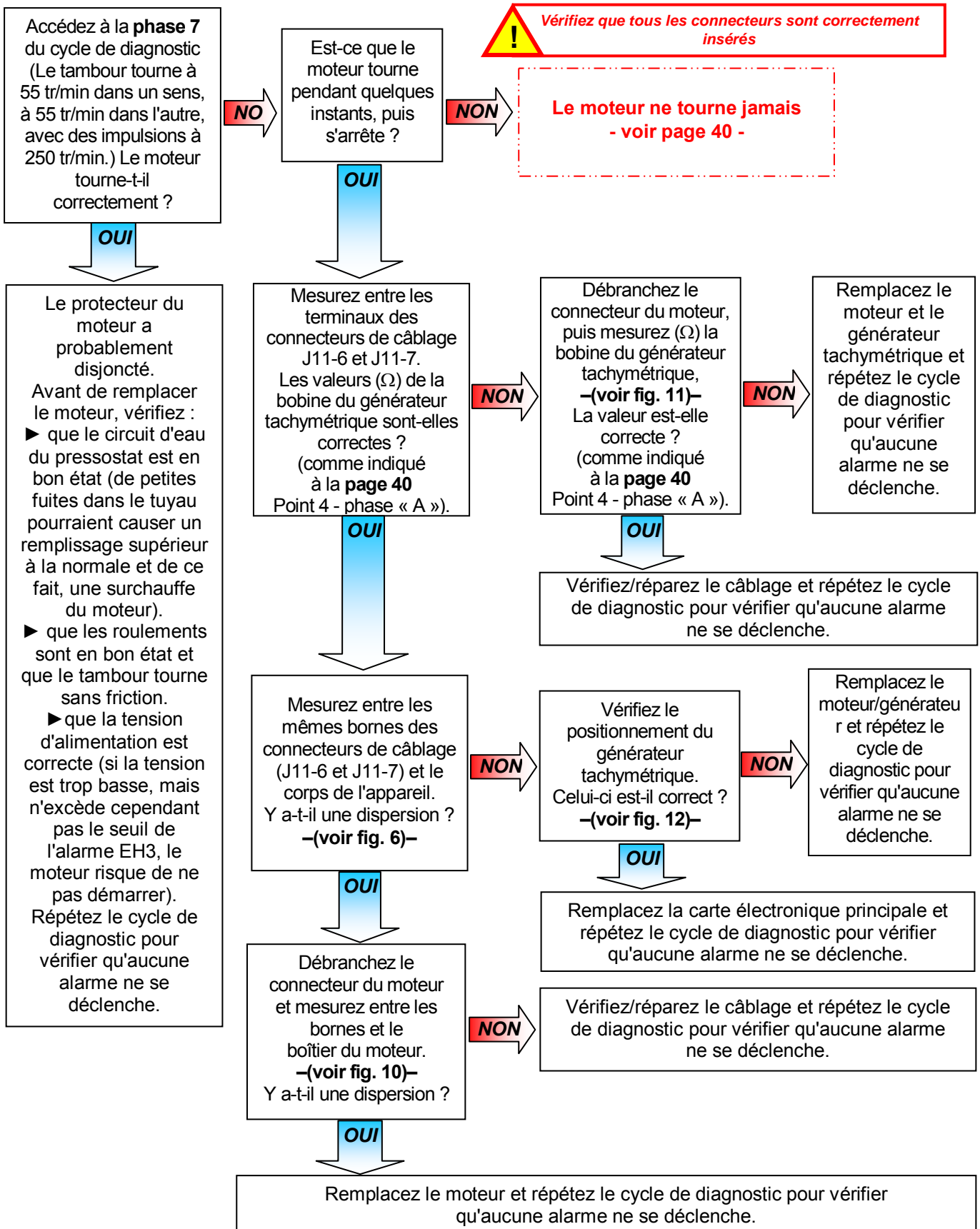
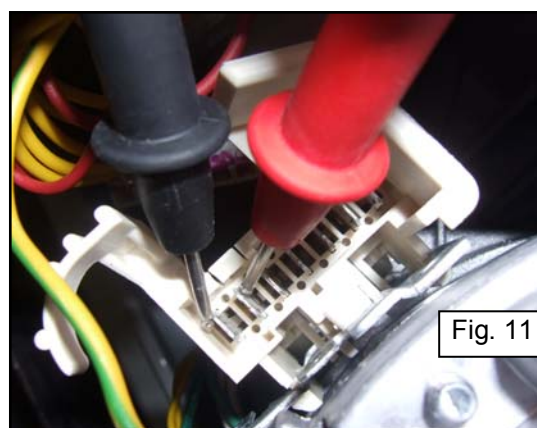
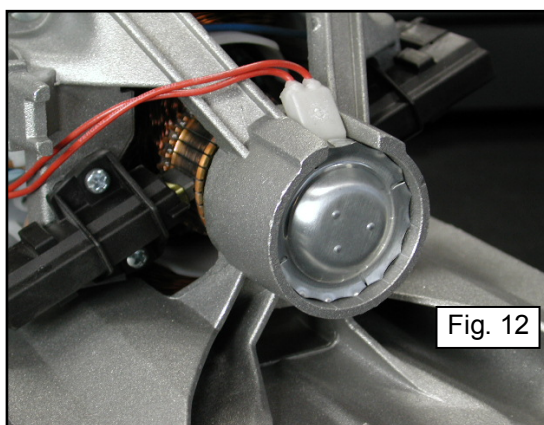
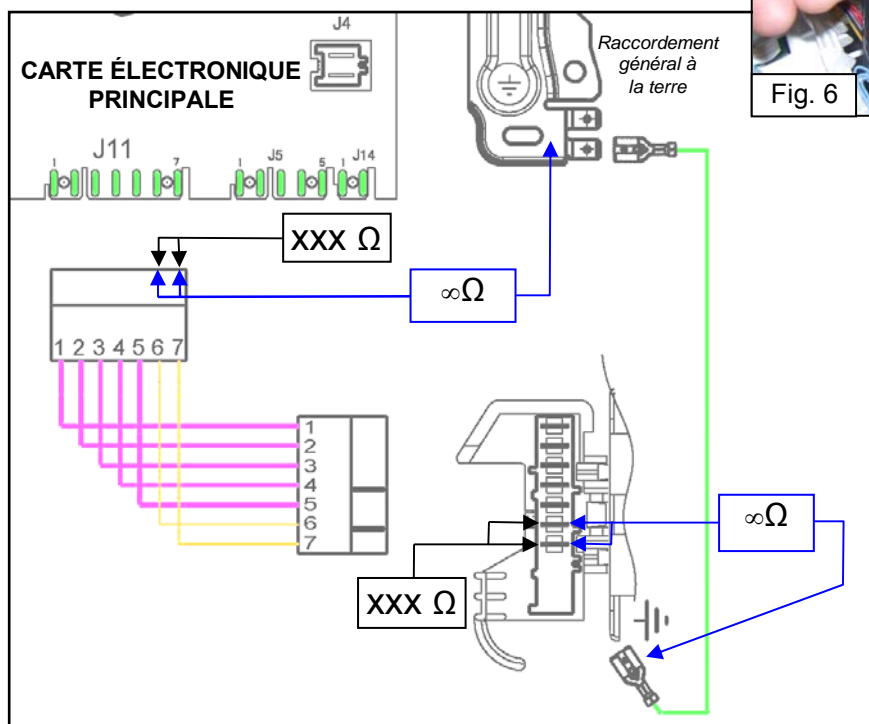
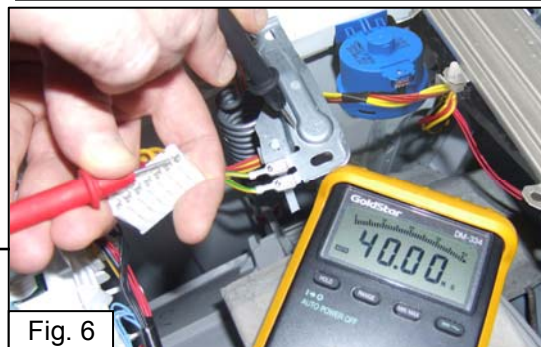
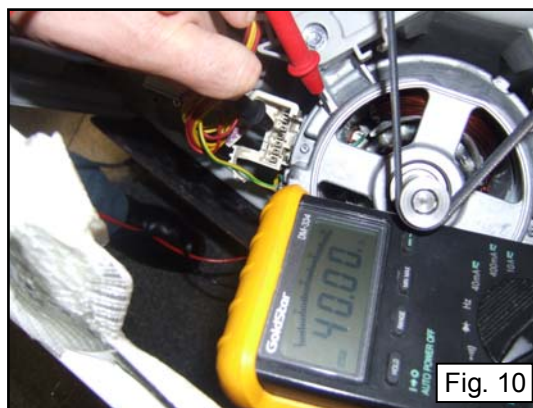
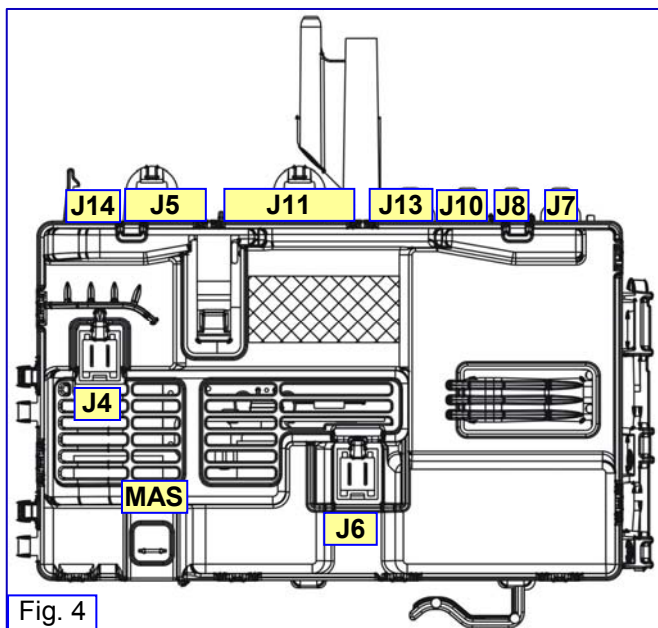


E52	E52 : Aucun signal en provenance du générateur tachymétrique du moteur (première partie)	E52
	Cycle interrompu au bout de 5 tentatives pendant le cycle, immédiatement si détecté au début du cycle ou pendant le diagnostic.	



E52



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

E52	E52 : Aucun signal en provenance du générateur tachymétrique du moteur (seconde partie)	E52
	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 (Ω) 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.

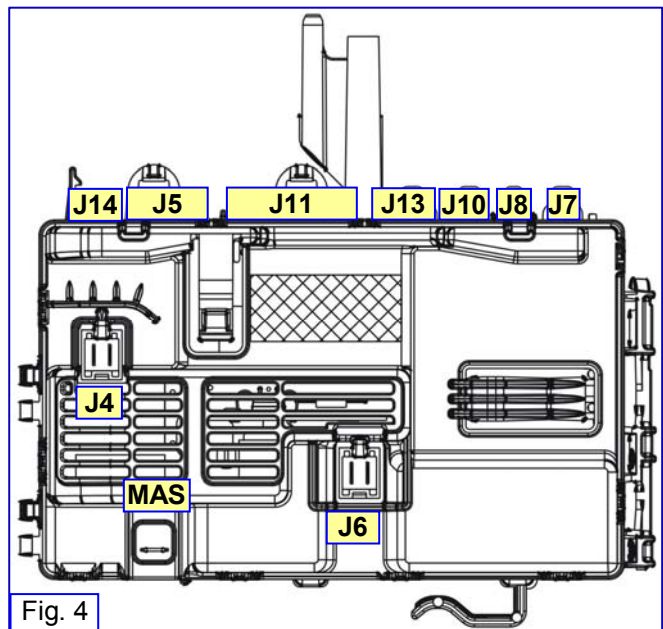


Fig. 4

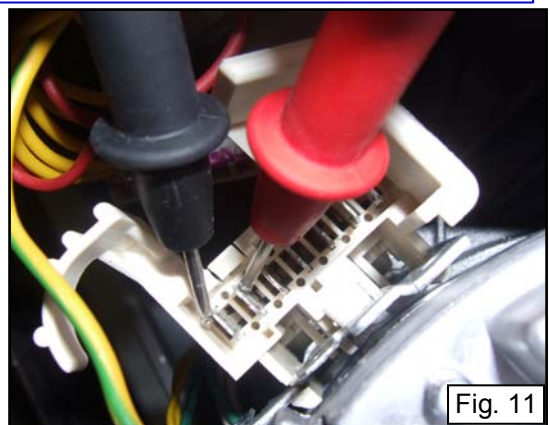
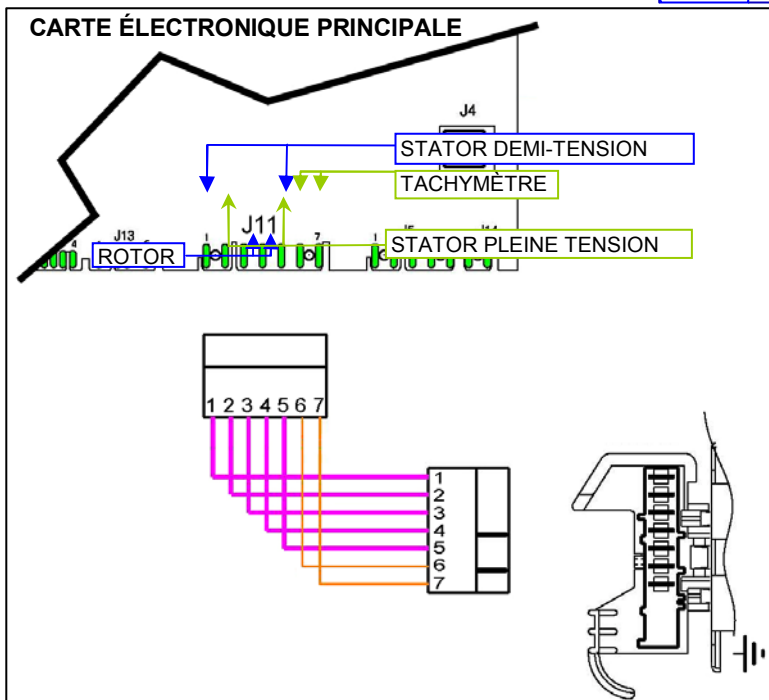


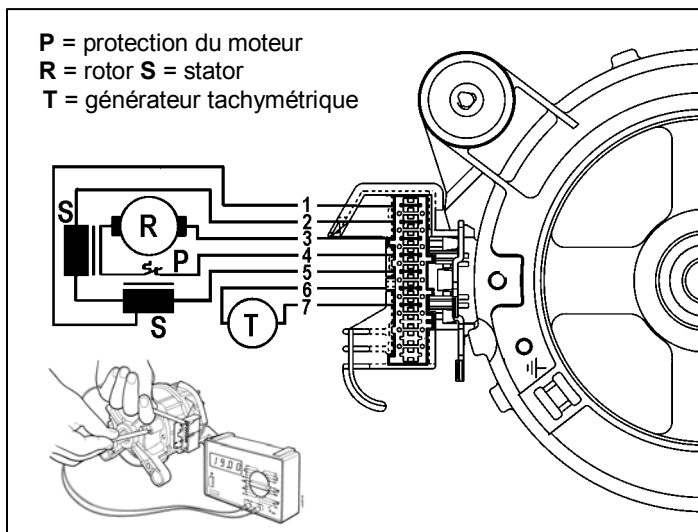
Fig. 11



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 Ω : entre chaque borne et le boîtier du moteur, devrait s'afficher ∞ (**fig. 10**).
- 4) Vérifiez chaque bobinage individuel selon le tableau suivant (**fig. 11**).



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

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.

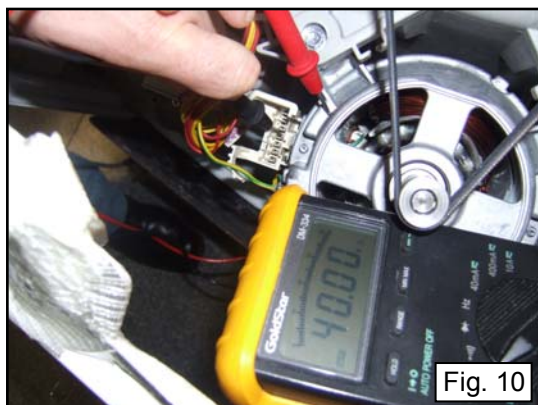


Fig. 10

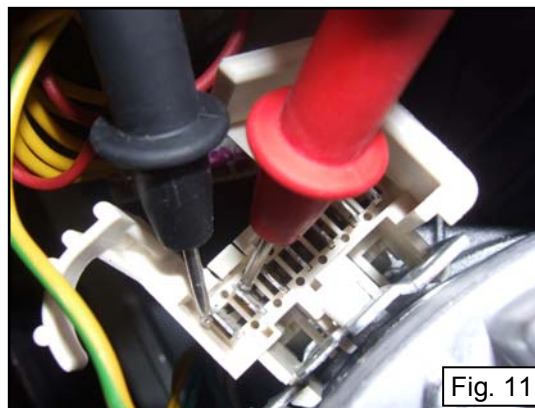


Fig. 11