

ENCORE UNE PANNE D'ALLUMAGE TRES INTERESSANTE

Cet été, j'ai eu l'occasion de faire une recherche de panne sur la voiture d'un ami sympathique adhérent du CFC.

Cette Chrysler équipée de l'allumage électronique, souffrait d'une panne aléatoire, avec le symptôme suivant :

On actionne le démarreur, le moteur démarre et s'arrête dès qu'on relâche la clé de contact.

Cette panne est classique sur ce type d'allumage, la résistance ballast se coupe.

Cet allumage est très fiable mais le maillon faible est cette résistance ballast de 0,5 ohms, qui se coupe.

Et si elle est coupée, pourquoi le moteur démarre tout de même, un court instant ?

Le montage est réalisé de telle sorte que lorsque l'on actionne le démarreur, la résistance ballast se trouve court-circuitée, de façon à renforcer l'allumage, pour compenser la chute de tension de la batterie provoquée par la grosse consommation du démarreur.

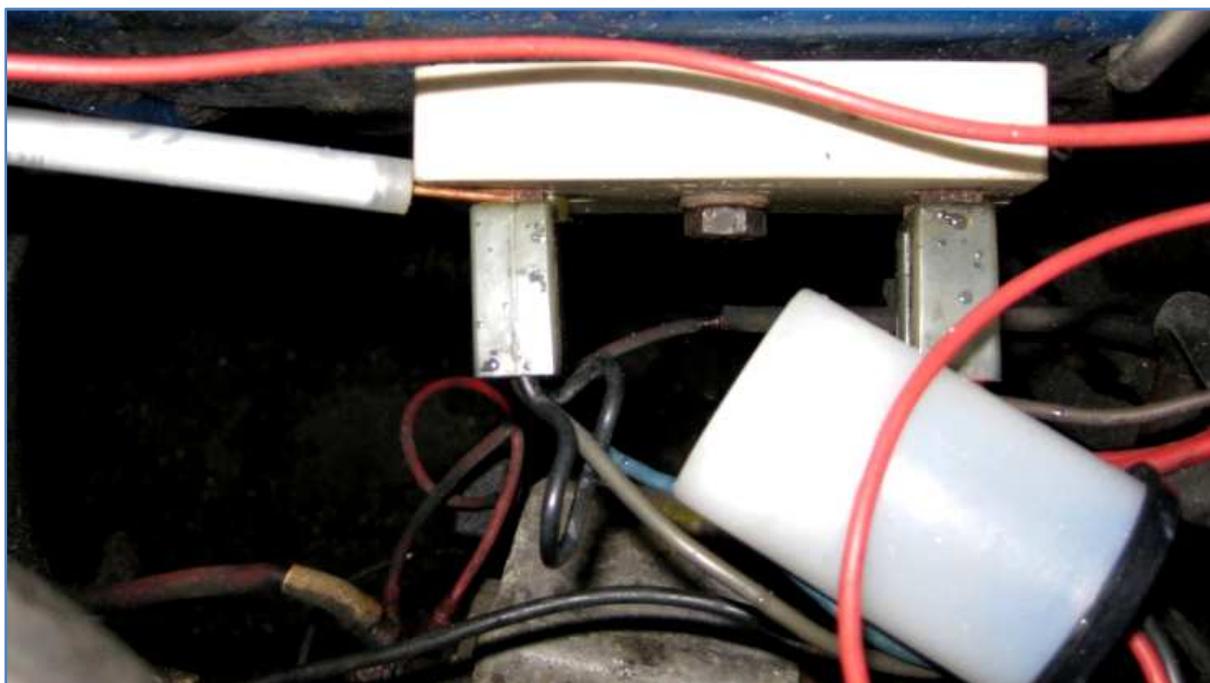
C'est très simple !!!!

Les contrôles avec la lampe témoin, sur les cosses à l'arrière des connecteurs, indiquent que la résistance ballast est coupée.

Mais elle ne l'est pas.



En passant la pointe de touche de la lampe témoin entre le connecteur et la porcelaine pour atteindre la fiche de la résistance, on se rend compte qu'il n'y a pas de liaison sur la résistance de 0,5 ohms mais bien sur la résistance de 5 ohms.



Après dissection du plastique du connecteur, j'ai découvert la coupable : une cosse en partie détruite qui a causé le remplacement de plusieurs résistances, inutilement.



En effet, à chaque « chahutage » des fils du connecteur, le contact de la cosse était rétabli provisoirement.