

**NOTICE: Special Technical Bulletin**

Per GM Technical Service Bulletins #03-06-04-041A and #05500, the distributor cap and rotor may be subject to premature corrosion and ignition system failure due to a lack of airflow internal to the cap. GM has recommended the following corrective actions:

- 1) The distributor cap retaining screws are coated with thread-locker compound. Use care in removing them from the plastic distributor body. Inspect the thread condition and clean the threads with an appropriate thread tap if necessary before installing the new screws. Failure to do so may result in cracking the distributor housing. Tighten the distributor cap retaining screws to 21 inch-pounds.
- 2) Inspect and clean the two distributor vents located in the base of the distributor housing. Later model vehicles were equipped with a distributor base manufactured with vent screens. The screens should be removed to improve vent flow.
- 3) Some vehicles may have an Air Conditioning accumulator line near the distributor base. GM has recommended insulation of the line to prevent transfer of accumulated condensation to the distributor base vents. The required foam sleeve should be 9.0 inches in length, have an internal diameter of 1.125 inches with a thickness of .250 inches.
- 4) Visually inspect to ensure that there are no coolant leaks. Check heater hoses and areas surrounding the intake manifold.
- 5) Ensure the PCV system is operating correctly, and is drawing moisture from the crankcase. This moisture can travel up the distributor shaft into the cap. Engine oil should be changed on schedule to prevent moisture as well.
- 6) Inspect the distributor rotor condition, and replace as necessary.

**AVIS : Bulletin technique spécial**

Selon les bulletins techniques de GM n° 03-06-04-041A et n° 05500, le chapeau d'allumeur et le rotor de distributeur peuvent être sujets à une corrosion prématurée pouvant entraîner une défaillance du système d'allumage en raison d'une circulation d'air inadéquate à l'intérieur du chapeau. GM recommande les mesures correctives suivantes :

- 1) Les vis de retenue du chapeau d'allumeur sont enduites de pâte lubrifiante pour filetage. Il faut les retirer délicatement du corps en plastique de l'allumeur. Examiner l'état du filetage et, au besoin, nettoyer les filets au moyen d'un taraud approprié avant d'installer les nouvelles vis, faute de quoi le carter de l'allumeur pourrait se fissurer. Serrer les vis de retenue du chapeau d'allumeur à 21 po-lb.
- 2) Inspecter et nettoyer les deux événements situés à la base du boîtier de distributeur. Les véhicules plus récents sont équipés d'une base de distributeur dont les événements sont munis de filtres. Ces filtres doivent être enlevés afin d'améliorer la circulation d'air.
- 3) Certains véhicules peuvent être munis d'un climatiseur comportant une canalisation d'accumulateur située près de la base du distributeur. GM recommande d'isoler cette canalisation afin d'empêcher le transfert de la condensation accumulée dans les événements de la base du distributeur. La gaine en mousse utilisée pour isoler la canalisation doit avoir une longueur 9 po, un diamètre interne de 1,125 po (2,8 cm) et une épaisseur de 0,250 po (6,3 mm).
- 4) Faire une inspection visuelle afin de s'assurer qu'il n'y a aucune fuite de liquide de refroidissement. Vérifier les boyaux de chauffelette et les zones entourant la tubulure d'admission.
- 5) S'assurer que le système RGC fonctionne correctement et qu'il aspire l'humidité du carter de moteur. Cette humidité peut remonter dans l'arbre d'allumeur et s'infiltrer dans le chapeau. Il est aussi recommandé de faire des vidanges d'huile régulières afin d'empêcher l'humidité de s'installer.
- 6) Vérifier l'état du rotor de distributeur et le remplacer au besoin.

**AVISO: Boletín Técnico Especial**

De acuerdo con los boletines de servicio técnico GM # 03-06-04-041A y # 0500, el rotor y las tapas del distribuidor pueden estar expuestas a corrosión prematura y falla del sistema de encendido debido a una escasa corriente interna de aire a la tapa. GM ha recomendado las acciones correctivas que se describen a continuación:

- 1) Los tornillos de retención de la tapa del distribuidor están recubiertos con un compuesto sellador de rosca. Tenga cuidado al retirarlos del cuerpo de plástico del distribuidor. Revise la condición de la rosca y limpie las roscas con un macho de rosca si es necesario antes de instalar los tornillos nuevos. Si no hace lo indicado la carcasa del distribuidor puede quebrarse. Apriete los tornillos de retención de la tapa del distribuidor a un par de 21 pulg.-lb.
- 2) Inspeccione y limpie los dos respiraderos del distribuidor que se encuentran colocados en la base de la carcasa del distribuidor. Los vehículos de último modelo fueron equipados con una base de distribuidor con mallas en los respiraderos. Estas mallas deben removerse para mejorar el flujo de aire del respiradero.
- 3) Algunos vehículos pueden tener una línea de acumulador del aire acondicionado cerca de la base del distribuidor. GM ha recomendado aislar la línea para evitar la transferencia de condensación acumulada a los respiraderos de la base del distribuidor. La manga de espuma de aislación necesaria debe ser de 9.0" ( 22,8 cm) de longitud, con un diámetro interno de 1,125" (2,8 cm) y con espesor de 0,250" (6,3 mm).
- 4) Inspeccione visualmente para verificar que no hay fugas del líquido de enfriamiento. Verifique las mangueras del sistema de calefacción y las zonas que rodean el múltiple de entrada.
- 5) Asegúrese de que el sistema de ventilación positiva de la caja del cigüeñal (PCV) está operando correctamente y está extrayendo humedad de la caja del cigüeñal. Esta humedad puede subir por el eje del distribuidor hasta la tapa. El aceite del motor debe cambiarse de con la frecuencia prescrita para igualmente evitar la humedad.
- 6) Inspeccione las condiciones en que se encuentra el rotor del distribuidor y reemplácelo si es necesario.