

## U1962-00 – MENSAGEM ENGINE3 – FALHA NO CONTADOR DE SINAL OU MENSAGEM CRC

**MODELO ENVOLVIDO:** TORO

### INFORMAÇÕES IMPORTANTES:

Para mais detalhes de chicote e cabeamento, consulte o esquema elétrico e outras informações do sistema.

### QUANDO O ERRO É MONITORADO:

- Se a ignição estiver ligada.
- Se o motor estiver ligado.
- Se não houver falha de comunicação com a Central de Controle de Injeção (ECM).

### CONDIÇÕES DE REGISTRO DE FALHA:

- A Central de Controle da Transmissão (TCM) detecta que o cálculo de proteção de um sinal enviado pela Central de Controle de Injeção (ECM) está errado.

### AÇÕES PADRÃO

- Luz de espia acesa.
- Luz de alerta acesa.

## Causas possíveis

SINAL IMPLAUSÍVEL

CENTRAL DE CONTROLE DE INJEÇÃO (ECM)

Sempre executar o procedimento PRÉ- DIAGNÓSTICO DO TCM - CENTRAL DE CONTROLE DA TRANSMISSÃO (TCM), presente na aba de Procedimentos Padrão dentro da aba de Diagnósticos.

### DESCRIÇÃO:

#### 1. TESTE DE POSSÍVEL MAU CONTATO OU CONDIÇÕES INTERMITENTES

1. Ligar a ignição.
2. Com o aparelho de diagnóstico, ler os DTCs da Central de Controle da Rádio Frequência (RFH) e salvar os DTCs em um arquivo.
3. Com o aparelho de diagnóstico, apagar os DTCs da Central de Controle da Rádio Frequência (RFH).
4. Desligar a ignição.

**Diagnóstico baseado em DTCs**


---

5. Aguardar 10 segundos.
6. Ligar a ignição.
7. Realizar um teste no veículo, nas condições que estabelecem este DTC.
8. Com o aparelho de diagnóstico, ler DTCs da Central de Controle da Rádio Frequência (RFH).

O DTC retornou?

- **SIM:** Ir para o passo 2.
- **NÃO:** As condições que originalmente estabelecem esse DTC não estão presentes neste momento. Usando os esquemas elétricos como guia, verificar todos os conectores e encaixes relacionados para sinais de penetração de água, corrosão, terminais dobrados ou afastados e a tensão correta do pino. Executar o **TESTE PARA UMA CONDIÇÃO INTERMITENTE** - presente na aba de Procedimentos Padrão dentro da aba de Diagnósticos.

**2. VERIFICAR NO CHICOTE AS CONEXÕES RELACIONADAS À CENTRAL DE CONTROLE DE INJEÇÃO (ECM)**

1. Desconectar os conectores do chicote da Central de Controle de Injeção (ECM).
2. Desconectar todos os conectores in-line do chicote (se equipado).
3. Desconectar os conectores do chicote dos sistemas relacionados.
4. Inspeccionar os conectores do chicote, conectores dos componentes e terminais macho e fêmea para as condições abaixo:
  - a. Instalação apropriada nos conectores.
  - b. Conectores com aparência danificada.
  - c. Corrosão.
  - d. Sinais de contato com água.
  - e. Se a proteção contra intempéries está danificada (se equipado).
  - f. Terminais amassados.
  - g. Superaquecimento devido à má conexão (terminal deve estar descolorido devido ao calor excessivo).
  - h. Terminais que tenham sido empurrados para a cavidade do conector.
  - i. Verificar a resistência e a tensão dos terminais do conector.
5. Reparar qualquer dos danos encontrados no item 4.
6. Reconectar todos os conectores do chicote da Central de Controle de Injeção (ECM). Conferir se os conectores estão bem encaixados.
7. Reconectar todos os conectores in-line no chicote (se equipado). Conferir se os conectores estão bem encaixados.
8. Reconectar todos os componentes relacionados ao chicote. Conferir se os conectores estão bem encaixados.
9. Com o aparelho de diagnóstico, apagar os DTCs.
10. Operar o veículo de acordo com as condições em que o erro é monitorado.
11. Com o aparelho de diagnóstico, ler os DTCs.

**Diagnóstico baseado em DTCs**

---

**TESTE COMPLETO. SE PERSISTIR O PROBLEMA PROCURAR O SUPORTE ESPECIALIZADO DA FCA.**