



INFORMAÇÕES IMPORTANTES

Para mais detalhes de cabearmentos e chicotes, consultar o esquema elétrico e outras informações do sistema.

Para os DTCs pendentes ou armazenados, identifique os contadores de evento no Vehicle Scan Report e opere o veículo nas condições de gravação do erro enquanto monitora se os contadores irão diminuir, indicando que o DTC ainda está ocorrendo de forma intermitente.

CONDIÇÕES

Se a ignição está ligada.

Se o motor está em funcionamento.

Se o veículo estiver em funcionamento

REGISTRO DE FALHA

Se a Central de Controle de Injeção (ECM) detectar uma falha elétrica geral no circuito de comando da sonda lambda pós-catalisador.

Se a Central de Controle de Injeção (ECM) detectar uma falha de operação da sonda lambda pós-catalisador.

Se a Central de Controle de Injeção (ECM) detectar uma falha de operação interna.

AÇÕES PADRÃO

Luz espia da Injeção acesa.

AÇÕES DE REMEDIAÇÃO

1. VERIFICAÇÃO DOS DTCs PRESENTES

1. Ligar a ignição.

2. Com o aparelho de diagnóstico, ler DTCs e salvar o relatório de verificação do veículo - Vehicle Scan Report.

O DTC permanece ativo?

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 tensão correta do pino. Se nenhum problema for encontrado, o teste está concluído. Executar o procedimento "Teste para uma condição intermitente" presente na aba de "Procedimentos Padrão".

CAUSA POSSÍVEL: AQUECEDOR DA Sonda LAMBDA

2. TESTE DE VERIFICAÇÃO DO AQUECEDOR DA Sonda LAMBDA



Antes de prosseguir com este passo, esperar que o motor atinja a temperatura ambiente.

1. Desligar a ignição.
2. Verificar o correto posicionamento da sonda.
3. Verificar se há sinais de vazamento na rosca da sonda.
4. Ligar a ignição.
5. Conectar o MICROPOD-II no conector EOBD.
6. Acessar a central ECM clicando sobre o ícone correspondente, pelo wiTECH II.
7. Clicar na aba Dados, nela deverá identificar os dados do aquecedor da sonda lambda.

Foi constatado alguma falha?

SIM: Falha no aquecedor da sonda lambda.

NÃO: Ir para o passo 3.

CAUSA POSSÍVEL: CHICOTE, CONECTORES E PINOUTS

3. TESTE DE VERIFICAÇÃO DE CONDIÇÕES DE CONECTORES E PINOUTS

1. Desligar a ignição.
2. Desconectar o conector do (a) sonda lambda pós-catalisador (S073).
3. Desconectar os conectores da Central de Controle de Injeção (M107-AA).
4. Desconectar o conector do (a) Massa Chassis (G001).
5. Inspeccionar os conectores do chicote, conectores dos componentes e terminais macho e fêmea para as condições abaixo:
 - a. Verificar a existência de acessórios instalados.
 - b. Instalação apropriada nos conectores.
 - c. Conectores com aparência danificada.

d. Corrosão.

e. Sinais de contato com água.

f. Se a proteção contra intempéries está danificada (se equipado).

g. Terminais amassados.

h. Superaquecimento devido à má conexão (terminal deve estar descolorido devido ao calor excessivo).

i. Terminais que tenham sido empurrados para a cavidade do conector.

j. Verificar a resistência dos terminais do conector.

k. Verificar a correta conexão dos terminais dos conectores de acordo com a funcionalidade descrita no pinout do esquema elétrico.

Foi constatado alguma das condições acima?

SIM: Restabelecer as condições originais. 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 tensão correta do pino. Se nenhum problema for encontrado, o teste está concluído.

NÃO: Ir para o passo 4.

4. TESTE DE CONDIÇÕES DE CIRCUITO ABERTO

1. Desligar a ignição.

2. Desconectar o conector do (a) sonda lambda pós-catalisador (S073).

3. Desconectar os conectores da Central de Controle de Injeção (M107-AA).

4. Desconectar o conector do (a) Massa Chassis (G001).

5. Com os conectores do chicote desconectados de seus componentes, utilizar o multímetro ajustado para medir Ohms.

6. Fazer a leitura da resistência entre o pino 4 do conector S073 lado chicote até o pino 94 do conector M107-AA lado chicote.

7. Fazer a leitura da resistência entre o pino 3 do conector S073 lado chicote até o pino ao massa do conector G001 lado chicote.

8. Mexer/movimentar o chicote e conectores e continuar a monitorar a resistência do sistema. Deve-se verificar se há uma condição intermitente. Utilizar os esquemas elétricos como um guia para monitorar os circuitos e verificar visualmente todos os conectores do sistema. Procurar por qualquer tipo de interferência, perfuração, fios pressionados ou parcialmente quebrados. Procurar por fios quebrados, tortos, conectores com fios deslocados para fora ou terminais corroídos. Verificar se os pinos estão com bons contatos nos terminais dos conectores ou em seu componente relacionado.



Para executar a medição consulte o Procedimento “Teste de diagnóstico utilizando voltímetro e ohmímetro” presente na aba de “Procedimento Padrão”.

Há continuidade no circuito?

SIM: Ir para o passo 5.

NÃO: Falta de continuidade no circuito testado. Consulte o procedimento de "REPARAÇÃO DE CHICOTE - EMENDA DE CHICOTE UTILIZANDO LUVAS TERMORRESTRINGENTES" presente na aba de "Procedimento Padrão".

CAUSA POSSÍVEL: CENTRAL ECM

5. TESTE DE VERIFICAÇÃO DO ALINHAMENTO DO PROXI DA CENTRAL ECM

1. Ligar a ignição.

2. Conectar o MicroPod no conector EOBD.

3. Com o WITECH II, ler o status do software da Central de Controle de Injeção (ECM).

4. Consultar as rotinas disponíveis nas abas "Funções Diversas" e "Testes de Sistema da Central de Controle de Injeção (ECM)" relacionadas as funções do alinhamento de PROXI.

Foi constatado alguma falha?

SIM: Falha na Central de Controle de Injeção (ECM).

NÃO: Ir para o Teste de Rotinas da Central de Controle de Injeção (ECM).

TESTE DE ROTINAS DA ECM - CENTRAL DE CONTROLE DE INJEÇÃO

1. Ligar a ignição.

2. Conectar o MicroPod no conector EOBD.

3. Consultar as rotinas disponíveis nas abas "Funções Diversas" e "Testes de Sistema da Central de Controle de Injeção (ECM)" relacionadas às funções sobre sonda lambda.

Foi constatado alguma falha?

SIM: Falha na Central de Controle de Injeção (ECM).

NÃO: Verificar se há outros DTCs presentes na Central de Controle de Injeção (ECM). 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 tensão correta do pino. Se nenhum problema for encontrado, o teste está concluído.