

Combustible y Emisiones

Sistema de Combustible y Emisiones

Herramientas Especiales.....	11-2
Indice de Solución de Problemas DTC.....	11-3
Solución de Problemas de Síntomas.....	11-4
Descripciones del Sistema	11-6

Sistema PGM -FI

Indice de Localización de Componentes..	11-43
Solución de Problemas de DTC	11-45
Solución de Problemas del Circuito MIL ..	11-55
Reemplazo de Inyectores.....	11-59

Sistema de Control de Marcha Mínima

Indice de Localización de Componentes..	11-61
Solución de Problemas en el	
Circuito del Indicador de A/C.....	11-62
Solución de Problemas en el Circuito	
del Indicador de FR del Alternador.....	11-64
Solución de Problemas en el Circuito del	
Indicador del Interruptor de Arranque..	11-65
Solución de Problemas en el Circuito del	
Indicador del Interruptor de la PSP.....	11-66
Solución de Problemas en el Circuito del	
Indicador del Interruptor de la	
Posición del Pedal de Frenos	11-67

Sistema de Abastecimiento de Combustible

Indice de Localización de Componentes .	11-68
Solución de Problemas en el Circuito del	
Relevador Principal PGM-FI.....	11-69
Prueba de la Presión del Combustible	11-72
Inspección de los Conductos de	
Combustible.....	11-74
Reemplazo del Regulador de Presión	
del Combustible.....	11-76

Sistema de Aire de Admisión

Indice de Localización de Componentes..	11-77
Desmontaje/Instalación del Cuerpo	
del Ahogador.....	11-78
Desarmado/Armado del Cuerpo	
del Ahogador.....	11-79

Sistema EGR

Indice de Solución de Problemas DTC	11-80
---	-------

Sistema PCV

Inspección y Prueba de la	
Válvula PCV.....	11-83

Sistema EVAP

Indice de Localización de Componentes..	11-84
---	-------



NOTA: Refiérase al Manual de Taller Odyssey 2000, para ver los elementos no mostrados en esta sección.

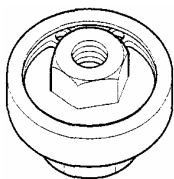
Descripción de Cambios en el Modelo

- Se modificó el PCM.
- Se modificó el conducto de combustible.
- Se modificó el cuerpo del ahogador.

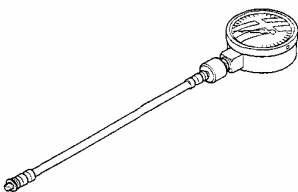
Sistema de Combustible y Emisiones

Herramientas Especiales

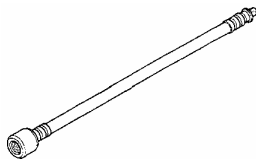
No. Ref.	Número de Herramienta	Descripción	Cantidad
1	07VAJ-0040100	Aditamento para el Medidor de Presión del Combustible	1
2	07406-0040002	Medidor de Presión del Combustible	1
3	07406-0040202	Ensamble de la Manguera de Presión del Combustible	1



①



②



③



Indice de Solución de Problemas de DTC

DTC (Indicación MIL)	Elemento de Detección	Página
0	El MIL no se enciende o no se apaga, ningún DTC almacenado	(ver Pág. 11-55)
1	Sensor de Oxígeno Caliente Primario (HO2S Primario, Sensor 1)	(ver Pág. 11-45)
3	Sensor de la Presión Absoluta del Múltiple (MAP)	(ver Pág. 11-46)
4	Sensor de la Posición del Cigüeñal (CKP)	Refiérase al Manual de Taller Odyssey 2000 (ver Pág. 11-50)
6	Sensor de la Temperatura del Refrigerante del Motor (ECT)	(ver Pág. 11-48)
7	Sensor de la Posición del Acelerador (TP)	(ver Pág. 11-50)
8	Sensor de la Posición de Punto Muerto Superior 1 (TDC 1)	Refiérase al Manual de Taller Odyssey 2000 (ver Pág. 11-55)
10	Sensor de la Temperatura del Aire de Admisión (IAT)	(ver Pág. 11-52)
12	Sensor de Elevación de la Válvula de Recirculación del Gas del Escape (EGR)	(ver Pág. 11-80)
13	Sensor de la Presión Barométrica (BARO)	Refiérase al Manual de Taller Odyssey 2000 (ver Pág. 11-60)
14	Válvula de Control del Aire de Marcha Mínima (IAC)	Refiérase al Manual de Taller Odyssey 2000 (ver Pág. 11-75)
20	Detector de Carga Eléctrica (ELD)	Refiérase al Manual de Taller Odyssey 2000 (ver Pág. 11-60)
22	Sistema VTEC	Refiérase al Manual de Taller Odyssey 2000 (ver Pág. 6-6)
23	Sensor de Pistoneo (KS)	Refiérase al Manual de Taller Odyssey 2000 (ver Pág. 11-62)
41	Calentador del Sensor de Oxígeno Caliente Primario (HO2S Primario)	Refiérase al Manual de Taller Odyssey 2000 (ver Pág. 11-63)
58	Sensor de la Posición de Punto Muerto Superior 2 (TDC 2)	Refiérase al Manual de Taller Odyssey 2000 (ver Pág. 11-55)
63	Sensor de Oxígeno Caliente Secundario (HO2S Secundario)	(ver Pág. 11-54)
65	Calentador del Sensor de Oxígeno Caliente Secundario (HO2S Secundario)	Refiérase al Manual de Taller Odyssey 2000 (ver Pág. 11-63)
70	Transeje Automático	-----

Sistema de Combustible y Emisiones

Indice de Solución de Problemas de Síntomas

Estos síntomas NO activan Códigos de Diagnóstico de Problemas (DTCs) y causan que la Lámpara Indicadora de Fallas (MIL) se encienda. Si la MIL se reporta encendida, busque DTCs. Si el vehículo tiene uno de estos síntomas, haga el procedimiento de diagnóstico para el síntoma, en la secuencia indicada, hasta que encuentre la causa.

Síntoma	Procedimiento de Diagnóstico	También Compruebe
El motor no arranca (MIL trabaja bien, no hay DTCs)	1. Pruebe la Batería, refiérase al Manual de Taller Odyssey 2000 (ver Pág. 22-57). 2. Pruebe el arrancador, refiérase al Manual de Taller Odyssey 2000 (ver Pág. 4-5). 3. Pruebe la bomba de combustible, refiérase al Manual de Taller Odyssey 2000 (ver Pág. 11-91). 4. Pruebe las bobinas de encendido, refiérase al Manual de Taller Odyssey 2000 (ver Pág. 4-17). 5. Resuelva los problemas en el circuito del relevador principal PGM-FI (ver Pág. 11-69).	• Baja compresión • Fugas de Aire de Admisión • Motor atascado • Banda de distribución patinando / rota • Combustible contaminado
El motor no arranca (MIL se enciende y permanece encendida, o no se prende nunca, no hay DTCs)	Resuelva los problemas en el circuito MIL (ver Pág. 11-55).	
El motor no arranca (la luz indicadora del inmovilizador se enciende)	Resuelva los problemas en el sistema inmovilizador, refiérase al Manual de Taller Odyssey 2000 (ver Pág. 22-177).	
Arranque difícil (MIL trabaja bien, no hay DTCs)	1. Pruebe la Batería, refiérase al Manual de Taller Odyssey 2000 (ver Pág. 22-57). 2. Pruebe la presión del combustible (ver Pág. 11-72). 3. Pruebe las bobinas de encendido, refiérase al Manual de Taller Odyssey 2000 (ver Pág. 4-17).	• Baja compresión • Fugas de Aire de Admisión • Combustible contaminado
Marcha mínima en frío fuera de especificaciones (MIL trabaja bien, no hay DTCs)	1. Revise/ajuste la velocidad de marcha mínima, refiérase al Manual de Taller Odyssey 2000 (ver Pág. 11-83). 2. Resuelva problemas en el circuito de la válvula IAC, refiérase al Manual de Taller Odyssey 2000 (ver Pág. 11-75). 3. Inspeccione / ajuste el chicote del acelerador, refiérase al Manual de Taller Odyssey 2000 (ver Pág. 11-108). 4. Inspeccione y pruebe el cuerpo del ahogador, refiérase al Manual de Taller Odyssey 2000 (ver Pág. 11-105).	
Después del calentamiento, la velocidad de marcha mínima está debajo de la especificada sin carga (MIL trabaja bien, no hay DTCs)	1. Resuelva problemas en el circuito de la válvula IAC, refiérase al Manual de Taller Odyssey 2000 (Pág. 11-75). 2. Inspeccione y pruebe el cuerpo del ahogador, refiérase al Manual de Taller Odyssey 2000 (ver Pág. 11-105).	• Manguera de vacío obstruida / rota / mala conexión
Después del calentamiento, la velocidad de marcha mínima fluctúa con carga eléctrica (MIL trabaja bien, no hay DTCs)	1. Resuelva problemas en el circuito del indicador ACG FR (ver Pág. 11-64). 2. Resuelva problemas en el circuito de la válvula IAC, refiérase al Manual de Taller Odyssey 2000 (Pág. 11-75). 3. Inspeccione y pruebe el cuerpo del ahogador, refiérase al Manual de Taller Odyssey 2000 (ver Pág. 11-105).	• Manguera de vacío obstruida / rota / mala conexión • Sistema de Aire Acondicionado



Síntoma	Procedimiento de Diagnóstico	También Compruebe
Después del calentamiento, la velocidad de marcha mínima baja al girar el volante (MIL trabaja bien, no hay DTCs)	1. Resuelva problemas en el circuito del indicador del Interruptor PSP (ver Pág. 11-66). 2. Resuelva problemas en el circuito de la válvula IAC, refiérase al Manual de Taller Odyssey 2000 (Pág. 11-75). 3. Inspeccione y pruebe el cuerpo del ahogador, refiérase al Manual de Taller Odyssey 2000 (ver Pág. 11-105).	• Sistema de dirección hidráulica
La velocidad de marcha mínima fluctúa (MIL trabaja bien, no hay DTCs)	1. Resuelva problemas en el circuito de la válvula IAC, refiérase al Manual de Taller Odyssey 2000 (Pág. 11-75). 2. Pruebe la presión del combustible (ver Pág. 11-72). 3. Pruebe los inyectores de combustible, refiérase al Manual de Taller Odyssey 2000 (ver Pág. 11-70). 4. Resuelva problemas en el circuito del indicador ACG FR (ver Pág. 11-64). 5. Inspeccione y pruebe la válvula PCV (ver Pág. 11-83).	• Combustible contaminado
Falla de encendido o marcha irregular (MIL trabaja bien, no hay DTCs)	1. Pruebe las bobinas de encendido, refiérase al Manual de Taller Odyssey 2000 (ver Pág. 4-17). 2. Revise las bujías, refiérase al Manual de Taller Odyssey 2000 (ver Pág. 4-18). 3. Pruebe la presión del combustible (ver Pág. 11-72). 4. Pruebe los inyectores de combustible, refiérase al Manual de Taller Odyssey 2000 (ver Pág. 11-70). 5. Pruebe la bomba de combustible, refiérase al Manual de Taller Odyssey 2000 (ver Pág. 11-91).	• Baja compresión • Separación de la válvula • Combustible contaminado
No pasa la prueba de emisiones (MIL trabaja bien, no hay DTCs)	1. Pruebe las bobinas de encendido, refiérase al Manual de Taller Odyssey 2000 (ver Pág. 4-17). 2. Revise las bujías, refiérase al Manual de Taller Odyssey 2000 (ver Pág. 4-18). 3. Pruebe la presión del combustible (ver Pág. 11-72). 4. Pruebe los inyectores de combustible, refiérase al Manual de Taller Odyssey 2000 (ver Pág. 11-70). 5. Revise el sistema de control de emisiones EVAP, refiérase al Manual de Taller Odyssey 2000 (ver Pág. 11-116).	• Combustible contaminado • Baja compresión • Banda de distribución patinando / rota
Baja Potencia (MIL trabaja bien, no hay DTCs)	1. Pruebe la presión del combustible (ver Pág. 11-72). 2. Revise el elemento del filtro de aire, refiérase al Manual de Taller Odyssey 2000 (ver Pág. 11-107). 3. Inspeccione / ajuste el chicote del acelerador, refiérase al Manual de Taller Odyssey 2000 (ver Pág. 11-108). 4. Inspeccione y pruebe el cuerpo del ahogador, refiérase al Manual de Taller Odyssey 2000 (ver Pág. 11-105). 5. Pruebe los inyectores de combustible, refiérase al Manual de Taller Odyssey 2000 (ver Pág. 11-70).	• Combustible contaminado
El motor se para (MIL trabaja bien, no hay DTCs)	1. Pruebe la presión del combustible (ver Pág. 11-72). 2. Revise/ajuste la velocidad de marcha mínima, refiérase al Manual de Taller Odyssey 2000 (ver Pág. 11-83). 3. Resuelva problemas en el circuito del indicador de frenos (ver Pág. 11-67). 4. Pruebe las bobinas de encendido, refiérase al Manual de Taller Odyssey 2000 (ver Pág. 4-17). 5. Revise las bujías, refiérase al Manual de Taller Odyssey 2000 (ver Pág. 4-18).	• Fugas de Aire de Admisión • Conexiones defectuosas entre el arnés y los sensores

Sistema de Combustible y Emisiones

Descripciones del Sistema

Sistema de Control Electrónico

Las funciones de los sistemas de combustible y control de emisiones son dirigidas por el módulo de control del tren motriz (PCM).

Función a Prueba de Fallas

Cuando ocurre algo anormal en una señal del sensor, el PCM ignora esa señal y toma un valor pre-programado para ese sensor, que permite que el motor continúe en marcha.

Función de Respaldo

Cuando ocurre algo anormal en el PCM, los inyectores de combustible son controlados por un circuito de respaldo independiente del sistema para permitir conducción mínima.

Auto-diagnóstico

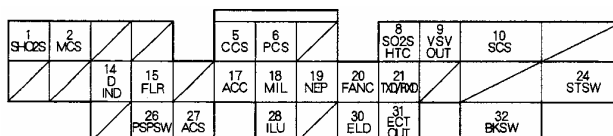
Cuando ocurre algo anormal en la señal del sensor, el PCM suministra tierra a la Lámpara Indicadora de Fallas (MIL) y almacena el Código de Diagnóstico de Problemas (DTC) en una memoria borrable. Cuando se arranca primero el motor, el PCM provee tierra a la MIL por dos segundos, para revisar el estado de la lámpara MIL.

Método de Detección de Conducción de Dos Tiempos

Para evitar indicaciones falsas, el "método de detección de conducción de dos tiempos" se utiliza en el HO2S, el sensor ECT, el sistema EGR y en otras funciones de auto-diagnóstico. Cuando ocurre algo anormal, el PCM lo almacena en la memoria. Cuando la misma anomalía vuelve a ocurrir después de que el interruptor de encendido se gira a OFF y a ON (II) nuevamente, el PCM le informa al conductor encendiendo la MIL.



Entradas y Salidas en el Conector A del PCM (32P)



Lado de cables de las terminales hembra

NOTA: El voltaje estándar de la batería es de 12 V.

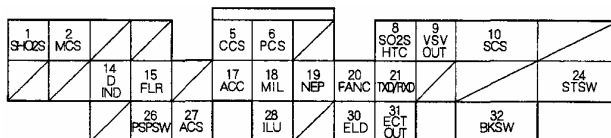
Número de Terminal	Color del Cable	Nombre de la Terminal	Descripción	Señal
1	BLA/ROJ	SHO2S (SENSOR DE OXIGENO CALIENTE SECUNDARIO, SENSOR 2)	Detecta la señal de HO2S Secundario (sensor 2)	Con el ahogador totalmente abierto desde marcha mínima, con el motor totalmente caliente: arriba de 0.6 V Con el ahogador cerrado rápidamente: abajo de 0.4 V
2	VER/BLA	MCS (VALVULA SOLENOIDE DE CONTROL DE MONTAJE DEL MOTOR)	Maneja la válvula solenoide de control de montaje del motor	En marcha mínima y excepto en posición Fl o N : cerca de 0 V Más arriba de marcha mínima: voltaje de la batería
5	AZU/VER	CCS (SEÑAL DE CONTROL DE CRUCERO)	Detecta la señal de control de cruce	Con el interruptor de encendido en ON (II): pulsos
6	ROJ/AMA	PCS (VALVULA SOLENOIDE DE CONTROL DE PURGA EVAP)	Maneja la válvula solenoide de control de purga EVAP	Con el motor en marcha, líquido refrigerante abajo de 147°F (64°C): voltaje de la batería Con el motor en marcha, líquido refrigerante arriba de 147°F (64°C): servicio controlado
8	NEG/BLA	SO2SHTC (CONTROL DEL CALENTADOR DEL SENSOR DE OXIGENO CALIENTE SECUNDARIO)	Maneja el calentador HO2S secundario	Con el interruptor de encendido en ON (II): voltaje de la batería Con el motor totalmente caliente en marcha: servicio controlado
9	AZU/BLA	VSSOUT (SEÑAL DE SALIDA DEL SENSOR DE LA VELOCIDAD DEL VEHICULO)	Envía la señal de velocidad del vehículo	Dependiendo de la velocidad del vehículo: pulsos
10	CAF	SCS (SEÑAL DE SERVICIO DE REVISION)	Detecta la señal del conector de servicio de revisión (la señal que genera una indicación DTC)	Con la terminal conectada: 0 V Con la terminal desconectada: voltaje de la batería
14	VER/NEG	DIND (INDICADOR D)	Maneja la luz del indicador D	Con la luz del indicador D encendida (ON): 0 V Con la luz del indicador D apagada (OFF): voltaje de la batería
15	VER/AMA	FLR (RELEVADOR DE LA BOMBA DE COMBUSTIBLE)	Maneja el relevador de la bomba de combustible	0 V por dos segundos después de girar el interruptor de encendido a ON (II), luego voltaje de la batería
17	ROJ	ACC (RELEVADOR DEL EMBRAGUE DEL A/C)	Maneja el relevador del embrague del A/C	Con el compresor encendido (ON): 0 V Con el compresor apagado (OFF): voltaje de la batería

(continúa)

Sistema de Combustible y Emisiones

Descripciones del Sistema (continuación)

Entradas y Salidas en el Conector A del PCM (32P)



Lado de cables de las terminales hembra

NOTA: El voltaje estándar de la batería es de 12 V.

Número de Terminal	Color del Cable	Nombre de la Terminal	Descripción	Señal
18	VER/NAR	MIL (LUZ INDICADORA DE FALLA)	Maneja la MIL	Con la MIL encendida (ON): 0 V Con la MIL apagada (OFF): voltaje de la batería
19	AZU	NEP (PULSO DE VELOCIDAD DEL MOTOR)	Produce el pulso de velocidad del motor	Con el motor en marcha: pulsos
20	AZU/ROJ	FANC (CONTROL DEL VENTILADOR DEL RADIADOR)	Maneja el relevador del ventilador del radiador	Con el ventilador del radiador corriendo: 0 V Con el ventilador del radiador parado: voltaje de la batería
21	AZU CL	TXD/RXD	Envía y recibe la señal de la herramienta de exploración	Con el interruptor de encendido en ON (II): pulsos
24	AZU/NAR	STSW (SEÑAL DEL INTERRUPTOR DE ARRANQUE)	Detecta la señal del interruptor de arranque	Con el interruptor de encendido en START (III): voltaje de batería Con el interruptor de encendido en OFF: 0 V
26	VER	PSPSW (SEÑAL DEL INTERRUPTOR DE LA P/S)	Detecta la señal del interruptor de la PSP	En marcha mínima con el volante en posición recta: 0 V En marcha mínima con el volante totalmente girado: voltaje de la batería
27	AZU/ROJ	ACS (SEÑAL DEL INTERRUPTOR DEL A/C)	Detecta la señal del interruptor del A/C	Con el interruptor del A/C encendido (ON): 0 V Con el interruptor del A/C apagado (OFF): cerca de 5 V
28	BLA/ROJ	ILU (UNIDAD DE CONTROL DE INTERBLOQUEO)	Maneja la unidad de control de interbloqueo	Con el interruptor de encendido en ON (II) y el pedal de freno presionado: cerca de 0 V
30	VER/ROJ	ELD (ELD)	Detecta la señal ELD	Con las luces de estacionamiento encendidas en marcha mínima: cerca de 2.5-3.5 V Con los faros de baja intensidad encendidos en marcha mínima: cerca de 1.5-2.5 V
31	AMA/VER	ECTOUT (SALIDA DE LA SENAL ECT)	Envía la señal de la temperatura del líquido refrigerante del motor	Con el interruptor de encendido en ON (II): pulsos
32	BLA/NEG	BKSW (INTERRUPTOR DE FRENOS)	Detecta la señal del interruptor de frenos	Con el pedal de freno sin presionar: 0 V



Entradas y Salidas en el Conector B del PCM (25P)

1 IGP1	2 PG1	3 INJ5	4 INJ4	5 INJ2	6 INJ6	7 E-EGR	8 LSA-
9 IGP2	10 PG2	11 INJ1	12 VTSOL	13 LSC+	14 ATP NP	15 INJ3	17 LSA+
19 OP4SW	20 LG1	21 VBU	22 LG2	23 IACV	24 LSC-	25 LSB+	18 LSB-

Lado de cables de las terminales hembra

NOTA: El voltaje estándar de la batería es de 12 V.

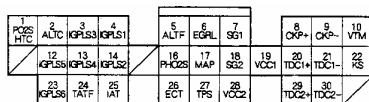
Número de Terminal	Color del Cable	Nombre de la Terminal	Descripción	Señal
1	AMA/NEG	IGP1 (FUENTE DE PODER)	Fuente de poder para el circuito de control PCM	Con el interruptor de encendido en ON (II): voltaje de la batería Con el interruptor de encendido en OFF: cerca de 0 V
2	NEG	PG1 (TIERRA DE ENERGÍA)	Tierra para el circuito de control del PCM	Menos de 1.0 V todo el tiempo
3	NEG/ROJ	INJ5 (INYECTOR No.5)	Maneja el inyector No.5	Con el interruptor de encendido en ON (II): voltaje de la batería
4	AMA	INJ4 (INYECTOR No. 4)	Maneja el inyector No.4	En marcha mínima: servicio controlado
5	ROJ	INJ2 (INYECTOR No.2)	Maneja el inyector No.2	
6	BLA/AZU	INJ6 (INYECTOR No. 6)	Maneja el inyector No.6	
7	AZU/ROJ	E-EGR	Maneja la válvula EGR	Con EGR funcionando: servicio controlado Con EGR sin funcionar: cerca de 0 V
8	BLA	LSA- (VALVULA SOLENOIDE A DE CONTROL DE LA PRESION DE LA A/T NEGATIVO)	Tierra para la válvula solenoide A de control de la presión de la A/T	Con el interruptor de encendido en ON (II): servicio controlado
9	AMA/NEG	IGP2 (FUENTE DE PODER)	Fuente de poder del circuito del PCM	Con el interruptor de encendido en ON (II): voltaje de la batería Con el interruptor de encendido en OFF: cerca de 0 V
10	NEG	PG2 (TIERRA DE ENERGÍA)	Tierra p/circuito del PCM	Menos de 1.0 V todo el tiempo
11	CAF	INJ1 (INYECTOR No. 1)	Maneja el inyector No.1	Con el interruptor de encendido en ON (II): voltaje de la batería En marcha mínima: servicio controlado
12	VER/AMA	VTSOL (VALVULA SOLENOIDE VTEC)	Maneja la válvula solenoide VTEC	Con el motor a bajas rpm: 0 V Con el motor a altas rpm: voltaje de la batería
13	VER/ROJ	LSC+ (VALVULA SOLENOIDE C DE CONTROL DE LA PRESION DE LA A/T POSITIVO)	Maneja la válvula solenoide C de control de la presión de la A/T	Con el interruptor de encendido en ON (II): servicio controlado
14	AZU/BLA	ATPNP (INTERRUPTOR DE LA POSICION DEL ENGRANAJE DE LA A/T)	Detecta la señal Neutral/Park del interruptor del rango de la transmisión	En Park o Neutral: 0 V En cualquier otra posición: voltaje de la batería
15	AZU	INJ3 (INYECTOR No. 3)	Maneja el inyector No.3	Con el interruptor de encendido en ON (II): voltaje de la batería En marcha mínima: servicio controlado
17	ROJ	LSA+ (VALVULA SOLENOIDE A DE CONTROL DE LA PRESION DE LA A/T POSITIVO)	Maneja la válvula solenoide A de control de la presión de la A/T	Con el interruptor de encendido en ON (II): servicio controlado
18	VER	LSB- (VALVULA SOLENOIDE B DE CONTROL DE LA PRESION DE LA A/T NEGATIVO)	Tierra para la válvula solenoide B de control de la presión de la A/T	Con el interruptor de encendido en ON (II): servicio controlado
19	AZU/AMA	OP4SW (4to INTERRUPTOR DE LA PRESION DEL ACEITE)	Detecta el 4to interruptor de la presión del aceite	Con el interruptor de encendido en ON (II): voltaje de la batería
20	CAF/NEG	LG1 (TIERRA LOGICA)	Tierra para el circuito de control del PCM	Menos de 1.0 V todo el tiempo
21	BLA/ROJ	VBU (VOLTAGE DE SOPORTE)	Fuente de poder para el circuito del PCM Fuente de poder para la Memoria DTC	Voltaje de la batería todo el tiempo
22	CAF/AMA	LG2 (TIERRA LOGICA)	Tierra para el circuito de control del PCM	Menos de 1.0 V todo el tiempo
23	NEG/ROJ	IACV (VALVULA DE CONTROL DE AIRE DE MARCHA MINIMA)	Maneja la válvula IAC	En marcha mínima: servicio controlado
24	ROJ/AZU	LSC- (VALVULA SOLENOIDE C DE CONTROL DE LA PRESION DE LA A/T NEGATIVO)	Tierra para la válvula solenoide C de control de la presión de la A/T	Con el interruptor de encendido en ON (II): servicio controlado
25	CAF/BLA	LSB+ (VALVULA SOLENOIDE B DE CONTROL DE LA PRESION DE LA A/T POSITIVO)	Maneja la válvula solenoide B de control de la presión de la A/T	Con el interruptor de encendido en ON (II): servicio controlado

(continúa)

Sistema de Combustible y Emisiones

Descripciones del Sistema (continuación)

Entradas y Salidas en el Conector C del PCM (31P)



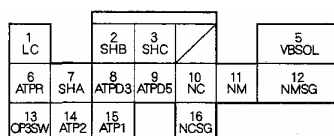
Lado de cables de las terminales hembra

NOTA: El voltaje estándar de la batería es de 12 V.

Número de Terminal	Color del Cable	Nombre de la Terminal	Descripción	Señal
1	NEG/BLA	PO2SHTC (CONTROL DEL CALENTADOR DE OXIGENO CALIENTE PRIMARIO)	Maneja el calentador del sensor de oxígeno caliente primario	Con el interruptor de encendido en ON (II): voltaje de la batería Con el motor totalmente caliente en marcha: servicio controlado
2	BLA/VER	ALTC (CONTROL DEL ALTERNADOR)	Envía la señal de control del alternador	Con el motor totalmente caliente en marcha: aprox. 8V
3	BLA/AZU	IGPLS 3 (PULSO DE LA BOBINA DE ENCENDIDO No.3)	Maneja la bobina de encendido No. 3	Con el interruptor de encendido en ON (II): 0 V Con el motor en marcha: pulsos
4	AMA/VER	IGPLS 1 (PULSO DE LA BOBINA DE ENCENDIDO No.1)	Maneja la bobina de encendido No. 3	
5	BLA/ROJ	ALTF (SEÑAL FR DEL ALTERNADOR)	Detecta la señal FR del alternador	Con el motor totalmente caliente en marcha: 0 V-Voltaje de la Batería (dependiendo de la carga eléctrica)
6	BLA/NEG	EGRL (SENSOR DE ELEVACION DE LA VALVULA EGR)	Detecta la señal del sensor de elevación de la válvula EGR	En marcha mínima: cerca de 1.2 V
7	VER/BLA	SG1 (TIERRA DEL SENSOR)	Sensor de tierra para MAP	Menos de 1.0 V todo el tiempo
8	AZU	CKP+ (SENSOR CKP +)	Detecta el sensor CKP	Con el motor en marcha: pulsos
9	BLA	CKP- (SENSOR CKP -)	Tierra para el sensor CKP	
10	AZU/NEG	VTM (SEÑAL DEL INTERRUPTOR DE PRESION DEL ACEITE VTEC)	Detecta la señal del interruptor de la presión del aceite VTEC	Con el motor a bajas rpm: 0 V Con el motor a altas rpm: voltaje de la batería
12	NEG/ROJ	IGPLS 5 (PULSO DE LA BOBINA DE ENCENDIDO No.5)	Maneja la bobina de encendido No. 5	Con el interruptor de encendido en ON (II): 0 V Con el motor en marcha: pulsos
13	CAF	IGPLS 4 (PULSO DE LA BOBINA DE ENCENDIDO No.4)	Maneja la bobina de encendido No. 4	
14	AZU/ROJ	IGPLS 2 (PULSO DE LA BOBINA DE ENCENDIDO No.2)	Maneja la bobina de encendido No. 2	
16	BLA	PHO2S (SENSOR DE OXIGENO CALIENTE PRIMARIO, SENSOR 1)	Detecta la señal del sensor de oxígeno caliente primario (sensor 1)	Con el ahogador totalmente abierto desde marcha mínima, con el motor totalmente caliente: arriba de 0.6 V Con el ahogador cerrado rápidamente: menos de 0.4 V
17	VER/ROJ	MAP (SENSOR DE PRESION ABSOLUTA DEL MULTIPLE)	Detecta la señal del sensor MAP	Con el interruptor de encendido en ON (II): cerca de 3 V En marcha mínima: cerca de 1.0 V (dependiendo de la Velocidad del motor)
18	VER/NEG	SG2 (TIERRA DEL SENSOR)	Tierra del sensor	Menos de 1.0 V todo el tiempo
19	AMA/ROJ	VCC1 (VOLTAJE DEL SENSOR)	Fuente de poder para el sensor MAP	Con el interruptor de encendido en ON (II): cerca de 5 V Con el interruptor de encendido en OFF: 0 V
20	VER	TDC1+ (SENSOR TDC +)	Detecta el sensor TDC 1	Con el motor en marcha: pulsos
21	ROJ	TDC1- (SENSOR TDC -)	Tierra para el sensor TDC 1	
22	ROJ/AZU	KS (SENSOR DE PISTONEO)	Detecta la señal del sensor de pistoneo	Con el motor en marcha: pulsos
23	CAF/BLA	IGPLS 6 (PULSO DE LA BOBINA DE ENCENDIDO No.6)	Maneja la bobina de encendido No. 6	Con el interruptor de encendido en ON (II): 0 V Con el motor en marcha: pulsos
24	AZU/AMA	TATF (SENSOR DE LA TEMPERATURA DEL ATF)	Detecta la señal del sensor TATF	Con el interruptor de encendido en ON (II): cerca de 0.2-4.8 V (dependiendo de TATF)
25	ROJ/AMA	IAT (SENSOR DE LA TEMPERATURA DEL AIRE DE ADMISION)	Detecta la señal del sensor IAT	Con el interruptor de encendido en ON (II): cerca de 0.1-4.8 V (dependiendo de la temperatura del aire de admisión)
26	ROJ/BLA	ECT (SENSOR DE LA TEMPERATURA DEL LIQUIDO REFRIGERANTE)	Detecta la señal del sensor ECT	Con el interruptor de encendido en ON (II): cerca de 0.1 -4.8 V (dependiendo de la temperatura del refrigerante del motor)
27	ROJ/NEG	TPS (SENSOR DE LA POSICION DEL ACELERADOR)	Detecta la señal del sensor TP	Con el ahogador totalmente abierto: cerca de 4.8 V Con el ahogador totalmente cerrado: cerca de 0.5 V
28	AMA/AZU	VCC2 (VOLTAJE DEL SENSOR)	Provee voltaje al sensor	Con el interruptor de encendido en ON (II): cerca de 5 V Con el interruptor de encendido en OFF: 0 V
29	AMA	TDC2+ (SENSOR TDC2 +)	Detecta el sensor TDC 2	Con el motor en marcha: pulsos
30	NEG	TDC2- (SENSOR TDC2 -)	Tierra para el sensor TDC 2	



Entradas y Salidas en el Conector D del PCM (16P)



Lado de cables de las terminales hembras

NOTA: El voltaje estándar de la batería es de 12 V.

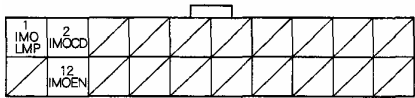
Número de Terminal	Color del Cable	Nombre de la Terminal	Descripción	Señal
1	AMA	LC (VALVULA SOLENOIDE DE CONTROL DE BLOQUEO)	Maneja la válvula solenoide de control de bloqueo	Con bloqueo encendido (ON): voltaje de la batería Con bloqueo apagado (OFF): 0 V
2	VER/BLA	SHB (VALVULA SOLENOIDE B DE CONTROL DE CAMBIOS)	Maneja la válvula solenoide B de control de cambios	Con el motor en marcha en engranajes de 1ra, 2da: voltaje de la batería Con el motor en marcha en engranajes de 3ra, 4ta: cerca de 0 V
3	VER	SHC (VALVULA SOLENOIDE C DE CONTROL DE CAMBIOS)	Maneja la válvula solenoide C de control de cambios	Con el motor en marcha en engranajes de 1ra, 3ra: voltaje de la batería Con el motor en marcha en engranajes de 2da, 4ta: 0 V
5	NEG/AMA	VBSOL (VOLTAJE DE LA BATERIA PARA LA VALVULA SOLENOIDE)	Fuente de poder de la válvula solenoide	Con el interruptor de encendido en ON (II): voltaje de la batería
6	BLA	ATPR (INTERRUPTOR DE LA POSICION DEL ENGRANAJE DE LA A/T)	Detecta la señal del interruptor de la posición A del rango de la transmisión	En posición A : 0 V En cualquier otra posición: voltaje de la batería
7	AZU/AMA	SHA (VALVULA SOLENOIDE A DE CONTROL DE CAMBIOS)	Maneja la válvula solenoide A de control de cambios	Con el motor en marcha en engranajes de 2da, 3ra: voltaje de la batería Con el motor en marcha en engranajes de 1ra, 4ta: cerca de 0 V
8	ROJ	ATPD3 (INTERRUPTOR DE LA POSICION DEL ENGRANAJE DE LA A/T)	Detecta la señal del interruptor de la posición D3 del rango la transmisión	En posición D3 : 0 V En cualquier otra posición: voltaje de la batería
9	AMA	ATPD5 (INTERRUPTOR DE LA POSICION DEL ENGRANAJE DE LA A/T)	Detecta la señal del interruptor de la posición D5 del rango la transmisión	En posición D5 : 0 V En cualquier otra posición: aprox. 5 V
10	AZU	NC (SENSOR DE VELOCIDAD DEL CONTRAEJE)	Detecta las señales del sensor de velocidad del contraeje	Con el interruptor de encendido en ON (II) y las ruedas delanteras rodando: pulsos
11	ROJ	NM (SENSOR DE VELOCIDAD DEL EJE PRINCIPAL)	Detecta las señales del sensor de velocidad del eje principal	Con el motor en marcha: pulsos
12	BLA	NMSG (TIERRA DEL SENSOR DE VELOCIDAD DEL EJE PRINCIPAL)	Tierra para el sensor de la velocidad del eje principal	
13	AZU/BLA	OP3SW (INTERRUPTOR DE PRESION DEL ACEITE DE 3RA)	Detecta el interruptor de la presión del aceite de 3ra	Con el interruptor de encendido en ON (II): voltaje de la batería
14	AZU	ATP2 (INTERRUPTOR DE LA POSICION DEL ENGRANAJE DE LA A/T)	Detecta la señal del interruptor de la posición 2da del rango de la transmisión	En posición 2da: 0 V En cualquier otra posición: voltaje de la batería
15	CAF	ATP1 (INTERRUPTOR DE LA POSICION DEL ENGRANAJE DE LA A/T)	Detecta la señal del interruptor de la posición 1ra del rango de la transmisión	En posición 1ra: 0 V En cualquier otra posición: voltaje de la batería
16	VER	NCSG (TIERRA DEL SENSOR DE VELOCIDAD DEL CONTRAEJE)	Tierra para el sensor de la velocidad del contraeje	

(continúa)

Sistema de Combustible y Emisiones

Descripciones del Sistema (continuación)

Entradas y Salidas en el Conector E del PCM (20P)



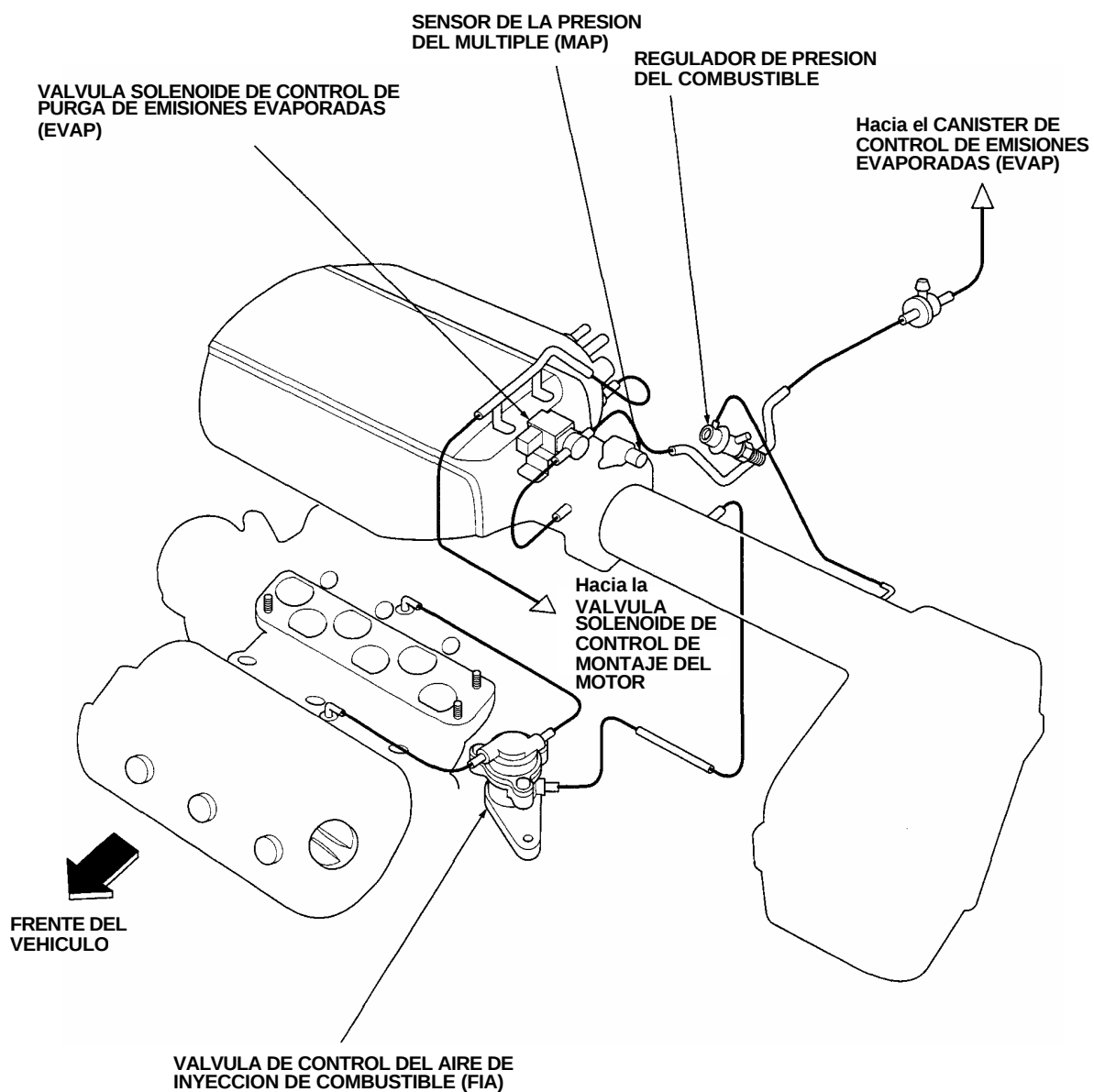
Lado de cables de las terminales hembra

NOTA: El voltaje estándar de la batería es de 12 V.

Número de Terminal	Color del Cable	Nombre de la Terminal	Descripción	Señal
1	ROS	IMOLMP (LUZ INDICADORA DEL INMOVILIZADOR)	Maneja la luz indicadora del inmovilizador	Con el inmovilizador encendido (ON): 0 V Con el indicador del inmovilizador apagado (OFF): voltaje de la batería
2	ROJ	IMOCD (CODIGO DEL INMOVILIZADOR)	Detecta la señal del inmovilizador	
12	AZU	IMOEN (SEÑAL DE INMOVILIZADOR HABILITADO)	Envía la señal de inmovilizador habilitado	



Ruta de la Manguera de Vacío

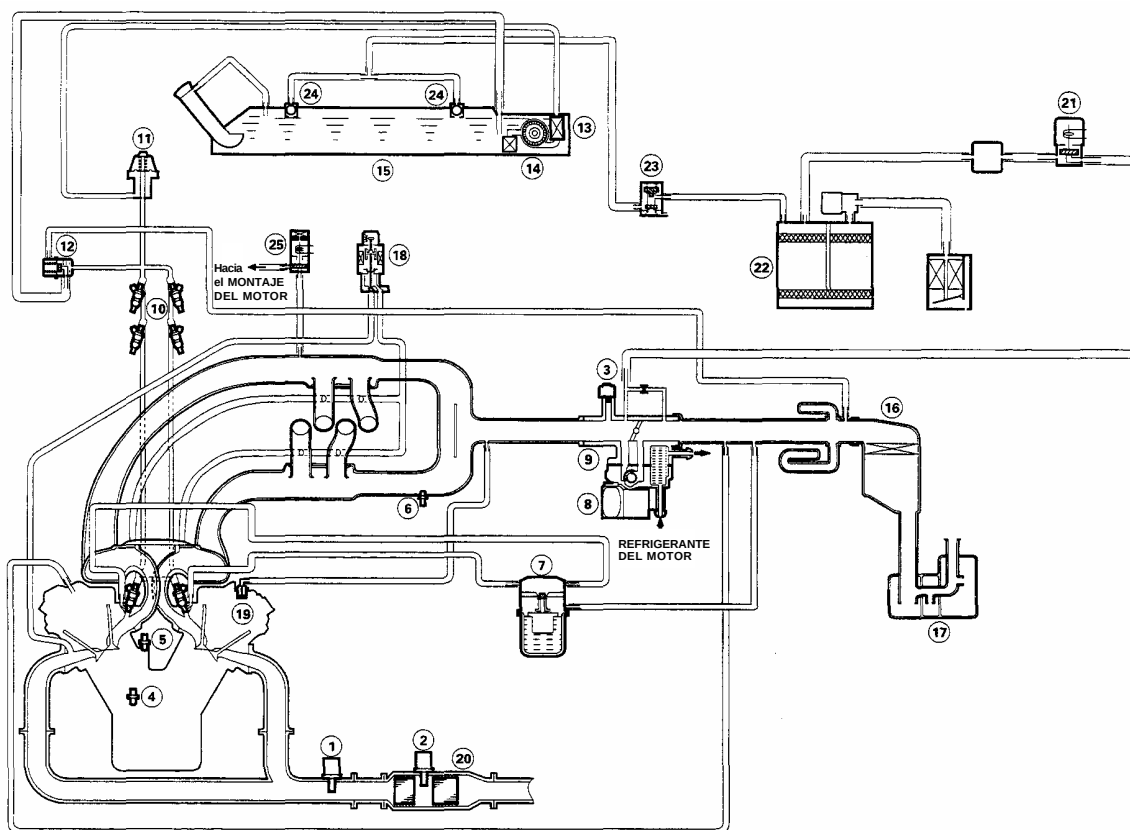


(continúa)

Sistema de Combustible y Emisiones

Descripciones del Sistema (continuación)

Distribución de Vacío



- | | |
|--|---|
| 1 SENSOR DE OXIGENO CALIENTE PRIMARIO (HO2S PRIMARIO) (SENSOR 1) | 18 VALVULA Y SENSOR DE ELEVACION DE RECIRCULACION DEL GAS DE ESCAPE |
| 2 SENSOR DE OXIGENO CALIENTE SECUNDARIO (HO2S SECUNDARIO) (SENSOR 2) | 19 VALVULA DE VENTILACION DEL CIGÜEÑAL POSITIVA (PCV) |
| 3 SENSOR DE PRESION ABSOLUTA DEL MULTIPLE (MAP) | 20 CONVERTIDOR CATALITICO DE TRES VIAS (TWC) |
| 4 SENSOR DE TEMPERATURA DEL REFRIGERANTE (ECT) | 21 VALVULA SOLENOIDE DE CONTROL DE PURGA DE EMISIONES EVAPORADAS (EVAP) |
| 5 SENSOR DE PISTONEO (KS) | 22 CANISTER DE CONTROL DE EMISIONES EVAPORADAS (EVAP) |
| 6 SENSOR DE TEMPERATURA DEL AIRE DE ADMISION (IAT) | 23 VALVULA DE DOS VIAS DE EMISIONES EVAPORADAS (EVAP) |
| 7 VALVULA DE CONTROL DEL AIRE DE INYECCION DE COMBUSTIBLE (FIA) | 24 VALVULA DE EMISIONES EVAPORADAS DEL TANQUE DE COMBUSTIBLE (EVAP) |
| 8 VALVULA DE CONTROL DEL AIRE DE MARCHA MINIMA (IAC) | 25 VAL VULA SOLENOIDE DE CONTROL DE MONTAJE DEL MOTOR |
| 9 CUERPO DEL AHOGADOR | |
| 10 INYECTOR DE COMBUSTIBLE | |
| 11 AMORTIGUADOR DE PRESION DEL COMBUSTIBLE | |
| 12 REGULADOR DE PRESION DEL COMBUSTIBLE | |
| 13 FILTRO DE COMBUSTIBLE | |
| 14 BOMBA DE COMBUSTIBLE (FK) | |
| 15 TANQUE DE COMBUSTIBLE | |
| 16 FILTRO DE AIRE | |
| 17 RESONADOR | |



Sistema PGM-FI

El sistema de Inyección de Combustible Programada (PGM-FI) es un sistema de inyección secuencial multi-puerto.

Distribución y Duración de la Inyección de Combustible

El PCM tiene la memoria de la duración de descarga básica, a diferentes velocidades del motor y presiones del múltiple. La duración de la descarga básica, después de haber sido leída desde la memoria, se modifica con señales enviadas desde distintos sensores, para obtener la duración de descarga final.

Control de la Distribución de Encendido

El PCM tiene la memoria de la duración de distribución de encendido básica a diferentes velocidades del motor y rangos de flujo de aire del múltiple. También ajusta la distribución de acuerdo a la temperatura del refrigerante del motor.

Control de Arranque

Cuando se arranca el motor, el PCM alarga la duración de inyección de combustible para suministrar una mezcla rica.

Control del Alternador

El alternador envía señales al PCM durante la carga. Luego el PCM controla el voltaje generado en el alternador, de acuerdo a la carga eléctrica determinada por el Detector de Carga Eléctrica (ELD) y el modo de conducción. Esto reduce la carga del motor para mejorar el ahorro de combustible.

Interruptor de A/C

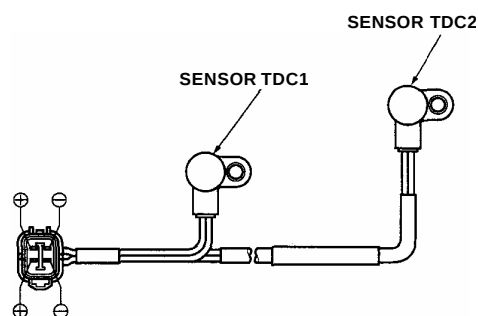
El interruptor de A/C (aire acondicionado) envía señales al PCM cuando hay una petición de enfriamiento.

Relevador del Embrague del Compresor de A/C

Cuando el PCM recibe una petición de enfriamiento desde el sistema de A/C, retarda el envío de energía al compresor y enriquece la mezcla para asegurar una transición suave al modo de A/C.

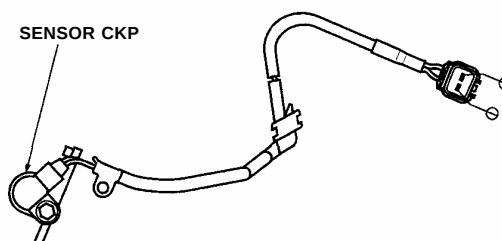
Sensores TDC (Punto Muerto Superior)

El sensor TDC 1 / 2 determina la distribución de encendido en el arranque y cuando el ángulo del cigüeñal es anormal.



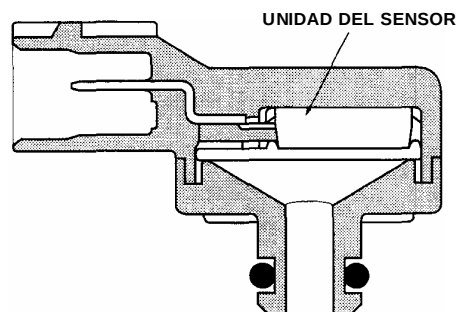
Sensor CKP (Posición del Cigüeñal)

El sensor CKP determina la distribución de inyección de combustible para cada cilindro y también detecta la velocidad del motor.



Sensor MAP (Presión Absoluta del Múltiple)

El sensor MAP convierte la presión absoluta del múltiple en señales eléctricas para el PCM.



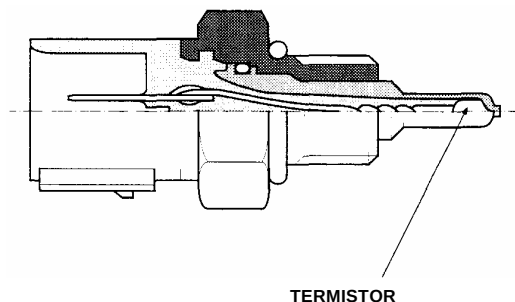
(continúa)

Sistema de Combustible y Emisiones

Descripciones del Sistema (continuación)

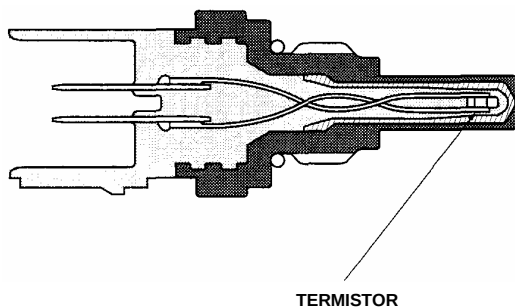
Sensor IAT (Temperatura del Aire de Admisión)

El sensor IAT es un resistor dependiente de la temperatura (termistor). La resistencia del termistor disminuye a medida que la temperatura del aire de admisión aumenta.



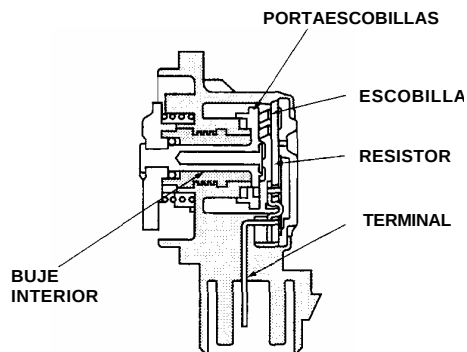
Sensor ETC (Temperatura del Refrigerante del Motor)

El sensor ECT es un resistor dependiente de la temperatura (termistor). La resistencia del termistor disminuye a medida que la temperatura del líquido refrigerante aumenta.



Sensor TP (Posición del Acelerador)

El sensor TP es un potenciómetro conectado al eje de la válvula del ahogador. A medida que cambia la posición del acelerador, el sensor modifica el voltaje de la señal hacia el PCM. El sensor TP no se puede reemplazar por separado del cuerpo del ahogador.

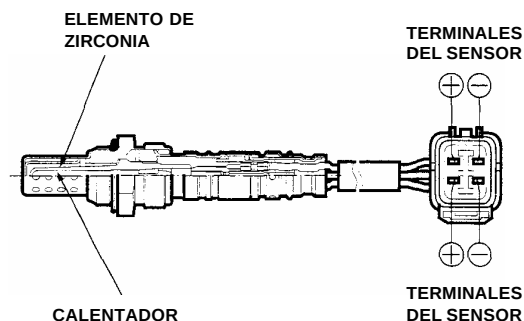


Sensor Baro (Presión Barométrica)

El sensor de presión barométrica está dentro del PCM. Este convierte la presión atmosférica en una señal de voltaje, que modifica la duración básica de la carga de inyección de combustible.

HO2S Primario y Secundario (Sensores de Oxígeno Caliente)

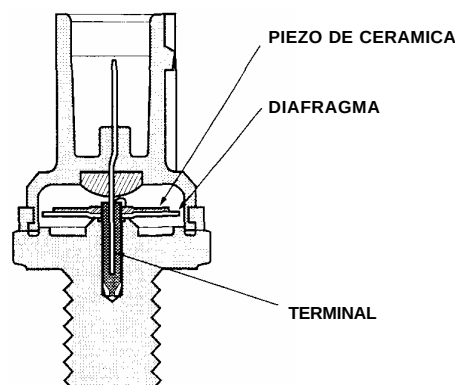
Los sensores de oxígeno caliente detectan el contenido de oxígeno en el gas de escape, luego mandan una señal al PCM que varía la duración de la descarga de inyección de combustible en correspondencia. Para estabilizar su salida, el sensor tiene un calentador interno. El sensor primario está colocado en el tubo de escape. El sensor secundario está instalado en el TWC.



Mediante el control con sensores de la relación aire/combustible, el deterioro del sensor primario se puede evaluar por su período de respuesta. Cuando el período de respuesta excede un valor determinado en condiciones de manejo estables, el sensor se considera deteriorado y el PCM marca un DTC.

Sensor de Pistoneo

El sistema de control de pistoneo ajusta la distribución de encendido a la calificación de octanos del combustible utilizado.



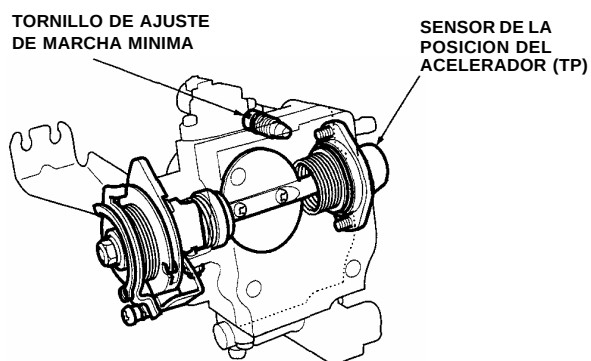


Sistema de Aire de Admisión

Refiérase al Diagrama del Sistema para ver el funcionamiento del sistema.

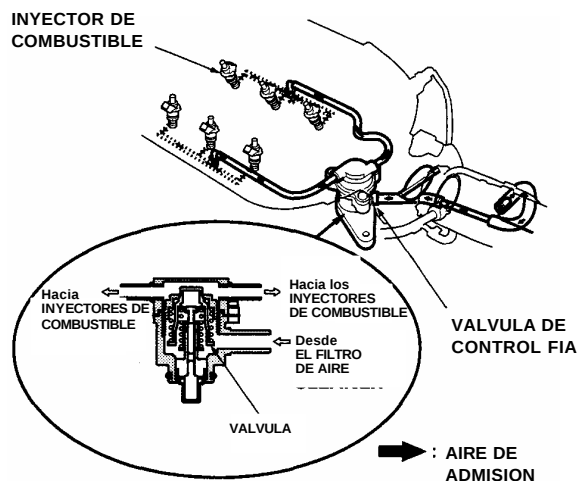
Cuerpo de Ahogador

El cuerpo del ahogador es del tipo de barril sencillo de aspiración lateral. La parte inferior de la válvula del ahogador es calentada por el refrigerante del motor, desde el cabezal de cilindros. El tornillo de ajuste de marcha mínima, que aumenta o disminuye el paso del aire, está localizado en la parte superior del cuerpo del ahogador.



Sistema de Control del Aire de Inyección de Combustible (FIA)

Cuando el motor está en marcha, la válvula de control del Aire de Inyección de Combustible manda aire a los inyectores de combustible.



(continúa)

Sistema de Combustible y Emisiones

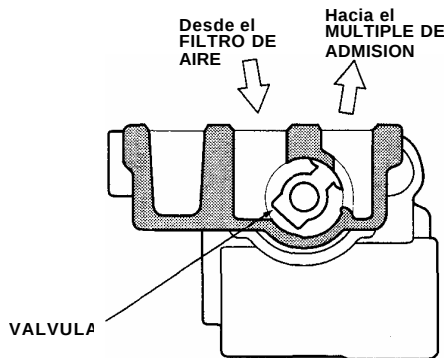
Descripciones del Sistema (continuación)

Sistema de Control de Marcha Mínima

Cuando el motor está frío, el compresor de A/C está encendido, la transmisión está en algún engranaje, el pedal de freno está presionado, la carga de la P/S es alta o el alternador está cargando, el PCM controla la corriente hacia la válvula IAC para mantener la velocidad de marcha mínima correcta. Refiérase al Diagrama del Sistema para ver el funcionamiento del mismo.

Válvula IAC (Control de Aire de Marcha Mínima)

Para mantener la velocidad de marcha mínima apropiada, la válvula IAC cambia la cantidad de aire que pasa por el cuerpo del ahogador en respuesta a una señal eléctrica desde el PCM.



Interruptor PSP (Presión de la Dirección Hidráulica)

El interruptor PSP envía una señal al PCM cuando la carga de la dirección hidráulica es alta.

Interruptor de Encendido (Arranque)

El interruptor de encendido envía una señal al PCM cuando el motor está arrancando.

Interruptor de Frenos

El interruptor de frenos envía una señal al PCM cuando se presiona el pedal del freno.

Sistema de Alimentación de Combustible

Control de la Bomba de Combustible

Cuando se gira el interruptor de encendido a ON, el PCM aterriza el relevador principal PGM-FI, el cual alimenta energía a la bomba de combustible por dos segundos, para presurizar el sistema de combustible. Cuando el motor no está en marcha y el interruptor de encendido está en ON, el PCM corta la tierra al relevador principal PGM-FI, el cual corta la corriente a la bomba de combustible.

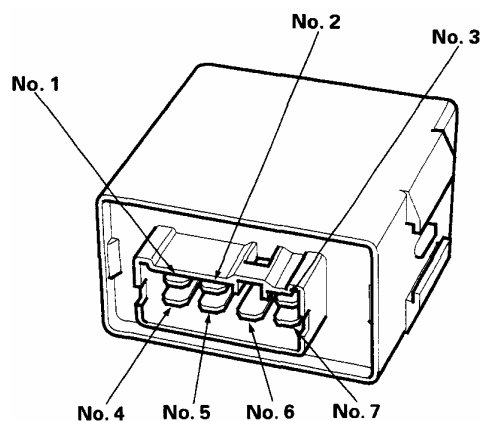
Control de Corte de Combustible

Durante la desaceleración con la válvula del ahogador cerrada, se corta la corriente a los inyectores para mejorar la economía de consumo de combustible, a velocidades del motor mayores de 1,050 rpm (min^{-1}). La acción de corte de combustible también ocurre cuando la velocidad del motor excede las 6,500 rpm (min^{-1}), independientemente de la posición de la válvula del ahogador, para evitar que el motor se sobre revolucione.

Cuando el vehículo se frena, el PCM corta el combustible a velocidades del motor sobre las 5,000 rpm (min^{-1}).

Relevador Principal PGM-FI

El relevador PGM-FI contiene dos relevadores separados. Uno recibe energía cuando se enciende el interruptor de encendido, lo que suministra voltaje de la batería al PCM, energía a los inyectores de combustible y energía al relevador secundario. El relevador secundario recibe energía para proveer energía a la bomba de combustible por dos segundos, cuando el interruptor de encendido está en ON (II) y cuando el motor está en marcha.





Sistema de Recirculación del Gas de Escape

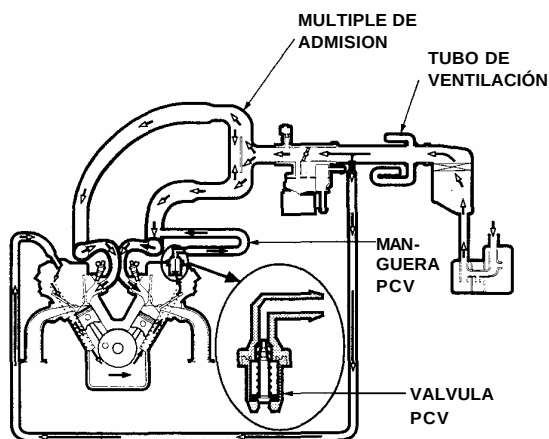
Refiérase al Diagrama del Sistema para ver el funcionamiento del mismo.

Válvula EGR

La válvula EGR está diseñada para bajar la temperatura máxima de combustión y reducir emisiones de óxidos de nitrógeno (NOx), mediante la recirculación del gas de escape a través del múltiple de admisión y dentro de la cámara de combustión.

Sistema PCV (Ventilación del Cigüeñal Positiva)

La válvula PCV evita que los gases de paso escapen a la atmósfera, mediante la ventilación de los mismos hacia el interior del múltiple de admisión.



← : VAPOR DE PASO

← : AIRE FRESCO

Sistema de Control de Emisiones Evaporadas

Refiérase al Diagrama del Sistema para ver el funcionamiento del mismo.

Canister de Control de Emisiones Evaporadas

El canister EVAP guarda temporalmente vapor de combustible del tanque de combustible, hasta que éste pueda ser purgado nuevamente hacia el motor y ser quemado (refiérase al Diagrama del Sistema para ver el funcionamiento del mismo).

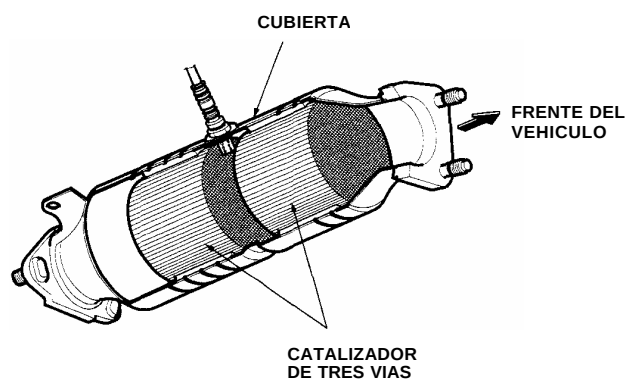
Válvula Solenoide de Control de Purga EVAP

Cuando la temperatura del motor es más baja de 64°C (147°F), el PCM apaga la válvula solenoide de control de purga EVAP, lo cual corta el vacío al canister de control de purga EVAP.

Sistema de Convertidor Catalítico

Convertidor Catalítico de Tres Vías (TWC)

El TWC convierte hidrocarburos (HC), monóxido de carbono (CO) y óxidos de nitrógeno (NOx) en el gas de escape, a dióxido de carbono (CO₂), dinitrógeno (N₂) y vapor de agua.



(continúa)

Sistema de Combustible y Emisiones

Descripciones del Sistema (continuación)

Diagrama del Sistema de Aire de Admisión

Este sistema suministra aire para las necesidades del motor. Un resonador en el tubo del aire de admisión, disminuye el ruido de aire mientras es conducido dentro del sistema.

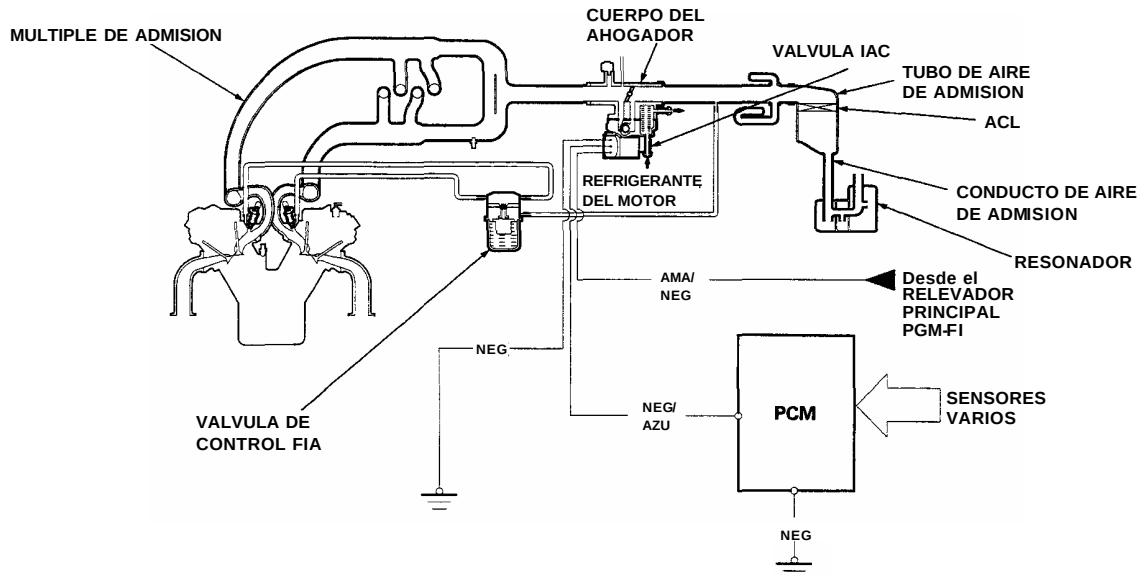


Diagrama del Sistema de Control de Marcha Mínima

La velocidad de marcha mínima del motor es controlada por la válvula IAC (Control del Aire de Marcha Mínima).

- Cuando arranca el motor, la válvula IAC se abre por un cierto tiempo. La cantidad de aire se aumenta para elevar la velocidad de marcha mínima cerca de 150-300 rpm (min^{-1}).
- Cuando la temperatura del líquido refrigerante del motor es baja, la válvula IAC se abre para obtener la velocidad rápida de marcha mínima adecuada. Así, la cantidad de aire de paso es controlada con relación a la temperatura del refrigerante del motor.

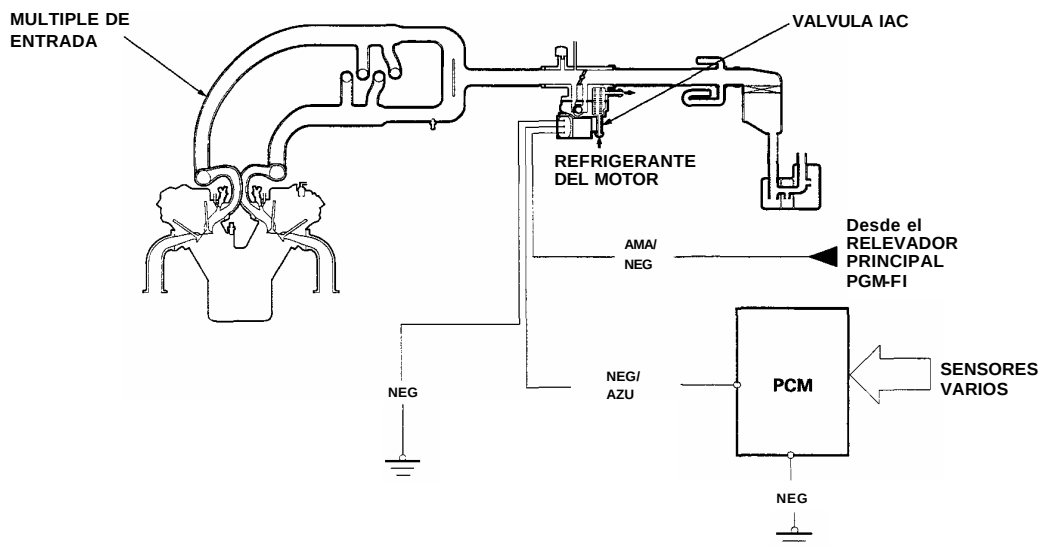
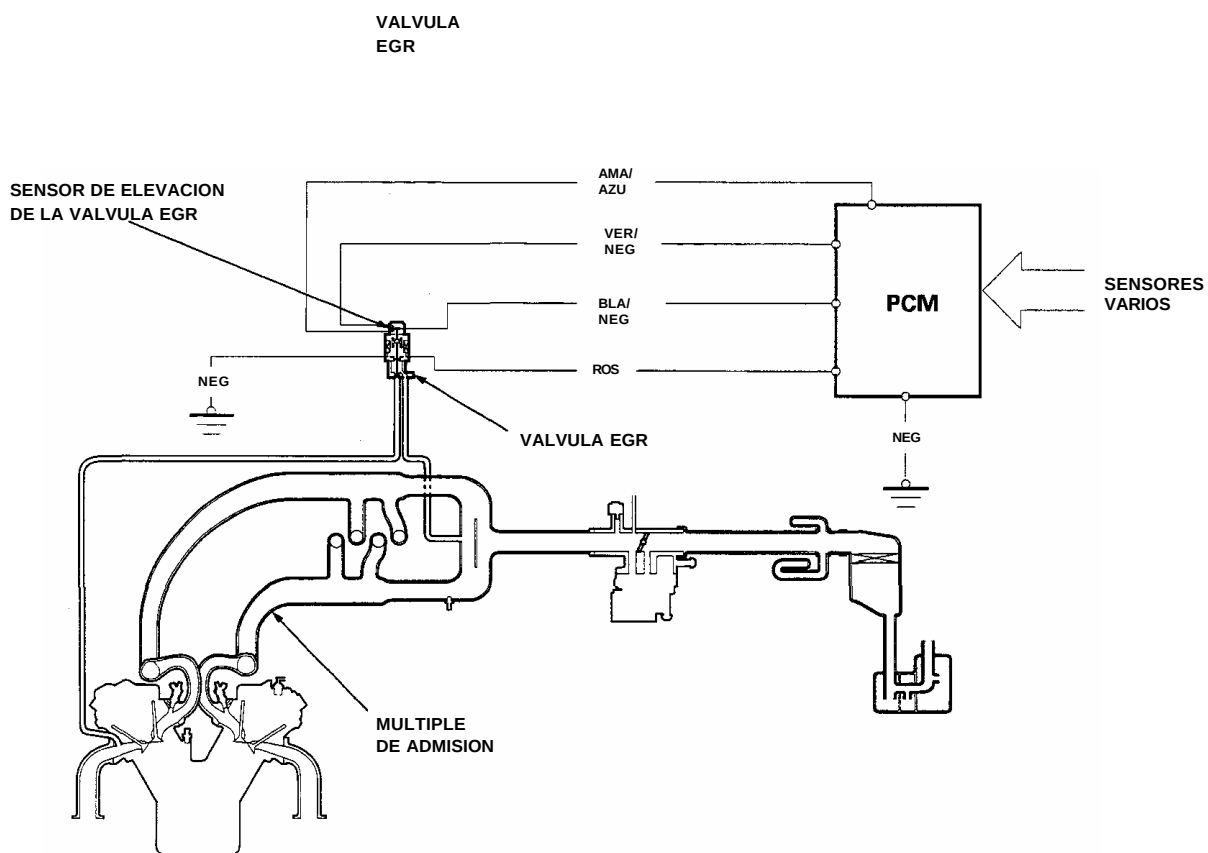




Diagrama del Sistema EGR (Recirculación del Gas de Escape)

El sistema EGR reduce las emisiones de óxidos de nitrógeno (NOx), mediante la recirculación del gas de escape a través de la válvula EGR y el múltiple de admisión, hacia las cámaras de combustión. La memoria del PCM incluye la apertura ideal de la válvula EGR para modificar las condiciones de operación.

El sensor de elevación de la válvula EGR detecta la elevación de la válvula EGR y la envía al PCM. Entonces, el PCM la compara con la elevación ideal almacenada en su memoria (basado en las señales enviadas por otros sensores). Si hay alguna diferencia entre las dos, el PCM corta la corriente a la válvula EGR.



(continúa)

Sistema de Combustible y Emisiones

Descripciones del Sistema (continuación)

Diagrama del Control EVAP (Emisiones Evaporadas)

El control EVAP minimiza la cantidad de vapor de combustible que escapa a la atmósfera. El vapor del tanque de combustible es almacenado temporalmente en el canister de control EVAP, hasta que puede purgarse desde el canister hacia el motor y quemarse.

- El canister de control EVAP es purgado con la circulación de aire fresco a través de él y dentro de un puerto del cuerpo del ahogador. El vacío de purga es controlado por la válvula solenoide de control de purga EVAP, la cual se abre siempre que la temperatura del líquido refrigerante del motor sea superior a 64°C (147°F) en el modelo KX y 75°C (167°F) en el modelo KY.
- Cuando la presión del vapor del tanque de combustible es mayor que el valor determinado de la válvula de dos pasos EVAP, la válvula se abre y regula el flujo de vapor de combustible hacia el canister de control EVAP.

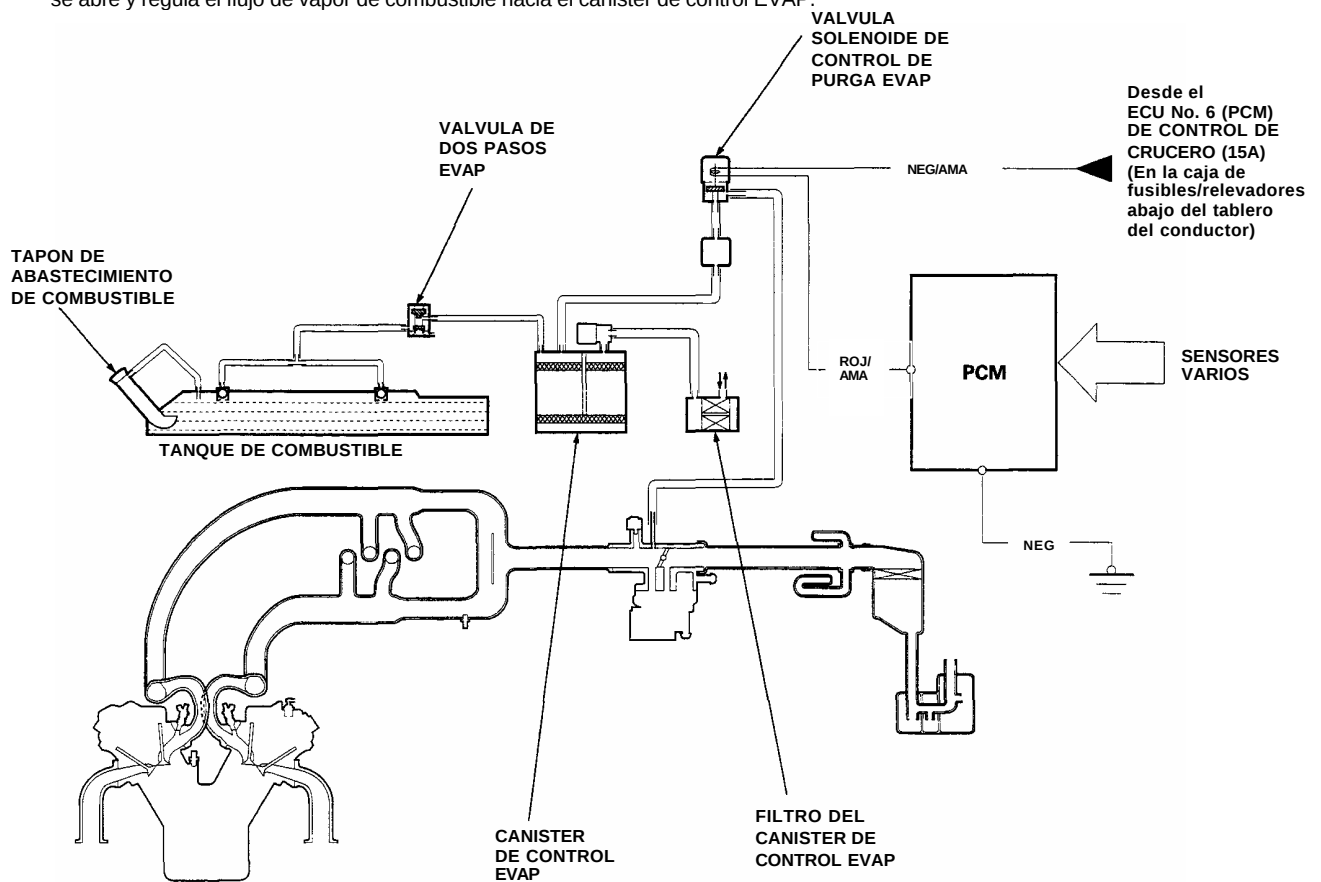
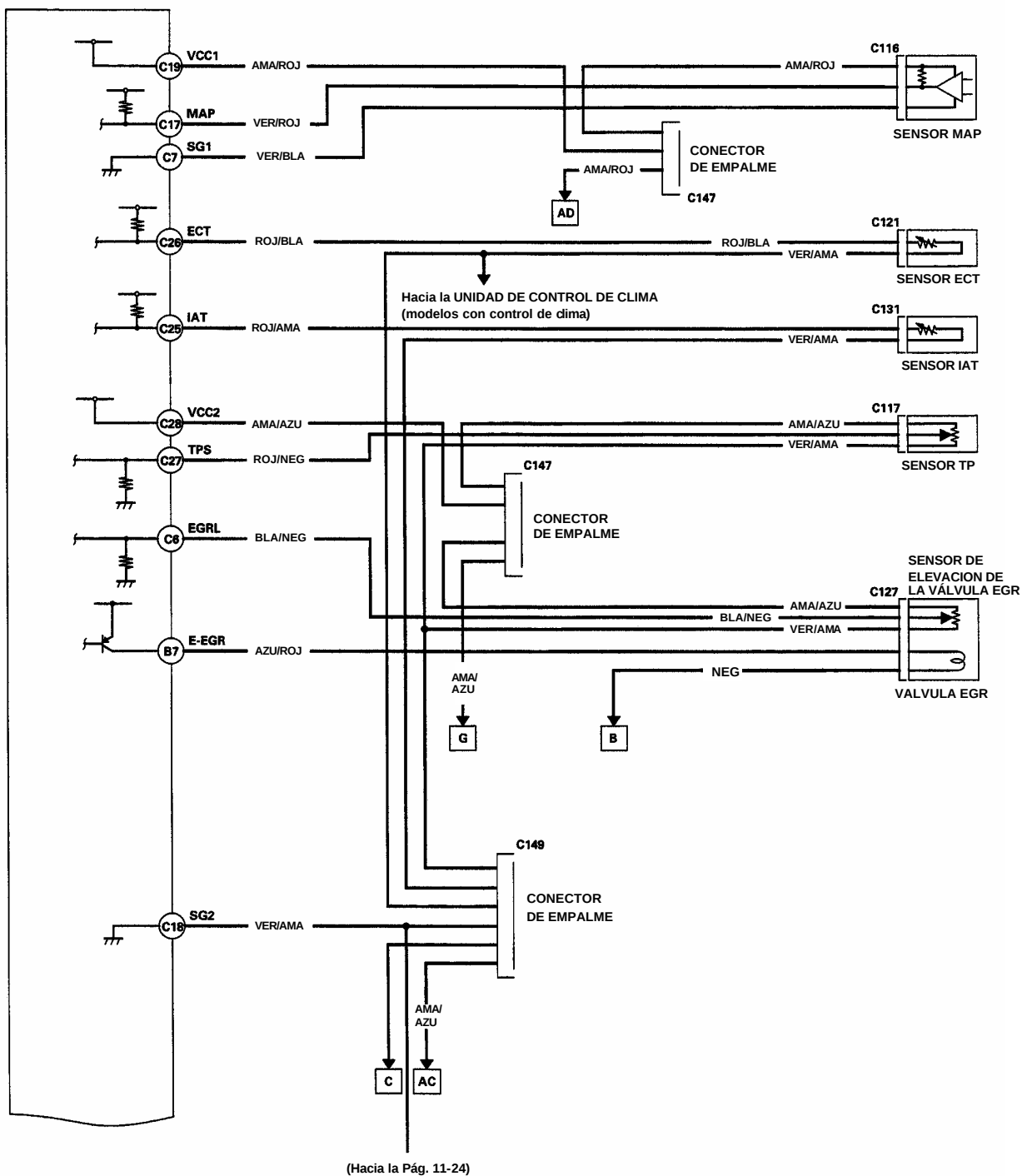




Diagrama del Circuito PCM

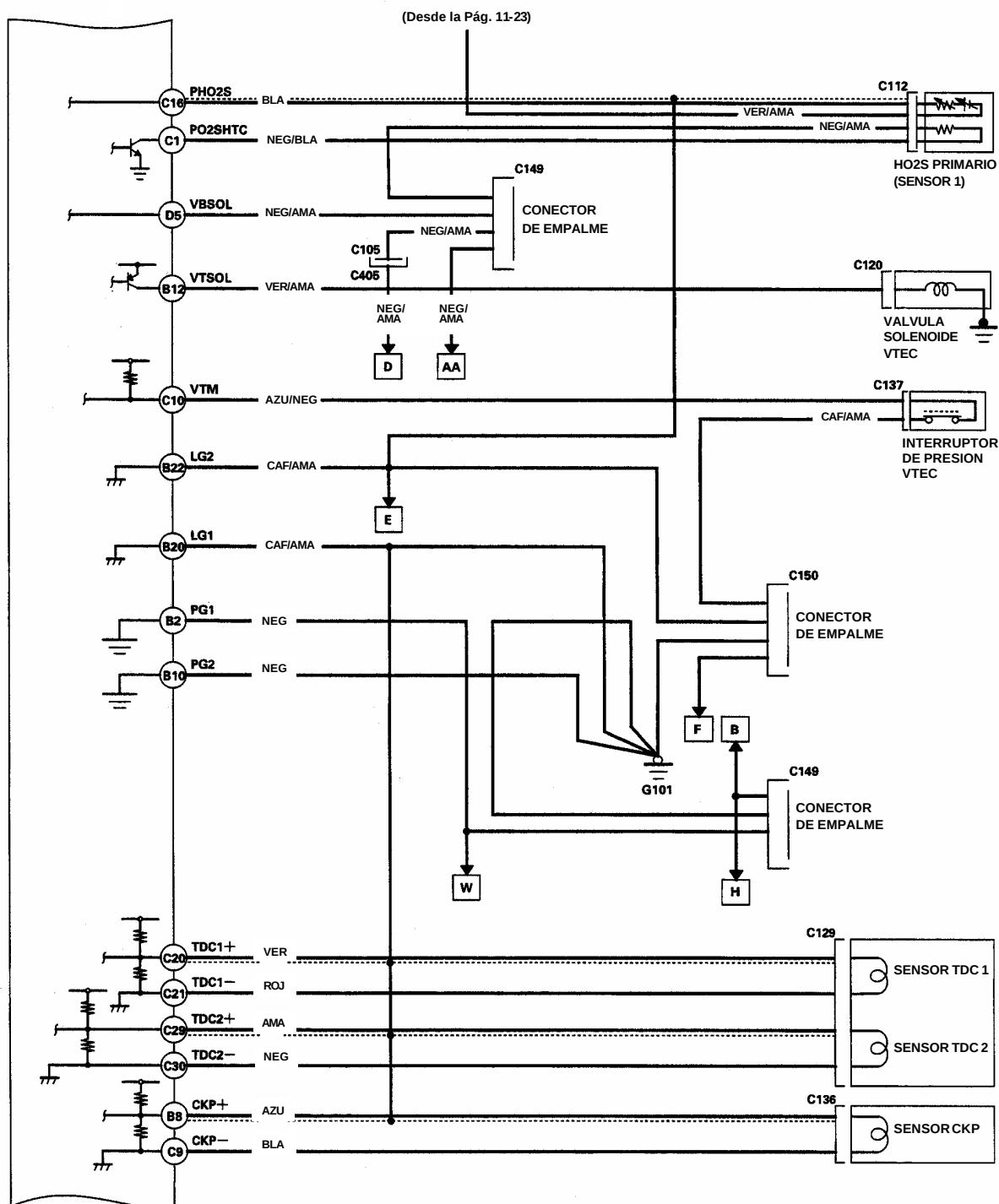


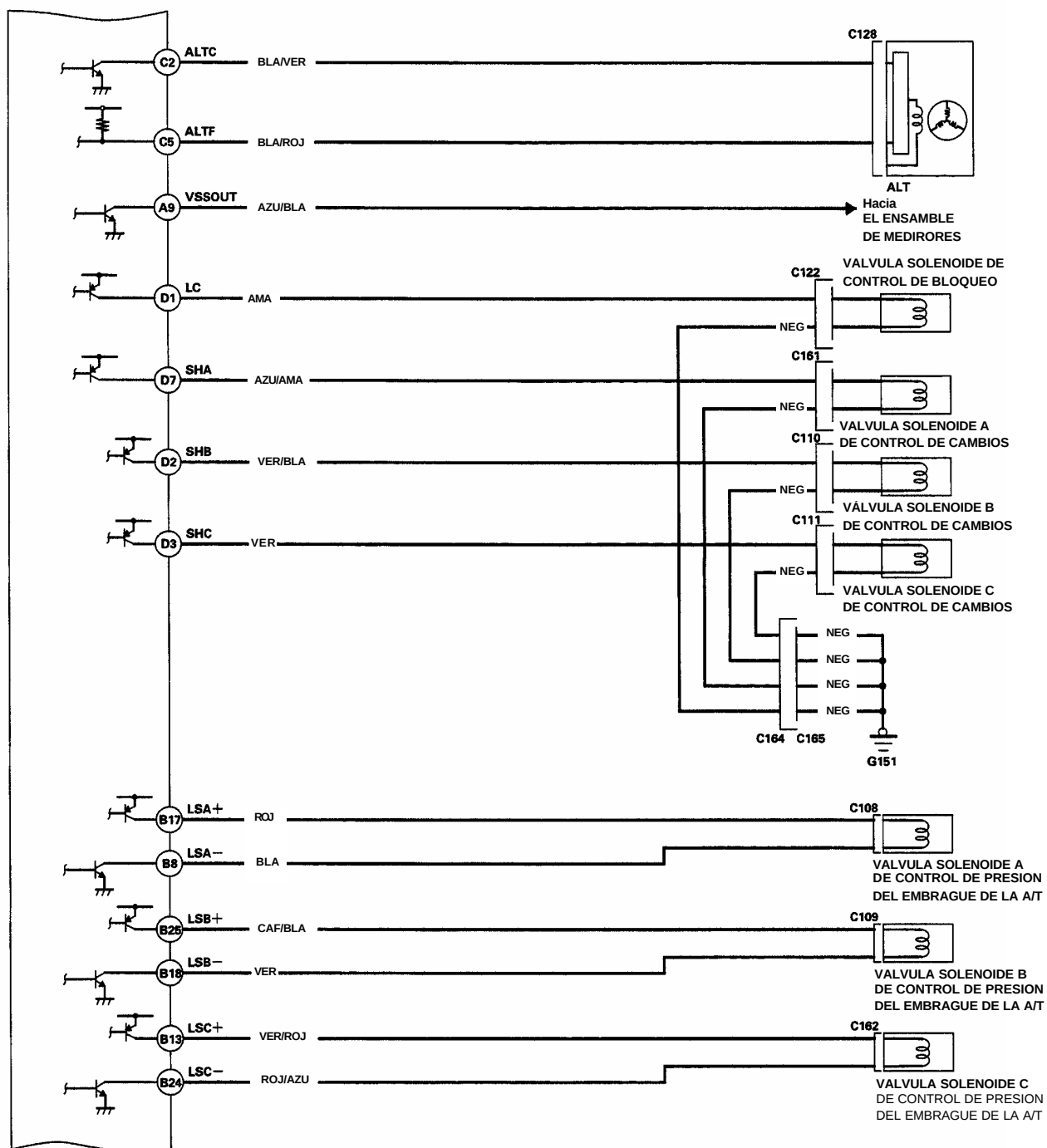
(continúa)

Sistema de Combustible y Emisiones

Descripciones del Sistema (continuación)

Diagrama del Circuito PCM (continuación)



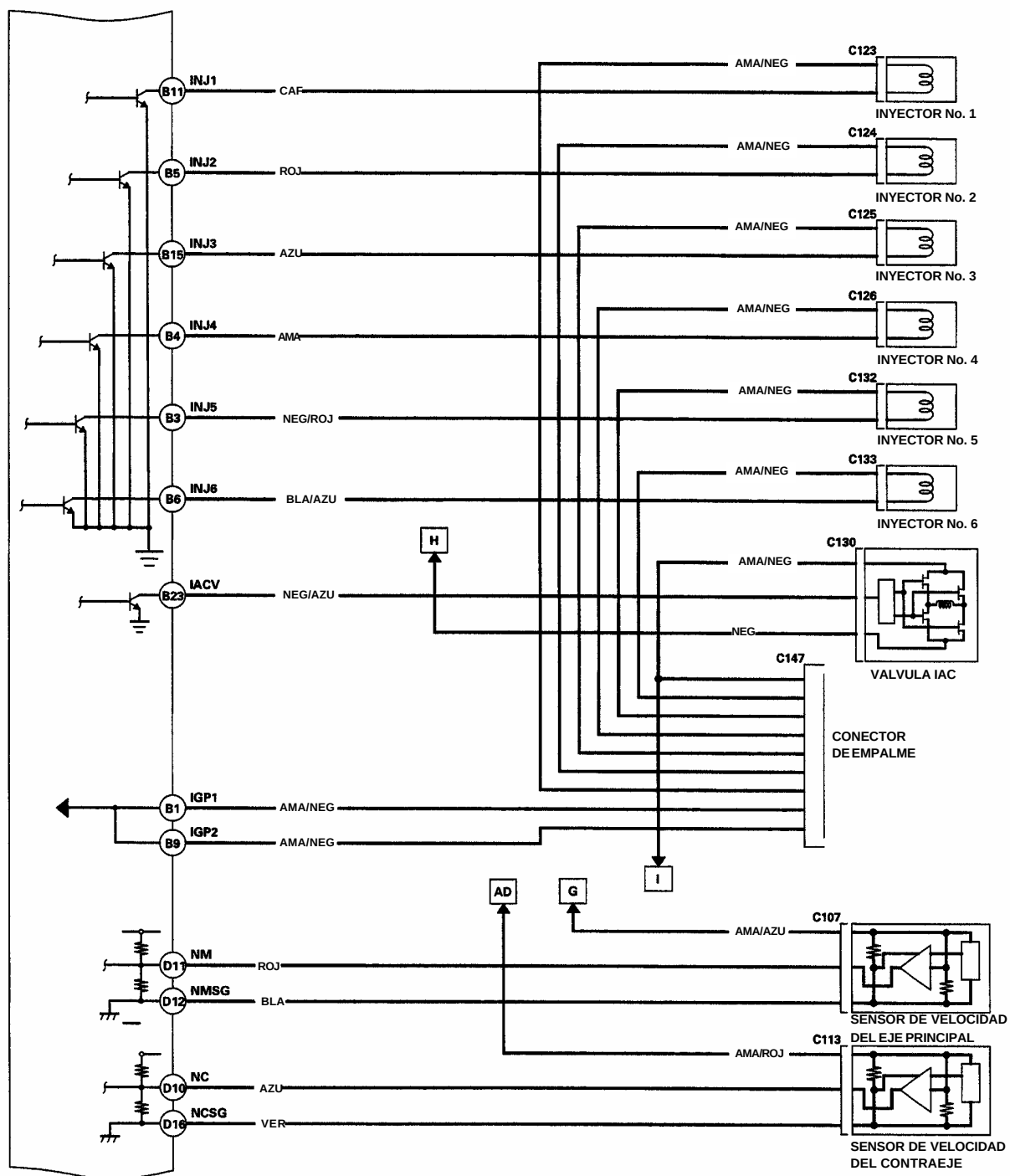


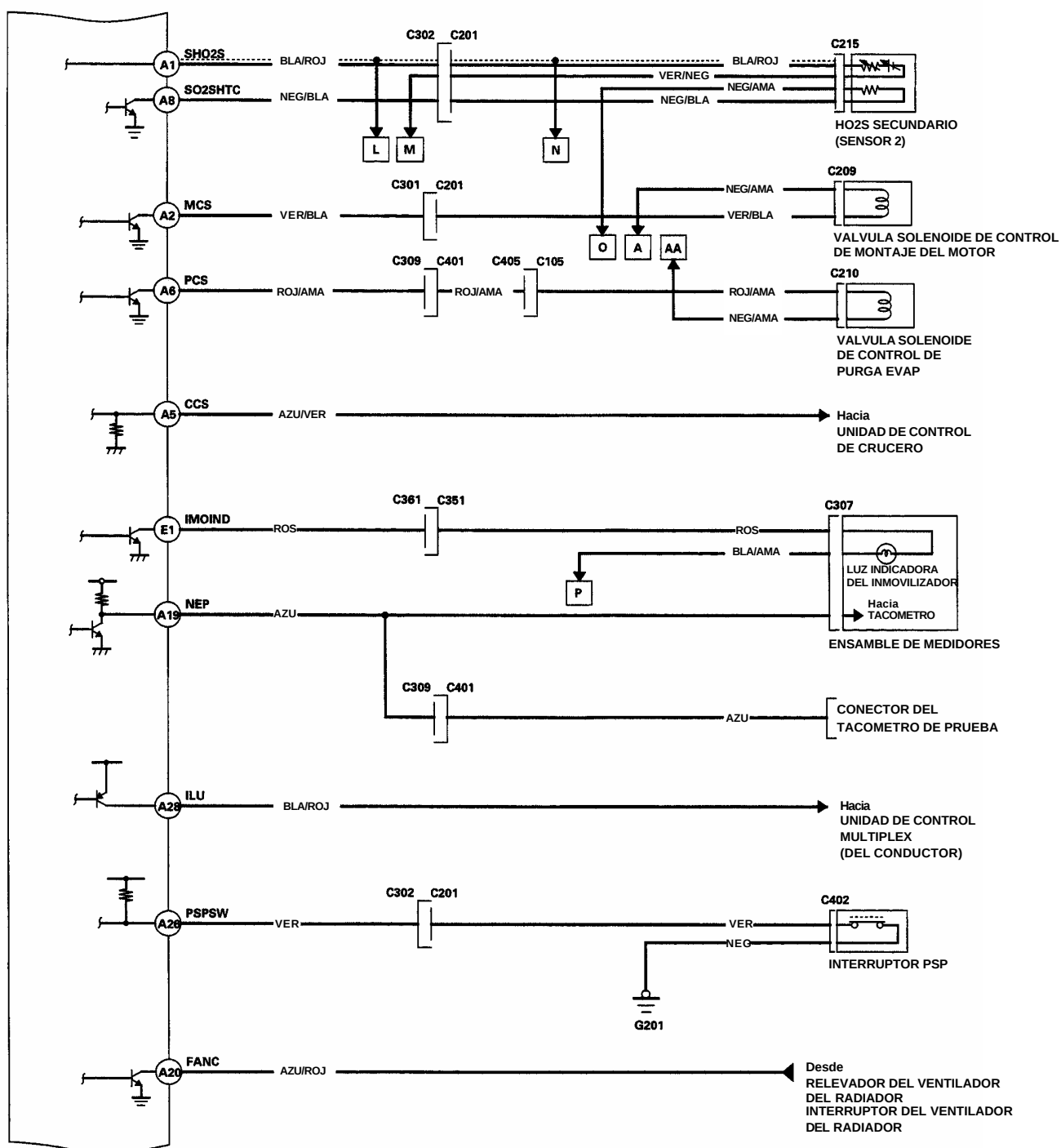
(continúa)

Sistema de Combustible y Emisiones

Descripciones del Sistema (continuación)

Diagrama del Circuito PCM (continuación)



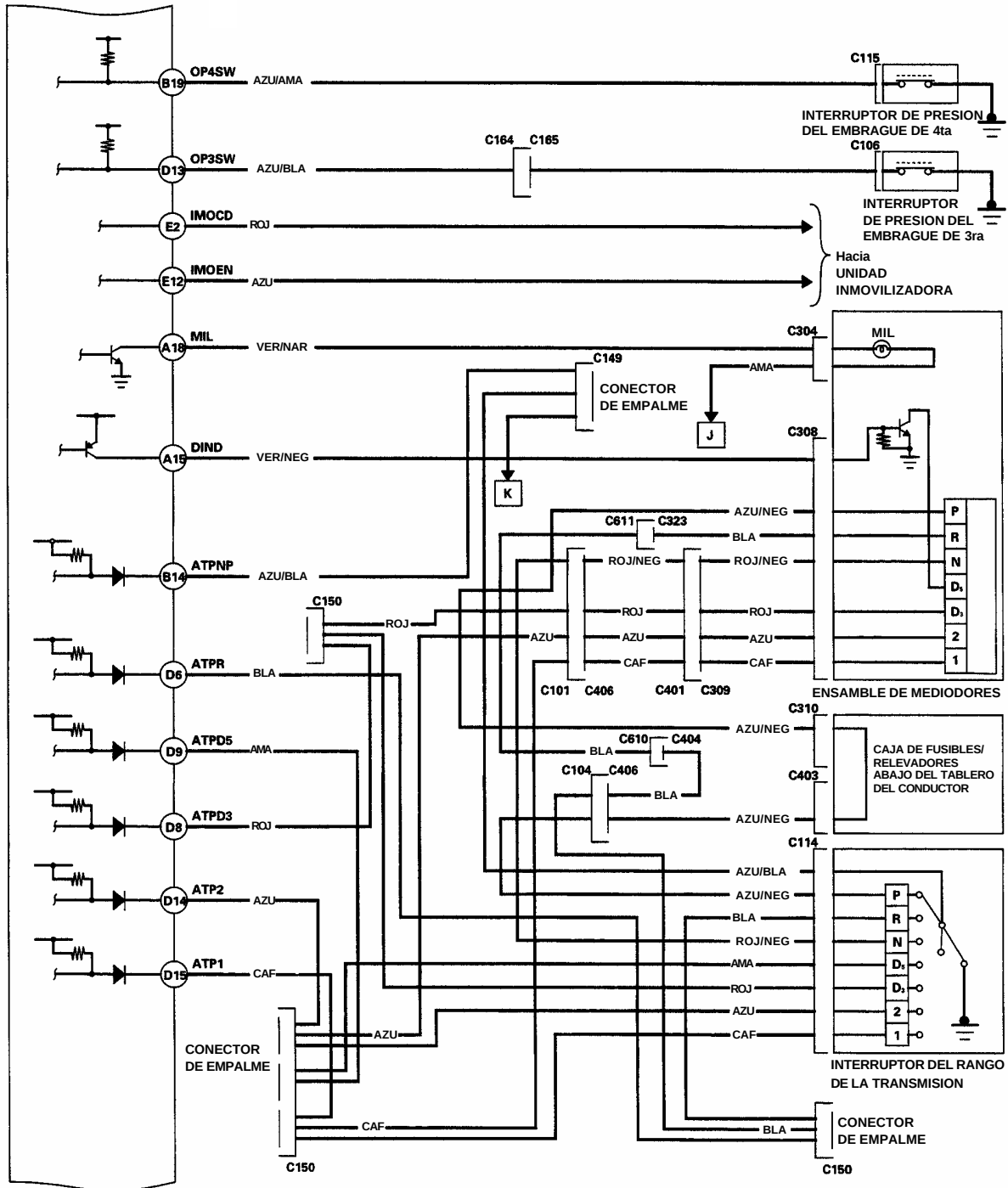


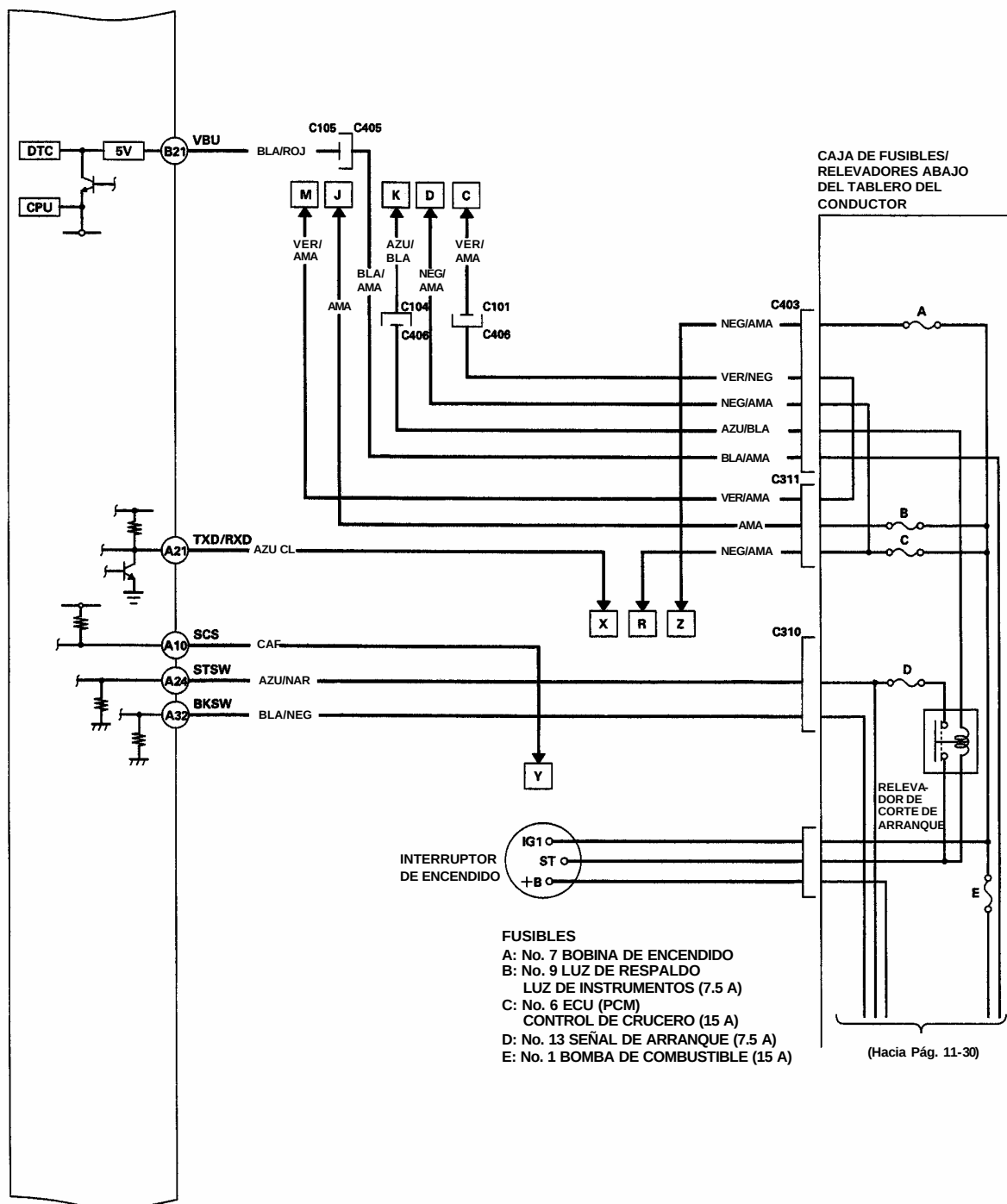
(continúa)

Sistema de Combustible y Emisiones

Descripciones del Sistema (continuación)

Diagrama del Circuito PCM (continuación)



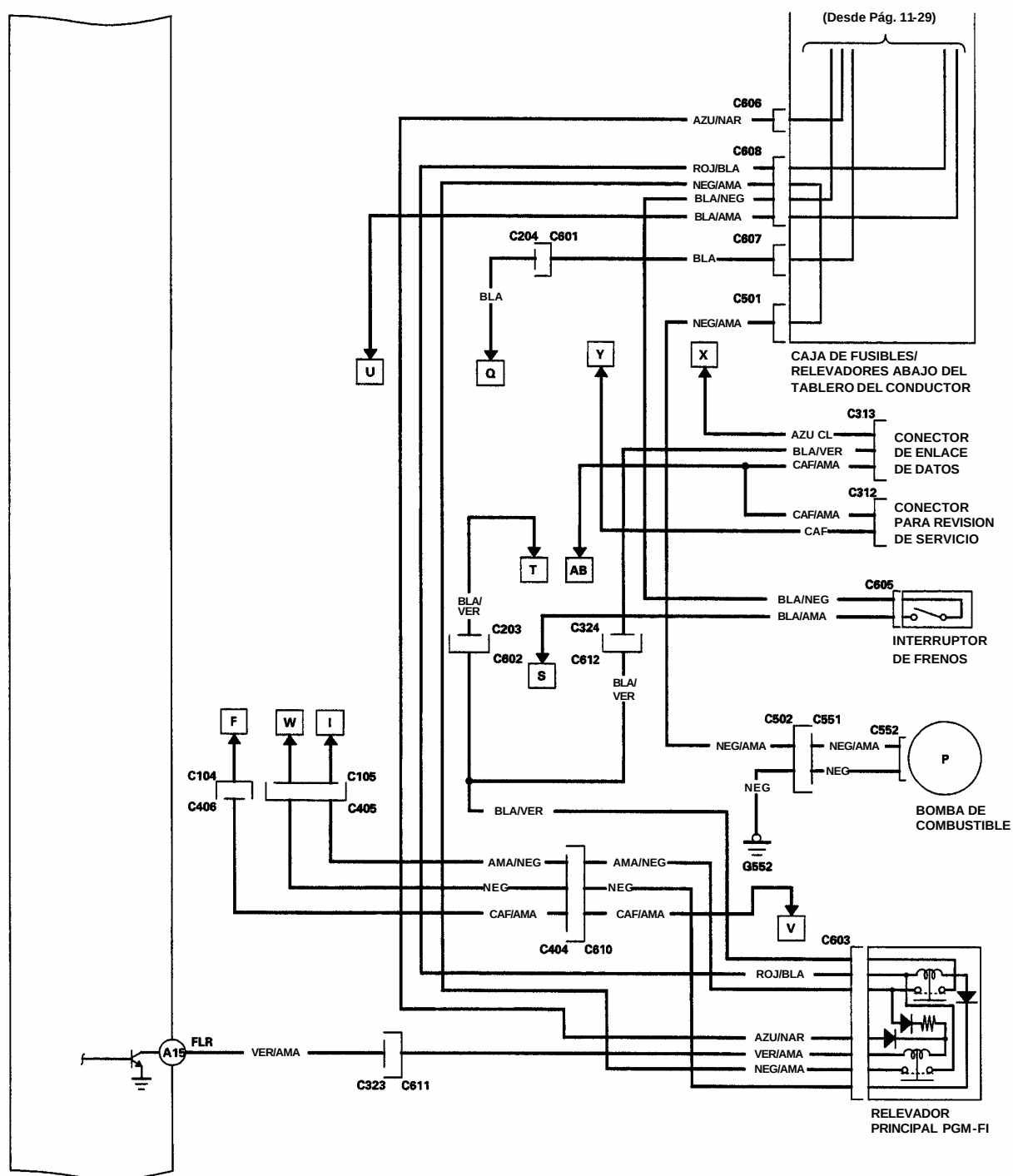


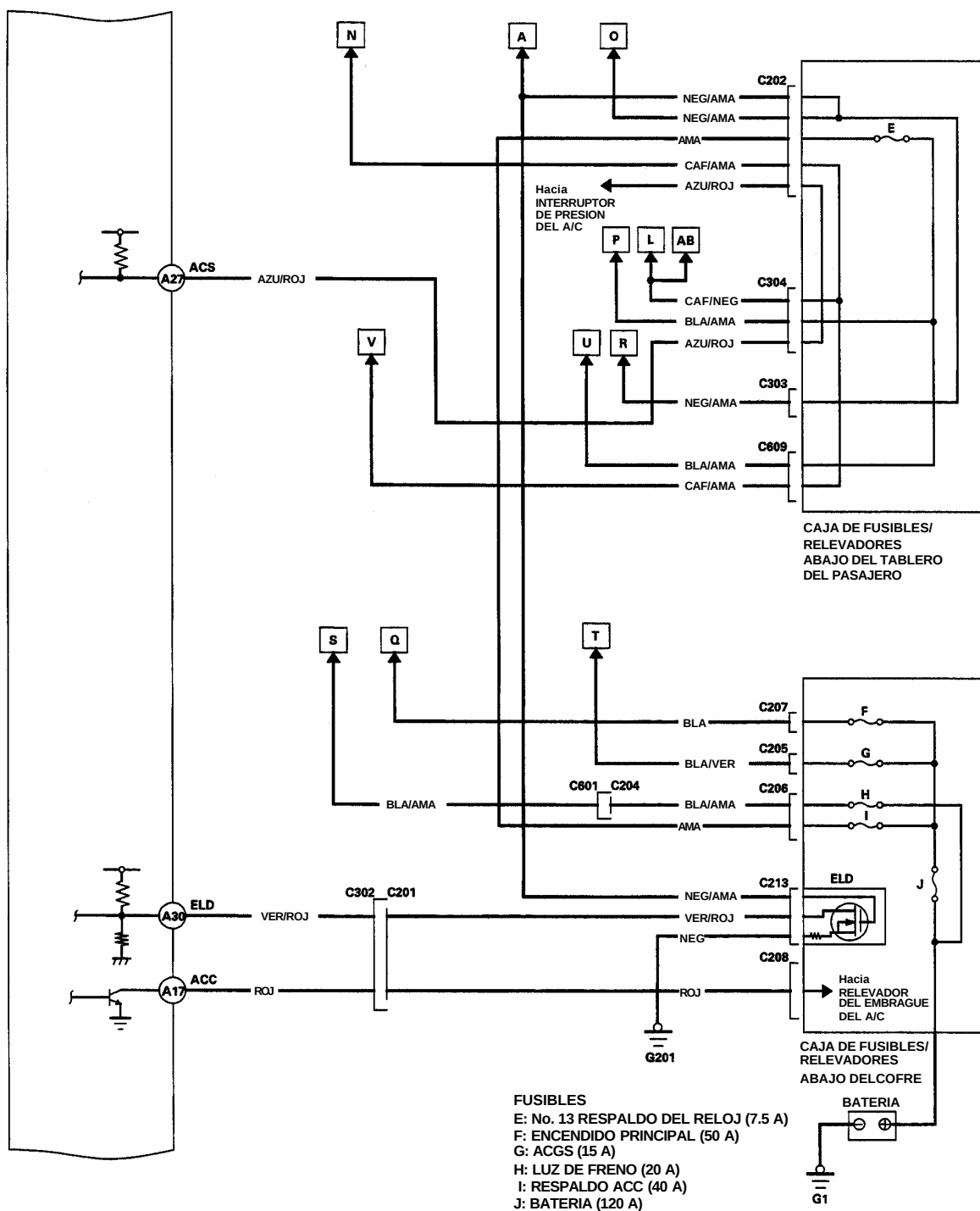
(continúa)

Sistema de Combustible y Emisiones

Descripciones del Sistema (continuación)

Diagrama del Circuito PCM (continuación)



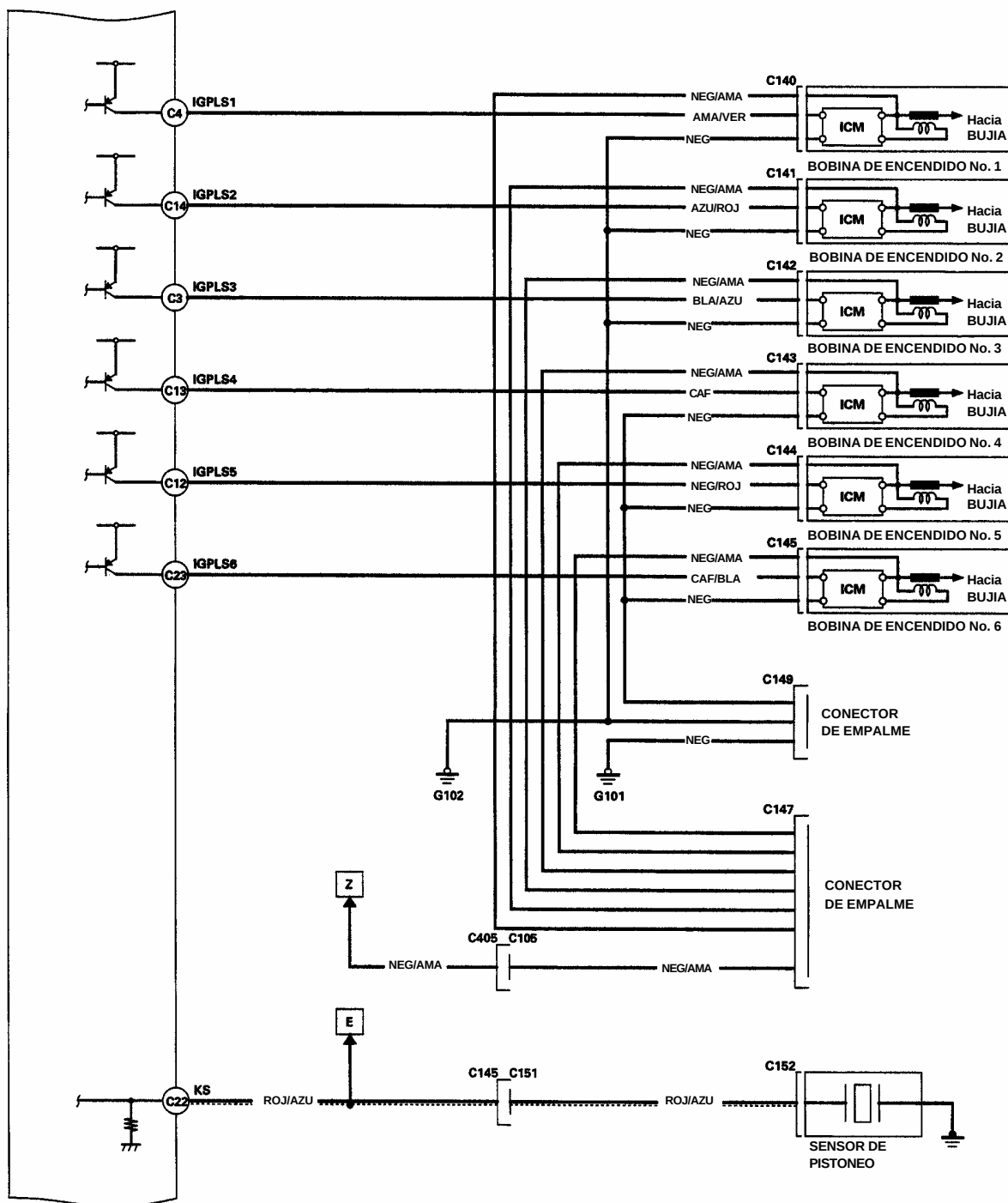


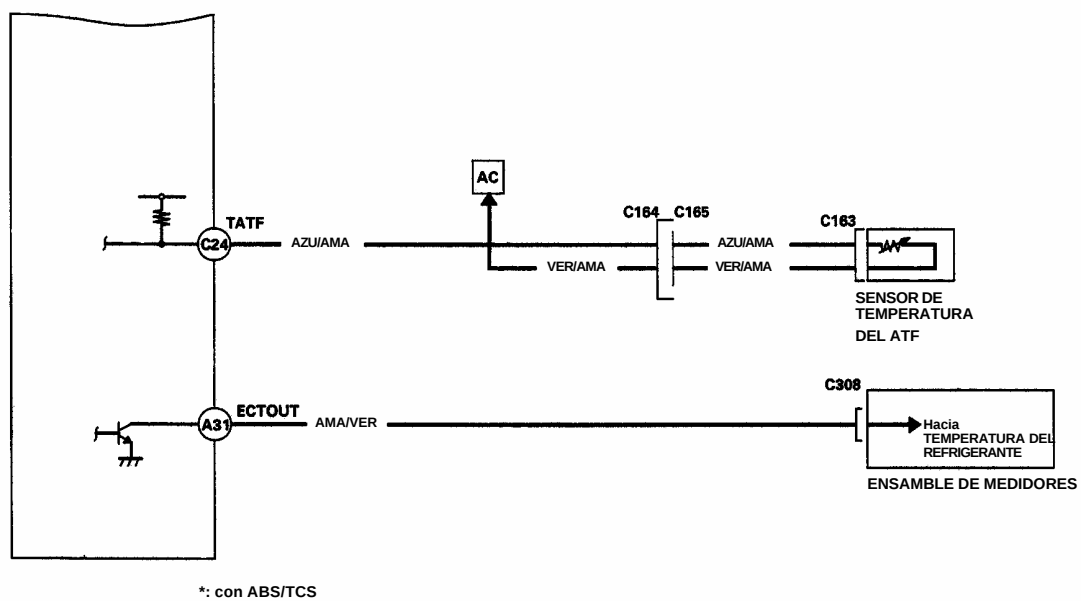
(continúa)

Sistema de Combustible y Emisiones

Descripciones del Sistema (continuación)

Diagrama del Circuito PCM (continuación)



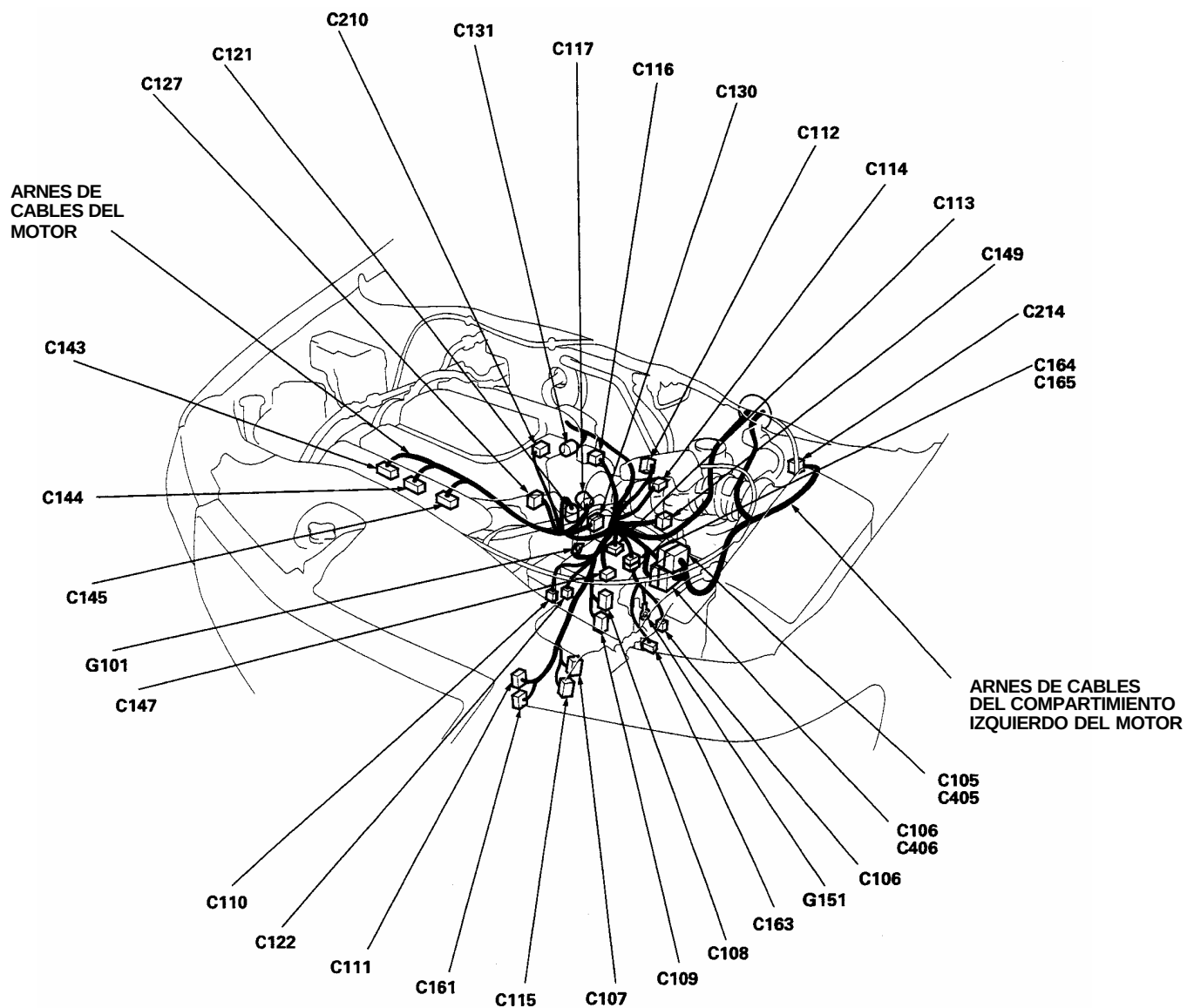


(continúa)

Sistema de Combustible y Emisiones

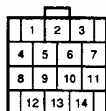
Descripciones del Sistema (continuación)

Diagrama del Circuito PCM (continuación)



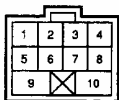


C104



1	AMA/ROJ	6	AZU/AMA	11*	ROJ
2*	ROJ/AMA	7*	AZU/BLA	12*	AZU
3	AZU/ROJ	8*	AZU/NEG	13*	CAF
4	VER	9*	BLA	14	BLA/AZU
5*	CAF/AMA	10*	ROJ/NEG		

C105



1*	VER/AMA	6*	BLA/ROJ
2*	AMA	7*	AMA/NEG
3*	AMA/AZU	8*	NEG/AMA
4	ROJ/BLA	9	NEG/BLA
5*	NEG	10*	NEG/AMA

C106



1*	AZU/BLA
----	---------

C107



1*	AMA/AZU
2*	ROJ
3*	BLA

C108



1*	ROJ
2*	BLA

C109



1*	CAF/BLA
2*	VER

C110



1*	NEG
2*	VER/BLA

C111



1*	NEG
2*	VER

C112



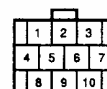
1*	BLA
2*	VER/AMA
3*	NEG/BLA
4*	NEG/AMA

C113



1*	AMA/ROJ
2*	AZU
3*	VER

C114



1*	AZU/BAL	6*	ROJ
2	AZU/AMA	7*	AMA
3*	NEG	8*	ROJ/NEG
4*	CAF	9*	BLA
5*	AZU	10*	AZU/NEG

C115



1*	AZU/AMA
----	---------

C116



1*	AMA/ROJ
2*	VER/ROJ
3*	VER/BLA

C117



1*	VER/AMA
2*	ROJ/NEG
3*	AMA/AZU

C121



1*	VER/AMA
2*	ROJ/BLA

C122



1*	NEG
2*	AMA

C127



1*	BLA/NEG	4*	AZU/ROJ
2*	VER/AMA	5	-----
3*	AMA/AZU	6*	NEG

C130



1*	NEG
2*	AMA/NEG
3*	NEG/AZU

C131



1*	VER/AMA
2*	ROJ/AMA

C143



1*	CAF
2*	NEG
3*	NEG/AMA

C144



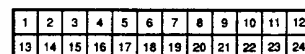
1*	NEG/ROJ
2*	NEG
3*	NEG/AMA

C145



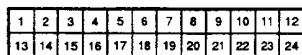
1*	CAF/BLA
2*	NEG
3*	NEG/AMA

C147



1*	NEG/AMA	9*	AMA/AZU	17*	AMA/NEG
2*	NEG/AMA	10*	AMA/AZU	18*	AMA/NEG
3*	NEG/AMA	11*	AMA/AZU	19*	AMA/NEG
4*	NEG/AMA	12*	AMA/AZU	20*	AMA/NEG
5*	NEG/AMA	13*	ROJ/BLA	21*	AMA/NEG
6*	NEG/AMA	14*	ROJ/BLA	22*	AMA/NEG
7*	NEG/AMA	15*	ROJ/BLA	23*	AMA/NEG
8*	AMA/AZU	16*	AMA/NEG	24*	AMA/NEG

C149



1	NEG	9*	NEG/AMA	17*	AMA/ROJ
2	NEG	10*	NEG/AMA	18*	AMA/ROJ
3*	NEG	11*	NEG/AMA	19*	VER/AMA
4*	NEG	12*	NEG/AMA	20*	VER/AMA
5*	NEG	13*	AZU/BLA	21*	VER/AMA
6	NEG	14*	AZU/BLA	22*	VER/AMA
7*	NEG	15*	AZU/BLA	23*	VER/AMA
8*	NEG/AMA	16*	AMA/ROJ	24*	VER/AMA

C161



1*	NEG
2*	AZU/AMA

C163



1*	VER/AMA
2*	AZU/AMA

C210



1*	NEG/AMA
2*	ROJ/AMA

C214



1	-----
2*	AZU

NOTA:

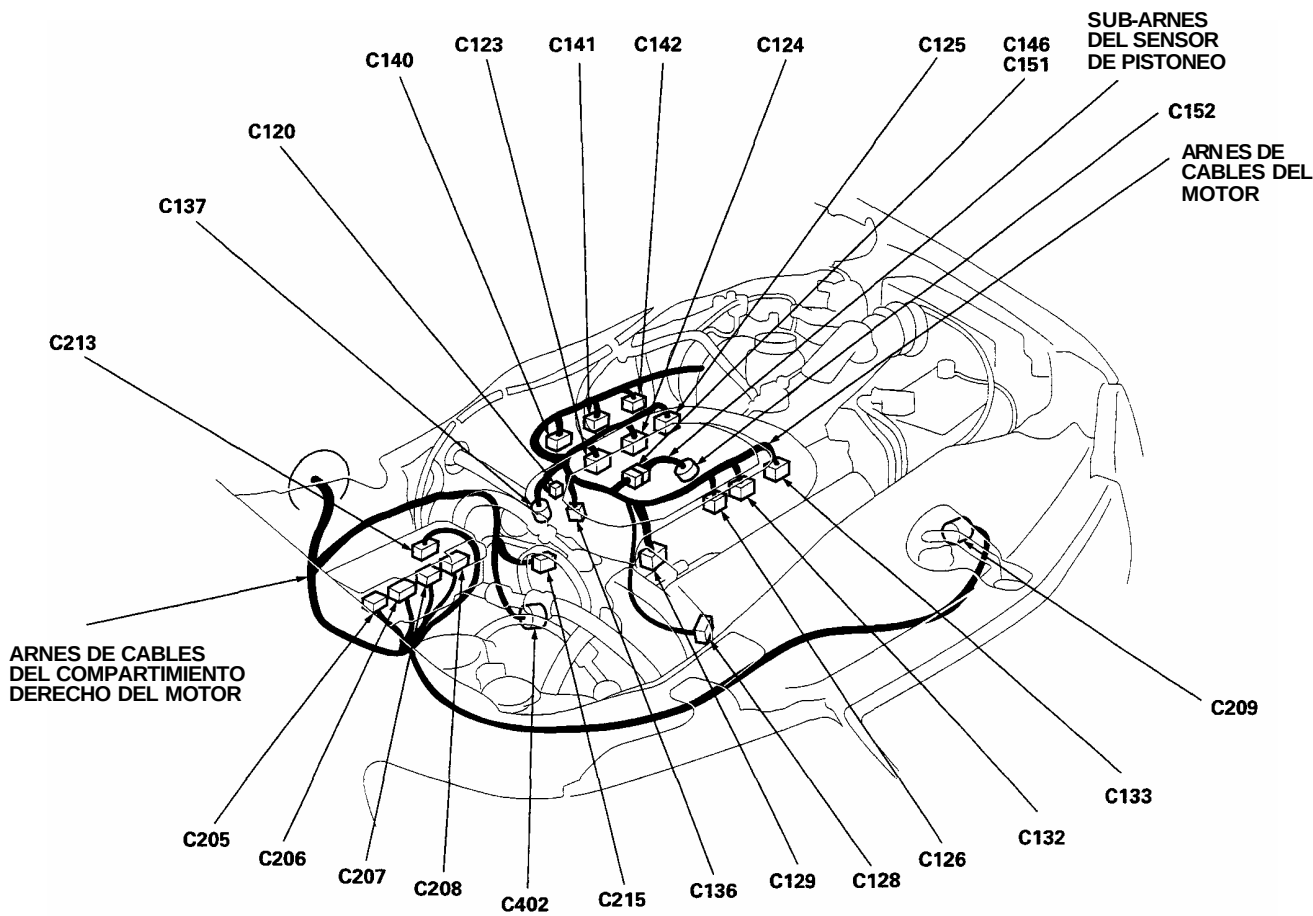
- *: Relacionado con el Sistema de Combustible y Emisiones.
- Conectores con terminales macho (marco doble): Vista desde el lado de la terminal.
- Conectores con terminales hembra (marco sencillo): Vista desde el lado de cables.

(continúa)

Sistema de Combustible y Emisiones

Descripciones del Sistema (continuación)

Diagrama del Circuito PCM (continuación)





C120

1

1* VER/AMA

C123

12

1* AMA/NEG

2* CAF

C124

12

1* AMA/NEG

2* ROJ

C125

12

1* AMA/NEG

2* AZU

C126

12

1* AMA/NEG

2* AMA

C128

12

34

1 NEG/AMA

2* BLA/VER

3 BLA/AZU

4* BLA/ROJ

C129

12

34

1* VER

2* ROJ

3* AMA

4* NEG

C132

12

1* AMA/NEG

2* NEG/ROJ

C133

12

1* AMA/NEG

2* BLA/AZU

C136

12

1* AZU

2* BLA

C137

12

1* AZU/NEG

2* CAF/AMA

C140

123

1* AMA/VER

2* NEG

3* NEG/AMA

C141

123

1* AZU/ROJ

2* NEG

3* NEG/AMA

C142

123

1* BLA/AZU

2* NEG

3* NEG/AMA

C146

1

1* ROJ/AZU

C152

1

1* ROJ/AZU

C205

3

4

6

789

11

13

17

1-----

2-----

3 ROJ/AMA

4 ROJ/VER

5-----

6 BLA/VER

7 AZU/BLA*

8 AZU/ROJ

9 AZU/ROJ

10-----

11 VER CL/AZU

12-----

13 AZU/ROJ

14-----

15-----

16-----

17* BLA/VER

18-----

+: Modelo KX

C206

123

4567

1 BLA

2 AMA/VER

3 BLA/ROJ

4 BLA/VER

5* BLA/AMA

6 BLA/AZU

7* AMA

C207

123

1 AMA/NEG

2 BLA

3 BLA/VER

C208

13

4

1516

789

11

14

1 NEG/AMA

2-----

3 AZU/NEG

4 AZU/AMA

5-----

6-----

7 ROJ

8 AZU/ROJ

9 AZU/ROJ

10-----

11* ROJ

12-----

13-----

14 NEG

15 NEG/AMA

16 VER

C209

12

1* VER/BLA

2* NEG/AMA

C213

123

1* NEG/AMA

2* NEG

3* VER/ROJ

C215

12

34

1* VER/NEG

2* BLA/ROJ

3* NEG/BLA

4* NEG/AMA

C402

12

1* VER

2* NEG

NOTA:

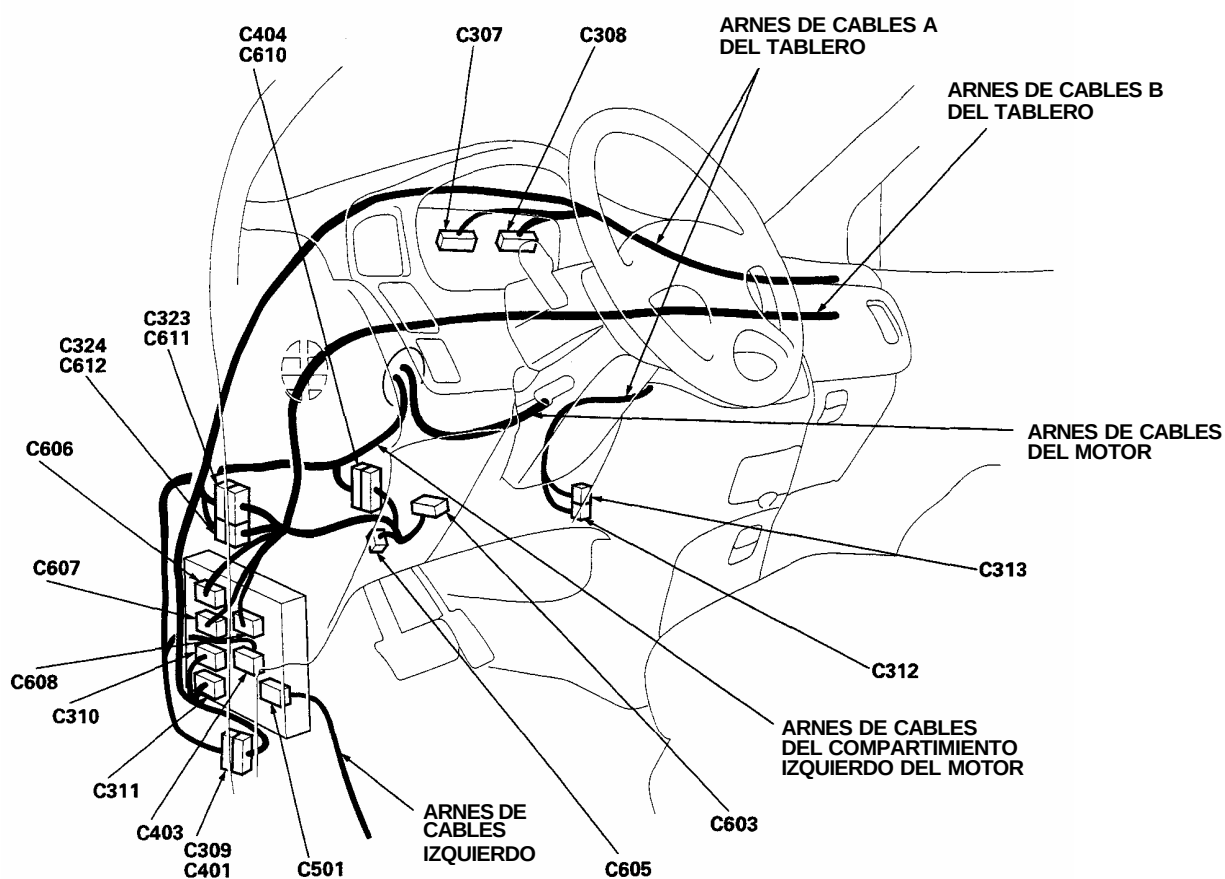
- *: Relacionado con el Sistema de Combustible y Emisiones.
- Conectores con terminales macho (marco doble): Vista desde el lado de la terminal.
- Conectores con terminales hembra (marco sencillo): Vista desde el lado de cables.

(continúa)

Sistema de Combustible y Emisiones

Descripciones del Sistema (continuación)

Diagrama del Circuito PCM (continuación)





C307



1*	AZU	9	NEG/AMA	17	BLA
2*	AZU/BLA	10	ROJ	18	-----
3	ROJ/AZU+	11*	AMA	19*	ROS
4	ROJ/BLA	12	-----	20*	BLA/AMA
5	BLA/ROJ	13	-----	21	BLA/AMA
6*	VER/NAR	14	AMA/BLA	22	ROJ/NEG
7	AMA/ROJ	15	-----		
8	BLA/AZU	16	NEG		

+ : Modelo KX

C308



1	BLA/ROJ	9	AZU
2*	AMA/VER	10	AZU/BLA
3	ROJ/AZU	11	AMA/AZU
4*	BLA	12*	VER/NEG
5*	CAF	13*	AMA
6*	ROS	14	VER/ROJ
7*	AZU	15*	AZU/NEG
8	VER/AMA	16*	ROJ/NEG

C310



1	NAR/BLA	7*	BLA/NEG	13	VER CL/ROJ
2	-----	8	-----	14	CAF
3	VER/AZU	9	-----	15	ROJ
4	ROJ/AZU+	10*	AZU/NEG	16	ROJ/NEG
5	VER/AMA	11	BLA	17	-----
6	-----	12	ROJ/AZU	18*	AZU/NAR

+ : Modelo KX

■ : Modelo KY

C311



1	VER/BLA	7	AMA/ROJ	13	ROJ/NEG
2	GRI/NEG	8	VER/NEG	14	VER/NAR
3	GRI/NEG	9	AZU CL	15	VER/AMA
4*	AMA	10	AZU/VER	16	VER/ROJ
5	-----	11	AZU/VER	17	-----
6	ROJ	12*	NEG/AMA	18	VER/ROJ

■ : Modelo KY

C312



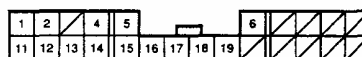
1*	CAF
2*	CAF/AMA

C313



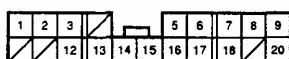
1*	CAF/AMA
2*	BLA/VER
3*	AZU CL

C401



1	BLA/AZU	7	-----	13	AZU/BLA	19	AZU/AMA
2	VER	8	-----	14*	ROJ/AMA	20	-----
3	-----	9	-----	15	AMA/ROJ	21	-----
4*	AZU	10	-----	16*	CAF	22	-----
5	AZU/ROJ	11*	ROJ/NEG	17*	AZU	23	-----
6	AMA/BLA	12*	AMA	18*	ROJ	24	-----

C403



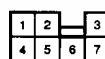
1	NAR/BLA	8	AZU CL	15	BLA/NEG
2	CAF	9	GRI	16	AMA/VER
3	AZU CL	10	-----	17*	AZU/NEG
4	-----	11	-----	18	ROJ/NEG
5*	BLA/AMA	12*	AZU/BLA	19	-----
6*	AZU/AMA	13*	NEG/AMA	20	VER/ROJ
7	VER/AZU	14*	VER/NEG		

C501



1	ROJ/NEG	6	VER/NEG
2	AZU	7	ROJ/AZU
3	VER/NAR	8	VER/AZU
4*	NEG/AMA	9	VER/AMA
5	AZU/AMA	10	VER/AMA

C603



1*	VER/AMA
2*	AZU/NAR
3*	NEG
4*	NEG/AMA
5*	ROJ/BLA
6*	AMA/NEG
7*	BLA/VER

C605



1	VER CL
2*	BLA/AMA
3*	BLA/NEG
4	GRI

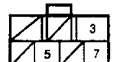
C606



1	VER/AZU	12	NAR/BLA
2	-----	13	VER/BLA
3	-----	14	-----
4	ROJ	15	NEG
5	NEG/AMA	16	BLA/ROJ
6	AZU/BLA+	17	VER/AMA
7	ROJ/AMA+	18	VER
8	ROJ/NEG	19	-----
9	-----	20	-----
10*	AZU/NAR	21	VER/ROJ
11	-----	22	-----

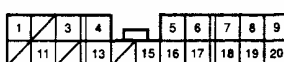
+ : Modelo KX

C607



1	-----
2	-----
3*	BLA
4	-----
5	NEG/AMA
6	-----
7	AMA/VER

C608



1*	ROJ/BLA	11	AMA/NEG
2	-----	12	-----
3	ROJ/NEG	13	NEG/AMA
4	VER CL/ROJ	14	-----
5	BLA/ROJ	15	AMA/NEG
6	NEG	16	AZU/NAR
7*	NEG/AMA	17	AZU/BLA
8	BLA/NEG	18	AZU/VER
9	AZU/BLA	19*	BLA/AMA
10	-----	20*	BLA/NEG

C610



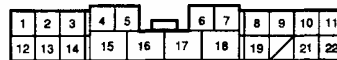
1	ROJ/BLA	12*	NEG
2*	BLA	13	CAF/NEG
3	VER	14	AMA/VER
4	AMA/ROJ	15	BLA
5	VER/NEG	16	AZU
6	VER	17	AZU/AMA
7	VER/AMA	18	BLA/AZU
8	AZU/AMA	19*	CAF/AMA
9*	AMA/NEG	20	VER/ROJ
10	ROJ/AMA	21	BLA/ROJ
11	BLA/AZU	22	BLA/NEG

C611



1	AZU/BLA	7	AZU	13	AZU/VER	19	NEG/BLA
2	VER CL	8	VER	14	VER CL/ROJ	20	AMA
3	AMA/BLA	9	VER/ROJ	15	VER CL/NEG	21*	VER/AMA
4	GRI	10	BLA/AZU	16	AZU/BLA	22	AMA/ROJ
5	VER CL	11	AMA/NEG	17	VER CL/ROJ	23*	BLA
6	ROJ	12	AZU/NAR	18	VER CL	24	AMA/VER

C612



1	VER	7	ROJ/BLA+	13	VER/AMA	19	AZU/BLA
2	VER/BLA	8	VER/AMA	14	BLA/ROJ	20	-----
3	CAF/BLA	9	ROS	15	BLA/NEG	21*	BLA/VER
4	ROJ/VER+	10	AZU/BLA	16	NEG/AMA	22	BLA/AZU
5	AZU/NEG+	11	NAR/BLA	17	VER/ROJ+	23	
6	VER/BLA	12	AZU/AMA	18	NEG/VER	24	

□ : Con control de clima

+ : Modelo KX

■ : Modelo KY

NOTA:

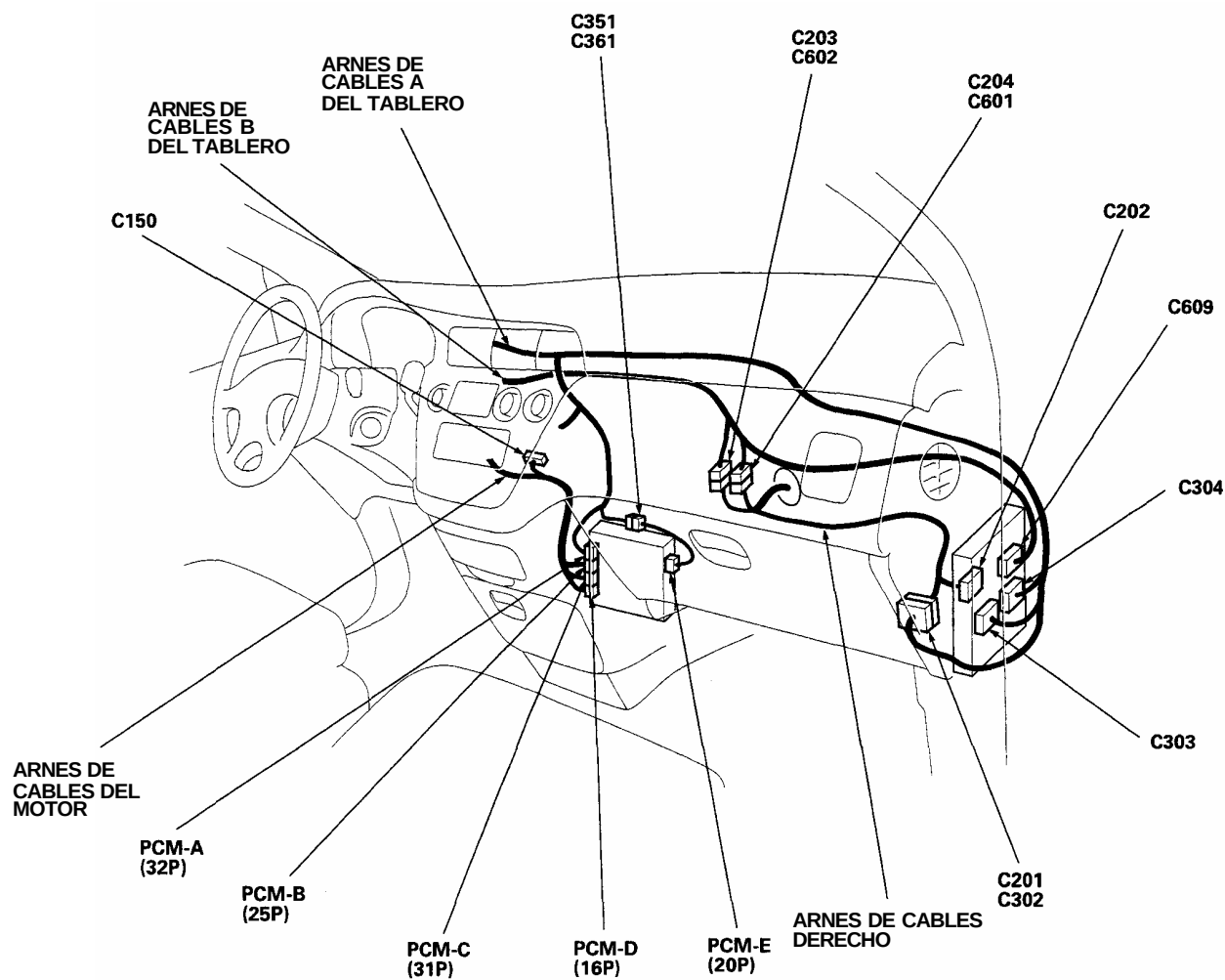
- *: Relacionado con el Sistema de Combustible y Emisiones.
- Conectores con terminales macho (marco doble): Vista desde el lado de la terminal.
- Conectores con terminales hembra (marco sencillo): Vista desde el lado de cables.

(continúa)

Sistema de Combustible y Emisiones

Descripciones del Sistema (continuación)

Diagrama del Circuito PCM (continuación)





C150

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17	18	19	20

1*	ROJ	8*	CAF/AMA	15*	AZU
2*	ROJ	9*	CAF/AMA	16*	AZU
3*	ROJ	10*	CAF/AMA	17*	AMA
4*	BLA	11*	CAF	18*	AMA
5*	BLA	12*	CAF	19*	AMA
6*	BLA	13*	CAF	20	-----
7*	CAF/AMA	14*	AZU		

C202

1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12

1	VER	7	AMAV/VER	13	AZU/ROJ
2	ROJ/AMA	8	NEG/AMA	14	VER/CL/AZU
3*	NEG/AMA	9	BLA/VER	15	-----
4	BLA/AZU	10*	NEG/AMA	16	VER/NEG
5*	AMA	11	VER	17	ROJ/NEG
6*	AZU/ROJ	12	VER/AMA	18*	CAF/AMA

C302

1	2	3	4
5	6	7	8

1	AZU/ROJ	7*	VER/NEG	13	CAF/BLA
2	CAF/BLA	8*	BLA/ROJ	14	CAF/NEG
3	BLA/ROJ	9*	NEG/BLA	15	CAF
4*	VER/BLA	10*	VER	16	AZU/BLA
5	VER/AMA	11*	ROJ		
6	-----	12*	VER/ROJ		

□ Con control de clima
■ : Modelo KY

C303

1	2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15	16

1	-----	10	ROJ/VER
2	ROJ/VER	11	CAF/NEG
3	CAF/NEG	12*	NEG/AMA
4	VER/NEG	13	ROJ/AMA
5	ROJ/AMA	14	-----
6	CAF/BLA	15	BLA/VER
7	AMAV/VER	16	VER/BLA
8	NEG/BLA	17	VER
9	VER	18	ROJ/AMA

□ : Con control de clima
+ : Modelo KX

C304

1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12

1	AZU	10	BLA/AMA
2	ROJ	11	-----
3	VER	12	-----
4	-----	13	BLA/ROJ
5	BLA	14*	CAF/AMA
6	AMAV/VER	15*	BLA/AMA
7	AMA	16	BLA/AMA
8	-----	17	AZU/ROJ
9	ROJ/NEG	18	-----

■ : Modelo KY

C351

1	2	3
---	---	---

1	ROJ
2	AZU
3*	ROS

C601

1	2	3
4	5	6

1	BLA/AZU
2	NEG/AMA
3*	BLA
4	AMAV/NEG
5*	BLA/AMA
6	-----
7	NAR/BLA

C602

1	2	3	4	5	6
---	---	---	---	---	---

1	AMAV/ROJ
2	CAF/NEG
3	AMAV/VER
4*	BLA/VER
5	ROJ/BLA
6	BLA/ROJ

C609

1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14

1	ROJ/BLA	9	ROJ/VER
2	ROJ/NEG	10	VER/BLA
3*	CAF/AMA	11	AZU/NEG
4	VER/CL/ROJ	12*	BLA/AMA
5	VER	13	ROS
6	VER/CL/ROJ	14	BLA/ROJ
7	AZU/ROJ	15	CAF/AMA
8	NAR+	16	BLA/ROJ

+ : Modelo KX

PCM A (32P)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----

1*	BLA/ROJ	9*	AZU/BLA	17*	ROJ	25	-----
2*	VER/BLA	10*	CAF	18*	VER/NAR	26*	VER
3	-----	11	-----	19*	AZU	27*	AZU/ROJ
4	-----	12	-----	20*	AZU/ROJ	28*	BLA/ROJ
5*	AZU/VER	13	-----	21*	AZU/CL	29	-----
6*	ROJ/AMA	14*	VER/NEG	22	-----	30*	VER/ROJ
7	-----	15*	VER/AMA	23	-----	31*	AMAV/VER
8*	NEG/BLA	16	-----	24*	AZU/NAR	32*	BLA/NEG

PCM B (25P)

1	2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15	16

1*	AMAV/NEG	10*	NEG	19*	AZU/AMA
2*	NEG	11*	CAF	20*	CAF/AMA
3*	NEG/ROJ	12*	VER/AMA	21*	BLA/ROJ
4*	AMA	13*	VER/ROJ	22*	CAF/AMA
5*	ROJ	14*	AZU/BLA	23*	NEG/ROJ
6*	BLA/AZU	15*	AZU	24*	ROJ/AZU
7*	AZU/ROJ	16	-----	25*	CAF/BLA
8*	BLA	17*	ROJ		
9*	AMAV/NEG	18*	VER		

PCM C (31P)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17	18	19	20

1*	NEG/BLA	12*	NEG/ROJ	22*	ROJ/AZU
2*	BLA/VER	13*	CAF	23*	CAF/BLA
3*	BLA/AZU	14*	AZU/ROJ	24*	AZU/AMA
4*	AMAV/VER	15	-----	25*	ROJ/AMA
5*	BLA/ROJ	16*	BLA	26*	ROJ/BLA
6*	BLA/NEG	17*	VER/ROJ	27*	ROJ/NEG
7*	VER/BLA	18*	VER/AMA	28*	AMAV/AZU
8*	AZU	19*	AMAV/ROJ	29*	AMA
9*	BLA	20*	VER	30*	NEG
10*	AZU/NEG	21*	ROJ	31	-----
11	-----				

PCM D (16P)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16								

1*	AMA	9*	AMA
2*	VER/BLA	10*	AZU
3*	VER	11*	ROJ
4	-----	12*	BLA
5*	NEG/AMA	13*	AZU/NEG
6*	BLA	14*	AZU
7*	AZU/AMA	15*	CAF
8*	ROJ	16*	VER

PCM E (20P)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17	18	19	20

1*	ROS	11	-----
2*	ROJ	12*	AZU
3	-----	13	-----
4	-----	14	-----
5	-----	15	-----
6	-----	16	-----
7	-----	17	-----
8	-----	18	-----
9	-----	19*	-----
10	-----	20*	-----

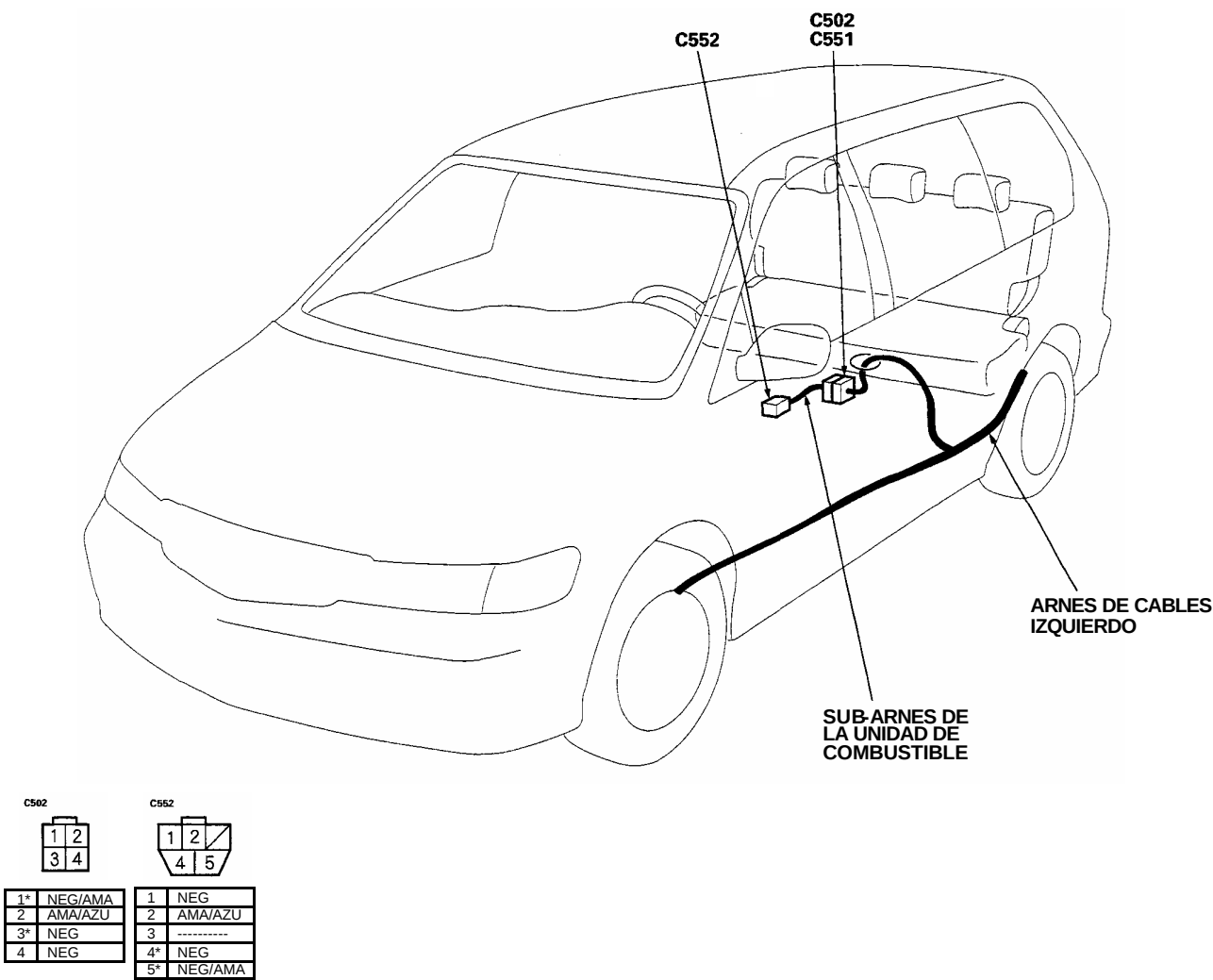
NOTA: •*: Relacionado con el Sistema de Combustible y Emisiones.
• Conectores con terminales macho (marco doble): Vista desde el lado de la terminal.
• Conectores con terminales hembra (marco sencillo): Vista desde el lado de cables.

(continúa)

Sistema de Combustible y Emisiones

Descripciones del Sistema (continuación)

Diagrama del Circuito PCM (continuación)

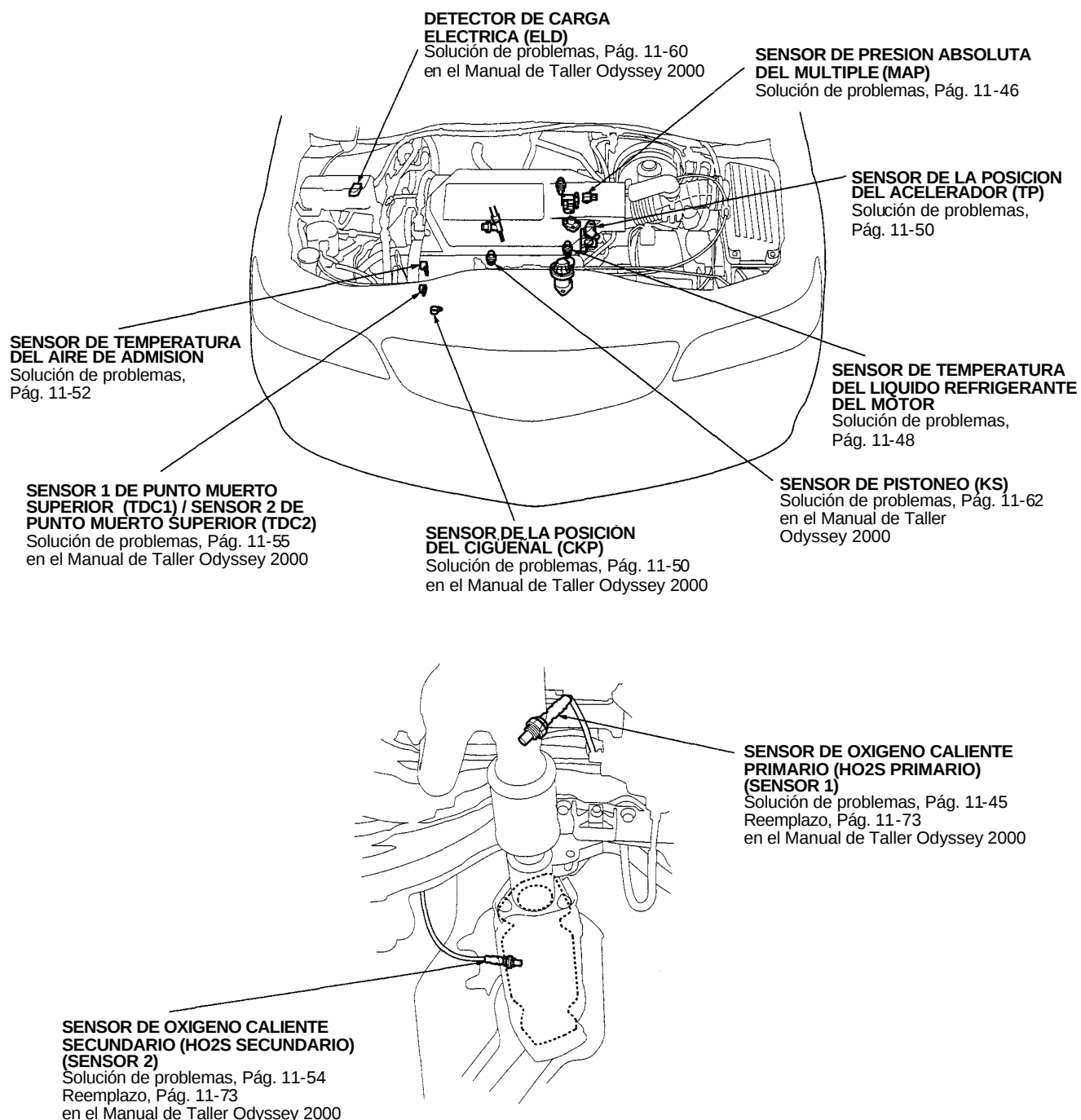


NOTA:

- *: Relacionado con el Sistema de Combustible y Emisiones.
- Conectores con terminales macho (marco doble): Vista desde el lado de la terminal.
- Conectores con terminales hembra (marco sencillo): Vista desde el lado de cables.



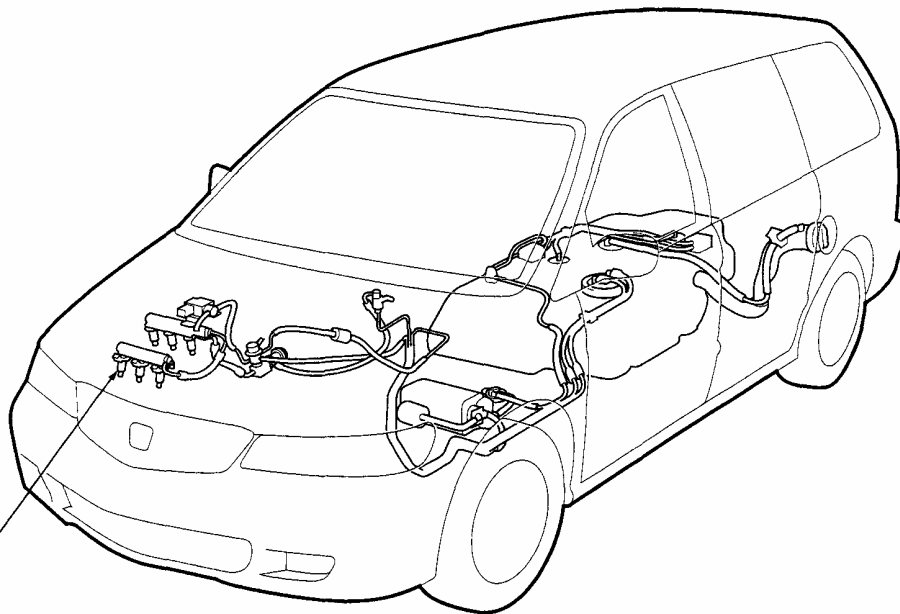
Indice de Localización de Componentes



(continúa)

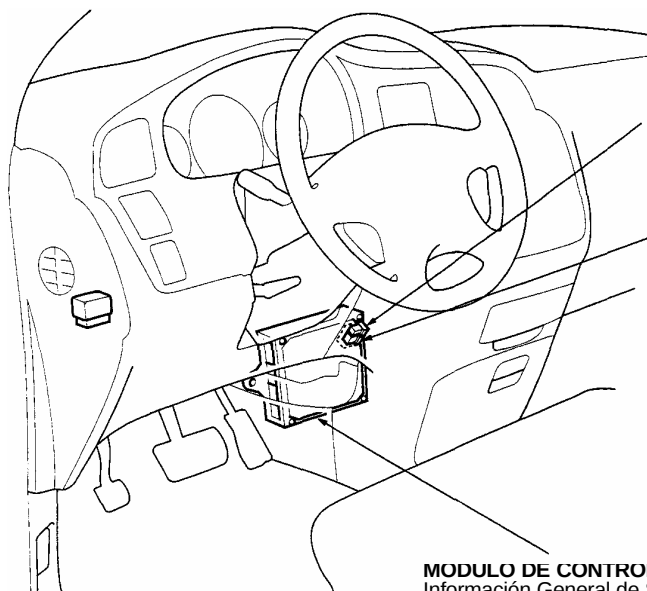
Sistema PGM-FI

Indice de Localización de Componentes



INYECTORES DE COMBUSTIBLE

Prueba, Pág. 11-70 en el Manual de Taller Odyssey 2000
Reemplazo, Pág. 11-59



CONECTOR DE ENLACE DE DATOS (DLC) (3P)
Información General de Solución de Problemas,
Pág. 11-3 en el Manual de Taller Odyssey 2000

CONECTOR DE REVISION DE SERVICIO (2P)
Información General de Solución de Problemas,
Pág. 11-3 en el Manual de Taller Odyssey 2000

MODULO DE CONTROL DEL TREN MOTRIZ (PCM)
Información General de Solución de Problemas,
Pág. 11-3 en el Manual de Taller Odyssey 2000



Solución de Problemas de DTC

DTC 1: Problema en el Circuito del Sensor 1 de HO2S Primario

1. Realice el procedimiento de reinicio del PCM.
2. Encienda el motor. Mantenga el motor a 3,000 rpm (min^{-1}) sin carga (en Park o Neutral), hasta que se encienda el ventilador del radiador, luego déjelo en marcha mínima por lo menos un minuto antes de hacer la prueba de manejo.
3. La prueba de manejo debe hacerse en estas condiciones:
 - en posición 2da
 - acelere usando el ahogador totalmente abierto por lo menos cinco segundos, luego desacelere por lo menos cinco segundos, con el ahogador completamente cerrado.

¿Está la MIL encendida e indica el DTC 1?

SI- Vaya al paso 4.

NO- Falla intermitente, el sistema está bien en este momento. Revise si hay conexiones flojas o cables sueltos entre el HO2S Primario (Sensor 1) y el PCM. ■

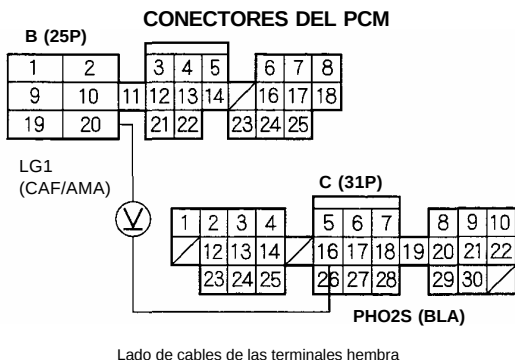
4. Inspeccione la presión de combustible (ver Pág. 11-72).

¿Es normal?

SI- Vaya al paso 5.

NO- Revise el sistema de abastecimiento de combustible. ■

5. Déjelo en marcha mínima por lo menos 1 minuto, antes de hacer la prueba de manejo.
6. Abra totalmente el ahogador y luego suéltelo rápidamente.
7. Mida el voltaje entre las terminales B20 y C16 del conector del PCM.

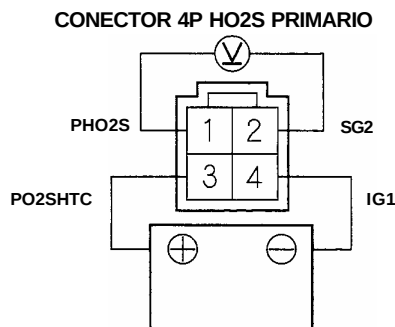


¿Está el voltaje por encima de 0.6 V con el ahogador totalmente abierto a 4,500 rpm (min^{-1}) y debajo de 0.4 V cuando se suelta rápidamente el ahogador desde 4,500 rpm (min^{-1})?

SI- Sustituya el PCM con uno que sepa que funciona y vuelva a probar, refiérase al Manual de Taller Odyssey 2000 (ver Pág. 11-5). Si el síntoma / indicación desaparece, reemplace el PCM original. ■

NO- Vaya al paso 8.

8. Gire el interruptor de encendido a OFF.
9. Desconecte el conector 4P del HO2S Primario (Sensor 1).
10. En el lado del arnés del HO2S Primario (Sensor 1), conecte la terminal positiva de la batería a la terminal No. 4 y la terminal negativa de la batería a la terminal No. 3.
11. Encienda el motor.
12. Después de dos minutos, mida el voltaje entre las terminales No. 1 y No. 2 del conector de HO2S Primario (Sensor 1).



¿Está el voltaje por encima de 0.6 V con el ahogador totalmente abierto a 4,500 rpm (min^{-1}) y debajo de 0.4 V cuando se suelta rápidamente el ahogador desde 4,500 rpm (min^{-1})?

SI- Repare la abertura o el corto en el cable del PCM (C16) y el HO2S Primario (Sensor 1). ■

NO- Reemplace el HO2S Primario (Sensor 1), refiérase al Manual de Taller Odyssey 2000 (ver Pág. 11-73). ■

Sistema PGM-FI

Solución de Problemas de DTC (continuación)

DTC 3: Problema Eléctrico en el Circuito del Sensor MAP

1. Realice el procedimiento de reinicio del PCM.
2. Encienda el motor y déjelo llagar a marcha mínima.

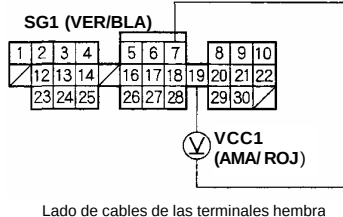
¿Está la MIL encendida e indica el DTC 3?

SI- Vaya la paso 3.

NO- Falla intermitente, el sistema está bien en este momento. Revise si hay conexiones flojas o cables sueltos entre el sensor MAP y el PCM. ■

3. Gire el interruptor de encendido a OFF.
4. Gire el interruptor de encendido a ON (II).
5. Mida el voltaje entre las terminales C7 y C19 del conector del PCM.

CONECTOR C (31P) DEL PCM



Lado de cables de las terminales hembra

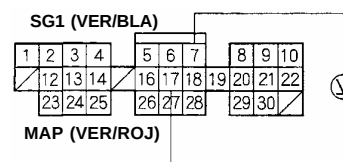
¿Hay 5 V aproximadamente?

SI- Sustituya el PCM con uno que sepa que funciona y vuelva a probar, refiérase al Manual de Taller Odyssey 2000 (ver Pág. 11-5). Si el síntoma / indicación desaparece, reemplace el PCM original. ■

NO- Vaya al paso 6.

6. Mida el voltaje entre las terminales C7 y C17 del conector del PCM.

CONECTOR C (31P) DEL PCM



Lado de cables de las terminales hembra

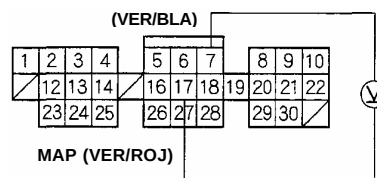
¿Hay 3 V aproximadamente?

SI- Sustituya el PCM con uno que sepa que funciona y vuelva a probar, refiérase al Manual de Taller Odyssey 2000 (ver Pág. 11-5). Si el síntoma / indicación desaparece, reemplace el PCM original. ■

NO- Vaya al 7.

7. Mida el voltaje entre las terminales C7 y C17 del conector del PCM.

CONECTOR C (31P) DEL PCM



Lado de cables de las terminales hembra

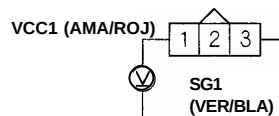
¿Hay 5 V aproximadamente?

SI- Vaya al paso 8.

NO- Vaya al paso 13.

8. Gire el interruptor de encendido a OFF.
9. Desconecte el conector 3P del sensor MAP.
10. Gire el interruptor de encendido a ON (II).
11. Mida el voltaje entre las terminales No. 1 y No. 3 del conector del sensor MAP.

CONECTOR 3P DEL SENSOR MAP



Lado de cables de las terminales hembra

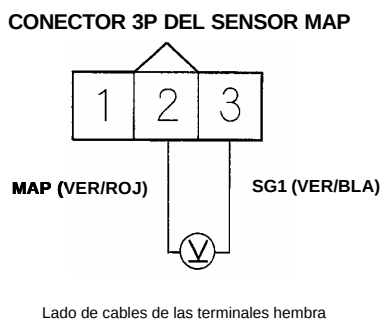
¿Hay 5 V aproximadamente?

SI- Vaya al paso 12.

NO- Repare la abertura en el cable entre el PCM (C7) y el sensor MAP. ■



12. Mida el voltaje entre las terminales No. 2 y No. 3 del conector 3P del sensor MAP.



¿Hay 5 V aproximadamente?

SI- Reemplace el sensor MAP. ■

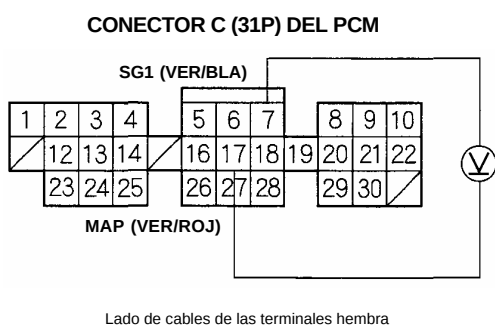
NO- Repare la abertura en el cable entre el PCM (C17) y el sensor MAP. ■

13. Gire el interruptor de encendido a OFF.

14. Desconecte el conector 3P del sensor MAP.

15. Gire el interruptor de encendido a ON (II).

16. Mida el voltaje entre las terminales C7 y C17 del conector del PCM.

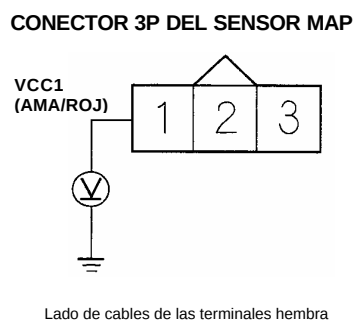


¿Hay 5 V aproximadamente?

SI- Reemplace el sensor MAP. ■

NO- Vaya al paso 17.

17. Mida el voltaje entre la terminal No. 1 del conector 3P del sensor MAP y la tierra física.



¿Hay 5 V aproximadamente?

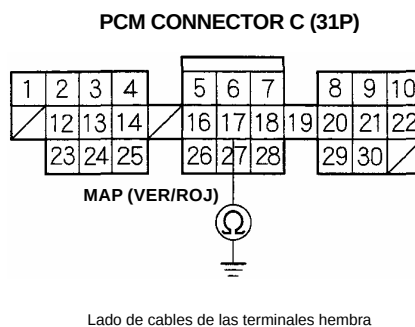
SI- Vaya al paso 18.

NO- Repare la abertura en el cable entre el PCM (C19) y el sensor MAP. ■

18. Gire el interruptor de encendido a OFF.

19. Desconecte el conector C (31P) del PCM.

20. Revise la continuidad entre la terminal C17 del conector del PCM y la tierra física.



¿Hay continuidad?

SI- Repare el corto en el cable entre el PCM (C17) y el sensor MAP. ■

NO- Sustituya el PCM con uno que sepa que funciona y vuelva a probar, refiérase al Manual de Taller Odyssey 2000 (ver Pág. 11-5). Si el síntoma / indicación desaparece, reemplace el PCM original. ■

Sistema PGM-FI

Solución de Problemas de DTC (continuación)

DTC 6: Problema en el Circuito del Sensor ECT

1. Realice el procedimiento de reinicio del PCM.

2. Gire el interruptor de encendido a ON (II).

¿Está la MIL encendida e indica el DTC 6?

SI- Vaya al paso 3.

NO- Falla intermitente, el sistema está bien en este momento. Revise si hay conexiones flojas o cables sueltos entre el sensor ECT, la unidad de control del clima y el PCM. ■

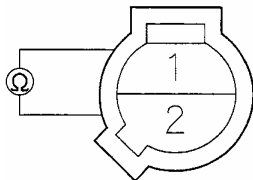
3. Encienda el motor. Mantenga el motor a 3,000 rpm (min^{-1}) sin carga (en Park o Neutral), hasta que se encienda el ventilador del radiador, luego déjelo llegar a marcha mínima.

4. Gire el interruptor de encendido a OFF.

5. Desconecte el conector 2P del sensor ECT.

6. Mida la resistencia entre las 2 terminales del sensor ECT.

CONECTOR 2P DEL SENSOR ECT



Lado de cables de las terminales hembra

¿Hay 200- 400 Ω ?

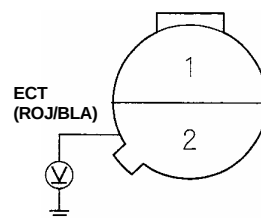
SI- Vaya al paso 7.

NO- Reemplace el sensor ECT. ■

7. Gire el interruptor de encendido a ON (II).

8. En el lado del arnés de cables del motor, mida el voltaje entre la terminal No.2 del conector 2P del sensor ECT y la tierra física.

CONECTOR 2P DEL SENSOR ECT



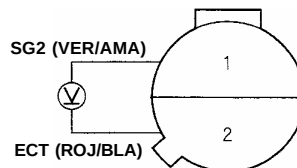
Lado de cables de las terminales hembra

SI- Vaya al paso 9.

NO- Vaya al paso 10.

9. Mida el voltaje entre la terminal No. 1 y la No. 2 del conector 2P del sensor ECT.

CONECTOR 2P DEL SENSOR ECT



Lado de cables de las terminales hembra

¿Hay 5 V aproximadamente?

SI- Sustituya el PCM con uno que sepa que funciona y vuelva a probar, refiérase al Manual de Taller Odyssey 2000 (ver Pág. 11-5). Si el síntoma / indicación desaparece, reemplace el PCM original.

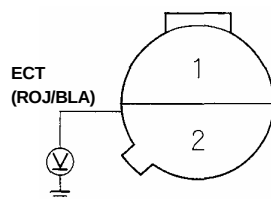
NO- Repare la abertura en el cable entre el PCM (C18) y el sensor ECT. ■

10. Gire el interruptor de encendido a OFF.



11. Desconecte el conector 8P de la unidad de control del clima.
12. Gire el interruptor de encendido a ON (II).
13. En el lado del arnés de cables del motor, mida el voltaje entre la terminal No. 2 del conector 2P del sensor ECT y la tierra física.

CONECTOR 2P DEL SENSOR ECT



Lado de cables de las terminales hembra

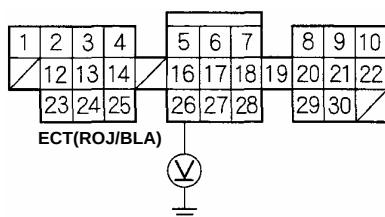
¿Hay 5 V aproximadamente?

SI- Reemplace la unidad de control del clima. ■

NO- Vaya al paso 14.

14. Mida el voltaje entre la terminal C26 del conector del PCM y la tierra física.

CONECTOR C (31P) DEL PCM



Lado de cables de las terminales hembra

¿Hay 5 V aproximadamente?

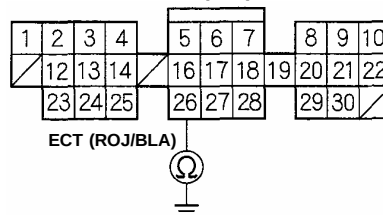
Si- Repare la abertura en el cable entre el PCM (C26) y el sensor ECT. ■

NO- Vaya al paso 15.

15. Gire el interruptor de encendido a OFF.

16. Desconecte el cable negativo de la batería.
17. Desconecte el conector C (31 P) del PCM.
18. Revise si hay continuidad entre la terminal C26 del conector del PCM y la tierra física.

CONECTOR C (31P) DEL PCM



Lado de cables de las terminales hembra

¿Hay continuidad?

SI- Repare el corto en el cable entre el PCM (C26) y el sensor ECT. ■

NO- Sustituya el PCM con uno que sepa que funciona y vuelva a probar, refiérase al Manual de Taller Odyssey 2000 (ver Pág. 11-5). Si el síntoma / indicación desaparece, reemplace el PCM original. ■

Sistema PGM-FI

Solución de Problemas de DTC (continuación)

DTC 7: Problema en el Circuito del Sensor TP

1. Realice el procedimiento de reinicio del PCM.

2. Encienda el motor.

¿Está la MIL encendida e indica el DTC 7?

SI- Vaya al paso 3.

NO- Falla intermitente, el sistema está bien en este momento. Revise si hay conexiones flojas o cables sueltos entre el sensor TP y el PCM. ■

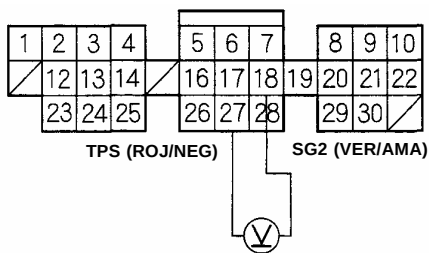
3. Gire el interruptor de encendido a OFF.

4. Gire el interruptor de encendido a ON (II).

5. Mida el voltaje entre las terminales C18 y C27 del conector del PCM.

NOTA: Debe haber una transición suave cuando se presiona el ahogador.

CONECTOR C (31P) DEL PCM



Lado de cables de las terminales hembra

¿Es el voltaje aproximadamente 0.5 V con el ahogador totalmente cerrado y aproximadamente 4.5 V con el ahogador totalmente abierto?

SI- Sustituya el PCM con uno que sepa que funciona y vuelva a probar, refiérase al Manual de Taller Odyssey 2000 (ver Pág. 11-5). Si el síntoma/indicación desaparece, reemplace el PCM original. ■

NO- Vaya al paso 6.

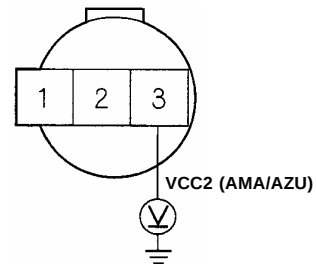
6. Gire el interruptor de encendido a OFF.

7. Desconecte el conector 3P del sensor TP.

8. Gire el interruptor de encendido a ON (II).

9. En el lado del arnés de cables del motor, mida el voltaje entre la terminal No. 3 del conector del sensor TP y la tierra física.

CONECTOR 3P DEL SENSOR TP



Lado de cables de las terminales hembra

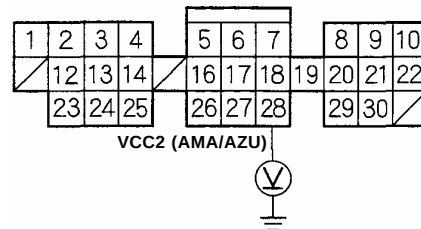
¿Hay 5 V aproximadamente?

SI- Vaya al paso 11.

NO- Vaya al paso 10.

10. Mida el voltaje entre la terminal C28 del conector del PCM y la tierra física.

CONECTOR C (31P) DEL PCM



Lado de cables de las terminales hembra

¿Hay 5 V aproximadamente?

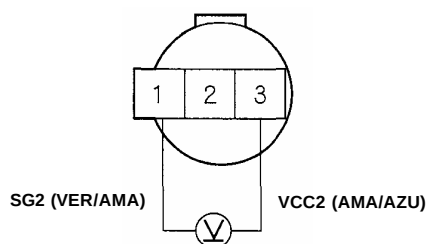
SI- Repare la abertura en el cable entre el PCM (C28) y el sensor TP. ■

NO- Sustituya el PCM con uno que sepa que funciona y vuelva a probar, refiérase al Manual de Taller Odyssey 2000 (ver Pág. 11-5). Si el síntoma / indicación desaparece, reemplace el PCM original. ■



11. En el lado del arnés de cables del motor, mida el voltaje entre las terminales No. 1 y No. 3 del conector 3P del sensor TP.

CONECTOR 3P DEL SENSOR TP



Lado de cables de las terminales hembra

¿Hay 5 V aproximadamente?

SI- Vaya al paso 12.

NO- Repare la abertura en el cable entre el PCM (C28) y el sensor TP. ■

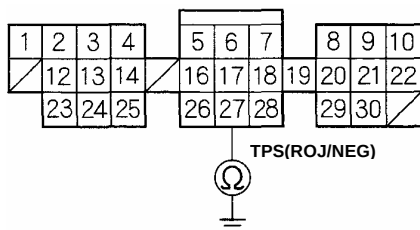
12. Gire el interruptor de encendido a OFF.

13. Desconecte el cable negativo de la batería.

14. Desconecte el conector C (31 P) del PCM.

15. Revise si hay continuidad entre la terminal C27 del conector del PCM y la tierra física.

CONECTOR C (31P) DEL PCM



Lado de cables de las terminales hembra

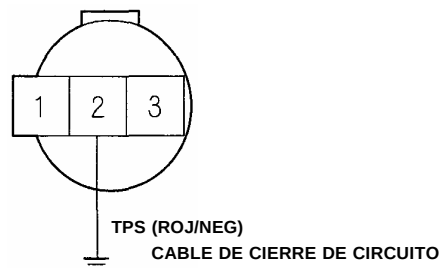
¿Hay continuidad?

SI- Repare el corto en el cable entre el PCM (C27) y el sensor TP. ■

NO- Vaya al paso 16.

16. Conecte con un cable de cierre de circuito, la terminal No. 2 del conector 3P del sensor TP con la tierra física.

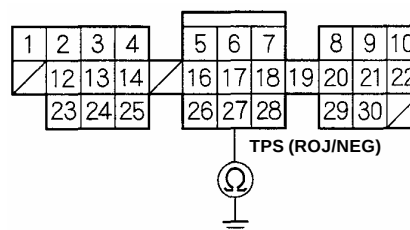
CONECTOR 3P DEL SENSOR TP



Lado de cables de las terminales hembra

17. revise si hay continuidad entre la terminal C27 del conector del PCM y la tierra física.

CONECTOR C (31P) DEL PCM



Lado de cables de las terminales hembra

¿Hay continuidad?

SI- Reemplace el sensor TP. ■

NO- Repare la abertura en el cable entre el PCM (C27) y el sensor TP. ■

Sistema PGM-FI

Solución de Problemas de DTC (continuación)

DTC 10: Problema en el Circuito del Sensor IAT

1. Realice el procedimiento de reinicio del PCM.
2. Gire el interruptor de encendido a ON (II).

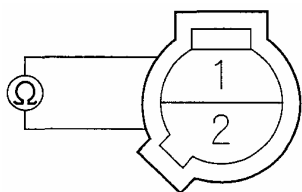
¿Está la MIL encendida e indica el DTC 10?

SI- Vaya al paso 3.

NO- Falla intermitente, el sistema está bien en este momento. Revise si hay conexiones flojas o cables sueltos entre el sensor IAT y el PCM. ■

3. Gire el interruptor de encendido OFF.
4. Desconecte el conector 2P del sensor IAT.
5. Mida la resistencia entre las 2 terminales del sensor IAT.

CONECTOR 2P DEL SENSOR IAT



Lado de la terminal de las terminales macho

¿Hay 0.4-4.0 kΩ?

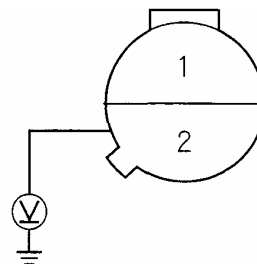
SI- Vaya al paso 6.

NO- Reemplace el sensor IAT. ■

6. Gire el interruptor de encendido a ON (II).

7. En el lado del arnés de cables del motor, mida el voltaje entre la terminal No. 2 del conector 2P del sensor IAT y la tierra física.

CONECTOR 2P DEL SENSOR IAT



Lado de cables de las terminales hembra

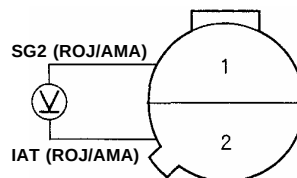
¿Hay 5 V aproximadamente?

SI- Vaya al paso 8.

NO- Vaya al paso 9.

8. Mida el voltaje entre las terminales No. 1 y No. 2 del conector 2P del sensor IAT.

CONECTOR 2P DEL SENSOR IAT



Lado de cables de las terminales hembra

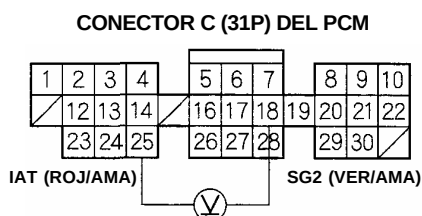
¿Hay 5 V aproximadamente?

SI- Sustituya el PCM con uno que sepa que funciona y vuelva a probar, refiérase al Manual de Taller Odyssey 2000 (ver Pág. 11-5). Si el síntoma / indicación desaparece, reemplace el PCM original. ■

NO- Repare la abertura en el cable entre el PCM (C18) y el sensor IAT. ■



9. Mida el voltaje entre las terminales C18 y C25 del conector del PCM.



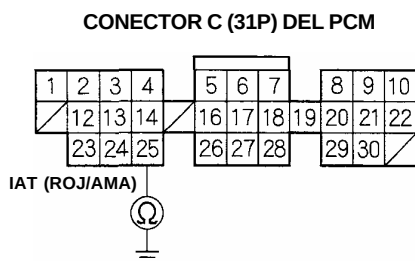
Lado de cables de las terminales hembra

¿Hay 5 V aproximadamente?

SI- Repare la abertura en el cable entre el PCM (C25) y el sensor IAT. ■

NO- Vaya al paso 10.

10. Gire el interruptor de encendido a OFF.
11. Desconecte el cable negativo de la batería.
12. Desconecte el conector C (31 P) del PCM.
13. Revise si hay continuidad entre la terminal C25 del conector del PCM y la tierra física.



Lado de cables de las terminales hembra

¿Hay continuidad?

SI- Repare el corto en el cable entre el PCM (C25) y el sensor IAT. ■

NO- Sustituya el PCM con uno que sepa que funciona y vuelva a probar, refiérase al Manual de Taller Odyssey 2000 (ver Pág. 11-5). Si el síntoma / indicación desaparece, reemplace el PCM original. ■

Sistema PGM-FI

Solución de Problemas de DTC (continuación)

DTC 63: Problema en el Circuito del HO2S Secundario, Sensor 2

1. Realice el procedimiento de reinicio del PCM.
2. Encienda el motor. Mantenga el motor a 3,000 rpm (min^{-1}) sin carga (en Park o Neutral), hasta que se encienda el ventilador del radiador, luego déjelo en marcha mínima por lo menos un minuto antes de hacer la prueba de manejo.

¿Está la MIL encendida e indica el DTC 63?

SI- Vaya al paso 3.

NO- Falla intermitente, el sistema está bien en este momento. Revise si hay conexiones flojas o cables sueltos entre HO2S Secundario (Sensor 2) y el PCM. ■

3. Inspeccione la presión del combustible (ver Pág. 11-72).

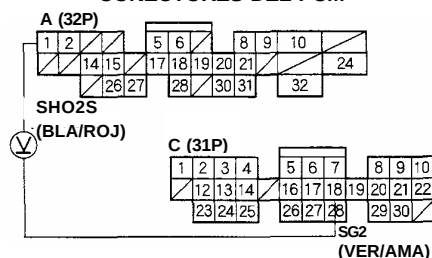
¿Es normal?

SI- Vaya al paso 4.

NO- Revise el sistema de abastecimiento de combustible. ■

4. Déjelo en marcha mínima por lo menos durante un minuto, antes de hacer la prueba de manejo.
5. Abra totalmente el ahogador, luego suéltelo rápidamente.
6. Mida el voltaje entre las terminales A1 y C18 del conector del PCM.

CONECTORES DEL PCM



Lado de cables de las terminales hembra

¿Está el voltaje por encima de 0.6 V con el ahogador totalmente abierto a 4,500 rpm (min^{-1}) y debajo de 0.4 V cuando se suelta rápidamente el ahogador desde 4,500 rpm (min^{-1})?

SI- Sustituya el PCM con uno que sepa que funciona y vuelva a probar, refiérase al Manual de Taller Odyssey 2000 (ver Pág. 11-5). Si el síntoma / indicación desaparece, reemplace el PCM original. ■

NO- Vaya al paso 7.

7. Gire el interruptor de encendido a OFF.

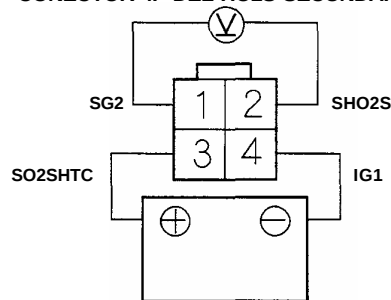
8. Desconecte el conector 4P del HO2S Secundario (Sensor 2).

9. En el lado del arnés del HO2S Secundario (Sensor 2), conecte la terminal positiva de la batería a la terminal No. 4 y la terminal negativa de la batería a la terminal No. 3.

10. Encienda el motor.

11. Después de dos minutos, mida el voltaje entre las terminales No. 1 y No.2 del conector 4P del HO2S Secundario (Sensor 2).

CONECTOR 4P DEL HO2S SECUNDARIO



Lado de cables de las terminales hembra

¿Está el voltaje por encima de 0.6 V con el ahogador totalmente abierto a 4,500 rpm (min^{-1}) y debajo de 0.4 V cuando se suelta rápidamente el ahogador desde 4,500 rpm (min^{-1})?

SI- Repare la abertura o el corto en el cable del PCM (A1) y el HO2S Secundario (Sensor 2). ■

NO- Reemplace el HO2S Secundario (Sensor 2), refiérase al Manual de Taller Odyssey 2000 (ver Pág. 11-73). ■



Solución de Problemas en el Circuito MIL

1. Gire el interruptor de encendido a ON (II) y vea la Lámpara Indicadora de Fallas (MIL).

¿Se enciende la MIL y permanece encendida?

SI- Si la MIL siempre se enciende y permanece encendida, vaya al paso 15. Pero si la MIL trabaja normalmente algunas veces, compruebe primero los siguientes problemas:

- Un corto intermitente en el cable entre el PCM (A10) y el conector de servicio de revisión.
- Una abertura intermitente en el cable entre el PCM (A21) y el conector de enlace de datos.
- Un corto intermitente en el cable entre el PCM (A18) y el ensamble de medidores.

NO- Si la MIL siempre está apagada, vaya al paso 2. Pero si la MIL trabaja normalmente algunas veces, compruebe primero los siguientes problemas:

- Fusible flojo, el No. 9 (10 A) de la LAMPARA DE RESPALDO DEL TABLERO DE INSTRUMENTOS, en la caja de fusibles/relevadores abajo del tablero del conductor.
- Fusible flojo, el ACG S (15 A) en la caja de fusibles/relevadores abajo del cofre.
- Fusible flojo, el No.1 (15A) de la BOMBA DE COMBUSTIBLE en la caja de fusibles/relevadores abajo del tablero del conductor.
- Una conexión débil en la terminal A18 del PCM.
- Una abertura intermitente en el cable VER/NAR entre el PCM (A18) y el ensamble de medidores.
- Un corto intermitente en el cable entre el PCM (C19) y el sensor MAP.
- Un corto intermitente en el cable entre el PCM (C28) y el sensor TP o el sensor de elevación de la válvula EGR.

2. Gire el interruptor de encendido a OFF y luego a ON (II) nuevamente.

¿Está encendida la luz de baja presión del aceite?

SI- Vaya al paso 3.

NO- Revise los siguientes problemas:

- Fusible fundido, el No. 9 (10 A) de la LAMPARA DE RESPALDO DEL TABLERO DE INSTRUMENTOS, en la caja de fusibles/relevadores abajo del tablero del conductor.
- Un corto o una abertura en el cable entre el fusible No. 9 (10 A) de la LAMPARA DE RESPALDO DEL TABLERO DE INSTRUMENTOS y el ensamble de medidores.

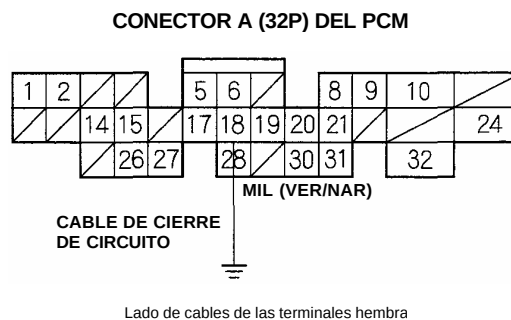
3. Trate de arrancar el motor.

¿Arranca el motor?

SI- Vaya al paso 4.

NO- Vaya al paso 6.

4. Gire el interruptor de encendido a OFF y conecte con un cable de cierre de circuito, la terminal A18 del conector del PCM y la tierra física.



5. Gire el interruptor de encendido a ON (II).

¿Está encendida la MIL?

SI- Sustituya el PCM con uno que sepa que funciona y vuelva a probar, refiérase al Manual de Taller Odyssey 2000 (ver Pág. 11-5). Si el síntoma / indicación desaparece, reemplace el PCM original. ■

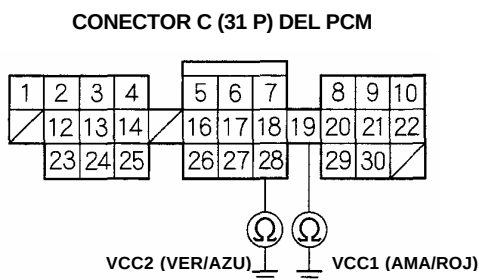
NO- Busque una abertura en los cables entre el PCM (A18) y el ensamble de medidores. También revise si no está fundida la lámpara MIL.

(continúa)

Sistema PGM-FI

Solución de Problemas en el Circuito MIL (continuación)

6. Desconecte el cable negativo de la batería.
7. Desconecte el conector C (31 P) del PCM.
8. Revise individualmente si hay continuidad entre la tierra física y las terminales C19 y C28 del conector del PCM.



Lado de cables de las terminales hembra

¿Hay continuidad?

SI- Vaya al paso 9.

NO- Vaya al paso 10.

9. Desconecte el conector 3P o 6P de cada uno de los siguientes sensores, uno a la vez, y compruebe individualmente si hay continuidad entre la tierra física y las terminales C19 y C28 del conector del PCM.

- Sensor MAP
- Sensor de elevación de la válvula EGR
- Sensor TP

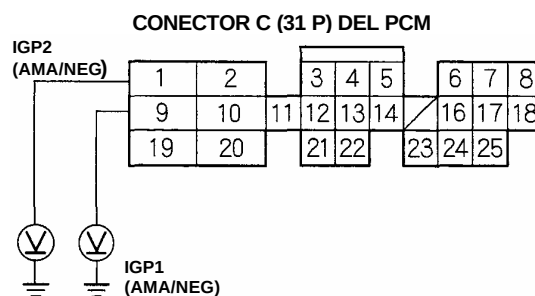
¿Hay continuidad?

SI- Repare el corto a tierra física en el cable entre el PCM (C19) y el sensor MAP, o el PCM (C28) y el sensor TP o el sensor de elevación de la válvula EGR. ■

NO- Reemplace el sensor que hizo que la continuidad a tierra física desapareciera cuando se desconectó. ■

10. Desconecte los inyectores de combustible y los conectores de la válvula IAC.

11. Gire el interruptor de encendido a ON (II), y mida individualmente el voltaje entre la tierra física y las terminales B1 y B9 del conector del PCM.



Lado de cables de las terminales hembra

¿Hay voltaje de la batería?

SI- Vaya al paso 12.

NO- Compruebe los siguientes problemas:

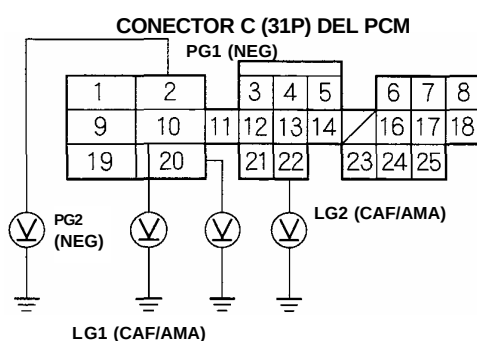
- Una abertura en el cable(s) entre el relevador principal PGMFI y las terminales B1 y B9 del conector del PCM.
 - Conexiones débiles en el relevador principal PGMFI.
 - El relevador principal PGMFI defectuoso (ver Pág 11-69).
- Si es necesario, repare o reemplace la parte. ■

12. Conecte nuevamente el cable negativo de la batería.



13. Conecte nuevamente los conectores a los sensores, luego conecte el conector C (31 P) del PCM.

14. Gire el interruptor de encendido a ON (II) y mida individualmente el voltaje entre la tierra física y las terminales B2, B10, B20 y B22 del conector del PCM.



¿Hay menos de 1.0 V?

SI- Sustituya el PCM con uno que sepa que funciona y vuelva a probar, refiérase al Manual de Taller Odyssey 2000 (ver Pág. 11-5). Si el síntoma / indicación desaparece, reemplace el PCM original. ■

NO- Repare la abertura en el cable(s) que tiene(n) más de 1.0 V entre la G101 y el PCM (B2, B10, B20, B22). ■

15. Conecte el conector de corto SCS en el conector de revisión de servicio, refiérase al Manual de Taller Odyssey 2000 (ver Pág. 11-3).

16. Gire el interruptor de encendido a ON (II) y lea la MIL.

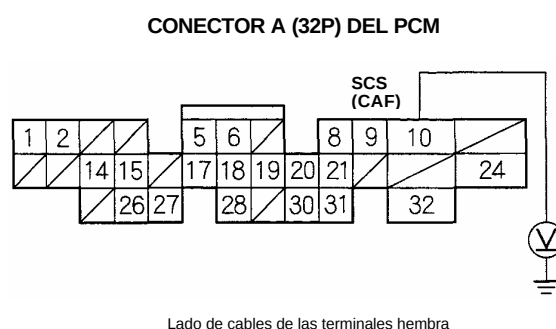
¿Hay algún DTC indicado?

SI- Vaya al Índice de Solución de Problemas de DTC. ■

NO- Vaya al paso 17.

17. Gire el interruptor de encendido a OFF y desconecte el conector de corto SCS.

18. Gire el interruptor de encendido a OFF, luego de nuevo a ON (II) y mida el voltaje entre la terminal A10 del conector del PCM y la tierra física.

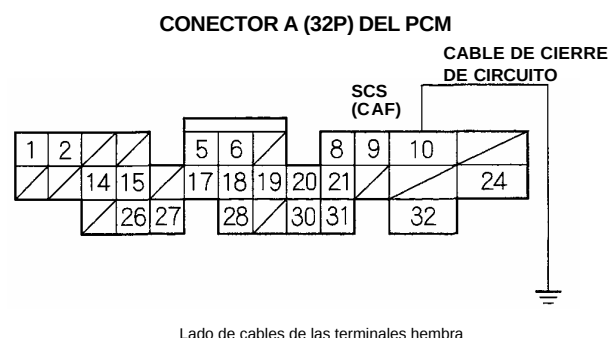


¿Hay 5 V aproximadamente?

SI- Vaya al paso 19.

NO- Repare el corto en el cable entre el conector de revisión de servicio y el PCM (A10). ■

19. Gire el interruptor de encendido a OFF y conecte con un cable de cierre de circuito, la terminal A10 del conector PCM y la tierra física.



(continúa)

Sistema PGM-FI

Solución de Problemas en el Circuito MIL (continuación)

20. Gire el interruptor de encendido a ON (II).

¿Está el indicador MIL?

SI- Repare la abertura en el cable entre el conector de revisión de servicio y el PCM (A10). Si el cable está bien, revise la solución de problemas de DTC. ■

NO- Vaya al paso 21.

21. Gire el interruptor de encendido a OFF.

22. Desconecte el cable negativo de la batería.

23. Desconecte el conector A (32P) del PCM.

24. Conecte el cable negativo de la batería.

25. Gire el interruptor de encendido a ON (II).

¿Está encendida la MIL?

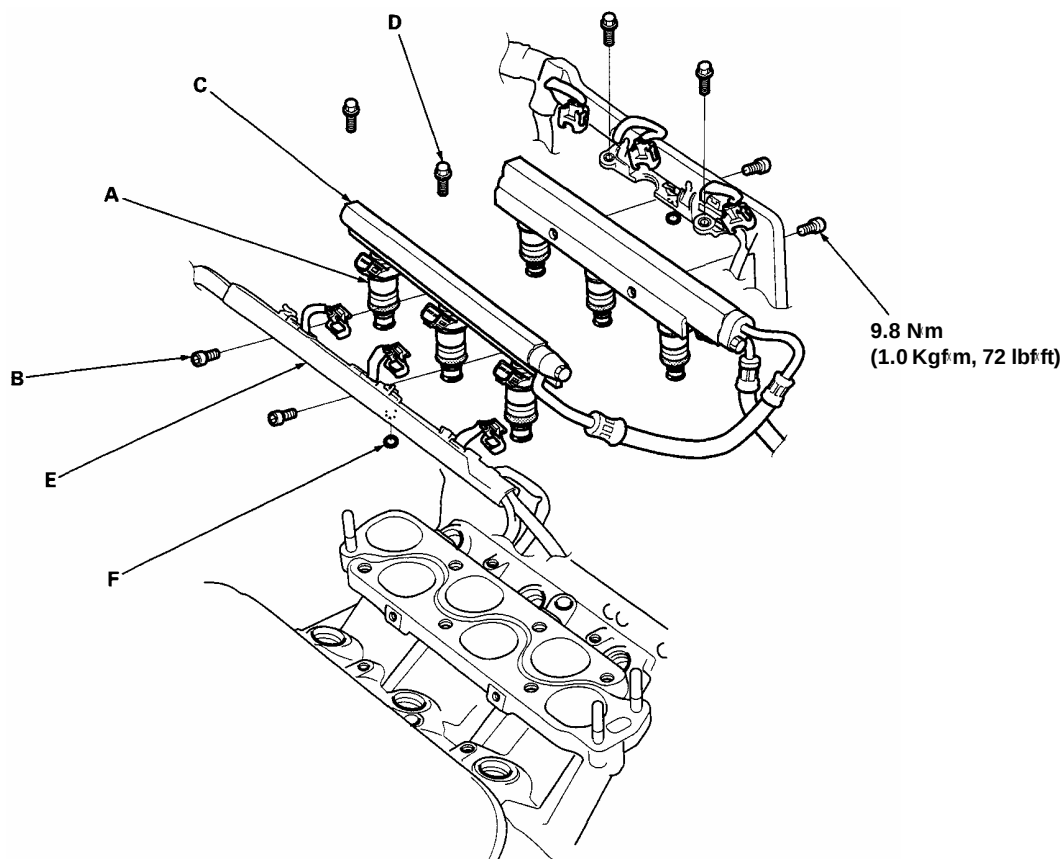
SI- Repare el corto en el cable entre el ensamble de medidores y el PCM (A18). ■

NO- Sustituya el PCM con uno que sepa que funciona y vuelva a probar, refiérase al Manual de Taller Odyssey 2000 (ver Pág. 11-5). Si el síntoma / indicación desaparece, reemplace el PCM original. ■



Reemplazo de Inyectores

1. Libere la presión del combustible, refiérase al Manual de Taller Odyssey 2000 (ver Pág. 11-88).
2. Retire las cubiertas del múltiple de admisión y quite el múltiple de admisión.
3. Desconecte los conectores de los inyectores (A).



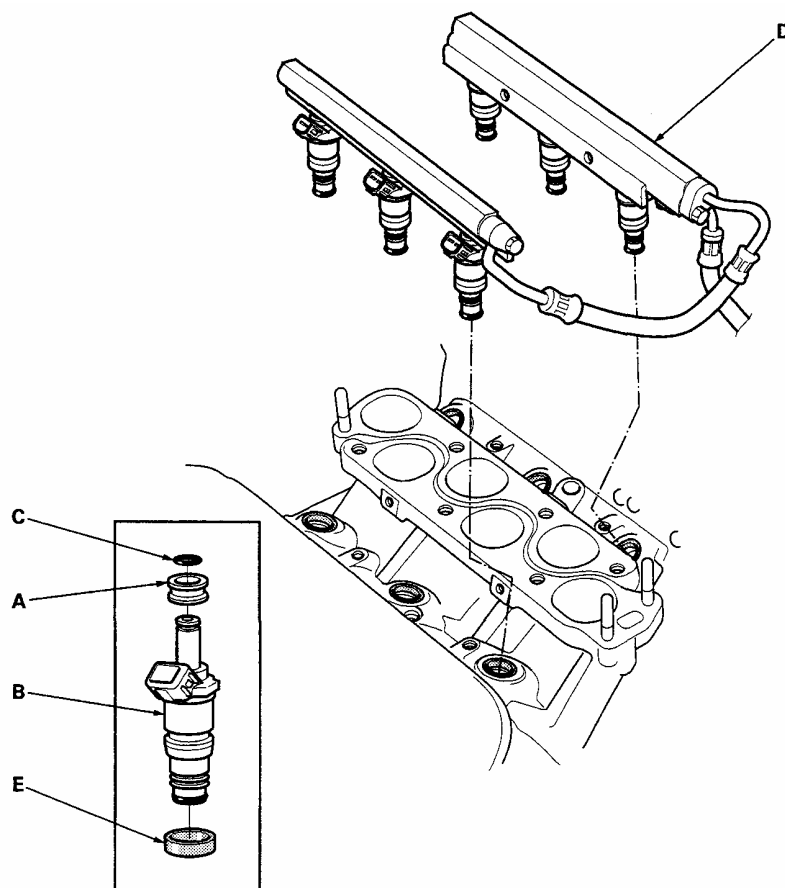
4. Retire los pernos del retén (D) de los rieles de combustible (C) y los soportes del arnés (E), luego reemplace los O-rings (F).
5. Desconecte los rieles de combustible.
6. Separe los inyectores de los rieles de combustible.

(continúa)

Sistema PGM-FI

Reemplazo de Inyectores (continuación)

7. Coloque almohadillas nuevas (A) dentro los inyectores (B).



8. Cubra los O-rings nuevos con una capa de aceite de motor limpio, y póngalos en los inyectores.

9. Primero inserte los inyectores en los rieles de combustible (D).

10. Cubra los aros retén nuevos con una capa de aceite de motor limpio, y presiónelos dentro del múltiple de admisión.

11. Para evitar daños a los O-rings, coloque antes los inyectores en los rieles de combustible, y luego instálelos en el múltiple de admisión.

12. Coloque los pernos.

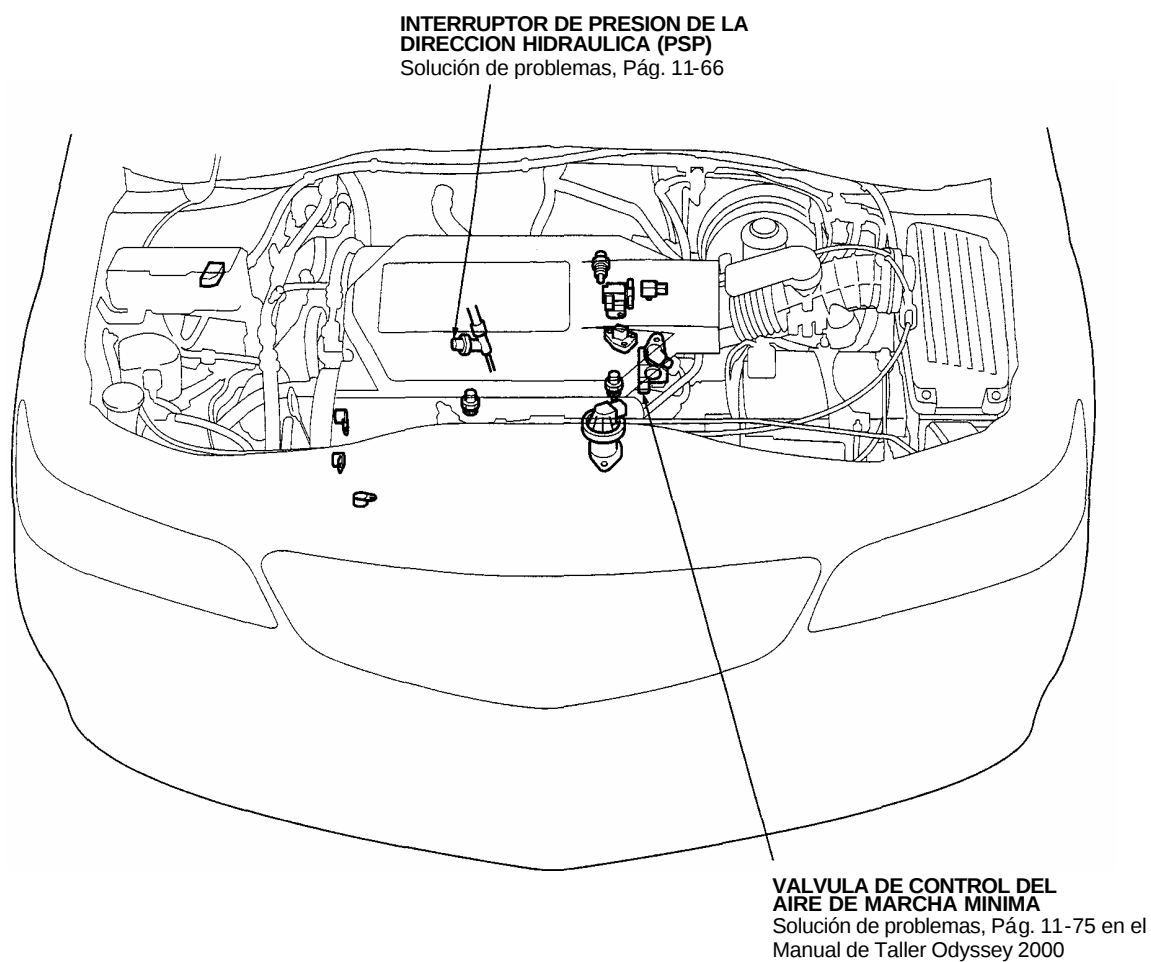
13. Instale los conectores en los inyectores.

14. Instale el múltiple de admisión y las cubiertas del múltiple de admisión.

15. Gire el interruptor de encendido a ON (II), pero no active el arrancador. Después de que la bomba de combustible funciona por 2 segundos aproximadamente, se eleva la presión en los conductos de combustible. Repita esto 2 ó 3 veces, luego revise que no haya fugas de combustible.



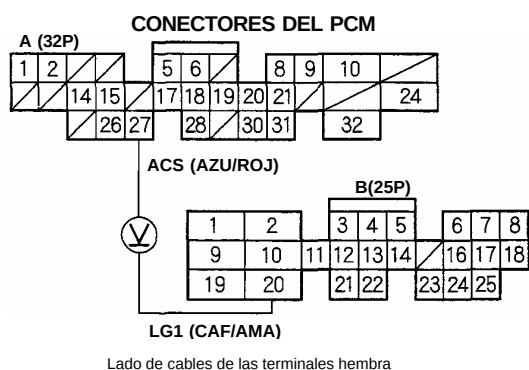
Indice de Localización de Componentes



Sistema de Control de Marcha Mínima

Solución de Problemas en el Circuito de la Señal de A/C

1. Gire el interruptor de encendido a OFF.
2. Desconecte el conector del interruptor de presión del A/C.
3. Gire el interruptor de encendido a ON (II).
4. Mida el voltaje entre las terminales A27 y B20 del conector del PCM.



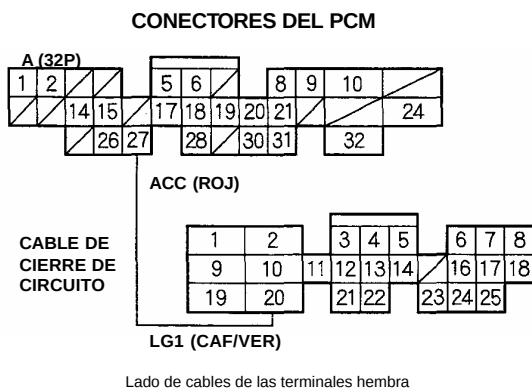
¿Hay 5V aproximadamente?

SI- Vaya al paso 5.

NO- Vaya al paso 12.

5. Gire el interruptor de encendido a OFF.
6. Conecte el conector de presión del A/C.
7. Gire el interruptor de encendido a ON (II).

8. Conecte momentáneamente varias veces, las terminales A17 y B20 del conector del PCM, con un cable de cierre de circuito.



¿Se oye algún ruido de clic en el embrague del compresor del A/C?

SI- Vaya al paso 9.

NO- Vaya al paso 16.

9. Encienda el motor.
10. Gire el interruptor del ventilador a ON.
11. Gire el interruptor del A/C a ON.

¿Funciona el A/C?

SI- La señal de aire acondicionado está bien. ■

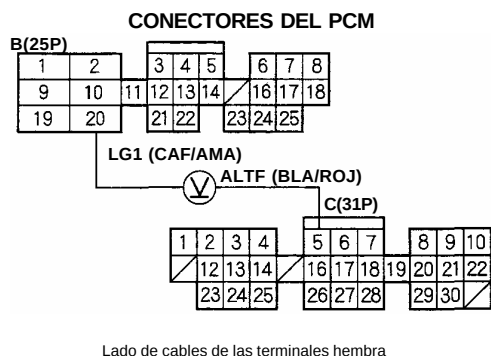
NO- Vaya al paso 17.

12. Gire el interruptor de encendido a OFF.
13. Desconecte el cable negativo de la batería.
14. Desconecte el conector A (32P) del PCM.

Sistema de Control de Marcha Mínima

Solución de Problemas en el Circuito de la Señal FR del Alternador

1. Desconecte el conector ALT 4P.
2. Gire el interruptor de encendido a ON (II).
3. Mida el voltaje entre las terminales B20 y C5 del conector del PCM.



¿Hay 5V aproximadamente?

SI- Vaya al paso 4.

NO- Vaya al paso 14.

4. Gire el interruptor de encendido a OFF.
5. Conecte el conector ALT 4P.
6. Encienda el motor. Mantenga el motor a 3,000 rpm (min^{-1}) sin carga (en Park o Neutral), hasta que se encienda el ventilador del radiador, luego déjelo llegar a marcha mínima.
7. Mida el voltaje entre las terminales B20 y C5 del conector del PCM.

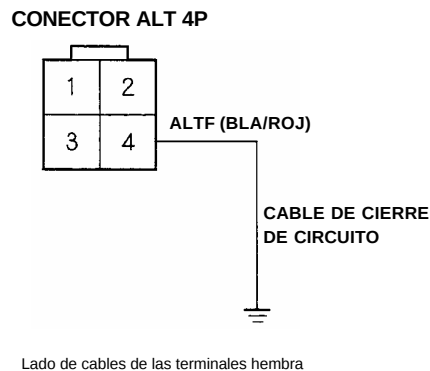
¿Baja el voltaje cuando se encienden los faros y el desempañador trasero?

SI- La señal de ALT FR está bien. ■

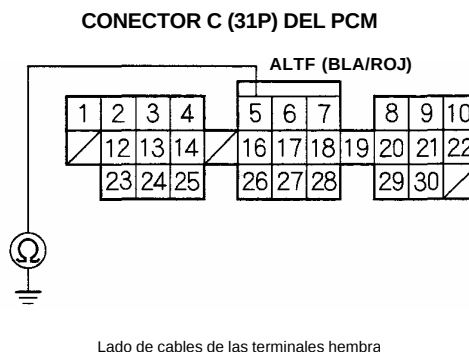
NO- Vaya al paso 8.

8. Gire el interruptor de encendido a OFF.
9. Desconecte el cable negativo de la batería.
10. Desconecte el conector C (31 P) del PCM.
11. Desconecte el conector ALT 4P.

12. Conecte la terminal No. 4 del conector ALT 4P y la tierra física, con un cable de cierre de circuito.



13. Compruebe si hay continuidad entre la tierra física y la terminal C5 del conector del PCM.



¿Hay continuidad?

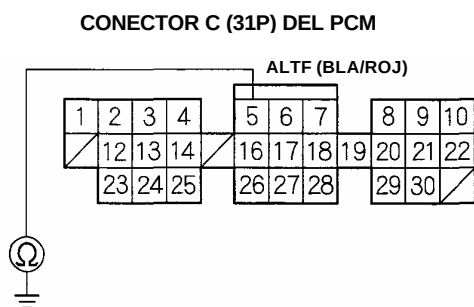
SI- Pruebe el ALT, refiérase al Manual de Taller Odyssey 2000 (ver Pág. 4-21). ■

NO- Repare la abertura en el cable entre el PCM (C5) y el ALT. ■

14. Gire el interruptor de encendido a OFF.
15. Desconecte el cable negativo de la batería.
16. Desconecte el conector C (31 P) del PCM.



17. Compruebe si hay continuidad entre la tierra física y la terminal C5 del conector PCM.



Lado de cables de las terminales hembra

¿Hay continuidad?

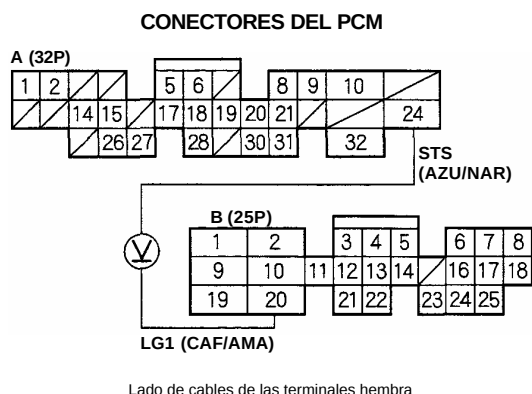
SI- Repare el corto en el cable entre el PCM (C5) y el ALT. ■

NO- Sustituya el PCM con uno que sepa que funciona y vuelva a probar, refiérase al Manual de Taller Odyssey 2000 (ver Pág. 11-5). Si el voltaje es normal, reemplace el PCM original. ■

Solución de Problemas en el Circuito de la Señal del Interruptor de Arranque

NOTA: Transmisión en Park o Neutral.

1. Mida el voltaje entre las terminales A24 y B20 del conector del PCM, con el interruptor de encendido en la posición START (III).



Lado de cables de las terminales hembra

¿Hay voltaje de la batería?

SI- La señal del interruptor de arranque está bien. ■

NO- Vaya al paso 2.

2. Inspeccione el fusible No. 13 (7.5 A) de SEÑAL DE ARRANQUE, en la caja de fusibles relevadores abajo del tablero del conductor.

¿Está bien el fusible?

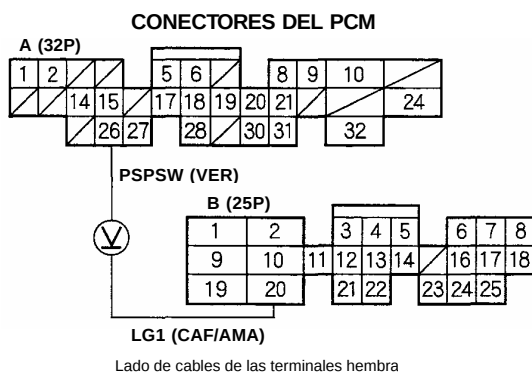
SI- Repare la abertura en el cable entre el PCM (A24) y el fusible No. 13 (7.5 A) de SEÑAL DE ARRANQUE. ■

NO- Repare el corto en el cable entre el PCM (A24) y el fusible No. 13 (7.5 A) de SEÑAL DE ARRANQUE o el relevador principal PGM-FI. Reemplace el fusible No. 13 (7.5 A) de SEÑAL DE ARRANQUE. ■

Sistema de Control de Marcha Mínima

Solución de Problemas en el Circuito de la Señal del Interruptor PSP

1. Gire el interruptor de encendido a ON (II).
2. Mida el voltaje entre las terminales A26 y B20 del conector PCM.



¿Hay menos de 1.0 V?

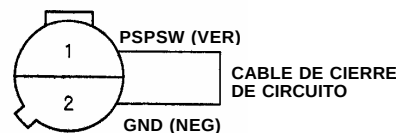
SI- Vaya al paso 3.

NO- Vaya al paso 6.

3. Arranque el motor.
 4. Gire totalmente el volante hasta que tope.
 5. Mida el voltaje entre las terminales A26 y B20 del conector del PCM.
- ¿Hay voltaje de la batería?
- SI-** La señal del interruptor PSP está bien. ■
- NO-** Vaya al paso 13.
6. Gire el interruptor de encendido a OFF.
 7. Desconecte el conector 2P del interruptor PSP.
 8. Gire el interruptor de encendido a ON (II).

9. En el lado del arnés, conecte con un cable de cierre de circuito, las terminales No. 1 y No. 2 del conector 2P del interruptor PSP.

CONECTOR 2P DEL INTERRUPTOR PSP



Lado de cables de las terminales hembra

10. Mida el voltaje entre las terminales A26 y B20 del conector del PCM.

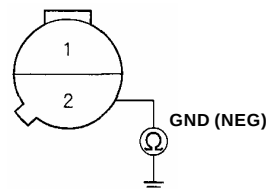
¿Hay menos de 1.0 V?

SI- Reemplace el interruptor PSP. ■

NO- Vaya al paso 11.

11. Gire el interruptor de encendido a OFF.
12. Compruebe si hay continuidad entre la terminal No. 2 del conector 2P del interruptor PSP y la tierra física.

CONECTOR 2P DEL INTERRUPTOR PSP



Lado de cables de las terminales hembra

¿Hay continuidad?

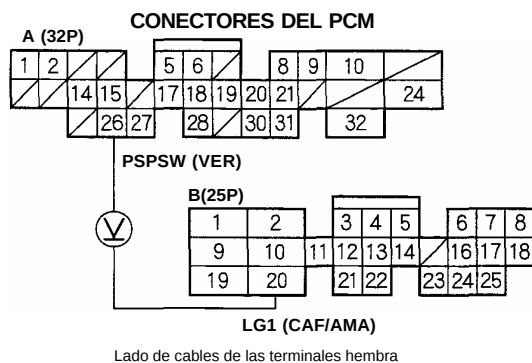
SI- Repare la abertura en el cable entre el interruptor PSP y el ECM/PCM (A26)

NO- Repare la abertura en el cable entre el interruptor PSP y la G201.

13. Gire el interruptor de encendido a OFF.
14. Desconecte el conector 2P del interruptor PSP.
15. Gire el interruptor de encendido a ON (II).



16. Mida el voltaje entre las terminales A26 y B20 del conector del PCM.

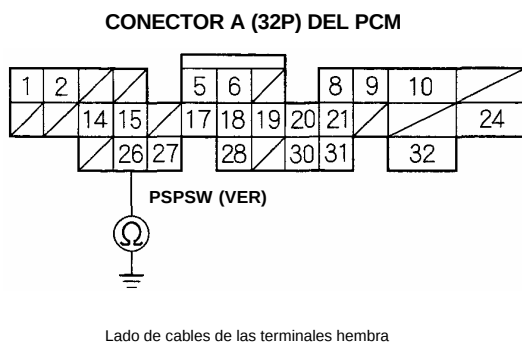


¿Hay voltaje de la batería?

SI- Reemplace el interruptor PSP ■

NO- Vaya al paso 17.

17. Gire el interruptor de encendido a OFF.
18. Desconecte el cable negativo de la batería.
19. Desconecte el conector A (32P) del PCM.
20. Compruebe si hay continuidad entre la tierra física y la terminal A26 del conector del PCM.



¿Hay continuidad?

SI- Repare el corto en el cable entre el PCM (A26) y el interruptor PSP. ■

NO- Sustituya el PCM con uno que sepa que funciona y vuelva a probar, refiérase al Manual de Taller Odyssey 2000 (ver Pág. 11-5). Si el voltaje es normal, reemplace el PCM original. ■

Solución de Problemas en el Circuito de la Señal del Interruptor de la Posición del Pedal de Freno

1. Revise las luces de freno.

¿Están las luces de freno encendidas sin presionar el pedal de freno?

SI- Inspeccione el interruptor del freno, refiérase al Manual de Taller Odyssey 2000 (ver Pág. 19-4).

NO- Vaya al paso 2.

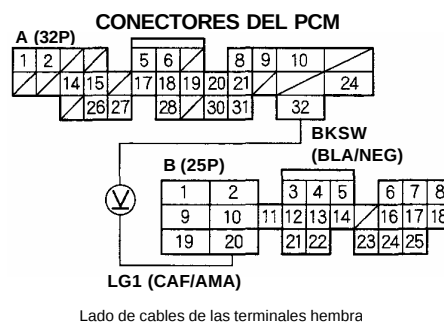
2. Presione el pedal de freno.

¿Se encienden las luces de freno?

SI- Vaya al paso 3.

NO- Vaya al paso 4.

3. Mida el voltaje entre las terminales A32 y B20 del conector del PCM, con el pedal de freno presionado.



¿Hay voltaje de la batería?

SI- La señal del interruptor del freno está bien. ■

NO- Repare la abertura en el cable entre el PCM (A32) y el interruptor del freno. ■

4. Inspeccione el fusible de STOP (20 A) en la caja de fusibles/ relevadores abajo del cofre.

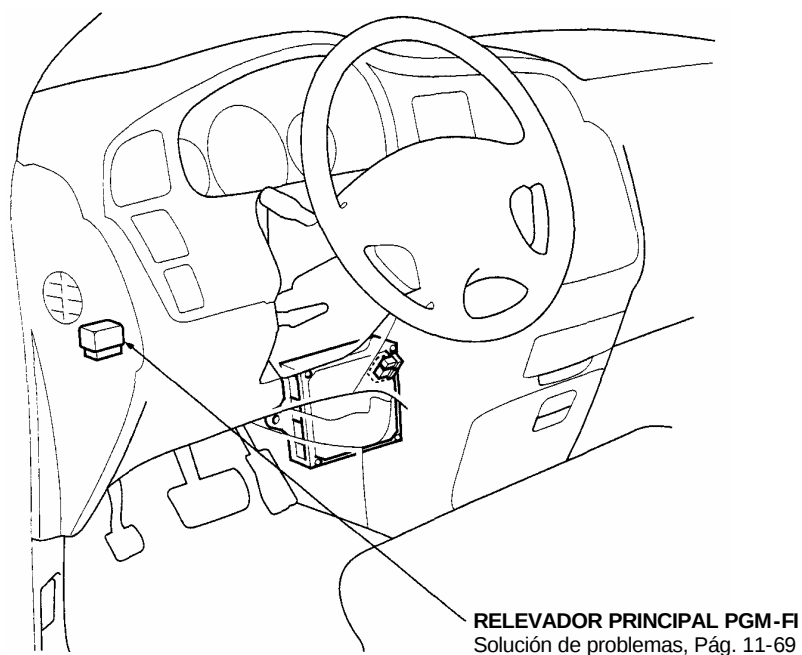
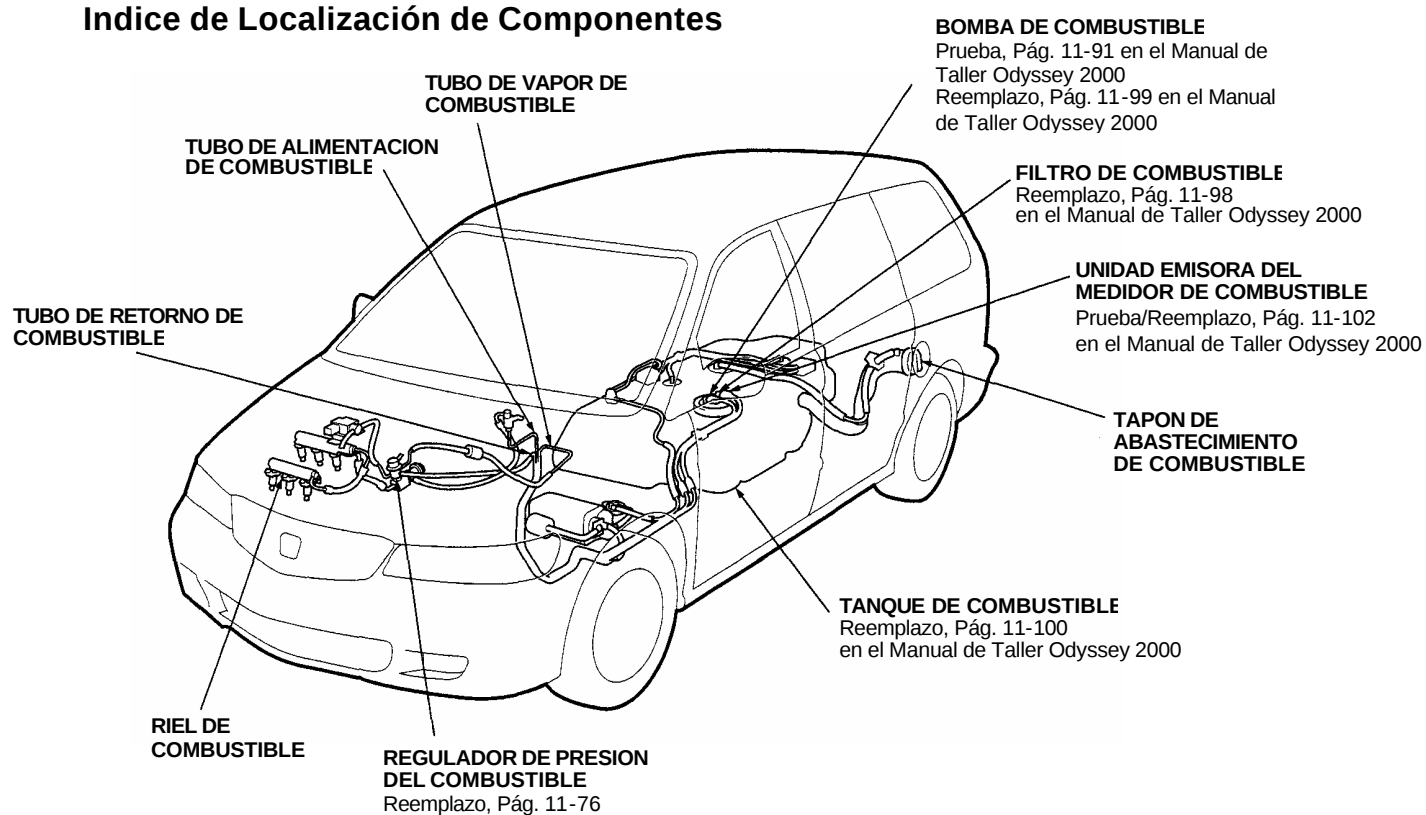
¿Está bien el fusible?

SI- Repare la abertura en el cable entre el interruptor del freno y el fusible de STOP (20 A). Inspeccione el interruptor del freno, refiérase al Manual de Taller Odyssey 2000 (ver Pág. 19-4). ■

NO- Repare el corto en el cable entre el PCM (A32) y el fusible de STOP (20 A). Reemplace el fusible de STOP (20 A). ■

Sistema de Abastecimiento de Combustible

Indice de Localización de Componentes

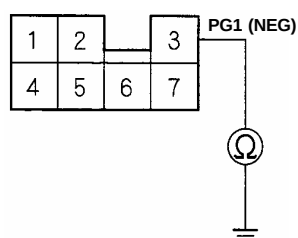




Solución de Problemas en el Circuito del Relevador Principal PGM-FI

1. Gire el interruptor de encendido a OFF, luego desconecte el conector 7P del relevador principal PGM-FI.
2. Compruebe si hay continuidad entre la tierra física y la terminal No. 3 del conector 7P del relevador principal PGM-FI.

CONECTOR 7P DEL RELEVADOR PRINCIPAL PGM-FI



Lado de cables de las terminales hembra

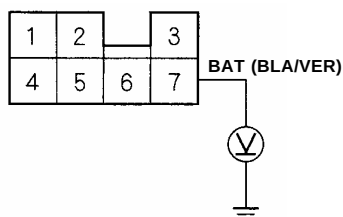
¿Hay continuidad?

SI- Vaya al paso 3.

NO- Repare la abertura en el cable entre el relevador principal PGM-FI y la G101. ■

3. Mida el voltaje entre la tierra fija y la terminal No.7 del conector del relevador principal PGM-FI.

CONECTOR 7P DEL RELEVADOR PRINCIPAL PGM-FI



Lado de cables de las terminales hembra

¿Hay voltaje de la batería?

SI- Vaya al paso 5.

NO- Vaya al paso 4.

4. Revise si no está fundido el fusible ACG S (15 A) en la caja de fusibles/relevadores abajo del tablero.

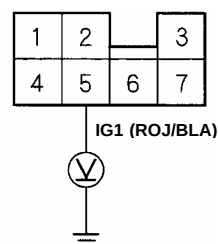
¿Está fundido el fusible?

SI- Repare el corto en el cable entre el relevador principal PGMFI y el fusible ACG S (15 A). ■

NO- Repare la abertura en el cable entre el relevador principal PGM-FI y el fusible ACG S (15 A). ■

5. Gire el interruptor de encendido a ON (II), y mida el voltaje entre la tierra física y la terminal No. 5 del conector 7P del relevador principal PGM-FI.

CONECTOR 7P DEL RELEVADOR PRINCIPAL PGM-FI



Lado de cables de las terminales hembra

¿Hay voltaje de la batería?

SI- Vaya al paso 7.

NO- Vaya al paso 6.

6. Compruebe que no esté fundido el fusible No. 1 BOMBA DE COMBUSTIBLE (15 A), en la caja de fusibles/relevadores abajo del tablero el conductor.

¿Está fundido el fusible?

SI- Repare el corto en el cable entre el relevador principal PGM-FI y el fusible No.1 BOMBA DE COMBUSTIBLE (15 A). ■

NO- Repare la abertura en el cable entre el relevador principal PGMFI y el fusible No.1 BOMBA DE COMBUSTIBLE (15 A). ■

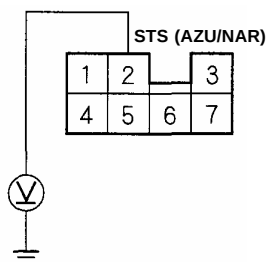
(continúa)

Sistema de Abastecimiento de Combustible

Solución de Problemas en el Circuito del Relevador Principal PGM-FI (continuación)

7. Cambie la transmisión a Park, luego gire el interruptor de encendido a la posición START (III), y mida el voltaje entre la tierra física y la terminal No. 2 del conector 7P del relevador principal PGM-FI.

CONECTOR 7P DEL RELEVADOR PRINCIPAL PGM-FI



Lado de cables de las terminales hembra

¿Hay voltaje de la batería?

SI- Vaya al paso 9.

NO- Vaya al paso 8.

8. Compruebe si no está fundido el fusible No. 13 SEÑAL DE ARRANQUE (7.5 A), en la caja de fusibles/relevadores abajo del tablero del conductor.

¿Está fundido el fusible?

SI- Repare el corto en el cable entre el relevador principal PGMFI y el fusible No. 13 SEÑAL DE ARRANQUE (7.5 A). ■

NO- Repare la abertura en el cable entre el relevador principal PGMFI y el fusible No. 13 SEÑAL DE ARRANQUE (7.5 A). ■

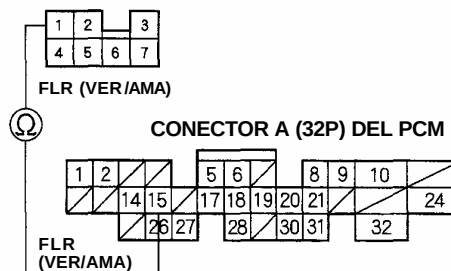
9. Gire el interruptor de encendido a OFF.

10. Desconecte el cable negativo de la batería.

11. Desconecte el conector A (32P) del PCM.

12. Revise si hay continuidad entre la terminal No. 1 del conector 7P del relevador principal PGM-FI y la terminal A15 del conector del PCM.

CONECTOR 7P DEL RELEVADOR PRINCIPAL PGM-FI



Lado de cables de las terminales hembra

¿Hay continuidad?

SI- Vaya al paso 13.

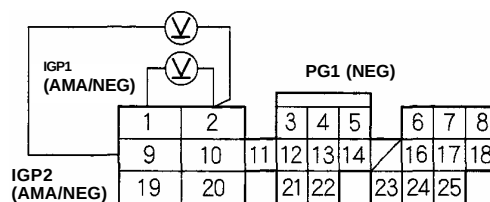
NO- Repare la abertura en el cable entre el relevador principal PGM-FI y el PCM (A15 o A16). ■

13. Conecte el cable negativo de la batería.

14. Conecte el conector A (32P) del PCM y el conector 7P del relevador principal PGM-FI.

15. Gire el interruptor de encendido a ON (II), y mida el voltaje entre las terminales B1 y B2, y entre B9 y B2, del conector del PCM.

CONECTOR A (32P) DEL PCM



Lado de cables de las terminales hembra

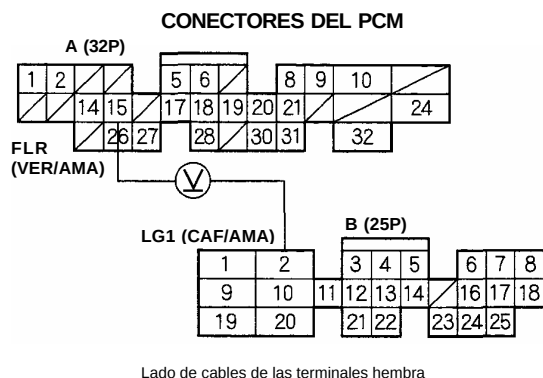
¿Hay voltaje de la batería?

SI- Vaya al paso 16.

NO- Revise si hay una abertura en los cables entre el relevador principal PGM-FI y el PCM (B1, B9). Si los cables están bien, reemplace el relevador principal PGM-FI. ■



16. Gire otra vez el interruptor de encendido a ON (II), y mida el voltaje entre las terminales A15 y B2 del conector del PCM, dentro de los dos primeros segundos después de haber girado el interruptor de encendido a ON (II).



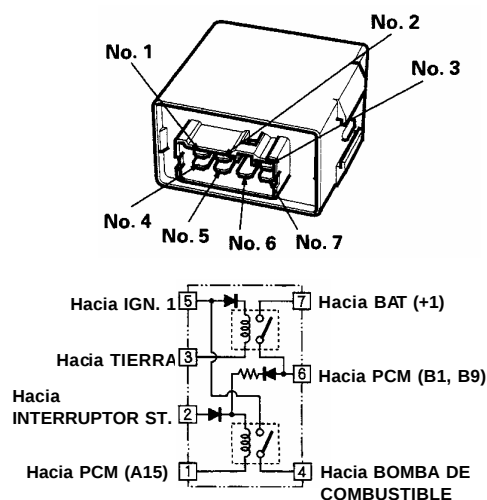
¿Hay 1.0 V o menos?

SI- El relevador principal PGM FI puede estar defectuoso: vaya al paso 17.

NO- Sustituya el PCM con uno que sepa que funciona y vuelva a probar, refiérase al Manual de Taller Odyssey 2000 (ver Pág. 11-5). Si está disponible el voltaje requerido, reemplace el PCM original. ■

17. Retire el relevador principal PGM-FI.

18. Conecte energía de la batería a la terminal No. 2 del conector 7P del relevador principal PGM-FI y conecte a tierra la terminal No. 1 del conector 7P del relevador principal PGM-FI. Luego revise si hay continuidad entre las terminales No. 5 y No. 4 del conector 7P del relevador principal PGM-FI.
- NOTA: Use los números de terminal mostrados, ignore los números moldeados en el relevador.



¿Hay continuidad?

SI- Vaya al paso 19.

NO- Reemplace el relevador principal PGM-FI y vuelva a probar. ■

19. Conecte energía de la batería a la terminal No. 5 del conector 7P del relevador principal PGM-FI y conecte a tierra la terminal No. 3 del conector 7P del relevador principal PGM-FI. Luego revise si hay continuidad entre las terminales No. 7 y No. 6 del conector 7P del relevador principal PGM-FI.

¿Hay continuidad?

SI- Vaya al paso 20.

NO- Reemplace el relevador principal PGM-FI y vuelva a probar. ■

20. Conecte energía de la batería a la terminal No. 6 del conector 7P del relevador principal PGM-FI y conecte a tierra la terminal No. 1 del conector 7P del relevador principal PGM-FI. Luego revise si hay continuidad entre las terminales No. 5 y No. 4 del conector 7P del relevador principal PGM-FI.

¿Hay continuidad?

SI- El relevador principal PGM-FI está bien. ■

NO- Reemplace el relevador principal PGM-FI y vuelva a probar. ■

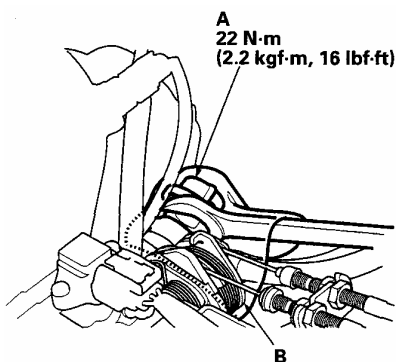
Sistema de Abastecimiento de Combustible

Prueba de la Presión del Combustible

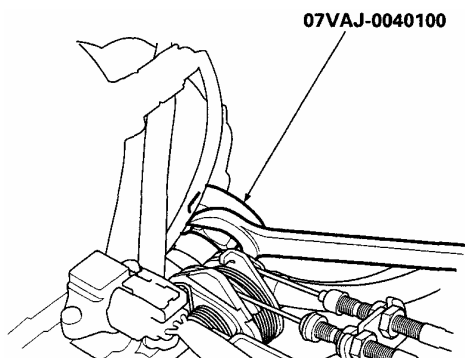
Herramientas especiales requeridas

- Medidor de presión del combustible 07406-0040002
- Aditamento para el medidor de presión del combustible 07VAJ-0040100

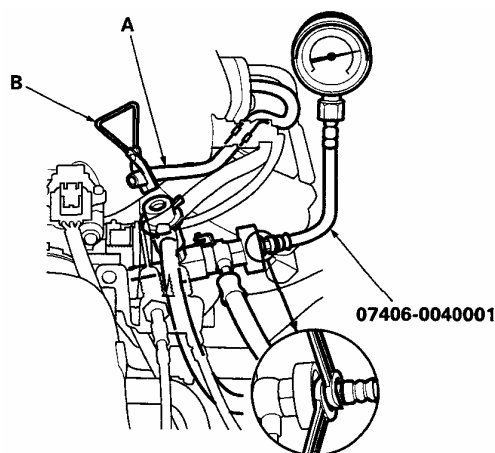
1. Asegúrese de tener el código antirrobo para el radio, y después anote las frecuencias de radio almacenadas en las memorias.
2. Desconecte el cable negativo de la batería, de la terminal negativa de la batería.
3. Retire el tapón de abastecimiento de combustible.
4. Utilice una llave en el amortiguador de presión del combustible (A), en el riel de combustible.



5. Ponga un trapo o toalla de taller (B) sobre el amortiguador de presión del combustible.
6. Afloje lentamente, una vuelta completa, el amortiguador de presión.
7. Retire el amortiguador de presión del combustible de su adaptador, y coloque el aditamento para el medidor de presión del combustible.



8. Coloque el medidor de presión del combustible.



9. Desconecte la manguera de vacío (A) del regulador de presión del combustible, y apriétela fuerte con unas pinzas.
10. Arranque el motor y déjelo llegar a marcha mínima.
 - Si el motor arranca, vaya al paso 12.
 - Si el motor no arranca, vaya al paso 11.
11. Revise si la bomba de combustible está funcionando: acerque su oído a los rieles de los inyectores de combustible debajo de la cubierta del múltiple de admisión, mientras que un asistente gira el interruptor de encendido a ON (II). Usted debe oír el flujo de combustible a través de los rieles de los inyectores por cerca de dos segundos, cuando se gira el interruptor de encendido a ON (II).
 - Si la bomba funciona, vaya al paso 12.
 - Si la bomba no funciona, pruebe la bomba de combustible, refiérase al Manual de Taller Odyssey 2000 (ver Pág.11-91). ■
12. Lea el medidor de presión (con la manguera de vacío del regulador de presión del combustible desconectada y apretada con unas pinzas). La presión debe ser de 320-370 kPa (3.3-3.8 kgf/cm², 48-54 psi).
 - Si la presión está bien y el motor está en marcha, vaya al paso 13. Si no está en marcha, repare la causa, luego continúe con la prueba.
 - Si la presión está fuera de especificación, vaya al paso 14.



13. Con el motor en marcha, conecte nuevamente la manguera de vacío y lea el medidor otra vez. La presión debe ser de 260-310 kPa (2.7-3.2 kgf/cm², 38-46 psi).

- Si la presión de combustible está bien, la prueba concluyó. Vaya al paso 15.
- Si la presión está fuera de especificaciones, vaya al paso 14.

14. Desconecte otra vez la manguera de vacío del regulador de presión, mientras tanto mire el medidor de presión. La presión debe aumentar cuando desconecte la manguera.

- Si la presión no aumentó, reemplace el regulador de presión del combustible, refiérase al Manual de Taller Odyssey 2000 (ver Pág. 11-97) y revise de nuevo la presión del combustible.
- Si la presión aumentó, y todas sus lecturas estuvieron dentro de especificaciones, vaya al paso 15.
- Si la presión aumentó, pero sus lecturas estuvieron fuera de especificaciones, compruebe los siguientes problemas:
 - Si la presión es muy baja, revise si el filtro de combustible está obstruido y si hay fugas en los conductos de combustible. ■
 - Si la presión es muy alta, revise si hay una manguera o conducto de retorno de combustible pinzado o tapado. ■

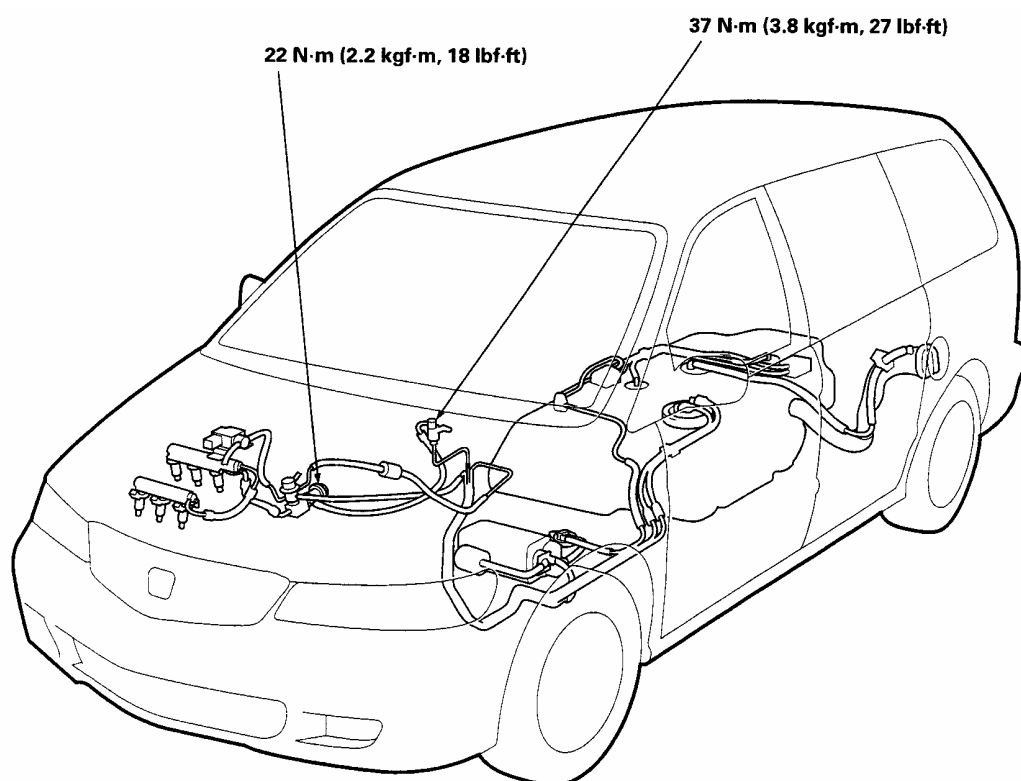
15. Conecte de nuevo la manguera de vacío, retire el medidor de presión y reinstale el amortiguador de presión del combustible y una rondana nueva. Apriete el amortiguador de presión del combustible a 22 Nm (2.2kgf·m, 16 lbf·ft).

NOTA: Desarme y limpie perfectamente el aditamento del medidor de presión de combustible, después de usarlo.

Sistema de Abastecimiento de Combustible

Inspección de los Conductos de Combustible

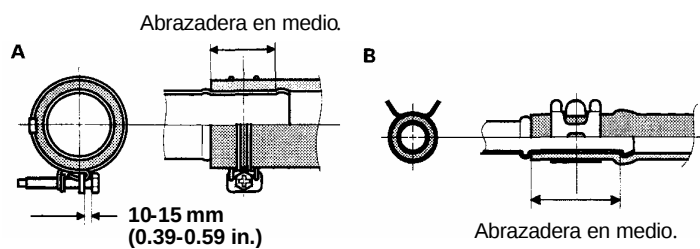
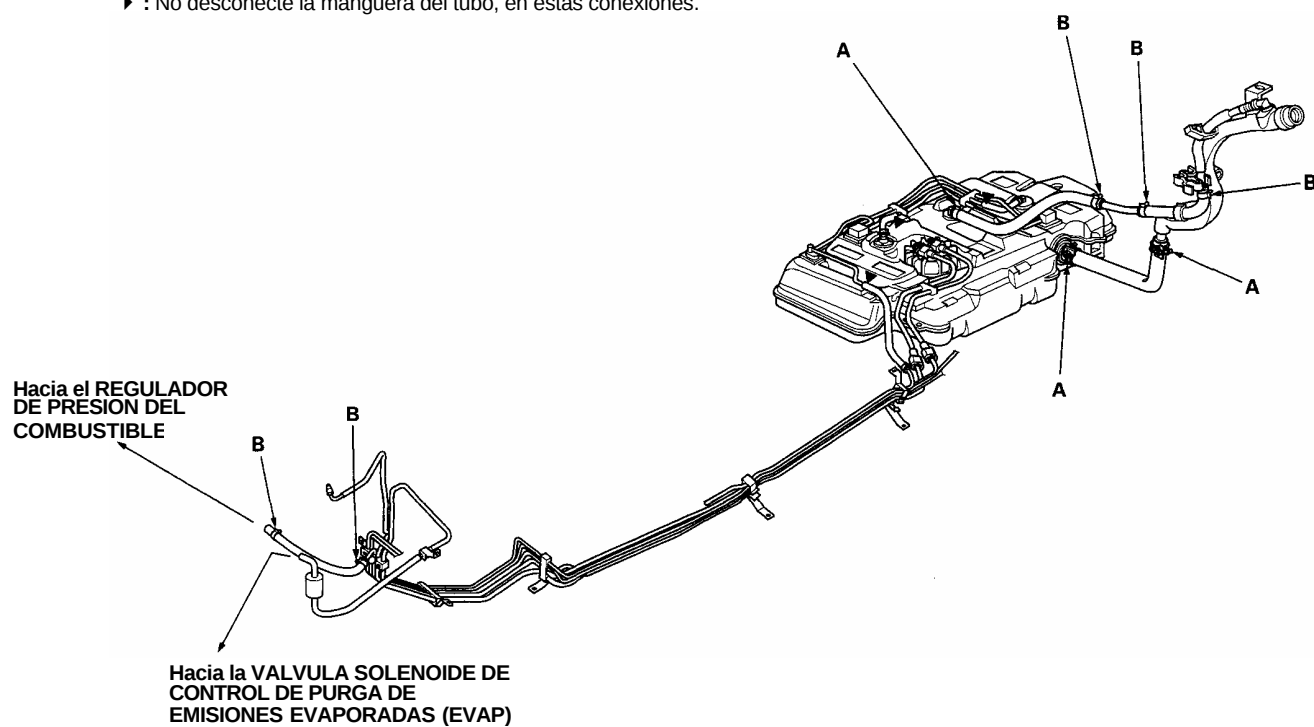
Revise el sistema de combustible para detectar daños, fugas o deterioro de los conductos, mangueras y el filtro de combustible.





Revise todas las abrazaderas de las mangueras y apriételas si es necesario.

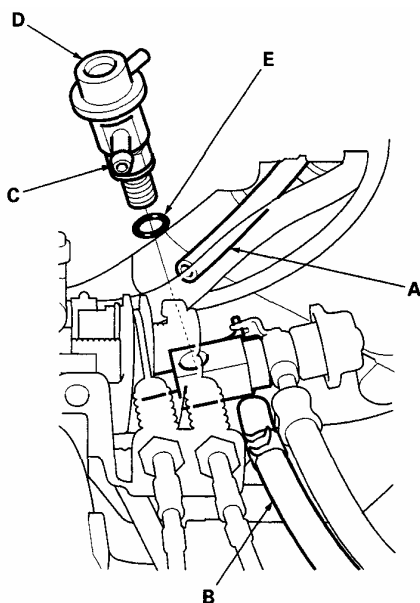
► : No desconecte la manguera del tubo, en estas conexiones.



Sistema de Abastecimiento de Combustible

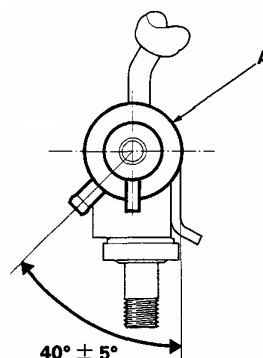
Reemplazo del Regulador de Presión del Combustible

1. Ponga una toalla de taller debajo del regulador de presión del combustible, luego libere la presión del combustible, refiérase al Manual de Taller Odyssey 2000 (ver Pág. 11-88).
2. Desconecte la manguera de vacío (A) y la manguera de retorno de combustible (B).



3. Afloje la tuerca de seguridad (C) y retire el regulador de presión del combustible (D).
4. Aplique aceite de motor limpio a un O-ring nuevo (E) e instálelo cuidadosamente en la posición apropiada.
5. Instale el regulador de presión del combustible en el empalme de combustible. Gírelo a mano hasta que se detenga.

6. Gire el regulador de presión del combustible (A) en sentido contrario a las manecillas del reloj, para ajustar el ángulo como se muestra.



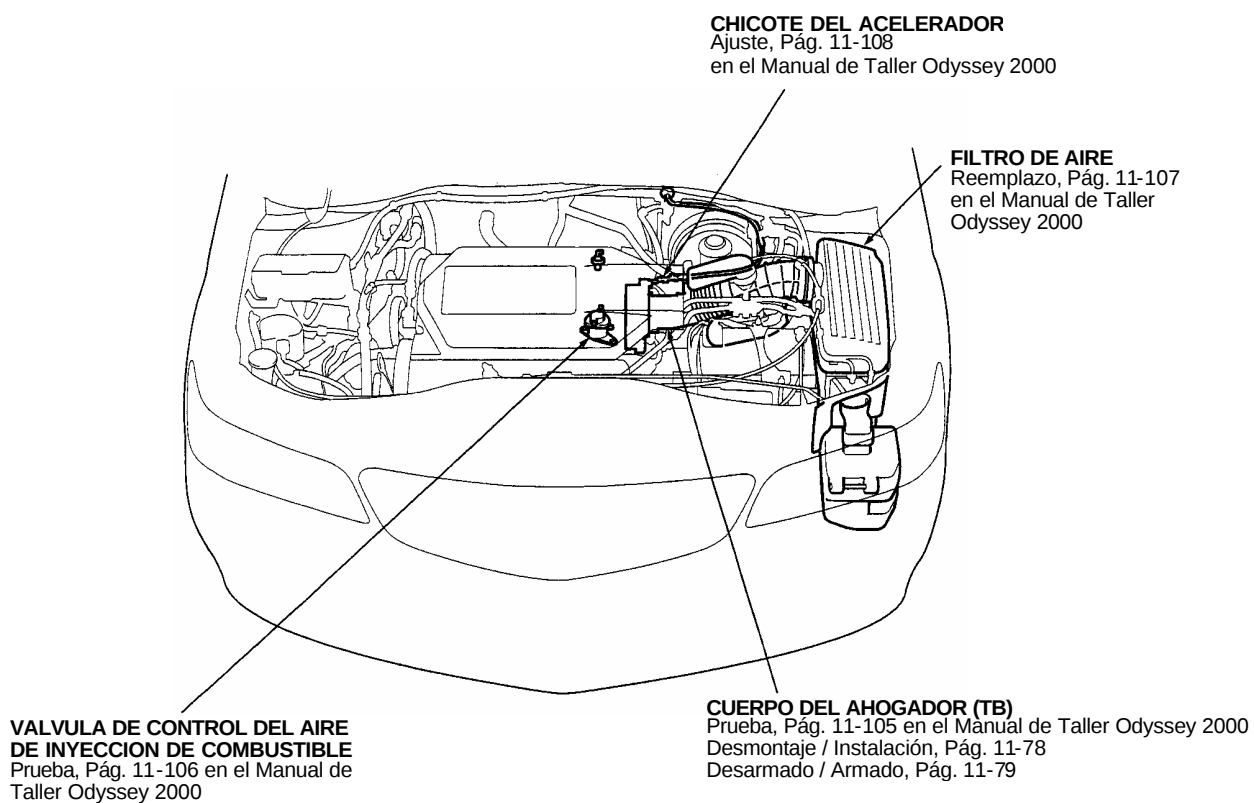
7. Apriete la tuerca de seguridad a 29 N·m (3.0 kgf·m, 22 lbf·ft).

NOTA:

- Reemplace el O-ring.
- Cuando arme el regulador de presión del combustible, aplique aceite de motor limpio al O-ring y colóquelo en la posición apropiada, teniendo cuidado de no dañar el O-ring.



Indice de Localización de Componentes

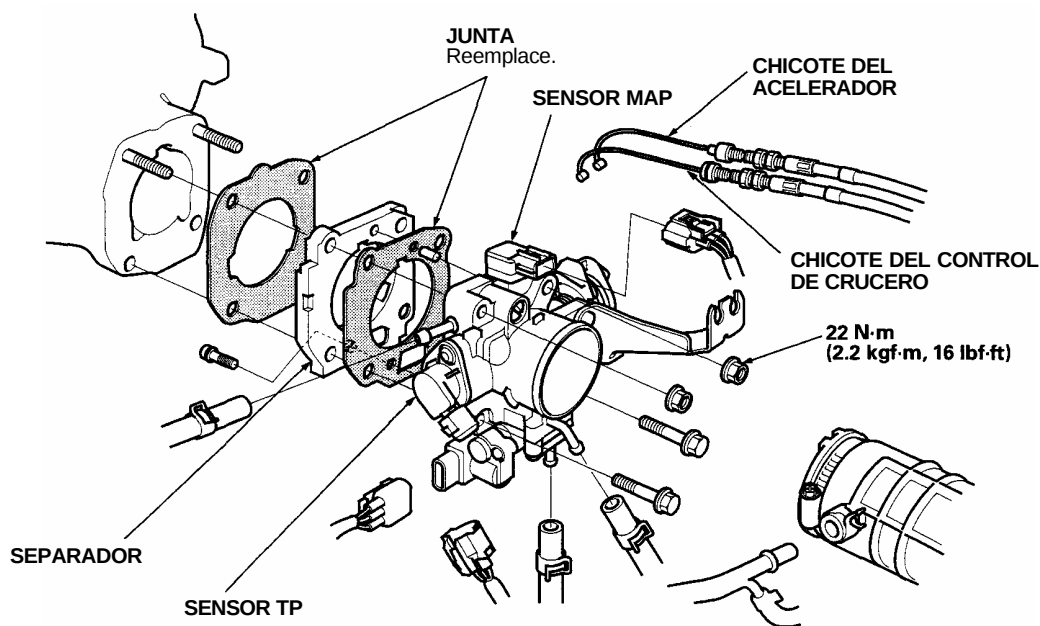


Sistema de Aire de Admisión

Desmontaje / Instalación del Cuerpo del Ahogador

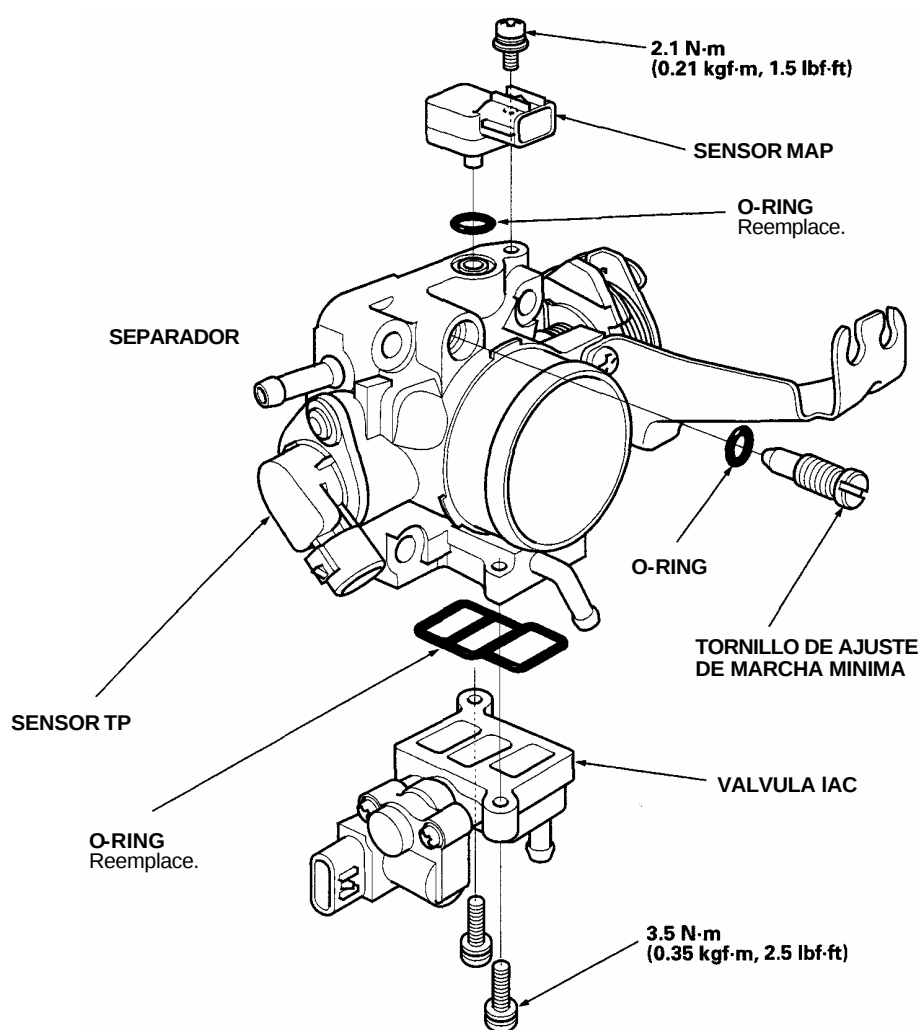
NOTA:

- No ajuste el tornillo de tope del ahogador.
- Después de armar, ajuste el chicote de control de cruceo, refiérase al Manual de Taller Odyssey 2000 (ver Pág. 4-45), y el chicote del acelerador, refiérase al Manual de Taller Odyssey 2000 (ver Pág. 11-108).
- El sensor TP no se puede separar.





Desarmado / Armado del Cuerpo del Ahogador



Sistema EGR

Solución de Problemas de DTC

DTC 12: Problema en el Sistema EGR

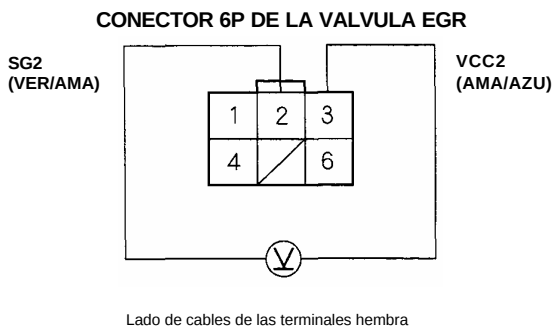
1. Realice el procedimiento de reinicio del PCM.
2. Conecte el conector de revisión de servicio SCS, refiérase al Manual de Taller Odyssey (ver Pág. 11-3).
3. Es necesaria la prueba de manejo: Encienda el motor. Mantenga el motor a 3,000 rpm (min^{-1}) sin carga (en Park o Neutral), hasta que se encienda el ventilador del radiador, luego déjelo llegar a marcha mínima. Conduzca el vehículo por 10 minutos aproximadamente. Trate de mantener la velocidad en el rango de 1,700-2,500 rpm (min^{-1}).

¿Está encendida la MIL e indica el DTC 12?

SI- Vaya al paso 4.

NO- Falla intermitente, el sistema está bien en este momento. Revise si hay conexiones flojas o cables sueltos entre la válvula EGR y el PCM. ■

4. Gire el interruptor de encendido a OFF.
5. Desconecte el conector 6P de la válvula EGR.
6. Gire el interruptor de encendido a ON (II).
7. En el lado del arnés, mida el voltaje entre las terminales No. 2 y No. 3 del conector 6P de la válvula EGR.

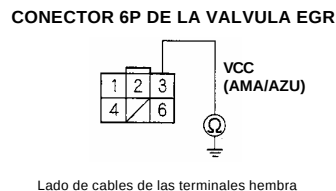


¿Hay 5 V aproximadamente?

SI- Vaya al paso 14.

NO- Vaya al paso 8.

8. Mida el voltaje entre la terminal No. 3 del conector 6P de la válvula EGR y la tierra física.

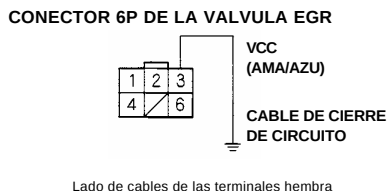


¿Hay 5 V aproximadamente?

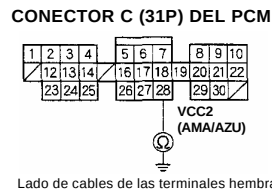
SI- Repare la abertura en el cable entre la válvula EGR y el PCM (C18).

NO- Vaya al paso 9.

9. Gire el interruptor de encendido a OFF.
10. Desconecte el cable negativo de la batería.
11. Desconecte el conector C (31 P) del PCM.
12. Conecte con un cable de cierre de circuito, la terminal No. 3 del conector 6P de la válvula EGR y la tierra física.



13. Compruebe si hay continuidad entre la terminal C28 del conector del PCM y la tierra física.



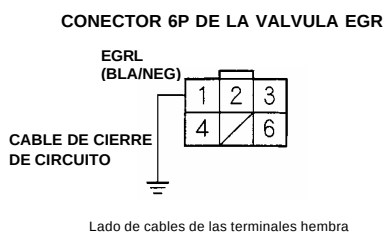
¿Hay continuidad?

SI- Sustituya el PCM con uno que sepa que funciona y vuelva a probar, refiérase al Manual de Taller Odyssey 2000 (ver Pág. 11-5). Si el síntoma / indicación desaparece, reemplace el PCM original. ■

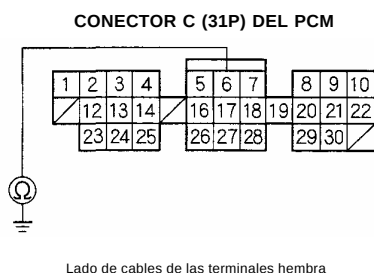
NO- Repare la abertura en el cable entre la válvula EGR y el PCM (C28). ■



14. Gire el interruptor de encendido a OFF.
15. Desconecte el conector C (31 P) del PCM.
16. Conecte con un cable de cierre de circuito, la terminal No. 1 del conector 6P de la válvula EGR y la tierra física.



17. Compruebe si hay continuidad entre la terminal C6 del conector del PCM y la tierra física.

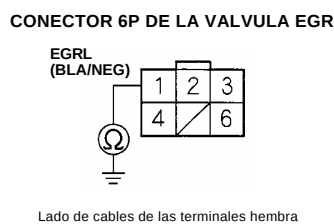


¿Hay continuidad?

SI- Vaya al paso 18.

NO- Repare la abertura en el cable entre la válvula EGR y el PCM (C6). ■

18. Compruebe si hay continuidad ente la terminal No. 1 del conector 6P de la válvula EGR y la tierra física.

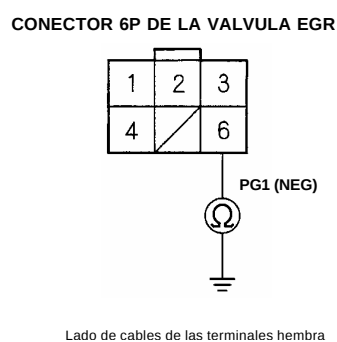


¿Hay continuidad?

SI- Repare el corto en el cable entre la válvula EGR y el PCM (C6). ■

NO- Vaya al paso 19.

19. Compruebe si hay continuidad ente la terminal No. 6 del conector 6P de la válvula EGR y la tierra física.



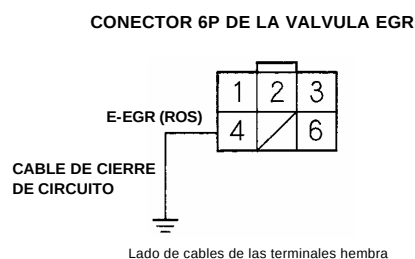
¿Hay continuidad?

SI- Vaya al paso 20.

NO- Repare la abertura en el cable entre la válvula EGR y la G101. ■

20. Desconecte el conector B (25P) del PCM.

21. Conecte con un cable de cierre de circuito, la terminal No. 4 del conector 6P de la válvula EGR y la tierra física.

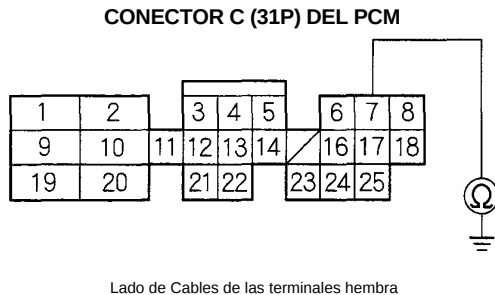


(continúa)

Sistema EGR

Solución de Problemas de DTC

22. Compruebe si hay continuidad entre la terminal B7 del conector del PCM y la tierra física.



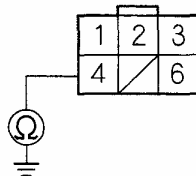
¿Hay continuidad?

SI- Vaya al paso 23.

NO- Repare la abertura en el cable entre la válvula EGR y el PCM (B7). ■

23. Compruebe si hay continuidad ente la terminal No. 4 del conector 6P de la válvula EGR y la tierra física.

CONECTOR 6P DE LA VALVULA EGR



¿Hay continuidad?

SI- Repare el corto en el cable entre la válvula EGR y el PCM (B7). ■

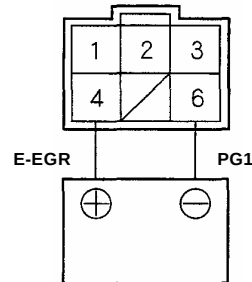
NO- Vaya al paso 24.

24. Conecte los conectores B (25P) y C (31P) del PCM.

25. Conecte la terminal positiva de la batería a la terminal No. 4 del conector 6P de la válvula EGR.

26. Encienda el motor y déjelo llegar a marcha mínima, luego conecte la terminal negativa de la batería a la terminal No. 6 del conector 6P de la válvula EGR.

CONECTOR 6P DE LA VALVULA EGR



¿Está parado el motor o marcha irregularmente?

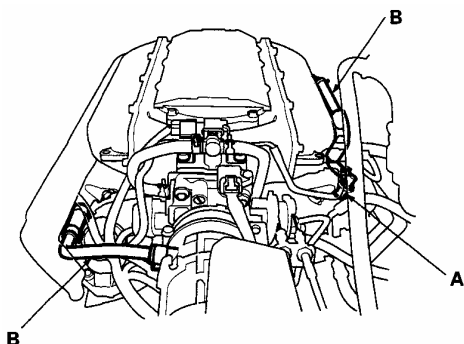
SI- Sustituya el PCM con uno que sepa que funciona y vuelva a probar, refiérase al Manual de Taller Odyssey 2000 (ver Pág. 11-5). Si el síntoma / indicación desaparece, reemplace el PCM original. ■

NO- Reemplace la válvula EGR. ■

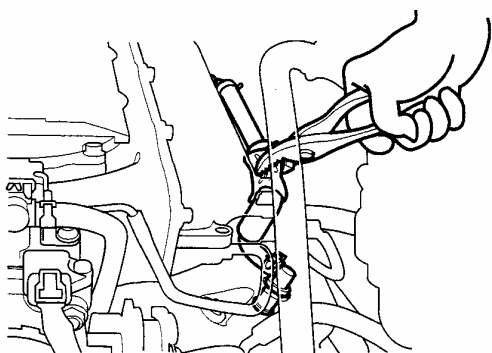


Inspección y Prueba de la Válvula PCV

1. Retire la cubierta del múltiple de admisión y la cubierta trasera de la bobina de encendido, refiérase al Manual de Taller Odyssey 2000 (ver paso 3 en la página 6-10).
2. Revise fugas o reducciones en la válvula PCV (A), las mangueras (B) y las conexiones.



3. En marcha mínima, asegúrese que haya un sonido de clic de la válvula PCV, cuando la manguera entre la válvula PCV y el múltiple de admisión se pellizca levemente (A) con los dedos o con unas pinzas.
Si no hay sonido de clic, revise si no está rota o dañada la arandela de la válvula PCV. Si la arandela está bien, reemplace la válvula PCV y vuelva a revisar.



Sistema de Control de Emisiones Evaporadas

Indice de Localización de Componentes

