

Diagnóstico baseado em DTCs**P0069-00 – COLETOR DE PRESSÃO – ERRO NA COMPARAÇÃO ENTRE A PRESSÃO COLETADA E A PRESSÃO ATMOSFÉRICA****MODELO ENVOLVIDO: TORO****INFORMAÇÃO IMPORTANTE:**

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

QUANDO O ERRO É MONITORADO:

- Se a ignição está ligada. Não há outros DTCs relacionados ao turbocompressor de geometria variável (GVT) ou ao sensor do turbocompressor de geometria variável (GVT).

CONDIÇÕES DE REGISTRO DE FALHA:

- Se a Central de Controle de Injeção (ECM) detecta que há um erro de plausibilidade entre o sensor do turbocompressor de geometria variável (GVT) e o sensor de pressão atmosférica por 20 segundos.

Causas possíveis

PROBLEMA DE CABEAMENTO NO SENSOR DO TURBOCOMPRESSOR DE GEOMETRIA VARIÁVEL (GVT)

SENSOR DO TURBOCOMPRESSOR DE GEOMETRIA VARIÁVEL (GVT)

CENTRAL DE CONTROLE DE INJEÇÃO (ECM)

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

DESCRIÇÃO:**1. TESTE DE POSSÍVEL MAU CONTATO OU CONDIÇÕES INTERMITENTES.**

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

O aparelho de diagnóstico registrou o DTC como ativo?

Diagnóstico baseado em DTCs

- **SIM:** Ir para o passo 2.
- **NÃO:** As condições que originalmente estabelecem esse DTC não estão presentes neste momento. Usando os esquemas elétricos como guia, verificar todos os conectores e encaixes relacionados para sinais de penetração de água, corrosão terminais dobrados ou afastados e a tensão correta no pino. Se nenhum problema foi encontrado, o teste está concluído. Executar o procedimento DTC INTERMITENTE DO ECM - CENTRAL DE CONTROLE DE INJEÇÃO (ECM), presente na aba de Procedimentos Padrão dentro da aba de Diagnósticos.

2. VERIFICAR SE HÁ UM CIRCUITO ABERTO NO CIRCUITO DO SENSOR DO TURBOCOMPRESSOR DE GEOMETRIA VARIÁVEL (GVT)

1. Desligar a ignição.
2. Desconectar o conector do chicote do sensor do turbocompressor de geometria variável (GVT).
3. Medir a resistência do circuito de alimentação de 5 V do sensor do turbocompressor de geometria variável (GVT) entre o conector do chicote do sensor de alimentação do turbocompressor de geometria variável (GVT) e o conector do chicote da Central de Controle de Injeção (ECM).
4. Medir a resistência do sensor do circuito do turbocompressor de geometria variável (GVT) entre o conector do chicote do sensor de alimentação do turbocompressor de geometria variável (GVT) e o conector do chicote da Central de Controle de Injeção (ECM).
5. Medir a resistência no massa do sensor do circuito do turbocompressor de geometria variável (GVT) entre o conector do chicote do sensor de alimentação do turbocompressor de geometria variável (GVT) e o conector do chicote da Central de Controle de Injeção (ECM).

A resistência está abaixo de 5 Ω para cada medição?

- **SIM:** Ir para o passo 3.
- **NÃO:** Reparar o circuito aberto no circuito cuja medição foi superior a 5 Ω . Executar o procedimento TESTE DE VERIFICAÇÃO DO ECM - CENTRAL DE CONTROLE DA INJEÇÃO (ECM), presente na aba de Procedimentos Padrão dentro da aba de Diagnósticos.

3. VERIFICAR O SENSOR DO TURBOCOMPRESSOR DE GEOMETRIA VARIÁVEL (GVT)

1. Reconectar o conector do chicote da Central de Controle de Injeção (ECM).
2. Substituir o sensor de alimentação do turbocompressor de geometria variável (GVT) por um que não apresente defeito, de acordo com o manual de reparações. (Substituição para teste).
3. Ligar a ignição.
4. Com o aparelho de diagnóstico, ler os DTCs da Central de Controle de Injeção (ECM) e salvar os DTCs em um arquivo.

Diagnóstico baseado em DTCs

5. Com o aparelho de diagnóstico, apagar os DTCs da Central de Controle de Injeção (ECM).
6. Desligar a ignição por 30 segundos.
7. Ligar a ignição.
8. Com o aparelho de diagnóstico, ler DTCs da Central de Controle de Injeção (ECM).

O DTC retornou?

- **SIM:** Ir para o passo 4.
- **NÃO:** Falha no sensor do turbocompressor de geometria variável (GVT), reparar conforme o manual de reparações. Executar o procedimento **TESTE DE VERIFICAÇÃO DO ECM - CENTRAL DE CONTROLE DA INJEÇÃO (ECM)**, presente na aba de Procedimentos Padrão dentro da aba de Diagnósticos.

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

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

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

Diagnóstico baseado em DTCs
