

Diagnóstico baseado em DTCs**P0092-00 – REGULADOR DE PRESSÃO DO COMBUSTÍVEL –
ERRO NO SINAL DE BAIXA PRESSÃO****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 e se o comando do regulador da pressão de combustível está ligado.

CONDIÇÕES DE REGISTRO DE FALHA:

- Se a Central de Controle de Injeção (ECM) detecta excesso de passagem de corrente no circuito de controle do regulador da pressão de combustível.

Causas possíveis

CURTO-CIRCUITO ENTRE A BATERIA E O CIRCUITO DE CONTROLE DO REGULADOR DA PRESSÃO DE COMBUSTÍVEL

REGULADOR DA PRESSÃO DE COMBUSTÍVEL

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. Desligar a ignição.
5. Aguardar 10 segundos.
6. Ligar a ignição.
7. Com o aparelho de diagnóstico, ler DTCs da Central de Controle de Injeção (ECM).

Diagnóstico baseado em DTCs

O aparelho de diagnóstico registrou o DTC como ativo?

- **SIM:** Ir para o passo 2.
- **NÃO:** As condições que originalmente estabelecem esse DTC não estão presentes neste momento. Usando os esquemas elétricos como guia, verificar todos os conectores e encaixes relacionados para sinais de penetração de água, corrosão terminais dobrados ou afastados e 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 CURTO-CIRCUITO ENTRE A BATERIA E O CIRCUITO DE CONTROLE DO REGULADOR DE PRESSÃO DO COMBUSTÍVEL

1. Desligar a ignição.
2. Desconectar o conector do chicote do regulador de pressão do combustível.
3. Desconectar o conector do chicote da Central de Controle de Injeção (ECM).
4. Remover o relé principal (T09) da caixa de fusíveis do vão motor (PDU).
5. Conectar um jumper entre a alimentação e a saída de energia do conector do relé principal (T09).
6. Ligar a ignição.
7. Medir a tensão do circuito de controle do regulador de pressão do combustível no conector do chicote do regulador de pressão do combustível.

Foi encontrada alguma tensão?

- **SIM:** Reparar o curto-circuito entre a bateria e o circuito de controle do regulador de pressão do combustível. 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.
- **NÃO:** Ir para o passo 3

3. VERIFICAR O REGULADOR DE PRESSÃO DO COMBUSTÍVEL

1. Reconectar o conector do chicote do regulador de pressão de combustível.
2. Reinstalar o relé principal (T09).
3. Reconectar o conector do chicote da Central de Controle de Injeção (ECM).
4. Ligar a ignição.
5. Com o aparelho de diagnóstico, ler os DTCs da Central de Controle de Injeção (ECM) e salvar os DTCs em um arquivo.
6. Com o aparelho de diagnóstico, apagar os DTCs da Central de Controle de Injeção (ECM).
7. Desligar a ignição
8. Conectar um jumper entre o massa e o circuito de controle do regulador de pressão do combustível.
9. Desconectar o conector do chicote do regulador de pressão do combustível.

Diagnóstico baseado em DTCs

10. Ligar a ignição.

NOTA: O aparelho de diagnóstico deve mostrar o DTC P0094-00 com o conector desligado e o DTC P0093 com o jumper conectado.

O aparelho de diagnóstico registrou os DTCs acima como ativos?

- **SIM:** Reparar conforme necessário. 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.
- **NÃO:** Ir para o passo 4.

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.