

Diagnóstico baseado em DTCs

P0132-00 – SONDA LAMBDA 1/1 PRÉ DPF– CURTO-CIRCUITO À BATERIA

MODELO ENVOLVIDO: TORO

INFORMAÇÕES IMPORTANTES:

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

QUANDO O ERRO É MONITORADO:

- Se a ignição está ligada.

CONDIÇÃO DE REGISTRO DE FALHA:

- A Central de Controle de Injeção (ECM) detecta que o circuito de controle do aquecedor do sonda lambda 1/1 pré DPF está acima do limite por 2 segundos.

Causas possíveis

CURTO-CIRCUITO ENTRE A BATERIA E O CIRCUITO DE CONTROLE DO AQUECEDOR DA SONDA LAMBDA 1/1 PRÉ DPF

SONDA LAMBDA 1/1 PRÉ DPF

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.

NOTA: Se há algum DTC presente no sensor de massa de fluxo de Ar ou Injetor de Combustível, realizar o diagnóstico desses DTCs antes de continuar com o procedimento de teste.

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).

Diagnóstico baseado em DTCs

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).

O DTC retornou?

- **SIM:** Ir para o passo 2.
- **NÃO:** As condições que originalmente estabelecem esse DTC não estão presentes neste momento. Usando os esquemas elétricos como guia, verificar todos os conectores e encaixes relacionados para sinais de penetração de água, corrosão, terminais dobrados ou afastados e a tensão correta do pino. Se nenhum problema for encontrado, o teste está concluído. 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.

2. VERIFICAR SE HÁ UM CURTO-CIRCUITO ENTRE O CIRCUITO DE CONTROLE DO AQUECEDOR DA Sonda LAMBDA 1/1 PRÉ DPF E A BATERIA.

1. Desligar a ignição.
2. Desconectar o conector do chicote da sonda lambda 1/1 pré DPF.
3. Desconectar o conector do chicote da Central de Controle de Injeção (ECM)
4. Remover o relé principal (T09)
5. Conectar um jumper entre o circuito de alimentação e saída do conector do relé principal (T09)
6. Ligar a ignição.
7. Medir a tensão do circuito de controle do aquecedor da sonda lambda 1/1 pré DPF.

Há alguma tensão presente?

- **SIM:** Reparar o curto-circuito entre a bateria e o circuito de controle do aquecedor da sonda lambda 1/1 pré DPF. 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 Sonda LAMBDA 1/1 PRÉ DPF.

1. Desligar a ignição.
2. Reconectar o conector do chicote da Central de Controle de Injeção (ECM).
3. Reparar a sonda lambda 1/1 pré DPF de acordo com o manual de reparações.
4. Dar a partida no motor.
5. Permitir que o motor alcance a temperatura de funcionamento normal.
6. Monitorar com o aparelho de diagnóstico por pelo menos 2 minutos.
7. Com o aparelho de diagnóstico, ler os DTCs.

Diagnóstico baseado em DTCs

Este DTC está ativo?

- **SIM:** Ir para o passo 4
- **NÃO:** Teste concluído. 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.