

Diagnóstico baseado em DTCs

P0257-00 – SOLENOIDE DA QUANTIDADE DE COMBUSTÍVEL (MPROP) – SOBRETEMPERATURA

MODELO ENVOLVIDO: TORO

INFORMAÇÕES IMPORTANTES:

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

FUNCIONAMENTO:

O sensor de pressão da linha de combustível é um sensor de três cabos de 5 V. A Central de Controle de Injeção (ECM) usa um voltímetro interno para ler a tensão do circuito do sinal para calcular a pressão do combustível. A Central de Controle de Injeção (ECM) usa a solenoide da quantidade de combustível (MPROP) para ajustar a quantidade de combustível entrando na bomba de fornecimento de alta pressão baseada no sinal do sensor de pressão da linha de combustível. A solenoide da quantidade de combustível (MPROP) é alimentada em 12 V pela Central de Controle de Injeção (ECM). A Central de Controle de Injeção (ECM) controla a quantidade de vazão de combustível pela solenoide da quantidade de combustível com um circuito de controle PWM.

QUANDO O ERRO É MONITORADO:

- Se a ignição está ligada.

CONDIÇÃO DE REGISTRO DE FALHA:

- A Central de Controle de Injeção (ECM) detectou uma condição de sobretemperatura da solenoide da quantidade de combustível (MPROP) por 0,15 segundos.

Causas possíveis

SOLENOIDE DA QUANTIDADE DE COMBUSTIVEL (MPROP)

CENTRAL DE CONTROLE DE INJEÇÃO (ECM)

DESCRIÇÃO

1. TESTE DE POSSÍVEL MAU CONTATO OU CONDIÇÕES INTERMITENTES.

NOTA: Se P0627-00, P0628-00, P0629-00, ou P062A-00 estão presentes, realizar o diagnóstico para esses DTCs antes de prosseguir com este.

Diagnóstico baseado em DTCs

NOTA: Se P0251-00, P0253-00, ou P0254-00 estão presentes, realizar o diagnóstico para esses DTCs antes de prosseguir com este.

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).

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 A SOLENOIDE DA QUANTIDADE DE COMBUSTÍVEL (MPROP).

1. Reparar o solenoide da quantidade de combustível (MPROP).
2. Ligar a ignição.
3. Com o aparelho de diagnóstico, apagar DTCs na Central de Controle de Injeção (ECM).
4. Dar a partida no motor e permitir que ele alcance a temperatura de funcionamento.
5. Operar o veículo sob várias condições de carga.
6. Com o aparelho de diagnóstico, ler os DTCs.

O DTC retornou?

- **SIM:** Ir para o passo 3.
- **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.

3. 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.

Diagnóstico baseado em DTCs

4. Inspecionar 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.