

Diagnóstico baseado em DTCs

P053B-00 – CIRCUITO DE AQUECIMENTO DE VENTILAÇÃO DO CÂSTER (BLOW-BY)

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 o motor está em funcionamento.

CONDIÇÕES DE REGISTRO DE FALHA:

- Quando a Central de Controle de Injeção (ECM) detecta um curto-circuito no circuito de aquecimento de ventilação do câster (Blow-by).

Causas possíveis

CURTO-CIRCUITO ENTRE A BATERIA E O CIRCUITO DE AQUECIMENTO DE VENTILAÇÃO DO CÂSTER (BLOW-BY)

CENTRAL DE CONTROLE DE INJEÇÃO (ECM)

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

1. TESTE DE POSSÍVEL MAU CONTATO OU CONDIÇÕES INTERMITENTES

1. Ligar ignição.
2. Com o aparelho de diagnóstico, apagar DTCs da Central de Controle da Injeção (ECM) e salvar os DTCs em um arquivo.
3. Monitorar com o aparelho de diagnóstico por pelo menos 2 minutos.
4. Ligar e desligar a ignição diversas vezes, deixar a ignição ligada por, pelo menos, 10 segundos por vez.
5. Dar a partida no motor.
6. Executar diversos ciclos de funcionamento do motor, desligar a ignição por pelo menos 20 segundos entre cada ciclo de funcionamento do motor.
7. Com o aparelho de diagnóstico, ler DTCs da Central de Controle de Injeção (ECM).

O DTC retornou?

- **SIM:** Ir para o passo 2.

Diagnóstico baseado em DTCs

- **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 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 CURTO-CIRCUITO ENTRE O MASSA E O CIRCUITO DE AQUECIMENTO DE VENTILAÇÃO DO CÂSTER (BLOW-BY)

1. Desligar a ignição.
2. Desconectar o conector do chicote do circuito de aquecimento de ventilação do câster (Blow-by).
3. Desconectar o conector do chicote da Central de Controle de Injeção (ECM).
4. Medir a resistência entre o ponto de massa e o circuito de aquecimento de ventilação do câster (Blow-by) no conector do circuito de aquecimento de ventilação do câster (Blow-by).

A resistência está abaixo de 10 kΩ?

- **SIM:** Reparar um curto-circuito entre o ponto de massa e o conector do circuito de aquecimento de ventilação do câster (Blow-by), conforme manual de reparações. Executar o procedimento CENTRAL DE CONTROLE DE INJEÇÃO (ECM) – TESTE DE VERIFICAÇÃO DO ECM, presente na aba de Procedimentos Padrão dentro da aba de Diagnósticos.
- **NÃO:** Ir para o passo 3.

3. VERIFICAR O CIRCUITO DE AQUECIMENTO DE VENTILAÇÃO DO CÂSTER (BLOW-BY)

1. Desligar a ignição.
2. Desconectar o conector do chicote da Central de Controle de Injeção (ECM).
3. Conectar um jumper entre o circuito de aquecimento de ventilação do câster (Blow-by) e o relé principal (T09) no conector do chicote do circuito de aquecimento de ventilação do câster (Blow-by).
4. Ligar a ignição.
5. Ligar o motor e deixá-lo em marcha lenta.
6. Monitorar com o aparelho de diagnóstico por 2 minutos.
7. Com o aparelho de diagnóstico, visualizar os DTCs ativos.

NOTA: O DTC P053C-00 deve estar ativo com o jumper conectado no relé principal (T09) ao conector do chicote do circuito de aquecimento de ventilação do câster (Blow-by).

O DTC descrito acima está ativo?

Diagnóstico baseado em DTCs

- **SIM:** Reparar o circuito de aquecimento de ventilação do câster (Blow-by), conforme manual de reparações. Executar o procedimento CENTRAL DE CONTROLE DE INJEÇÃO (ECM) – TESTE DE VERIFICAÇÃO DO 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).
Desconectar todos os conectores in-line do chicote (se equipado).
2. Desconectar os conectores do chicote dos sistemas relacionados.
3. 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.
4. Reparar qualquer dos danos encontrados no item 4.
5. Reconectar todos os conectores do chicote da Central de Controle de Injeção (ECM). Conferir se os conectores estão bem encaixados.
6. Reconectar todos os conectores in-line no chicote (se equipado). Conferir se os conectores estão bem encaixados.
7. Reconectar todos os componentes relacionados ao chicote. Conferir se os conectores estão bem encaixados.
8. Com o aparelho de diagnóstico, apagar os DTCs.
9. Operar o veículo de acordo com as condições em que o erro é monitorado.
10. Com o aparelho de diagnóstico, ler os DTCs.

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