

Diagnóstico baseado em DTCs

P0625-00 – TERMINAL L DO ALTERNADOR**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 estiver ligada.
- Se o motor estiver em funcionamento.
- Se o veículo estiver em movimento.

CONDIÇÕES DE REGISTRO DE FALHA:

- Se a Central de Controle de Injeção (ECM) detectar que há uma falha no teste de verificação da luz espia do quadro de instrumentos através de um estado baixo no terminal L do alternador.

AÇÃO PADRÃO:

- A luz espia não acende para este diagnóstico.
- Luz de falha apagada.

Causas possíveis

ALTERNADOR

FALHA ELÉTRICA NO CIRCUITO DO TERMINAL L DO ALTERNADOR

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, sem funcionar o motor.
2. 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

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. Ligar o motor.
8. Realizar um teste no veículo nas condições que estabelecem este DTC.
9. Com o aparelho de diagnóstico, ler DTCs da Central de Controle de Injeção (ECM).

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 O ALTERNADOR E SEUS TERMINAIS

1. Dar a partida no motor.
2. Medir a tensão no alternador.
3. Comparar os valores de tensão medidos de acordo com o manual de reparações.
4. Desligar a ignição.
5. Verificar visualmente o alternador.
6. Verificar a ponte retificadora.
7. Procurar por cabos com atrito, perfurados, amassados ou parcialmente quebrados.
8. Procurar por terminais quebrados, dobrados, afastados ou corroídos.

Algun problema foi detectado?

- **SIM:** Reparar conforme necessário de acordo com o manual de reparação.
- **NÃO:** Ir para o passo 3.

3. VERIFICAR CONDIÇÕES DE CURTO-CIRCUITO PARA MASSA, PARA BATERIA OU CIRCUITO ABERTO

1. Realizar os testes para averiguar a presença de curto-circuito e/ou circuito aberto descritos no procedimento TESTE DE DIAGNÓSTICO UTILIZANDO VOLTÍMETRO E OHMÍMETRO presente na aba de Procedimentos Padrão, dentro da aba de Diagnósticos.

Algun problema foi encontrado?

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

Diagnóstico baseado em DTCs

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.