

Diagnóstico baseado em DTCs

P0627-00- RELÉ DA BOMBA DE COMBUSTÍVEL – CURTO-CIRCUITO AO MASSA

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 e o comando do relé da bomba de combustível está desligado.

CONDIÇÃO DE REGISTRO DE FALHA:

- Se a Central de Controle de Injeção (ECM) detectar uma falha de circuito aberto no circuito de controle do relé da bomba de combustível.

Causas possíveis

CIRCUITO ABERTO NO CIRCUITO DE CONTROLE DO RELÉ DA BOMBA DE COMBUSTÍVEL

ALTA RESISTÊNCIA NO CIRCUITO DE CONTROLE DO RELÉ DA BOMBA 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, sem dar partida no motor.
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. Monitorar com o aparelho de diagnóstico por pelo menos 2 minutos.
8. Com o aparelho de diagnóstico, ler DTCs da Central de Controle de Injeção (ECM).

Este DTC está ativo?

Diagnóstico baseado em DTCs

- **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 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 CIRCUITO ABERTO OU ALTA RESISTÊNCIA NO CIRCUITO DE CONTROLE DO RELÉ DA BOMBA DE COMBUSTÍVEL.

1. Desligar a ignição.
2. Remover o relé da bomba de combustível na caixa de fusíveis do vão motor (PDU).
3. Desconectar o conector do chicote da Central de Controle de Injeção (ECM).
4. Medir a resistência do circuito de controle da bomba de combustível entre o conector do chicote da Central de Controle de Injeção (ECM) e a caixa de fusíveis do vão motor (PDU).

A resistência está abaixo de 5 kΩ?

- **SIM:** Ir para o passo 3.
- **NÃO:** Reparar a falha de circuito aberto ou alta resistência no circuito de controle da bomba de combustível, realizar reparo de acordo com manual de reparações. 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.
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.

Diagnóstico baseado em DTCs

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.