

Diagnóstico baseado em DTCs**P0647-00 – CIRCUITO DO COMPRESSOR DO AR CONDICIONADO
- CURTO-CIRCUITO À BATERIA NO CIRCUITO DO RELÉ****MODELO ENVOLVIDO: TORO****INFORMAÇÕES IMPORTANTES:**

Para mais detalhes de chicote e cabeamento, consulte o esquema elétrico e outras informações do sistema.

QUANDO O ERRO É MONITORADO:

- Se a ignição está ligada.
- Se o circuito do relé do compressor do ar condicionado está ligado.

CONDIÇÕES DE REGISTRO DE FALHA:

- Se a Central de Controle de Injeção (ECM) detectar um curto-circuito entre o circuito do relé do compressor do ar condicionado e a bateria, por um intervalo de tempo.

Causas possíveis

CURTO-CIRCUITO ENTRE A BATERIA E O CIRCUITO DO RELÉ DO COMPRESSOR DO AR CONDICIONADO
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 a 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. Com o aparelho de diagnóstico, acionar a embreagem do compressor do ar condicionado.
8. Com o aparelho de diagnóstico, ler DTCs da Central de Controle de Injeção (ECM).

Diagnóstico baseado em DTCs

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 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 CIRCUITO DO RELÉ DO COMPRESOR DO AR CONDICIONADO E A BATERIA

1. Desligar a ignição.
2. Desconectar o conector do chicote da Central de Controle de Injeção (ECM).
3. Remover a caixa de fusíveis do vão motor (PDU), para ter acesso ao conector.
4. Medir a resistência entre o circuito do relé do compressor do ar condicionado e todos os outros circuitos, no conector do chicote da Central de Controle de Injeção (ECM).

A resistência está acima de 10 kΩ entre o circuito do relé do compressor do ar condicionado e todos os outros circuitos no conector do chicote da Central de Controle de Injeção (ECM)?

- **SIM:** Ir para o passo 3.
- **NÃO:** Reparar a falha de curto-circuito para o circuito de que apresentou resistência abaixo de 10 kΩ. Executar o procedimento TESTE DE VERIFICAÇÃO DO ECM - CENTRAL DE CONTROLE DE INJEÇÃO (ECM), presente na aba de Procedimentos Padrão dentro da aba de Diagnósticos.

3. VERIFICAR A CENTRAL DE CONTROLE DE INJEÇÃO (ECM)

1. Desligar a ignição.
2. Utilizar o esquema elétrico como um guia, inspecionar o chicote e os conectores entre o circuito do relé do compressor do ar condicionado e a Central de Controle de Injeção (ECM).
3. Procurar cabos com atrito, perfurados, amassados ou parcialmente quebrados.
4. Procurar terminais quebrados, dobrados, afastados ou corroídos.
5. Executar quaisquer diagnósticos que possam ser aplicados.

Alguns problemas foram encontrados?

- **SIM:** Reparar conforme necessário. Executar o procedimento TESTE DE VERIFICAÇÃO DO ECM - CENTRAL DE CONTROLE DE INJEÇÃO (ECM), presente na aba de Procedimentos Padrão dentro da aba de Diagnósticos.
- **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. 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.