

Diagnóstico baseado em DTCs

**P06DB-00 – BOMBA DE ÓLEO DE DESLOCAMENTO VARIÁVEL –
CURTO-CIRCUITO****MODELO ENVOLVIDO:** TORO**INFORMAÇÕES IMPORTANTES:**

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

QUANDO O ERRO É MONITORADO:

- Se o motor está em funcionamento.

CONDIÇÃO DE REGISTRO DE FALHA:

- A Central de Controle de Injeção (ECM) usa como entrada de dados as condições de operação do motor, tais como pressão de óleo, temperatura de óleo, temperatura do líquido de arrefecimento, velocidade do motor e carga do motor para calcular a operação adequada da bomba de óleo de deslocamento variável. Se a Central de Controle de Injeção (ECM) detecta que a bomba de óleo de deslocamento variável não está funcionando adequadamente, irá estabelecer esse DTC e ativar a luz espia de injeção imediatamente.

Causas possíveis

CURTO-CIRCUITO ENTRE O MASSA E O CIRCUITO DE CONTROLE DA BOMBA DE ÓLEO DE DESLOCAMENTO VARIÁVEL

SOLENOIDE DA BOMBA DE ÓLEO DE DESLOCAMENTO VARIÁVEL

CENTRAL DE CONTROLE DE INJEÇÃO (ECM)

DESCRIÇÃO**1. TESTE DE POSSÍVEL MAU CONTATO OU CONDIÇÕES INTERMITENTES.**

NOTA: Se houver quaisquer DTCs de pressão de óleo, temperatura de óleo, temperatura do líquido de arrefecimento, ou velocidade do motor presentes, executar o diagnóstico nesses DTCs antes de continuar 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.

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. 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 SE HÁ UM CURTO-CIRCUITO ENTRE O MASSA E O CIRCUITO DE CONTROLE DA BOMBA DE ÓLEO VARIÁVEL.

1. Desligar a ignição.
2. Desconectar o conector do chicote da Central de Controle de Injeção (ECM).
3. Medir a resistência entre o massa e o circuito de controle da bomba de óleo de deslocamento variável no conector do chicote da bomba de óleo de deslocamento variável.

A resistência está acima de 10 kΩ?

- **SIM:** Ir para o passo 3.
- **NÃO:** Reparar o curto-circuito entre o massa e o controle da bomba de óleo de deslocamento variável. 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 A SOLENOIDE DA BOMBA DE ÓLEO DE DESLOCAMENTO VARIÁVEL.

1. Remover a solenoide da bomba de óleo de deslocamento variável.
2. Medir a resistência pelos terminais da solenoide da bomba de óleo de deslocamento variável.

NOTA: A resistência da solenoide deve medir aproximadamente 17,5 Ω com o motor frio a aproximadamente 70°F (21,1°C).

A medição pela solenoide indica um circuito aberto?

Diagnóstico baseado em DTCs

- **SIM:** Reparar a solenoide da bomba de óleo variável de acordo com o 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.
- **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).
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.