

## **P1542-00- SEGUNDO INTERRUPTOR DE PRESSÃO DO ÓLEO- FALHA DE PLAUSIBILIDADE**

**MODELO ENVOLVIDO:** TORO

### **INFORMAÇÕES IMPORTANTES:**

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

### **QUANDO O ERRO É MONITORADO:**

- Se o motor esta em funcionamento.

### **CONDIÇÕES DE REGISTRO DE FALHA:**

- A Central de Controle de Injeção (ECM) detecta um sinal implausível do segundo interruptor de pressão do óleo do motor.

### **Causas possíveis**

CIRCUITO ABERTO NO CIRCUITO DO SINAL DO SEGUNDO INTERRUPTOR DE PRESSÃO DE ÓLEO DO MOTOR 2

CURTO-CIRCUITO ENTRE O MASSA E O CIRCUITO DO SINAL DO SEGUNDO INTERRUPTOR DE PRESSÃO DE ÓLEO DO MOTOR 2

CURTO-CIRCUITO ENTRE O MASSA E O CIRCUITO DO SINAL DO SEGUNDO INTERRUPTOR DE PRESSÃO DE ÓLEO DO MOTOR 1

SEGUNDO INTERRUPTOR DE PRESSÃO DE ÓLEO DO MOTOR 1 (PRETO)

SEGUNDO INTERRUPTOR DE PRESSÃO DE ÓLEO DO MOTOR 2 (CINZA)

CENTRAL DE CONTROLE DE INJEÇÃO (ECM)

### **DESCRIÇÃO:**

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

**NOTE:** Nível incorreto do óleo do motor pode acionar o DTC . Verificar se o nível do óleo do motor está dentro da especificação de maneira correta.

1. Ligar a ignição.
2. Com o aparelho de diagnóstico, ler os DTCs da Central de Controle de Injeção (ECM).
3. Desligar a ignição, aguarde 30 segundos. Ligar a ignição por 20 segundos e então de a partida no motor.

## Diagnóstico baseado em DTCs

4. Deixar o motor atingir a temperatura de operação.
5. Dirigir o veículo sob várias condições de carga.

**NOTA:** O propósito é que o a Central de Controle de Injeção (ECM) energize a solenoide da bomba de óleo variável para aumentar a pressão do óleo até o limite superior.

6. Com o aparelho de diagnóstico, ler os DTCs da Central de Controle de Injeção (ECM).

O DTC P1542-00 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 CIRCUITO ABERTO NO CIRCUITO DO SINAL DO SEGUNDO INTERRUPTOR DE PRESSÃO DE ÓLEO DO MOTOR 2

1. Desligar a ignição.
2. Desconectar o conector do chicote do segundo interruptor de pressão de Óleo do Motor 2.
3. Desconectar o conector do chicote da Central de Controle de Injeção (ECM).
4. Medir a resistência do circuito do sinal do segundo interruptor de pressão do óleo do motor 2 entre o conector do chicote do segunda chave de pressão do óleo do motor 1 e o conector do chicote da Central de Controle de Injeção (ECM).

A resistência está abaixo de 5 kΩ?

- **SIM:** Ir para o passo 3.
- **NÃO:** Reparar o circuito aberto no circuito do sinal do segundo interruptor de pressão do óleo do motor 2 de acordo com o manual de reparação. 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 SE HÁ UM CURTO-CIRCUITADO ENTRE O MASSA E O SINAL DO SEGUNDO INTERRUPTOR DE PRESSÃO DE ÓLEO DO MOTOR 2

1. Medir a resistência entre o massa e o circuito do sinal do segundo interruptor de pressão do óleo do motor 2.

A resistência está acima de 10 kΩ?

### Diagnóstico baseado em DTCs

---

- **SIM:** Ir para o passo 4.
- **NÃO:** Repare o curto-circuito entre o massa e o sinal do segundo interruptor de pressão de óleo do motor 2 de acordo com o manual de reparação. 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.

#### 4. VERIFICAR SE HÁ UM CURTO-CIRCUITO ENTRE O MASSA E O SINAL DO SEGUNDO INTERRUPTOR DE PRESSÃO DE ÓLEO DO MOTOR 1

1. Desconectar o conector do chicote do segundo interruptor de pressão de óleo do motor 1.
2. Medir a resistência entre o massa e o circuito do sinal do segundo interruptor de pressão de óleo do motor 1.

A resistência está acima de 10 kΩ?

- **SIM:** Ir para o passo 5.
- **NÃO:** Reparar o curto-circuito entre o massa e o circuito do sinal do segundo interruptor de pressão de óleo do motor de acordo com o manual de reparação. 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.

#### 5. VERIFICAR A SEGUNDA CHAVE DE PRESSÃO DO ÓLEO DO MOTOR 2

1. Medir a resistência entre o massa e o terminal do segundo interruptor de pressão de óleo do motor 2.

A resistência está abaixo de 5 kΩ?

- **SIM:** Ir para o passo 6.
- **NÃO:** Falha no segundo interruptor de pressão de óleo do motor 2 reparar de acordo com o manual de reparação. 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.

#### 6. VERIFICAR A SEGUNDA CHAVE DE PRESSÃO DO ÓLEO DO MOTOR 1

1. Reconectar os conectores do chicote.
2. Substituir a segunda chave de pressão de Óleo do Motor 1. (Substituição para teste).
3. Com o aparelho de diagnóstico, apagar os DTCs do da Central de Controle de Injeção (ECM).
4. Desligar a ignição, aguardar 30 segundos. Ligar a ignição por 20 segundos e então de a partida no motor.
5. Deixar o motor atingir a temperatura de operação.
6. Dirigir o veículo sob várias condições de carga.

## **Diagnóstico baseado em DTCs**

**NOTE:** O propósito é que a Central de Controle de Injeção (ECM) energize a solenoide da bomba de óleo variável para aumentar a pressão do óleo até o limite superior.

7. Com o aparelho de diagnóstico, ler os DTCs da Central de Controle de Injeção (ECM).

O DTC retornou?

- **SIM:** Ir para o passo 7.
- **NÃO:** Teste 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.

## **7. 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.