

P2101-00- VÁLVULA BORBOLETA - EXCESSO DE TEMPERATURA NO ATUADOR

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
- Se o comando da válvula de controle do fluxo de ar da EGR (by pass) está ligado.

CONDIÇÃO DE REGISTRO DE ERRO:

- A Central de Controle de Injeção (ECM) detecta uma condição de sobretemperatura no circuito de controle da válvula de controle do fluxo de ar da EGR (by pass) por 1 segundo.

Causas possíveis

CIRCUITO ABERTO NO CIRCUITO DE CONTROLE DA VÁLVULA DE CONTROLE DO FLUXO DE AR DA EGR (BY PASS)

VÁLVULA DE CONTROLE DO FLUXO DE AR DA EGR (BY PASS)

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.
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, 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 **TESTE DE VERIFICAÇÃO 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 DE CONTROLE DA VÁLVULA DE CONTROLE DO FLUXO DE AR DA EGR (BY PASS)

1. Desligar a ignição.
2. Desconectar o conector do chicote da válvula de controle do fluxo de ar da EGR (by pass).
3. Desconectar o conector do chicote da Central de Controle de Injeção (ECM).
4. Medir a resistência do circuito de controle da válvula de controle do fluxo de ar da EGR (by pass) entre o conector do chicote da válvula de controle do fluxo de ar da EGR (by pass) 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 ou alta resistência no circuito de controle da válvula de controle do fluxo de ar da EGR (by pass). 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 VÁLVULA DE CONTROLE DO FLUXO DE AR DA EGR (BY PASS)

1. Reconectar o conector do chicote da válvula de controle do fluxo de ar da EGR (by pass).
2. Reconectar o conector do chicote da Central de Controle de Injeção (ECM).
3. Ligar a ignição.
4. Com o aparelho de diagnóstico, apagar os DTCs da Central de Controle de Injeção (ECM).
5. Desligar a ignição.
6. Desconectar o conector do chicote da válvula de controle do fluxo de ar da EGR (by pass).
7. Conectar um jumper entre o circuito de controle da válvula de controle do fluxo de ar da EGR (by pass) e o circuito de saída do relé principal (T09).
8. Ligar a ignição.
9. Com o aparelho de diagnóstico, ler DTCs da Central de Controle de Injeção (ECM).

NOTA: O DTC P2103-00 deve estar ativo com o jumper conectado.

Diagnóstico baseado em DTCs

10. Conectar o jumper entre o massa e o circuito de controle da válvula de controle do fluxo de ar da EGR (by pass).

NOTA: O DTC P2102-00 deve estar ativo com o jumper conectado.

Os DTCs estão ativos conforme descrição acima?

- **SIM:** Reparar a válvula de controle do fluxo de ar da EGR (by pass) 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.