

Diagnóstico baseado em DTCs**B12D7-62 – SISTEMA DE BLOQUEIO DA CENTRAL DE CONTROLE DO RASTREADOR (VTM) – ERRO DE COMPARAÇÃO DE SINAL****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 a ignição está ligada.
- Se o motor está ligado.

CONDIÇÕES DE REGISTRO DE FALHA:

- A Central de Controle do Body Computer (BCM) detecta uma mensagem diferente do pré-estabelecido vinda da Central de Controle do Rastreador (VTM).

Causas possíveis

CURTO-CIRCUITO ENTRE O CIRCUITO HIGH E O CIRCUITO LOW DA REDE BH CAN

CURTO-CIRCUITO ENTRE A BATERIA E O CIRCUITO DA REDE BH CAN

CURTO-CIRCUITO ENTRE O MASSA E O CIRCUITO DA REDE BH CAN

CIRCUITO ABERTO NO CIRCUITO DA REDE BH CAN

CENTRAL DE CONTROLE DO RASTREADOR (VTM)

CENTRAL DE CONTROLE DO BODY COMPUTER (BCM)

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 do Body Computer (BCM) e salvar os DTCs em um arquivo.
3. Com o aparelho de diagnóstico, apagar os DTCs da Central de Controle do Body Computer (BCM).
4. Desligar a ignição.
5. Aguardar 10 segundos.
6. Ligar a ignição.

Diagnóstico baseado em DTCs

7. Dar a partida no motor.
8. Realizar um teste no veículo, nas condições que estabelecem este DTC
9. Com o aparelho de diagnóstico, ler DTCs da Central de Controle do Body Computer (BCM).

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 **TESTE PARA UMA CONDIÇÃO INTERMITENTE** - presente na aba de Procedimentos Padrão dentro da aba de Diagnósticos.

2. VERIFICAR CONDIÇÕES DE CURTO-CIRCUITO PARA MASSA, PARA BATERIA OU CIRCUITO ABERTO

1. Realizar os testes para averiguar a presença de curto-circuito e/ou circuito aberto descritos no procedimento **TESTE DE DIAGNÓSTICO UTILIZANDO VOLTÍMETRO E OHMÍMETRO** presente na aba de Procedimentos Padrão, dentro da aba de Diagnósticos.

Algum problema foi encontrado?

- **SIM:** Reparar conforme necessário.
- **NÃO:** Ir para o passo 3.

3. VERIFICAR NO CHICOTE AS CONEXÕES RELACIONADAS À CENTRAL DE CONTROLE DO RASTREADOR (VTM)

1. Desconectar os conectores do chicote da Central de Controle do Rastreador (VTM).
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.

Diagnóstico baseado em DTCs

6. Reconectar todos os conectores do chicote da Central de Controle do Rastreador (VTM). 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.

O DTC retornou?

- **SIM:** Ir para o passo 4.
- **NÃO:** Teste concluído. Reparar conforme o manual de reparações.

4. VERIFICAR NO CHICOTE AS CONEXÕES RELACIONADAS À CENTRAL DE CONTROLE DO BODY COMPUTER (BCM)

12. Desconectar os conectores do chicote da Central de Controle do Body Computer (BCM).
13. Desconectar todos os conectores in-line do chicote (se equipado).
14. Desconectar os conectores do chicote dos sistemas relacionados.
15. Inspeccionar os conectores do chicote, conectores dos componentes e terminais macho e fêmea para as condições abaixo:
 - j. Instalação apropriada nos conectores.
 - k. Conectores com aparência danificada.
 - l. Corrosão.
 - m. Sinais de contato com água.
 - n. Se a proteção contra intempéries está danificada (se equipado).
 - o. Terminais amassados.
 - p. Superaquecimento devido à má conexão (terminal deve estar descolorido devido ao calor excessivo).
 - q. Terminais que tenham sido empurrados para a cavidade do conector.
 - r. Verificar a resistência e a tensão dos terminais do conector.

16. Reparar qualquer dos danos encontrados no item 4.
17. Reconectar todos os conectores do chicote da Central de Controle do Body Computer (BCM). Conferir se os conectores estão bem encaixados.
18. Reconectar todos os conectores in-line no chicote (se equipado). Conferir se os conectores estão bem encaixados.
19. Reconectar todos os componentes relacionados ao chicote. Conferir se os conectores estão bem encaixados.
20. Com o aparelho de diagnóstico, apagar os DTCs.
21. Operar o veículo de acordo com as condições em que o erro é monitorado.
22. Com o aparelho de diagnóstico, ler os DTCs.

TESTE COMPLETO. SE PERSISTIR O PROBLEMA PROCURAR O SUPORTE ESPECIALIZADO DA FCA.