

**Diagnóstico baseado em DTCs**

## **P0037-00 Sonda Lambda 1/2 Pós-Catalisador– CURTO-CIRCUITO AO MASSA**

**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 comando do aquecedor da sonda lambda 1/2 está em funcionamento.

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

- Se a Central de Controle de Injeção (ECM) detectar uma tensão abaixo do calibrado no circuito de controle do aquecedor da sonda lambda 1/2 pós-catalisador.

### **Causas possíveis**

CURTO-CIRCUITO ENTRE O MASSA E O CIRCUITO DE CONTROLE DO AQUECEDOR DA Sonda Lambda 1/2 Pós-Catalisador

SONDA LAMBDA 1/2 Pós-Catalisador

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. Ligar o motor e deixar atingir a temperatura normal de funcionamento.
5. Monitorar com o equipamento de diagnóstico, por pelo menos, 2 minutos.
6. Com o aparelho de diagnóstico, ler os 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 CURTO-CIRCUITO ENTRE O MASSA E O CIRCUITO DE CONTROLE DO AQUECEDOR DA Sonda LAMBDA 1/2 PÓS-CATALISADOR**

1. Desligar a ignição.
2. Desconectar o conector do chicote da sonda lambda 1/2 pós-catalisador.
3. Desconectar o conector do chicote da Central de Controle de Injeção (ECM).
4. Medir a resistência entre o massa e o circuito de controle do aquecedor da sonda lambda 1/2 pós-catalisador no conector do chicote da sonda lambda 1/2 pós-catalisador.
5. Comparar o resultado com os valores descritos no manual de reparações.

O valor medido está dentro do limite estabelecido?

- **SIM:** Ir para o passo 3.
- **NÃO:** Reparar a falha de curto-circuito entre o massa e o circuito de controle do aquecedor da sonda lambda 1/2 pós-catalisador, 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.

**3. VERIFICAR A Sonda LAMBDA 1/2 PÓS-CATALISADOR**

1. Reconectar o conector da Central de Controle de Injeção (ECM).
2. Substituir a sonda lambda 1/2 pós-catalisador por outra que não apresente defeito, de acordo com o manual de reparações (substituição para teste).
3. Dar partida no motor.
4. Permitir que o motor alcance a temperatura normal de funcionamento.
5. Com o aparelho de diagnóstico, ler os DTCs da Central de Controle de Injeção (ECM).

O DTC retornou?

- **SIM:** Ir para o passo 4.
- **NÃO:** Falha na sonda lambda 1/2 pós-catalisador, reparar conforme necessário de

**Diagnóstico baseado em DTCs**

---

acordo com 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.

**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.