

Diagnóstico baseado em DTCs

P0963-00 – SOLENOIDE LINEAR DE CONTROLE DE PRESSÃO (SLT) – CURTO-CIRCUITO À BATERIA

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 o motor estiver ligado.

CONDIÇÕES DE REGISTRO DE FALHA:

- Se a Central de Controle da Transmissão (TCM) detectar curto-circuito à bateria.

AÇÕES PADRÃO

- Luz espia acesa.
- Luz de alerta acesa.

Causas possíveis

CURTO-CIRCUITO ENTRE A BATERIA E O CIRCUITO DE CONTROLE DO SOLENOIDE LINEAR DE CONTROLE DE PRESSÃO (SLT)

SOLENOIDE LINEAR DE CONTROLE DE PRESSÃO (SLT)

CENTRAL DE CONTROLE DA TRANSMISSÃO (TCM)

Sempre executar o procedimento PRÉ- DIAGNÓSTICO DO TCM - CENTRAL DE CONTROLE DA TRANSMISSÃO (TCM), 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 da Transmissão (TCM) e salvar os DTCs em um arquivo.
3. Com o aparelho de diagnóstico, apagar os DTCs da Central de Controle da Transmissão (TCM).
4. Desligar a ignição.

Diagnóstico baseado em DTCs

5. Aguardar 10 segundos.
6. Ligar a ignição.
7. Dirigir o veículo e alterar a posição da alavanca do câmbio.
8. Parar o veículo.
9. Com o aparelho de diagnóstico, ler DTCs da Central de Controle da Transmissão (TCM).

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. 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, no circuito de controle do solenoide SLT de controle de pressão, descritos no procedimento **TESTE DE DIAGNÓSTICO UTILIZANDO VOLTÍMETRO E OHMÍMETRO** presente na aba de Procedimentos Padrão, dentro da aba de Diagnósticos.

Algun problema foi encontrado?

- **SIM:** Reparar conforme necessário de acordo com o manual de reparação.
- **NÃO:** Ir para o passo 3.

3. VERIFICAR O FUNCIONAMENTO DOS SOLENOIDES DE CONTROLE DE MUDANÇAS DE MARCHA (SL1 E SL2) E DO SOLENOIDE LINEAR DE CONTROLE DE PRESSÃO SLT

1. Remover o corpo de válvulas e a tampa lateral do corpo de válvulas.
2. Remover os solenoides SL1, SL2 e SLT

NOTA: Manusear os solenoides cuidadosamente, não permitir que impactos ocorram.

3. Inspecionar os solenoides SL1, SL2 e SLT à procura de corpos estranhos, amassados, trincas ou qualquer outra anomalia que possa comprometer seu funcionamento.
4. Verificar se a resistência dos solenoides SL1, SL2 e SLT se encontra entre 5 e 5,6 Ω em temperatura ambiente
5. Conectar o terminal positivo da bateria a uma lâmpada de 12 V e 21 W potência, em seguida conectar a lâmpada em série ao terminal positivo do solenoide. Logo depois, conectar o terminal negativo da bateria ao terminal negativo do solenoide e verificar seu funcionamento.

Diagnóstico baseado em DTCs

Algum problema foi encontrado?

- **SIM:** Reparar o solenoide conforme necessário, de acordo com o manual de reparação. Executar o procedimento TESTE DE VERIFICAÇÃO DO CÂMBIO, 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 DA TRANSMISSÃO (TCM)

1. Desconectar os conectores do chicote da Central de Controle da Transmissão (TCM).
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 da Transmissão (TCM). 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.