

Diagnóstico baseado em DTCs

P0343-00 – SENSOR DE FASE – CURTO-CIRCUITO À BATERIA OU CIRCUITO ABERTO

MODELO ENVOLVIDO: FIAT X6H

INFORMAÇÕES IMPORTANTES:

Para mais detalhes de cabeamentos e chicotes, consultar o esquema elétrico e outras informações do sistema.

QUANDO O ERRO É MONITORADO:

- Se o motor está em funcionamento.
- Durante a partida do motor.
- Se não há falhas relacionadas à alimentação 2 dos sensores ou ao sensor de rotação do motor.

CONDIÇÃO DE REGISTRO DE FALHA:

- A Central de Controle de Injeção (ECM) detecta um curto-circuito entre o circuito do sensor de fase e a bateria ou um circuito aberto.
- A Central de Controle de Injeção (ECM) espera um sinal em baixa para os dentes 2 e 62 da roda fônica, porém recebe um sinal em alta.

AÇÕES PADRÃO:

- Luz espia da injeção acesa.

Causas Possíveis

CURTO-CIRCUITO ENTRE A BATERIA E O CIRCUITO DO SENSOR DE FASE

CIRCUITO ABERTO NO CIRCUITO DO SENSOR DE FASE

SENSOR DE FASE

RODA FÔNICA

CENTRAL DE CONTROLE DE INJEÇÃO (ECM)

DESCRIÇÃO:

1. TESTE DE POSSÍVEL MAU CONTATO OU CONDIÇÕES INTERMITENTES

1. Ligar a ignição.

Diagnóstico baseado em DTCs

2. Com o aparelho de diagnóstico, salvar o relatório de verificação do veículo – Vehicle Scan Report.
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. Operar o veículo nas condições em que o erro é monitorado.
8. Com o aparelho de diagnóstico, ler DTCs da Central de Controle de Injeção (ECM).

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 tensão correta do pino. Se nenhum problema for encontrado, o teste está concluído. Executar o procedimento Teste Para Uma Condição Intermitente presente na aba de Procedimentos Padrão, dentro da aba de Diagnósticos Baseados em DTC.

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

1. Executar os Testes de curto-circuito à +VCC e os Testes de continuidade dos cabos no procedimento Teste de Diagnóstico Utilizando Voltímetro e Ohmímetro presente na aba de Diagnósticos Não Baseados em DTC, no circuito do sensor de fase.

Algum problema foi encontrado?

- **SIM:** Reparar conforme necessário. Executar o procedimento Teste de Verificação da ECM - Central de Controle de Injeção (ECM E-TORQ) presente na aba de Procedimentos Padrão da Central de Controle de Injeção (ECM E-TORQ).
- **NÃO:** Ir para o passo 3.

3. VERIFICAR O SENSOR DE FASE

1. Desligar a ignição.
2. Substituir o sensor de fase por outro que não apresente defeito (substituição para teste).
3. Ligar ignição.

Diagnóstico baseado em DTCs

4. Com o aparelho de diagnóstico, apagar os DTCs da Central de Controle de Injeção (ECM).
5. Operar o veículo nas condições em que o erro é monitorado.
6. 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:** Reparar conforme necessário.

4. VERIFICAR A RODA FÔNICA

1. Verificar se a roda fônica está montada corretamente.
2. Verificar se há alguma sujeira presa à roda fônica que impeça a leitura do sensor de fase.
3. Verificar a integridade dos dentes 2 e 62 da roda fônica.

Algum problema foi encontrado?

- **SIM:** Reparar conforme necessário. Executar o procedimento Teste de Verificação da ECM - Central de Controle de Injeção (ECM E-TORQ) presente na aba de Procedimentos Padrão da Central de Controle de Injeção (ECM E-TORQ).
- **NÃO:** Ir para o passo 5.

5. VERIFICAR NO CHICOTE ÀS 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.

Diagnóstico baseado em DTCs

- 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 da Central de Controle de Injeção (ECM).
- 10.** Operar o veículo nas condições em que o erro é monitorado.
- 11.** Com o aparelho de diagnóstico, ler os DTCs da Central de Controle de Injeção (ECM).

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