

# ¡TEST DE SENSORES DE OXIGENO!

**VW JETTA, GOLF 1999-2005 4 Y 6 CIL**

Este procedimiento es bajo el riesgo y responsabilidad de quien lo realiza en su auto, no me hago responsable por posibles problemas o fallos que pueda causarse durante el procedimiento.

**Empezando por lo primero:**

**Multimetro**

**Llave 10 mm**

**Llave 7/8**

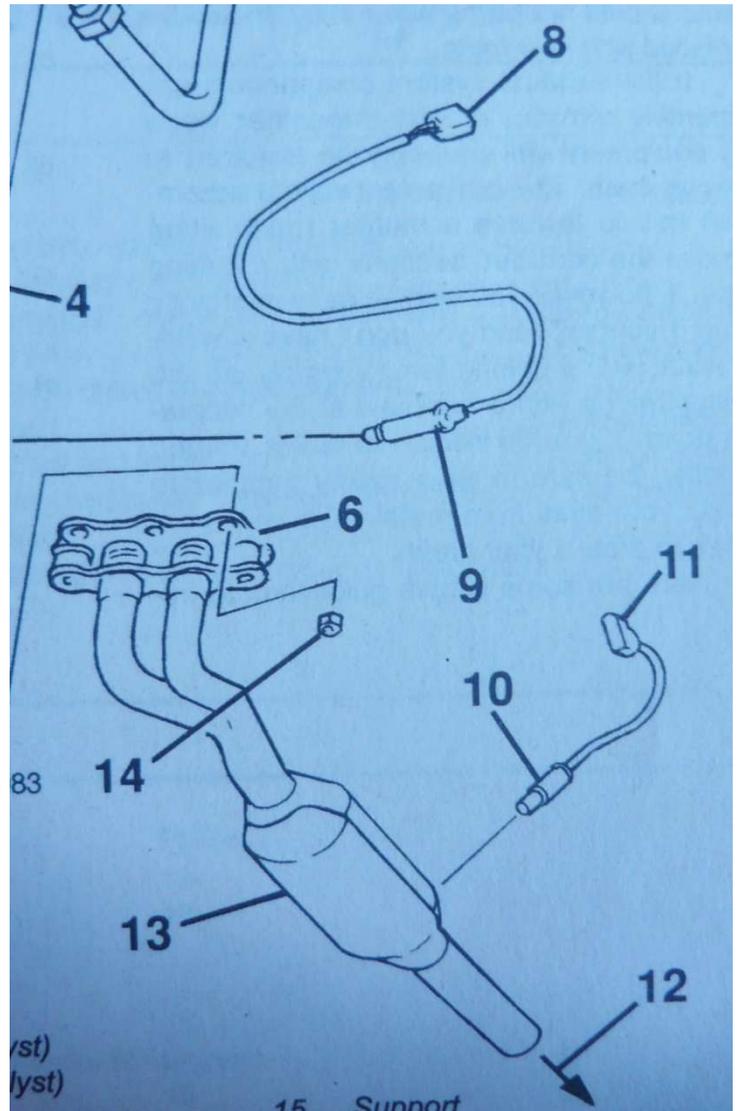
**o dado especial para extraer el SO**

**La seguridad**

**Antes de comenzar a trabajar bajo el auto, hay que asegurarnos de que este completamente encuñado de las ruedas traseras, levantamos con un gato la parte delantera y colocamos soportes,**

**NUNCA COMIENZE A TRABAJAR DEBAJO DEL AUTO SIN AVERLO ASEGUADO CON TORRES DE SOPORTE, ESTO PODRIA CAUSAR SERIOS DAÑOS A SU PERSONA Y HASTA LA MUERTE.**

## SENSORES DE OXIGENO



**8.- Conector SO pre-catalizador**

**9.- SO pre-catalizador**

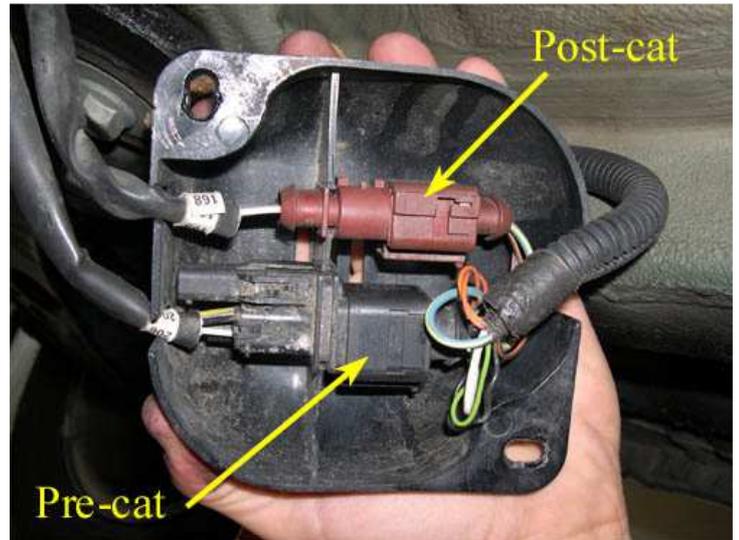
**10.-SO post-catalizador**

**11- Conector SO post-catalizador**

**1.- Debajo del coche buscamos la carcasa contenedora de los conectores de los sensores de oxígeno:**



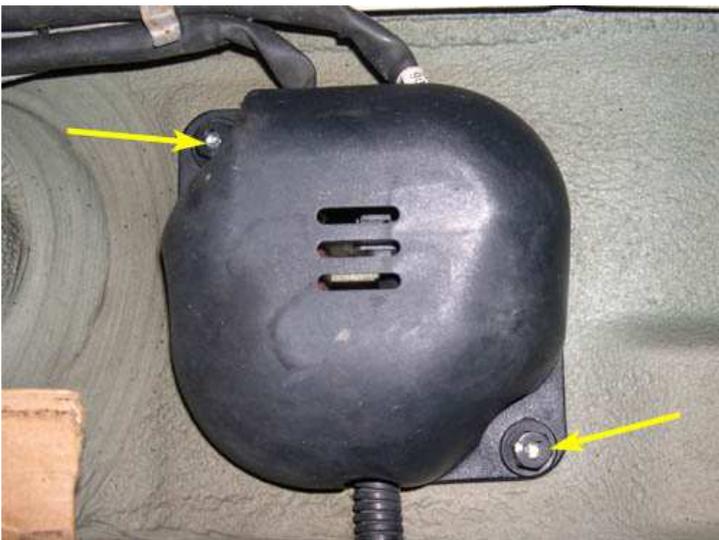
**Conectores**



**Aquí viene lo mero bueno.**

**Vamos a revisar el funcionamiento de nuestros sensores**

**Retiramos las dos tuercas que lo sujetan (10mm)**



**1.- Colocamos unos jumper en los cables CAFÉ y NEGRO, abrimos el Switch, solo abierto, no arrancar el motor, debes tener una lectura en el voltímetro de 400 a 450 mV. El color puede variar según el modelo.**

**Si no obtenemos esta lectura, debemos localizar y reparar el circuito del sensor a la ECM.**

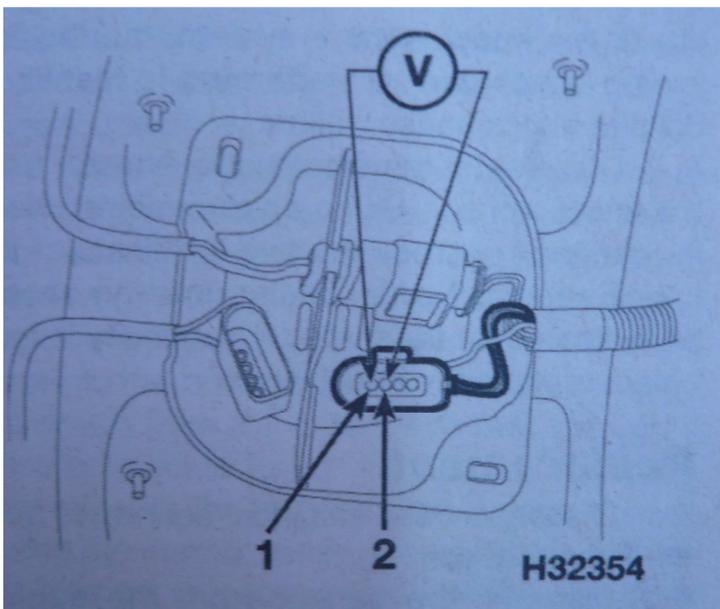
**2.- Conecte todo de nuevo, arranque el motor y deje que llegue a su temperatura normal de funcionamiento y volvemos a probar la señal del sensor de oxígeno.**

a) El voltaje en un sensor de oxígeno pre-catalizador debe rondar entre 100 a 900 mV, y cambiar activamente entre las lecturas altas y bajas.

b) El voltaje en un sensor post-catalizador también debe obtener lecturas entre 100 y 900 mV, pero estas no varían activamente; este debe rondar los 400 mV, o permanecer un lapso relativamente largo de tiempo en los límites altos o bajos del rango.

**3.- Revisar los circuitos de alimentación de tensión de la batería y tierra en el calentador del sensor de oxígeno.**

**Desconecte el conector eléctrico y conecte el voltímetro entre las terminales 1 y 2 del arnés conector del sensor:**



Girar la ignición a ON, la lectura en el voltímetro deberá de ser aproximadamente a 12 V, si el voltaje de la batería no esta presente, revisar los circuitos de alimentación y tierra del sensor (no se olvide de revisar primero los fusibles primero).

9.-Deje que el sensor de oxígeno se enfríe, revise y compruebe el calentador del sensor de oxígeno par aun circuito abierto. Con el conector desconectado, conecte el ohmmetro en las dos terminales del calentador del SO (lado del SO), la cola de cochino del SO por lo general no esta codificada por colores, pero los cables del calentador son por lo general en color blanco. Si el circuito esta abierto o tiene una resistencia indicada excesiva, remplace el sensor de oxígeno.

*Nota: si la prueba indica que el SO esta bien, y no causa un problema de manejo o un código de fallo, revise el cableado, conectores y arnés entre la ECM para detectar un corto circuito o un circuito abierto, si no se encuentra el problema, que el vehículo sea revisado por un departamento de servicio o un concesionario calificado.*

*José Carlos Pineda*