

INDICE DE MATERIAS

1.0	INTRODUCCION.....	1
1.1	ALCANCE DEL SISTEMA.....	1
1.2	PROCEDIMIENTO DE SEIS PASOS PARA LA LOCALIZACION Y RESOLUCION DE AVERIAS	1
2.0	IDENTIFICACION DEL SISTEMA	1
3.0	DESCRIPCION DEL SISTEMA Y OPERACION FUNCIONAL	1
3.1	SISTEMA DE AIRBAG	2
3.1.1	AIRBAG DEL CONDUCTOR	3
3.1.2	MUELLE DE RELOJ	3
3.1.3	AIRBAG DEL ACOMPAÑANTE	3
3.1.4	CONMUTADOR ON-OFF DE AIRBAG DEL ACOMPAÑANTE	4
3.1.5	TENSOR DE CINTURON DE SEGURIDAD	4
3.1.6	MODULO DE CONTROL DE AIRBAG DE IMPACTO LATERAL (SIACM)	4
3.1.7	AIRBAG DE CORTINA	5
3.1.8	HERRAMIENTAS ESPECIALES.....	5
3.1.9	CODIGOS DE DIAGNOSTICO DE FALLOS DEL AIRBAG	6
3.1.9.1	CODIGOS ACTIVOS.....	6
3.1.9.2	CODIGOS ALMACENADOS.....	6
3.2	SISTEMA DE AUDIO.....	7
3.2.1	CONTROLES DE RADIO REMOTOS	7
3.2.2	AMPLIFICADOR (SISTEMA PREMIUM)	7
3.3	COMUNICACION	8
3.4	BRUJULA Y MINIORDENADOR DE VIAJE (CMTC).....	10
3.4.1	VISUALIZACION DE INFORMACION DEL VEHICULO.....	10
3.4.2	CENTRO DE INFORMACION ELECTRONICA DEL VEHICULO (EVIC)	13
3.5	SISTEMA DE PUERTA ENTREABIERTA.....	13
3.6	SISTEMAS TERMoeLECTRICOS.....	14
3.7	SISTEMA DE ILUMINACION EXTERIOR	14
3.8	MODULO DE CONTROL DELANTERO	14
3.8.1	ALIMENTACIONES ELECTRICAS CONTROLADAS	14
3.8.2	CONTROLES DE RELES.....	15
3.8.3	ENTRADAS ELECTRICAS.....	15
3.9	SISTEMAS DE CALEFACCION Y A/A.....	16
3.9.1	DISPONIBILIDAD DEL SISTEMA.....	16
3.9.2	CONTROLES DE SISTEMAS.....	16
3.9.3	MODIFICACIONES DE SISTEMAS.....	16
3.9.4	DIAGNOSTICOS DEL SISTEMA	17
3.10	GRUPO DE INSTRUMENTOS.....	18
3.10.1	AUTOCOMPROBACION DE DIAGNOSTICO	19
3.11	ILUMINACION INTERIOR.....	19
3.12	CERRADURAS DE PUERTAS AUTOMATICAS/APERTURA A DISTANCIA	20
3.12.1	BLOQUEO AUTOMATICO DE PUERTAS	20
3.12.2	BLOQUEO/DESBLOQUEO CENTRALIZADO.....	20
3.12.3	INHIBICION DE BLOQUEO DE PUERTAS.....	20
3.12.4	RESPUESTA PERFECCIONADA EN CASO DE ACCIDENTE.....	20
3.13	APERTURA A DISTANCIA	20
3.14	SISTEMA DE SEGURIDAD ANTIRROBO DEL VEHICULO	21

INDICE DE MATERIAS - (Continuación)

3.15	LIMPIAPARABRISAS Y LAVAPARABRISAS	.21
3.16	USO DE LA DRBIII®	.21
3.17	PANTALLA EN BLANCO Y MENSAJES DE ERROR DE LA DRBIII®	.21
3.17.1	LA DRBIII® NO SE ENCIENDE	.22
3.17.2	NO SE VISUALIZA LA PANTALLA	.22
4.0	DECLINACION DE RESPONSABILIDADES, SEGURIDAD, ADVERTENCIAS	.22
4.1	DECLINACION DE RESPONSABILIDADES	.22
4.2	SEGURIDAD	.22
4.2.1	INFORMACION DE SEGURIDAD PARA EL TECNICO	.22
4.2.2	PREPARACION DEL VEHICULO PARA LAS PRUEBAS	.23
4.2.3	SERVICIO DE SUBCONJUNTOS	.23
4.2.4	INFORMACION DE SEGURIDAD SOBRE LA DRBIII®	.23
4.3	ADVERTENCIAS	.24
4.3.1	ADVERTENCIAS SOBRE DAÑOS AL VEHICULO	.24
4.3.2	PRUEBA EN CARRETERA DE UN VEHICULO OBJETO DE RECLAMACION	.24
5.0	HERRAMIENTAS Y EQUIPOS NECESARIOS	.24
6.0	GLOSARIO DE TERMINOS	.24
7.0	INFORMACION Y PROCEDIMIENTOS DE DIAGNOSTICO	.27
	AIRBAG	
	ACELEROMETRO 1	.28
	ACELEROMETRO 2	.28
	FALLO INTERNO 1	.28
	IMPULSOR DE SALIDA 1	.28
	SENSOR DE SEGURIDAD	.28
	ENERGIA DE ENCENDIDO ALMACENADA 1	.28
	ENERGIA DE ENCENDIDO ALMACENADA 2	.28
	INDICADOR DE ADVERTENCIA DE AIRBAG ABIERTO	.31
	INDICADOR DE ADVERTENCIA DE AIRBAG EN CORTO	.31
	FALTA DE CONCORDANCIA DE CALIBRACION	.34
	FALTA DE CONCORDANCIA DE MENSAJES DEL GRUPO DE INSTRUMENTOS	.37
	ERROR DE CONFIGURACION	.39
	CIRCUITO DE CEBO ELECTRICO DE CORTINA ABIERTO	.42
	CIRCUITO DE CEBO ELECTRICO DE CORTINA EN CORTO	.45
	CEBO ELECTRICO DE CORTINA EN CORTO A LA BATERIA	.48
	CEBO ELECTRICO DE CORTINA EN CORTO A MASA	.51
	CIRCUITO DE TENSOR DE CINTURON DE SEGURIDAD DEL CONDUCTOR ABIERTO	.54
	CIRCUITO DE TENSOR DE CINTURON DE SEGURIDAD DEL CONDUCTOR EN CORTO	.57
	TENSOR DE CINTURON DE SEGURIDAD DEL CONDUCTOR EN CORTO A LA BATERIA	.60
	TENSOR DE CINTURON DE SEGURIDAD DEL CONDUCTOR EN CORTO A MASA	.63
	CIRCUITO DEL CEBO ELECTRICO N° 1 DEL CONDUCTOR ABIERTO	.66
	CIRCUITO DEL CEBO ELECTRICO N° 1 DEL CONDUCTOR EN CORTO	.69
	CEBO ELECTRICO 1 DEL CONDUCTOR EN CORTO A LA BATERIA	.72

INDICE DE MATERIAS - (Continuación)

CEBO ELECTRICO 1 DEL CONDUCTOR EN CORTO A MASA.....	75
INVESTIGACION DE SIACM IZQUIERDO	78
INVESTIGACION DE SIACM DERECHO	80
PERDIDA DE ENCENDIDO EN POSICION RUN - START	82
PERDIDA DE ENCENDIDO EN POSICION RUN SOLAMENTE	86
FALTA DE VIN ORIGINAL.....	89
MODULO SIN CONFIGURAR PARA SAB.....	92
FALTA DE MENSAJES DEL GRUPO DE INSTRUMENTOS	94
NO SE RECIBEN MENSAJES DEL SIACM IZQUIERDO.....	96
FALTA DE TRANSMISION DE PCI	98
FALTA DE MENSAJE DEL SIACM DERECHO	101
CONMUTADOR ON-OFF DE AIRBAG DEL ACOMPAÑANTE ABIERTO	103
CONMUTADOR ON-OFF DE AIRBAG DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO A LA BATERIA	106
CONMUTADOR ON-OFF DE AIRBAG DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO A MASA	109
CIRCUITO DE INDICADOR OFF DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO A LA BATERIA	112
CIRCUITO DE INDICADOR OFF DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO A MASA.....	115
CIRCUITO DE TENSOR DE CINTURON DE SEGURIDAD DEL ACOMPAÑANTE ABIERTO	119
CIRCUITO DE TENSOR DE CINTURON DE SEGURIDAD DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO	122
TENSOR DE CINTURON DE SEGURIDAD DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO A LA BATERIA	125
TENSOR DE CINTURON DE SEGURIDAD DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO A MASA.....	128
CIRCUITO DEL CEBO ELECTRICO N° 1 DEL ACOMPAÑANTE ABIERTO.....	131
CIRCUITO DEL CEBO ELECTRICO N° 1 DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO.....	134
CEBO ELECTRICO 1 DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO A LA BATERIA	137
CEBO ELECTRICO 1 DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO A MASA.....	140

AUDIO

TODOS LOS CANALES EN CORTO ENTRE SI O A MASA	143
TODAS LAS ENTRADAS SIN ACTIVIDAD	144
TODAS LAS SALIDAS EN CORTO - SISTEMA DE AUDIO PREMIUM	146
TODAS LAS SALIDAS EN CORTO – SISTEMA DE AUDIO BASICO.....	148
REPRODUCTOR DE CASETES QUE NO FUNC.	151
FALLO MECANICO DEL CD	151
*CONMUTADOR DE AM/FM QUE NO FUNCIONA	151
*ALGUN CONMUTADOR DE PRESELECCION DE ESTACION QUE NO FUNCIONA	151
*BALANCE (EQUILIBRIO) QUE NO FUNCIONA	151
*CONMUTADOR DE EXPULSION DE CD QUE NO FUNCIONA	151
*ECUALIZADOR QUE NO FUNCIONA	151
*FADER (ATENUADOR) QUE NO FUNCIONA.....	151
*CONMUTADOR DE FF/RW QUE NO FUNCIONA	151
*CONMUTADORES DE HOUR/MINUTE (HORA/MINUTO) QUE NO FUNCIONAN	151
*CONMUTADOR DE PAUSA/REPRODUCCION QUE NO FUNCIONA	151
*CONMUTADOR DE PWR (ALIMENTACION) QUE NO FUNCIONA	151
*CONMUTADOR DE SCAN (EXPLORACION) QUE NO FUNCIONA	151
*CONMUTADOR DE SEEK (BUSQUEDA) QUE NO FUNCIONA	151

INDICE DE MATERIAS - (Continuación)

*CONMUTADOR DE SET (FIJACION) QUE NO FUNCIONA	151
*CONMUTADOR DE EJECT (EXPULSION) DE CINTA QUE NO FUNCIONA	151
*CONMUTADOR DE TIME (HORA) QUE NO FUNCIONA	151
*CONMUTADOR DE TUNE (SINTONIZACION) QUE NO FUNCIONA	151
FALLO DE REPRODUCCION DE CD	153
FALLO DE LECTURA DE CD	154
TEMPERATURA DE CD ALTA	155
CANALES DE PUERTAS Y/O TRASEROS EN CORTO A MASA	156
CANALES DE PUERTAS DELANTERAS EN CORTO ENTRE SI O A MASA	159
CANALES DELANTEROS DEL T/I EN CORTO ENTRE SI O A MASA	162
CANAL DE PUERTA Y T/I DELANTERO IZQUIERDO Y/O DERECHO EN CORTO A MASA	165
CANALES DE PUERTA DELANTERA IZQUIERDA Y TRASERO IZQUIERDO EN CORTO A TRAVES	169
CANALES DE PUERTA DELANTERA IZQUIERDA Y TRASERO DERECHO EN CORTO A TRAVES	171
CANAL DE PUERTA DELANTERA IZQUIERDA EN CORTO A TRAVES	173
CANALES DELANTERO IZQUIERDO DEL T/I Y DE PUERTA DELANTERA IZQUIERDA EN CORTO A TRAVES	174
CANALES DELANTERO IZQUIERDO DEL T/I Y TRASERO IZQUIERDO EN CORTO A TRAVES	176
CANALES DELANTERO IZQUIERDO DEL T/I Y DE PUERTA DELANTERA DERECHA EN CORTO A TRAVES	178
CANALES DELANTERO IZQUIERDO DEL T/I Y TRASERO DERECHO EN CORTO A TRAVES	180
CANAL DELANTERO IZQUIERDO DEL T/I EN CORTO A TRAVES	182
ENTRADA DELANTERA IZQUIERDA SIN ACTIVIDAD	183
CANAL TRASERO IZQUIERDO EN CORTO A TRAVES	185
ENTRADA TRASERA IZQUIERDA SIN ACTIVIDAD	186
NIVEL DE VOLTAJE BAJO	188
FALTA DE CONEXION DE ANTENA	189
FALLO DE PCI	190
INTERRUPCION DE AMP. DE POTENCIA – SISTEMA DE AUDIO BASICO	191
INTERRUPCION DE AMP. DE POTENCIA – SISTEMA DE AUDIO PREMIUM	194
ALTAVOCES TRASEROS EN CORTO ENTRE SI O A MASA	196
CIRCUITO DE CONMUTADOR DE RADIO REMOTO ALTO	198
CIRCUITO DE CONMUTADOR DE RADIO REMOTO AGARROTADO	201
CANALES DE PUERTA DELANTERA DERECHA Y TRASERO IZQUIERDO EN CORTO A TRAVES	204
CANALES DE PUERTA DELANTERA DERECHA Y TRASERO DERECHO EN CORTO A TRAVES	206
CANAL DE PUERTA DELANTERA DERECHA EN CORTO A TRAVES	208
CANALES DELANTERO DERECHO DEL T/I Y DE PUERTA DELANTERA IZQUIERDA EN CORTO A TRAVES	209
CANALES DELANTERO DERECHO DEL T/I Y TRASERO IZQUIERDO EN CORTO A TRAVES	211
CANALES DELANTERO DERECHO DEL T/I Y DE PUERTA DELANTERA DERECHA EN CORTO A TRAVES	213
CANALES DELANTERO DERECHO DEL T/I Y TRASERO DERECHO EN CORTO A TRAVES	215
CANAL DELANTERO DERECHO DEL T/I EN CORTO A TRAVES	217
ENTRADA DELANTERA DERECHA SIN ACTIVIDAD	218

INDICE DE MATERIAS - (Continuación)

CANALES DERECHO DEL T/I Y AMBOS TRASEROS	
EN CORTO A TRAVES .....	.220
CANAL TRASERO DERECHO EN CORTO A TRAVES .....	.222
ENTRADA TRASERA DERECHA SIN ACTIVIDAD .....	.223
FALLO DE SUMA DE VERIFICACION DE SOFTWARE .....	.225
*PRUEBA PREVIA DE AMPLIFICADOR .....	.226

TIMBRE

*TIMBRE QUE NO FUNCIONA .....	.227
*TIMBRE QUE SUENA CON PUERTA DEL CONDUCTOR ABIERTA Y LLAVE	
RETIRADA .....	.228
*TIMBRE DE LLAVE EN ENCENDIDO Y PUERTA DEL CONDUCTOR ABIERTA QUE	
NO FUNCIONA .....	.229
*PROBLEMA DE TIMBRE DE ADVERTENCIA DE VELOCIDAD DEL	
VEHICULO .....	.231

COMUNICACIONES

FCM - BUS EN CORTO A LA BATERIA .....	.232
FCM - BUS EN CORTO A MASA .....	.232
FCM - FALLO DE SUMA DE VERIFICACION DE EEPROM .....	.234
FCM – FALLO DE SUMA DE VERIFICACION DE CARGADOR DE ARRANQUE	
INTERNO .....	.234
FCM – FALLO DE SUMA DE VERIFICACION DE MEMORIA	
RAPIDA INTERNA .....	.234
FCM – FALLO INTERNO DEL BUS PCI – FALLO EN BUCLE .....	.234
FCM - NO SE RECIBEN MENSAJES DEL MIC .....	.236
FCM - NO SE RECIBEN MENSAJES DEL PCM .....	.237
FCM – APRENDIZAJE DEL VIN INCORRECTO .....	.239
*FALTA DE RESPUESTA DESDE EL MODULO DE CONTROL DE AIRBAG .....	.240
*FALTA DE RESPUESTA DESDE EL AMPLIFICADOR .....	.242
*FALTA DE RESPUESTA DESDA LA BRUJULA Y MINIORDENADOR DE VIAJE ..	.244
*FALTA DE RESPUESTA DEL CONTROLADOR DE FRENOS ANTIBLOQUEO ...	.246
*FALTA DE RESPUESTA DESDE EL ECM (BUS PCI) - DIESEL SOLAMENTE ...	.248
*FALTA DE RESPUESTA DESDE EL ECM (SCI SOLAMENTE) - DIESEL	
SOLAMENTE .....	.250
*FALTA DE RESPUESTA DESDE EL MODULO DE CONTROL DELANTERO .....	.252
*FALTA DE RESPUESTA DESDE HVAC .....	.254
*FALTA DE RESPUESTA DESDE EL GRUPO DE INSTRUMENTOS .....	.256
*FALTA DE RESPUESTA DESDE EL SIACM IZQUIERDO .....	.258
*FALTA DE RESPUESTA DESDE EL PCM (BUS PCI) - DIESEL SOLAMENTE ...	.260
*FALTA DE RESPUESTA DESDE EL PCM (BUS PCI) - JTEC .....	.262
*FALTA DE RESPUESTA DESDE EL PCM (BUS PCI) - NGC .....	.264
*FALTA DE RESPUESTA DESDE EL PCM (SCI DE PCM SOLAMENTE) - NGC ...	.266
*FALTA DE RESPUESTA DESDE EL PCM (SCI SOLAMENTE) - DIESEL	
SOLAMENTE .....	.269
*FALTA DE RESPUESTA DESDE EL PCM (SCI SOLAMENTE) - JTEC .....	.271
*FALTA DE RESPUESTA DESDE LA RADIO .....	.274
*FALTA DE RESPUESTA DESDE EL SIACM DERECHO .....	.276
*FALTA DE RESPUESTA DESDE EL MODULO DE INMOVILIZADOR CON LLAVE	
CENTINELA .....	.278
*FALTA DE RESPUESTA DESDE EL MODULO DE CONTROL DE LA CAJA DE	
TRANSFERENCIA .....	.280

INDICE DE MATERIAS - (Continuación)

*FALTA DE RESPUESTA DESDE EL MODULO DE CONTROL DE LA CAJA DE CAMBIOS – 3.7/5.7L.....	282
*FALTA DE RESPUESTA DESDE EL MODULO DE CONTROL DE LA CAJA DE CAMBIOS – 4.7L.....	285
*FALLO DE COMUNICACION DEL BUS PCI.....	288

BRUJULA Y MINIORDENADOR DE VIAJE

FALTA DE MENSAJES DEL BUS.....	291
FALLO INTERNO DE CMTC.....	292
DESIMANTE LA BRUJULA SEGUN EL MANUAL DE SERVICIO.....	293
FCM – ERROR DE CONFIGURACION DE TEMP. AMBIENTE.....	294
FCM – ENTRADA DE SENSOR DE TEMP. AMBIENTE BAJA.....	295
FCM – ENTRADA DE SENSOR DE TEMP. AMBIENTE EN ABIERTO.....	297
FIJACION DE VARIACION DE LA BRUJULA SEGUN LA INFORMACION DE SERVICIO.....	299
*CONSUMO MEDIO DE COMBUSTIBLE IMPRECISO O INCORRECTO.....	300
*DISTANCIA HASTA DEPOSITO VACIO IMPRECISA O INCORRECTA.....	300
*TIEMPO TRANSCURRIDO CON ENCENDIDO ON IMPRECISO O INCORRECTO.....	300
*CUENTAKILOMETROS PARCIAL IMPRECISO O INCORRECTO.....	300
*CMTC O EVIC QUE NO FUNCIONA.....	301
*FALLO DE PRUEBA DE LA BRUJULA.....	302
*VISUALIZACION DE TEMPERATURA IMPRECISA O QUE NO FUNCIONA.....	303

PUERTA ENTREABIERTA

*CIRCUITO DE PUERTA DEL CONDUCTOR ENTREABIERTA ABIERTO.....	304
*CIRCUITO DE PUERTA DEL CONDUCTOR ENTREABIERTA EN CORTO A MASA.....	305
*CIRCUITO DE PUERTA TRASERA IZQUIERDA ENTREABIERTA ABIERTO.....	306
*CIRCUITO DE PUERTA TRASERA IZQUIERDA ENTREABIERTA EN CORTO A MASA.....	308
*CIRCUITO DE PUERTA DEL ACOMPAÑANTE ENTREABIERTA EN CORTO A MASA.....	309
*CIRC. DE PUERTA DEL ACOMPAÑANTE ENTREABIERTA ABIERTO.....	310
*CIRCUITO DE PUERTA TRASERA DERECHA ENTREABIERTA ABIERTO.....	311
*CIRCUITO DE PUERTA TRASERA DERECHA ENTREABIERTA EN CORTO A MASA.....	313

SISTEMAS TERMICOS ELECTRICOS

CIRC. DE CONTROL DE RELE DE DESEMP. EN CORTO A LA BAT.....	314
--	-----

ILUMINACION EXTERIOR

FCM-CIRCUITO DE SALIDA DE RELE DE FAROS ANTINIEBLA DELANTEROS ALTO.....	316
FCM-CIRCUITO DE SALIDA DE RELE DE FAROS ANTINIEBLA DELANTEROS BAJO.....	318
FCM-CIRCUITO DE SALIDA DE RELE DE FAROS ANTINIEBLA DELANTEROS ABIERTO.....	319
FCM-CIRCUITO DE SALIDA DE INTERMITENTE DELANTERO IZQUIERDO BAJO.....	321
FCM-CIRCUITO DE SALIDA DE INTERMITENTE DELANTERO IZQUIERDO ABIERTO.....	322

INDICE DE MATERIAS - (Continuación)

FCM-CIRCUITO DE SALIDA DE INTERMITENTE DELANTERO DERECHO BAJO	323
FCM-CIRCUITO DE SALIDA DE INTERMITENTE DELANTERO DERECHO ABIERTO	324
FCM-CIRCUITO DE SALIDA DE LUZ DE CARRETERA IZQUIERDA BAJO	325
FCM-CIRCUITO DE SALIDA DE LUZ DE CARRETERA IZQUIERDA ABIERTO ...	326
FCM-CIRCUITO DE SALIDA DE LUZ DE CRUCE IZQUIERDA BAJO	327
FCM-CIRCUITO DE SALIDA DE LUZ DE CRUCE IZQUIERDA ABIERTO	328
FCM-CIRCUITO DE SALIDA DE LUZ DE FRENO IZQUIERDA BAJO	329
FCM-CIRCUITO DE SALIDA DE LUZ DE FRENO IZQUIERDA ABIERTO	330
FCM-CIRCUITO DE SALIDA DE RELE DE ARRASTRE DE REMOLQUE IZQUIERDO ALTO	331
FCM-CIRCUITO DE SALIDA DE RELE ARRASTRE DE REMOLQUE IZQUIERDO BAJO	332
FCM-CIRCUITO DE SALIDA DE RELE DE ARRASTRE DE REMOLQUE IZQUIERDO ABIERTO	333
FCM-CIRCUITO DE SALIDA DE RELE DE LUZ DE ESTACIONAMIENTO ALTO ..	334
FCM-CIRCUITO DE SALIDA DE RELE DE LUZ DE ESTACIONAMIENTO BAJO ..	335
FCM-CIRCUITO DE SALIDA DE RELE DE LUZ DE ESTACIONAMIENTO ABIERTO	336
FCM-CIRCUITO DE SALIDA DE INTERMITENTE TRASERO IZQUIERDO BAJO ..	338
FCM-CIRCUITO DE SALIDA DE INTERMITENTE TRASERO IZQUIERDO ABIERTO	339
FCM-CIRCUITO DE SALIDA DE INTERMITENTE TRASERO DERECHO BAJO ..	340
FCM-CIRCUITO DE SALIDA DE INTERMITENTE TRASERO DERECHO ABIERTO	341
FCM-CIRCUITO DE SALIDA DE LUZ DE CARRETERA DERECHA BAJO	342
FCM-CIRCUITO DE SALIDA DE LUZ DE CARRETERA DERECHA ABIERTO	343
FCM-CIRCUITO DE SALIDA DE LUZ DE CRUCE DERECHA BAJO	344
FCM-CIRCUITO DE SALIDA DE LUZ DE CRUCE DERECHA ABIERTO	345
FCM-CIRCUITO DE SALIDA DE LUZ DE FRENO DERECHA BAJO	346
FCM-CIRCUITO DE SALIDA DE LUZ DE FRENO DERECHA ABIERTO	347
FCM-CIRCUITO DE SALIDA DE RELE DE ARRASTRE DE REMOLQUE DERECHO ALTO	348
FCM-CIRCUITO DE SALIDA DE RELE DE ARRASTRE DE REMOLQUE DERECHO BAJO	349
FCM-CIRCUITO DE SALIDA DE RELE DE ARRASTRE DE REMOLQUE DERECHO ABIERTO	350
MIC-CIRCUITO DE ENTRADA DE CONMUTADOR DE FAROS ABIERTO	351
MIC-CIRCUITO DE ENTRADA DE CONMUTADOR DE FAROS EN CORTO	353
MIC-CIRCUITO DE ENTRADA DE CONMUTADOR DE EMERGENCIA INTERMITENTE ABIERTO	354
MIC-CIRCUITO DE ENTRADA DE CONMUTADOR DE EMERGENCIA INTERMITENTE EN CORTO	356
 CALEFACCION Y A/A	
FALLO DE CONMUTADOR DEL A/A (ACTIVO)	357
FALLO DE SUMA DE VERIFICACION (ACTIVO)	357
FALLO DE CONMUTADOR DE DESEMPAÑADOR (ACTIVO)	357
FALLO DE CONMUTADOR DE RECIRC. (ACTIVO)	357
FALLO DE CONMUTADOR DEL A/A (ALMACENADO)	359
FALLO DE RECEPCION DE ATENUACION DE LUZ DE FONDO (ALMACENADO)	359

INDICE DE MATERIAS - (Continuación)

CORRIENTE EXCESIVA DE MEZCLA (ALMACENADO)	359
FALLO DE SUMA DE VERIFICACION (ALMACENADO)	359
FALLO DE CONMUTADOR DE DESEMPAÑADOR (ALMACENADO)	359
FALLO DE RECEPCION DE INDICADOR DEL MOTOR (ALMACENADO)	359
CIRCUITO DEL SENSOR DE TEMPERATURA DEL EVAPORADOR ABIERTO (ALMACENADO)	359
CIRCUITO DEL SENSOR DE TEMPERATURA DEL EVAPORADOR EN CORTO (ALMACENADO)	359
FALLO DE PRUEBA EN BUCLE (ALMACENADO)	359
CORRIENTE EXCESIVA DE MODO 1 (ALMACENADO)	359
CORRIENTE EXCESIVA DE MODO 2 (ALMACENADO)	359
FALLO DE COMUNICACION DEL PCM (ALMACENADO)	359
CORRIENTE EXCESIVA DE RECIRCULACION (ALMACENADO)	359
FALLO DE CONMUTADOR DE RECIRC. (ALMACENADO)	359
FALLO DE RECEP. DE PRESION DE REFRIGERANTE (ALMACENADO)	359
FALLO DE TRANSMISION (ALMACENADO)	359
FALLO DE RECEPCION DE VIN (ALMACENADO)	359
CORRIENTE EXCESIVA DE ZONA (ALMACENADO)	359
PRUEBA DE CIRC. DE ACC. SUPERADA. DTC DE CORRIENTE EXCESIVA ACTIVOS	364
CIRCUITO DE MEZCLA EN CORTO A MASA	364
CIRCUITO DE MEZCLA EN CORTO A ENC. O BAT.	364
IMPULSOR COMUN EN CORTO A MASA	364
IMPULSOR COMUN EN CORTO A ENC. O BAT.	364
CIRCUITO DE MODO 1 EN CORTO A MASA	364
CIRCUITO DE MODO 1 EN CORTO A ENC. O BAT.	364
CIRCUITO DE MODO 2 EN CORTO A MASA	364
CIRCUITO DE MODO 2 EN CORTO A ENC. O BAT.	364
CIRCUITO DE RECIRC. EN CORTO A MASA	364
CIRCUITO DE RECIRC. EN CORTO A ENC. O BAT.	364
CORTO DEMASIADO COMPLEJO	364
CIRCUITO DE ZONA EN CORTO A MASA	364
CIRCUITO DE ZONA EN CORTO A ENC. O BAT.	364
FALLO DE RECEPCION DE ATENUACION DE LUZ DE FONDO (ACTIVO)	371
FALLO DE CALIBRACION DE MEZCLA	373
FALLO DE CALIBRACION DE MODO 1	373
FALLO DE CALIBRACION DE MODO 2	373
FALLO DE CALIBRACION DE RECIRCULACION	373
FALLO DE CALIBRACION DE ZONA	373
CORRIENTE EXCESIVA DE MEZCLA (ACTIVO)	377
CORRIENTE EXCESIVA DE MODO 1 (ACTIVO)	377
CORRIENTE EXCESIVA DE MODO 2 (ACTIVO)	377
CORRIENTE EXCESIVA DE RECIRCULACION (ACTIVO)	377
CORRIENTE EXCESIVA DE ZONA (ACTIVO)	377
VENTILADOR QUE NO FUNCIONA EN ALTA VEL.	379
FALLO DE SENSOR DE PRUEBA DE ENFRIAMIENTO	380
FALLO DE TIEMPO DE ENFRIAMIENTO EXCESIVO	380
PRUEBA DE ENFRIAMIENTO DEMASIADO FRIO PARA ARRANCAR	382
CIRC. DE CONTROL DE RELE DE DESEMP. EN CORTO A LA BAT.	386
FALLO DE RECEPCION DE INDICADOR DEL MOTOR (ACTIVO)	387
FALLO DE COMUNICACION DEL PCM (ACTIVO)	387
FALLO DE RECEPCION DE PRESION DE REFRIGERANTE (ACTIVO)	387
FALLO DE RECEPCION DE VIN (ACTIVO)	387

INDICE DE MATERIAS - (Continuación)

CIRCUITO DEL SENSOR DE TEMPERATURA DEL EVAPORADOR ABIERTO (ACTIVO)	389
CIRCUITO DEL SENSOR DE TEMPERATURA DEL EVAPORADOR EN CORTO (ACTIVO)	391
FALLO DE PRUEBA EN BUCLE (ACTIVO)	393
FALLO DE TRANSMISION (ACTIVO)	394
*ILUMINACION DE CONTROL DE A/A Y CALEFACTOR QUE NO FUNCIONA ...	396
*INDICADOR DE ESTADO DE A/A DESTELLANDO	398
*INDICADOR DE ESTADO DE EBL DESTELLANDO	398
*INDICADOR DE ESTADO DEL A/A QUE NO SE ILUMINA – CONTROL DE A/A Y CALEFACTOR SIN CONM. DE EBL	400
*FUNCIONAMIENTO DE PUERTA DE MEZCLA/MODO/RECIRC. INCORRECTO – ZONA DOBLE	401
*FUNCIONAMIENTO DE PUERTA DE MEZCLA/MODO/RECIRC. INCORRECTO – ZONA UNICA.	404
*MOTOR DEL AVENTADOR QUE NO FUNCIONA.	407
*VELOCIDADES DE MOTOR DEL AVENTADOR INCORRECTAS	410
*PRUEBA DE SISTEMA HVAC.	412

ENCENDIDO, ALIMENTACION ELECTRICA, ACCESORIOS

VOLTAJE DE BATERIA 1 ABIERTO	415
VOLTAJE DE BATERIA 2 ABIERTO	416
VOLTAJE DE BATERIA ABIERTO	417
CIRCUITO DE CONTROL DE RELE DE CLAXON ALTO	418
CIRCUITO DE CONTROL DE RELE DE CLAXON BAJO	420
CIRCUITO DE CONTROL DEL RELE DEL CLAXON ABIERTO	420
FALTA DE CONCORDANCIA DE RUN/START DE ENCENDIDO	422
*CLAXONES QUE NO FUNCIONAN	423

GRUPO DE INSTRUMENTOS

CIRCUITO DE SALIDA DE INDICADOR DEL ABS ABIERTO	426
CIRCUITO DE SALIDA DE INDICADOR DEL ABS EN CORTO	426
CIRCUITO DE SALIDA DE INDICADOR DE ADVERTENCIA DE AIRBAG ABIERTO	426
CIRCUITO DE SALIDA DE INDICADOR DE ADVERTENCIA DE AIRBAG EN CORTO	426
CIRCUITO DE SALIDA DE INDICADOR DE MIL ABIERTO	426
CIRCUITO DE SALIDA DE INDICADOR DE MIL EN CORTO	426
CIRCUITO DE SALIDA DE INDICADOR DE ESPERA PARA ARRANCAR ABIERTO	426
CIRCUITO DE SALIDA DE INDICADOR DE ESPERA PARA ARRANCAR EN CORTO	426
NO SE RECIBEN MENSAJES DEL ABS	429
NO SE RECIBEN MENSAJES DEL ACM	429
NO SE RECIBEN MENSAJES DEL FCM	429
NO SE RECIBEN MENSAJES DEL SKIM	429
NO SE RECIBEN MENSAJES DEL TCCM	429
NO SE RECIBEN MENSAJES DEL TCM	429
VOLTAJE DE BATERIA ABIERTO	431
CIRCUITO DE SALIDA DE BTSI EN CORTO O ABIERTO	432
VALOR INCORRECTO DEL ODOMETRO DETECTADO	434
FALLO DE CARGADOR DE ARRANQUE DE MODULO INTERNO	435

INDICE DE MATERIAS - (Continuación)

FALLO DE SUMA DE VERIFICACION DE MEMORIA RAPIDA DE MODULO INTERNO.....	435
FALLO INTERNO DEL BUS PCI	436
NO SE RECIBEN MENSAJES DEL PCM	437
ERROR DE SUMA DE VERIFICACION DE VIN.....	439
VIN PREVIAMENTE ALMACENADO.....	439
*TODOS LOS INDICADORES QUE NO FUNCIONAN.....	441
*ALGUN INDICADOR DE PCI QUE NO FUNCIONA	444
*INDICADOR DE ADVERTENCIA DE FRENO SIEMPRE ENCENDIDO.....	446
*INDICADOR DE ADVERTENCIA DE FRENO QUE NO FUNCIONA	448
*UN INDICADOR QUE NO FUNCIONA – MOTORES DE GASOLINA	450
*INDICADOR DE ADVERTENCIA DE CINTURON DE SEGURIDAD SIEMPRE APAGADO	451
*INDICADOR DE ADVERTENCIA DE CINTURON DE SEGURIDAD SIEMPRE APAGADO – CABINA DE SERIE.....	452
*INDICADOR DE ADVERTENCIA DE CINTURON DE SEGURIDAD SIEMPRE ENCENDIDO	453
*INDICADOR DE ADVERTENCIA DE CINTURON DE SEGURIDAD SIEMPRE ENCENDIDO – CABINA DE SERIE.....	454
ILUMINACION INTERIOR	
MIC-CIRCUITO DE SALIDA DE LUZ DE CARGA EN CORTO O ABIERTO.....	456
MIC-CIRCUITO DE SALIDA DE LUZ DE TECHO/CORTESIA EN CORTO O ABIERTO	457
MIC-CIRCUITO DE SALIDA DE LUZ DE GUANTERA/MAPAS EN CORTO O ABIERTO	458
CERRADURAS DE PUERTAS AUTOMATICAS/RKE	
CIRCUITO DE SALIDA DE BLOQUEO DE TODAS LAS PUERTAS EN CORTO A MASA O A TENSION	459
CIRCUITO DE SALIDA DE DESBLOQUEO DE TODAS LAS PUERTAS EN CORTO A MASA O A TENSION	462
CIRCUITO DE ENTRADA DE CONMUTADOR DE CILINDRO DE CERRADURA DEL CONDUCTOR EN CORTO (CON VTSS SOLAMENTE).....	466
ENTRADA DE CONMUTADOR DE CILINDRO DE CERRADURA DEL CONDUCTOR AGARROTADO (CON VTSS SOLAMENTE).....	468
CIRCUITO DE ENTRADA DE CONMUTADOR DE CERRADURA DE PUERTA DEL CONDUCTOR ABIERTO O EN CORTO A TENSION.....	470
CIRCUITO DE ENTRADA DE CONMUTADOR DE CERRADURA DE PUERTA DEL CONDUCTOR EN CORTO.....	473
CIRCUITO DE ENTRADA DE CONMUTADOR DE CERRADURA DE PUERTA DEL CONDUCTOR AGARROTADO.....	475
CIRCUITO DE SALIDA DE DESBLOQUEO DE PUERTA DEL CONDUCTOR EN CORTO A MASA O A TENSION.....	477
CIRCUITO DE ENTRADA DE CONMUTADOR DE CERRADURA DE PUERTA DEL ACOMPAÑANTE ABIERTO O EN CORTO A TENSION.....	480
CIRCUITO DE ENTRADA DE CONMUTADOR DE CERRADURA DE PUERTA DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO.....	483
CIRCUITO DE ENTRADA DE CONMUTADOR DE CERRADURA DE PUERTA DEL ACOMPAÑANTE AGARROTADO.....	485
PILA DE LLAVERO DE RKE BAJA	487
ENLACE DE COMUNICACION DE MODULO DE RKE	488
*NINGUNA CERRADURA DE PUERTA FUNCIONA.....	489

INDICE DE MATERIAS - (Continuación)

*BLOQUEO AUTOMATICO (EN MOVIMIENTO) DE PUERTAS QUE NO FUNCIONA	490
*CONMUTADOR DE CILINDRO DE CERRADURA QUE NO FUNCIONA	491
*CONMUTADOR DE CILINDRO DE CERRADURA QUE NO ARMA Y/O DESARMA LA ALARMA	491
*INHIBICION DE BLOQUEO DE PUERTAS QUE NO FUNCIONA	493
*PUERTAS IZQUIERDAS QUE NO SE BLOQUEAN NI DESBLOQUEAN – CABINA CUADRUPLE	494
*UN MOTOR DE CERRADURA DE PUERTA QUE NO FUNCIONA	496
*PUERTAS DERECHAS QUE NO SE BLOQUEAN NI DESBLOQUEAN – CABINA CUADRUPLE	497
*RKE QUE NO FUNCIONA	499
 SEGURIDAD ANTIRROBO DEL VEHICULO	
*LA ALARMA SE DISPARA POR SI SOLA	501
*PUERTA DEL CONDUCTOR QUE NO DISPARA EL VTSS	502
*FAROS QUE NO DESTELLAN CUANDO SE DISPARA LA ALARMA	503
*CLAXON QUE NO SUENA CUANDO SE DISPARA LA ALARMA	504
*PUERTA TRASERA IZQUIERDA QUE NO DISPARA EL VTSS (4 PUERTAS) ...	505
*PUERTA DEL ACOMPAÑANTE QUE NO DISPARA EL VTSS	506
*PUERTA TRASERA DERECHA QUE NO DISPARA EL VTSS (4 PUERTAS) ...	507
*EL VTSS NO SE ARMA CORRECTAMENTE	508
 LIMPIAPARABRISAS Y LAVAPARABRISAS	
FCM-FALLO DEL CIRCUITO DE SENSOR DE NIVEL DE LIQUIDO LAVADOR ...	510
FCM-CIRCUITO DE SALIDA DE BOMBA DEL LAVADOR BAJO	512
FCM-CIRCUITO DE SALIDA DE BOMBA DEL LAVADOR ABIERTO	514
FCM-CIRCUITO DE SALIDA DE RELE DE LIMPIADOR ON/OFF ALTO	516
FCM-CIRCUITO DE SALIDA DE RELE DE LIMPIADOR ON/OFF BAJO	517
FCM-CIRCUITO DE SALIDA DE RELE DE LIMPIADOR ON/OFF ABIERTO	518
FCM-FUNCIONAMIENTO DE ENTRADA DE CONMUTADOR DE REPOSO DE LIMPIADORES	519
FCM-CIRCUITO DE SALIDA DE RELE DE VELOCIDAD DE LIMPIADOR ALTO ..	522
FCM-CIRCUITO DE SALIDA DE RELE DE VELOCIDAD DE LIMPIADOR BAJO ..	523
FCM-CIRCUITO DE SALIDA DE RELE DE VELOCIDAD DE LIMPIADOR ABIERTO	524
MIC-CIRCUITO DE ENTRADA DE SELECCIÓN DE LUZ DE FAROS-LAVADO-MIC EN CORTO	525
MIC-CIRCUITO DE ENTRADA DE CONMUTADOR DE LIMPIADOR ABIERTO ...	527
MIC-CIRCUITO DE ENTRADA DE CONMUTADOR DE LIMPIADOR EN CORTO ..	529
 PRUEBAS DE VERIFICACIÓN	
PRUEBAS DE VERIFICACIÓN	531
 8.0 LOCALIZACION DE COMPONENTES	539
 8.1 SISTEMA DE AIRBAG	539
8.2 AUDIO	540
8.2.1 AMPLIFICADOR	540
8.3 CALEFACCION Y A/A	540
8.4 GRUPO DE INSTRUMENTOS	541
8.5 CERRADURAS DE PUERTAS AUTOMATICAS/RKE	541
8.5.1 CONMUTADOR DE CILINDRO DE CERRADURA	541
8.5.2 MODULO DE RKE	541

INDICE DE MATERIAS - (Continuación)

9.0	ESPIGAS DE CONECTOR.....	543
	CONTROL C1 DE A/A Y CALEFACTOR	543
	CONTROL C2 DE A/A Y CALEFACTOR	543
	MODULO DE CONTROL DE AIRBAG.....	544
	MODULO DE CONTROL DE AIRBAG-IMPACTO LATERAL IZQUIERDO	544
	MODULO DE CONTROL DE AIRBAG-IMPACTO LATERAL DERECHO.....	544
	CEBO ELECTRICO 1 DE AIRBAG DEL CONDUCTOR.....	545
	CEBO ELECTRICO DE AIRBAG DE CORTINA IZQUIERDO	545
	CEBO ELECTRICO 1 DE AIRBAG DEL ACOMPAÑANTE.....	545
	CEBO ELECTRICO DE AIRBAG DE CORTINA DERECHO	545
	SENSOR DE TEMPERATURA AMBIENTE	546
	AMPLIFICADOR DE AUDIO – C1	546
	AMPLIFICADOR DE AUDIO – C2	546
	ACCIONADOR DE PUERTA DE MEZCLA (UNA ZONA)	547
	MOTOR DEL VENTILADOR.....	547
	BLOQUE DE RESISTORES DEL MOTOR DEL VENTILADOR.....	547
	SOLENOIDE DE BLOQUEO DE LA PALANCA DE LA CAJA DE CAMBIOS ACCIONADO POR EL PEDAL DEL FRENO.....	547
	C200 - (HVAC A T/I)	548
	C200 - GRIS (T/I A HVAC)	548
	C203 - NEGRO (T/I A COLUMNA DE DIRECCION).....	549
	C203 – NEGRO (COLUMNA DE DIRECCION A T/I)	550
	C204 – AMARILLO (T/I A COLUMNA DE DIRECCION).....	550
	C204 – AMARILLO (COLUMNA DE DIRECCION A T/I).....	551
	C200 - (CARROCERIA A T/I)	551
	C220 - BLANCO (T/I A CARROCERIA).....	552
	C308 - (CARROCERIA A T/I)	552
	C308 - BLANCO (T/I A CARROCERIA).....	553
	MUELLE DE RELOJ C1	553
	MUELLE DE RELOJ C2	553
	MUELLE DE RELOJ - C5 (RADIO REMOTA).....	553
	BRUJULA Y MINIORDENADOR DE VIAJE (EXCEPTO BASICO).....	554
	CONTROLADOR C1 DE FRENOS ANTIBLOQUEO.....	554
	CONMUTADOR DE CILINDRO DE CERRADURA-CONDUCTOR (PREMIUM) ...	554
	CONECTOR DE ENLACE DE DATOS	555
	LUZ DE TECHO	555
	CONMUTADOR DE PUERTA ENTREABIERTA-CONDUCTOR (BASICO)	555
	CONMUTADOR DE PUERTA ENTREABIERTA-TRASERA IZQUIERDA (BASICO) .	555
	CONMUTADOR DE PUERTA ENTREABIERTA-ACOMPAÑANTE (BASICO)	556
	CONMUTADOR DE PUERTA ENTREABIERTA-TRASERA DERECHA (BASICO) ..	556
	CONMUTADOR DE MOTOR DE CERRADURA DE PUERTA DEL CONDUCTOR/ENTREABIERTA(EXCEPTO BASICO)	556
	CONMUTADOR DE MOTOR DE CERRADURA DE PUERTA TRASERA IZQUIERDA/ENTREABIERTA (EXCEPTO BASICO).....	556
	CONMUTADOR DE MOTOR DE CERRADURA DE PUERTA DEL ACOMPAÑANTE/ENTREABIERTA-(EXCEPTO BASICO)	557
	CONMUTADOR DE MOTOR DE CERRADURA DE PUERTA TRASERA DERECHA/ENTREABIERTA (EXCEPTO BASICO).....	557
	CONMUTADOR DE CERRADURA DE PUERTA-ACOMPAÑANTE.....	557
	ACCIONADOR DE PUERTA DE MEZCLA DEL CONDUCTOR (ZONA DOBLE) ...	557
	MODULO C1 DE PUERTA DEL CONDUCTOR	558
	MODULO DE CONTROL DEL MOTOR.....	559

INDICE DE MATERIAS - (Continuación)

SENSOR DE TEMPERATURA DEL EVAPORADOR	560
FARO ANTINEBLA IZQUIERDO	560
FARO ANTINEBLA DERECHO	560
CONMUTADOR Y LUZ DE LA GUANTERA	560
CONMUTADOR DE FAROS	561
FARO IZQUIERDO	561
CONMUTADOR DE CLAXON	561
CLAXON DE TONO ALTO	561
CLAXON DE TONO BAJO	562
INTERRUPTOR DE ENCENDIDO	562
GRUPO DE INSTRUMENTOS - C1	563
GRUPO DE INSTRUMENTOS - C2	563
GRUPO DE INSTRUMENTOS - C3 - BLANCO 26 VIAS	564
FUSIBLES (IPM)	566
MODULO DE ALIMENTACION INTEGRADO (FCM)	567
RELE DE FAROS ANTINEBLA	568
RELE DE ESPEJO TERMICO	568
RELE DE LUZ DE ESTACIONAMIENTO	568
RELE DE INTERMITENTE IZQUIERDO DE ARRASTRE DE REMOLQUE	568
RELE DE INTERMITENTE DERECHO DE ARRASTRE DE REMOLQUE	568
RELE DE ALTA/BAJA DE LIMPIADOR	568
RELE DE LIMPIADOR ON/OFF	568
MODULO C1 DE ALIMENTACION INTEGRADO	569
MODULO C2 DE ALIMENTACION INTEGRADO	569
MODULO C3 DE ALIMENTACION INTEGRADO	570
MODULO C4 DE ALIMENTACION INTEGRADO	570
MODULO C5 DE ALIMENTACION INTEGRADO	571
MODULO C7 DE ALIMENTACION INTEGRADO	572
ACCIONADOR 1 DE PUERTA DE MODO (TABLERO A SUELO)	572
ACCIONADOR 2 DE PUERTA DE MODO (DESEMPAÑADOR A SUELO)	572
CONMUTADOR MULTIFUNCION	573
LUZ DE INTERMITENTE/ESTACIONAMIENTO DELANTERA IZQUIERDA	573
ACCIONADOR DE PUERTA DE MEZCLA DEL ACOMPAÑANTE (ZONA DOBLE) ..	573
MODULO DE CONTROL DEL MECANISMO DE TRANSMISION	574
MODULO C1 DE CONTROL DEL MECANISMO DE TRANSMISION (NGC)	575
MODULO C3 DE CONTROL DEL MECANISMO DE TRANSMISION - (JTEC)	576
RADIO (BASICO)	577
RADIO (PREMIUM)	577
ACCIONADOR DE PUERTA DE RECIRCULACION	578
CONMUTADOR DE RADIO REMOTO-IZQUIERDO	578
CONMUTADOR DE RADIO REMOTO-DERECHO	578
MODULO DE INMOVILIZADOR CON LLAVE CENTINELA	578
ALTAVOZ-PARTE CENTRAL DE TABLERO DE INSTRUMENTOS	578
ALTAVOZ-PUERTA DELANTERA IZQUIERDA	579
ALTAVOZ-PARTE IZQUIERDA DE TABLERO DE INSTRUMENTOS	579
ALTAVOZ-TRASERO IZQUIERDO	579
ALTAVOZ-PUERTA DELANTERA DERECHA	579
ALTAVOZ-PARTE DERECHA DEL TABLERO DE INSTRUMENTOS	579
ALTAVOZ-TRASERO DERECHO	580
CONMUTADOR DE CINTURON DE SEGURIDAD DEL CONDUCTOR	580
CONMUTADOR ON-OFF DE AIRBAG DEL ACOMPAÑANTE	580
REDUCTOR DE TENSION DE CINTURON DE SEGURIDAD (CABINA DE SERIE)	580

INDICE DE MATERIAS - (Continuación)

TENSOR DE CINTURON DE SEGURIDAD IZQUIERDO	580
TENSOR DEL CINTURON DE SEGURIDAD DERECHO	581
MODULO C1 DE CONTROL DE LA CAJA DE TRANSFERENCIA	581
MODULO C2 DE CONTROL DE LA CAJA DE TRANSFERENCIA	581
MODULO C3 DE CONTROL DE LA CAJA DE TRANSFERENCIA	582
MODULO DE CONTROL DE LA TRANSMISION	583
MOTOR DE LIMPIADOR DELANTERO	584
10.0 DIAGRAMAS ESQUEMATICOS	585
10.1 SISTEMA DE AIRBAG	585
10.2 SISTEMA DE AUDIO	586
10.2.1 SISTEMA DE AUDIO PREMIUM	586
10.2.2 SISTEMA DE AUDIO BASICO	587
10.2.3 CONTROLES DE RADIO REMOTOS	588
10.3 COMUNICACION	589
10.3.1 COMUNICACION DE BUS PCI	589
10.3.2 COMUNICACION DEL PCM - JTEC	590
10.3.3 COMUNICACION DEL PCM - NGC	590
10.3.4 COMUNICACION DEL ECM - DIESEL	591
10.4 SISTEMA DE PUERTA ENTREABIERTA	592
10.5 SISTEMAS TERMoeLECTRICOS	593
10.5.1 SISTEMA DE ESPEJO TERMICO	593
10.6 LUCES EXTERIORES	594
10.7 SISTEMA DE CALEFACCION Y A/A	595
10.8 ENCENDIDO, ALIMENTACION ELECTRICA, ACCESORIOS	596
10.8.1 SISTEMA DE CLAXON	596
10.9 GRUPO DE INSTRUMENTOS	597
10.10 CONSOLA DE TECHO	598
10.11 CERRADURAS DE PUERTAS AUTOMATICAS	599
10.12 SISTEMA DE SEGURIDAD ANTIRROBO DEL VEHICULO	600
10.13 LIMPIAPARABRISAS	601
11.0 CUADROS Y GRAFICOS	603
11.1 CODIGO DE DIAGNOSTICO DE FALLOS	603

1.0 INTRODUCCION

Los procedimientos de este manual incluyen todas las especificaciones, instrucciones y gráficos necesarios para diagnosticar problemas del sistema de carrocería del 2003. Los diagnósticos de este manual se basan en la condición o síntoma de fallo presente en el momento de efectuar la diagnosis.

Al escoger el recorrido para realizar los diagnósticos, sírvase seguir las recomendaciones que se ofrecen a continuación.

1. En primer lugar asegúrese de que la DRBIII® establece comunicación con los módulos apropiados; es decir, si la DRBIII® visualiza un mensaje de "Falta de respuesta" o una condición de "Señal +/- de bus en abierto", antes de continuar primero debe diagnosticar esto.
2. Lea los DTC (códigos de diagnóstico de fallos) empleando la DRBIII®.
3. Si no aparece ningún DTC, identifique la reclamación del cliente.
4. Una vez identificado el DTC o la reclamación del cliente, localice la prueba correspondiente en el Índice de materias y comience a diagnosticar el síntoma.

Las ilustraciones con la localización de componentes se encuentran en la sección 8.0. Las referencias de espigas de conectores se encuentran en la sección 9.0. Los diagramas esquemáticos se encuentran en la sección 10.0.

Un * antes de la descripción del síntoma indica una reclamación del cliente.

Cuando sea necesario efectuar reparaciones, consulte el manual de servicio correspondiente para informarse acerca de los procedimientos de desmontaje y reparación apropiados.

Los procedimientos de diagnóstico se modifican todos los años. Pueden agregarse nuevos sistemas de diagnóstico, o mejorarse los sistemas ya existentes. ANTES DE INTENTAR DIAGNOSTICAR UN CODIGO DE DIAGNOSTICO DE FALLO DEL VEHICULO, LEA ESTE MANUAL. Le recomendamos pasar revista a todo el manual, para familiarizarse con todos los procedimientos de diagnosis nuevos y los que hayan cambiado.

Este manual refleja muchos cambios sugeridos por lectores de versiones anteriores. Si desea realizar algún comentario o recomendación después de leerlo, sírvase completar el formulario incluido al dorso del manual y enviárnoslo a vuelta de correo.

1.1 ALCANCE DEL SISTEMA

Este manual de procedimientos de diagnóstico cubre todos los vehículos furgones Ram DR 2003.

1.2 PROCEDIMIENTO DE SEIS PASOS PARA LA LOCALIZACION Y RESOLUCION DE AVERIAS

La diagnosis del sistema de carrocería se realiza en seis pasos básicos:

- Verificación de la reclamación
- Verificación de cualquier síntoma relacionado con el mismo
- Análisis del síntoma
- Identificación del problema
- Reparación del problema identificado
- Verificación de funcionamiento adecuado

2.0 IDENTIFICACION DEL SISTEMA

Los sistemas del vehículo que forman parte del sistema de carrocería son los siguientes:

- Airbag
- Audio (con amplificador en los sistemas Premium)
- Timbre
- Comunicación
- Sistema de puerta entreabierta
- Sistema térmico eléctrico
- Iluminación exterior
- Calefacción y A/A
- Claxon
- Grupo de instrumentos
- Iluminación interior
- Asiento con memoria
- Consola de techo
- Cerraduras de puertas automáticas/RKE
- Elevalunas eléctricos
- Sistema de seguridad antirrobo del vehículo (VTSS)
- Limpiaparabrisas y lavaparabrisas

3.0 DESCRIPCION DEL SISTEMA Y OPERACION FUNCIONAL

El sistema de carrocería DR 2003 se compone de una combinación de módulos que se comunican a través del bus PCI (Sistema multiplexado de interfaz de comunicaciones programable). A través del bus PCI, la información sobre el funcionamiento de los componentes y circuitos del vehículo se transmite rápidamente al módulo, o módulos apropiados.

Todos los módulos reciben toda la información transmitida en el bus, incluso en el caso de que un módulo no necesite esa información para desempeñar su función. Sólo responderá a mensajes dirigidos a él mediante un proceso de codificación binaria. Este método de transmisión de datos reduce de forma significativa la complejidad del cableado del vehículo, así como el tamaño de los mazos de cableado. Toda la información relativa al funcionamiento de todos los sistemas es organizada, controlada y comunicada por medio del bus PCI. Todo esto se describe en la sección Comunicaciones del vehículo de esta información general.

3.1 SISTEMA DE AIRBAG

El sistema de airbag está diseñado para proporcionar mayor protección al conductor y al acompañante en caso de que el vehículo se vea involucrado en una colisión frontal. Este sistema brinda una máxima eficacia cuando se utiliza junto con el sistema de cinturón de seguridad.

En algunos modelos el ACM soporta los sensores de cinturón de seguridad, en conmutador OFF de airbag del acompañante, y otros módulos de control de airbag de impacto lateral. Puede que sea necesario utilizar la DRBIII® para reconfigurar el ACM en función del equipamiento del vehículo.

El Módulo de control de airbag (ACM) es un módulo electrónico que monitoriza si el sistema de airbag funciona correctamente, almacena Códigos de diagnóstico de fallos (DTC), controla la luz de advertencia de airbag y contiene el sensor y el accionador responsable del despliegue de los airbag. No existen sensores de impactos externos. El ACM está instalado en un soporte especial que se fija al suelo del furgón en la parte inferior del tablero de instrumentos. Está situado delante de la consola. El ACM proporciona información de diagnóstico (DTC) a los técnicos mediante la DRBIII® a través del bus PCI. Algunos circuitos se someten a prueba constantemente, mientras que otros se verifican sólo en determinadas circunstancias. La luz de advertencia es impulsada a través de mensajes enviados al Grupo de instrumentos electromecánicos (EMIC) desde el ACM a través del bus PCI.

La luz de advertencia AIRBAG es la única forma que tiene el cliente de observar algún síntoma de funcionamiento incorrecto del sistema. Cada vez que la llave de encendido se coloca en la posición RUN, el módulo de control de airbag efectúa una verificación de la bombilla encendiendo la luz de advertencia de AIRBAG de 6 a 8 segundos. Si la luz permanece apagada, significa que el ACM ha verificado el sistema y no ha encontrado ningún funcionamiento incorrecto. Si la luz permanece encendida, significa que puede haber un código activo en el sistema o que el circuito que acciona la luz está en

corto a masa. Si la luz se enciende y permanece encendida durante un período superior a 6-8 segundos y a continuación se apaga, por lo general existe un problema intermitente en el sistema.

ADVERTENCIA: EL MODULO DE CONTROL DE AIRBAG CONTIENE EL SENSOR DE IMPACTOS, QUE HABILITA AL SISTEMA PARA DESPLEGAR LOS AIRBAG. ANTES DE INTENTAR DIAGNOSTICAR O REALIZAR EL SERVICIO DE ALGUN COMPONENTE DEL SISTEMA DE AIRBAG O RELACIONADO CON EL VOLANTE DE DIRECCION, LA COLUMNA DE DIRECCION O EL TABLERO DE INSTRUMENTOS DEBE PRIMERO DESCONECTAR Y AISLAR EL CABLE NEGATIVO (MASA) DE LA BATERIA. A CONTINUACION, ESPERE DOS MINUTOS PARA QUE SE DESCARGUE EL CONDENSADOR DEL SISTEMA ANTES DE CONTINUAR CON EL SERVICIO. ESTA ES LA UNICA FORMA SEGURA DE INHABILITAR EL SISTEMA DE AIRBAG. DE LO CONTRARIO PODRIA DAR COMO RESULTADO EL DESPLIEGUE ACCIDENTAL DEL AIRBAG CON EL CONSIGUIENTE RIESGO DE LESIONES PERSONALES.

NUNCA GOLPEE NI DE PUNTAPIES AL MODULO DE CONTROL DE AIRBAG, YA QUE ESTO PODRIA DAÑAR EL SENSOR DE IMPACTOS O AFECTAR A SU CALIBRACION. SI AL EFECTUAR EL SERVICIO EL MODULO DE CONTROL DE AIRBAG CAYESE AL SUELO DE FORMA ACCIDENTAL, EL MODULO DEBERA DESECHARSE Y REEMPLAZARSE POR UNA UNIDAD NUEVA.

El DR 2003 dispondrá de dos módulos de control de airbag. Cada ACM está calibrado específicamente para un tipo de carrocería, servicio ligero o servicio pesado. Para determinar el tipo de carrocería el ACM monitoriza el bus PCI en busca de un mensaje que contiene el VIN completo. El ACM utiliza el 6to dígito del VIN para identificar si el vehículo es de servicio pesado o servicio ligero. El 6to dígito del VIN será un número 1 para un vehículo de servicio ligero y un 2, 3 ó 4 para un vehículo de servicio pesado. Si el 6to dígito del mensaje de VIN del bus PCI corresponde al tipo de carrocería del ACM, el VIN quedará almacenado dentro de 5,6 segundos después de colocar el encendido en posición ON. Una vez almacenado el VIN, el ACM verifica el mensaje de VIN del bus PCI dentro de 2,6 segundos después de colocar el encendido en posición ON.

Si no se reciben dos mensajes válidos coincidentes de VIN del bus PCI dentro de 5,6 segundos, el ACM establecerá un DTC de Falta de mensaje de VIN original.

Si los tipos de módulo de ACM y PCM, 6to carácter del VIN, servicio ligero o servicio pesado, no coinciden se establecerá el DTC Falta de concordancia de calibración.

PRECAUCION: Por lo tanto, debe evitarse siempre la práctica de intercambiar (permutar) módulos de control de airbag, grupos de instrumentos, módulos de control del mecanismo de transmisión y otros módulos electrónicos de este vehículo con los que se retiraron de otro vehículo.

3.1.1 AIRBAG DEL CONDUCTOR

La cubierta tapizada protectora del airbag es la parte más visible del sistema de airbag del lado del conductor. La cubierta tapizada protectora se ajusta a la parte frontal del módulo de airbag y forma una cubierta decorativa en el centro del volante de dirección. El módulo está instalado directamente en el volante de dirección. Debajo de la cubierta tapizada se encuentran el conmutador del claxon, el cojín del airbag y sus componentes de apoyo. El módulo de airbag contiene una caja a la cual se fijan y sellan el cojín y el inflador híbrido. El módulo de airbag no puede repararse y debe ser reemplazado en caso de desplegarse o de sufrir algún tipo de avería.

3.1.2 MUELLE DE RELOJ

El muelle de reloj está instalado en la columna de dirección, detrás del volante. Este conjunto se compone de un alojamiento de plástico que contiene una cinta plana electroconductiva tipo bucle que se enrolla y desenrolla con la rotación del volante de dirección. El muelle de reloj se utiliza para mantener un circuito eléctrico continuo entre el cableado del tablero de instrumentos, el airbag del conductor, el claxon y los conmutadores de control de velocidad del vehículo, si está equipado. Al reinstalarlo en la columna de dirección después de un desmontaje de servicio, el muelle de reloj debe quedar correctamente centrado, o de lo contrario se dañará. El muelle de reloj no puede repararse, deberá reemplazarse.

3.1.3 AIRBAG DEL ACOMPAÑANTE

Cuando recibe la señal eléctrica apropiada, el inflador o infladores descargan el gas que contienen directamente dentro del cojín. El módulo de airbag no puede repararse y debe ser reemplazado en caso de desplegarse o de sufrir algún tipo de avería.

ADVERTENCIA: EL MODULO DE AIRBAG DEL ACOMPAÑANTE CONTIENE GAS ARGON PRESSURIZADO A 17.236,89 Kpa (2.500 PSI). NO INTENTE DESMONTAR UN MODULO DE AIRBAG NI MANIPULAR SU INFLADOR. NO LO PERFORE, INCINERE, NI PONGA EN CONTACTO CON LA ELECTRICIDAD. NO LO GUARDE A TEMPERATURAS SUPERIORES A 93° C (200° F). REEMPLACE LOS COMPONENTES DEL SISTEMA DE AIRBAG UNICAMENTE POR LAS PIEZAS ESPECIFICADAS EN EL CATALOGO DE PIEZAS MOPAR. LAS PIEZAS SUSTITUTAS PUEDEN PARECER INTERCAMBIABLES, PERO LAS DIFERENCIA INTERNAS PUEDEN DAR LUGAR A QUE SE REDUZCA LA PROTECCION OFRECIDA A LOS OCUPANTES. LOS DISPOSITIVOS DE FIJACION, TORNILLOS Y PERNOS UTILIZADOS ORIGINALMENTE PARA LOS COMPONENTES DEL SISTEMA DE AIRBAG DISPONEN DE REVESTIMIENTOS ESPECIALES Y ESTAN DISEÑADOS ESPECIFICAMENTE PARA EL SISTEMA DE AIRBAG. NUNCA DEBEN REEMPLAZARSE POR NINGUN TIPO DE SUSTITUTO. SIEMPRE QUE SEA NECESARIO UN DISPOSITIVO DE FIJACION NUEVO, REEMPLACELO POR EL DISPOSITIVO DE FIJACION CORRESPONDIENTE QUE SE PROPORCIONA EN EL PAQUETE DE SERVICIO O POR EL ESPECIFICADO EN EL CATALOGO DE PIEZAS MOPAR.

3.1.4 CONMUTADOR ON-OFF DE AIRBAG DEL ACOMPAÑANTE

El conmutador ON-OFF de airbag del acompañante permite al usuario activar o desactivar el funcionamiento del airbag del acompañante. El indicador OFF se iluminará siempre que el conmutador se coloca en posición OFF, y durante 2 segundos al colocar el encendido en posición ON a modo de comprobación de la bombilla. El conjunto del conmutador está instalado en el centro del tablero de instrumentos para que el indicador OFF pueda ser visto por todos los ocupantes del asiento delantero.

ADVERTENCIA: COMPRUEBE SIEMPRE LA POSICION DEL CONMUTADOR ON-OFF DE AIRBAG DEL ACOMPAÑANTE ANTES DE CONDUCIR EL VEHICULO. UN CONMUTADOR EN LA POSICION EQUIVOCADA INCREMENTA EL RIESGO DE SUFRIR LESIONES DE GRAVEDAD O LA MUERTE EN CASO DE COLISION.

Para accionarlo, inserte la llave en la ranura para la llave del conmutador, empuje la llave hacia adentro para liberar el vástago interno, y gírela a la posición deseada del conmutador. El vástago de fijación con carga de muelle impide que el usuario deje la llave en el conmutador. Cuando no tiene fuerza aplicada, la llave es expulsada de forma automática. La llave de encendido es la única llave u objeto que puede insertarse dentro del conmutador.

NOTA: No gire el conmutador ON-OFF con el encendido en posición ON.

El ACM monitoriza continuamente la resistencia de los circuitos del conmutador ON-OFF del airbag del acompañante para identificar la posición del conmutador y proporcionar diagnósticos de los circuitos. La resistencia de la posición ON del conmutador ON-OFF es de 175 a 190 ohmios, mientras que la resistencia de la posición OFF es de 820 a 870 ohmios. Si los circuitos del conmutador ON/OFF están abiertos, en corto a masa o a la batería, el ACM establecerá DTC activos y almacenados. Cuando recibe un código de diagnóstico de fallo del conmutador, el ACM encenderá la luz indicadora de advertencia de airbag del grupo de instrumentos. Siempre que el indicador de advertencia de airbag está iluminado, el ACM debe ser el primer módulo que debe investigarse.

ADVERTENCIA: SI SE IGNORA LA LUZ DE ADVERTENCIA DE AIRBAG DEL TABLERO DE INSTRUMENTOS PODRIA SIGNIFICAR QUE EL CONMUTADOR ON-OFF DE AIRBAG DEL ACOMPAÑANTE FUNCIONA Y QUE EL AIRBAG PODRIA DESPLEGARSE EN CASO DE PRODUCIRSE UN IMPACTO. SI LA LUZ DE ADVERTENCIA DE AIRBAG SE ENCIENDE DURANTE LA CONDUCCION, EL AJUSTE DEL CONMUTADOR ON-OFF DEL AIRBAG SEGUIRA APLICANDOSE PARA ESE CICLO DE LLAVE. SI LA LUZ DE ADVERTENCIA DE AIRBAG VUELVE A ENCENDERSE EN EL CICLO DE LLAVE SIGUIENTE Y PERMANECE ILUMINADA DURANTE MAS DE 6 A 8 SEGUNDOS, EL ACM CAMBIARA POR DEFECTO A AIRBAG DEL ACOMPAÑANTE ON.

3.1.5 TENSOR DE CINTURON DE SEGURIDAD

Los sistemas de cinturón de seguridad delanteros incorporan Módulos de tensor (SBT). En el momento en que se produce un impacto, cada tensor utiliza un dispositivo pirotécnico que se dispara junto con los airbag para retraer rápidamente los cinturones de seguridad. Al eliminarse la holgura, se reducirá el movimiento hacia delante de los ocupantes en un impacto, disminuyendo al mismo tiempo la posibilidad de que contacten con componentes interiores. Cuando un impacto despliega los airbag, el conjunto de sensores de cinturones de seguridad deberá reemplazarse.

El módulo de ACM monitoriza la resistencia de los circuitos de sensores de cinturón de seguridad y, en caso de encontrar algún problema, establece DTC activos y almacenados.

3.1.6 MODULO DE CONTROL DE AIRBAG DE IMPACTO LATERAL (SIACM)

Los airbag de cortina suplementarios del conductor y acompañante delantero proporcionan protección ante impactos laterales a los ocupantes de los asientos delanteros y traseros. Cada airbag de cortina dispone de su propio Módulo de control de airbag de impacto lateral (SIACM) para proporcionar detección de impactos y despliegue de forma independiente. Los SIACM están situados en los montantes B izquierdo y derecho, justo debajo del retractor del cinturón de seguridad. El SIACM lleva a cabo autodiagnósticos y pruebas de circuitos para determinar si el sistema funciona correctamente. Si en las pruebas se encuentran problemas, el SIACM establecerá tanto códigos de diagnóstico de fallos activos como almacenados. Los resultados de la

prueba del sistema son transmitidos al ACM a través del bus PCI una vez por segundo. Si el mensaje de estado de la luz de advertencia de algún SIACM contiene una solicitud de luz encendida, el ACM establece un DTC activo. Al mismo tiempo, al establecerse el DTC el ACM envía un mensaje a través del bus PCI al Grupo de instrumentos mecánicos (MIC) solicitando que se encienda la luz de advertencia de airbag. Al efectuar el servicio o manipular el SIACM, acate todas las advertencias y precauciones relativas al ACM. El SIACM no puede repararse y deberá reemplazarse si de forma accidental llegase a caerse.

ADVERTENCIA: EL SISTEMA DE AIRBAG ES UNA UNIDAD ELECTROMECANICA SENSIBLE Y COMPLEJA. ANTES DE INTENTAR DIAGNOSTICAR O EFECTUAR EL SERVICIO DE ALGUN COMPONENTE DEL SISTEMA DE AIRBAG O DE COMPONENTES RELACIONADOS CON EL VOLANTE DE DIRECCION, LA COLUMNA DE DIRECCION O EL TABLERO DE INSTRUMENTOS, PRIMERO DEBE DESCONECTAR Y AISLAR EL CABLE NEGATIVO (MASA) DE LA BATERIA. A CONTINUACION, ESPERE DOS MINUTOS PARA QUE SE DESCARGUE EL CONDENSADOR ANTES DE CONTINUAR CON EL SERVICIO DEL SISTEMA. ESTA ES LA UNICA FORMA SEGURA DE INHABILITAR EL SISTEMA DE AIRBAG. DE LO CONTRARIO, PODRIA DAR COMO RESULTADO EL DESPLIEGUE ACCIDENTAL DEL AIRBAG CON EL CONSIGUIENTE RIESGO DE LESIONES PERSONALES. NUNCA GOLPEE NI DE PUNTAPIES AL MODULO DE CONTROL DE AIRBAG, YA QUE ESTO PODRIA DAÑAR EL SENSOR DE IMPACTOS O AFECTAR A SU CALIBRACION. SI UN MODULO DE CONTROL DE AIRBAG CAE AL SUELO ACCIDENTALMENTE DURANTE EL SERVICIO, EL MODULO DEBERA DESECHARSE Y REEMPLAZARSE POR UNA UNIDAD NUEVA.

3.1.7 AIRBAG DE CORTINA

Los airbag de cortina derecho e izquierdo están situados en el borde externo del techo debajo del forro del techo, justo encima de las aberturas de las puertas. Cuando recibe la señal eléctrica apropiada, el inflador o infladores descargan el gas que contienen directamente dentro del cojín. Al producirse el despliegue, la cortina se desprenderá abriendo el forro del techo y permitiendo que el airbag de cortina se despliegue completamente entre el forro del techo y el asiento. El airbag de cortina no puede

repararse y debe ser reemplazado en caso de desplegarse o de sufrir algún tipo de avería.

ADVERTENCIA: EL AIRBAG DE CORTINA CONTIENE UN GAS INERTE PRESURIZADO A 17.236,89 Kpa (2.500 PSI). NO INTENTE DESMONTAR UN MODULO DE AIRBAG NI MANIPULAR SU INFLADOR. NO LO PERFORE, INCINERE, NI PONGA EN CONTACTO CON LA ELECTRICIDAD. NO LO GUARDE A TEMPERATURAS SUPERIORES A 93° C (200° F). REEMPLACE LOS COMPONENTES DEL SISTEMA DE AIRBAG UNICAMENTE POR LAS PIEZAS ESPECIFICADAS EN EL CATALOGO DE PIEZAS MOPAR DE CHRYSLER. LAS PIEZAS SUSTITUTAS PUEDEN PARECER INTERCAMBIABLES, PERO LAS DIFERENCIAS INTERNAS PUEDEN DAR LUGAR A QUE SE REDUZCA LA PROTECCION OFRECIDA A LOS OCUPANTES. LOS DISPOSITIVOS DE FIJACION, TORNILLOS Y PERNOS UTILIZADOS ORIGINALMENTE EN LOS COMPONENTES DEL SISTEMA DE AIRBAG CUENTAN CON REVESTIMIENTOS ESPECIALES Y ESTAN ESPECIFICAMENTE DISEÑADOS PARA EL SISTEMA DE AIRBAG. NUNCA DEBEN REEMPLAZARSE POR NINGUN TIPO DE SUSTITUTO. SIEMPRE QUE SEA NECESARIO UN DISPOSITIVO DE FIJACION NUEVO, REEMPLACELO POR EL DISPOSITIVO DE FIJACION CORRESPONDIENTE QUE SE PROPORCIONA EN EL PAQUETE DE SERVICIO O POR EL ESPECIFICADO EN EL CATALOGO DE PIEZAS MOPAR.

3.1.8 HERRAMIENTAS ESPECIALES

En algunas pruebas de diagnóstico de airbag se utilizan herramientas especiales, la herramienta de carga 8310 y 8443, para comprobar los circuitos de cebo eléctrico. Las herramientas de carga contienen cargas resistivas fijas, puentes y adaptadores. Las cargas fijas se conectan a cables y están montadas en una caja de almacenamiento. Los cables pueden conectarse directamente a algunos conectores del sistema de airbag. Los puentes se utilizan para convertir los conectores de cables de la herramienta de carga para otros conectores del sistema de airbag. Los adaptadores se conectan al conector de mazo del módulo para abrir las pinzas de cortocircuito y proteger el terminal del conector durante la comprobación. Cuando utilice la herramienta de carga, siga todos los procedimientos en materia de seguridad descritos en la información de servicio

para desconectar los componentes del sistema de airbag. Inspeccione el cableado, el conector y los terminales en busca de daños o desalineación. Sustituya la herramienta de carga de airbag por un airbag de conductor o acompañante, airbag de cortina, muelle de reloj, o tensor de cinturón de seguridad (utilice un puente si fuese necesario). A continuación, siga todas las precauciones en materia de seguridad descritos en la información de servicio para conectar componentes del sistema de airbag. Lea los DTC activos del módulo. Si el módulo informa que NO HAY DTC ACTIVOS, se ha retirado el componente defectuoso del sistema y deberá reemplazarse. Si el DTC sigue siendo activo, continúe este proceso hasta que se hayan probado todos los componentes del circuito. A continuación, desconecte el conector del módulo y conecte el adaptador complementario al conector del módulo. Con todos los airbag desconectados y el adaptador instalado, el cableado de cebo eléctrico puede probarse para determinar si existen circuitos abiertos o en corto.

3.1.9 CODIGOS DE DIAGNOSTICO DE FALLOS DEL AIRBAG

Los códigos de diagnóstico de fallos del airbag se dividen en códigos activos y códigos almacenados. En caso de existir más de un código, deberá darse prioridad de diagnóstico a los códigos activos.

Cada código de diagnóstico de fallo se diagnostica siguiendo un procedimiento de prueba específico. Los procedimientos de pruebas de diagnóstico contienen instrucciones paso a paso para determinar la causa de los códigos de fallos. No es necesario realizar todas las pruebas de este manual para diagnosticar un código de fallo individual.

Comience siempre leyendo los códigos de diagnóstico de fallos utilizando la DRBIII®.

Los códigos de diagnóstico de fallos activos del sistema de airbag no son permanentes y cambiarán en el momento en que la causa del código se corrija. En ciertos procedimientos de prueba de este manual, los códigos de diagnóstico de fallos se emplean como herramientas de diagnóstico.

3.1.9.1 CODIGOS ACTIVOS

El código pasará a ser activo tan pronto como se detecte el funcionamiento incorrecto y se almacenará al cabo de un minuto de producirse o al colocar la llave en posición OFF, según lo que suceda antes. Un código de fallo activo indica un funcionamiento incorrecto recurrente. Esto significa que el defecto está presente cada vez que el módulo de control de airbag verifica ese circuito o función. Es imposible borrar un código activo; los códigos activos se borran por sí mismos de forma automática una vez corregida la causa de dicho código.

Con la excepción de códigos de fallos o funcionamiento incorrectos de la luz de advertencia, cuando se detecta un funcionamiento incorrecto, la luz de airbag permanece encendida durante un mínimo de 12 segundos o mientras dure el funcionamiento incorrecto.

3.1.9.2 CODIGOS ALMACENADOS

Los códigos del airbag se almacenan automáticamente en la memoria del ACM después de un minuto de producirse o al colocar el encendido en posición OFF. La excepción a esta regla es el código de Pérdida de encendido (RUN solamente) que es un código activo exclusivamente.

Un código almacenado indica que en algún momento se ha producido un código activo. Sin embargo, aunque ese código tal vez no esté presente como código activo, podría haber otro código activo.

Un código de fallo indica que en algún momento ha habido un código activo. Sin embargo, aunque ese código tal vez no esté presente como código activo, podría haber otro código activo.

Un minuto es el tiempo mínimo de visualización de cualquier código, incluso si el código ha durado menos. Por lo tanto, un código que haya durado 2 minutos 13 segundos, por ejemplo, se visualizará 3 minutos.

En caso de detectarse un funcionamiento incorrecto, se almacenará un código de diagnóstico de fallo que permanecerá almacenado. Cuando este funcionamiento incorrecto deja de existir, se inicia una cuenta de ciclos de encendido para ese código. Si la cuenta de ciclos de encendido alcanza el número 100 sin que se reproduzca ese funcionamiento incorrecto, se borrará el código de diagnóstico de fallo y el contador de ciclos de encendido se pondrá a cero. Si vuelve a producirse el funcionamiento incorrecto antes de que la cuenta alcance el número 100, se restablecerá el contador de ciclos de encendido y el código de diagnóstico de fallo continuará siendo un código almacenado.

Si un funcionamiento incorrecto no está activo en el momento en que se efectúa el procedimiento de prueba de diagnóstico, la prueba de diagnóstico de códigos activos no localizará el origen del fallo. En tal caso, el código almacenado puede indicar que debe inspeccionarse cierta zona.

Mientras efectúa la siguiente inspección, manténgase a una distancia segura de todos los airbag. Si no se encuentra ningún fallo evidente, borre los códigos de fallo y con el encendido en posición ON mueva el mazo de cables y los conectores y gire el volante de dirección totalmente de un tope a otro. Mientras trabaja en el sistema, vuelva a verificar periódicamente si hay códigos. Este procedimiento quizá revele un funcionamiento incorrecto difícil de localizar.

3.2 SISTEMA DE AUDIO

El receptor de radio instalado en fábrica tiene capacidad de comunicación con la red del bus de datos de Interfaz de comunicaciones programable (PCI). Las entradas del bus PCI a la radio se utilizan para atenuación de la VF y controles remotos del volante de la dirección. Todas las radios tienen capacidad de visualización de fallos y permiten determinadas pruebas de accionamiento empleando la DRBIII®. Cuando intente llevar a cabo diagnósticos del bus PCI, el primer paso consiste en identificar la radio equipada en el vehículo.

Cuando intente localizar y resolver cortos en salidas o mensajes de error de salida tenga en cuenta lo siguiente:

En las radios que no disponen de un amplificador externo, el término salida hace referencia a la vía entre la radio y el altavoz. Este tipo de circuito puede ser monitorizado en todo su recorrido a través de la conexión del altavoz por el conjunto de la radio. Cuando con este tipo de sistema la radio visualiza un DTC de salida en corto, es posible que el fallo esté en el altavoz, la radio o el cableado.

En las radios que disponen de un amplificador externo, el término salida hace referencia al circuito entre el conector de la radio y el amplificador. La radio sólo es capaz de monitorizar esta porción del circuito y no controla el circuito entre el amplificador y los altavoces. En consecuencia, en este tipo de sistema un DTC de salida en corto sólo puede referirse a este circuito. Este DTC no puede ser provocado por un altavoz defectuoso.

3.2.1 CONTROLES DE RADIO REMOTOS

Estas radios pueden controlarse mediante conmutadores de radio remotos (opcional). Estos conmutadores están situados en la parte posterior del volante de dirección. Se utilizan para controlar las funciones de modo, preselección, búsqueda adelante, búsqueda atrás, mayor volumen y menor volumen.

Estas funciones representan entradas al Grupo de instrumentos (MIC) y pueden ser leídas por la DRBIII®. Los conmutadores constituyen una señal multiplexada al MIC. El circuito MUX de control de la radio es una línea de cinco voltios que se conecta a masa a través de resistores de diferentes valores incorporados en los conmutadores. Esto provoca una caída de voltaje que es detectada por el MIC y éste envía un mensaje específico a la radio a través del circuito del bus PCI. La radio responde entonces a dicho mensaje.

La localización y resolución de averías de este circuito es bastante sencilla. El circuito debe estar completo desde los conmutadores de la columna de dirección al MIC. La masa debe estar completa de forma que los conmutadores puedan causar una caída de voltaje que pueda ser detectada por el MIC. El circuito pasa a través del muelle de reloj, de forma que es necesario verificar la continuidad a través del mismo.

3.2.2 AMPLIFICADOR (SISTEMA PREMIUM)

El amplificador de radio Premium utiliza un microprocesador para procesar las Señales digitales de audio (DSP) y los diagnósticos del sistema. La DSP proporciona una coordinación más precisa y consistente de la ecualización del sistema de audio en el interior del vehículo. El amplificador del DR Ram 2003 dispone de seis canales para brindar una calidad de sonido superior.

El amplificador lee el VIN del bus PCI y se establece por sí mismo para adaptarse al vehículo. Si el amplificador no lee correctamente el VIN, enviará cuatro pitidos a los altavoces del vehículo al colocarse el encendido en posición ON. Un amplificador de recambio puede emitir los pitidos en la primera activación, pero si estos pitidos se oyen después de colocar el encendido en posición ON por primera vez, deberá utilizarse la DRBIII® para verificar si el amplificador está conectado al bus PCI y si el VIN recibido del bus PCI es correcto.

El amplificador, el cableado a los altavoces y los altavoces funcionan de forma independiente de la radio. El microprocesador del amplificador soporta varias funciones de diagnóstico. Mediante la DRBIII® pueden efectuarse pruebas que servirán para diagnosticar problemas del sistema de audio. La DRBIII® puede visualizar mensajes de fallos cuando se detecta un problema de entrada o salida al amplificador. El amplificador puede detectar cortos en el cableado y sugerir en qué cables es probable que se encuentre el corto. El amplificador puede enviar señales de prueba que pueden utilizarse para confirmar que el amplificador, los altavoces y el cableado a los altavoces funcionan correctamente. El amplificador también puede utilizarse para probar si la radio le está enviando señales de audio. La DRBIII® puede utilizarse para confirmar que la configuración de ecualización del amplificador corresponde al vehículo, en caso de que exista algún problema de calidad de sonido. Uso de la DRBIII® para efectuar los diagnósticos del sistema de audio se puede determinar la naturaleza del problema.

Las pruebas de diagnóstico del amplificador pueden efectuarse mediante la DRBIII®:

Prueba de tono continuo - Esta prueba enviará un tono continuo a cada altavoz y verificará la integridad de un canal individual.

Prueba de amplificador de PCI - Esta prueba detectará un fallo del bus PCI o de suma de verificación.

Prueba de entrada - Esta prueba detecta la actividad en los canales de entrada de los amplificadores desde la radio.

Prueba de salida de altavoces - Esta prueba detecta la actividad en los canales de salida del amplificador a los altavoces.

3.3 COMUNICACION

La Interfaz de comunicaciones programable o bus PCI es una red multiplexada de un solo cable capaz de soportar mensajes codificados binarios compartidos entre varios módulos. El circuito del bus PCI está identificado como D25. Al violeta pueden añadirse colores adicionales de trazadores a fin de poder distinguir entre conexiones de diferentes módulos. Los módulos están cableados en paralelo. Las conexiones en el mazo se realizan por medio de empalmes.

En este vehículo se utilizan los módulos siguientes:

- Módulo de control delantero
- Módulo de control de airbag
- Módulo de control de airbag de impacto lateral izquierdo
- Módulo de control de airbag de impacto lateral derecho
- Controlador de frenos antibloqueo
- Módulo de control de A/A y calefactor
- Módulo de control del mecanismo de transmisión (Gasolina y diesel)
- Módulo de control del motor (diesel solamente)
- Radio
- Amplificador (si está equipado)
- Módulo de control de la transmisión
- Módulo de control de la caja de transferencia (si está equipado)
- Módulo de inmovilizador con llave centinela
- Brújula y miniordenador de viaje (si está equipado)
- Grupo de instrumentos electromecánicos

Cada módulo proporciona su propia polarización y terminación para transmitir y recibir mensajes. Cuando no hay módulos transmitiendo el voltaje del bus es de cero voltios, mientras que cuando hay

módulos transmitiendo el voltaje sube a aproximadamente siete voltios y medio.

Los mensajes del bus se transmiten a una velocidad media de 10.800 bits por segundo. Dado que solamente hay presencia de voltaje cuando los módulos transmiten y el mensaje solamente tiene aproximadamente 500 milésimas de segundo, no tiene efectividad alguna intentar medir la actividad del bus con un voltímetro convencional. El método preferido es la utilización del osciloscopio de la DRBIII®. La selección de la onda cuadrada de 12 voltios en la escala de 20 voltios ofrece una buena visión de la actividad del bus. El voltaje en el bus debe fluctuar entre cero y aproximadamente siete voltios y medio. Consulte la figura para ver algunas visualizaciones típicas.

Los modos de fallo del bus PCI pueden desglosarse en dos categorías. Fallo completo de comunicación del bus PCI y falta de respuesta de un módulo en particular. Entre las causas de un fallo completo de comunicación del bus PCI se encuentran un corto a masa o a la batería en el circuito del bus PCI. La falta de respuesta de un módulo en particular puede deberse a un circuito del bus PCI abierto en el módulo, o un circuito de masa o de batería abierto al módulo afectado.

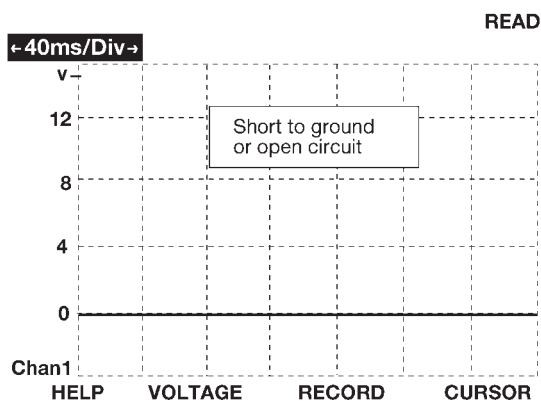
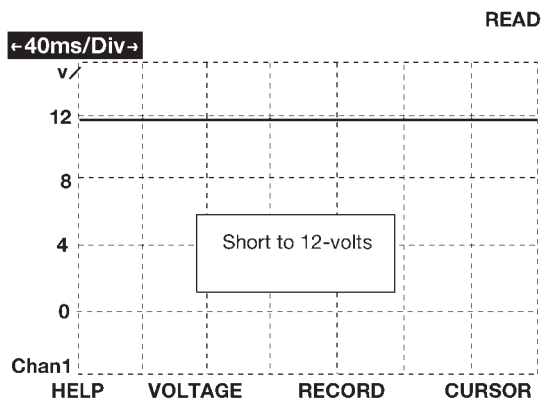
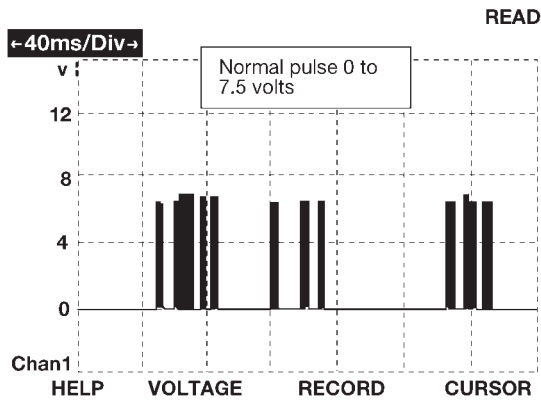
Los síntomas de un fallo completo de comunicación del bus PCI incluyen los siguientes, sin limitarse a los mismos:

- Todos los indicadores del EMIC que permanecen en cero
- Todos los avisadores del EMIC iluminados
- Iluminación de fondo del EMIC al máximo de intensidad
- Líneas de puntos en la visualización de temperatura ambiente de la consola de techo
- Falta de respuesta desde algún módulo incluido en el bus PCI (excepto el ECM/PCM)
- Falta de arranque (si está equipado con inmovilizador con llave centinela)

Los síntomas de fallo de un módulo en particular pueden incluir una o más de las circunstancias mencionadas. La diferencia radicarán en que al menos uno o más módulos responderán a la DRBIII®.

La diagnosis comienza por la identificación de síntomas. Si se sospecha de un fallo de comunicación del bus PCI, empiece por identificar los módulos con que está equipado el vehículo y a continuación intente obtener una respuesta de estos módulos empleando la DRBIII®. Si alguno de los módulos responde, el fallo no está en todo el bus, sino que puede ser causado por el circuito del bus PCI de uno o más módulos o por los circuitos de alimentación y masa. La DRBIII® puede visualizar “SEÑAL ± DE BUS EN ABIERTO” o “FALTA DE RESPUESTA” para indicar un problema de comu-

nicación. Estos mismos mensajes se visualizarán si el vehículo no está equipado con ese módulo en particular. El mensaje de error CCD y un mensaje por defecto utilizado por la DRBIII® y de ninguna forma indica si el bus PCI es operativo o no. El mensaje solamente representa una indicación de que un módulo no responde o que el vehículo no está equipado con un módulo en particular.



80bdbcf6

NOTA: El DR 2003 tendrá diferentes configuraciones de controlador en función de las combinaciones de motor, caja de cambios y control electrónico de mariposa del acelerador. Será necesario que identifique qué controlador se está utilizando en el vehículo que requiere servicio. El motor 3.7L utilizará un controlador del mecanismo de transmisión JTEC con un módulo de control de la caja de cambios. El motor 5.7L utilizará un nuevo controlador del mecanismo de transmisión (PCM) NGCII con un controlador de la caja de cambios EATX. Nota: El controlador NGCII no es el mismo que el controlador NGCI. El controlador NGCI combina los controles del motor y la caja de cambios en un único módulo y se utiliza en el motor 4.7L. El controlador NGCII incorporará los controles de motor y de mariposa del acelerador electrónicos en un único módulo. Las funciones de la caja de cambios serán controladas por un módulo de control de la transmisión separado.

CONTROLADOR NGC

Algunos de los cambios que encontrará serán varios códigos de diagnóstico de fallos nuevos y procedimientos de diagnóstico de apoyo que reflejarán la nueva tecnología de módulos combinados. El PCM dispondrá de cuatro conectores identificados por el color, C1 a C4, (C1-NEGRO, C2-GRIS, C3-BLANCO, C4-VERDE). Cada conector del PCM tendrá 38 espigas. Dos nuevas herramientas se utilizan para sondear y reparar los conectores del nuevo PCM. La herramienta Miller nº 3638, extractor de terminales, y la herramienta Miller nº 8815, caja de espigas de diagnóstico. La herramienta Miller nº 3638 está diseñada para soltar los terminales de los conectores de mazo del PCM. Para soltar los terminales de conector del mazo deberá utilizarse la herramienta Miller nº 3638 o de lo contrario se producirán daños en el conector del mazo o los terminales. La herramienta Miller nº 8815 ha sido diseñada para sondear los conectores del mazo del PCM. Para sondear los terminales del PCM deberá utilizarse la herramienta Miller nº 8815, o de lo contrario se producirán daños en los terminales dando lugar a una conexión deficiente entre terminal y espiga. También existen unas pruebas de verificación y procedimientos de sustitución del módulo nuevos para el PCM.

3.4 BRUJULA Y MINIORDENADOR DE VIAJE (CMTC)

Cuando está equipado, la Brújula y miniordenador de viaje (CMTC) está situado en la consola de techo. La CMTC complementa los instrumentos convencionales del vehículo. La CMTC utiliza una pantalla Fluorescente al vacío (VF) para proporcionar al conductor del vehículo un rumbo de la brújula, la temperatura exterior, el consumo medio de combustible, la distancia hasta depósito vacío, el cuentakilómetros parcial y el tiempo transcurrido con el encendido en posición ON. Si está equipado, la CMTC también está disponible con un Dispositivo de apertura de puerta de garaje universal (UGDO) incorporado, conocido como HomeLink®.

Los botones de función de la CMTC están rotulados como C/T, RESET, STEP y US/M. Los tres botones del UGDO están rotulados con puntos que indican el número de canal.

La mayor parte de la información para la visualización de la CMTC se recibe a través del bus PCI. La CMTC envía y recibe datos a través del bus PCI, mediante su comunicación con el NGC (3.7L, 5.9L y 8.0L), NGC (4.7L y 5.7L) o el PCM y el grupo de instrumentos.

3.4.1 VISUALIZACION DE INFORMACION DEL VEHICULO

La CMTC proporciona las siguientes funciones:

- Dirección de la brújula
- Temperatura exterior
- Tiempo transcurrido con encendido en posición ON
- Distancia hasta depósito vacío
- Consumo medio de combustible
- Cuentakilómetros parcial

La CMTC no visualizará información para ninguna de las pantallas para las que no reciba datos apropiados del bus PCI. Consulte la lista de síntomas en la sección Consola de techo en busca de problemas relacionados con la CMTC.

La CMTC recibe los mensajes siguientes desde el grupo de instrumentos:

- Verificación de estado US/Métrico
- Estado de intensidad de iluminación de pantalla VF y luces exteriores
- Datos del cuentakilómetros parcial
- Datos de tiempo transcurrido con encendido en ON
- Consumo medio de combustible
- Distancia hasta depósito vacío

La CMTC recibe el mensaje siguiente desde el PCM:

- Velocidad del vehículo

BOTON US/M

El botón US/M se utiliza para cambiar la visualización entre unidades de medición Inglesas y Métricas.

BOTON STEP

El botón STEP puede utilizarse en una de las formas siguientes:

1. Para seleccionar secuencialmente una de las 4 visualizaciones o la pantalla en blanco en el orden siguiente:
 - Consumo medio de combustible
 - Distancia hasta depósito vacío
 - Cuentakilómetros parcial
 - Tiempo transcurrido
 - OFF (en blanco)
2. Para fijar la zona de variación magnética cuando en la pantalla VF se indica VARIACION = X (X = 1 - 15).

BOTON RESET

El botón RESET tiene dos funciones diferentes:

1. Borrar las funciones de viaje que pueden restablecerse
 2. Entrar y salir del modo de diagnóstico
- Pulsando una vez el botón RESET se borra la función de viaje que está visualizándose en ese momento y la CMTC envía un solicitud de pitido al grupo de instrumentos por medio del bus PCI. Si se vuelve a pulsar el botón RESET antes de que transcurran 3 segundos, la CMTC restablecerá TODAS las funciones de viaje y se enviará otra solicitud de pitido al grupo de instrumentos. Las funciones de viaje que pueden restablecerse son:

- Consumo medio de combustible
- Cuentakilómetros parcial
- Tiempo transcurrido

Sólo se producirá un restablecimiento si una de las funciones de viaje que puede restablecerse está visualizándose en ese momento.

El módulo de CMTC enviará una solicitud de pitido al grupo de instrumentos.

Si se pulsan simultáneamente los botones RESET y C/T mientras se gira el encendido de OFF a ON, la CMTC entrará en el modo de autodiagnóstico.

BOTON DE BRUJULA Y TEMPERATURA (C/T)

Accionando el botón de Brújula y temperatura (C/T), la CMTC visualizará la información relativa a la brújula y temperatura. Esta función funcionará desde otra visualización de información de viaje. La CMTC visualiza simultáneamente el rumbo de la brújula y la temperatura exterior. La información relativa a la temperatura exterior se recibe a través del bus PCI desde el FCM.

El módulo de CMTC detecta y calcula internamente el rumbo de la brújula.

FUNCIONES DE VISUALIZACION DE INFORMACION DE VIAJE

Utilizando el botón STEP hará que la CMTC cambie entre modos de funcionamiento y visualice la información apropiada en función de los datos recibidos del bus PCI.

FUNCIONAMIENTO DE LA BRUJULA

Al colocar el encendido en posición ON, si la información de calibración almacenada en la memoria de la CMTC se encuentra dentro de la escala normal, la CMTC llevará a cabo el modo de Autocalibración lenta. En este modo, la CMTC compensa continuamente el lento cambio del campo magnético del vehículo. El módulo de la brújula detecta cambios en el magnetismo del vehículo y realiza las correcciones internas apropiadas para garantizar que se visualiza la dirección correcta.

No obstante, si al colocar el encendido en posición ON la información de calibración almacenada en la memoria de la CMTC no se encuentra dentro de la escala normal, la CMTC entrará en el modo de Autocalibración rápida. Junto con la temperatura se visualizará CAL.

La activación automática del modo de Autocalibración rápida también se producirá cuando la CMTC se ve sometido a altos niveles de potencia de campo magnético, lo que hará que todas las lecturas de la brújula sean erróneas durante un período continuado de cinco (5) minutos. Durante la Autocalibración rápida, junto con la temperatura se visualizará CAL.

La Autocalibración rápida también puede realizarse manualmente, pulsando y manteniendo pulsado el botón RESET durante 10 segundos en el modo de visualización de brújula y temperatura.

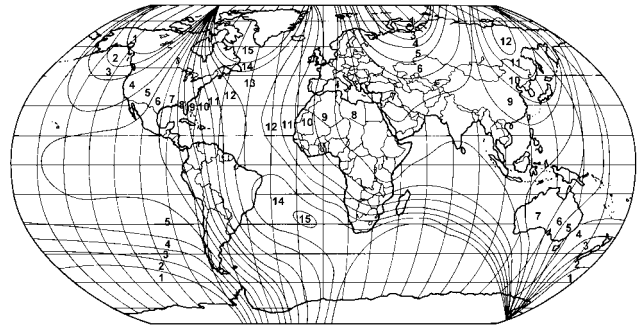
AJUSTE DE ZONA DE VARIACION MAGNETICA

La variación es la diferencia entre el norte magnético y el norte geográfico. Para que la brújula funcione correctamente, debe fijarse la zona de variación correcta. Para informarse de la zona correcta, consulte el mapa de Zonas de variación. Para comprobar o modificar la zona de variación, siga estos pasos:

- El interruptor de encendido debe estar en posición ON y la visualización de la CMTC no debe estar en blanco.
- Si los datos de brújula y temperatura no se están visualizando en ese momento, pulse momentáneamente y suelte el botón C/T para visualizar la información de brújula y temperatura.
- Pulse y mantenga pulsado el botón RESET hasta que se visualice VARIACION = XX. La CMTC

visualizará la zona de variación almacenada en la memoria y la palabra VARIANCE.

- Utilice el botón STEP para seleccionar el número de zona de variación correcto, del 1 al 15.
- Una vez seleccionado el número de zona correcto, pulse momentáneamente y suelte el botón RESET. La zona de variación queda entonces almacenada en la memoria y la CMTC reanuda el funcionamiento normal. .



80x13803

CALIBRACION DE LA BRUJULA

El módulo de la brújula dispone de dos tipos de autocalibración; cal. lenta y cal. rápida. La cal. lenta asegura que durante el funcionamiento normal del vehículo la brújula lleva a cabo funciones de autocalibración para mantener los sensores de la brújula en su escala de funcionamiento correcta. Siempre que el encendido está en posición ON y la CMTC recibe datos del bus PCI que indican que las RPM son superiores a cero, la autocalibración se efectúa continuamente.

Si la información relativa a calibración almacenada en la memoria del módulo de la brújula no se encuentra dentro de la escala normal después un ciclo de puesta en marcha, la brújula visualizará CAL. La CMTC entrará en el modo de cal. rápida hasta completarse la calibración.

Para que la brújula entre en el modo de Calibración manual, efectúe los pasos siguientes:

- Conduzca el vehículo a una zona apartada de objetos metálicos voluminosos o tendidos eléctricos aéreos.
- Asegúrese de que se ha seleccionado la zona de variación correcta. Consulte Ajuste de zona de variación magnética.
- El interruptor de encendido debe estar en posición ON y la visualización de la CMTC no debe estar en blanco.
- Pulse el botón C/T para acceder a la visualización de brújula y temperatura.
- Pulse y mantenga pulsado el botón RESET hasta que se visualice CAL, y a continuación suelte el botón.
- Conduzca lentamente, a menos de 8 KM/H (5 MPH) realizando al menos 1 círculo completo de 360 grados.

- CAL permanecerá iluminado para alertar al conductor que la brújula se encuentra en el modo de calibración.
- Una vez completada la calibración, CAL se apagará.

Si la brújula está en blanco, parece no poder calibrarse o visualiza indicaciones falsas, es posible que sea necesario desmantar el vehículo. Consulte Procedimiento de desmantación de la brújula en el Manual de servicio.

AUTOCOMPROBACIONES DE DIAGNOSTICO

La CMTC está capacitada para efectuar una autocomprobación de diagnóstico en sus funciones internas. Los diagnósticos de la CMTC pueden efectuarse utilizando una DRBIII® o empleando el procedimiento siguiente:

1. Con el interruptor de encendido en la posición OFF, oprima y suelte los botones RESET y C/T.
2. Coloque el interruptor de encendido en la posición ON.
3. Continúe manteniendo pulsados ambos botones hasta que se visualicen las versiones de software, y a continuación suelte los botones.
4. Todos los segmentos de VFD se iluminarán de 2 a 4 segundos. Compruebe si hay segmentos que no se iluminan o que están iluminados en todo momento.
5. Una vez completada la autocomprobación, la CMTC visualizará uno de los mensajes siguientes:

- AUTOCOMPROBACION SUPERADA
- AUTOCOMPROBACION FALLIDA
- NO SE RECIBEN MENSAJES DE J1850

6. Para salir del modo de autocomprobación, oprima el botón RESET o cicle el interruptor de encendido y la CMTC reanudará el funcionamiento normal.

Si se visualiza un fallo de comunicación, consulte la lista de síntomas. Si se visualiza AUTOCOMPROBACION FALLIDA, la CMTC deberá reemplazarse.

SENSOR DE TEMPERATURA AMBIENTE

La temperatura del aire ambiental es monitorizada por el FCM o el NGC y visualizada por la CMTC. Para los vehículos equipados con motor 3.7L, 5.9L y 8.0L, el FCM recibe una entrada conectada por cable desde el Sensor de temperatura ambiente (ATS). Para los vehículos equipados con motor 4.7L y 5.7L, el NGC recibe la entrada conectada por cable desde el ATS.

El ATS es un resistor variable que funciona en un circuito de señal de referencia de 5 voltios conectado por cable desde el FCM o NGC. La resistencia en el

ATS cambia a medida que la temperatura exterior sube o baja. El FCM o NGC detecta el cambio en el voltaje de referencia a través del resistor del ATS. Basándose en la resistencia del ATS, el FCM o NGC está programado para efectuar la correspondencia a una temperatura específica. El FCM o NGC almacena y filtra los datos de temperatura ambiente y transmite estos datos a la CMTC a través del bus PCI. El ATS no puede regularse ni repararse; si está defectuoso o dañado, deberá reemplazarse.

CODIGOS DE FALLOS DEL SENSOR DE TEMPERATURA AMBIENTE

La función de temperatura exterior es soportada por el Sensor de temperatura ambiente (ATS), un circuito de masa y señal conectado por cable al FCM o NGC y a la pantalla de la CMTC.

Si la visualización de la CMTC indica 54° C (130° F) o el circuito de detección del ATS está en corto a masa, la temperatura visualizada será 54° C (130° F) para indicar que existe un circuito en CORTO.

Si la visualización de la CMTC indica -40° C (-40° F) o el circuito de detección del ATS está abierto, la temperatura visualizada será -40° C (-40° F) para indicar que existe un circuito ABIERTO.

Si existe un circuito ABIERTO o en CORTO, esto deberá repararse antes de probar la VFD de la CMTC.

El ATS es soportado por el FCM. Los DTC de sensor de temperatura ambiente se registrarán en el FCM. El ATS puede diagnosticarse empleando la prueba del sensor que se ofrece a continuación. Pruebe los circuitos del ATS empleando los diagnósticos del manual de procedimientos de diagnóstico de la carrocería. Si la CMTC supera la autocomprobación, y se confirma que el ATS, los circuitos y las comunicaciones del bus PCI son correctos, pero la visualización de temperatura de la CMTC no funciona o es incorrecta, reemplace el FCM o NGC según sea necesario.

PRUEBA DEL SENSOR DE TEMPERATURA AMBIENTE

1. Coloque el encendido en posición OFF.
 2. Desconecte el conector de mazo del ATS.
 3. Mida la resistencia del ATS empleando los valores min. y máx. siguientes:
- 0° C (32° F) Resistencia del sensor = 29,33 – 35,99 kilohmios
 - 10° C (50° F) Resistencia del sensor = 17,99 – 21,81 kilohmios
 - 20° C (68° F) Resistencia del sensor = 11,37 – 13,61 kilohmios
 - 25° C (77° F) Resistencia del sensor = 9,12 – 10,86 kilohmios
 - 30° C (86° F) Resistencia del sensor = 7,37 – 8,75 kilohmios

- 40° C (104° F) Resistencia del sensor = 4,90 – 5,75 kiloohmios

La lectura de resistencia del sensor debe encontrarse entre estos valores mín. y máx. Si los valores de resistencia no son correctos, reemplace el sensor.

3.4.2 CENTRO DE INFORMACION ELECTRONICA DEL VEHICULO (EVIC)

Cuando está equipado, el centro de información electrónica del vehículo está situado en la consola de techo. El EVIC desempeña todas las mismas funciones que una Brújula y miniordenador de viaje (CMTC). El EVIC también proporciona advertencias e información adicional al conductor, una interfaz para habilitar e inhabilitar características programables del vehículo y visualiza mensajes del sistema de memoria. El Dispositivo de apertura de puerta de garaje universal (UGDO) conocido como HomeLink® está incorporado en el EVIC. Los botones de funciones del EVIC están rotulados MENU, STEP (cambio) C/T y RESET (restablecimiento).

Todas las características del EVIC son las mismas que las de la CMTC, con las características adicionales siguientes:

- **MENSAJES DE ADVERTENCIA:** Cuando existen las condiciones apropiadas, el EVIC visualiza los símbolos y mensajes de advertencia siguientes: Cada mensaje va acompañado por una serie de pitidos.
 - INTERMITENTES ENCENDIDOS (con gráfico)
 - INTERMITENTES APAGADOS (con gráfico)
 - EFECTUAR SERVICIO
 - PUERTA ABIERTA (una o más, con gráfico)
 - LIQUIDO LAVADOR BAJO (con gráfico)
 - PILA DE LLAVERO DE RKE BAJA
 - LUZ APAGADA (con gráfico) para faro, intermitente y luz de freno
- **CARACTERISTICAS PROGRAMABLES POR EL CLIENTE:** Pulse el botón MENU para seleccionar una de las visualizaciones siguientes:
 - IDIOMA (pulse el botón STEP para seleccionar uno de los 5 idiomas)
 - VALOR US o METRICO (pulse el botón STEP para cambiar entre unidades US o Métricas)
 - BLOQUEO AUTOMATICO DE PUERTAS (pulse el botón STEP para seleccionar Sí o No)
 - DESBLOQUEO AUTOMATICO AL SALIR DEL VEHICULO (pulse el botón STEP para seleccionar Sí o No)

- DESBLOQUEO A DISTANCIA DE PUERTA DEL CONDUCTOR CON 1ª PULSACION (pulse el botón STEP para seleccionar)
- TOQUE DE CLAXON CON BLOQUEO (pulse el botón STEP para seleccionar)
- ¿DESTELLO DE LUCES CON BLOQUEO/DESBLOQUEO? (pulse el botón STEP para seleccionar Sí o No)
- RETARDO DE FAROS (pulse el botón STEP para seleccionar el retardo deseado)
- INTERVALO DE SERVICIO (pulse el botón STEP para seleccionar los intervalos de distancia)
- RESTABLECIMIENTO DE DISTANCIA DE SERVICIO (pulse el botón STEP para seleccionar Sí o No)
- APRENDIZAJE DE LLAVEROS DE APERTURA A DISTANCIA (Pulse el botón STEP para seleccionar Sí o No)

Para obtener detalles completos sobre el funcionamiento del EVIC y las características programables por el cliente, consulte el Manual de servicio o el Manual del propietario. El resto de características del EVIC son las mismas que las de la CMTC. Para obtener información relativa a Temperatura exterior, Calibración de la brújula y Zona de variación, consulte la información de Brújula y miniordenador de viaje en esta sección. Consulte la lista de síntomas en la sección Consola de techo de este manual en busca de problemas relacionados con el EVIC.

TRANSMISOR UNIVERSAL HOMELINK®

Si está equipado, el transmisor universal HomeLink® está incorporado en la consola de techo. Para mayor seguridad puede accionar sistemas de seguridad privados que utilizan señales codificadas que son conocidas genéricamente como Códigos rotativos. El visor de la consola de techo proporciona una retroalimentación visual al conductor, que muestra al conductor qué botón de canal del transmisor HomeLink® ha sido pulsado. HomeLink® puede aprender y almacenar hasta tres códigos diferentes de radiofrecuencia de transmisores utilizados para accionar dispositivos de apertura de puerta de garaje, accesos asegurados e iluminación de seguridad. Los botones de HomeLink® están marcados con uno, dos o tres puntos. Para obtener información completa, consulte Transmisor universal en el Manual de servicio o en el Manual del propietario.

3.5 SISTEMA DE PUERTA ENTREABIERTA

El estado de puerta entreabierta es utilizado como una entrada para diversos módulos de control del vehículo. La DRBIII® visualizará el estado de los conmutadores de puerta entreabierta en

Entradas/Salidas. Es importante señalar que cuando una puerta está cerrada, el estado del conmutador en la DRBIII® será ABIERTO, y cuando la puerta está abierta, el estado del conmutador será CERRADO. Durante la diagnosis, si una puerta está cerrada y la DRBIII® visualiza el estado del conmutador como CERRADO, esto indica que hay un circuito de puerta entreabierto en corto. Si la puerta está abierta y la DRBIII® visualiza que el estado del conmutador es ABIERTO, esto indica que hay un circuito de puerta entreabierto abierto.

3.6 SISTEMAS TERMoeLECTRICOS

RELE DE ESPEJOS TERMICOS

Un botón situado en la unidad de control de HVAC controla el relé de espejos térmicos, que se encuentra en el IPM. El control de HVAC excita este relé conectando a masa el circuito de control del relé de espejos térmicos. El circuito de control del relé se monitoriza continuamente para detectar desperfectos que el HVAC informará como DTC.

3.7 SISTEMA DE ILUMINACION EXTERIOR

El grupo de instrumentos monitoriza el conmutador de faros y el conmutador multifunción en su línea MUX. El grupo de instrumentos envía un mensaje de bus PCI al Módulo de control delantero (FCM) para encender los faros cuando el interruptor de encendido está en ON y cuando se produce un fallo de circuito abierto o en corto en la entrada del conmutador de faros al grupo de instrumentos. Si las luces exteriores quedan encendidas con el interruptor de encendido en las posición OFF durante más de 5 minutos, el FCM apagará las luces exteriores. Esta característica impide que se descargue la batería en caso de las luces exteriores queden encendidas.

3.8 MODULO DE CONTROL DELANTERO

El Módulo de control delantero (FCM) es un centro de interfaz y control eléctrico basado en un microprocesador situado en el compartimiento del motor. Cuando está combinado con el Centro de distribución de tensión (PDC), se denomina Módulo de alimentación integrado (IPM). El IPM, mediante sus fusibles y relés, proporciona la distribución de alimentación eléctrica y señal a la mayor parte del vehículo. El FCM recibe entradas de resistencia multiplexada y analógicas conectadas por cable, así como entradas electrónicas digitales, desde otros módulos electrónicos incluidos en el sistema eléctrico del vehículo a través de su conexión con el IPM y la red del bus de datos de Interfaz de comunicaciones programable (PCI). Basándose en estas en-

tradas y en su programación, el FCM utiliza impulsores de lado de alta para proporcionar alimentaciones eléctricas directas, e impulsores de lado de baja para proporcionar control de relés para algunos de los sistemas eléctricos más importantes del vehículo.

El FCM proporciona las siguientes características:

Alimentaciones controladas:

- Luces de freno
- Alimentación eléctrica de faros
- Intermitentes (delanteros y traseros)
- Motor de bomba de lavaparabrisas

Controles de relés

- Relé de pedales ajustables (si está equipado)
- Relé de faros antiniebla (cuando está equipado)
- Relé de claxon
- Relé de luz de estacionamiento
- Relés de arrastre de remolque
- Relé de limpiador ON/OFF
- Relé de alta/baja velocidad de limpiador

Entradas eléctricas

- Alimentación de batería de módulos
- Masa de potencia
- Estado de posición RUN o START del interruptor de encendido
- Bus PCI
- Conmutador de reposo de limpiador
- Conmutador de nivel de líquido lavador
- Sensor de temperatura ambiente
- Detección de conexión de (+) de batería

3.8.1 ALIMENTACIONES ELECTRICAS CONTROLADAS

Alimentación eléctrica de los faros

El conmutador de faros es una entrada directa al grupo de instrumentos, que también se conoce como Nodo de control de cabina (CCN). El grupo de instrumentos envía un mensaje de bus de Interfaz de comunicaciones programable (PCI) al FCM informando si se produce un cambio en el estado del conmutador de faros. El FCM entonces suministra o desactiva la alimentación eléctrica (en función del mensaje de bus) a los faros a través de cuatro circuitos sin fusibles. Estos circuitos son controlados electrónicamente y monitorizados continuamente para detectar desperfectos. Se suministra alimentación a cada filamento en un circuito separado. En el caso de vehículos equipados con Luces

de funcionamiento diurno (DRL), el FCM disminuye electrónicamente el voltaje de los faros para proporcionar los niveles de iluminación deseada.

Motor de la bomba del lavador

El conmutador del lavador es una entrada directa al grupo de instrumentos. El grupo de instrumentos envía un mensaje de bus PCI al FCM informándole de una solicitud de lavado. El motor del lavador recibe entonces alimentación eléctrica a través del control del lado de baja dentro del FCM.

Este circuito es controlado electrónicamente y monitorizado continuamente para detectar desperfectos. Además, el FCM protege electrónicamente el motor de la bomba del lavador contra voltajes del sistema que superan los 16 voltios desconectando de forma automática el circuito del lado de baja.

Si el FCM recibe una solicitud prolongada de lavado, con una duración de 30 segundos o más, tratará dicha solicitud como una condición de conmutador agarrotado y desactivará el motor de la bomba del lavador. El FCM no reactivará el motor de la bomba del lavador hasta que se produzca una pausa de al menos dos segundos en la solicitud de lavado proveniente del grupo de instrumentos.

3.8.2 CONTROLES DE RELES

Relé de pedales ajustables

Cuando no está activado, el relé de pedales ajustables, si está equipado, suministra alimentación eléctrica de la batería protegida por fusible al conmutador de pedales ajustables. Si el FCM recibe un mensaje de bus que indica que el vehículo está en marcha atrás o que el control de cruce está activado, aplicará una masa al circuito de control del relé de pedales ajustables. La masa activará el relé, que abrirá el circuito de alimentación eléctrica al conmutador de pedales ajustables. El circuito de control del relé se monitoriza continuamente para detectar desperfectos que el FCM informará como DTC.

Relé de faros antiniebla

Si está equipado, el conmutador de faros antiniebla es una entrada directa al grupo de instrumentos. El grupo de instrumentos envía una solicitud de bus PCI al FCM para que active el relé de faros antiniebla. El relé de faros antiniebla recibe entonces alimentación eléctrica a través del control del lado de baja del FCM. Este circuito es controlado electrónicamente y monitorizado continuamente para detectar desperfectos.

Relé de claxon

El FCM controla el relé de claxon, que se encuentra en el interior del IPM, a través de mensajes de bus PCI desde el grupo de instrumentos. Estos mensajes de bus se enviarán cuando se oprime el

conmutador del claxon, que está conectado por cable al grupo de instrumentos, cuando se solicita el modo de emergencia desde RKE o por razones de seguridad antirrobo del vehículo (si está equipado). El circuito de control del relé se monitoriza continuamente para detectar desperfectos que el FCM informará como DTC.

Relé de luz de estacionamiento

El conmutador de luz de estacionamiento es una entrada directa al grupo de instrumentos. El grupo de instrumentos envía una solicitud a través del bus PCI al FCM para que active el relé de luz de estacionamiento. El relé de luz de estacionamiento recibe entonces alimentación eléctrica a través del circuito de control del lado de baja. Este circuito es controlado electrónicamente y monitorizado continuamente para detectar desperfectos.

Relé de alta/baja velocidad de limpiador

El conmutador de limpiador es una entrada directa al grupo de instrumentos. El grupo de instrumentos envía una solicitud a través del bus PCI al FCM para que active el relé de alta/baja velocidad de limpiador. El relé conmuta la alimentación eléctrica entre baja velocidad y alta velocidad del motor del limpiador. El relé de alta/baja velocidad de limpiador es accionado entonces a través del circuito de control del lado de baja. Este circuito es controlado electrónicamente y monitorizado continuamente para detectar desperfectos.

Relé de limpiador ON/OFF

El conmutador de limpiador es una entrada directa al grupo de instrumentos. El grupo de instrumentos envía una solicitud a través del bus PCI al FCM para que active el relé de alta/baja velocidad de limpiador. El relé de alta/baja velocidad de limpiador es entonces accionado a través del circuito de control del lado de baja. Este relé conmuta la alimentación eléctrica al relé de alta/baja velocidad de limpiador. Este circuito es controlado electrónicamente y monitorizado continuamente para detectar desperfectos.

3.8.3 ENTRADAS ELECTRICAS

Alimentación de batería de módulos

Entrada de 12 Voltios para todas las funciones del FCM excepto el funcionamiento de los faros.

Masa de alimentación

Fuente de masa para todas las funciones del FCM

Estado de posición RUN o START del interruptor de encendido

Entrada de 12 voltios para informar al FCM del estado del interruptor de encendido para funciones relaciones con el FCM.

Bus PCI

Entrada de aproximadamente 7,5 voltios para permitir al FCM comunicar con otros módulos incluidos en el bus PCI.

Conmutador de reposo de limpiador

Entrada de masa utilizada para determinar la posición de reposo de los limpiadores. La masa también se utiliza a modo de retroalimentación al FCM para determinar el modo de funcionamiento de los limpiadores.

Conmutador de nivel de líquido lavador

Entrada de masa desde el conmutador de nivel de líquido lavador que se cierra cuando el nivel de líquido lavador es bajo.

Detección de conexión de (+) de batería

Alimentación de 12 voltios utilizada para monitorizar la conexión de batería al IPM. La conexión de batería al IPM utiliza un conmutador interno para comprobar la integridad de la conexión y que el cierre de Seguridad de posición del conector (CPA) esté acoplado. Si el CPA no está correctamente acoplado, se envía un voltaje al FCM para que sea interpretado como un conector sin encajar, estableciendo un Código de diagnóstico de fallo (DTC).

3.9 SISTEMAS DE CALEFACCION Y A/A

3.9.1 DISPONIBILIDAD DEL SISTEMA

- Dependiendo del modelo, en estos vehículos hay disponibles un sistema HVAC de zona única o de zona doble.

3.9.2 CONTROLES DE SISTEMAS

El Módulo de control del calefactor:

- Puede investigarse completamente empleando la DRBIII®.
- Se comunica a través de la red de bus del sistema multiplexado de Interfaz de comunicaciones programable (PCI).
- Controla el funcionamiento del motor del ventilador, proporcionando cuatro velocidades del mismo (baja, M1, M2 y alta)
- Controla el funcionamiento de los espejos térmicos (si está equipado)
- Controla el funcionamiento del accionador de puertas electrónico.

Módulo de control de A/A y calefactor:

- Puede investigarse completamente empleando la DRBIII®.
- Se comunica a través de la red de bus del sistema multiplexado de Interfaz de comunicaciones programable (PCI).

- Utiliza una entrada desde el sensor de temperatura del evaporador para evitar que se congele el evaporador manteniendo al mismo tiempo unas prestaciones óptimas de la refrigeración
- Proporciona una solicitud de A/A al Módulo de control del mecanismo de transmisión (PCM) a través del bus PCI cuando se quiere que funcione el compresor
- Controla el funcionamiento del motor del ventilador, proporcionando cuatro velocidades del mismo (baja, M1, M2 y alta)
- Controla el funcionamiento de los espejos térmicos (si está equipado).
- Controla el funcionamiento del accionador de puertas electrónico
 - Un sistema de control simplificado para el funcionamiento de los accionadores de control de modo, recirculación y temperatura proporciona un posicionamiento efectivo sin la complejidad de la retroalimentación de los sensores de posición. El módulo de control de A/A y calefactor conoce el número de revoluciones del accionador de funcionamiento requerido para proporcionar el recorrido completo de la puerta, y el número de pulsos del conmutador del accionador por revolución. Utilizando estos parámetros, el módulo de control de A/A y calefactor hace funcionar el accionador durante el número de pulsos de conmutador que corresponde a la posición deseada de la puerta. Para mantener la precisión, el sistema se recalibra por sí mismo periódicamente en las condiciones conocidas de recorrido completo y cero.

El sistema HVAC de zona única utiliza:

- un accionador electrónico de puerta de mezcla de dos cables
- dos accionadores electrónicos de puerta de modo de dos cables
- un accionador electrónico de puerta de recirculación de dos cables

El sistema HVAC de zona doble utiliza:

- dos accionadores electrónicos de puerta de mezcla de dos cables
- dos accionadores electrónicos de puerta de modo de dos cables
- un accionador electrónico de puerta de recirculación de dos cables

3.9.3 MODIFICACIONES DE SISTEMAS

El sistema HVAC del modelo DR 2003 se mantiene en mayor medida como una continuación del 2002. Dentro de las modificaciones al sistema HVAC 2003 se incluye:

- Una opción de calefactor solamente para vehículos seleccionados
- Un cambio en el funcionamiento del indicador de estado del conmutador de modo de A/A cuando se efectúa la prueba de enfriamiento del A/A. Para más información, consulte la Prueba de enfriamiento del A/A en 3.9.4 Diagnósticos del sistema.
- Un cambio en el funcionamiento del indicador de estado de conmutador de modo EBL cuando se efectúa la recalibración de puertas de HVAC. Para más información, consulte Función de recalibración de puertas de HVAC en 3.9.4 Diagnósticos del sistema.

3.9.4 DIAGNOSTICOS DEL SISTEMA

La detección de fallos se consigue mediante Códigos de diagnóstico de fallos (DTC) activos y almacenados.

- Los DTC son visualizados por la DRBIII®.
- Los DTC activos corresponden a fallos que existen en ese momento en el sistema. Para poder borrar este tipo de DTC es preciso reparar la causa del fallo.
- DTC almacenados son aquéllos que se han producido en el sistema desde que el módulo de control de A/A y calefactor ha recibido el último mensaje de "borrar info. de diagnóstico".

Prueba de enfriamiento del A/A:

- Se acciona con la DRBIII®
- Comprueba el funcionamiento del sistema de A/A basándose en la entrada del sensor de temperatura del evaporador
- No funcionará si la temperatura ambiente es inferior a 12,7° C (55° F)
- Se superará si la temperatura del evaporador disminuye 6,7° C (20° F) antes de que transcurran dos minutos desde el inicio de la prueba
- Los fallos se visualizan en la DRBIII® como mensajes de prueba solamente después de llevar a cabo la prueba
- Los fallos no se visualizarán en la DRBIII® en forma de códigos de diagnóstico de fallos
- Provocará que el indicador de estado de modo de A/A destelle mientras se está realizando la prueba
 - Si la prueba resulta fallida, el indicador de estado continuará destellando hasta que se supere la prueba o se cicle el interruptor de encendido. También impedirá que el indicador de estado del conmutador de modo de EBL indique el estado de funcionamiento del EBL. No obstante, el conmutador de modo de EBL continuará funcionando en este estado.

La función de Recalibración de puertas de HVAC:

- Se acciona con la DRBIII®
- Monitoriza los fallos de recorrido de puertas.
- Los fallos se visualizan en la DRBIII® como mensajes de prueba solamente después de llevar a cabo la prueba
- Los fallos no se visualizarán en la DRBIII® en forma de códigos de diagnóstico de fallos
- Provocará que el indicador de estado de conmutador de modo de EBL destelle mientras se está realizando la prueba
 - Si la prueba resulta fallida, el indicador de estado continuará destellando hasta que se supere la prueba o se cicle el interruptor de encendido. También impedirá que el indicador de estado del conmutador de modo de A/A indique el estado de funcionamiento del A/A. No obstante, el conmutador de modo de A/A continuará funcionando en este estado.

Prueba de Circuito de accionador:

- Se acciona con la DRBIII®
- Monitoriza si hay circuitos de accionador en corto.
- Permite que durante el servicio se diagnostiquen, localicen y resuelvan hasta tres cortos que se produzcan simultáneamente
- Complementa los diagnósticos continuos del sistema de impulsión de accionador
- Los fallos se visualizan en la DRBIII® como mensajes de prueba solamente después de llevar a cabo la prueba
- Los fallos no se visualizarán en la DRBIII® en forma de códigos de diagnóstico de fallos

Cuando realice la Prueba de circuito de accionador

PRECAUCION: Para garantizar una correcta diagnosis, repare en primer lugar todos los mensajes de Corto demasiado complejo, en segundo lugar todos los mensajes relacionados con Circuitos de impulsor de puerta común, y por último el resto de mensajes relacionados con Impulsores de puertas.

PRECAUCION: La DRBIII® puede visualizar hasta tres mensajes de Prueba de circuito de accionador al mismo tiempo. Después de reparar cada mensaje de Prueba de circuito de accionador, cicle el interruptor de encendido y a continuación vuelva a realizar la Prueba de circuito de accionador para asegurarse de que no existen mensajes nuevos.

- El mensaje de Corto demasiado complejo:
 - Indica que no puede efectuarse una determinación específica de las líneas que están en corto
 - Es provocado por más de tres impulsores que están en corto en la misma dirección. Por ejemplo, cuatro impulsores en corto a masa, o dos o más impulsores en corto con al menos uno de ellos en corto a la batería/encendido y uno en corto a masa.
- Los mensajes que visualizan:
 - Impulsor/Circuito XXX en corto al encendido/batería se establecerán asociados a un impulsor
 - Impulsor/Circuito XXX en corto a masa se establecerán asociados a un impulsor
 - Los dos mismos impulsores/circuitos en corto al encendido/batería, así como en corto a masa, indican que dos circuitos de impulsor de accionador están en corto entre sí.
- Si la prueba ahora se supera, entonces deberá procederse con el borrado de fallos y con la pruebas del sistema de Recalibración de puertas de HVAC a modo de comprobación final de la aptitud del sistema.

3.10 GRUPO DE INSTRUMENTOS

El grupo de instrumentos del modelo DR es un nuevo tipo de módulo de control que incluye el hardware y software necesarios para funcionar como grupo de instrumentos y módulo de control de la carrocería. El grupo de instrumentos aloja el velocímetro, tacómetro, indicador de combustible, indicador de temperatura del refrigerante, indicador de presión de aceite e indicador de voltaje. El grupo de instrumentos sitúa todos los indicadores a partir de mensajes del bus PCI recibidos desde el PCM. El grupo de instrumentos contiene determinadas luces indicadoras de advertencia, en función del tipo de motor y equipamiento opcional. Algunas luces indicadoras son entradas conectadas por cable mientras que otras son controladas mediante mensajes del bus PCI. El generador de tonos de timbre de advertencia está contenido en el grupo de instrumentos. El grupo de instrumentos incluye una pantalla Fluorescente al vacío (VF) para el PRNDL y los cuentakilómetros total y parcial. La VF también visualizará mensajes de advertencia como puerta entreabierta, nivel de líquido lavador bajo, horas de funcionamiento del motor y falta de comunicación del bus. El grupo de instrumentos está capacitado para almacenar DTC, comunicarse a través del bus

PCI, visualizar información del motor y visualizar determinadas entradas empleando la DRBIII®.

Los sistemas que se indican a continuación son controlados ya sea completamente por el grupo de instrumentos, o conjuntamente con otras entradas conectadas por cable o recibidas a través del bus PCI:

- Advertencias audibles
- Control de luz de freno
- Bloqueo de palanca de caja de cambios accionado por el pedal del freno (BTSI)
- Control de la luz de carga
- Cierre centralizado
- Inhibición de bloqueo de puertas
- Respuesta mejorada ante accidentes
- Control de la iluminación exterior
- Iluminación exterior a prueba de fallos
- Control de asientos térmicos
- Control de claxon
- Control de luces interiores
- Luces interiores – Respuesta perfeccionada en caso de accidente
- Desconexión de la carga de luces interiores
- Control de indicador de fallos de lámparas
- Control de atenuación de luces del tablero
- Modo desfile
- Cerraduras automáticas
- Apertura a distancia (RKE)
- Interfaz de conmutador de radio remoto
- Bloqueo de puertas en movimiento
- Control de luces de advertencia de emergencia e intermitentes
- Sincronización de pantallas fluorescentes al vacío
- Sistema de seguridad antirrobo del vehículo (VTSS)

PRECAUCION: Los grupos de instrumentos usados en este modelo se configuran a sí mismos automáticamente para obtener compatibilidad con las funciones y equipos opcionales del vehículo en el que se instalan inicialmente. El grupo de instrumentos se programa para esta función incorporando en la memoria electrónica el número de Identificación del vehículo (VIN) y otra información fundamental para el buen funcionamiento del grupo de instrumentos. El aprendizaje de esta información incorporada se realiza mediante los mensajes electrónicos recibidos desde otros módulos electrónicos del vehículo por el bus de datos de Interfaz de comunicaciones programable (PCI) y a través de ciertas entradas conectadas por cables cuando el grupo de instrumentos se conecta eléctricamente al vehículo.

Una vez configurada, la memoria del grupo de instrumentos puede dañarse irreparablemente y pueden producirse ciertos errores de configuración irreversibles si el grupo de instrumentos se conecta eléctricamente a otro vehículo o si se conecta un módulo electrónico de otro vehículo que proporciona al grupo de instrumentos datos (incluidos valores del cuentakilómetros) que originan conflictos con los que se aprendieron y almacenaron previamente.

Por lo tanto, debe evitarse siempre la práctica de intercambiar (permutar) grupos de instrumentos y otros módulos electrónicos de este vehículo con los que se retiraron de otro vehículo. Si no se observa esta precaución, pueden producirse daños al grupo de instrumentos, que no son reembolsables bajo los términos de la garantía del producto. Los grupos de instrumentos de recambio se proporcionarán con el VIN correcto y los valores certificados del cuentakilómetros y las horas del motor incorporadas en la memoria del grupo de instrumentos, pero por otra parte se configurarán automáticamente para obtener compatibilidad con las funciones y equipos opcionales del vehículo en el que se instalan inicialmente.

Para obtener información completa sobre descripción y funcionamiento del grupo de instrumentos, consulte la sección Grupo de instrumentos del manual de servicio de DR. Para obtener información relativa a sistemas tales Limpiador/Lavador, RKE, Iluminación, etc., consulte las secciones correspondientes a esos títulos en esta publicación y el Manual de servicio de DR.

3.10.1 AUTOCOMPROBACION DE DIAGNOSTICO

El grupo de instrumentos está capacitado para efectuar una autocomprobación de diagnóstico. Esta autocomprobación puede iniciarse manualmente pulsando y manteniendo pulsado el botón de puesta a cero del cuentakilómetros parcial mientras se cicla el encendido de la posición OFF a ON. Esta autocomprobación también puede iniciarse empleando la DRBIII®. Durante la autocomprobación se iluminarán todas las luces indicadoras controladas por el bus PCI. El velocímetro, tacómetro, indicador de combustible, indicador de presión de aceite, indicador de temperatura del refrigerante e indicador de voltaje serán situados en sus puntos de calibración. La pantalla VF iluminará todos los segmentos y también visualizará la versión del software. El timbre sonará. Una vez completada la autocomprobación, el grupo de instrumentos reanudará el funcionamiento normal. La autocomprobación se detendrá si el interruptor de encendido se coloca en posición OFF, o el grupo de instrumentos detecta más de 0 (cero) RPM del motor.

3.11 ILUMINACION INTERIOR

El grupo de instrumentos controla las luces interiores y de cortesía. El grupo de instrumentos activa las luces de cortesía cuando un conmutador de luz de techo se pone en posición ON o se abre una puerta. El grupo de instrumentos también monitorea la salida de las luces de mapas y de la guantera. Las luces de carga están controladas por el grupo de instrumentos, que recibe un mensaje de salida desde el conmutador de faros para encender las luces. El grupo de instrumentos proporciona una característica de protección de la batería apagando las luces interiores cuando una puerta o luz de cortesía/mapas queda abierta o encendida.

3.12 CERRADURAS DE PUERTAS AUTOMATICAS/APERTURA A DISTANCIA

El grupo de instrumentos controla directamente los motores de cerraduras de puertas automáticas en respuesta al accionamiento de los conmutadores de cerraduras de puertas o el módulo de RKE. El grupo de instrumentos monitoriza la activación de los motores de cerraduras de puertas y establecerá códigos de diagnóstico de fallos cuando existe un abierto o un corto. Cuando se produce una entrada de bloqueo o desbloqueo desde un conmutador o solicitud de RKE, el grupo de instrumentos activará el impulsor apropiado durante 300 milésimas de segundo. Si la solicitud de bloqueo o desbloqueo del conmutador se mantiene activa, ésta será ignorada hasta que el conmutador vuelva a desactivarse. Los conmutadores de cerraduras son dispositivos con entradas de resistencia multiplexadas conectadas por cable al grupo de instrumentos.

3.12.1 BLOQUEO AUTOMATICO DE PUERTAS

El grupo de instrumentos bloqueará automáticamente todas las puertas cuando la velocidad del vehículo es superior a 15 MPH (24 KMH), la posición de la mariposa del acelerador excede el 10 por ciento y todas las puertas están cerradas. Si se abre una puerta, la característica de bloqueo automático de puertas se restablecerá y el grupo de instrumentos bloqueará las puertas cuando se cumplan las condiciones mencionadas. Esta característica puede programarla el cliente o empleando la DRBIII®.

3.12.2 BLOQUEO/DESBLOQUEO CENTRALIZADO

El grupo de instrumentos bloqueará todas las puertas cuando se activa el conmutador de cilindro de cerradura a la posición de Bloqueo. . Cuando el grupo de instrumentos recibe una solicitud de desbloqueo desde el conmutador de cilindro de cerradura del conductor, solamente se desbloqueará esa puerta. Si el grupo de instrumentos recibe una segunda solicitud antes de que transcurra un período de 5 segundos, desbloqueará también el resto de puertas. La entrada iluminada se activará durante el desbloqueo de puertas.

3.12.3 INHIBICION DE BLOQUEO DE PUERTAS

Cuando la llave se encuentra en el encendido, en cualquier posición, y se abre alguna puerta delantera, se inhabilitan las funciones de BLOQUEO de los conmutadores de cerraduras de puertas. Las funciones de desbloqueo continúan operativas. Esto evita que pueda cerrarse el vehículo con las llaves en el encendido. El transmisor de RKE seguirá bloqueando las puertas de la forma habitual.

3.12.4 RESPUESTA PERFECCIONADA EN CASO DE ACCIDENTE

Cuando se detecta un despliegue de airbag a través del bus PCI, el grupo de instrumentos:

- Inhabilitará inmediatamente la salida de bloqueo de puertas automáticas.
- Desbloqueará todas las puertas activando la salida de desbloqueo de puertas durante aproximadamente 300 milésimas de segundo.
- Después de accionar la salida de desbloqueo de puertas, permite la activación de los motores de cerraduras de puertas en caso de que la entrada de bloqueo de puertas haya estado inactiva (no errática) durante 2 segundos desde la recepción del mensaje de despliegue de airbag.

3.13 APERTURA A DISTANCIA

La característica de Apertura a distancia (RKE) se utiliza para controlar las cerraduras de puertas automáticas y la característica de emergencia empleando un transmisor (llavero) remoto y un receptor situado dentro del grupo de instrumentos. La característica de RKE del grupo de instrumentos controla el desbloqueo de puerta del conductor, bloqueo/desbloqueo de todas las puertas, toque de claxon habilitado/inhabilitado, claxon óptico habilitado/inhabilitado, entrada iluminada, la característica de emergencia, inicia la programación por parte del cliente y el armado/desarmado del sistema de seguridad antirrobo del vehículo.

Cuando se recibe un mensaje de bloqueo válido desde el receptor, el grupo de instrumentos:

- Arma el sistema de seguridad antirrobo del vehículo (si está equipado y se cumplen todas las condiciones).
- Desactiva la característica de entrada iluminada.
- Activa los motores de cerraduras de puertas.
- Transmite un mensaje de bus PCI al FCM para llevar a cabo el toque de claxon.

Cuando se recibe un código de desbloqueo válido desde el receptor, el grupo de instrumentos:

- Desarma el sistema de seguridad antirrobo del vehículo (si está equipado y ha sido fijado previamente).
- Activa la entrada iluminada y la luz de carga.
- Activa el motor de desbloqueo de puerta del conductor (si ha sido programado por el cliente para desbloqueo de puerta del conductor solamente).
- Transmite un mensaje de bus PCI al FCM para el aviso óptico.

3.14 SISTEMA DE SEGURIDAD ANTIRROBO DEL VEHICULO

El grupo de instrumentos controla el Sistema de seguridad antirrobo del vehículo (VTSS). Cuando el VTSS está armado, monitoriza el estado del encendido y de los conmutadores de puerta entreabierta. Si se dispara la alarma, el claxon del vehículo sonará y destellarán las luces exteriores y el indicador del VTSS situado en el grupo de instrumentos.

El grupo de instrumentos habilitará la característica de VTSS una vez que ha recibido mensajes de bus PCI desde el módulo de inmovilizador con llave centinela y también ha detectado que el conmutador de cilindro de cerradura de puerta del conductor se está cambiando a la posición de bloqueo o desbloqueo.

El armado del sistema se produce siguiendo el orden de salida habitual, que consiste en retirar la llave del encendido, abrir la puerta pulsando el botón de cerradura automática y cerrar la puerta empleando el conmutador de cilindro de cerradura, o pulsando el botón de bloqueo de RKE. Una vez cerradas todas las puertas, el indicador del VTSS destellará rápidamente durante dieciséis segundos indicando que el proceso de pre-armado está en curso, y una vez finalizado éste destellará más lentamente indicando que el sistema se encuentra armado. Si durante el proceso de pre-armado se abre una puerta, se coloca el encendido en posición RUN/START o si se pulsa un botón de desbloqueo de RKE, el sistema saldrá del proceso de pre-armado.

El desarmado puede producirse mediante un desbloqueo de RKE, colocando el encendido en posición ON con una llave centinela válida o desbloqueando el vehículo mediante un conmutador de cilindro de cerradura.

El estado de ejecución de la alarma durará 18 minutos, y una vez transcurrido este período se detendrá y volverá al estado de armado. Una característica de aviso de forzamiento alertará al usuario de que la alarma se ha disparado en su ausencia, al volver al vehículo, haciendo destellar el indicador del VTSS durante 30 segundos después de desarmarse el sistema.

Todos los conmutadores correspondientes al sistema VTSS pueden monitorizarse utilizando la DRBIII®. La DRBIII® también es muy útil a la hora de determinar la causa de una reclamación del cliente relativa a la alarma que se desactiva sin motivo aparente mostrando mediante visualización la última alarma de VTSS provocada.

3.15 LIMPIAPARABRISAS Y LAVAPARABRISAS

El grupo de instrumentos controla el sistema de limpiador y lavador. El grupo de instrumentos recibe una señal desde la posición de barrido del conmutador multifunción. El grupo de instrumentos envía el mensaje al Módulo de control delantero (FCM), solicitando que se enciendan los limpiadores/lavadores. Dos relés, el relé de alta/baja velocidad y el relé ON/OFF, también controlan los limpiadores. Ambos relés están situados en el PDC o el Módulo de alimentación integrado.

3.16 USO DE LA DRBIII®

Si desea obtener instrucciones y ayuda para la lectura de los códigos de fallos, sobre cómo borrar códigos de fallos y otras funciones de la DRBIII®, consulte la guía del usuario de la DRBIII®.

3.17 PANTALLA EN BLANCO Y MENSAJES DE ERROR DE LA DRBIII®

Durante un funcionamiento normal, la DRBIII® visualizará uno de los dos únicos mensajes de error:

- User-Requested WARM Boot (Rearranque en caliente solicitado por el usuario) o User-Requested COLD Boot (Carga del sistema de explotación solicitado por el usuario).

INFORMACION GENERAL

Si la DRBIII® visualiza cualquier otro mensaje de error, registre la pantalla completa y llame al Centro STAR. A continuación tiene un ejemplo de mensaje de error.

- User-Requested WARM Boot (Rearranque en caliente solicitado por el usuario) pulsando MORE y NO al mismo tiempo.

ver: 2.29
fecha: 1 Oct 93
archivo: key_itf.cc
fecha: Jan 12 1994
línea: 544
err: 0x1
Rearranque en caliente solicitado por el usuario

Pulse la tecla MORE para conmutar entre este mensaje y la pantalla de aplicación.
Pulse la tecla F4 cuando termine de anotar la información.

o User-Requested COLD Boot (Carga del sistema de explotación solicitado por el usuario) pulsando MORE y YES al mismo tiempo.

ver: 2.29
fecha: 1 Oct 99
archivo: keyhndi.cc
fecha: Mar 8 2000
línea: 1297
err: 0x1
User-Requested COLD Boot

Pulse la tecla MORE para conmutar entre este mensaje y la pantalla de aplicación.
Pulse la tecla F4 cuando termine de anotar la información.

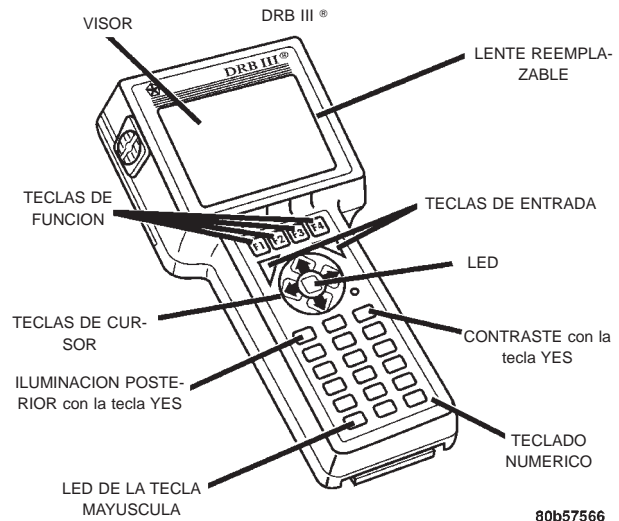
3.17.1 LA DRBIII® NO SE ENCIENDE

Si los LED no se encienden o no se emite ningún sonido al ponerse en marcha, compruebe si hay conexiones de cables sueltas o cables en mal estado. Compruebe el voltaje de la batería del vehículo (cavidad 16 del conector de enlace de datos). Se requiere un mínimo de 11 voltios para alimentar debidamente la DRBIII®. Compruebe si las conexiones de masa son correctas en las cavidades 4 y 5 del DLC.

Si todas las conexiones entre la DRBIII® y el vehículo u otros dispositivos son correctas y la batería del vehículo tiene carga completa, el fallo de funcionamiento de la DRBIII® puede deberse a defectos en un cable o en el cableado del vehículo.

3.17.2 NO SE VISUALIZA LA PANTALLA

Las temperaturas bajas afectan a la visibilidad de la pantalla. Ajuste el contraste para compensar esta condición.



4.0 DECLINACION DE RESPONSABILIDADES, SEGURIDAD, ADVERTENCIAS

4.1 DECLINACION DE RESPONSABILIDADES

Todas las informaciones, ilustraciones y especificaciones contenidas en este manual se basan en la información más reciente disponible en el momento de su publicación. Se reserva el derecho a realizar cambios en cualquier momento sin aviso previo.

4.2 SEGURIDAD

4.2.1 INFORMACION DE SEGURIDAD PARA EL TECNICO

ADVERTENCIA: LOS MOTORES EMITEN MONOXIDO DE CARBONO, GAS INODORO QUE DISMINUYE LA CAPACIDAD DE REACCION Y PUEDE PRODUCIR LESIONES SERIAS. CUANDO EL MOTOR ESTA EN MARCHA, MANTENGA LAS ZONAS DE SERVICIO BIEN VENTILADAS O CONECTE EL SISTEMA DE ESCAPE DEL VEHICULO AL SISTEMA DE EXTRACCION DE GASES DE ESCAPE DEL TALLER.

Antes de proceder con la comprobación o reparación del vehículo, aplique el freno de estacionamiento y bloquee las ruedas. En el caso de vehículos con tracción delantera, es particularmente importante bloquear las ruedas, ya que el freno de estacionamiento no frena las ruedas motrices.

Al realizar el servicio de un vehículo, use siempre protección en los ojos y quítese todos los objetos o adornos metálicos, como anillos, correas de reloj o brazaletes que puedan provocar un contacto eléctrico inadvertido.

Al diagnosticar un problema del sistema de carrocería, es importante seguir los procedimientos aprobados según corresponda. Estos procedimientos pueden hallarse en esta sección de Información General o dentro de los procedimientos del manual de servicio. Es muy importante respetar esos procedimientos para la seguridad de las personas que efectúan las pruebas de diagnóstico.

4.2.2 PREPARACION DEL VEHICULO PARA LAS PRUEBAS

Asegúrese de que el vehículo que vaya a probar tenga la batería completamente cargada. Si no es así, pueden producirse códigos de diagnóstico o mensajes de error falsos.

4.2.3 SERVICIO DE SUBCONJUNTOS

El servicio de ciertos componentes del sistema de carrocería debe realizarse sólo en conjunto. Si se intenta retirar o reparar algunos subcomponentes del sistema, podrían provocarse daños personales o un funcionamiento inadecuado del sistema. Sólo se deben reparar aquellos componentes que tengan procedimientos de instalación y reparación aprobados en el manual de servicio.

4.2.4 INFORMACION DE SEGURIDAD SOBRE LA DRBIII®

ADVERTENCIA: ES PELIGROSO EXCEDER LOS LIMITES DEL MULTIMETRO DE LA DRBIII®. PUEDE EXPONERLO A LESIONES SERIAS O POSIBLEMENTE FATALES. LEA CUIDADOSAMENTE LOS LIMITES CONTENIDOS EN LAS ESPECIFICACIONES Y LAS PRECAUCIONES Y ASEGURESE DE HABERLOS COMPRENDIDO.

- Respete en todo momento las especificaciones de servicio del fabricante del vehículo.
- No use la DRBIII® si ha sufrido daños.
- No utilice los conductores de prueba con el aislamiento dañado o el metal expuesto.

- Para evitar una descarga eléctrica, no toque los conductores de prueba, las puntas o el circuito que esté verificando.
- Seleccione el rango y la función correctos para la comprobación. No intente medir voltaje o corriente que excedan la capacidad establecida.
- No sobrepase los límites comprendidos en la siguiente tabla:

FUNCION	LIMITE DE ENTRADA
Voltios	0 - 500 máximo de voltios CA 0 - 500 máximo de voltios CC
Ohmios (resistencia)*	0 - 1,12 megaohmios
Frecuencia medida Frecuencia generada	0 - 10 kHz
Temperatura	-58 - 1.100° F -50 - 600° C

* No es posible medir ohmios si hay voltaje. Los ohmios pueden medirse solamente en un circuito sin alimentación.

- El voltaje entre cualquier terminal y la masa no debe exceder 500 voltios de CC o 500 voltios máximo de CA.
- Sea precavido al medir voltajes mayores de 25 voltios CC o 25 voltios CA.
- Use la derivación de corriente baja para medir circuitos de hasta 10A. Use la abrazadera de corriente alta para medir circuitos de más de 10A.
- Cuando esté comprobando la presencia de voltaje o corriente, asegúrese de que el medidor esté funcionando debidamente. Haga una lectura de un voltaje o corriente conocida antes de aceptar una lectura de cero.
- Al medir corriente, conecte el medidor en serie con la carga.
- Desconecte el conductor de prueba del cable vivo antes de desconectar el conductor de prueba común.
- Cuando esté utilizando la función de medición, mantenga la DRBIII® apartada de los cables de bobina o bujías para evitar errores de medición debidos a interferencias externas.

4.3 ADVERTENCIAS

4.3.1 ADVERTENCIAS SOBRE DAÑOS AL VEHICULO

Antes de desconectar cualquier módulo de control, asegúrese de que el encendido está en posición OFF. De lo contrario, podría ocasionar daños al módulo.

Cuando verifique el voltaje o la continuidad de cualquier módulo de control, utilice el extremo de terminales (no el extremo del cable) del conector. No sondee un cable a través del aislante; eso lo dañaría y finalmente se produciría un fallo debido a la corrosión. Sea prudente cuando realice pruebas eléctricas para prevenir cortos accidentales en los terminales. Tales errores pueden dañar los fusibles o los componentes. Además, podría establecerse un segundo código de fallo lo cual dificultaría el diagnóstico del problema original.

4.3.2 PRUEBA EN CARRETERA DE UN VEHICULO OBJETO DE RECLAMACION

Algunas reclamaciones exigirán una prueba de conducción como parte del procedimiento de verificación de la reparación. El objetivo de esta prueba es tratar de reproducir las condiciones de los códigos de diagnóstico o síntomas.

ADVERTENCIA: ANTES DE LLEVAR A CABO LAS PRUEBAS DE CARRETERA DE UN VEHICULO, ASEGURESE DE QUE TODOS LOS COMPONENTES SE HAYAN VUELTO A ENSAMBLAR. DURANTE EL RODAJE DE PRUEBA, NO INTENTE LEER LA PANTALLA DE LA DRBIII® MIENTRAS EL VEHICULO ESTE EN MOVIMIENTO. NO CUELQUE LA DRBIII® DEL ESPEJO RETROVISOR PARA OPERARLA USTED MISMO. CUENTE CON LA AYUDA DE UN ASISTENTE PARA HACER FUNCIONAR LA DRBIII®.

5.0 HERRAMIENTAS Y EQUIPOS NECESARIOS

DRBIII® (Dispositivo de lectura de diagnóstico)
Cables de puente
Ohmímetro
Voltímetro
Luz de prueba
8310 Herramienta de carga de airbag
8443 Herramienta de carga de sistema de airbag
SRS

6.0 GLOSARIO DE TERMINOS

ABS	Sistema de frenos antibloqueo
ACM	Módulo de control de airbag
ACT	accionador
AECM	Módulo de control electrónico de airbag (ACM)
ASDM	Módulo de diagnóstico del sistema de airbag (ACM)
BCM	Módulo de control de la carrocería
BTSI	Bloqueo de palanca de caja de cambios accionado por el pedal del freno
CAB	Controlador de frenos antibloqueo
CMTC	Brújula y miniordenador de viaje
CPA	Seguridad de posición de conector
DAB	Airbag del conductor
DLC	Conector de enlace de datos
DTC	Código de diagnóstico de fallo
EBL	Luz eléctrica trasera (desempañador de luneta trasera)
ECM	Módulo de control del motor
EVIC	Centro de información electrónica del vehículo
FCM	Módulo de control delantero
HVAC	Calefacción, ventilación, aire acondicionado
IC	Grupo de instrumentos (MIC)
IPM	Módulo de alimentación integrado
T/C	Tablero de conexiones
MIC	Grupo de instrumentos mecánicos
NGC	Controlador de nueva generación
ODO	Odómetro
ORC	Controlador de sujeción de ocupantes
PAB	Airbag del acompañante
PCI	Interfaz de comunicaciones programable (bus de comunicación del vehículo)
PCM	Módulo de control del mecanismo de transmisión
PDC	Centro de distribución de tensión
PWM	Modulado por amplitud de pulso
RKE	Apertura a distancia
RX	Recepción
SBS	Conmutador de cinturón de seguridad

SBT	Tensor de cinturón de seguridad	TCM	Módulo de control de la transmisión
SIACM	Módulo de control de airbag de impacto lateral	TX	transmisión
SKIM	Módulo de inmovilizador con llave centinela	UGDO	Dispositivo de apertura de puerta de garaje universal
SKIS	Sistema inmovilizador con llave centinela	VFD	Pantalla fluorescente al vacío
SRS	Sistema de sujeción suplementario	VTSS	Sistema de seguridad antirrobo del vehículo
SUV	Vehículo utilitario deportivo		
TCCM	Módulo de control de la caja de transferencia		

This image shows a full page of white paper with horizontal black ruling lines. The lines are evenly spaced and run across the width of the page. At the top center, there is a header area containing the word "NOTAS" in a bold, black, sans-serif font.

NOTAS

7.0

INFORMACION Y PROCEDIMIENTOS DE DIAGNOSTICO

Lista de síntomas:**ACCELEROMETRO 1****ACCELEROMETRO 2****FALLO INTERNO 1****IMPULSOR DE SALIDA 1****SENSOR DE SEGURIDAD****ENERGIA DE ENCENDIDO ALMACENADA 1****ENERGIA DE ENCENDIDO ALMACENADA 2**

Nota sobre las pruebas: Todos los síntomas mencionados se diagnostican utilizando las mismas pruebas. El título para estas pruebas será PRUEBA INTERNA DE MÓDULO.

Momento de verificación y condición de establecimiento:**ACCELEROMETRO 1**

Momento de verificación: Cuando el encendido está en posición ON, los diagnósticos de a bordo del módulo realizan pruebas de los circuitos internos continuamente.

Condición de establecimiento: Este DTC se establecerá si el módulo identifica un circuito interno fuera de límites.

ACCELEROMETRO 2

Momento de verificación: Cuando el encendido está en posición ON, los diagnósticos de a bordo del módulo realizan pruebas de los circuitos internos continuamente.

Condición de establecimiento: Este DTC se establecerá si el módulo identifica un circuito interno fuera de límites.

FALLO INTERNO 1

Momento de verificación: Cuando el encendido está en posición ON, los diagnósticos de a bordo del módulo realizan pruebas de los circuitos internos continuamente.

Condición de establecimiento: Este DTC se establecerá si el módulo identifica un circuito interno fuera de límites.

IMPULSOR DE SALIDA 1

Momento de verificación: Cuando el encendido está en posición ON, los diagnósticos de a bordo del módulo realizan pruebas de los circuitos internos continuamente.

Condición de establecimiento: Este DTC se establecerá si el módulo identifica un circuito interno fuera de límites.

ACCELEROMETRO 1 — (Continuación)**SENSOR DE SEGURIDAD**

Momento de verificación: Cuando el encendido está en posición ON, los diagnósticos de a bordo del módulo realizan pruebas de los circuitos internos continuamente.

Condición de establecimiento: Este DTC se establecerá si el módulo identifica un sensor de seguridad fuera de límites.

ENERGIA DE ENCENDIDO ALMACENADA 1

Momento de verificación: Cuando el encendido está en posición ON, los diagnósticos de a bordo del ACM realizan pruebas de los circuitos internos continuamente.

Condición de establecimiento: Este DTC se establecerá si el ACM identifica un circuito interno fuera de límites.

ENERGIA DE ENCENDIDO ALMACENADA 2

Momento de verificación: Cuando el encendido está en posición ON, los diagnósticos de a bordo del ACM realizan pruebas de los circuitos internos continuamente.

Condición de establecimiento: Este DTC se establecerá si el ACM identifica un circuito interno fuera de límites.

CAUSAS POSIBLES

MODULO DE CONTROL DE AIRBAG - ACM

MODULO DE CONTROL DE AIRBAG DE IMPACTO LATERAL IZQUIERDO - LSIACM

MODULO DE CONTROL DE AIRBAG DE IMPACTO LATERAL DERECHO - RSIACM

ACELEROMETRO 1 — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Asegúrese de que la batería está completamente cargada. ADVERTENCIA: SI EN ALGUN MOMENTO EL MODULO CAE AL SUELO, DEBERA REEMPLAZARSE. NOTA: Durante esta prueba, los módulos de AECM y ORC se mencionarán como ACM. De la lista que se ofrece a continuación, seleccione el módulo correspondiente que informa de este código de diagnóstico de fallo. SELECCIONE UNO:</p> <p>ACM – DTC ACTIVO o ALMACENADO ADVERTENCIA: ANTES DE CONTINUAR, ASEGURESE DE QUE LA BATERIA ESTA DESCONECTADA Y A CONTINUACION, ESPERE DOS MINUTOS. Reemplace el módulo de control de airbag de acuerdo con las instrucciones de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p> <p>SIACM IZQUIERDO – DTC ACTIVO o ALMACENADO ADVERTENCIA: ANTES DE CONTINUAR, ASEGURESE DE QUE LA BATERIA ESTA DESCONECTADA Y A CONTINUACION, ESPERE DOS MINUTOS. Reemplace el módulo de control de airbag de impacto lateral izquierdo de acuerdo con las instrucciones de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p> <p>SIACM DERECHO – DTC ACTIVO o ALMACENADO ADVERTENCIA: ANTES DE CONTINUAR, ASEGURESE DE QUE LA BATERIA ESTA DESCONECTADA Y A CONTINUACION, ESPERE DOS MINUTOS. Reemplace el módulo de control de airbag de impacto lateral derecho de acuerdo con la información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p> <p>NOTA: Cuando vuelva a conectar componentes del sistema airbag, el encendido debe estar en posición OFF y la batería desconectada.</p>	Todos

Lista de síntomas:**INDICADOR DE ADVERTENCIA DE AIRBAG ABIERTO****INDICADOR DE ADVERTENCIA DE AIRBAG EN CORTO**

Nota sobre las pruebas: Todos los síntomas mencionados se diagnostican utilizando las mismas pruebas. El título para las pruebas será PRUEBA DE INDICADOR DE ADVERTENCIA DE AIRBAG.

Momento de verificación y condición de establecimiento:**INDICADOR DE ADVERTENCIA DE AIRBAG ABIERTO**

Momento de verificación: Cuando el encendido está en posición ON, el ACM monitoriza el bus PCI en busca de un mensaje desde el MIC que contenga el estado del indicador de advertencia de airbag. El MIC transmite el mensaje una vez al colocarse el encendido en posición ON, al producirse un cambio en el estado de la luz, o en respuesta al mensaje de luz del ACM.

Condición de establecimiento: Este DTC se establecerá si el estado del indicador es ABIERTO durante 2 o 3 mensajes consecutivos, o 2 o 3 segundos.

INDICADOR DE ADVERTENCIA DE AIRBAG EN CORTO

Momento de verificación: Cuando el encendido está en posición ON, el ACM monitoriza el bus PCI en busca de un mensaje desde el MIC que contenga el estado del indicador de advertencia de airbag. El MIC transmite el mensaje una vez al colocarse el encendido en posición ON, al producirse un cambio en el estado de la luz, o en respuesta al mensaje de luz del ACM.

Condición de establecimiento: Este DTC se establecerá si el estado del indicador es EN CORTO durante 2 ó 3 mensajes consecutivos, o 2 ó 3 segundos.

CAUSAS POSIBLES

MIC, FALLO DE COMUNICACION

INDICADOR DE ADVERTENCIA

ACM, INDICADOR DE ADVERTENCIA

CODIGO ALMACENADO O PROBLEMA INTERMITENTE

PRESENCIA DE CODIGO ACTIVO

INDICADOR DE ADVERTENCIA DE AIRBAG ABIERTO — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Asegúrese de que la batería está completamente cargada. NOTA: Durante esta prueba, los módulos de AECM y ORC se mencionarán como ACM. SELECCIONE DTC ACTIVO o ALMACENADO:</p> <p>ACM – DTC ACTIVO Diríjase a 2</p> <p>ACM – DTC ALMACENADO Diríjase a 5</p> <p>NOTA: Cuando vuelva a conectar componentes del sistema airbag, el encendido debe estar en posición OFF y la batería desconectada.</p>	Todos
2	<p>Utilice la DRB III® para asegurarse de que existe comunicación del bus PCI con el grupo de instrumentos. ¿Se comunica el grupo de instrumentos a través del bus PCI?</p> <p>Sí → Diríjase a 3</p> <p>No → Consulte la categoría COMUNICACION y seleccione el síntoma relacionado SEÑAL +/- DEL BUS DEL GRUPO DE INSTRUMENTOS EN ABIERTO. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
3	<p>Utilice la DRB III® para seleccionar SUJECIONES PASIVAS, AIRBAG y VISUALIZACION DE MONITORES. Utilice la DRBIII® para leer la pantalla de MONITOR DE LUZ DE ADVERTENCIA. Seleccione el ESTADO DE LUZ visualizado en la pantalla de monitores de la DRB. ¿Visualiza la DRBIII® ESTADO DE LUZ: CORRECTO?</p> <p>Sí → Diríjase a 4</p> <p>No → Reemplace el grupo de instrumentos. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
4	<p>ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION OFF, DESCONECTE LA BATERIA Y ESPERE DOS MINUTOS ANTES DE CONTINUAR. Si no quedan otras causas posibles, vea la reparación.</p> <p>Repare</p> <p>Reemplace el módulo de control de airbag de acuerdo con las instrucciones de servicio. ADVERTENCIA: SI EN ALGUN MOMENTO EL MODULO DE CONTROL DE AIRBAG CAE AL SUELO, DEBERA REEMPLAZARSE. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p>	Todos

INDICADOR DE ADVERTENCIA DE AIRBAG ABIERTO — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
5	<p>Retire toda herramienta especial o cable de puente y vuelva a conectar todos los conectores desconectados previamente, excepto la batería.</p> <p>NOTA: Asegúrese de que la batería esté completamente cargada.</p> <p>Utilice la DRBIII® para registrar y borrar todos los DTC de todos los módulos.</p> <p>Todos los códigos activos deben resolverse antes de diagnosticar los códigos almacenados.</p> <p>Mientras efectúa los pasos siguientes, mantenga una distancia segura de todos los airbag.</p> <p>Utilice la DRBIII® para monitorizar si existen códigos activos mientras recorre el sistema.</p> <p>NOTA: Si el vehículo está equipado con conmutador ON/OFF de airbag del acompañante, lea los DTC en todas las posiciones del conmutador.</p> <p>Mueva el mazo de cableado y conectores del sistema de airbag apropiado y gire el volante de dirección de un tope a otro.</p> <p>NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario.</p> <p>Acaba de intentar simular la condición que estableció inicialmente el mensaje de código de fallo.</p> <p>Las siguientes comprobaciones adicionales pueden ayudarle a identificar un posible problema intermitente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Inspeccione visualmente los conectores de mazo de cableado asociados. Compruebe si existe algún terminal roto, doblado, desplazado hacia fuera, separado o contaminado. - Inspeccione visualmente los mazos asociados. Compruebe si hay algún cable excoriado, horadado, pinzado o parcialmente roto. - Consulte los diagramas de cableado y boletines de servicio técnicos aplicables. <p>¿Pasa a ser activo el DTC?</p> <p style="margin-left: 40px;">Sí → Seleccione el síntoma apropiado de la Lista de síntomas.</p> <p style="margin-left: 40px;">No → En este momento no se detecta ningún problema. Borre todos los códigos antes de devolver el vehículo al cliente.</p>	Todos

Síntoma:**FALTA DE CONCORDANCIA DE CALIBRACION****Momento de verificación y condición de establecimiento:****FALTA DE CONCORDANCIA DE CALIBRACION**

Momento de verificación: Al colocar el encendido en posición ON y con al menos una alimentación superior a 8,3 voltios, el ACM compara el 6to dígito del mensaje de VIN del bus con el 6to dígito del VIN almacenado en la memoria del ACM. (1) Servicio ligero y (2, 3 ó 4) para servicio pesado.

Condición de establecimiento: El código se establecerá si el 6to dígito del VIN del mensaje del bus PCI y el VIN almacenado en el ACM no coinciden.

CAUSAS POSIBLES

PCM, FALLO DE COMUNICACION DEL PCI

NUMEROS DE IDENTIFICACION DEL VEHICULO DEL PCM INCORRECTOS O AUSENTES

FALTA DE CONCORDANCIA DE CALIBRACION DEL ACM

CODIGO ALMACENADO O PROBLEMA INTERMITENTE

PRESENCIA DE CODIGO ACTIVO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON.</p> <p>NOTA: Asegúrese de que la batería esté completamente cargada.</p> <p>NOTA: Durante esta prueba, los módulos de AECM y ORC se mencionarán como ACM.</p> <p>SELECCIONE DTC ACTIVO o ALMACENADO:</p> <p>ACM – DTC ACTIVO Diríjase a 2</p> <p>ACM – DTC ALMACENADO Diríjase a 5</p> <p>NOTA: Cuando vuelva a conectar componentes del sistema airbag, el encendido debe estar en posición OFF y la batería desconectada.</p>	Todos
2	<p>Coloque el encendido en la posición ON.</p> <p>NOTA: Asegúrese de que la batería esté completamente cargada.</p> <p>Conecte la DRB al conector de enlace de datos y seleccione SUJECIONES PASIVAS, AIRBAG, PRUEBA DE SISTEMA.</p> <p>Utilice la DRB III® para leer la prueba de sistema.</p> <p>¿Visualiza la DRB PCM activo en el bus?</p> <p>Sí → Diríjase a 3</p> <p>No → Consulte la categoría COMUNICACION y seleccione el síntoma relacionado.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p>	Todos

FALTA DE CONCORDANCIA DE CALIBRACION — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	<p>Utilice la DRB para seleccionar, MOTOR, VARIOS, FUNCIONES VARIAS y, a continuación, COMPROBACION DE VIN, y lea el número de identificación del vehículo en el módulo de control del mecanismo de transmisión.</p> <p>Compare el VIN que aparece en la pantalla de la DRB con la placa VIN del vehículo.</p> <p>¿Coinciden la placa VIN y el VIN del PCM?</p> <p>Sí → Diríjase a 4</p> <p>No → Reemplace el módulo de control del mecanismo de transmisión y prográmelo con el número de identificación del vehículo correcto. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p>	Todos
4	<p>ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION OFF, DESCONECTE LA BATERIA Y ESPERE DOS MINUTOS ANTES DE CONTINUAR.</p> <p>Desconecte los conectores del módulo de control de airbag.</p> <p>Conecte el adaptador de la herramienta de carga apropiada al conector o conectores del módulo de control de airbag.</p> <p>ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION ON, A CONTINUACION VUELVA A CONECTAR LA BATERIA.</p> <p>NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario.</p> <p>Mida los voltajes de los circuitos RUN y RUN-START entre el adaptador del ACM de la herramienta de carga y masa.</p> <p>¿Está el circuito RUN o RUN-START por encima de 8,3 voltios?</p> <p>Sí → Reemplace el módulo de control de airbag de acuerdo con la Información de servicio. ADVERTENCIA: SI EN ALGUN MOMENTO EL MODULO DE CONTROL DE AIRBAG CAE AL SUELO, DEBERA REEMPLAZARSE. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p> <p>No → Repare el voltaje bajo en el circuito RUN y RUN-START. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p>	Todos

FALTA DE CONCORDANCIA DE CALIBRACION — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
5	<p>Retire toda herramienta especial o cable de puente y vuelva a conectar todos los conectores desconectados previamente, excepto la batería.</p> <p>NOTA: Asegúrese de que la batería esté completamente cargada.</p> <p>Utilice la DRBIII® para registrar y borrar todos los DTC de todos los módulos.</p> <p>Todos los códigos activos deben resolverse antes de diagnosticar los códigos almacenados.</p> <p>Mientras efectúa los pasos siguientes, mantenga una distancia segura de todos los airbag.</p> <p>Utilice la DRBIII® para monitorizar si existen códigos activos mientras recorre el sistema.</p> <p>NOTA: Si el vehículo está equipado con conmutador ON/OFF de airbag del acompañante, lea los DTC en todas las posiciones del conmutador.</p> <p>Mueva el mazo de cableado y conectores del sistema de airbag apropiado y gire el volante de dirección de un tope a otro.</p> <p>NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario.</p> <p>Acaba de intentar simular la condición que estableció inicialmente el mensaje de código de fallo.</p> <p>Las siguientes comprobaciones adicionales pueden ayudarle a identificar un posible problema intermitente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Inspeccione visualmente los conectores de mazo de cableado asociados. Compruebe si existe algún terminal roto, doblado, desplazado hacia fuera, separado o contaminado. - Inspeccione visualmente los mazos asociados. Compruebe si hay algún cable excoriado, horadado, pinzado o parcialmente roto. - Consulte los diagramas de cableado y boletines de servicio técnicos aplicables. <p>¿Pasa a ser activo el DTC?</p> <p style="padding-left: 40px;">Sí → Seleccione el síntoma apropiado de la Lista de síntomas.</p> <p style="padding-left: 40px;">No → En este momento no se detecta ningún problema. Borre todos los códigos antes de devolver el vehículo al cliente.</p>	Todos

Síntoma:**FALTA DE CONCORDANCIA DE MENSAJES DEL GRUPO DE INSTRUMENTOS****Momento de verificación y condición de establecimiento:****FALTA DE CONCORDANCIA DE MENSAJES DEL GRUPO DE INSTRUMENTOS**

Momento de verificación: Una vez completada la prueba de bombillas del MIC, el ACM compara la solicitud de luz por parte del ACM, encendida o apagada, y el mensaje de luz encendida por parte del MIC, encendida o apagada, y los mensajes del bus PCI. Cada mensaje se transmite una vez por segundo o cuando se produce un cambio en el estado de la luz.

Condición de establecimiento: Si los mensajes de la solicitud de luz por parte del ACM, encendida o apagada, y de luz encendida por parte del MIC, encendida o apagada, no coinciden, se establece el código.

CAUSAS POSIBLES

CODIGOS DE DIAGNOSTICO DEL MIC

FALTA DE CONCORDANCIA DE MENSAJES DEL GRUPO DE INSTRUMENTOS

CODIGO ALMACENADO O PROBLEMA INTERMITENTE

ACM, FALTA DE CONCORDANCIA DE MENSAJES DEL GRUPO DE INSTRUMENTOS

PRESENCIA DE CODIGO ACTIVO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Asegúrese de que la batería está completamente cargada. NOTA: Durante esta prueba, los módulos de AECD y ORC se mencionarán como ACM. SELECCIONE DTC ACTIVO o ALMACENADO:</p> <p>ACM – DTC ACTIVO Diríjase a 2</p> <p>ACM – DTC ALMACENADO Diríjase a 5</p> <p>NOTA: Cuando vuelva a conectar componentes del sistema airbag, el encendido debe estar en posición OFF y la batería desconectada.</p>	Todos
2	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRBIII® para leer los DTC del MIC. ¿La DRBIII® visualiza algún código de diagnóstico activo?</p> <p>Sí → Para informarse sobre los problemas relacionados con el grupo de instrumentos, consulte la lista de síntomas.</p> <p>No → Diríjase a 3</p>	Todos

FALTA DE CONCORDANCIA DE MENSAJES DEL GRUPO DE INSTRUMENTOS — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	<p>Utilice la DRBIII® para seleccionar SUJECCIONES PASIVAS, AIRBAG, VISUALIZACION DE MONITORES y ESTADO DE LUZ DE ADVERTENCIA.</p> <p>Accione la llave de encendido y observe los monitores de LUZ ENCENDIDA POR MIC y SOL. DE LUZ POR ACM después de la prueba de indicadores de 6 a 8 segundos.</p> <p>¿Los monitores de LUZ ENCENDIDA POR MIC y de REQ. DE LUZ POR ACM coinciden?</p> <p>Sí → Diríjase a 4</p> <p>No → Reemplace el grupo de instrumentos mecánicos. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
4	<p>ADVERTENCIA: ASEGURESE DE QUE LA BATERIA ESTA DESCONECTADA Y, A CONTINUACION, ESPERE DOS MINUTOS ANTES DE CONTINUAR.</p> <p>Si no quedan otras causas posibles, vea la reparación.</p> <p>Repare</p> <p>Reemplace el módulo de control de airbag de acuerdo con las instrucciones de servicio. ADVERTENCIA: SI EN ALGUN MOMENTO EL MODULO DE CONTROL DE AIRBAG CAE AL SUELO, DEBERA REEMPLAZARSE.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p>	Todos
5	<p>Retire toda herramienta especial o cable de puente y vuelva a conectar todos los conectores desconectados previamente, excepto la batería.</p> <p>NOTA: Asegúrese de que la batería esté completamente cargada.</p> <p>Utilice la DRBIII® para registrar y borrar todos los DTC de todos los módulos.</p> <p>Todos los códigos activos deben resolverse antes de diagnosticar los códigos almacenados.</p> <p>Mientras efectúa los pasos siguientes, mantenga una distancia segura de todos los airbag.</p> <p>Utilice la DRBIII® para monitorizar si existen códigos activos mientras recorre el sistema.</p> <p>NOTA: Si el vehículo está equipado con conmutador ON/OFF de airbag del acompañante, lea los DTC en todas las posiciones del conmutador.</p> <p>Mueva el mazo de cableado y conectores del sistema de airbag apropiado y gire el volante de dirección de un tope a otro.</p> <p>NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario.</p> <p>Acaba de intentar simular la condición que estableció inicialmente el mensaje de código de fallo.</p> <p>Las siguientes comprobaciones adicionales pueden ayudarle a identificar un posible problema intermitente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Inspeccione visualmente los conectores de mazo de cableado asociados. Compruebe si existe algún terminal roto, doblado, desplazado hacia fuera, separado o contaminado. - Inspeccione visualmente los mazos asociados. Compruebe si hay algún cable excoriado, horadado, pinzado o parcialmente roto. - Consulte los diagramas de cableado y boletines de servicio técnicos aplicables. <p>¿Pasa a ser activo el DTC?</p> <p>Sí → Seleccione el síntoma apropiado de la Lista de síntomas.</p> <p>No → En este momento no se detecta ningún problema. Borre todos los códigos antes de devolver el vehículo al cliente.</p>	Todos

Síntoma:

ERROR DE CONFIGURACION

Momento de verificación y condición de establecimiento:

ERROR DE CONFIGURACION

Momento de verificación: Cuando el encendido está en posición ON, el Módulo de control de airbag de impacto lateral monitoriza si los terminales de cebo eléctrico sin utilizar presentan una resistencia de circuito de cebo eléctrico válida.

Condición de establecimiento: Cuando el SIACM detecta una resistencia de circuito de cebo eléctrico válida a través de los terminales sin utilizar.

CAUSAS POSIBLES

SELECCIONE EL MODULO QUE INFORMA DEL DTC
 CABLEADO INCORRECTO DE CONECTOR DE SIACM IZQUIERDO
 CABLEADO INCORRECTO DE CONECTOR DE SIACM DERECHO
 MODULO DE CONTROL DE AIRBAG DE IMPACTO LATERAL IZQUIERDO - LSIACM
 MODULO DE CONTROL DE AIRBAG DE IMPACTO LATERAL DERECHO - LSIACM
 CODIGO ALMACENADO O PROBLEMA INTERMITENTE
 PRESENCIA DE CODIGO ACTIVO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON. NOTA: Asegúrese de que la batería está completamente cargada. NOTA: Durante esta prueba, los módulos de AECM y ORC se mencionarán como ACM. SELECCIONE UNO:</p> <p>SIACM IZQUIERDO – DTC ACTIVO Diríjase a 2</p> <p>SIACM IZQUIERDO – DTC ALMACENADO Diríjase a 4</p> <p>SIACM DERECHO – DTC ACTIVO Diríjase a 3</p> <p>SIACM DERECHO – DTC ALMACENADO Diríjase a 4</p> <p>NOTA: Cuando vuelva a conectar componentes del sistema airbag, el encendido debe estar en posición OFF y la batería desconectada.</p>	Todos

ERROR DE CONFIGURACION — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
2	<p>ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION OFF, DESCONECTE LA BATERIA Y ESPERE DOS MINUTOS ANTES DE CONTINUAR. Desconecte el conector del SIACM izquierdo. NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario. Utilice el diagrama de cableado/esquemático como guía para inspeccionar el cableado del conector del SIACM izquierdo. ¿El cableado del conector está correcto?</p> <p>Sí → Reemplace el módulo de control de airbag de impacto lateral izquierdo de acuerdo con las instrucciones de servicio. ADVERTENCIA: SI EN ALGUN MOMENTO EL MODULO DE CONTROL DE AIRBAG DE IMPACTO LATERAL CAE AL SUELO, DEBERA REEMPLAZARSE. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p> <p>No → Restablezca el cableado del conector del módulo de control de airbag de impacto lateral izquierdo. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p>	Todos
3	<p>ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION OFF, DESCONECTE LA BATERIA Y ESPERE DOS MINUTOS ANTES DE CONTINUAR. Desconecte el conector del SIACM derecho. NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario. Utilice el diagrama esquemático para verificar el cableado del conector del SIACM derecho. Utilice el diagrama de cableado/esquemático como guía para inspeccionar el cableado del conector del SIACM derecho. ¿El cableado del conector está correcto?</p> <p>Sí → Reemplace el módulo de control de airbag de impacto lateral derecho de acuerdo con las Instrucciones de servicio. ADVERTENCIA: SI EN ALGUN MOMENTO EL MODULO DE CONTROL DE AIRBAG DE IMPACTO LATERAL CAE AL SUELO, DEBERA REEMPLAZARSE. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p> <p>No → Restablezca el cableado del conector del módulo de control de airbag de impacto lateral derecho. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p>	Todos

ERROR DE CONFIGURACION — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
4	<p>Retire toda herramienta especial o cable de puente y vuelva a conectar todos los conectores desconectados previamente, excepto la batería.</p> <p>NOTA: Asegúrese de que la batería esté completamente cargada.</p> <p>Utilice la DRBIII® para registrar y borrar todos los DTC de todos los módulos.</p> <p>Todos los códigos activos deben resolverse antes de diagnosticar los códigos almacenados.</p> <p>Mientras efectúa los pasos siguientes, mantenga una distancia segura de todos los airbag.</p> <p>Utilice la DRBIII® para monitorizar si existen códigos activos mientras recorre el sistema.</p> <p>NOTA: Si el vehículo está equipado con conmutador ON/OFF de airbag del acompañante, lea los DTC en todas las posiciones del conmutador.</p> <p>Mueva el mazo de cableado y conectores del sistema de airbag apropiado y gire el volante de dirección de un tope a otro.</p> <p>NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario.</p> <p>Acaba de intentar simular la condición que estableció inicialmente el mensaje de código de fallo.</p> <p>Las siguientes comprobaciones adicionales pueden ayudarle a identificar un posible problema intermitente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Inspeccione visualmente los conectores de mazo de cableado asociados. Compruebe si existe algún terminal roto, doblado, desplazado hacia fuera, separado o contaminado. - Inspeccione visualmente los mazos asociados. Compruebe si hay algún cable excoriado, horadado, pinzado o parcialmente roto. - Consulte los diagramas de cableado y boletines de servicio técnicos aplicables. <p>¿Pasa a ser activo el DTC?</p> <p style="margin-left: 40px;">Sí → Seleccione el síntoma apropiado de la Lista de síntomas.</p> <p style="margin-left: 40px;">No → En este momento no se detecta ningún problema. Borre todos los códigos antes de devolver el vehículo al cliente.</p>	Todos

Síntoma:

CIRCUITO DE CEBO ELECTRICO DE CORTINA ABIERTO

Momento de verificación y condición de establecimiento:

CIRCUITO DE CEBO ELECTRICO DE CORTINA ABIERTO

Momento de verificación: Con el encendido en posición ON, el SIACM monitoriza la resistencia de los circuitos de cebo eléctrico de cortina.

Condición de establecimiento: Cuando el SIACM detecta un circuito abierto o resistencia alta en los circuitos de cebo eléctrico de cortina.

CAUSAS POSIBLES

AIRBAG DE CORTINA ABIERTO

CIRCUITO DE LINEA 1 O LINEA 2 DE CEBO ELECTRICO 1 DE CORTINA ABIERTO

SIACM, CIRCUITO DE CEBO ELECTRICO DE CORTINA ABIERTO

CODIGO ALMACENADO O PROBLEMA INTERMITENTE

PRESENCIA DE CODIGO ACTIVO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Asegúrese de que la batería está completamente cargada. Coloque el encendido en la posición ON. NOTA: Durante esta prueba, los módulos de AEEM y ORC se mencionarán como ACM. SELECCIONE UNO:</p> <p>SIACM IZQUIERDO – DTC ACTIVO Diríjase a 2</p> <p>SIACM IZQUIERDO – DTC ALMACENADO Diríjase a 4</p> <p>SIACM DERECHO – DTC ACTIVO Diríjase a 2</p> <p>SIACM DERECHO – DTC ALMACENADO Diríjase a 4</p> <p>NOTA: Cuando vuelva a conectar componentes del sistema airbag, el encendido debe estar en posición OFF y la batería desconectada.</p>	Todos

CIRCUITO DE CEBO ELECTRICO DE CORTINA ABIERTO — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
2	<p>ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION OFF, DESCONECTE LA BATERIA Y ESPERE DOS MINUTOS ANTES DE CONTINUAR. ADVERTENCIA: NO DEPOSITE UN AIRBAG DE CORTINA SIN DESPLEGAR MIRANDO HACIA ABAJO SOBRE UNA SUPERFICIE SOLIDA, YA QUE PUEDE SALIR DISPARADO EN CASO DE PRODUCIRSE UN DESPLIEGUE ACCIDENTAL Y PODRIA PRODUCIR HERIDAS GRAVES O MORTALES.</p> <p>Desconecte el conector de airbag de cortina.</p> <p>NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario.</p> <p>Conecte la herramienta de carga apropiada al conector de airbag de cortina.</p> <p>ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION ON, Y A CONTINUACION VUELVA A CONECTAR LA BATERIA.</p> <p>Utilice la DRBIII® para leer los DTC activos del SIACM.</p> <p>¿Visualiza la DRBIII® CIRCUITO DE CEBO ELECTRICO DE CORTINA ABIERTO?</p> <p>Sí → Diríjase a 3</p> <p>No → Reemplace el airbag de cortina de acuerdo con la información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p>	Todos
3	<p>ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION OFF, DESCONECTE LA BATERIA Y ESPERE DOS MINUTOS ANTES DE CONTINUAR. ADVERTENCIA: NO DEPOSITE UN AIRBAG DE CORTINA SIN DESPLEGAR MIRANDO HACIA ABAJO SOBRE UNA SUPERFICIE SOLIDA, YA QUE PUEDE SALIR DISPARADO EN CASO DE PRODUCIRSE UN DESPLIEGUE ACCIDENTAL Y PODRIA PRODUCIR HERIDAS GRAVES O MORTALES.</p> <p>Desconecte el puente de la herramienta de carga de airbag.</p> <p>Desconecte el conector del módulo de control de airbag de impacto lateral.</p> <p>NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario.</p> <p>Conecte el adaptador de la herramienta de carga apropiada al conector del módulo de control de airbag de impacto lateral.</p> <p>Mida la resistencia de los circuitos de línea 1 y línea 2 de cebo eléctrico 1 de cortina entre el adaptador de SIACM de la herramienta de carga y el conector de airbag de cortina.</p> <p>¿La resistencia está por debajo de 1,0 ohmios en ambos circuitos?</p> <p>Sí → Reemplace el módulo de control de airbag de impacto lateral de acuerdo con la Información de servicio. ADVERTENCIA: SI EN ALGUN MOMENTO EL MODULO DE CONTROL DE AIRBAG DE IMPACTO LATERAL CAE AL SUELO, DEBERA REEMPLAZARSE. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p> <p>No → Repare el abierto o la resistencia alta en los circuitos de línea 1 o línea 2 de cebo eléctrico 1 de airbag de cortina. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p>	Todos

CIRCUITO DE CEBO ELECTRICO DE CORTINA ABIERTO — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
4	<p>Retire toda herramienta especial o cable de puente y vuelva a conectar todos los conectores desconectados previamente, excepto la batería.</p> <p>NOTA: Asegúrese de que la batería esté completamente cargada.</p> <p>Utilice la DRBIII® para registrar y borrar todos los DTC de todos los módulos.</p> <p>Todos los códigos activos deben resolverse antes de diagnosticar los códigos almacenados.</p> <p>Mientras efectúa los pasos siguientes, mantenga una distancia segura de todos los airbag.</p> <p>Utilice la DRBIII® para monitorizar si existen códigos activos mientras recorre el sistema.</p> <p>NOTA: Si el vehículo está equipado con conmutador ON/OFF de airbag del acompañante, lea los DTC en todas las posiciones del conmutador.</p> <p>Mueva el mazo de cableado y conectores del sistema de airbag apropiado y gire el volante de dirección de un tope a otro.</p> <p>NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario.</p> <p>Acaba de intentar simular la condición que estableció inicialmente el mensaje de código de fallo.</p> <p>Las siguientes comprobaciones adicionales pueden ayudarle a identificar un posible problema intermitente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Inspeccione visualmente los conectores de mazo de cableado asociados. Compruebe si existe algún terminal roto, doblado, desplazado hacia fuera, separado o contaminado. - Inspeccione visualmente los mazos asociados. Compruebe si hay algún cable excoriado, horadado, pinzado o parcialmente roto. - Consulte los diagramas de cableado y boletines de servicio técnicos aplicables. <p>¿Pasa a ser activo el DTC?</p> <p style="margin-left: 40px;">Sí → Seleccione el síntoma apropiado de la Lista de síntomas.</p> <p style="margin-left: 40px;">No → En este momento no se detecta ningún problema. Borre todos los códigos antes de devolver el vehículo al cliente.</p>	Todos

Síntoma:**CIRCUITO DE CEBO ELECTRICO DE CORTINA EN CORTO****Momento de verificación y condición de establecimiento:****CIRCUITO DE CEBO ELECTRICO DE CORTINA EN CORTO**

Momento de verificación: Cuando el encendido está en posición ON, el SIACM monitoriza la resistencia entre los circuitos de cebo eléctrico de cortina.

Condición de establecimiento: Cuando el SIACM detecta una resistencia baja entre los circuitos de cebo eléctrico de cortina.

CAUSAS POSIBLES

AIRBAG DE CORTINA EN CORTO

LINEA 1 DE CEBO ELECTRICO 1 DE CORTINA EN CORTO A LA LINEA 2

SIACM, CIRCUITO DE CEBO ELECTRICO DE CORTINA EN CORTO

CODIGO ALMACENADO O PROBLEMA INTERMITENTE

PRESENCIA DE CODIGO ACTIVO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Asegúrese de que la batería está completamente cargada. Coloque el encendido en la posición ON. NOTA: Durante esta prueba, los módulos de AEEM y ORC se mencionarán como ACM. SELECCIONE UNO:</p> <p>SIACM IZQUIERDO – DTC ACTIVO Diríjase a 2</p> <p>SIACM IZQUIERDO – DTC ALMACENADO Diríjase a 4</p> <p>SIACM DERECHO – DTC ACTIVO Diríjase a 2</p> <p>SIACM DERECHO – DTC ALMACENADO Diríjase a 4</p> <p>NOTA: Cuando vuelva a conectar componentes del sistema airbag, el encendido debe estar en posición OFF y la batería desconectada.</p>	Todos

CIRCUITO DE CEBO ELECTRICO DE CORTINA EN CORTO — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
2	<p>ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION OFF, DESCONECTE LA BATERIA Y ESPERE DOS MINUTOS ANTES DE CONTINUAR. ADVERTENCIA: NO DEPOSITE UN AIRBAG DE CORTINA SIN DESPLEGAR MIRANDO HACIA ABAJO SOBRE UNA SUPERFICIE SOLIDA, YA QUE PUEDE SALIR DISPARADO EN CASO DE PRODUCIRSE UN DESPLIEGUE ACCIDENTAL Y PODRIA PRODUCIR HERIDAS GRAVES O MORTALES.</p> <p>Desconecte el conector de airbag de cortina.</p> <p>NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario.</p> <p>Conecte la herramienta de carga apropiada al conector de airbag de cortina.</p> <p>ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION ON, Y A CONTINUACION VUELVA A CONECTAR LA BATERIA.</p> <p>Utilice la DRBIII® para leer los DTC activos del SIACM.</p> <p>¿Visualiza la DRBIII® CIRCUITO DE CEBO ELECTRICO DE CORTINA EN CORTO?</p> <p>Sí → Diríjase a 3</p> <p>No → Reemplace el airbag de cortina de acuerdo con la información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p>	Todos
3	<p>ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION OFF, DESCONECTE LA BATERIA Y ESPERE DOS MINUTOS ANTES DE CONTINUAR. ADVERTENCIA: NO DEPOSITE UN AIRBAG DE CORTINA SIN DESPLEGAR MIRANDO HACIA ABAJO SOBRE UNA SUPERFICIE SOLIDA, YA QUE PUEDE SALIR DISPARADO EN CASO DE PRODUCIRSE UN DESPLIEGUE ACCIDENTAL Y PODRIA PRODUCIR HERIDAS GRAVES O MORTALES.</p> <p>NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario.</p> <p>Conecte el adaptador de la herramienta de carga apropiada al conector del SIACM.</p> <p>Desconecte el conector del módulo de control de airbag de impacto lateral.</p> <p>Mida la resistencia entre los circuitos de línea 1 y línea 2 de cebo eléctrico 1 de cortina en el conector de airbag de cortina.</p> <p>¿Está la resistencia por debajo de 10 K-ohmios?</p> <p>Sí → Repare la línea 1 de cebo eléctrico 1 de cortina en corto al circuito de la línea 2. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p> <p>No → Reemplace el módulo de control de airbag de impacto lateral de acuerdo con las Instrucciones de servicio. ADVERTENCIA: SI EN ALGUN MOMENTO EL MODULO DE CONTROL DE AIRBAG DE IMPACTO LATERAL CAE AL SUELO, DEBERA REEMPLAZARSE. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p>	Todos

CIRCUITO DE CEBO ELECTRICO DE CORTINA EN CORTO — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
4	<p>Retire toda herramienta especial o cable de puente y vuelva a conectar todos los conectores desconectados previamente, excepto la batería.</p> <p>NOTA: Asegúrese de que la batería esté completamente cargada.</p> <p>Utilice la DRBIII® para registrar y borrar todos los DTC de todos los módulos.</p> <p>Todos los códigos activos deben resolverse antes de diagnosticar los códigos almacenados.</p> <p>Mientras efectúa los pasos siguientes, mantenga una distancia segura de todos los airbag.</p> <p>Utilice la DRBIII® para monitorizar si existen códigos activos mientras recorre el sistema.</p> <p>NOTA: Si el vehículo está equipado con conmutador ON/OFF de airbag del acompañante, lea los DTC en todas las posiciones del conmutador.</p> <p>Mueva el mazo de cableado y conectores del sistema de airbag apropiado y gire el volante de dirección de un tope a otro.</p> <p>NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario.</p> <p>Acaba de intentar simular la condición que estableció inicialmente el mensaje de código de fallo.</p> <p>Las siguientes comprobaciones adicionales pueden ayudarle a identificar un posible problema intermitente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Inspeccione visualmente los conectores de mazo de cableado asociados. Compruebe si existe algún terminal roto, doblado, desplazado hacia fuera, separado o contaminado. - Inspeccione visualmente los mazos asociados. Compruebe si hay algún cable excoriado, horadado, pinzado o parcialmente roto. - Consulte los diagramas de cableado y boletines de servicio técnicos aplicables. <p>¿Pasa a ser activo el DTC?</p> <p style="padding-left: 40px;">Sí → Seleccione el síntoma apropiado de la Lista de síntomas.</p> <p style="padding-left: 40px;">No → En este momento no se detecta ningún problema. Borre todos los códigos antes de devolver el vehículo al cliente.</p>	Todos

Síntoma:

CEBO ELECTRICO DE CORTINA EN CORTO A LA BATERIA

Momento de verificación y condición de establecimiento:

CEBO ELECTRICO DE CORTINA EN CORTO A LA BATERIA

Momento de verificación: Con el encendido en posición ON, el SIACM monitoriza el voltaje de los circuitos de cebo eléctrico de cortina.

Condición de establecimiento: Cuando el SIACM detecta voltaje alto en los circuitos de cebo eléctrico de cortina.

CAUSAS POSIBLES

AIRBAG DE LA CORTINA EN CORTO A LA BATERIA

LINEA 1 O LINEA 2 DE CEBO ELECTRICO 1 DE CORTINA EN CORTO A LA BATERIA

SIACM, CEBO ELECTRICO DE CORTINA EN CORTO A LA BATERIA

CODIGO ALMACENADO O PROBLEMA INTERMITENTE

PRESENCIA DE CODIGO ACTIVO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Asegúrese de que la batería está completamente cargada. NOTA: Durante esta prueba, los módulos de AECM y ORC se mencionarán como ACM. SELECCIONE UNO:</p> <p>SIACM IZQUIERDO – DTC ACTIVO Diríjase a 2</p> <p>SIACM IZQUIERDO – DTC ALMACENADO Diríjase a 4</p> <p>SIACM DERECHO – DTC ACTIVO Diríjase a 2</p> <p>SIACM DERECHO – DTC ALMACENADO Diríjase a 4</p> <p>NOTA: Cuando vuelva a conectar componentes del sistema airbag, el encendido debe estar en posición OFF y la batería desconectada.</p>	Todos

CEBO ELECTRICO DE CORTINA EN CORTO A LA BATERIA — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
2	<p>ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION OFF, DESCONECTE LA BATERIA Y ESPERE DOS MINUTOS ANTES DE CONTINUAR. ADVERTENCIA: NO DEPOSITE UN AIRBAG DE CORTINA SIN DESPLEGAR MIRANDO HACIA ABAJO SOBRE UNA SUPERFICIE SOLIDA, YA QUE PUEDE SALIR DISPARADO EN CASO DE PRODUCIRSE UN DESPLIEGUE ACCIDENTAL Y PODRIA PRODUCIR HERIDAS GRAVES O MORTALES.</p> <p>Desconecte el conector de airbag de cortina.</p> <p>NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario.</p> <p>Conecte la herramienta de carga apropiada al conector de airbag de cortina.</p> <p>ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION ON, Y A CONTINUACION VUELVA A CONECTAR LA BATERIA.</p> <p>Utilice la DRBIII® para leer los DTC activos del SIACM.</p> <p>¿La DRBIII® visualiza CEBO ELECTRICO DE CORTINA EN CORTO A LA BATERIA?</p> <p>Sí → Diríjase a 3</p> <p>No → Reemplace el airbag de cortina de acuerdo con la información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p>	Todos
3	<p>ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION OFF, DESCONECTE LA BATERIA Y ESPERE DOS MINUTOS ANTES DE CONTINUAR. ADVERTENCIA: NO DEPOSITE UN AIRBAG DE CORTINA SIN DESPLEGAR MIRANDO HACIA ABAJO SOBRE UNA SUPERFICIE SOLIDA, YA QUE PUEDE SALIR DISPARADO EN CASO DE PRODUCIRSE UN DESPLIEGUE ACCIDENTAL Y PODRIA PRODUCIR HERIDAS GRAVES O MORTALES.</p> <p>Desconecte el puente de la herramienta de carga de airbag.</p> <p>Desconecte el conector del módulo de control de airbag de impacto lateral.</p> <p>NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario.</p> <p>Conecte el adaptador de SIACM de la herramienta de carga apropiada al conector del SIACM.</p> <p>ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION ON, Y A CONTINUACION VUELVA A CONECTAR LA BATERIA.</p> <p>Mida el voltaje de los circuitos de línea 1 y línea 2 de cebo eléctrico 1 de cortina entre el conector del airbag de cortina y masa.</p> <p>¿Hay voltaje en alguno de los circuitos?</p> <p>Sí → Repare la línea 1 o línea 2 de cebo eléctrico de cortina 1 en corto a la batería. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p> <p>No → Reemplace el módulo de control de airbag de impacto lateral de acuerdo con las Instrucciones de servicio. ADVERTENCIA: SI EN ALGUN MOMENTO EL MODULO DE CONTROL DE AIRBAG DE IMPACTO LATERAL CAE AL SUELO, DEBERA REEMPLAZARSE. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p>	Todos

CEBO ELECTRICO DE CORTINA EN CORTO A LA BATERIA — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
4	<p>Retire toda herramienta especial o cable de puente y vuelva a conectar todos los conectores desconectados previamente, excepto la batería.</p> <p>NOTA: Asegúrese de que la batería esté completamente cargada.</p> <p>Utilice la DRBIII® para registrar y borrar todos los DTC de todos los módulos.</p> <p>Todos los códigos activos deben resolverse antes de diagnosticar los códigos almacenados.</p> <p>Mientras efectúa los pasos siguientes, mantenga una distancia segura de todos los airbag.</p> <p>Utilice la DRBIII® para monitorizar si existen códigos activos mientras recorre el sistema.</p> <p>NOTA: Si el vehículo está equipado con conmutador ON/OFF de airbag del acompañante, lea los DTC en todas las posiciones del conmutador.</p> <p>Mueva el mazo de cableado y conectores del sistema de airbag apropiado y gire el volante de dirección de un tope a otro.</p> <p>NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario.</p> <p>Acaba de intentar simular la condición que estableció inicialmente el mensaje de código de fallo.</p> <p>Las siguientes comprobaciones adicionales pueden ayudarle a identificar un posible problema intermitente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Inspeccione visualmente los conectores de mazo de cableado asociados. Compruebe si existe algún terminal roto, doblado, desplazado hacia fuera, separado o contaminado. - Inspeccione visualmente los mazos asociados. Compruebe si hay algún cable excoriado, horadado, pinzado o parcialmente roto. - Consulte los diagramas de cableado y boletines de servicio técnicos aplicables. <p>¿Pasa a ser activo el DTC?</p> <p style="margin-left: 40px;">Sí → Seleccione el síntoma apropiado de la Lista de síntomas.</p> <p style="margin-left: 40px;">No → En este momento no se detecta ningún problema. Borre todos los códigos antes de devolver el vehículo al cliente.</p>	Todos

Síntoma:**CEBO ELECTRICO DE CORTINA EN CORTO A MASA****Momento de verificación y condición de establecimiento:****CEBO ELECTRICO DE CORTINA EN CORTO A MASA**

Momento de verificación: Cuando el encendido está en posición ON, el SIACM monitoriza la resistencia de los circuitos de cebo eléctrico de cortina.

Condición de establecimiento: Cuando el SIACM detecta un corto a masa en los circuitos de cebo eléctrico de cortina.

CAUSAS POSIBLES

AIRBAG DE CORTINA EN CORTO A MASA

LINEA 1 O LINEA 2 DE CEBO ELECTRICO DE CORTINA 1 EN CORTO A MASA

SIACM, CEBO ELECTRICO DE CORTINA EN CORTO A MASA

CODIGO ALMACENADO O PROBLEMA INTERMITENTE

PRESENCIA DE CODIGO ACTIVO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Asegúrese de que la batería está completamente cargada. Coloque el encendido en la posición ON. NOTA: Durante esta prueba, los módulos de AEEM y ORC se mencionarán como ACM. SELECCIONE UNO:</p> <p>SIACM IZQUIERDO – DTC ACTIVO Diríjase a 2</p> <p>SIACM IZQUIERDO – DTC ALMACENADO Diríjase a 4</p> <p>SIACM DERECHO – DTC ACTIVO Diríjase a 2</p> <p>SIACM DERECHO – DTC ALMACENADO Diríjase a 4</p> <p>NOTA: Cuando vuelva a conectar componentes del sistema airbag, el encendido debe estar en posición OFF y la batería desconectada.</p>	Todos

CEBO ELECTRICO DE CORTINA EN CORTO A MASA — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
2	<p>ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION OFF, DESCONECTE LA BATERIA Y ESPERE DOS MINUTOS ANTES DE CONTINUAR. ADVERTENCIA: NO DEPOSITE UN AIRBAG DE CORTINA SIN DESPLEGAR MIRANDO HACIA ABAJO SOBRE UNA SUPERFICIE SOLIDA, YA QUE PUEDE SALIR DISPARADO EN CASO DE PRODUCIRSE UN DESPLIEGUE ACCIDENTAL Y PODRIA PRODUCIR HERIDAS GRAVES O MORTALES.</p> <p>Desconecte el conector de airbag de cortina.</p> <p>NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario.</p> <p>Conecte la herramienta de carga apropiada al conector de airbag de cortina.</p> <p>ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION ON, Y A CONTINUACION VUELVA A CONECTAR LA BATERIA.</p> <p>Utilice la DRBIII® para leer los DTC activos del SIACM.</p> <p>¿La DRBIII® visualiza CEBO ELECTRICO DE CORTINA EN CORTO A MASA?</p> <p>Sí → Diríjase a 3</p> <p>No → Reemplace el airbag de cortina de acuerdo con las instrucciones de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p>	Todos
3	<p>ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION OFF, DESCONECTE LA BATERIA Y ESPERE DOS MINUTOS ANTES DE CONTINUAR. ADVERTENCIA: NO DEPOSITE UN AIRBAG DE CORTINA SIN DESPLEGAR MIRANDO HACIA ABAJO SOBRE UNA SUPERFICIE SOLIDA, YA QUE PUEDE SALIR DISPARADO EN CASO DE PRODUCIRSE UN DESPLIEGUE ACCIDENTAL Y PODRIA PRODUCIR HERIDAS GRAVES O MORTALES.</p> <p>Desconecte el puente de la herramienta de carga de airbag.</p> <p>Desconecte el conector del módulo de control de airbag de impacto lateral.</p> <p>NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario.</p> <p>Conecte el adaptador de SIACM de la herramienta de carga apropiada al conector del SIACM.</p> <p>Mida la resistencia de los circuitos de línea 1 y línea 2 de cebo eléctrico 1 de cortina entre el conector de cebo eléctrico de cortina y masa.</p> <p>¿La resistencia está por debajo de 10 k-ohmios en alguno de los circuitos?</p> <p>Sí → Repare la línea 1 o línea 2 de cebo eléctrico 1 de cortina en corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p> <p>No → Reemplace el módulo de control de airbag de impacto lateral de acuerdo con las Instrucciones de servicio. ADVERTENCIA: SI EN ALGUN MOMENTO EL MODULO DE CONTROL DE AIRBAG DE IMPACTO LATERAL CAE AL SUELO, DEBERA REEMPLAZARSE. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p>	Todos

CEBO ELECTRICO DE CORTINA EN CORTO A MASA — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
4	<p>Retire toda herramienta especial o cable de puente y vuelva a conectar todos los conectores desconectados previamente, excepto la batería.</p> <p>NOTA: Asegúrese de que la batería esté completamente cargada.</p> <p>Utilice la DRBIII® para registrar y borrar todos los DTC de todos los módulos.</p> <p>Todos los códigos activos deben resolverse antes de diagnosticar los códigos almacenados.</p> <p>Mientras efectúa los pasos siguientes, mantenga una distancia segura de todos los airbag.</p> <p>Utilice la DRBIII® para monitorizar si existen códigos activos mientras recorre el sistema.</p> <p>NOTA: Si el vehículo está equipado con conmutador ON/OFF de airbag del acompañante, lea los DTC en todas las posiciones del conmutador.</p> <p>Mueva el mazo de cableado y conectores del sistema de airbag apropiado y gire el volante de dirección de un tope a otro.</p> <p>NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario.</p> <p>Acaba de intentar simular la condición que estableció inicialmente el mensaje de código de fallo.</p> <p>Las siguientes comprobaciones adicionales pueden ayudarle a identificar un posible problema intermitente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Inspeccione visualmente los conectores de mazo de cableado asociados. Compruebe si existe algún terminal roto, doblado, desplazado hacia fuera, separado o contaminado. - Inspeccione visualmente los mazos asociados. Compruebe si hay algún cable excoriado, horadado, pinzado o parcialmente roto. - Consulte los diagramas de cableado y boletines de servicio técnicos aplicables. <p>¿Pasa a ser activo el DTC?</p> <p style="margin-left: 40px;">Sí → Seleccione el síntoma apropiado de la Lista de síntomas.</p> <p style="margin-left: 40px;">No → En este momento no se detecta ningún problema. Borre todos los códigos antes de devolver el vehículo al cliente.</p>	Todos

Síntoma:

CIRCUITO DE TENSOR DE CINTURON DE SEGURIDAD DEL CONDUCTOR ABIERTO

Momento de verificación y condición de establecimiento:

CIRCUITO DE TENSOR DE CINTURON DE SEGURIDAD DEL CONDUCTOR ABIERTO

Momento de verificación: Con el encendido en posición ON, el ACM monitoriza la resistencia de los circuitos de tensor de cinturón de seguridad del conductor.

Condición de establecimiento: El ACM ha detectado un circuito abierto o resistencia alta en los circuitos de tensor de cinturón de seguridad del conductor.

CAUSAS POSIBLES

CIRCUITOS DE SBT DEL CONDUCTOR ABIERTOS

CIRCUITOS DE LINEA 1 O LINEA 2 DE TENSOR DE CINTURON DE SEGURIDAD DEL CONDUCTOR ABIERTO

ACM, CIRCUITOS DE TENSOR DE CINTURON DE SEGURIDAD DEL CONDUCTOR ABIERTOS

CODIGO ALMACENADO O PROBLEMA INTERMITENTE

PRESENCIA DE CODIGO ACTIVO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Asegúrese de que la batería está completamente cargada. Coloque el encendido en la posición ON. NOTA: Durante esta prueba, los módulos de AECM y ORC se mencionarán como ACM. SELECCIONE DTC ACTIVO o ALMACENADO:</p> <p>ACM – DTC ACTIVO Diríjase a 2</p> <p>ACM – DTC ALMACENADO Diríjase a 4</p> <p>NOTA: Cuando vuelva a conectar componentes del sistema airbag, el encendido debe estar en posición OFF y la batería desconectada.</p>	Todos

CIRCUITO DE TENSOR DE CINTURON DE SEGURIDAD DEL CONDUCTOR ABIERTO

— (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
2	<p>NOTA: Asegúrese de que la batería esté completamente cargada.</p> <p>ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION OFF, DESCONECTE LA BATERIA Y ESPERE DOS MINUTOS ANTES DE CONTINUAR.</p> <p>Desconecte el SBT del conductor.</p> <p>NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario.</p> <p>Conecte la herramienta de carga apropiada al conector de SBT del conductor.</p> <p>ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION ON, Y A CONTINUACION VUELVA A CONECTAR LA BATERIA.</p> <p>Utilice la DRBIII® para leer los DTC activos.</p> <p>¿Visualiza la DRB III® CIRCUITO DE SBT DEL CONDUCTOR ABIERTO?</p> <p>Sí → Diríjase a 3</p> <p>No → Reemplace el tensor de cinturón de seguridad del conductor de acuerdo con la Información de servicio.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p>	Todos
3	<p>ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION OFF, DESCONECTE LA BATERIA Y ESPERE DOS MINUTOS ANTES DE CONTINUAR.</p> <p>Desconecte el conector del módulo de control de airbag.</p> <p>NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario.</p> <p>Conecte el adaptador de la herramienta de carga apropiada al conector del módulo de control de airbag.</p> <p>Desconecte el conector de SBT del conductor de la herramienta de carga.</p> <p>Mida la resistencia de los circuitos de línea 1 y línea 2 de SBT del conductor entre el adaptador de la herramienta de carga y el conector de SBT del conductor.</p> <p>¿Está la resistencia por debajo de 1,0 ohmios en ambos circuitos?</p> <p>Sí → Reemplace el módulo de control de airbag de acuerdo con la Información de servicio. ADVERTENCIA: SI EN ALGUN MOMENTO EL MODULO DE CONTROL DE AIRBAG CAE AL SUELO, DEBERA REEMPLAZARSE.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p> <p>No → Repare el abierto o la resistencia alta en el circuito de línea 1 o línea 2 de tensor de cinturón de seguridad del conductor.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p>	Todos

CIRCUITO DE TENSOR DE CINTURON DE SEGURIDAD DEL CONDUCTOR ABIERTO

— (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
4	<p>Retire toda herramienta especial o cable de puente y vuelva a conectar todos los conectores desconectados previamente, excepto la batería.</p> <p>NOTA: Asegúrese de que la batería esté completamente cargada.</p> <p>Utilice la DRBIII® para registrar y borrar todos los DTC de todos los módulos.</p> <p>Todos los códigos activos deben resolverse antes de diagnosticar los códigos almacenados.</p> <p>Mientras efectúa los pasos siguientes, mantenga una distancia segura de todos los airbag.</p> <p>Utilice la DRBIII® para monitorizar si existen códigos activos mientras recorre el sistema.</p> <p>NOTA: Si el vehículo está equipado con conmutador ON/OFF de airbag del acompañante, lea los DTC en todas las posiciones del conmutador.</p> <p>Mueva el mazo de cableado y conectores del sistema de airbag apropiado y gire el volante de dirección de un tope a otro.</p> <p>NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario.</p> <p>Acaba de intentar simular la condición que estableció inicialmente el mensaje de código de fallo.</p> <p>Las siguientes comprobaciones adicionales pueden ayudarle a identificar un posible problema intermitente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Inspeccione visualmente los conectores de mazo de cableado asociados. Compruebe si existe algún terminal roto, doblado, desplazado hacia fuera, separado o contaminado. - Inspeccione visualmente los mazos asociados. Compruebe si hay algún cable excoriado, horadado, pinzado o parcialmente roto. - Consulte los diagramas de cableado y boletines de servicio técnicos aplicables. <p>¿Pasa a ser activo el DTC?</p> <p style="margin-left: 40px;">Sí → Seleccione el síntoma apropiado de la Lista de síntomas.</p> <p style="margin-left: 40px;">No → En este momento no se detecta ningún problema. Borre todos los códigos antes de devolver el vehículo al cliente.</p>	Todos

Síntoma:**CIRCUITO DE TENSOR DE CINTURON DE SEGURIDAD DEL CONDUCTOR EN CORTO****Momento de verificación y condición de establecimiento:****CIRCUITO DE TENSOR DE CINTURON DE SEGURIDAD DEL CONDUCTOR EN CORTO**

Momento de verificación: Con el encendido en posición ON, el ACM monitoriza la resistencia de los circuitos de tensor de cinturón de seguridad del conductor

Condición de establecimiento: El ACM ha detectado resistencia baja en los circuitos de tensor de cinturón de seguridad del conductor.

CAUSAS POSIBLES

TENSOR DE CINTURON DE SEGURIDAD DEL CONDUCTOR EN CORTO

LINEA 1 DE TENSOR DE CINTURON DE SEGURIDAD DEL CONDUCTOR EN CORTO A LA LINEA 2

ACM, CIRCUITO DE TENSOR DE CINTURON DE SEGURIDAD DEL CONDUCTOR EN CORTO

CODIGO ALMACENADO O PROBLEMA INTERMITENTE

PRESENCIA DE CODIGO ACTIVO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>NOTA: Asegúrese de que la batería esté completamente cargada. Coloque el encendido en la posición ON. NOTA: Durante esta prueba, los módulos de AECM y ORC se mencionarán como ACM. SELECCIONE DTC ACTIVO o ALMACENADO:</p> <p>ACM – DTC ACTIVO Diríjase a 2</p> <p>ACM – DTC ALMACENADO Diríjase a 4</p> <p>NOTA: Cuando vuelva a conectar componentes del sistema airbag, el encendido debe estar en posición OFF y la batería desconectada.</p>	Todos

CIRCUITO DE TENSOR DE CINTURON DE SEGURIDAD DEL CONDUCTOR EN CORTO — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
2	<p>ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION OFF, DESCONECTE LA BATERIA Y ESPERE DOS MINUTOS ANTES DE CONTINUAR. Desconecte el conector de SBT del conductor.</p> <p>NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario. Conecte la herramienta de carga apropiada al conector de SBT del conductor.</p> <p>ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION ON, Y A CONTINUACION VUELVA A CONECTAR LA BATERIA. Utilice la DRBIII® para leer los DTC activos. ¿La DRBIII® visualiza CIRCUITO DE TENSOR DE CINTURON DE SEGURIDAD DEL CONDUCTOR EN CORTO?</p> <p>Sí → Diríjase a 3</p> <p>No → Reemplace el tensor de cinturón de seguridad del conductor de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p>	Todos
3	<p>ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION OFF, DESCONECTE LA BATERIA Y ESPERE DOS MINUTOS ANTES DE CONTINUAR. Desconecte el conector del módulo de control de airbag.</p> <p>NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario. Conecte el adaptador de la herramienta de carga apropiada al conector del módulo de control de airbag.</p> <p>Desconecte la herramienta de carga del conector de SBT del conductor. Mida la resistencia entre el circuito de la línea 1 y línea 2 de SBT del conductor en el conector de SBT del conductor. ¿Está la resistencia por debajo de 10 K-ohmios?</p> <p>Sí → Repare el circuito de línea 1 de tensor de cinturón de seguridad del conductor en corto al circuito de línea 2 de tensor de cinturón de seguridad del conductor. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p> <p>No → Reemplace el módulo de control de airbag de acuerdo con la Información de servicio. ADVERTENCIA: SI EN ALGUN MOMENTO EL MODULO DE CONTROL DE AIRBAG CAE AL SUELO, DEBERA REEMPLAZARSE. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p>	Todos

CIRCUITO DE TENSOR DE CINTURON DE SEGURIDAD DEL CONDUCTOR EN CORTO — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
4	<p>Retire toda herramienta especial o cable de puente y vuelva a conectar todos los conectores desconectados previamente, excepto la batería.</p> <p>NOTA: Asegúrese de que la batería esté completamente cargada.</p> <p>Utilice la DRBIII® para registrar y borrar todos los DTC de todos los módulos. Todos los códigos activos deben resolverse antes de diagnosticar los códigos almacenados.</p> <p>Mientras efectúa los pasos siguientes, mantenga una distancia segura de todos los airbag.</p> <p>Utilice la DRBIII® para monitorizar si existen códigos activos mientras recorre el sistema.</p> <p>NOTA: Si el vehículo está equipado con conmutador ON/OFF de airbag del acompañante, lea los DTC en todas las posiciones del conmutador.</p> <p>Mueva el mazo de cableado y conectores del sistema de airbag apropiado y gire el volante de dirección de un tope a otro.</p> <p>NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario.</p> <p>Acaba de intentar simular la condición que estableció inicialmente el mensaje de código de fallo.</p> <p>Las siguientes comprobaciones adicionales pueden ayudarle a identificar un posible problema intermitente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Inspeccione visualmente los conectores de mazo de cableado asociados. Compruebe si existe algún terminal roto, doblado, desplazado hacia fuera, separado o contaminado. - Inspeccione visualmente los mazos asociados. Compruebe si hay algún cable excoriado, horadado, pinzado o parcialmente roto. - Consulte los diagramas de cableado y boletines de servicio técnicos aplicables. <p>¿Pasa a ser activo el DTC?</p> <p style="margin-left: 40px;">Sí → Seleccione el síntoma apropiado de la Lista de síntomas.</p> <p style="margin-left: 40px;">No → En este momento no se detecta ningún problema. Borre todos los códigos antes de devolver el vehículo al cliente.</p>	Todos

Síntoma:

TENSOR DE CINTURON DE SEGURIDAD DEL CONDUCTOR EN CORTO A LA BATERIA

Momento de verificación y condición de establecimiento:

TENSOR DE CINTURON DE SEGURIDAD DEL CONDUCTOR EN CORTO A LA BATERIA

Momento de verificación: Con el encendido en posición ON, el ACM monitoriza el voltaje de los circuitos de tensor de cinturón de seguridad del conductor.

Condición de establecimiento: El ACM ha detectado voltaje alto en los circuitos de tensor de cinturón de seguridad del conductor.

CAUSAS POSIBLES

TENSOR DE CINTURON DE SEGURIDAD DEL CONDUCTOR EN CORTO A LA BATERIA

LINEA 1 O LINEA 2 DE SBT DEL CONDUCTOR EN CORTO A LA BATERIA

ACM, CIRCUITOS DE TENSOR DE CINTURON DE SEGURIDAD DEL CONDUCTOR EN CORTO A LA BATERIA

CODIGO ALMACENADO O PROBLEMA INTERMITENTE

PRESENCIA DE CODIGO ACTIVO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>NOTA: Asegúrese de que la batería esté completamente cargada. Coloque el encendido en la posición ON. NOTA: Durante esta prueba, los módulos de AECM y ORC se mencionarán como ACM. SELECCIONE DTC ACTIVO o ALMACENADO:</p> <p>ACM – DTC ACTIVO Diríjase a 2</p> <p>ACM – DTC ALMACENADO Diríjase a 4</p> <p>NOTA: Cuando vuelva a conectar componentes del sistema airbag, el encendido debe estar en posición OFF y la batería desconectada.</p>	Todos

TENSOR DE CINTURON DE SEGURIDAD DEL CONDUCTOR EN CORTO A LA BATERIA — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
2	<p>ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION OFF, DESCONECTE LA BATERIA Y ESPERE DOS MINUTOS ANTES DE CONTINUAR.</p> <p>Desconecte el conector del tensor de cinturón de seguridad del conductor.</p> <p>NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario.</p> <p>Conecte la herramienta de carga apropiada al conector de SBT del conductor.</p> <p>ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION ON, Y A CONTINUACION VUELVA A CONECTAR LA BATERIA.</p> <p>Utilice la DRBIII® para leer los DTC activos.</p> <p>¿La DRBIII® visualiza TENSOR DE CINTURON DE SEGURIDAD DEL CONDUCTOR EN CORTO A LA BATERIA?</p> <p>Sí → Diríjase a 3</p> <p>No → Reemplace el tensor de cinturón de seguridad del conductor de acuerdo con la Información de servicio.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p>	Todos
3	<p>ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION OFF, DESCONECTE LA BATERIA Y ESPERE DOS MINUTOS ANTES DE CONTINUAR.</p> <p>Desconecte el conector del módulo de control de airbag.</p> <p>NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario.</p> <p>Conecte el adaptador de la herramienta de carga apropiada al conector del módulo de control de airbag.</p> <p>ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION ON, Y A CONTINUACION VUELVA A CONECTAR LA BATERIA.</p> <p>Desconecte la herramienta de carga del conector de SBT del conductor.</p> <p>Mida el voltaje de los circuitos de la línea 1 y línea 2 de SBT del conductor entre el conector de SBT del conductor y masa.</p> <p>¿Hay presencia de voltaje?</p> <p>Sí → Repare los circuitos de línea 1 o línea 2 de tensor de cinturón de seguridad del conductor en corto a la batería.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p> <p>No → Reemplace el módulo de control de airbag de acuerdo con la Información de servicio. ADVERTENCIA: SI EN ALGUN MOMENTO EL MODULO DE CONTROL DE AIRBAG CAE AL SUELO, DEBERA REEMPLAZARSE.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p> <p>NOTA: Cuando vuelva a conectar componentes del sistema airbag, el encendido debe estar en posición OFF y la batería desconectada.</p>	Todos

TENSOR DE CINTURON DE SEGURIDAD DEL CONDUCTOR EN CORTO A LA BATERIA — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
4	<p>Retire toda herramienta especial o cable de puente y vuelva a conectar todos los conectores desconectados previamente, excepto la batería.</p> <p>NOTA: Asegúrese de que la batería esté completamente cargada.</p> <p>Utilice la DRBIII® para registrar y borrar todos los DTC de todos los módulos.</p> <p>Todos los códigos activos deben resolverse antes de diagnosticar los códigos almacenados.</p> <p>Mientras efectúa los pasos siguientes, mantenga una distancia segura de todos los airbag.</p> <p>Utilice la DRBIII® para monitorizar si existen códigos activos mientras recorre el sistema.</p> <p>NOTA: Si el vehículo está equipado con conmutador ON/OFF de airbag del acompañante, lea los DTC en todas las posiciones del conmutador.</p> <p>Mueva el mazo de cableado y conectores del sistema de airbag apropiado y gire el volante de dirección de un tope a otro.</p> <p>NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario.</p> <p>Acaba de intentar simular la condición que estableció inicialmente el mensaje de código de fallo.</p> <p>Las siguientes comprobaciones adicionales pueden ayudarle a identificar un posible problema intermitente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Inspeccione visualmente los conectores de mazo de cableado asociados. Compruebe si existe algún terminal roto, doblado, desplazado hacia fuera, separado o contaminado. - Inspeccione visualmente los mazos asociados. Compruebe si hay algún cable excoriado, horadado, pinzado o parcialmente roto. - Consulte los diagramas de cableado y boletines de servicio técnicos aplicables. <p>¿Pasa a ser activo el DTC?</p> <p style="margin-left: 40px;">Sí → Seleccione el síntoma apropiado de la Lista de síntomas.</p> <p style="margin-left: 40px;">No → En este momento no se detecta ningún problema. Borre todos los códigos antes de devolver el vehículo al cliente.</p>	Todos

Síntoma:**TENSOR DE CINTURON DE SEGURIDAD DEL CONDUCTOR EN CORTO A MASA****Momento de verificación y condición de establecimiento:****TENSOR DE CINTURON DE SEGURIDAD DEL CONDUCTOR EN CORTO A MASA**

Momento de verificación: Con el encendido en posición ON, el ACM monitoriza el voltaje de los circuitos de tensor de cinturón de seguridad del conductor.

Condición de establecimiento: El ACM ha detectado un corto a masa en los circuitos de tensor de cinturón de seguridad del conductor.

CAUSAS POSIBLES

TENSOR DE CINTURON DE SEGURIDAD DEL CONDUCTOR EN CORTO A MASA

LINEA 1 O LINEA 2 DE CINTURON DE SEGURIDAD DEL CONDUCTOR EN CORTO A MASA

ACM, CIRCUITOS DE TENSOR DE CINTURON DE SEGURIDAD DEL CONDUCTOR EN CORTO A MASA

CODIGO ALMACENADO O PROBLEMA INTERMITENTE

PRESENCIA DE CODIGO ACTIVO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>NOTA: Asegúrese de que la batería esté completamente cargada. Coloque el encendido en la posición ON. NOTA: Durante esta prueba, los módulos de AECM y ORC se mencionarán como ACM. SELECCIONE DTC ACTIVO o ALMACENADO:</p> <p>ACM – DTC ACTIVO Diríjase a 2</p> <p>ACM – DTC ALMACENADO Diríjase a 4</p> <p>NOTA: Cuando vuelva a conectar componentes del sistema airbag, el encendido debe estar en posición OFF y la batería desconectada.</p>	Todos

TENSOR DE CINTURON DE SEGURIDAD DEL CONDUCTOR EN CORTO A MASA — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
2	<p>ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION OFF, DESCONECTE LA BATERIA Y ESPERE DOS MINUTOS ANTES DE CONTINUAR. Desconecte el conector de SBT del conductor.</p> <p>NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario. Conecte la herramienta de carga apropiada al conector de SBT del conductor.</p> <p>ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION ON, Y A CONTINUACION VUELVA A CONECTAR LA BATERIA. Utilice la DRBIII® para leer los DTC activos. ¿La DRBIII® visualiza TENSOR DE CINTURON DE SEGURIDAD DEL CONDUCTOR EN CORTO A MASA?</p> <p>Sí → Diríjase a 3</p> <p>No → Reemplace el tensor de cinturón de seguridad del conductor de acuerdo con la información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p>	Todos
3	<p>ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION OFF, DESCONECTE LA BATERIA Y ESPERE DOS MINUTOS ANTES DE CONTINUAR. Desconecte el conector del módulo de control de airbag</p> <p>NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario. Conecte el adaptador de la herramienta de carga apropiada al conector del módulo de control de airbag.</p> <p>Desconecte la herramienta de carga del conector de SBT del conductor. Mida la resistencia de los circuitos de línea 1 y línea 2 de SBT del conductor entre el conector de SBT del conductor y masa. ¿La resistencia está por debajo de 10 k-ohmios en alguno de los circuitos?</p> <p>Sí → Repare los circuitos de línea 1 o línea 2 de tensor de cinturón de seguridad del conductor en corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p> <p>No → Reemplace el módulo de control de airbag de acuerdo con la Información de servicio. ADVERTENCIA: SI EN ALGUN MOMENTO EL MODULO DE CONTROL DE AIRBAG CAE AL SUELO, DEBERA REEMPLAZARSE. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL MECANISMO DE LA CAJA DE CAMBIOS - VER 1.</p>	Todos

TENSOR DE CINTURON DE SEGURIDAD DEL CONDUCTOR EN CORTO A MASA — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
4	<p>Retire toda herramienta especial o cable de puente y vuelva a conectar todos los conectores desconectados previamente, excepto la batería.</p> <p>NOTA: Asegúrese de que la batería esté completamente cargada.</p> <p>Utilice la DRBIII® para registrar y borrar todos los DTC de todos los módulos.</p> <p>Todos los códigos activos deben resolverse antes de diagnosticar los códigos almacenados.</p> <p>Mientras efectúa los pasos siguientes, mantenga una distancia segura de todos los airbag.</p> <p>Utilice la DRBIII® para monitorizar si existen códigos activos mientras recorre el sistema.</p> <p>NOTA: Si el vehículo está equipado con conmutador ON/OFF de airbag del acompañante, lea los DTC en todas las posiciones del conmutador.</p> <p>Mueva el mazo de cableado y conectores del sistema de airbag apropiado y gire el volante de dirección de un tope a otro.</p> <p>NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario.</p> <p>Acaba de intentar simular la condición que estableció inicialmente el mensaje de código de fallo.</p> <p>Las siguientes comprobaciones adicionales pueden ayudarle a identificar un posible problema intermitente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Inspeccione visualmente los conectores de mazo de cableado asociados. Compruebe si existe algún terminal roto, doblado, desplazado hacia fuera, separado o contaminado. - Inspeccione visualmente los mazos asociados. Compruebe si hay algún cable excoriado, horadado, pinzado o parcialmente roto. - Consulte los diagramas de cableado y boletines de servicio técnicos aplicables. <p>¿Pasa a ser activo el DTC?</p> <p style="margin-left: 40px;">Sí → Seleccione el síntoma apropiado de la Lista de síntomas.</p> <p style="margin-left: 40px;">No → En este momento no se detecta ningún problema. Borre todos los códigos antes de devolver el vehículo al cliente.</p>	Todos

Síntoma:

CIRCUITO DEL CEBO ELECTRICO N° 1 DEL CONDUCTOR ABIERTO

Momento de verificación y condición de establecimiento:

CIRCUITO DEL CEBO ELECTRICO N° 1 DEL CONDUCTOR ABIERTO

Momento de verificación: Cuando el encendido está en posición ON, el ACM monitoriza la resistencia de los circuitos del cebo eléctrico n° 1 del conductor.

Condición de establecimiento: El ACM detecta un circuito abierto o resistencia alta en los circuitos del cebo eléctrico n° 1 del conductor.

CAUSAS POSIBLES

AIRBAG DEL CONDUCTOR EN ABIERTO

CIRCUITOS DE CEBO ELECTRICO DE MUELLE DE RELOJ ABIERTOS

CIRCUITO DE LINEA 1 O LINEA 2 DEL CEBO ELECTRICO N° 1 DEL CONDUCTOR ABIERTO

ACM, CIRCUITO DEL CEBO ELECTRICO N° 1 DEL CONDUCTOR ABIERTO

CODIGO ALMACENADO O PROBLEMA INTERMITENTE

PRESENCIA DE CODIGO ACTIVO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON.</p> <p>NOTA: Asegúrese de que la batería está completamente cargada.</p> <p>NOTA: Durante esta prueba, los módulos de AECD y ORC se mencionarán como ACM.</p> <p>SELECCIONE DTC ACTIVO o ALMACENADO:</p> <p>ACM – DTC ACTIVO Dirijase a 2</p> <p>ACM – DTC ALMACENADO Dirijase a 5</p> <p>NOTA: Cuando vuelva a conectar componentes del sistema airbag, el encendido debe estar en posición OFF y la batería desconectada.</p>	Todos

CIRCUITO DEL CEBO ELECTRICO N° 1 DEL CONDUCTOR ABIERTO — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
2	<p>ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION OFF, DESCONECTE LA BATERIA Y ESPERE DOS MINUTOS ANTES DE CONTINUAR. ADVERTENCIA: NO DEPOSITE EL AIRBAG SIN DESPLEGAR MIRANDO HACIA ABAJO SOBRE UNA SUPERFICIE SOLIDA, YA QUE PUEDE SALIR DISPARADO EN CASO DE PRODUCIRSE UN DESPLIEGUE ACCIDENTAL, Y PODRIA PRODUCIRLE LESIONES DE GRAVEDAD O MORTALES.</p> <p>Desconecte el airbag del conductor.</p> <p>NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario.</p> <p>Conecte la herramienta de carga apropiada a los conectores de airbag del conductor.</p> <p>ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION ON, A CONTINUACION VUELVA A CONECTAR LA BATERIA.</p> <p>Utilice la DRB III® para leer los DTC activos de airbag.</p> <p>¿Visualiza la DRBIII® CIRCUITO DE CEBO ELECTRICO 1 DEL CONDUCTOR ABIERTO?</p> <p>Sí → Diríjase a 3</p> <p>No → Reemplace el airbag del conductor de acuerdo con la información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p>	Todos
3	<p>ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION OFF, DESCONECTE LA BATERIA Y ESPERE DOS MINUTOS ANTES DE CONTINUAR.</p> <p>Desconecte el conector del muelle de reloj.</p> <p>NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario.</p> <p>Conecte la herramienta de carga apropiada al conector del muelle de reloj.</p> <p>ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION ON, A CONTINUACION VUELVA A CONECTAR LA BATERIA.</p> <p>Utilice la DRB III® para leer los DTC activos de airbag.</p> <p>¿Visualiza la DRBIII® CIRCUITO DE CEBO ELECTRICO 1 DEL CONDUCTOR ABIERTO?</p> <p>Sí → Diríjase a 4</p> <p>No → Reemplace el muelle de reloj de acuerdo con la información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p>	Todos
4	<p>ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION OFF, DESCONECTE LA BATERIA Y ESPERE DOS MINUTOS ANTES DE CONTINUAR.</p> <p>Desconecte el conector del módulo de control de airbag.</p> <p>NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario.</p> <p>Conecte el adaptador de la herramienta de carga apropiada al conector del módulo de control de airbag.</p> <p>Desconecte la herramienta de carga del conector del muelle de reloj.</p> <p>Mida la resistencia del circuito de línea 1 y línea 2 del cebo eléctrico n° 1 del conductor entre el adaptador del ACM y el conector del muelle de reloj.</p> <p>¿La resistencia está por debajo de 1,0 ohmios en ambos circuitos?</p> <p>Sí → Reemplace el módulo de control de airbag de acuerdo con las instrucciones de servicio. ADVERTENCIA: SI EN ALGUN MOMENTO EL MODULO DE CONTROL DE AIRBAG CAE AL SUELO, DEBERA REEMPLAZARSE. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p> <p>No → Repare el abierto o la resistencia alta en el circuito de línea 1 o línea 2 del cebo eléctrico n° 1 del conductor. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p>	Todos

CIRCUITO DEL CEBO ELECTRICO N° 1 DEL CONDUCTOR ABIERTO — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
5	<p>Retire toda herramienta especial o cable de puente y vuelva a conectar todos los conectores desconectados previamente, excepto la batería.</p> <p>NOTA: Asegúrese de que la batería esté completamente cargada.</p> <p>Utilice la DRBIII® para registrar y borrar todos los DTC de todos los módulos.</p> <p>Todos los códigos activos deben resolverse antes de diagnosticar los códigos almacenados.</p> <p>Mientras efectúa los pasos siguientes, mantenga una distancia segura de todos los airbag.</p> <p>Utilice la DRBIII® para monitorizar si existen códigos activos mientras recorre el sistema.</p> <p>NOTA: Si el vehículo está equipado con conmutador ON/OFF de airbag del acompañante, lea los DTC en todas las posiciones del conmutador.</p> <p>Mueva el mazo de cableado y conectores del sistema de airbag apropiado y gire el volante de dirección de un tope a otro.</p> <p>NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario.</p> <p>Acaba de intentar simular la condición que estableció inicialmente el mensaje de código de fallo.</p> <p>Las siguientes comprobaciones adicionales pueden ayudarle a identificar un posible problema intermitente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Inspeccione visualmente los conectores de mazo de cableado asociados. Compruebe si existe algún terminal roto, doblado, desplazado hacia fuera, separado o contaminado. - Inspeccione visualmente los mazos asociados. Compruebe si hay algún cable excoriado, horadado, pinzado o parcialmente roto. - Consulte los diagramas de cableado y boletines de servicio técnicos aplicables. <p>¿Pasa a ser activo el DTC?</p> <p style="margin-left: 40px;">Sí → Seleccione el síntoma apropiado de la Lista de síntomas.</p> <p style="margin-left: 40px;">No → En este momento no se detecta ningún problema. Borre todos los códigos antes de devolver el vehículo al cliente.</p>	Todos

Síntoma:**CIRCUITO DEL CEBO ELECTRICO N° 1 DEL CONDUCTOR EN CORTO****Momento de verificación y condición de establecimiento:****CIRCUITO DEL CEBO ELECTRICO N° 1 DEL CONDUCTOR EN CORTO**

Momento de verificación: Cuando el encendido está en posición ON, el ACM monitoriza la resistencia de los circuitos del cebo eléctrico n° 1 del conductor.

Condición de establecimiento: El ACM ha detectado resistencia baja en los circuitos de cebo eléctrico 1 del conductor.

CAUSAS POSIBLES

CIRCUITO DE AIRBAG DEL CONDUCTOR EN CORTO

MUELLE DE RELOJ, CIRCUITO DE CEBO ELECTRICO 1 DEL CONDUCTOR EN CORTO

LINEA 1 DE CEBO ELECTRICO 1 DEL CONDUCTOR EN CORTO A LA LINEA 2

ACM, CIRCUITO DEL CEBO ELECTRICO N° 1 DEL CONDUCTOR EN CORTO

CODIGO ALMACENADO O PROBLEMA INTERMITENTE

PRESENCIA DE CODIGO ACTIVO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON.</p> <p>NOTA: Asegúrese de que la batería está completamente cargada.</p> <p>NOTA: Durante esta prueba, los módulos de AECM y ORC se mencionarán como ACM.</p> <p>SELECCIONE DTC ACTIVO o ALMACENADO:</p> <p>ACM – DTC ACTIVO Dirijase a 2</p> <p>ACM – DTC ALMACENADO Dirijase a 5</p> <p>NOTA: Cuando vuelva a conectar componentes del sistema airbag, el encendido debe estar en posición OFF y la batería desconectada.</p>	Todos

CIRCUITO DEL CEBO ELECTRICO N° 1 DEL CONDUCTOR EN CORTO — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
2	<p>ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION OFF, DESCONECTE LA BATERIA Y ESPERE DOS MINUTOS ANTES DE CONTINUAR. Desconecte el airbag del conductor.</p> <p>ADVERTENCIA: NO DEPOSITE EL AIRBAG SIN DESPLEGAR MIRANDO HACIA ABAJO SOBRE UNA SUPERFICIE SOLIDA, YA QUE PUEDE SALIR DISPARADO EN CASO DE PRODUCIRSE UN DESPLIEGUE ACCIDENTAL, Y PODRIA PRODUCIRLE LESIONES DE GRAVEDAD O MORTALES.</p> <p>NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario. Conecte la herramienta de carga apropiada a los conectores de airbag del conductor.</p> <p>ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION ON, A CONTINUACION VUELVA A CONECTAR LA BATERIA. Utilice la DRB III® para leer los DTC activos de airbag.</p> <p>¿Visualiza la DRBIII® CIRCUITO DE CEBO ELECTRICO 1 DEL CONDUCTOR EN CORTO?</p> <p>Sí → Diríjase a 3</p> <p>No → Reemplace el airbag del conductor. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p>	Todos
3	<p>ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION OFF, DESCONECTE LA BATERIA Y ESPERE DOS MINUTOS ANTES DE CONTINUAR. Desconecte el conector del muelle de reloj.</p> <p>NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario. Conecte la herramienta de carga apropiada al conector del muelle de reloj.</p> <p>ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION ON, A CONTINUACION VUELVA A CONECTAR LA BATERIA. Utilice la DRB III® para leer los DTC activos de airbag.</p> <p>¿Visualiza la DRBIII® CIRCUITO DE CEBO ELECTRICO 1 DEL CONDUCTOR EN CORTO?</p> <p>Sí → Diríjase a 4</p> <p>No → Reemplace el muelle de reloj. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p>	Todos
4	<p>ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION OFF, DESCONECTE LA BATERIA Y ESPERE DOS MINUTOS ANTES DE CONTINUAR. Desconecte el conector del módulo de control de airbag.</p> <p>NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario. Conecte el adaptador de la herramienta de carga apropiada al conector del módulo de control de airbag.</p> <p>Desconecte la herramienta de carga del conector del muelle de reloj. Mida la resistencia entre la línea 1 y la línea 2 de cebo eléctrico 1 del conductor en el conector de muelle de reloj.</p> <p>¿Está la resistencia por debajo de 10 K-ohmios?</p> <p>Sí → Repare el circuito de línea 1 de cebo eléctrico 1 del conductor en corto al circuito de línea 2 de cebo eléctrico 1 del conductor. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p> <p>No → Reemplace el módulo de control de airbag de acuerdo con las instrucciones de servicio. ADVERTENCIA: SI EN ALGUN MOMENTO EL MODULO DE CONTROL DE AIRBAG CAE AL SUELO, DEBERA REEMPLAZARSE. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p>	Todos

CIRCUITO DEL CEBO ELECTRICO N° 1 DEL CONDUCTOR EN CORTO — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
5	<p>Retire toda herramienta especial o cable de puente y vuelva a conectar todos los conectores desconectados previamente, excepto la batería.</p> <p>NOTA: Asegúrese de que la batería esté completamente cargada.</p> <p>Utilice la DRBIII® para registrar y borrar todos los DTC de todos los módulos.</p> <p>Todos los códigos activos deben resolverse antes de diagnosticar los códigos almacenados.</p> <p>Mientras efectúa los pasos siguientes, mantenga una distancia segura de todos los airbag.</p> <p>Utilice la DRBIII® para monitorizar si existen códigos activos mientras recorre el sistema.</p> <p>NOTA: Si el vehículo está equipado con conmutador ON/OFF de airbag del acompañante, lea los DTC en todas las posiciones del conmutador.</p> <p>Mueva el mazo de cableado y conectores del sistema de airbag apropiado y gire el volante de dirección de un tope a otro.</p> <p>NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario.</p> <p>Acaba de intentar simular la condición que estableció inicialmente el mensaje de código de fallo.</p> <p>Las siguientes comprobaciones adicionales pueden ayudarle a identificar un posible problema intermitente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Inspeccione visualmente los conectores de mazo de cableado asociados. Compruebe si existe algún terminal roto, doblado, desplazado hacia fuera, separado o contaminado. - Inspeccione visualmente los mazos asociados. Compruebe si hay algún cable excoriado, horadado, pinzado o parcialmente roto. - Consulte los diagramas de cableado y boletines de servicio técnicos aplicables. <p>¿Pasa a ser activo el DTC?</p> <p style="margin-left: 40px;">Sí → Seleccione el síntoma apropiado de la Lista de síntomas.</p> <p style="margin-left: 40px;">No → En este momento no se detecta ningún problema. Borre todos los códigos antes de devolver el vehículo al cliente.</p>	Todos

Síntoma:

CEBO ELECTRICO 1 DEL CONDUCTOR EN CORTO A LA BATERIA

Momento de verificación y condición de establecimiento:

CEBO ELECTRICO 1 DEL CONDUCTOR EN CORTO A LA BATERIA

Momento de verificación: Cuando el encendido está en posición ON, el ACM monitoriza la resistencia de los circuitos del cebo eléctrico n° 1 del conductor.

Condición de establecimiento: El ACM ha detectado voltaje alto en los circuitos del cebo eléctrico n° 1 del conductor.

CAUSAS POSIBLES

CIRCUITO DE AIRBAG DEL CONDUCTOR EN CORTO A LA BATERIA

MUELLE DE RELOJ, CIRCUITO DE CEBO ELECTRICO 1 DEL CONDUCTOR EN CORTO A LA BATERIA

CIRCUITO DE LINEA 1 O LINEA 2 DEL CEBO ELECTRICO N° 1 DEL CONDUCTOR EN CORTO A LA BATERIA

ACM, CIRCUITOS DEL CEBO ELECTRICO N° 1 DEL CONDUCTOR EN CORTO A LA BATERIA

CODIGO ALMACENADO O PROBLEMA INTERMITENTE

PRESENCIA DE CODIGO ACTIVO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON.</p> <p>NOTA: Asegúrese de que la batería está completamente cargada.</p> <p>NOTA: Durante esta prueba, los módulos de AECM y ORC se mencionarán como ACM.</p> <p>SELECCIONE DTC DEL ACM ACTIVO o ALMACENADO:</p> <p>ACM – DTC ACTIVO Diríjase a 2</p> <p>ACM – DTC ALMACENADO Diríjase a 5</p> <p>NOTA: Cuando vuelva a conectar componentes del sistema airbag, el encendido debe estar en posición OFF y la batería desconectada.</p>	Todos

CEBO ELECTRICO 1 DEL CONDUCTOR EN CORTO A LA BATERIA — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
2	<p>ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION OFF, DESCONECTE LA BATERIA Y ESPERE DOS MINUTOS ANTES DE CONTINUAR. ADVERTENCIA: NO DEPOSITE EL AIRBAG SIN DESPLEGAR MIRANDO HACIA ABAJO SOBRE UNA SUPERFICIE SOLIDA, YA QUE PUEDE SALIR DISPARADO EN CASO DE PRODUCIRSE UN DESPLIEGUE ACCIDENTAL, Y PODRIA PRODUCIRLE LESIONES DE GRAVEDAD O MORTALES.</p> <p>Desconecte el airbag del conductor.</p> <p>NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario.</p> <p>Conecte la herramienta de carga apropiada a los conectores de airbag del conductor.</p> <p>ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION ON, A CONTINUACION VUELVA A CONECTAR LA BATERIA.</p> <p>Utilice la DRB III® para leer los DTC activos de airbag.</p> <p>¿Visualiza la DRBIII® CIRCUITO DE CEBO ELECTRICO 1 DEL CONDUCTOR EN CORTO A LA BATERIA?</p> <p>Sí → Diríjase a 3</p> <p>No → Reemplace el airbag del conductor de acuerdo con la información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p>	Todos
3	<p>ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION OFF, DESCONECTE LA BATERIA Y ESPERE DOS MINUTOS ANTES DE CONTINUAR.</p> <p>Desconecte el conector del muelle de reloj.</p> <p>NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario.</p> <p>Conecte la herramienta de carga apropiada al conector del muelle de reloj.</p> <p>ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION ON, A CONTINUACION VUELVA A CONECTAR LA BATERIA.</p> <p>Utilice la DRB III® para leer los DTC activos de airbag.</p> <p>¿Visualiza la DRBIII® CIRCUITO DE CEBO ELECTRICO 1 DEL CONDUCTOR EN CORTO A LA BATERIA?</p> <p>Sí → Diríjase a 4</p> <p>No → Reemplace el muelle de reloj de acuerdo con la información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p>	Todos

CEBO ELECTRICO 1 DEL CONDUCTOR EN CORTO A LA BATERIA — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
4	<p>ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION OFF, DESCONECTE LA BATERIA Y ESPERE DOS MINUTOS ANTES DE CONTINUAR. ADVERTENCIA: SI EN ALGUN MOMENTO EL MODULO DE CONTROL DE AIRBAG CAE AL SUELO, DEBERA REEMPLAZARSE.</p> <p>Desconecte el conector del módulo de control de airbag.</p> <p>NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario.</p> <p>Conecte el adaptador de la herramienta de carga apropiada al conector del módulo de control de airbag.</p> <p>ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION ON, A CONTINUACION VUELVA A CONECTAR LA BATERIA.</p> <p>Desconecte la herramienta de carga del conector del muelle de reloj.</p> <p>Mida el voltaje del circuito de línea 1 y línea 2 de cebo eléctrico 1 del conductor entre el conector de muelle de reloj y masa.</p> <p>¿Hay presencia de voltaje?</p> <p>Sí → Repare los circuitos de línea 1 o línea 2 de cebo eléctrico 1 del conductor en corto a la batería. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p> <p>No → Reemplace el módulo de control de airbag de acuerdo con las instrucciones de servicio. ADVERTENCIA: SI EN ALGUN MOMENTO EL MODULO DE CONTROL DE AIRBAG CAE AL SUELO, DEBERA REEMPLAZARSE. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p>	Todos
5	<p>Retire toda herramienta especial o cable de puente y vuelva a conectar todos los conectores desconectados previamente, excepto la batería.</p> <p>NOTA: Asegúrese de que la batería esté completamente cargada.</p> <p>Utilice la DRBIII® para registrar y borrar todos los DTC de todos los módulos.</p> <p>Todos los códigos activos deben resolverse antes de diagnosticar los códigos almacenados.</p> <p>Mientras efectúa los pasos siguientes, mantenga una distancia segura de todos los airbag.</p> <p>Utilice la DRBIII® para monitorizar si existen códigos activos mientras recorre el sistema.</p> <p>NOTA: Si el vehículo está equipado con conmutador ON/OFF de airbag del acompañante, lea los DTC en todas las posiciones del conmutador.</p> <p>Mueva el mazo de cableado y conectores del sistema de airbag apropiado y gire el volante de dirección de un tope a otro.</p> <p>NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario.</p> <p>Acaba de intentar simular la condición que estableció inicialmente el mensaje de código de fallo.</p> <p>Las siguientes comprobaciones adicionales pueden ayudarle a identificar un posible problema intermitente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Inspeccione visualmente los conectores de mazo de cableado asociados. Compruebe si existe algún terminal roto, doblado, desplazado hacia fuera, separado o contaminado. - Inspeccione visualmente los mazos asociados. Compruebe si hay algún cable excoriado, horadado, pinzado o parcialmente roto. - Consulte los diagramas de cableado y boletines de servicio técnicos aplicables. <p>¿Pasa a ser activo el DTC?</p> <p>Sí → Seleccione el síntoma apropiado de la Lista de síntomas.</p> <p>No → En este momento no se detecta ningún problema. Borre todos los códigos antes de devolver el vehículo al cliente.</p>	Todos

Síntoma:**CEBO ELECTRICO 1 DEL CONDUCTOR EN CORTO A MASA****Momento de verificación y condición de establecimiento:****CEBO ELECTRICO 1 DEL CONDUCTOR EN CORTO A MASA**

Momento de verificación: Cuando el encendido está en posición ON, el ACM monitoriza la resistencia de los circuitos del cebo eléctrico n° 1 del conductor.

Condición de establecimiento: El ACM ha detectado un corto a masa en los circuitos de cebo eléctrico 1 del conductor.

CAUSAS POSIBLES

CIRCUITO DE AIRBAG DEL CONDUCTOR EN CORTO A MASA

MUELLE DE RELOJ, CIRCUITO DE CEBO ELECTRICO 1 DEL CONDUCTOR EN CORTO A MASA

CIRCUITO DE LINEA 1 O LINEA 2 DEL CEBO ELECTRICO N° 1 DEL CONDUCTOR EN CORTO A MASA

ACM, CIRCUITOS DEL CEBO ELECTRICO N° 1 DEL CONDUCTOR EN CORTO A MASA

CODIGO ALMACENADO O PROBLEMA INTERMITENTE

PRESENCIA DE CODIGO ACTIVO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON.</p> <p>NOTA: Asegúrese de que la batería está completamente cargada.</p> <p>NOTA: Durante esta prueba, los módulos de AECM y ORC se mencionarán como ACM.</p> <p>SELECCIONE DTC ACTIVO o ALMACENADO:</p> <p>ACM – DTC ACTIVO Diríjase a 2</p> <p>ACM – DTC ALMACENADO Diríjase a 5</p> <p>NOTA: Cuando vuelva a conectar componentes del sistema airbag, el encendido debe estar en posición OFF y la batería desconectada.</p>	Todos

CEBO ELECTRICO 1 DEL CONDUCTOR EN CORTO A MASA — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
2	<p>ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION OFF, DESCONECTE LA BATERIA Y ESPERE DOS MINUTOS ANTES DE CONTINUAR. ADVERTENCIA: NO DEPOSITE EL AIRBAG SIN DESPLEGAR MIRANDO HACIA ABAJO SOBRE UNA SUPERFICIE SOLIDA, YA QUE PUEDE SALIR DISPARADO EN CASO DE PRODUCIRSE UN DESPLIEGUE ACCIDENTAL, Y PODRIA PRODUCIRLE LESIONES DE GRAVEDAD O MORTALES.</p> <p>Desconecte el módulo de airbag del conductor.</p> <p>NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario.</p> <p>Conecte la herramienta de carga apropiada a los conectores de airbag del conductor.</p> <p>ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION ON, A CONTINUACION VUELVA A CONECTAR LA BATERIA.</p> <p>Utilice la DRB III® para leer los DTC activos de airbag.</p> <p>¿Visualiza la DRBIII® CIRCUITO DE CEBO ELECTRICO 1 DEL CONDUCTOR EN CORTO A MASA?</p> <p>Sí → Diríjase a 3</p> <p>No → Reemplace el airbag del conductor de acuerdo con la información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p>	Todos
3	<p>ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION OFF, DESCONECTE LA BATERIA Y ESPERE DOS MINUTOS ANTES DE CONTINUAR.</p> <p>Desconecte el conector del muelle de reloj.</p> <p>NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario.</p> <p>Conecte la herramienta de carga apropiada al conector del muelle de reloj.</p> <p>ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION ON, A CONTINUACION VUELVA A CONECTAR LA BATERIA.</p> <p>Utilice la DRB III® para leer los DTC activos de airbag.</p> <p>¿Visualiza la DRBIII® CIRCUITO DE CEBO ELECTRICO 1 DEL CONDUCTOR EN CORTO A MASA?</p> <p>Sí → Diríjase a 4</p> <p>No → Reemplace el muelle de reloj. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p>	Todos
4	<p>ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION OFF, DESCONECTE LA BATERIA Y ESPERE DOS MINUTOS ANTES DE CONTINUAR.</p> <p>Desconecte el conector del módulo de control de airbag.</p> <p>NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario.</p> <p>Conecte el adaptador de la herramienta de carga apropiada al conector del módulo de control de airbag.</p> <p>Desconecte la herramienta de carga del conector del muelle de reloj.</p> <p>Mida la resistencia de los circuitos de línea 1 y línea 2 del cebo eléctrico n° 1 del conductor entre el conector del muelle de reloj y masa.</p> <p>¿La resistencia está por debajo de 10 k-ohmios en alguno de los circuitos?</p> <p>Sí → Repare los circuitos de línea 1 o línea 2 del cebo eléctrico n° 1 del conductor en corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p> <p>No → Reemplace el módulo de control de airbag de acuerdo con las instrucciones de servicio. ADVERTENCIA: SI EN ALGUN MOMENTO EL MODULO DE CONTROL DE AIRBAG CAE AL SUELO, DEBERA REEMPLAZARSE. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p>	Todos

CEBO ELECTRICO 1 DEL CONDUCTOR EN CORTO A MASA — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
5	<p>Retire toda herramienta especial o cable de puente y vuelva a conectar todos los conectores desconectados previamente, excepto la batería.</p> <p>NOTA: Asegúrese de que la batería esté completamente cargada.</p> <p>Utilice la DRBIII® para registrar y borrar todos los DTC de todos los módulos.</p> <p>Todos los códigos activos deben resolverse antes de diagnosticar los códigos almacenados.</p> <p>Mientras efectúa los pasos siguientes, mantenga una distancia segura de todos los airbag.</p> <p>Utilice la DRBIII® para monitorizar si existen códigos activos mientras recorre el sistema.</p> <p>NOTA: Si el vehículo está equipado con conmutador ON/OFF de airbag del acompañante, lea los DTC en todas las posiciones del conmutador.</p> <p>Mueva el mazo de cableado y conectores del sistema de airbag apropiado y gire el volante de dirección de un tope a otro.</p> <p>NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario.</p> <p>Acaba de intentar simular la condición que estableció inicialmente el mensaje de código de fallo.</p> <p>Las siguientes comprobaciones adicionales pueden ayudarle a identificar un posible problema intermitente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Inspeccione visualmente los conectores de mazo de cableado asociados. Compruebe si existe algún terminal roto, doblado, desplazado hacia fuera, separado o contaminado. - Inspeccione visualmente los mazos asociados. Compruebe si hay algún cable excoriado, horadado, pinzado o parcialmente roto. - Consulte los diagramas de cableado y boletines de servicio técnicos aplicables. <p>¿Pasa a ser activo el DTC?</p> <p style="margin-left: 40px;">Sí → Seleccione el síntoma apropiado de la Lista de síntomas.</p> <p style="margin-left: 40px;">No → En este momento no se detecta ningún problema. Borre todos los códigos antes de devolver el vehículo al cliente.</p>	Todos

Síntoma:**INVESTIGACION DE SIACM IZQUIERDO****Momento de verificación y condición de establecimiento:****INVESTIGACION DE SIACM IZQUIERDO**

Momento de verificación: Con el encendido en posición ON, el ACM monitoriza el bus PCI en busca de un mensaje de estado de SIACM izquierdo que contenga el requerimiento de luz de advertencia de airbag "ON u OFF". El mensaje de estado se envía al ACM una vez por segundo o al producirse algún cambio en los DTC activos.

Condición de establecimiento: El código se establecerá si el ACM recibe un mensaje de estado de Luz encendida desde el SIACM izquierdo. **NOTA:** Esto indica que había un código de diagnóstico de fallo activo en el SIACM izquierdo.

CAUSAS POSIBLES

INVESTIGACION DE SIACM IZQUIERDO

ACM, SIN DTC ACTIVOS DEL SIACM IZQUIERDO

CODIGO ALMACENADO O PROBLEMA INTERMITENTE

PRESENCIA DE CODIGO ACTIVO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>NOTA: Asegúrese de que la batería está completamente cargada. Asegúrese de que la batería está completamente cargada. NOTA: Durante esta prueba, los módulos de AECM y ORC se mencionarán como ACM. SELECCIONE DTC ACTIVO o ALMACENADO:</p> <p>ACM – DTC ACTIVO Diríjase a 2</p> <p>ACM – DTC ALMACENADO Diríjase a 4</p> <p>NOTA: Cuando vuelva a conectar componentes del sistema airbag, el encendido debe estar en posición OFF y la batería desconectada.</p>	Todos
2	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRBIII® para leer los DTC activos del SIACM izquierdo. ¿La DRBIII® ha visualizado algún DTC activo?</p> <p>Sí → Consulte la lista de síntomas para problemas relacionados con el SIACM izquierdo. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 3</p>	Todos

INVESTIGACION DE SIACM IZQUIERDO — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	<p>ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION OFF, DESCONECTE LA BATERIA Y ESPERE DOS MINUTOS ANTES DE CONTINUAR. Si no quedan otras causas posibles, vea la reparación.</p> <p>Repare</p> <p>Reemplace el módulo de control de airbag de acuerdo con las instrucciones de servicio. ADVERTENCIA: SI EN ALGUN MOMENTO EL MODULO DE CONTROL DE AIRBAG CAE AL SUELO, DEBERA REEMPLAZARSE. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p>	Todos
4	<p>Retire toda herramienta especial o cable de puente y vuelva a conectar todos los conectores desconectados previamente, excepto la batería.</p> <p>NOTA: Asegúrese de que la batería esté completamente cargada. Utilice la DRBIII® para registrar y borrar todos los DTC de todos los módulos. Todos los códigos activos deben resolverse antes de diagnosticar los códigos almacenados. Mientras efectúa los pasos siguientes, mantenga una distancia segura de todos los airbag. Utilice la DRBIII® para monitorizar si existen códigos activos mientras recorre el sistema.</p> <p>NOTA: Si el vehículo está equipado con conmutador ON/OFF de airbag del acompañante, lea los DTC en todas las posiciones del conmutador. Mueva el mazo de cableado y conectores del sistema de airbag apropiado y gire el volante de dirección de un tope a otro.</p> <p>NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario. Acaba de intentar simular la condición que estableció inicialmente el mensaje de código de fallo. Las siguientes comprobaciones adicionales pueden ayudarle a identificar un posible problema intermitente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Inspeccione visualmente los conectores de mazo de cableado asociados. Compruebe si existe algún terminal roto, doblado, desplazado hacia fuera, separado o contaminado. - Inspeccione visualmente los mazos asociados. Compruebe si hay algún cable excoriado, horadado, pinzado o parcialmente roto. - Consulte los diagramas de cableado y boletines de servicio técnicos aplicables. <p>¿Pasa a ser activo el DTC?</p> <p>Sí → Seleccione el síntoma apropiado de la Lista de síntomas.</p> <p>No → En este momento no se detecta ningún problema. Borre todos los códigos antes de devolver el vehículo al cliente.</p>	Todos

Síntoma:**INVESTIGACION DE SIACM DERECHO****Momento de verificación y condición de establecimiento:****INVESTIGACION DE SIACM DERECHO**

Momento de verificación: Con el encendido en posición ON, el ACM monitoriza el bus PCI en busca de un mensaje de estado de SIACM derecho que contenga el requerimiento de indicador de advertencia de airbag ON - OFF. El mensaje de estado se envía al ACM una vez por segundo o al producirse algún cambio en los DTC activos.

Condición de establecimiento: El código se establecerá si el ACM recibe un mensaje de estado de Luz encendida desde el SIACM derecho. **NOTA:** Esto indica que hay un código de diagnóstico de fallo activo en el SIACM derecho.

CAUSAS POSIBLES

INVESTIGACION DE SIACM DERECHO

SIN DTC ACTIVOS DEL SIACM DERECHO

CODIGO ALMACENADO O PROBLEMA INTERMITENTE

PRESENCIA DE CODIGO ACTIVO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>NOTA: Asegúrese de que la batería está completamente cargada. Asegúrese de que la batería está completamente cargada. NOTA: Durante esta prueba, los módulos de AECM y ORC se mencionarán como ACM. SELECCIONE DTC ACTIVO o ALMACENADO:</p> <p>ACM – DTC ACTIVO Diríjase a 2</p> <p>ACM – DTC ALMACENADO Diríjase a 4</p> <p>NOTA: Cuando vuelva a conectar componentes del sistema airbag, el encendido debe estar en posición OFF y la batería desconectada.</p>	Todos
2	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRBIII® para leer los DTC activos del SIACM derecho. ¿La DRBIII® ha visualizado algún DTC activo?</p> <p>Sí → Consulte la lista de síntomas para problemas relacionados con el SIACM derecho. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 3</p>	Todos

INVESTIGACION DE SIACM DERECHO — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	<p>ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION OFF, DESCONECTE LA BATERIA Y ESPERE DOS MINUTOS ANTES DE CONTINUAR. Si no quedan otras causas posibles, vea la reparación.</p> <p>Repare</p> <p>Reemplace el módulo de control de airbag de acuerdo con las instrucciones de servicio. ADVERTENCIA: SI EN ALGUN MOMENTO EL MODULO DE CONTROL DE AIRBAG CAE AL SUELO, DEBERA REEMPLAZARSE. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p>	Todos
4	<p>Retire toda herramienta especial o cable de puente y vuelva a conectar todos los conectores desconectados previamente, excepto la batería.</p> <p>NOTA: Asegúrese de que la batería esté completamente cargada. Utilice la DRBIII® para registrar y borrar todos los DTC de todos los módulos. Todos los códigos activos deben resolverse antes de diagnosticar los códigos almacenados. Mientras efectúa los pasos siguientes, mantenga una distancia segura de todos los airbag. Utilice la DRBIII® para monitorizar si existen códigos activos mientras recorre el sistema.</p> <p>NOTA: Si el vehículo está equipado con conmutador ON/OFF de airbag del acompañante, lea los DTC en todas las posiciones del conmutador. Mueva el mazo de cableado y conectores del sistema de airbag apropiado y gire el volante de dirección de un tope a otro.</p> <p>NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario. Acaba de intentar simular la condición que estableció inicialmente el mensaje de código de fallo. Las siguientes comprobaciones adicionales pueden ayudarle a identificar un posible problema intermitente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Inspeccione visualmente los conectores de mazo de cableado asociados. Compruebe si existe algún terminal roto, doblado, desplazado hacia fuera, separado o contaminado. - Inspeccione visualmente los mazos asociados. Compruebe si hay algún cable excoriado, horadado, pinzado o parcialmente roto. - Consulte los diagramas de cableado y boletines de servicio técnicos aplicables. <p>¿Pasa a ser activo el DTC?</p> <p>Sí → Seleccione el síntoma apropiado de la Lista de síntomas.</p> <p>No → En este momento no se detecta ningún problema. Borre todos los códigos antes de devolver el vehículo al cliente.</p>	Todos

Síntoma:

PERDIDA DE ENCENDIDO EN POSICION RUN - START

Momento de verificación y condición de establecimiento:

PERDIDA DE ENCENDIDO EN POSICION RUN - START

Momento de verificación: Con el encendido en posición RUN o START, el ACM monitoriza el circuito RUN-START para comprobar si el voltaje del sistema es correcto.

Condición de establecimiento: El código se establecerá si el voltaje en el circuito RUN – START cae por debajo de aproximadamente 4,5 voltios para el ACM o 6,7 voltios para el SIACM.

CAUSAS POSIBLES

COMPONENTE DEL SISTEMA AIRBAG EN CORTO A MASA

CIRCUITO RUN-START DE INTERRUPTOR DE ENCENDIDO ABIERTO

CIRCUITO RUN-START DE SALIDA DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE ABIERTO

ACM, CIRCUITO RUN-START DE SALIDA DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE ABIERTO

RUN-START DE MODULO EN CORTO A MASA

RSIACM, PERDIDA DE VOLTAJE DE POSICION RUN - VOLTAJE DE ENCENDIDO

LSIACM, VOLTAJE BAJO EN POSICION RUN - VOLTAJE DE ENCENDIDO

CODIGO ALMACENADO O PROBLEMA INTERMITENTE

PRESENCIA DE CODIGO ACTIVO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON.</p> <p>NOTA: Asegúrese de que la batería está completamente cargada.</p> <p>NOTA: Durante esta prueba, los módulos de AECM y ORC se mencionarán como ACM.</p> <p>De la lista que se ofrece a continuación, seleccione el módulo y tipo de DTC correspondientes para este código de diagnóstico de fallo.</p> <p>SELECCIONE UNO:</p> <p>ACM – DTC ACTIVO Diríjase a 2</p> <p>ACM – DTC ALMACENADO Diríjase a 6</p> <p>SIACM IZQUIERDO – DTC ACTIVO Diríjase a 7</p> <p>SIACM DERECHO – DTC ACTIVO Diríjase a 8</p> <p>NOTA: Cuando vuelva a conectar componentes del sistema airbag, el encendido debe estar en posición OFF y la batería desconectada.</p>	Todos

PERDIDA DE ENCENDIDO EN POSICION RUN - START — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Retire e inspeccione el fusible RUN-START de airbag. NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario. ¿Está abierto el fusible?</p> <p>Sí → Diríjase a 3 No → Diríjase a 4</p>	Todos
3	<p>ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION OFF, DESCONECTE LA BATERIA Y ESPERE DOS MINUTOS ANTES DE CONTINUAR. Mida la resistencia del circuito de salida (RUN-START) del interruptor de encendido prot. por fusible entre el fusible RUN-START de airbag y masa. Mientras observa el ohmímetro, desconecte cada componente del sistema airbag del circuito RUN – START, uno por uno. NOTA: Consulte la información de servicio y los diagramas esquemáticos del sistema para identificar el componente o componentes en el circuito RUN - START. ¿La resistencia está por encima de 10 k-ohmios:</p> <p>Sí - ¿después de retirar un componente? Reemplace el componente del sistema airbag en corto de acuerdo con las instrucciones de servicio y reemplace el fusible de RUN – START de airbag. ADVERTENCIA: SI EN ALGUN MOMENTO EL MODULO CAE AL SUELO, DEBERA REEMPLAZARSE. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p> <p>No - ¿después de retirar todos los componentes? Repare el circuito de salida RUN-START del encendido prot. por fusible en corto a masa y reemplace el fusible de RUN-START de airbag. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p>	Todos
4	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Mida el voltaje del circuito de salida del interruptor de encendido entre el fusible de RUN-START de airbag y masa. ¿El voltaje está por encima de aproximadamente 4,5 voltios?</p> <p>Sí → Diríjase a 5 No → Repare el abierto en el circuito RUN-START de salida del interruptor de encendido. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p>	Todos

PERDIDA DE ENCENDIDO EN POSICION RUN - START — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
5	<p>ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION OFF, DESCONECTE LA BATERIA Y ESPERE DOS MINUTOS ANTES DE CONTINUAR. Desconecte el conector del módulo de control de airbag. NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario. Vuelva a instalar el fusible RUN-START de airbag retirado previamente. ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION ON, A CONTINUACION VUELVA A CONECTAR LA BATERIA. Mida el voltaje del circuito de salida (RUN-START) del interruptor de encendido prot. por fusible entre el conector del módulo de control de airbag y masa. ¿El voltaje está por encima de aproximadamente 4,5 voltios?</p> <p>Sí → Reemplace el módulo de control de airbag de acuerdo con las instrucciones de servicio. ADVERTENCIA: SI EN ALGUN MOMENTO EL MODULO DE CONTROL DE AIRBAG CAE AL SUELO, DEBERA REEMPLAZARSE. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p> <p>No → Repare el abierto en el circuito RUN-START de salida del interruptor de encendido prot. por fusible. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p>	Todos
6	<p>Retire toda herramienta especial o cable de puente y vuelva a conectar todos los conectores desconectados previamente, excepto la batería. NOTA: Asegúrese de que la batería esté completamente cargada. Utilice la DRBIII® para registrar y borrar todos los DTC de todos los módulos. Todos los códigos activos deben resolverse antes de diagnosticar los códigos almacenados. Mientras efectúa los pasos siguientes, mantenga una distancia segura de todos los airbag. Utilice la DRBIII® para monitorizar si existen códigos activos mientras recorre el sistema. NOTA: Si el vehículo está equipado con conmutador ON/OFF de airbag del acompañante, lea los DTC en todas las posiciones del conmutador. Mueva el mazo de cableado y conectores del sistema de airbag apropiado y gire el volante de dirección de un tope a otro. NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario. Acaba de intentar simular la condición que estableció inicialmente el mensaje de código de fallo. Las siguientes comprobaciones adicionales pueden ayudarle a identificar un posible problema intermitente: - Inspeccione visualmente los conectores de mazo de cableado asociados. Compruebe si existe algún terminal roto, doblado, desplazado hacia fuera, separado o contaminado. - Inspeccione visualmente los mazos asociados. Compruebe si hay algún cable excoriado, horadado, pinzado o parcialmente roto. - Consulte los diagramas de cableado y boletines de servicio técnicos aplicables. ¿Pasa a ser activo el DTC?</p> <p>Sí → Seleccione el síntoma apropiado de la Lista de síntomas.</p> <p>No → En este momento no se detecta ningún problema. Borre todos los códigos antes de devolver el vehículo al cliente.</p>	Todos

PERDIDA DE ENCENDIDO EN POSICION RUN - START — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
7	<p>ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION OFF, DESCONECTE LA BATERIA Y ESPERE DOS MINUTOS ANTES DE CONTINUAR. Si no quedan otras causas posibles, vea la reparación.</p> <p>Repare</p> <p>Reemplace el módulo de control de airbag de impacto lateral izquierdo de acuerdo con las instrucciones de servicio. ADVERTENCIA: SI EN ALGUN MOMENTO EL MODULO CAE AL SUELO, DEBERA REEMPLAZARSE. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p>	Todos
8	<p>ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION OFF, DESCONECTE LA BATERIA Y ESPERE DOS MINUTOS ANTES DE CONTINUAR. Si no quedan otras causas posibles, vea la reparación.</p> <p>Repare</p> <p>Reemplace el módulo de control de airbag de impacto lateral derecho de acuerdo con la Información de servicio. ADVERTENCIA: SI EN ALGUN MOMENTO EL MODULO CAE AL SUELO, DEBERA REEMPLAZARSE. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:

PERDIDA DE ENCENDIDO EN POSICION RUN SOLAMENTE

Momento de verificación y condición de establecimiento:

PERDIDA DE ENCENDIDO EN POSICION RUN SOLAMENTE

Momento de verificación: Con el encendido en posición RUN, el módulo monitoriza el circuito de RUN solamente para comprobar si el voltaje del sistema es correcto.

Condición de establecimiento: Si el voltaje en el circuito de RUN solamente cae por debajo de 4,5 voltios, se establecerá el código.

CAUSAS POSIBLES

CIRCUITO RUN DE SALIDA DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO

CIRCUITO RUN DE SALIDA DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE ABIERTO

ACM, CIRCUITO DE SALIDA (RUN) DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE ABIERTO

COMPROBACION DE CIRCUITO RUN EN CORTO

CIRCUITO DE SALIDA (RUN) DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROTEGIDA POR FUSIBLE EN CORTO A MASA

ACM, CIRCUITO RUN DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE EN CORTO A MASA

CODIGO ALMACENADO O PROBLEMA INTERMITENTE

PRESENCIA DE CODIGO ACTIVO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Asegúrese de que la batería está completamente cargada. NOTA: Durante esta prueba, los módulos de AECM y ORC se mencionarán como ACM. SELECCIONE DTC ACTIVO o ALMACENADO:</p> <p>ACM – DTC ACTIVO Diríjase a 2</p> <p>ACM – DTC ALMACENADO Diríjase a 8</p> <p>NOTA: Cuando vuelva a conectar componentes del sistema airbag, el encendido debe estar en posición OFF y la batería desconectada.</p>	Todos
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Retire e inspeccione el fusible del circuito RUN de airbag. ¿Está abierto el fusible?</p> <p>Sí → Diríjase a 3</p> <p>No → Diríjase a 5</p>	Todos

PERDIDA DE ENCENDIDO EN POSICION RUN SOLAMENTE — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	<p>Retire el fusible RUN de airbag.</p> <p>NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario.</p> <p>Mida la resistencia del circuito de salida (RUN) del interruptor de encendido prot. por fusible entre el fusible de RUN y masa.</p> <p>¿La resistencia está por debajo de 10,0 ohmios?</p> <p>Sí → Diríjase a 4</p> <p>No → Reemplace el fusible defectuoso.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p>	Todos
4	<p>ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION OFF, DESCONECTE LA BATERIA Y ESPERE DOS MINUTOS ANTES DE CONTINUAR.</p> <p>Desconecte el conector del módulo de control de airbag.</p> <p>NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario.</p> <p>Mida la resistencia del circuito de salida (RUN) del interruptor de encendido prot. por fusible entre el conector del ACM y masa.</p> <p>¿La resistencia está por debajo de 10 K-ohmios?</p> <p>Sí → Repare el circuito RUN de salida del interruptor de encendido prot. por fusible en corto a masa y reemplace el fusible RUN de airbag.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p> <p>No → Reemplace el Módulo de control de airbag de acuerdo con las Instrucciones de servicio y reemplace el fusible de RUN solamente. ADVERTENCIA: SI EN ALGUN MOMENTO EL MÓDULO DE CONTROL DE AIRBAG CAE AL SUELO, DEBERA REEMPLAZARSE.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p>	Todos
5	<p>Coloque el encendido en la posición ON.</p> <p>Mida el voltaje del circuito de salida del interruptor de encendido entre el fusible del circuito RUN de airbag y masa.</p> <p>¿El voltaje está por encima de aproximadamente 4,5 voltios?</p> <p>Sí → Diríjase a 6</p> <p>No → Repare el abierto en el circuito de salida (RUN) del interruptor de encendido.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p>	Todos
6	<p>ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION OFF, DESCONECTE LA BATERIA Y ESPERE DOS MINUTOS ANTES DE CONTINUAR.</p> <p>Desconecte el conector del módulo de control de airbag.</p> <p>NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario.</p> <p>Vuelva a instalar el fusible de RUN de airbag.</p> <p>ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION ON, A CONTINUACION VUELVA A CONECTAR LA BATERIA.</p> <p>Mida el voltaje del circuito RUN de salida del interruptor de encendido prot. por fusible en el conector del módulo de control de airbag.</p> <p>¿El voltaje está por encima de aproximadamente 4,5 voltios?</p> <p>Sí → Diríjase a 7</p> <p>No → Repare un abierto o resistencia alta en el circuito de salida (RUN) del interruptor de encendido prot. por fusible.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p>	Todos

PERDIDA DE ENCENDIDO EN POSICION RUN SOLAMENTE — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
7	<p>ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION OFF, DESCONECTE LA BATERIA Y ESPERE DOS MINUTOS ANTES DE CONTINUAR. Si no quedan otras causas posibles, vea la reparación.</p> <p>Repare</p> <p>Reemplace el módulo de control de airbag de acuerdo con las instrucciones de servicio. ADVERTENCIA: SI EN ALGUN MOMENTO EL MODULO DE CONTROL DE AIRBAG CAE AL SUELO, DEBERA REEMPLAZARSE. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p>	Todos
8	<p>Retire toda herramienta especial o cable de puente y vuelva a conectar todos los conectores desconectados previamente, excepto la batería.</p> <p>NOTA: Asegúrese de que la batería esté completamente cargada. Utilice la DRBIII® para registrar y borrar todos los DTC de todos los módulos. Todos los códigos activos deben resolverse antes de diagnosticar los códigos almacenados. Mientras efectúa los pasos siguientes, mantenga una distancia segura de todos los airbag. Utilice la DRBIII® para monitorizar si existen códigos activos mientras recorre el sistema.</p> <p>NOTA: Si el vehículo está equipado con conmutador ON/OFF de airbag del acompañante, lea los DTC en todas las posiciones del conmutador. Mueva el mazo de cableado y conectores del sistema de airbag apropiado y gire el volante de dirección de un tope a otro.</p> <p>NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario. Acaba de intentar simular la condición que estableció inicialmente el mensaje de código de fallo. Las siguientes comprobaciones adicionales pueden ayudarle a identificar un posible problema intermitente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Inspeccione visualmente los conectores de mazo de cableado asociados. Compruebe si existe algún terminal roto, doblado, desplazado hacia fuera, separado o contaminado. - Inspeccione visualmente los mazos asociados. Compruebe si hay algún cable excoriado, horadado, pinzado o parcialmente roto. - Consulte los diagramas de cableado y boletines de servicio técnicos aplicables. <p>¿Pasa a ser activo el DTC?</p> <p>Sí → Seleccione el síntoma apropiado de la Lista de síntomas.</p> <p>No → En este momento no se detecta ningún problema. Borre todos los códigos antes de devolver el vehículo al cliente.</p>	Todos

Síntoma:**FALTA DE VIN ORIGINAL****Momento de verificación y condición de establecimiento:****FALTA DE VIN ORIGINAL**

Momento de verificación: La primera vez que se activa un ACM nuevo, éste monitoriza el bus PCI en busca de dos mensajes de VIN idénticos consecutivos. El VIN completo queda entonces permanentemente almacenado en la memoria y el 6to dígito se utiliza para identificar un vehículo de servicio ligero (1) o de servicio pesado (2, 3 ó 4).

Condición de establecimiento: Si el ACM no recibe dos mensajes de VIN idénticos consecutivos dentro de 5,6 segundos. El DTC activo se borrará cuando se reciban dos mensajes de VIN idénticos consecutivos.

CAUSAS POSIBLES

PCM, FALLO DE COMUNICACION DEL PCI

NUMEROS DE IDENTIFICACION DEL VEHICULO DEL PCM INCORRECTOS O AUSENTES

FALTA DE CONCORDANCIA DE CALIBRACION DEL ACM

CODIGO ALMACENADO O PROBLEMA INTERMITENTE

PRESENCIA DE CODIGO ACTIVO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON.</p> <p>NOTA: Asegúrese de que la batería esté completamente cargada.</p> <p>NOTA: Durante esta prueba, los módulos de AECM y ORC se mencionarán como ACM.</p> <p>SELECCIONE DTC ACTIVO o ALMACENADO:</p> <p>ACM – DTC ACTIVO Diríjase a 2</p> <p>ACM – DTC ALMACENADO Diríjase a 6</p> <p>NOTA: Cuando vuelva a conectar componentes del sistema airbag, el encendido debe estar en posición OFF y la batería desconectada.</p>	Todos
2	<p>Coloque el encendido en la posición ON.</p> <p>NOTA: Asegúrese de que la batería esté completamente cargada.</p> <p>Conecte la DRB al conector de enlace de datos y seleccione SUJECCIONES PASIVAS, AIRBAG, PRUEBA DE SISTEMA.</p> <p>Utilice la DRB III® para leer la prueba de sistema.</p> <p>¿Visualiza la DRB PCM activo en el bus?</p> <p>Sí → Diríjase a 3</p> <p>No → Consulte la categoría COMUNICACION y seleccione el síntoma relacionado.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p>	Todos

FALTA DE VIN ORIGINAL — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	<p>Utilice la DRB para seleccionar, MOTOR, VARIOS, FUNCIONES VARIAS y, a continuación, COMPROBACION DE VIN, y lea el número de identificación del vehículo en el módulo de control del mecanismo de transmisión.</p> <p>Compare el VIN que aparece en la pantalla de la DRB con la placa VIN del vehículo. ¿Coinciden la placa VIN y el VIN del PCM?</p> <p>Sí → Diríjase a 4</p> <p>No → Reemplace el módulo de control del mecanismo de transmisión y prográmelo con el número de identificación del vehículo correcto. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p>	Todos
4	<p>ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION OFF, DESCONECTE LA BATERIA Y ESPERE DOS MINUTOS ANTES DE CONTINUAR.</p> <p>Desconecte los conectores del módulo de control de airbag.</p> <p>Conecte el adaptador de la herramienta de carga apropiada al conector o conectores del módulo de control de airbag.</p> <p>ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION ON, A CONTINUACION VUELVA A CONECTAR LA BATERIA.</p> <p>NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario.</p> <p>Mida los voltajes de los circuitos RUN y RUN-START entre el adaptador del ACM de la herramienta de carga y masa.</p> <p>¿Está el circuito RUN o RUN-START por encima de 8,3 voltios?</p> <p>Sí → Diríjase a 5</p> <p>No → Repare el voltaje bajo en el circuito RUN y RUN-START. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p>	Todos
5	<p>ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION OFF, DESCONECTE LA BATERIA Y ESPERE DOS MINUTOS ANTES DE CONTINUAR.</p> <p>Si no quedan otras causas posibles, vea la reparación.</p> <p>Repare</p> <p>Reemplace el módulo de control de airbag de acuerdo con la Información de servicio. ADVERTENCIA: SI EN ALGUN MOMENTO EL MODULO DE CONTROL DE AIRBAG CAE AL SUELO, DEBERA REEMPLAZARSE.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p>	Todos

FALTA DE VIN ORIGINAL — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
6	<p>Retire toda herramienta especial o cable de puente y vuelva a conectar todos los conectores desconectados previamente, excepto la batería.</p> <p>NOTA: Asegúrese de que la batería esté completamente cargada.</p> <p>Utilice la DRBIII® para registrar y borrar todos los DTC de todos los módulos.</p> <p>Todos los códigos activos deben resolverse antes de diagnosticar los códigos almacenados.</p> <p>Mientras efectúa los pasos siguientes, mantenga una distancia segura de todos los airbag.</p> <p>Utilice la DRBIII® para monitorizar si existen códigos activos mientras recorre el sistema.</p> <p>NOTA: Si el vehículo está equipado con conmutador ON/OFF de airbag del acompañante, lea los DTC en todas las posiciones del conmutador.</p> <p>Mueva el mazo de cableado y conectores del sistema de airbag apropiado y gire el volante de dirección de un tope a otro.</p> <p>NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario.</p> <p>Acaba de intentar simular la condición que estableció inicialmente el mensaje de código de fallo.</p> <p>Las siguientes comprobaciones adicionales pueden ayudarle a identificar un posible problema intermitente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Inspeccione visualmente los conectores de mazo de cableado asociados. Compruebe si existe algún terminal roto, doblado, desplazado hacia fuera, separado o contaminado. - Inspeccione visualmente los mazos asociados. Compruebe si hay algún cable excoriado, horadado, pinzado o parcialmente roto. - Consulte los diagramas de cableado y boletines de servicio técnicos aplicables. <p>¿Pasa a ser activo el DTC?</p> <p style="margin-left: 40px;">Sí → Seleccione el síntoma apropiado de la Lista de síntomas.</p> <p style="margin-left: 40px;">No → En este momento no se detecta ningún problema. Borre todos los códigos antes de devolver el vehículo al cliente.</p>	Todos

Síntoma:

MODULO SIN CONFIGURAR PARA SAB

Momento de verificación y condición de establecimiento:

MODULO SIN CONFIGURAR PARA SAB

Momento de verificación: Con el encendido en posición ON, el ACM monitoriza el bus PCI en busca de mensajes desde los módulos de control de airbag de impacto lateral izquierdo y derecho.

Condición de establecimiento: El código se establecerá si el ACM detecta un módulo de control de airbag de impacto lateral activo en el bus PCI y el ACM no está configurado para airbag laterales.

CAUSAS POSIBLES

MODULO SIN CONFIGURAR

ACM SIN CONFIGURAR PARA AIRBAG LATERALES

CODIGO ALMACENADO O PROBLEMA INTERMITENTE

PRESENCIA DE CODIGO ACTIVO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Asegúrese de que la batería está completamente cargada. NOTA: Durante esta prueba, los módulos de AECM y ORC se mencionarán como ACM. SELECCIONE DTC ACTIVO o ALMACENADO:</p> <p>ACM – DTC ACTIVO Diríjase a 2</p> <p>ACM – DTC ALMACENADO Diríjase a 4</p> <p>NOTA: Cuando vuelva a conectar componentes del sistema airbag, el encendido debe estar en posición OFF y la batería desconectada.</p>	Todos
2	<p>Utilice la DRB para seleccionar VARIOS y a continuación CONFIGURACION DE AIRBAG LATERALES. Luego pulse el botón de continuación para visualizar el estado actual del airbag lateral. ¿Visualiza la DRBIII® el estado actual como ACM SIN AIRBAG LATERAL?</p> <p>Sí → Utilice la DRB para seleccionar ACM CON AIRBAG LATERALES para configurar el ACM para Airbag laterales. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 3</p>	Todos

MODULO SIN CONFIGURAR PARA SAB — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	<p>ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION OFF, DESCONECTE LA BATERIA Y ESPERE DOS MINUTOS ANTES DE CONTINUAR. ADVERTENCIA: SI EN ALGUN MOMENTO EL MODULO DE CONTROL DE AIRBAG CAE AL SUELO, DEBERA REEMPLAZARSE.</p> <p>Si no quedan otras causas posibles, vea la reparación.</p> <p>Repare</p> <p>Reemplace el módulo de control de airbag de acuerdo con las instrucciones de servicio. ADVERTENCIA: SI EN ALGUN MOMENTO EL MODULO DE CONTROL DE AIRBAG CAE AL SUELO, DEBERA REEMPLAZARSE.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p>	Todos
4	<p>Retire toda herramienta especial o cable de puente y vuelva a conectar todos los conectores desconectados previamente, excepto la batería.</p> <p>NOTA: Asegúrese de que la batería esté completamente cargada.</p> <p>Utilice la DRBIII® para registrar y borrar todos los DTC de todos los módulos.</p> <p>Todos los códigos activos deben resolverse antes de diagnosticar los códigos almacenados.</p> <p>Mientras efectúa los pasos siguientes, mantenga una distancia segura de todos los airbag.</p> <p>Utilice la DRBIII® para monitorizar si existen códigos activos mientras recorre el sistema.</p> <p>NOTA: Si el vehículo está equipado con conmutador ON/OFF de airbag del acompañante, lea los DTC en todas las posiciones del conmutador.</p> <p>Mueva el mazo de cableado y conectores del sistema de airbag apropiado y gire el volante de dirección de un tope a otro.</p> <p>NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario.</p> <p>Acaba de intentar simular la condición que estableció inicialmente el mensaje de código de fallo.</p> <p>Las siguientes comprobaciones adicionales pueden ayudarle a identificar un posible problema intermitente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Inspeccione visualmente los conectores de mazo de cableado asociados. Compruebe si existe algún terminal roto, doblado, desplazado hacia fuera, separado o contaminado. - Inspeccione visualmente los mazos asociados. Compruebe si hay algún cable excoirado, horadado, pinzado o parcialmente roto. - Consulte los diagramas de cableado y boletines de servicio técnicos aplicables. <p>¿Pasa a ser activo el DTC?</p> <p>Sí → Seleccione el síntoma apropiado de la Lista de síntomas.</p> <p>No → En este momento no se detecta ningún problema. Borre todos los códigos antes de devolver el vehículo al cliente.</p>	Todos

Síntoma:**FALTA DE MENSAJES DEL GRUPO DE INSTRUMENTOS****Momento de verificación y condición de establecimiento:****FALTA DE MENSAJES DEL GRUPO DE INSTRUMENTOS**

Momento de verificación: Cuando el encendido está en posición ON, el ACM monitoriza el bus PCI en busca de un mensaje desde el MIC que contenga el estado del indicador de advertencia de airbag. El MIC transmite el mensaje una vez al colocar el encendido en posición ON, al producirse un cambio en el estado de la luz, o en respuesta a un mensaje del ACM.

Condición de establecimiento: Si el mensaje del MIC no se recibe durante 10 segundos consecutivos, se establece el código.

CAUSAS POSIBLES

MIC, FALLO DE COMUNICACION

ACM, FALTA DE MENSAJES DEL GRUPO DE INSTRUMENTOS

CODIGO ALMACENADO O PROBLEMA INTERMITENTE

PRESENCIA DE CODIGO ACTIVO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>NOTA: Asegúrese de que la batería está completamente cargada.</p> <p>NOTA: Durante esta prueba, los módulos de AECM y ORC se mencionarán como ACM.</p> <p>Coloque el encendido en la posición ON.</p> <p>SELECCIONE DTC ACTIVO o ALMACENADO:</p> <p>ACM – DTC ACTIVO Diríjase a 2</p> <p>ACM – DTC ALMACENADO Diríjase a 4</p> <p>NOTA: Cuando vuelva a conectar componentes del sistema airbag, el encendido debe estar en posición OFF y la batería desconectada.</p>	Todos
2	<p>Coloque el encendido en la posición ON.</p> <p>Utilice la DRB III® para asegurarse de que existe comunicación del bus PCI con el grupo de instrumentos.</p> <p>¿Se comunica el grupo de instrumentos a través del bus PCI?</p> <p>Sí → Diríjase a 3</p> <p>No → Consulte la categoría COMUNICACION y seleccione el síntoma relacionado SEÑAL +/- DEL BUS DEL GRUPO DE INSTRUMENTOS EN ABIERTO.</p>	Todos

FALTA DE MENSAJES DEL GRUPO DE INSTRUMENTOS — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	<p>ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION OFF, DESCONECTE LA BATERIA Y ESPERE DOS MINUTOS ANTES DE CONTINUAR. Si no quedan otras causas posibles, vea la reparación.</p> <p>Repare</p> <p>Reemplace el módulo de control de airbag de acuerdo con las instrucciones de servicio. ADVERTENCIA: SI EN ALGUN MOMENTO EL MODULO DE CONTROL DE AIRBAG CAE AL SUELO, DEBERA REEMPLAZARSE. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p> <p>NOTA: Cuando vuelva a conectar componentes del sistema airbag, el encendido debe estar en posición OFF y la batería desconectada.</p>	Todos
4	<p>Retire toda herramienta especial o cable de puente y vuelva a conectar todos los conectores desconectados previamente, excepto la batería.</p> <p>NOTA: Asegúrese de que la batería esté completamente cargada. Utilice la DRBIII® para registrar y borrar todos los DTC de todos los módulos. Todos los códigos activos deben resolverse antes de diagnosticar los códigos almacenados. Mientras efectúa los pasos siguientes, mantenga una distancia segura de todos los airbag. Utilice la DRBIII® para monitorizar si existen códigos activos mientras recorre el sistema.</p> <p>NOTA: Si el vehículo está equipado con conmutador ON/OFF de airbag del acompañante, lea los DTC en todas las posiciones del conmutador. Mueva el mazo de cableado y conectores del sistema de airbag apropiado y gire el volante de dirección de un tope a otro.</p> <p>NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario. Acaba de intentar simular la condición que estableció inicialmente el mensaje de código de fallo. Las siguientes comprobaciones adicionales pueden ayudarle a identificar un posible problema intermitente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Inspeccione visualmente los conectores de mazo de cableado asociados. Compruebe si existe algún terminal roto, doblado, desplazado hacia fuera, separado o contaminado. - Inspeccione visualmente los mazos asociados. Compruebe si hay algún cable excoriado, horadado, pinzado o parcialmente roto. - Consulte los diagramas de cableado y boletines de servicio técnicos aplicables. <p>¿Pasa a ser activo el DTC?</p> <p>Sí → Seleccione el síntoma apropiado de la Lista de síntomas.</p> <p>No → En este momento no se detecta ningún problema. Borre todos los códigos antes de devolver el vehículo al cliente.</p>	Todos

Síntoma:**NO SE RECIBEN MENSAJES DEL SIACM IZQUIERDO****Momento de verificación y condición de establecimiento:****NO SE RECIBEN MENSAJES DEL SIACM IZQUIERDO**

Momento de verificación: Con el encendido en posición ON, el ACM monitoriza el bus PCI en busca del mensaje de estado del módulo de control de airbag de impacto lateral izquierdo. El SIACM izquierdo transmite el mensaje de estado al ACM en intervalos de 1 segundo.

Condición de establecimiento: Si el ACM no detecta un mensaje de estado del SIACM izquierdo en el bus PCI durante 10 segundos se establece el código.

CAUSAS POSIBLES

NO SE RECIBEN MENSAJES DEL SIACM IZQUIERDO
 ACM, FALTA DE MENSAJES DEL SIACM IZQUIERDO
 CODIGO ALMACENADO O PROBLEMA INTERMITENTE
 PRESENCIA DE CODIGO ACTIVO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>NOTA: Asegúrese de que la batería esté completamente cargada. Coloque el encendido en la posición ON. NOTA: Durante esta prueba, los módulos de AECM y ORC se mencionarán como ACM. SELECCIONE DTC ACTIVO o ALMACENADO:</p> <p>ACM – DTC ACTIVO Diríjase a 2</p> <p>ACM – DTC ALMACENADO Diríjase a 4</p>	Todos
2	<p>Utilice la DRBIII® para seleccionar SUJECIONES PASIVAS, AIRBAG LATERAL, y a continuación LADO IZQUIERDO del menú de la DRB. ¿Visualiza la DRBIII® FALTA DE RESPUESTA o SEÑAL +/- DEL BUS EN ABIERTO?</p> <p>Sí → Consulte la categoría Comunicación para el síntoma relacionado. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 3</p>	Todos
3	<p>ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION OFF, DESCONECTE LA BATERIA Y ESPERE DOS MINUTOS ANTES DE CONTINUAR. Si no quedan otras causas posibles, vea la reparación.</p> <p>Repare</p> <p>Reemplace el módulo de control de airbag de acuerdo con las instrucciones de servicio. ADVERTENCIA: SI EN ALGUN MOMENTO EL MODULO DE CONTROL DE AIRBAG CAE AL SUELO, DEBERA REEMPLAZARSE. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p>	Todos

NO SE RECIBEN MENSAJES DEL SIACM IZQUIERDO — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
4	<p>Retire toda herramienta especial o cable de puente y vuelva a conectar todos los conectores desconectados previamente, excepto la batería.</p> <p>NOTA: Asegúrese de que la batería esté completamente cargada.</p> <p>Utilice la DRBIII® para registrar y borrar todos los DTC de todos los módulos. Todos los códigos activos deben resolverse antes de diagnosticar los códigos almacenados.</p> <p>Mientras efectúa los pasos siguientes, mantenga una distancia segura de todos los airbag.</p> <p>Utilice la DRBIII® para monitorizar si existen códigos activos mientras recorre el sistema.</p> <p>NOTA: Si el vehículo está equipado con conmutador ON/OFF de airbag del acompañante, lea los DTC en todas las posiciones del conmutador.</p> <p>Mueva el mazo de cableado y conectores del sistema de airbag apropiado y gire el volante de dirección de un tope a otro.</p> <p>NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario.</p> <p>Acaba de intentar simular la condición que estableció inicialmente el mensaje de código de fallo.</p> <p>Las siguientes comprobaciones adicionales pueden ayudarle a identificar un posible problema intermitente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Inspeccione visualmente los conectores de mazo de cableado asociados. Compruebe si existe algún terminal roto, doblado, desplazado hacia fuera, separado o contaminado. - Inspeccione visualmente los mazos asociados. Compruebe si hay algún cable excoriado, horadado, pinzado o parcialmente roto. - Consulte los diagramas de cableado y boletines de servicio técnicos aplicables. <p>¿Pasa a ser activo el DTC?</p> <p style="margin-left: 40px;">Sí → Seleccione el síntoma apropiado de la Lista de síntomas.</p> <p style="margin-left: 40px;">No → En este momento no se detecta ningún problema. Borre todos los códigos antes de devolver el vehículo al cliente.</p>	Todos

Síntoma:

FALTA DE TRANSMISION DE PCI

Momento de verificación y condición de establecimiento:

FALTA DE TRANSMISION DE PCI

Momento de verificación: Cuando el encendido está en posición ON y el módulo transmitiendo información a través del bus PCI.

Condición de establecimiento: El código se establecerá si los diagnósticos de a bordo no pueden detectar el módulo transmitiendo información en el bus PCI durante 4 segundos consecutivos. NOTA: Cualquier fallo del bus PCI provocará el establecimiento de un código almacenado.

CAUSAS POSIBLES
MODULO DE CONTROL DE AIRBAG - ACM
MODULO DE CONTROL DE AIRBAG DE IMPACTO LATERAL IZQUIERDO - LSIACM
MODULO DE CONTROL DE AIRBAG DE IMPACTO LATERAL DERECHO - RSIACM
CODIGO ALMACENADO O PROBLEMA INTERMITENTE
PRESENCIA DE CODIGO ACTIVO

FALTA DE TRANSMISION DE PCI — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>NOTA: Asegúrese de que la batería está completamente cargada. SI EN ALGUN MOMENTO EL MODULO CAE AL SUELO, DEBERA REEMPLAZARSE. Coloque el encendido en la posición ON. De la lista que se ofrece a continuación, seleccione el módulo y tipo de DTC correspondientes para este código de diagnóstico de fallo. NOTA: Durante esta prueba, los módulos de AEEM y ORC se mencionarán como ACM. Seleccione el módulo y tipo de DTC correspondiente</p> <p>ACM - ACTIVO ADVERTENCIA: ANTES DE CONTINUAR, COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION OFF, DESCONECTE LA BATERIA Y ESPERE DOS MINUTOS. Reemplace el módulo de control de airbag de acuerdo con las instrucciones de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p> <p>ACM - ALMACENADO Diríjase a 2</p> <p>SIACM IZQUIERDO – ACTIVO ADVERTENCIA: ANTES DE CONTINUAR, COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION OFF, DESCONECTE LA BATERIA Y ESPERE DOS MINUTOS. Reemplace el módulo de control de airbag de impacto lateral izquierdo de acuerdo con las instrucciones de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p> <p>SIACM IZQUIERDO – ALMACENADO Diríjase a 2</p> <p>SIACM DERECHO – ACTIVO ADVERTENCIA: ANTES DE CONTINUAR, COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION OFF, DESCONECTE LA BATERIA Y ESPERE DOS MINUTOS. Reemplace el módulo de control de airbag de impacto lateral derecho de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p> <p>SIACM DERECHO – ALMACENADO Diríjase a 2</p>	Todos

FALTA DE TRANSMISION DE PCI — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
2	<p>Retire toda herramienta especial o cable de puente y vuelva a conectar todos los conectores desconectados previamente, excepto la batería.</p> <p>NOTA: Asegúrese de que la batería esté completamente cargada.</p> <p>Utilice la DRBIII® para registrar y borrar todos los DTC de todos los módulos.</p> <p>Todos los códigos activos deben resolverse antes de diagnosticar los códigos almacenados.</p> <p>Mientras efectúa los pasos siguientes, mantenga una distancia segura de todos los airbag.</p> <p>Utilice la DRBIII® para monitorizar si existen códigos activos mientras recorre el sistema.</p> <p>NOTA: Si el vehículo está equipado con conmutador ON/OFF de airbag del acompañante, lea los DTC en todas las posiciones del conmutador.</p> <p>Mueva el mazo de cableado y conectores del sistema de airbag apropiado y gire el volante de dirección de un tope a otro.</p> <p>NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario.</p> <p>Acaba de intentar simular la condición que estableció inicialmente el mensaje de código de fallo.</p> <p>Las siguientes comprobaciones adicionales pueden ayudarle a identificar un posible problema intermitente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Inspeccione visualmente los conectores de mazo de cableado asociados. Compruebe si existe algún terminal roto, doblado, desplazado hacia fuera, separado o contaminado. - Inspeccione visualmente los mazos asociados. Compruebe si hay algún cable excoriado, horadado, pinzado o parcialmente roto. - Consulte los diagramas de cableado y boletines de servicio técnicos aplicables. <p>¿Pasa a ser activo el DTC?</p> <p style="margin-left: 40px;">Sí → Seleccione el síntoma apropiado de la Lista de síntomas.</p> <p style="margin-left: 40px;">No → En este momento no se detecta ningún problema. Borre todos los códigos antes de devolver el vehículo al cliente.</p>	Todos

Síntoma:**FALTA DE MENSAJE DEL SIACM DERECHO****Momento de verificación y condición de establecimiento:****FALTA DE MENSAJE DEL SIACM DERECHO**

Momento de verificación: Con el encendido en posición ON, el ACM monitoriza el bus PCI en busca del mensaje de estado del módulo de control de airbag de impacto lateral derecho. El SIACM derecho transmite el mensaje de estado al ACM en intervalos de 1 segundo.

Condición de establecimiento: Si el ACM no detecta un mensaje de estado del SIACM derecho en el bus PCI durante 10 segundos, se establece el código.

CAUSAS POSIBLES

FALTA DE MENSAJE DEL SIACM DERECHO

ACM, FALTA DE MENSAJES DEL SIACM DERECHO

CODIGO ALMACENADO O PROBLEMA INTERMITENTE

PRESENCIA DE CODIGO ACTIVO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>NOTA: Asegúrese de que la batería esté completamente cargada. Coloque el encendido en la posición ON. NOTA: Durante esta prueba, los módulos de AECD y ORC se mencionarán como ACM. SELECCIONE DTC ACTIVO o ALMACENADO:</p> <p>ACM – DTC ACTIVO Diríjase a 2</p> <p>ACM – DTC ALMACENADO Diríjase a 4</p> <p>NOTA: Cuando vuelva a conectar componentes del sistema airbag, el encendido debe estar en posición OFF y la batería desconectada.</p>	Todos
2	<p>Utilice la DRBIII® para seleccionar AIRBAG LATERAL y AIRBAG LATERAL DERECHO del menú de la DRBIII®. ¿Visualiza la DRBIII® FALTA DE RESPUESTA o SEÑAL +/- DEL BUS EN ABIERTO?</p> <p>Sí → Consulte la categoría COMUNICACION para el síntoma relacionado. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 3</p>	Todos

FALTA DE MENSAJE DEL SIACM DERECHO — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	<p>ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION OFF, DESCONECTE LA BATERIA Y ESPERE DOS MINUTOS ANTES DE CONTINUAR. Si no quedan otras causas posibles, vea la reparación.</p> <p>Repare</p> <p>Reemplace el módulo de control de airbag de acuerdo con las instrucciones de servicio. ADVERTENCIA: SI EN ALGUN MOMENTO EL MODULO DE CONTROL DE AIRBAG CAE AL SUELO, DEBERA REEMPLAZARSE. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p> <p>NOTA: Cuando vuelva a conectar componentes del sistema airbag, el encendido debe estar en posición OFF y la batería desconectada.</p>	Todos
4	<p>Retire toda herramienta especial o cable de puente y vuelva a conectar todos los conectores desconectados previamente, excepto la batería.</p> <p>NOTA: Asegúrese de que la batería esté completamente cargada. Utilice la DRBIII® para registrar y borrar todos los DTC de todos los módulos. Todos los códigos activos deben resolverse antes de diagnosticar los códigos almacenados. Mientras efectúa los pasos siguientes, mantenga una distancia segura de todos los airbag. Utilice la DRBIII® para monitorizar si existen códigos activos mientras recorre el sistema.</p> <p>NOTA: Si el vehículo está equipado con conmutador ON/OFF de airbag del acompañante, lea los DTC en todas las posiciones del conmutador. Mueva el mazo de cableado y conectores del sistema de airbag apropiado y gire el volante de dirección de un tope a otro.</p> <p>NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario. Acaba de intentar simular la condición que estableció inicialmente el mensaje de código de fallo. Las siguientes comprobaciones adicionales pueden ayudarle a identificar un posible problema intermitente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Inspeccione visualmente los conectores de mazo de cableado asociados. Compruebe si existe algún terminal roto, doblado, desplazado hacia fuera, separado o contaminado. - Inspeccione visualmente los mazos asociados. Compruebe si hay algún cable excoriado, horadado, pinzado o parcialmente roto. - Consulte los diagramas de cableado y boletines de servicio técnicos aplicables. <p>¿Pasa a ser activo el DTC?</p> <p>Sí → Seleccione el síntoma apropiado de la Lista de síntomas.</p> <p>No → En este momento no se detecta ningún problema. Borre todos los códigos antes de devolver el vehículo al cliente.</p>	Todos

Síntoma:**CONMUTADOR ON-OFF DE AIRBAG DEL ACOMPAÑANTE ABIERTO****Momento de verificación y condición de establecimiento:****CONMUTADOR ON-OFF DE AIRBAG DEL ACOMPAÑANTE ABIERTO**

Momento de verificación: Cuando el encendido está en posición ON, el circuito de detección de conmutador MUX de PAB suministra un impulso de 3 a 10 ms cada 100 ms a través del resistor del conmutador ON u OFF al circuito de retorno de conmutador MUX.

Condición de establecimiento: El código se establecerá si el ACM detecta un abierto o resistencia alta en el circuito de detección de conmutador MUX de PAB o en el circuito de retorno de conmutador MUX de PAB.

CAUSAS POSIBLES

COMPROBACION DE EQUIPAMIENTO
 CONMUTADOR DESCONECTADO
 CONMUTADOR ON-OFF DE PAB ABIERTO
 CIRCUITO DE CONMUTADOR MUX DE AIRBAG DEL ACOMPAÑANTE ABIERTO
 ACM, CIRCUITO DE CONMUTADOR ON-OFF DEL ACOMPAÑANTE ABIERTO
 CODIGO ALMACENADO O PROBLEMA INTERMITENTE
 PRESENCIA DE CODIGO ACTIVO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON. NOTA: Asegúrese de que la batería está completamente cargada. NOTA: Durante esta prueba, los módulos de AECD y ORC se mencionarán como ACM. SELECCIONE DTC ACTIVO o ALMACENADO:</p> <p>ACM – DTC ACTIVO Diríjase a 2</p> <p>ACM – DTC ALMACENADO Diríjase a 6</p> <p>NOTA: Cuando vuelva a conectar componentes del sistema airbag, el encendido debe estar en posición OFF y la batería desconectada.</p>	Todos
2	<p>¿Está este vehículo equipado con conmutador ON-OFF de airbag del acompañante?</p> <p>Sí → Diríjase a 3</p> <p>No → Con la DRBIII® en VARIOS, lea el estado actual de Configuración para conmutador ON-OFF de airbag. Introduzca el número 1 y pulse ENTER para reconfigurar el ACM para SIN CONMUTADOR ON/OFF DE AIRBAG. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p>	Todos

CONMUTADOR ON-OFF DE AIRBAG DEL ACOMPAÑANTE ABIERTO — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	<p>Acceda al conector del conmutador ON-OFF de airbag del acompañante.</p> <p>¿Está el conmutador ON-OFF de airbag del acompañante conectado al mazo del tablero?</p> <p>Sí → Diríjase a 4</p> <p>No → Conecte el conmutador ON-OFF de airbag del acompañante al conector de mazo del tablero. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p>	Todos
4	<p>ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION OFF, DESCONECTE LA BATERIA Y ESPERE DOS MINUTOS ANTES DE CONTINUAR.</p> <p>Desconecte el conmutador ON-OFF de airbag del acompañante.</p> <p>NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario.</p> <p>Mida la resistencia del conmutador ON-OFF de PAB entre los terminales 1 y 2 en ambas posiciones del conmutador.</p> <p>Las especificaciones de resistencia del conmutador son: posición ON = 175,0 a 190,0 ohmios y posición OFF = 820,0 a 870,0 ohmios.</p> <p>¿Se encuentra la resistencia dentro de estos márgenes en ambas posiciones del conmutador?</p> <p>Sí → Diríjase a 5</p> <p>No → Reemplace el conmutador ON-OFF de airbag del acompañante de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p>	Todos
5	<p>Desconecte los conectores del módulo de control de airbag.</p> <p>NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario.</p> <p>ADVERTENCIA: SI EN ALGUN MOMENTO EL MODULO DE CONTROL DE AIRBAG CAE AL SUELO, DEBERA REEMPLAZARSE.</p> <p>Conecte el adaptador de la herramienta de carga apropiada al conector del módulo de control de airbag.</p> <p>Mida la resistencia del circuito de detección del conmutador MUX de PAB entre el adaptador del ACM y el conector del conmutador ON-OFF de PAB.</p> <p>Mida la resistencia del circuito de retorno de conmutador MUX de PAB entre el adaptador de ACM y el conector del conmutador ON-OFF de PAB.</p> <p>¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios en ambos circuitos?</p> <p>Sí → ADVERTENCIA: ANTES DE CONTINUAR, ASEGURESE DE QUE LA BATERIA ESTA DESCONECTADA Y A CONTINUACION, ESPERE DOS MINUTOS. Reemplace el módulo de control de airbag de acuerdo con las instrucciones de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p> <p>No → Repare el abierto en los circuitos de conmutador MUX de airbag del acompañante. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p>	Todos

CONMUTADOR ON-OFF DE AIRBAG DEL ACOMPAÑANTE ABIERTO — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
6	<p>Retire toda herramienta especial o cable de puente y vuelva a conectar todos los conectores desconectados previamente, excepto la batería.</p> <p>NOTA: Asegúrese de que la batería esté completamente cargada.</p> <p>Utilice la DRBIII® para registrar y borrar todos los DTC de todos los módulos.</p> <p>Todos los códigos activos deben resolverse antes de diagnosticar los códigos almacenados.</p> <p>Mientras efectúa los pasos siguientes, mantenga una distancia segura de todos los airbag.</p> <p>Utilice la DRBIII® para monitorizar si existen códigos activos mientras recorre el sistema.</p> <p>NOTA: Si el vehículo está equipado con conmutador ON/OFF de airbag del acompañante, lea los DTC en todas las posiciones del conmutador.</p> <p>Mueva el mazo de cableado y conectores del sistema de airbag apropiado y gire el volante de dirección de un tope a otro.</p> <p>NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario.</p> <p>Acaba de intentar simular la condición que estableció inicialmente el mensaje de código de fallo.</p> <p>Las siguientes comprobaciones adicionales pueden ayudarle a identificar un posible problema intermitente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Inspeccione visualmente los conectores de mazo de cableado asociados. Compruebe si existe algún terminal roto, doblado, desplazado hacia fuera, separado o contaminado. - Inspeccione visualmente los mazos asociados. Compruebe si hay algún cable excoriado, horadado, pinzado o parcialmente roto. - Consulte los diagramas de cableado y boletines de servicio técnicos aplicables. <p>¿Pasa a ser activo el DTC?</p> <p style="margin-left: 40px;">Sí → Seleccione el síntoma apropiado de la Lista de síntomas.</p> <p style="margin-left: 40px;">No → En este momento no se detecta ningún problema. Borre todos los códigos antes de devolver el vehículo al cliente.</p>	Todos

Síntoma:**CONMUTADOR ON-OFF DE AIRBAG DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO A LA BATERIA****Momento de verificación y condición de establecimiento:****CONMUTADOR ON-OFF DE AIRBAG DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO A LA BATERIA**

Momento de verificación: Cuando el encendido está en posición ON, el circuito de detección de conmutador MUX suministra un impulso de 3 a 10 ms cada 100 ms a través del resistor del conmutador al circuito de retorno de conmutador MUX. Cuando el código está activo, el ACM inhabilitará el indicador mientras dure el ciclo de encendido.

Condición de establecimiento: El código se establecerá si el ACM detecta voltaje constante por encima de aproximadamente 4,0 voltios en los circuitos de conmutador MUX de PAB.

CAUSAS POSIBLES

COMPROBACION DE EQUIPAMIENTO

CIRCUITO DE CONMUTADOR ON-OFF DE PAB EN CORTO

CONMUTADOR ON-OFF DE PAB EN CORTO

CIRCUITO DE CONMUTADOR MUX DE PAB EN CORTO A LA BATERIA

ACM, CIRCUITO DE CONMUTADOR ON-OFF DE PAB EN CORTO

CODIGO ALMACENADO O PROBLEMA INTERMITENTE

PRESENCIA DE CODIGO ACTIVO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON.</p> <p>NOTA: Asegúrese de que la batería está completamente cargada.</p> <p>NOTA: Durante esta prueba, los módulos de AECM y ORC se mencionarán como ACM.</p> <p>SELECCIONE DTC ACTIVO o ALMACENADO:</p> <p>ACM – DTC ACTIVO Diríjase a 2</p> <p>ACM – DTC ALMACENADO Diríjase a 6</p> <p>NOTA: Cuando vuelva a conectar componentes del sistema airbag, el encendido debe estar en posición OFF y la batería desconectada.</p>	Todos

CONMUTADOR ON-OFF DE AIRBAG DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO A LA BATERIA

— (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
2	<p>¿Está este vehículo equipado con conmutador ON-OFF de airbag del acompañante?</p> <p>Sí → Diríjase a 3</p> <p>No → Con la DRBIII® en VARIOS, lea el estado actual de Configuración para conmutador ON-OFF de airbag. Introduzca el número 1 y pulse ENTER para reconfigurar el ACM para SIN CONMUTADOR ON/OFF DE AIRBAG. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p>	Todos
3	<p>ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION OFF, DESCONECTE LA BATERIA Y ESPERE DOS MINUTOS ANTES DE CONTINUAR. Desconecte el conmutador ON-OFF de airbag del acompañante. NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario. Mida la resistencia del conmutador ON-OFF de PAB entre los terminales 1 y 4, y 2 y 4. ¿Está la resistencia por debajo de 10 k-ohmios en alguna prueba?</p> <p>Sí → Reemplace el conmutador ON-OFF de airbag del acompañante de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 4</p>	Todos
4	<p>Mida la resistencia del conmutador ON-OFF de PAB entre los terminales 1 y 2 en ambas posiciones del conmutador. Las especificaciones de resistencia del conmutador son: posición ON = 175,0 a 190,0 ohmios y posición OFF = 820,0 a 870,0 ohmios. ¿Se encuentra la resistencia dentro de estos márgenes en ambas posiciones del conmutador?</p> <p>Sí → Diríjase a 5</p> <p>No → Reemplace el conmutador ON-OFF de airbag del acompañante de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p>	Todos
5	<p>ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION OFF, DESCONECTE LA BATERIA Y ESPERE DOS MINUTOS ANTES DE CONTINUAR. Desconecte los conectores del módulo de control de airbag. NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario. ADVERTENCIA: SI EN ALGUN MOMENTO EL MODULO DE CONTROL DE AIRBAG CAE AL SUELO, DEBERA REEMPLAZARSE. ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION ON, Y A CONTINUACION VUELVA A CONECTAR LA BATERIA. Mida el voltaje en los circuitos de detección de conmutador MUX de PAB y de retorno de conmutador MUX de PAB en el conector del conmutador ON-OFF de PAB. ¿Hay voltaje en alguno de los circuitos?</p> <p>Sí → Repare los circuitos de conmutador MUX de airbag del acompañante en corto a la batería. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p> <p>No → Reemplace el módulo de control de airbag de acuerdo con las Instrucciones de servicio. ADVERTENCIA: ASEGURESE DE QUE LA BATERIA ESTE DESCONECTADA Y, A CONTINUACION, ESPERE DOS MINUTOS ANTES DE CONTINUAR. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p>	Todos

CONMUTADOR ON-OFF DE AIRBAG DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO A LA BATERIA

— (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
6	<p>Retire toda herramienta especial o cable de puente y vuelva a conectar todos los conectores desconectados previamente, excepto la batería.</p> <p>NOTA: Asegúrese de que la batería esté completamente cargada.</p> <p>Utilice la DRBIII® para registrar y borrar todos los DTC de todos los módulos.</p> <p>Todos los códigos activos deben resolverse antes de diagnosticar los códigos almacenados.</p> <p>Mientras efectúa los pasos siguientes, mantenga una distancia segura de todos los airbag.</p> <p>Utilice la DRBIII® para monitorizar si existen códigos activos mientras recorre el sistema.</p> <p>NOTA: Si el vehículo está equipado con conmutador ON/OFF de airbag del acompañante, lea los DTC en todas las posiciones del conmutador.</p> <p>Mueva el mazo de cableado y conectores del sistema de airbag apropiado y gire el volante de dirección de un tope a otro.</p> <p>NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario.</p> <p>Acaba de intentar simular la condición que estableció inicialmente el mensaje de código de fallo.</p> <p>Las siguientes comprobaciones adicionales pueden ayudarle a identificar un posible problema intermitente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Inspeccione visualmente los conectores de mazo de cableado asociados. Compruebe si existe algún terminal roto, doblado, desplazado hacia fuera, separado o contaminado. - Inspeccione visualmente los mazos asociados. Compruebe si hay algún cable excoriado, horadado, pinzado o parcialmente roto. - Consulte los diagramas de cableado y boletines de servicio técnicos aplicables. <p>¿Pasa a ser activo el DTC?</p> <p style="margin-left: 40px;">Sí → Seleccione el síntoma apropiado de la Lista de síntomas.</p> <p style="margin-left: 40px;">No → En este momento no se detecta ningún problema. Borre todos los códigos antes de devolver el vehículo al cliente.</p>	Todos

Síntoma:**CONMUTADOR ON-OFF DE AIRBAG DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO A MASA****Momento de verificación y condición de establecimiento:****CONMUTADOR ON-OFF DE AIRBAG DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO A MASA**

Momento de verificación: Cuando el encendido está en posición ON, el circuito de detección de conmutador MUX de PAB suministra un impulso de 3 a 10 ms cada 100 ms a través del resistor del conmutador ON u OFF al circuito de retorno de conmutador MUX.

Condición de establecimiento: El código se establecerá si el ACM detecta resistencia baja en el circuito de detección de conmutador MUX de PAB.

CAUSAS POSIBLES

COMPROBACION DE EQUIPAMIENTO
 CIRCUITO DE CONMUTADOR ON-OFF DE PAB EN CORTO
 CONMUTADOR ON-OFF DE PAB EN CORTO
 CIRCUITO DE CONMUTADOR MUX DE PAB EN CORTO A MASA
 CIRCUITO DE CONMUTADOR MUX DE PAB EN CORTO ENTRE SI
 ACM, CONECTOR DE CONMUTADOR ON-OFF DE PAB
 CODIGO ALMACENADO O PROBLEMA INTERMITENTE
 PRESENCIA DE CODIGO ACTIVO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON. NOTA: Asegúrese de que la batería está completamente cargada. NOTA: Durante esta prueba, los módulos de AECD y ORC se mencionarán como ACM. SELECCIONE DTC ACTIVO o ALMACENADO:</p> <p>ACM – DTC ACTIVO Diríjase a 2</p> <p>ACM – DTC ALMACENADO Diríjase a 7</p> <p>NOTA: Cuando vuelva a conectar componentes del sistema airbag, el encendido debe estar en posición OFF y la batería desconectada.</p>	Todos
2	<p>¿Está este vehículo equipado con conmutador ON-OFF de airbag del acompañante?</p> <p>Sí → Diríjase a 3</p> <p>No → Con la DRBIII® en VARIOS, lea el estado actual de Configuración para conmutador ON-OFF de airbag. Introduzca el número 1 y pulse ENTER para reconfigurar el ACM para SIN CONMUTADOR ON/OFF DE AIRBAG. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p>	Todos

CONMUTADOR ON-OFF DE AIRBAG DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO A MASA — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	<p>ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION OFF, DESCONECTE LA BATERIA Y ESPERE DOS MINUTOS ANTES DE CONTINUAR. Desconecte el conmutador ON-OFF de airbag del acompañante.</p> <p>NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario. Mida la resistencia del conmutador ON-OFF de PAB entre los terminales 1 y 3, y 2 y 3.</p> <p>¿Está la resistencia por debajo de 10 k-ohmios en alguna prueba?</p> <p>Sí → Reemplace el conmutador ON-OFF de airbag del acompañante de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 4</p>	Todos
4	<p>Mida la resistencia del conmutador ON-OFF de PAB entre los terminales 1 y 2 en ambas posiciones del conmutador.</p> <p>Las especificaciones de resistencia del conmutador son: posición ON = 175,0 a 190,0 ohmios y posición OFF = 820,0 a 870,0 ohmios.</p> <p>¿Se encuentra la resistencia dentro de estos márgenes en ambas posiciones del conmutador?</p> <p>Sí → Diríjase a 5</p> <p>No → Reemplace el conmutador ON-OFF de airbag del acompañante de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p>	Todos
5	<p>Desconecte los conectores del módulo de control de airbag.</p> <p>NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario. ADVERTENCIA: SI EN ALGUN MOMENTO EL MODULO DE CONTROL DE AIRBAG CAE AL SUELO, DEBERA REEMPLAZARSE.</p> <p>Conecte el adaptador de la herramienta de carga apropiada al conector del módulo de control de airbag.</p> <p>Mida la resistencia del circuito de detección de conmutador MUX de PAB entre el conector del conmutador ON-OFF de PAB y masa.</p> <p>¿Está la resistencia por debajo de 10 K-ohmios?</p> <p>Sí → Repare el circuito de detección del conmutador MUX de airbag del acompañante en corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 6</p>	Todos
6	<p>Mida la resistencia entre los circuitos de detección de conmutador MUX de PAB y de retorno de conmutador MUX de PAB en el conector del conmutador ON-OFF de PAB.</p> <p>¿Está la resistencia en alguno de los circuitos por debajo de 10 k-ohmios?</p> <p>Sí → Repare los circuitos de conmutador MUX de airbag del acompañante en corto entre sí. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p> <p>No → Reemplace el módulo de control de airbag de acuerdo con las Instrucciones de servicio. ADVERTENCIA: ASEGURESE DE QUE LA BATERIA ESTE DESCONECTADA Y, A CONTINUACION, ESPERE DOS MINUTOS ANTES DE CONTINUAR. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p>	Todos

CONMUTADOR ON-OFF DE AIRBAG DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO A MASA — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
7	<p>Retire toda herramienta especial o cable de puente y vuelva a conectar todos los conectores desconectados previamente, excepto la batería.</p> <p>NOTA: Asegúrese de que la batería esté completamente cargada.</p> <p>Utilice la DRBIII® para registrar y borrar todos los DTC de todos los módulos.</p> <p>Todos los códigos activos deben resolverse antes de diagnosticar los códigos almacenados.</p> <p>Mientras efectúa los pasos siguientes, mantenga una distancia segura de todos los airbag.</p> <p>Utilice la DRBIII® para monitorizar si existen códigos activos mientras recorre el sistema.</p> <p>NOTA: Si el vehículo está equipado con conmutador ON/OFF de airbag del acompañante, lea los DTC en todas las posiciones del conmutador.</p> <p>Mueva el mazo de cableado y conectores del sistema de airbag apropiado y gire el volante de dirección de un tope a otro.</p> <p>NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario.</p> <p>Acaba de intentar simular la condición que estableció inicialmente el mensaje de código de fallo.</p> <p>Las siguientes comprobaciones adicionales pueden ayudarle a identificar un posible problema intermitente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Inspeccione visualmente los conectores de mazo de cableado asociados. Compruebe si existe algún terminal roto, doblado, desplazado hacia fuera, separado o contaminado. - Inspeccione visualmente los mazos asociados. Compruebe si hay algún cable excoriado, horadado, pinzado o parcialmente roto. - Consulte los diagramas de cableado y boletines de servicio técnicos aplicables. <p>¿Pasa a ser activo el DTC?</p> <p style="margin-left: 40px;">Sí → Seleccione el síntoma apropiado de la Lista de síntomas.</p> <p style="margin-left: 40px;">No → En este momento no se detecta ningún problema. Borre todos los códigos antes de devolver el vehículo al cliente.</p>	Todos

Síntoma:

CIRCUITO DE INDICADOR OFF DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO A LA BATERIA

Momento de verificación y condición de establecimiento:

CIRCUITO DE INDICADOR OFF DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO A LA BATERIA

Momento de verificación: Cuando el encendido está en posición ON, el ACM monitoriza el circuito de impulsor de indicador de PAB en busca de voltaje desde el circuito del indicador de conmutador ON-OFF de PAB.

Condición de establecimiento: El código se establecerá si el ACM detecta voltaje de la batería en el circuito de impulsor de indicador de PAB.

CAUSAS POSIBLES

COMPROBACION DE EQUIPAMIENTO

INDICADOR DE CONMUTADOR ON-OFF DE PAB EN CORTO.

INDICADOR DE AIRBAG DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO AL CIRCUITO RUN-START PROT. POR FUSIBLE.

CIRCUITO DE IMPULSOR DE INDICADOR DE AIRBAG DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO A LA BATERIA

ACM, CIRCUITO DE IMPULSOR DE INDICADOR DE PAB EN CORTO A LA BATERIA

CODIGO ALMACENADO O PROBLEMA INTERMITENTE

PRESENCIA DE CODIGO ACTIVO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON.</p> <p>NOTA: Asegúrese de que la batería está completamente cargada.</p> <p>NOTA: Durante esta prueba, los módulos de AECM y ORC se mencionarán como ACM.</p> <p>SELECCIONE DTC ACTIVO o ALMACENADO:</p> <p>ACM – DTC ACTIVO Diríjase a 2</p> <p>ACM – DTC ALMACENADO Diríjase a 6</p> <p>NOTA: Cuando vuelva a conectar componentes del sistema airbag, el encendido debe estar en posición OFF y la batería desconectada.</p>	Todos

CIRCUITO DE INDICADOR OFF DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO A LA BATERIA — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
2	<p>¿Está este vehículo equipado con conmutador ON-OFF de airbag del acompañante?</p> <p>Sí → Diríjase a 3</p> <p>No → Con la DRBIII® en VARIOS, lea el estado actual de Configuración para conmutador ON-OFF de airbag. Introduzca el número 1 y pulse ENTER para reconfigurar el ACM para SIN CONMUTADOR ON/OFF DE AIRBAG. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p>	Todos
3	<p>ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION OFF, DESCONECTE LA BATERIA Y ESPERE DOS MINUTOS ANTES DE CONTINUAR. Desconecte el conmutador ON-OFF de airbag del acompañante.</p> <p>NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario. Mida la resistencia entre los terminales 3 y 4 del conmutador ON-OFF de PAB. ¿Está la resistencia por debajo de 14,0 ohmios?</p> <p>Sí → Diríjase a 4</p> <p>No → Reemplace el conmutador ON-OFF de airbag del acompañante de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p>	Todos
4	<p>ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION OFF, DESCONECTE LA BATERIA Y ESPERE DOS MINUTOS ANTES DE CONTINUAR. Desconecte el conector del módulo de control de airbag.</p> <p>NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario. ADVERTENCIA: SI EN ALGUN MOMENTO EL MODULO DE CONTROL DE AIRBAG CAE AL SUELO, DEBERA REEMPLAZARSE. ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION ON, A CONTINUACION VUELVA A CONECTAR LA BATERIA. Mida el voltaje en el circuito de impulsor de indicador de airbag del acompañante entre el conector del conmutador ON-OFF de PAB y masa. ¿Hay presencia de voltaje?</p> <p>Sí → Diríjase a 5</p> <p>No → ADVERTENCIA: SI EN ALGUN MOMENTO EL MODULO DE CONTROL DE AIRBAG CAE AL SUELO, DEBERA REEMPLAZARSE. Reemplace el Módulo de control de airbag de acuerdo con las Instrucciones de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p>	Todos
5	<p>Retire el fusible del circuito de salida (RUN-START) del interruptor de encendido prot. por fusible. Mida el voltaje en el circuito de impulsor de indicador de airbag del acompañante en el conector del conmutador ON-OFF de PAB. ¿Hay presencia de voltaje?</p> <p>Sí → Repare el circuito de impulsor de indicador de airbag del acompañante en corto a la batería. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p> <p>No → Repare el circuito de salida (RUN-START) del interruptor de encendido prot. por fusible en corto al circuito de impulsor de indicador de PAB. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p>	Todos

CIRCUITO DE INDICADOR OFF DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO A LA BATERIA — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
6	<p>Retire toda herramienta especial o cable de puente y vuelva a conectar todos los conectores desconectados previamente, excepto la batería.</p> <p>NOTA: Asegúrese de que la batería esté completamente cargada.</p> <p>Utilice la DRBIII® para registrar y borrar todos los DTC de todos los módulos.</p> <p>Todos los códigos activos deben resolverse antes de diagnosticar los códigos almacenados.</p> <p>Mientras efectúa los pasos siguientes, mantenga una distancia segura de todos los airbag.</p> <p>Utilice la DRBIII® para monitorizar si existen códigos activos mientras recorre el sistema.</p> <p>NOTA: Si el vehículo está equipado con conmutador ON/OFF de airbag del acompañante, lea los DTC en todas las posiciones del conmutador.</p> <p>Mueva el mazo de cableado y conectores del sistema de airbag apropiado y gire el volante de dirección de un tope a otro.</p> <p>NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario.</p> <p>Acaba de intentar simular la condición que estableció inicialmente el mensaje de código de fallo.</p> <p>Las siguientes comprobaciones adicionales pueden ayudarle a identificar un posible problema intermitente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Inspeccione visualmente los conectores de mazo de cableado asociados. Compruebe si existe algún terminal roto, doblado, desplazado hacia fuera, separado o contaminado. - Inspeccione visualmente los mazos asociados. Compruebe si hay algún cable excoriado, horadado, pinzado o parcialmente roto. - Consulte los diagramas de cableado y boletines de servicio técnicos aplicables. <p>¿Pasa a ser activo el DTC?</p> <p style="margin-left: 40px;">Sí → Seleccione el síntoma apropiado de la Lista de síntomas.</p> <p style="margin-left: 40px;">No → En este momento no se detecta ningún problema. Borre todos los códigos antes de devolver el vehículo al cliente.</p>	Todos

Síntoma:**CIRCUITO DE INDICADOR OFF DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO A MASA****Momento de verificación y condición de establecimiento:****CIRCUITO DE INDICADOR OFF DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO A MASA**

Momento de verificación: Cuando el encendido está en posición ON, el ACM monitoriza el circuito de impulsor de indicador de PAB en busca de voltaje desde el circuito del indicador de conmutador ON-OFF de PAB.

Condición de establecimiento: El código se establecerá si el ACM no puede detectar voltaje en el circuito de impulsor de indicador de PAB.

CAUSAS POSIBLES

CODIGOS ACTIVOS DE RUN-START DE ACM
 COMPROBACION DE EQUIPAMIENTO
 SALIDA RUN-START DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE
 CONMUTADOR DESCONECTADO
 INDICADOR DE PAB ON-OFF ABIERTO
 CIRCUITO DE IMPULSOR DE INDICADOR DE AIRBAG DEL ACOMPAÑANTE ABIERTO
 CIRCUITO DE IMPULSOR DE INDICADOR DE AIRBAG DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO
 ACM, CIRCUITO DE INDICADOR ON – OFF DEL ACOMPAÑANTE ABIERTO
 CODIGO ALMACENADO O PROBLEMA INTERMITENTE
 PRESENCIA DE CODIGO ACTIVO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON. NOTA: Asegúrese de que la batería está completamente cargada. NOTA: Durante esta prueba, los módulos de AECM y ORC se mencionarán como ACM. SELECCIONE DTC ACTIVO o ALMACENADO:</p> <p>ACM – DTC ACTIVO Diríjase a 2</p> <p>ACM – DTC ALMACENADO Diríjase a 9</p> <p>NOTA: Cuando vuelva a conectar componentes del sistema airbag, el encendido debe estar en posición OFF y la batería desconectada.</p>	Todos

CIRCUITO DE INDICADOR OFF DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO A MASA — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
2	<p>Utilice la DRBIII® para leer los DTC activos del módulo de control de airbag. ¿Visualiza la DRBIII® PERDIDA DE ENCENDIDO EN POSICION RUN - START?</p> <p>Sí → Consulte la Lista de síntomas para problemas relacionados con la prueba del código de diagnóstico activo Pérdida de encendido en posición RUN-START. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 3</p>	Todos
3	<p>¿Está este vehículo equipado con conmutador ON-OFF de airbag del acompañante?</p> <p>Sí → Diríjase a 4</p> <p>No → Con la DRBIII® en VARIOS, lea el estado actual de Configuración para conmutador ON-OFF de airbag. Introduzca el número 1 y pulse ENTER para reconfigurar el ACM para SIN CONMUTADOR ON/OFF DE AIRBAG. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p>	Todos
4	<p>Acceda al conector del conmutador ON-OFF de airbag del acompañante. ¿Está el conmutador ON-OFF de airbag del acompañante conectado al mazo del tablero?</p> <p>Sí → Diríjase a 5</p> <p>No → Conecte el conmutador ON-OFF de airbag del acompañante al conector de mazo del tablero. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p>	Todos
5	<p>ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION OFF, DESCONECTE LA BATERIA Y ESPERE DOS MINUTOS ANTES DE CONTINUAR. Desconecte el conector del conmutador ON-OFF del acompañante. NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario. ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION ON, Y A CONTINUACION VUELVA A CONECTAR LA BATERIA. Mida el voltaje en el circuito de salida (RUN-START) del interruptor de encendido prot. por fusible entre el conector del conmutador ON-OFF de PAB y masa. ¿Está el voltaje por encima de 10,0 voltios?</p> <p>Sí → Diríjase a 6</p> <p>No → Repare el abierto en el circuito de salida (RUN-START) del interruptor de encendido prot. por fusible. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p>	Todos
6	<p>ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION OFF, DESCONECTE LA BATERIA Y ESPERE DOS MINUTOS ANTES DE CONTINUAR. Desconecte el conmutador ON-OFF de airbag del acompañante. NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario. Mida la resistencia entre los terminales 3 y 4 del conmutador ON-OFF de PAB. ¿Es la resistencia de aproximadamente 14 ohmios?</p> <p>Sí → Diríjase a 7</p> <p>No → Reemplace el conmutador ON-OFF de airbag del acompañante de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p>	Todos

CIRCUITO DE INDICADOR OFF DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO A MASA — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
7	<p>Desconecte el conector del módulo de control de airbag.</p> <p>NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario.</p> <p>ADVERTENCIA: SI EN ALGUN MOMENTO EL MODULO DE CONTROL DE AIRBAG CAE AL SUELO, DEBERA REEMPLAZARSE.</p> <p>Conecte el adaptador del ACM de la herramienta de carga apropiada al conector o conectores del módulo de control de airbag.</p> <p>Mida la resistencia del circuito de impulsor de indicador de PAB entre el ACM y el conector del conmutador ON-OFF de PAB.</p> <p>¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Diríjase a 8</p> <p>No → Repare el abierto en el circuito de impulsor de indicador de airbag del acompañante.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p>	Todos
8	<p>Mida la resistencia del circuito de impulsor de indicador de PAB entre el conector del conmutador ON-OFF de PAB y masa.</p> <p>¿Está la resistencia por debajo de 10 K-ohmios?</p> <p>Sí → Repare el circuito de impulsor de indicador de airbag del acompañante en corto a masa.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p> <p>No → ADVERTENCIA: ANTES DE CONTINUAR, COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION OFF, DESCONECTE LA BATERIA Y ESPERE DOS MINUTOS. Reemplace el módulo de control de airbag de acuerdo con las instrucciones de servicio.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p>	Todos

CIRCUITO DE INDICADOR OFF DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO A MASA — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
9	<p>Retire toda herramienta especial o cable de puente y vuelva a conectar todos los conectores desconectados previamente, excepto la batería.</p> <p>NOTA: Asegúrese de que la batería esté completamente cargada.</p> <p>Utilice la DRBIII® para registrar y borrar todos los DTC de todos los módulos.</p> <p>Todos los códigos activos deben resolverse antes de diagnosticar los códigos almacenados.</p> <p>Mientras efectúa los pasos siguientes, mantenga una distancia segura de todos los airbag.</p> <p>Utilice la DRBIII® para monitorizar si existen códigos activos mientras recorre el sistema.</p> <p>NOTA: Si el vehículo está equipado con conmutador ON/OFF de airbag del acompañante, lea los DTC en todas las posiciones del conmutador.</p> <p>Mueva el mazo de cableado y conectores del sistema de airbag apropiado y gire el volante de dirección de un tope a otro.</p> <p>NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario.</p> <p>Acaba de intentar simular la condición que estableció inicialmente el mensaje de código de fallo.</p> <p>Las siguientes comprobaciones adicionales pueden ayudarle a identificar un posible problema intermitente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Inspeccione visualmente los conectores de mazo de cableado asociados. Compruebe si existe algún terminal roto, doblado, desplazado hacia fuera, separado o contaminado. - Inspeccione visualmente los mazos asociados. Compruebe si hay algún cable excoriado, horadado, pinzado o parcialmente roto. - Consulte los diagramas de cableado y boletines de servicio técnicos aplicables. <p>¿Pasa a ser activo el DTC?</p> <p style="margin-left: 40px;">Sí → Seleccione el síntoma apropiado de la Lista de síntomas.</p> <p style="margin-left: 40px;">No → En este momento no se detecta ningún problema. Borre todos los códigos antes de devolver el vehículo al cliente.</p>	Todos

Síntoma:**CIRCUITO DE TENSOR DE CINTURON DE SEGURIDAD DEL ACOMPAÑANTE ABIERTO****Momento de verificación y condición de establecimiento:****CIRCUITO DE TENSOR DE CINTURON DE SEGURIDAD DEL ACOMPAÑANTE ABIERTO**

Momento de verificación: Cuando el encendido está en posición ON, el ACM monitoriza la resistencia de los circuitos de tensor de cinturón de seguridad del acompañante.

Condición de establecimiento: El ACM ha detectado un circuito abierto o resistencia alta en los circuitos de tensor de cinturón de seguridad del acompañante.

CAUSAS POSIBLES

TENSOR DE CINTURON DE SEGURIDAD DEL ACOMPAÑANTE ABIERTO

CIRCUITO DE LINEA 1 O LINEA 2 DE TENSOR DE CINTURON DE SEGURIDAD DEL ACOMPAÑANTE ABIERTO

ACM, CIRCUITO DE TENSOR DE CINTURON DE SEGURIDAD DEL ACOMPAÑANTE ABIERTO

CODIGO ALMACENADO O PROBLEMA INTERMITENTE

PRESENCIA DE CODIGO ACTIVO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Asegúrese de que la batería está completamente cargada. Coloque el encendido en la posición ON. NOTA: Durante esta prueba, los módulos de AECM y ORC se mencionarán como ACM. SELECCIONE DTC ACTIVO o ALMACENADO:</p> <p>ACM – DTC ACTIVO Diríjase a 2</p> <p>ACM – DTC ALMACENADO Diríjase a 4</p> <p>NOTA: Cuando vuelva a conectar componentes del sistema airbag, el encendido debe estar en posición OFF y la batería desconectada.</p>	Todos

CIRCUITO DE TENSOR DE CINTURON DE SEGURIDAD DEL ACOMPAÑANTE ABIERTO — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
2	<p>NOTA: Asegúrese de que la batería esté completamente cargada.</p> <p>ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION OFF, DESCONECTE LA BATERIA Y ESPERE DOS MINUTOS ANTES DE CONTINUAR.</p> <p>Desconecte el conector de SBT del acompañante.</p> <p>NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario.</p> <p>Conecte la herramienta de carga apropiada y el puente al conector de SBT del acompañante.</p> <p>ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION ON, Y A CONTINUACION VUELVA A CONECTAR LA BATERIA.</p> <p>Utilice la DRBIII® para leer los DTC activos.</p> <p>¿Visualiza la DRB III® CIRCUITO DE SBT DEL ACOMPAÑANTE ABIERTO?</p> <p>Sí → Diríjase a 3</p> <p>No → Reemplace el tensor de cinturón de seguridad del acompañante según la Información de servicio.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p> <p>NOTA: Cuando vuelva a conectar componentes del sistema airbag, el encendido debe estar en posición OFF y la batería desconectada.</p>	Todos
3	<p>ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION OFF, DESCONECTE LA BATERIA Y ESPERE DOS MINUTOS ANTES DE CONTINUAR.</p> <p>Desconecte el conector del módulo de control de airbag.</p> <p>NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario.</p> <p>Conecte el adaptador de la herramienta de carga apropiada al conector del ACM.</p> <p>Desconecte el puente de la herramienta de carga del conector de SBT del acompañante.</p> <p>Mida la resistencia de los circuitos de línea 1 y línea 2 de tensor de cinturón de seguridad del acompañante entre el adaptador de la herramienta de carga y el conector de SBT del acompañante.</p> <p>¿Está la resistencia por debajo de 1,0 ohmios en alguno de los circuitos?</p> <p>Sí → Reemplace el módulo de control de airbag de acuerdo con la Información de servicio. ADVERTENCIA: SI EN ALGUN MOMENTO EL MODULO DE CONTROL DE AIRBAG CAE AL SUELO, DEBERA REEMPLAZARSE.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p> <p>No → Repare el abierto o la resistencia alta en el circuito de línea 1 o línea 2 de tensor de cinturón de seguridad del acompañante.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p>	Todos

CIRCUITO DE TENSOR DE CINTURON DE SEGURIDAD DEL ACOMPAÑANTE ABIERTO — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
4	<p>Retire toda herramienta especial o cable de puente y vuelva a conectar todos los conectores desconectados previamente, excepto la batería.</p> <p>NOTA: Asegúrese de que la batería esté completamente cargada.</p> <p>Utilice la DRBIII® para registrar y borrar todos los DTC de todos los módulos. Todos los códigos activos deben resolverse antes de diagnosticar los códigos almacenados.</p> <p>Mientras efectúa los pasos siguientes, mantenga una distancia segura de todos los airbag.</p> <p>Utilice la DRBIII® para monitorizar si existen códigos activos mientras recorre el sistema.</p> <p>NOTA: Si el vehículo está equipado con conmutador ON/OFF de airbag del acompañante, lea los DTC en todas las posiciones del conmutador.</p> <p>Mueva el mazo de cableado y conectores del sistema de airbag apropiado y gire el volante de dirección de un tope a otro.</p> <p>NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario.</p> <p>Acaba de intentar simular la condición que estableció inicialmente el mensaje de código de fallo.</p> <p>Las siguientes comprobaciones adicionales pueden ayudarle a identificar un posible problema intermitente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Inspeccione visualmente los conectores de mazo de cableado asociados. Compruebe si existe algún terminal roto, doblado, desplazado hacia fuera, separado o contaminado. - Inspeccione visualmente los mazos asociados. Compruebe si hay algún cable excoriado, horadado, pinzado o parcialmente roto. - Consulte los diagramas de cableado y boletines de servicio técnicos aplicables. <p>¿Pasa a ser activo el DTC?</p> <p style="margin-left: 40px;">Sí → Seleccione el síntoma apropiado de la Lista de síntomas.</p> <p style="margin-left: 40px;">No → En este momento no se detecta ningún problema. Borre todos los códigos antes de devolver el vehículo al cliente.</p>	Todos

Síntoma:

CIRCUITO DE TENSOR DE CINTURON DE SEGURIDAD DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO

Momento de verificación y condición de establecimiento:

CIRCUITO DE TENSOR DE CINTURON DE SEGURIDAD DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO

Momento de verificación: Cuando el encendido está en posición ON, el ACM monitoriza la resistencia de los circuitos de tensor de cinturón de seguridad del acompañante.

Condición de establecimiento: El ACM ha detectado resistencia baja en los circuitos de tensor de cinturón de seguridad del acompañante.

CAUSAS POSIBLES

LINEA 1 DE TENSOR DE CINTURON DE SEGURIDAD DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO A LA LINEA 2

CIRCUITOS DE TENSOR DE CINTURON DE SEGURIDAD DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO

ACM, CIRCUITO DE TENSOR DE CINTURON DE SEGURIDAD DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO

CODIGO ALMACENADO O PROBLEMA INTERMITENTE

PRESENCIA DE CODIGO ACTIVO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Asegúrese de que la batería está completamente cargada. NOTA: Durante esta prueba, los módulos de AECM y ORC se mencionarán como ACM. SELECCIONE DTC ACTIVO o ALMACENADO:</p> <p>ACM – DTC ACTIVO Diríjase a 2</p> <p>ACM – DTC ALMACENADO Diríjase a 4</p> <p>NOTA: Cuando vuelva a conectar componentes del sistema airbag, el encendido debe estar en posición OFF y la batería desconectada.</p>	Todos

CIRCUITO DE TENSOR DE CINTURON DE SEGURIDAD DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
2	<p>ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION OFF, DESCONECTE LA BATERIA Y ESPERE DOS MINUTOS ANTES DE CONTINUAR. Desconecte el conector del tensor de cinturón de seguridad del acompañante. NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario. Conecte la herramienta de carga apropiada al conector del tensor de cinturón de seguridad del acompañante. ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION ON, Y A CONTINUACION VUELVA A CONECTAR LA BATERIA. Utilice la DRBIII® para leer los DTC activos. ¿Visualiza la DRBIII® CIRCUITO DE TENSOR DE CINTURON DE SEGURIDAD DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO?</p> <p>Sí → Diríjase a 3</p> <p>No → Reemplace el tensor de cinturón de seguridad del acompañante según la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p>	Todos
3	<p>ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION OFF, DESCONECTE LA BATERIA Y ESPERE DOS MINUTOS ANTES DE CONTINUAR. Desconecte el conector del módulo de control de airbag. NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario. Conecte el adaptador de la herramienta de carga apropiada al conector del módulo de control de airbag. Desconecte la herramienta de carga del conector del tensor de cinturón de seguridad del acompañante. Mida la resistencia entre el circuito de línea 1 y línea 2 de SBT del acompañante en el conector de SBT del acompañante. ¿Está la resistencia por debajo de 10 K-ohmios?</p> <p>Sí → Repare el circuito de línea 1 de SBT del acompañante en corto al circuito de línea 2 de SBT del acompañante. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p> <p>No → Reemplace el módulo de control de airbag de acuerdo con la Información de servicio. ADVERTENCIA: SI EN ALGUN MOMENTO EL MODULO DE CONTROL DE AIRBAG CAE AL SUELO, DEBERA REEMPLAZARSE. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p>	Todos

CIRCUITO DE TENSOR DE CINTURON DE SEGURIDAD DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
4	<p>Retire toda herramienta especial o cable de puente y vuelva a conectar todos los conectores desconectados previamente, excepto la batería.</p> <p>NOTA: Asegúrese de que la batería esté completamente cargada.</p> <p>Utilice la DRBIII® para registrar y borrar todos los DTC de todos los módulos.</p> <p>Todos los códigos activos deben resolverse antes de diagnosticar los códigos almacenados.</p> <p>Mientras efectúa los pasos siguientes, mantenga una distancia segura de todos los airbag.</p> <p>Utilice la DRBIII® para monitorizar si existen códigos activos mientras recorre el sistema.</p> <p>NOTA: Si el vehículo está equipado con conmutador ON/OFF de airbag del acompañante, lea los DTC en todas las posiciones del conmutador.</p> <p>Mueva el mazo de cableado y conectores del sistema de airbag apropiado y gire el volante de dirección de un tope a otro.</p> <p>NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario.</p> <p>Acaba de intentar simular la condición que estableció inicialmente el mensaje de código de fallo.</p> <p>Las siguientes comprobaciones adicionales pueden ayudarle a identificar un posible problema intermitente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Inspeccione visualmente los conectores de mazo de cableado asociados. Compruebe si existe algún terminal roto, doblado, desplazado hacia fuera, separado o contaminado. - Inspeccione visualmente los mazos asociados. Compruebe si hay algún cable excoriado, horadado, pinzado o parcialmente roto. - Consulte los diagramas de cableado y boletines de servicio técnicos aplicables. <p>¿Pasa a ser activo el DTC?</p> <p style="margin-left: 40px;">Sí → Seleccione el síntoma apropiado de la Lista de síntomas.</p> <p style="margin-left: 40px;">No → En este momento no se detecta ningún problema. Borre todos los códigos antes de devolver el vehículo al cliente.</p>	Todos

Síntoma:**TENSOR DE CINTURON DE SEGURIDAD DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO A LA BATERIA****Momento de verificación y condición de establecimiento:****TENSOR DE CINTURON DE SEGURIDAD DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO A LA BATERIA**

Momento de verificación: Cuando el encendido está en posición ON, el ACM monitoriza el voltaje de los circuitos de tensor de cinturón de seguridad del acompañante.

Condición de establecimiento: El ACM ha detectado voltaje alto en los circuitos de tensor de cinturón de seguridad del acompañante.

CAUSAS POSIBLES

CIRCUITOS DE SBT DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO A LA BATERIA

LINEA 1 O LINEA 2 DE TENSOR DE CINTURON DE SEGURIDAD DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO A LA BATERIA

ACM, SBT DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO A LA BATERIA

CODIGO ALMACENADO O PROBLEMA INTERMITENTE

PRESENCIA DE CODIGO ACTIVO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Asegúrese de que la batería está completamente cargada. Coloque el encendido en la posición ON. NOTA: Durante esta prueba, los módulos de AECM y ORC se mencionarán como ACM. SELECCIONE DTC ACTIVO o ALMACENADO:</p> <p>ACM – DTC ACTIVO Diríjase a 2</p> <p>ACM – DTC ALMACENADO Diríjase a 4</p> <p>NOTA: Cuando vuelva a conectar componentes del sistema airbag, el encendido debe estar en posición OFF y la batería desconectada.</p>	Todos

TENSOR DE CINTURON DE SEGURIDAD DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO A LA BATERIA — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
2	<p>ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION OFF, DESCONECTE LA BATERIA Y ESPERE DOS MINUTOS ANTES DE CONTINUAR. Desconecte el conector de SBT del acompañante.</p> <p>NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario. Conecte la herramienta de carga apropiada al conector del tensor de cinturón de seguridad del acompañante.</p> <p>ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION ON, Y A CONTINUACION VUELVA A CONECTAR LA BATERIA. Utilice la DRBIII® para leer los DTC activos. ¿Visualiza la DRB III® SBT DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO A LA BATERIA?</p> <p>Sí → Diríjase a 3</p> <p>No → Reemplace el tensor de cinturón de seguridad del acompañante según la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p>	Todos
3	<p>ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION OFF, DESCONECTE LA BATERIA Y ESPERE DOS MINUTOS ANTES DE CONTINUAR. Desconecte el conector del módulo de control de airbag.</p> <p>NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario. Conecte el adaptador de la herramienta de carga apropiada al conector del módulo de control de airbag.</p> <p>ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION ON, Y A CONTINUACION VUELVA A CONECTAR LA BATERIA. Desconecte la herramienta de carga del conector del tensor de cinturón de seguridad del acompañante.</p> <p>Mida el voltaje de los circuitos de la línea 1 y línea 2 de SBT del acompañante entre el conector de SBT del acompañante y masa. ¿Hay voltaje en alguno de los circuitos?</p> <p>Sí → Repare la línea 1 o línea 2 del tensor de cinturón de seguridad del acompañante en corto a la batería. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p> <p>No → Reemplace el módulo de control de airbag de acuerdo con la Información de servicio. ADVERTENCIA: SI EN ALGUN MOMENTO EL MODULO DE CONTROL DE AIRBAG CAE AL SUELO, DEBERA REEMPLAZARSE. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p>	Todos

TENSOR DE CINTURON DE SEGURIDAD DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO A LA BATERIA — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
4	<p>Retire toda herramienta especial o cable de puente y vuelva a conectar todos los conectores desconectados previamente, excepto la batería.</p> <p>NOTA: Asegúrese de que la batería esté completamente cargada.</p> <p>Utilice la DRBIII® para registrar y borrar todos los DTC de todos los módulos.</p> <p>Todos los códigos activos deben resolverse antes de diagnosticar los códigos almacenados.</p> <p>Mientras efectúa los pasos siguientes, mantenga una distancia segura de todos los airbag.</p> <p>Utilice la DRBIII® para monitorizar si existen códigos activos mientras recorre el sistema.</p> <p>NOTA: Si el vehículo está equipado con conmutador ON/OFF de airbag del acompañante, lea los DTC en todas las posiciones del conmutador.</p> <p>Mueva el mazo de cableado y conectores del sistema de airbag apropiado y gire el volante de dirección de un tope a otro.</p> <p>NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario.</p> <p>Acaba de intentar simular la condición que estableció inicialmente el mensaje de código de fallo.</p> <p>Las siguientes comprobaciones adicionales pueden ayudarle a identificar un posible problema intermitente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Inspeccione visualmente los conectores de mazo de cableado asociados. Compruebe si existe algún terminal roto, doblado, desplazado hacia fuera, separado o contaminado. - Inspeccione visualmente los mazos asociados. Compruebe si hay algún cable excoriado, horadado, pinzado o parcialmente roto. - Consulte los diagramas de cableado y boletines de servicio técnicos aplicables. <p>¿Pasa a ser activo el DTC?</p> <p style="margin-left: 40px;">Sí → Seleccione el síntoma apropiado de la Lista de síntomas.</p> <p style="margin-left: 40px;">No → En este momento no se detecta ningún problema. Borre todos los códigos antes de devolver el vehículo al cliente.</p>	Todos

Síntoma:

TENSOR DE CINTURON DE SEGURIDAD DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO A MASA

Momento de verificación y condición de establecimiento:

TENSOR DE CINTURON DE SEGURIDAD DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO A MASA

Momento de verificación: Cuando el encendido está en posición ON, el ACM monitoriza el voltaje de los circuitos de tensor de cinturón de seguridad del acompañante.

Condición de establecimiento: El ACM ha detectado un corto a masa en los circuitos de tensor de cinturón de seguridad del acompañante.

CAUSAS POSIBLES

TENSOR DE CINTURON DE SEGURIDAD DEL ACOMP. EN CORTO A MASA
 LINEA 1 O LINEA 2 DE TENSOR DE CINTURON DE SEGURIDAD DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO A MASA
 ACM, SBT DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO A MASA
 CODIGO ALMACENADO O PROBLEMA INTERMITENTE
 PRESENCIA DE CODIGO ACTIVO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Asegúrese de que la batería está completamente cargada. NOTA: Durante esta prueba, los módulos de AECM y ORC se mencionarán como ACM. SELECCIONE DTC ACTIVO o ALMACENADO:</p> <p>ACM – DTC ACTIVO Diríjase a 2</p> <p>ACM – DTC ALMACENADO Diríjase a 4</p> <p>NOTA: Cuando vuelva a conectar componentes del sistema airbag, el encendido debe estar en posición OFF y la batería desconectada.</p>	Todos

TENSOR DE CINTURON DE SEGURIDAD DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO A MASA — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
2	<p>ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION OFF, DESCONECTE LA BATERIA Y ESPERE DOS MINUTOS ANTES DE CONTINUAR. Desconecte el conector de SBT del acompañante.</p> <p>NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario. Conecte la herramienta de carga apropiada al conector del tensor de cinturón de seguridad del acompañante.</p> <p>ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION ON, Y A CONTINUACION VUELVA A CONECTAR LA BATERIA. Utilice la DRBIII® para leer los DTC activos. ¿Visualiza la DRB III® SBT DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO A MASA?</p> <p>Sí → Diríjase a 3</p> <p>No → Reemplace el tensor de cinturón de seguridad del acompañante según la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p>	Todos
3	<p>ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION OFF, DESCONECTE LA BATERIA Y ESPERE DOS MINUTOS ANTES DE CONTINUAR. Desconecte el conector del módulo de control de airbag</p> <p>NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario. Conecte el adaptador de la herramienta de carga apropiada al conector del módulo de control de airbag.</p> <p>Desconecte la herramienta de carga del conector del tensor de cinturón de seguridad del acompañante.</p> <p>Mida la resistencia de los circuitos de línea 1 y línea 2 de SBT del acompañante entre el conector de SBT del acompañante y masa.</p> <p>¿Está la resistencia por debajo de 10 k-ohmios en alguno de los circuitos?</p> <p>Sí → Repare la línea 1 o línea 2 de SBT del acompañante en corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p> <p>No → Reemplace el módulo de control de airbag de acuerdo con la Información de servicio. ADVERTENCIA: SI EN ALGUN MOMENTO EL MODULO DE CONTROL DE AIRBAG CAE AL SUELO, DEBERA REEMPLAZARSE. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p>	Todos

TENSOR DE CINTURON DE SEGURIDAD DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO A MASA — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
4	<p>Retire toda herramienta especial o cable de puente y vuelva a conectar todos los conectores desconectados previamente, excepto la batería.</p> <p>NOTA: Asegúrese de que la batería esté completamente cargada.</p> <p>Utilice la DRBIII® para registrar y borrar todos los DTC de todos los módulos.</p> <p>Todos los códigos activos deben resolverse antes de diagnosticar los códigos almacenados.</p> <p>Mientras efectúa los pasos siguientes, mantenga una distancia segura de todos los airbag.</p> <p>Utilice la DRBIII® para monitorizar si existen códigos activos mientras recorre el sistema.</p> <p>NOTA: Si el vehículo está equipado con conmutador ON/OFF de airbag del acompañante, lea los DTC en todas las posiciones del conmutador.</p> <p>Mueva el mazo de cableado y conectores del sistema de airbag apropiado y gire el volante de dirección de un tope a otro.</p> <p>NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario.</p> <p>Acaba de intentar simular la condición que estableció inicialmente el mensaje de código de fallo.</p> <p>Las siguientes comprobaciones adicionales pueden ayudarle a identificar un posible problema intermitente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Inspeccione visualmente los conectores de mazo de cableado asociados. Compruebe si existe algún terminal roto, doblado, desplazado hacia fuera, separado o contaminado. - Inspeccione visualmente los mazos asociados. Compruebe si hay algún cable excoriado, horadado, pinzado o parcialmente roto. - Consulte los diagramas de cableado y boletines de servicio técnicos aplicables. <p>¿Pasa a ser activo el DTC?</p> <p style="margin-left: 40px;">Sí → Seleccione el síntoma apropiado de la Lista de síntomas.</p> <p style="margin-left: 40px;">No → En este momento no se detecta ningún problema. Borre todos los códigos antes de devolver el vehículo al cliente.</p>	Todos

Síntoma:**CIRCUITO DEL CEBO ELECTRICO N° 1 DEL ACOMPAÑANTE ABIERTO****Momento de verificación y condición de establecimiento:****CIRCUITO DEL CEBO ELECTRICO N° 1 DEL ACOMPAÑANTE ABIERTO**

Momento de verificación: Cuando el encendido está en posición ON, el ACM monitoriza la resistencia de los circuitos del cebo eléctrico n° 1 del acompañante.

Condición de establecimiento: El ACM ha detectado un circuito abierto o resistencia alta en los circuitos del cebo eléctrico n° 1 del acompañante.

CAUSAS POSIBLES

AIRBAG DEL ACOMPAÑANTE ABIERTO

CIRCUITO DE LINEA 1 O LINEA 2 DEL CEBO ELECTRICO N° 1 DEL ACOMPAÑANTE ABIERTO

CODIGO ALMACENADO O PROBLEMA INTERMITENTE

ACM, CIRCUITO DEL CEBO ELECTRICO N° 1 DEL ACOMPAÑANTE ABIERTO

PRESENCIA DE CODIGO ACTIVO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>NOTA: Asegúrese de que la batería esté completamente cargada. Coloque el encendido en la posición ON. NOTA: Durante esta prueba, los módulos de AECM y ORC se mencionarán como ACM. SELECCIONE DTC ACTIVO o ALMACENADO:</p> <p>ACM – DTC ACTIVO Diríjase a 2</p> <p>ACM – DTC ALMACENADO Diríjase a 4</p> <p>NOTA: Cuando vuelva a conectar componentes del sistema airbag, el encendido debe estar en posición OFF y la batería desconectada.</p>	Todos

CIRCUITO DEL CEBO ELECTRICO N° 1 DEL ACOMPAÑANTE ABIERTO — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
2	<p>ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION OFF, DESCONECTE LA BATERIA Y ESPERE DOS MINUTOS ANTES DE CONTINUAR. ADVERTENCIA: NO DEPOSITE EL AIRBAG SIN DESPLEGAR MIRANDO HACIA ABAJO SOBRE UNA SUPERFICIE SOLIDA, YA QUE PUEDE SALIR DISPARADO EN CASO DE PRODUCIRSE UN DESPLIEGUE ACCIDENTAL, Y PODRIA PRODUCIRLE LESIONES DE GRAVEDAD O MORTALES.</p> <p>Desconecte el airbag del acompañante.</p> <p>NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario.</p> <p>Conecte la herramienta de carga apropiada al conector de airbag del acompañante.</p> <p>ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION ON, Y A CONTINUACION VUELVA A CONECTAR LA BATERIA.</p> <p>Utilice la DRB III® para leer los DTC activos de airbag.</p> <p>¿Visualiza la DRBIII® CIRCUITO DE CEBO ELECTRICO 1 DEL ACOMPAÑANTE ABIERTO?</p> <p>Sí → Diríjase a 3</p> <p>No → Reemplace el airbag del acompañante de acuerdo con la información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p>	Todos
3	<p>ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION OFF, DESCONECTE LA BATERIA Y ESPERE DOS MINUTOS ANTES DE CONTINUAR.</p> <p>Desconecte el conector del módulo de control de airbag.</p> <p>NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario.</p> <p>Conecte el adaptador de la herramienta de carga apropiada al conector del módulo de control de airbag.</p> <p>Desconecte la herramienta de carga del conector del airbag del acompañante.</p> <p>Mida la resistencia del circuito de línea 1 y línea 2 del cebo eléctrico n° 1 del acompañante entre el adaptador del ACM y el conector del airbag del acompañante.</p> <p>¿La resistencia está por debajo de 1,0 ohmios en ambos circuitos?</p> <p>Sí → Reemplace el módulo de control de airbag de acuerdo con las instrucciones de servicio. ADVERTENCIA: SI EN ALGUN MOMENTO EL MODULO DE CONTROL DE AIRBAG CAE AL SUELO, DEBERA REEMPLAZARSE. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p> <p>No → Repare el abierto o la resistencia alta en los circuitos de línea 1 o línea 2 de cebo eléctrico 1 del acompañante. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p> <p>NOTA: Cuando vuelva a conectar componentes del sistema airbag, el encendido debe estar en posición OFF y la batería desconectada.</p>	Todos

CIRCUITO DEL CEBO ELECTRICO N° 1 DEL ACOMPAÑANTE ABIERTO — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
4	<p>Retire toda herramienta especial o cable de puente y vuelva a conectar todos los conectores desconectados previamente, excepto la batería.</p> <p>NOTA: Asegúrese de que la batería esté completamente cargada.</p> <p>Utilice la DRBIII® para registrar y borrar todos los DTC de todos los módulos.</p> <p>Todos los códigos activos deben resolverse antes de diagnosticar los códigos almacenados.</p> <p>Mientras efectúa los pasos siguientes, mantenga una distancia segura de todos los airbag.</p> <p>Utilice la DRBIII® para monitorizar si existen códigos activos mientras recorre el sistema.</p> <p>NOTA: Si el vehículo está equipado con conmutador ON/OFF de airbag del acompañante, lea los DTC en todas las posiciones del conmutador.</p> <p>Mueva el mazo de cableado y conectores del sistema de airbag apropiado y gire el volante de dirección de un tope a otro.</p> <p>NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario.</p> <p>Acaba de intentar simular la condición que estableció inicialmente el mensaje de código de fallo.</p> <p>Las siguientes comprobaciones adicionales pueden ayudarle a identificar un posible problema intermitente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Inspeccione visualmente los conectores de mazo de cableado asociados. Compruebe si existe algún terminal roto, doblado, desplazado hacia fuera, separado o contaminado. - Inspeccione visualmente los mazos asociados. Compruebe si hay algún cable excoriado, horadado, pinzado o parcialmente roto. - Consulte los diagramas de cableado y boletines de servicio técnicos aplicables. <p>¿Pasa a ser activo el DTC?</p> <p style="margin-left: 40px;">Sí → Seleccione el síntoma apropiado de la Lista de síntomas.</p> <p style="margin-left: 40px;">No → En este momento no se detecta ningún problema. Borre todos los códigos antes de devolver el vehículo al cliente.</p>	Todos

Síntoma:

CIRCUITO DEL CEBO ELECTRICO N° 1 DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO

Momento de verificación y condición de establecimiento:

CIRCUITO DEL CEBO ELECTRICO N° 1 DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO

Momento de verificación: Cuando el encendido está en posición ON, el ACM monitoriza la resistencia de los circuitos del cebo eléctrico n° 1 del acompañante.

Condición de establecimiento: El ACM ha detectado resistencia baja en los circuitos de cebo eléctrico 1 del acompañante.

CAUSAS POSIBLES

CIRCUITO DE AIRBAG DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO
 LINEA 1 DE CEBO ELECTRICO 1 DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO A LA LINEA 2
 ACM, CIRCUITO DEL CEBO ELECTRICO N° 1 DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO
 CODIGO ALMACENADO O PROBLEMA INTERMITENTE
 PRESENCIA DE CODIGO ACTIVO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>NOTA: Asegúrese de que la batería está completamente cargada. Coloque el encendido en la posición ON. NOTA: Durante esta prueba, los módulos de AECM y ORC se mencionarán como ACM. SELECCIONE DTC ACTIVO o ALMACENADO:</p> <p>ACM – DTC ACTIVO Diríjase a 2</p> <p>ACM – DTC ALMACENADO Diríjase a 4</p> <p>NOTA: Cuando vuelva a conectar componentes del sistema airbag, el encendido debe estar en posición OFF y la batería desconectada.</p>	Todos

CIRCUITO DEL CEBO ELECTRICO N° 1 DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
2	<p>ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION OFF, DESCONECTE LA BATERIA Y ESPERE DOS MINUTOS ANTES DE CONTINUAR. ADVERTENCIA: NO DEPOSITE EL AIRBAG SIN DESPLEGAR MIRANDO HACIA ABAJO SOBRE UNA SUPERFICIE SOLIDA, YA QUE PUEDE SALIR DISPARADO EN CASO DE PRODUCIRSE UN DESPLIEGUE ACCIDENTAL, Y PODRIA PRODUCIRLE LESIONES DE GRAVEDAD O MORTALES.</p> <p>Desconecte el airbag del acompañante.</p> <p>NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario.</p> <p>Conecte la herramienta de carga apropiada al conector de airbag del acompañante.</p> <p>ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION ON, A CONTINUACION VUELVA A CONECTAR LA BATERIA.</p> <p>Utilice la DRBIII® para leer los DTC activos del airbag.</p> <p>¿Visualiza la DRBIII® CIRCUITO DE CEBO ELECTRICO 1 DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO?</p> <p>Sí → Diríjase a 3</p> <p>No → Reemplace el airbag del acompañante de acuerdo con la información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p>	Todos
3	<p>ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION OFF, DESCONECTE LA BATERIA Y ESPERE DOS MINUTOS ANTES DE CONTINUAR.</p> <p>Desconecte el conector del módulo de control de airbag.</p> <p>NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario.</p> <p>Conecte el adaptador de la herramienta de carga apropiada al conector del módulo de control de airbag.</p> <p>Desconecte la herramienta de carga del conector del airbag del acompañante.</p> <p>Mida la resistencia entre el circuito de la línea 1 de cebo eléctrico 1 del acompañante y la línea 2 del cebo eléctrico 1 en el conector del airbag del acompañante.</p> <p>¿Está la resistencia por debajo de 10 K-ohmios?</p> <p>Sí → Repare el circuito de línea 1 de cebo eléctrico 1 del acompañante en corto al circuito de línea 2 de cebo eléctrico 1 del acompañante. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p> <p>No → Reemplace el módulo de control de airbag de acuerdo con las instrucciones de servicio. ADVERTENCIA: SI EN ALGUN MOMENTO EL MODULO DE CONTROL DE AIRBAG CAE AL SUELO, DEBERA REEMPLAZARSE. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p> <p>NOTA: Cuando vuelva a conectar componentes del sistema airbag, el encendido debe estar en posición OFF y la batería desconectada.</p>	Todos

CIRCUITO DEL CEBO ELECTRICO N° 1 DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
4	<p>Retire toda herramienta especial o cable de puente y vuelva a conectar todos los conectores desconectados previamente, excepto la batería.</p> <p>NOTA: Asegúrese de que la batería esté completamente cargada.</p> <p>Utilice la DRBIII® para registrar y borrar todos los DTC de todos los módulos.</p> <p>Todos los códigos activos deben resolverse antes de diagnosticar los códigos almacenados.</p> <p>Mientras efectúa los pasos siguientes, mantenga una distancia segura de todos los airbag.</p> <p>Utilice la DRBIII® para monitorizar si existen códigos activos mientras recorre el sistema.</p> <p>NOTA: Si el vehículo está equipado con conmutador ON/OFF de airbag del acompañante, lea los DTC en todas las posiciones del conmutador.</p> <p>Mueva el mazo de cableado y conectores del sistema de airbag apropiado y gire el volante de dirección de un tope a otro.</p> <p>NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario.</p> <p>Acaba de intentar simular la condición que estableció inicialmente el mensaje de código de fallo.</p> <p>Las siguientes comprobaciones adicionales pueden ayudarle a identificar un posible problema intermitente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Inspeccione visualmente los conectores de mazo de cableado asociados. Compruebe si existe algún terminal roto, doblado, desplazado hacia fuera, separado o contaminado. - Inspeccione visualmente los mazos asociados. Compruebe si hay algún cable excoriado, horadado, pinzado o parcialmente roto. - Consulte los diagramas de cableado y boletines de servicio técnicos aplicables. <p>¿Pasa a ser activo el DTC?</p> <p style="margin-left: 40px;">Sí → Seleccione el síntoma apropiado de la Lista de síntomas.</p> <p style="margin-left: 40px;">No → En este momento no se detecta ningún problema. Borre todos los códigos antes de devolver el vehículo al cliente.</p>	Todos

Síntoma:**CEBO ELECTRICO 1 DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO A LA BATERIA****Momento de verificación y condición de establecimiento:****CEBO ELECTRICO 1 DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO A LA BATERIA**

Momento de verificación: Cuando el encendido está en posición ON, el ACM monitoriza el voltaje de los circuitos del cebo eléctrico n° 1 del acompañante.

Condición de establecimiento: El ACM ha detectado voltaje alto en los circuitos de cebo eléctrico 1 del acompañante.

CAUSAS POSIBLES

CIRCUITO DE AIRBAG DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO A LA BATERIA
 LINEA 1 O LINEA 2 DE CEBO ELECTRICO 1 DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO A LA BATERIA
 ACM, CIRCUITO DEL CEBO ELECTRICO N° 1 DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO A LA BATERIA
 CODIGO ALMACENADO O PROBLEMA INTERMITENTE
 PRESENCIA DE CODIGO ACTIVO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>NOTA: Asegúrese de que la batería está completamente cargada. Coloque el encendido en la posición ON. NOTA: Durante esta prueba, los módulos de AECM y ORC se mencionarán como ACM. SELECCIONE DTC ACTIVO o ALMACENADO:</p> <p>ACM – DTC ACTIVO Diríjase a 2</p> <p>ACM – DTC ALMACENADO Diríjase a 4</p> <p>NOTA: Cuando vuelva a conectar componentes del sistema airbag, el encendido debe estar en posición OFF y la batería desconectada.</p>	Todos

CEBO ELECTRICO 1 DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO A LA BATERIA — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
2	<p>ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION OFF, DESCONECTE LA BATERIA Y ESPERE DOS MINUTOS ANTES DE CONTINUAR. ADVERTENCIA: NO DEPOSITE EL AIRBAG SIN DESPLEGAR MIRANDO HACIA ABAJO SOBRE UNA SUPERFICIE SOLIDA, YA QUE PUEDE SALIR DISPARADO EN CASO DE PRODUCIRSE UN DESPLIEGUE ACCIDENTAL, Y PODRIA PRODUCIRLE LESIONES DE GRAVEDAD O MORTALES.</p> <p>Desconecte el conector de airbag del acompañante.</p> <p>NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario.</p> <p>Conecte la herramienta de carga apropiada al conector de airbag del acompañante.</p> <p>ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION ON, A CONTINUACION VUELVA A CONECTAR LA BATERIA.</p> <p>Utilice la DRB III® para leer los DTC activos de airbag.</p> <p>¿Visualiza la DRBIII® CIRCUITO DE CEBO ELECTRICO 1 DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO A LA BATERIA?</p> <p>Sí → Diríjase a 3</p> <p>No → Reemplace el airbag del acompañante de acuerdo con la información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p>	Todos
3	<p>ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION OFF, DESCONECTE LA BATERIA Y ESPERE DOS MINUTOS ANTES DE CONTINUAR.</p> <p>Desconecte el conector del módulo de control de airbag.</p> <p>NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario.</p> <p>Conecte el adaptador de la herramienta de carga apropiada al conector del módulo de control de airbag.</p> <p>ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION ON, Y A CONTINUACION VUELVA A CONECTAR LA BATERIA.</p> <p>Desconecte la herramienta de carga del conector del airbag del acompañante.</p> <p>Mida el voltaje del circuito de línea 1 y línea 2 del cebo eléctrico n° 1 del acompañante entre el conector del airbag del acompañante y masa.</p> <p>¿Hay presencia de voltaje?</p> <p>Sí → Repare el circuito de línea 1 o línea 2 de cebo eléctrico 1 del acompañante en corto a la batería. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p> <p>No → Reemplace el módulo de control de airbag de acuerdo con las instrucciones de servicio. ADVERTENCIA: SI EN ALGUN MOMENTO EL MODULO DE CONTROL DE AIRBAG CAE AL SUELO, DEBERA REEMPLAZARSE. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p>	Todos

CEBO ELECTRICO 1 DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO A LA BATERIA — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
4	<p>Retire toda herramienta especial o cable de puente y vuelva a conectar todos los conectores desconectados previamente, excepto la batería.</p> <p>NOTA: Asegúrese de que la batería esté completamente cargada.</p> <p>Utilice la DRBIII® para registrar y borrar todos los DTC de todos los módulos.</p> <p>Todos los códigos activos deben resolverse antes de diagnosticar los códigos almacenados.</p> <p>Mientras efectúa los pasos siguientes, mantenga una distancia segura de todos los airbag.</p> <p>Utilice la DRBIII® para monitorizar si existen códigos activos mientras recorre el sistema.</p> <p>NOTA: Si el vehículo está equipado con conmutador ON/OFF de airbag del acompañante, lea los DTC en todas las posiciones del conmutador.</p> <p>Mueva el mazo de cableado y conectores del sistema de airbag apropiado y gire el volante de dirección de un tope a otro.</p> <p>NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario.</p> <p>Acaba de intentar simular la condición que estableció inicialmente el mensaje de código de fallo.</p> <p>Las siguientes comprobaciones adicionales pueden ayudarle a identificar un posible problema intermitente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Inspeccione visualmente los conectores de mazo de cableado asociados. Compruebe si existe algún terminal roto, doblado, desplazado hacia fuera, separado o contaminado. - Inspeccione visualmente los mazos asociados. Compruebe si hay algún cable excoriado, horadado, pinzado o parcialmente roto. - Consulte los diagramas de cableado y boletines de servicio técnicos aplicables. <p>¿Pasa a ser activo el DTC?</p> <p style="margin-left: 40px;">Sí → Seleccione el síntoma apropiado de la Lista de síntomas.</p> <p style="margin-left: 40px;">No → En este momento no se detecta ningún problema. Borre todos los códigos antes de devolver el vehículo al cliente.</p>	Todos

Síntoma:**CEBO ELECTRICO 1 DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO A MASA****Momento de verificación y condición de establecimiento:****CEBO ELECTRICO 1 DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO A MASA**

Momento de verificación: Cuando el encendido está en posición ON, el ACM monitoriza la resistencia de los circuitos del cebo eléctrico n° 1 del acompañante para determinar si es baja.

Condición de establecimiento: El ACM ha detectado un corto a masa en los circuitos de cebo eléctrico 1 del acompañante.

CAUSAS POSIBLES

CIRCUITO DE AIRBAG DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO A MASA

CIRCUITO DE LINEA 1 Y LINEA 2 DEL CEBO ELECTRICO N° 1 DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO A MASA

CODIGO ALMACENADO O PROBLEMA INTERMITENTE

ACM, CIRCUITO DEL CEBO ELECTRICO N° 1 DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO A MASA

PRESENCIA DE CODIGO ACTIVO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>NOTA: Asegúrese de que la batería está completamente cargada. Coloque el encendido en la posición ON. NOTA: Conecte la herramienta de carga apropiada a los conectores de airbag del acompañante. SELECCIONE DTC ACTIVO o ALMACENADO:</p> <p>ACM – DTC ACTIVO Diríjase a 2</p> <p>ACM – DTC ALMACENADO Diríjase a 4</p> <p>NOTA: Cuando vuelva a conectar componentes del sistema airbag, el encendido debe estar en posición OFF y la batería desconectada.</p>	Todos

CEBO ELECTRICO 1 DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO A MASA — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
2	<p>ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION OFF, DESCONECTE LA BATERIA Y ESPERE DOS MINUTOS ANTES DE CONTINUAR. ADVERTENCIA: NO DEPOSITE EL AIRBAG SIN DESPLEGAR MIRANDO HACIA ABAJO SOBRE UNA SUPERFICIE SOLIDA, YA QUE PUEDE SALIR DISPARADO EN CASO DE PRODUCIRSE UN DESPLIEGUE ACCIDENTAL, Y PODRIA PRODUCIRLE LESIONES DE GRAVEDAD O MORTALES.</p> <p>Desconecte el conector de airbag del acompañante.</p> <p>NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario.</p> <p>Conecte la herramienta de carga apropiada al conector de airbag del acompañante.</p> <p>ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION ON, A CONTINUACION VUELVA A CONECTAR LA BATERIA.</p> <p>Utilice la DRB III® para leer los DTC activos de airbag.</p> <p>¿Visualiza la DRBIII® CIRCUITO DE CEBO ELECTRICO 1 DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO A MASA?</p> <p>Sí → Diríjase a 3</p> <p>No → Reemplace el airbag del acompañante de acuerdo con la información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p>	Todos
3	<p>ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION OFF, DESCONECTE LA BATERIA Y ESPERE DOS MINUTOS ANTES DE CONTINUAR.</p> <p>Desconecte el conector del módulo de control de airbag.</p> <p>NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario.</p> <p>Conecte el adaptador de la herramienta de carga apropiada al conector del módulo de control de airbag.</p> <p>Desconecte la herramienta de carga del conector del airbag del acompañante.</p> <p>Mida la resistencia del circuito de línea 1 o línea 2 del cebo eléctrico n° 1 del acompañante entre el conector del módulo de airbag del acompañante y masa.</p> <p>¿La resistencia está por debajo de 10 k-ohmios en alguno de los circuitos?</p> <p>Sí → Repare el circuito de línea 1 y línea 2 del cebo eléctrico n° 1 del acompañante en corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p> <p>No → Reemplace el módulo de control de airbag de acuerdo con las instrucciones de servicio. ADVERTENCIA: SI EN ALGUN MOMENTO EL MODULO DE CONTROL DE AIRBAG CAE AL SUELO, DEBERA REEMPLAZARSE. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p>	Todos

CEBO ELECTRICO 1 DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO A MASA — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
4	<p>Retire toda herramienta especial o cable de puente y vuelva a conectar todos los conectores desconectados previamente, excepto la batería.</p> <p>NOTA: Asegúrese de que la batería esté completamente cargada.</p> <p>Utilice la DRBIII® para registrar y borrar todos los DTC de todos los módulos.</p> <p>Todos los códigos activos deben resolverse antes de diagnosticar los códigos almacenados.</p> <p>Mientras efectúa los pasos siguientes, mantenga una distancia segura de todos los airbag.</p> <p>Utilice la DRBIII® para monitorizar si existen códigos activos mientras recorre el sistema.</p> <p>NOTA: Si el vehículo está equipado con conmutador ON/OFF de airbag del acompañante, lea los DTC en todas las posiciones del conmutador.</p> <p>Mueva el mazo de cableado y conectores del sistema de airbag apropiado y gire el volante de dirección de un tope a otro.</p> <p>NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario.</p> <p>Acaba de intentar simular la condición que estableció inicialmente el mensaje de código de fallo.</p> <p>Las siguientes comprobaciones adicionales pueden ayudarle a identificar un posible problema intermitente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Inspeccione visualmente los conectores de mazo de cableado asociados. Compruebe si existe algún terminal roto, doblado, desplazado hacia fuera, separado o contaminado. - Inspeccione visualmente los mazos asociados. Compruebe si hay algún cable excoriado, horadado, pinzado o parcialmente roto. - Consulte los diagramas de cableado y boletines de servicio técnicos aplicables. <p>¿Pasa a ser activo el DTC?</p> <p style="margin-left: 40px;">Sí → Seleccione el síntoma apropiado de la Lista de síntomas.</p> <p style="margin-left: 40px;">No → En este momento no se detecta ningún problema. Borre todos los códigos antes de devolver el vehículo al cliente.</p>	Todos

Síntoma:**TODOS LOS CANALES EN CORTO ENTRE SI O A MASA****Momento de verificación y condición de establecimiento:****TODOS LOS CANALES EN CORTO ENTRE SI O A MASA**

Momento de verificación: Cuando la DRBIII® efectúa la prueba de Salida de altavoz.

Condición de establecimiento: Cada canal del amplificador está en corto entre sí o a masa.

CAUSAS POSIBLES

TODOS LOS CANALES EN CORTO A MASA

CANALES DE ALTAVOZ EN CORTO ENTRE SI

AMPLIFICADOR

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>NOTA: La condición del fallo debe estar presente para continuar la diagnóstico. Antes de continuar con la diagnosis, utilice la DRBIII para efectuar la Prueba previa de amplificador a fin de confirmar que la condición del fallo está presente.</p> <p>NOTA: Inspeccione el conector de mazo y los terminales del amplificador en busca de daños que pudieran provocar que varios terminales/circuitos contacten entre sí. Repare según sea necesario.</p> <p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C2 de mazo del amplificador. Mida la resistencia entre masa y cada uno de los circuitos (+) y (-) de altavoz (12 circuitos en total). ¿Está la resistencia por debajo de 1.000 ohmios en alguna de las mediciones?</p> <p>Sí → Repare los circuitos cuya medición sea inferior a 1.000 ohmios en corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 2</p>	Todos
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C2 de mazo del amplificador. Desconecte cada conector de mazo de altavoz (7 en total). Mida la resistencia entre cada uno de los circuitos (+) y (-) de altavoz y cada uno de los otros circuitos de altavoz. ¿Está la resistencia por debajo de 1.000 ohmios en alguna de las mediciones?</p> <p>Sí → Repare los circuitos cuya medición sea inferior a 1.000 ohmios en corto entre sí. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace el amplificador de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:**TODAS LAS ENTRADAS SIN ACTIVIDAD****Momento de verificación y condición de establecimiento:****TODAS LAS ENTRADAS SIN ACTIVIDAD**

Momento de verificación: Cuando la DRBIII® efectúa la prueba de Entrada de altavoz.

Condición de establecimiento: El amplificador no detecta actividad en alguno de los circuitos de entrada.

CAUSAS POSIBLES

(+) CIRCUITO EN CORTO A MASA
 (-) CIRCUITO EN CORTO A MASA
 CIRCUITOS DE ALTAVOZ ABIERTOS
 AMPLIFICADOR
 RADIO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>NOTA: La condición del fallo debe estar presente para continuar la diagnóstico. Antes de continuar con la diagnosis, utilice la DRBIII® para efectuar la prueba previa de amplificador a fin de confirmar que la condición del fallo está presente.</p> <p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C1 del mazo del amplificador. Desconecte el conector de mazo de la radio. Mida la resistencia entre masa y cualquier circuito (+) de altavoz. ¿Está la resistencia por debajo de 1000,0 (1K) ohmios?</p> <p>Sí → Repare el circuito (+) de altavoz en corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 2</p>	Todos
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C1 del mazo del amplificador. Desconecte el conector de mazo de la radio. Mida la resistencia entre masa y cualquier circuito (-) de altavoz. ¿Está la resistencia por debajo de 1000,0 (1K) ohmios?</p> <p>Sí → Repare el circuito (-) de altavoz en corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 3</p>	Todos

TODAS LAS ENTRADAS SIN ACTIVIDAD — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C1 del mazo del amplificador. Desconecte el conector de mazo de la radio. Mida la resistencia de cada uno de los circuitos (+) y (-) de altavoz entre la radio y el amplificador. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios en cada circuito?</p> <p>Sí → Diríjase a 4</p> <p>No → Repare un abierto en los circuitos de altavoz. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
4	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Vuelva a conectar el conector de mazo de la radio. Desconecte el conector C1 del mazo del amplificador. Coloque el encendido en posición ON y encienda la radio sintonizada en una emisora de radio que sepa que es buena, o haga funcionar el reproductor de cintas o CD. Suba el control de volumen de la radio al menos 25 posiciones. Con el voltímetro en la escala de voltaje CA, mida el voltaje de cada circuito de altavoz en el conector C1 del amplificador. NOTA: Efectúe esta prueba en cada circuito de altavoz. ¿Es el voltaje de al menos 120mV CA (0,12 voltios CA) en cada circuito de altavoz?</p> <p>Sí → Reemplace el amplificador de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace la radio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:**TODAS LAS SALIDAS EN CORTO - SISTEMA DE AUDIO PREMIUM****Momento de verificación y condición de establecimiento:****TODAS LAS SALIDAS EN CORTO - SISTEMA DE AUDIO PREMIUM**

Momento de verificación: Encendido en posición RUN y fusible de IOD instalado.

Condición de establecimiento: La radio ha detectado un corto en la salida durante más de 10 segundos.

CAUSAS POSIBLES

DETERMINE EL FALLO

SECCION DE ALTAVOCES DEL AMPLIFICADOR DE POTENCIA

(+) CIRCUITO EN CORTO A MASA

(-) CIRCUITO EN CORTO A MASA

CIRCUITOS (+) Y (-) DEL ALTAVOZ EN CORTO ENTRE SI

SECCION DE ALTAVOCES DE LA RADIO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Encienda la radio. Utilice la DRBIII® para borrar los DTC del sistema de audio. Cicle el interruptor de encendido de OFF a ON y espere 10 segundos. Utilice la DRBIII® para leer los DTC del sistema de audio. ¿La DRBIII® visualiza TODAS LAS SALIDAS EN CORTO?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → Consulte los diagramas de cableado que se encuentran en la Información de servicio como ayuda para aislar un posible corto intermitente. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del amplificador de potencia. Coloque el encendido en la posición ON. Encienda la radio. Utilice la DRB III® para borrar los DTC del sistema de audio. Cicle el interruptor de encendido de OFF a ON y espere 10 segundos. Utilice la DRBIII® para leer los DTC. ¿La DRBIII® visualiza TODAS LAS SALIDAS EN CORTO?</p> <p>Sí → Diríjase a 3</p> <p>No → Reemplace el amplificador de potencia de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

TODAS LAS SALIDAS EN CORTO - SISTEMA DE AUDIO PREMIUM — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del amplificador de potencia. Desconecte el conector de mazo de la radio. Mida la resistencia entre masa y cualquier circuito (+) de altavoz. ¿Está la resistencia por debajo de 1000,0 (1K) ohmios?</p> <p>Sí → Repare el circuito (+) de altavoz en corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 4</p>	Todos
4	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del amplificador de potencia. Desconecte el conector de mazo de la radio. Mida la resistencia entre masa y cualquier circuito (-) de altavoz. ¿Está la resistencia por debajo de 1000,0 (1K) ohmios?</p> <p>Sí → Repare el circuito (-) de altavoz en corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 5</p>	Todos
5	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del amplificador de potencia. Desconecte el conector de mazo de la radio. Mida la resistencia entre cada circuito (+) de altavoz y cada circuito (-) de altavoz. ¿Está la resistencia por debajo de 1.000 (1K) ohmios en alguna de las mediciones?</p> <p>Sí → Repare los circuitos de altavoz en corto entre sí. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 6</p>	Todos
6	<p>Si no quedan otras causas posibles, vea la reparación.</p> <p>Repare</p> <p>Reemplace la radio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:

TODAS LAS SALIDAS EN CORTO – SISTEMA DE AUDIO BASICO

Momento de verificación y condición de establecimiento:

TODAS LAS SALIDAS EN CORTO – SISTEMA DE AUDIO BASICO

Momento de verificación: Encendido en posición RUN y fusible de IOD instalado.

Condición de establecimiento: La radio ha detectado un corto en la salida durante más de 10 segundos.

CAUSAS POSIBLES

DETERMINE EL FALLO

ALTAVOZ DELANTERO EN CORTO

ALTAVOZ TRASERO EN CORTO

(+) CIRCUITO EN CORTO A MASA

(-) CIRCUITO EN CORTO A MASA

CIRCUITOS (+) Y (-) DEL ALTAVOZ EN CORTO ENTRE SI

SECCION DE ALTAVOCES DE LA RADIO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Encienda la radio. Utilice la DRBIII® para borrar los DTC del sistema de audio. Cicle el interruptor de encendido de OFF a ON y espere 10 segundos. Utilice la DRBIII® para leer los DTC del sistema de audio. ¿La DRBIII® visualiza TODAS LAS SALIDAS EN CORTO?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → Consulte los diagramas de cableado que se encuentran en la Información de servicio como ayuda para aislar un posible corto intermitente. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

TODAS LAS SALIDAS EN CORTO - SISTEMA DE AUDIO BASICO — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF.</p> <p>NOTA: Efectúe este procedimiento después de desconectar cada conector de altavoz delantero.</p> <p>Desconecte cada conector de mazo de altavoz delantero uno a uno.</p> <p>Coloque el encendido en la posición ON.</p> <p>Encienda la radio.</p> <p>Utilice la DRB III® para borrar los DTC del sistema de audio.</p> <p>Cicle el interruptor de encendido de OFF a ON y espere 10 segundos.</p> <p>Utilice la DRBIII® para leer los DTC.</p> <p>¿Visualiza la DRBIII® TODAS LAS SALIDAS EN CORTO con todos los altavoces desconectados?</p> <p>Sí → Diríjase a 3</p> <p>No → Reemplace el altavoz que al desconectarse no ha provocado que vuelva a establecerse el DTC.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
3	<p>Coloque el encendido en posición OFF.</p> <p>NOTA: Efectúe este procedimiento después de desconectar cada conector de altavoz trasero.</p> <p>Desconecte cada conector de mazo de altavoz trasero uno a uno.</p> <p>Coloque el encendido en la posición ON.</p> <p>Encienda la radio.</p> <p>Utilice la DRB III® para borrar los DTC del sistema de audio.</p> <p>Cicle el interruptor de encendido de OFF a ON y espere 10 segundos.</p> <p>Utilice la DRBIII® para leer los DTC.</p> <p>¿La DRBIII® visualiza TODAS LAS SALIDAS EN CORTO con todos los altavoces traseros desconectados?</p> <p>Sí → Diríjase a 4</p> <p>No → Reemplace el altavoz que al desconectarse no ha provocado que vuelva a establecerse el DTC.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
4	<p>Coloque el encendido en posición OFF.</p> <p>Desconecte el conector de mazo de altavoz delantero y trasero.</p> <p>Desconecte el conector de mazo de la radio.</p> <p>Mida la resistencia entre masa y cada circuito (+) de altavoz.</p> <p>¿Está la resistencia por debajo de 1000,0 (1K) ohmios?</p> <p>Sí → Repare el circuito (+) de altavoz en corto a masa.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 5</p>	Todos
5	<p>Coloque el encendido en posición OFF.</p> <p>Desconecte el conector de mazo de altavoz delantero y trasero.</p> <p>Desconecte el conector de mazo de la radio.</p> <p>Mida la resistencia entre masa y cada circuito (-) de altavoz.</p> <p>¿Está la resistencia por debajo de 1000,0 (1K) ohmios?</p> <p>Sí → Repare el circuito (-) de altavoz en corto a masa.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 6</p>	Todos

TODAS LAS SALIDAS EN CORTO - SISTEMA DE AUDIO BASICO — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
6	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo de altavoz delantero y trasero. Desconecte el conector de mazo de la radio. Mida la resistencia entre cada circuito (+) de altavoz y cada circuito (-) de altavoz. ¿Está la resistencia por debajo de 1.000 (1K) ohmios en alguna de las mediciones?</p> <p>Sí → Repare los circuitos de altavoz en corto entre sí. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 7</p>	Todos
7	<p>Si no quedan otras causas posibles, vea la reparación.</p> <p>Repare</p> <p>Reemplace la radio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Lista de síntomas:**REPRODUCTOR DE CASETES QUE NO FUNC.****FALLO MECANICO DEL CD**

***CONMUTADOR DE AM/FM QUE NO FUNCIONA**

***ALGUN CONMUTADOR DE PRESELECCION DE ESTACION QUE NO FUNCIONA**

***BALANCE (EQUILIBRIO) QUE NO FUNCIONA**

***CONMUTADOR DE EXPULSION DE CD QUE NO FUNCIONA**

***ECUALIZADOR QUE NO FUNCIONA**

***FADER (ATENUADOR) QUE NO FUNCIONA**

***CONMUTADOR DE FF/RW QUE NO FUNCIONA**

***CONMUTADORES DE HOUR/MINUTE (HORA/MINUTO) QUE NO FUNCIONAN**

***CONMUTADOR DE PAUSA/REPRODUCCION QUE NO FUNCIONA**

***CONMUTADOR DE PWR (ALIMENTACION) QUE NO FUNCIONA**

***CONMUTADOR DE SCAN (EXPLORACION) QUE NO FUNCIONA**

***CONMUTADOR DE SEEK (BUSQUEDA) QUE NO FUNCIONA**

***CONMUTADOR DE SET (FIJACION) QUE NO FUNCIONA**

***CONMUTADOR DE EJECT (EXPULSION) DE CINTA QUE NO FUNCIONA**

***CONMUTADOR DE TIME (HORA) QUE NO FUNCIONA**

***CONMUTADOR DE TUNE (SINTONIZACION) QUE NO FUNCIONA**

Nota sobre las pruebas: Todos los síntomas mencionados se diagnostican utilizando las mismas pruebas. El título para las pruebas será **REPRODUCTOR DE CASETES QUE NO FUNC.**

Momento de verificación y condición de establecimiento:**REPRODUCTOR DE CASETES QUE NO FUNC.**

Momento de verificación: Continuamente con el encendido en posición ON y la radio encendida.

Condición de establecimiento: El código se establecerá si la radio detecta un fallo interno del casete.

FALLO MECANICO DEL CD

Momento de verificación: Continuamente con el encendido en posición ON y el reproductor de CD encendido.

Condición de establecimiento: El código se establecerá si la radio detecta un fallo mecánico del CD.

REPRODUCTOR DE CASETES QUE NO FUNC. — (Continuación)

CAUSAS POSIBLES
FALLO INTERNO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	NOTA: Si se establece un DTC, bórralo e intente volver a establecer el DTC. Si el DTC vuelve a establecerse, siga esta prueba. Este es un fallo interno de la radio. Vea la reparación Repare Reemplace la radio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

Síntoma:**FALLO DE REPRODUCCION DE CD****Momento de verificación y condición de establecimiento:****FALLO DE REPRODUCCION DE CD**

Momento de verificación: Continuamente con el encendido en posición ON y el reproductor de CD de la radio encendido.

Condición de establecimiento: El código se establecerá si se instala un CD que no está formateado como un CD de música, o que está rayado o sucio, de forma que la radio no puede reproducir el CD.

CAUSAS POSIBLES

FALLO DE REPRODUCCION DE CD

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Reemplace el CD que presenta el problema por un CD de música que se sepa que está en buen estado, limpio y que no esté rayado. Encienda el reproductor de CD de la radio. Utilice la DRBIII® para leer los DTC. ¿Visualiza la DRBIII® FALLO DE REPRODUCCION DE CD?</p> <p>Sí → Reemplace la radio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Prueba completa.</p>	Todos

Síntoma:**FALLO DE LECTURA DE CD****Momento de verificación y condición de establecimiento:****FALLO DE LECTURA DE CD**

Momento de verificación: Continuamente con el encendido en posición ON y el reproductor de CD de la radio encendido.

Condición de establecimiento: El código se establecerá si se instala en el reproductor de CD de la radio un disco que no está formateado como CD de música.

CAUSAS POSIBLES

FALLO DE LECTURA DE CD

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Reemplace el CD que presenta el problema por un CD de música que se sepa que está en buen estado, limpio y que no esté rayado.</p> <p>Encienda el reproductor de CD de la radio.</p> <p>Utilice la DRBIII® para leer los DTC.</p> <p>¿La DRBIII® visualiza FALLO DE LECTURA DE CD?</p> <p>Sí → Reemplace la radio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Prueba completa.</p>	Todos

Síntoma:**TEMPERATURA DE CD ALTA****Momento de verificación y condición de establecimiento:****TEMPERATURA DE CD ALTA**

Momento de verificación: Continuamente con el encendido en posición ON y el reproductor de CD de la radio encendido.

Condición de establecimiento: El código se establecerá si la temperatura en el interior del reproductor de CD de la radio está por encima de +70° C (+156° F).

CAUSAS POSIBLES

FALLO DE TEMPERATURA ALTA

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Utilice la DRBIII® para borrar los DTC del sistema de audio. Ponga en marcha el motor y permita que el motor alcance la temperatura de funcionamiento normal. Si el vehículo ha estado expuesto a luz solar fuerte o frío intenso, sitúe el vehículo bajo techo y abra las puertas para permitir que se estabilice la temperatura interior. El reproductor de CD de la radio funcionará con temperaturas comprendidas entre -23° C y 70° C (-10° F y +156° F). Utilice la DRBIII® para leer los DTC. ¿La DRBIII® visualiza TEMPERATURA DE CD ALTA?</p> <p>Sí → Reemplace la radio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Prueba completa.</p>	Todos

Síntoma:**CANALES DE PUERTAS Y/O TRASEROS EN CORTO A MASA****Momento de verificación y condición de establecimiento:****CANALES DE PUERTAS Y/O TRASEROS EN CORTO A MASA**

Momento de verificación: Cuando la DRBIII® efectúa la prueba de Salida de altavoz.

Condición de establecimiento: Cada canal de puerta delantera y/o trasero del amplificador está en corto entre sí o a masa.

CAUSAS POSIBLES

AMPLIFICADOR

ALTAVOZ DE PUERTA DELANTERA IZQUIERDA

CIRCUITOS DE ALTAVOZ DE PUERTA DELANTERA IZQUIERDA EN CORTO A MASA

ALTAVOZ TRASERO IZQUIERDO

CIRCUITOS DE ALTAVOZ DE PUERTA TRASERA IZQUIERDA EN CORTO A MASA

ALTAVOZ DE PUERTA DELANTERA DERECHA.

CIRCUITOS DE ALTAVOZ DE PUERTA DELANTERA DERECHA EN CORTO A MASA

ALTAVOZ TRASERO DERECHO

CIRCUITOS DE ALTAVOZ DE PUERTA TRASERA DERECHA EN CORTO A MASA

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>NOTA: La condición del fallo debe estar presente para continuar la diagnóstico. Antes de continuar con la diagnosis, utilice la DRBIII para efectuar la Prueba previa de amplificador a fin de confirmar que la condición del fallo está presente.</p> <p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C2 de mazo del amplificador. Mida la resistencia entre masa y el circuito (+) de altavoz de puerta delantera derecha. ¿Está la resistencia por encima de 1.000 ohmios?</p> <p>Sí → Diríjase a 2 No → Diríjase a 8</p>	Todos
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C2 de mazo del amplificador. Mida la resistencia entre masa y el circuito (+) de altavoz de puerta delantera izquierda. ¿Está la resistencia por encima de 1.000 ohmios?</p> <p>Sí → Diríjase a 3 No → Diríjase a 7</p>	Todos

CANALES DE PUERTAS Y/O TRASEROS EN CORTO A MASA — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C2 de mazo del amplificador. Mida la resistencia entre masa y el circuito (+) de altavoz de puerta trasera derecha. ¿Está la resistencia por encima de 1.000 ohmios?</p> <p>Sí → Diríjase a 4 No → Diríjase a 6</p>	Todos
4	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C2 de mazo del amplificador. Mida la resistencia entre masa y el circuito (+) de altavoz de puerta trasera izquierda. ¿Está la resistencia por encima de 1.000 ohmios?</p> <p>Sí → Reemplace el amplificador de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 5</p>	Todos
5	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C2 de mazo del amplificador. Desconecte el conector de mazo del altavoz trasero izquierdo. Mida la resistencia entre masa y ambos circuitos de altavoz de puertas trasera izquierda. ¿Está la resistencia por debajo de 1.000 ohmios en cada medición?</p> <p>Sí → Repare el circuito de altavoz cuya medición sea inferior a 1.000 ohmios en corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Reemplace el altavoz trasero izquierdo de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
6	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C2 de mazo del amplificador. Desconecte el conector de mazo del altavoz de puerta trasera derecha. Mida la resistencia entre masa y ambos circuitos de altavoz de puerta trasera derecha. ¿Está la resistencia por debajo de 1.000 ohmios en cada medición?</p> <p>Sí → Repare el circuito de altavoz cuya medición sea inferior a 1.000 ohmios en corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Reemplace el altavoz trasero derecho de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

CANALES DE PUERTAS Y/O TRASEROS EN CORTO A MASA — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
7	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C2 de mazo del amplificador. Desconecte el conector de mazo del altavoz de la puerta delantera izquierda. Mida la resistencia entre masa y ambos circuitos de altavoz de puerta delantera izquierda. ¿Está la resistencia por debajo de 1.000 ohmios en cada medición?</p> <p>Sí → Repare el circuito de altavoz cuya medición sea inferior a 1.000 ohmios en corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace el altavoz delantero izquierdo de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
8	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C2 de mazo del amplificador. Desconecte el conector de mazo del altavoz de la puerta delantera derecha. Mida la resistencia entre masa y ambos circuitos de altavoz de puerta delantera derecha. ¿Está la resistencia por debajo de 1.000 ohmios en cada medición?</p> <p>Sí → Repare el circuito de altavoz cuya medición sea inferior a 1.000 ohmios en corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace el altavoz delantero derecho de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:**CANALES DE PUERTAS DELANTERAS EN CORTO ENTRE SI O A MASA****Momento de verificación y condición de establecimiento:****CANALES DE PUERTAS DELANTERAS EN CORTO ENTRE SI O A MASA**

Momento de verificación: Cuando la DRBIII® efectúa la prueba de Salida de altavoz.

Condición de establecimiento: Cada canal de puerta delantera del amplificador está en corto entre sí o a masa.

CAUSAS POSIBLES

AMPLIFICADOR

CIRCUITO DE ALTAVOZ DE PUERTA DELANTERA EN CORTO A MASA

CIRCUITOS DE ALTAVOZ DE PUERTA DELANTERA EN CORTO ENTRE SI - PRUEBA 1

CIRCUITOS DE ALTAVOZ DE PUERTA DELANTERA EN CORTO ENTRE SI - PRUEBA 2

CIRCUITOS DE ALTAVOZ DE PUERTA DELANTERA EN CORTO ENTRE SI - PRUEBA 3

ALTAVOZ DE PUERTA DELANTERA IZQUIERDA

ALTAVOZ DE PUERTA DELANTERA DERECHA.

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>NOTA: La condición del fallo debe estar presente para continuar la diagnóstico. Antes de continuar con la diagnosis, utilice la DRBIII para efectuar la Prueba previa de amplificador a fin de confirmar que la condición del fallo está presente.</p> <p>Coloque el encendido en posición OFF. Acceda y desconecte el conector de mazo del altavoz de puerta delantera derecha. Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRBIII para efectuar la Prueba previa de amplificador. ¿La condición del fallo sigue existiendo?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → Reemplace el altavoz delantero derecho de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Acceda y desconecte el conector de mazo del altavoz de puerta delantera izquierda. Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRBIII para efectuar la Prueba previa de amplificador. ¿La condición del fallo sigue existiendo?</p> <p>Sí → Diríjase a 3</p> <p>No → Reemplace el altavoz delantero izquierdo de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

CANALES DE PUERTAS DELANTERAS EN CORTO ENTRE SI O A MASA — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Acceda y desconecte los conectores de mazo de altavoz de puerta delantera derecha y delantera izquierda. Desconecte el conector C2 de mazo del amplificador. Mida la resistencia entre masa y cada uno de los 4 circuitos de altavoz de puerta delantera. ¿Está la resistencia por encima de 1.000 ohmios en cada medición?</p> <p>Sí → Diríjase a 4</p> <p>No → Repare el circuito de altavoz de puerta delantera cuya medición sea inferior a 1.000 ohmios en corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
4	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Acceda y desconecte los conectores de mazo de altavoz de puerta delantera derecha y delantera izquierda. Desconecte el conector C2 de mazo del amplificador. En el conector C2 de mazo del amplificador, mida la resistencia entre el circuito (-) del altavoz delantero izquierdo y los circuitos siguientes: (+) de altavoz delantero izquierdo, (-) de altavoz delantero derecho y (+) de altavoz delantero derecho. ¿Está la resistencia por encima de 1.000 ohmios en cada medición?</p> <p>Sí → Diríjase a 5</p> <p>No → Repare los circuitos de altavoz de puerta delantera que estén en corto entre sí. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
5	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Acceda y desconecte los conectores de mazo de altavoz de puerta delantera derecha y delantera izquierda. Desconecte el conector C2 de mazo del amplificador. En el conector C2 de mazo del amplificador, mida la resistencia entre el circuito (+) del altavoz delantero izquierdo y los circuitos siguientes: (-) de altavoz delantero derecho y (+) de altavoz delantero derecho. ¿Está la resistencia por encima de 1.000 ohmios en cada medición?</p> <p>Sí → Diríjase a 6</p> <p>No → Repare los circuitos de altavoz de puerta delantera que estén en corto entre sí. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

CANALES DE PUERTAS DELANTERAS EN CORTO ENTRE SI O A MASA — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
6	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Acceda y desconecte el conector de mazo del altavoz delantero derecho. Desconecte el conector C2 de mazo del amplificador. En el conector C2 de mazo del amplificador, mida la resistencia entre el circuito (+) del altavoz delantero derecho y el (-) del altavoz delantero derecho. ¿Está la resistencia por encima de 1.000 ohmios?</p> <p>Sí → Reemplace el amplificador de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Repare los circuitos de altavoz de puerta delantera que estén en corto entre sí. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:**CANALES DELANTEROS DEL T/I EN CORTO ENTRE SI O A MASA****Momento de verificación y condición de establecimiento:****CANALES DELANTEROS DEL T/I EN CORTO ENTRE SI O A MASA**

Momento de verificación: Cuando la DRBIII® efectúa la prueba de Salida de altavoz.

Condición de establecimiento: Cada canal de amplificador delantero del T/I está en corto entre sí o a masa.

CAUSAS POSIBLES

AMPLIFICADOR

ALTAVOZ CENTRAL DEL T/I

CIRCUITO DE ALTAVOZ DEL T/I EN CORTO A MASA

CIRCUITOS DE ALTAVOZ DEL T/I EN CORTO ENTRE SI - PRUEBA 1

CIRCUITOS DE ALTAVOZ DEL T/I EN CORTO ENTRE SI - PRUEBA 2

CIRCUITOS DE ALTAVOZ DEL T/I EN CORTO ENTRE SI - PRUEBA 3

ALTAVOZ IZQUIERDO DEL T/I

ALTAVOZ DERECHO DEL T/I

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>NOTA: La condición del fallo debe estar presente para continuar la diagnosis. Antes de continuar con la diagnosis, utilice la DRBIII para efectuar la Prueba previa de amplificador a fin de confirmar que la condición del fallo está presente.</p> <p>Coloque el encendido en posición OFF. Acceda y desconecte el conector de mazo del altavoz derecho del T/I. Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRBIII para efectuar la Prueba previa de amplificador. ¿La condición del fallo sigue existiendo?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → Reemplace el altavoz derecho del T/I de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

CANALES DELANTEROS DEL T/I EN CORTO ENTRE SÍ O A MASA — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Acceda y desconecte el conector de mazo del altavoz izquierdo del T/I. Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRBIII para efectuar la Prueba previa de amplificador. ¿La condición del fallo sigue existiendo?</p> <p>Sí → Diríjase a 3</p> <p>No → Reemplace el altavoz izquierdo del T/I de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
3	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Acceda y desconecte el conector de mazo del altavoz central del T/I. Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRBIII para efectuar la Prueba previa de amplificador. ¿La condición del fallo sigue existiendo?</p> <p>Sí → Diríjase a 4</p> <p>No → Reemplace el altavoz central del T/I de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
4	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Acceda y desconecte los conectores de mazo del altavoz derecho del T/I, el altavoz izquierdo del T/I y el altavoz central del T/I. Desconecte el conector C2 de mazo del amplificador. Mida la resistencia entre masa y cada uno de los 4 circuitos de altavoz del T/I. ¿Está la resistencia por encima de 1.000 ohmios en cada medición?</p> <p>Sí → Diríjase a 5</p> <p>No → Repare el circuito de altavoz del T/I cuya medición sea inferior a 1.000 ohmios en corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
5	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Acceda y desconecte los conectores de mazo del altavoz derecho del T/I, el altavoz izquierdo del T/I y el altavoz central del T/I. Desconecte el conector C2 de mazo del amplificador. En el conector C2 de mazo del amplificador, mida la resistencia entre el circuito (+) del altavoz izquierdo del T/I y los circuitos siguientes: (-) de altavoz izquierdo del T/I, (+) de altavoz derecho del T/I y (-) de altavoz derecho del T/I. ¿Está la resistencia por encima de 1.000 ohmios en cada medición?</p> <p>Sí → Diríjase a 6</p> <p>No → Repare los circuitos de altavoz del T/I que estén en corto entre sí. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

CANALES DELANTEROS DEL T/I EN CORTO ENTRE SÍ O A MASA — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
6	<p>Coloque el encendido en posición OFF.</p> <p>Acceda y desconecte los conectores de mazo del altavoz derecho del T/I, el altavoz izquierdo del T/I y el altavoz central del T/I.</p> <p>Desconecte el conector C2 de mazo del amplificador.</p> <p>En el conector C2 de mazo del amplificador, mida la resistencia entre el circuito (-) del altavoz delantero izquierdo y los circuitos siguientes: (+) de altavoz derecho del T/I y (-) de altavoz derecho del T/I.</p> <p>¿Está la resistencia por encima de 1.000 ohmios en cada medición?</p> <p>Sí → Diríjase a 7</p> <p>No → Repare los circuitos de altavoz del T/I que estén en corto entre sí. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
7	<p>Coloque el encendido en posición OFF.</p> <p>Acceda y desconecte el conector de mazo del altavoz derecho del T/I.</p> <p>Desconecte el conector C2 de mazo del amplificador.</p> <p>En el conector C2 de mazo del amplificador, mida la resistencia entre el circuito (+) del altavoz derecho del T/I y el (-) del altavoz derecho del T/I.</p> <p>¿Está la resistencia por encima de 1.000 ohmios?</p> <p>Sí → Reemplace el amplificador de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Repare los circuitos de altavoz del T/I que estén en corto entre sí. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:**CANAL DE PUERTA Y T/I DELANTERO IZQUIERDO Y/O DERECHO EN CORTO A MASA****Momento de verificación y condición de establecimiento:****CANAL DE PUERTA Y T/I DELANTERO IZQUIERDO Y/O DERECHO EN CORTO A MASA**

Momento de verificación: Cuando la DRBIII® efectúa la prueba de Salida de altavoz.

Condición de establecimiento: Cada canal izquierdo y/o derecho del T/I y de puerta delantera del amplificador está en corto entre sí o a masa.

CAUSAS POSIBLES

AMPLIFICADOR

ALTAVOZ CENTRAL DEL T/I

ALTAVOZ DE PUERTA DELANTERA IZQUIERDA

CIRCUITOS DE ALTAVOZ DE PUERTA DELANTERA IZQUIERDA EN CORTO A MASA

CIRCUITO (+) DE ALTAVOZ IZQUIERDO DEL T/I EN CORTO A MASA

CIRCUITO (-) DE ALTAVOZ IZQUIERDO DEL T/I EN CORTO A MASA

ALTAVOZ IZQUIERDO DEL T/I EN CORTO A MASA

ALTAVOZ DE PUERTA DELANTERA DERECHA.

CIRCUITOS DE ALTAVOZ DE PUERTA DELANTERA DERECHA EN CORTO A MASA

CIRCUITO (+) DE ALTAVOZ DERECHO DEL T/I EN CORTO A MASA

CIRCUITO (-) DE ALTAVOZ DERECHO DEL T/I EN CORTO A MASA

ALTAVOZ DERECHO DEL T/I EN CORTO A MASA

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>NOTA: La condición del fallo debe estar presente para continuar la diagnóstico. Antes de continuar con la diagnosis, utilice la DRBIII para efectuar la Prueba previa de amplificador a fin de confirmar que la condición del fallo está presente.</p> <p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C2 de mazo del amplificador. Mida la resistencia entre masa y el circuito (+) de altavoz de puerta delantera derecha. ¿Está la resistencia por encima de 1.000 ohmios?</p> <p>Sí → Diríjase a 2 No → Diríjase a 11</p>	Todos

CANAL DE PUERTA Y T/I DELANTERO IZQUIERDO Y/O DERECHO EN CORTO A MASA — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C2 de mazo del amplificador. Mida la resistencia entre masa y el circuito (+) de altavoz de puerta delantera izquierda. ¿Está la resistencia por encima de 1.000 ohmios?</p> <p>Sí → Diríjase a 3</p> <p>No → Diríjase a 10</p>	Todos
3	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C2 de mazo del amplificador. Mida la resistencia entre masa y el circuito (+) de altavoz izquierdo del T/I. ¿Está la resistencia por encima de 1.000 ohmios?</p> <p>Sí → Reemplace el amplificador de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 4</p>	Todos
4	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C2 de mazo del amplificador. Desconecte el conector de mazo del altavoz izquierdo del T/I. Mida la resistencia entre masa y el circuito (+) de altavoz izquierdo del T/I. ¿Está la resistencia por encima de 1.000 ohmios?</p> <p>Sí → Diríjase a 5</p> <p>No → Repare el circuito (+) de altavoz izquierdo del T/I en corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
5	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C2 de mazo del amplificador. Desconecte el conector de mazo del altavoz izquierdo del T/I. Mida la resistencia entre masa y el circuito (-) de altavoz izquierdo del T/I. ¿Está la resistencia por encima de 1.000 ohmios?</p> <p>Sí → Reemplace el altavoz izquierdo del T/I de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 6</p>	Todos
6	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C2 de mazo del amplificador. Desconecte el conector de mazo del altavoz central del T/I. Desconecte el conector de mazo del altavoz izquierdo del T/I. Mida la resistencia entre masa y el circuito (-) de altavoz izquierdo del T/I. ¿Está la resistencia por encima de 1.000 ohmios?</p> <p>Sí → Diríjase a 7</p> <p>No → Repare el circuito (-) de altavoz izquierdo del T/I en corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

CANAL DE PUERTA Y T/I DELANTERO IZQUIERDO Y/O DERECHO EN CORTO A MASA — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
7	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C2 de mazo del amplificador. Desconecte el conector de mazo del altavoz derecho del T/I. Mida la resistencia entre masa y el circuito (-) de altavoz derecho del T/I. ¿Está la resistencia por encima de 1.000 ohmios?</p> <p>Sí → Diríjase a 8</p> <p>No → Repare el circuito (-) de altavoz derecho del T/I en corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
8	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C2 de mazo del amplificador. Desconecte el conector de mazo del altavoz derecho del T/I. Mida la resistencia entre masa y el circuito (+) de altavoz derecho del T/I. ¿Está la resistencia por encima de 1.000 ohmios?</p> <p>Sí → Reemplace el altavoz derecho del T/I de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 9</p>	Todos
9	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C2 de mazo del amplificador. Desconecte el conector de mazo del altavoz central del T/I. Desconecte el conector de mazo del altavoz derecho del T/I. Mida la resistencia entre masa y el circuito (+) de altavoz derecho del T/I. ¿Está la resistencia por encima de 1.000 ohmios?</p> <p>Sí → Reemplace el altavoz central del T/I de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Repare el circuito (+) de altavoz derecho del T/I en corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
10	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C2 de mazo del amplificador. Desconecte el conector de mazo del altavoz de la puerta delantera izquierda. Mida la resistencia entre masa y ambos circuitos de altavoz de puerta delantera izquierda. ¿Está la resistencia por debajo de 1.000 ohmios en cada medición?</p> <p>Sí → Repare el circuito de altavoz cuya medición sea inferior a 1.000 ohmios en corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace el altavoz delantero izquierdo de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

CANAL DE PUERTA Y T/I DELANTERO IZQUIERDO Y/O DERECHO EN CORTO A MASA — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
11	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C2 de mazo del amplificador. Desconecte el conector de mazo del altavoz de la puerta delantera derecha. Mida la resistencia entre masa y ambos circuitos de altavoz de puerta delantera derecha. ¿Está la resistencia por debajo de 1.000 ohmios en cada medición?</p> <p>Sí → Repare el circuito de altavoz cuya medición sea inferior a 1.000 ohmios en corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace el altavoz delantero derecho de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:**CANALES DE PUERTA DELANTERA IZQUIERDA Y TRASERO IZQUIERDO EN CORTO A TRAVES****Momento de verificación y condición de establecimiento:****CANALES DE PUERTA DELANTERA IZQUIERDA Y TRASERO IZQUIERDO EN CORTO A TRAVES**

Momento de verificación: Cuando la DRBIII® efectúa la prueba de Salida de altavoz.

Condición de establecimiento: Cuando los circuitos de altavoz de puerta delantera izquierda y altavoz delantero izquierdo están en corto simultáneamente.

CAUSAS POSIBLES

CANALES DE PUERTA DELANTERA IZQUIERDA Y TRASERO IZQUIERDO EN CORTO A TRAVES
CIRCUITOS DE ALTAVOZ DE PUERTA DELANTERA IZQUIERDA Y TRASERO IZQUIERDO EN CORTO
AMPLIFICADOR

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>NOTA: La condición del fallo debe estar presente para continuar la diagnóstico. Antes de continuar con la diagnosis, utilice la DRBIII® para efectuar la prueba previa de amplificador a fin de confirmar que la condición del fallo está presente.</p> <p>NOTA: Los dos circuitos de altavoz del amplificador están en corto simultáneamente.</p> <p>Coloque el encendido en posición OFF. Acceda y desconecte los conectores de mazo de altavoz de puerta delantera izquierda y trasero izquierdo. Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRBIII® para efectuar la prueba previa de amplificador. ¿La condición del fallo sigue existiendo?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → Reemplace los altavoces de puerta delantera izquierda y trasero izquierdo de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

CANALES DE PUERTA DELANTERA IZQUIERDA Y TRASERO IZQUIERDO EN CORTO A TRAVES — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF.</p> <p>Acceda y desconecte el conector de mazo del altavoz de puerta delantera izquierda.</p> <p>Acceda y desconecte el conector de mazo del altavoz trasero izquierdo.</p> <p>Acceda y desconecte el conector C2 de mazo del amplificador.</p> <p>Mida la resistencia de los circuitos (+) y (-) de altavoz de puerta delantera izquierda.</p> <p>Mida la resistencia de los circuitos (+) y (-) de altavoz de puerta trasera izquierda.</p> <p>¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios en cada medición?</p> <p>Sí → Repare los circuitos (+) y (-) de altavoz en corto entre sí. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace el amplificador de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:**CANALES DE PUERTA DELANTERA IZQUIERDA Y TRASERO DERECHO EN CORTO A TRAVES****Momento de verificación y condición de establecimiento:****CANALES DE PUERTA DELANTERA IZQUIERDA Y TRASERO DERECHO EN CORTO A TRAVES**

Momento de verificación: Cuando la DRBIII® efectúa la prueba de Salida de altavoz.

Condición de establecimiento: Cuando los circuitos de altavoz de puerta delantera izquierda y altavoz trasero derecho están en corto simultáneamente.

CAUSAS POSIBLES

CANALES DE PUERTA DELANTERA IZQUIERDA Y TRASERO DERECHO EN CORTO A TRAVES
CIRCUITOS DE ALTAVOZ DE PUERTA DELANTERA IZQUIERDA Y TRASERO DERECHO EN CORTO
AMPLIFICADOR

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>NOTA: La condición del fallo debe estar presente para continuar la diagnóstico. Antes de continuar con la diagnosis, utilice la DRBIII® para efectuar la prueba previa de amplificador a fin de confirmar que la condición del fallo está presente.</p> <p>NOTA: Los dos circuitos de altavoz del amplificador están en corto simultáneamente.</p> <p>Coloque el encendido en posición OFF. Acceda y desconecte los conectores de mazo de altavoz de puerta delantera izquierda y trasero derecho. Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRBIII® para efectuar la prueba previa de amplificador. ¿La condición del fallo sigue existiendo?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → Reemplace los altavoces de puerta delantera izquierda y trasero derecho de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

CANALES DE PUERTA DELANTERA IZQUIERDA Y TRASERO DERECHO EN CORTO A TRAVES — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF.</p> <p>Acceda y desconecte el conector de mazo del altavoz de puerta delantera izquierda.</p> <p>Acceda y desconecte el conector de mazo del altavoz trasero derecho.</p> <p>Acceda y desconecte el conector C2 de mazo del amplificador.</p> <p>Mida la resistencia de los circuitos (+) y (-) de altavoz de puerta delantera izquierda.</p> <p>Mida la resistencia de los circuitos (+) y (-) de altavoz de puerta trasera derecha.</p> <p>¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios en cada medición?</p> <p>Sí → Repare los circuitos (+) y (-) de altavoz en corto entre sí. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace el amplificador de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:**CANAL DE PUERTA DELANTERA IZQUIERDA EN CORTO A TRAVES****Momento de verificación y condición de establecimiento:****CANAL DE PUERTA DELANTERA IZQUIERDA EN CORTO A TRAVES**

Momento de verificación: Cuando la DRBIII® efectúa la prueba de Salida de altavoz.

Condición de establecimiento: Cuando el circuito de altavoz de puerta delantera izquierda está en corto.

CAUSAS POSIBLES

CANAL DE PUERTA DELANTERA IZQUIERDA EN CORTO A TRAVES

CIRCUITOS DE ALTAVOZ DE PUERTA DELANTERA IZQUIERDA EN CORTO

AMPLIFICADOR

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>NOTA: La condición del fallo debe estar presente para continuar la diagnosis. Antes de continuar con la diagnosis, utilice la DRBIII® para efectuar la prueba previa de amplificador a fin de confirmar que la condición del fallo está presente.</p> <p>Coloque el encendido en posición OFF. Acceda y desconecte el conector de mazo del altavoz de puerta delantera izquierda. Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRBIII® para efectuar la prueba previa de amplificador. ¿La condición del fallo sigue existiendo?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → Reemplace el altavoz de puerta delantera izquierda de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Acceda y desconecte el conector de mazo del altavoz de puerta delantera izquierda. Acceda y desconecte el conector C2 de mazo del amplificador. Desconecte el conector de mazo del altavoz de bajos delantero izquierdo. Mida la resistencia de los circuitos (+) y (-) de altavoz de puerta delantera izquierda. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Repare los circuitos (+) y (-) de altavoz de puerta delantera izquierda en corto entre sí. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace el amplificador de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:**CANALES DELANTERO IZQUIERDO DEL T/I Y DE PUERTA DELANTERA IZQUIERDA EN CORTO A TRAVES****Momento de verificación y condición de establecimiento:****CANALES DELANTERO IZQUIERDO DEL T/I Y DE PUERTA DELANTERA IZQUIERDA EN CORTO A TRAVES**

Momento de verificación: Cuando la DRBIII® efectúa la prueba de Salida de altavoz.

Condición de establecimiento: Cuando los circuitos de altavoz delantero izquierdo del T/I y altavoz de puerta delantera izquierda están en corto simultáneamente.

CAUSAS POSIBLES

CANALES DELANTERO IZQUIERDO DEL T/I Y DE PUERTA DELANTERA IZQUIERDA EN CORTO A TRAVES

CIRCUITOS DE ALTAVOZ DELANTERO IZQUIERDO DEL T/I Y DE PUERTA DELANTERA IZQUIERDA EN CORTO

AMPLIFICADOR

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>NOTA: La condición del fallo debe estar presente para continuar la diagnosis. Antes de continuar con la diagnosis, utilice la DRBIII® para efectuar la prueba previa de amplificador a fin de confirmar que la condición del fallo está presente.</p> <p>NOTA: Los dos circuitos de altavoz del amplificador están en corto simultáneamente.</p> <p>Coloque el encendido en posición OFF.</p> <p>Acceda y desconecte los conectores de mazo de altavoz delantero izquierdo del T/I y de puerta delantera izquierda.</p> <p>Coloque el encendido en la posición ON.</p> <p>Utilice la DRBIII® para efectuar la prueba previa de amplificador.</p> <p>¿La condición del fallo sigue existiendo?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → Reemplace los altavoces delantero izquierdo del T/I y de puerta delantera izquierda de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

CANALES DELANTERO IZQUIERDO DEL T/I Y DE PUERTA DELANTERA IZQUIERDA EN CORTO A TRAVES — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF.</p> <p>Acceda y desconecte el conector de mazo del altavoz delantero izquierdo del T/I.</p> <p>Acceda y desconecte el conector de mazo del altavoz de puerta delantera izquierda.</p> <p>Acceda y desconecte el conector C2 de mazo del amplificador.</p> <p>Mida la resistencia de los circuitos (+) y (-) de altavoz delantero izquierdo del T/I.</p> <p>Mida la resistencia de los circuitos (+) y (-) de altavoz de puerta delantera izquierda.</p> <p>¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios en cada medición?</p> <p>Sí → Repare los circuitos (+) y (-) de altavoz en corto entre sí. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace el amplificador de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:**CANALES DELANTERO IZQUIERDO DEL T/I Y TRASERO IZQUIERDO EN CORTO A TRAVES****Momento de verificación y condición de establecimiento:****CANALES DELANTERO IZQUIERDO DEL T/I Y TRASERO IZQUIERDO EN CORTO A TRAVES**

Momento de verificación: Cuando la DRBIII® efectúa la prueba de Salida de altavoz.

Condición de establecimiento: Cuando los circuitos de altavoz delantero izquierdo del T/I y altavoz trasero izquierdo están en corto simultáneamente.

CAUSAS POSIBLES

CANALES DELANTERO IZQUIERDO DEL T/I Y TRASERO IZQUIERDO EN CORTO A TRAVES
CIRCUITOS DE ALTAVOZ DELANTERO IZQUIERDO DEL T/I Y TRASERO IZQUIERDO EN CORTO
AMPLIFICADOR

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>NOTA: La condición del fallo debe estar presente para continuar la diagnóstico. Antes de continuar con la diagnosis, utilice la DRBIII® para efectuar la prueba previa de amplificador a fin de confirmar que la condición del fallo está presente.</p> <p>NOTA: Los dos circuitos de altavoz del amplificador están en corto simultáneamente.</p> <p>Coloque el encendido en posición OFF. Acceda y desconecte los conectores de mazo de altavoz delantero izquierdo del T/I y trasero izquierdo. Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRBIII® para efectuar la prueba previa de amplificador. ¿La condición del fallo sigue existiendo?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → Reemplace los altavoces delantero izquierdo del T/I y trasero izquierdo de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

CANALES DELANTERO IZQUIERDO DEL T/I Y TRASERO IZQUIERDO EN CORTO A TRAVES — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF.</p> <p>Acceda y desconecte el conector de mazo del altavoz delantero izquierdo del T/I.</p> <p>Acceda y desconecte el conector de mazo del altavoz trasero izquierdo.</p> <p>Acceda y desconecte el conector C2 de mazo del amplificador.</p> <p>Mida la resistencia de los circuitos (+) y (-) de altavoz delantero izquierdo del T/I.</p> <p>Mida la resistencia de los circuitos (+) y (-) de altavoz de puerta trasera izquierda.</p> <p>¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios en cada medición?</p> <p>Sí → Repare los circuitos (+) y (-) de altavoz en corto entre sí. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace el amplificador de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:**CANALES DELANTERO IZQUIERDO DEL T/I Y DE PUERTA DELANTERA DERECHA EN CORTO A TRAVES****Momento de verificación y condición de establecimiento:****CANALES DELANTERO IZQUIERDO DEL T/I Y DE PUERTA DELANTERA DERECHA EN CORTO A TRAVES**

Momento de verificación: Cuando la DRBIII® efectúa la prueba de Salida de altavoz.

Condición de establecimiento: Cuando los circuitos de altavoz delantero izquierdo del T/I y altavoz de puerta delantera derecha están en corto simultáneamente.

CAUSAS POSIBLES

CANALES DELANTERO IZQUIERDO DEL T/I Y DE PUERTA DELANTERA DERECHA EN CORTO A TRAVES

CIRCUITOS DE ALTAVOZ DELANTERO IZQUIERDO DEL T/I Y DE PUERTA DELANTERA DERECHA EN CORTO

AMPLIFICADOR

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>NOTA: La condición del fallo debe estar presente para continuar la diagnóstico. Antes de continuar con la diagnosis, utilice la DRBIII® para efectuar la prueba previa de amplificador a fin de confirmar que la condición del fallo está presente.</p> <p>NOTA: Los dos circuitos de altavoz del amplificador están en corto simultáneamente.</p> <p>Coloque el encendido en posición OFF.</p> <p>Acceda y desconecte los conectores de mazo de altavoz delantero izquierdo del T/I y de puerta delantera derecha.</p> <p>Coloque el encendido en la posición ON.</p> <p>Utilice la DRBIII® para efectuar la prueba previa de amplificador.</p> <p>¿La condición del fallo sigue existiendo?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → Reemplace los altavoces delantero izquierdo del T/I y de puerta delantera derecha de acuerdo con la Información de servicio.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

CANALES DELANTERO IZQUIERDO DEL T/I Y DE PUERTA DELANTERA DERECHA EN CORTO A TRAVES — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Acceda y desconecte el conector de mazo del altavoz delantero izquierdo del T/I. Acceda y desconecte el conector de mazo del altavoz de puerta delantera derecha. Acceda y desconecte el conector C2 de mazo del amplificador. Mida la resistencia de los circuitos (+) y (-) de altavoz delantero izquierdo del T/I. Mida la resistencia de los circuitos (+) y (-) de altavoz de puerta delantera derecha. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios en cada medición?</p> <p>Sí → Repare los circuitos (+) y (-) de altavoz en corto entre sí. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace el amplificador de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:**CANALES DELANTERO IZQUIERDO DEL T/I Y TRASERO DERECHO EN CORTO A TRAVES****Momento de verificación y condición de establecimiento:****CANALES DELANTERO IZQUIERDO DEL T/I Y TRASERO DERECHO EN CORTO A TRAVES**

Momento de verificación: Cuando la DRBIII® efectúa la prueba de Salida de altavoz.

Condición de establecimiento: Cuando los circuitos de altavoz delantero izquierdo del T/I y altavoz trasero derecho están en corto simultáneamente.

CAUSAS POSIBLES

CANALES DELANTERO IZQUIERDO DEL T/I Y TRASERO DERECHO EN CORTO A TRAVES
CIRCUITOS DE ALTAVOZ DELANTERO IZQUIERDO DEL T/I Y TRASERO DERECHO EN CORTO
AMPLIFICADOR

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>NOTA: La condición del fallo debe estar presente para continuar la diagnosis. Antes de continuar con la diagnosis, utilice la DRBIII® para efectuar la prueba previa de amplificador a fin de confirmar que la condición del fallo está presente.</p> <p>NOTA: Los dos circuitos de altavoz del amplificador están en corto simultáneamente.</p> <p>Coloque el encendido en posición OFF. Acceda y desconecte los conectores de mazo de altavoz delantero izquierdo del T/I y trasero derecho. Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRBIII® para efectuar la prueba previa de amplificador. ¿La condición del fallo sigue existiendo?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → Reemplace los altavoces delantero izquierdo del T/I y trasero derecho de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

CANALES DELANTERO IZQUIERDO DEL T/I Y TRASERO DERECHO EN CORTO A TRAVES — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF.</p> <p>Acceda y desconecte el conector de mazo del altavoz delantero izquierdo del T/I.</p> <p>Acceda y desconecte el conector de mazo del altavoz trasero derecho.</p> <p>Acceda y desconecte el conector C2 de mazo del amplificador.</p> <p>Mida la resistencia de los circuitos (+) y (-) de altavoz delantero izquierdo del T/I.</p> <p>Mida la resistencia de los circuitos (+) y (-) de altavoz de puerta trasera derecha.</p> <p>¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios en cada medición?</p> <p>Sí → Repare los circuitos (+) y (-) de altavoz en corto entre sí. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace el amplificador de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:**CANAL DELANTERO IZQUIERDO DEL T/I EN CORTO A TRAVES****Momento de verificación y condición de establecimiento:****CANAL DELANTERO IZQUIERDO DEL T/I EN CORTO A TRAVES**

Momento de verificación: Cuando la DRBIII® efectúa la prueba de Salida de altavoz.

Condición de establecimiento: Cuando el circuito del altavoz delantero izquierdo del T/I está en corto.

CAUSAS POSIBLES

CANAL DELANTERO IZQUIERDO DEL T/I EN CORTO A TRAVES
CIRCUITOS DE ALTAVOZ DELANTERO IZQUIERDO DEL T/I EN CORTO
AMPLIFICADOR

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>NOTA: La condición del fallo debe estar presente para continuar la diagnosis. Antes de continuar con la diagnosis, utilice la DRBIII® para efectuar la prueba previa de amplificador a fin de confirmar que la condición del fallo está presente.</p> <p>Coloque el encendido en posición OFF. Acceda y desconecte el conector de mazo del altavoz delantero izquierdo del T/I. Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRBIII® para efectuar la prueba previa de amplificador. ¿La condición del fallo sigue existiendo?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → Reemplace el altavoz delantero izquierdo del T/I de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Acceda y desconecte el conector de mazo del altavoz delantero izquierdo del T/I. Acceda y desconecte el conector C2 de mazo del amplificador. Mida la resistencia de los circuitos (+) y (-) de altavoz delantero izquierdo del T/I. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Repare los circuitos (+) y (-) del altavoz delantero izquierdo del T/I en corto entre sí. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace el amplificador de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:**ENTRADA DELANTERA IZQUIERDA SIN ACTIVIDAD****Momento de verificación y condición de establecimiento:****ENTRADA DELANTERA IZQUIERDA SIN ACTIVIDAD**

Momento de verificación: Cuando la DRBIII® efectúa la prueba de Entrada de altavoz.

Condición de establecimiento: El amplificador no detecta actividad en el circuito de entrada.

CAUSAS POSIBLES

(+) CIRCUITO EN CORTO A MASA
 (-) CIRCUITO EN CORTO A MASA
 CIRCUITOS DE ALTAVOZ ABIERTOS
 AMPLIFICADOR
 RADIO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>NOTA: La condición del fallo debe estar presente para continuar la diagnóstico. Antes de continuar con la diagnosis, utilice la DRBIII® para efectuar la prueba previa de amplificador a fin de confirmar que la condición del fallo está presente.</p> <p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C1 del mazo del amplificador. Desconecte el conector de mazo de la radio. Mida la resistencia entre masa y el circuito (+) de altavoz delantero izquierdo. ¿Está la resistencia por debajo de 1000,0 (1K) ohmios?</p> <p>Sí → Repare el circuito (+) de altavoz en corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 2</p>	Todos
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C1 del mazo del amplificador. Desconecte el conector de mazo de la radio. Mida la resistencia entre masa y el circuito (-) de altavoz delantero izquierdo. ¿Está la resistencia por debajo de 1000,0 (1K) ohmios?</p> <p>Sí → Repare el circuito (-) de altavoz en corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 3</p>	Todos

ENTRADA DELANTERA IZQUIERDA SIN ACTIVIDAD — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C1 del mazo del amplificador. Desconecte el conector de mazo de la radio. Mida la resistencia de cada uno de los circuitos (+) y (-) de altavoz delantero izquierdo entre la radio y el amplificador. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios en cada circuito?</p> <p>Sí → Diríjase a 4</p> <p>No → Repare un abierto en los circuitos de altavoz. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
4	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Vuelva a conectar el conector de mazo de la radio. Desconecte el conector C1 del mazo del amplificador. Coloque el encendido en posición ON y encienda la radio sintonizada en una emisora de radio que sepa que es buena, o haga funcionar el reproductor de cintas o CD. Suba el control de volumen de la radio al menos 25 posiciones. Con el voltímetro en la escala de voltaje CA, mida el voltaje de cada circuito de altavoz delantero izquierdo en el conector C1 del amplificador. NOTA: Efectúe esta prueba en cada circuito de altavoz delantero izquierdo. ¿Es el voltaje de al menos 120mV CA (0,12 voltios CA) en cada circuito de altavoz?</p> <p>Sí → Reemplace el amplificador de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace la radio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:**CANAL TRASERO IZQUIERDO EN CORTO A TRAVES****Momento de verificación y condición de establecimiento:****CANAL TRASERO IZQUIERDO EN CORTO A TRAVES**

Momento de verificación: Cuando la DRBIII® efectúa la prueba de Salida de altavoz.

Condición de establecimiento: Cuando el circuito de altavoz trasero izquierdo está en corto.

CAUSAS POSIBLES

CANAL TRASERO IZQUIERDO EN CORTO A TRAVES

CIRCUITOS DE ALTAVOZ TRASERO IZQUIERDO EN CORTO

AMPLIFICADOR

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>NOTA: La condición del fallo debe estar presente para continuar la diagnóstico. Antes de continuar con la diagnosis, utilice la DRBIII® para efectuar la prueba previa de amplificador a fin de confirmar que la condición del fallo está presente.</p> <p>Coloque el encendido en posición OFF. Acceda y desconecte el conector de mazo del altavoz trasero izquierdo. Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRBIII® para efectuar la prueba previa de amplificador. ¿La condición del fallo sigue existiendo?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → Reemplace el altavoz trasero izquierdo de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Acceda y desconecte el conector de mazo del altavoz trasero izquierdo. Acceda y desconecte el conector C2 de mazo del amplificador. Mida la resistencia de los circuitos (+) y (-) de altavoz de puerta trasera izquierda. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Repare los circuitos (+) y (-) de altavoz trasero izquierdo en corto entre sí. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace el amplificador de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:**ENTRADA TRASERA IZQUIERDA SIN ACTIVIDAD****Momento de verificación y condición de establecimiento:****ENTRADA TRASERA IZQUIERDA SIN ACTIVIDAD**

Momento de verificación: Cuando la DRBIII® efectúa la prueba de Entrada de altavoz.

Condición de establecimiento: El amplificador no detecta actividad en el circuito de entrada.

CAUSAS POSIBLES

(+) CIRCUITO EN CORTO A MASA
 (-) CIRCUITO EN CORTO A MASA
 CIRCUITOS DE ALTA VOZ ABIERTOS
 AMPLIFICADOR
 RADIO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>NOTA: La condición del fallo debe estar presente para continuar la diagnóstico. Antes de continuar con la diagnosis, utilice la DRBIII® para efectuar la prueba previa de amplificador a fin de confirmar que la condición del fallo está presente.</p> <p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C1 del mazo del amplificador. Desconecte el conector de mazo de la radio. Mida la resistencia entre masa y el circuito (+) de altavoz trasero izquierdo. ¿Está la resistencia por debajo de 1000,0 (1K) ohmios?</p> <p>Sí → Repare el circuito (+) de altavoz en corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 2</p>	Todos
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C1 del mazo del amplificador. Desconecte el conector de mazo de la radio. Mida la resistencia entre masa y el circuito (-) de altavoz trasero izquierdo. ¿Está la resistencia por debajo de 1000,0 (1K) ohmios?</p> <p>Sí → Repare el circuito (-) de altavoz en corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 3</p>	Todos

ENTRADA TRASERA IZQUIERDA SIN ACTIVIDAD — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C1 del mazo del amplificador. Desconecte el conector de mazo de la radio. Mida la resistencia de cada uno de los circuitos (+) y (-) de altavoz trasero izquierdo entre la radio y el amplificador. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios en cada circuito?</p> <p>Sí → Diríjase a 4</p> <p>No → Repare un abierto en los circuitos de altavoz. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
4	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Vuelva a conectar el conector de mazo de la radio. Desconecte el conector C1 del mazo del amplificador. Coloque el encendido en posición ON y encienda la radio sintonizada en una emisora de radio que sepa que es buena, o haga funcionar el reproductor de cintas o CD. Suba el control de volumen de la radio al menos 25 posiciones. Con el voltímetro en la escala de voltaje CA, mida el voltaje de cada circuito de altavoz trasero izquierdo en el conector C1 del amplificador. NOTA: Efectúe esta prueba en cada circuito de altavoz trasero izquierdo. ¿Es el voltaje de al menos 120mV CA (0,12 voltios CA) en cada circuito de altavoz?</p> <p>Sí → Reemplace el amplificador de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace la radio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:**NIVEL DE VOLTAJE BAJO****Momento de verificación y condición de establecimiento:****NIVEL DE VOLTAJE BAJO**

Momento de verificación:

Condición de establecimiento: La radio detecta un voltaje más bajo de lo normal.

CAUSAS POSIBLES

COMPRUEBE EL SISTEMA DE CARGA

COMPRUEBE EL NIVEL DE VOLTAJE EN LA RADIO
RADIO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Reemplace el sistema de carga de acuerdo con la información de servicio. ¿Funciona correctamente el sistema de carga? Sí → Diríjase a 2 No → Consulte la Información de servicio apropiada y repare según sea necesario. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
2	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo de la radio. Ponga en marcha el motor. Mida el voltaje de cada circuito B(+) prot. por fusible y el circuito de salida del interruptor de encendido prot. por fusible. ¿Es el voltaje de aproximadamente 14 voltios o más en cada medición? Sí → Diríjase a 3 No → Repare la resistencia alta en el circuito. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
3	Nota: Vuelva a conectar todos los componentes previamente desconectados. Coloque el encendido en posición ON y encienda la radio. Utilice la DRBIII® para borrar los DTC del sistema de audio. Ponga en marcha el motor. Utilice la DRBIII® para leer los DTC del sistema de audio. ¿Reaparece el DTC? Sí → Reemplace la radio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Prueba completa.	Todos

Síntoma:

FALTA DE CONEXION DE ANTENA

Momento de verificación y condición de establecimiento:

FALTA DE CONEXION DE ANTENA

Momento de verificación: Con el encendido en posición ON y la radio en el modo de búsqueda adelante/atrás.

Condición de establecimiento: Con la radio en el modo de búsqueda o exploración durante dos minutos, la radio no detecta una conexión de antena o no recibe una señal de emisora de radio.

CAUSAS POSIBLES

CONEXION DE ANTENA DEFECTUOSA

PRUEBE LA ANTENA

RADIO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de la antena de la radio. Inspeccione la conexión de antena de la radio. ¿Está la conexión de antena de la radio limpia y apretada?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → Repare la conexión de la antena según sea necesario. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
2	<p>Consulte Sistema de audio en la Información de servicio y pruebe la antena siguiendo el procedimiento de servicio. ¿Está la antena en buen estado?</p> <p>Sí → Diríjase a 3</p> <p>No → Repare o reemplace el conjunto de antena según sea necesario. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
3	<p>Nota: Vuelva a conectar todos los componentes previamente desconectados. Coloque el encendido en posición ON y encienda la radio. Utilice la DRBIII® para borrar los DTC de audio, sitúe la radio en el modo de exploración adelante y exploración atrás y espere aproximadamente 2 minutos antes de continuar. Utilice la DRBIII® para leer los DTC del sistema de audio. ¿Reaparece el DTC?</p> <p>Sí → Reemplace la radio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Prueba completa.</p>	Todos

Síntoma:

FALLO DE PCI

Momento de verificación y condición de establecimiento:

FALLO DE PCI

Momento de verificación: Cuando la DRBIII® efectúa la prueba de amplificador de PCI.

Condición de establecimiento: Cuando el amplificador detecta un fallo en el conjunto de circuitos de PCI.

CAUSAS POSIBLES

AMPLIFICADOR

CONDICION INTERMITENTE

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>NOTA: La condición del fallo debe estar presente para continuar la diagnosis. Antes de continuar con la diagnosis, utilice la DRBIII® para efectuar la prueba previa de amplificador a fin de confirmar que la condición del fallo está presente.</p> <p>Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRBIII® para efectuar la prueba previa de amplificador. ¿La condición del fallo existe?</p> <p>Sí → Reemplace el amplificador de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Consulte los diagramas de cableado que se encuentran en la Información de servicio como ayuda para identificar una posible condición intermitente. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:**INTERRUPCION DE AMP. DE POTENCIA - SISTEMA DE AUDIO BASICO****Momento de verificación y condición de establecimiento:****INTERRUPCION DE AMP. DE POTENCIA - SISTEMA DE AUDIO BASICO**

Momento de verificación: Encendido en posición RUN y fusible de IOD instalado.

Condición de establecimiento: La radio ha detectado un corto en la salida durante más de 10 segundos.

CAUSAS POSIBLES

DETERMINE EL FALLO

ALTAVOZ DELANTERO EN CORTO

ALTAVOZ TRASERO EN CORTO

(+) CIRCUITO EN CORTO A MASA

(-) CIRCUITO EN CORTO A MASA

CIRCUITOS (+) Y (-) DEL ALTAVOZ EN CORTO ENTRE SI

SECCION DE ALTAVOCES DE LA RADIO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Encienda la radio. Utilice la DRBIII® para borrar los DTC del sistema de audio. Cicle el interruptor de encendido de OFF a ON y espere 10 segundos. Utilice la DRBIII® para leer los DTC del sistema de audio. ¿La DRBIII® visualiza INTERRUPCION DE AMP. DE POTENCIA?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → Consulte los diagramas de cableado que se encuentran en la Información de servicio como ayuda para aislar un posible corto intermitente. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

INTERRUPCION DE AMP. DE POTENCIA - SISTEMA DE AUDIO BASICO — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF. NOTA: Efectúe este procedimiento después de desconectar cada conector de altavoz delantero. Desconecte cada conector de mazo de altavoz delantero uno a uno. Coloque el encendido en la posición ON. Encienda la radio. Utilice la DRB III® para borrar los DTC del sistema de audio. Cicle el interruptor de encendido de OFF a ON y espere 10 segundos. Utilice la DRBIII® para leer los DTC. ¿Visualiza la DRBIII® INTERRUPCION DE AMP. DE POTENCIA con todos los altavoces desconectados?</p> <p>Sí → Diríjase a 3</p> <p>No → Reemplace el altavoz que al desconectarse no ha provocado que vuelva a establecerse el DTC. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
3	<p>Coloque el encendido en posición OFF. NOTA: Efectúe este procedimiento después de desconectar cada conector de altavoz trasero. Desconecte cada conector de mazo de altavoz trasero uno a uno. Coloque el encendido en la posición ON. Encienda la radio. Utilice la DRB III® para borrar los DTC del sistema de audio. Cicle el interruptor de encendido de OFF a ON y espere 10 segundos. Utilice la DRBIII® para leer los DTC. ¿La DRBIII® visualiza INTERRUPCION DE AMP. DE POTENCIA con todos los altavoces traseros desconectados?</p> <p>Sí → Diríjase a 4</p> <p>No → Reemplace el altavoz que al desconectarse no ha provocado que vuelva a establecerse el DTC. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
4	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo de altavoz delantero y trasero. Desconecte el conector de mazo de la radio. Mida la resistencia entre masa y cada circuito (+) de altavoz. ¿Está la resistencia por debajo de 1000,0 (1K) ohmios?</p> <p>Sí → Repare el circuito (+) de altavoz en corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 5</p>	Todos
5	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo de altavoz delantero y trasero. Desconecte el conector de mazo de la radio. Mida la resistencia entre masa y cada circuito (-) de altavoz. ¿Está la resistencia por debajo de 1000,0 (1K) ohmios?</p> <p>Sí → Repare el circuito (-) de altavoz en corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 6</p>	Todos

INTERRUPCION DE AMP. DE POTENCIA - SISTEMA DE AUDIO BASICO — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
6	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo de altavoz delantero y trasero. Desconecte el conector de mazo de la radio. Mida la resistencia entre cada circuito (+) de altavoz y cada circuito (-) de altavoz. ¿Está la resistencia por debajo de 1.000 (1K) ohmios en alguna de las mediciones?</p> <p>Sí → Repare los circuitos de altavoz en corto entre sí. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 7</p>	Todos
7	<p>Si no quedan otras causas posibles, vea la reparación.</p> <p>Repare</p> <p>Reemplace la radio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:

INTERRUPCION DE AMP. DE POTENCIA - SISTEMA DE AUDIO PREMIUM

Momento de verificación y condición de establecimiento:

INTERRUPCION DE AMP. DE POTENCIA - SISTEMA DE AUDIO PREMIUM

Momento de verificación: Encendido en posición RUN y fusible de IOD instalado.

Condición de establecimiento: La radio ha detectado un corto en la salida durante más de 10 segundos.

CAUSAS POSIBLES

DETERMINE EL FALLO

SECCION DE ALTAVOCES DEL AMPLIFICADOR DE POTENCIA

(+) CIRCUITO EN CORTO A MASA

(-) CIRCUITO EN CORTO A MASA

CIRCUITOS (+) Y (-) DEL ALTAVOZ EN CORTO ENTRE SI

SECCION DE ALTAVOCES DE LA RADIO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Encienda la radio. Utilice la DRBIII® para borrar los DTC del sistema de audio. Cicle el interruptor de encendido de OFF a ON y espere 10 segundos. Utilice la DRBIII® para leer los DTC del sistema de audio. ¿La DRBIII® visualiza INTERRUPCION DE AMP. DE POTENCIA?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → Consulte los diagramas de cableado que se encuentran en la Información de servicio como ayuda para aislar un posible corto intermitente. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del amplificador de potencia. Coloque el encendido en la posición ON. Encienda la radio. Utilice la DRB III® para borrar los DTC del sistema de audio. Cicle el interruptor de encendido de OFF a ON y espere 10 segundos. Utilice la DRBIII® para leer los DTC. ¿La DRBIII® visualiza INTERRUPCION DE AMP. DE POTENCIA?</p> <p>Sí → Diríjase a 3</p> <p>No → Reemplace el amplificador de potencia de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

INTERRUPCION DE AMP. DE POTENCIA - SISTEMA DE AUDIO PREMIUM — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del amplificador de potencia. Desconecte el conector de mazo de la radio. Mida la resistencia entre masa y cualquier circuito (+) de altavoz. ¿Está la resistencia por debajo de 1000,0 (1K) ohmios?</p> <p>Sí → Repare el circuito (+) de altavoz en corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 4</p>	Todos
4	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del amplificador de potencia. Desconecte el conector de mazo de la radio. Mida la resistencia entre masa y cualquier circuito (-) de altavoz. ¿Está la resistencia por debajo de 1000,0 (1K) ohmios?</p> <p>Sí → Repare el circuito (-) de altavoz en corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 5</p>	Todos
5	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del amplificador de potencia. Desconecte el conector de mazo de la radio. Mida la resistencia entre cada circuito (+) de altavoz y cada circuito (-) de altavoz. ¿Está la resistencia por debajo de 1.000 (1K) ohmios en alguna de las mediciones?</p> <p>Sí → Repare los circuitos de altavoz en corto entre sí. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 6</p>	Todos
6	<p>Si no quedan otras causas posibles, vea la reparación.</p> <p>Repare</p> <p>Reemplace la radio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:**ALTAVOCES TRASEROS EN CORTO ENTRE SI O A MASA****Momento de verificación y condición de establecimiento:****ALTAVOCES TRASEROS EN CORTO ENTRE SI O A MASA**

Momento de verificación: Cuando la DRBIII® efectúa la prueba de Salida de altavoz.

Condición de establecimiento: Cada canal trasero del amplificador está en corto entre sí o a masa.

CAUSAS POSIBLES

AMPLIFICADOR

ALTAVOZ TRASERO IZQUIERDO

CIRCUITO DE ALTAVOZ TRASERO EN CORTO A MASA

CIRCUITOS DE ALTAVOZ TRASERO EN CORTO ENTRE SI - PRUEBA 1

CIRCUITOS DE ALTAVOZ TRASERO EN CORTO ENTRE SI - PRUEBA 2

CIRCUITOS DE ALTAVOZ TRASERO EN CORTO ENTRE SI - PRUEBA 3

ALTAVOZ TRASERO DERECHO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>NOTA: La condición del fallo debe estar presente para continuar la diagnosis. Antes de continuar con la diagnosis, utilice la DRBIII para efectuar la Prueba previa de amplificador a fin de confirmar que la condición del fallo está presente.</p> <p>Coloque el encendido en posición OFF. Acceda y desconecte el conector de mazo del altavoz trasero derecho. Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRBIII para efectuar la Prueba previa de amplificador. ¿La condición del fallo sigue existiendo?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → Reemplace el altavoz trasero derecho de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Acceda y desconecte el conector de mazo del altavoz trasero izquierdo. Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRBIII para efectuar la Prueba previa de amplificador. ¿La condición del fallo sigue existiendo?</p> <p>Sí → Diríjase a 3</p> <p>No → Reemplace el altavoz trasero izquierdo de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

ALTAVOCES TRASEROS EN CORTO ENTRE SÍ O A MASA — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Acceda y desconecte los conectores de mazo de altavoz trasero derecho y trasero izquierdo. Desconecte el conector C2 de mazo del amplificador. Mida la resistencia entre masa y cada uno de los 4 circuitos de altavoz trasero. ¿Está la resistencia por encima de 1.000 ohmios en cada medición?</p> <p>Sí → Diríjase a 4</p> <p>No → Repare el circuito de altavoz trasero cuya medición sea inferior a 1.000 ohmios en corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
4	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Acceda y desconecte los conectores de mazo de altavoz trasero derecho y trasero izquierdo. Desconecte el conector C2 de mazo del amplificador. En el conector C2 de mazo del amplificador, mida la resistencia entre el circuito (-) del altavoz trasero izquierdo y los circuitos siguientes: (+) de altavoz trasero izquierdo, (-) de altavoz trasero derecho y (+) de altavoz trasero derecho. ¿Está la resistencia por encima de 1.000 ohmios en cada medición?</p> <p>Sí → Diríjase a 5</p> <p>No → Repare los circuitos de altavoz trasero que están en corto entre sí. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
5	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Acceda y desconecte los conectores de mazo de altavoz trasero derecho y trasero izquierdo. Desconecte el conector C2 de mazo del amplificador. En el conector C2 de mazo del amplificador, mida la resistencia entre el circuito (+) del altavoz trasero izquierdo y los circuitos siguientes: (-) de altavoz trasero derecho y (+) de altavoz trasero derecho. ¿Está la resistencia por encima de 1.000 ohmios en cada medición?</p> <p>Sí → Diríjase a 6</p> <p>No → Repare los circuitos de altavoz trasero que están en corto entre sí. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
6	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Acceda y desconecte el conector de mazo del altavoz trasero derecho. Desconecte el conector C2 de mazo del amplificador. En el conector C2 de mazo del amplificador, mida la resistencia entre el circuito (+) del altavoz trasero derecho y el circuito (-) del altavoz trasero derecho. ¿Está la resistencia por encima de 1.000 ohmios?</p> <p>Sí → Reemplace el amplificador de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Repare los circuitos de altavoz trasero que están en corto entre sí. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:**CIRCUITO DE CONMUTADOR DE RADIO REMOTO ALTO****Momento de verificación y condición de establecimiento:****CIRCUITO DE CONMUTADOR DE RADIO REMOTO ALTO**

Momento de verificación: Con el encendido en posición ON.

Condición de establecimiento: Circuito MUX de control de radio remoto abierto (por encima de 5,0 voltios).

CAUSAS POSIBLES

DETERMINE EL FALLO

MUELLE DE RELOJ ABIERTO

CIRCUITO DE MASA ABIERTO

CIRCUITO MUX DE CONTROL DE LA RADIO ABIERTO

GRUPO DE INSTRUMENTOS – ABIERTO INTERNO

MUELLE DE RELOJ EN CORTO A TENSION

CIRCUITO MUX DE CONTROL DE LA RADIO EN CORTO A TENSION

GRUPO DE INSTRUMENTOS – CORTO INTERNO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON.</p> <p>NOTA: Antes de continuar, asegúrese de que la DRB puede comunicar con la radio.</p> <p>Utilice la DRBIII® para borrar los DTC del grupo de instrumentos.</p> <p>Cicle el interruptor de encendido de OFF a ON y espere 1 minuto.</p> <p>Utilice la DRB III® para leer los DTC.</p> <p>¿Reaparece el DTC?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → Consulte los diagramas de cableado de la información de servicio como ayuda para identificar un posible corto o abierto intermitente.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

CIRCUITO DE CONMUTADOR DE RADIO REMOTO ALTO — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
2	<p>ADVERTENCIA: Coloque el encendido en posición OFF, desconecte la batería y espere 2 minutos antes de continuar.</p> <p>PRECAUCION: No deposite el airbag sin desplegar mirando hacia abajo sobre una superficie sólida, ya que puede salir disparado en caso de producirse un despliegue accidental.</p> <p>Retire el módulo de airbag del conductor.</p> <p>Desconecte uno u otro conector de mazo de conmutador de radio remoto.</p> <p>Coloque el encendido en posición ON, y vuelva a conectar la batería.</p> <p>Mida el voltaje entre el circuito MUX de control de la radio y el circuito de masa en el conector del conmutador de radio remoto.</p> <p>¿Está el voltaje por encima de 3,6 voltios?</p> <p>Sí → Diríjase a 3</p> <p>No → Diríjase a 5</p>	Todos
3	<p>Coloque el encendido en posición OFF.</p> <p>Desconecte el conector C1 de mazo de muelle de reloj.</p> <p>Coloque el encendido en la posición ON.</p> <p>Mida el voltaje del circuito MUX de control de la radio en el conector C1 de mazo de muelle de reloj.</p> <p>¿Está el voltaje por encima de 5,0 voltios?</p> <p>Sí → Diríjase a 4</p> <p>No → Repare el circuito MUX de control de la radio en corto a tensión entre el muelle de reloj y el empalme. Si está correcto, reemplace el muelle de reloj.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
4	<p>Coloque el encendido en posición OFF.</p> <p>Desconecte el conector C1 de mazo de muelle de reloj.</p> <p>Desconecte los conectores de mazo del grupo de instrumentos.</p> <p>Coloque el encendido en la posición ON.</p> <p>Mida el voltaje del circuito MUX de control de la radio en el conector C1 de mazo de muelle de reloj.</p> <p>¿Está el voltaje por encima de 5,0 voltios?</p> <p>Sí → Repare el circuito MUX de control de la radio en corto a tensión entre el grupo de instrumentos y el muelle de reloj.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace el Grupo de instrumentos de acuerdo con la Información de servicio.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

CIRCUITO DE CONMUTADOR DE RADIO REMOTO ALTO — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
5	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C1 de mazo de muelle de reloj. Coloque el encendido en la posición ON. Encienda la radio. Conecte un cable de puente entre el circuito MUX de control de la radio y el circuito de masa. ¿Ha cambiado la radio de estación?</p> <p>Sí → Repare un abierto en el circuito de masa o el circuito MUX de control de la radio entre el muelle de reloj y el empalme. Si está correcto, reemplace el muelle de reloj. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 6</p>	Todos
6	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C1 de mazo de muelle de reloj. Mida la resistencia entre masa y el circuito de masa en el conector C1 de mazo de muelle de reloj. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Diríjase a 7</p> <p>No → Repare el circuito de masa en abierto. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
7	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C1 de mazo de muelle de reloj. Desconecte los conectores de mazo del grupo de instrumentos. Mida la resistencia del circuito MUX de control de la radio entre el conector del grupo de instrumentos y el conector C1 del muelle de reloj. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Diríjase a 8</p> <p>No → Repare un abierto en el circuito MUX de control de la radio entre el muelle de reloj y el grupo de instrumentos. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
8	<p>Si no quedan otras causas posibles, vea la reparación.</p> <p>Repare</p> <p>Reemplace el Grupo de instrumentos de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:**CIRCUITO DE CONMUTADOR DE RADIO REMOTO AGARROTADO****Momento de verificación y condición de establecimiento:****CIRCUITO DE CONMUTADOR DE RADIO REMOTO AGARROTADO**

Momento de verificación: Con el encendido en posición ON.

Condición de establecimiento: El circuito MUX de control de radio remoto está agarrotado o en corto a masa durante más de 30 segundos.

CAUSAS POSIBLES

DETERMINE EL FALLO

CONMUTADOR DE RADIO REMOTO IZQUIERDO AGARROTADO O EN CORTO A MASA

CONMUTADOR DE RADIO REMOTO DERECHO AGARROTADO O EN CORTO A MASA

CIRCUITO MUX DE CONTROL DE LA RADIO EN CORTO A MASA EN EL CONMUTADOR

CIRCUITO MUX DE CONTROL DE LA RADIO EN CORTO AL CIRCUITO DE MASA EN EL CONMUTADOR

MUELLE DE RELOJ EN CORTO A MASA

CIRCUITO MUX DE CONTROL DE LA RADIO EN CORTO A MASA

GRUPO DE INSTRUMENTOS – CORTO INTERNO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON.</p> <p>NOTA: Antes de continuar, asegúrese de que la DRB puede comunicar con la radio.</p> <p>Utilice la DRBIII® para borrar los DTC del grupo de instrumentos.</p> <p>Cicle el interruptor de encendido de OFF a ON y espere 1 minuto.</p> <p>Utilice la DRB III® para leer los DTC.</p> <p>¿Reaparece el DTC?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → Consulte los diagramas de cableado de la información de servicio como ayuda para identificar un posible corto o abierto intermitente.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

CIRCUITO DE CONMUTADOR DE RADIO REMOTO AGARROTADO — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
2	<p>ADVERTENCIA: Coloque el encendido en posición OFF, desconecte la batería y espere 2 minutos antes de continuar.</p> <p>PRECAUCION: No deposite el airbag sin desplegar mirando hacia abajo sobre una superficie sólida, ya que puede salir disparado en caso de producirse un despliegue accidental.</p> <p>Retire el módulo de airbag del conductor.</p> <p>Desconecte el conector de mazo del conmutador remoto izquierdo de la radio.</p> <p>Coloque el encendido en posición ON, y vuelva a conectar la batería.</p> <p>Utilice la DRB para entrar en Grupo de instrumentos, a continuación Sensores, y observe el voltaje del Conm. de radio remoto.</p> <p>¿Está el voltaje por encima de 3,2 voltios?</p> <p>Sí → Reemplace el conmutador remoto izquierdo de la radio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 3</p>	Todos
3	<p>ADVERTENCIA: Coloque el encendido en posición OFF, desconecte la batería y espere 2 minutos antes de continuar.</p> <p>PRECAUCION: No deposite el airbag sin desplegar mirando hacia abajo sobre una superficie sólida, ya que puede salir disparado en caso de producirse un despliegue accidental.</p> <p>Retire el módulo de airbag del conductor.</p> <p>Desconecte el conector de mazo del conmutador remoto derecho de la radio.</p> <p>Coloque el encendido en posición ON, y vuelva a conectar la batería.</p> <p>Utilice la DRB para entrar en Grupo de instrumentos, a continuación Sensores, y observe el voltaje del Conm. de radio remoto.</p> <p>¿Está el voltaje por encima de 3,2 voltios?</p> <p>Sí → Reemplace el conmutador remoto derecho de la radio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 4</p>	Todos
4	<p>Coloque el encendido en posición OFF.</p> <p>Desconecte el conector C5 de mazo de muelle de reloj.</p> <p>Coloque el encendido en la posición ON.</p> <p>Utilice la DRB para entrar en Grupo de instrumentos, a continuación Sensores, y observe el voltaje del Conm. de radio remoto.</p> <p>¿Está el voltaje por encima de 3,2 voltios?</p> <p>Sí → Diríjase a 5</p> <p>No → Diríjase a 6</p>	Todos

CIRCUITO DE CONMUTADOR DE RADIO REMOTO AGARROTADO — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
5	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C5 de mazo de muelle de reloj. NOTA: Asegúrese de que ambos conmutadores remotos de la radio están desconectados. Mida la resistencia entre masa y el circuito MUX de control de la radio en el conector C5 de mazo de muelle de reloj. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Repare el circuito MUX de control de la radio en corto a masa entre el muelle de reloj y los conmutadores remotos de la radio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Repare el circuito MUX de control de la radio en corto al circuito de masa entre el muelle de reloj los conmutadores de radio remotos. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
6	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C1 de mazo de muelle de reloj. Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRB para entrar en Grupo de instrumentos, a continuación Sensores, y observe el voltaje del Conn. de radio remoto. ¿Está el voltaje por encima de 3,2 voltios?</p> <p>Sí → Reemplace el muelle de reloj de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 7</p>	Todos
7	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C1 de mazo de muelle de reloj. Desconecte los conectores de mazo del grupo de instrumentos. Mida la resistencia entre masa y el circuito MUX de control de la radio. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Repare el circuito MUX de control de la radio en corto a masa entre el muelle de reloj y el grupo de instrumentos. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace el Grupo de instrumentos de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:**CANALES DE PUERTA DELANTERA DERECHA Y TRASERO IZQUIERDO EN CORTO A TRAVES****Momento de verificación y condición de establecimiento:****CANALES DE PUERTA DELANTERA DERECHA Y TRASERO IZQUIERDO EN CORTO A TRAVES**

Momento de verificación: Cuando la DRBIII® efectúa la prueba de Salida de altavoz.

Condición de establecimiento: Cuando los circuitos de altavoz de puerta delantera derecha y altavoz trasero izquierdo están en corto simultáneamente.

CAUSAS POSIBLES

CANALES DE PUERTA DELANTERA DERECHA Y TRASERO IZQUIERDO EN CORTO A TRAVES
CIRCUITOS DE ALTAVOZ DE PUERTA DELANTERA DERECHA Y TRASERO IZQUIERDO EN CORTO
AMPLIFICADOR

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>NOTA: La condición del fallo debe estar presente para continuar la diagnosis. Antes de continuar con la diagnosis, utilice la DRBIII® para efectuar la prueba previa de amplificador a fin de confirmar que la condición del fallo está presente.</p> <p>NOTA: Los dos circuitos de altavoz del amplificador están en corto simultáneamente.</p> <p>Coloque el encendido en posición OFF. Acceda y desconecte los conectores de mazo de altavoz de puerta delantera derecha y trasero izquierdo. Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRBIII® para efectuar la prueba previa de amplificador. ¿La condición del fallo sigue existiendo?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → Reemplace los altavoces de puerta delantera derecha y trasero izquierdo de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

CANALES DE PUERTA DELANTERA DERECHA Y TRASERO IZQUIERDO EN CORTO A TRAVES — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF.</p> <p>Acceda y desconecte el conector de mazo del altavoz de puerta delantera derecha.</p> <p>Acceda y desconecte el conector de mazo del altavoz trasero izquierdo.</p> <p>Acceda y desconecte el conector C2 de mazo del amplificador.</p> <p>Mida la resistencia de los circuitos (+) y (-) de altavoz de puerta delantera derecha.</p> <p>Mida la resistencia de los circuitos (+) y (-) de altavoz de puerta trasera izquierda.</p> <p>¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios en cada medición?</p> <p>Sí → Repare los circuitos (+) y (-) de altavoz en corto entre sí. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace el amplificador de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:**CANALES DE PUERTA DELANTERA DERECHA Y TRASERO DERECHO EN CORTO A TRAVES****Momento de verificación y condición de establecimiento:****CANALES DE PUERTA DELANTERA DERECHA Y TRASERO DERECHO EN CORTO A TRAVES**

Momento de verificación: Cuando la DRBIII® efectúa la prueba de Salida de altavoz.

Condición de establecimiento: Cuando los circuitos de altavoz de puerta delantera derecha y altavoz trasero derecho están en corto simultáneamente.

CAUSAS POSIBLES

CANALES DE PUERTA DELANTERA DERECHA Y TRASERO DERECHO EN CORTO A TRAVES
CIRCUITOS DE ALTAVOZ DE PUERTA DELANTERA DERECHA Y TRASERO DERECHO EN CORTO
AMPLIFICADOR

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>NOTA: La condición del fallo debe estar presente para continuar la diagnóstico. Antes de continuar con la diagnosis, utilice la DRBIII® para efectuar la prueba previa de amplificador a fin de confirmar que la condición del fallo está presente.</p> <p>NOTA: Los dos circuitos de altavoz del amplificador están en corto simultáneamente.</p> <p>Coloque el encendido en posición OFF. Acceda y desconecte los conectores de mazo de altavoz de puerta delantera derecha y trasero derecho. Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRBIII® para efectuar la prueba previa de amplificador. ¿La condición del fallo sigue existiendo?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → Reemplace los altavoces de puerta delantera derecha y trasero derecho de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

CANALES DE PUERTA DELANTERA DERECHA Y TRASERO DERECHO EN CORTO A TRAVES — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF.</p> <p>Acceda y desconecte el conector de mazo del altavoz de puerta delantera derecha.</p> <p>Acceda y desconecte el conector de mazo del altavoz trasero derecho.</p> <p>Acceda y desconecte el conector C2 de mazo del amplificador.</p> <p>Mida la resistencia de los circuitos (+) y (-) de altavoz de puerta delantera derecha.</p> <p>Mida la resistencia de los circuitos (+) y (-) de altavoz de puerta trasera derecha.</p> <p>¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios en cada medición?</p> <p>Sí → Repare los circuitos (+) y (-) de altavoz en corto entre sí. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace el amplificador de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:**CANAL DE PUERTA DELANTERA DERECHA EN CORTO A TRAVES****Momento de verificación y condición de establecimiento:****CANAL DE PUERTA DELANTERA DERECHA EN CORTO A TRAVES**

Momento de verificación: Cuando la DRBIII® efectúa la prueba de Salida de altavoz.

Condición de establecimiento: Cuando el circuito de la puerta delantera derecha está en corto.

CAUSAS POSIBLES

CANAL DE PUERTA DELANTERA DERECHA EN CORTO A TRAVES

CIRCUITOS DE ALTAVOZ DE PUERTA DELANTERA DERECHA EN CORTO

AMPLIFICADOR

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>NOTA: La condición del fallo debe estar presente para continuar la diagnóstico. Antes de continuar con la diagnosis, utilice la DRBIII® para efectuar la prueba previa de amplificador a fin de confirmar que la condición del fallo está presente.</p> <p>Coloque el encendido en posición OFF. Acceda y desconecte el conector de mazo del altavoz de puerta delantera derecha. Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRBIII® para efectuar la prueba previa de amplificador. ¿La condición del fallo sigue existiendo?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → Reemplace el altavoz de puerta delantera derecha de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Acceda y desconecte el conector de mazo del altavoz de puerta delantera derecha. Acceda y desconecte el conector C2 de mazo del amplificador. Mida la resistencia de los circuitos (+) y (-) de altavoz de puerta delantera derecha. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Repare los circuitos (+) y (-) de altavoz de puerta delantera derecha en corto entre sí. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace el amplificador de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:**CANALES DELANTERO DERECHO DEL T/I Y DE PUERTA DELANTERA IZQUIERDA EN CORTO A TRAVES****Momento de verificación y condición de establecimiento:****CANALES DELANTERO DERECHO DEL T/I Y DE PUERTA DELANTERA IZQUIERDA EN CORTO A TRAVES**

Momento de verificación: Cuando la DRBIII® efectúa la prueba de Salida de altavoz.

Condición de establecimiento: Cuando los circuitos de altavoz delantero derecho del T/I y altavoz de puerta delantera izquierda están en corto simultáneamente.

CAUSAS POSIBLES

CANALES DELANTERO DERECHO DEL T/I Y DE PUERTA DELANTERA IZQUIERDA EN CORTO A TRAVES

CIRCUITOS DE ALTAVOZ DELANTERO DERECHO DEL T/I Y DE PUERTA DELANTERA IZQUIERDA EN CORTO

AMPLIFICADOR

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>NOTA: La condición del fallo debe estar presente para continuar la diagnosis. Antes de continuar con la diagnosis, utilice la DRBIII® para efectuar la prueba previa de amplificador a fin de confirmar que la condición del fallo está presente.</p> <p>NOTA: Los dos circuitos de altavoz del amplificador están en corto simultáneamente.</p> <p>Coloque el encendido en posición OFF.</p> <p>Acceda y desconecte los conectores de mazo de altavoz delantero derecho del T/I y de puerta delantera izquierda.</p> <p>Coloque el encendido en la posición ON.</p> <p>Utilice la DRBIII® para efectuar la prueba previa de amplificador.</p> <p>¿La condición del fallo sigue existiendo?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → Reemplace los altavoces delantero derecho del T/I y de puerta delantera izquierda de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

CANALES DELANTERO DERECHO DEL T/I Y DE PUERTA DELANTERA IZQUIERDA EN CORTO A TRAVES — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF.</p> <p>Acceda y desconecte el conector de mazo del altavoz delantero derecho del T/I.</p> <p>Acceda y desconecte el conector de mazo del altavoz de puerta delantera izquierda.</p> <p>Acceda y desconecte el conector C2 de mazo del amplificador.</p> <p>Mida la resistencia de los circuitos (+) y (-) de altavoz delantero derecho del T/I.</p> <p>Mida la resistencia de los circuitos (+) y (-) de altavoz de puerta delantera izquierda.</p> <p>¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios en cada medición?</p> <p>Sí → Repare los circuitos (+) y (-) de altavoz en corto entre sí. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace el amplificador de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:**CANALES DELANTERO DERECHO DEL T/I Y TRASERO IZQUIERDO EN CORTO A TRAVES****Momento de verificación y condición de establecimiento:****CANALES DELANTERO DERECHO DEL T/I Y TRASERO IZQUIERDO EN CORTO A TRAVES**

Momento de verificación: Cuando la DRBIII® efectúa la prueba de Salida de altavoz.

Condición de establecimiento: Cuando los circuitos de altavoz delantero derecho del T/I y altavoz trasero izquierdo están en corto simultáneamente.

CAUSAS POSIBLES

CANALES DELANTERO DERECHO DEL T/I Y TRASERO IZQUIERDO EN CORTO A TRAVES
CIRCUITOS DE ALTAVOZ DELANTERO DERECHO DEL T/I Y TRASERO IZQUIERDO EN CORTO
AMPLIFICADOR

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>NOTA: La condición del fallo debe estar presente para continuar la diagnosis. Antes de continuar con la diagnosis, utilice la DRBIII® para efectuar la prueba previa de amplificador a fin de confirmar que la condición del fallo está presente.</p> <p>NOTA: Los dos circuitos de altavoz del amplificador están en corto simultáneamente.</p> <p>Coloque el encendido en posición OFF. Acceda y desconecte los conectores de mazo de altavoz delantero derecho del T/I y trasero izquierdo. Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRBIII® para efectuar la prueba previa de amplificador. ¿La condición del fallo sigue existiendo?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → Reemplace los altavoces delantero derecho del T/I y trasero izquierdo de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

CANALES DELANTERO DERECHO DEL T/I Y TRASERO IZQUIERDO EN CORTO A TRAVES — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF.</p> <p>Acceda y desconecte el conector de mazo del altavoz delantero derecho del T/I.</p> <p>Acceda y desconecte el conector de mazo del altavoz trasero izquierdo.</p> <p>Acceda y desconecte el conector C2 de mazo del amplificador.</p> <p>Mida la resistencia de los circuitos (+) y (-) de altavoz delantero derecho del T/I.</p> <p>Mida la resistencia de los circuitos (+) y (-) de altavoz de puerta trasera izquierda.</p> <p>¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios en cada medición?</p> <p>Sí → Repare los circuitos (+) y (-) de altavoz en corto entre sí. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace el amplificador de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:**CANALES DELANTERO DERECHO DEL T/I Y DE PUERTA DELANTERA DERECHA EN CORTO A TRAVES****Momento de verificación y condición de establecimiento:****CANALES DELANTERO DERECHO DEL T/I Y DE PUERTA DELANTERA DERECHA EN CORTO A TRAVES**

Momento de verificación: Cuando la DRBIII® efectúa la prueba de Salida de altavoz.

Condición de establecimiento: Cuando los circuitos de altavoz delantero derecho del T/I y altavoz de puerta delantera derecha están en corto simultáneamente.

CAUSAS POSIBLES

CANALES DELANTERO DERECHO DEL T/I Y DE PUERTA DELANTERA DERECHA EN CORTO A TRAVES

CIRCUITOS DE ALTAVOZ DELANTERO DERECHO DEL T/I Y DE PUERTA DELANTERA DERECHA EN CORTO

AMPLIFICADOR

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>NOTA: La condición del fallo debe estar presente para continuar la diagnosis. Antes de continuar con la diagnosis, utilice la DRBIII® para efectuar la prueba previa de amplificador a fin de confirmar que la condición del fallo está presente.</p> <p>NOTA: Los dos circuitos de altavoz del amplificador están en corto simultáneamente.</p> <p>Coloque el encendido en posición OFF.</p> <p>Acceda y desconecte los conectores de mazo de altavoz delantero derecho del T/I y de puerta delantera derecha.</p> <p>Coloque el encendido en la posición ON.</p> <p>Utilice la DRBIII® para efectuar la prueba previa de amplificador.</p> <p>¿La condición del fallo sigue existiendo?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → Reemplace los altavoces delantero derecho del T/I y de puerta delantera derecha de acuerdo con la Información de servicio.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

CANALES DELANTERO DERECHO DEL T/I Y DE PUERTA DELANTERA DERECHA EN CORTO A TRAVES — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF.</p> <p>Acceda y desconecte el conector de mazo del altavoz delantero derecho del T/I.</p> <p>Acceda y desconecte el conector de mazo del altavoz de puerta delantera derecha.</p> <p>Acceda y desconecte el conector C2 de mazo del amplificador.</p> <p>Mida la resistencia de los circuitos (+) y (-) de altavoz delantero derecho del T/I.</p> <p>Mida la resistencia de los circuitos (+) y (-) de altavoz de puerta delantera derecha.</p> <p>¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios en cada medición?</p> <p>Sí → Repare los circuitos (+) y (-) de altavoz en corto entre sí. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace el amplificador de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:**CANALES DELANTERO DERECHO DEL T/I Y TRASERO DERECHO EN CORTO A TRAVES****Momento de verificación y condición de establecimiento:****CANALES DELANTERO DERECHO DEL T/I Y TRASERO DERECHO EN CORTO A TRAVES**

Momento de verificación: Cuando la DRBIII® efectúa la prueba de Salida de altavoz.

Condición de establecimiento: Cuando los circuitos de altavoz delantero derecho del T/I y altavoz trasero derecho están en corto simultáneamente.

CAUSAS POSIBLES

CANALES DELANTERO DERECHO DEL T/I Y TRASERO DERECHO EN CORTO A TRAVES
CIRCUITOS DE ALTAVOZ DELANTERO DERECHO DEL T/I Y TRASERO DERECHO EN CORTO
AMPLIFICADOR

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>NOTA: La condición del fallo debe estar presente para continuar la diagnosis. Antes de continuar con la diagnosis, utilice la DRBIII® para efectuar la prueba previa de amplificador a fin de confirmar que la condición del fallo está presente.</p> <p>NOTA: Los dos circuitos de altavoz del amplificador están en corto simultáneamente.</p> <p>Coloque el encendido en posición OFF. Acceda y desconecte los conectores de mazo de altavoz delantero derecho del T/I y trasero derecho. Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRBIII® para efectuar la prueba previa de amplificador. ¿La condición del fallo sigue existiendo?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → Reemplace los altavoces delantero derecho del T/I y trasero derecho de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

CANALES DELANTERO DERECHO DEL T/I Y TRASERO DERECHO EN CORTO A TRAVES — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF.</p> <p>Acceda y desconecte el conector de mazo del altavoz delantero derecho del T/I.</p> <p>Acceda y desconecte el conector de mazo del altavoz trasero derecho.</p> <p>Acceda y desconecte el conector C2 de mazo del amplificador.</p> <p>Mida la resistencia de los circuitos (+) y (-) de altavoz delantero derecho del T/I.</p> <p>Mida la resistencia de los circuitos (+) y (-) de altavoz de puerta trasera derecha.</p> <p>¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios en cada medición?</p> <p>Sí → Repare los circuitos (+) y (-) de altavoz en corto entre sí. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace el amplificador de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:**CANAL DELANTERO DERECHO DEL T/I EN CORTO A TRAVES****Momento de verificación y condición de establecimiento:****CANAL DELANTERO DERECHO DEL T/I EN CORTO A TRAVES**

Momento de verificación: Cuando la DRBIII® efectúa la prueba de Salida de altavoz.

Condición de establecimiento: Cuando el circuito del altavoz delantero derecho del T/I está en corto.

CAUSAS POSIBLES

CANAL DELANTERO DERECHO DEL T/I EN CORTO A TRAVES

CIRCUITOS DE ALTAVOZ DELANTERO DERECHO DEL T/I EN CORTO

AMPLIFICADOR

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>NOTA: La condición del fallo debe estar presente para continuar la diagnosis. Antes de continuar con la diagnosis, utilice la DRBIII® para efectuar la prueba previa de amplificador a fin de confirmar que la condición del fallo está presente.</p> <p>Coloque el encendido en posición OFF. Acceda y desconecte el conector de mazo del altavoz delantero derecho del T/I. Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRBIII® para efectuar la prueba previa de amplificador. ¿La condición del fallo sigue existiendo?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → Reemplace el altavoz delantero derecho del T/I de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Acceda y desconecte el conector de mazo del altavoz delantero derecho del T/I. Acceda y desconecte el conector C2 de mazo del amplificador. Mida la resistencia de los circuitos (+) y (-) de altavoz delantero derecho del T/I. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Repare los circuitos (+) y (-) del altavoz delantero derecho del T/I en corto entre sí. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace el amplificador de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:**ENTRADA DELANTERA DERECHA SIN ACTIVIDAD****Momento de verificación y condición de establecimiento:****ENTRADA DELANTERA DERECHA SIN ACTIVIDAD**

Momento de verificación: Cuando la DRBIII® efectúa la prueba de Entrada de altavoz.

Condición de establecimiento: El amplificador no detecta actividad en el circuito de entrada.

CAUSAS POSIBLES

(+) CIRCUITO EN CORTO A MASA
 (-) CIRCUITO EN CORTO A MASA
 CIRCUITOS DE ALTAVOZ ABIERTOS
 AMPLIFICADOR
 RADIO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>NOTA: La condición del fallo debe estar presente para continuar la diagnóstico. Antes de continuar con la diagnosis, utilice la DRBIII® para efectuar la prueba previa de amplificador a fin de confirmar que la condición del fallo está presente.</p> <p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C1 del mazo del amplificador. Desconecte el conector de mazo de la radio. Mida la resistencia entre masa y el circuito (+) de altavoz delantero derecho. ¿Está la resistencia por debajo de 1000,0 (1K) ohmios?</p> <p>Sí → Repare el circuito (+) de altavoz en corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 2</p>	Todos
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C1 del mazo del amplificador. Desconecte el conector de mazo de la radio. Mida la resistencia entre masa y el circuito (-) de altavoz delantero derecho. ¿Está la resistencia por debajo de 1000,0 (1K) ohmios?</p> <p>Sí → Repare el circuito (-) de altavoz en corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 3</p>	Todos

ENTRADA DELANTERA DERECHA SIN ACTIVIDAD — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C1 del mazo del amplificador. Desconecte el conector de mazo de la radio. Mida la resistencia de cada uno de los circuitos (+) y (-) de altavoz delantero derecho entre la radio y el amplificador. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios en cada circuito?</p> <p>Sí → Diríjase a 4</p> <p>No → Repare un abierto en los circuitos de altavoz. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
4	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Vuelva a conectar el conector de mazo de la radio. Desconecte el conector C1 del mazo del amplificador. Coloque el encendido en posición ON y encienda la radio sintonizada en una emisora de radio que sepa que es buena, o haga funcionar el reproductor de cintas o CD. Suba el control de volumen de la radio al menos 25 posiciones. Con el voltímetro en la escala de voltaje CA, mida el voltaje de cada circuito de altavoz delantero derecho en el conector C1 del amplificador. NOTA: Efectúe esta prueba en cada circuito de altavoz delantero derecho. ¿Es el voltaje de al menos 120mV CA (0,12 voltios CA) en cada circuito de altavoz?</p> <p>Sí → Reemplace el amplificador de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace la radio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:**CANALES DERECHO DEL T/I Y AMBOS TRASEROS EN CORTO A TRAVES****Momento de verificación y condición de establecimiento:****CANALES DERECHO DEL T/I Y AMBOS TRASEROS EN CORTO A TRAVES**

Momento de verificación: Cuando la DRBIII® efectúa la prueba de Salida de altavoz.

Condición de establecimiento: Cuando los circuitos de altavoz derecho del T/I y de ambos altavoces traseros están en corto simultáneamente.

CAUSAS POSIBLES

CANALES DE ALTAVOZ DERECHO DEL T/I Y AMBOS TRASEROS EN CORTO A TRAVES
CIRCUITOS DE ALTAVOZ DERECHO DEL T/I Y AMBOS TRASEROS EN CORTO A TRAVES
AMPLIFICADOR

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>NOTA: La condición del fallo debe estar presente para continuar la diagnosis. Antes de continuar con la diagnosis, utilice la DRBIII® para efectuar la prueba previa de amplificador a fin de confirmar que la condición del fallo está presente.</p> <p>NOTA: Todos los circuitos de altavoz del amplificador están en corto simultáneamente.</p> <p>Coloque el encendido en posición OFF.</p> <p>Acceda y desconecte los conectores de mazo de altavoz derecho del T/I y de ambos altavoces traseros.</p> <p>Coloque el encendido en la posición ON.</p> <p>Utilice la DRBIII® para efectuar la prueba previa de amplificador.</p> <p>¿La condición del fallo sigue existiendo?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → Reemplace el altavoz derecho del T/I y ambos altavoces traseros de acuerdo con la Información de servicio.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

CANALES DERECHO DEL T/I Y AMBOS TRASEROS EN CORTO A TRAVES — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF.</p> <p>Acceda y desconecte el conector de mazo del altavoz derecho del T/I.</p> <p>Acceda y desconecte ambos conectores de mazo de altavoz trasero.</p> <p>Acceda y desconecte el conector C2 de mazo del amplificador.</p> <p>Mida la resistencia de los circuitos (+) y (-) de altavoz derecho del T/I.</p> <p>Mida la resistencia de los circuitos (+) y (-) de ambos altavoces traseros.</p> <p>¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios en cada medición?</p> <p>Sí → Repare todos los circuitos (+) y (-) de altavoz en corto entre sí. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace el amplificador de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:**CANAL TRASERO DERECHO EN CORTO A TRAVES****Momento de verificación y condición de establecimiento:****CANAL TRASERO DERECHO EN CORTO A TRAVES**

Momento de verificación: Cuando la DRBIII® efectúa la prueba de Salida de altavoz.

Condición de establecimiento: Cuando el circuito de altavoz trasero derecho está en corto.

CAUSAS POSIBLES

CANAL TRASERO DERECHO EN CORTO A TRAVES
CIRCUITOS DE ALTAVOZ TRASERO DERECHO EN CORTO
AMPLIFICADOR

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>NOTA: La condición del fallo debe estar presente para continuar la diagnóstico. Antes de continuar con la diagnosis, utilice la DRBIII® para efectuar la prueba previa de amplificador a fin de confirmar que la condición del fallo está presente.</p> <p>Coloque el encendido en posición OFF. Acceda y desconecte el conector de mazo del altavoz trasero derecho. Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRBIII® para efectuar la prueba previa de amplificador. ¿La condición del fallo sigue existiendo?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → Reemplace el altavoz trasero derecho de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Acceda y desconecte el conector de mazo del altavoz trasero derecho. Acceda y desconecte el conector C2 de mazo del amplificador. Mida la resistencia de los circuitos (+) y (-) de altavoz de puerta trasera derecha. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Repare los circuitos (+) y (-) de altavoz trasero derecho en corto entre sí. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace el amplificador de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:**ENTRADA TRASERA DERECHA SIN ACTIVIDAD****Momento de verificación y condición de establecimiento:****ENTRADA TRASERA DERECHA SIN ACTIVIDAD**

Momento de verificación: Cuando la DRBIII® efectúa la prueba de Entrada de altavoz.

Condición de establecimiento: El amplificador no detecta actividad en el circuito de entrada.

CAUSAS POSIBLES

(+) CIRCUITO EN CORTO A MASA
 (-) CIRCUITO EN CORTO A MASA
 CIRCUITOS DE ALTA VOZ ABIERTOS
 AMPLIFICADOR
 RADIO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>NOTA: La condición del fallo debe estar presente para continuar la diagnóstico. Antes de continuar con la diagnosis, utilice la DRBIII® para efectuar la prueba previa de amplificador a fin de confirmar que la condición del fallo está presente.</p> <p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C1 del mazo del amplificador. Desconecte el conector de mazo de la radio. Mida la resistencia entre masa y el circuito (+) de altavoz trasero derecho. ¿Está la resistencia por debajo de 1000,0 (1K) ohmios?</p> <p>Sí → Repare el circuito (+) de altavoz en corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 2</p>	Todos
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C1 del mazo del amplificador. Desconecte el conector de mazo de la radio. Mida la resistencia entre masa y el circuito (-) de altavoz trasero derecho. ¿Está la resistencia por debajo de 1000,0 (1K) ohmios?</p> <p>Sí → Repare el circuito (-) de altavoz en corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 3</p>	Todos

ENTRADA TRASERA DERECHA SIN ACTIVIDAD — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C1 del mazo del amplificador. Desconecte el conector de mazo de la radio. Mida la resistencia de cada uno de los circuitos (+) y (-) de altavoz trasero derecho entre la radio y el amplificador. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios en cada circuito?</p> <p>Sí → Diríjase a 4</p> <p>No → Repare un abierto en los circuitos de altavoz. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
4	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Vuelva a conectar el conector de mazo de la radio. Desconecte el conector C1 del mazo del amplificador. Coloque el encendido en posición ON y encienda la radio sintonizada en una emisora de radio que sepa que es buena, o haga funcionar el reproductor de cintas o CD. Suba el control de volumen de la radio al menos 25 posiciones. Con el voltímetro en la escala de voltaje CA, mida el voltaje de cada circuito de altavoz trasero derecho en el conector C1 del amplificador. NOTA: Efectúe esta prueba en cada circuito de altavoz trasero derecho. ¿Es el voltaje de al menos 120mV CA (0,12 voltios CA) en cada circuito de altavoz?</p> <p>Sí → Reemplace el amplificador de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace la radio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:**FALLO DE SUMA DE VERIFICACION DE SOFTWARE****Momento de verificación y condición de establecimiento:****FALLO DE SUMA DE VERIFICACION DE SOFTWARE**

Momento de verificación: Cuando la DRBIII® efectúa la prueba de amplificador de PCI.

Condición de establecimiento: Cuando el amplificador detecta un fallo en la suma de verificación del software.

CAUSAS POSIBLES

AMPLIFICADOR

CONDICION INTERMITENTE

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>NOTA: La condición del fallo debe estar presente para continuar la diagnosis. Antes de continuar con la diagnosis, utilice la DRBIII® para efectuar la prueba previa de amplificador a fin de confirmar que la condición del fallo está presente.</p> <p>Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRBIII® para efectuar la prueba previa de amplificador. ¿La condición del fallo existe?</p> <p>Sí → Reemplace el amplificador de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Consulte los diagramas de cableado que se encuentran en la Información de servicio como ayuda para identificar una posible condición intermitente. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:***PRUEBA PREVIA DE AMPLIFICADOR****CAUSAS POSIBLES**

PRUEBA PREVIA DE AMPLIFICADOR

NO SE VISUALIZAN MENSAJES DE FALLO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>NOTA: Efectúe esta prueba si en el vehículo existe un problema de falta de sonido o de sonido deficiente de un altavoz o canal. Coloque el encendido en la posición ON. Encienda la radio. Utilice la DRBIII® para entrar en Carrocería, Sistemas de audio, Amplificador de audio digital, y a continuación Pruebas de sistema. Utilice la DRBIII® para entrar en alguna prueba de amplificador. NOTA: La prueba de Tono continuo enviará un tono continuo a cada altavoz. Esta prueba verificará la integridad de un canal de altavoz individual, pero no visualizará ningún mensaje de fallo. NOTA: La Prueba de amplificador de PCI detectará un fallo de PCI o de suma de verificación, y visualizará mensajes de fallo. NOTA: La Prueba de entrada detectará actividad en los canales de entrada del amplificador, y visualizará mensajes de fallo. NOTA: La Prueba de salida de altavoz detectará actividad en los canales de salida del amplificador, y visualizará mensajes de fallo. ¿Ha visualizado la DRBIII® un mensaje de fallo?</p> <p>Sí → Efectúe la prueba apropiada correspondiente. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Si la DRB no visualiza un mensaje de fallo y el vehículo tiene un problema con un altavoz o canal, consulte los diagramas de cableado en la Información de servicio como ayuda para identificar un posible abierto en el cableado al altavoz o canal afectado. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:***TIMBRE QUE NO FUNCIONA****CAUSAS POSIBLES**

ACCIONE EL TIMBRE CON LA DRBIII®

GRUPO DE INSTRUMENTOS – TIMBRE QUE NO FUNCIONA

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Cierre las puertas. Utilice la DRBIII®, para accionar el timbre. ¿Suenan los timbres al accionarlo con la DRB?</p> <p>Sí → Si el timbre funciona como es debido, compruebe si existen otras razones para que el timbre no funcione. Consulte la lista de síntomas para problemas relacionados. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace el Grupo de instrumentos de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:***TIMBRE QUE SUENA CON PUERTA DEL CONDUCTOR ABIERTA Y LLAVE RETIRADA****CAUSAS POSIBLES**

ESTADO DE CONM. DE LLAVE EN ENC.

CONMUTADOR DE LLAVE EN ENCENDIDO EN CORTO

DETECCION DE CONM. DE LLAVE EN ENCENDIDO EN CORTO A MASA

GRUPO DE INSTRUMENTOS

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>NOTA: Asegúrese de que las luces exteriores se encienden y apagan correctamente, y que se encuentran apagadas antes de continuar con esta prueba.</p> <p>Utilice la DRBIII para seleccionar: Grupo de instrumentos, Entrada/Salida. Lea el estado del Conm. de llave en enc. Retire la llave del interruptor de encendido. ¿Visualiza la DRB III Llave en enc. ABIERTO?</p> <p>Sí → Reemplace y programe el grupo de instrumentos de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 2</p>	Todos
2	<p>Desconecte el conector de interruptor de encendido. ¿Se ha apagado el timbre?</p> <p>Sí → Compruebe si el cilindro de cerradura de encendido está dañado. Si está correcto, reemplace el interruptor de encendido. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 3</p>	Todos
3	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de interruptor de encendido. Desconecte el conector C1 del grupo de instrumentos. Mida la resistencia a masa del circuito de detección del conmutador de llave en encendido en el conector del interruptor de encendido. ¿Está la resistencia por debajo de 100,0 ohmios?</p> <p>Sí → Repare el cable de detección del conmutador de llave en encendido en corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 4</p>	Todos
4	<p>Si no quedan otras causas posibles, vea la reparación.</p> <p>Repare</p> <p>Reemplace y programe el grupo de instrumentos de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:***TIMBRE DE LLAVE EN ENCENDIDO Y PUERTA DEL CONDUCTOR ABIERTA QUE NO FUNCIONA****CAUSAS POSIBLES**

OBSERVE EL ESTADO DEL CONMUTADOR DE LLAVE EN ENCENDIDO

CONMUTADOR DE LLAVE EN ENCENDIDO ABIERTO

CIRCUITO DE MASA DEL CONMUTADOR DE LLAVE EN ENCENDIDO ABIERTO

CIRCUITO DE DETECCION DEL CONMUTADOR DE LLAVE EN ENCENDIDO ABIERTO

GRUPO DE INSTRUMENTOS - ESTADO DE CONMUTADOR DE LLAVE EN ENCENDIDO INCORRECTO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Para que el resultado de esta prueba sea válido, el conmutador de puerta del conductor entreabierto debe funcionar correctamente.</p> <p>NOTA: Asegúrese de que la llave aún está en el interruptor de encendido.</p> <p>Utilice la DRBIII® para entrar en Entradas/Salidas del grupo de instrumentos y lea el estado de Comm. de llave en enc.</p> <p>¿Visualiza la DRB: CONM. DE LLAVE EN ENC.: CERRADO?</p> <p>Sí → Reemplace y programe el grupo de instrumentos de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 2</p>	Todos
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF.</p> <p>Desconecte el conector de mazo del interruptor de encendido.</p> <p>Apague todas las luces.</p> <p>Mida la resistencia entre masa y el circuito de masa en el conector de mazo del interruptor de encendido.</p> <p>¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Diríjase a 3</p> <p>No → Repare el circuito de masa en abierto. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
3	<p>Conecte el conector del interruptor de encendido, si está desconectado.</p> <p>Coloque el encendido en la posición ON.</p> <p>Con el conector del interruptor de encendido conectado, conecte un puente a la inversa en el circuito de detección del conmutador de llave en encendido a masa en el conector del interruptor de encendido.</p> <p>Utilice la DRBIII® para entrar en Entradas/Salidas del grupo de instrumentos y observe el estado de Comm. de llave en enc.</p> <p>¿La DRBIII visualiza Comm. de llave en enc.: Cerrado?</p> <p>Sí → Reemplace el interruptor de encendido. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 4</p>	Todos

***TIMBRE DE LLAVE EN ENCENDIDO Y PUERTA DEL CONDUCTOR ABIERTA QUE NO FUNCIONA — (Continuación)**

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
4	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del interruptor de encendido. Desconecte el conector C1 de mazo del grupo de instrumentos. Mida la resistencia del circuito de detección del conmutador de llave en encendido entre el conector del interruptor de encendido y el conector C1 del grupo de instrumentos. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Diríjase a 5</p> <p>No → Repare un abierto en el circuito de detección del conmutador de llave en encendido. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
5	<p>Si no quedan otras causas posibles, vea la reparación.</p> <p>Repare</p> <p>Reemplace y programe el grupo de instrumentos de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:***PROBLEMA DE TIMBRE DE ADVERTENCIA DE VELOCIDAD DEL VEHICULO****CAUSAS POSIBLES**

CODIGO DE PAIS INCORRECTO PROGRAMADO EN EL GRUPO DE INSTRUMENTOS
GRUPO DE INSTRUMENTOS

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Nota: Este timbre de advertencia de alta velocidad es para los paises de la costa del Golfo solamente. Utilice la DRBIII® en Varios para comprobar la configuración de código de país del grupo de instrumentos. ¿Es el código de país incorrecto?</p> <p>Sí → Programe el ajuste de código de país correcto. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace y programe el grupo de instrumentos de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Lista de síntomas:

FCM - BUS EN CORTO A LA BATERIA

FCM - BUS EN CORTO A MASA

Nota sobre las pruebas: Todos los síntomas mencionados se diagnostican utilizando las mismas pruebas. El título para las pruebas será FCM - BUS EN CORTO A LA BATERIA.

Momento de verificación y condición de establecimiento:

FCM - BUS EN CORTO A LA BATERIA

Momento de verificación: Continuamente

Condición de establecimiento: Siempre que el FCM detecta un corto a la batería en el circuito del bus PCI.

FCM - BUS EN CORTO A MASA

Momento de verificación: Continuamente

Condición de establecimiento: Siempre que el FCM detecta un corto a masa en el circuito del bus PCI.

CAUSAS POSIBLES
CONDICION INTERMITENTE

FCM - BUS EN CORTO A LA BATERIA — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>NOTA: Para que este código sea activo, la DRB no debe poder comunicar con ningún módulo del vehículo (excepto el PCM/ECM).</p> <p>NOTA: Borre el código. Si este código sigue estableciéndose y la DRB aún puede comunicar con el FCM, será necesario reemplazar el FCM.</p> <p>ADVERTENCIA: CUANDO EL MOTOR ESTA FUNCIONANDO, NO PERMANEZCA EN FRENTE DEL VENTILADOR. NO ACERQUE LAS MANOS A LAS POLEAS, CORREAS O AL VENTILADOR. NO USE ROPA HOLGADA.</p> <p>NOTA: En este momento las condiciones para establecer el DTC no se producen. La siguiente lista puede serle útil a la hora de identificar condiciones intermitentes.</p> <p>Con el motor en marcha a temperatura normal de funcionamiento, mueva los mazos de cableado. Esto es para intentar reproducir la condición completa del fallo del bus. Consulte cualquier Boletín de servicio técnico aplicable.</p> <p>Inspeccione visualmente los mazos de cables involucrados. Observe si existen cables escoriados, horadados o parcialmente rotos.</p> <p>Inspeccione visualmente los conectores de mazo de cableado asociados. Compruebe si existen terminales rotos, doblados, desplazados hacia afuera o corroídos.</p> <p>¿Existe alguna de las condiciones mencionadas?</p> <p>Sí → Repare lo necesario Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Prueba completa.</p>	Todos

Lista de síntomas:

FCM - FALLO DE SUMA DE VERIFICACION DE EEPROM

FCM - FALLO DE SUMA DE VERIFICACION DE CARGADOR DE ARRANQUE INTERNO

FCM - FALLO DE SUMA DE VERIFICACION DE MEMORIA RAPIDA INTERNA

FCM - FALLO INTERNO DEL BUS PCI - FALLO EN BUCLE

Nota sobre las pruebas: Todos los síntomas mencionados se diagnostican utilizando las mismas pruebas. El título para las pruebas será **FCM - FALLO DE SUMA DE VERIFICACION DE EEPROM**.

Momento de verificación y condición de establecimiento:

FCM - FALLO DE SUMA DE VERIFICACION DE EEPROM

Momento de verificación:

Condición de establecimiento: Cuando se determina que la suma de verificación de memoria de EEPROM es incorrecta.

FCM - FALLO DE SUMA DE VERIFICACION DE CARGADOR DE ARRANQUE INTERNO

Momento de verificación:

Condición de establecimiento: Cuando se determina que la suma de verificación de cargador de arranque es incorrecta.

FCM - FALLO DE SUMA DE VERIFICACION DE MEMORIA RAPIDA INTERNA

Momento de verificación:

Condición de establecimiento: Cuando se determina que la suma de verificación de memoria rápida es incorrecta.

FCM - FALLO INTERNO DEL BUS PCI - FALLO EN BUCLE

Momento de verificación:

Condición de establecimiento: Cuando no se ha superado una prueba de bucle.

CAUSAS POSIBLES

FALLO INTERNO

FCM - FALLO DE SUMA DE VERIFICACION DE EEPROM — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRB para borrar los DTC del FCM. Coloque el encendido en posición OFF, a continuación en posición ON y espere aproximadamente 1 minuto. Utilice la DRB para leer los DTC del FCM. ¿Reaparece el DTC?</p> <p>Sí → Reemplace el módulo de control delantero de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Prueba completa.</p>	Todos

Síntoma:

FCM - NO SE RECIBEN MENSAJES DEL MIC

Momento de verificación y condición de establecimiento:

FCM - NO SE RECIBEN MENSAJES DEL MIC

Momento de verificación: Con el encendido en posición ON.

Condición de establecimiento: El FCM no recibe ningún mensaje desde el MIC durante al menos 5 segundos.

CAUSAS POSIBLES

INTENTE COMUNICAR CON EL GRUPO DE INSTRUMENTOS (MIC)

MODULO DE CONTROL DELANTERO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRB para entrar en Carrocería y, a continuación, en Grupo de instrumentos electromecánicos. ¿Puede la DRB identificar o comunicarse con el grupo de instrumentos (MIC)?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → Consulte la categoría Comunicación para el síntoma relacionado. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
2	<p>Utilice la DRB para borrar los DTC. Coloque el encendido en posición ON y espere aproximadamente 1 minuto. Utilice la DRB para leer los DTC. ¿Reaparece el DTC?</p> <p>Sí → Reemplace el módulo de control delantero de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Prueba completa.</p>	Todos

Síntoma:**FCM - NO SE RECIBEN MENSAJES DEL PCM****Momento de verificación y condición de establecimiento:****FCM - NO SE RECIBEN MENSAJES DEL PCM**

Momento de verificación: Con el encendido en posición ON.

Condición de establecimiento: El FCM no recibe ningún mensaje del PCM durante al menos 5 segundos.

CAUSAS POSIBLES

NO SE RECIBEN MENSAJES DEL PCM

INTENTE COMUNICAR CON EL PCM

CIRCUITO DEL BUS PCI ABIERTO

MODULO DE CONTROL DEL MECANISMO DE TRANSMISION

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRB para entrar en MONITORES DE SISTEMAS y a continuación EXPLORACION DE MODULO DE J1850. ¿El PCM está activo en el BUS?</p> <p>Sí → Borre el DTC. Si el DTC vuelve a establecerse, reemplace el módulo de control delantero de acuerdo con la información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 2</p>	Todos
2	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRB para intentar comunicar con el PCM. ¿Puede la DRB comunicar con el PCM?</p> <p>Sí → Diríjase a 3</p> <p>No → Consulte la categoría Comunicación y efectúe el síntoma apropiado. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

FCM - NO SE RECIBEN MENSAJES DEL PCM — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del PCM. PRECAUCION: SI ES NGC, NO SONDEE LOS CONECTORES DE MAZO DEL PCM. SI SE SONDEAN LOS CONECTORES DE MAZO DEL PCM SE DAÑARÁN LOS TERMINALES DEL PCM DANDO COMO RESULTADO UNA CONEXION DEFICIENTE DEL TERMINAL A LA ESPIGA. INSTALE LA HERRAMIENTA ESPECIAL MILLER Nº 8815 PARA EFECTUAR LA DIAGNOSIS. Desconecte la DRBIII® del DLC. Mida la resistencia del circuito del bus PCI entre el conector del PCM (desde la herramienta especial nº 8815 si es NGC) y el DLC. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Reemplace y programe el módulo de control del mecanismo de transmisión de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL MECANISMO DE LA CAJA DE CAMBIOS - VER 1.</p> <p>No → Repare un abierto en el circuito del bus PCI. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:**FCM – APRENDIZAJE DEL VIN INCORRECTO****Momento de verificación y condición de establecimiento:****FCM – APRENDIZAJE DEL VIN INCORRECTO**

Momento de verificación: Con el encendido en posición ON.

Condición de establecimiento: El VIN se programa en el FCM a través de mensajes del bus PCI desde el PCM o ECM. Cuando efectúa el aprendizaje del VIN, el FCM computa un dígito de control para comprobar si el VIN aprendido era válido. Si no es válido, se establecerá el DTC y no se realizará el aprendizaje del VIN.

CAUSAS POSIBLES**APRENDIZAJE DEL VIN INCORRECTO**

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRB para borrar los DTC del FCM. Coloque el encendido en posición OFF, a continuación en posición ON y espere aproximadamente 1 minuto. Utilice la DRB para leer los DTC del FCM. ¿Reaparece el DTC?</p> <p>Sí → Reemplace el módulo de control delantero de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Prueba completa.</p>	Todos

Síntoma:

*FALTA DE RESPUESTA DESDE EL MODULO DE CONTROL DE AIRBAG

CAUSAS POSIBLES
COMPROBACION DE VOLTAJE EN EL ACM
CIRCUITO DE MASA ABIERTO
CIRCUITO DEL BUS PCI ABIERTO
MODULO DE CONTROL DE AIRBAG

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Asegúrese de que la batería está completamente cargada.</p> <p>ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION OFF, DESCONECTE LA BATERIA Y ESPERE DOS MINUTOS ANTES DE CONTINUAR.</p> <p>Desconecte el conector de mazo del ACM.</p> <p>Conecte el adaptador de ACM de la herramienta de carga apropiada al conector del ACM.</p> <p>Coloque el encendido en posición ON y, a continuación, vuelva a conectar la batería.</p> <p>Utilizando una luz de prueba de 12 voltios conectada a masa, sondee el circuito de salida (RUN) del interruptor de encendido prot. por fusible y el circuito de salida (RUN/START) del interruptor de encendido prot. por fusible en el conector del ACM.</p> <p>NOTA: Un circuito abierto no provocará una condición de FALTA DE RESPUESTA.</p> <p>¿Se ilumina la luz de prueba en ambos circuitos?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → Repare un abierto en los circuitos de salida (RUN) del interruptor de encendido prot. por fusible y de salida (RUN/START) del interruptor de encendido prot. por fusible.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p> <p>NOTA: Cuando vuelva a conectar componentes del sistema airbag, el encendido debe estar en posición OFF y la batería desconectada.</p>	Todos
2	<p>Asegúrese de que la batería está completamente cargada.</p> <p>ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION OFF, DESCONECTE LA BATERIA Y ESPERE DOS MINUTOS ANTES DE CONTINUAR.</p> <p>Desconecte el conector de mazo del ACM.</p> <p>Conecte el adaptador de ACM de la herramienta de carga apropiada al conector del ACM.</p> <p>Utilice una luz de prueba de 12 voltios conectada a 12 voltios para sondear cada circuito de masa.</p> <p>NOTA: Asegúrese de que la luz de prueba se conecta al terminal positivo de la batería.</p> <p>¿Se ilumina la luz de prueba?</p> <p>Sí → Diríjase a 3</p> <p>No → Repare el circuito de masa en abierto.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p> <p>Al volver a conectar los componentes del sistema airbag debe colocarse el encendido en posición OFF y desconectarse la batería.</p>	Todos

***FALTA DE RESPUESTA DESDE EL MODULO DE CONTROL DE AIRBAG —
(Continuación)**

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	<p>Nota: Asegúrese de que existe comunicación del bus PCI con los otros módulos. Si no es así, consulte el síntoma Fallo de comunicación del bus PCI y repare según sea necesario.</p> <p>ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION OFF, DESCONECTE LA BATERIA Y ESPERE DOS MINUTOS ANTES DE CONTINUAR.</p> <p>Desconecte el conector de mazo del ACM.</p> <p>Conecte el adaptador de ACM de la herramienta de carga apropiada al conector del ACM.</p> <p>Coloque el encendido en posición ON y, a continuación, vuelva a conectar la batería.</p> <p>Utilice el cable de entrada del osciloscopio CH7058, el adaptador de cable en el aparato de prueba CH7062 y las sondas roja y negra de prueba.</p> <p>Conecte el cable de entrada del osciloscopio al conector del canal uno de la DRB. Fije los conductores rojo y negro y el adaptador del cable en la sonda al cable de entrada del osciloscopio.</p> <p>Utilice la DRBIII® para seleccionar Herramientas del módulo de ampliación permanente (Pep).</p> <p>Seleccione el osciloscopio.</p> <p>Seleccione Datos actuales.</p> <p>Seleccione la onda cuadrada de 12 voltios.</p> <p>Pulse F2 para oscilograma.</p> <p>Pulse F2 y utilice la flecha descendente para fijar la escala de voltaje en 20 voltios.</p> <p>Fije la sonda en x10. Una vez completado, vuelva a pulsar F2.</p> <p>Conecte el cable negro a masa del chasis. Conecte el cable rojo al circuito del bus PCI en el conector del ACM.</p> <p>Observe la visualización de voltaje del osciloscopio de la DRB.</p> <p>¿Cambia el voltaje de 0 a aproximadamente 7,5 voltios?</p> <p>Sí → Reemplace el módulo de control de airbag de acuerdo con la Información de servicio. ADVERTENCIA: Asegúrese de que la batería esté desconectada y espere 2 minutos antes de continuar. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p> <p>No → Repare un abierto en el circuito del bus PCI. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:

*FALTA DE RESPUESTA DESDE EL AMPLIFICADOR

CAUSAS POSIBLES
<p>INTENTE COMUNICAR CON LA RADIO</p> <p>CIRCUITO DE MASA ABIERTO</p> <p>CIRCUITO DE B(+) PROT. POR FUSIBLE ABIERTO</p> <p>CIRCUITO DEL BUS PCI ABIERTO</p> <p>AMPLIFICADOR</p>

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON.</p> <p>NOTA: Para que la DRB obtenga una respuesta del amplificador la radio debe estar encendida.</p> <p>Utilice la DRB para intentar comunicar con la radio.</p> <p>¿Ha podido la DRB identificar o comunicar con la radio?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → Consulte la lista de síntomas para problemas relacionados con falta de comunicación con la radio.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF.</p> <p>Desconecte el conector C1 del mazo del amplificador.</p> <p>Utilice una luz de prueba de 12 voltios conectada a 12 voltios para sondear ambos circuitos de masa.</p> <p>¿Se ilumina la luz de prueba para ambos circuitos?</p> <p>Sí → Diríjase a 3</p> <p>No → Repare el circuito de masa en abierto.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
3	<p>Coloque el encendido en posición OFF.</p> <p>Desconecte el conector C2 de mazo del amplificador.</p> <p>Utilice una luz de prueba de 12 voltios conectada a masa para sondear ambos circuitos B(+) prot. por fusible.</p> <p>¿Se ilumina la luz de prueba para ambos circuitos?</p> <p>Sí → Diríjase a 4</p> <p>No → Compruebe el fusible nº 21 del IPM en busca de un abierto. Si está correcto, repare un abierto en el circuito B(+) prot. por fusible.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

***FALTA DE RESPUESTA DESDE EL AMPLIFICADOR — (Continuación)**

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
4	<p>Nota: Antes de continuar, asegúrese de que existe comunicación del bus PCI con los otros módulos del vehículo. De lo contrario, consulte la lista de síntomas del menú y repare según sea necesario.</p> <p>Desconecte el conector C1 del mazo del amplificador.</p> <p>Utilice el cable de entrada del osciloscopio CH7058, el adaptador de cable en el aparato de prueba CH7062 y las sondas roja y negra de prueba.</p> <p>Conecte el cable de entrada del osciloscopio al conector del canal uno de la DRB. Fije los conductores rojo y negro y el adaptador del cable en la sonda al cable de entrada del osciloscopio.</p> <p>Utilice la DRBIII® para seleccionar Herramientas del módulo de ampliación permanente (Pep).</p> <p>Seleccione el osciloscopio.</p> <p>Seleccione Datos actuales.</p> <p>Seleccione la onda cuadrada de 12 voltios.</p> <p>Pulse F2 para oscilograma.</p> <p>Pulse F2 y utilice la flecha descendente para fijar la escala de voltaje en 20 voltios.</p> <p>Fije la sonda en x10. Una vez completado, vuelva a pulsar F2.</p> <p>Conecte el cable negro a la masa del chasis. Conecte el cable rojo al circuito del bus PCI en el conector del amplificador.</p> <p>Coloque el encendido en la posición ON.</p> <p>Observe la visualización de voltaje del osciloscopio de la DRB.</p> <p>¿Cambia el voltaje de 0 a aproximadamente 7,5 voltios?</p> <p>Sí → Reemplace el amplificador de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Repare un abierto en el circuito del bus PCI. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:

***FALTA DE RESPUESTA DESDA LA BRUJULA Y MINIORDENADOR DE VIAJE**

CAUSAS POSIBLES
<p>INTENTE COMUNICAR CON EL MIC</p> <p>CIRCUITO DE MASA ABIERTO</p> <p>CIRCUITO DE SALIDA DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROTEGIDO POR FUSIBLE ABIERTO</p> <p>CIRCUITO DE B(+) PROT. POR FUSIBLE ABIERTO</p> <p>CIRCUITO DEL BUS PCI ABIERTO</p> <p>BRUJULA Y MINIORDENADOR DE VIAJE</p>

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON.</p> <p>Utilice la DRB para intentar comunicar con el grupo de instrumentos.</p> <p>¿Ha podido la DRB identificar o comunicar con el MIC?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → Consulte la Lista de síntomas para problemas relacionados con falta de comunicación con el MIC.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF.</p> <p>Desconecte el conector de mazo del CMTc.</p> <p>Utilice una luz de prueba de 12 voltios conectada a 12 voltios para sondear cada circuito de masa.</p> <p>¿Se ilumina la luz de prueba?</p> <p>Sí → Diríjase a 3</p> <p>No → Repare el circuito de masa en abierto.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
3	<p>Coloque el encendido en posición OFF.</p> <p>Desconecte el conector de mazo del CMTc.</p> <p>Coloque el encendido en la posición ON.</p> <p>Utilice una luz de prueba de 12 voltios conectada a masa para sondear el circuito de salida del interruptor de encendido prot. por fusible.</p> <p>¿Se ilumina la luz de prueba?</p> <p>Sí → Diríjase a 4</p> <p>No → Repare el circuito de salida del interruptor de encendido protegido por fusible en abierto.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

***FALTA DE RESPUESTA DESDA LA BRUJULA Y MINIORDENADOR DE VIAJE —
(Continuación)**

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
4	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del CMTC. Utilice una luz de prueba de 12 voltios conectada a masa para sondear el circuito B(+) prot. por fusible. ¿Se ilumina la luz de prueba?</p> <p>Sí → Diríjase a 5</p> <p>No → Repare el circuito B(+) protegido por fusible en abierto. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
5	<p>Nota: Antes de continuar, asegúrese de que existe comunicación del bus PCI con los otros módulos del vehículo. De lo contrario, consulte la lista de síntomas del menú y repare según sea necesario.</p> <p>Desconecte el conector de mazo del CMTC. Utilice el cable de entrada del osciloscopio CH7058, el adaptador de cable en el aparato de prueba CH7062 y las sondas roja y negra de prueba. Conecte el cable de entrada del osciloscopio al conector del canal uno de la DRB. Fije los conductores rojo y negro y el adaptador del cable en la sonda al cable de entrada del osciloscopio. Utilice la DRBIII® para seleccionar Herramientas del módulo de ampliación permanente (Pep). Seleccione el osciloscopio. Seleccione Datos actuales. Seleccione la onda cuadrada de 12 voltios. Pulse F2 para oscilograma. Pulse F2 y utilice la flecha descendente para fijar la escala de voltaje en 20 voltios. Fije la sonda en x10. Una vez completado, vuelva a pulsar F2. Conecte el cable negro a la masa del chasis. Conecte el cable rojo al circuito del bus PCI en el conector de la CMTC. Coloque el encendido en la posición ON. Observe la visualización de voltaje del osciloscopio de la DRB. ¿Cambia el voltaje de 0 a aproximadamente 7,5 voltios?</p> <p>Sí → Reemplace la brújula y miniordenador de viaje de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Repare un abierto en el circuito del bus PCI. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:

***FALTA DE RESPUESTA DEL CONTROLADOR DE FRENOS ANTI-BLOQUEO**

CAUSAS POSIBLES
FALTA DE RESPUESTA DESDE EL CAB
CIRCUITO DE MASA ABIERTO
ABIERTO EN EL CIRCUITO DE SALIDA DEL INTERRUPTOR DE ENC. PROT. POR FUSIBLE
CIRCUITO DEL BUS PCI ABIERTO
CONTROLADOR DE FRENOS ANTIBLOQUEO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON.</p> <p>Nota: En cuanto uno o más módulos comuniquen con la DRB, responda a la pregunta.</p> <p>Utilice la DRB para intentar comunicar con el Módulo de control de airbag (ACM).</p> <p>Utilice la DRB para intentar comunicar con el grupo de instrumentos.</p> <p>¿Puede la DRB identificar o comunicarse con alguno de los módulos?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → Consulte la categoría Comunicaciones y proceda con el síntoma Fallo de comunicación del bus PCI.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL ABS - VER 1.</p>	Todos
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF.</p> <p>Desconecte el conector C1 de mazo del CAB.</p> <p>Utilice una luz de prueba de 12 voltios conectada a 12 voltios para sondear ambos circuitos de masa.</p> <p>¿Se ilumina la luz de prueba para ambos circuitos?</p> <p>Sí → Diríjase a 3</p> <p>No → Repare un abierto en los circuitos de masa.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL ABS - VER 1.</p>	Todos
3	<p>Coloque el encendido en posición OFF.</p> <p>Desconecte el conector C1 de mazo del CAB.</p> <p>Coloque el encendido en la posición ON.</p> <p>Utilice una luz de prueba de 12 voltios conectada a masa para sondear el circuito de salida del interruptor de encendido prot. por fusible.</p> <p>¿Se ilumina la luz de prueba?</p> <p>Sí → Diríjase a 4</p> <p>No → Compruebe el fusible nº 35 del IPM en busca de un abierto. Si está correcto, repare un abierto en el circuito de salida del interruptor de encendido prot. por fusible.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL ABS - VER 1.</p>	Todos

***FALTA DE RESPUESTA DEL CONTROLADOR DE FRENOS ANTIBLOQUEO —
(Continuación)**

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
4	<p>Nota: Antes de continuar, asegúrese de que existe comunicación del bus PCI con los otros módulos del vehículo. De lo contrario, consulte la lista de síntomas del menú y repare según sea necesario.</p> <p>Desconecte el conector C1 de mazo del CAB.</p> <p>Utilice el cable de entrada del osciloscopio CH7058, el adaptador de cable en el aparato de prueba CH7062 y las sondas roja y negra de prueba.</p> <p>Conecte el cable de entrada del osciloscopio al conector del canal uno de la DRB. Fije los conductores rojo y negro y el adaptador del cable en la sonda al cable de entrada del osciloscopio.</p> <p>Utilice la DRBIII® para seleccionar Herramientas del módulo de ampliación permanente (Pep).</p> <p>Seleccione el osciloscopio.</p> <p>Seleccione Datos actuales.</p> <p>Seleccione la onda cuadrada de 12 voltios.</p> <p>Pulse F2 para oscilograma.</p> <p>Pulse F2 y utilice la flecha descendente para fijar la escala de voltaje en 20 voltios.</p> <p>Fije la sonda en x10. Una vez completado, vuelva a pulsar F2.</p> <p>Conecte el cable negro a masa del chasis. Conecte el cable rojo al circuito del bus PCI en el conector del CAB.</p> <p>Coloque el encendido en la posición ON.</p> <p>Observe la visualización de voltaje del osciloscopio de la DRB.</p> <p>¿Cambia el voltaje de 0 a aproximadamente 7,5 voltios?</p> <p>Sí → Diríjase a 5</p> <p>No → Repare un abierto en el circuito del bus PCI.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL ABS - VER 1.</p>	Todos
5	<p>Si no quedan otras causas posibles, vea la reparación.</p> <p>Repare</p> <p>Reemplace el controlador de frenos antibloqueo según lo indicado en la información de servicio.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL ABS - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:

***FALTA DE RESPUESTA DESDE EL ECM (BUS PCI) - DIESEL SOLAMENTE**

CAUSAS POSIBLES

FALTA DE RESPUESTA DE PCI DEL ECM

CIRCUITO DEL BUS PCI ABIERTO

MODULO DE CONTROL DEL MOTOR

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON.</p> <p>NOTA: En cuanto uno o más módulos comunican con la DRB, responda a la pregunta.</p> <p>Utilice la DRB III® para entrar en Frenos antibloqueo.</p> <p>Utilice la DRB III® para entrar en Carrocería y, a continuación, en Grupo de instrumentos electromecánicos (MIC).</p> <p>Utilice la DRB III® para entrar en Sujeciones pasivas y, a continuación, en Airbag.</p> <p>¿Ha podido establecer comunicación con alguno de los módulos?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → Consulte el síntoma Fallo de comunicación con el bus PCI en la categoría Comunicación.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL MECANISMO DE TRANSMISION VER-1 – (DIESEL).</p>	Todos

***FALTA DE RESPUESTA DESDE EL ECM (BUS PCI) - DIESEL SOLAMENTE —
(Continuación)**

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
2	<p>Utilice la DRBIII® para leer los códigos de diagnóstico de fallos del ECM. Esto es para asegurarse de que la alimentación y las masas al ECM funcionan correctamente.</p> <p>NOTA: Si la DRBIII® no detecta ningún DTC del ECM, siga el recorrido del síntoma FALTA DE RESPUESTA AL ECM (SCI solamente).</p> <p>NOTA: Si el vehículo no se pone en marcha y la DRBIII® visualiza un mensaje de falta de respuesta, consulte el síntoma apropiado en los procedimientos de diagnóstico del mecanismo de transmisión.</p> <p>Coloque el encendido en posición OFF.</p> <p>Desconecte los conectores de mazo del ECM.</p> <p>Utilice el cable de entrada del osciloscopio CH7058, el adaptador de cable en el aparato de prueba CH7062 y las sondas roja y negra de prueba.</p> <p>Conecte el cable de entrada del osciloscopio al conector del canal uno de la DRB III®.</p> <p>Fije los conductores rojo y negro y el cable al adaptador de la sonda al cable de entrada del osciloscopio.</p> <p>Utilice la DRBIII® para seleccionar Herramientas del módulo de ampliación permanente (Pep).</p> <p>Seleccione el osciloscopio.</p> <p>Seleccione Datos actuales.</p> <p>Seleccione la onda cuadrada de 12 voltios.</p> <p>Pulse F2 para oscilograma.</p> <p>Pulse F2 y utilice la flecha descendente para fijar la escala de voltaje en 20 voltios.</p> <p>Fije la sonda en x10. Una vez completado, vuelva a pulsar F2.</p> <p>Conecte el conductor negro a masa del ECM. Conecte el conductor rojo al circuito del bus PCI en el conector del ECM.</p> <p>Coloque el encendido en la posición ON.</p> <p>Observe el voltaje visualizado en el osciloscopio de la DRBIII®.</p> <p>¿Cambia el voltaje de 0 a aproximadamente 7,5 voltios?</p> <p>Sí → Reemplace y programe el módulo de control del motor de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL MECANISMO DE TRANSMISION VER-1 – (DIESEL).</p> <p>No → Repare un abierto en el circuito del bus PCI. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL MECANISMO DE TRANSMISION VER-1 – (DIESEL).</p>	Todos

Síntoma:

***FALTA DE RESPUESTA DESDE EL ECM (SCI SOLAMENTE) - DIESEL SOLAMENTE**

CAUSAS POSIBLES
<p>INSPECCIONE EL MAZO DE CABLEADO Y CONECTORES</p> <p>COMPROBACION DE LOS CIRCUITOS DE ALIMENTACION Y MASA DEL ECM</p> <p>CIRCUITO O CIRCUITOS DE SCI EN CORTO A MASA</p> <p>CIRCUITO O CIRCUITOS DE SCI EN CORTO A TENSION</p> <p>CIRCUITO O CIRCUITOS DE SCI ABIERTOS</p> <p>CIRCUITO O CIRCUITOS DE SCI EN CORTO ENTRE SI</p> <p>MODULO DE CONTROL DEL MOTOR</p>

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Efectúe el síntoma Comprobación de los circuitos de masa y alimentación del ECM en la categoría Capacidad de conducción.</p> <p>¿Ha superado el vehículo esta prueba?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → Repare lo necesario.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL MECANISMO DE TRANSMISION VER-1 – (DIESEL).</p>	Todos
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF.</p> <p>Desconecte los conectores de mazo del ECM.</p> <p>Desconecte la DRB del DLC.</p> <p>Mida la resistencia entre masa y el circuito de transmisión de SCI.</p> <p>Mida la resistencia entre masa y el circuito de recepción de SCI.</p> <p>¿Está la resistencia por debajo de 10,0 ohmios en ambas mediciones?</p> <p>Sí → Repare el o los circuitos de SCI en corto a masa.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL MECANISMO DE TRANSMISION VER-1 – (DIESEL).</p> <p>No → Diríjase a 3</p>	Todos
3	<p>Coloque el encendido en posición OFF.</p> <p>Desconecte la DRB del DLC.</p> <p>Desconecte los conectores de mazo del ECM.</p> <p>Coloque el encendido en posición ON.</p> <p>Mida el voltaje del circuito de transmisión de SCI en el DLC.</p> <p>Mida el voltaje del circuito de recepción de SCI en el DLC.</p> <p>¿Está el voltaje por encima de 1,0 voltios en alguna medición?</p> <p>Sí → Repare el o los circuitos de SCI en corto a tensión.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL MECANISMO DE TRANSMISION VER-1 – (DIESEL).</p> <p>No → Diríjase a 4</p>	Todos

***FALTA DE RESPUESTA DESDE EL ECM (SCI SOLAMENTE) - DIESEL SOLAMENTE —
(Continuación)**

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
4	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte los conectores de mazo del ECM. Desconecte la DRB del DLC. Mida la resistencia del circuito de transmisión de SCI entre el conector de mazo del ECM y el DLC. Mida la resistencia del circuito de recepción de SCI entre el conector de mazo del ECM y el DLC. ¿Está la resistencia por debajo de 10,0 ohmios en cada medición?</p> <p>Sí → Diríjase a 5</p> <p>No → Repare un abierto en el o los circuitos de SCI. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL MECANISMO DE TRANSMISION VER-1 – (DIESEL).</p>	Todos
5	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte los conectores de mazo del ECM. Desconecte la DRB del DLC. Mida la resistencia entre los circuitos de transmisión y recepción de SCI en el DLC. ¿Está la resistencia por debajo de 10,0 ohmios?</p> <p>Sí → Repare el o los circuitos de SCI en corto entre sí. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL MECANISMO DE TRANSMISION VER-1 – (DIESEL).</p> <p>No → Diríjase a 6</p>	Todos
6	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Utilizando la Información de servicio, inspeccione los circuitos de transmisión y recepción de SCI entre el DLC y el ECM. Compruebe el cableado y los conectores en busca de daños, corrosión u otros problemas que pudieran provocar la interrupción del circuito. ¿Hay evidencias de algún problema?</p> <p>Sí → Repare el cableado y los conectores según sea necesario. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL MECANISMO DE TRANSMISION VER-1 – (DIESEL).</p> <p>No → Reemplace y programe el módulo de control del motor de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL MECANISMO DE TRANSMISION VER-1 – (DIESEL).</p>	Todos

Síntoma:

*FALTA DE RESPUESTA DESDE EL MODULO DE CONTROL DE- LANTERO

CAUSAS POSIBLES
<p>INTENTE COMUNICAR CON OTRO MODULO</p> <p>CIRCUITOS DE MASA ABIERTOS</p> <p>ABIERTO EN EL CIRCUITO DE SALIDA DEL INTERRUPTOR DE ENC. PROT. POR FUSIBLE</p> <p>CIRCUITO DEL BUS PCI ABIERTO</p> <p>MODULO DE CONTROL DELANTERO</p>

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON.</p> <p>Utilice la DRB para intentar comunicar con el módulo de control de airbag.</p> <p>Utilice la DRB para intentar comunicar con el módulo de control de frenos antibloqueo (CAB).</p> <p>Utilice la DRB para intentar comunicar con el grupo de instrumentos.</p> <p>¿Ha podido la DRB identificar o comunicarse con alguno de los módulos?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → Consulte la lista de síntomas para problemas relacionados con Fallo de comunicación del bus PCI.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF.</p> <p>Retire el módulo de control delantero del IPM.</p> <p>Utilice una luz de prueba de 12 voltios conectada a 12 voltios para sondear cada circuito de masa en el conector del IPM/FCM.</p> <p>¿La luz de prueba se ilumina en cada circuito?</p> <p>Sí → Diríjase a 3</p> <p>No → Repare un abierto en el o los circuitos de masa entre el conector del IPM y el punto de conexión a masa. Si está correcto, reemplace el centro de distribución de tensión.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
3	<p>NOTA: Antes de continuar, compruebe el fusible nº 50 del IPM en busca de un abierto.</p> <p>Coloque el encendido en posición OFF.</p> <p>Retire el módulo de control delantero del IPM.</p> <p>Coloque el encendido en la posición ON.</p> <p>Utilice una luz de prueba de 12 voltios conectada a masa para sondear el circuito de salida del interruptor de encendido prot. por fusible en el conector del IPM/FCM.</p> <p>¿Se ilumina la luz de prueba?</p> <p>Sí → Diríjase a 4</p> <p>No → Compruebe el fusible nº 50 del IPM en busca de un abierto. Si está correcto, reemplace el centro de distribución de tensión.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

***FALTA DE RESPUESTA DESDE EL MODULO DE CONTROL DELANTERO —
(Continuación)**

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
4	<p>Nota: Antes de continuar, asegúrese de que existe comunicación del bus PCI con los otros módulos del vehículo. De lo contrario, consulte la lista de síntomas del menú y repare según sea necesario.</p> <p>Retire el módulo de control delantero del IPM.</p> <p>Utilice el cable de entrada del osciloscopio CH7058, el adaptador de cable en el aparato de prueba CH7062 y las sondas roja y negra de prueba.</p> <p>Conecte el cable de entrada del osciloscopio al conector del canal uno de la DRB. Fije los conductores rojo y negro y el adaptador del cable en la sonda al cable de entrada del osciloscopio.</p> <p>Utilice la DRBIII® para seleccionar Herramientas del módulo de ampliación permanente (Pep).</p> <p>Seleccione el osciloscopio.</p> <p>Seleccione Datos actuales.</p> <p>Seleccione la onda cuadrada de 12 voltios.</p> <p>Pulse F2 para oscilograma.</p> <p>Pulse F2 y utilice la flecha descendente para fijar la escala de voltaje en 20 voltios.</p> <p>Fije la sonda en x10. Una vez completado, vuelva a pulsar F2.</p> <p>Conecte el cable negro a la masa del chasis. Conecte el cable rojo al circuito del bus PCI en el conector del IPM/FCM.</p> <p>Coloque el encendido en la posición ON.</p> <p>Observe la visualización de voltaje del osciloscopio de la DRB.</p> <p>¿Cambia el voltaje de 0 a aproximadamente 7,5 voltios?</p> <p>Sí → Reemplace el módulo de control delantero de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Repare un abierto en el circuito del bus PCI. Si está correcto, reemplace el centro de distribución de tensión. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:

*FALTA DE RESPUESTA DESDE HVAC

CAUSAS POSIBLES

INTENTE COMUNICAR CON EL GRUPO DE INSTRUMENTOS

CIRCUITO DE MASA ABIERTO

CIRCUITO DE SALIDA DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROTEGIDO POR FUSIBLE ABIERTO

CIRCUITO DEL BUS PCI ABIERTO

CONTROL DE A/A Y CALEFACTOR

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRB para entrar en Carrocería y, a continuación Grupo de instrumentos. ¿Ha podido la DRB identificar o comunicar con el grupo de instrumentos?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → Consulte la lista de síntomas para problemas relacionados con falta de comunicación con el grupo de instrumentos. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C1 de mazo del control de A/A y calefactor. Utilice una luz de prueba de 12 voltios conectada a 12 voltios para sondear cada circuito de masa. ¿Se ilumina la luz de prueba?</p> <p>Sí → Diríjase a 3</p> <p>No → Repare el circuito de masa en abierto. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
3	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C1 de mazo del control de A/A y calefactor. Coloque el encendido en la posición ON. Utilice una luz de prueba de 12 voltios conectada a masa para sondear el circuito de salida del interruptor de encendido prot. por fusible. ¿Se ilumina la luz de prueba?</p> <p>Sí → Diríjase a 4</p> <p>No → Repare el circuito de salida del interruptor de encendido protegido por fusible en abierto. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

***FALTA DE RESPUESTA DESDE HVAC — (Continuación)**

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
4	<p>Nota: Antes de continuar, asegúrese de que existe comunicación del bus PCI con los otros módulos del vehículo. De lo contrario, consulte la lista de síntomas del menú y repare según sea necesario.</p> <p>Desconecte el conector C1 de mazo del control de A/A y calefactor.</p> <p>Utilice el cable de entrada del osciloscopio CH7058, el adaptador de cable en el aparato de prueba CH7062 y las sondas roja y negra de prueba.</p> <p>Conecte el cable de entrada del osciloscopio al conector del canal uno de la DRB. Fije los conductores rojo y negro y el adaptador del cable en la sonda al cable de entrada del osciloscopio.</p> <p>Utilice la DRBIII® para seleccionar Herramientas del módulo de ampliación permanente (Pep).</p> <p>Seleccione el osciloscopio.</p> <p>Seleccione Datos actuales.</p> <p>Seleccione la onda cuadrada de 12 voltios.</p> <p>Pulse F2 para oscilograma.</p> <p>Pulse F2 y utilice la flecha descendente para fijar la escala de voltaje en 20 voltios.</p> <p>Fije la sonda en x10. Una vez completado, vuelva a pulsar F2.</p> <p>Conecte el cable negro a masa del chasis. Conecte el cable rojo al circuito del bus PCI en el conector del control de A/A y calefactor.</p> <p>Coloque el encendido en la posición ON.</p> <p>Observe la visualización de voltaje del osciloscopio de la DRB.</p> <p>¿Cambia el voltaje de 0 a aproximadamente 7,5 voltios?</p> <p>Sí → Reemplace el control de A/A y calefactor de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Repare un abierto en el circuito del bus PCI. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:

*FALTA DE RESPUESTA DESDE EL GRUPO DE INSTRUMENTOS

CAUSAS POSIBLES
<p>INTENTE COMUNICAR CON OTRO MODULO</p> <p>CIRCUITOS DE MASA ABIERTOS</p> <p>CIRCUITOS DE SALIDA DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE ABIERTOS</p> <p>CIRCUITOS B(+) PROT. POR FUSIBLE ABIERTO(S)</p> <p>CIRCUITO DEL BUS PCI ABIERTO</p> <p>GRUPO DE INSTRUMENTOS</p>

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON.</p> <p>Utilice la DRB para intentar comunicar con el módulo de control de airbag.</p> <p>Utilice la DRB para intentar comunicar con el módulo de control de frenos antibloqueo (CAB).</p> <p>¿Ha podido la DRB identificar o comunicarse con alguno de los módulos?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → Consulte la lista de síntomas para problemas relacionados con Fallo de comunicación del bus PCI.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF.</p> <p>Apague todas las luces.</p> <p>Desconecte los conectores de mazo del grupo de instrumentos.</p> <p>Utilice una luz de prueba de 12 voltios conectada a 12 voltios para sondear cada circuito de masa.</p> <p>¿La luz de prueba se ilumina en cada circuito?</p> <p>Sí → Diríjase a 3</p> <p>No → Repare un abierto en los circuitos de masa.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
3	<p>Coloque el encendido en posición OFF.</p> <p>Desconecte los conectores de mazo del grupo de instrumentos.</p> <p>Coloque el encendido en la posición ON.</p> <p>Utilice una luz de prueba de 12 voltios conectada a masa para sondear ambos circuitos de salida del interruptor de encendido prot. por fusible.</p> <p>¿Se ilumina la luz de prueba para ambos circuitos?</p> <p>Sí → Diríjase a 4</p> <p>No → Repare el circuito de salida del interruptor de encendido prot. por fusible en abierto o en corto. Consulte los diagramas de cableado en la información de servicio.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

***FALTA DE RESPUESTA DESDE EL GRUPO DE INSTRUMENTOS — (Continuación)**

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
4	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte los conectores de mazo del grupo de instrumentos. Utilizando una luz de prueba de 12 voltios conectada a masa, sondee cada circuito B(+) prot. por fusible. ¿La luz de prueba se ilumina en cada circuito?</p> <p>Sí → Diríjase a 5</p> <p>No → Repare el circuito B(+) prot. por fusible abierto o en corto. Consulte los diagramas de cableado en la información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
5	<p>Nota: Antes de continuar, asegúrese de que existe comunicación del bus PCI con los otros módulos del vehículo. De lo contrario, consulte la lista de síntomas del menú y repare según sea necesario.</p> <p>Desconecte los conectores de mazo del grupo de instrumentos. Utilice el cable de entrada del osciloscopio CH7058, el adaptador de cable en el aparato de prueba CH7062 y las sondas roja y negra de prueba. Conecte el cable de entrada del osciloscopio al conector del canal uno de la DRB. Fije los conductores rojo y negro y el adaptador del cable en la sonda al cable de entrada del osciloscopio. Utilice la DRBIII® para seleccionar Herramientas del módulo de ampliación permanente (Pep). Seleccione el osciloscopio. Seleccione Datos actuales. Seleccione la onda cuadrada de 12 voltios. Pulse F2 para oscilograma. Pulse F2 y utilice la flecha descendente para fijar la escala de voltaje en 20 voltios. Fije la sonda en x10. Una vez completado, vuelva a pulsar F2. Conecte el cable negro a masa del chasis. Conecte el cable rojo al circuito del bus PCI en el conector del grupo de instrumentos. Coloque el encendido en la posición ON. Observe la visualización de voltaje del osciloscopio de la DRB. ¿Cambia el voltaje de 0 a aproximadamente 7,5 voltios?</p> <p>Sí → Reemplace el Grupo de instrumentos de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Repare un abierto en el circuito del bus PCI. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:

*FALTA DE RESPUESTA DESDE EL SIACM IZQUIERDO

CAUSAS POSIBLES

INVESTIGACION DEL ACM

CIRCUITO DE MASA ABIERTO

CIRCUITO DE SALIDA DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE (RUN/START) ABIERTO

CIRCUITO DEL BUS PCI ABIERTO

MODULO DE CONTROL DE AIRBAG DE IMPACTO LATERAL IZQUIERDO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRBIII® para seleccionar Sujeciones pasivas. Utilice la DRBIII® para seleccionar Airbag y lea los DTC activos. ¿Se establece el DTC Pérdida de encendido en posición RUN/START?</p> <p>Sí → Consulte la lista de síntomas y efectúe el síntoma Pérdida de encendido (RUN/START). Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 2</p>	Todos
2	<p>Asegúrese de que la batería está completamente cargada. Advertencia: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION OFF, DESCONECTE LA BATERIA Y ESPERE 2 MINUTOS ANTES DE CONTINUAR. Desconecte el conector de mazo del módulo de control de airbag de impacto lateral izquierdo. Conecte el adaptador de SIACM de la herramienta de carga apropiada al conector del SIACM. Utilice una luz de prueba de 12 voltios conectada a 12 voltios para sondear ambos circuitos de masa. NOTA: Asegúrese de que la luz de prueba se conecta al terminal positivo de la batería. ¿Se ilumina la luz de prueba para ambos circuitos?</p> <p>Sí → Diríjase a 3</p> <p>No → Repare el circuito de masa en abierto. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p> <p>Nota: al volver a conectar los componentes del sistema airbag debe colocarse el encendido en posición OFF y desconectarse la batería.</p>	Todos

***FALTA DE RESPUESTA DESDE EL SIACM IZQUIERDO — (Continuación)**

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	<p>Advertencia: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION OFF, DESCONECTE LA BATERIA Y ESPERE 2 MINUTOS ANTES DE CONTINUAR.</p> <p>Desconecte el conector de mazo del módulo de control de airbag de impacto lateral izquierdo.</p> <p>Conecte el adaptador de SIACM de la herramienta de carga apropiada al conector del SIACM.</p> <p>Coloque el encendido en posición ON y, a continuación, vuelva a conectar la batería.</p> <p>Mida el voltaje del circuito de salida (RUN/START) del interruptor de encendido prot. por fusible.</p> <p>¿Está el voltaje por encima de 6,0 voltios?</p> <p>Sí → Diríjase a 4</p> <p>No → Repare un abierto en el circuito de salida (RUN/START) del interruptor de encendido prot. por fusible.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p> <p>Nota: al volver a conectar los componentes del sistema airbag debe colocarse el encendido en posición OFF y desconectarse la batería.</p>	Todos
4	<p>NOTA: Asegúrese de que existe comunicación del bus PCI con otros módulos. Si no es así, consulte el síntoma Fallo de comunicación del bus PCI y repare según sea necesario.</p> <p>ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION OFF, DESCONECTE LA BATERIA Y ESPERE DOS MINUTOS ANTES DE CONTINUAR.</p> <p>Desconecte el conector de mazo del módulo de control de airbag de impacto lateral izquierdo.</p> <p>Conecte el adaptador de SIACM de la herramienta de carga apropiada al conector del SIACM.</p> <p>Coloque el encendido en posición ON y, a continuación, vuelva a conectar la batería.</p> <p>Utilice el cable de entrada del osciloscopio CH7058, el adaptador de cable en el aparato de prueba CH7062 y las sondas roja y negra de prueba.</p> <p>Conecte el cable de entrada del osciloscopio al conector del canal uno de la DRB. Fije los conductores rojo y negro y el adaptador del cable en la sonda al cable de entrada del osciloscopio.</p> <p>Utilice la DRBIII® para seleccionar Herramientas del módulo de ampliación permanente (Pep).</p> <p>Seleccione el osciloscopio.</p> <p>Seleccione Datos actuales.</p> <p>Seleccione la onda cuadrada de 12 voltios.</p> <p>Pulse F2 para oscilograma.</p> <p>Pulse F2 y utilice la flecha descendente para fijar la escala de voltaje en 20 voltios.</p> <p>Fije la sonda en x10. Una vez completado, vuelva a pulsar F2.</p> <p>Conecte el cable negro a la masa del chasis. Conecte el cable rojo al circuito del bus PCI en el conector del módulo de control de airbag de impacto lateral izquierdo.</p> <p>Observe la visualización de voltaje del osciloscopio de la DRB.</p> <p>¿Cambia el voltaje de 0 a aproximadamente 7,5 voltios?</p> <p>Sí → Reemplace el Módulo de control de airbag de impacto lateral izquierdo (LSIACM) según la Información de servicio. ADVERTENCIA: Asegúrese de que la batería está desconectada y espere 2 minutos antes de continuar.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p> <p>No → Repare un abierto en el circuito del bus PCI.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:

***FALTA DE RESPUESTA DESDE EL PCM (BUS PCI) - DIESEL SOLAMENTE**

CAUSAS POSIBLES

FALTA DE RESPUESTA PCI DEL PCM

CIRCUITO DEL BUS PCI ABIERTO

MODULO DE CONTROL DEL MECANISMO DE TRANSMISION

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON.</p> <p>NOTA: En cuanto uno o más módulos comunican con la DRB, responda a la pregunta.</p> <p>Utilice la DRB III® para entrar en Frenos antibloqueo.</p> <p>Utilice la DRB III® para entrar en Carrocería y, a continuación, en Grupo de instrumentos electromecánicos (MIC).</p> <p>Utilice la DRB III® para entrar en Sujeciones pasivas y, a continuación, en Airbag.</p> <p>¿Ha podido establecer comunicación con alguno de los módulos?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → Consulte el síntoma Fallo de comunicación con el bus PCI en la categoría Comunicación.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL MECANISMO DE TRANSMISION VER-1 – (DIESEL).</p>	Todos

***FALTA DE RESPUESTA DESDE EL PCM (BUS PCI) - DIESEL SOLAMENTE –
(Continuación)**

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
2	<p>Utilice la DRB III® para leer los códigos de diagnóstico de fallos del PCM. Esto es para asegurarse de que los circuitos de alimentación y masa al PCM funcionan correctamente.</p> <p>NOTA: Si la DRBIII® no detecta ningún DTC del PCM, siga el recorrido del síntoma FALTA DE RESPUESTA AL PCM (SCI solamente).</p> <p>NOTA: Si el vehículo no se pone en marcha y la DRBIII® visualiza un mensaje de falta de respuesta, consulte el síntoma apropiado en los procedimientos de diagnóstico del mecanismo de transmisión.</p> <p>Coloque el encendido en posición OFF.</p> <p>Desconecte el conector C3 de mazo del PCM.</p> <p>Utilice el cable de entrada del osciloscopio CH7058, el adaptador de cable en el aparato de prueba CH7062 y las sondas roja y negra de prueba.</p> <p>Conecte el cable de entrada del osciloscopio al conector del canal uno de la DRB III®.</p> <p>Fije los conductores rojo y negro y el cable al adaptador de la sonda al cable de entrada del osciloscopio.</p> <p>Utilice la DRBIII® para seleccionar Herramientas del módulo de ampliación permanente (Pep).</p> <p>Seleccione el osciloscopio.</p> <p>Seleccione Datos actuales.</p> <p>Seleccione la onda cuadrada de 12 voltios.</p> <p>Pulse F2 para oscilograma.</p> <p>Pulse F2 y utilice la flecha descendente para fijar la escala de voltaje en 20 voltios.</p> <p>Fije la sonda en x10. Una vez completado, vuelva a pulsar F2.</p> <p>Conecte el conductor negro a masa del PCM. Conecte el conductor rojo al circuito del bus PCI en el conector del PCM.</p> <p>Coloque el encendido en la posición ON.</p> <p>Observe el voltaje visualizado en el osciloscopio de la DRBIII®.</p> <p>¿Cambia el voltaje de 0 a aproximadamente 7,5 voltios?</p> <p>Sí → Utilizando la información de servicio, reemplace y programe el módulo de control del mecanismo de transmisión. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL MECANISMO DE TRANSMISION VER-1 – (DIESEL).</p> <p>No → Repare un abierto en el circuito del bus PCI. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL MECANISMO DE TRANSMISION VER-1 – (DIESEL).</p>	Todos

Síntoma:

***FALTA DE RESPUESTA DESDE EL PCM (BUS PCI) - JTEC**

CAUSAS POSIBLES

FALTA DE RESPUESTA PCI DEL PCM

CIRCUITO DEL BUS PCI ABIERTO

MODULO DE CONTROL DEL MECANISMO DE TRANSMISION

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON.</p> <p>NOTA: En cuanto uno o más módulos comunican con la DRB, responda a la pregunta.</p> <p>Utilice la DRB III® para entrar en Frenos antibloqueo.</p> <p>Utilice la DRB III® para entrar en Carrocería y, a continuación, en Grupo de instrumentos electromecánicos (MIC).</p> <p>Utilice la DRB III® para entrar en Sujeciones pasivas y, a continuación, en Airbag.</p> <p>¿Ha podido establecer comunicación con alguno de los módulos?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → Consulte el síntoma Fallo de comunicación con el bus PCI en la categoría Comunicación.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL MECANISMO DE LA CAJA DE CAMBIOS - VER 1.</p>	Todos

***FALTA DE RESPUESTA DESDE EL PCM (BUS PCI) - JTEC — (Continuación)**

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
2	<p>Utilice la DRB III® para leer los códigos de diagnóstico de fallos del PCM. Esto es para asegurarse de que los circuitos de alimentación y masa al PCM funcionan correctamente.</p> <p>NOTA: Si la DRBIII® no detecta ningún DTC del PCM, siga el recorrido del síntoma FALTA DE RESPUESTA AL PCM (SCI solamente).</p> <p>NOTA: Si el vehículo no se pone en marcha y la DRBIII® visualiza un mensaje de falta de respuesta, consulte el síntoma apropiado en los procedimientos de diagnóstico del mecanismo de transmisión.</p> <p>Coloque el encendido en posición OFF.</p> <p>Desconecte el conector C3 de mazo del PCM.</p> <p>Utilice el cable de entrada del osciloscopio CH7058, el adaptador de cable en el aparato de prueba CH7062 y las sondas roja y negra de prueba.</p> <p>Conecte el cable de entrada del osciloscopio al conector del canal uno de la DRB III®.</p> <p>Fije los conductores rojo y negro y el cable al adaptador de la sonda al cable de entrada del osciloscopio.</p> <p>Utilice la DRBIII® para seleccionar Herramientas del módulo de ampliación permanente (Pep).</p> <p>Seleccione el osciloscopio.</p> <p>Seleccione Datos actuales.</p> <p>Seleccione la onda cuadrada de 12 voltios.</p> <p>Pulse F2 para oscilograma.</p> <p>Pulse F2 y utilice la flecha descendente para fijar la escala de voltaje en 20 voltios.</p> <p>Fije la sonda en x10. Una vez completado, vuelva a pulsar F2.</p> <p>Conecte el conductor negro a masa del PCM. Conecte el conductor rojo al circuito del bus PCI en el conector del PCM.</p> <p>Coloque el encendido en la posición ON.</p> <p>Observe el voltaje visualizado en el osciloscopio de la DRBIII®.</p> <p>¿Cambia el voltaje de 0 a aproximadamente 7,5 voltios?</p> <p>Sí → Utilizando la información de servicio, reemplace y programe el módulo de control del mecanismo de transmisión. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL MECANISMO DE LA CAJA DE CAMBIOS - VER 1.</p> <p>No → Repare un abierto en el circuito del bus PCI. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL MECANISMO DE LA CAJA DE CAMBIOS - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:

***FALTA DE RESPUESTA DESDE EL PCM (BUS PCI) - NGC**

CAUSAS POSIBLES

FALTA DE RESPUESTA PCI DEL PCM

MODULO DE CONTROL DEL MECANISMO DE TRANSMISION

CIRCUITO DEL BUS PCI ABIERTO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON.</p> <p>NOTA: En cuanto uno o más módulos comunican con la DRB, responda a la pregunta.</p> <p>Utilice la DRB para entrar en Carrocería y, a continuación, en Grupo de instrumentos electromecánicos (MIC).</p> <p>Utilice la DRB para entrar en Sujeciones pasivas y, a continuación, en Airbag.</p> <p>¿Ha podido establecer comunicación con alguno de los módulos?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → Consulte el síntoma Fallo de comunicación con el bus PCI en la categoría Comunicación.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL MECANISMO DE TRANSMISION (NGC) VER - 1.</p>	Todos

***FALTA DE RESPUESTA DESDE EL PCM (BUS PCI) - NGC — (Continuación)**

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
2	<p>Utilice la DRB para leer los DTC del mecanismo de transmisión. Esto es para asegurarse que los circuitos de alimentación y masa del PCM funcionan correctamente.</p> <p>NOTA: Si la DRB no detecta ningún DTC del PCM, siga el recorrido del síntoma FALTA DE RESPUESTA AL PCM (SCI del PCM solamente).</p> <p>Coloque el encendido en posición OFF.</p> <p>Desconecte los conectores de mazo del PCM.</p> <p>PRECAUCION: NO SONDEE LOS CONECTORES DE MAZO DEL PCM. SI SE SONDEAN LOS CONECTORES DE MAZO DEL PCM, SE DAÑARAN LOS TERMINALES DEL PCM PROVOCANDO UNA CONEXION DEFICIENTE ENTRE TERMINAL Y ESPIGA. INSTALE LA HERRAMIENTA ESPECIAL MILLER N° 8815 PARA EFECTUAR LA DIAGNOSIS.</p> <p>Utilice el cable de entrada del osciloscopio CH7058, el adaptador de cable en el aparato de prueba CH7062 y las sondas roja y negra de prueba.</p> <p>Conecte el cable de entrada del osciloscopio al conector del canal uno de la DRB. Fije los conductores rojo y negro y el adaptador del cable en la sonda al cable de entrada del osciloscopio.</p> <p>Utilice la DRBIII® para seleccionar Herramientas del módulo de ampliación permanente (Pep).</p> <p>Seleccione el osciloscopio.</p> <p>Seleccione Datos actuales.</p> <p>Seleccione la onda cuadrada de 12 voltios.</p> <p>Pulse F2 para oscilograma.</p> <p>Pulse F2 y utilice la flecha descendente para fijar la escala de voltaje en 20 voltios.</p> <p>Fije la sonda en x10. Una vez completado, vuelva a pulsar F2.</p> <p>Conecte el cable negro a la masa del chasis. Conecte el cable rojo al circuito del bus PCI en el terminal apropiado de la herramienta especial n° 8815.</p> <p>Coloque el encendido en la posición ON.</p> <p>Observe la visualización de voltaje del osciloscopio de la DRB.</p> <p>¿Cambia el voltaje de 0 a aproximadamente 7,5 voltios?</p> <p>Sí → Utilizando la información de servicio, reemplace y programe el módulo de control del mecanismo de transmisión. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL MECANISMO DE TRANSMISION (NGC) VER - 1.</p> <p>No → Repare un abierto en el circuito del bus PCI. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL MECANISMO DE TRANSMISION (NGC) VER - 1.</p>	Todos

Síntoma:

***FALTA DE RESPUESTA DESDE EL PCM (SCI DE PCM SOLAMENTE) - NGC**

CAUSAS POSIBLES
<p>COMPRUEBE LOS CIRCUITOS DE ALIMENTACION Y MASA DEL PCM</p> <p>CIRCUITO DE TRANSMISION DE SCI DEL PCM EN CORTO A TENSION</p> <p>CIRCUITO DE RECEPCION DE SCI DEL PCM EN CORTO A TENSION</p> <p>CIRCUITOS DE SCI DEL PCM EN CORTO ENTRE SI</p> <p>CIRCUITO DE TRANSMISION DE SCI DEL PCM EN CORTO A MASA</p> <p>CIRCUITO DE RECEPCION DE SCI DEL PCM EN CORTO A MASA</p> <p>CIRCUITO DE RECEPCION DE SCI DEL PCM ABIERTO</p> <p>CIRCUITO DE TRANSMISION DE SCI DEL PCM ABIERTO</p> <p>MODULO DE CONTROL DEL MECANISMO DE TRANSMISION</p>

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Efectúe el síntoma Comprobación de circuitos de alimentación y masa del PCM en la categoría Capacidad de conducción.</p> <p>NOTA: Con la DRBIII® en el modo de herramienta de exploración genérica, intente comunicar con el PCM.</p> <p>NOTA: Si la DRBIII® puede comunicar con el PCM en el modo de herramienta de exploración genérica, puede que no sea necesario efectuar este paso.</p> <p>¿Ha superado el vehículo esta prueba?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → Repare lo necesario. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL MECANISMO DE TRANSMISION (NGC) VER - 1.</p>	Todos
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF.</p> <p>Desconecte la DRB III® del DLC.</p> <p>Desconecte los conectores de mazo del PCM.</p> <p>Coloque el encendido en posición ON.</p> <p>Mida el voltaje del circuito de transmisión de SCI del PCM en el conector de mazo de enlace de datos (cav.7).</p> <p>¿Está el voltaje por encima de 1,0 voltios?</p> <p>Sí → Repare un corto a tensión en el circuito de transmisión de SCI del PCM. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL MECANISMO DE TRANSMISION (NGC) VER - 1.</p> <p>No → Diríjase a 3</p>	Todos

***FALTA DE RESPUESTA DESDE EL PCM (SCI DE PCM SOLAMENTE) - NGC —
(Continuación)**

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte la DRB III® del DLC. Desconecte los conectores de mazo del PCM. Coloque el encendido en posición ON. Mida el voltaje del circuito de recepción de SCI del PCM en el conector de mazo de enlace de datos (cav.12). ¿Está el voltaje por encima de 1,0 voltios?</p> <p>Sí → Repare un corto a tensión en el circuito de recepción de SCI del PCM. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL MECANISMO DE TRANSMISION (NGC) VER - 1.</p> <p>No → Diríjase a 4</p>	Todos
4	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte la DRB III® del DLC. Desconecte los conectores de mazo del PCM. Mida la resistencia entre el circuito de transmisión de SCI del PCM y el circuito de recepción de SCI del PCM en el conector de mazo de enlace de datos (cav. 7 y 12). ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Repare el corto entre los circuitos de transmisión y recepción de SCI del PCM. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL MECANISMO DE TRANSMISION (NGC) VER - 1.</p> <p>No → Diríjase a 5</p>	Todos
5	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte los conectores de mazo del PCM. Desconecte la DRB III® del DLC. Mida la resistencia entre masa y el circuito de transmisión de SCI del PCM en el conector de mazo de enlace de datos (cav.7). ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Repare un corto a masa en el circuito de transmisión de SCI del PCM. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL MECANISMO DE TRANSMISION (NGC) VER - 1.</p> <p>No → Diríjase a 6</p>	Todos
6	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del PCM. Desconecte la DRB III® del DLC. Mida la resistencia entre masa y el circuito de recepción de SCI del PCM en el conector de mazo de enlace de datos (cav.12). ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Repare un corto a masa en el circuito de recepción de SCI del PCM. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL MECANISMO DE TRANSMISION (NGC) VER - 1.</p> <p>No → Diríjase a 7</p>	Todos

***FALTA DE RESPUESTA DESDE EL PCM (SCI DE PCM SOLAMENTE) - NGC — (Continuación)**

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
7	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del PCM. Desconecte la DRB III® del DLC. PRECAUCION: NO SONDEE LOS CONECTORES DE MAZO DEL PCM. SI SE SONDEAN LOS CONECTORES DE MAZO DEL PCM, SE DAÑARAN LOS TERMINALES DEL PCM PROVOCANDO UNA CONEXION DEFICIENTE ENTRE TERMINAL Y ESPIGA. INSTALE LA HERRAMIENTA ESPECIAL MILLER Nº 8815 PARA EFECTUAR LA DIAGNOSIS. Mida la resistencia del circuito de recepción de SCI del PCM desde el conector de mazo de enlace de datos (cav. 12) al terminal apropiado de la herramienta especial nº 8815. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Diríjase a 8</p> <p>No → Repare un abierto en el circuito de recepción de SCI del PCM. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL MECANISMO DE TRANSMISION (NGC) VER - 1.</p>	Todos
8	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del PCM. Desconecte la DRB III® del DLC. PRECAUCION: NO SONDEE LOS CONECTORES DE MAZO DEL PCM. SI SE SONDEAN LOS CONECTORES DE MAZO DEL PCM, SE DAÑARAN LOS TERMINALES DEL PCM PROVOCANDO UNA CONEXION DEFICIENTE ENTRE TERMINAL Y ESPIGA. INSTALE LA HERRAMIENTA ESPECIAL MILLER Nº 8815 PARA EFECTUAR LA DIAGNOSIS. Mida la resistencia del circuito de transmisión de SCI del PCM desde el conector de mazo de enlace de datos (cav. 7) al terminal apropiado de la herramienta especial nº 8815. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Diríjase a 9</p> <p>No → Repare un abierto en el circuito de transmisión de SCI del PCM. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL MECANISMO DE TRANSMISION (NGC) VER - 1.</p>	Todos
9	<p>Si no quedan otras causas posibles, vea la reparación.</p> <p>Repare</p> <p>Utilizando la información de servicio, reemplace y programe el módulo de control del mecanismo de transmisión. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL MECANISMO DE TRANSMISION (NGC) VER - 1.</p>	Todos

Síntoma:

***FALTA DE RESPUESTA DESDE EL PCM (SCI SOLAMENTE) - DIESEL SOLAMENTE**

CAUSAS POSIBLES

INSPECCIONE EL MAZO DE CABLEADO Y CONECTORES
 COMPRUEBE LOS CIRCUITOS DE ALIMENTACION Y MASA DEL PCM
 CIRCUITO O CIRCUITOS DE SCI EN CORTO A MASA
 CIRCUITO O CIRCUITOS DE SCI EN CORTO A TENSION
 CIRCUITO O CIRCUITOS DE SCI ABIERTOS
 CIRCUITO O CIRCUITOS DE SCI EN CORTO ENTRE SI
 MODULO DE CONTROL DEL MECANISMO DE TRANSMISION

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Efectúe el síntoma Comprobación de circuitos de alimentación y masa del PCM en la categoría Capacidad de conducción. ¿Ha superado el vehículo esta prueba?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → Repare lo necesario. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL MECANISMO DE TRANSMISION VER-1 – (DIESEL).</p>	Todos
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte los conectores de mazo del PCM. Desconecte la DRB del DLC. Mida la resistencia entre masa y el circuito de transmisión de SCI. Mida la resistencia entre masa y el circuito de recepción de SCI. ¿Está la resistencia por debajo de 10,0 ohmios en ambas mediciones?</p> <p>Sí → Repare el o los circuitos de SCI en corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL MECANISMO DE TRANSMISION VER-1 – (DIESEL).</p> <p>No → Diríjase a 3</p>	Todos
3	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte la DRB del DLC. Desconecte los conectores de mazo del PCM. Coloque el encendido en posición ON. Mida el voltaje del circuito de transmisión de SCI en el DLC. Mida el voltaje del circuito de recepción de SCI en el DLC. ¿Está el voltaje por encima de 1,0 voltios en alguna medición?</p> <p>Sí → Repare el o los circuitos de SCI en corto a tensión. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL MECANISMO DE TRANSMISION VER-1 – (DIESEL).</p> <p>No → Diríjase a 4</p>	Todos

***FALTA DE RESPUESTA DESDE EL PCM (SCI SOLAMENTE) - DIESEL SOLAMENTE —
(Continuación)**

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
4	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte los conectores de mazo del PCM. Desconecte la DRB del DLC. Mida la resistencia del circuito de transmisión de SCI entre el conector de mazo del PCM y el DLC. Mida la resistencia del circuito de recepción de SCI entre el conector de mazo del PCM y el DLC. ¿Está la resistencia por debajo de 10,0 ohmios en cada medición?</p> <p>Sí → Diríjase a 5</p> <p>No → Repare un abierto en el o los circuitos de SCI. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL MECANISMO DE TRANSMISION VER-1 – (DIESEL).</p>	Todos
5	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte los conectores de mazo del PCM. Desconecte la DRB del DLC. Mida la resistencia entre los circuitos de transmisión y recepción de SCI en el DLC. ¿Está la resistencia por debajo de 10,0 ohmios?</p> <p>Sí → Repare el o los circuitos de SCI en corto entre sí. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL MECANISMO DE TRANSMISION VER-1 – (DIESEL).</p> <p>No → Diríjase a 6</p>	Todos
6	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Utilizando la Información de servicio, inspeccione los circuitos de transmisión y recepción de SCI entre el DLC y el PCM. Compruebe el cableado y los conectores en busca de daños, corrosión u otros problemas que pudieran provocar la interrupción del circuito. ¿Hay evidencias de algún problema?</p> <p>Sí → Repare el cableado y los conectores según sea necesario. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL MECANISMO DE TRANSMISION VER-1 – (DIESEL).</p> <p>No → Utilizando la información de servicio, reemplace y programe el módulo de control del mecanismo de transmisión. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL MECANISMO DE TRANSMISION VER-1 – (DIESEL).</p>	Todos

Síntoma:***FALTA DE RESPUESTA DESDE EL PCM (SCI SOLAMENTE) - JTEC****CAUSAS POSIBLES**

COMPRUEBE LOS CIRCUITOS DE ALIMENTACION Y MASA DEL PCM
 CIRCUITO DE TRANSMISION DE SCI EN CORTO A TENSION
 MODULO DE CONTROL DE LA CAJA DE CAMBIOS
 CIRCUITO DE RECEPCION DE SCI EN CORTO A TENSION
 CIRCUITOS DE SCI EN CORTO ENTRE SI
 CIRCUITO DE TRANSMISION DE SCI EN CORTO A MASA
 CIRCUITO DE RECEPCION DE SCI EN CORTO A MASA
 CIRCUITO DE RECEPCION DE SCI ABIERTO
 CIRCUITO DE TRANSMISION DE SCI ABIERTO
 MODULO DE CONTROL DEL MECANISMO DE TRANSMISION

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Efectúe el síntoma Comprobación de circuitos de alimentación y masa del PCM en la categoría Capacidad de conducción.</p> <p>NOTA: Con la DRBIII® en el modo de herramienta de exploración genérica, intente comunicar con el PCM.</p> <p>NOTA: Si la DRBIII® puede comunicar con el PCM en el modo de herramienta de exploración genérica, puede que no sea necesario efectuar este paso.</p> <p>¿Ha superado el vehículo esta prueba?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → Repare lo necesario. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL MECANISMO DE LA CAJA DE CAMBIOS - VER 1.</p>	Todos
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF.</p> <p>Desconecte el conector C3 de mazo del PCM.</p> <p>Desconecte la DRB III® del DLC.</p> <p>Mida la resistencia entre masa y el circuito de transmisión de SCI.</p> <p>¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Diríjase a 3</p> <p>No → Diríjase a 4</p>	Todos

***FALTA DE RESPUESTA DESDE EL PCM (SCI SOLAMENTE) - JTEC — (Continuación)**

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del TCM (si está equipado). NOTA: Si el vehículo no está equipado con un TCM, responda Sí a la pregunta. Mida la resistencia entre masa y el circuito de transmisión de SCI. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Repare un corto a masa en el circuito de transmisión de SCI. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL MECANISMO DE LA CAJA DE CAMBIOS - VER 1.</p> <p>No → Reemplace el módulo de control de la caja de cambios de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL MECANISMO DE LA CAJA DE CAMBIOS - VER 1.</p>	Todos
4	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte la DRB III® del DLC. Desconecte los conectores de mazo del PCM. Desconecte el conector de mazo del TCM (si está equipado). Coloque el encendido en posición ON. Mida el voltaje del circuito de transmisión de SCI en el DLC. ¿Está el voltaje por encima de 1,0 voltios?</p> <p>Sí → Repare un corto a tensión en el circuito de transmisión de SCI. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL MECANISMO DE LA CAJA DE CAMBIOS - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 5</p>	Todos
5	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte la DRB III® del DLC. Desconecte los conectores de mazo del PCM. Coloque el encendido en posición ON. Mida el voltaje del circuito de recepción de SCI en el DLC. ¿Está el voltaje por encima de 1,0 voltios?</p> <p>Sí → Repare un corto a tensión en el circuito de recepción de SCI. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL MECANISMO DE LA CAJA DE CAMBIOS - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 6</p>	Todos
6	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte la DRB III® del DLC. Desconecte los conectores de mazo del PCM. Mida la resistencia entre el circuito de transmisión de SCI y el circuito de recepción de SCI en el conector del PCM. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Repare el corto entre los circuitos de transmisión de SCI y recepción de SCI. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL MECANISMO DE LA CAJA DE CAMBIOS - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 7</p>	Todos

***FALTA DE RESPUESTA DESDE EL PCM (SCI SOLAMENTE) - JTEC — (Continuación)**

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
7	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C3 de mazo del PCM. Desconecte la DRB III® del DLC. Mida la resistencia entre masa y el circuito de recepción de SCI. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Repare un corto a masa en el circuito de recepción de SCI. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL MECANISMO DE LA CAJA DE CAMBIOS - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 8</p>	Todos
8	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C3 de mazo del PCM. Desconecte la DRB III® del DLC. Mida la resistencia del circuito de recepción de SCI entre el conector C3 del PCM y el DLC. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Diríjase a 9</p> <p>No → Repare un abierto en el circuito de recepción de SCI. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL MECANISMO DE LA CAJA DE CAMBIOS - VER 1.</p>	Todos
9	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C3 de mazo del PCM. Desconecte la DRB III® del DLC. Mida la resistencia del circuito de transmisión de SCI entre el conector C3 del PCM y el DLC. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Diríjase a 10</p> <p>No → Repare un abierto en el circuito de transmisión de SCI. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL MECANISMO DE LA CAJA DE CAMBIOS - VER 1.</p>	Todos
10	<p>Si no quedan otras causas posibles, vea la reparación.</p> <p>Repare</p> <p>Utilizando la información de servicio, reemplace y programe el módulo de control del mecanismo de transmisión. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL MECANISMO DE LA CAJA DE CAMBIOS - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:***FALTA DE RESPUESTA DESDE LA RADIO****CAUSAS POSIBLES**

FALTA DE RESPUESTA DESDE LA RADIO

ABIERTO EN EL CIRCUITO DE SALIDA DEL INTERRUPTOR DE ENC. PROT. POR FUSIBLE

CIRCUITO B(+) PROTEGIDO POR FUSIBLE ABIERTO

CIRCUITO DE MASA DE LA RADIO ABIERTO

CIRCUITO DEL BUS PCI ABIERTO

RADIO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Nota: En cuanto uno o más módulos comuniquen con la DRB, responda a la pregunta. Utilice la DRB para intentar comunicar con el módulo de control de airbag. Utilice la DRB para intentar comunicar con el grupo de instrumentos. ¿Puede la DRB identificar o comunicarse con alguno de los módulos?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → Consulte la categoría Comunicaciones y proceda con el síntoma Fallo de comunicación del bus PCI. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo de la radio. Coloque el encendido en la posición ON. Utilice una luz de prueba de 12 voltios conectada a masa para sondear el circuito de salida del interruptor de encendido prot. por fusible. ¿Se ilumina la luz de prueba?</p> <p>Sí → Diríjase a 3</p> <p>No → Repare el circuito de salida del interruptor de encendido prot. por fusible abierto o en corto. Consulte los diagramas de cableado que se encuentran en la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
3	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo de la radio. Utilice una luz de prueba de 12 voltios conectada a masa para sondear ambos circuitos B(+) prot. por fusible. ¿Se ilumina la luz de prueba para ambos circuitos?</p> <p>Sí → Diríjase a 4</p> <p>No → Repare el abierto o el corto en el circuito B(+) prot. por fusible. Consulte los diagramas de cableado que se encuentran en la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

***FALTA DE RESPUESTA DESDE LA RADIO — (Continuación)**

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
4	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo de la radio. Utilice una luz de prueba de 12 voltios conectada a 12 voltios para sondear ambos circuitos de masa. ¿Se ilumina la luz de prueba para ambos circuitos?</p> <p>Sí → Diríjase a 5</p> <p>No → Repare el circuito de masa en abierto. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
5	<p>Nota: Antes de continuar, asegúrese de que existe comunicación del bus PCI con los otros módulos del vehículo. De lo contrario, consulte la lista de síntomas del menú y repare según sea necesario.</p> <p>Desconecte el conector de mazo de la radio. Utilice el cable de entrada del osciloscopio CH7058, el adaptador de cable en el aparato de prueba CH7062 y las sondas roja y negra de prueba. Conecte el cable de entrada del osciloscopio al conector del canal uno de la DRB. Fije los conductores rojo y negro y el adaptador del cable en la sonda al cable de entrada del osciloscopio. Utilice la DRBIII® para seleccionar Herramientas del módulo de ampliación permanente (Pep). Seleccione el osciloscopio. Seleccione Datos actuales. Seleccione la onda cuadrada de 12 voltios. Pulse F2 para oscilograma. Pulse F2 y utilice la flecha descendente para fijar la escala de voltaje en 20 voltios. Fije la sonda en x10. Una vez completado, vuelva a pulsar F2. Conecte el cable negro a masa del chasis. Conecte el cable rojo al circuito del bus PCI en el conector de la radio. Coloque el encendido en la posición ON. Observe la visualización de voltaje del osciloscopio de la DRB. ¿Cambia el voltaje de 0 a aproximadamente 7,5 voltios?</p> <p>Sí → Reemplace la radio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Repare un abierto en el circuito del bus PCI. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:

*FALTA DE RESPUESTA DESDE EL SIACM DERECHO

CAUSAS POSIBLES

INVESTIGACION DEL ACM

CIRCUITO DE MASA ABIERTO

CIRCUITO DE SALIDA DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE (RUN/START) ABIERTO

CIRCUITO DEL BUS PCI ABIERTO

MODULO DE CONTROL DE AIRBAG DE IMPACTO LATERAL DERECHO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRBIII® para seleccionar Sujeciones pasivas. Utilice la DRBIII® para seleccionar Airbag y lea los DTC activos. ¿Se establece el DTC Pérdida de encendido en posición RUN/START?</p> <p>Sí → Consulte la lista de síntomas y efectúe el síntoma Pérdida de encendido (RUN/START). Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 2</p>	Todos
2	<p>Asegúrese de que la batería está completamente cargada. Advertencia: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION OFF, DESCONECTE LA BATERIA Y ESPERE 2 MINUTOS ANTES DE CONTINUAR. Desconecte el conector de mazo del módulo de control de airbag de impacto lateral derecho. Conecte el adaptador de SIACM de la herramienta de carga apropiada al conector del SIACM. Utilice una luz de prueba de 12 voltios conectada a 12 voltios para sondear cada circuito de masa. NOTA: Asegúrese de que la luz de prueba se conecta al terminal positivo de la batería. ¿Se ilumina la luz de prueba?</p> <p>Sí → Diríjase a 3</p> <p>No → Repare el circuito de masa en abierto. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p> <p>Nota: al volver a conectar los componentes del sistema airbag debe colocarse el encendido en posición OFF y desconectarse la batería.</p>	Todos

***FALTA DE RESPUESTA DESDE EL SIACM DERECHO — (Continuación)**

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	<p>Advertencia: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION OFF, DESCONECTE LA BATERIA Y ESPERE 2 MINUTOS ANTES DE CONTINUAR.</p> <p>Desconecte el conector de mazo del módulo de control de airbag de impacto lateral derecho.</p> <p>Conecte el adaptador de SIACM de la herramienta de carga apropiada al conector del SIACM.</p> <p>Coloque el encendido en posición ON y, a continuación, vuelva a conectar la batería.</p> <p>Mida el voltaje del circuito de salida (RUN/START) del interruptor de encendido prot. por fusible.</p> <p>¿Está el voltaje por encima de 6,0 voltios?</p> <p>Sí → Diríjase a 4</p> <p>No → Repare un abierto en el circuito de salida (RUN/START) del interruptor de encendido prot. por fusible.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p> <p>Nota: al volver a conectar los componentes del sistema airbag debe colocarse el encendido en posición OFF y desconectarse la batería.</p>	Todos
4	<p>NOTA: Asegúrese de que existe comunicación del bus PCI con otros módulos. Si no es así, consulte el síntoma Fallo de comunicación del bus PCI y repare según sea necesario.</p> <p>ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION OFF, DESCONECTE LA BATERIA Y ESPERE DOS MINUTOS ANTES DE CONTINUAR.</p> <p>Desconecte el conector de mazo del módulo de control de airbag de impacto lateral derecho.</p> <p>Conecte el adaptador de SIACM de la herramienta de carga apropiada al conector del SIACM.</p> <p>Coloque el encendido en posición ON y, a continuación, vuelva a conectar la batería.</p> <p>Utilice el cable de entrada del osciloscopio CH7058, el adaptador de cable en el aparato de prueba CH7062 y las sondas roja y negra de prueba.</p> <p>Conecte el cable de entrada del osciloscopio al conector del canal uno de la DRB. Fije los conductores rojo y negro y el adaptador del cable en la sonda al cable de entrada del osciloscopio.</p> <p>Utilice la DRBIII® para seleccionar Herramientas del módulo de ampliación permanente (Pep).</p> <p>Seleccione el osciloscopio.</p> <p>Seleccione Datos actuales.</p> <p>Seleccione la onda cuadrada de 12 voltios.</p> <p>Seleccione F2 para osciloscopio, a continuación pulse ENTER para seleccionar el canal.</p> <p>Pulse F2 y utilice la flecha descendente para fijar la escala de voltaje en 20 voltios.</p> <p>Fije la sonda en x10. Una vez completado, vuelva a pulsar F2.</p> <p>Conecte el cable negro a la masa del chasis. Conecte el cable rojo al circuito del bus PCI en el conector del módulo de control de airbag de impacto lateral derecho.</p> <p>Observe la visualización de voltaje del osciloscopio de la DRB.</p> <p>¿Cambia el voltaje de 0 a aproximadamente 7,5 voltios?</p> <p>Sí → Reemplace el módulo de control de airbag de impacto lateral derecho (RSIACM) según la Información de servicio. ADVERTENCIA: Asegúrese de que la batería está desconectada y espere 2 minutos antes de continuar.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p> <p>No → Repare un abierto en el circuito del bus PCI.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:

***FALTA DE RESPUESTA DESDE EL MODULO DE INMOVILIZADOR CON LLAVE CENTINELA**

CAUSAS POSIBLES
<p>INTENTE COMUNICAR CON EL MIC</p> <p>CIRCUITO DE MASA ABIERTO</p> <p>CIRCUITO DE SALIDA DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROTEGIDO POR FUSIBLE ABIERTO</p> <p>CIRCUITO DE B(+) PROT. POR FUSIBLE ABIERTO</p> <p>CIRCUITO DEL BUS PCI ABIERTO</p> <p>MODULO DE INMOVILIZADOR CON LLAVE CENTINELA</p>

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON.</p> <p>Utilice la DRB para intentar comunicar con el grupo de instrumentos.</p> <p>¿Ha podido la DRB identificar o comunicar con el MIC?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → Consulte la Lista de síntomas para problemas relacionados con falta de comunicación con el MIC.</p> <p>Efectúe la VERIFICACION DEL SKIS.</p>	Todos
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF.</p> <p>Desconecte el conector de mazo del SKIM.</p> <p>Utilice una luz de prueba de 12 voltios conectada a 12 voltios para sondear cada circuito de masa.</p> <p>¿Se ilumina la luz de prueba?</p> <p>Sí → Diríjase a 3</p> <p>No → Repare el circuito de masa en abierto.</p> <p>Efectúe la VERIFICACION DEL SKIS.</p>	Todos
3	<p>Coloque el encendido en posición OFF.</p> <p>Desconecte el conector de mazo del SKIM.</p> <p>Coloque el encendido en la posición ON.</p> <p>Utilice una luz de prueba de 12 voltios conectada a masa para sondear el circuito de salida del interruptor de encendido prot. por fusible.</p> <p>¿Se ilumina la luz de prueba?</p> <p>Sí → Diríjase a 4</p> <p>No → Repare el circuito de salida del interruptor de encendido protegido por fusible en abierto.</p> <p>Efectúe la VERIFICACION DEL SKIS.</p>	Todos

***FALTA DE RESPUESTA DESDE EL MODULO DE INMOVILIZADOR CON LLAVE CENTINELA — (Continuación)**

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
4	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del SKIM. Utilice una luz de prueba de 12 voltios conectada a masa para sondear el circuito B(+) prot. por fusible. ¿Se ilumina la luz de prueba?</p> <p>Sí → Diríjase a 5</p> <p>No → Repare el circuito B(+) protegido por fusible en abierto. Efectúe la VERIFICACION DEL SKIS.</p>	Todos
5	<p>Nota: Antes de continuar, asegúrese de que existe comunicación del bus PCI con los otros módulos del vehículo. De lo contrario, consulte la lista de síntomas del menú y repare según sea necesario.</p> <p>Desconecte el conector de mazo del SKIM. Utilice el cable de entrada del osciloscopio CH7058, el adaptador de cable en el aparato de prueba CH7062 y las sondas roja y negra de prueba. Conecte el cable de entrada del osciloscopio al conector del canal uno de la DRB. Fije los conductores rojo y negro y el adaptador del cable en la sonda al cable de entrada del osciloscopio. Utilice la DRBIII® para seleccionar Herramientas del módulo de ampliación permanente (Pep). Seleccione el osciloscopio. Seleccione Datos actuales. Seleccione la onda cuadrada de 12 voltios. Pulse F2 para oscilograma. Pulse F2 y utilice la flecha descendente para fijar la escala de voltaje en 20 voltios. Fije la sonda en x10. Una vez completado, vuelva a pulsar F2. Conecte el cable negro a masa del chasis. Conecte el cable rojo al circuito del bus PCI en el conector del SKIM. Coloque el encendido en la posición ON. Observe la visualización de voltaje del osciloscopio de la DRB. ¿Cambia el voltaje de 0 a aproximadamente 7,5 voltios?</p> <p>Sí → Diríjase a 6</p> <p>No → Repare un abierto en el circuito del bus PCI. Efectúe la VERIFICACION DEL SKIS.</p>	Todos
6	<p>Si no quedan otras causas posibles, vea la reparación.</p> <p>Repare</p> <p>Utilizando la información de servicio, reemplace y programe el módulo de inmovilizador con llave centinela. Efectúe la VERIFICACION DEL SKIS.</p>	Todos

Síntoma:

***FALTA DE RESPUESTA DESDE EL MODULO DE CONTROL DE LA CAJA DE TRANSFERENCIA**

CAUSAS POSIBLES
FALTA DE RESPUESTA DESDE EL MODULO DE CONTROL DE LA CAJA DE TRANSFERENCIA
CIRCUITO DE B(+) PROT. POR FUSIBLE ABIERTO
CIRCUITO DE MASA ABIERTO
CIRCUITO DEL BUS PCI ABIERTO
MODULO DE CONTROL DE LA CAJA DE TRANSFERENCIA

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON.</p> <p>NOTA: En cuanto establezca comunicación con uno o más módulos, utilice la DRB III® para responder a la pregunta.</p> <p>Utilice la DRB III para intentar comunicar con el módulo de control de airbag.</p> <p>Utilice la DRB III® para intentar comunicar con el módulo de control delantero.</p> <p>¿Ha podido la DRB III® identificar o establecer comunicación con uno y otro módulo?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → Consulte la categoría Comunicaciones y proceda con el síntoma Fallo de comunicación del bus PCI.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CAJA DE TRANSFERENCIA.</p>	Todos
2	<p>Apague el encendido, colocándolo en la posición LOCK.</p> <p>Desconecte los conectores de mazo del TCCM.</p> <p>Utilice una luz de prueba de 12 voltios conectada a masa para comprobar el circuito B(+) prot. por fusible en el conector de mazo del TCCM.</p> <p>NOTA: La luz de prueba debe iluminarse con intensidad. Compare esa intensidad de luz con la de una conexión directa a la batería.</p> <p>¿Se enciende con intensidad la luz de prueba?</p> <p>Sí → Diríjase a 3</p> <p>No → Repare un abierto en el circuito B(+) prot. por fusible. Si el fusible está abierto, asegúrese de comprobar si existe un corto a masa. Consulte los diagramas de cableado que se encuentran en la información de servicio.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CAJA DE TRANSFERENCIA.</p>	Todos

***FALTA DE RESPUESTA DESDE EL MODULO DE CONTROL DE LA CAJA DE TRANSFERENCIA — (Continuación)**

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	<p>Apague el encendido, colocándolo en la posición LOCK. Desconecte los conectores de mazo del TCCM. Utilice una luz de prueba de 12 voltios conectada a 12 voltios para comprobar cada circuito de masa en los conectores de mazo del TCCM. NOTA: La luz de prueba debe iluminarse con intensidad. Compare esa intensidad de luz con la de una conexión directa a la batería. ¿Se enciende la luz de prueba con intensidad para cada circuito de masa?</p> <p>Sí → Diríjase a 4</p> <p>No → Repare un abierto en el circuito de masa. Consulte los diagramas de cableado en la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CAJA DE TRANSFERENCIA.</p>	Todos
4	<p>Nota: Antes de continuar, asegúrese de que existe comunicación del bus PCI con los otros módulos del vehículo. De lo contrario, consulte la lista de síntomas del menú y repare según sea necesario. Apague el encendido, colocándolo en la posición LOCK. Desconecte el conector de mazo del TCCM. Utilice el cable de entrada del osciloscopio CH7058, el adaptador de cable en el aparato de prueba CH7062 y las sondas roja y negra de prueba. Conecte el cable de entrada del osciloscopio al conector del canal uno de la DRB. Fije los conductores rojo y negro y el adaptador del cable en la sonda al cable de entrada del osciloscopio. Utilice la DRBIII® para seleccionar Herramientas del módulo de ampliación permanente (Pep). Seleccione el osciloscopio. Seleccione Datos actuales. Seleccione la onda cuadrada de 12 voltios. Pulse F2 para oscilograma. Pulse F2 y utilice la flecha descendente para fijar la escala de voltaje en 20 voltios. Fije la sonda en x10. Una vez completado, vuelva a pulsar F2. Conecte el cable negro a masa del chasis. Conecte el cable rojo al circuito del bus PCI en el conector del TCCM. Coloque el encendido en la posición ON. Observe el voltaje visualizado en el osciloscopio de la DRBIII®. ¿Cambia el voltaje de 0 a aproximadamente 7,5 voltios?</p> <p>Sí → Diríjase a 5</p> <p>No → Repare un abierto en el circuito del bus PCI. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CAJA DE TRANSFERENCIA.</p>	Todos
5	<p>Si no quedan otras causas posibles, vea la reparación.</p> <p>Repare</p> <p>Reemplace el Módulo de control de la caja de transferencia de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CAJA DE TRANSFERENCIA.</p>	Todos

Síntoma:

***FALTA DE RESPUESTA DESDE EL MODULO DE CONTROL DE LA CAJA DE CAMBIOS – 3.7/5.7L**

CAUSAS POSIBLES
FALTA DE RESPUESTA DESDE EL MODULO DE CONTROL DE LA CAJA DE CAMBIOS
CIRCUITO DE SALIDA DE INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE (RUN/ST, EN MARCHA Y ARRANQUE) ABIERTO
CIRCUITO DE SALIDA DE INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE (START, arranque) ABIERTO
CIRCUITO DE SALIDA (START) DE INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE EN CORTO
CIRCUITO DE B(+) PROT. POR FUSIBLE ABIERTO
CIRCUITOS DE MASA ABIERTOS
CIRCUITO DEL BUS PCI ABIERTO
MODULO DE CONTROL DE LA CAJA DE CAMBIOS

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Encendido en posición ON, motor parado.</p> <p>Nota: En cuanto uno o más módulos comuniquen con la DRB, responda a la pregunta.</p> <p>Utilice la DRB para intentar comunicar con el módulo de control de airbag.</p> <p>Utilice la DRB para intentar comunicar con el grupo de instrumentos.</p> <p>¿Puede la DRB identificar o comunicarse con alguno de los módulos?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → Consulte la categoría Comunicación de la carrocería y efectúe el síntoma Fallo de comunicación del bus PCI.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA TRANSMISION 45RFE/545RFE - VER 1.</p>	Todos
2	<p>Apague el encendido, colocándolo en la posición LOCK.</p> <p>Desconecte el conector de mazo del TCM.</p> <p>Encendido en posición ON, motor parado.</p> <p>Utilice una luz de prueba de 12 voltios conectada a masa para comprobar el circuito de salida (RUN/START) del interruptor de encendido prot. por fusible.</p> <p>NOTA: La luz de prueba debe iluminarse con intensidad. Compare esa intensidad de luz con la de una conexión directa a la batería.</p> <p>¿Se enciende con intensidad la luz de prueba?</p> <p>Sí → Diríjase a 3</p> <p>No → Repare un abierto en el circuito de salida (RUN/START) del interruptor de encendido prot. por fusible. Consulte la localización de los diagramas de cableado de la Información de servicio.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA TRANSMISION 45RFE/545RFE - VER 1.</p>	Todos

***FALTA DE RESPUESTA DESDE EL MODULO DE CONTROL DE LA CAJA DE CAMBIOS - 3.7/5.7L — (Continuación)**

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	<p>Apague el encendido, colocándolo en la posición LOCK. Desconecte el conector de mazo del TCM. Retire el relé del motor de arranque del IPM. Utilice una luz de prueba de 12 voltios conectada a masa para comprobar el circuito de salida (START) del interruptor de encendido prot. por fusible. NOTA: La luz de prueba debe iluminarse con intensidad. Compare esa intensidad de luz con la de una conexión directa a la batería. Observe la luz de prueba mientras coloca momentáneamente el interruptor de encendido en posición START. ¿Se enciende con intensidad la luz de prueba?</p> <p>Sí → Diríjase a 4</p> <p>No → Repare un abierto en el circuito de salida (START) del interruptor de encendido prot. por fusible. Consulte los diagramas de cableado situados en la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA TRANSMISION 45RFE/545RFE - VER 1.</p>	Todos
4	<p>Apague el encendido, colocándolo en la posición LOCK. Desconecte el conector de mazo del TCM. Utilice un voltímetro en la escala de milivoltios para medir el voltaje del circuito de salida (START) del interruptor de encendido prot. por fusible. NOTA: Si hay voltaje en este circuito con el interruptor de encendido en cualquier posición excepto START, puede existir una condición de falta de respuesta. NOTA: Un voltaje de hasta 0,080 milivoltios puede provocar esta condición. NOTA: Compruebe si existen componentes instalados postventa que pudieran provocar esta condición. Efectúe este paso con el interruptor de encendido en cada posición excepto START. ¿Hay voltaje?</p> <p>Sí → Repare el circuito de salida (START) del interruptor de encendido prot. por fusible en corto a tensión. Consulte los diagramas de cableado que se encuentran en la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA TRANSMISION 45RFE/545RFE - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 5</p> <p>Nota: Vuelva a instalar el relé del motor de arranque original.</p>	Todos
5	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del TCM. Utilice una luz de prueba de 12 voltios conectada a masa para comprobar el circuito B(+) prot. por fusible. NOTA: La luz de prueba debe iluminarse con intensidad. Compare esa intensidad de luz con la de una conexión directa a la batería. ¿Se enciende con intensidad la luz de prueba?</p> <p>Sí → Diríjase a 6</p> <p>No → Repare un abierto en el circuito de salida B(+) del interruptor prot. por fusible. Consulte los diagramas de cableado situados en la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA TRANSMISION 45RFE/545RFE - VER 1.</p>	Todos

***FALTA DE RESPUESTA DESDE EL MODULO DE CONTROL DE LA CAJA DE CAMBIOS - 3.7/5.7L — (Continuación)**

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
6	<p>Apague el encendido, colocándolo en la posición LOCK. Desconecte el conector de mazo del TCM. Utilice una luz de prueba de 12 voltios conectada a 12 voltios para comprobar cada circuito de masa en el conector de mazo del TCM. NOTA: La luz de prueba debe iluminarse con intensidad. Compare esa intensidad de luz con la de una conexión directa a la batería. ¿Se ilumina la luz de prueba con intensidad en todos los circuitos de masa?</p> <p>Sí → Diríjase a 7</p> <p>No → Repare un abierto en los circuitos de masa. Compruebe la conexión principal de masa al bloque del motor y/o el chasis. Consulte los diagramas de cableado situados en la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA TRANSMISION 45RFE/545RFE - VER 1.</p>	Todos
7	<p>Nota: Antes de continuar, asegúrese de que existe comunicación del bus PCI con los otros módulos del vehículo. De lo contrario, consulte la lista de síntomas del menú y repare según sea necesario. Desconecte el conector de mazo del TCM. Utilice el cable de entrada del osciloscopio CH7058, el adaptador de cable en el aparato de prueba CH7062 y las sondas roja y negra de prueba. Conecte el cable de entrada del osciloscopio al conector del canal uno de la DRB. Fije los conductores rojo y negro y el adaptador del cable en la sonda al cable de entrada del osciloscopio. Utilice la DRBIII® para seleccionar Herramientas del módulo de ampliación permanente (Pep). Seleccione el osciloscopio. Seleccione Datos actuales. Seleccione la onda cuadrada de 12 voltios. Pulse F2 para oscilograma. Pulse F2 y utilice la flecha descendente para fijar la escala de voltaje en 20 voltios. Fije la sonda en x10. Una vez completado, vuelva a pulsar F2. Conecte el cable negro a la masa del chasis. Conecte el cable rojo al circuito del bus PCI en el conector del TCM. Coloque el encendido en la posición ON. Observe la visualización de voltaje del osciloscopio de la DRB. ¿Cambia el voltaje de 0 a aproximadamente 7,5 voltios?</p> <p>Sí → Diríjase a 8</p> <p>No → Repare un abierto en el circuito del bus PCI. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA TRANSMISION 45RFE/545RFE - VER 1.</p>	Todos
8	<p>Utilice el diagrama esquemático como guía para inspeccionar el cableado y los conectores. Repare según sea necesario. Preste especial atención a todos los circuitos de alimentación eléctrica y masa. Si no quedan otras causas posibles, vea la reparación.</p> <p>Repare</p> <p>Reemplace el módulo de control de la transmisión de acuerdo con la Información de servicio. UTILICE LA DRBIII® PARA EFECTUAR EL PROCEDIMIENTO DE APRENDIZAJE RAPIDO. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA TRANSMISION 45RFE/545RFE - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:***FALTA DE RESPUESTA DESDE EL MODULO DE CONTROL DE LA CAJA DE CAMBIOS - 4.7L****CAUSAS POSIBLES**

FALTA DE RESPUESTA DESDE EL MODULO DE CONTROL DE LA CAJA DE CAMBIOS
 CIRCUITO DE SALIDA DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROTEGIDO POR FUSIBLE ABIERTO
 CIRCUITO DE B(+) PROT. POR FUSIBLE ABIERTO
 CIRCUITOS DE MASA ABIERTOS
 CIRCUITO DEL BUS PCI ABIERTO
 MODULO DE CONTROL DEL MECANISMO DE TRANSMISION

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Nota: En cuanto uno o más módulos comuniquen con la DRB, responda a la pregunta. Utilice la DRB para intentar comunicar con el grupo de instrumentos. Utilice la DRB para intentar comunicar con el módulo de control de airbag. ¿Pudo la DRB identificar o establecer comunicación con ambos módulos?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → Consulte la categoría Comunicaciones y efectúe el síntoma apropiado. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CAJA DE CAMBIOS 45RFE/545RFE (NGC) - VER 1.</p>	Todos
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte los conectores de mazo del PCM. PRECAUCION: NO SONDEE LOS CONECTORES DE MAZO DEL PCM. SI SE SONDEAN LOS CONECTORES DE MAZO DEL PCM, SE DAÑARAN LOS TERMINALES DEL PCM PROVOCANDO UNA CONEXION DEFICIENTE ENTRE TERMINAL Y ESPIGA. INSTALE LA HERRAMIENTA ESPECIAL MILLER N° 8815 PARA EFECTUAR LA DIAGNOSIS. Coloque el encendido en la posición ON. Utilice una luz de prueba de 12 voltios conectada a masa para sondear ambos circuitos de salida del interruptor de encendido prot. por fusible (cav. 11 y 12) en el terminal apropiado de la herramienta especial n° 8815. NOTA: La luz de prueba debe iluminarse con intensidad. Compare esa intensidad de luz con la de una conexión directa a la batería. ¿Se ilumina la luz de prueba para ambos circuitos?</p> <p>Sí → Diríjase a 3</p> <p>No → Repare un abierto en el circuito de salida del interruptor de encendido prot. por fusible. Consulte los diagramas de cableado que se encuentran en la información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CAJA DE CAMBIOS 45RFE/545RFE (NGC) - VER 1.</p>	Todos

***FALTA DE RESPUESTA DESDE EL MODULO DE CONTROL DE LA CAJA DE CAMBIOS - 4.7L — (Continuación)**

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte los conectores de mazo del PCM. PRECAUCION: NO SONDEE LOS CONECTORES DE MAZO DEL PCM. SI SE SONDEAN LOS CONECTORES DE MAZO DEL PCM, SE DAÑARAN LOS TERMINALES DEL PCM PROVOCANDO UNA CONEXION DEFICIENTE ENTRE TERMINAL Y ESPIGA. INSTALE LA HERRAMIENTA ESPECIAL MILLER Nº 8815 PARA EFECTUAR LA DIAGNOSIS. Utilice una luz de prueba de 12 voltios conectada a masa para sondear el circuito B(+) prot. por fusible en el terminal apropiado de la herramienta especial nº 8815. NOTA: La luz de prueba debe iluminarse con intensidad. Compare esa intensidad de luz con la de una conexión directa a la batería. ¿Se ilumina la luz de prueba?</p> <p>Sí → Diríjase a 4</p> <p>No → Repare un abierto en el circuito de salida B(+) del interruptor prot. por fusible. Consulte los diagramas de cableado situados en la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CAJA DE CAMBIOS 45RFE/545RFE (NGC) - VER 1.</p>	Todos
4	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte los conectores de mazo del PCM. PRECAUCION: NO SONDEE LOS CONECTORES DE MAZO DEL PCM. SI SE SONDEAN LOS CONECTORES DE MAZO DEL PCM, SE DAÑARAN LOS TERMINALES DEL PCM PROVOCANDO UNA CONEXION DEFICIENTE ENTRE TERMINAL Y ESPIGA. INSTALE LA HERRAMIENTA ESPECIAL MILLER Nº 8815 PARA EFECTUAR LA DIAGNOSIS. Utilice una luz de prueba de 12 voltios conectada a 12 voltios para sondear cada circuito de masa en el terminal apropiado de la herramienta especial nº 8815. NOTA: La luz de prueba debe iluminarse con intensidad. Compare esa intensidad de luz con la de una conexión directa a la batería. ¿Se ilumina la luz en todos los circuitos de masa?</p> <p>Sí → Diríjase a 5</p> <p>No → Repare un abierto en los circuitos de masa. Compruebe la conexión principal de masa al bloque del motor y/o el chasis. Consulte los diagramas de cableado situados en la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CAJA DE CAMBIOS 45RFE/545RFE (NGC) - VER 1.</p>	Todos

***FALTA DE RESPUESTA DESDE EL MODULO DE CONTROL DE LA CAJA DE CAMBIOS - 4.7L — (Continuación)**

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
5	<p>Nota: Antes de continuar, asegúrese de que existe comunicación del bus PCI con los otros módulos del vehículo. De lo contrario, consulte la lista de síntomas del menú y repare según sea necesario.</p> <p>Desconecte los conectores de mazo del PCM.</p> <p>PRECAUCION: NO SONDEE LOS CONECTORES DE MAZO DEL PCM. SI SE SONDEAN LOS CONECTORES DE MAZO DEL PCM, SE DAÑARAN LOS TERMINALES DEL PCM PROVOCANDO UNA CONEXION DEFICIENTE ENTRE TERMINAL Y ESPIGA. INSTALE LA HERRAMIENTA ESPECIAL MILLER Nº 8815 PARA EFECTUAR LA DIAGNOSIS.</p> <p>Utilice el cable de entrada del osciloscopio CH7058, el adaptador de cable en el aparato de prueba CH7062 y las sondas roja y negra de prueba.</p> <p>Conecte el cable de entrada del osciloscopio al conector del canal uno de la DRB. Fije los conductores rojo y negro y el adaptador del cable en la sonda al cable de entrada del osciloscopio.</p> <p>Utilice la DRBIII® para seleccionar Herramientas del módulo de ampliación permanente (Pep).</p> <p>Seleccione el osciloscopio.</p> <p>Seleccione Datos actuales.</p> <p>Seleccione la onda cuadrada de 12 voltios.</p> <p>Pulse F2 para oscilograma.</p> <p>Pulse F2 y utilice la flecha descendente para fijar la escala de voltaje en 20 voltios.</p> <p>Fije la sonda en x10. Una vez completado, vuelva a pulsar F2.</p> <p>Conecte el cable negro a la masa del chasis. Conecte el cable rojo al circuito del bus PCI en el terminal apropiado de la herramienta especial nº 8815.</p> <p>Coloque el encendido en la posición ON.</p> <p>Observe la visualización de voltaje del osciloscopio de la DRB.</p> <p>¿Cambia el voltaje de 0 a aproximadamente 7,5 voltios?</p> <p>Sí → Diríjase a 6</p> <p>No → Repare un abierto en el circuito del bus PCI.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CAJA DE CAMBIOS 45RFE/545RFE (NGC) - VER 1.</p>	Todos
6	<p>Utilice el diagrama esquemático como guía para inspeccionar el cableado y los conectores. Repare según sea necesario. Preste especial atención a todos los circuitos de alimentación eléctrica y masa.</p> <p>Si no quedan otras causas posibles, vea la reparación.</p> <p>Repare</p> <p>Reemplace y programe el módulo de control del mecanismo de transmisión de acuerdo con la Información de servicio. UTILICE LA DRBIII® PARA EFECTUAR EL PROCEDIMIENTO DE APRENDIZAJE RAPIDO.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CAJA DE CAMBIOS 45RFE/545RFE (NGC) - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:

*FALLO DE COMUNICACION DEL BUS PCI

CAUSAS POSIBLES
<p>DEFECTO INTERMITENTE DE MAZO DEL CABLEADO</p> <p>CIRCUITO DEL BUS PCI ABIERTO EN EL CONECTOR DE ENLACE DE DATOS (DLC)</p> <p>CIRCUITO DEL BUS PCI EN CORTO A VOLTAJE</p> <p>MODULO EN CORTO A TENSION</p> <p>CIRCUITO DEL BUS PCI EN CORTO A MASA</p> <p>MODULO EN CORTO A MASA</p>

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Nota: Antes de comenzar determine los módulos con que está equipado este vehículo.</p> <p>Nota: Al intentar comunicar con alguno de los módulos de este vehículo, la DRB visualizará 1 de los 2 dos errores diferentes de comunicación: un mensaje de FALTA DE RESPUESTA o un mensaje de SEÑALES +/- DEL BUS EN ABIERTO.</p> <p>Coloque el encendido en la posición ON.</p> <p>Utilice la DRB para intentar comunicar con los módulos de control siguientes:</p> <p>Módulo de control del airbag</p> <p>Módulo de control delantero</p> <p>Grupo de instrumentos</p> <p>¿Ha podido la DRBIII® comunicar con uno o más módulos?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → Diríjase a 3</p>	Todos
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF.</p> <p>Nota: Inspeccione visualmente el mazo del cableado asociado. Compruebe si existe algún cable con rozamiento, perforado o parcialmente roto.</p> <p>Nota: Inspeccione visualmente los conectores de mazo de cables asociados. Observe si existen terminales rotos, doblados, desplazados hacia afuera o corroídos.</p> <p>Nota: Si la DRBIII® no puede comunicar con uno sólo de los módulos, consulte la lista de categorías en busca del síntoma relacionado.</p> <p>¿Ha encontrado algún problema?</p> <p>Sí → Repare el mazo/conectores del cableado según sea necesario. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Prueba completa.</p>	Todos

***FALLO DE COMUNICACION DEL BUS PCI — (Continuación)**

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del PCM/ECM. Nota: Si está equipado con NGC acate la precaución de más adelante.</p> <p>PRECAUCION: NO SONDEE LOS CONECTORES DE MAZO DEL PCM. SI SE SONDEAN LOS CONECTORES DE MAZO DEL PCM, SE DAÑARAN LOS TERMINALES DEL PCM PROVOCANDO UNA CONEXION DEFICIENTE ENTRE TERMINAL Y ESPIGA. INSTALE LA HERRAMIENTA ESPECIAL MILLER Nº 8815 PARA EFECTUAR LA DIAGNOSIS.</p> <p>Desconecte la DRB desde el conector de enlace de datos (DLC). Desconecte el cable negativo de la batería. Mida la resistencia del circuito del bus PCI entre el Conector enlace de datos (DLC) y el conector de mazo del PCM/ECM. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Diríjase a 4</p> <p>No → Repare un abierto en el circuito del bus PCI. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
4	<p>NOTA: Vuelva a conectar el conector de mazo del PCM/ECM y el cable negativo de la batería.</p> <p>Coloque el encendido en la posición ON. Mida el voltaje del circuito del bus PCI en el conector de enlace de datos (DLC). ¿Está el voltaje por encima de 7,0 voltios?</p> <p>Sí → Diríjase a 5</p> <p>No → Diríjase a 6</p>	Todos
5	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Utilice un voltímetro para conectar un extremo al circuito del bus PCI en el DLC y el otro extremo a masa.</p> <p>Nota: Cuando realice el paso siguiente, coloque el encendido en posición OFF (espere un minuto) antes de desconectar cualquier módulo. Cuando el módulo esté desconectado, coloque el encendido en posición ON para comprobar si existe un corto a tensión.</p> <p>Coloque el encendido en la posición ON. Mientras observa el voltímetro, desconecte cada módulo del vehículo uno por uno. ¿Se mantiene el voltaje constante por encima de 7,0 voltios con todos los módulos desconectados?</p> <p>Sí → Repare un corto a tensión en el circuito del bus PCI. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace el módulo que al ser desconectado ha provocado la desaparición del corto a tensión. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

*FALLO DE COMUNICACION DEL BUS PCI — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
6	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el cable negativo de la batería. Utilizando un ohmiómetro, conecte un extremo al circuito del bus PCI en el DLC y el otro extremo a masa. Mientras observa el ohmiómetro, desconecte cada módulo del vehículo uno por uno. NOTA: La resistencia a masa total a través de todos los módulos habitualmente es de 350 a 1.000 ohmios. Cuantos más módulos hay en el bus, menor será la resistencia total del bus. ¿Está la resistencia por debajo de 150,0 ohmios con todos los módulos desconectados?</p> <p>Sí → Repare un corto a masa en el circuito del bus PCI. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace el módulo que al ser desconectado eliminó el corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:**FALTA DE MENSAJES DEL BUS****CAUSAS POSIBLES**

FALTA DE RESPUESTA - BUS PCI - PCM

FALTA DE REPUESTA – BUS PCI - MIC

CMTC / EVIC

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRBIII® para seleccionar MONITORES DE SISTEMA, y a continuación Exploración de módulo J1850. ¿Visualiza la DRBIII® PCM activo en el Bus?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → Consulte la categoría COMUNICACION para el síntoma relacionado. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
2	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRBIII® para seleccionar Grupo de instrumentos electromecánicos. ¿Hay respuesta del grupo de instrumentos?</p> <p>Sí → Reemplace y configure la CMTC (o EVIC) de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Consulte la categoría COMUNICACION para el síntoma relacionado. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:

FALLO INTERNO DE CMTC

CAUSAS POSIBLES

BRUJULA Y MINIORDENADOR DE VIAJE

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Efectúe la autocomprobación de la CMTC. Coloque el encendido en posición OFF. Pulse y mantenga pulsados los botones C/T y RESET. Coloque el encendido en la posición ON. NOTA: La autocomprobación de la CMTC también puede efectuarse empleando la DRBIII®. Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRBIII® para seleccionar Carrocería, CMTC, Prueba de sistema y, a continuación Autocomprobación. Observe la visualización de la DRBIII® o la CMTC después de la autocomprobación. NOTA: Los procedimientos siguientes también corresponden al EVIC. NOTA: La autocomprobación de la CMTC también puede efectuarse empleando la DRBIII®. Efectúe la autocomprobación de la CMTC. Cuando se visualice el código de fallo FALLO INTERNO DE CMTC, vea la reparación.</p> <p>Repare</p> <p>Reemplace y programe la CMTC de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:**DESIMANTE LA BRUJULA SEGUN EL MANUAL DE SERVICIO****CAUSAS POSIBLES**

DESIMANTE LA BRUJULA

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>NOTA: Una visualización de la brújula en blanco indica que es necesario desimantar el vehículo.</p> <p>NOTA: Una vez efectuada la desimantación, el vehículo entrará en Cal. rápida automática al colocar el encendido en posición ON.</p> <p>NOTA: Asegúrese de que la memoria de la brújula tiene almacenada la variación correcta de la brújula. Consulte "Ajuste de variación de la brújula" en la Información de servicio.</p> <p>Para informarse sobre el procedimiento de Desimantación de la brújula, consulte Información de servicio.</p> <p>Vea la reparación para la Prueba de verificación.</p> <p>Repare</p> <p>Cuando se haya completado el Procedimiento de desimantación, efectúe la Prueba de Verificación.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:

FCM – ERROR DE CONFIGURACION DE TEMP. AMBIENTE

Momento de verificación y condición de establecimiento:

FCM – ERROR DE CONFIGURACION DE TEMP. AMBIENTE

Momento de verificación: Durante la puesta en marcha.

Condición de establecimiento: El FCM detecta que hay un sensor de temperatura ambiente en el circuito de entrada y ha realizado la autoconfiguración, y otro módulo está transmitiendo un mensaje de temp. ambiente redundante.

CAUSAS POSIBLES

CONFIGURACION INCORRECTA

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>NOTA: Este código solamente se establecerá si el FCM detecta que otro módulo está transmitiendo un mensaje de temp. ambiente redundante.</p> <p>NOTA: Antes de continuar con esta prueba, diagnostique y repare cualquier DTC de Comunicación.</p> <p>Asegúrese de que el vehículo tiene un sensor de temperatura ambiente solamente, y que está conectado por cable al FCM.</p> <p>Utilice la DRB III® para borrar los DTC.</p> <p>Cicle el encendido para autoconfigurar el FCM.</p> <p>Utilice la DRB III® para leer los DTC.</p> <p>¿Reaparece el DTC?</p> <p>Sí → Asegúrese de que el vehículo no está equipado con varios sensores de temperatura ambiente. Si el vehículo está equipado con NGC, desconecte el sensor de temp. ambiente del FCM y cicle el encendido.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Prueba completa.</p>	Todos

Síntoma:**FCM – ENTRADA DE SENSOR DE TEMP. AMBIENTE BAJA****Momento de verificación y condición de establecimiento:****FCM – ENTRADA DE SENSOR DE TEMP. AMBIENTE BAJA**

Momento de verificación: Continuamente con el encendido en posición ON.

Condición de establecimiento: El FCM detecta menos de 0,5 voltios en el circuito de la señal del sensor de temperatura ambiente.

CAUSAS POSIBLES

SENSOR DE TEMPERATURA AMBIENTE

CIRCUITO DE LA SEÑAL DEL SENSOR DE TEMPERATURA AMBIENTE EN CORTO A MASA

CIRCUITO DE LA SEÑAL DE SENSOR DE TEMPERATURA AMBIENTE EN CORTO AL CIRCUITO DE RETORNO DEL SENSOR

MODULO DE CONTROL DELANTERO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del sensor de temperatura ambiente. Cierre todas las puertas del vehículo. Coloque el encendido en la posición ON. Observe la visualización de la CMTC o el EVIC. ¿Visualiza la CMTC o el EVIC -40° F (-40° C)?</p> <p>Sí → Reemplace el sensor de temperatura ambiente. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 2</p>	Todos
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C3 de mazo del IPM. Desconecte el conector de mazo del sensor de temperatura ambiente. Mida la resistencia entre masa y el circuito de la señal del sensor de temperatura ambiente. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Repare el circuito de la señal del sensor de temperatura ambiente en corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 3</p>	Todos

FCM - ENTRADA DE SENSOR DE TEMP. AMBIENTE BAJA — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del sensor de temperatura ambiente. Desconecte el conector C3 de mazo del IPM. Mida la resistencia entre el circuito de la señal del sensor de temperatura ambiente y el circuito de masa del sensor. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Repare el circuito de la señal del sensor de temperatura ambiente en corto al circuito de retorno del sensor. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace el módulo de control delantero de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:**FCM – ENTRADA DE SENSOR DE TEMP. AMBIENTE EN ABIERTO****Momento de verificación y condición de establecimiento:****FCM – ENTRADA DE SENSOR DE TEMP. AMBIENTE EN ABIERTO**

Momento de verificación: Continuamente con el encendido en posición ON.

Condición de establecimiento: El FCM detecta más de 5,0 voltios en el circuito de la señal del sensor de temperatura ambiente.

CAUSAS POSIBLES

CIRCUITO DE LA SEÑAL DEL SENSOR DE TEMPERATURA AMBIENTE EN CORTO A TENSION
SENSOR DE TEMPERATURA AMBIENTE

CIRCUITO DE RETORNO DE SENSOR DE TEMPERATURA AMBIENTE ABIERTO

CIRCUITO DE LA SEÑAL DEL SENSOR DE TEMPERATURA AMBIENTE ABIERTO

MODULO DE CONTROL DELANTERO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Desconecte el conector de mazo del sensor de temperatura ambiente. Conecte un cable de puente entre los circuitos de la señal del sensor y de masa del sensor. Cierre todas las puertas del vehículo. Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRBIII® en Sensores para leer el voltaje de Temperatura exterior. ¿Está el voltaje por debajo de 0,5 voltios?</p> <p>Sí → Reemplace el sensor de temperatura ambiente. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 2</p>	Todos
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del sensor de temperatura ambiente. Desconecte el conector C3 de mazo del IPM. Mida el voltaje entre el circuito de la señal del sensor de temperatura ambiente y masa. ¿Hay presencia de voltaje?</p> <p>Sí → Repare el circuito de la señal del sensor de temperatura ambiente en corto a tensión. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 3</p>	Todos

FCM - ENTRADA DE SENSOR DE TEMP. AMBIENTE EN ABIERTO — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del sensor de temperatura ambiente. Desconecte el conector C3 de mazo del IPM. Mida la resistencia del circuito de masa del sensor entre el conector C2 de mazo del IPM y el conector de mazo del sensor. ¿Está la resistencia por encima de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Repare un abierto en el circuito de retorno del sensor de temperatura ambiente. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 4</p>	Todos
4	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C3 de mazo del IPM. Desconecte el conector de mazo del sensor de temperatura ambiente. Mida la resistencia del circuito de la señal del sensor de temperatura ambiente entre el conector C2 de mazo del IPM y el conector de mazo del sensor. ¿Está la resistencia por encima de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Repare un abierto en el circuito de la señal del sensor de temperatura ambiente. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace el módulo de control delantero de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:**FIJACION DE VARIACION DE LA BRUJULA SEGUN LA INFORMACION DE SERVICIO****CAUSAS POSIBLES**

FIJE LA VARIACION DE LA BRUJULA

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Para informarse sobre los procedimientos de variación de la brújula, consulte la Información de servicio. Vea la reparación para la Prueba de verificación.</p> <p>Repare</p> <p>Cuando se haya completado el Procedimiento de variación de la brújula, efectúe la Prueba de verificación. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Lista de síntomas:

- *CONSUMO MEDIO DE COMBUSTIBLE IMPRECISO O INCORRECTO
- *DISTANCIA HASTA DEPOSITO VACIO IMPRECISA O INCORRECTA
- *TIEMPO TRANSCURRIDO CON ENCENDIDO ON IMPRECISO O INCORRECTO
- *CUENTAKILOMETROS PARCIAL IMPRECISO O INCORRECTO

Nota sobre las pruebas: Todos los síntomas mencionados se diagnostican utilizando las mismas pruebas. El título para las pruebas será ***CONSUMO MEDIO DE COMBUSTIBLE IMPRECISO O INCORRECTO**.

CAUSAS POSIBLES

CMTC / EVIC

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>NOTA: Antes de continuar con esta prueba, diagnostique y repare cualquier DTC del FCM, PCM o de Comunicación.</p> <p>NOTA: Asegúrese de que la CMTC ha sido configurada para el tamaño correcto de depósito de combustible. Utilice la DRBIII® para verificar o modificar la configuración de tamaño del depósito de combustible.</p> <p>Efectúe la autocomprobación de la CMTC.</p> <p>La autocomprobación puede efectuarse con la DRBIII® o manualmente empleando el procedimiento siguiente:</p> <p>Coloque el encendido en posición OFF.</p> <p>Pulse y mantenga pulsados los botones RESET y C/T.</p> <p>Coloque el encendido en la posición ON.</p> <p>Mantenga pulsados ambos botones hasta que se visualice la versión del software, y a continuación suelte los botones.</p> <p>Observe la visualización de la CMTC una vez completada la autocomprobación.</p> <p>¿Ha visualizado el EVIC "AUTOCOMPROBACION FALLIDA"?</p> <p>Sí → Reemplace y configure la CMTC (o EVIC) de acuerdo con la Información de servicio.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Prueba completa.</p>	Todos

Síntoma:***CMTC O EVIC QUE NO FUNCIONA****CAUSAS POSIBLES**

CIRCUITO DE B(+) PROT. POR FUSIBLE ABIERTO

CIRCUITO DE SALIDA DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROTEGIDO POR FUSIBLE ABIERTO

CIRCUITO DE MASA ABIERTO

BRUJULA Y MINIORDENADOR DE VIAJE / EVIC

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>NOTA: Antes de continuar, diagnostique y repare cualquier DTC del MIC, FCM o PCM de Comunicación.</p> <p>Coloque el encendido en posición OFF.</p> <p>Desconecte el conector de mazo de la consola de techo.</p> <p>Mida el voltaje entre el circuito B(+) prot. por fusible y masa.</p> <p>¿Está el voltaje por encima de 10,5 voltios?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → Repare el circuito B(+) protegido por fusible en abierto.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF.</p> <p>Desconecte el conector de mazo de la consola de techo.</p> <p>Coloque el encendido en la posición ON.</p> <p>Mida el voltaje entre el circuito de salida del interruptor de encendido prot. por fusible y masa.</p> <p>¿El voltaje está por debajo de 10,5 voltios?</p> <p>Sí → Repare el circuito de salida del interruptor de encendido protegido por fusible en abierto.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 3</p>	Todos
3	<p>Coloque el encendido en posición OFF.</p> <p>Desconecte el conector de mazo de la consola de techo.</p> <p>Mida la resistencia entre masa y el circuito de masa de la CMTC.</p> <p>¿Está la resistencia por encima de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Repare el circuito de masa en abierto.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace y configure la CMTC (o EVIC) de acuerdo con la Información de servicio.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:

*FALLO DE PRUEBA DE LA BRUJULA

CAUSAS POSIBLES

BRUJULA Y MINIORDENADOR DE VIAJE

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Efectúe la autocomprobación de CMTc/ÉVIC. Coloque el encendido en posición OFF. Pulse y mantenga pulsado los botones RESET y C/T mientras coloca el encendido en posición ON. NOTA: Esta prueba también puede realizarse empleando la DRBIII®. ¿Visualiza la CMTc/ÉVIC o DRBIII® "AUTOCOMPROBACION NO SUPERADA"?</p> <p>Sí → Reemplace la CMTc de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Prueba completa.</p>	Todos

Síntoma:***VISUALIZACION DE TEMPERATURA IMPRECISA O QUE NO FUNCIONA****CAUSAS POSIBLES**

SENSOR DE TEMPERATURA AMBIENTE

BRUJULA Y MINIORDENADOR DE VIAJE / EVIC

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>NOTA: Antes de continuar con esta prueba, diagnostique y repare cualquier DTC del FCM, CMTC, PCM o de Comunicación.</p> <p>NOTA: El Sensor de temperatura ambiente está conectado por cable al FCM (con motor 3.7L, 5.9L, 8.0L), o al NGC (con motor 4.7L, 5.7L). La información de temperatura ambiente se transmite a la CMTC o al EVIC a través del bus PCI.</p> <p>Coloque el encendido en posición OFF.</p> <p>Desconecte el conector de mazo del sensor de temperatura ambiente.</p> <p>Mida la resistencia del sensor de temperatura ambiente empleando los valores de temperatura y resistencia siguientes:</p> <p>10° C (50° F) Resistencia del sensor = 17,99 – 21,81 kiloohmios</p> <p>20° C (68° F) Resistencia del sensor = 11,37 – 13,61 kiloohmios</p> <p>25° C (77° F) Resistencia del sensor = 9,12 – 10,88 kiloohmios</p> <p>Resistencia del sensor 30° C (86° F) = 7,37 – 8,75 kiloohmios</p> <p>40° C (104° F) Resistencia del sensor = 4,90 – 5,75 kiloohmios</p> <p>50° C (122° F) Resistencia del sensor = 3,33 – 3,88 kiloohmios</p> <p>¿La medición de resistencia del sensor de temperatura ambiente se encuentra entre las especificaciones mín. y máx.?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → Reemplace el sensor de temperatura ambiente.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
2	<p>Efectúe la autocomprobación de CMTC/EVIC.</p> <p>Coloque el encendido en posición OFF.</p> <p>Pulse y mantenga pulsados los botones C/T y RESET.</p> <p>Coloque el encendido en la posición ON.</p> <p>NOTA: La autocomprobación también puede efectuarse empleando la DR-BIII®.</p> <p>Observe la visualización de la CMTC o el EVIC al finalizar la autocomprobación.</p> <p>¿Visualiza la CMTC o el EVIC Autocomprobación superada?</p> <p>Sí → Prueba completa.</p> <p>No → Reemplace y configure la CMTC (o EVIC) de acuerdo con la Información de servicio.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

PUERTA ENTREABIERTA

Síntoma:

*CIRCUITO DE PUERTA DEL CONDUCTOR ENTREABIERTA ABIERTO

CAUSAS POSIBLES

CONMUTADOR DE PUERTA DEL CONDUCTOR ENTREABIERTA

CIRCUITO DE MASA DEL CONMUTADOR DE PUERTA DEL CONDUCTOR ENTREABIERTA ABIERTO

CIRCUITO DE DETECCION DE CONMUTADOR DE PUERTA DEL CONDUCTOR ENTREABIERTA ABIERTO

GRUPO DE INSTRUMENTOS- PUERTA DEL CONDUCTOR ENTREABIERTA EN ABIERTO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Desconecte el conector del conmutador de puerta del conductor entreabierta. Conecte un cable de puente entre el circuito de detección y el circuito de masa. Utilice la DRBIII® en Entradas/Salidas para leer el estado del CONM. DE PUERTA DEL COND. ENTREABIERTA.</p> <p>¿Visualiza la DRB III® CERRADO?</p> <p>Sí → Reemplace el conmutador de puerta del conductor entreabierta. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 2</p>	Todos
2	<p>Desconecte el conector del conmutador de puerta del conductor entreabierta. Utilice una luz de prueba de 12 voltios conectada a 12 voltios para probar la continuidad del circuito de masa.</p> <p>¿Se enciende con intensidad la luz de prueba?</p> <p>Sí → Diríjase a 3</p> <p>No → Repare un abierto en el circuito de masa del conmutador de puerta del conductor entreabierta. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
3	<p>Desconecte el conector del conmutador de puerta del conductor entreabierta. Desconecte el conector C1 de mazo del grupo de instrumentos. Mida la resistencia del circuito de detección del conmutador de puerta del conductor entreabierta entre el conector del grupo de instrumentos y el conector del conmutador de puerta entreabierta.</p> <p>¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Diríjase a 4</p> <p>No → Repare el abierto en el circuito de detección del conmutador de puerta del conductor entreabierta. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
4	<p>Si no quedan otras causas posibles, vea la reparación.</p> <p>Repare</p> <p>Reemplace el grupo de instrumentos.</p>	Todos

Síntoma:

***CIRCUITO DE PUERTA DEL CONDUCTOR ENTREABIERTA EN CORTO A MASA**

CAUSAS POSIBLES
CONMUTADOR DE PUERTA DEL CONDUCTOR ENTREABIERTA EN CORTO A MASA
CIRCUITO DE DETECCION DEL CONMUTADOR DE PUERTA DEL CONDUCTOR ENTREABIERTA EN CORTO A MASA
GRUPO DE INSTRUMENTOS- PUERTA DEL CONDUCTOR ENTREABIERTA EN CORTO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Utilice la DRBIII® en Entradas/Salidas para leer el estado del CONM. DE PUERTA DEL COND. ENTREABIERTA.</p> <p>Mientras observa la DRBIII®, desconecte el conector de mazo del conmutador de puerta del conductor entreabierto.</p> <p>¿Ha cambiado el estado del conmutador de CERRADO a ABIERTO?</p> <p>Sí → Reemplace el conmutador de puerta del conductor entreabierto. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 2</p>	Todos
2	<p>Desconecte el conector de mazo del conmutador de puerta del conductor entreabierto. Desconecte el conector C1 de mazo del grupo de instrumentos.</p> <p>Utilice una luz de prueba de 12 voltios conectada a 12 voltios para sondear el circuito de detección del conmutador de puerta del conductor entreabierto y pruebe si existe un corto a masa.</p> <p>¿Se enciende con intensidad la luz de prueba?</p> <p>Sí → Repare el circuito de detección de conmutador de puerta del conductor entreabierto en corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 3</p>	Todos
3	<p>Si no quedan otras causas posibles, vea la reparación.</p> <p>Repare</p> <p>Reemplace el grupo de instrumentos. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:

*CIRCUITO DE PUERTA TRASERA IZQUIERDA ENTREABIERTA ABIERTO

CAUSAS POSIBLES
CONMUTADOR DE PUERTA TRASERA IZQUIERDA ENTREABIERTA
CIRCUITO DE MASA DEL CONMUTADOR DE PUERTA TRASERA IZQUIERDA ENTREABIERTA ABIERTO
CIRCUITO DE DETECCION DE CONMUTADOR DE PUERTA TRASERA IZQUIERDA ENTREABIERTA ABIERTO
GRUPO DE INSTRUMENTOS- PUERTA TRASERA IZQUIERDA ENTREABIERTA EN ABIERTO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Desconecte el conector del conmutador de puerta trasera izquierda entreabierta. Conecte un cable de puente entre el circuito de detección y el circuito de masa. Utilice la DRB III® en Entradas/Salidas para leer el estado de CONM. DE PUERTA T.I. ENTREABIERTA.</p> <p>¿Visualiza la DRB III® CERRADO?</p> <p>Sí → Reemplace el conmutador de puerta trasera izquierda entreabierta. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 2</p>	Todos
2	<p>Desconecte el conector del conmutador de puerta trasera izquierda entreabierta. Utilice una luz de prueba de 12 voltios conectada a 12 voltios para sondear el circuito de masa.</p> <p>¿Se enciende con intensidad la luz de prueba?</p> <p>Sí → Diríjase a 3</p> <p>No → Repare un abierto en el circuito de masa del conector del conmutador de puerta trasera izquierda entreabierta. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
3	<p>Desconecte el conector de mazo del conmutador de puerta trasera izquierda entreabierta.</p> <p>Desconecte el conector C1 de mazo del grupo de instrumentos.</p> <p>Mida la resistencia del circuito de detección del conmutador de puerta trasera izquierda entreabierta entre el conector C1 del grupo de instrumentos y el conector del conmutador de puerta entreabierta.</p> <p>¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Diríjase a 4</p> <p>No → Repare el abierto en el circuito de detección del conmutador de puerta trasera izquierda entreabierta. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

***CIRCUITO DE PUERTA TRASERA IZQUIERDA ENTREABIERTA ABIERTO —
(Continuación)**

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
4	<p>Si no quedan otras causas posibles, vea la reparación.</p> <p>Repare</p> <p>Reemplace el grupo de instrumentos. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

PUERTA ENTREABIERTA

Síntoma:

***CIRCUITO DE PUERTA TRASERA IZQUIERDA ENTREABIERTA EN CORTO A MASA**

CAUSAS POSIBLES

CONMUTADOR DE PUERTA TRASERA IZQUIERDA ENTREABIERTA EN CORTO A MASA
CIRCUITO DE DETECCION DE CONMUTADOR DE PUERTA TRASERA IZQUIERDA ENTREABIERTA EN CORTO A MASA
GRUPO DE INSTRUMENTOS- PUERTA DEL CONDUCTOR ENTREABIERTA EN CORTO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Utilice la DRB III® en Entradas/Salidas para leer el estado de CONM. DE PUERTA T.I. ENTREABIERTA.</p> <p>Mientras observa la DRB III®, desconecte el conector de mazo del conmutador de puerta trasera izquierda entreabierta.</p> <p>¿Ha cambiado el estado del conmutador de CERRADO a ABIERTO?</p> <p>Sí → Reemplace el conmutador de puerta entreabierta. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 2</p>	Todos
2	<p>Desconecte el conector de mazo del conmutador de puerta trasera izquierda entreabierta.</p> <p>Desconecte el conector C1 de mazo del grupo de instrumentos.</p> <p>Utilice una luz de prueba de 12 voltios conectada a 12 voltios para sondear el circuito de detección del conmutador de puerta trasera izquierda entreabierta y pruebe si existe un corto a masa.</p> <p>¿Se enciende con intensidad la luz de prueba?</p> <p>Sí → Repare el circuito de detección del conmutador de puerta trasera izquierda entreabierta en corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 3</p>	Todos
3	<p>Si no quedan otras causas posibles, vea la reparación.</p> <p>Repare</p> <p>Reemplace el grupo de instrumentos. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:

***CIRCUITO DE PUERTA DEL ACOMPAÑANTE ENTREABIERTA EN CORTO A MASA**

CAUSAS POSIBLES

CONMUTADOR DE PUERTA DEL ACOMPAÑANTE ENTREABIERTA EN CORTO A MASA
CIRCUITO DE DETECCIÓN DE CONMUTADOR DE PUERTA DE ACOMPAÑANTE ENTREABIERTA EN CORTO A MASA
GRUPO DE INSTRUMENTOS - PUERTA DEL ACOMPAÑANTE ENTREABIERTA EN CORTO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Utilice la DRB III® en Entradas/Salidas para leer el estado de CONM. DE PUERTA DEL ACOMP. ENTREABIERTA. Mientras observa la DRB III®, desconecte el conector de mazo del conmutador de puerta del acompañante entreabierto. ¿Ha cambiado el estado del conmutador de CERRADO a ABIERTO?</p> <p>Sí → Reemplace el conmutador de puerta del acompañante entreabierto. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 2</p>	Todos
2	<p>Desconecte el conector de mazo del conmutador de puerta del acompañante entreabierto. Desconecte el conector C1 de mazo del grupo de instrumentos. Utilice una luz de prueba de 12 voltios conectada a 12 voltios para sondear el circuito de detección del conmutador de puerta del conductor entreabierto y pruebe si existe un corto a masa. ¿Se enciende con intensidad la luz de prueba?</p> <p>Sí → Repare el circuito de detección de conmutador de puerta del acompañante entreabierto en corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 3</p>	Todos
3	<p>Si no quedan otras causas posibles, vea la reparación.</p> <p>Repare</p> <p>Reemplace el grupo de instrumentos. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:

*CIRC. DE PUERTA DEL ACOMPAÑANTE ENTREABIERTA ABIERTO

CAUSAS POSIBLES

CONMUTADOR DE PUERTA DEL ACOMPAÑANTE ENTREABIERTA

CIRCUITO DE MASA DE CONMUTADOR DE PUERTA DEL ACOMPAÑANTE ENTREABIERTA ABIERTO

CIRCUITO DE DETECCION DE CONMUTADOR DE CERRADURA DE PUERTA DEL ACOMPAÑANTE ABIERTO

GRUPO DE INSTRUMENTOS - PUERTA DEL ACOMPAÑANTE ENTREABIERTA EN ABIERTO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Desconecte el conector del conmutador de puerta del acompañante entreabierta. Conecte un cable de puente entre el circuito de detección y el circuito de masa. Utilice la DRB III® en Entradas/Salidas para leer el estado de CONM. DE PUERTA DEL ACOMP. ENTREABIERTA.</p> <p>¿Visualiza la DRB III® CERRADO?</p> <p>Sí → Reemplace el conmutador de puerta del acompañante entreabierta. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 2</p>	Todos
2	<p>Desconecte el conector del conmutador de puerta del acompañante entreabierta. Utilice una luz de prueba de 12 voltios conectada a 12 voltios para probar la continuidad del circuito de masa.</p> <p>¿Se enciende con intensidad la luz de prueba?</p> <p>Sí → Diríjase a 3</p> <p>No → Repare un abierto en el circuito de masa del conmutador de puerta del acompañante entreabierta. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
3	<p>Desconecte el conector del conmutador de puerta del acompañante entreabierta. Desconecte el conector C1 de mazo del grupo de instrumentos. Mida la resistencia del circuito de detección del conmutador de puerta del acompañante entreabierta entre el conector del grupo de instrumentos y el conector del conmutador de puerta entreabierta.</p> <p>¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Diríjase a 4</p> <p>No → Repare el abierto en el circuito de detección del conmutador de puerta del acompañante entreabierta. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
4	<p>Si no quedan otras causas posibles, vea la reparación.</p> <p>Repare</p> <p>Reemplace el grupo de instrumentos.</p>	Todos

Síntoma:

***CIRCUITO DE PUERTA TRASERA DERECHA ENTREABIERTA ABIERTO**

CAUSAS POSIBLES
CONMUTADOR DE PUERTA TRASERA DERECHA ENTREABIERTA
CIRCUITO DE MASA DE CONMUTADOR DE PUERTA TRASERA DERECHA ENTREABIERTA ABIERTO
CIRCUITO DE DETECCION DE CONMUTADOR DE PUERTA TRASERA DERECHA ENTREABIERTA ABIERTO
GRUPO DE INSTRUMENTOS- PUERTA TRASERA DERECHA ENTREABIERTA EN ABIERTO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Desconecte el conector del conmutador de puerta trasera derecha entreabierta. Conecte un cable de puente entre el circuito de detección y el circuito de masa. Utilice la DRB III® en Entradas/Salidas para leer el estado de CONM. DE PUERTA T.D. ENTREABIERTA.</p> <p>¿Visualiza la DRB III® CERRADO?</p> <p>Sí → Reemplace el conmutador de puerta trasera derecha entreabierta. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 2</p>	Todos
2	<p>Desconecte el conector del conmutador de puerta trasera derecha entreabierta. Utilice una luz de prueba de 12 voltios conectada a 12 voltios para sondear el circuito de masa.</p> <p>¿Se enciende con intensidad la luz de prueba?</p> <p>Sí → Diríjase a 3</p> <p>No → Repare un abierto en el circuito de masa del conector del conmutador de puerta trasera derecha entreabierta. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
3	<p>Desconecte el conector de mazo del conmutador de puerta trasera derecha entreabierta.</p> <p>Desconecte el conector C1 de mazo del grupo de instrumentos.</p> <p>Mida la resistencia del circuito de detección del conmutador de puerta trasera derecha entreabierta entre el conector C1 del grupo de instrumentos y el conector del conmutador de puerta entreabierta.</p> <p>¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Diríjase a 4</p> <p>No → Repare el abierto en el circuito de detección del conmutador de puerta trasera derecha entreabierta. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

PUERTA ENTREABIERTA

***CIRCUITO DE PUERTA TRASERA DERECHA ENTREABIERTA ABIERTO — (Continuación)**

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
4	Si no quedan otras causas posibles, vea la reparación. Repare Reemplace el grupo de instrumentos. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

Síntoma:

***CIRCUITO DE PUERTA TRASERA DERECHA ENTREABIERTA EN CORTO A MASA**

CAUSAS POSIBLES
CONMUTADOR DE PUERTA TRASERA DERECHA ENTREABIERTA EN CORTO A MASA
CIRCUITO DE DETECCION DE CONMUTADOR DE PUERTA TRASERA DERECHA ENTREABIERTA EN CORTO A MASA
GRUPO DE INSTRUMENTOS- PUERTA TRASERA DERECHA ENTREABIERTA EN CORTO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Utilice la DRB III® en Entradas/Salidas para leer el estado de CONM. DE PUERTA T.D. ENTREABIERTA.</p> <p>Mientras observa la DRB III®, desconecte el conector de mazo del conmutador de puerta trasera derecha entreabierta.</p> <p>¿Ha cambiado el estado del conmutador de CERRADO a ABIERTO?</p> <p>Sí → Reemplace el conmutador de puerta entreabierta. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 2</p>	Todos
2	<p>Desconecte el conector de mazo del conmutador de puerta trasera derecha entreabierta.</p> <p>Desconecte el conector C1 de mazo del grupo de instrumentos.</p> <p>Utilice una luz de prueba de 12 voltios conectada a 12 voltios para sondear el circuito de detección del conmutador de puerta trasera derecha entreabierta y pruebe si existe un corto a masa.</p> <p>¿Se enciende con intensidad la luz de prueba?</p> <p>Sí → Repare el circuito de detección de conmutador de puerta trasera derecha entreabierta en corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 3</p>	Todos
3	<p>Si no quedan otras causas posibles, vea la reparación.</p> <p>Repare</p> <p>Reemplace el grupo de instrumentos.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:

CIRC. DE CONTROL DE RELE DE DESEMP. EN CORTO A LA BAT.

Momento de verificación y condición de establecimiento:

CIRC. DE CONTROL DE RELE DE DESEMP. EN CORTO A LA BAT.

Momento de verificación: Con el encendido en posición ON y el conmutador de EBL oprimido.

Condición de establecimiento: Este DTC se establecerá si el Módulo de control de A/A y calefactor detecta excesiva corriente en el circuito de control del relé de espejos térmicos.

CAUSAS POSIBLES

COMPRUEBE SI EXISTEN DTC DE HVAC

RELE DE ESPEJOS TERMICOS EN CORTO A LA BATERIA

MODULO DE ALIMENTACION INTEGRADO EN CORTO A LA BATERIA

CONTROL DE RELE DE ESPEJOS TERMICOS EN CORTO A LA BATERIA

MODULO DE CONTROL DE A/A Y CALEFACTOR

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRB III® para registrar y borrar los DTC. Oprima el conmutador de EBL en el módulo de control de A/A y calefactor. Utilice la DRB III® para leer los DTC activos. ¿Visualiza la DRBIII® CIRC. DE CONTROL DE RELE DE DESEMPAÑADOR EN CORTO A LA BAT.?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → Utilice el diagrama de cableado/esquemático como guía para inspeccionar el cableado y los conectores. Consulte cualquier información de Línea directa o Boletín de servicio técnico aplicable. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Retire e instale un relé que sepa que está en buen estado en lugar del relé de espejos térmicos. Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRB III® para registrar y borrar los DTC. Oprima el conmutador de EBL en el módulo de control de A/A y calefactor. Utilice la DRB III® para leer los DTC activos. ¿Visualiza la DRBIII® CIRC. DE CONTROL DE RELE DE DESEMPAÑADOR EN CORTO A LA BAT.?</p> <p>Sí → Diríjase a 3</p> <p>No → Reemplace el relé de espejos térmicos de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

CIRC. DE CONTROL DE RELE DE DESEMP. EN CORTO A LA BAT. — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Retire el relé de espejos térmicos del módulo de alimentación integrado. Desconecte el conector C5 de mazo del módulo de alimentación integrado. Mida el voltaje del circuito de control del relé de espejos térmicos en el módulo de alimentación integrado C5 con el encendido en posición OFF y ON. ¿Hay presencia de voltaje?</p> <p>Sí → Reemplace el módulo de alimentación integrado de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 4</p>	Todos
4	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C5 de mazo del módulo de alimentación integrado. Desconecte el conector C1 de mazo del Módulo de control de A/A y calefactor. Mida el voltaje del circuito de control del relé de espejos térmicos en el conector del Módulo de control de A/A y calefactor con el encendido en posición OFF y ON. ¿Hay presencia de voltaje?</p> <p>Sí → Repare el circuito de control del relé de espejos térmicos en corto a la batería. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace el Módulo de control de A/A y calefactor de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:

FCM-CIRCUITO DE SALIDA DE RELE DE FAROS ANTINIEBLA DELANTEROS ALTO

Momento de verificación y condición de establecimiento:

FCM-CIRCUITO DE SALIDA DE RELE DE FAROS ANTINIEBLA DELANTEROS ALTO

Momento de verificación: Con el encendido en posición ON.

Condición de establecimiento:

CAUSAS POSIBLES

CONDICION INTERMITENTE
RELE DE FAROS ANTINIEBLA
MODULO DE CONTROL DELANTERO
MODULO DE ALIMENTACION INTEGRADO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRBIII® para borrar todos los DTC del FCM. Encienda los faros antiniebla. Utilice la DRBIII® para leer la información del DTC. ¿Indica la DRBIII®: Circuito de salida de relé de faros antiniebla delanteros alto?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → La condición que ocasiona este síntoma no se produce en este momento. Inspeccione el cableado relacionado en busca de una posible condición intermitente. Compruebe si existen cables exco-riados, horadados, pinzados o parcialmente rotos. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Retire e instale un relé que sepa que está en buen estado en lugar del relé de faros antiniebla. ¿Los faros antiniebla funcionan con normalidad?</p> <p>Sí → Reemplace el relé de faros antiniebla. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 3</p>	Todos

FCM-CIRCUITO DE SALIDA DE RELE DE FAROS ANTINEBLA DELANTEROS ALTO**— (Continuación)**

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Retire el relé de faros antiniebla del IPM. Retire el módulo de control delantero del IPM. Mida el voltaje del circuito de control del relé de faros antiniebla y masa. ¿Está el voltaje por encima de 1,0 voltios?</p> <p>Sí → Reemplace el Módulo de alimentación integrado. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace el módulo de control delantero. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:

FCM-CIRCUITO DE SALIDA DE RELE DE FAROS ANTINEBLA DELANTEROS BAJO

CAUSAS POSIBLES

CONDICION INTERMITENTE
RELE DE FAROS ANTINEBLA
MODULO DE CONTROL DELANTERO
CENTRO DE DISTRIBUCION DE TENSION

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRBIII® para borrar todos los DTC del FCM. Encienda los faros antiniebla delanteros. Utilice la DRB III® para leer la información de DTC. ¿Indica la DRBIII®: Circuito de salida de relé de faros antiniebla delanteros bajo?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → En este momento la condición que provocaba el síntoma no se produce. Inspeccione el cableado relacionado en busca de un posible problema intermitente. Compruebe si hay algún cable rozado, perforado o parcialmente roto. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Instale un relé que se sepa que está en buen estado en lugar del relé de faros antiniebla. Coloque el encendido en la posición ON. Accione los faros antiniebla. ¿Los faros antiniebla funcionan con normalidad?</p> <p>Sí → Diríjase a 3</p> <p>No → Reemplace el relé de faros antiniebla. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
3	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Retire el relé de faros antiniebla. Retire el FCM del IPM. Mida la resistencia entre masa y el circuito de control del relé de faros antiniebla en el IPM. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Reemplace el Centro de distribución de tensión (PDC). Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace el módulo de control delantero. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:**FCM-CIRCUITO DE SALIDA DE RELE DE FAROS ANTINIEBLA DELANTEROS ABIERTO****CAUSAS POSIBLES**

CONDICION INTERMITENTE

RELE AUSENTE

RELE DE FAROS ANTINIEBLA

MODULO DE CONTROL DELANTERO

CIRCUITO DE SALIDA DEL RELE DE FAROS ANTINIEBLA ABIERTO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRBIII® para borrar todos los DTC del FCM. Encienda los faros antiniebla delanteros. Utilice la DRB III® para leer la información de DTC. ¿Indica la DRBIII®: Circuito de salida de relé de faros antiniebla delanteros abierto?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → En este momento la condición que provocaba el síntoma no se produce. Inspeccione el cableado relacionado en busca de un posible problema intermitente. Compruebe si hay algún cable rozado, perforado o parcialmente roto. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Compruebe el IPM para asegurarse de que existe el relé de faros antiniebla. ¿Existe el relé de faros antiniebla?</p> <p>Sí → Diríjase a 3</p> <p>No → Reemplace el relé de faros antiniebla ausente. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
3	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Instale un relé que sepa que está en buen estado en lugar del relé de faros antiniebla. Encienda los faros antiniebla. ¿Los faros antiniebla funcionan con normalidad?</p> <p>Sí → Reemplace el relé de faros antiniebla. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 4</p>	Todos

FCM-CIRCUITO DE SALIDA DE RELE DE FAROS ANTINEBLA DELANTEROS ABIERTO — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
4	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Retire el relé de faros antiniebla. Mida el voltaje del circuito B(+) prot. por fusible del relé de faros antiniebla. ¿Está el voltaje por encima de 10 voltios?</p> <p>Sí → Reemplace el módulo de control delantero. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Repare el circuito de salida del relé de faros antiniebla. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:**FCM-CIRCUITO DE SALIDA DE INTERMITENTE DELANTERO IZQUIERDO BAJO****CAUSAS POSIBLES**

CONDICION INTERMITENTE

CIRCUITO DE IMPULSOR DE INTERMITENTE DELANTERO IZQUIERDO EN CORTO A MASA

MODULO DE CONTROL DELANTERO

CENTRO DE DISTRIBUCION DE TENSION

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRBIII® para borrar todos los DTC del FCM. Encienda el intermitente delantero izquierdo. Utilice la DRB III® para leer la información de DTC. ¿Indica la DRBIII®: Circuito de salida de intermitente delantero izquierdo bajo?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → En este momento la condición que provocaba el síntoma no se produce. Inspeccione el cableado relacionado en busca de un posible problema intermitente. Compruebe si hay algún cable rozado, perforado o parcialmente roto. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C3 de mazo del IPM. Mida la resistencia entre masa y el circuito de impulsor de intermitente delantero izquierdo. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Diríjase a 3</p> <p>No → Repare el circuito de impulsor de intermitente delantero izquierdo en corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
3	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector del FCM. Desconecte el conector C3 de mazo del IPM. Mida la resistencia entre masa y el circuito de impulsor de intermitente delantero izquierdo en el IPM. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Reemplace el Centro de distribución de tensión (PDC). Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace el módulo de control delantero. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:

FCM-CIRCUITO DE SALIDA DE INTERMITENTE DELANTERO IZQUIERDO ABIERTO

CAUSAS POSIBLES

CONDICION INTERMITENTE

MODULO DE CONTROL DELANTERO

CIRCUITO DE SALIDA DE INTERMITENTE DELANTERO IZQUIERDO ABIERTO

CENTRO DE DISTRIBUCION DE TENSION

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRBIII® para borrar todos los DTC del FCM. Encienda el intermitente delantero izquierdo. Utilice la DRB III® para leer la información de DTC. ¿Indica la DRBIII®: Circuito de salida de intermitente delantero izquierdo abierto?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → En este momento la condición que provocaba el síntoma no se produce. Inspeccione el cableado relacionado en busca de un posible problema intermitente. Compruebe si hay algún cable rozado, perforado o parcialmente roto. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C3 de mazo del IPM. Mida la resistencia del circuito de salida de intermitente delantero izquierdo. ¿Está la resistencia por encima de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Repare el abierto del circuito de salida de intermitente delantero izquierdo. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 3</p>	Todos
3	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del FCM. Desconecte el conector C3 de mazo del IPM. Mida la resistencia entre masa y el circuito de salida de intermitente delantero izquierdo. ¿Está la resistencia por encima de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Reemplace el Centro de distribución de tensión. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace el módulo de control delantero. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:**FCM-CIRCUITO DE SALIDA DE INTERMITENTE DELANTERO DERECHO BAJO****CAUSAS POSIBLES**

CONDICION INTERMITENTE

CIRCUITO DE IMPULSOR DE INTERMITENTE DELANTERO DERECHO EN CORTO A MASA

MODULO DE CONTROL DELANTERO

CENTRO DE DISTRIBUCION DE TENSION

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRBIII® para borrar todos los DTC del FCM. Encienda el intermitente delantero derecho. Utilice la DRB III® para leer la información de DTC. ¿Indica la DRBIII®: Circuito de salida de intermitente delantero derecho bajo?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → En este momento la condición que provocaba el síntoma no se produce. Inspeccione el cableado relacionado en busca de un posible problema intermitente. Compruebe si hay algún cable rozado, perforado o parcialmente roto. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C3 de mazo del IPM. Mida la resistencia entre masa y el circuito de impulsor de intermitente delantero derecho. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Diríjase a 3</p> <p>No → Repare el circuito de impulsor de intermitente delantero derecho en corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
3	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector del FCM. Desconecte el conector C3 de mazo del IPM. Mida la resistencia entre masa y el circuito de impulsor de intermitente delantero derecho en el IPM. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Reemplace el Centro de distribución de tensión (PDC). Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace el módulo de control delantero. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:

FCM-CIRCUITO DE SALIDA DE INTERMITENTE DELANTERO DERECHO ABIERTO

CAUSAS POSIBLES

CONDICION INTERMITENTE

CIRCUITO DE SALIDA DE SEÑAL DE GIRO DELANTERA DERECHA ABIERTO

MODULO DE CONTROL DELANTERO

CENTRO DE DISTRIBUCION DE TENSION

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRBIII® para borrar todos los DTC del FCM. Encienda el intermitente delantero derecho. Utilice la DRB III® para leer la información de DTC. ¿Indica la DRBIII®: Circuito de salida de intermitente delantero derecho abierto?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → En este momento la condición que provocaba el síntoma no se produce. Inspeccione el cableado relacionado en busca de un posible problema intermitente. Compruebe si hay algún cable rozado, perforado o parcialmente roto. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C3 de mazo del IPM. Mida la resistencia del circuito de salida de intermitente delantero derecho. ¿Está la resistencia por encima de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Repare el abierto del circuito de salida de intermitente delantero derecho. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 3</p>	Todos
3	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el FCM del IPM. Desconecte el conector C3 de mazo del IPM. Mida la resistencia del circuito de salida de intermitente delantero derecho. ¿Está la resistencia por encima de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Reemplace el Centro de distribución de tensión. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace el módulo de control delantero. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:**FCM-CIRCUITO DE SALIDA DE LUZ DE CARRETERA IZQUIERDA
BAJO****CAUSAS POSIBLES**

CONDICION INTERMITENTE

CIRCUITO DE SALIDA DE LUZ DE CARRETERA IZQUIERDA EN CORTO A MASA

MODULO DE CONTROL DELANTERO

CENTRO DE DISTRIBUCION DE TENSION

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRBIII® para borrar todos los DTC del FCM. Encienda las luces de carretera. Utilice la DRB III® para leer la información de DTC. ¿Indica la DRBIII®: Circuito de salida de luz de carretera izquierda bajo?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → En este momento la condición que provocaba el síntoma no se produce. Inspeccione el cableado relacionado en busca de un posible problema intermitente. Compruebe si hay algún cable rozado, perforado o parcialmente roto. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C7 de mazo del IPM. Mida la resistencia entre masa y el circuito de salida de luz de carretera izquierda. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Diríjase a 3</p> <p>No → Repare el circuito de salida de luz de carretera izquierda en corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
3	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector del FCM. Desconecte el conector C7 de mazo del IPM. Mida la resistencia entre masa y el circuito de salida de luz de carretera izquierda en el IPM. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Reemplace el Centro de distribución de tensión (PDC). Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace el módulo de control delantero. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:

FCM-CIRCUITO DE SALIDA DE LUZ DE CARRETERA IZQUIERDA ABIERTO

CAUSAS POSIBLES

CONDICION INTERMITENTE

CIRCUITO DE SALIDA DE LUZ DE CARRETERA IZQUIERDA ABIERTO

MODULO DE CONTROL DELANTERO

CENTRO DE DISTRIBUCION DE TENSION

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRBIII® para borrar todos los DTC del FCM. Encienda las luces de carretera. Utilice la DRB III® para leer la información de DTC. ¿Indica la DRBIII®: Circuito de salida de luz de carretera izquierda abierto?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → En este momento la condición que provocaba el síntoma no se produce. Inspeccione el cableado relacionado en busca de un posible problema intermitente. Compruebe si hay algún cable rozado, perforado o parcialmente roto. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C7 de mazo del IPM. Mida la resistencia del circuito de salida de luz de carretera izquierda. ¿Está la resistencia por encima de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Repare un abierto en el circuito de salida de luz de carretera izquierda. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 3</p>	Todos
3	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el FCM del IPM. Desconecte el conector C7 de mazo del IPM. Mida la resistencia del circuito de salida de luz de carretera izquierda. ¿Está la resistencia por encima de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Reemplace el Centro de distribución de tensión. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace el módulo de control delantero. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:**FCM-CIRCUITO DE SALIDA DE LUZ DE CRUCE IZQUIERDA BAJO****CAUSAS POSIBLES**

CONDICION INTERMITENTE

CIRCUITO DE SALIDA DE LUZ DE CRUCE IZQUIERDA EN CORTO A MASA

MODULO DE CONTROL DELANTERO

CENTRO DE DISTRIBUCION DE TENSION

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRBIII® para borrar todos los DTC del FCM. Encienda las luces de cruce. Utilice la DRB III® para leer la información de DTC. ¿Indica la DRBIII®: Circuito de salida de luz de cruce izquierda bajo?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → En este momento la condición que provocaba el síntoma no se produce. Inspeccione el cableado relacionado en busca de un posible problema intermitente. Compruebe si hay algún cable rozado, perforado o parcialmente roto. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C7 de mazo del IPM. Mida la resistencia entre masa y el circuito de salida de luz de cruce izquierda. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Diríjase a 3</p> <p>No → Repare el circuito de salida de luz de cruce izquierda en corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
3	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector del FCM. Desconecte el conector C7 de mazo del IPM. Mida la resistencia entre masa y el circuito de salida de luz de cruce izquierda en el IPM. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Reemplace el Centro de distribución de tensión (PDC). Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace el módulo de control delantero. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:

FCM-CIRCUITO DE SALIDA DE LUZ DE CRUCE IZQUIERDA ABIERTO

CAUSAS POSIBLES

CONDICION INTERMITENTE

CIRCUITO DE SALIDA DE LUZ DE CRUCE IZQUIERDA ABIERTO

MODULO DE CONTROL DELANTERO

CENTRO DE DISTRIBUCION DE TENSION

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRBIII® para borrar todos los DTC del FCM. Encienda las luces de cruce. Utilice la DRB III® para leer la información de DTC. ¿Indica la DRBIII®: Circuito de salida de luz de cruce izquierda abierto?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → En este momento la condición que provocaba el síntoma no se produce. Inspeccione el cableado relacionado en busca de un posible problema intermitente. Compruebe si hay algún cable rozado, perforado o parcialmente roto. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C7 de mazo del IPM. Mida la resistencia del circuito de salida de luz de cruce izquierda. ¿Está la resistencia por encima de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Repare un abierto en el circuito de salida de luz de cruce izquierda. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 3</p>	Todos
3	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el FCM del IPM. Desconecte el conector C7 de mazo del IPM. Mida la resistencia del circuito de salida de luz de cruce izquierda. ¿Está la resistencia por encima de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Reemplace el Centro de distribución de tensión. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace el módulo de control delantero. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:**FCM-CIRCUITO DE SALIDA DE LUZ DE FRENO IZQUIERDA BAJO****CAUSAS POSIBLES**

CONDICION INTERMITENTE

CIRCUITO DE ALIMENTACION DE LUZ DE FRENO IZQUIERDA EN CORTO A MASA

MODULO DE CONTROL DELANTERO

CENTRO DE DISTRIBUCION DE TENSION

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRBIII® para borrar todos los DTC del FCM. Accione las luces de freno. Utilice la DRB III® para leer la información de DTC. ¿Indica la DRBIII®: Circuito de salida de luz de freno izquierda bajo?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → En este momento la condición que provocaba el síntoma no se produce. Inspeccione el cableado relacionado en busca de un posible problema intermitente. Compruebe si hay algún cable rozado, perforado o parcialmente roto. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C3 de mazo del IPM. Mida la resistencia entre masa y el circuito de alimentación de luz de freno izquierda. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Diríjase a 3</p> <p>No → Repare el circuito de alimentación de luz de freno izquierda en corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
3	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector del FCM. Desconecte el conector C3 de mazo del IPM. Mida la resistencia entre masa y el circuito de alimentación de luz de freno izquierda en el IPM. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Reemplace el Centro de distribución de tensión (PDC). Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace el módulo de control delantero. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:

FCM-CIRCUITO DE SALIDA DE LUZ DE FRENO IZQUIERDA ABIERTO

CAUSAS POSIBLES

CONDICION INTERMITENTE

CIRCUITO DE ALIMENTACION DE LUZ DE FRENO IZQUIERDA ABIERTO

MODULO DE CONTROL DELANTERO

CENTRO DE DISTRIBUCION DE TENSION

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRBIII® para borrar todos los DTC del FCM. Accione las luces de freno. Utilice la DRB III® para leer la información de DTC. ¿Indica la DRBIII®: Circuito de salida de luz de freno izquierda abierto?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → En este momento la condición que provocaba el síntoma no se produce. Inspeccione el cableado relacionado en busca de un posible problema intermitente. Compruebe si hay algún cable rozado, perforado o parcialmente roto. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C3 de mazo del IPM. Mida la resistencia del circuito de alimentación de luz de freno izquierda. ¿Está la resistencia por encima de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Repare un abierto en el circuito de alimentación de luz de freno izquierda. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 3</p>	Todos
3	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el FCM del IPM. Desconecte el conector C3 de mazo del IPM. Mida la resistencia del circuito de alimentación de luz de freno izquierda. ¿Está la resistencia por encima de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Reemplace el Centro de distribución de tensión. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace el módulo de control delantero. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:**FCM-CIRCUITO DE SALIDA DE RELE DE ARRASTRE DE REMOLQUE IZQUIERDO ALTO****CAUSAS POSIBLES**

CONDICION INTERMITENTE

MODULO DE CONTROL DELANTERO

MODULO DE ALIMENTACION INTEGRADO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRBIII® para borrar todos los DTC del FCM. Accione las luces de arrastre de remolque. Utilice la DRB III® para leer la información de DTC. ¿Indica la DRBIII®: Circuito de salida del relé de arrastre de remolque izquierdo alto?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → En este momento la condición que provocaba el síntoma no se produce. Inspeccione el cableado relacionado en busca de un posible problema intermitente. Compruebe si hay algún cable rozado, perforado o parcialmente roto. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Retire el módulo de control delantero del IPM. Mida el voltaje del circuito de control del relé de arrastre de remolque y masa. ¿Está el voltaje por encima de 1,0 voltios?</p> <p>Sí → Reemplace el Módulo de alimentación integrado. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace el módulo de control delantero. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:

FCM-CIRCUITO DE SALIDA DE RELE ARRASTRE DE REMOLQUE IZQUIERDO BAJO

CAUSAS POSIBLES

CONDICION INTERMITENTE

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRBIII® para borrar todos los DTC del FCM. Accione las luces de arrastre de remolque. Utilice la DRB III® para leer la información de DTC. ¿Indica la DRBIII®: Circuito de salida del relé de arrastre de remolque izquierdo bajo?</p> <p>Sí → Prueba completa.</p> <p>No → En este momento la condición que provocaba el síntoma no se produce. Inspeccione el cableado relacionado en busca de un posible problema intermitente. Compruebe si hay algún cable rozado, perforado o parcialmente roto. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:**FCM-CIRCUITO DE SALIDA DE RELE DE ARRASTRE DE REMOLQUE IZQUIERDO ABIERTO****CAUSAS POSIBLES**

CONDICION INTERMITENTE

MODULO DE ALIMENTACION INTEGRADO

MODULO DE CONTROL DELANTERO

CIRCUITO DE SALIDA DE RELE DE ARRASTRE DE REMOLQUE ABIERTO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRBIII® para borrar todos los DTC del FCM. Accione las luces de arrastre de remolque. Utilice la DRB III® para leer la información de DTC. ¿Indica la DRBIII®: Circuito de salida del relé de arrastre de remolque izquierdo abierto?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → En este momento la condición que provocaba el síntoma no se produce. Inspeccione el cableado relacionado en busca de un posible problema intermitente. Compruebe si hay algún cable rozado, perforado o parcialmente roto. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Compruebe el IPM para asegurarse de que existe el relé de arrastre de remolque izquierdo. ¿Existe el relé de arrastre de remolque?</p> <p>Sí → Diríjase a 3</p> <p>No → Reemplace el Módulo de alimentación integrado. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
3	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Mida el voltaje del circuito B(+) prot. por fusible del relé de arrastre de remolque en el IPM. ¿Está el voltaje por encima de 10 voltios?</p> <p>Sí → Reemplace el módulo de control delantero. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Repare el circuito de salida del relé luz de remolque. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:

FCM-CIRCUITO DE SALIDA DE RELE DE LUZ DE ESTACIONAMIENTO ALTO

CAUSAS POSIBLES

CONDICION INTERMITENTE
RELE DE LUZ DE ESTACIONAMIENTO
MODULO DE CONTROL DELANTERO
MODULO DE ALIMENTACION INTEGRADO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRBIII® para borrar todos los DTC del FCM. Encienda las luces de estacionamiento. Utilice la DRB III® para leer la información de DTC. ¿Indica la DRBIII®: Circuito de salida del relé de luz de estacionamiento alto?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → En este momento la condición que provocaba el síntoma no se produce. Inspeccione el cableado relacionado en busca de un posible problema intermitente. Compruebe si hay algún cable rozado, perforado o parcialmente roto. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Retire e instale un relé que se sepa que está en buen estado en lugar del relé de luz de estacionamiento. ¿Las luces de estacionamiento funcionan normalmente?</p> <p>Sí → Reemplace el relé de luz de estacionamiento. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 3</p>	Todos
3	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Retire el relé de luz de estacionamiento desde el IPM. Retire el módulo de control delantero del IPM. Mida el voltaje del circuito de control del relé de luz de estacionamiento y masa. ¿Está el voltaje por encima de 1,0 voltios?</p> <p>Sí → Reemplace el Módulo de alimentación integrado. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace el módulo de control delantero. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:**FCM-CIRCUITO DE SALIDA DE RELE DE LUZ DE ESTACIONAMIENTO BAJO****CAUSAS POSIBLES**

CONDICION INTERMITENTE

RELE DE LUZ DE ESTACIONAMIENTO

MODULO DE CONTROL DELANTERO

CENTRO DE DISTRIBUCION DE TENSION

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRBIII® para borrar todos los DTC del FCM. Encienda las luces de estacionamiento. Utilice la DRB III® para leer la información de DTC. ¿Indica la DRBIII®: Circuito de salida de relé de luz de estacionamiento bajo?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → En este momento la condición que provocaba el síntoma no se produce. Inspeccione el cableado relacionado en busca de un posible problema intermitente. Compruebe si hay algún cable rozado, perforado o parcialmente roto. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Instale un relé que se sepa que está en buen estado en lugar del relé de luz de estacionamiento. Coloque el encendido en la posición ON. Accione las luces de estacionamiento. ¿Las luces de estacionamiento funcionan normalmente?</p> <p>Sí → Diríjase a 3</p> <p>No → Reemplace el relé de luz de estacionamiento. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
3	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Retire el relé de luz de estacionamiento. Retire el FCM del IPM. Mida la resistencia entre masa y el circuito de control del relé de luz de estacionamiento en el IPM. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Reemplace el Centro de distribución de tensión (PDC). Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace el módulo de control delantero. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:

FCM-CIRCUITO DE SALIDA DE RELE DE LUZ DE ESTACIONAMIENTO ABIERTO

CAUSAS POSIBLES
CONDICION INTERMITENTE
RELE AUSENTE
RELE DE LUZ DE ESTACIONAMIENTO
MODULO DE CONTROL DELANTERO
CIRCUITO DE SALIDA DEL RELE DE LUZ DE ESTACIONAMIENTO ABIERTO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRBIII® para borrar todos los DTC del FCM. Encienda las luces de estacionamiento. Utilice la DRB III® para leer la información de DTC. ¿Indica la DRBIII®: Circuito de salida del relé de luz de estacionamiento abierto?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → En este momento la condición que provocaba el síntoma no se produce. Inspeccione el cableado relacionado en busca de un posible problema intermitente. Compruebe si hay algún cable rozado, perforado o parcialmente roto. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Compruebe el IPM para asegurarse de que el relé de luz de estacionamiento está presente. ¿Está el relé de luz de estacionamiento presente?</p> <p>Sí → Diríjase a 3</p> <p>No → Reemplace el relé de luz de estacionamiento ausente. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
3	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Instale un relé que sepa que está en buen estado en lugar del relé de luz de estacionamiento. Encienda las luces de estacionamiento. ¿Las luces de estacionamiento funcionan normalmente?</p> <p>Sí → Reemplace el relé de luz de estacionamiento. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 4</p>	Todos

FCM-CIRCUITO DE SALIDA DE RELE DE LUZ DE ESTACIONAMIENTO ABIERTO — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
4	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Retire el relé de luz de estacionamiento. Mida el voltaje del circuito B(+) prot. por fusible del relé de luz de estacionamiento. ¿Está el voltaje por encima de 10 voltios?</p> <p>Sí → Reemplace el módulo de control delantero. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Repare el circuito de salida de relé de luz de estacionamiento. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:

FCM-CIRCUITO DE SALIDA DE INTERMITENTE TRASERO IZQUIERDO BAJO

CAUSAS POSIBLES

CONDICION INTERMITENTE

CIRCUITO DE IMPULSOR DE INTERMITENTE TRASERO IZQUIERDO EN CORTO A MASA

MODULO DE CONTROL DELANTERO

CENTRO DE DISTRIBUCION DE TENSION

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRBIII® para borrar todos los DTC del FCM. Accione los intermitentes izquierdos. Utilice la DRB III® para leer la información de DTC. ¿Indica la DRBIII®: Circuito de salida de intermitente trasero izquierdo bajo?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → En este momento la condición que provocaba el síntoma no se produce. Inspeccione el cableado relacionado en busca de un posible problema intermitente. Compruebe si hay algún cable rozado, perforado o parcialmente roto. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C3 de mazo del IPM. Mida la resistencia entre masa y el circuito de impulsor de intermitente trasero izquierdo. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Diríjase a 3</p> <p>No → Repare el circuito de impulsor de intermitente trasero izquierdo en corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
3	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector del FCM. Desconecte el conector C3 de mazo del IPM. Mida la resistencia entre masa y el circuito de impulsor de intermitente trasero izquierdo en el IPM. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Reemplace el Centro de distribución de tensión (PDC). Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace el módulo de control delantero. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:**FCM-CIRCUITO DE SALIDA DE INTERMITENTE TRASERO IZQUIERDO ABIERTO****CAUSAS POSIBLES**

CONDICION INTERMITENTE

CIRCUITO DE SALIDA DE INTERMITENTE TRASERO IZQUIERDO ABIERTO

MODULO DE CONTROL DELANTERO

CENTRO DE DISTRIBUCION DE TENSION

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRBIII® para borrar todos los DTC del FCM. Accione el intermitente trasero izquierdo. Utilice la DRB III® para leer la información de DTC. ¿Indica la DRBIII®: Circuito de salida de intermitente trasero izquierdo abierto?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → En este momento la condición que provocaba el síntoma no se produce. Inspeccione el cableado relacionado en busca de un posible problema intermitente. Compruebe si hay algún cable rozado, perforado o parcialmente roto. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C3 de mazo del IPM. Mida la resistencia del circuito de salida de intermitente trasero izquierdo. ¿Está la resistencia por encima de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Repare el abierto en el circuito de salida de intermitente trasero izquierdo. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 3</p>	Todos
3	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del FCM. Desconecte el conector C3 de mazo del IPM. Mida la resistencia entre masa y el circuito de salida de intermitente trasero izquierdo. ¿Está la resistencia por encima de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Reemplace el Centro de distribución de tensión. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace el módulo de control delantero. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:

FCM-CIRCUITO DE SALIDA DE INTERMITENTE TRASERO DERECHO BAJO

CAUSAS POSIBLES

CONDICION INTERMITENTE

CIRCUITO DE IMPULSOR DE INTERMITENTE TRASERO DERECHO EN CORTO A MASA

MODULO DE CONTROL DELANTERO

CENTRO DE DISTRIBUCION DE TENSION

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRBIII® para borrar todos los DTC del FCM. Accione el intermitente trasero derecho. Utilice la DRB III® para leer la información de DTC. ¿Indica la DRBIII®: Circuito de salida de intermitente trasero derecho bajo?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → En este momento la condición que provocaba el síntoma no se produce. Inspeccione el cableado relacionado en busca de un posible problema intermitente. Compruebe si hay algún cable rozado, perforado o parcialmente roto. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C3 de mazo del IPM. Mida la resistencia entre masa y el circuito de impulsor de intermitente trasero derecho. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Diríjase a 3</p> <p>No → Repare el circuito de impulsor de intermitente trasero derecho en corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
3	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector del FCM. Desconecte el conector C3 de mazo del IPM. Mida la resistencia entre masa y el circuito de impulsor de intermitente trasero derecho en el IPM. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Reemplace el Centro de distribución de tensión (PDC). Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace el módulo de control delantero. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:**FCM-CIRCUITO DE SALIDA DE INTERMITENTE TRASERO DERECHO ABIERTO****CAUSAS POSIBLES**

CONDICION INTERMITENTE

CIRCUITO DE SALIDA DE INTERMITENTE TRASERO DERECHO ABIERTO

MODULO DE CONTROL DELANTERO

CENTRO DE DISTRIBUCION DE TENSION

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRBIII® para borrar todos los DTC del FCM. Accione el intermitente trasero derecho. Utilice la DRB III® para leer la información de DTC. ¿Indica la DRBIII®: Circuito de salida de intermitente trasero derecho abierto?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → En este momento la condición que provocaba el síntoma no se produce. Inspeccione el cableado relacionado en busca de un posible problema intermitente. Compruebe si hay algún cable rozado, perforado o parcialmente roto. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C3 de mazo del IPM. Mida la resistencia del circuito de salida de intermitente trasero derecho. ¿Está la resistencia por encima de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Repare el abierto en el circuito de salida de intermitente trasero derecho. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 3</p>	Todos
3	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del FCM. Desconecte el conector C3 de mazo del IPM. Mida la resistencia entre masa y el circuito de salida de intermitente trasero derecho. ¿Está la resistencia por encima de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Reemplace el Centro de distribución de tensión. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace el módulo de control delantero. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:

FCM-CIRCUITO DE SALIDA DE LUZ DE CARRETERA DERECHA BAJO

CAUSAS POSIBLES

CONDICION INTERMITENTE

CIRCUITO DE SALIDA DE LUZ DE CARRETERA DERECHA EN CORTO A MASA

MODULO DE CONTROL DELANTERO

CENTRO DE DISTRIBUCION DE TENSION

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRBIII® para borrar todos los DTC del FCM. Accione las luces de carretera de los faros. Utilice la DRB III® para leer la información de DTC. ¿Indica la DRBIII®: Circuito de salida de luz de carretera derecha bajo?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → En este momento la condición que provocaba el síntoma no se produce. Inspeccione el cableado relacionado en busca de un posible problema intermitente. Compruebe si hay algún cable rozado, perforado o parcialmente roto. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C7 de mazo del IPM. Mida la resistencia entre masa y el circuito de salida de luz de carretera derecha. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Diríjase a 3</p> <p>No → Repare el circuito de salida de luz de carretera derecha en corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
3	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector del FCM. Desconecte el conector C7 de mazo del IPM. Mida la resistencia entre masa y el circuito de salida de luz de carretera derecha en el IPM. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Reemplace el Centro de distribución de tensión (PDC). Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace el módulo de control delantero. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:**FCM-CIRCUITO DE SALIDA DE LUZ DE CARRETERA DERECHA ABIERTO****CAUSAS POSIBLES**

CONDICION INTERMITENTE

CIRCUITO DE SALIDA DE LUZ DE CARRETERA DERECHA ABIERTO

MODULO DE CONTROL DELANTERO

CENTRO DE DISTRIBUCION DE TENSION

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRBIII® para borrar todos los DTC del FCM. Accione las luces de carretera de los faros. Utilice la DRB III® para leer la información de DTC. ¿Indica la DRBIII®: Circuito de salida de luz de carretera derecha abierto?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → En este momento la condición que provocaba el síntoma no se produce. Inspeccione el cableado relacionado en busca de un posible problema intermitente. Compruebe si hay algún cable rozado, perforado o parcialmente roto. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C7 de mazo del IPM. Mida la resistencia del circuito de salida de luz de carretera derecha. ¿Está la resistencia por encima de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Repare un abierto en el circuito de salida de luz de carretera derecha. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 3</p>	Todos
3	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el FCM del IPM. Desconecte el conector C7 de mazo del IPM. Mida la resistencia del circuito de salida de luz de carretera derecha. ¿Está la resistencia por encima de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Reemplace el Centro de distribución de tensión. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace el módulo de control delantero. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:

FCM-CIRCUITO DE SALIDA DE LUZ DE CRUCE DERECHA BAJO

CAUSAS POSIBLES
CONDICION INTERMITENTE
CIRCUITO DE SALIDA DE LUZ DE CRUCE DERECHA EN CORTO A MASA
MODULO DE CONTROL DELANTERO
CENTRO DE DISTRIBUCION DE TENSION

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRBIII® para borrar todos los DTC del FCM. Accione las luces de cruce de los faros. Utilice la DRB III® para leer la información de DTC. ¿Indica la DRBIII®: Circuito de salida de luz de cruce derecha bajo?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → En este momento la condición que provocaba el síntoma no se produce. Inspeccione el cableado relacionado en busca de un posible problema intermitente. Compruebe si hay algún cable rozado, perforado o parcialmente roto. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C7 de mazo del IPM. Mida la resistencia entre masa y el circuito de salida de luz de cruce derecha. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Diríjase a 3</p> <p>No → Repare el circuito de salida de luz de cruce derecha en corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
3	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector del FCM. Desconecte el conector C7 de mazo del IPM. Mida la resistencia entre masa y el circuito de salida de luz de cruce derecha en el IPM. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Reemplace el Centro de distribución de tensión (PDC). Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace el módulo de control delantero. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:**FCM-CIRCUITO DE SALIDA DE LUZ DE CRUCE DERECHA ABIERTO****CAUSAS POSIBLES**

CONDICION INTERMITENTE

CIRCUITO DE SALIDA DE LUZ DE CRUCE DERECHA ABIERTO

MODULO DE CONTROL DELANTERO

CENTRO DE DISTRIBUCION DE TENSION

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRBIII® para borrar todos los DTC del FCM. Accione las luces de cruce de los faros. Utilice la DRB III® para leer la información de DTC. ¿Indica la DRBIII®: Circuito de salida de luz de cruce derecha abierto?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → En este momento la condición que provocaba el síntoma no se produce. Inspeccione el cableado relacionado en busca de un posible problema intermitente. Compruebe si hay algún cable rozado, perforado o parcialmente roto. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C7 de mazo del IPM. Mida la resistencia del circuito de salida de luz de cruce derecha. ¿Está la resistencia por encima de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Repare un abierto en el circuito de salida de luz de cruce derecha. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 3</p>	Todos
3	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el FCM del IPM. Desconecte el conector C7 de mazo del IPM. Mida la resistencia del circuito de salida de luz de cruce derecha. ¿Está la resistencia por encima de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Reemplace el Centro de distribución de tensión. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace el módulo de control delantero. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:

FCM-CIRCUITO DE SALIDA DE LUZ DE FRENO DERECHA BAJO

CAUSAS POSIBLES

CONDICION INTERMITENTE

CIRCUITO DE ALIMENTACION DE LUZ DE FRENO DERECHA EN CORTO A MASA

MODULO DE CONTROL DELANTERO

CENTRO DE DISTRIBUCION DE TENSION

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRBIII® para borrar todos los DTC del FCM. Accione las luces de freno. Utilice la DRB III® para leer la información de DTC. ¿Indica la DRBIII®: Circuito de salida de luz de freno derecha bajo?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → En este momento la condición que provocaba el síntoma no se produce. Inspeccione el cableado relacionado en busca de un posible problema intermitente. Compruebe si hay algún cable rozado, perforado o parcialmente roto. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C4 de mazo del IPM. Mida la resistencia entre masa y el circuito de alimentación de luz de freno derecha. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Diríjase a 3</p> <p>No → Repare el circuito de alimentación de luz de freno derecha en corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
3	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector del FCM. Desconecte el conector C4 de mazo del IPM. Mida la resistencia entre masa y el circuito de alimentación de luz de freno derecha en el IPM. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Reemplace el Centro de distribución de tensión (PDC). Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace el módulo de control delantero. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:**FCM-CIRCUITO DE SALIDA DE LUZ DE FRENO DERECHA ABIERTO****CAUSAS POSIBLES**

CONDICION INTERMITENTE

CIRCUITO DE ALIMENTACION DE LUZ DE FRENO DERECHA ABIERTO

MODULO DE CONTROL DELANTERO

CENTRO DE DISTRIBUCION DE TENSION

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRBIII® para borrar todos los DTC del FCM. Accione las luces de freno. Utilice la DRB III® para leer la información de DTC. ¿Indica la DRBIII®: Circuito de salida de luz de freno derecha abierto?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → En este momento la condición que provocaba el síntoma no se produce. Inspeccione el cableado relacionado en busca de un posible problema intermitente. Compruebe si hay algún cable rozado, perforado o parcialmente roto. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C4 de mazo del IPM Mida la resistencia del circuito de alimentación de luz de freno derecha. ¿Está la resistencia por encima de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Repare un abierto en el circuito de alimentación de luz de freno derecha. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 3</p>	Todos
3	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el FCM del IPM. Desconecte el conector C4 de mazo del IPM. Mida la resistencia del circuito de alimentación de luz de freno derecha. ¿Está la resistencia por encima de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Reemplace el Centro de distribución de tensión. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace el módulo de control delantero. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:

FCM-CIRCUITO DE SALIDA DE RELE DE ARRASTRE DE REMOLQUE DERECHO ALTO

CAUSAS POSIBLES

CONDICION INTERMITENTE

MODULO DE CONTROL DELANTERO

MODULO DE ALIMENTACION INTEGRADO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRBIII® para borrar todos los DTC del FCM. Accione las luces de arrastre de remolque. Utilice la DRB III® para leer la información de DTC. ¿Indica la DRBIII®: Circuito de salida de relé de arrastre de remolque derecho alto?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → En este momento la condición que provocaba el síntoma no se produce. Inspeccione el cableado relacionado en busca de un posible problema intermitente. Compruebe si hay algún cable rozado, perforado o parcialmente roto. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Retire el módulo de control delantero del IPM. Mida el voltaje del circuito de control de accesorios y masa. ¿Está el voltaje por encima de 1,0 voltios?</p> <p>Sí → Reemplace el Módulo de alimentación integrado. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace el módulo de control delantero. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:**FCM-CIRCUITO DE SALIDA DE RELE DE ARRASTRE DE REMOLQUE DERECHO BAJO****CAUSAS POSIBLES**

CONDICION INTERMITENTE

MODULO DE CONTROL DELANTERO

CENTRO DE DISTRIBUCION DE TENSION

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRBIII® para borrar todos los DTC del FCM. Accione las luces de arrastre de remolque. Utilice la DRB III® para leer la información de DTC. ¿Indica la DRBIII®: Circuito de salida de relé de arrastre de remolque derecho bajo?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → En este momento la condición que provocaba el síntoma no se produce. Inspeccione el cableado relacionado en busca de un posible problema intermitente. Compruebe si hay algún cable rozado, perforado o parcialmente roto. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Retire el FCM del IPM. Mida la resistencia entre masa y el circuito de control del relé de arrastre de remolque derecho en el IPM. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Reemplace el Centro de distribución de tensión (PDC). Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace el módulo de control delantero. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:

FCM-CIRCUITO DE SALIDA DE RELE DE ARRASTRE DE REMOLQUE DERECHO ABIERTO

CAUSAS POSIBLES

CONDICION INTERMITENTE

MODULO DE ALIMENTACION INTEGRADO

MODULO DE CONTROL DELANTERO

CIRCUITO DE SALIDA DE LUCES DE REMOLQUE ABIERTO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRBIII® para borrar todos los DTC del FCM. Accione las luces de arrastre de remolque. Utilice la DRB III® para leer la información de DTC. ¿Indica la DRBIII®: Circuito de salida de relé de arrastre de remolque derecho abierto?</p> <p>Sí → Dirijase a 2</p> <p>No → En este momento la condición que provocaba el síntoma no se produce. Inspeccione el cableado relacionado en busca de un posible problema intermitente. Compruebe si hay algún cable rozado, perforado o parcialmente roto. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Compruebe el IPM para asegurarse de existe el relé de arrastre de remolque derecho. ¿Existe el relé de arrastre de remolque?</p> <p>Sí → Dirijase a 3</p> <p>No → Reemplace el Módulo de alimentación integrado. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
3	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Mida el voltaje del circuito B(+) prot. por fusible del relé de arrastre de remolque en el IPM. ¿Está el voltaje por encima de 10 voltios?</p> <p>Sí → Reemplace el módulo de control delantero. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Repare el circuito de salida del relé luz de remolque. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:**MIC-CIRCUITO DE ENTRADA DE CONMUTADOR DE FAROS ABIERTO****CAUSAS POSIBLES**

CONDICION INTERMITENTE

CONMUTADOR DE FAROS

CIRCUITO MUX DE CONMUTADOR DE FAROS ABIERTO

GRUPO DE INSTRUMENTOS

CIRCUITO DE DETECCION DEL CONMUTADOR DE FAROS ABIERTO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRB III® para borrar todos los DTC del MIC. Encienda los faros. Utilice la DRB III® para leer la información de DTC. ¿Indica la DRBIII®: Circuito de entrada de conmutador de faros abierto?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → En este momento la condición que provocaba el síntoma no se produce. Inspeccione el cableado relacionado en busca de un posible problema intermitente. Compruebe si hay algún cable rozado, perforado o parcialmente roto. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
2	<p>Desconecte el conector de conmutador de faros. Coloque el encendido en la posición ON. Conecte un cable de puente entre el circuito y de detección del conmutador MUX de faros del conmutador multifunción. Utilice la DRBIII® para leer el voltaje del conmutador de faros. ¿Visualiza la DRBIII® 0,0 voltios?</p> <p>Sí → Reemplace el conmutador de faros. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 3</p>	Todos
3	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector del conmutador multifunción del lado izquierdo. Desconecte el conector C2 del grupo de instrumentos. Mida la resistencia del circuito del conmutador MUX de faros. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Diríjase a 4</p> <p>No → Repare el circuito MUX del conmutador de faros abierto. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

MIC-CIRCUITO DE ENTRADA DE CONMUTADOR DE FAROS ABIERTO — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
4	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector del conmutador multifunción del lado izquierdo. Desconecte el conector C2 del grupo de instrumentos. Mida la resistencia del circuito de detección del conmutador de faros. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Reemplace el grupo de instrumentos. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Repare el abierto del circuito de detección del conmutador de faros. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:**MIC-CIRCUITO DE ENTRADA DE CONMUTADOR DE FAROS EN CORTO****CAUSAS POSIBLES**

CONDICION INTERMITENTE

CONMUTADOR DE FAROS

CIRCUITO MUX DE CONMUTADOR DE FAROS EN CORTO A MASA

GRUPO DE INSTRUMENTOS

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRB III® para borrar todos los DTC del MIC. Encienda los faros. Utilice la DRB III® para leer la información de DTC. ¿Indica la DRBIII®: Circuito de entrada de conmutador de faros en corto?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → En este momento la condición que provocaba el síntoma no se produce. Inspeccione el cableado relacionado en busca de un posible problema intermitente. Compruebe si hay algún cable rozado, perforado o parcialmente roto. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
2	<p>Desconecte el conector de conmutador de faros. Coloque el encendido en la posición ON. ¿Visualiza la DRBIII® Conmutador de faros 5,0 voltios?</p> <p>Sí → Diríjase a 3</p> <p>No → Reemplace el conmutador de faros. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
3	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de conmutador de faros. Desconecte el conector C3 del grupo de instrumentos. Mida la resistencia a masa del circuito de conmutador MUX de faros. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Repare el circuito del conmutador MUX de faros en corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace el grupo de instrumentos. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:

MIC-CIRCUITO DE ENTRADA DE CONMUTADOR DE EMERGEN- CIA INTERMITENTE ABIERTO

CAUSAS POSIBLES

CONDICION INTERMITENTE

CONMUTADOR MULTIFUNCION

DETECCION DE CONMUTADOR DE SELECCION DE LUZ DE CRUCE O CARRETERA/
INTERMITENTES/LIMPIADOR

GRUPO DE INSTRUMENTOS

CIRCUITO DE ALIMENTACION DE CONMUTADOR DE INTERMITENTES

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRB III® para borrar todos los DTC del MIC. Accione las luces de emergencia. Utilice la DRB III® para leer la información de DTC. ¿Indica la DRBIII®: Circuito de entrada de conmutador de emergencia intermitente abierto?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → En este momento la condición que provocaba el síntoma no se produce. Inspeccione el cableado relacionado en busca de un posible problema intermitente. Compruebe si hay algún cable rozado, perforado o parcialmente roto. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
2	<p>Desconecte el conector del conmutador multifunción. Coloque el encendido en la posición ON. Mida el voltaje del conmutador multifunción entre el circuito de detección y el circuito de alimentación. ¿La lectura de voltaje es de 0,0 voltios?</p> <p>Sí → Reemplace el conmutador multifunción. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 3</p>	Todos
3	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector del conmutador multifunción. Desconecte el conector C3 del grupo de instrumentos. Mida la resistencia del circuito de detección de selección de luz de cruce o carretera/intermitentes/limpiador. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Diríjase a 4</p> <p>No → Repare el circuito de detección de selección de luz de cruce o carretera/intermitentes/limpiador. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

MIC-CIRCUITO DE ENTRADA DE CONMUTADOR DE EMERGENCIA INTERMITENTE ABIERTO — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
4	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector del conmutador multifunción. Desconecte el conector C2 del grupo de instrumentos. Mida la resistencia del circuito de alimentación del conmutador de intermitentes. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Reemplace el grupo de instrumentos. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Repare el circuito de alimentación del conmutador de intermitentes. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:

MIC-CIRCUITO DE ENTRADA DE CONMUTADOR DE EMERGEN- CIA INTERMITENTE EN CORTO

CAUSAS POSIBLES
CONDICION INTERMITENTE CONMUTADOR MULTIFUNCION CIRCUITO DE DETECCION DEL CONMUTADOR DE SELECCION DE LUZ DE CRUCE O CARRETERA/INTERMITENTES/LIMPIADOR EN CORTO A MASA GRUPO DE INSTRUMENTOS

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRB III® para borrar todos los DTC del MIC. Accione las luces de emergencia. Utilice la DRB III® para leer la información de DTC. ¿Indica la DRBIII®: Circuito de entrada de conmutador de emergencia intermitente en corto?</p> <p>Sí → Dirijase a 2</p> <p>No → En este momento la condición que provocaba el síntoma no se produce. Inspeccione el cableado relacionado en busca de un posible problema intermitente. Compruebe si hay algún cable rozado, perforado o parcialmente roto. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
2	<p>Desconecte el conector del conmutador multifunción. Coloque el encendido en la posición ON. ¿Visualiza la DRBIII® Conmutador multifunción 5,0 voltios?</p> <p>Sí → Dirijase a 3</p> <p>No → Reemplace el conmutador multifunción. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
3	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector del conmutador multifunción. Desconecte el conector C3 del grupo de instrumentos. Mida la resistencia a masa del circuito de detección del conmutador de selección de luz de cruce o carretera/intermitentes/limpiador. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Repare el circuito de detección del conmutador de selección de luz de cruce o carretera/intermitentes/limpiador. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace el grupo de instrumentos. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Lista de síntomas:**FALLO DE CONMUTADOR DEL A/A (ACTIVO)****FALLO DE SUMA DE VERIFICACION (ACTIVO)****FALLO DE CONMUTADOR DE DESEMPAÑADOR (ACTIVO)****FALLO DE CONMUTADOR DE RECIRC. (ACTIVO)**

Nota sobre las pruebas: Todos los síntomas mencionados se diagnostican utilizando las mismas pruebas. El título para las pruebas será FALLO DE CONMUTADOR DEL A/A (ACTIVO).

Momento de verificación y condición de establecimiento:**FALLO DE CONMUTADOR DEL A/A (ACTIVO)**

Momento de verificación: Con el encendido en posición ON.

Condición de establecimiento: Este DTC se establecerá si el conmutador ON/OFF del A/A se mantiene cerrado durante 10 minutos.

FALLO DE SUMA DE VERIFICACION (ACTIVO)

Momento de verificación: En cada activación (cinco segundos después de colocar el encendido en posición ON).

Condición de establecimiento: Este DTC se establecerá si la suma de verificación calculada no coincide con el valor almacenado.

FALLO DE CONMUTADOR DE DESEMPAÑADOR (ACTIVO)

Momento de verificación: Con el encendido en posición ON.

Condición de establecimiento: Este DTC se establecerá si el conmutador de EBL permanece cerrado durante 10 minutos.

FALLO DE CONMUTADOR DE RECIRC. (ACTIVO)

Momento de verificación: Con el encendido en posición ON.

Condición de establecimiento: Este DTC se establecerá si el conmutador MAX ON/OFF se mantiene cerrado durante 10 minutos.

CAUSAS POSIBLES

MODULO DE CONTROL DE A/A Y CALEFACTOR

FALLO DE CONMUTADOR DEL A/A (ACTIVO) — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Vea la reparación</p> <p>Repare</p> <p>Reemplace el módulo de control de A/A y calefactor de acuerdo con la Información de servicio.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Lista de síntomas:

FALLO DE CONMUTADOR DEL A/A (ALMACENADO)
FALLO DE RECEPCION DE ATENUACION DE LUZ DE FONDO (ALMACENADO)
CORRIENTE EXCESIVA DE MEZCLA (ALMACENADO)
FALLO DE SUMA DE VERIFICACION (ALMACENADO)
FALLO DE CONMUTADOR DE DESEMPAÑADOR (ALMACENADO)
FALLO DE RECEPCION DE INDICADOR DEL MOTOR (ALMACENADO)
CIRCUITO DEL SENSOR DE TEMPERATURA DEL EVAPORADOR ABIERTO (ALMACENADO)
CIRCUITO DEL SENSOR DE TEMPERATURA DEL EVAPORADOR EN CORTO (ALMACENADO)
FALLO DE PRUEBA EN BUCLE (ALMACENADO)
CORRIENTE EXCESIVA DE MODO 1 (ALMACENADO)
CORRIENTE EXCESIVA DE MODO 2 (ALMACENADO)
FALLO DE COMUNICACION DEL PCM (ALMACENADO)
CORRIENTE EXCESIVA DE RECIRCULACION (ALMACENADO)
FALLO DE CONMUTADOR DE RECIRC. (ALMACENADO)
FALLO DE RECEP. DE PRESION DE REFRIGERANTE (ALMACENADO)
FALLO DE TRANSMISION (ALMACENADO)
FALLO DE RECEPCION DE VIN (ALMACENADO)
CORRIENTE EXCESIVA DE ZONA (ALMACENADO)

Nota sobre las pruebas: Todos los síntomas mencionados se diagnostican utilizando las mismas pruebas. El título para las pruebas será **FALLO DE CONMUTADOR DEL A/A (ALMACENADO)**.

Momento de verificación y condición de establecimiento:**FALLO DE CONMUTADOR DEL A/A (ALMACENADO)**

Momento de verificación: Con el encendido en posición ON.

Condición de establecimiento: Este DTC se establecerá si el conmutador ON/OFF del A/A se mantiene cerrado durante 10 minutos.

FALLO DE RECEPCION DE ATENUACION DE LUZ DE FONDO (ALMACENADO)

Momento de verificación: Con el encendido en posición ON.

Condición de establecimiento: Si el módulo de control de A/A y calefactor no recibe el mensaje de la función de atenuación desde el grupo de instrumentos durante más de 5 segundos, la iluminación de fondo del módulo de control de A/A y calefactor cambiará por defecto a la intensidad máxima y se establecerá el DTC.

FALLO DE CONMUTADOR DEL A/A (ALMACENADO) — (Continuación)

CORRIENTE EXCESIVA DE MEZCLA (ALMACENADO)

Momento de verificación: Cuando se requiere movimiento del accionador.

Condición de establecimiento: Este DTC se establecerá si el Módulo de control de A/A y calefactor detecta un consumo de corriente excesivo en alguno de los circuitos de impulsor de puerta mientras intenta impulsar el accionador de mezcla (zona única) o de mezcla del acompañante (zona doble). Solamente puede establecerse un DTC de corriente excesivo por ciclo de encendido.

FALLO DE SUMA DE VERIFICACION (ALMACENADO)

Momento de verificación: En cada activación (cinco segundos después de colocar el encendido en posición ON).

Condición de establecimiento: Este DTC se establecerá si la suma de verificación calculada no coincide con el valor almacenado.

FALLO DE CONMUTADOR DE DESEMPAÑADOR (ALMACENADO)

Momento de verificación: Con el encendido en posición ON.

Condición de establecimiento: Este DTC se establecerá si el conmutador de EBL permanece cerrado durante 10 minutos.

FALLO DE RECEPCION DE INDICADOR DEL MOTOR (ALMACENADO)

Momento de verificación: Con el encendido en posición ON.

Condición de establecimiento: Este DTC se establecerá si el Módulo de control del A/A y calefactor no recibe el mensaje desde el PCM durante más de 5 segundos. Este mensaje proporciona voltaje de la batería, Temperatura de la batería y Temperatura de refrigerante del motor.

CIRCUITO DEL SENSOR DE TEMPERATURA DEL EVAPORADOR ABIERTO (ALMACENADO)

Momento de verificación: Con el encendido en posición ON.

Condición de establecimiento: Este DTC se establecerá si el Módulo de control de A/A y calefactor detecta un voltaje por encima de 4,9 voltios en el circuito de la señal del sensor de temperatura del evaporador.

CIRCUITO DEL SENSOR DE TEMPERATURA DEL EVAPORADOR EN CORTO (ALMACENADO)

Momento de verificación: Con el encendido en posición ON.

Condición de establecimiento: Este DTC se establecerá si el Módulo de control de A/A y calefactor detecta un voltaje por debajo de 0,06 voltios en el circuito de la señal del sensor de temperatura del evaporador.

FALLO DE CONMUTADOR DEL A/A (ALMACENADO) — (Continuación)

FALLO DE PRUEBA EN BUCLE (ALMACENADO)

Momento de verificación: Cuando el módulo de control de A/A y calefactor efectúa una prueba en bucle interna.

Condición de establecimiento: Si el módulo de control de A/A y calefactor no envía un mensaje, o no llega ninguno de los mensajes esperados durante 5 segundos, se lleva a cabo una prueba en bucle interna. Si la prueba en bucle interna resulta fallida, se establecerá el DTC.

CORRIENTE EXCESIVA DE MODO 1 (ALMACENADO)

Momento de verificación: Cuando se requiere movimiento del accionador.

Condición de establecimiento: Este DTC se establecerá si el Módulo de control de A/A y calefactor detecta un consumo de corriente excesivo en alguno de los circuitos de impulsor de puerta mientras intenta impulsar este accionador. Solamente puede establecerse un DTC de corriente excesiva por ciclo de encendido.

CORRIENTE EXCESIVA DE MODO 2 (ALMACENADO)

Momento de verificación: Cuando se requiere movimiento del accionador.

Condición de establecimiento: Este DTC se establecerá si el Módulo de control de A/A y calefactor detecta un consumo de corriente excesivo en alguno de los circuitos de impulsor de puerta mientras intenta impulsar este accionador. Solamente puede establecerse un DTC de corriente excesiva por ciclo de encendido.

FALLO DE COMUNICACION DEL PCM (ALMACENADO)

Momento de verificación: Con el encendido en posición ON.

Condición de establecimiento: Este DTC se establecerá si el Módulo de control del A/A y calefactor no recibe el mensaje desde el PCM durante más de 5 segundos. Este mensaje proporciona RPM del motor y Velocidad del vehículo.

CORRIENTE EXCESIVA DE RECIRCULACION (ALMACENADO)

Momento de verificación: Cuando se requiere movimiento del accionador.

Condición de establecimiento: Este DTC se establecerá si el Módulo de control de A/A y calefactor detecta un consumo de corriente excesiva en alguno de los circuitos de impulsor de puerta mientras intenta impulsar este accionador. Solamente puede establecerse un DTC de corriente excesiva por ciclo de encendido.

FALLO DE CONMUTADOR DE RECIRC. (ALMACENADO)

Momento de verificación: Con el encendido en posición ON.

Condición de establecimiento: Este DTC se establecerá si el conmutador MAX ON/OFF se mantiene cerrado durante 10 minutos.

FALLO DE CONMUTADOR DEL A/A (ALMACENADO) — (Continuación)

FALLO DE RECEP. DE PRESION DE REFRIGERANTE (ALMACENADO)

Momento de verificación: Con el encendido en posición ON.

Condición de establecimiento: Este DTC se establecerá si el módulo de control de A/A y calefactor no recibe el mensajes de presión de refrigerante desde el PCM durante más de 20 segundos.

FALLO DE TRANSMISION (ALMACENADO)

Momento de verificación: Cuando el encendido está en posición ON.

Condición de establecimiento: Este DTC se establecerá si el Módulo de control de A/A y calefactor es incapaz de enviar un mensaje de bus PCI.

FALLO DE RECEPCION DE VIN (ALMACENADO)

Momento de verificación: Con el encendido en posición ON.

Condición de establecimiento: Este DTC se establecerá si el módulo de control de A/A y calefactor no recibe el mensaje con el VIN desde el PCM durante más de 5 segundos.

CORRIENTE EXCESIVA DE ZONA (ALMACENADO)

Momento de verificación: Cuando se requiere movimiento del accionador.

Condición de establecimiento: Este DTC se establecerá si el Módulo de control de A/A y calefactor detecta un consumo de corriente excesivo en alguno de los circuitos de impulsor de puerta mientras intenta impulsar el accionador de mezcla del conductor (zona doble). Solamente puede establecerse un DTC de corriente excesiva por ciclo de encendido.

CAUSAS POSIBLES

COMPRUEBE SI EXISTEN DTC DE HVAC Y MENSAJES DE FALLO DE PRUEBA DEL SISTEMA PRUEBA DE CODIGOS ALMACENADOS COMPLETA
--

FALLO DE CONMUTADOR DEL A/A (ALMACENADO) — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>NOTA: Antes de diagnosticar los DTC almacenados deben resolverse los DTC activos.</p> <p>NOTA: Siempre que un DTC se convierta en activo, o se visualice un mensaje de fallo de Prueba de enfriamiento, Prueba de circuito de accionador o Recalibración de puertas, proceda con la pregunta final.</p> <p>Coloque el encendido en la posición ON.</p> <p>Coloque el control de selección de modo a la posición de tablero.</p> <p>Confirme que el motor del ventilador funciona correctamente en todas las velocidades. Antes de continuar con esta prueba, diagnostique y repare todos los fallos relacionados con el ventilador.</p> <p>Para vehículos sin A/A, omita los próximos 6 pasos de este procedimiento.</p> <p>Coloque el control del ventilador en la posición de baja velocidad.</p> <p>Asegúrese de que el conmutador del A/A se encuentra en posición OFF (indicador de estado sin iluminar).</p> <p>Coloque el control del ventilador en posición OFF.</p> <p>Ponga en marcha el motor.</p> <p>Coloque el control del ventilador en la posición de alta velocidad.</p> <p>PRECAUCION: Para probar el sistema de A/A, la temperatura del evaporador debe superar los 12,7° C (55° F) y la temperatura ambiente en la zona de trabajo debe superar los 21,1° C (70° F).</p> <p>Utilice la DRBIII® en HVAC, Pruebas de sistema para accionar la Prueba de enfriamiento de A/A. Deje transcurrir un minuto para que se complete la prueba.</p> <p>Si no lo había hecho antes, ponga en marcha el motor.</p> <p>Coloque el control del ventilador en la posición de baja velocidad.</p> <p>Fije el control de mezcla o mezcla del conductor (zona doble) en la posición de frío máximo.</p> <p>Si está equipado, fije el control de mezcla del acompañante en la posición de frío máximo.</p> <p>Observe la DRB III® en busca de DTC activos de HVAC durante los pasos de la prueba siguiente.</p> <p>Si está equipado, oprima el conmutador de A/A a ON, espere 30 segundos, y a continuación sitúelo en OFF.</p> <p>En los sistemas de zona doble, presione el conmutador MAX a ON, espere 30 segundos, y a continuación sitúelo en OFF.</p> <p>Si está equipado, oprima el conmutador de EBL a ON, espere 30 segundos, y a continuación sitúelo en OFF.</p> <p>Desplace el control de mezcla o mezcla del conductor (zona doble) de frío máximo a calor máximo, espere 30 segundos, y a continuación vuelva a situarlo en frío máximo.</p> <p>Si está equipado, desplace el control de mezcla del acompañante de frío máximo a calor máximo, espere 30 segundos, y a continuación vuelva a situarlo en frío máximo.</p> <p>Gire el control de selección de modo a la posición de desempañador, espere 30 segundos, y a continuación sitúelo en la posición de tablero (zona doble) o en la posición de tablero MAX (zona única).</p> <p>Utilice la DRBIII® en HVAC, Pruebas de sistema, para accionar la Prueba de circuito de accionador.</p> <p>Utilice la DRBIII® en HVAC, Pruebas de sistema, para accionar la Prueba de recalibración de puertas de HVAC.</p> <p>¿Visualiza la DRBIII® algún DTC de HVAC o mensajes de fallo de Prueba de sistema?</p> <p>Sí → Vuelva a la Lista de síntomas y escoja los síntomas. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → En este momento no se encuentra ningún problema. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Lista de síntomas:

PRUEBA DE CIRC. DE ACC. SUPERADA. DTC DE CORRIENTE EXCESIVA ACTIVOS

CIRCUITO DE MEZCLA EN CORTO A MASA

CIRCUITO DE MEZCLA EN CORTO A ENC. O BAT.

IMPULSOR COMUN EN CORTO A MASA

IMPULSOR COMUN EN CORTO A ENC. O BAT.

CIRCUITO DE MODO 1 EN CORTO A MASA

CIRCUITO DE MODO 1 EN CORTO A ENC. O BAT.

CIRCUITO DE MODO 2 EN CORTO A MASA

CIRCUITO DE MODO 2 EN CORTO A ENC. O BAT.

CIRCUITO DE RECIRC. EN CORTO A MASA

CIRCUITO DE RECIRC. EN CORTO A ENC. O BAT.

CORTO DEMASIADO COMPLEJO

CIRCUITO DE ZONA EN CORTO A MASA

CIRCUITO DE ZONA EN CORTO A ENC. O BAT.

Nota sobre las pruebas: Todos los síntomas mencionados se diagnostican utilizando las mismas pruebas. El título para las pruebas será **PRUEBA DE CIRC. DE ACT SUPERADA, DTC DE CORRIENTE EXCESIVA ACTIVOS**.

Momento de verificación y condición de establecimiento:

PRUEBA DE CIRC. DE ACC. SUPERADA. DTC DE CORRIENTE EXCESIVA ACTIVOS

Momento de verificación: Cuando se efectúa la Prueba de circuito de accionador.

Condición de establecimiento: Si dos o más líneas de impulsión están en corto entre sí.

CIRCUITO DE MEZCLA EN CORTO A MASA

Momento de verificación: Cuando se efectúa la Prueba de circuito de accionador.

Condición de establecimiento: Este mensaje se establecerá si el Control de A/A y calefactor detecta un corto bajo en el circuito de impulsor de puerta de mezcla (zona única) o en el circuito de impulsor de puerta de mezcla del acompañante (zona doble).

CIRCUITO DE MEZCLA EN CORTO A ENC. O BAT.

Momento de verificación: Cuando se efectúa la Prueba de circuito de accionador.

Condición de establecimiento: Este mensaje se establecerá si el Control de A/A y calefactor detecta un corto alto en el circuito de impulsor de puerta de mezcla (zona única) o en el circuito de impulsor de puerta de mezcla del acompañante (zona doble).

**PRUEBA DE CIRC. DE ACC. SUPERADA. DTC DE CORRIENTE EXCESIVA ACTIVOS —
(Continuación)**

IMPULSOR COMUN EN CORTO A MASA

Momento de verificación: Cuando se efectúa la Prueba de circuito de accionador.

Condición de establecimiento: Este mensaje se establecerá si el Control de A/A y calefactor detecta un corto bajo en el circuito de impulsor de puerta común.

IMPULSOR COMUN EN CORTO A ENC. O BAT.

Momento de verificación: Cuando se efectúa la Prueba de circuito de accionador.

Condición de establecimiento: Este mensaje se establecerá si el Control de A/A y calefactor detecta un corto alto en el circuito de impulsor de puerta común.

CIRCUITO DE MODO 1 EN CORTO A MASA

Momento de verificación: Cuando se efectúa la Prueba de circuito de accionador.

Condición de establecimiento: Este mensaje se establecerá si el Control de A/A y calefactor detecta un corto bajo en el circuito de impulsor de puerta de modo 1.

CIRCUITO DE MODO 1 EN CORTO A ENC. O BAT.

Momento de verificación: Cuando se efectúa la Prueba de circuito de accionador.

Condición de establecimiento: Este mensaje se establecerá si el Control de A/A y calefactor detecta un corto alto en el circuito de impulsor de puerta de modo 1.

CIRCUITO DE MODO 2 EN CORTO A MASA

Momento de verificación: Cuando se efectúa la Prueba de circuito de accionador.

Condición de establecimiento: Este mensaje se establecerá si el Control de A/A y calefactor detecta un corto bajo en el circuito de impulsor de puerta de modo 2.

CIRCUITO DE MODO 2 EN CORTO A ENC. O BAT.

Momento de verificación: Cuando se efectúa la Prueba de circuito de accionador.

Condición de establecimiento: Este mensaje se establecerá si el Control de A/A y calefactor detecta un corto alto en el circuito de impulsor de puerta de modo 2.

CIRCUITO DE RECIRC. EN CORTO A MASA

Momento de verificación: Cuando se efectúa la Prueba de circuito de accionador.

Condición de establecimiento: Este mensaje se establecerá si el Control de A/A y calefactor detecta un corto bajo en el circuito de impulsor de puerta de recirculación.

CIRCUITO DE RECIRC. EN CORTO A ENC. O BAT.

Momento de verificación: Cuando se efectúa la Prueba de circuito de accionador.

Condición de establecimiento: Este mensaje se establecerá si el Control de A/A y calefactor detecta un corto alto en el circuito de impulsor de puerta de recirculación.

**PRUEBA DE CIRC. DE ACC. SUPERADA. DTC DE CORRIENTE EXCESIVA ACTIVOS —
(Continuación)**

CORTO DEMASIADO COMPLEJO

Momento de verificación: Cuando se efectúa la Prueba de circuito de accionador.

Condición de establecimiento: Este mensaje se establecerá si el Control de A/A y calefactor detecta que hay más de tres impulsores en corto en la misma dirección (por ejemplo, cuatro impulsores, todos en corto a masa) o si dos o más impulsores están en corto con al menos un impulsor en corto al encendido/batería y un impulsor en corto a masa.

CIRCUITO DE ZONA EN CORTO A MASA

Momento de verificación: Cuando se efectúa la Prueba de circuito de accionador.

Condición de establecimiento: Este mensaje se establecerá si el Control de A/A y calefactor detecta un corto bajo en el circuito de impulsor de puerta de mezcla del conductor (zona doble).

CIRCUITO DE ZONA EN CORTO A ENC. O BAT.

Momento de verificación: Cuando se efectúa la Prueba de circuito de accionador.

Condición de establecimiento: Este mensaje se establecerá si el Control de A/A y calefactor detecta un corto alto en el circuito de impulsor de puerta de mezcla del conductor (zona doble).

CAUSAS POSIBLES

CIRCUITO DE IMPULSOR DE PUERTA DEL CONDUCTOR EN CORTO BAJO
ACCIONADOR DE PUERTA EN CORTO
CIRCUITO DE IMPULSOR DE PUERTA DEL CONDUCTOR EN CORTO ALTO
MODULO DE CONTROL DE A/A Y CALEFACTOR
PROBLEMA INTERMITENTE DE CABLEADO
CIRCUITOS DE IMPULSOR DE PUERTA EN CORTO ALTO
CIRCUITOS DE IMPULSOR DE PUERTA EN CORTO BAJO
CIRCUITOS DE IMPULSOR DE PUERTA EN CORTO ENTRE SI
CIRCUITOS DE IMPULSOR DE PUERTA EN CORTO A CIRCUITO DE IMPULSOR DE PUERTA COMUN
ACCIONADORES DE PUERTA EN CORTO
MODULO DE CONTROL DE A/A Y CALEFACTOR
PROBLEMA INTERMITENTE DE CABLEADO

PRUEBA DE CIRC. DE ACC. SUPERADA. DTC DE CORRIENTE EXCESIVA ACTIVOS — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>PRECAUCION: Para garantizar una diagnosis correcta, repare primero los mensajes de Corto demasiado complejo, a continuación todos los mensajes relacionados con circ. de impulsor de puerta común, y por último el resto de mensajes.</p> <p>PRECAUCION: La DRBIII® puede visualizar hasta tres mensajes de Prueba de circuito de accionador al mismo tiempo. Después de reparar cada mensaje de Prueba de circuito de accionador, cicle el interruptor de encendido, y a continuación vuelva a efectuar la Prueba de circuito de accionador para asegurarse de que no existen mensajes nuevos.</p> <p>PRECAUCION: Si hay DTC de corriente excesiva activos y la DRBIII® Visualiza Prueba de circuito de accionador superada, cuando se le pregunte Qué mensaje de Prueba de circuito de accionador existe, proceda con Prueba de circ. de acc. superada, DTC de corriente excesiva activos.</p> <p>¿Qué mensaje de Prueba de circuito de accionador existe?</p> <p>Impulsor XXX/Circ. en corto a masa Diríjase a 2</p> <p>Impulsor XXX/Circ. en corto a enc. o bat. Diríjase a 4</p> <p>Corto demasiado complejo Diríjase a 6</p> <p>Imp. XXX/Circ. en corto a masa y a enc. o bat. Diríjase a 8</p> <p>Prueba de cir. de acc. Superada, DTC de corriente excesiva activos Diríjase a 8</p>	Todos
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C1 de mazo de control de A/A y calefactor. Mida la resistencia entre masa y el circuito de impulsor de puerta que corresponda. ¿Está la resistencia por debajo de 10 K-ohmios?</p> <p>Sí → Repare el circuito de impulsor de puerta en corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 3</p>	Todos
3	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C1 de mazo de control de A/A y calefactor. Mida la resistencia entre el circuito de impulsor de puerta común y el circuito de impulsor de puerta correspondiente. ¿Está la resistencia por debajo de 30,0 ohmios?</p> <p>Sí → Reemplace el accionador de puerta de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 5</p>	Todos

**PRUEBA DE CIRC. DE ACC. SUPERADA. DTC DE CORRIENTE EXCESIVA ACTIVOS —
(Continuación)**

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
4	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C1 de mazo de control de A/A y calefactor. Coloque el encendido en la posición ON. Mida el voltaje entre el circuito de impulsor de puerta que corresponda y masa. ¿Hay presencia de voltaje?</p> <p>Sí → Repare el circuito de impulsor de puerta en corto a tensión. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 5</p>	Todos
5	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Asegúrese de que el conector C1 de mazo de control de A/A y calefactor esté conectado al Módulo de control de A/A y calefactor. Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRBIII® en HVAC, Pruebas de sistema, para accionar la Prueba de circuito de accionador. ¿Qué mensaje visualiza la DRBIII®?</p> <p>El mismo que al comienzo de la prueba. Reemplace el módulo de control de A/A y calefactor de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>Diferente mensaje que al comienzo de la prueba. Utilice los diagramas de cableado como guía para inspeccionar el cableado y los conectores en busca de condiciones que pudieran provocar que un corto intermitente establezca el mensaje de prueba original. Repare según sea necesario. Si la DRB visualiza un mensaje para un circ. de impulsor de puerta diferente, vuelva a efectuar la prueba 1 de este síntoma. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
6	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C1 de mazo de control de A/A y calefactor. Coloque el encendido en la posición ON. Mida el voltaje entre cada uno de los circuitos de impulsor de puerta y masa. ¿Hay presencia de voltaje en alguno de los circuitos?</p> <p>Sí → Repare todos los circuitos de impulsor de puerta con presencia de voltaje en corto a tensión. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 7</p>	Todos
7	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C1 de mazo de control de A/A y calefactor. Mida la resistencia entre masa y cada uno de los circuitos de impulsor de puerta. ¿Está la resistencia por debajo de 10 K-ohmios en alguno de los circuitos?</p> <p>Sí → Repare todos los circuitos de impulsor de puerta cuya resistencia sea inferior a 10 k-ohmios en corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 8</p>	Todos

PRUEBA DE CIRC. DE ACC. SUPERADA. DTC DE CORRIENTE EXCESIVA ACTIVOS — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
8	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C1 de mazo de control de A/A y calefactor.</p> <p>NOTA: Si los mensajes de Prueba de circuito de accionado, visualizados en la DRBIII®, identifican qué circuitos están en corto entre sí, entonces solamente mida la resistencia entre esos circuitos. De lo contrario, proceda de la siguiente forma:</p> <p>Mida la resistencia entre el circ. de impulsor de puerta de recirculación y el circ. de impulsor de puerta de mezcla, el circ. de impulsor de puerta de modo 1, el circ. de impulsor de puerta de modo 2 y, si corresponde, el circ. de impulsor de puerta de mezcla del acompañante.</p> <p>Mida la resistencia entre el circ. de impulsor de puerta de mezcla y el circ. de impulsor de puerta de modo 1, el circ. de impulsor de puerta de modo 2 y, si corresponde, el circ. de impulsor de puerta de mezcla del acompañante.</p> <p>Mida la resistencia entre el circ. de impulsor de puerta de modo 1 y el circ. de impulsor de puerta de modo 2 y, si corresponde, el circ. de impulsor de puerta de mezcla del acompañante.</p> <p>Mida la resistencia entre el circ. de impulsor de puerta de modo 2 y, si corresponde, el circ. de impulsor de puerta de mezcla del acompañante.</p> <p>¿Está la resistencia por debajo de 10 K-ohmios en alguno de los circuitos?</p> <p>Sí → Repare los circuitos de impulsor de puerta cuya resistencia sea inferior a 10 k-ohmios en corto entre sí. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 9</p>	Todos
9	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C1 de mazo de control de A/A y calefactor.</p> <p>Mida la resistencia entre el circuito de impulsor de puerta común y cada uno de los circuitos de impulsor de puerta restantes.</p> <p>¿Está la resistencia por debajo de 30,0 ohmios en alguno de los circuitos?</p> <p>Sí → Diríjase a 10</p> <p>No → Diríjase a 11</p>	Todos
10	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C1 de mazo de control de A/A y calefactor.</p> <p>Desconecte todo conector de mazo de accionador de puerta cuyo valor de resistencia del circuito sea inferior a 30,0 ohmios.</p> <p>Mida la resistencia entre el circuito de impulsor de puerta común y cada circuito de impulsor de puerta correspondiente.</p> <p>¿Está la resistencia por debajo de 10 K-ohmios en alguno de los circuitos?</p> <p>Sí → Repare los circuitos de impulsor de puerta cuya resistencia sea inferior a 10 k-ohmios en corto al circuito de impulsor de puerta común. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace todos los accionadores de puerta con una resistencia inferior a 30,0 ohmios de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

**PRUEBA DE CIRC. DE ACC. SUPERADA. DTC DE CORRIENTE EXCESIVA ACTIVOS —
(Continuación)**

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
11	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Asegúrese de que el conector C1 de mazo de control de A/A y calefactor esté conectado al Módulo de control de A/A y calefactor. Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRBIII® en HVAC, Pruebas de sistema, para accionar la Prueba de circuito de accionador. ¿Qué mensaje visualiza la DRBIII®?</p> <p>El mismo que al comienzo de la prueba. Reemplace el módulo de control de A/A y calefactor de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>Diferente mensaje que al comienzo de la prueba. Utilice los diagramas de cableado como guía para inspeccionar el cableado y los conectores en busca de condiciones que pudieran provocar que un corto intermitente establezca el mensaje de prueba original. Repare según sea necesario. Si la DRB visualiza un mensaje para un circ. de impulsor de puerta diferente, vuelva a efectuar la prueba 1 de este síntoma. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:**FALLO DE RECEPCION DE ATENUACION DE LUZ DE FONDO (ACTIVO)****Momento de verificación y condición de establecimiento:****FALLO DE RECEPCION DE ATENUACION DE LUZ DE FONDO (ACTIVO)**

Momento de verificación: Con el encendido en posición ON.

Condición de establecimiento: Si el módulo de control de A/A y calefactor no recibe el mensaje de la función de atenuación desde el grupo de instrumentos durante más de 5 segundos, la iluminación de fondo del módulo de control de A/A y calefactor cambiará por defecto a la intensidad máxima y se establecerá el DTC.

CAUSAS POSIBLES

COMPRUEBE SI EXISTEN DTC DEL GRUPO DE INSTRUMENTOS (MIC)
 EL MENSAJE DE ATENUACION NO SE VE CON LA FRECUENCIA ESPERADA
 MODULO DE CONTROL DE A/A Y CALEFACTOR
 MIC - FALTA DE MENSAJE DE ATENUACION AL MODULO DE CONTROL DE A/A Y CALEFACTOR

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRBIII® en Carrocería, Grupo de instrumentos electromecánicos (MIC) y lea los DTC. ¿La DRBIII® visualiza algún DTC?</p> <p>Sí → Consulte la categoría Grupo de instrumentos en busca de síntomas relacionados. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 2</p>	Todos
2	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Coloque el conmutador de faros en posición ON. Coloque el control del ventilador en baja velocidad. Si está equipado, presione el conmutador de A/A a ON. Si está equipado, presione el conmutador de EBL a ON. Si está equipado, presione el conmutador MAX a ON. Gire el conmutador de la luz de techo y carga en ambas direcciones mientras observa los indicadores de estado de A/A (si está equipado), EBL (si está equipado) y MAX (si está equipado) en el módulo de control de A/A y calefactor. ¿Se atenúan y aumentan su intensidad respectivamente los indicadores de estado al girar el conmutador?</p> <p>Sí → En este momento no se encuentra ningún problema. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 3</p>	Todos

**FALLO DE RECEPCION DE ATENUACION DE LUZ DE FONDO (ACTIVO) —
(Continuación)**

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRB III® en Visualización de monitores, Mensajes del bus PCI, y observe si aparece Mens. de atenuación de VF Presente. ¿Visualiza la DRB: Mens. de aten. de VF Presente: Sí?</p> <p>Sí → Reemplace el módulo de control de A/A y calefactor de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace el grupo de instrumentos según lo indicado en la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Lista de síntomas:

FALLO DE CALIBRACION DE MEZCLA
FALLO DE CALIBRACION DE MODO 1
FALLO DE CALIBRACION DE MODO 2
FALLO DE CALIBRACION DE RECIRCULACION
FALLO DE CALIBRACION DE ZONA

Nota sobre las pruebas: Todos los síntomas mencionados se diagnostican utilizando las mismas pruebas. El título para las pruebas será **FALLO DE CALIBRACION DE MEZCLA**.

Momento de verificación y condición de establecimiento:**FALLO DE CALIBRACION DE MEZCLA**

Momento de verificación: Cuando se efectúa la recalibración de puertas de HVAC.

Condición de establecimiento: Si la extensión de impulsión de la puerta de mezcla (zona única) o de mezcla del acompañante (zona doble) se encuentra fuera de los límites de tolerancia debido a: circuitos eléctricos de accionador de puerta abiertos; un accionador de puerta defectuoso; una articulación de puerta rota; una puerta desplazada hacia arriba; circuitos eléctricos de accionador de puerta en corto a tensión o en corto a masa. Un corto a tensión o a masa en los circuitos eléctricos de accionador de puerta también establecerá un fallo de corriente excesiva de accionador de puerta.

FALLO DE CALIBRACION DE MODO 1

Momento de verificación: Cuando se efectúa la recalibración de puertas de HVAC.

Condición de establecimiento: Si la extensión de impulsión de la puerta de modo 1 se encuentra fuera de los límites de tolerancia debido a: circuitos eléctricos de accionador de puerta abiertos; un accionador de puerta defectuoso; una articulación de puerta rota; una puerta desplazada hacia arriba; circuitos eléctricos de accionador de puerta en corto a tensión o en corto a masa. Un corto a tensión o a masa en los circuitos eléctricos de accionador de puerta también establecerá un fallo de corriente excesiva de accionador de puerta.

FALLO DE CALIBRACION DE MODO 2

Momento de verificación: Cuando se efectúa la recalibración de puertas de HVAC.

Condición de establecimiento: Si la extensión de impulsión de la puerta de modo 2 se encuentra fuera de los límites de tolerancia debido a: circuitos eléctricos de accionador de puerta abiertos; un accionador de puerta defectuoso; una articulación de puerta rota; una puerta desplazada hacia arriba; circuitos eléctricos de accionador de puerta en corto a masa. Un corto a tensión o a masa en los circuitos eléctricos de accionador de puerta también establecerá un fallo de corriente excesiva de accionador de puerta.

FALLO DE CALIBRACION DE MEZCLA — (Continuación)**FALLO DE CALIBRACION DE RECIRCULACION**

Momento de verificación: Cuando se efectúa la recalibración de puertas de HVAC.

Condición de establecimiento: Si la extensión de impulsión de la puerta de recirculación se encuentra fuera de los límites de tolerancia debido a: circuitos eléctricos de accionador de puerta abiertos; un accionador de puerta defectuoso; una articulación de puerta rota; una puerta desplazada hacia arriba; circuitos eléctricos de accionador de puerta en corto a masa. Un corto a tensión o a masa en los circuitos eléctricos de accionador de puerta también establecerá un fallo de corriente excesiva de accionador de puerta.

FALLO DE CALIBRACION DE ZONA

Momento de verificación: Cuando se efectúa la recalibración de puertas de HVAC.

Condición de establecimiento: Si la extensión de impulsión de la puerta de mezcla del conductor (zona doble) se encuentra fuera de los límites de tolerancia debido a: circuitos eléctricos de accionador de puerta abiertos; un accionador de puerta defectuoso; una articulación de puerta rota; una puerta desplazada hacia arriba; circuitos eléctricos de accionador de puerta en corto a masa. Un corto a tensión o a masa en los circuitos eléctricos de accionador de puerta también establecerá un fallo de corriente excesiva de accionador de puerta.

CAUSAS POSIBLES

COMPRUEBE SI EXISTEN MENSAJES DE FALLO DE PRUEBA DE CIRCUITO DE ACCIONADOR
 COMPRUEBE SI EXISTEN DTC DE HVAC
 CIRCUITO DE IMPULSOR DE ACCIONADOR DE PUERTA ABIERTO
 CIRCUITO DE IMPULSOR DE PUERTA COMUN ABIERTO
 ACCIONADOR DE PUERTA
 ACCIONADOR DE PUERTA/ARTICULACION/PUERTA
 MODULO DE CONTROL DE A/A Y CALEFACTOR

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>NOTA: Antes de diagnosticar mensajes de fallo de Calibración, deben repararse todos los mensajes de fallo de Prueba de circuito de accionador y DTC de corriente excesiva.</p> <p>Coloque el encendido en la posición ON.</p> <p>Utilice la DRBIII® en HVAC, Pruebas de sistema, para accionar la Prueba de circuito de accionador.</p> <p>¿Visualiza la DRBIII® algún mensaje de Prueba de circuito de accionador?</p> <p>Sí → Vuelva a la Lista de síntomas y escoja los síntomas. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 2</p>	Todos

FALLO DE CALIBRACION DE MEZCLA — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
2	<p>NOTA: Antes de diagnosticar mensajes de fallo de Calibración, deben repararse todos los mensajes de fallo de Prueba de circuito de accionador y DTC de corriente excesiva.</p> <p>Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRB III® para leer los DTC de HVAC. ¿Visualiza la DRB III® algún DTC de HVAC?</p> <p>Sí → Vuelva a la Lista de síntomas y escoja los síntomas. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 3</p>	Todos
3	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C1 de mazo del módulo de control de A/A y calefactor. Mida la resistencia entre el circuito de impulsor de puerta común y el circuito de impulsor de puerta correspondiente. ¿Está la resistencia por encima de 70,0 ohmios?</p> <p>Sí → Diríjase a 4</p> <p>No → Diríjase a 6</p>	Todos
4	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C1 de mazo del módulo de control de A/A y calefactor. Desconecte el conector de mazo de accionador de puerta que corresponda. Mida la resistencia del circuito de impulsor de puerta correspondiente entre el conector C1 de mazo del módulo de control de A/A y calefactor y el conector de mazo de accionador de puerta. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Diríjase a 5</p> <p>No → Repare un abierto en el circuito de impulsor de puerta correspondiente. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
5	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C1 de mazo del módulo de control de A/A y calefactor. Desconecte el conector de mazo de accionador de puerta que corresponda. Mida la resistencia del circuito de impulsor de puerta común entre el conector de mazo del accionador de puerta correspondiente y el conector C1 de mazo del módulo de control de A/A y calefactor. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Reemplace el accionador de puerta correspondiente de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Repare un abierto en el circuito de impulsor de puerta común. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

FALLO DE CALIBRACION DE MEZCLA — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
6	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Retire el accionador de puerta correspondiente del conjunto de caja de A/A y calefactor. Desconecte el conector de mazo de accionador de puerta. Intente girar el accionador de puerta manualmente en ambas direcciones. Inspeccione el conjunto de caja del A/A y calefactor para determinar si la articulación del accionador está rota o falta. Inspeccione la articulación y el accionador para determinar si faltan dientes o están rotos. Compruebe si las puertas presentan agarrotamiento o pérdida de recorrido completo. ¿Se encuentran el accionador de puerta, la articulación y la puerta en buen estado y funcionan correctamente?</p> <p>Sí → Reemplace el módulo de control de A/A y calefactor de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Repare según sea necesario de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Lista de síntomas:

CORRIENTE EXCESIVA DE MEZCLA (ACTIVO)
CORRIENTE EXCESIVA DE MODO 1 (ACTIVO)
CORRIENTE EXCESIVA DE MODO 2 (ACTIVO)
CORRIENTE EXCESIVA DE RECIRCULACION (ACTIVO)
CORRIENTE EXCESIVA DE ZONA (ACTIVO)

Nota sobre las pruebas: Todos los síntomas mencionados se diagnostican utilizando las mismas pruebas. El título para las pruebas será **CORRIENTE EXCESIVA DE MEZCLA (ACTIVO)**.

Momento de verificación y condición de establecimiento:**CORRIENTE EXCESIVA DE MEZCLA (ACTIVO)**

Momento de verificación: Cuando se requiere movimiento del accionador.

Condición de establecimiento: Este DTC se establecerá si el Módulo de control de A/A y calefactor detecta un consumo de corriente excesivo en alguno de los circuitos de impulsor de puerta mientras intenta impulsar el accionador de mezcla (zona única) o de mezcla del acompañante (zona doble). Solamente puede establecerse un DTC de corriente excesivo por ciclo de encendido.

CORRIENTE EXCESIVA DE MODO 1 (ACTIVO)

Momento de verificación: Cuando se requiere movimiento del accionador.

Condición de establecimiento: Este DTC se establecerá si el Módulo de control de A/A y calefactor detecta un consumo de corriente excesivo en alguno de los circuitos de impulsor de puerta mientras intenta impulsar este accionador. Solamente puede establecerse un DTC de corriente excesivo por ciclo de encendido.

CORRIENTE EXCESIVA DE MODO 2 (ACTIVO)

Momento de verificación: Cuando se requiere movimiento del accionador.

Condición de establecimiento: Este DTC se establecerá si el Módulo de control de A/A y calefactor detecta un consumo de corriente excesivo en alguno de los circuitos de impulsor de puerta mientras intenta impulsar este accionador. Solamente puede establecerse un DTC de corriente excesivo por ciclo de encendido.

CORRIENTE EXCESIVA DE RECIRCULACION (ACTIVO)

Momento de verificación: Cuando se requiere movimiento del accionador.

Condición de establecimiento: Este DTC se establecerá si el Módulo de control de A/A y calefactor detecta un consumo de corriente excesivo en alguno de los circuitos de impulsor de puerta mientras intenta impulsar este accionador. Solamente puede establecerse un DTC de corriente excesivo por ciclo de encendido.

CORRIENTE EXCESIVA DE MEZCLA (ACTIVO) — (Continuación)**CORRIENTE EXCESIVA DE ZONA (ACTIVO)**

Momento de verificación: Cuando se requiere movimiento del accionador.

Condición de establecimiento: Este DTC se establecerá si el Módulo de control de A/A y calefactor detecta un consumo de corriente excesivo en alguno de los circuitos de impulsor de puerta mientras intenta impulsar el accionador de mezcla del conductor (zona doble). Solamente puede establecerse un DTC de corriente excesiva por ciclo de encendido.

CAUSAS POSIBLES

EFFECTUE LA PRUEBA DE CIRCUITO DE ACCIONADOR

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Vea la reparación</p> <p>Repare</p> <p>Utilice la DRBIII® en HVAC, Pruebas de sistema, para accionar la Prueba de circuito de accionador. Lea el los mensajes de Prueba de circuito de accionador. Vuelva a la Lista de síntomas y escoja el o los síntomas.</p> <p>Si dos o más líneas de impulsión están en corto entre sí cuando se efectúa la Prueba de circ. de accionador, la DRBIII® puede visualizar Prueba de circ. de accionador superada, aunque los DTC de corriente excesiva sean activos. Si sucede esto, consulte el síntoma Prueba de circ. de acc. superada, DTC de corriente excesiva activos.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:**VENTILADOR QUE NO FUNCIONA EN ALTA VEL.****Momento de verificación y condición de establecimiento:****VENTILADOR QUE NO FUNCIONA EN ALTA VEL.**

Momento de verificación: Cuando se efectúa la prueba de enfriamiento.

Condición de establecimiento: Este mensaje se visualizará si el ventilador no está funcionando a alta velocidad mientras se lleva a cabo la prueba de enfriamiento.

CAUSAS POSIBLES

COMPRUEBE SI EXISTEN DTC DE HVAC

NO SE CUMPLEN LAS CONDICIONES DE CONFIGURACION DE LA PRUEBA

AVENTADOR/CIRCUITOS RELACIONADOS

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRB III® para leer los DTC de HVAC. ¿Visualiza la DRB III® algún DTC de HVAC?</p> <p>Sí → Vuelva a la Lista de síntomas y escoja el o los síntomas. Una vez completada la reparación, utilice la DRBIII® para borrar el o los DTC. Cicle el interruptor de encendido. Ponga en marcha el motor. Fije el control del ventilador en alta velocidad. Utilice la DRBIII® para accionar la Prueba de enfriamiento. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 2</p>	Todos
2	<p>¿Se ha fijado el control del ventilador en alta velocidad durante todo el tiempo de accionamiento de la prueba de enfriamiento?</p> <p>Sí → Compruebe si existen problemas de funcionamiento en el motor del ventilador y los circuitos relacionados. Repare según sea necesario. Una vez completada la reparación, ponga en marcha el motor. Fije el control del ventilador en alta velocidad. Utilice la DRBIII® para accionar la Prueba de enfriamiento. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Ponga en marcha el motor. Fije el control del ventilador en alta velocidad. Utilice la DRBIII® para accionar la Prueba de enfriamiento. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Lista de síntomas:

FALLO DE SENSOR DE PRUEBA DE ENFRIAMIENTO
FALLO DE TIEMPO DE ENFRIAMIENTO EXCESIVO

Nota sobre las pruebas: Todos los síntomas mencionados se diagnostican utilizando las mismas pruebas. El título para las pruebas será **FALLO DE SENSOR DE PRUEBA DE ENFRIAMIENTO**.

Momento de verificación y condición de establecimiento:**FALLO DE SENSOR DE PRUEBA DE ENFRIAMIENTO**

Momento de verificación: Cuando se efectúa la prueba de enfriamiento.

Condición de establecimiento: Este mensaje se visualizará si se detecta un fallo en el sensor de temperatura del evaporador o circuito cuando se lleva a cabo la prueba de enfriamiento.

FALLO DE TIEMPO DE ENFRIAMIENTO EXCESIVO

Momento de verificación: Cuando se efectúa la prueba de enfriamiento.

Condición de establecimiento: Este mensaje se visualizará si el sistema de A/A no puede hacer descender la temperatura del evaporador 6,7° C (20° F) dentro de un minuto.

CAUSAS POSIBLES

COMPRUEBE SI EXISTEN DTC DE HVAC
 COMPRUEBE SI EXISTEN DTC DEL PCM
 COMPROBACION DEL SISTEMA DE A/A

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>PRECAUCION: La temperatura del evaporador debe estar por encima de 12,7° C (55° F) para probar el funcionamiento del sistema del A/A.</p> <p>Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRB III® para leer los DTC de HVAC. ¿Visualiza la DRB III® algún DTC de HVAC?</p> <p>Sí → Vuelva a la Lista de síntomas y escoja el o los síntomas. Una vez completada la reparación, utilice la DRBIII® para borrar el o los DTC. Cicle el interruptor de encendido. Ponga en marcha el motor. Fije el control del ventilador en alta velocidad. Utilice la DRBIII® para accionar la Prueba de enfriamiento. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 2</p>	Todos

FALLO DE SENSOR DE PRUEBA DE ENFRIAMIENTO — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
2	<p>PRECAUCION: La temperatura del evaporador debe estar por encima de 12,7° C (55° F) para probar el funcionamiento del sistema del A/A.</p> <p>Coloque el encendido en la posición ON.</p> <p>Utilice la DRB III® para comprobar si existe algún DTC del PCM.</p> <p>¿Aparece algún DTC?</p> <p>Sí → Consulte la Información de diagnóstico del mecanismo de transmisión. Una vez completada la reparación, utilice la DRBIII® para borrar el o los DTC. Cicle el interruptor de encendido. Ponga en marcha el motor. Fije el control del ventilador en alta velocidad. Utilice la DRBIII® para accionar la Prueba de enfriamiento. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Para mayor información relativa a diagnósticos relacionados con la prueba de enfriamiento y procedimientos de comprobación, consulte la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:

PRUEBA DE ENFRIAMIENTO DEMASIADO FRIO PARA ARRANCAR

Momento de verificación y condición de establecimiento:

PRUEBA DE ENFRIAMIENTO DEMASIADO FRIO PARA ARRANCAR

Momento de verificación: Cuando se efectúa la prueba de enfriamiento.

Condición de establecimiento: Este mensaje se visualiza si el módulo de control de A/A y calefactor detecta una temperatura del evaporador por debajo de 12,7° C (55° F) al ejecutar la prueba de enfriamiento.

CAUSAS POSIBLES

TEMPERATURA DEL EVAPORADOR DEMASIADO BAJA

COMPRUEBE SI EXISTEN DTC DE HVAC

COMPRUEBE SI EXISTEN DTC DEL PCM

SENSOR DE TEMPERATURA DEL EVAPORADOR

ALTA RESISTENCIA EN EL CIRCUITO DE MASA DEL SENSOR

RESISTENCIA ALTA EN CIRCUITO DE LA SEÑAL DEL SENSOR DE TEMPERATURA DEL EVAPORADOR

MODULO DE CONTROL DE A/A Y CALEFACTOR

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>PRECAUCION: Para probar el funcionamiento del sistema de A/A, la temperatura ambiente en la zona de trabajo debe ser superior a 21,1° C (70° F).</p> <p>Ponga en marcha el motor.</p> <p>Apague el A/A.</p> <p>Fije el ventilador a alta velocidad. Deje funcionar el ventilador durante 5 minutos para asegurarse de que la temperatura del sensor de temperatura del evaporador está por encima de 12,7° C (55° F).</p> <p>Utilice la DRB III® para accionar la prueba de enfriamiento.</p> <p>¿Visualiza la DRB III®: Prueba de enfriamiento demasiado frío para arrancar?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → Efectúe la comprobación adicional que sea necesaria.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

PRUEBA DE ENFRIAMIENTO DEMASIADO FRIO PARA ARRANCAR — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
2	<p>PRECAUCION: Para probar el funcionamiento del sistema de A/A, la temperatura ambiente en la zona de trabajo debe ser superior a 21,1° C (70° F). Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRB III® para leer los DTC de HVAC. ¿Visualiza la DRB III® algún DTC de HVAC?</p> <p>Sí → Vuelva a la Lista de síntomas y escoja el o los síntomas. Una vez completada la reparación, utilice la DRBIII® para borrar el o los DTC. Cicle el interruptor de encendido. Ponga en marcha el motor. Fije el control del ventilador en alta velocidad. Utilice la DRBIII® para accionar la Prueba de enfriamiento. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 3</p>	Todos
3	<p>PRECAUCION: Para probar el funcionamiento del sistema de A/A, la temperatura ambiente en la zona de trabajo debe ser superior a 21,1° C (70° F). Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRB III® para comprobar si existe algún DTC del PCM. ¿Aparece algún DTC?</p> <p>Sí → Consulte la Información de diagnósticos del mecanismo de transmisión. Una vez completada la reparación, utilice la DRBIII® para borrar el o los DTC. Cicle el interruptor de encendido. Ponga en marcha el motor. Fije el control del ventilador en alta velocidad. Utilice la DRBIII® para accionar la Prueba de enfriamiento. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 4</p>	Todos
4	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del sensor de temperatura del evaporador. Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRB III® en Visualización de sensores para leer el voltaje del sensor de temperatura del evaporador. ¿Está el voltaje por encima de 4,9 voltios?</p> <p>Sí → Diríjase a 5</p> <p>No → Diríjase a 6</p>	Todos

PRUEBA DE ENFRIAMIENTO DEMASIADO FRIO PARA ARRANCAR — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
5	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del sensor de temperatura del evaporador. Conecte un cable de puente entre el circuito de la señal del sensor de temperatura del evaporador y el circuito de masa del sensor en el conector de mazo del sensor de temperatura del evaporador. Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRB III® en Visualización de sensores para leer el voltaje del sensor de temperatura del evaporador. ¿Está el voltaje por debajo de 0,10 voltios?</p> <p>Sí → Reemplace el sensor de temperatura del evaporador de acuerdo con la Información de servicio. Una vez completada la reparación, ponga en marcha el motor. Fije el control del ventilador en alta velocidad. Utilice la DRBIII® para accionar la Prueba de enfriamiento. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 6</p>	Todos
6	<p>NOTA: Asegúrese de que el conector de mazo del sensor de temperatura del evaporador está conectado al sensor de temperatura del evaporador. NOTA: Asegúrese de que los cables del voltímetro llegan hasta los terminales en el conector y que existe buena conexión entre los terminales y cables. NOTA: Asegúrese de que los cables del voltímetro están conectados respetando la polaridad correcta.</p> <p>Sondee a la inversa el circuito de masa del sensor entre el conector de mazo del sensor de temperatura del evaporador y el conector C1 de mazo del módulo de control de A/A y calefactor. Coloque el encendido en la posición ON. ¿Está el voltaje por debajo de 0,10 voltios?</p> <p>Sí → Diríjase a 7</p> <p>No → Repare la resistencia alta en el circuito de masa del sensor. Una vez completada la reparación, ponga en marcha el motor. Fije el control del ventilador en alta velocidad. Utilice la DRBIII® para accionar la Prueba de enfriamiento. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

PRUEBA DE ENFRIAMIENTO DEMASIADO FRIO PARA ARRANCAR — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
7	<p>NOTA: Asegúrese de que el conector de mazo del sensor de temperatura del evaporador está conectado al sensor de temperatura del evaporador.</p> <p>NOTA: Asegúrese de que los cables del voltímetro llegan hasta los terminales en el conector y que existe buena conexión entre los terminales y cables.</p> <p>NOTA: Asegúrese de que los cables del voltímetro se conectan de forma que la polaridad sea positiva.</p> <p>Sondee a la inversa el circuito de la señal del sensor de temperatura del evaporador entre el conector de mazo del sensor de temperatura del evaporador y el conector C1 de mazo del módulo de control de A/A y calefactor.</p> <p>Coloque el encendido en la posición ON.</p> <p>¿Está el voltaje por debajo de 0,10 voltios?</p> <p>Sí → Reemplace el módulo de control de A/A y calefactor de acuerdo con la Información de servicio.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Repare la resistencia alta en el circuito de la señal del sensor de temperatura del evaporador. Una vez completada la reparación, ponga en marcha el motor. Fije el control del ventilador en alta velocidad. Utilice la DRBIII® para accionar la Prueba de enfriamiento.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:**CIRC. DE CONTROL DE RELE DE DESEMP. EN CORTO A LA BAT.**

Momento de verificación y condición de establecimiento:**CIRC. DE CONTROL DE RELE DE DESEMP. EN CORTO A LA BAT.**

Momento de verificación: Con el encendido en posición ON y el conmutador de EBL oprimido.

Condición de establecimiento: Este DTC se establecerá si el Módulo de control de A/A y calefactor detecta excesiva corriente en el circuito de control del relé de espejos térmicos.

CAUSAS POSIBLES

CIRC. DE CONTROL DE RELE DE DESEMP. EN CORTO A LA BAT.

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Vea la reparación.</p> <p>Repare</p> <p>Consulte el síntoma Circ. de control de relé de desemp. en corto a la bat. en la Categoría Sistemas eléctricos térmicos.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Lista de síntomas:**FALLO DE RECEPCION DE INDICADOR DEL MOTOR (ACTIVO)****FALLO DE COMUNICACION DEL PCM (ACTIVO)****FALLO DE RECEPCION DE PRESION DE REFRIGERANTE (ACTIVO)****FALLO DE RECEPCION DE VIN (ACTIVO)**

Nota sobre las pruebas: Todos los síntomas mencionados se diagnostican utilizando las mismas pruebas. El título para las pruebas será **FALLO DE TRANSMISION DE INDICADOR DEL MOTOR (ACTIVO)**.

Momento de verificación y condición de establecimiento:**FALLO DE RECEPCION DE INDICADOR DEL MOTOR (ACTIVO)**

Momento de verificación: Con el encendido en posición ON.

Condición de establecimiento: Este DTC se establecerá si el Módulo de control del A/A y calefactor no recibe el mensaje desde el PCM durante más de 5 segundos. Este mensaje proporciona voltaje de la batería, Temperatura de la batería y Temperatura de refrigerante del motor.

FALLO DE COMUNICACION DEL PCM (ACTIVO)

Momento de verificación: Con el encendido en posición ON.

Condición de establecimiento: Este DTC se establecerá si el Módulo de control del A/A y calefactor no recibe el mensaje desde el PCM durante más de 5 segundos. Este mensaje proporciona RPM del motor y Velocidad del vehículo.

FALLO DE RECEPCION DE PRESION DE REFRIGERANTE (ACTIVO)

Momento de verificación: Con el encendido en posición ON.

Condición de establecimiento: Este DTC se establecerá si el módulo de control de A/A y calefactor no recibe el mensajes de presión de refrigerante desde el PCM durante más de 20 segundos.

FALLO DE RECEPCION DE VIN (ACTIVO)

Momento de verificación: Con el encendido en posición ON.

Condición de establecimiento: Este DTC se establecerá si el módulo de control de A/A y calefactor no recibe el mensaje con el VIN desde el PCM durante más de 5 segundos.

FALLO DE RECEPCION DE INDICADOR DEL MOTOR (ACTIVO) — (Continuación)

CAUSAS POSIBLES	
COMPRUEBE SI EXISTEN OTROS DTC DE HVAC COMPRUEBE SI EXISTEN DTC DEL PCM MODULO DE CONTROL DE A/A Y CALEFACTOR PCM – FALTA DE MENSAJES AL MODULO DE CONTROL DE A/A Y CALEFACTOR	

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRB III® para leer los DTC de HVAC. ¿Visualiza la DRB III® otros DTC de HVAC?</p> <p>Sí → Vuelva a la Lista de síntomas y escoja los síntomas. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 2</p>	Todos
2	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRB III® para comprobar si existe algún DTC del PCM. ¿Aparece algún DTC?</p> <p>Sí → Consulte la información de diagnóstico del mecanismo de transmisión. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 3</p>	Todos
3	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRB en HVAC, Visualización de monitores, Mensajes del bus PCI y observe si aparece el mensaje correspondiente y el valor visualizado (Presión de lado de alta de A/A: XX, Vel. del veh.: XX, RPM del motor: XX, Temp. de refrigerante: XX, Volt. de bat.: XX, Temp. de bat.: XX, Mens. de VIN Pres.: SI). ¿Visualiza la DRB FALTA DE RESPUESTA después del mensaje correspondiente?</p> <p>Sí → Consulte el síntoma *Falta de respuesta desde el PCM (bus PCI) en la categoría Comunicación. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace el módulo de control de A/A y calefactor de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:**CIRCUITO DEL SENSOR DE TEMPERATURA DEL EVAPORADOR ABIERTO (ACTIVO)****Momento de verificación y condición de establecimiento:****CIRCUITO DEL SENSOR DE TEMPERATURA DEL EVAPORADOR ABIERTO (ACTIVO)**

Momento de verificación: Con el encendido en posición ON.

Condición de establecimiento: Este DTC se establecerá si el Módulo de control de A/A y calefactor detecta un voltaje por encima de 4,9 voltios en el circuito de la señal del sensor de temperatura del evaporador.

CAUSAS POSIBLES

CIRCUITO DE LA SEÑAL DEL SENSOR DE TEMPERATURA DEL EVAPORADOR EN CORTO ALTO

SENSOR DE TEMPERATURA DEL EVAPORADOR

CIRCUITO DE LA SEÑAL DEL SENSOR DE TEMPERATURA DEL EVAPORADOR ABIERTO

CIRCUITO DE MASA DEL SENSOR ABIERTO

MODULO DE CONTROL DE A/A Y CALEFACTOR

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C1 de mazo del módulo de control de A/A y calefactor. Coloque el encendido en la posición ON. Mida el voltaje entre el circuito de la señal del sensor de temperatura del evaporador y masa. ¿Hay presencia de voltaje?</p> <p>Sí → Repare el circuito de la señal del sensor de temperatura del evaporador en corto a tensión. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 2</p>	Todos

CIRCUITO DEL SENSOR DE TEMPERATURA DEL EVAPORADOR ABIERTO (ACTIVO)

— (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF.</p> <p>NOTA: Asegúrese de que el conector C1 de mazo del control de A/A y calefactor esté conectado al módulo de control de A/A y calefactor.</p> <p>Desconecte el conector de mazo del sensor de temperatura del evaporador.</p> <p>Conecte un cable de puente entre el circuito de la señal del sensor de temperatura del evaporador y el circuito de masa del sensor en el conector de mazo del sensor de temperatura del evaporador.</p> <p>Coloque el encendido en la posición ON.</p> <p>Utilice la DRB III® en Visualización de sensores para leer el voltaje del sensor de temperatura del evaporador.</p> <p>¿Está el voltaje por debajo de 0,10 voltios?</p> <p>Sí → Reemplace el sensor de temperatura del evaporador según la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 3</p>	Todos
3	<p>Coloque el encendido en posición OFF.</p> <p>Desconecte el conector C1 de mazo del módulo de control de A/A y calefactor.</p> <p>Desconecte el conector de mazo del sensor de temperatura del evaporador.</p> <p>Mida la resistencia del circuito de la señal del sensor de temperatura del evaporador entre el conector C1 de mazo del módulo de control de A/A y calefactor y el conector de mazo del sensor de temperatura del evaporador.</p> <p>¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Diríjase a 4</p> <p>No → Repare un abierto en el circuito de la señal del sensor de temperatura del evaporador. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
4	<p>Coloque el encendido en posición OFF.</p> <p>Desconecte el conector C1 de mazo del módulo de control de A/A y calefactor.</p> <p>Desconecte el conector de mazo del sensor de temperatura del evaporador.</p> <p>Mida la resistencia del circuito de masa del sensor entre el conector C1 de mazo del módulo de control de A/A y calefactor y el conector de mazo del sensor de temperatura del evaporador.</p> <p>¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Reemplace el módulo de control de A/A y calefactor de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Repare un abierto en el circuito de masa del sensor. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:**CIRCUITO DEL SENSOR DE TEMPERATURA DEL EVAPORADOR EN CORTO (ACTIVO)****Momento de verificación y condición de establecimiento:****CIRCUITO DEL SENSOR DE TEMPERATURA DEL EVAPORADOR EN CORTO (ACTIVO)**

Momento de verificación: Con el encendido en posición ON.

Condición de establecimiento: Este DTC se establecerá si el Módulo de control de A/A y calefactor detecta un voltaje por debajo de 0,06 voltios en el circuito de la señal del sensor de temperatura del evaporador.

CAUSAS POSIBLES

SENSOR DE TEMPERATURA DEL EVAPORADOR

CIRCUITO DE LA SEÑAL DEL SENSOR DE TEMPERATURA DEL EVAPORADOR EN CORTO A MASA

CIRCUITO DE LA SEÑAL DEL SENSOR DE TEMPERATURA DEL EVAPORADOR EN CORTO AL CIRCUITO DE MASA DEL SENSOR

MODULO DE CONTROL DE A/A Y CALEFACTOR

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del sensor de temperatura del evaporador. Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRB III® en Visualización de sensores para leer el voltaje del sensor de temperatura del evaporador. ¿Visualiza la DRB III®: 4,9 voltios o más?</p> <p>Sí → Reemplace el sensor de temperatura del evaporador según la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 2</p>	Todos
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C1 de mazo del módulo de control de A/A y calefactor. Desconecte el conector de mazo del sensor de temperatura del evaporador. Mida la resistencia entre masa y el circuito de la señal del sensor de temperatura del evaporador. ¿Está la resistencia por encima de 10 k-ohmios?</p> <p>Sí → Diríjase a 3</p> <p>No → Repare el circuito de la señal del sensor de temperatura del evaporador en corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

CIRCUITO DEL SENSOR DE TEMPERATURA DEL EVAPORADOR EN CORTO (ACTIVO) — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del sensor de temperatura del evaporador. Desconecte el conector C1 de mazo del módulo de control de A/A y calefactor. Mida la resistencia entre el circuito de la señal del sensor de temperatura del evaporador y el circuito de masa del sensor. ¿Está la resistencia por encima de 10 k-ohmios?</p> <p>Sí → Reemplace el módulo de control de A/A y calefactor de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Repare el circuito de la señal del sensor de temperatura del evaporador en corto al circuito de masa del sensor. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:**FALLO DE PRUEBA EN BUCLE (ACTIVO)****Momento de verificación y condición de establecimiento:****FALLO DE PRUEBA EN BUCLE (ACTIVO)**

Momento de verificación: Cuando el módulo de control de A/A y calefactor efectúa una prueba en bucle interna.

Condición de establecimiento: Si el módulo de control de A/A y calefactor no envía un mensaje, o no llega ninguno de los mensajes esperados durante 5 segundos, se lleva a cabo una prueba en bucle interna. Si la prueba en bucle interna resulta fallida, se establecerá el DTC.

CAUSAS POSIBLES

COMPRUEBE SI EXISTEN OTROS DTC DE HVAC

MODULO DE CONTROL DE A/A Y CALEFACTOR

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRB III® para leer los DTC de HVAC. ¿Visualiza la DRB III® otros DTC de HVAC?</p> <p>Sí → Vuelva a la Lista de síntomas y escoja los síntomas. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace el módulo de control de A/A y calefactor de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:**FALLO DE TRANSMISION (ACTIVO)****Momento de verificación y condición de establecimiento:****FALLO DE TRANSMISION (ACTIVO)**

Momento de verificación: Cuando el encendido está en posición ON.

Condición de establecimiento: Este DTC se establecerá si el Módulo de control de A/A y calefactor es incapaz de enviar un mensaje de bus PCI.

CAUSAS POSIBLES

INTENTE COMUNICAR CON EL MODULO DE HVAC

COMPRUEBE SI EXISTEN OTROS DTC DE HVAC

INTENTE COMUNICAR CON EL PCM Y EL MIC

MODULO DE CONTROL DE A/A Y CALEFACTOR

PROBLEMA INTERMITENTE DE CABLEADO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRBIII® para intentar comunicar con el módulo de HVAC. ¿Ha podido la DRBIII® identificar o comunicar con el módulo de HVAC?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → Consulte la categoría comunicaciones en busca de síntomas relacionados. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
2	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRB III® para leer los DTC de HVAC. ¿Visualiza la DRB III® otros DTC de HVAC?</p> <p>Sí → Vuelva a la Lista de síntomas y escoja los síntomas. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 3</p>	Todos
3	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRB III® para intentar comunicar con el PCM. Utilice la DRBIII® para intentar comunicar con el MIC. ¿Ha podido la DRBIII® identificar o comunicar con el PCM y el MIC?</p> <p>Sí → Diríjase a 4</p> <p>No → Consulte la categoría comunicaciones en busca de síntomas relacionados. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

FALLO DE TRANSMISION (ACTIVO) — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
4	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRB III® para borrar los DTC de HVAC. Accione el interruptor de encendido y espere aproximadamente 1 minuto. Utilice la DRB III® para leer los DTC de HVAC. ¿Reaparece el DTC?</p> <p>Sí → Reemplace el módulo de control de A/A y calefactor de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Utilice el diagrama o esquema de cableado como guía para inspeccionar el cableado y los conectores como ayuda para aislar una posible condición intermitente del cableado. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:

*ILUMINACION DE CONTROL DE A/A Y CALEFACTOR QUE NO FUNCIONA

CAUSAS POSIBLES
<p>COMPRUEBE SI EXISTEN DTC DEL GRUPO DE INSTRUMENTOS (MIC)</p> <p>BOMBILLAS QUE NO FUNCIONAN</p> <p>MODULO DE CONTROL DE A/A Y CALEFACTOR</p> <p>CIRCUITO DE IMPULSOR DE LUCES DEL TABLERO ABIERTO</p> <p>GRUPO DE INSTRUMENTOS</p>

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON.</p> <p>Utilice la DRBIII® en Carrocería, Grupo de instrumentos electromecánicos (MIC) y lea los DTC.</p> <p>¿La DRBIII® visualiza algún DTC?</p> <p>Sí → Consulte la categoría Grupo de instrumentos en busca de síntomas relacionados. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 2</p>	Todos
2	<p>Coloque el conmutador de faros en posición ON.</p> <p>Gire el conmutador del techo de la zona de carga a la posición de máxima intensidad.</p> <p>PRECAUCION: La luz de prueba debe iluminarse con intensidad. Compare la intensidad de iluminación con la de una conexión directa a la batería.</p> <p>Utilice una luz de prueba de 12 voltios conectada a masa para sondear a la inversa el circuito de impulsor de luces del tablero en el conector C1 de mazo del módulo de control de A/A y calefactor.</p> <p>¿Se enciende con intensidad la luz de prueba?</p> <p>Sí → Diríjase a 3</p> <p>No → Diríjase a 4</p>	Todos
3	<p>Para los sistemas de HVAC de zona doble, proceda directamente con la conclusión de esta prueba y responda Sí a la pregunta. Para los sistemas de HVAC de zona única, proceda de la siguiente forma:</p> <p>Coloque el encendido en posición OFF.</p> <p>Retire las bombillas que no funcionan del módulo de control de A/A y calefactor.</p> <p>NOTA: Si fuese necesario, mantenga la bombilla delante de una lámpara para ver el filamento.</p> <p>Inspeccione las bombillas.</p> <p>¿Está cada una de las bombillas que no funcionan en buen estado?</p> <p>Sí → Reemplace el módulo de control de A/A y calefactor de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace las bombillas que no funcionan. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

***ILUMINACION DE CONTROL DE A/A Y CALEFACTOR QUE NO FUNCIONA —
(Continuación)**

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
4	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C1 de mazo de control de A/A y calefactor. Desconecte el conector C3 de mazo del grupo de instrumentos. Mida la resistencia del circuito de impulsor de luces del tablero entre el conector C1 de mazo del Control de A/A y calefactor y el conector C3 de mazo del grupo de instrumentos. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Reemplace el grupo de instrumentos según lo indicado en la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Repare el abierto en el circuito de impulsor de luces del tablero. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Lista de síntomas:***INDICADOR DE ESTADO DE A/A DESTELLANDO*****INDICADOR DE ESTADO DE EBL DESTELLANDO**

Nota sobre las pruebas: Todos los síntomas mencionados se diagnostican utilizando las mismas pruebas. El título para las pruebas será ***INDICADOR DE ESTADO DEL A/A DESTELLANDO**.

CAUSAS POSIBLES

DEBE REALIZARSE LA PRUEBA DE ENFRIAMIENTO DEL A/A

DEBE REALIZARSE LA RECALIBRACION DE PUERTAS DE HVAC

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON. ¿Qué indicador de estado destella en el módulo de control de A/A y calefactor?</p> <p>Indicador de estado de A/A Diríjase a 2</p> <p>Indicador de estado de EBL Diríjase a 3</p>	Todos
2	<p>PRECAUCION: Para probar el sistema de A/A, la temperatura del evaporador debe superar los 12,7° C (55° F) y la temperatura ambiente en la zona de trabajo debe superar los 21,1° C (70° F). NOTA: Indicador de estado del A/A puede destellar a dos velocidades diferentes, dos veces por segundo (velocidad rápida), cuando el control indica la necesidad de llevar a cabo la Prueba de enfriamiento del A/A, una vez cada dos segundos (velocidad lenta) durante la prueba de enfriamiento de A/A. NOTA: Cuando destella el indicador de estado del A/A, no indicará el estado de funcionamiento del A/A. Sin embargo, el conmutador del A/A continuará funcionando normalmente. NOTA: Cuando destella el indicador de estado del A/A, la luz indicadora de estado del EBL no funcionará. Sin embargo, el conmutador de EBL continuará funcionando normalmente. Ponga en marcha el motor. Coloque el control del ventilador en posición Alto. Utilice la DRBIII® en HVAC, Pruebas de sistema para accionar la Prueba de enfriamiento de A/A. Deje transcurrir un minuto para que se complete la prueba. ¿Visualiza la DRBIII®: Prueba de enfriamiento superada?</p> <p>Sí → Prueba completa.</p> <p>No → Vuelva a la Lista de síntomas y escoja los síntomas. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

***INDICADOR DE ESTADO DE A/A DESTELLANDO — (Continuación)**

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	<p>NOTA: El indicador de estado del EBL puede destellar a dos velocidades diferentes, dos veces por segundo (velocidad rápida), cuando el control indica la necesidad de llevar a cabo la Prueba de recal. de puertas de HVAC, una vez cada dos segundos (velocidad lenta) durante la prueba de recal. de puertas de HVAC.</p> <p>NOTA: Cuando destella el indicador de estado del EBL, no indicará el estado de funcionamiento del EBL. Sin embargo, el conmutador de EBL continuará funcionando normalmente.</p> <p>NOTA: Cuando destella el indicador de estado del EBL, el indicador de estado del A/A no funcionará. Sin embargo, el conmutador del A/A continuará funcionando normalmente.</p> <p>Utilice la DRBIII® en HVAC, Pruebas de sistema, para accionar la Prueba de recalibración de puertas de HVAC.</p> <p>¿Visualiza la DRBIII®: Prueba de recalibración superada?</p> <p>Sí → Prueba completa.</p> <p>No → Vuelva a la Lista de síntomas y escoja los síntomas. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:

***INDICADOR DE ESTADO DEL A/A QUE NO SE ILUMINA – CONTROL DE A/A Y CALEFACTOR SIN CONM. DE EBL**

CAUSAS POSIBLES

RECALIBRACION DE PUERTAS DE HVAC FALLIDA

MODULO DE CONTROL DE A/A Y CALEFACTOR

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRBIII® en HVAC, Pruebas de sistema, para accionar la Prueba de recalibración de puertas de HVAC. ¿Visualiza la DRBIII®: Prueba de recalibración fallida?</p> <p>Sí → Vuelva a la Lista de síntomas y escoja los síntomas. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace el módulo de control de A/A y calefactor de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:***FUNCIONAMIENTO DE PUERTA DE MEZCLA/MODO/RECIRC. INCORRECTO - ZONA DOBLE****CAUSAS POSIBLES**

COMPRUEBE SI EXISTEN MENSAJES DE FALLO DE PRUEBA DE CIRCUITO DE ACCIONADOR
 COMPRUEBE SI EXISTEN DTC DE HVAC ACTIVOS
 COMPRUEBE SI EXISTEN MENSAJES DE FALLO DE RECALIBRACION DE PUERTAS DEL HVAC
 ACCIONADOR O ACCIONADORES DE PUERTA/ARTICULACION O ARTICULACIONES/PUERTA O PUERTAS DE MODO
 ACCIONADOR DE PUERTA/ARTICULACION/PUERTA DE MEZCLA DEL ACOMPAÑANTE
 ACCIONADOR DE PUERTA/ARTICULACION/PUERTA DE MEZCLA DEL CONDUCTOR
 ACCIONADOR DE PUERTA/ARTICULACION/PUERTA DE RECIRCULACION

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>NOTA: Antes de diagnosticar mensajes de fallo de Calibración, deben repararse todos los mensajes de fallo de Prueba de circuito de accionador y DTC de corriente excesiva.</p> <p>Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRBIII® en HVAC, Pruebas de sistema, para accionar la Prueba de circuito de accionador. ¿Visualiza la DRBIII® algún mensaje de Prueba de circuito de accionador?</p> <p>Sí → Vuelva a la Lista de síntomas y escoja los síntomas. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 2</p>	Todos
2	<p>NOTA: Antes de diagnosticar mensajes de fallo de Calibración, deben repararse todos los mensajes de fallo de Prueba de circuito de accionador y DTC de corriente excesiva.</p> <p>Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRBIII® para leer los DTC del HVAC activos. ¿La DRBIII® visualiza algún DTC de HVAC activo?</p> <p>Sí → Vuelva a la Lista de síntomas y escoja los síntomas. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 3</p>	Todos

***FUNCIONAMIENTO DE PUERTA DE MEZCLA/MODO/RECIRC. INCORRECTO - ZONA DOBLE — (Continuación)**

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	<p>NOTA: Antes de diagnosticar mensajes de fallo de Calibración, deben repararse todos los mensajes de fallo de Prueba de circuito de accionador y DTC de corriente excesiva.</p> <p>Coloque el encendido en la posición ON.</p> <p>Utilice la DRBIII® en HVAC, Pruebas de sistema, para accionar la Prueba de recalibración de puertas de HVAC.</p> <p>¿Visualiza la DRBIII® algún mensaje de fallo de recalibración de puertas de HVAC?</p> <p>Sí → Vuelva a la Lista de síntomas y escoja los síntomas. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 4</p>	Todos
4	<p>¿Qué puerta ha sido identificada como defectuosa por el cliente?</p> <p>Puertas de modo Diríjase a 5</p> <p>Puerta de mezcla del acompañante Diríjase a 6</p> <p>Puerta de mezcla del conductor Diríjase a 7</p> <p>Puerta de recirculación Diríjase a 8</p>	Todos
5	<p>Ponga en marcha el motor.</p> <p>Coloque el control del ventilador en la posición de alta velocidad.</p> <p>NOTA: La puerta de modo 1 debe de encontrarse al final de su recorrido físico en la posición de tablero para que se pueda dirigir el flujo de aire correctamente a la puerta de modo 2.</p> <p>NOTA: La puerta de modo 2 debe de encontrarse al final de su recorrido físico en la posición de suelo-desempañador para que se pueda dirigir el flujo de aire correctamente a la puerta de modo 1.</p> <p>Coloque el control de modo en cada posición de puerta durante un mínimo de 30 segundos y compruebe el flujo de aire de los respiraderos correspondientes.</p> <p>¿El aire sale de los respiraderos correctos para cada posición de puerta?</p> <p>Sí → Prueba completa.</p> <p>No → Retire los accionadores de puerta del conjunto de la caja del A/A y calefactor. Intente girar los accionadores de puerta manualmente en ambas direcciones. Compruebe si falta alguna articulación de accionador de puerta, o si están desconectadas o rotas. Repare según sea necesario de acuerdo con la información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

***FUNCIONAMIENTO DE PUERTA DE MEZCLA/MODO/RECIRC. INCORRECTO - ZONA DOBLE — (Continuación)**

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
6	<p>Ponga en marcha el motor. Coloque el control del ventilador en la posición de alta velocidad. Gire el control de modo a la posición de tablero. Fije el control de mezcla del acompañante a la posición de calor máximo. Desplace el control de mezcla del acompañante a la posición de frío máximo, en incrementos de un 25%, mientras comprueba si se producen cambios en la temperatura del flujo de aire proveniente de los respiraderos del tablero del lado del acompañante. ¿Varía la temperatura del flujo de aire con respecto a la posición del control de mezcla?</p> <p>Sí → Prueba completa.</p> <p>No → Retire el accionador de puerta del conjunto de la caja del A/A y calefactor. Intente girar el accionador de puerta manualmente en ambas direcciones. Compruebe si falta alguna articulación de accionador de puerta, o si están desconectadas o rotas. Repare según sea necesario de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
7	<p>Ponga en marcha el motor. Coloque el control del ventilador en la posición de alta velocidad. Gire el control de modo a la posición de tablero. Fije el control de mezcla del conductor a la posición de calor máximo. Desplace el control de mezcla del conductor a la posición de frío máximo, en incrementos de un 25%, mientras comprueba si se producen cambios en la temperatura del flujo de aire proveniente de los respiraderos del tablero del lado del conductor. ¿Varía la temperatura del flujo de aire con respecto a la posición del control de mezcla?</p> <p>Sí → Prueba completa.</p> <p>No → Retire el accionador de puerta del conjunto de la caja del A/A y calefactor. Intente girar el accionador de puerta manualmente en ambas direcciones. Compruebe si falta alguna articulación de accionador de puerta, o si están desconectadas o rotas. Repare según sea necesario de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
8	<p>Ponga en marcha el motor. Coloque el control del ventilador en la posición de alta velocidad. Oprima el control MAX a la posición OFF (LED apagado). Oprima el control MAX a la posición ON (LED encendido). A medida que se abre la puerta de recirculación dejando entrar el aire de recirculación debería aumentar el sonido del aire al circular por los conductos. ¿Aumenta el sonido de la circulación de aire después de pulsar el control MAX a la posición ON?</p> <p>Sí → Prueba completa.</p> <p>No → Retire el accionador de puerta del conjunto de la caja del A/A y calefactor. Intente girar el accionador de puerta manualmente en ambas direcciones. Compruebe si falta alguna articulación de accionador de puerta, o si están desconectadas o rotas. Repare según sea necesario de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:

***FUNCIONAMIENTO DE PUERTA DE MEZCLA/MODO/RECIRC. INCORRECTO - ZONA UNICA**

CAUSAS POSIBLES
<p>COMPRUEBE SI EXISTEN MENSAJES DE FALLO DE PRUEBA DE CIRCUITO DE ACCIONADOR</p> <p>COMPRUEBE SI EXISTEN DTC DE HVAC ACTIVOS</p> <p>COMPRUEBE SI EXISTEN MENSAJES DE FALLO DE RECALIBRACION DE PUERTAS DEL HVAC</p> <p>ACCIONADOR O ACCIONADORES DE PUERTA/ARTICULACION O ARTICULACIONES/PUERTA O PUERTAS DE MODO</p> <p>ACCIONADOR DE PUERTA/ARTICULACION/PUERTA DE MEZCLA</p> <p>ACCIONADOR DE PUERTA/ARTICULACION/PUERTA DE RECIRCULACION</p>

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>NOTA: Antes de diagnosticar mensajes de fallo de Calibración, deben repararse todos los mensajes de fallo de Prueba de circuito de accionador y DTC de corriente excesiva.</p> <p>Coloque el encendido en la posición ON.</p> <p>Utilice la DRBIII® en HVAC, Pruebas de sistema, para accionar la Prueba de circuito de accionador.</p> <p>¿Visualiza la DRBIII® algún mensaje de Prueba de circuito de accionador?</p> <p>Sí → Vuelva a la Lista de síntomas y escoja los síntomas. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 2</p>	Todos
2	<p>NOTA: Antes de diagnosticar mensajes de fallo de Calibración, deben repararse todos los mensajes de fallo de Prueba de circuito de accionador y DTC de corriente excesiva.</p> <p>Coloque el encendido en la posición ON.</p> <p>Utilice la DRBIII® para leer los DTC del HVAC activos.</p> <p>¿La DRBIII® visualiza algún DTC de HVAC activo?</p> <p>Sí → Vuelva a la Lista de síntomas y escoja los síntomas. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 3</p>	Todos

***FUNCIONAMIENTO DE PUERTA DE MEZCLA/MODO/RECIRC. INCORRECTO - ZONA UNICA — (Continuación)**

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	<p>NOTA: Antes de diagnosticar mensajes de fallo de Calibración, deben repararse todos los mensajes de fallo de Prueba de circuito de accionador y DTC de corriente excesiva.</p> <p>Coloque el encendido en la posición ON.</p> <p>Utilice la DRBIII® en HVAC, Pruebas de sistema, para accionar la Prueba de recalibración de puertas de HVAC.</p> <p>¿Visualiza la DRBIII® algún mensaje de fallo de recalibración de puertas de HVAC?</p> <p>Sí → Vuelva a la Lista de síntomas y escoja los síntomas. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 4</p>	Todos
4	<p>¿Qué puerta ha sido identificada como defectuosa por el cliente?</p> <p>Puertas de modo Diríjase a 5</p> <p>Puerta de mezcla Diríjase a 6</p> <p>Puerta de recirculación Diríjase a 7</p>	Todos
5	<p>Ponga en marcha el motor.</p> <p>Coloque el control del ventilador en la posición de alta velocidad.</p> <p>NOTA: La puerta de modo 1 debe de encontrarse al final de su recorrido físico en la posición de tablero para que se pueda dirigir el flujo de aire correctamente a la puerta de modo 2.</p> <p>NOTA: La puerta de modo 2 debe de encontrarse al final de su recorrido físico en la posición de suelo-desempañador para que se pueda dirigir el flujo de aire correctamente a la puerta de modo 1.</p> <p>Coloque el control de modo en cada posición de puerta durante un mínimo de 30 segundos y compruebe el flujo de aire de los respiraderos correspondientes.</p> <p>¿El aire sale de los respiraderos correctos para cada posición de puerta?</p> <p>Sí → Prueba completa.</p> <p>No → Retire los accionadores de puerta del conjunto de la caja del A/A y calefactor. Intente girar los accionadores de puerta manualmente en ambas direcciones. Compruebe si falta alguna articulación de accionador de puerta, o si están desconectadas o rotas. Repare según sea necesario de acuerdo con la información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

***FUNCIONAMIENTO DE PUERTA DE MEZCLA/MODO/RECIRC. INCORRECTO - ZONA UNICA — (Continuación)**

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
6	<p>Ponga en marcha el motor. Coloque el control del ventilador en la posición de alta velocidad. Gire el control de modo a la posición de tablero. Gire el control de mezcla a la posición de calor máximo. Gire el control de mezcla a la posición de frío máximo, en incrementos de un 25%, mientras compruebe si se producen cambios en la temperatura del flujo de aire proveniente de los respiraderos del tablero. ¿Varía la temperatura del flujo de aire con respecto a la posición del control de mezcla?</p> <p>Sí → Prueba completa.</p> <p>No → Retire el accionador de puerta del conjunto de la caja del A/A y calefactor. Intente girar el accionador de puerta manualmente en ambas direcciones. Compruebe si falta alguna articulación de accionador de puerta, o si están desconectadas o rotas. Repare según sea necesario de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
7	<p>Ponga en marcha el motor. Coloque el control del ventilador en la posición de alta velocidad. Gire el control de modo a la posición de tablero. Gire el control de modo a la posición MAX de tablero. A medida que se abre la puerta de recirculación dejando entrar el aire de recirculación debería aumentar el sonido del aire al circular por los conductos. ¿Aumenta el sonido de la circulación de aire después de colocar el control a la posición de MAX de tablero?</p> <p>Sí → Prueba completa.</p> <p>No → Retire el accionador de puerta del conjunto de la caja del A/A y calefactor. Intente girar el accionador de puerta manualmente en ambas direcciones. Compruebe si falta alguna articulación de accionador de puerta, o si están desconectadas o rotas. Repare según sea necesario de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:***MOTOR DEL AVENTADOR QUE NO FUNCIONA****CAUSAS POSIBLES**

FUSIBLE DEL IPM Nº 4
 CIRCUITO DE ALIMENTACION DEL MOTOR DEL AVENTADOR EN CORTO A MASA
 CIRCUITO B(+) PROT. POR FUSIBLE EN CORTO A MASA
 MOTOR DEL VENTILADOR EN CORTO A MASA
 MOTOR DEL VENTILADOR
 CIRCUITO DE IMPULSOR DE MOTOR DEL VENTILADOR DE ALTA VELOCIDAD ABIERTO
 CIRCUITO DE MASA ABIERTO
 MODULO DE CONTROL DE A/A Y CALEFACTOR ABIERTO
 CIRCUITO DE ALIMENTACION DEL MOTOR DEL AVENTADOR ABIERTO
 CIRCUITO DE B(+) PROT. POR FUSIBLE ABIERTO
 INTERRUPTOR DE ENCENDIDO ABIERTO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Retire e inspeccione el fusible del IPM nº 4. ¿Está abierto el fusible?</p> <p>Sí → Diríjase a 2 No → Diríjase a 5</p>	Todos
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Reemplace el fusible del IPM nº 4. Coloque el encendido en la posición ON. Coloque el aventador en posición ON y hágalo funcionar en todos los modos y velocidades. ¿Funciona correctamente el motor del ventilador sin fundir el fusible?</p> <p>Sí → Compruebe el circuito de alimentación de motor del aventador y el circuito B(+) prot. por fusible en busca de un corto a masa intermitente. Repare según sea necesario. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 3</p>	Todos
3	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector del mazo del motor del aventador. Mida la resistencia entre masa y el circuito de alimentación del motor del aventador. ¿Está la resistencia por debajo de 10 K-ohmios?</p> <p>Sí → Repare el circuito de alimentación del motor del aventador en corto a masa y reemplace el fusible. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 4</p>	Todos

***MOTOR DEL AVENTADOR QUE NO FUNCIONA — (Continuación)**

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
4	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del interruptor de encendido. Mida la resistencia entre masa y el circuito B(+) prot. por fusible. ¿Está la resistencia por debajo de 10 K-ohmios?</p> <p>Sí → Repare un corto a masa en el circuito B(+) protegido por fusible y reemplace el fusible. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace el motor del ventilador y el fusible según la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
5	<p>Coloque el encendido en la posición ON. NOTA: La luz de prueba debe iluminarse con intensidad. Compare esa intensidad de luz con la de una conexión directa a la batería. Utilice una luz de prueba de 12 voltios conectada a masa para sondear a la inversa el circuito de alimentación del motor del ventilador en el conector de mazo del motor del ventilador. ¿Se enciende con intensidad la luz de prueba?</p> <p>Sí → Diríjase a 6</p> <p>No → Diríjase a 9</p>	Todos
6	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Conecte un cable de puente entre masa y el circuito de impulsor de motor de ventilador de alta velocidad en el conector de mazo del motor del ventilador. Coloque el encendido en la posición ON. ¿Funciona el motor del ventilador a alta velocidad?</p> <p>Sí → Diríjase a 7</p> <p>No → Reemplace el motor del ventilador según la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
7	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C2 de mazo del módulo de control de A/A y calefactor. Desconecte el conector del mazo del motor del aventador. Mida la resistencia del circuito de impulsor de motor del ventilador de alta velocidad entre el conector C2 de mazo del Módulo de control de A/A y calefactor y el conector de mazo de motor del ventilador. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Diríjase a 8</p> <p>No → Repare un abierto en el circuito de impulsor de motor de ventilador de alta velocidad. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

***MOTOR DEL AVENTADOR QUE NO FUNCIONA — (Continuación)**

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
8	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C2 de mazo del módulo de control de A/A y calefactor. Mida la resistencia entre masa y el circuito de masa. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Reemplace el módulo de control de A/A y calefactor de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Repare el circuito de masa en abierto. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
9	<p>Coloque el encendido en la posición ON. NOTA: La luz de prueba debe iluminarse con intensidad. Compare esa intensidad de luz con la de una conexión directa a la batería. Utilice una luz de prueba de 12 voltios conectada a masa para sondear a la inversa el circuito de alimentación del motor del ventilador en el conector de mazo del interruptor de encendido. ¿Se enciende con intensidad la luz de prueba?</p> <p>Sí → Repare un abierto en el circuito de alimentación del motor del aventador. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 10</p>	Todos
10	<p>NOTA: La luz de prueba debe iluminarse con intensidad. Compare esa intensidad de luz con la de una conexión directa a la batería. Utilice una luz de prueba de 12 voltios conectada a masa para sondear a la inversa el circuito B(+) prot. por fusible en el conector de mazo del interruptor de encendido. ¿Se enciende con intensidad la luz de prueba?</p> <p>Sí → Reemplace el interruptor de encendido de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Repare el abierto en el circuito B(+) protegido por fusible. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:

*VELOCIDADES DE MOTOR DEL AVENTADOR INCORRECTAS

CAUSAS POSIBLES

CIRCUITOS DE IMPULSOR DE MOTOR DEL VENTILADOR EN CORTO A MASA
 MODULO DE CONTROL DE A/A Y CALEFACTOR
 CIRCUITOS DE IMPULSOR DE MOTOR DEL VENTILADOR EN CORTO A TENSION
 CIRCUITOS DE IMPULSOR DE MOTOR DEL VENTILADOR EN CORTO ENTRE SI
 MODULO DE CONTROL DE A/A Y CALEFACTOR - VELOCIDADES INCORRECTAS
 CIRCUITOS DE IMPULSOR DE MOTOR DEL VENTILADOR ABIERTO
 BLOQUE DE RESISTORES DE MOTOR DEL VENTILADOR – VELOCIDAD EN ABIERTO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el control del ventilador en posición OFF. Coloque el encendido en la posición ON. ¿Funciona el aventador?</p> <p>Sí → Diríjase a 2 No → Diríjase a 3</p>	Todos
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C2 de mazo del módulo de control de A/A y calefactor. Desconecte el conector de mazo de bloque de resistores de motor del ventilador. Mida la resistencia entre masa y cada uno de los circuitos de impulsor de motor del ventilador. ¿Está la resistencia por debajo de 10 K-ohmios en alguno de los circuitos?</p> <p>Sí → Repare todos los circuitos de impulsor de motor del ventilador con una resistencia inferior a 10 k-ohmios en corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace el módulo de control de A/A y calefactor de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
3	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C2 de mazo del módulo de control de A/A y calefactor. Coloque el encendido en la posición ON. NOTA: La luz de prueba debe iluminarse con intensidad. Compare esa intensidad de luz con la de una conexión directa a la batería. Utilice una luz de prueba de 12 voltios conectada a masa para sondear a la inversa cada uno de los circuitos de impulsor de motor del ventilador (cavidades 2, 3, 7 y 10) en el conector C2 de mazo del Módulo de control de A/A y calefactor. ¿Se ilumina la luz de prueba con intensidad en cada circuito?</p> <p>Sí → Diríjase a 4 No → Diríjase a 6</p>	Todos

***VELOCIDADES DE MOTOR DEL AVENTADOR INCORRECTAS — (Continuación)**

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
4	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C2 de mazo del módulo de control de A/A y calefactor. Desconecte el conector de mazo de bloque de resistores de motor del ventilador. Mida el voltaje de cada uno de los circuitos de impulsor de motor del aventador (cavidades 2, 3, 7 y 10). ¿Hay presencia de voltaje?</p> <p>Sí → Repare todos los circuitos de impulsor de motor del ventilador con presencia de voltaje en corto a tensión. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 5</p>	Todos
5	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C2 de mazo del módulo de control de A/A y calefactor. Desconecte el conector de mazo de bloque de resistores de motor del ventilador. Mida la resistencia entre el circuito de impulsor motor de ventilador de baja velocidad y circuito de impulsor de motor del ventilador de alta velocidad, M1 y M2. Mida la resistencia entre el circuito de impulsor de motor del ventilador M1 y los circuitos de impulsor de motor del ventilador de alta velocidad y M2. Mida la resistencia entre el circuito de impulsor de motor del ventilador M2 y el circuito de impulsor de motor del ventilador de alta velocidad. ¿Está la resistencia por debajo de 10 K-ohmios entre alguno de los circuitos?</p> <p>Sí → Repare todos los circuitos de impulsor de motor del ventilador con una resistencia inferior a 10 k-ohmios en corto entre sí. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace el módulo de control de A/A y calefactor de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
6	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C2 de mazo del módulo de control de A/A y calefactor. Desconecte el conector de mazo de bloque de resistores de motor del ventilador. Mida la resistencia de cada uno de los circuitos de impulsor de motor del aventador entre el conector de mazo del bloque de resistores de motor del aventador y el conector C2 de mazo del módulo de control de A/A y calefactor. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios en cada uno de los circuitos?</p> <p>Sí → Reemplace el bloque de resistores de motor del aventador según la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Repare un abierto en todos los circuitos de impulsor de motor del ventilador con una resistencia superior a 5 ohmios. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:

*PRUEBA DE SISTEMA HVAC

CAUSAS POSIBLES

INTENTE COMUNICAR CON EL PCM

COMPRUEBE SI EXISTEN DTC RELACIONADOS CON HVAC EN EL PCM

COMPRUEBE SI EXISTEN DTC DE HVAC Y MENSAJES DE FALLO DE PRUEBA DEL SISTEMA

COMPRUEBE SI EXISTEN DTC RELACIONADOS CON HVAC EN EL PCM

PRUEBA DEL SISTEMA DE A/A MANUAL

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRB III® para intentar comunicar con el Módulo de control del mecanismo de transmisión (PCM). ¿Ha sido la DRBIII® capaz de comunicarse con el PCM?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → Consulte la categoría Comunicación para el síntoma o síntomas relacionados. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
2	<p>Utilice la DRBIII® para leer los DTC de ordenador del mecanismo de transmisión. ¿Aparece algún DTC relacionado con HVAC?</p> <p>Sí → Consulte el Manual de procedimientos de diagnóstico del mecanismo de transmisión para el síntoma o síntomas relacionados. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 3</p>	Todos

***PRUEBA DE SISTEMA HVAC — (Continuación)**

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	<p>NOTA: Antes de diagnosticar los DTC almacenados deben resolverse los DTC activos.</p> <p>NOTA: Siempre que un DTC se convierta en activo, o se visualice un mensaje de fallo de Prueba de enfriamiento, Prueba de circuito de accionador o Recalibración de puertas, proceda con la pregunta final.</p> <p>Coloque el encendido en la posición ON.</p> <p>Coloque el control de selección de modo a la posición de tablero.</p> <p>Confirme que el motor del ventilador funciona correctamente en todas las velocidades. Antes de continuar con esta prueba, diagnostique y repare todos los fallos relacionados con el ventilador.</p> <p>Para vehículos sin A/A, omita los próximos 6 pasos de este procedimiento.</p> <p>Coloque el control del ventilador en la posición de baja velocidad.</p> <p>Asegúrese de que el conmutador del A/A se encuentra en posición OFF (indicador de estado sin iluminar).</p> <p>Coloque el control del ventilador en posición OFF.</p> <p>Ponga en marcha el motor.</p> <p>Coloque el control del ventilador en la posición de alta velocidad.</p> <p>PRECAUCION: Para probar el sistema de A/A, la temperatura del evaporador debe superar los 12,7° C (55° F) y la temperatura ambiente en la zona de trabajo debe superar los 21,1° C (70° F).</p> <p>Utilice la DRBIII® en HVAC, Pruebas de sistema para accionar la Prueba de enfriamiento de A/A. Deje transcurrir un minuto para que se complete la prueba.</p> <p>Si no lo había hecho antes, ponga en marcha el motor.</p> <p>Coloque el control del ventilador en la posición de baja velocidad.</p> <p>Fije el control de mezcla o mezcla del conductor (zona doble) en la posición de frío máximo.</p> <p>Si está equipado, fije el control de mezcla del acompañante en la posición de frío máximo.</p> <p>Observe la DRB III® en busca de DTC activos de HVAC durante los pasos de la prueba siguiente.</p> <p>Si está equipado, oprima el conmutador de A/A a ON, espere 30 segundos, y a continuación sitúelo en OFF.</p> <p>En los sistemas de zona doble, presione el conmutador MAX a ON, espere 30 segundos, y a continuación sitúelo en OFF.</p> <p>Si está equipado, oprima el conmutador de EBL a ON, espere 30 segundos, y a continuación sitúelo en OFF.</p> <p>Desplace el control de mezcla o mezcla del conductor (zona doble) de frío máximo a calor máximo, espere 30 segundos, y a continuación vuelva a situarlo en frío máximo.</p> <p>Si está equipado, desplace el control de mezcla del acompañante de frío máximo a calor máximo, espere 30 segundos, y a continuación vuelva a situarlo en frío máximo.</p> <p>Gire el control de selección de modo a la posición de desempañador, espere 30 segundos, y a continuación sitúelo en la posición de tablero (zona doble) o en la posición de tablero MAX (zona única).</p> <p>Utilice la DRBIII® en HVAC, Pruebas de sistema, para accionar la Prueba de circuito de accionador.</p> <p>Utilice la DRBIII® en HVAC, Pruebas de sistema, para accionar la Prueba de recalibración de puertas de HVAC.</p> <p>¿Visualiza la DRBIII® algún DTC de HVAC o mensajes de fallo de Prueba de sistema?</p> <p>Sí → Vuelva a la Lista de síntomas y escoja los síntomas. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 4</p>	Todos

*PRUEBA DE SISTEMA HVAC — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
4	<p>Utilice la DRB III® para leer los DTC del PCM. ¿Aparece algún DTC relacionado con HVAC?</p> <p>Sí → Consulte el Manual de procedimientos de diagnóstico del mecanismo de transmisión para el síntoma o síntomas relacionados. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Vuelva a comprobar el funcionamiento del sistema de control de climatización. Para mayor información, consulte la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:**VOLTAJE DE BATERIA 1 ABIERTO****CAUSAS POSIBLES**

COMPRUEBE EL FUSIBLE N° 13

CIRCUITOS B(+) PROT. POR FUSIBLE ABIERTOS

MODULO DE CONTROL DELANTERO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>NOTA: Para efectuar esta prueba, este DTC debe ser activo. Si el DTC es almacenado, bórralo y compruebe si existe una condición intermitente.</p> <p>Coloque el encendido en posición OFF. Compruebe el fusible n° 13 en el IPM. ¿Está abierto el fusible?</p> <p>Sí → Reemplace el fusible. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 2</p>	Todos
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Retire el módulo de control delantero del IPM. Utilice una luz de prueba de 12 voltios conectada a masa para sondear ambos circuitos B(+) prot. por fusible (cavidades 3 y 4). ¿Se ilumina la luz de prueba para ambos circuitos?</p> <p>Sí → Reemplace el módulo de control delantero de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace el Centro de distribución de tensión (PDC) de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:**VOLTAJE DE BATERIA 2 ABIERTO****CAUSAS POSIBLES**

COMPRUEBE EL FUSIBLE Nº 11

CIRCUITOS B(+) PROT. POR FUSIBLE ABIERTOS

MODULO DE CONTROL DELANTERO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>NOTA: Para efectuar esta prueba, este DTC debe ser activo. Si el DTC es almacenado, bórralo y compruebe si existe una condición intermitente.</p> <p>Coloque el encendido en posición OFF. Compruebe el fusible nº 11 en el IPM. ¿Está abierto el fusible?</p> <p>Sí → Reemplace el fusible. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 2</p>	Todos
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Retire el módulo de control delantero del IPM. Utilice una luz de prueba de 12 voltios conectada a masa para sondear ambos circuitos B(+) prot. por fusible (cavidades 6 y 7). ¿Se ilumina la luz de prueba para ambos circuitos?</p> <p>Sí → Reemplace el módulo de control delantero de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace el Centro de distribución de tensión (PDC) de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:**VOLTAJE DE BATERIA ABIERTO****CAUSAS POSIBLES**

CIRCUITO B(+) ABIERTO

MODULO DE CONTROL DELANTERO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>NOTA: Para efectuar esta prueba, este DTC debe ser activo. Si el DTC es almacenado, bórralo y compruebe si existe una condición intermitente.</p> <p>Coloque el encendido en posición OFF.</p> <p>Retire el módulo de control delantero del IPM.</p> <p>Utilice una luz de prueba de 12 voltios conectada a masa para sondear el circuito B(+) (cav. 10).</p> <p>¿Se ilumina la luz de prueba?</p> <p>Sí → Reemplace el módulo de control delantero de acuerdo con la Información de servicio.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace el Centro de distribución de tensión (PDC) de acuerdo con la Información de servicio.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:**CIRCUITO DE CONTROL DE RELE DE CLAXON ALTO****Momento de verificación y condición de establecimiento:****CIRCUITO DE CONTROL DE RELE DE CLAXON ALTO**

Momento de verificación: Con el encendido en posición ON.

Condición de establecimiento: Cuando el Módulo de control delantero detecta una corriente excesiva en el circuito de control del relé de claxon.

CAUSAS POSIBLES

MODULO DE CONTROL DELANTERO

MODULO DE ALIMENTACION INTEGRADO

DTC INTERMITENTE

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRB III® para registrar y borrar los DTC de HVAC. Utilice la DRBIII® para accionar el relé de claxon. Utilice la DRBIII® para leer los DTC del FCM. ¿Visualiza la DRBIII® un DTC activo de CIRCUITO DE CONTROL DE RELE DE CLAXON?</p> <p>Sí → Diríjase a 2 No → Diríjase a 3</p>	Todos
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el módulo de control delantero del módulo de alimentación integrado. NOTA: Compruebe los conectores - Limpie/repare según sea necesario. Utilice un cable de puente prot. por fusible para el paso siguiente. Conecte momentáneamente mediante un puente el circuito de control del relé de claxon y masa en el conector del FCM. ¿Suenan los claxones?</p> <p>Sí → Reemplace el módulo de control delantero de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace el módulo de alimentación integrado de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

CIRCUITO DE CONTROL DE RELE DE CLAXON ALTO — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	<p>Coloque el encendido en posición OFF.</p> <p>Inspeccione visualmente los conectores del circuito relacionado. Compruebe si existen terminales rotos, doblados, desplazados hacia afuera o corroídos.</p> <p>Consulte cualquier información de Línea directa o Boletín de servicio técnico aplicable.</p> <p>¿Ha encontrado algún problema?</p> <p>Sí → Repare lo necesario. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Prueba completa.</p>	Todos

Lista de síntomas:

CIRCUITO DE CONTROL DE RELE DE CLAXON BAJO
CIRCUITO DE CONTROL DEL RELE DEL CLAXON ABIERTO

Nota sobre las pruebas: Todos los síntomas mencionados se diagnostican utilizando las mismas pruebas. El título para las pruebas será **CIRCUITO DE CONTROL DE RELE DE CLAXON BAJO**.

Momento de verificación y condición de establecimiento:**CIRCUITO DE CONTROL DE RELE DE CLAXON BAJO**

Momento de verificación: Con el encendido en posición ON.

Condición de establecimiento: Cuando el Módulo de control delantero detecta un corto en el circuito de control del relé de claxon.

CIRCUITO DE CONTROL DEL RELE DEL CLAXON ABIERTO

Momento de verificación: Con el encendido en posición ON.

Condición de establecimiento: Cuando el Módulo de control delantero detecta un abierto en el circuito de control del relé de claxon.

CAUSAS POSIBLES

MODULO DE CONTROL DELANTERO

FUSIBLE Nº 45

MODULO DE ALIMENTACION INTEGRADO

DTC INTERMITENTE

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRB III® para registrar y borrar los DTC de HVAC. Utilice la DRBIII® para leer los DTC del FCM. ¿Visualiza la DRBIII® un DTC activo de CIRCUITO DE CONTROL DE RELE DE CLAXON?</p> <p>Sí → Diríjase a 2 No → Diríjase a 4</p>	Todos

CIRCUITO DE CONTROL DE RELE DE CLAXON BAJO — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Compruebe el fusible nº 45 en el IPM. ¿Está abierto el fusible?</p> <p>Sí → Reemplace el fusible. Compruebe si existe un corto a masa entre el circuito de salida del relé de claxon desde el IPM a los cláxones. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 3</p>	Todos
3	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Reinstale el fusible si fue previamente retirado. Desconecte el módulo de control delantero del módulo de alimentación integrado. NOTA: Compruebe los conectores - Limpie/repare según sea necesario. Mida el voltaje del circuito de control de relé de claxon. ¿Está el voltaje por encima de 11,0 voltios?</p> <p>Sí → Reemplace el módulo de control delantero de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace el módulo de alimentación integrado de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
4	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Inspeccione visualmente los conectores del circuito relacionado. Compruebe si existen terminales rotos, doblados, desplazados hacia afuera o corroídos. Consulte cualquier información de Línea directa o Boletín de servicio técnico aplicable. ¿Ha encontrado algún problema?</p> <p>Sí → Repare lo necesario. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Prueba completa.</p>	Todos

Síntoma:**FALTA DE CONCORDANCIA DE RUN/START DE ENCENDIDO****CAUSAS POSIBLES**

GRUPO DE INSTRUMENTOS

CENTRO DE DISTRIBUCION DE TENSION

MODULO DE CONTROL DELANTERO

CENTRO DE DISTRIBUCION DE TENSION

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>NOTA: Antes de continuar con esta prueba, diagnostique y repare cualquier DTC del airbag, MIC o PCM.</p> <p>Utilice la DRBIII® para seleccionar MIC, Monitores y a continuación Estado del encendido.</p> <p>¿Visualiza la DRBIII® RUN y START?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → Reemplace y configure el Grupo de instrumentos de acuerdo con la Información de servicio.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
2	<p>NOTA: Antes de continuar con esta prueba, asegúrese de que la batería esté completamente cargada.</p> <p>Coloque el encendido en la posición ON.</p> <p>Mida el voltaje del fusible nº 50 del IPM.</p> <p>¿Está el voltaje por encima de 10,5 voltios?</p> <p>Sí → Diríjase a 3</p> <p>No → Reemplace el PDC de acuerdo con la Información de servicio.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
3	<p>Coloque el encendido en posición OFF.</p> <p>Desconecte el FCM del IPM.</p> <p>Mida la resistencia interna del IPM entre el terminal de salida del fusible nº 50 y la espiga 48 del conector del IPM/FCM.</p> <p>¿Está la resistencia por encima de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Reemplace el PDC de acuerdo con la Información de servicio.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace el FCM de acuerdo con la información de servicio.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:***CLAXONES QUE NO FUNCIONAN****CAUSAS POSIBLES**

CIRCUITO DE MASA DE CLAXON ABIERTO
 CIRCUITO DE SALIDA DEL RELE DE CLAXON ABIERTO
 CLAXONES
 GRUPO DE INSTRUMENTOS
 PRESENCIA DE DTC
 MUELLE DE RELOJ
 MODULO DE CONTROL DELANTERO
 FUSIBLE N° 45
 CONMUTADOR DE CLAXON
 MASA DEL CONMUTADOR DE CLAXON
 DETECCION DE CONMUTADOR DE CLAXON ABIERTO
 MODULO DE ALIMENTACION INTEGRADO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRBIII® para leer los DTC del FCM. ¿Visualiza la DRBIII® un DTC activo de CIRCUITO DE CONTROL DE RELE DE CLAXON?</p> <p>Sí → Consulte la lista de síntomas. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 2</p>	Todos
2	<p>Utilice la DRBIII® para accionar el relé de claxon. ¿Funcionan los cláxones?</p> <p>Sí → Diríjase a 3</p> <p>No → Diríjase a 7</p>	Todos
3	<p>ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION OFF, DESCONECTE LA BATERIA Y ESPERE DOS MINUTOS ANTES DE CONTINUAR. ADVERTENCIA: NO DEPOSITE EL AIRBAG SIN DESPLEGAR MIRANDO HACIA ABAJO SOBRE UNA SUPERFICIE SOLIDA, YA QUE PUEDE SALIR DISPARADO EN CASO DE PRODUCIRSE UN DESPLIEGUE ACCIDENTAL, Y PODRIA PRODUCIRLE LESIONES DE GRAVEDAD O MORTALES.</p> <p>Acceda al conmutador de claxon. Mida la resistencia del circuito de masa del conmutador de claxon. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Diríjase a 4</p> <p>No → Repare la masa del conmutador de claxon según sea necesario. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

***CLAXONES QUE NO FUNCIONAN — (Continuación)**

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
4	<p>ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION OFF, DESCONECTE LA BATERIA Y ESPERE DOS MINUTOS ANTES DE CONTINUAR. PRECAUCION: NO DEPOSITE EL AIRBAG SIN DESPLEGAR MIRANDO HACIA ABAJO SOBRE UNA SUPERFICIE SOLIDA, YA QUE PUEDE SALIR DISPARADO EN CASO DE PRODUCIRSE UN DESPLIEGUE ACCIDENTAL, Y PODRIA PRODUCIRLE LESIONES DE GRAVEDAD O MORTALES.</p> <p>Acceda al conector del conmutador de claxon.</p> <p>ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION ON, A CONTINUACION VUELVA A CONECTAR LA BATERIA.</p> <p>Conecte un cable de puente momentáneamente entre el circuito de detección del conmutador de claxon en el conector del conmutador de claxon y masa.</p> <p>¿Suenan los cláxones?</p> <p>Sí → Reemplace el conmutador de claxon. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 5</p>	Todos
5	<p>Desconecte el conector C1 de muelle de reloj.</p> <p>Conecte un cable de puente momentáneamente entre el circuito de detección del conmutador de claxon en el conector del muelle de reloj y masa.</p> <p>¿Suenan los cláxones?</p> <p>Sí → Reemplace el muelle de reloj. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 6</p>	Todos
6	<p>Desconecte el conector C1 de muelle de reloj.</p> <p>Desconecte el conector C1 del grupo de instrumentos.</p> <p>NOTA: Compruebe los conectores - Limpie/repare según sea necesario.</p> <p>Mida la resistencia del circuito de detección del conmutador de claxon entre el conector C1 del muelle de reloj y el conector C1 del grupo de instrumentos.</p> <p>¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Reemplace el Grupo de instrumentos de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Repare un abierto en el circuito de detección del conmutador de claxon. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
7	<p>Coloque el encendido en posición OFF.</p> <p>Compruebe el fusible nº 45 en el IPM.</p> <p>¿Está abierto el fusible?</p> <p>Sí → Reemplace el fusible. Compruebe si existe un corto a masa entre el circuito de salida del relé de claxon desde el IPM a los cláxones. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 8</p>	Todos

***CLAXONES QUE NO FUNCIONAN — (Continuación)**

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
8	<p>Desconecte un conector de claxon. Utilice la DRBIII® para accionar el relé de claxon. Utilice una luz de prueba de 12 voltios conectada a masa para comprobar el circuito de salida del relé de claxon. ¿Se enciende con intensidad la luz de prueba?</p> <p>Sí → Diríjase a 9 No → Diríjase a 10</p>	Todos
9	<p>Desconecte los conectores de claxon. Utilice una luz de prueba de 12 voltios conectada a 12 voltios para comprobar el circuito de masa en el conector de claxon. ¿Se enciende con intensidad la luz de prueba?</p> <p>Sí → Reemplace los cláxones. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Repare el circuito de masa en abierto. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
10	<p>Acceda al conector C1 del IPM. Utilice una luz de prueba de 12 voltios conectada a masa para sondear a la inversa el circuito de salida del relé de claxon en el conector C1 del IPM. Utilice la DRBIII® para accionar el relé de claxon. ¿Se enciende con intensidad la luz de prueba?</p> <p>Sí → Repare un abierto en el circuito de salida del relé de claxon. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 11</p>	Todos
11	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el módulo de control delantero del módulo de alimentación integrado. NOTA: Compruebe los conectores - Limpie/repare según sea necesario. NOTA: La luz de prueba aún está conectada al conector C1. Conecte momentáneamente mediante un puente el circuito de control del relé de claxon y masa en el conector del FCM. ¿Se enciende con intensidad la luz de prueba?</p> <p>Sí → Reemplace el módulo de control delantero de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace el módulo de alimentación integrado de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Lista de síntomas:

CIRCUITO DE SALIDA DE INDICADOR DEL ABS ABIERTO
CIRCUITO DE SALIDA DE INDICADOR DEL ABS EN CORTO
CIRCUITO DE SALIDA DE INDICADOR DE ADVERTENCIA DE AIRBAG ABIERTO
CIRCUITO DE SALIDA DE INDICADOR DE ADVERTENCIA DE AIRBAG EN CORTO
CIRCUITO DE SALIDA DE INDICADOR DE MIL ABIERTO
CIRCUITO DE SALIDA DE INDICADOR DE MIL EN CORTO
CIRCUITO DE SALIDA DE INDICADOR DE ESPERA PARA ARRANCAR ABIERTO
CIRCUITO DE SALIDA DE INDICADOR DE ESPERA PARA ARRANCAR EN CORTO

Nota sobre las pruebas: Todos los síntomas mencionados se diagnostican utilizando las mismas pruebas. El título para las pruebas será **CIRCUITO DE SALIDA DE INDICADOR DEL ABS ABIERTO**.

Momento de verificación y condición de establecimiento:

CIRCUITO DE SALIDA DE INDICADOR DEL ABS ABIERTO

Momento de verificación: Con el encendido en posición ON y con solicitud por parte del módulo del ABS de encender el indicador.

Condición de establecimiento: El estado de retroalimentación del grupo de instrumentos en la luz del ABS indica que existe una condición de circuito abierto. (Por encima de 5,0 voltios en posición ON).

CIRCUITO DE SALIDA DE INDICADOR DEL ABS EN CORTO

Momento de verificación: Con el encendido en posición ON y con solicitud por parte del módulo del ABS de encender el indicador.

Condición de establecimiento: El estado de retroalimentación del grupo de instrumentos en la luz del ABS indica que existe una condición de circuito en corto. (Por debajo 0,3 voltios en posición ON).

CIRCUITO DE SALIDA DE INDICADOR DE ADVERTENCIA DE AIRBAG ABIERTO

Momento de verificación: Con el encendido en posición ON y con solicitud por parte del Módulo de control de airbag de encender el indicador.

Condición de establecimiento: El estado de retroalimentación del grupo de instrumentos en la luz de airbag indica que existe una condición de circuito abierto. (Por encima de 5,0 voltios en posición ON).

CIRCUITO DE SALIDA DE INDICADOR DEL ABS ABIERTO — (Continuación)**CIRCUITO DE SALIDA DE INDICADOR DE ADVERTENCIA DE AIRBAG EN CORTO**

Momento de verificación: Con el encendido en posición ON y con solicitud por parte del Módulo de control de airbag de encender el indicador.

Condición de establecimiento: El estado de retroalimentación de la luz de airbag, en posición ON, al grupo de instrumentos está por debajo de 0,3 voltios.

CIRCUITO DE SALIDA DE INDICADOR DE MIL ABIERTO

Momento de verificación: Con el encendido en posición ON y con solicitud por parte del módulo del mecanismo de transmisión.

Condición de establecimiento: El estado de retroalimentación del grupo de instrumentos en la luz MIL indica que existe una condición de circuito abierto. (Por encima de 5,0 voltios en posición ON).

CIRCUITO DE SALIDA DE INDICADOR DE MIL EN CORTO

Momento de verificación: Con el encendido en posición ON y con solicitud por parte del módulo del mecanismo de transmisión.

Condición de establecimiento: El estado de retroalimentación del grupo de instrumentos en la luz MIL indica que existe una condición de circuito en corto. (Por debajo 0,3 voltios en posición ON).

CIRCUITO DE SALIDA DE INDICADOR DE ESPERA PARA ARRANCAR ABIERTO

Momento de verificación: Con el encendido en posición ON y con solicitud por parte del módulo del control del motor.

Condición de establecimiento: El estado de retroalimentación del grupo de instrumentos en la luz de espera para arrancar indica que existe una condición de circuito abierto. (Por encima de 5,0 voltios en posición ON).

CIRCUITO DE SALIDA DE INDICADOR DE ESPERA PARA ARRANCAR EN CORTO

Momento de verificación: Con el encendido en posición ON y con solicitud por parte del módulo del control del motor.

Condición de establecimiento: El estado de retroalimentación del grupo de instrumentos en la luz de espera para arrancar indica que existe una condición de circuito en corto. (Por debajo 0,3 voltios en posición ON).

CAUSAS POSIBLES

GRUPO DE INSTRUMENTOS

CIRCUITO DE SALIDA DE INDICADOR DEL ABS ABIERTO — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>NOTA: Diagnostique y repare cualquier DTC del PCM (ECM si está equipado con motor diesel) o Comunicación antes de proceder con esta prueba.</p> <p>NOTA: Si el indicador que se está diagnosticando funciona durante la comprobación de bombilla del grupo de instrumentos, consulte la categoría de sistema apropiada para informarse sobre los diagnósticos.</p> <p>Los LED indicadores del grupo de instrumentos no pueden reemplazarse, consulte la reparación.</p> <p>Repare</p> <p>Reemplace y configure el Grupo de instrumentos de acuerdo con la Información de servicio.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Lista de síntomas:

NO SE RECIBEN MENSAJES DEL ABS
NO SE RECIBEN MENSAJES DEL ACM
NO SE RECIBEN MENSAJES DEL FCM
NO SE RECIBEN MENSAJES DEL SKIM
NO SE RECIBEN MENSAJES DEL TCCM
NO SE RECIBEN MENSAJES DEL TCM

Nota sobre las pruebas: Todos los síntomas mencionados se diagnostican utilizando las mismas pruebas. El título para las pruebas será **NO SE RECIBEN MENSAJES DEL ABS**.

Momento de verificación y condición de establecimiento:

NO SE RECIBEN MENSAJES DEL ABS

Momento de verificación: Con el encendido en posición ON.

Condición de establecimiento: El MIC no recibe ningún mensaje del módulo (CAB) del ABS durante al menos 5 segundos.

NO SE RECIBEN MENSAJES DEL ACM

Momento de verificación: Con el encendido en posición ON.

Condición de establecimiento: El MIC no recibe ningún mensaje del ACM durante al menos 5 segundos.

NO SE RECIBEN MENSAJES DEL FCM

Momento de verificación: Con el encendido en posición ON.

Condición de establecimiento: El MIC no recibe ningún mensaje del FCM durante al menos 5 segundos.

NO SE RECIBEN MENSAJES DEL SKIM

Momento de verificación: Con el encendido en posición ON.

Condición de establecimiento: El MIC no recibe ningún mensaje del SKIM durante al menos 5 segundos.

NO SE RECIBEN MENSAJES DEL TCCM

Momento de verificación: Con el encendido en posición ON.

Condición de establecimiento: El MIC no recibe ningún mensaje del TCCM durante al menos 5 segundos.

NO SE RECIBEN MENSAJES DEL ABS — (Continuación)

NO SE RECIBEN MENSAJES DEL TCM

Momento de verificación: Con el encendido en posición ON.

Condición de establecimiento: El MIC no recibe ningún mensaje del TCM durante al menos 5 segundos.

CAUSAS POSIBLES

PRESENCIA DE DTC NO SE RECIBEN MENSAJES DE BUS

GRUPO DE INSTRUMENTOS

CONDICION INTERMITENTE

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Utilice la DRBIII® para intentar comunicar con el módulo correspondiente al DTC establecido.</p> <p>¿La DRBIII® ha podido identificar o comunicar con el módulo en cuestión?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → Consulte la categoría Comunicación para síntomas relacionados. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
2	<p>NOTA: Si se trata de un DTC activo, responda sí a la pregunta.</p> <p>Utilice la DRB III® para borrar los DTC.</p> <p>Cicle el encendido y espere aproximadamente 1 minuto.</p> <p>Utilice la DRB III® para leer los DTC.</p> <p>¿Ha vuelto a establecerse el DTC?</p> <p>Sí → Reemplace el grupo de instrumentos según lo indicado en la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → En este momento la condición no se produce. Observe los parámetros de la DRBIII® mientras mueve el mazo de cableado relacionado. Consulte cualquier Boletín de servicio técnico (TSB) aplicable. Inspeccione visualmente los terminales de conector y mazo de cableado relacionado. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:**VOLTAJE DE BATERIA ABIERTO****Momento de verificación y condición de establecimiento:****VOLTAJE DE BATERIA ABIERTO**

Momento de verificación: Con el encendido en posición ON.

Condición de establecimiento: El grupo de instrumentos detecta el encendido en posición ON, pero no hay presencia de voltaje de la batería.

CAUSAS POSIBLES

CIRCUITO B(+) PROTEGIDO POR FUSIBLE ABIERTO

GRUPO DE INSTRUMENTOS

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en posición OFF.</p> <p>NOTA: Para proceder con esta prueba, el DTC debe ser activo.</p> <p>Desconecte el conector C1 de mazo del grupo de instrumentos.</p> <p>Utilice una luz de prueba de 12 voltios conectada a masa para sondear el circuito B(+) prot. por fusible.</p> <p>¿Se ilumina la luz de prueba?</p> <p>Sí → Reemplace el grupo de instrumentos según lo indicado en la Información de servicio.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Repare el circuito B(+) protegido por fusible en abierto.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:**CIRCUITO DE SALIDA DE BTSI EN CORTO O ABIERTO****Momento de verificación y condición de establecimiento:****CIRCUITO DE SALIDA DE BTSI EN CORTO O ABIERTO**

Momento de verificación: Con el encendido en posición UNLOCK o ON y con el pedal de freno aplicado. (Reclamación del cliente: El vehículo puede cambiarse para salir de PARK sin oprimirse el pedal de freno.)

Condición de establecimiento: El grupo de instrumentos detecta un "0" o un valor bajo en el circuito de entrada para el BTSI en posición ON.

CAUSAS POSIBLES

PRESENCIA DE DTC DEL TCM

CIRCUITO DE MASA DEL SOLENOIDE DE BTSI ABIERTO

CIRCUITO DE CONTROL DEL SOLENOIDE DE BTSI ABIERTO

CIRCUITO DE CONTROL DE SOLENOIDE DE BTSI EN CORTO AL CIRCUITO DE MASA DEL SOLENOIDE DE BTSI

CIRCUITO DE CONTROL DEL SOLENOIDE DE BTSI EN CORTO A MASA

SOLENOIDE DE BTSI

GRUPO DE INSTRUMENTOS

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRB III® para leer los DTC. ¿La DRBIII® visualiza algún DTC del TCM?</p> <p>Sí → Consulte Caja de cambios en busca de un síntoma o síntomas relacionados. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 2</p>	Todos
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del solenoide de BTSI. Mida la resistencia entre masa y el circuito de masa del solenoide de BTSI. ¿Está la resistencia por encima de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Repare un abierto en el circuito de control de masa del solenoide de BTSI. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 3</p>	Todos

CIRCUITO DE SALIDA DE BTSI EN CORTO O ABIERTO — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del solenoide de BTSI. Desconecte el conector C1 de mazo del grupo de instrumentos. Mida la resistencia entre el circuito de control de solenoide de BTSI y el circuito de masa de solenoide de BTSI. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Repare el circuito de control del solenoide de BTSI en corto al circuito de masa del solenoide de BTSI. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 4</p>	Todos
4	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del solenoide de BTSI. Desconecte el conector C1 de mazo del grupo de instrumentos. Mida la resistencia entre masa y el circuito de control del solenoide de BTSI. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Repare el circuito de control del solenoide BTSI en corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 5</p>	Todos
5	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del solenoide de BTSI. Desconecte el conector C1 de mazo del grupo de instrumentos. Mida la resistencia del circuito de control del solenoide de BTSI entre el conector del solenoide y el conector C1 del grupo de instrumentos. ¿Está la resistencia por encima de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Repare un abierto en el circuito de control del solenoide de BTSI. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 6</p>	Todos
6	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del solenoide de BTSI. Coloque el encendido en la posición ON. Utilice una luz de prueba de 12 voltios conectada a masa para comprobar el circuito de control de solenoide de BTSI. Utilice la DRBIII® para accionar el solenoide de BTSI. ¿Se enciende con intensidad la luz de prueba?</p> <p>Sí → Reemplace el solenoide de BTSI de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace y configure el Grupo de instrumentos de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:**VALOR INCORRECTO DEL ODOMETRO DETECTADO****Momento de verificación y condición de establecimiento:****VALOR INCORRECTO DEL ODOMETRO DETECTADO**

Momento de verificación: Durante la puesta en marcha.

Condición de establecimiento: Si el grupo de instrumentos detecta que la memoria de valor del odómetro ha sido alterada, se establecerá este código. Cuando se establece este código la VF del odómetro visualiza [- -].

CAUSAS POSIBLES

GRUPO DE INSTRUMENTOS

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>PRECAUCION: No intente intercambiar un grupo de instrumentos de un vehículo a otro. Ya que podría dañarse la configuración o la memoria del módulo. Consulte Precaución del grupo de instrumentos en la Información de servicio.</p> <p>NOTA: Cuando se establece este código el odómetro de VF visualiza guiones (- -).</p> <p>NOTA: Si se ha reemplazado el PCM, programe el módulo nuevo con el VIN correcto.</p> <p>Asegúrese de que el grupo de instrumentos no ha sido dañado o previamente instalado en un vehículo diferente.</p> <p>Utilice la DRB III® para borrar los DTC.</p> <p>Accione el encendido.</p> <p>Utilice la DRB III® para leer los DTC.</p> <p>¿Reaparece el DTC?</p> <p>Sí → Reemplace y configure el Grupo de instrumentos de acuerdo con la Información de servicio.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Prueba completa.</p>	Todos

Lista de síntomas:

FALLO DE CARGADOR DE ARRANQUE DE MODULO INTERNO
FALLO DE SUMA DE VERIFICACION DE MEMORIA RAPIDA DE MODULO INTERNO

Nota sobre las pruebas: Todos los síntomas mencionados se diagnostican utilizando las mismas pruebas. El título para las pruebas será **FALLO DE PROGRAMA CARGADOR DE ARRANQUE DE MODULO INTERNO**.

Momento de verificación y condición de establecimiento:**FALLO DE CARGADOR DE ARRANQUE DE MODULO INTERNO**

Momento de verificación: En la activación para el módulo.

Condición de establecimiento: Si el valor de suma de verificación no coincide con el valor calculado.

FALLO DE SUMA DE VERIFICACION DE MEMORIA RAPIDA DE MODULO INTERNO

Momento de verificación: En la activación para el módulo.

Condición de establecimiento: Si el valor de suma de verificación no coincide con el valor calculado. Indica que la memoria interna del grupo de instrumentos está alterada.

CAUSAS POSIBLES

GRUPO DE INSTRUMENTOS

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Cuando existe este código, debe reemplazarse el grupo de instrumentos.</p> <p>Repare</p> <p>Reemplace y configure el Grupo de instrumentos de acuerdo con la Información de servicio.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:**FALLO INTERNO DEL BUS PCI**

Momento de verificación y condición de establecimiento:**FALLO INTERNO DEL BUS PCI**

Momento de verificación: Continuo

Condición de establecimiento: El grupo de instrumentos no supera la prueba en bucle en el bus PCI.

CAUSAS POSIBLES

GRUPO DE INSTRUMENTOS

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	NOTA: Si se trata de un DTC activo, responda sí a la pregunta. Utilice la DRB III® para borrar los DTC. Cicle el encendido y espere aproximadamente 1 minuto. Utilice la DRB III® para leer los DTC. ¿Reaparece el DTC? Sí → Reemplace el grupo de instrumentos según lo indicado en la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Prueba completa.	Todos

Síntoma:**NO SE RECIBEN MENSAJES DEL PCM****Momento de verificación y condición de establecimiento:****NO SE RECIBEN MENSAJES DEL PCM**

Momento de verificación: Con el encendido en posición ON.

Condición de establecimiento: El MIC no recibe ningún mensaje del PCM durante al menos 5 segundos.

CAUSAS POSIBLES

NO SE RECIBEN MENSAJES DEL PCM

INTENTE COMUNICAR CON EL PCM

CIRCUITO DEL BUS PCI ABIERTO

MODULO DE CONTROL DEL MECANISMO DE TRANSMISION

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON. NOTA: Para proceder con esta prueba, el DTC debe ser activo. Utilice la DRB para entrar en MONITORES DE SISTEMAS y a continuación EXPLORACION DE MODULO DE J1850. ¿El PCM está activo en el BUS?</p> <p>Sí → Borre el DTC. Si vuelve a establecerse, reemplace el grupo de instrumentos de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 2</p>	Todos
2	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRB para intentar comunicar con el PCM. ¿Puede la DRB comunicar con el PCM?</p> <p>Sí → Diríjase a 3</p> <p>No → Consulte la categoría Comunicación y efectúe el síntoma apropiado. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

NO SE RECIBEN MENSAJES DEL PCM — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del PCM. PRECAUCION: SI ES NGC, NO SONDEE LOS CONECTORES DE MAZO DEL PCM. SI SE SONDEAN LOS CONECTORES DE MAZO DEL PCM SE DAÑARÁN LOS TERMINALES DEL PCM DANDO COMO RESULTADO UNA CONEXION DEFICIENTE DEL TERMINAL A LA ESPIGA. INSTALE LA HERRAMIENTA ESPECIAL MILLER Nº 8815 PARA EFECTUAR LA DIAGNOSIS. Desconecte la DRBIII® del DLC. Mida la resistencia del circuito del bus PCI entre el conector del PCM (desde la herramienta especial nº 8815 si es NGC) y el DLC. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Reemplace y programe el módulo de control del mecanismo de transmisión de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Repare un abierto en el circuito del bus PCI. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Lista de síntomas:**ERROR DE SUMA DE VERIFICACION DE VIN
VIN PREVIAMENTE ALMACENADO**

Nota sobre las pruebas: Todos los síntomas mencionados se diagnostican utilizando las mismas pruebas. El título para estas pruebas será **ERROR DE SUMA DE VERIFICACION DE VIN.**

Momento de verificación y condición de establecimiento:**ERROR DE SUMA DE VERIFICACION DE VIN**

Momento de verificación: Con el encendido en posición ON.

Condición de establecimiento: Una vez que el grupo de instrumentos aprende el VIN válido y se transmite otro VIN válido mediante el bus. El grupo de instrumentos decodifica el VIN transmitido por el PCM mediante el bus. Si el VIN es válido el grupo de instrumentos almacena la información. Si la información del VIN no coincide con el valor codificado, se establece un fallo.

VIN PREVIAMENTE ALMACENADO

Momento de verificación: Con el encendido en posición ON.

Condición de establecimiento: Una vez que el grupo de instrumentos aprende el VIN válido y se transmite otro VIN válido mediante el bus, este código sólo puede establecerse si se ha permutado o intercambiado el PCM o MIC de un vehículo a otro. El VIN está grabado en el grupo de instrumentos y en el PCM y no puede utilizarse en ningún otro vehículo.

CAUSAS POSIBLES

MODULO DE CONTROL DEL MECANISMO DE TRANSMISION
--

ERROR DE SUMA DE VERIFICACION DE VIN — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>NOTA: El V.I.N. se graba en la memoria del grupo de instrumentos durante el proceso de producción y no puede modificarse. No “intercambie” un grupo de instrumentos de un vehículo a otro. Consulte Precaución del grupo de instrumentos en la Información de servicio.</p> <p>NOTA: Este código sólo se establecerá si el PCM se ha “intercambiado” de otro vehículo a éste.</p> <p>Si algún componente ha sido “intercambiado”, reinstale las piezas originales.</p> <p>Utilice la DRB III® para borrar los DTC.</p> <p>Accione el encendido.</p> <p>Utilice la DRB III® para leer los DTC.</p> <p>Si se vuelve a establecer este código, vea la reparación.</p> <p>Repare</p> <p>Utilizando la información de servicio, reemplace y programe el módulo de control del mecanismo de transmisión.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:***TODOS LOS INDICADORES QUE NO FUNCIONAN****CAUSAS POSIBLES**

FALTA DE RESPUESTA - BUS PCI

BUS PCI – MODULO DE CONTROL DEL MECANISMO DE TRANSMISION

BUS PCI - GRUPO DE INSTRUMENTOS

CIRCUITO DE SALIDA (UNLOCK/RUN) DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROTEGIDA POR FUSIBLE EN CORTO A MASA

CIRCUITO DE MASA DEL GRUPO DE INSTRUMENTOS ABIERTO

CIRCUITO DE SALIDA (RUN/START) DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE ABIERTO

CIRCUITO DE SALIDA (RUN/START) DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE EN CORTO A MASA

CIRCUITO DE SALIDA (UNLOCK/RUN) DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE ABIERTO

GRUPO DE INSTRUMENTOS

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>NOTA: Diagnostique y repare cualquier DTC del MIC, PCM (ECM si está equipado con motor diesel) o Comunicación antes de proceder con esta prueba.</p> <p>Coloque el encendido en la posición ON.</p> <p>Utilice la DRBIII® para seleccionar Monitores de sistema, y a continuación Exploración de módulo J1850.</p> <p>¿La DRBIII® visualiza MIC PRESENTE en el BUS?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → Consulte la categoría COMUNICACION y efectúe el síntoma apropiado.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
2	<p>Coloque el encendido en la posición ON.</p> <p>Utilice la DRB III(r) para seleccionar Carrocería, MIC, PRUEBAS DE SISTEMA, Monitor del PCM.</p> <p>¿Visualiza la DRB III® PCM INACTIVO en el BUS?</p> <p>Sí → Consulte la categoría COMUNICACION y efectúe el síntoma apropiado.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 3</p>	Todos

***TODOS LOS INDICADORES QUE NO FUNCIONAN — (Continuación)**

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRBIII® para seleccionar Carrocería, MIC, VISUALIZACION DE MODULO. ¿La DRBIII® visualiza Falta de respuesta desde el MIC?</p> <p>Sí → Consulte la categoría COMUNICACION y efectúe el síntoma apropiado. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 4</p>	Todos
4	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Inspeccione el fusible nº 20 del PDC Si el fusible está abierto, reemplácelo por uno del amperaje correcto. Coloque el encendido en posición ON durante un minuto. Coloque el encendido en posición OFF. Inspeccione el fusible nº 20 del PDC ¿Está abierto el fusible?</p> <p>Sí → Repare el circuito de salida (UNLOCK/RUN) del interruptor de encendido prot. por fusible en corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 5</p>	Todos
5	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Retire e inspeccione el fusible nº 29 en el PDC. Si el fusible está abierto, reemplácelo por uno del amperaje correcto. Coloque el encendido en posición ON durante un minuto. Coloque el encendido en posición OFF. Retire e inspeccione el fusible nº 29 en el PDC. ¿Está abierto el fusible?</p> <p>Sí → Repare el circuito de salida (RUN-START) del interruptor de encendido prot. por fusible en corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 6</p>	Todos
6	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C1 de mazo del grupo de instrumentos. Coloque el encendido en la posición ON. Mida el voltaje entre el circuito de salida (UNLOCK/RUN) del interruptor de encendido prot. por fusible y masa. ¿El voltaje está por debajo de 10,5 voltios?</p> <p>Sí → Repare un abierto en el circuito de salida (UNLOCK/RUN) del interruptor de encendido prot. por fusible. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 7</p>	Todos

***TODOS LOS INDICADORES QUE NO FUNCIONAN — (Continuación)**

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
7	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C1 de mazo del grupo de instrumentos. Coloque el encendido en la posición ON. Mida el voltaje entre el circuito de salida (RUN/START) del interruptor de encendido prot. por fusible y masa. ¿El voltaje está por debajo de 10,5 voltios?</p> <p>Sí → Repare un abierto en el circuito de salida (RUN/START) del interruptor de encendido prot. por fusible. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 8</p>	Todos
8	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C1 de mazo del grupo de instrumentos. Mida la resistencia entre masa y el circuito de masa del grupo de instrumentos. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Reemplace y configure el Grupo de instrumentos de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Repare un abierto en el circuito de masa del grupo de instrumentos. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:***ALGUN INDICADOR DE PCI QUE NO FUNCIONA****CAUSAS POSIBLES**

NO SE RECIBEN MENSAJES DE INDICADOR

FALTA DE RESPUESTA - GRUPO DE INSTRUMENTOS

FALTA DE RESPUESTA - BUS PCI

FALTA DE RESPUESTA - BUS PCI - MODULO DE CONTROL DEL MECANISMO DE TRANSMISION

GRUPO DE INSTRUMENTOS

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRBIII® para seleccionar Monitores de sistema, y a continuación Exploración de módulo J1850. ¿La DRBIII® visualiza MIC PRESENTE en el BUS?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → Consulte la categoría COMUNICACION y efectúe el síntoma apropiado. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
2	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRBIII® para seleccionar MIC y, a continuación, VISUALIZACION DE MODULO. ¿La DRBIII® visualiza Falta de respuesta desde el MIC?</p> <p>Sí → Consulte la Lista de síntomas para problemas relacionados con *FALTA DE RESPUESTA DESDE EL GRUPO DE INSTRUMENTOS. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 3</p>	Todos
3	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRBIII® para seleccionar Carrocería, MIC, MONITORES, MONITORES DE BUS PCI. ¿Visualiza la DRB III® PCM INACTIVO en el BUS?</p> <p>Sí → Consulte la Lista de síntomas para problemas relacionados con *FALTA DE RESPUESTA DESDE EL MODULO DE CONTROL DEL MECANISMO DE TRANSMISION. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 4</p>	Todos

***ALGUN INDICADOR DE PCI QUE NO FUNCIONA — (Continuación)**

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
4	<p>NOTA: Antes de continuar con esta prueba, diagnostique y repare cualquier DTC del PCM o BCM.</p> <p>Efectúe la autocomprobación del grupo de instrumentos.</p> <p>Pulse y mantenga pulsado el botón del contador de trayecto mientras gira el encendido de la posición OFF a ON.</p> <p>Observe el indicador en cuestión.</p> <p>¿El indicador se ha iluminado?</p> <p>Sí → Consulte la categoría apropiada de la Información de servicio para diagnosticar el sistema relacionado.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace y configure el Grupo de instrumentos de acuerdo con la Información de servicio.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:

***INDICADOR DE ADVERTENCIA DE FRENO SIEMPRE ENCENDIDO**

CAUSAS POSIBLES
<p>CONMUTADOR DE NIVEL DE LIQUIDO DE FRENOS</p> <p>CIRCUITO DE DETECCION DEL CONMUTADOR DE NIVEL DE LIQUIDO DE FRENOS EN CORTO A MASA</p> <p>CONMUTADOR DE FRENO DE ESTACIONAMIENTO</p> <p>CIRCUITO DE DETECCION DE CONMUTADOR DE FRENO DE ESTACIONAMIENTO EN CORTO A MASA</p> <p>MODULO DE CONTROL</p> <p>GRUPO DE INSTRUMENTOS</p>

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>NOTA: Antes de continuar con esta prueba, diagnostique y repare cualquier DTC del MIC, Frenos o Comunicación.</p> <p>Desconecte el conector de mazo del conmutador de nivel de líquido de frenos.</p> <p>Mida la resistencia del conmutador de nivel de líquido de frenos entre las espigas 1 y 2.</p> <p>¿La resistencia es inferior a 900 ohmios?</p> <p>Sí → Reemplace el conmutador de nivel de líquido de frenos de acuerdo con la Información de servicio.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 2</p>	Todos
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF.</p> <p>Desconecte el conector de mazo del conmutador de nivel de líquido de frenos.</p> <p>Desconecte el conector de mazo del módulo CAB, (C2 para vehículos equipados con ABS).</p> <p>Mida la resistencia entre masa y el circuito de detección del conmutador de nivel de líquido de frenos.</p> <p>¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Repare el circuito de detección del conmutador de nivel de líquido de frenos en corto a masa.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 3</p>	Todos

***INDICADOR DE ADVERTENCIA DE FRENO SIEMPRE ENCENDIDO —**
(Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del conmutador de freno de estacionamiento. Coloque el encendido en la posición ON. Observe el indicador de advertencia de freno. ¿El indicador de advertencia de freno se enciende brevemente y después se apaga?</p> <p>Sí → Reemplace el conmutador de freno de estacionamiento de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 4</p>	Todos
4	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del conmutador de freno de estacionamiento. Desconecte el conector C1 de mazo del grupo de instrumentos. Mida la resistencia entre masa y el circuito de detección del conmutador de freno de estacionamiento. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Repare el circuito de detección del conmutador de freno de estacionamiento en corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 5</p>	Todos
5	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Vuelva a conectar el conector o conectores previamente desconectados. Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRBIII® en Entradas/Salidas para leer el estado del conmutador de nivel de líquido. ¿La DRBIII® visualiza “Cerrado”?</p> <p>Sí → Reemplace el módulo CAB de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace y configure el Grupo de instrumentos de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:***INDICADOR DE ADVERTENCIA DE FRENO QUE NO FUNCIONA****CAUSAS POSIBLES**

CIRCUITO DE MASA DEL CONMUTADOR DE NIVEL DE LIQUIDO DE FRENOS ABIERTO

CONMUTADOR DE NIVEL DE LIQUIDO DE FRENOS

CIRCUITO DE DETECCION DEL CONMUTADOR DE NIVEL DE LIQUIDO DE FRENOS ABIERTO

CONMUTADOR DE FRENO DE ESTACIONAMIENTO

CIRCUITO DE DETECCION DE CONMUTADOR DE FRENO DE ESTACIONAMIENTO ABIERTO

MODULO DE CONTROL

GRUPO DE INSTRUMENTOS

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>NOTA: Antes de continuar con esta prueba, diagnostique y repare cualquier DTC del MIC, del ABS o de Comunicación.</p> <p>¿El indicador de advertencia de freno solamente no funciona con el freno de estacionamiento aplicado?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → Diríjase a 4</p>	Todos
2	<p>Desconecte el conector de mazo del conmutador de freno de estacionamiento. Conecte un cable de puente entre el circuito de detección del conmutador de freno de estacionamiento y masa.</p> <p>Coloque el encendido en la posición ON.</p> <p>Observe el indicador de FRENO.</p> <p>¿El indicador de FRENO se ha iluminado?</p> <p>Sí → Reemplace el conmutador de freno de estacionamiento de acuerdo con la Información de servicio.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 3</p>	Todos
3	<p>Coloque el encendido en posición OFF.</p> <p>Desconecte el conector de mazo del conmutador de freno de estacionamiento.</p> <p>Desconecte el conector C1 de mazo del grupo de instrumentos.</p> <p>Mida la resistencia del circuito de detección del conmutador de freno de estacionamiento.</p> <p>¿Está la resistencia por encima de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Repare un abierto en el circuito de detección del conmutador de freno de estacionamiento.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace y configure el Grupo de instrumentos de acuerdo con la Información de servicio.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

***INDICADOR DE ADVERTENCIA DE FRENO QUE NO FUNCIONA — (Continuación)**

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
4	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del conmutador de nivel de líquido de frenos. Conecte un cable de puente entre la cavidad 1 y la cavidad 2. Coloque el encendido en la posición ON. ¿El indicador de advertencia de freno se ilumina?</p> <p>Sí → Reemplace el conmutador de nivel de líquido de frenos de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 5</p>	Todos
5	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del conmutador de nivel de líquido de frenos. Mida la resistencia entre masa y el circuito de masa del conmutador de nivel de líquido de freno. ¿Está la resistencia por encima de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Repare un abierto en el circuito de masa del conmutador de nivel de líquido de frenos. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 6</p>	Todos
6	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del conmutador de nivel de líquido de frenos. Desconecte el conector de mazo del módulo del ABS, (C2 para vehículos equipados con ABS). Mida la resistencia del circuito de detección del conmutador de nivel de líquido de frenos. ¿Está la resistencia por encima de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Repare un abierto en el circuito de detección del conmutador de nivel de líquido de frenos. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 7</p>	Todos
7	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del CAB, (C2 para vehículos equipados con ABS). Conecte un cable de puente entre el circuito de detección del conmutador de nivel de líquido de frenos y masa. Utilice la DRBIII® en Entradas/Salidas para leer el estado del conmutador de nivel de líquido. ¿La DRBIII® visualiza "Cerrado"?</p> <p>Sí → Reemplace y configure el Grupo de instrumentos de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace el módulo CAB de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:***UN INDICADOR QUE NO FUNCIONA – MOTORES DE GASOLINA****CAUSAS POSIBLES**

DTC DEL MODULO DE CONTROL DEL MECANISMO DE TRANSMISION

CONDICION INTERMITENTE

GRUPO DE INSTRUMENTOS

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRB III® para leer los DTC. ¿La DRBIII® visualiza algún DTC del PCM?</p> <p>Sí → Consulte la categoría CAPACIDAD DE CONDUCCION y efectúe el síntoma apropiado. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 2</p>	Todos
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Efectúe la autocomprobación del grupo de instrumentos. NOTA: La autocomprobación puede iniciarse manualmente pulsando y manteniendo pulsado el botón de restablecimiento del contador de trayecto mientras coloca el encendido en posición ON, o empleando la DRBIII®. Observe el indicador afectado mientras el grupo de instrumentos realiza la autocomprobación. Los indicadores deberán situarse en los puntos de calibración siguientes: Velocímetro MPH: 0, 20, 60, 90 Tacómetro gasolina: 0, 1000, 3000, 6000 Combustible: E(vacío), 1/4, 1/2, 3/4, F(leno) Refrigerante: COLD (frío), 1/4, 1/2, 3/4, HI(alto) Voltios: 6, 9, 12, 15, 17 ¿El indicador afectado funciona correctamente?</p> <p>Sí → En este momento la condición no se produce. Observe los parámetros de la DRBIII® mientras mueve el mazo de cableado relacionado. Consulte cualquier Boletín de servicio técnico (TSB) aplicable. Inspeccione visualmente los terminales de conector y mazo de cableado relacionado. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace y configure el Grupo de instrumentos de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:

***INDICADOR DE ADVERTENCIA DE CINTURON DE SEGURIDAD SIEMPRE APAGADO**

CAUSAS POSIBLES

CIRCUITO DE DETECCION DEL CONMUTADOR DE CINTURON DE SEGURIDAD EN CORTO A MASA

GRUPO DE INSTRUMENTOS

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del conmutador de cinturón de seguridad. Desconecte el conector C1 de mazo del grupo de instrumentos. Mida la resistencia entre masa y el circuito de detección del conmutador de cinturón de seguridad. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Repare el circuito de detección del conmutador de cinturón de seguridad en corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace y configure el Grupo de instrumentos de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:

***INDICADOR DE ADVERTENCIA DE CINTURON DE SEGURIDAD SIEMPRE APAGADO - CABINA DE SERIE**

CAUSAS POSIBLES

CIRCUITO DE DETECCION DEL CONMUTADOR DE CINTURON DE SEGURIDAD EN CORTO A MASA

GRUPO DE INSTRUMENTOS

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del conmutador de cinturón de seguridad. Desconecte el conector C1 de mazo del grupo de instrumentos. Mida la resistencia entre masa y el circuito de detección del conmutador de cinturón de seguridad. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Repare el circuito de detección del conmutador de cinturón de seguridad en corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace y configure el Grupo de instrumentos de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:***INDICADOR DE ADVERTENCIA DE CINTURON DE SEGURIDAD SIEMPRE ENCENDIDO****CAUSAS POSIBLES**

CONMUTADOR DE CINTURON DE SEGURIDAD

CIRCUITO DE MASA DEL CONMUTADOR DE CINTURON DE SEGURIDAD ABIERTO

CIRCUITO DE DETECCION DEL CONMUTADOR DE CINTURON DE SEGURIDAD ABIERTO

GRUPO DE INSTRUMENTOS

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del conmutador de cinturón de seguridad. Conecte un cable de puente entre la cavidad 1 y la cavidad 2. Coloque el encendido en la posición ON. Observe el indicador de advertencia del cinturón de seguridad. ¿Se ha encendido el indicador de advertencia del cinturón de seguridad durante aproximadamente 4 segundos y a continuación se ha apagado?</p> <p>Sí → Reemplace el conmutador de cinturón de seguridad de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 2</p>	Todos
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del conmutador de cinturón de seguridad. Mida la resistencia entre masa y el circuito de masa del conmutador de cinturón de seguridad. ¿Está la resistencia por encima de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Repare un abierto en el circuito de masa del conmutador de cinturón de seguridad. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 3</p>	Todos
3	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del conmutador de cinturón de seguridad. Desconecte el conector C1 de mazo del grupo de instrumentos. Mida la resistencia del circuito de detección del conmutador de cinturón de seguridad entre el conector C1 del grupo de instrumentos y el conector del conmutador de cinturón de seguridad. ¿Está la resistencia por encima de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Repare un abierto en el circuito de detección del conmutador de cinturón de seguridad. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace y configure el Grupo de instrumentos de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:

***INDICADOR DE ADVERTENCIA DE CINTURON DE SEGURIDAD SIEMPRE ENCENDIDO - CABINA DE SERIE**

CAUSAS POSIBLES

CIRCUITO DE SALIDA (RUN/ACC) DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE ABIERTO

REDUCTOR DE TENSION DEL CINTURON DE SEGURIDAD

CONMUTADOR DE CINTURON DE SEGURIDAD

CIRCUITO DE MASA DEL CONMUTADOR DE CINTURON DE SEGURIDAD ABIERTO

CIRCUITO DE DETECCION DEL CONMUTADOR DE CINTURON DE SEGURIDAD ABIERTO

GRUPO DE INSTRUMENTOS

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del reductor de tensión del cinturón de seguridad. Coloque el encendido en la posición ON. Mida el voltaje entre el circuito de salida (RUN/ACC) del interruptor de encendido prot. por fusible y masa en el conector de mazo del reductor de tensión. ¿Está el voltaje por encima de 10,5 voltios?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → Repare un abierto en el circuito de salida (RUN/ACC) del interruptor de encendido prot. por fusible. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
2	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Asegúrese de que el conector de mazo del reductor de tensión del cinturón de seguridad está conectado. Mida el voltaje entre el circuito de detección del conmutador del cinturón de seguridad y masa en el conector de mazo del reductor de tensión el cinturón de seguridad (cavidad 2). ¿Hay presencia de voltaje?</p> <p>Sí → Diríjase a 3</p> <p>No → Reemplace el reductor de tensión del cinturón de seguridad de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

***INDICADOR DE ADVERTENCIA DE CINTURON DE SEGURIDAD SIEMPRE ENCENDIDO - CABINA DE SERIE — (Continuación)**

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del conmutador de cinturón de seguridad. Conecte un cable de puente entre la cavidad 1 y la cavidad 2. Coloque el encendido en la posición ON. Observe el indicador de advertencia del cinturón de seguridad. ¿Se enciende el indicador de advertencia de cinturón de seguridad?</p> <p>Sí → Reemplace el conmutador de cinturón de seguridad de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 4</p>	Todos
4	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del conmutador de cinturón de seguridad. Mida la resistencia entre masa y el circuito del conmutador de cinturón de seguridad. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Diríjase a 5</p> <p>No → Repare un abierto en el circuito de masa del conmutador de cinturón de seguridad. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
5	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C1 de mazo del grupo de instrumentos. Desconecte el conector de mazo del conmutador de cinturón de seguridad. Mida la resistencia del circuito de detección del conmutador de cinturón de seguridad entre el conector C1 del grupo de instrumentos y el conector del conmutador de cinturón de seguridad. ¿Está la resistencia por encima de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Repare un abierto en el circuito de detección del conmutador de cinturón de seguridad. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace y configure el Grupo de instrumentos de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:

MIC-CIRCUITO DE SALIDA DE LUZ DE CARGA EN CORTO O ABIERTO

CAUSAS POSIBLES

CONDICION INTERMITENTE

CONMUTADOR DE FAROS

CIRCUITO DE SALIDA DE LUZ DE CARGA EN CORTO A MASA

GRUPO DE INSTRUMENTOS

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRB III® para borrar todos los DTC del MIC. Encienda las luces de carga. Utilice la DRB III® para leer la información de DTC. ¿Indica la DRBIII®: Circuito de salida de luz de carga en corto o abierto?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → En este momento la condición que provocaba el síntoma no se produce. Inspeccione el cableado relacionado en busca de un posible problema intermitente. Compruebe si hay algún cable rozado, perforado o parcialmente roto. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
2	<p>Desconecte el conector de conmutador de faros. Coloque el encendido en la posición ON. ¿Visualiza la DRBIII® Conmutador de faros 5,0 voltios?</p> <p>Sí → Diríjase a 3</p> <p>No → Reemplace el conmutador de faros. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
3	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de conmutador de faros. Desconecte el conector C3 del grupo de instrumentos. Mida la resistencia a masa del circuito de salida de luz de carga. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Repare el circuito de salida de luz de carga. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace el grupo de instrumentos. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:**MIC-CIRCUITO DE SALIDA DE LUZ DE TECHO/CORTESIA EN CORTO O ABIERTO****CAUSAS POSIBLES**

CONDICION INTERMITENTE

CONMUTADOR DE FAROS

CIRCUITO DE SALIDA DE LUZ DE CORTESIA EN CORTO A MASA

GRUPO DE INSTRUMENTOS

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRB III® para borrar todos los DTC del MIC. Encienda la luz de techo. Utilice la DRB III® para leer la información de DTC. ¿Indica la DRBIII®: Circuito de salida de luz de cortesía/techo en corto o abierto?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → En este momento la condición que provocaba el síntoma no se produce. Inspeccione el cableado relacionado en busca de un posible problema intermitente. Compruebe si hay algún cable rozado, perforado o parcialmente roto. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
2	<p>Desconecte el conector de conmutador de faros. Coloque el encendido en la posición ON. ¿Visualiza la DRBIII® Conmutador de faros 5,0 voltios?</p> <p>Sí → Diríjase a 3</p> <p>No → Reemplace el conmutador de faros. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
3	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de conmutador de faros. Desconecte el conector C3 del grupo de instrumentos. Mida la resistencia a masa del circuito de salida de luz de cortesía. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Repare el circuito de salida de luz de cortesía. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace el grupo de instrumentos. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:**MIC-CIRCUITO DE SALIDA DE LUZ DE GUANTERA/MAPAS EN CORTO O ABIERTO****CAUSAS POSIBLES**

CONDICION INTERMITENTE

CIRCUITO DE SALIDA DE LUZ DE GUANTERA-MAPAS EN CORTO A MASA

GRUPO DE INSTRUMENTOS

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRB III® para borrar todos los DTC del MIC. Encienda las luces de la guantera. Utilice la DRB III® para leer la información de DTC. ¿Indica la DRBIII®: Circuito de salida de luz de guantera/mapas en corto o abierto?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → En este momento la condición que provocaba el síntoma no se produce. Inspeccione el cableado relacionado en busca de un posible problema intermitente. Compruebe si hay algún cable rozado, perforado o parcialmente roto. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del conmutador de luz de guantera. Desconecte el conector C3 del grupo de instrumentos. Mida la resistencia a masa del circuito de salida de luz de guantera. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Repare el circuito de salida de luz de guantera/mapas. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace el grupo de instrumentos. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:**CIRCUITO DE SALIDA DE BLOQUEO DE TODAS LAS PUERTAS EN CORTO A MASA O A TENSION****Momento de verificación y condición de establecimiento:****CIRCUITO DE SALIDA DE BLOQUEO DE TODAS LAS PUERTAS EN CORTO A MASA O A TENSION**

Momento de verificación: Siempre que el grupo de instrumentos está activo.

Condición de establecimiento: El grupo de instrumentos monitoriza los circuitos de salida de bloqueo de puerta y cuando uno de ellos está en corto a masa o a tensión, se establecerá este código. Este código sólo se establecerá cuando se accionan las cerraduras de las puertas.

CAUSAS POSIBLES**PRESENCIA DE DTC**

IMPULSOR DE BLOQUEO DE PUERTA DE PUERTAS IZQUIERDAS EN CORTO A IMPULSOR DE DESBLOQUEO DE PUERTA DE PUERTAS IZQUIERDAS

IMPULSOR DE BLOQUEO DE PUERTA DE PUERTAS DERECHAS A IMPULSOR DE DESBLOQUEO DE PUERTA DE PUERTAS DERECHAS

CIRCUITO DE IMPULSOR DE BLOQUEO DE PUERTA DE PUERTAS IZQUIERDAS EN CORTO A MASA

CIRCUITO DE IMPULSOR DE BLOQUEO DE PUERTA DE PUERTAS DERECHAS EN CORTO A MASA

CIRCUITO DE IMPULSOR DE BLOQUEO DE PUERTA DE PUERTAS DERECHAS EN CORTO A TENSION

CIRCUITO DE IMPULSOR DE BLOQUEO DE PUERTA DE PUERTAS IZQUIERDAS EN CORTO A TENSION

GRUPO DE INSTRUMENTOS – EN CORTO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Utilice la DRB III® para registrar y borrar los DTC. Desplace el interruptor de encendido de ON a OFF. Utilice la DRBIII® para leer los DTC. Accione las cerraduras de puertas varias veces desde el conmutador de cerradura de puerta mientras monitoriza la DRB III®. ¿La DRBIII® visualiza SALIDAS DE BLOQUEO DE TODAS LAS PUERTAS EN CORTO A MASA O EN CORTO A TENSION?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → Utilice el diagrama de cableado/esquemático como guía para inspeccionar el cableado y los conectores. Compruebe si existe un corto entre el grupo de instrumentos y los motores de cerraduras de puertas. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

CIRCUITO DE SALIDA DE BLOQUEO DE TODAS LAS PUERTAS EN CORTO A MASA O A TENSION — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
2	<p>NOTA: Si sólo hay un motor que no funciona al accionar las cerraduras de puertas, desconecte dicho motor y vuelva a probar para comprobar si el DTC sigue activo. De no ser así, reemplace dicho motor.</p> <p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C1 del grupo de instrumentos. Mida la resistencia entre el circuito de impulsor de bloqueo de puerta de puertas derechas y el circuito de impulsor de desbloqueo de puerta de puertas derechas en el conector del grupo de instrumentos. ¿Está la resistencia por debajo de 1,6 ohmios?</p> <p>Sí → Repare el circuito de impulsor de bloqueo de puerta de puertas derechas en corto al circuito de impulsor de desbloqueo de puerta de puertas derechas (podría ser un motor en corto). Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 3</p>	Todos
3	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C1 del grupo de instrumentos. NOTA: Si se trata de un vehículo de 2 puertas, responda NO a la pregunta y continúe. Mida la resistencia entre el circuito de impulsor de bloqueo de puerta de puertas izquierdas y el circuito de impulsor de desbloqueo de puerta de trasero izquierdo en el conector del grupo de instrumentos. ¿Está la resistencia por debajo de 2,5 ohmios?</p> <p>Sí → Repare el circuito de impulsor de bloqueo de puerta de puertas izquierdas en corto al circuito de impulsor de desbloqueo de puerta de trasero izquierdo (podría ser un motor en corto). Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 4</p>	Todos
4	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C1 del grupo de instrumentos. Mida la resistencia entre masa y el circuito de impulsor de bloqueo de puerta de puertas izquierdas en el conector C1 del grupo de instrumentos. ¿Está la resistencia por debajo de 1000,0 ohmios?</p> <p>Sí → Repare el circuito de impulsor de bloqueo de puerta de puertas izquierdas en corto a masa. El corto puede darse en el cable de impulsor de bloqueo de puerta de puertas izquierdas , cable trasero izquierdo de impulsor de desbloqueo de puerta, cableado del tablero de instrumentos o uno de los motores del lado izquierdo. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 5</p>	Todos

CIRCUITO DE SALIDA DE BLOQUEO DE TODAS LAS PUERTAS EN CORTO A MASA O A TENSION — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
5	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C1 del grupo de instrumentos. Mida la resistencia entre masa y el circuito de impulsor de bloqueo de puerta de puertas derechas en el conector C1 del grupo de instrumentos. ¿Está la resistencia por debajo de 1000,0 ohmios?</p> <p>Sí → Repare el circuito de impulsor de bloqueo de puerta de puertas derechas en corto a masa. El corto puede darse en el cable de impulsor de bloqueo de puerta de puertas derechas, cable de impulsor de desbloqueo de puerta de puertas derechas o en un motor del lado derecho. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 6</p>	Todos
6	<p>Desconecte el conector C1 del grupo de instrumentos. Coloque el encendido en la posición ON. Mida el voltaje entre masa y el circuito e impulsor de bloqueo de puerta de puertas derechas. ¿Hay presencia de voltaje?</p> <p>Sí → Repare el circuito de impulsor de bloqueo o desbloqueo de puerta de puertas derechas en corto a tensión. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 7</p>	Todos
7	<p>Desconecte el conector C1 del grupo de instrumentos. Coloque el encendido en la posición ON. Mida el voltaje entre masa y el circuito de impulsor de bloqueo de puerta de puertas izquierdas. ¿Hay presencia de voltaje?</p> <p>Sí → Repare el circuito de impulsor de bloqueo o desbloqueo de puerta de puertas izquierdas en corto a tensión. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 8</p>	Todos
8	<p>Si no quedan otras causas posibles, vea la reparación.</p> <p>Repare</p> <p>Reemplace el grupo de instrumentos. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:

CIRCUITO DE SALIDA DE DESBLOQUEO DE TODAS LAS PUERTAS EN CORTO A MASA O A TENSION

Momento de verificación y condición de establecimiento:

CIRCUITO DE SALIDA DE DESBLOQUEO DE TODAS LAS PUERTAS EN CORTO A MASA O A TENSION

Momento de verificación: Siempre que el grupo de instrumentos está activo.

Condición de establecimiento: El grupo de instrumentos monitoriza los circuitos de salida de desbloqueo de puerta y cuando uno de ellos está en corto a masa o a tensión, se establecerá este código. Este código sólo se establecerá cuando se accionan las cerraduras de puertas.

CAUSAS POSIBLES

PRESENCIA DE DTC

IMPULSOR DE BLOQUEO DE PUERTA DE PUERTAS DERECHAS A IMPULSOR DE DESBLOQUEO DE PUERTA DE PUERTAS DERECHAS

IMPULSOR DE BLOQUEO DE PUERTA DE PUERTAS IZQUIERDAS EN CORTO A IMPULSOR DE DESBLOQUEO DE PUERTA DE PUERTAS IZQUIERDAS

CIRCUITO DE IMPULSOR DE DESBLOQUEO DE PUERTA DE PUERTAS DERECHAS EN CORTO A MASA

CIRCUITO TRASERO IZQUIERDO DE IMPULSOR DE DESBLOQUEO DE PUERTA EN CORTO A MASA

CIRCUITO DE IMPULSOR DE DESBLOQUEO DE PUERTA DE PUERTAS DERECHAS EN CORTO A TENSION

CIRCUITO TRASERO IZQUIERDO DE IMPULSOR DE DESBLOQUEO DE PUERTA EN CORTO A TENSION

GRUPO DE INSTRUMENTOS – EN CORTO

CIRCUITO DE SALIDA DE DESBLOQUEO DE TODAS LAS PUERTAS EN CORTO A MASA O A TENSION — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Utilice la DRB III® para registrar y borrar los DTC. Coloque el encendido en posición OFF. Espere 30 segundos y a continuación coloque el encendido en posición ON. Utilice la DRBIII® para leer los DTC. Accione las cerraduras de puertas varias veces desde el conmutador de cerradura de puerta mientras monitoriza la DRB III®. ¿La DRBIII® visualiza SALIDA DE DESBLOQUEO DE TODAS LAS PUERTAS EN CORTO A MASA O EN CORTO A TENSION?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → Utilice el diagrama de cableado/esquemático como guía para inspeccionar el cableado y los conectores. Compruebe si existe un corto entre el grupo de instrumentos y los motores de cerraduras de puertas. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
2	<p>NOTA: Si sólo hay un motor que no funciona al accionar las cerraduras de puertas, desconecte dicho motor y vuelva a probar para comprobar si el DTC sigue activo. De no ser así, reemplace dicho motor.</p> <p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C1 del grupo de instrumentos. Mida la resistencia entre el circuito de impulsor de bloqueo de puerta de puertas derechas y el circuito de impulsor de desbloqueo de puerta de puertas derechas en el conector del grupo de instrumentos. ¿Está la resistencia por debajo de 1,6 ohmios?</p> <p>Sí → Repare el circuito de impulsor de bloqueo de puerta de puertas derechas en corto al circuito de impulsor de desbloqueo de puerta de puertas derechas (podría ser un motor en corto). Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 3</p>	Todos
3	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C1 del grupo de instrumentos. NOTA: Si se trata de un vehículo de 2 puertas, responda NO a la pregunta y continúe. Mida la resistencia entre el circuito de impulsor de bloqueo de puerta de puertas izquierdas y el circuito de impulsor de desbloqueo de puerta de trasero izquierdo en el conector del grupo de instrumentos. ¿Está la resistencia por debajo de 2,5 ohmios?</p> <p>Sí → Repare el circuito de impulsor de bloqueo de puerta de puertas izquierdas en corto al circuito de impulsor de desbloqueo de puerta de trasero izquierdo (podría ser un motor en corto). Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 4</p>	Todos

CIRCUITO DE SALIDA DE DESBLOQUEO DE TODAS LAS PUERTAS EN CORTO A MASA O A TENSION — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
4	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C1 del grupo de instrumentos. Mida la resistencia entre masa y el circuito de impulsor de desbloqueo de puerta de puertas derechas en el conector C1 del grupo de instrumentos. ¿Está la resistencia por debajo de 1000,0 ohmios?</p> <p>Sí → Repare el circuito de impulsor de desbloqueo de puerta de puertas derechas en corto a masa. El corto puede darse en el cable de impulsor de desbloqueo de puerta de puertas derechas, cable de impulsor de bloqueo de puerta de puertas derechas o en un motor de cerraduras del lado derecho. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 5</p>	Todos
5	<p>NOTA: Si se trata de un vehículo de 2 puertas, responda NO a la pregunta y continúe. Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C1 del grupo de instrumentos. Mida la resistencia entre masa y el circuito trasero izquierdo de impulsor de desbloqueo de puerta en el conector C1 del grupo de instrumentos. ¿Está la resistencia por debajo de 1000,0 ohmios?</p> <p>Sí → Repare el circuito trasero izquierdo de impulsor de desbloqueo de puerta en corto a masa. El corto puede darse en el cable trasero izquierdo de impulsor de desbloqueo de puerta, cable de impulsor de bloqueo de puerta de puertas izquierdas o en un motor de cerraduras de puerta del lado izquierdo. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 6</p>	Todos
6	<p>Desconecte el conector C1 del grupo de instrumentos. Coloque el encendido en la posición ON. Mida el voltaje entre masa y el circuito de impulsor de desbloqueo de puerta de puertas derechas . ¿Hay presencia de voltaje?</p> <p>Sí → Repare el circuito de impulsor de bloqueo o desbloqueo de puerta de puertas derechas en corto a tensión. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 7</p>	Todos

CIRCUITO DE SALIDA DE DESBLOQUEO DE TODAS LAS PUERTAS EN CORTO A MASA O A TENSION — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
7	<p>NOTA: Si se trata de un vehículo de 2 puertas, responda NO a la pregunta y continúe.</p> <p>Desconecte el conector C1 del grupo de instrumentos. Coloque el encendido en la posición ON. Mida el voltaje entre masa y el circuito trasero izquierdo de impulsor de desbloqueo de puerta. ¿Hay presencia de voltaje?</p> <p>Sí → Repare el circuito de impulsor de bloqueo de puerta de puertas izquierdas o el circuito trasero izquierdo de impulsor de desbloqueo de puerta en corto a tensión. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 8</p>	Todos
8	<p>Si no quedan otras causas posibles, vea la reparación.</p> <p>Repare</p> <p>Reemplace el grupo de instrumentos. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:

CIRCUITO DE ENTRADA DE CONMUTADOR DE CILINDRO DE CERRADURA DEL CONDUCTOR EN CORTO (CON VTSS SOLAMENTE)

Momento de verificación y condición de establecimiento:

CIRCUITO DE ENTRADA DE CONMUTADOR DE CILINDRO DE CERRADURA DEL CONDUCTOR EN CORTO (CON VTSS SOLAMENTE)

Momento de verificación: En todo momento cuando se suministra alimentación de la batería al grupo de instrumentos.

Condición de establecimiento: Cuando el grupo de instrumentos detecta voltaje al conmutador de cilindro de cerradura del conductor inferior a 0,25 voltios durante más de 10 segundos.

CAUSAS POSIBLES

PRESENCIA DE DTC

CONMUTADOR DE CILINDRO DE CERRADURA EN CORTO

CONMUTADOR MUX DE CILINDRO DE CERRADURA DEL CONDUCTOR EN CORTO

GRUPO DE INSTRUMENTOS - - ENTRADA DEL CONMUTADOR DE CILINDRO DE CERRADURA DEL CONDUCTOR EN CORTO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRB III® para registrar y borrar los DTC. Utilice la DRBIII® para leer los DTC. Accione las cerraduras de puertas varias veces desde el conmutador de cilindro de cerradura del conductor ciclando la llave hacia la derecha mientras monitoriza la DRB III. ¿Visualiza la DRBIII(r) CIR. DE ENTRADA DE CONM. DE CIL. DE CERRADURA DEL COND. EN CORTO?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → Utilice el diagrama de cableado/esquemático como guía para inspeccionar el cableado y los conectores. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
2	<p>Desconecte el conector del conmutador de cilindro de cerradura del conductor. Utilice la DRBIII(r) en Sensores para leer el circuito MUX DE CONM. DE CIL. DE CERRADURA DEL COND. ¿Está el voltaje por encima de 4,8 voltios?</p> <p>Sí → Reemplace el conmutador de cilindro de cerradura. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 3</p>	Todos

CIRCUITO DE ENTRADA DE CONMUTADOR DE CILINDRO DE CERRADURA DEL CONDUCTOR EN CORTO (CON VTSS SOLAMENTE) — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	<p>Desconecte el conector del conmutador de cilindro de cerradura del conductor. Desconecte el conector C2 del grupo de instrumentos. Mida la resistencia entre el circuito de conmutador MUX de cilindro de cerradura del conductor y masa. ¿Está la resistencia por debajo de 1000,0 ohmios?</p> <p>Sí → Repare el circuito de conmutador MUX de cilindro de cerradura del conductor en corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 4</p>	Todos
4	<p>Si no quedan otras causas posibles, vea la reparación.</p> <p>Repare</p> <p>Reemplace el grupo de instrumentos. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:

ENTRADA DE CONMUTADOR DE CILINDRO DE CERRADURA DEL CONDUCTOR AGARROTADO (CON VTSS SOLAMENTE)

Momento de verificación y condición de establecimiento:

ENTRADA DE CONMUTADOR DE CILINDRO DE CERRADURA DEL CONDUCTOR AGARROTADO (CON VTSS SOLAMENTE)

Momento de verificación: En todo momento cuando se suministra alimentación de la batería al grupo de instrumentos.

Condición de establecimiento: Cuando el grupo de instrumentos detecta voltaje al conmutador de cilindro de cerradura del conductor entre 1,3 y 3,75 voltios durante más de 10 segundos.

CAUSAS POSIBLES

PRESENCIA DE DTC

GRUPO DE INSTRUMENTOS – VOLTAGE DE CONMUTADOR DE CILINDRO DE CERRADURA DEL CONDUCTOR INCORRECTO

CIRCUITO DE CONMUTADOR MUX DE CILINDRO DE CERRADURA DEL CONDUCTOR EN CORTO A MASA PARCIAL

CONMUTADOR DE CILINDRO DE CERRADURA AGARROTADO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRB III® para registrar y borrar los DTC. Utilice la DRBIII® para leer los DTC. Accione las cerraduras de puertas varias veces desde el conmutador de cilindro de cerradura del conductor mientras monitoriza la DRB III®. ¿Visualiza la DRBIII® ENTRADA DE CONM. DE CIL. DE CERRADURA DEL COND. AGARROTADA?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → Utilice el diagrama de cableado/esquemático como guía para inspeccionar el cableado y los conectores. Compruebe el conmutador de cilindro de cerradura en busca de una posible condición de gripado intermitente. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
2	<p>Utilice la DRBIII® en Sensores para leer el voltaje del CIRC. MUX DE CONM. DE CIL. DE CERRADURA DEL COND. ¿Visualiza la DRB III® voltaje entre 1,3 y 4,15 voltios?</p> <p>Sí → Diríjase a 3</p> <p>No → Reemplace el grupo de instrumentos. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

ENTRADA DE CONMUTADOR DE CILINDRO DE CERRADURA DEL CONDUCTOR AGARROTADO (CON VTSS SOLAMENTE) — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	<p>Desconecte el conector del conmutador de cilindro de cerradura del conductor. Mida el voltaje entre el circuito de conmutador MUX de cilindro de cerradura del conductor y masa.</p> <p>¿Está el voltaje por encima de 4,9 voltios?</p> <p>Sí → Reemplace el conmutador de cilindro de cerradura. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Repare el circuito de conmutador MUX de cilindro de cerradura del conductor en corto a masa parcial. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:

CIRCUITO DE ENTRADA DE CONMUTADOR DE CERRADURA DE PUERTA DEL CONDUCTOR ABIERTO O EN CORTO A TENSION

Momento de verificación y condición de establecimiento:

CIRCUITO DE ENTRADA DE CONMUTADOR DE CERRADURA DE PUERTA DEL CONDUCTOR ABIERTO O EN CORTO A TENSION

Momento de verificación: En todo momento cuando se suministra alimentación de la batería al grupo de instrumentos.

Condición de establecimiento: Cuando el grupo de instrumentos detecta que el voltaje al conmutador de cerradura de puerta del conductor está por encima de 4,85 voltios.

CAUSAS POSIBLES

PRESENCIA DE DTC

GRUPO DE INSTRUMENTOS – VOLTAJE DE CONMUTADOR DE CERRADURA DE PUERTA DEL CONDUCTOR BAJO

MASA DE CONMUTADOR DE CERRADURA DE PUERTA ABIERTO

CABLE DE CONMUTADOR MUX DE CERRADURA DE PUERTA DEL CONDUCTOR EN CORTO A TENSION

GRUPO DE INSTRUMENTOS - VOLTAJE DEMASIADO ALTO

CIRCUITO DE CONMUTADOR MUX DE CERRADURA DE PUERTA DEL CONDUCTOR ABIERTO

CONMUTADOR DE CERRADURAS DE PUERTAS - CORTO A TENSION

CONMUTADOR DE CERRADURA DE PUERTA ABIERTO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Utilice la DRB III® para registrar y borrar los DTC. Desplace el interruptor de encendido de ON a OFF. Utilice la DRBIII® para leer los DTC. Accione las cerraduras de puerta desde el conmutador de cerradura de puerta del conductor mientras monitoriza la DRBIII®. ¿Visualiza la DRBIII® ENTRADA DE CONM. DE CERRADURA DEL COND. EN ABIERTO?</p> <p>Sí → Dirijase a 2</p> <p>No → Utilice el diagrama de cableado/esquemático como guía para inspeccionar el cableado y los conectores. Compruebe si existen conexiones flojas en el grupo de instrumentos y el conmutador de cerraduras de puertas. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

CIRCUITO DE ENTRADA DE CONMUTADOR DE CERRADURA DE PUERTA DEL CONDUCTOR ABIERTO O EN CORTO A TENSION — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
2	<p>Utilice la DRBIII en Sensores para leer el voltaje del CONM. DE CIL. DE CERRADURA DE PUERTA DEL COND. La lectura de voltaje es:</p> <p>Por encima de 5,2 voltios Diríjase a 3</p> <p>Entre 4,9 y 5,1 voltios Diríjase a 5</p> <p>Menos de 4,8 voltios Reemplace el grupo de instrumentos. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
3	<p>Desconecte el conector C2 del grupo de instrumentos. Mida el voltaje entre el circuito de conmutador MUX de cerradura de puerta del conductor y masa. ¿Hay presencia de voltaje?</p> <p>Sí → Diríjase a 4</p> <p>No → Reemplace el grupo de instrumentos. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
4	<p>Desconecte el conector del conmutador de cerradura de puerta del conductor (módulo C1 de puerta del conductor). Desconecte el conector C2 del grupo de instrumentos. Mida el voltaje entre el circuito de conmutador MUX de cerradura de puerta del conductor y masa. ¿Hay presencia de voltaje?</p> <p>Sí → Repare el circuito MUX de conmutador de cerradura de puerta del conductor en corto a tensión. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace el conmutador de cerradura de puerta. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
5	<p>Desconecte el conector del conmutador de cerradura de puerta del conductor (módulo C1 de puerta del conductor). Utilice una luz de prueba de 12 voltios conectada a 12 voltios para comprobar el circuito de masa. ¿Se enciende con intensidad la luz de prueba?</p> <p>Sí → Diríjase a 6</p> <p>No → Repare el circuito de masa en abierto. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

CIRCUITO DE ENTRADA DE CONMUTADOR DE CERRADURA DE PUERTA DEL CONDUCTOR ABIERTO O EN CORTO A TENSION — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
6	<p>Desconecte el conector del conmutador de cerradura de puerta del conductor (módulo C1 de puerta del conductor).</p> <p>Mida el voltaje entre el circuito de conmutador MUX de cerradura de puerta del conductor y masa.</p> <p>¿Está el voltaje por encima de 4,6 voltios?</p> <p>Sí → Diríjase a 7</p> <p>No → Repare el circuito de conmutador MUX de cerradura de puerta del conductor abierto.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
7	<p>Si no quedan otras causas posibles, vea la reparación.</p> <p>Repare</p> <p>Reemplace el módulo de puerta del conductor.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:**CIRCUITO DE ENTRADA DE CONMUTADOR DE CERRADURA DE PUERTA DEL CONDUCTOR EN CORTO****Momento de verificación y condición de establecimiento:****CIRCUITO DE ENTRADA DE CONMUTADOR DE CERRADURA DE PUERTA DEL CONDUCTOR EN CORTO**

Momento de verificación: En todo momento cuando se suministra alimentación de la batería al grupo de instrumentos.

Condición de establecimiento: Cuando el grupo de instrumentos detecta voltaje al conmutador de cerradura de puerta del conductor inferior a 0,25 voltios, el circuito de entrada no es válido y se establecerá este código.

CAUSAS POSIBLES

PRESENCIA DE DTC

CONMUTADOR DE CERRADURA DE PUERTA EN CORTO

CIRC. MUX DE CONMUTADOR DE CERRADURA DE PUERTA EN CORTO

GRUPO DE INSTRUMENTOS - - ENTRADA DEL CONMUTADOR DE CERRADURA DE PUERTA DEL CONDUCTOR EN CORTO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRB III® para registrar y borrar los DTC. Utilice la DRBIII® para leer los DTC. Accione las cerraduras de puerta varias veces desde el conmutador de cerradura de puerta del conductor mientras monitoriza la DRBIII®. ¿Visualiza la DRBIII® CIRCUITO DE ENTRADA DE CONM. DE CERRADURA DE PUERTA DEL COND. EN CORTO?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → Utilice el diagrama de cableado/esquemático como guía para inspeccionar el cableado y los conectores. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
2	<p>Desconecte el conector del conmutador de cerradura de puerta del conductor (módulo C1 de puerta del conductor). Utilice la DRBIII® en Sensores para leer el circuito MUX DE CONM. DE CERRADURA DE PUERTA DEL COND. ¿Está el voltaje por encima de 4,6 voltios?</p> <p>Sí → Reemplace el módulo de puerta del conductor. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 3</p>	Todos

CIRCUITO DE ENTRADA DE CONMUTADOR DE CERRADURA DE PUERTA DEL CONDUCTOR EN CORTO — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	<p>Desconecte el conector del conmutador de cerradura de puerta del conductor (módulo C1 de puerta del conductor).</p> <p>Desconecte el conector C2 del grupo de instrumentos.</p> <p>Mida la resistencia entre el circuito de conmutador MUX de cerradura de puerta del conductor y masa.</p> <p>¿Está la resistencia por debajo de 1000,0 ohmios?</p> <p>Sí → Repare el circuito de conmutador MUX de cerradura de puerta del conductor en corto a masa.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 4</p>	Todos
4	<p>Si no quedan otras causas posibles, vea la reparación.</p> <p>Repare</p> <p>Reemplace el grupo de instrumentos.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:**CIRCUITO DE ENTRADA DE CONMUTADOR DE CERRADURA DE PUERTA DEL CONDUCTOR AGARROTADO****Momento de verificación y condición de establecimiento:****CIRCUITO DE ENTRADA DE CONMUTADOR DE CERRADURA DE PUERTA DEL CONDUCTOR AGARROTADO**

Momento de verificación: En todo momento cuando se suministra alimentación de la batería al grupo de instrumentos.

Condición de establecimiento: Cuando el grupo de instrumentos detecta voltaje al conmutador de cerradura de puerta del conductor entre 1,3 y 3,75 voltios durante más de 20 segundos, se establecerá este código.

CAUSAS POSIBLES

PRESENCIA DE DTC

GRUPO DE INSTRUMENTOS – VOLTAJE DE CONMUTADOR DE CERRADURA DE PUERTA INCORRECTO

CIRCUITO DE CONMUTADOR MUX DE CERRADURA DE PUERTA EN CORTO A MASA
CONMUTADOR DE CERRADURA DE PUERTA AGARROTADO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRB III® para registrar y borrar los DTC. Utilice la DRBIII® para leer los DTC. Accione la cerradura de puerta varias veces desde el conmutador de cerradura de puerta del conductor mientras monitoriza la DRBIII®. ¿Visualiza la DRBIII® ENTRADA DE CONM. DE CERRADURA DE PUERTA DEL COND. AGARROTADO</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → Utilice el diagrama de cableado/esquemático como guía para inspeccionar el cableado y los conectores. Compruebe el conmutador de cerradura de puerta en busca de una posible condición de gripado intermitente. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
2	<p>Utilice la DRBIII® en Sensores para leer el voltaje del CONM. DE CIL. DE CERRADURA DE PUERTA DEL COND. ¿Visualiza la DRB III® voltaje entre 1,3 y 3,75 voltios?</p> <p>Sí → Diríjase a 3</p> <p>No → Reemplace el grupo de instrumentos. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

CIRCUITO DE ENTRADA DE CONMUTADOR DE CERRADURA DE PUERTA DEL CONDUCTOR AGARROTADO — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	<p>Desconecte el conector del conmutador de cerradura de puerta del conductor (módulo C1 de puerta del conductor). Mida el voltaje entre el circuito MUX de conmutador de cerradura de puerta y masa. ¿Está el voltaje por encima de 4,6 voltios?</p> <p>Sí → Reemplace el módulo de puerta del conductor. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Repare el circuito de conmutador MUX de cerradura de puerta del conductor en corto a masa parcial. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:**CIRCUITO DE SALIDA DE DESBLOQUEO DE PUERTA DEL CONDUCTOR EN CORTO A MASA O A TENSION****Momento de verificación y condición de establecimiento:****CIRCUITO DE SALIDA DE DESBLOQUEO DE PUERTA DEL CONDUCTOR EN CORTO A MASA O A TENSION**

Momento de verificación: Siempre que el grupo de instrumentos está activo.

Condición de establecimiento: El grupo de instrumentos monitoriza el circuito de salida de desbloqueo de puerta del conductor y cuando uno de ellos está en corto a masa o a tensión, se establecerá este código. Este código sólo se establecerá cuando se accionan las cerraduras de las puertas.

CAUSAS POSIBLES

PRESENCIA DE DTC

CABLE DELANTERO IZQUIERDO DE IMPULSOR DE DESBLOQUEO DE PUERTA EN CORTO A MASA

IMPULSOR DE BLOQUEO DE PUERTA DE PUERTAS IZQUIERDAS EN CORTO A IMPULSOR DE DESBLOQUEO DE PUERTA DELANTERA IZQUIERDA

CABLE DE IMPULSOR DE BLOQUEO DE PUERTA DE PUERTAS IZQUIERDAS EN CORTO A MASA

CIRCUITO DELANTERO IZQUIERDO DE IMPULSOR DE DESBLOQUEO DE PUERTA EN CORTO A TENSION

MOTOR DE CERRADURA DE PUERTA DEL CONDUCTOR EN CORTO A MASA

GRUPO DE INSTRUMENTOS – EN CORTO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Utilice la DRB III® para registrar y borrar los DTC. Desplace el interruptor de encendido de ON a OFF. Utilice la DRBIII® para leer los DTC. Accione las cerraduras de puertas varias veces desde el conmutador de cerradura de puerta mientras monitoriza la DRB III®. ¿La DRBIII® visualiza SALIDA DE DESBLOQUEO DE PUERTA DEL CONDUCTOR EN CORTO A MASA O EN CORTO A TENSION?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → Utilice el diagrama de cableado/esquemático como guía para inspeccionar el cableado y los conectores. Compruebe si existe alguna condición de corto entre el grupo de instrumentos y el motor de cerradura de puerta del conductor. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

CIRCUITO DE SALIDA DE DESBLOQUEO DE PUERTA DEL CONDUCTOR EN CORTO A MASA O A TENSION — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C1 del grupo de instrumentos. Mida la resistencia entre el circuito delantero izquierdo de impulsor de desbloqueo de puerta y el circuito de impulsor de bloqueo de puerta de puertas izquierdas en el conector del grupo de instrumentos. ¿Está la resistencia por debajo de 3,0 ohmios?</p> <p>Sí → Repare el circuito de impulsor de bloqueo de puerta de puertas izquierdas en corto al circuito delantero izquierdo de impulsor de desbloqueo de puerta (podría ser un motor en corto). Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 3</p>	Todos
3	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C1 del grupo de instrumentos. Mida la resistencia entre masa y el circuito delantero izquierdo de impulsor de desbloqueo de puerta en el conector C1 del grupo de instrumentos. ¿Está la resistencia por debajo de 1000,0 ohmios?</p> <p>Sí → Diríjase a 4</p> <p>No → Diríjase a 7</p>	Todos
4	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C1 del grupo de instrumentos. Desconecte el conector del motor de cerradura de puerta del conductor. Mida la resistencia entre masa y el circuito delantero izquierdo de impulsor de desbloqueo de puerta en el conector del grupo de instrumentos. ¿Está la resistencia por debajo de 1000,0 ohmios?</p> <p>Sí → Repare el cable delantero izquierdo de impulsor de desbloqueo de puerta en corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 5</p>	Todos
5	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C1 del grupo de instrumentos. Desconecte el conector del motor de cerradura de puerta del conductor. Mida la resistencia entre masa y el circuito de impulsor de bloqueo de puerta de puertas izquierdas en el conector del grupo de instrumentos. ¿Está la resistencia por debajo de 1000,0 ohmios?</p> <p>Sí → Repare el cable de impulsor de bloqueo de puerta de puertas izquierdas en corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 6</p>	Todos
6	<p>Si no quedan otras causas posibles, vea la reparación.</p> <p>Repare</p> <p>Reemplace el motor de cerradura de puerta del conductor. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

CIRCUITO DE SALIDA DE DESBLOQUEO DE PUERTA DEL CONDUCTOR EN CORTO A MASA O A TENSION — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
7	<p>Desconecte el conector C1 del grupo de instrumentos. Coloque el encendido en la posición ON. Mida el voltaje entre masa y el circuito delantero izquierdo de impulsor de desbloqueo de puerta. ¿Hay presencia de voltaje?</p> <p>Sí → Repare el circuito de impulsor de bloqueo de puerta de puertas izquierdas o el circuito delantero izquierdo de impulsor de desbloqueo de puerta en corto a tensión. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 8</p>	Todos
8	<p>Si no quedan otras causas posibles, vea la reparación.</p> <p>Repare</p> <p>Reemplace el grupo de instrumentos. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:

CIRCUITO DE ENTRADA DE CONMUTADOR DE CERRADURA DE PUERTA DEL ACOMPAÑANTE ABIERTO O EN CORTO A TENSION

Momento de verificación y condición de establecimiento:

CIRCUITO DE ENTRADA DE CONMUTADOR DE CERRADURA DE PUERTA DEL ACOMPAÑANTE ABIERTO O EN CORTO A TENSION

Momento de verificación: En todo momento cuando se suministra alimentación de la batería al grupo de instrumentos.

Condición de establecimiento: Cuando el grupo de instrumentos detecta voltaje al conmutador de cerradura de puerta del acompañante superior a 4,85 voltios, la entrada no es válida y se establecerá este código.

CAUSAS POSIBLES

PRESENCIA DE DTC

GRUPO DE INSTRUMENTOS – VOLTAJE DE CONMUTADOR DE CERRADURA DE PUERTA DEL ACOMPAÑANTE BAJO

MASA DE CONMUTADOR DE CERRADURA DE PUERTA ABIERTO

GRUPO DE INSTRUMENTOS - VOLTAJE DEMASIADO ALTO

CABLE DE CONMUTADOR MUX DE CERRADURA DE PUERTA DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO A TENSION

CIRCUITO DE CONMUTADOR MUX DE PUERTA DEL ACOMPAÑANTE ABIERTO

CONMUTADOR DE CERRADURAS DE PUERTAS - CORTO A TENSION

CONMUTADOR DE CERRADURA DE PUERTA ABIERTO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Utilice la DRB III® para registrar y borrar los DTC. Desplace el interruptor de encendido de ON a OFF. Utilice la DRBIII® para leer los DTC. Accione las cerraduras de puertas desde el conmutador de cerradura de puerta del acompañante mientras monitoriza la DRB III®. ¿Visualiza la DRBIII® ENTRADA DE CONM. DE CERR. DE PUERTA DEL ACOM. EN ABIERTO?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → Utilice el diagrama de cableado/esquemático como guía para inspeccionar el cableado y los conectores. Compruebe si existen conexiones flojas en el grupo de instrumentos y el conmutador de cerraduras de puertas. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

CIRCUITO DE ENTRADA DE CONMUTADOR DE CERRADURA DE PUERTA DEL ACOMPAÑANTE ABIERTO O EN CORTO A TENSION — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
2	<p>Utilice la DRBIII® en Sensores para leer el voltaje de CONM. MUX DE CERRADURA DE PUERTA DEL ACOMP.</p> <p>La lectura de voltaje es:</p> <p>Por encima de 5,2 voltios Diríjase a 3</p> <p>Entre 4,9 y 5,1 voltios Diríjase a 5</p> <p>Menos de 4,8 voltios Reemplace el grupo de instrumentos. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
3	<p>Desconecte el conector C2 del grupo de instrumentos.</p> <p>Mida el voltaje entre el circuito de conmutador MUX de cerradura de puerta del acompañante y masa.</p> <p>¿Hay presencia de voltaje?</p> <p>Sí → Diríjase a 4</p> <p>No → Reemplace el grupo de instrumentos. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
4	<p>Desconecte el conector del conmutador de cerradura de puerta del acompañante.</p> <p>Desconecte el conector C2 del grupo de instrumentos.</p> <p>Mida el voltaje entre el circuito de conmutador MUX de cerradura de puerta del acompañante y masa.</p> <p>¿Hay presencia de voltaje?</p> <p>Sí → Repare el circuito de conmutador MUX de cerradura de puerta del acompañante en corto a tensión. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Prueba completa.</p>	Todos
5	<p>Desconecte el conector del conmutador de cerradura de puerta del acompañante.</p> <p>Utilice una luz de prueba de 12 voltios conectada a 12 voltios para comprobar el circuito de masa.</p> <p>¿Se enciende con intensidad la luz de prueba?</p> <p>Sí → Diríjase a 6</p> <p>No → Repare el circuito de masa en abierto. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
6	<p>Desconecte el conector del conmutador de cerradura de puerta del acompañante.</p> <p>Mida el voltaje entre el circuito de conmutador MUX de cerradura de puerta del acompañante y masa.</p> <p>¿Está el voltaje por encima de 4,6 voltios?</p> <p>Sí → Diríjase a 7</p> <p>No → Repare el circuito de conmutador MUX de cerradura de puerta del acompañante abierto. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

CIRCUITO DE ENTRADA DE CONMUTADOR DE CERRADURA DE PUERTA DEL ACOMPAÑANTE ABIERTO O EN CORTO A TENSION — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
7	<p>Si no quedan otras causas posibles, vea la reparación.</p> <p>Repare</p> <p>Reemplace el conmutador de cerradura de puerta. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:**CIRCUITO DE ENTRADA DE CONMUTADOR DE CERRADURA DE PUERTA DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO****Momento de verificación y condición de establecimiento:****CIRCUITO DE ENTRADA DE CONMUTADOR DE CERRADURA DE PUERTA DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO**

Momento de verificación: En todo momento cuando se suministra alimentación de la batería al grupo de instrumentos.

Condición de establecimiento: Cuando el grupo de instrumentos detecta voltaje al conmutador de cerradura de puerta del acompañante inferior a 0,25 voltios, el circuito de entrada no es válido y se establecerá este código.

CAUSAS POSIBLES

PRESENCIA DE DTC

CONMUTADOR DE CERRADURA DE PUERTA EN CORTO

CIRC. MUX DE CONMUTADOR DE CERRADURA DE PUERTA EN CORTO

GRUPO DE INSTRUMENTOS - - ENTRADA DEL CONMUTADOR DE CERRADURA DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRB III® para registrar y borrar los DTC. Utilice la DRBIII® para leer los DTC. Accione las cerraduras de puertas varias veces desde el conmutador de cerradura de puerta del acompañante mientras monitoriza la DRBIII®. ¿Visualiza la DRBIII® CIRCUITO DE ENTRADA DE CONM. MUX DE CERRADURA DE PUERTA DEL ACOMP. EN CORTO?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → Utilice el diagrama de cableado/esquemático como guía para inspeccionar el cableado y los conectores. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
2	<p>Desconecte el conector del conmutador de cerradura de puerta. Utilice la DRBIII® en Sensores para leer el circuito DE CONM. MUX DE CERRADURA DE PUERTA DEL ACOMP. ¿Está el voltaje por encima de 4,6 voltios?</p> <p>Sí → Reemplace el conmutador de cerradura de puerta. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 3</p>	Todos

CIRCUITO DE ENTRADA DE CONMUTADOR DE CERRADURA DE PUERTA DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	<p>Desconecte el conector del conmutador de cerradura de puerta del acompañante. Desconecte el conector C2 del grupo de instrumentos. Mida la resistencia entre el circuito de conm. MUX de cerradura de puerta del acompañante y masa. ¿Está la resistencia por debajo de 1000,0 ohmios?</p> <p>Sí → Repare el circuito de conm. MUX de cerradura de puerta del acompañante en corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 4</p>	Todos
4	<p>Si no quedan otras causas posibles, vea la reparación.</p> <p>Repare</p> <p>Reemplace el grupo de instrumentos. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:**CIRCUITO DE ENTRADA DE CONMUTADOR DE CERRADURA DE PUERTA DEL ACOMPAÑANTE AGARROTADO****Momento de verificación y condición de establecimiento:****CIRCUITO DE ENTRADA DE CONMUTADOR DE CERRADURA DE PUERTA DEL ACOMPAÑANTE AGARROTADO**

Momento de verificación: En todo momento cuando se suministra alimentación de la batería al grupo de instrumentos.

Condición de establecimiento: Cuando el grupo de instrumentos detecta voltaje al conmutador de cerradura de puerta del acompañante entre 1,3 y 3,95 voltios durante más de 20 segundos, se establecerá este código.

CAUSAS POSIBLES

PRESENCIA DE DTC

GRUPO DE INSTRUMENTOS – VOLTAJE DE CONMUTADOR DE CERRADURA DE PUERTA INCORRECTO

CIRCUITO DE CONMUTADOR MUX DE CERRADURA DE PUERTA EN CORTO A MASA
CONMUTADOR DE CERRADURA DE PUERTA AGARROTADO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRB III® para registrar y borrar los DTC. Utilice la DRBIII® para leer los DTC. Accione las cerraduras de puertas varias veces desde el conmutador de cerradura de puerta del acompañante mientras monitoriza la DRB III®. ¿Visualiza la DRBIII® ENTRADA DE CONM. DE CERRADURA DEL ACOMP. AGARROTADA?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → Utilice el diagrama de cableado/esquemático como guía para inspeccionar el cableado y los conectores. Compruebe el conmutador de cerradura de puerta en busca de una posible condición de gripado intermitente. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
2	<p>Utilice la DRBIII® en Sensores para leer el voltaje de CONM. MUX DE CERRADURA DE PUERTA DEL ACOMP. ¿Visualiza la DRB III® voltaje entre 1,3 y 3,95 voltios?</p> <p>Sí → Diríjase a 3</p> <p>No → Reemplace el grupo de instrumentos. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

CIRCUITO DE ENTRADA DE CONMUTADOR DE CERRADURA DE PUERTA DEL ACOMPAÑANTE AGARROTADO — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	<p>Desconecte el conector del conmutador de cerradura de puerta del acompañante. Mida el voltaje entre el circuito MUX de conmutador de cerradura de puerta y masa. ¿Está el voltaje por encima de 4,6 voltios?</p> <p>Sí → Prueba completa.</p> <p>No → Repare el circuito de conmutador MUX de cerradura de puerta del acompañante en corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:**PILA DE LLAVERO DE RKE BAJA****Momento de verificación y condición de establecimiento:****PILA DE LLAVERO DE RKE BAJA**

Momento de verificación: Con la activación de cualquiera de los botones del transmisor de apertura a distancia (llavero).

Condición de establecimiento: El módulo de RKE monitoriza la entrada desde los llaveros y determina si el voltaje está dentro de la tolerancia. Si el voltaje de la batería del llavero de RKE cae entre 2,0 y 3,5 voltios, el módulo de RKE comunicará esto al grupo de instrumentos que a la vez establecerá este código.

CAUSAS POSIBLES

PILAS CON CARGA BAJA

CODIGO ACTIVO

TRANSMISOR – SALIDA DE VOLTAJE BAJA

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en posición ON. Utilizando el transmisor de RKE, pulse el botón UNLOCK (desbloqueo) seis veces o más. Utilice la DRB III® para leer los DTC. ¿Visualiza la DRBIII® PILAS DEL LLAVERO DE RKE CON CARGA BAJA</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → El problema es intermitente y no se produce en este momento. Compruebe los otros transmisores utilizados con este vehículo para determinar cual de ellos estableció el código. Compruebe el voltaje de cada pila del LLAVERO y asegúrese de que estén por encima de 2,9 voltios. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
2	<p>Pruebe el voltaje de cada pila en el transmisor de RKE. ¿Es el voltaje en cada pila de 2,9 voltios o más?</p> <p>Sí → Reemplace el transmisor de RKE. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace las pilas y pulse seis veces el botón de desbloqueo del transmisor para borrar los DTC. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:

ENLACE DE COMUNICACION DE MODULO DE RKE

Momento de verificación y condición de establecimiento:

ENLACE DE COMUNICACION DE MODULO DE RKE

Momento de verificación: Siempre que se aplica alimentación de la batería al grupo de instrumentos.

Condición de establecimiento: El grupo de instrumentos ha aprendido que el vehículo está equipado con apertura a distancia, pero entonces es incapaz de comunicar con ese módulo, se establecerá este código. El grupo de instrumentos proporciona alimentación al módulo de RKE y se comunica mediante el bus PCI.

CAUSAS POSIBLES

PRESENCIA DE DTC

GRUPO DE INSTRUMENTOS – ENLACE ABIERTO

MODULO DE RKE ABIERTO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRB III® para registrar y borrar los DTC. Utilice la DRBIII® para leer los DTC. Accione las cerraduras de puertas varias veces desde el transmisor de RKE mientras observa la DRBIII®. ¿Visualiza la DRBIII® ENLACE DE COM. DEL MODULO DE RKE?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → Utilice el diagrama de cableado/esquemático como guía para inspeccionar el cableado y los conectores. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Retire el grupo de instrumentos. Reemplace el módulo de RKE por un módulo que se sepa que está en buen estado. Utilice la DRBIII® para programar el transmisor de RKE. Accione las cerraduras de puertas mediante el transmisor de RKE. ¿Responden las cerraduras de puertas correctamente con el transmisor de RKE?</p> <p>Sí → Reemplace el módulo de RKE original. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace el grupo de instrumentos. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:***NINGUNA CERRADURA DE PUERTA FUNCIONA****CAUSAS POSIBLES**

PRESENCIA DE DTC

FUSIBLE Nº 22 ABIERTO

CIRCUITO B(+) PROT. POR FUSIBLE ABIERTO

GRUPO DE INSTRUMENTOS – CIRCUITO ABIERTO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRBIII® para leer los DTC. ¿La DRBIII® visualiza algún DTC relacionado con las cerraduras de puertas?</p> <p>Sí → Consulte la lista de síntomas para problemas relacionados con cerraduras de puertas automáticas. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 2</p>	Todos
2	<p>Pruebe ambos lados del fusible nº 22 en el PDC. ¿Hay 12 voltios en ambos lados del fusible nº 22?</p> <p>Sí → Diríjase a 3</p> <p>No → Reemplace el fusible si está abierto y vuelva a probar el sistema. Si se funde el fusible, localice y repare el corto en el grupo de instrumentos. La alimentación de 12 voltios al fusible es una barra colectora en el PDC. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
3	<p>Retire el grupo de instrumentos. Mida el voltaje entre ambos circuitos B+ prot. por fusible y masa (cavidades 1 y 14 en el conector C1). ¿Está el voltaje por encima de 10,0 voltios en cada circuito B(+) prot. por fusible?</p> <p>Sí → Reemplace el grupo de instrumentos. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Repare el circuito B(+) protegido por fusible en abierto. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:

*BLOQUEO AUTOMATICO (EN MOVIMIENTO) DE PUERTAS QUE NO FUNCIONA

CAUSAS POSIBLES

COMPROBACION DE ESTADO DE CONMUTADOR DE PUERTA ENTREABIERTA
 CON LA DRB COMPRUEBE SI EXISTEN DTC DEL PCM
 CON LA DRB HABILITE EL BLOQUEO AUTOMATICO DE PUERTAS
 GRUPO DE INSTRUMENTOS – FALLO DE BLOQUEO AUTOMATICO DE PUERTAS

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Asegúrese de que todas las puertas están cerradas. Utilice la DRB III® para entrar en Grupo de instrumentos electromecánicos, a continuación en Entradas/Salidas y observe todos los estados de puerta entreabierta. ¿Visualiza la DRB III CERRADO para algún estado de puerta entreabierta?</p> <p>Sí → Consulte el síntoma para el CIRCUITO DE PUERTA ENTREABIERTA EN CORTO apropiado en la categoría PUERTA ENTREABIERTA.</p> <p>No → Diríjase a 2</p>	Todos
2	<p>Utilice la DRBIII para leer los DTC de "Motor". ¿Visualiza la DRB III algún DTC relacionado con TPS o VSS?</p> <p>Sí → Consulte la lista de síntomas para problemas relacionados con CAPACIDAD DE CONDUCCION.</p> <p>No → Diríjase a 3</p>	Todos
3	<p>Utilice la DRBIII® para entrar en Grupo de instrumentos electromecánicos, a continuación en Varios y observe el estado de bloqueo de puertas en movimiento. ¿Visualiza la DRB III BLOQUEO DE PUERTAS EN MOVIMIENTO: HABILITADO?</p> <p>Sí → Diríjase a 4</p> <p>No → Utilice la DRB III para habilitar el bloqueo de puertas en movimiento.</p>	Todos
4	<p>Si no quedan otras causas posibles, vea la reparación.</p> <p>Repare</p> <p>Reemplace el grupo de instrumentos. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Lista de síntomas:

***CONMUTADOR DE CILINDRO DE CERRADURA QUE NO FUNCIONA**

***CONMUTADOR DE CILINDRO DE CERRADURA QUE NO ARMA Y/O DESARMA LA ALARMA**

Nota sobre las pruebas: Todos los síntomas mencionados se diagnostican utilizando las mismas pruebas. El título para las pruebas será ***CONMUTADOR DE CILINDRO DE CERRADURA QUE NO FUNCIONA.**

CAUSAS POSIBLES
<p>PRESENCIA DE DTC</p> <p>MASA DE CONMUTADOR DE CILINDRO DE CERRADURA ABIERTO</p> <p>CIRCUITO MUX DE CONMUTADOR DE CILINDRO DE CERRADURA ABIERTO</p> <p>CONMUTADOR DE CILINDRO DE CERRDURA ABIERTO</p> <p>GRUPO DE INSTRUMENTOS – ABIERTO</p>

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRBIII® para leer los DTC. ¿Existe algún código de fallo relacionado con Cerraduras de puerta automática?</p> <p>Sí → Consulte la lista de síntomas para problemas relacionados con cerraduras de puertas automáticas. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 2</p>	Todos
2	<p>Desconecte el conector del conmutador de cilindro de cerradura. Mida el voltaje entre el circuito MUX de conmutador de cilindro de cerradura y masa. ¿Está el voltaje entre 4,6 y 5,2 voltios?</p> <p>Sí → Diríjase a 3</p> <p>No → Diríjase a 4</p>	Todos
3	<p>Desconecte el conector del conmutador de cilindro de cerradura. Utilice una luz de prueba de 12 voltios conectada a 12 voltios para comprobar el circuito de masa. ¿Se enciende con intensidad la luz de prueba?</p> <p>Sí → Reemplace el conmutador de cilindro de cerradura. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Repare el circuito de masa en abierto. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

*CONMUTADOR DE CILINDRO DE CERRADURA QUE NO FUNCIONA — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
4	<p>Desconecte el conector del conmutador de cilindro de cerradura. Desconecte el conector C2 del grupo de instrumentos. Mida la resistencia del circuito de conmutador MUX de cilindro de cerradura entre el conector del conmutador y el conector del grupo de instrumentos. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Reemplace el grupo de instrumentos. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Repare un abierto en el circuito MUX de conmutador de cilindro de cerradura. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:***INHIBICION DE BLOQUEO DE PUERTAS QUE NO FUNCIONA****CAUSAS POSIBLES**

TIMBRE QUE NO FUNCIONA

INSTRUMENT CLUSTER – INHIBICION DE BLOQUEO DE PUERTAS QUE NO FUNCIONA

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en posición OFF pero deje la llave en el interruptor de encendido. Abra la puerta del conductor. ¿Suenan el timbre?</p> <p>Sí → Reemplace el grupo de instrumentos. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Consulte el síntoma TIMBRE QUE NO FUNCIONA CON LA LLAVE EN EL ENCENDIDO Y LA PUERTA DEL CONDUCTOR ABIERTA en la categoría TIMBRE. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:

***PUERTAS IZQUIERDAS QUE NO SE BLOQUEAN NI DESBLOQUEAN - CABINA CUADRUPLE**

CAUSAS POSIBLES
PRESENCIA DE DTC
GRUPO DE INSTRUMENTOS – IMPULSOR DE BLOQUEO DE PUERTA DE PUERTAS IZQUIERDAS ABIERTO
CABLE DE IMPULSOR DE DESBLOQUEO DE PUERTA DE PUERTAS IZQUIERDAS ABIERTO
CABLE DE IMPULSOR DE BLOQUEO DE PUERTA DE PUERTAS IZQUIERDAS ABIERTO
MOTOR DE CERRADURA DE PUERTA

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRBIII® para leer los DTC. ¿La DRBIII® visualiza algún DTC relacionado con las cerraduras de puertas?</p> <p>Sí → Consulte la lista de síntomas para problemas relacionados con cerraduras de puertas automáticas. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 2</p>	Todos
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C1 del grupo de instrumentos. Conecte un cable de puente entre el circuito de impulsor de desbloqueo de puerta de puertas izquierdas en el conector C1 del grupo de instrumentos y masa. Conecte momentáneamente un cable de puente prot. por fusible entre el circuito B+ prot. por fusible y el circuito de impulsor de bloqueo de puerta de puertas izquierdas en el conector C1 del grupo de instrumentos. Invierta los cables de puente para impulsar los motores en la dirección opuesta. ¿Se han bloqueado y desbloqueado las puertas izquierdas?</p> <p>Sí → Reemplace el grupo de instrumentos. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 3</p>	Todos
3	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C1 del grupo de instrumentos. Desconecte el conector del conmutador de motor de cerradura de puerta del lado izquierdo/puerta entreabierta. Mida la resistencia del circuito de impulsor de bloqueo de puerta de puertas izquierdas entre el conector C1 del grupo de instrumentos y el conector del motor de cerradura de puerta. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Diríjase a 4</p> <p>No → Repare un abierto en el cable de impulsor de bloqueo de puerta de puertas izquierdas . Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

***PUERTAS IZQUIERDAS QUE NO SE BLOQUEAN NI DESBLOQUEAN - CABINA CUADRUPLE — (Continuación)**

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
4	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C1 del grupo de instrumentos. Desconecte el conector del conmutador de motor de cerradura de puerta del lado izquierdo/puerta entreabierta. Mida la resistencia del circuito de impulsor de desbloqueo de puerta de puertas izquierdas entre el conector C1 del grupo de instrumentos y el conector del motor de cerradura de puerta. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Diríjase a 5</p> <p>No → Repare un abierto en el cable de impulsor de desbloqueo de puerta de puertas izquierdas . Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
5	<p>Si no quedan otras causas posibles, vea la reparación.</p> <p>Repare</p> <p>Reemplace el motor de cerradura de puerta. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:

*UN MOTOR DE CERRADURA DE PUERTA QUE NO FUNCIONA

CAUSAS POSIBLES

MOTOR DE CERRADURA DE PUERTA ABIERTO

COMPRUEBE EL CIRCUITO DEL MOTOR DE CERRADURA DE PUERTA

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Utilice la DRBIII® para leer los DTC. Si existe algún DTC relacionado con cerraduras de puertas, consulte la lista de síntomas para problemas relacionados con las cerraduras de puertas automáticas.</p> <p>Desconecte el conector del conmutador de motor de cerradura de puerta que no funciona/puerta entreabierta.</p> <p>Conecte una luz de prueba de 12 voltios entre los circuitos de impulsor de bloqueo de puerta y de impulsor de desbloqueo de puerta en el conector del motor.</p> <p>Accione las cerraduras de puertas varias veces a las posiciones bloqueo y desbloqueo desde el conmutador de bloqueo de puerta y observe la luz de prueba.</p> <p>¿Se ha iluminado la luz de prueba con intensidad al accionarse las cerraduras en ambas direcciones?</p> <p>Sí → Reemplace el motor de cerradura de puerta. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Repare el circuito de impulsor de bloqueo de puerta o el circuito de impulsor de desbloqueo de puerta abierto. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:***PUERTAS DERECHAS QUE NO SE BLOQUEAN NI DESBLOQUEAN - CABINA CUADRUPLE****CAUSAS POSIBLES**

PRESENCIA DE DTC

GRUPO DE INSTRUMENTOS – IMPULSOR DE BLOQUEO DE PUERTA DE PUERTAS DERECHAS ABIERTO

CABLE DE IMPULSOR DE DESBLOQUEO DE PUERTAS DERECHAS DE PUERTA ABIERTO

CABLE DE IMPULSOR DE BLOQUEO DE PUERTAS DERECHAS ABIERTO

MOTOR DE CERRADURA DE PUERTA

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRBIII® para leer los DTC. ¿La DRBIII® visualiza algún DTC relacionado con las cerraduras de puertas?</p> <p>Sí → Consulte la lista de síntomas para problemas relacionados con cerraduras de puertas automáticas. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 2</p>	Todos
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C1 del grupo de instrumentos. Conecte un cable de puente entre el circuito de impulsor de desbloqueo de puerta de puertas derechas en el conector C1 del grupo de instrumentos y masa. Conecte momentáneamente un cable de puente prot. por fusible entre el circuito B+ prot. por fusible y el circuito de impulsor de bloqueo de puerta de puertas derechas en el conector C1 del grupo de instrumentos. Invierta los cables de puente para impulsar los motores en la dirección opuesta. ¿Se han bloqueado y desbloqueado las puertas derechas?</p> <p>Sí → Reemplace el grupo de instrumentos. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 3</p>	Todos
3	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C1 del grupo de instrumentos. Desconecte el conector del conmutador de motor de cerradura de puerta del lado derecho/puerta entreabierta. Mida la resistencia del circuito de impulsor de bloqueo de puerta de puertas derechas entre el conector C1 del grupo de instrumentos y el conector del motor de cerradura de puerta. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Diríjase a 4</p> <p>No → Repare el circuito de impulsor de bloqueo de puerta de puertas derechas abierto. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

*PUERTAS DERECHAS QUE NO SE BLOQUEAN NI DESBLOQUEAN - CABINA CUADRUPLE — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
4	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C1 del grupo de instrumentos. Desconecte el conector del conmutador de motor de cerradura de puerta del lado derecho/puerta entreabierta. Mida la resistencia del circuito de impulsor de desbloqueo de puerta de puertas derechas entre el conector C1 del grupo de instrumentos y el conector del motor de cerradura de puerta. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Diríjase a 5</p> <p>No → Repare un abierto en el cable de impulsor de desbloqueo de puerta de puertas derechas. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
5	<p>Si no quedan otras causas posibles, vea la reparación.</p> <p>Repare</p> <p>Reemplace el motor o motores de cerradura de puerta. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:

***RKE QUE NO FUNCIONA**

CAUSAS POSIBLES

PRUEBA DE TRANSMISOR CON APARATO DE PRUEBA
 TRANSMISOR DE RKE SIN PROGRAMAR
 PRESENCIA DE DTC
 TRANSMISOR SIN PROGRAMAR
 TRANSMISOR SUSTITUTO
 MODULO DE APERTURA A DISTANCIA – RKE ABIERTO
 MODULO DE RKE

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Utilice la DRB III® para leer los DTC. Intente accionar las cerraduras de puertas mediante el transmisor de RKE. ¿Visualiza la DRBIII® PILAS DEL LLAVERO DE RKE CON BAJA CARGA?</p> <p>Sí → Consulte el síntoma PILAS DE LLAVERO DE RKE CON BAJA CARGA en la categoría CERRADURAS DE PUERTAS AUTOMATICAS/RKE.</p> <p>No → Diríjase a 2</p>	Todos
2	<p>¿Tiene acceso a la herramienta especial Miller 9001 DETECTOR DE RF?</p> <p>No → Diríjase a 3</p> <p>Sí → Diríjase a 5</p>	Todos
3	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Coloque la caja de cambios en la posición PARK. Asegúrese de que el sistema de seguridad antirrobo del vehículo (si está equipado) se encuentra en el modo desarmado. Utilice la DRBIII® para seleccionar GRUPO DE INSTRUMENTOS ELECTROMECANICOS, VARIOS, PROGRAMACION DE llavero nuevo. Siga las instrucciones que aparecen en la pantalla de la DRBIII. El modo de programación durará 30 segundos. Para salir antes del Modo programación, pulse PAGE BACK (retroceso de página). Pruebe las cerraduras de las puertas utilizando el transmisor. ¿Funciona el sistema de RKE ahora correctamente?</p> <p>Sí → Reparación completa. Compruebe con el cliente si los otros transmisores funcionan correctamente. Puede que también tengan que programarse.</p> <p>No → Diríjase a 4</p>	Todos

*RKE QUE NO FUNCIONA — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
4	<p>Consiga un transmisor que se sepa que funciona bien. Coloque el encendido en la posición ON. Coloque la caja de cambios en la posición PARK. Asegúrese de que el sistema de seguridad antirrobo del vehículo (si está equipado) se encuentra en el modo desarmado. Utilice la DRBIII® para seleccionar GRUPO DE INSTRUMENTOS ELECTROMECANICOS, VARIOS, PROGRAMACION DE llavero nuevo. Siga las instrucciones que aparecen en la pantalla de la DRBIII. El modo de programación durará 30 segundos. Para salir antes del Modo programación, pulse PAGE BACK (retroceso de página). Bloquee y desbloquee el vehículo mediante el transmisor. ¿Funciona el sistema de RKE ahora correctamente?</p> <p>Sí → Reemplace el transmisor original y programe todos los transmisores que se utilizan con este vehículo.</p> <p>No → Reemplace el módulo de apertura a distancia y re programe todos los transmisores utilizados en este vehículo. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
5	<p>Utilizando el detector de RF 9001, siga las instrucciones de la parte posterior del aparato de prueba y pruebe el transmisor varias veces. ¿La medición de potencia de la señal es "FUERTE"?</p> <p>Sí → Diríjase a 6</p> <p>No → Reemplace el transmisor.</p>	Todos
6	<p>Coloque el encendido en posición ON Coloque la caja de cambios en la posición PARK. Asegúrese de que el sistema de seguridad antirrobo del vehículo (si está equipado) se encuentra en el modo desarmado. Utilice la DRBIII® para seleccionar GRUPO DE INSTRUMENTOS ELECTROMECANICOS, VARIOS, PROGRAMACION de llavero nuevo. Siga las instrucciones de la pantalla. Salga de PROGRAMAR RKE. Accione las cerraduras de puertas mediante el transmisor de RKE. ¿Han respondido correctamente las cerraduras de las puertas a las órdenes del transmisor de RKE?</p> <p>Sí → Reparación completa.</p> <p>No → Reemplace el módulo de apertura a distancia y re programe todos los transmisores utilizados en este vehículo.</p> <p>NOTA: Una vez completadas las reparaciones, asegúrese de que hayan sido programados todos los transmisores que se utilizan con el vehículo.</p>	Todos

Síntoma:

***LA ALARMA SE DISPARA POR SI SOLA**

CAUSAS POSIBLES

LA DRB VISUALIZA LA ULTIMA CAUSA DE VTSS
CONDICION INTERMITENTE

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Con la DRBIII en Entradas/Salidas, lea el estado de Ultima causa de VTSS. ¿Se visualiza alguna causa?</p> <p>Sí → Compruebe si existe un posible problema intermitente con el circuito indicado por la DRBIII®. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL VTSS - 1A.</p> <p>No → En este momento, la condición que provoca este síntoma no se produce. Inspeccione el mazo de cableado relacionado en busca de un posible problema intermitente. Compruebe si existe algún cable excoriado, horadado, pinzado o parcialmente roto. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL VTSS - 1A.</p>	Todos

Síntoma:

*PUERTA DEL CONDUCTOR QUE NO DISPARA EL VTSS

CAUSAS POSIBLES
CIRCUITO DE PUERTA DEL CONDUCTOR ENTREABIERTA
VERIFICACION DE FUNCIONAMIENTO DEL VTSS
VTSS NO HABILITADO EN FCM
GRUPO DE INSTRUMENTOS

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Utilice la DRB III® para leer el estado de CONM. DE PUERTA DEL CONDUC. ENTREABIERTA. Abra la puerta del conductor. ¿Visualiza la DRB III® CERRADO?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → Consulte el síntoma CIRCUITO DE PUERTA DEL CONDUCTOR ENTREABIERTA ABIERTO en la sección PUERTA ENTREABIERTA. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL VTSS - 1A.</p>	Todos
2	<p>Abra la ventanilla de la puerta del conductor. Retire la llave del interruptor de encendido. Utilice el conmutador de cerraduras automáticas o el RKE para bloquear todas las puertas y después cierre todas las puertas. Espere aproximadamente 15 segundos para que el indicador del VTSS destelle lentamente indicando que el sistema de seguridad antirrobo del vehículo está armado. Desbloquee manualmente la cerradura de la puerta del conductor. Intente disparar el VTSS abriendo la puerta del conductor. ¿Se ha disparado el VTSS al abrir la puerta?</p> <p>Sí → Prueba completa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL VTSS - 1A.</p> <p>No → Diríjase a 3</p>	Todos
3	<p>Gire el encendido de la posición OFF a la posición LOCK. Desconecte el cable negativo de la batería, espere 5 segundos y vuelva a conectarlo. Coloque el encendido en posición ON durante 10 segundos y a continuación nuevamente en OFF en la posición de bloqueo y retire la llave. Arme el VTSS e intente disparar el estado de alarma desbloqueando manualmente y abriendo una puerta. ¿Se ha disparado el estado de alarma del VTSS al abrir la puerta?</p> <p>Sí → Prueba completa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL VTSS - 1A.</p> <p>No → Reemplace y programe el grupo de instrumentos de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:

***FAROS QUE NO DESTELLAN CUANDO SE DISPARA LA ALARMA**

CAUSAS POSIBLES

DTC DEL FCM O DE FUNCIONAMIENTO DE LUCES EXTERIORES
GRUPO DE INSTRUMENTOS

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Intente accionar las luces exteriores con el conmutador de faros. Utilice la DRBIII® para leer los DTC del FCM. ¿Ha encontrado algún problema?</p> <p>Sí → Consulte la lista de síntomas para problemas relacionados con las luces exteriores. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL VTSS - 1A.</p> <p>No → Reemplace y programe el grupo de instrumentos de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:

*CLAXON QUE NO SUENA CUANDO SE DISPARA LA ALARMA

CAUSAS POSIBLES

PRESENCIA DE DTC

CIRCUITO DE CLAXON

GRUPO DE INSTRUMENTOS – VTSS

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRBIII® para leer los DTC del FCM. ¿Visualiza la DRBIII® un DTC activo de CIRCUITO DE CONTROL DE RELE DE CLAXON?</p> <p>Sí → Consulte la categoría Encendido, Alimentación eléctrica, Accesorios en busca de síntomas relacionados. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL VTSS - 1A.</p> <p>No → Diríjase a 2</p>	Todos
2	<p>¿El claxon funciona desde el botón del claxon?</p> <p>Sí → Reemplace y programe el grupo de instrumentos de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Consulte el síntoma cláxones que no funcionan en la categoría Encendido, Alimentación eléctrica, Accesorios. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL VTSS - 1A.</p>	Todos

Síntoma:

***PUERTA TRASERA IZQUIERDA QUE NO DISPARA EL VTSS (4 PUERTAS)**

CAUSAS POSIBLES

CIRCUITO DE PUERTA DEL ACOMPAÑANTE ENTREABIERTA

VERIFICACION DE FUNCIONAMIENTO DEL VTSS

VTSS NO HABILITADO EN FCM

GRUPO DE INSTRUMENTOS

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Utilice la DRB III® para leer el estado del CONM. DE PUERTA DEL ACOMP. ENTREABIERTA. Abra la puerta trasera izquierda. ¿Visualiza la DRB III® CERRADO?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → Consulte el síntoma CIRCUITO DE PUERTA TRASERA IZQUIERDA ENTREABIERTA ABIERTO en la sección PUERTA ENTREABIERTA. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL VTSS - 1A.</p>	Todos
2	<p>Abra la ventanilla de la puerta trasera izquierda. Retire la llave del interruptor de encendido. Utilice el conmutador de cerraduras automáticas o el RKE para bloquear todas las puertas y después cierre todas las puertas. Espere aproximadamente 15 segundos para que el indicador del VTSS destelle lentamente indicando que el sistema de seguridad antirrobo del vehículo está armado. Desbloquee manualmente la cerradura de la puerta trasera izquierda. Intente disparar el VTSS abriendo la puerta trasera izquierda. ¿Se ha disparado el VTSS al abrir la puerta?</p> <p>Sí → Prueba completa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL VTSS - 1A.</p> <p>No → Diríjase a 3</p>	Todos
3	<p>Gire el encendido de la posición OFF a la posición LOCK. Desconecte el cable negativo de la batería, espere 5 segundos y vuelva a conectarlo. Coloque el encendido en posición ON durante 10 segundos y a continuación nuevamente en OFF en la posición de bloqueo y retire la llave. Arme el VTSS e intente disparar el estado de alarma desbloqueando manualmente y abriendo una puerta. ¿Se ha disparado el estado de alarma del VTSS al abrir la puerta?</p> <p>Sí → Prueba completa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL VTSS - 1A.</p> <p>No → Reemplace y programe el grupo de instrumentos de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:

*PUERTA DEL ACOMPAÑANTE QUE NO DISPARA EL VTSS

CAUSAS POSIBLES
CIRCUITO DE PUERTA DEL ACOMPAÑANTE ENTREABIERTA
VERIFICACION DE FUNCIONAMIENTO DEL VTSS
VTSS NO HABILITADO EN FCM
GRUPO DE INSTRUMENTOS

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Utilice la DRB III® para leer el estado del CONM. DE PUERTA DEL ACOMP. ENTREABIERTA.</p> <p>Abra la puerta del acompañante.</p> <p>¿Visualiza la DRB III® CERRADO?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → Consulte el síntoma CIRCUITO DE PUERTA DEL ACOMPAÑANTE ENTREABIERTA ABIERTO en la sección PUERTA ENTREABIERTA.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL VTSS - 1A.</p>	Todos
2	<p>Abra la ventanilla de la puerta del acompañante.</p> <p>Retire la llave del interruptor de encendido.</p> <p>Utilice el conmutador de cerraduras automáticas o el RKE para bloquear todas las puertas y después cierre todas las puertas.</p> <p>Espere aproximadamente 15 segundos para que el indicador del VTSS destelle lentamente indicando que el sistema de seguridad antirrobo del vehículo está armado.</p> <p>Desbloquee manualmente la cerradura de la puerta del acompañante.</p> <p>Intente disparar el VTSS abriendo la puerta del acompañante.</p> <p>¿Se ha disparado el VTSS al abrir la puerta?</p> <p>Sí → Prueba completa.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 3</p>	Todos
3	<p>Gire el encendido de la posición OFF a la posición LOCK.</p> <p>Desconecte el cable negativo de la batería, espere 5 segundos y vuelva a conectarlo.</p> <p>Coloque el encendido en posición ON durante 10 segundos y a continuación nuevamente en OFF en la posición de bloqueo y retire la llave.</p> <p>Arme el VTSS e intente disparar el estado de alarma desbloqueando manualmente y abriendo una puerta.</p> <p>¿Se ha disparado el estado de alarma del VTSS al abrir la puerta?</p> <p>Sí → Prueba completa.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL VTSS - 1A.</p> <p>No → Reemplace y programe el grupo de instrumentos de acuerdo con la Información de servicio.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:

***PUERTA TRASERA DERECHA QUE NO DISPARA EL VTSS (4 PUERTAS)**

CAUSAS POSIBLES
<p>FUNCIONAMIENTO INCORRECTO DE CIRCUITO DE PUERTA DEL ACOMPAÑANTE ENTREABIERTA</p> <p>VERIFICACION DE FUNCIONAMIENTO DEL VTSS</p> <p>VTSS NO HABILITADO EN FCM</p> <p>GRUPO DE INSTRUMENTOS</p>

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Utilice la DRB III® para leer el estado del CONM. DE PUERTA DEL ACOMP. ENTREABIERTA.</p> <p>Abra la puerta trasera derecha.</p> <p>¿Visualiza la DRB III® CERRADO?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → Consulte el síntoma CIRCUITO DE PUERTA TRASERA DERECHA ENTREABIERTA ABIERTO en la sección PUERTA ENTREABIERTA.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL VTSS - 1A.</p>	Todos
2	<p>Abra la ventanilla de la puerta trasera derecha.</p> <p>Retire la llave del interruptor de encendido.</p> <p>Utilice el conmutador de cerraduras automáticas o el RKE para bloquear todas las puertas y después cierre todas las puertas.</p> <p>Espere aproximadamente 15 segundos para que el indicador del VTSS destelle lentamente indicando que el sistema de seguridad antirrobo del vehículo está armado.</p> <p>Desbloquee manualmente la cerradura de la puerta trasera derecha.</p> <p>Intente disparar el VTSS abriendo la puerta trasera derecha.</p> <p>¿Se ha disparado el VTSS al abrir la puerta?</p> <p>Sí → Prueba completa.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL VTSS - 1A.</p> <p>No → Diríjase a 3</p>	Todos
3	<p>Gire el encendido de la posición OFF a la posición LOCK.</p> <p>Desconecte el cable negativo de la batería, espere 5 segundos y vuelva a conectarlo.</p> <p>Coloque el encendido en posición ON durante 10 segundos y a continuación nuevamente en OFF en la posición de bloqueo y retire la llave.</p> <p>Arme el VTSS e intente disparar el estado de alarma desbloqueando manualmente y abriendo una puerta.</p> <p>¿Se ha disparado el estado de alarma del VTSS al abrir la puerta?</p> <p>Sí → Prueba completa.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL VTSS - 1A.</p> <p>No → Reemplace y programe el grupo de instrumentos de acuerdo con la Información de servicio.</p> <p>Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:

*EL VTSS NO SE ARMA CORRECTAMENTE

CAUSAS POSIBLES
VTSS SIN HABILITAR
COMPRUEBE SI EXISTEN DTC E INHIBIDORES DE ARMADO DEL VTSS
COMPRUEBE SI EXISTE FALTA DE RESPUESTA DEL SKIM
MASA DE CONMUTADOR DE CILINDRO DE CERRADURA ABIERTO
GRUPO DE INSTRUMENTOS
CIRCUITO MUX DE CONMUTADOR DE CILINDRO DE CERRADURA ABIERTO
CONMUTADOR DE CILINDRO DE CERRADURA ABIERTO
GRUPO DE INSTRUMENTOS - CONMUTADOR MUX DE CILINDRO DE CERRADURA ABIERTO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Gire el encendido de la posición OFF a la posición LOCK. Desconecte el cable negativo de la batería, espere 5 segundos y vuelva a conectarlo. Coloque el encendido en posición ON durante 10 segundos y a continuación nuevamente a OFF en la posición de bloqueo y retire la llave. Cierre todas las puertas. Utilice la llave para bloquear el vehículo con el conmutador de cilindro de cerradura de puerta del conductor y observe el indicador del VTSS. ¿El indicador del VTSS ha destellado rápidamente, y a continuación más lentamente indicando que el VTSS está armado?</p> <p>Sí → Diríjase a 2 No → Diríjase a 3</p>	Todos
2	<p>Desbloquee el vehículo para desarmar el VTSS. Asegúrese de que todas las puertas están cerradas. Utilice el llavero de RKE para bloquear el vehículo y observe el indicador del VTSS. ¿El indicador del VTSS ha destellado rápidamente, y a continuación más lentamente indicando que el VTSS está armado?</p> <p>Sí → Prueba completa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL VTSS - 1A.</p> <p>No → Reemplace y programe el Grupo de instrumentos de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
3	<p>Utilice la DRB III® para intentar comunicar con el SKIM. ¿Se comunica la DRBIII® con el SKIM?</p> <p>Sí → Diríjase a 4 No → Consulte la categoría Comunicaciones para informarse sobre el síntoma o síntomas relacionados. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL VTSS - 1A.</p>	Todos

***EL VTSS NO SE ARMA CORRECTAMENTE — (Continuación)**

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
4	<p>Asegúrese que las puertas están cerradas. Utilice la DRBIII® para leer los DTC activos y estado del conmutador de puerta entreabierta. ¿Visualiza la DRB III® algún DTC relacionado o de conmutadores cerrados?</p> <p>Sí → Consulte la Lista de síntomas y diagnostique el síntoma apropiado en la categoría relacionada o de PUERTAS ENTREABIERTAS. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL VTSS - 1A.</p> <p>No → Diríjase a 5</p>	Todos
5	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRBIII®, para leer el voltaje del conmutador MUX de cilindro de cerradura del conductor mientras gira la llave en el cilindro de cerradura de puerta del conductor. ¿Ha cambiado el voltaje del circ. MUX aproximadamente 5,0 voltios a 4,0 para el bloqueo y 2,4 voltios para el desbloqueo?</p> <p>Sí → Reemplace y programe el Grupo de instrumentos de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 6</p>	Todos
6	<p>Desconecte el conector del conmutador de cilindro de cerradura. Mida el voltaje entre el circuito MUX de conmutador de cilindro de cerradura y masa. ¿Está el voltaje entre 4,6 y 5,2 voltios?</p> <p>Sí → Diríjase a 7</p> <p>No → Diríjase a 8</p>	Todos
7	<p>Desconecte el conector del conmutador de cilindro de cerradura. Utilice una luz de prueba de 12 voltios conectada a 12 voltios para comprobar el circuito de masa. ¿Se enciende con intensidad la luz de prueba?</p> <p>Sí → Reemplace el conmutador de cilindro de cerradura. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL VTSS - 1A.</p> <p>No → Repare el circuito de masa en abierto. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL VTSS - 1A.</p>	Todos
8	<p>Desconecte el conector del conmutador de cilindro de cerradura. Desconecte el conector C2 del grupo de instrumentos. Mida la resistencia del circuito de conmutador MUX de cilindro de cerradura entre el conector del conmutador y el conector del grupo de instrumentos. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Reemplace el grupo de instrumentos. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL VTSS - 1A.</p> <p>No → Repare un abierto en el circuito MUX de conmutador de cilindro de cerradura. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL VTSS - 1A.</p>	Todos

Síntoma:

FCM-FALLO DEL CIRCUITO DE SENSOR DE NIVEL DE LIQUIDO LAVADOR

Momento de verificación y condición de establecimiento:

FCM-FALLO DEL CIRCUITO DE SENSOR DE NIVEL DE LIQUIDO LAVADOR

Momento de verificación: Continuamente con el encendido en posición ON.

Condición de establecimiento: El FCM detecta un voltaje de circuito de conmutador de nivel de líquido lavador por debajo de 0,05 voltios o por encima de 5,0 voltios.

CAUSAS POSIBLES

CONMUTADOR DE NIVEL DE LIQUIDO LAVADOR

CIRCUITO DE LA SEÑAL DE SENSOR DE NIVEL DE LIQUIDO LAVADOR ABIERTO

CIRCUITO DE MASA DEL CONMUTADOR DE NIVEL DE LIQUIDO LAVADOR ABIERTO

CIRCUITO DE LA SEÑAL DE CONMUTADOR DE NIVEL DE LIQUIDO LAVADOR EN CORTO A MASA

MODULO DE CONTROL DELANTERO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector del mazo del conmutador de nivel de líquido lavador. Conecte un cable de puente entre la cavidad 1 y la cavidad 2. Utilice la DRBIII® en Entradas/Salidas para leer los voltios del conmutador de nivel de líquido lavador. ¿Visualiza la DRBIII® menos de 1 voltio?</p> <p>Sí → Reemplace el conmutador de nivel de líquido lavador de acuerdo con la información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 2</p>	Todos
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del FCM. Desconecte el conector del mazo del conmutador de nivel de líquido lavador. Mida la resistencia del circuito de la señal del conmutador de nivel de líquido lavador. ¿Está la resistencia por encima de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Repare un abierto en el circuito de la señal del sensor de nivel de líquido lavador. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 3</p>	Todos

**FCM-FALLO DEL CIRCUITO DE SENSOR DE NIVEL DE LIQUIDO LAVADOR —
(Continuación)**

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del FCM. Desconecte el conector del mazo del conmutador de nivel de líquido lavador. Mida la resistencia del circuito de la señal del conmutador de nivel de líquido lavador. ¿Está la resistencia por encima de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Repare un abierto en el circuito de masa del conmutador de nivel de líquido lavador. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 4</p>	Todos
4	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del FCM. Desconecte el conector del mazo del conmutador de nivel de líquido lavador. Mida la resistencia entre masa y el circuito de la señal del conmutador de nivel de líquido lavador. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Repare el circuito de la señal del conmutador de nivel de líquido lavador en corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace el Módulo de control delantero (FCM) de acuerdo con la información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:

FCM-CIRCUITO DE SALIDA DE BOMBA DEL LAVADOR BAJO

Momento de verificación y condición de establecimiento:

FCM-CIRCUITO DE SALIDA DE BOMBA DEL LAVADOR BAJO

Momento de verificación: Con el encendido en posición ON.

Condición de establecimiento: El FCM detecta menos de 0,05 voltios en el circuito del motor de bomba de lavador.

CAUSAS POSIBLES

CONDICION INTERMITENTE

MOTOR DE BOMBA DE LAVADOR - DELANTERO

CIRCUITO DE CONTROL DE MOTOR DE BOMBA DEL LAVADOR EN CORTO A MASA

CENTRO DE DISTRIBUCION DE TENSION

MODULO DE CONTROL DELANTERO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRBIII® para borrar todos los DTC del FCM. Accione el lavador/limpiador. Utilice la DRB III® para leer la información de DTC. ¿Indica la DRBIII®: Circuito de salida de bomba de lavador bajo?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → En este momento la condición que provocaba el síntoma no se produce. Inspeccione el cableado relacionado en busca de un posible problema intermitente. Compruebe si hay algún cable rozado, perforado o parcialmente roto. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el motor de bomba de lavador - conector de mazo delantero. Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRB III® para leer los DTC. ¿Visualiza la DRBIII®: Circuito de salida de bomba de lavador abierto?</p> <p>Sí → Reemplace el motor de bomba de lavador delantero de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 3</p>	Todos

FCM-CIRCUITO DE SALIDA DE BOMBA DEL LAVADOR BAJO — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C3 de mazo del módulo de alimentación integrado. Desconecte el conector de mazo de motor de bomba de lavador. Mida la resistencia entre masa y el circuito de control del motor de bomba del lavador. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Repare el circuito de control de motor de bomba del lavador en corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 4</p>	Todos
4	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el FCM del IPM. Desconecte el conector C3 de mazo del IPM. Mida la resistencia entre masa y el circuito de control del motor de bomba de lavador del IPM. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Reemplace el Centro de distribución de tensión (PDC) de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace el Módulo de control delantero (FCM) de acuerdo con la información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:

FCM-CIRCUITO DE SALIDA DE BOMBA DEL LAVADOR ABIERTO

Momento de verificación y condición de establecimiento:

FCM-CIRCUITO DE SALIDA DE BOMBA DEL LAVADOR ABIERTO

Momento de verificación: Con el encendido en posición ON.

Condición de establecimiento: El FCM detecta menos de 5,0 voltios en el circuito de control del motor de bomba de lavador.

CAUSAS POSIBLES

CONDICION INTERMITENTE

MOTOR DE BOMBA DE LAVADOR

CIRCUITO DE MASA DE MOTOR DE BOMBA DE LAVADOR ABIERTO

CIRCUITO DE CONTROL DEL MOTOR DE BOMBA DEL LAVADOR ABIERTO

CENTRO DE DISTRIBUCION DE TENSION

MODULO DE CONTROL DELANTERO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRBIII® para borrar todos los DTC del FCM. Accione el lavador/limpiador. Utilice la DRB III® para leer la información de DTC. ¿Indica la DRBIII®: Circuito de salida de bomba de lavador abierto?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → En este momento la condición que provocaba el síntoma no se produce. Inspeccione el cableado relacionado en busca de un posible problema intermitente. Compruebe si hay algún cable rozado, perforado o parcialmente roto. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo de motor de bomba de lavador. Conecte un cable de puente entre la cavidad 1 y la cavidad 2. Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRB III® para leer los DTC. ¿Visualiza la DRBIII®: Circuito de salida de bomba de lavador bajo?</p> <p>Sí → Reemplace el motor de bomba de lavador delantero de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 3</p>	Todos

FCM-CIRCUITO DE SALIDA DE BOMBA DEL LAVADOR ABIERTO — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo de motor de bomba de lavador. Mida la resistencia entre masa y el circuito de masa del motor de bomba de lavador. ¿Está la resistencia por encima de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Repare un abierto en el circuito de masa del motor de bomba de lavador. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 4</p>	Todos
4	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo de motor de bomba de lavador. Desconecte el conector C3 de mazo del IPM. Mida la resistencia del circuito de control de motor de la bomba del lavador. ¿Está la resistencia por encima de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Repare un abierto en el circuito de control del motor de bomba de lavador. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 5</p>	Todos
5	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el FCM del IPM. Desconecte el conector C3 de mazo del IPM. Mida la resistencia interna del circuito de control de motor de bomba de lavador del IPM. ¿Está la resistencia por encima de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Reemplace el Centro de distribución de tensión (PDC) de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace el Módulo de control delantero (FCM) de acuerdo con la información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:

FCM-CIRCUITO DE SALIDA DE RELE DE LIMPIADOR ON/OFF ALTO

CAUSAS POSIBLES

CONDICION INTERMITENTE

RELE DE LIMPIADOR ON/OFF

CENTRO DE DISTRIBUCION DE TENSION EN CORTO A TENSION INTERNO

MODULO DE CONTROL DELANTERO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRBIII® para borrar todos los DTC del FCM. Active y desactive los limpiadores. Utilice la DRB III® para leer la información de DTC. ¿Indica la DRBIII®: Circuito de salida de relé de limpiador ON-OFF alto?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → En este momento la condición que provocaba el síntoma no se produce. Inspeccione el cableado relacionado en busca de un posible problema intermitente. Compruebe si hay algún cable rozado, perforado o parcialmente roto. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Retire el relé de limpiador ON/OFF desde el IPM. Coloque el encendido en la posición ON. Active el conmutador de limpiador en todas las velocidades. Utilice la DRB III® para leer los DTC. ¿Visualiza la DRBIII®: Circuito de salida de relé de limpiador ON/OFF alto?</p> <p>Sí → Reemplace el relé de limpiador ON/OFF de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 3</p>	Todos
3	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Retire el relé de limpiador ON/OFF desde el IPM. Retire el FCM del IPM. Mida el voltaje entre el circuito de control de relé de limpiador ON/OFF y masa en el IPM. ¿Hay presencia de voltaje?</p> <p>Sí → Reemplace el Centro de distribución de tensión (PDC) de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace el Módulo de control delantero (FCM) de acuerdo con la información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:

**FCM-CIRCUITO DE SALIDA DE RELE DE LIMPIADOR ON/OFF
BAJO**

CAUSAS POSIBLES
CONDICION INTERMITENTE RELE DE LIMPIADOR ON/OFF CENTRO DE DISTRIBUCION DE TENSION MODULO DE CONTROL DELANTERO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRBIII® para borrar todos los DTC del FCM. Active y desactive los limpiadores. Utilice la DRB III® para leer la información de DTC. ¿Indica la DRBIII®: Circuito de salida de relé de limpiador ON/OFF bajo?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → En este momento la condición que provocaba el síntoma no se produce. Inspeccione el cableado relacionado en busca de un posible problema intermitente. Compruebe si hay algún cable rozado, perforado o parcialmente roto. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Instale un relé de sustitución en lugar del relé de ON/OFF del limpiador. Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRB III® para leer los DTC. ¿Visualiza la DRBIII®: Circuito de salida de relé de limpiador ON/OFF bajo?</p> <p>Sí → Diríjase a 3</p> <p>No → Reemplace el relé de limpiador ON/OFF de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
3	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Retire el relé de limpiador ON/OFF. Retire el FCM del IPM. Mida la resistencia entre masa y el circuito de control de relé de limpiador ON/OFF en el IPM. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Reemplace el Centro de distribución de tensión (PDC) de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace el Módulo de control delantero (FCM) de acuerdo con la información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:

FCM-CIRCUITO DE SALIDA DE RELE DE LIMPIADOR ON/OFF ABIERTO

CAUSAS POSIBLES

CONDICION INTERMITENTE
RELE DE LIMPIADOR ON/OFF
CENTRO DE DISTRIBUCION DE TENSION
MODULO DE CONTROL DELANTERO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRBIII® para borrar todos los DTC del FCM. Active y desactive los limpiadores. Utilice la DRB III® para leer la información de DTC. ¿Indica la DRBIII®: Circuito de salida de relé ON-OFF de limpiador abierto?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → En este momento la condición que provocaba el síntoma no se produce. Inspeccione el cableado relacionado en busca de un posible problema intermitente. Compruebe si hay algún cable rozado, perforado o parcialmente roto. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Instale un relé de sustitución en lugar del relé de ON/OFF del limpiador. Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRB III® para leer los DTC. ¿Visualiza la DRBIII®: Circuito de salida de relé de limpiador ON/OFF abierto?</p> <p>Sí → Diríjase a 3</p> <p>No → Reemplace el relé de limpiador ON/OFF de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
3	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Retire el relé de limpiador ON/OFF desde el IPM. Retire el FCM del IPM. Mida la resistencia del circuito de control de relé de limpiador ON/OFF en el IPM. ¿Está la resistencia por encima de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Reemplace el Centro de distribución de tensión (PDC) de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace el Módulo de control delantero (FCM) de acuerdo con la información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:

FCM-FUNCIONAMIENTO DE ENTRADA DE CONMUTADOR DE REPOSO DE LIMPIADORES

CAUSAS POSIBLES
CONDICION INTERMITENTE
CIRCUITO DE MASA DE CONMUTADOR DE REPOSO DE MOTOR DE LIMPIADOR ABIERTO
MOTOR DEL LIMPIADOR
CIRCUITO DE DETECCION DE CONMUTADOR DE REPOSO DE LIMPIADOR EN CORTO A TENSION
CIRCUITO DE DETECCION DE CONMUTADOR DE REPOSO DE LIMPIADOR EN CORTO A MASA
CIRCUITO DE DETECCION DE CONMUTADOR DE REPOSO DE LIMPIADOR ABIERTO
CENTRO DE DISTRIBUCION DE TENSION
MODULO DE CONTROL DELANTERO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRBIII® para borrar todos los DTC del FCM. Active y desactive los limpiadores. Utilice la DRB III® para leer la información de DTC. ¿Indica la DRBIII®: Funcionamiento de entrada del conmutador de reposo del limpiador?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → En este momento la condición que provocaba el síntoma no se produce. Inspeccione el cableado relacionado en busca de un posible problema intermitente. Compruebe si hay algún cable rozado, perforado o parcialmente roto. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo de motor de limpiador. Mida la resistencia entre masa y el circuito de masa del conmutador de reposo de motor de limpiador. ¿Está la resistencia por encima de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Repare un abierto en el circuito de masa de conmutador de reposo de motor de limpiador. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 3</p>	Todos

FCM-FUNCIONAMIENTO DE ENTRADA DE CONMUTADOR DE REPOSO DE LIMPIADORES — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo de motor de limpiador. Mida la resistencia interna del motor de limpiador entre la espiga 1 y 2 del terminal. ¿Está la resistencia por encima de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Reemplace el motor de limpiador delantero de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 4</p>	Todos
4	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C4 de mazo del IPM. Desconecte el conector de mazo de motor de limpiador. Mida el voltaje entre el circuito de detección de conmutador de reposo de limpiador y masa. ¿Hay presencia de voltaje?</p> <p>Sí → Repare el circuito de detección de conmutador de reposo de limpiador en corto a tensión. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 5</p>	Todos
5	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C4 de mazo del IPM. Desconecte el conector de mazo de motor de limpiador. Mida la resistencia entre masa y el circuito de detección de conmutador de reposo de limpiador. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Repare el circuito de detección de conmutador de reposo de limpiador en corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 6</p>	Todos
6	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C4 de mazo del IPM. Desconecte el conector de mazo de motor de limpiador. Mida la resistencia del circuito de detección de conmutador de reposo del limpiador. ¿Está la resistencia por encima de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Repare un abierto en el circuito de detección de conmutador de reposo de limpiador. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 7</p>	Todos

FCM-FUNCIONAMIENTO DE ENTRADA DE CONMUTADOR DE REPOSO DE LIMPIADORES — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
7	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Retire el FCM del IPM. Desconecte el conector C4 de mazo del IPM. Mida la resistencia interna del circuito de detección de conmutador de reposo de limpiador. ¿Está la resistencia por encima de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Reemplace el Centro de distribución de tensión (PDC) de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace el Módulo de control delantero (FCM) de acuerdo con la información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:

FCM-CIRCUITO DE SALIDA DE RELE DE VELOCIDAD DE LIMPIADOR ALTO

CAUSAS POSIBLES

CONDICION INTERMITENTE

RELE DE ALTA/BAJA DE LIMPIADOR

CENTRO DE DISTRIBUCION DE TENSION EN CORTO A TENSION INTERNO

MODULO DE CONTROL DELANTERO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRBIII® para borrar todos los DTC del FCM. Accione los limpiadores en todas las posiciones de velocidad. Utilice la DRB III® para leer la información de DTC. ¿Indica la DRBIII®: Circuito de salida de relé de velocidad del limpiador alto?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → En este momento la condición que provocaba el síntoma no se produce. Inspeccione el cableado relacionado en busca de un posible problema intermitente. Compruebe si hay algún cable rozado, perforado o parcialmente roto. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Retire el relé de alta/baja de limpiador desde el IPM. Coloque el encendido en la posición ON. Active el conmutador de limpiador en todas las velocidades. Utilice la DRB III® para leer los DTC. ¿Visualiza la DRBIII®: Circuito de salida de relé de velocidad del limpiador abierto?</p> <p>Sí → Reemplace el relé de alta/baja de limpiador de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 3</p>	Todos
3	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Retire el relé de alta/baja de limpiador desde el IPM. Retire el FCM del IPM. Mida la resistencia entre el circuito de control de relé de alta/baja de limpiador y masa en el IPM. ¿Hay presencia de voltaje?</p> <p>Sí → Reemplace el Centro de distribución de tensión (PDC) de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace el Módulo de control delantero (FCM) de acuerdo con la información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:

FCM-CIRCUITO DE SALIDA DE RELE DE VELOCIDAD DE LIMPIADOR BAJO

CAUSAS POSIBLES

CONDICION INTERMITENTE
RELE DE ALTA/BAJA DE LIMPIADOR
CENTRO DE DISTRIBUCION DE TENSION
MODULO DE CONTROL DELANTERO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRBIII® para borrar todos los DTC del FCM. Accione los limpiadores en todas las posiciones de velocidad. Utilice la DRB III® para leer la información de DTC. ¿Indica la DRBIII®: Circuito de salida de relé de velocidad del limpiador bajo?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → En este momento la condición que provocaba el síntoma no se produce. Inspeccione el cableado relacionado en busca de un posible problema intermitente. Compruebe si hay algún cable rozado, perforado o parcialmente roto. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Instale un relé de sustitución en lugar del relé de alta/baja de limpiador. Coloque el encendido en la posición ON. Active el conmutador de limpiador en todas las velocidades. Utilice la DRB III® para leer los DTC. ¿Visualiza la DRBIII®: Circuito de salida de relé de velocidad del limpiador bajo?</p> <p>Sí → Diríjase a 3</p> <p>No → Reemplace el relé de alta/baja de limpiador de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
3	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Retire el relé de alta/baja de limpiador. Retire el FCM del IPM. Mida la resistencia entre masa y el circuito de control de relé de alta/baja de limpiador en el IPM. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Reemplace el Centro de distribución de tensión (PDC) de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace el Módulo de control delantero (FCM) de acuerdo con la información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:

FCM-CIRCUITO DE SALIDA DE RELE DE VELOCIDAD DE LIMPIADOR ABIERTO

CAUSAS POSIBLES

CONDICION INTERMITENTE
RELE DE ALTA/BAJA DE LIMPIADOR
CENTRO DE DISTRIBUCION DE TENSION
MODULO DE CONTROL DELANTERO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRB III ® para borrar todos los DTC del FCM. Accione los limpiadores en todas las posiciones de velocidad. Utilice la DRB III® para leer la información de DTC. ¿Indica la DRBIII®: Circuito de salida de relé de velocidad del limpiador abierto?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → En este momento la condición que provocaba el síntoma no se produce. Inspeccione el cableado relacionado en busca de un posible problema intermitente. Compruebe si hay algún cable rozado, perforado o parcialmente roto. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Instale un relé de sustitución en lugar del relé de alta/baja de limpiador. Coloque el encendido en la posición ON. Active el conmutador de limpiador en todas las velocidades. Utilice la DRB III® para leer los DTC. ¿Visualiza la DRBIII®: Circuito de salida de relé de velocidad del limpiador abierto?</p> <p>Sí → Diríjase a 3</p> <p>No → Reemplace el relé de alta/baja de limpiador de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
3	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Retire el relé de alta/baja de limpiador desde el IPM. Retire el FCM del IPM. Mida la resistencia del circuito de control de alta/baja de limpiador en el IPM. ¿Está la resistencia por encima de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Reemplace el Centro de distribución de tensión (PDC) de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace el Módulo de control delantero (FCM) de acuerdo con la información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:

MIC-CIRCUITO DE ENTRADA DE SELECCIÓN DE LUZ DE FAROS-LAVADO-MIC EN CORTO

Momento de verificación y condición de establecimiento:

MIC-CIRCUITO DE ENTRADA DE SELECCIÓN DE LUZ DE FAROS-LAVADO-MIC EN CORTO

Momento de verificación: Con el encendido en posición ON.

Condición de establecimiento: El grupo de instrumentos detecta menos de 0,05 voltios en el circuito de alimentación del conmutador de selección de luz de faros/lavador.

CAUSAS POSIBLES

CONDICION INTERMITENTE

CONMUTADOR MULTIFUNCION

CIRCUITO DE ALIMENTACION DE CONMUTADOR DE SELECCION DE LUZ DE FAROS/LAVADOR EN CORTO A MASA

GRUPO DE INSTRUMENTOS

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRB III® para borrar todos los DTC del MIC. Encienda los limpiadores. Utilice la DRB III® para leer la información de DTC. ¿Indica la DRBIII®: Circuito de entrada de luz de faros-lavador en corto?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → En este momento la condición que provocaba el síntoma no se produce. Inspeccione el cableado relacionado en busca de un posible problema intermitente. Compruebe si hay algún cable rozado, perforado o parcialmente roto. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del conmutador multifunción. Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRBIII® en Sensores para leer los voltios del conmut. de luz de faros - lavador. ¿La DRBIII® visualiza aproximadamente 4,5 voltios?</p> <p>Sí → Reemplace el conmutador multifunción de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 3</p>	Todos

MIC-CIRCUITO DE ENTRADA DE SELECCIÓN DE LUZ DE FAROS-LAVADO-MIC EN CORTO — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C2 de mazo del grupo de instrumentos. Desconecte el conector de mazo del conmutador multifunción. Mida la resistencia entre masa y el circuito de alimentación de conmutador de selección de luz de faros/lavador. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Repare el circuito alimentación de conmutador de selección de luz de faros/lavador en corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace y configure el Grupo de instrumentos de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:

MIC-CIRCUITO DE ENTRADA DE CONMUTADOR DE LIMPIADOR ABIERTO

Momento de verificación y condición de establecimiento:

MIC-CIRCUITO DE ENTRADA DE CONMUTADOR DE LIMPIADOR ABIERTO

Momento de verificación: Con el encendido en posición ON.

Condición de establecimiento: El grupo de instrumentos detecta más de 5,0 voltios en el circuito del conmutador multifunción.

CAUSAS POSIBLES

CONDICION INTERMITENTE

CONMUTADOR MULTIFUNCION

CIRCUITO DE DETECCION DE CONMUTADOR DE LIMPIADOR INTERMITENTE ABIERTO

GRUPO DE INSTRUMENTOS

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRB III® para borrar todos los DTC del MIC. Encienda los limpiadores. Utilice la DRB III® para leer la información de DTC. ¿Indica la DRBIII®: Circuito de entrada de conmutador de limpiador abierto?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → En este momento la condición que provocaba el síntoma no se produce. Inspeccione el cableado relacionado en busca de un posible problema intermitente. Compruebe si hay algún cable rozado, perforado o parcialmente roto. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del conmutador multifunción. Asegúrese de que el conmutador multifunción se encuentre en posición OFF. Mida la resistencia interna del conmutador multifunción entre la cavidad 2 y la cavidad 4. ¿La medición del conmutador multifunción supera los 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Reemplace el conmutador multifunción de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 3</p>	Todos

MIC-CIRCUITO DE ENTRADA DE CONMUTADOR DE LIMPIADOR ABIERTO — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del conmutador multifunción. Desconecte el conector C2 de mazo del grupo de instrumentos. Mida la resistencia del circuito de detección de conmutador de limpiador intermitente. ¿Está la resistencia por encima de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Repare un abierto en el circuito de detección de conmutador de limpiador intermitente. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace y configure el Grupo de instrumentos de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

Síntoma:

MIC-CIRCUITO DE ENTRADA DE CONMUTADOR DE LIMPIADOR EN CORTO

Momento de verificación y condición de establecimiento:

MIC-CIRCUITO DE ENTRADA DE CONMUTADOR DE LIMPIADOR EN CORTO

Momento de verificación: Con el encendido en posición ON.

Condición de establecimiento: El grupo de instrumentos detecta que el voltaje del circuito del conmutador multifunción es inferior a 0,05 voltios.

CAUSAS POSIBLES

CONDICION INTERMITENTE

CONMUTADOR MULTIFUNCION

CIRCUITO DE DETECCION DE CONMUTADOR DE LIMPIADOR INTERMITENTE EN CORTO A MASA

GRUPO DE INSTRUMENTOS

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	<p>Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRB III® para borrar todos los DTC del MIC. Encienda los limpiadores. Utilice la DRB III® para leer la información de DTC. ¿Indica la DRBIII®: Circuito de entrada de conmutador de limpiador en corto?</p> <p>Sí → Diríjase a 2</p> <p>No → En este momento la condición que provocaba el síntoma no se produce. Inspeccione el cableado relacionado en busca de un posible problema intermitente. Compruebe si hay algún cable rozado, perforado o parcialmente roto. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos
2	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del conmutador multifunción. Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRB III® para leer los DTC. ¿Visualiza la DRBIII®: Circuito de entrada de conmutador de limpiador abierto?</p> <p>Sí → Reemplace el conmutador multifunción de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Diríjase a 3</p>	Todos

MIC-CIRCUITO DE ENTRADA DE CONMUTADOR DE LIMPIADOR EN CORTO — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	<p>Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del conmutador multifunción. Desconecte el conector C2 de mazo del grupo de instrumentos. Mida la resistencia entre masa y el circuito de detección de conmutador de limpiador intermitente. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios?</p> <p>Sí → Repare el circuito de detección del conmutador de limpiador intermitente en corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p> <p>No → Reemplace y configure el Grupo de instrumentos de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.</p>	Todos

PRUEBAS DE VERIFICACIÓN

PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CAJA DE CAMBIOS 45RFE/545RFE (NGC) - VER 1.	APLICABILIDAD
<p>1. NOTA: Una vez completada la Prueba de verificación de la caja de cambios deberá efectuarse la Prueba de verificación del mecanismo de transmisión.</p> <p>2. Conecte la DRBIII® al Conector de enlace de datos (DLC).</p> <p>3. Vuelva a conectar todos los componentes desconectados.</p> <p>4. Utilice la DRBIII® para efectuar una DESCONEXION DE BATERIA. De esta forma se borrarán los DATOS DE OCURRENCIA DE DTC DE EATX</p> <p>5. Utilice la DRBIII® para borrar los DTC de la caja de cambios y el motor.</p> <p>6. NOTA: Si el PCM ha sido reemplazado o si la caja de cambios ha sido reparada o reemplazada, es necesario efectuar el Procedimiento de aprendizaje rápido de la DRBIII®.</p> <p>7. Utilice la DRBIII® para visualizar la Temperatura de la caja de cambios. Ponga en marcha el motor y déjelo funcionar hasta que la temperatura de la caja de cambios sea CALIENTE, por encima de 43° C o 110° F.</p> <p>8. Compruebe el nivel de líquido de la caja de cambios y ajústelo si fuese necesario. Para informarse sobre el procedimiento de llenado de líquido, consulte la Información de servicio.</p> <p>9. Realice una prueba en carretera del vehículo.</p> <p>10. Efectúe los cambios siguientes comenzando por una puesta en marcha con el vehículo detenido con una apertura constante de la mariposa del acelerador de 20 a 25 grados hasta una velocidad de 97 Km/h o 60 MPH; realice de quince a veinte cambios ascendentes de 1 a 2, 2 a 3, 3 a 4 y para la 545RFE, de 4 a 4 principal.</p> <p>11. Efectúe los cambios siguientes con velocidades inferiores a 40 km/h o 25 MPH; realice de cinco a ocho cambios descendentes a 1ª marcha con la mariposa del acelerador completamente abierta. Permita que transcurran al menos 5 segundos en 2ª y 3ª marcha entre cada reducción.</p> <p>12. Compruebe si aparecen DTC durante la prueba en carretera.</p> <p>13. NOTA: Utilice el administrador de tareas del OBDII de EATX para llevar a cabo un tiempo de ciclo bueno en cada marcha. Esto confirmará la efectividad de la reparación y garantizará que el DTC no ha vuelto a formarse.</p> <p>¿Se ha establecido algún Código de diagnóstico de fallo (DTC) durante la prueba en carretera?</p> <p>Sí → Consulte la lista de síntomas para informarse de las pruebas de diagnóstico apropiadas.</p> <p>No → La reparación está completa.</p>	Todos

PRUEBAS DE VERIFICACIÓN — (Continuación)

PRUEBA DE VERIFICACION DEL MECANISMO DE TRANSMISION (NGC) VER - 1	APLICABILIDAD
<p>1. NOTA: Si este vehículo está equipado con sistema NGCII de motor 5.7L y los sensores de APP, el PCM o el conjunto de mariposa del acelerador han sido reemplazados, utilice DRBIII® en el Menú Varios para efectuar la función APREN-DIZAJE DE ETC.</p> <p>2. NOTA: Un vez completada la Prueba de verificación del mecanismo de transmisión deberá efectuarse la prueba de verificación de la caja de cambios.</p> <p>3. NOTA: Si se ha reemplazado el PCM y no han sido programados el VIN y kilometraje correctos, se establecerá un DTC en el módulo del ABS, el módulo de airbag y el SKIM.</p> <p>4. NOTA: Si el vehículo está equipado con sistema inmovilizador con llave centinela, los datos de la clave secreta deben actualizarse. Consulte la información relativa a programación del PCM, SKIM y transpondor (llave de encendido) en la información de servicio.</p> <p>5. Inspeccione el vehículo para asegurarse de que todos los componentes relacionados con la reparación han sido instalados y conectados correctamente.</p> <p>6. Inspeccione el aceite del motor para determinar si presenta contaminación por combustible. Reemplace el aceite y filtro según sea necesario.</p> <p>7. Intente poner en marcha el motor.</p> <p>8. Si la condición de fallo en el arranque aún existe, consulte la Lista de síntomas y efectúe la comprobación de diagnóstico según sea necesario. Consulte los boletines de servicio técnico aplicables.</p> <p>9. Haga funcionar el motor durante un ciclo de calentamiento para verificar su funcionamiento.</p> <p>10. Utilice la DRB III® para confirmar que no existe ningún DTC ni indicadores secundarios y que todos los componentes funcionen correctamente.</p> <p>¿Queda algún DTC o síntoma?</p> <p>Si → Compruebe cualquier Boletín de servicio técnico relacionado y/o consulte la Lista de síntomas apropiados (Procedimiento de diagnóstico).</p> <p>No → La reparación está completa.</p>	<p>Todos</p>

PRUEBAS DE VERIFICACIÓN — (Continuación)

PRUEBA DE VERIFICACION DE LA TRANSMISION 45RFE/545RFE - VER 1	APLICABILIDAD
<p>1. Conecte la DRB III® al conector de enlace de datos.</p> <p>2. Vuelva a conectar todo componente desconectado.</p> <p>3. Utilice la DRB III® para borrar los DTC.</p> <p>4. Utilice la DRB III® para visualizar la Temperatura de la transmisión. Arranque y haga funcionar el motor hasta que la Temperatura de la transmisión sea CALIENTE, por encima de 43° centígrados (110° Fahrenheit).</p> <p>5. Compruebe el líquido de la transmisión y ajústelo si fuese necesario. Consulte la Información de servicio para informarse sobre el procedimiento de llenado de líquido.</p> <p>6. NOTA: Si el TCM ha sido reemplazado o si la transmisión ha sido reparada o reemplazada, es necesario efectuar el Procedimiento de aprendizaje rápido de la DRB III®.</p> <p>7. Realice una prueba en carretera del vehículo. Utilice la DRBIII® para observar el TPS. Realice de quince a veinte cambios ascendentes 1-2, 2-3 y 3-4, y (4—4 principal para 545FE solamente).</p> <p>8. Efectúe estos cambios partiendo de una posición de estacionamiento hasta alcanzar 97 km/h (60 mph) con una apertura constante de la mariposa del acelerador de 20 a 25 grados.</p> <p>9. A menos de 40 km/h (25 mph), realice de cinco a ocho retiradas a 1ª marcha con la mariposa del acelerador completamente abierta. Deje que transcurran al menos 5 segundos en 2ª y 3ª entre cada retirada.</p> <p>10. Compruebe si aparecen DTC durante la prueba en carretera.</p> <p>11. NOTA: Utilice el administrador de tareas de OBDII de EATX OBDII para llevar a cabo el tiempo de Ciclo bueno en cada marcha. Esto confirmará la efectividad de la reparación y garantizará que el DTC no ha vuelto a formarse.</p> <p>12. Efectúe una Desconexión de batería con la DRBIII®; de esta forma se borrarán los DATOS DE OCURRENCIA DE DTC DE EATX.</p> <p>¿Se ha establecido algún código de fallo en la prueba en carretera?</p> <p>Sí → Consulte la lista de síntomas para informarse de las pruebas de diagnóstico apropiadas.</p> <p>No → La reparación está completa.</p>	Todos

PRUEBAS DE VERIFICACIÓN — (Continuación)

PRUEBA DE VERIFICACION DEL ABS - VER 1	APLICABILIDAD
<ol style="list-style-type: none"> 1. Coloque el encendido en posición OFF. 2. Conecte todos los componentes y conectores previamente desconectados. 3. Asegúrese de que todos los accesorios están apagados y de que la batería está completamente cargada. 4. Asegúrese de que el encendido se encuentre en posición ON, y utilice la DRBIII® para borrar todos los Códigos de diagnóstico de fallos de TODOS los módulos. Ponga en marcha el motor, permita que funcione durante 2 minutos y accione completamente el sistema con funcionamiento incorrecto. 5. Coloque el encendido en posición OFF y espere 5 segundos. Coloque el encendido en posición ON y utilice la DRB III para leer los DTC de TODOS los módulos. 6. Si aparece algún código de diagnóstico de fallos, vuelva a la Lista de síntomas y localice y resuelva el síntoma nuevo o recurrente. 7. Si no aparecen DTC después de colocar el encendido en posición ON, efectúe una prueba en carretera del vehículo durante un mínimo de 5 minutos. Efectúe varias frenadas con antibloqueo. 8. Precaución: Antes de efectuar la prueba en carretera asegúrese de disponer de capacidad de frenado. 9. De nuevo, utilice la DRBIII® para leer los DTC. Si se ha establecido algún DTC, vuelva a la Lista de síntomas. 10. Si no existen códigos de diagnóstico de fallos (DTC) y no se puede reproducir el problema que aduce el cliente, la reparación está completa. <p>¿Aparece algún DTC o aún existe el problema original?</p> <p>Sí → La reparación no está completa, consulte el síntoma apropiado.</p> <p>No → La reparación está completa.</p>	Todos

PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1	APLICABILIDAD
<ol style="list-style-type: none"> 1. Retire cualquier herramienta especial o cable de puente y vuelva a conectar todos los componentes y conectores previamente desconectados, excepto la batería. 2. ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION ON Y, A CONTINUACION VUELVA A CONECTAR LA BATERIA. 3. Conecte la DRBIII® al conector de enlace de datos; utilice la versión más actualizada del software disponible. 4. Utilice la DRBIII® para borrar todos los códigos almacenados en todos los módulos del sistema airbag. 5. Coloque el encendido en posición OFF, y espere 15 segundos antes colocarlo en ON. 6. Espere un minuto, lea los códigos activos y si no hay ninguno lea los códigos almacenados. 7. Nota: Si el vehículo está equipado con conmutador ON/OFF de airbag, lea los DTC en todas las posiciones del conmutador. 8. Nota: Lea los DTC en todos los módulos relacionados con el sistema airbag. 9. Si la DRB® visualiza algún código activo o almacenado, vuelva a la lista de síntomas y siga el recorrido especificado para ese código de fallo. Si no aparecen códigos activos o almacenados, la reparación está completa. <p>¿Aparece algún DTC o aún aparece el problema original?</p> <p>Sí → La reparación no está completa, consulte el síntoma apropiado de la lista.</p> <p>No → La reparación está completa.</p>	Todos

PRUEBAS DE VERIFICACIÓN — (Continuación)

PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1	APLICABILIDAD
<p>1. Desconecte todos los cables de puente y vuelva a conectar todos los componentes y conectores desconectados previamente.</p> <p>2. NOTA: Si se ha reemplazado el SKIM, PCM o FCM, consulte la Información de servicio para informarse de los procedimientos de programación correctos.</p> <p>3. Si se ha reemplazado el grupo de instrumentos, desconecte el cable negativo de la batería durante 5 segundos para desconectar el FCM, y a continuación vuelva a conectarlo y coloque el encendido en posición ON durante 15 segundos para realizar el aprendizaje del VIN.</p> <p>4. Si se ha reemplazado el grupo de instrumentos y el vehículo está equipado con VTSS, cicle la llave en el conmutador de cilindro de cerradura de puerta de conductor para habilitar el VTSS.</p> <p>5. Programe la medida de neumáticos, el código de país, parámetros de ecual. de la radio y todos los transmisores de RKE (si se ha reemplazado el módulo de RKE) y otras opciones según sea necesario.</p> <p>6. Si se han reparado los circuitos de accionador de puerta del HVAC, utilice la DRBIII® en HVAC, Pruebas del sistema para seleccionar la Prueba de circuito de accionador.</p> <p>7. Si se ha reemplazado algún accionador de puerta de HVAC o reparado alguna articulación de puerta, utilice la DRB III® en HVAC, Pruebas de sistema para seleccionar Recalibración de puertas de HVAC.</p> <p>8. Asegúrese de que todos los accesorios estén apagados y que la batería esté completamente cargada.</p> <p>9. Utilice la DRBIII® para registrar y borrar todos los DTC de TODOS los módulos. Ponga en marcha el motor y déjelo funcionar durante 2 minutos. Accione todas las funciones del sistema que ha provocado el problema original.</p> <p>10. Coloque el encendido en posición OFF y espere 5 segundos. Coloque el encendido en posición ON y utilice la DRBIII® para leer los DTC de TODOS los módulos.</p> <p>¿Aparece algún DTC o aún aparece el problema original?</p> <p>Sí → La reparación no está completa, consulte el síntoma apropiado.</p> <p>No → La reparación está completa.</p>	Todos

PRUEBA DE VERIFICACION DEL MECANISMO DE LA CAJA DE CAMBIOS VER 1	APLICABILIDAD
<p>1. Inspeccione el vehículo para asegurarse de que todos los componentes del motor están correctamente instalados y conectados. Vuelva a ensamblar y conectar los componentes según sea necesario.</p> <p>2. Inspeccione el aceite del motor para determinar si presenta contaminación. Si se sospecha de contaminación por aceite, cambie el aceite y el filtro.</p> <p>3. Si el PCM no ha sido reemplazado, omita los pasos 4 al 6 y continúe la verificación.</p> <p>4. Si se ha reemplazado el PCM, deberán programarse el VIN y el kilometraje correctos, o de lo contrario se establecerá un DTC en los módulos del ABS y Airbag. Además, si el vehículo está equipado con Módulo de inmovilizador con llave centinela (SKIM), deberán actualizarse los datos de Clave secreta para permitir la puesta en marcha.</p> <p>5. Para los sistemas ABS y airbag: Introduzca el VIN y kilometraje correctos en el PCM. Borre los códigos de los módulos del ABS y airbag.</p> <p>6. Para la alarma antirrobo del SKIM: Conecte la DRB III® al con. de enlace de datos. Entre en Alarma antirrobo, SKIM, Varios y sitúe el SKIM en modo de acceso asegurado utilizando el código PIN apropiado para este vehículo. Seleccione Actualizar datos de clave secreta. Los datos se transferirán del SKIM al PCM.</p> <p>7. Intente poner en marcha el motor.</p> <p>¿El vehículo sigue sin poder arrancarse o queda algún DTC o síntoma?</p> <p>Sí → Compruebe cualquier Boletín de servicio técnico relacionado y/o consulte la Lista de síntomas apropiados (Procedimiento de diagnóstico).</p> <p>No → La reparación está completa.</p>	Todos

PRUEBAS DE VERIFICACIÓN — (Continuación)

PRUEBA DE VERIFICACION DEL MECANISMO DE TRANSMISION VER-1 - (DIE-SEL)	APLICABILIDAD
<p>1. Antes de continuar, borre los DTC.</p> <p>2. Compruebe si existe alguna de las condiciones siguientes.</p> <p>3. Se ha desconectado o reemplazado el ECM.</p> <p>4. Se ha desconectado la alimentación de batería.</p> <p>5. Se ha desconectado o reemplazado el APPS.</p> <p>6. Si existe alguna de estas condiciones, efectúe los pasos siguientes; de lo contrario diríjase al paso 8.</p> <p>7. Procedimiento de programación del APPS: Vuelva a ensamblar todos los componentes. Coloque la llave de encendido en posición ON o RUN. Sin poner en marcha el motor, presione lentamente el pedal del acelerador hasta llegar al suelo, y a continuación suéltelo lentamente.</p> <p>8. Este paso debe realizarse (sólo una vez) para asegurarse de que la calibración del sensor de posición del acelerador ha sido programada en el ECM.</p> <p>9. PRECAUCION: No intente ajustar tornillos ni desensamblar el sensor de APPS. Estas configuraciones se establecen en fábrica y no deben modificarse.</p> <p>10. Si se ha reemplazado el PCM haga lo siguiente: (De lo contrario, diríjase al paso 12).</p> <p>11. NOTA: Si se ha reemplazado el módulo de control del mecanismo de transmisión y no se han programado el VIN y kilometraje correctos, se establecerá un DTC en los módulos del ABS y airbag.</p> <p>12. Para los sistemas ABS y Airbag: Acción: Introduzca el VIN y kilometraje correctos en el PCM. Borre los códigos de los módulos de ABS y Airbag.</p> <p>13. Si no se ha reemplazado el PCM haga lo siguiente.</p> <p>14. Inspeccione el vehículo para asegurarse de que todos los componentes del motor estén conectados. Vuelva a ensamblar y conectar los componentes según sea necesario.</p> <p>15. Intente poner el motor en marcha.</p> <p>16. Si el motor no se pone en marcha, busque cualquier Boletín de servicio técnico relacionado con este problema. Si fuese necesario, vuelva a la Lista de síntomas.</p> <p>17. Si no existe ningún DTC y todos los componentes funcionan correctamente, la reparación está completa.</p> <p>¿Aparece algún DTC?</p> <p style="padding-left: 40px;">Sí → La reparación no está completa, consulte el síntoma apropiado.</p> <p style="padding-left: 40px;">No → La reparación está completa.</p>	<p>Todos</p>

PRUEBAS DE VERIFICACIÓN — (Continuación)

VERIFICACION DEL SKIS	APLICABILIDAD
<p>1. Vuelva a conectar todos los componentes y conectores desconectados previamente.</p> <p>2. Obtenga el Número de identificación personal (PIN) del vehículo asignado al SKIM original. Este número puede obtenerse de la factura del vehículo o del centro de asistencia al cliente de Chrysler (1-800-992-1997).</p> <p>3. NOTA: Cuando introduzca el PIN, tenga cuidado porque el SKIM sólo permitirá realizar 3 intentos consecutivos para introducir el PIN correcto. Si se introducen 3 PIN incorrectos de forma consecutiva, el SKIM bloqueará la DRB durante 1 hora.</p> <p>4. Para salir del bloqueo, la llave de encendido debe permanecer continuamente en la posición RUN durante una hora. Apague todos los accesorios y, si fuese necesario, conecte un cargador de batería.</p> <p>5. Utilice la DRB para seleccionar Alarma antirrobo, SKIM y Varios. A continuación, seleccione el procedimiento deseado y siga los pasos que se visualicen.</p> <p>6. Si se ha reemplazado el SKIM, asegúrese de que todas las llaves de encendido del vehículo estén programadas para el SKIM nuevo.</p> <p>7. NOTA: Antes de devolver el vehículo al cliente, realice una exploración de módulos para asegurarse de que todos los DTC hayan sido borrados. Borre cualquier DTC que encuentre.</p> <p>8. Utilice la DRB para borrar todos los DTC. Efectúe 5 ciclos de la llave de encendido dejándola en ON durante al menos 90 segundos por ciclo.</p> <p>9. Utilice la DRB para leer los DTC del SKIM.</p> <p>¿Existe algún DTC del SKIM?</p> <p>Sí → La reparación no está completa, consulte el síntoma apropiado.</p> <p>No → La reparación está completa.</p>	Todos

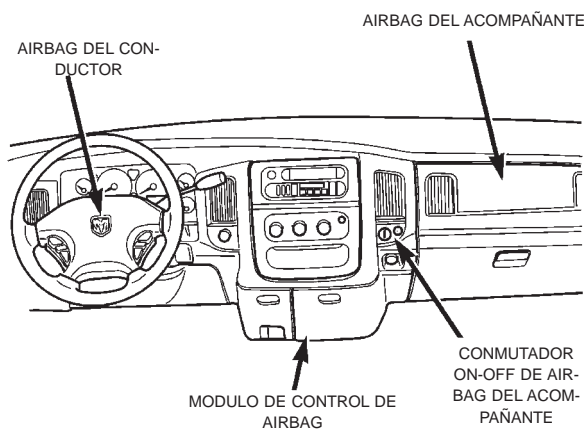
PRUEBAS DE VERIFICACIÓN — (Continuación)

PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CAJA DE CAMBIOS	APLICABILIDAD
<p>1. Desconecte todos los cables de puente y vuelva a conectar todos los componentes y conectores desconectados previamente.</p> <p>2. Conecte la DRB III® al conector de enlace de datos y borre los DTC</p> <p>3. Asegúrese de que todos los accesorios están apagados y de que la batería está completamente cargada.</p> <p>4. Gire el conmutador de la caja de transferencia a la posición deseada.</p> <p>5. Efectúe una conducción de prueba del vehículo en cada una de las marchas de la caja de transferencia y asegúrese de que el vehículo funciona correctamente en cada una de estas marchas.</p> <p>6. NOTA: Para seleccionar el modo 2WD/AWD o el modo 4HI o salir de los mismos, la velocidad del vehículo debe ser inferior a 88 km/h (55 mph) y todas las ruedas deben girar a la velocidad del vehículo.</p> <p>7. PRECAUCION: Si las ruedas delanteras y traseras giran a velocidades diferentes y se requiere un cambio de la caja de transferencia, ésta última puede sufrir daños.</p> <p>8. NOTA: Para seleccionar el modo 4LO o salir del mismo (si está equipado), el vehículo debe circular a menos de 5 km/h (3 mph) o estar completamente detenido, con el encendido en posición ON y el selector de la caja de cambios automática en NEUTRAL, o con el embrague aplicado en las cajas de cambios manuales.</p> <p>9. NOTA: Pulse el botón ahuecado de NEUTRAL (si está equipado) en el conmutador selector de la caja de transferencia hasta que se ilumine el indicador de NEUTRAL.</p> <p>10. ADVERTENCIA: Aplique el freno de estacionamiento. Si la caja de cambios está en NEUTRAL el vehículo podría moverse.</p> <p>11. NOTA: Para seleccionar la posición NEUTRAL de la caja de transferencia o salir de la misma, el vehículo debe estar detenido, la llave de encendido en la posición ON con el motor apagado, el pedal de freno aplicado y el selector de la caja de cambios automática en NEUTRAL, o el embrague oprimido en las cajas de cambios manuales.</p> <p>12. Para confirmar que la caja de transferencia está en NEUTRAL, cambie el selector de la caja de cambios automática a REVERSE, libere el pedal de freno durante tres segundos o, si se trata de una caja de cambios manual, cambie a una marcha y suelte lentamente el embrague para asegurarse de que el vehículo no se mueve.</p> <p>13. Utilice la DRBIII® para leer los DTC del Módulo de control de la caja de transferencia (TCCM).</p> <p>¿Aparece algún DTC de la caja de transferencia?</p> <p>Sí → La reparación no está completa, consulte el síntoma apropiado.</p> <p>No → La reparación está completa.</p>	Todos

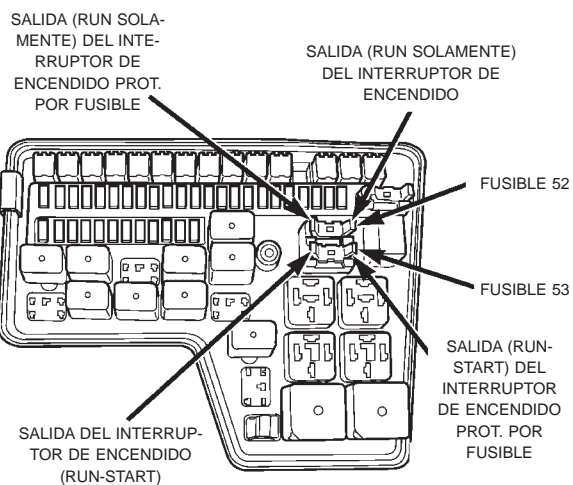
PRUEBA DE VERIFICACION DEL VTSS - 1A	APLICABILIDAD
<p>1. Abra la puerta del conductor y baje la ventanilla.</p> <p>2. Retire la llave del encendido (pero manténgala a mano).</p> <p>3. Bloquee las puertas con el transmisor de RKE o el conmutador de cerraduras de puertas automáticas.</p> <p>4. Cierre todas las puertas y observe la luz indicadora del VTSS.</p> <p>5. – Si la luz indicadora del VTSS destella rápidamente y aproximadamente 15 segundos después pasa a destellar más lentamente, esto indica que el sistema está armado.</p> <p>6. – Si el indicador no destella de la forma descrita, existe un problema con el sistema. Seleccione el síntoma de Identificación del VTSS de la Lista de síntomas para la localización y resolución de averías.</p> <p>7. - Desbloquee manualmente la puerta del conductor y ábrala para verificar si se dispara el estado de alarma.</p> <p>¿Ha destellado la luz indicadora del VTSS según lo especificado y se ha disparado y funcionado correctamente la alarma?</p> <p>Sí → La reparación está completa.</p> <p>No → La reparación no está completa, consulte el síntoma apropiado.</p>	Todos

8.0 LOCALIZACION DE COMPONENTES

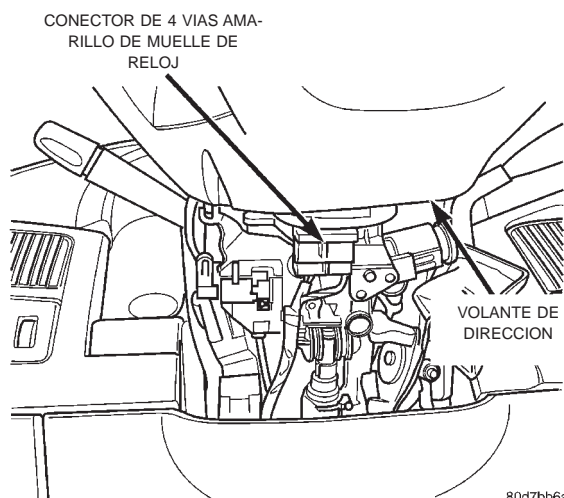
8.1 SISTEMA DE AIRBAG



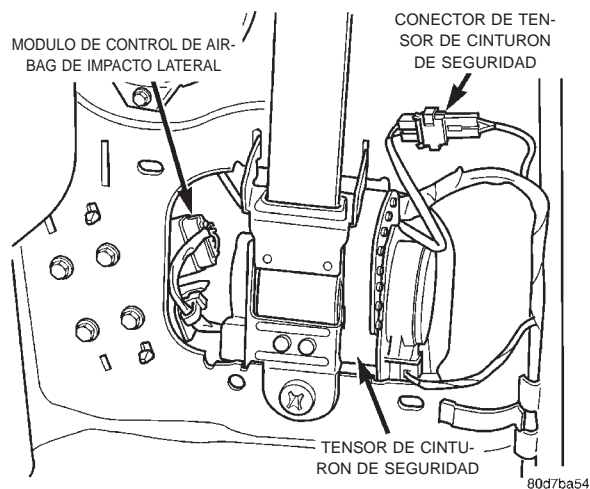
80d7ba6



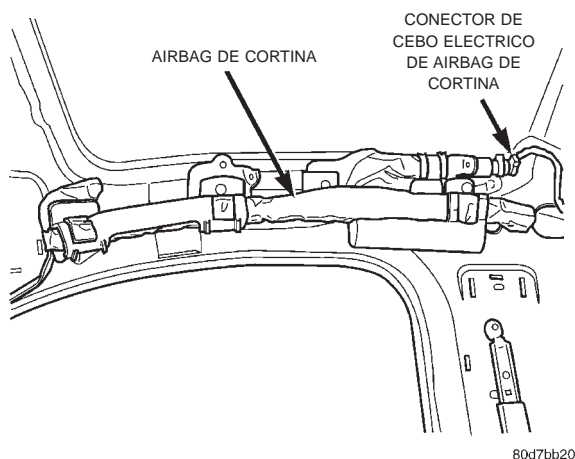
80d7c45e



80d7bb6a



80d7ba54

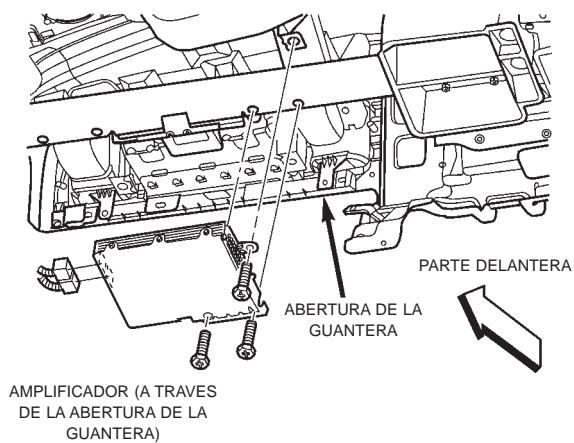


80d7bb20

LOCALIZACION DE COMPONENTES

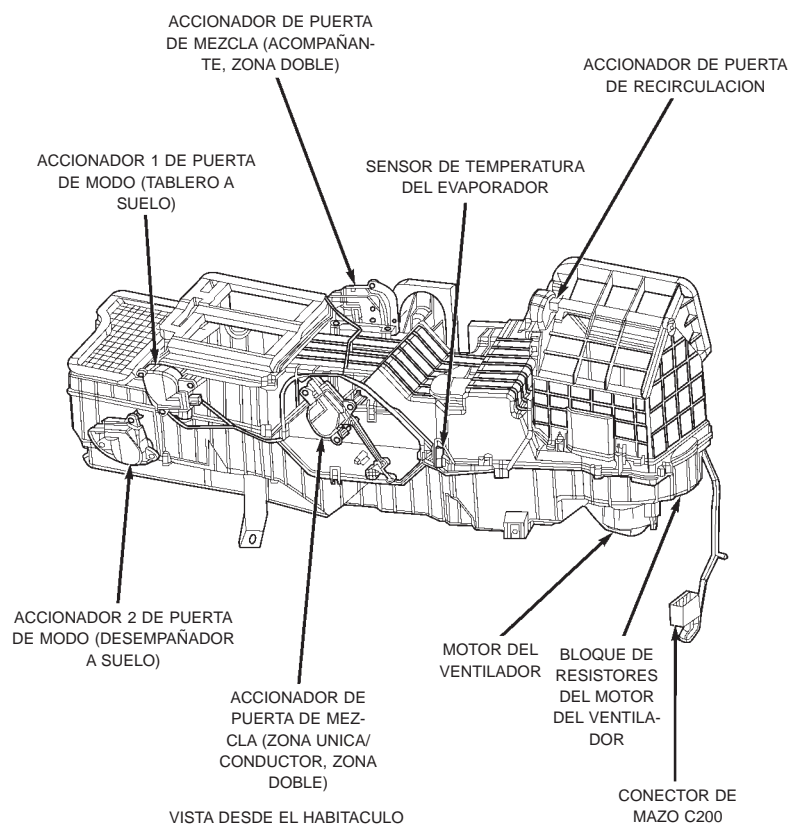
8.2 AUDIO

8.2.1 AMPLIFICADOR



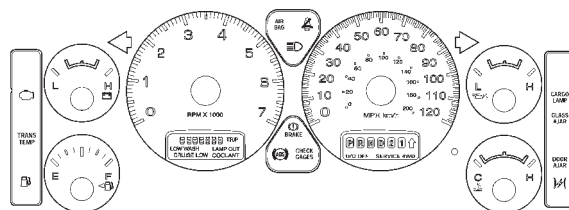
80d6e6c1

8.3 CALEFACCION Y A/A



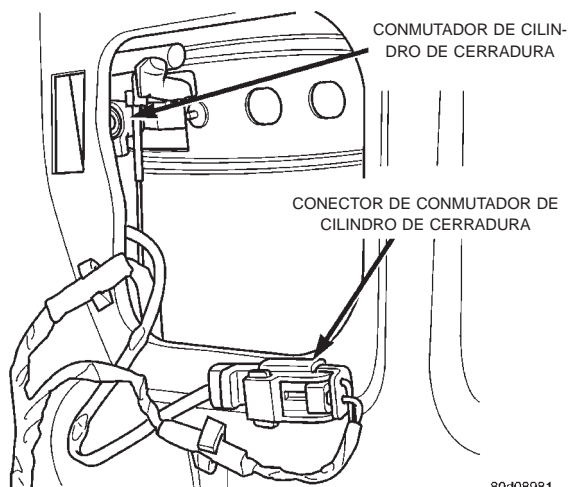
80da627c

8.4 GRUPO DE INSTRUMENTOS

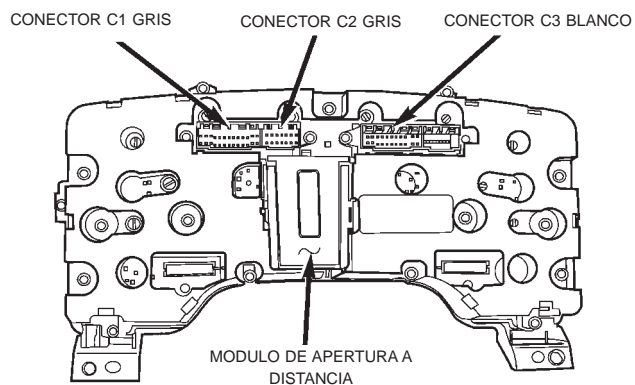


8.5 CERRADURAS DE PUERTAS AUTOMATICAS/RKE

8.5.1 CONMUTADOR DE CILINDRO DE CERRADURA

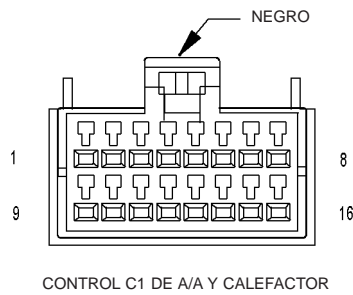


8.5.2 MODULO DE RKE



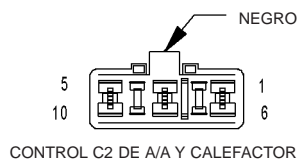
NOTAS

9.0 ESPIGAS DE CONECTOR



CONTROL C1 DE A/A Y CALEFACTOR

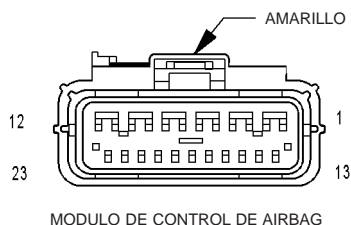
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	F15 20DB	SALIDA (RUN) DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE
2	Z120 20WT/BK	MASA
3	C57 20DB/GY	MASA DE SENSOR
4	C33 20DB/RD	IMPULSOR DE PUERTA DE MODO 2
5	-	-
6	C12 20LG/BK	SEÑAL DEL SENSOR DE TEMPERATURA DEL EVAPORADOR
7	-	-
8	Y165 20OR/YL	IMPULSOR DE LUCES DE TABLERO
9	C62 20DB/PK	IMPULSOR DE PUERTA DE MEZCLA
10	C35 20DG/YL	IMPULSOR DE PUERTA DE MODO 1
11	C34 20DB/WT	IMPULSOR DE PUERTA COMUN
12	C32 20GY/DB	IMPULSOR DE PUERTA DE RECIRCULACION
13	C46 20YL/LG	IMPULSOR DE PUERTA DE MEZCLA DEL ACOMPAÑANTE
14	-	-
15	C16 20LB/YL	CONTROL DE RELE DE ESPEJO TERMICO
16	D25 20VT/LG	BUS PCI



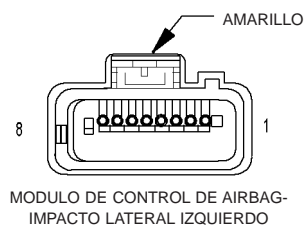
CONTROL C2 DE A/A Y CALEFACTOR

CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	-	-
2	C4 16TN	IMPULSOR DE MOTOR DEL VENTILADOR DE BAJA VEL.
3	C6 14LB	IMPULSOR DE MOTOR DEL VENTILADOR M2
4	-	-
5	Z37 10BK/DB	MASA
6	-	-
7	C5 16LG	IMPULSOR DEL MOTOR DEL VENTILADOR M1
8	-	-
9	-	-
10	C7 10BK/TN	IMPULSOR DE MOTOR DEL VENTILADOR DE ALTA VEL.

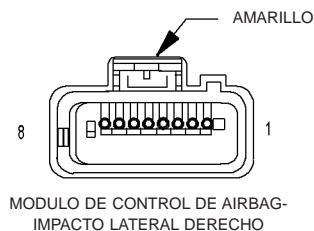
ESPIGAS DE CONECTOR



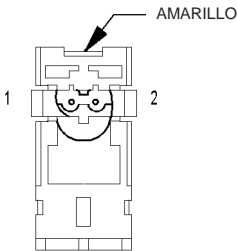
MODULO DE CONTROL DE AIRBAG		
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	-	-
2	-	-
3	-	-
4	Z6 18BK/PK	MASA
5	R45 18DG/LB	LINEA 2 DE CEBOS ELECTRICOS 1 DEL CONDUCTOR
6	R43 18BK/LB	LINEA 1 DE CEBOS ELECTRICOS 1 DEL CONDUCTOR
7	R42 18BK/YL	LINEA 1 DE CEBOS ELECTRICOS 1 DEL ACOMPAÑANTE
8	R44 18DG/YL	LINEA 2 DE CEBOS ELECTRICOS 1 DEL ACOMPAÑANTE
9	R53 18LG/YL	LINEA 2 DE TENSORES DE CINTURON DE SEGURIDAD DERECHO
10	R55 18LG/DG	LINEA 1 DE TENSORES DE CINTURON DE SEGURIDAD DERECHO
11	R56 18LB/DG	LINEA 1 DE TENSORES DE CINTURON DE SEGURIDAD IZQUIERDO
12	R54 18LB/YL	LINEA 2 DE TENSORES DE CINTURON DE SEGURIDAD IZQUIERDO
13	-	-
14	F14 18LG/YL	SALIDA (RUN-START) DE INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE
15	F23 18DB/YL	SALIDA (RUN) DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE
16	-	-
17	-	-
18	-	-
19	R4 18BR/YL	RETORNO DE CONMUTADOR MUX DE AIRBAG DEL ACOMPAÑANTE
20	R5 18VT/YL	DETECCION DE CONMUTADOR MUX DE AIRBAG DEL ACOMPAÑANTE
21	D25 20VT/DG	BUS PCI
22	R166 18LG/TN	IMPULSOR DE INDICADOR DE AIRBAG DEL ACOMPAÑANTE
23	-	-



MODULO DE CONTROL DE AIRBAG-IMPACTO LATERAL IZQUIERDO		
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	F14 18LG/YL	SALIDA (RUN-START) DE INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE
2	Z11 18BK/WT	MASA
3	R77 18LB/BR	LINEA 2 DE CEBOS ELECTRICOS 1 DE CORTINA IZQUIERDO
4	R75 18LB/OR	LINEA 1 DE CEBOS ELECTRICOS 1 DE CORTINA IZQUIERDO
5	Z11 18BK/WT	MASA
6	-	-
7	-	-
8	D25 20DB/VT	BUS PCI

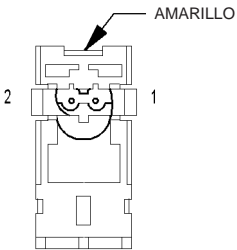


MODULO DE CONTROL DE AIRBAG-IMPACTO LATERAL DERECHO		
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	F14 18LG/YL	SALIDA (RUN-START) DE INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE
2	-	-
3	R76 18LB/WT	LINEA 2 DE CEBOS ELECTRICOS 1 DE CORTINA DERECHO
4	R74 18LB/YL	LINEA 1 DE CEBOS ELECTRICOS 1 DE CORTINA DERECHO
5	Z29 18BK/PK	MASA
6	-	-
7	-	-
8	D25 20DB/VT	BUS PCI



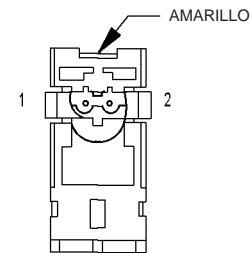
CEBO ELECTRICO 1 DE AIRBAG DEL CONDUCTOR

CEBO ELECTRICO 1 DE AIRBAG DEL CONDUCTOR		
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	R45 BK	LINEA 2 DE CEBO ELECTRICO 1 DEL CONDUCTOR
2	R43 BK	LINEA 1 DE CEBO ELECTRICO 1 DEL CONDUCTOR



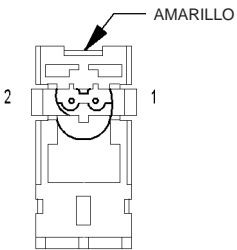
CEBO ELECTRICO DE AIRBAG DE CORTINA IZQUIERDO

CEBO ELECTRICO DE AIRBAG DE CORTINA IZQUIERDO		
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	R75 18LB/OR	LINEA 1 DE CEBO ELECTRICO 1 DE CORTINA IZQUIERDO
2	R77 18LB/BR	LINEA 2 DE CEBO ELECTRICO 1 DE CORTINA IZQUIERDO



CEBO ELECTRICO 1 DE AIRBAG DEL ACOMPAÑANTE

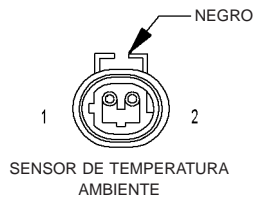
CEBO ELECTRICO 1 DE AIRBAG DEL ACOMPAÑANTE		
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	R42 18BK/YL	LINEA 1 DE CEBO ELECTRICO 1 DEL ACOMPAÑANTE
2	R44 18DG/YL	LINEA 2 DE CEBO ELECTRICO 1 DEL ACOMPAÑANTE



CEBO ELECTRICO DE AIRBAG DE CORTINA DERECHO

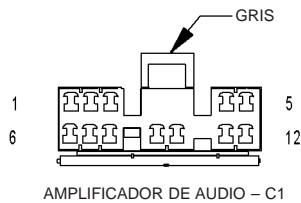
CEBO ELECTRICO DE AIRBAG DE CORTINA DERECHO		
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	R74 18LB/YL	LINEA 1 DE CEBO ELECTRICO 1 DE CORTINA DERECHO
2	R76 18LB/WT	LINEA 2 DE CEBO ELECTRICO 1 DE CORTINA DERECHO

ESPIGAS DE CONECTOR



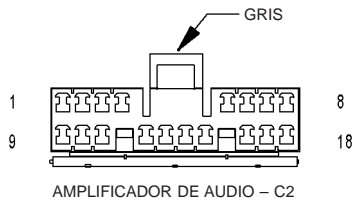
SENSOR DE TEMPERATURA AMBIENTE

CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	G31 20VT/LG (NGC)	SEÑAL DE AAT
1	G31 20VT/LG	SEÑAL DEL SENSOR DE TEMPERATURA AMBIENTE
2	Y137 20VT/LB	MASA DE SENSOR
2	K4 20VT/LB (NGC)	MASA DE SENSOR



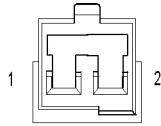
AMPLIFICADOR DE AUDIO - C1

CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	X53 20DG	(+) DE ALTAVOZ DELANTERO IZQUIERDO
2	X55 20BR/RD	(-) DE ALTAVOZ DELANTERO IZQUIERDO
3	X57 20BR/LB	(-) DE ALTAVOZ TRASERO IZQUIERDO
4	Z115 18DB/BK	MASA
5	X60 20DG/RD	SALIDA DE RADIO DE 12 VOLTIOS
6	X56 20DB/RD	(-) DE ALTAVOZ DELANTERO DERECHO
7	X54 20VT	(+) DE ALTAVOZ DELANTERO DERECHO
8	X51 20BR/YL	(+) DE ALTAVOZ TRASERO IZQUIERDO
9	X58 20DB/OR	(-) DE ALTAVOZ TRASERO DERECHO
10	X52 20DB/WT	(+) DE ALTAVOZ TRASERO DERECHO
11	Z126 18BK/DB	MASA
12	D25 20VT/GY	BUS PCI



AMPLIFICADOR DE AUDIO - C2

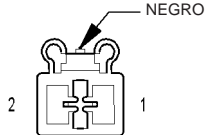
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	F75 18VT	B(+) PROT. POR FUSIBLE
2	-	-
3	-	-
4	X91 18WT/BK	(-) DE ALTAVOZ TRASERO IZQUIERDO
5	X82 18LB/VT	(+) DE ALTAVOZ DE PUERTA DELANTERA DERECHA
6	X87 18LG/RD	(+) DE ALTAVOZ DE PUERTA DELANTERA IZQUIERDA
7	X84 18OR/BK	(+) DE ALTAVOZ DERECHO DEL TABLERO DE INSTRUMENTOS
8	X83 18YL/RD	(-) DE ALTAVOZ IZQUIERDO DEL TABLERO DE INSTRUMENTOS
9	F75 18VT	B(+) PROT. POR FUSIBLE
10	-	-
11	-	-
12	X93 18WT/RD	(+) DE ALTAVOZ TRASERO IZQUIERDO
13	X92 18TN/BK	(-) DE ALTAVOZ TRASERO DERECHO
14	X94 18TN/VT	(+) DE ALTAVOZ TRASERO DERECHO
15	X80 18LB/BK	(-) DE ALTAVOZ DE PUERTA DELANTERA DERECHA
16	X85 18LG/DG	(-) DE ALTAVOZ DE PUERTA DELANTERA IZQUIERDA
17	X86 18OR/RD	(-) DE ALTAVOZ DERECHO DEL TABLERO DE INSTRUMENTOS
18	X81 18YL/BK	(+) DE ALTAVOZ IZQUIERDO DEL TABLERO DE INSTRUMENTOS



ACCIONADOR DE PUERTA DE MEZCLA (UNA ZONA)

ACCIONADOR DE PUERTA DE MEZCLA (UNA ZONA)

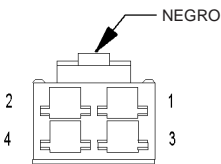
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	C34 20DB/WT	IMPULSOR DE PUERTA COMUN
2	C62 20DB/PK	IMPULSOR DE PUERTA DE MEZCLA



MOTOR DEL VENTILADOR

MOTOR DEL VENTILADOR

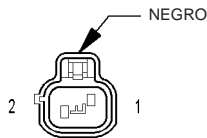
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	C7 10BK/TN	IMPULSOR DE MOTOR DEL VENTILADOR DE ALTA VEL.
2	C1 10DG	ALIMENTACION DE MOTOR DEL VENTILADOR



BLOQUE DE RESISTORES DEL MOTOR DEL VENTILADOR

BLOQUE DE RESISTORES DEL MOTOR DEL VENTILADOR

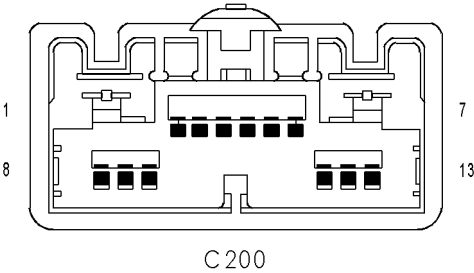
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	C5 16LG	IMPULSOR DEL MOTOR DEL VENTILADOR M1
2	C7 12BK/TN	IMPULSOR DE MOTOR DEL VENTILADOR DE ALTA VEL.
3	C4 16TN	IMPULSOR DE MOTOR DEL VENTILADOR DE BAJA VEL.
4	C6 14LB	IMPULSOR DE MOTOR DEL VENTILADOR M2



SOLENOIDE DE BLOQUEO DE LA PALANCA DE LA CAJA DE CAMBIOS ACCIONADO POR EL PEDAL DEL FRENO

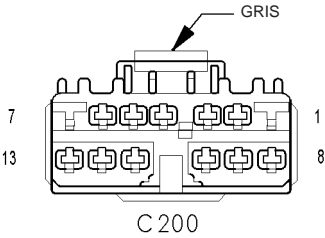
SOLENOIDE DE BLOQUEO DE LA PALANCA DE LA CAJA DE CAMBIOS ACCIONADO POR EL PEDAL DEL FRENO

CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	Y204 180R/WT	CONTROL DE SOLENOIDE DE BTSI
2	Z123 18BK/OR	MASA



C200 - (HVAC A T/I)

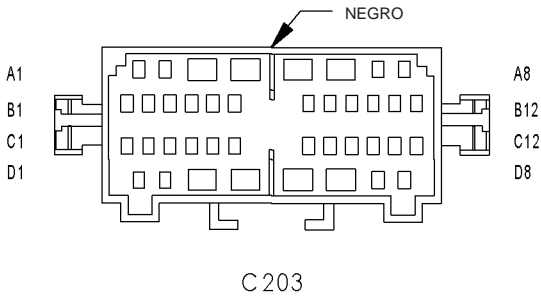
CAV.	CIRCUITO
1	C7 10BK/TN
2	C34 20DB/WT
3	C4 16TN
4	C32 20GY/DB
5	C6 14LB
6	C5 16LG
7	C1 10DG
8	C33 20DB/RD
9	C12 20LG/BK (A/A SOLA-MENTE)
10	C57 20DB/GY (A/A SOLA-MENTE)
11	C62 20DB/PK
12	C46 20YL/LG (ZONA DO-BLE)
13	C35 20DG/YL



C200 - GRIS (T/I A HVAC)

CAV.	CIRCUITO
1	C7 10BK/TN
2	C34 20DB/WT
3	C4 16TN
4	C32 20GY/DB
5	C6 14LB
6	C5 16LG
7	C1 12DG
8	C33 20DB/RD
9	C12 20LG/BK
10	C57 20DB/GY
11	C62 20DB/PK
12	C46 20YL/LG
13	C35 20DG/YL

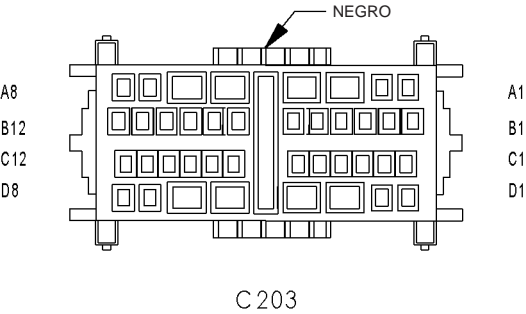
C203 - NEGRO (T/I A COLUMNA DE DIRECCION)



CAV.	CIRCUITO
A1	A1 16RD
A2	G26 20LB
A3	A2 12PK/BK
A4	A51 16RD/WT
A5	A31 14 BK/WT
A6	C1 12DG
B1	Z42 20BK/DG
B2	A22 16BK/OR
B3	A41 16YL
B4	A38 16OR
B5	X3 20BK/RD
B6	X20 20GY/WT (SLT+)
B7	V37 20RD/LG
B8	K4 20BK/LB
B9	V38 20VT/OR
B10	-
B11	Y109 20VT/OR
B12	Y108 20VT/BR
C1	Y110 20WT/VT
C2	V8 20VT
C3	D25 20VT/WT (EXCEPTO BASICO)
C4	Y135 20LG/BK
C5	Z110 20BK/GY (EXCEPTO BASICO)
C6	A14 20RD/WT
C7	-
C8	-
C9	-
C10	Z5 20BK/LB
D1	-
D2	-
D3	A30 12RD/WT
D4	Y131 14RD/WT
D5	A21 16DB
D6	F1 12 DB (EXCEPTO BASICO)

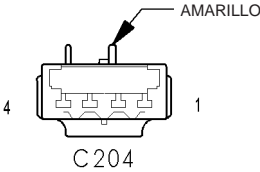
C203 – NEGRO (COLUMNA DE DIRECCION A T/I)

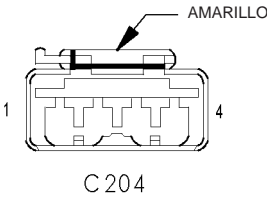
CAV.	CIRCUITO
A1	A1 16RD
A2	G26 20LB
A3	A2 12PK/BK
A4	A51 16RD/WT
A5	A31 14BK/WT
A6	C1 12DG
B1	Z42 20BK/DG
B2	A22 16BK/OR
B3	A41 16YL
B4	A38 16OR
B5	X3 20BK/RD
B6	X20 20GY/WT (SLT+)
B7	V37 20RD/LG
B8	K4 20BK/LB
B9	V38 20VT/OR
B10	-
B11	Y109 20VT/OR
B12	Y108 20VT/BR
C1	Y110 20WT/VT
C2	V8 20VT
C3	D25 20VT/WT
C4	Y135 20LG/BK
C5	Z110 20BK/GY
C6	A14 20RD/WT
C7	-
C8	-
C9	-
C10	Z5 20BK/LB
C11	-
C12	-
D1	-
D2	-
D3	A30 12RD/WT
D4	Y131 14DB/RD
D5	A21 16DB
D6	F1 12DB
D7	-
D8	-



C204 – AMARILLO (T/I A COLUMNA DE DIRECCION)

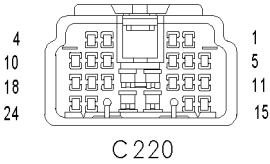
CAV.	CIRCUITO
1	R43 18BK/LB
2	R45 18DG/LB





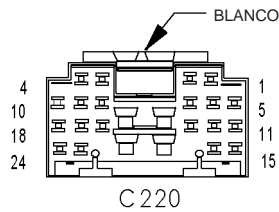
C204 – AMARILLO (COLUMNA DE DIRECCION A T/I)

CAV.	CIRCUITO
1	R43 18BK/LB
2	R45 18DG/LB



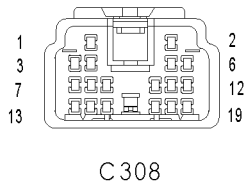
C200 - (CARROCERIA A T/I)

CAV.	CIRCUITO
1	Y105 20BR/RD
2	X91 18WT/BK
3	F32 18RD/YL
4	X87 18LG/RD
5	G75 20TN
6	G77 20VT/OR
7	X85 18LG/DG
8	G10 20LG/RD
9	G73 20LG/OR (EXCEPTO BASICO)
10	X93 18WT/RD
11	-
12	D25 20DB/VT
13	-
14	-
15	-
16	Z11 18 BK/WT
17	Y157 18TN/PK (EXCEPTO BASICO)
18	P97 20WT/DG (EXCEPTO BASICO)
19	-
20	P55 18DB (EXCEPTO BASICO)
21	-
22	F21 12TN (EXCEPTO BASICO)
23	R56 18LB/DG
24	R54 18LB/YL



C220 - BLANCO (T/I A CARROCERIA)

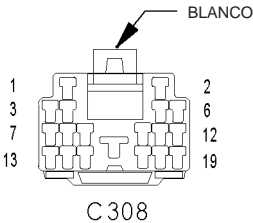
CAV.	CIRCUITO
1	Y105 20BR/RD
2	X91 18WT/BK
3	F32 18RD/YL
4	X87 18LG/RD
5	G75 20TN
6	G77 20VT/OR
7	X85 18LG/DG
8	G10 20LG/RD
9	G73 20LG/OR
10	X93 18WT/RD
11	Y201 18TN/OR
12	D25 20DB/VT
13	-
14	-
15	-
16	BK/WT
17	Y157 18TN/PK
18	P97 20WT/DG
19	-
20	P55 18DB
21	-
22	F21 12TN
23	R56 18LB/DG
24	R54 18LB/YL



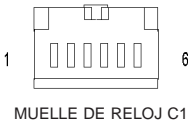
C308 - (CARROCERIA A T/I)

CAV.	CIRCUITO
1	G74 20TN/RD
2	G72 20DG/OR (EXCEPTO BASICO)
3	-
4	X80 18LB/BK
5	P96 20WT/LG (EXCEPTO BASICO)
6	G76 20TN/YL
7	-
8	Y200 18TN/VY (EXCEPTO BASICO)
9	Y156 18TN/WT (EXCEPTO BASICO)
10	Y107 20VT/RD (EXCEPTO BASICO)
11	R53 18LG/YL
12	R55 18LG/DG
13	-
14	X94 18TN/VT
15	X92 18TN/BK
16	-
17	-
18	-
19	X82 18LB/RD

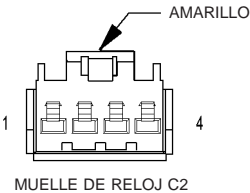
C308 - BLANCO (T/I A CARROCERIA)



CAV.	CIRCUITO
1	G74 20TN/RD
2	G72 20DG/OR
3	-
4	X80 18LB/BK
5	P96 20WT/LG
6	G76 20TN/YL
7	-
8	Y200 18TN/VT
9	Y156 18TN/WT
10	Y107 20VT/RD
11	R53 18LG/YL
12	R55 18LG/DG
13	-
14	X94 18TN/VT
15	X92 18TN/BK
16	-
17	-
18	-
19	X82 18LB/VT



CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	Z5 20BK/LB	MASA
2	X20 20GY/WT	MUX DE CONTROL DE RADIO
3	V38 20VT/OR (5.7L)	SEÑAL DE CONMUTADOR DE C/V N° 2
4	V37 20RD/LG	SEÑAL DE CONMUTADOR DE CONTROL DE VELOCIDAD
5	K4 20BK/LB	MASA DE SENSOR
6	X3 20BK/RD	DETECCION DE CONMUTADOR DE CLAXON



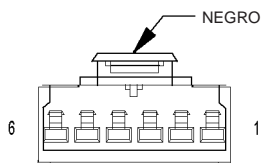
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	-	-
2	-	-
3	R43 18BK/LB	LINEA 1 DE CEBO ELECTRICO 1 DEL CONDUCTOR
4	R45 18DG/LB	LINEA 2 DE CEBO ELECTRICO 1 DEL CONDUCTOR

ILUSTRACION NO DISPONIBLE

MUELLE DE RELOJ - C5 (RADIO REMOTA)

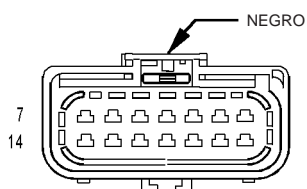
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	Z5 22BK/LB	MASA
2	X20 22GY (SIN ETC)	MUX DE CONTROL DE RADIO
2	X20 22RD/BK (CON ETC)	MUX DE CONTROL DE RADIO

ESPIGAS DE CONECTOR



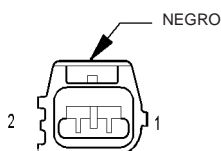
BRUJULA Y MINIORDENADOR DE VIAJE (EXCEPTO BASICO)

BRUJULA Y MINIORDENADOR DE VIAJE (EXCEPTO BASICO)		
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	-	-
2	Y107 20VT/RD	SALIDA (RUN-START) DE INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE
3	Z104 20BK/OR	MASA
4	F32 20RD/YL	B(+) PROT. POR FUSIBLE
5	D25 20VT	BUS PCI
6	-	-



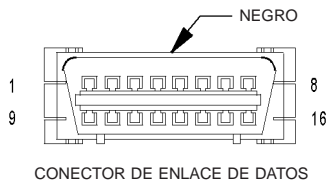
CONTROLADOR C1 DE FRENOS ANTIBLOQUEO

CONTROLADOR C1 DE FRENOS ANTIBLOQUEO		
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	B113 20RD/VT	SENSOR DE VELOCIDAD DE RUEDA TRASERA (+)
2	B222 20DG/WT (EXCEPTO ABS 4 RUEDAS)	SEÑAL DE VELOCIDAD DEL VEHICULO Nº 2
3	D25 20VT/BK	BUS PCI
4	A20 20RD/DB	SALIDA (RUN) DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE
5	-	-
6	Z102 12BK/VT	MASA
7	A10 12RD/DG	B(+) PROT. POR FUSIBLE
8	B114 20WT/VT	SENSOR DE VELOCIDAD DE RUEDA TRASERA (-)
9	K29 20WT/PK	DETECCION DE CONMUTADOR DE FRENOS
10	D6 18PK/LB	RECEPCION DE SCI
11	G9 20GY/BK	DETECCION DE CONMUTADOR DE NIVEL DE LIQUIDO DE FRENOS
12	G7 20WT/OR (EXCEPTO 4.7L ABS/5.7L ABS)	SEÑAL DE VELOCIDAD DEL VEHICULO Nº 1
12	B22 20DG/YL (4.7L ABS/5.7 ABS)	SEÑAL DE VELOCIDAD DEL VEHICULO Nº 1
13	Z101 12BK/PK	MASA
14	A10 12RD/DG	B(+) PROT. POR FUSIBLE

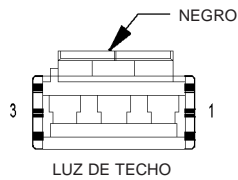


CONMUTADOR DE CILINDRO DE CERRADURA-CONDUCTOR (PREMIUM)

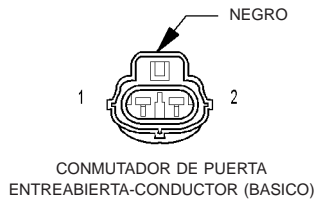
CONMUTADOR DE CILINDRO DE CERRADURA-CONDUCTOR (PREMIUM)		
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	G73 20LG/OR	CONMUTADOR MUX DE CILINDRO DE CERRADURA DEL CONDUCTOR
2	Z70 20BK/LG	MASA



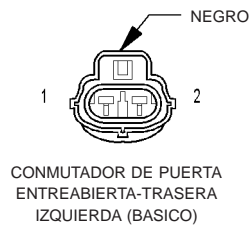
CONECTOR DE ENLACE DE DATOS		
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	-	-
2	D25 20LB/VT	BUS PCI
3	-	-
4	Z305 18BK/DG	MASA
5	Z306 18OR/BK	MASA
6	-	-
7	D21 18PK	TRANSMISION DE SCI (PCM)
8	-	-
9	D6 18PK/LB	RECEPCION DE SCI (TCM)
10	-	-
11	-	-
12	D20 20LG	RECEPCION DE SCI (PCM)
13	-	-
14	-	-
15	D15 18WT/DG	TRANSMISION DE SCI (TCM)
16	M1 18PK	B(+) PROT. POR FUSIBLE



LUZ DE TECHO		
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	-	-
2	M20 20BR	IMPULSOR DE LUZ DE CORTESIA
3	F32 18RD/YL	B(+) PROT. POR FUSIBLE

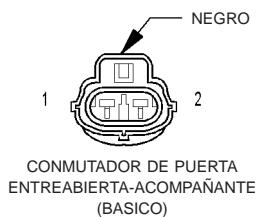


CONMUTADOR DE PUERTA ENTREABIERTA-CONDUCTOR (BASICO)		
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	G75 20TN	DETECCION DE CONMUTADOR DE PUERTA DEL CONDUCTOR ENTREABIERTA
2	Z314 20BK/LG	MASA

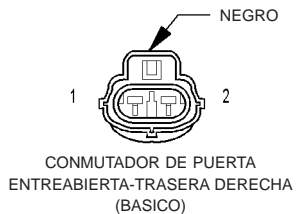


CONMUTADOR DE PUERTA ENTREABIERTA-TRASERA IZQUIERDA (BASICO)		
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	G77 20VT/OR	DETECCION DE CONMUTADOR DE PUERTA TRASERA IZQUIERDA ENTREABIERTA
2	Z75 20BK	MASA

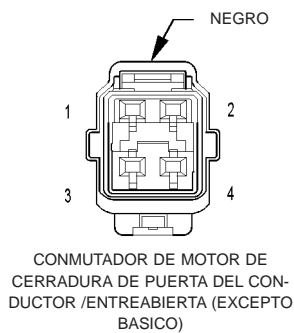
ESPIGAS DE CONECTOR



CONMUTADOR DE PUERTA ENTREABIERTA-ACOMPAÑANTE (BASICO)		
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	G74 20TN	DETECCION DE CONMUTADOR DE PUERTA DEL ACOMPAÑANTE ENTREABIERTA
2	Z351 20BK/LG	MASA

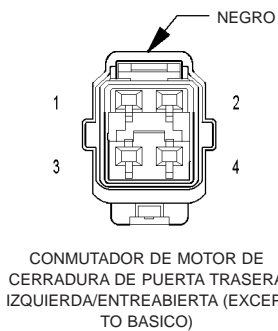


CONMUTADOR DE PUERTA ENTREABIERTA-TRASERA DERECHA (BASICO)		
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	G76 20VT/OR	DETECCION DE CONMUTADOR DE PUERTA TRASERA DERECHA ENTREABIERTA
2	Z74 20BK	MASA



CONMUTADOR DE MOTOR DE CERRADURA DE PUERTA DEL CONDUCTOR/
ENTREABIERTA(EXCEPTO BASICO)

CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	G75 20TN	DETECCION DE CONMUTADOR DE PUERTA DEL CONDUCTOR EN- TREABIERTA
2	Z314 20BK/LG	MASA
3	P55 18 DB	IMPULSOR DE DESBLOQUEO DE PUERTA DELANTERA IZQUIERDA
4	Y157 18TN/PK	IMPULSOR DE BLOQUEO DE PUERTA DE PUERTAS IZQUIERDAS



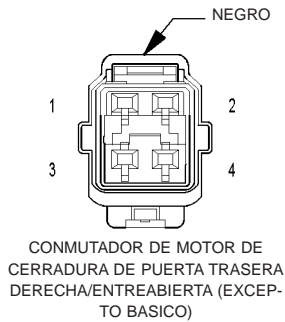
CONMUTADOR DE MOTOR DE CERRADURA DE PUERTA TRASERA IZQUIERDA/ENTREABIERTA
(EXCEPTO BASICO)

CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	G77 20VT/OR	DETECCION DE CONMUTADOR DE PUERTA TRASERA IZQUIERDA ENTREABIERTA
2	Z75 20BK	MASA
3	Y201 18TN/OR	IMPULSOR DE DESBLOQUEO DE PUERTA TRASERA IZQUIERDA
4	Y157 18TN/PK	IMPULSOR DE BLOQUEO DE PUERTA DE PUERTAS IZQUIERDAS



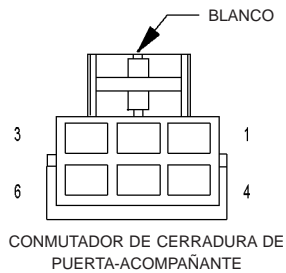
CONMUTADOR DE MOTOR DE CERRADURA DE PUERTA DEL ACOMPAÑANTE/ENTREABIERTA- (EXCEPTO BASICO)

CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	G74 20TN/RD	DETECCION DE CONMUTADOR DE PUERTA DEL ACOMPAÑANTE ENTREABIERTA
2	Z351 20BK/LG	MASA
3	Y156 18TN/WT	IMPULSOR DE DESBLOQUEO DE PUERTA DE PUERTAS DERECHAS
4	Y200 18TN/VT	IMPULSOR DE BLOQUEO DE PUERTA DE PUERTAS DERECHAS



CONMUTADOR DE MOTOR DE CERRADURA DE PUERTA TRASERA DERECHA/ENTREABIERTA (EXCEPTO BASICO)

CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	G76 20VT/OR	DETECCION DE CONMUTADOR DE PUERTA TRASERA DERECHA ENTREABIERTA
2	Z74 20BK	MASA
3	Y156 18TN/OR	IMPULSOR DE DESBLOQUEO DE PUERTA DE PUERTAS DERECHAS
4	Y200 18TN/PK	IMPULSOR DE BLOQUEO DE PUERTA DE PUERTAS DERECHAS



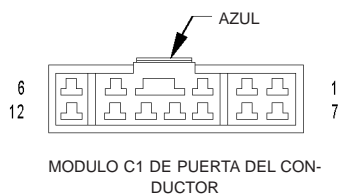
CONMUTADOR DE CERRADURA DE PUERTA-ACOMPAÑANTE

CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	P96 20WT/LG	CONMUTADOR MUX DE CERRADURA DE PUERTA DEL ACOMPAÑANTE
2	Y107 20VT/RD	SALIDA (RUN-START) DE INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE
3	-	-
4	-	-
5	Z74 20BK/LG	MASA
6	-	-



ACCIONADOR DE PUERTA DE MEZCLA DEL CONDUCTOR (ZONA DOBLE)

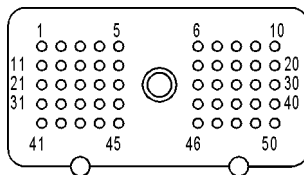
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	C34 20DB/WT	IMPULSOR DE PUERTA COMUN
2	C62 20DB/PK	IMPULSOR DE PUERTA DE MEZCLA



MODULO C1 DE PUERTA DEL CONDUCTOR

CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	Q28 14DG/WT	IMPULSOR DE VENTANILLA TRASERA DERECHA (ABAJO)
2	Q18 14GY/BK	IMPULSOR DE VENTANILLA TRASERA DERECHA (ARRIBA)
3	Q16 14BR/WT	CONMUTADOR MAESTRO DE VENTANILLA DELANTERA DERECHA (ARRIBA)
4	Q17 14DB/WT	IMPULSOR DE VENTANILLA TRASERA IZQUIERDA (ARRIBA)
5	Q11 14LB	IMPULSOR DE VENTANILLA DELANTERA IZQUIERDA (ARRIBA)
6	Q26 14VT/WT	CONMUTADOR MAESTRO DE VENTANILLA DELANTERA DERECHA (ABAJO)
7	P97 20WT/DG	CONMUTADOR MUX DE CERRADURA DE PUERTA DEL CONDUCTOR
8	Z67 14BK	MASA
9	F21 14TN	SALIDA (RUN-ACC) DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE
10	Q27 14RD/BK	IMPULSOR DE VENTANILLA TRASERA IZQUIERDA (ABAJO)
11	Z75 20BK	MASA
12	Q21 14WT	IMPULSOR DE VENTANILLA DELANTERA IZQUIERDA (ABAJO)

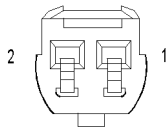
MODULO DE CONTROL DEL MOTOR



MODULO C2 DE CONTROL DEL MOTOR (DIESEL)

CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	K22 18DR/DB	SEÑAL DEL SENSOR DE POSICION DE MARIPOSA DEL ACELERADOR
2	K24 18WT/DG	SEÑAL DEL SENSOR DE POSICION DEL CIGUEÑAL
3	K69 18 BR/LB	SEÑAL Nº 1 DE CONTROL DE INYECTOR
4	-	-
5	K154 18GY	SALIDA DEL RELE Nº 1 DE BUJIA INCANDESCENTE
6	K152 18WT	CONTROL DE RELE Nº 1 DE BUJIA INCANDESCENTE
7	-	-
8	-	-
9	-	-
10	Y5 18OR	SENSOR DE VELOCIDAD DE VENTILADOR
11	G7 18WT/OR	SEÑAL DE VELOCIDAD DEL VEHICULO
12	G60 18GY/YL	DETECCION DE CONMUTADOR DE PRESION DE ACEITE DEL MOTOR
13	-	-
14	-	-
15	-	-
16	D21 18PK	TRANSMISION DE SCI
17	-	-
18	-	-
19	D20 18LG	RECEPCION DE SCI
20	A140 16DG/WT	B(+) PROT. POR FUSIBLE
21	Z816 16BK/TN	MASA
22	-	-
23	Y3 18WT	-
24	K4 18BK/LB	MASA DE SENSOR
25	-	-
26	G8 18 LB/BK	SEÑAL DEL SENSOR DE NIVEL DE COMBUSTIBLE
27	K77 18 BR/WT	ENTRADA DEL SENSOR DE POSICION DE LA CAJA DE TRANSFERENCIA
28	D25 18VT/YL	BUS PCI
29	-	-
30	A140 16DG/WT	B(+) PROT. POR FUSIBLE
31	-	-
32	Y135 18LG/BK	SALIDA (RUN-START) DE INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE
33	-	-
34	-	-
35	K68 18BR/LG	SENSOR DE PRESION DE AIRE DE ENTRADA
36	V32 18YL/RD	ALIMENTACION DE CONTROL DE VELOCIDAD
37	K29 18WT/PK	DETECCION DE CONMUTADOR DE FRENOS
38	-	-
39	-	-
40	A140 16BG/WT	B(+) PROT. POR FUSIBLE
41	C13 18DB/OR	CONTROL DE RELE DE EMBRAGUE DEL A/A
42	-	-
43	Y1 18LG	CONTROL DE SOLENOIDE DE CIERRE DE ESTACIONAMIENTO
44	-	-
45	-	-
46	V37 18RD/YL	SEÑAL DE CONMUTADOR DE C/V
47	K118 18PK/YL	SEÑAL DEL SENSOR DE TEMPERATURA DE LA BATERIA
48	-	-
49	Z816 16BK/TN	MASA
50	Z816 16BK/TN	MASA

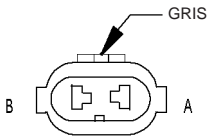
ESPIGAS DE CONECTOR



SENSOR DE TEMPERATURA DEL
EVAPORADOR

SENSOR DE TEMPERATURA DEL EVAPORADOR

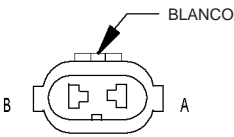
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	C57 20DB/GY	MASA DE SENSOR
2	C12 20LG/BK	SEÑAL DEL SENSOR DE TEMPERATURA DEL EVAPORADOR



FARO ANTINEBLA IZQUIERDO

FARO ANTINEBLA IZQUIERDO

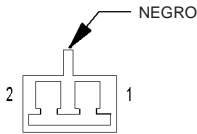
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
A	Z144 18BK/OR	MASA
B	L39 18VT/LB	SALIDA DE RELE DE FAROS ANTINEBLA



FARO ANTINEBLA DERECHO

FARO ANTINEBLA DERECHO

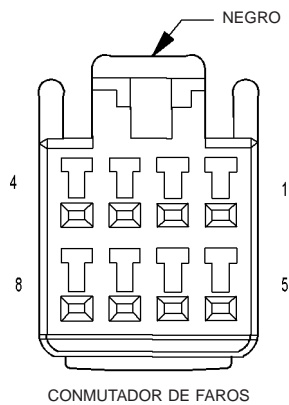
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
A	Z144 18BK/OR	MASA
B	L39 18LB	SALIDA DE RELE DE FAROS ANTINEBLA



CONMUTADOR Y LUZ DE LA GUAN-
TERA

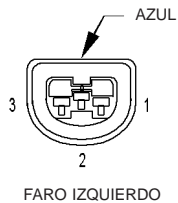
CONMUTADOR Y LUZ DE LA GUANTERA

CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	M11 20PK/LB	MASA DE LUZ DE CORTESIA
2	F32 18RD/YL	B(+) PROT. POR FUSIBLE



CONMUTADOR DE FAROS

CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	-	-
2	-	-
3	Y163 200R/WT	CONTROL DE ILUMINACION DE CONMUTADOR DE FAROS
4	Z214 20LB/BK	MASA
5	L39 20LB	SALIDA DE RELE DE FAROS ANTINEBLA
6	Y111 20VT/WT	SEÑAL DE ATENUADOR DE LUCES DEL TABLERO
7	Y167 20WT/DB	RETORNO DE CONMUTADOR DE FAROS
8	Y126 20VT/YL	SEÑAL DE CONMUTADOR DE FAROS



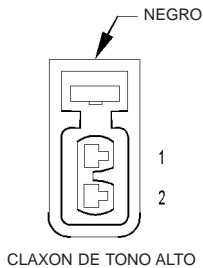
FARO IZQUIERDO

CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	Y171 18WT/DG	SALIDA DE LUZ DE CRUCE IZQUIERDA
2	Z141 18BK/LB	MASA
3	Y170 18WT/LG	SALIDA DE LUZ DE CARRETERA IZQUIERDA

ILUSTRACION NO DISPONIBLE

CONMUTADOR DE CLAXON

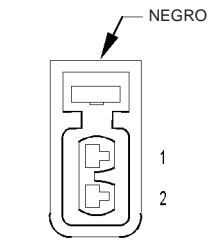
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	X3 20BK/RD	DETECCION DE CONMUTADOR DE CLAXON
2	-	-



CLAXON DE TONO ALTO

CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	X2 18DG/RD	SALIDA DE RELE DEL CLAXON
2	Z307 18BK/WT	MASA

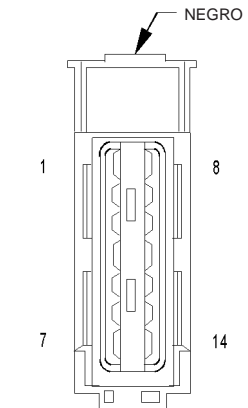
ESPIGAS DE CONECTOR



CLAXON DE TONO BAJO

CLAXON DE TONO BAJO

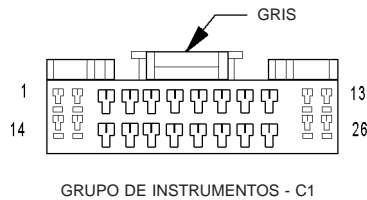
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	X2 18DG/RD	SALIDA DE RELE DEL CLAXON
2	Z308 18BK/BR	MASA



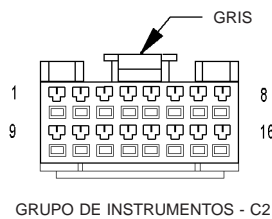
INTERRUPTOR DE ENCENDIDO

INTERRUPTOR DE ENCENDIDO

CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	A2 12PK/BK	B(+) PROT. POR FUSIBLE
2	A51 16RD/WT	B(+) PROT. POR FUSIBLE
3	A21 16DB	SALIDA (RUN-START) DE INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE
4	A1 16RD	B(+) PROT. POR FUSIBLE
5	G26 20LB	DETECCION DE CONMUTADOR DE LLAVE EN ENCENDIDO
6	Z42 20BK/DG	MASA
7	A22 16BK/OR	B(+) PROT. POR FUSIBLE
8	C1 12DG	ALIMENTACION DE MOTOR DEL VENTILADOR
9	A31 14DB	SALIDA (RUN-ACC) DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE
10	F1 10BR/RD	SALIDA (RUN-ACC) DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE
11	Y131 14RD/WT	B(+) PROT. POR FUSIBLE
12	A30 10CK/WT	B(+) PROT. POR FUSIBLE
13	A41 16YL	SALIDA (RUN-START) DE INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE
14	A38 16OR	SALIDA (RUN) DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE

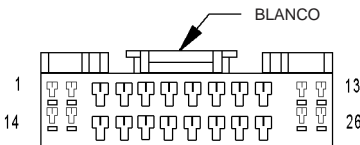


GRUPO DE INSTRUMENTOS - C1		
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	F35 18RD	B(+) PROT. POR FUSIBLE
2	Y200 18TN/VT	IMPULSOR DE BLOQUEO DE PUERTA DE PUERTAS DERECHAS
3	Y204 18OR/WT	CONTROL DE SOLENOIDE DE BTSI
4	-	-
5	-	-
6	-	-
7	-	-
8	-	-
9	-	-
10	G10 20LG/RD	DETECCION DE CONMUTADOR DE CINTURON DE SEGURIDAD
11	Y156 18TN/WT	IMPULSOR DE DESBLOQUEO DE PUERTA DE PUERTAS DERECHAS
12	Y201 18TN/OR	IMPULSOR DE DESBLOQUEO DE PUERTA TRASERA IZQUIERDA
13	Z105 18TN/BK	MASA
14	F35 18RD	B(+) PROT. POR FUSIBLE
15	Y157 18TN/PK	IMPULSOR DE BLOQUEO DE PUERTA DE PUERTAS IZQUIERDAS
16	-	-
17	X3 20BK/RD	DETECCION DE CONMUTADOR DE CLAXON
18	G75 20TN	DETECCION DE CONMUTADOR DE PUERTA DEL CONDUCTOR ENTREABIERTA
19	G77 20VT/OR	DETECCION DE CONMUTADOR DE PUERTA TRASERA IZQUIERDA ENTREABIERTA
20	G76 20TN/YL	DETECCION DE CONMUTADOR DE PUERTA TRASERA DERECHA ENTREABIERTA
21	G74 20TN/RD	DETECCION DE CONMUTADOR DE PUERTA DEL ACOMPAÑANTE ENTREABIERTA
22	-	-
23	L50 18WT/TN	SALIDA DE CONMUTADOR DE LUZ DE FRENOS
24	G26 20LB	DETECCION DE CONMUTADOR DE LLAVE EN ENCENDIDO
25	P55 18DB	IMPULSOR DE DESBLOQUEO DE PUERTA DELANTERA IZQUIERDA
26	-	-



GRUPO DE INSTRUMENTOS - C2		
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	Y109 20VT/OR	ALIMENTACION DE CONMUTADOR DE SELECCION DE LUZ DE FAROS/LAVADOR
2	P96 20WT/LG	CONMUTADOR MUX DE CERRADURA DE PUERTA DEL ACOMPAÑANTE
3	P97 20WT/DG	CONMUTADOR MUX DE CERRADURA DE PUERTA DEL CONDUCTOR
4	Y111 20VT/WT	SEÑAL DE ATENUADOR DE LUCES DEL TABLERO
5	Y126 20VT/YL	RETORNO DE CONMUTADOR DE FAROS
6	G72 20DG/OR	CONMUTADOR MUX DE CILINDRO DE CERRADURA DEL ACOMPAÑANTE
7	G73 20LG/OR	CONMUTADOR MUX DE CILINDRO DE CERRADURA DEL CONDUCTOR
8	Y110 20WT/VT	ALIMENTACION DE CONMUTADOR DE INTERMITENTES
9	-	-
10	-	-
11	V8 20VT	DETECCION DE CONMUTADOR DE LIMPIADOR INTERMITENTE
12	X20 20GY/WT (PREMIUM)	MUX DE CONTROL DE RADIO
13	-	-
14	Y193 20YL/RD	MUX DE SENSOR DE POSICION DE LA CAJA DE CAMBIOS.
15	-	-
16	-	-

ESPIGAS DE CONECTOR

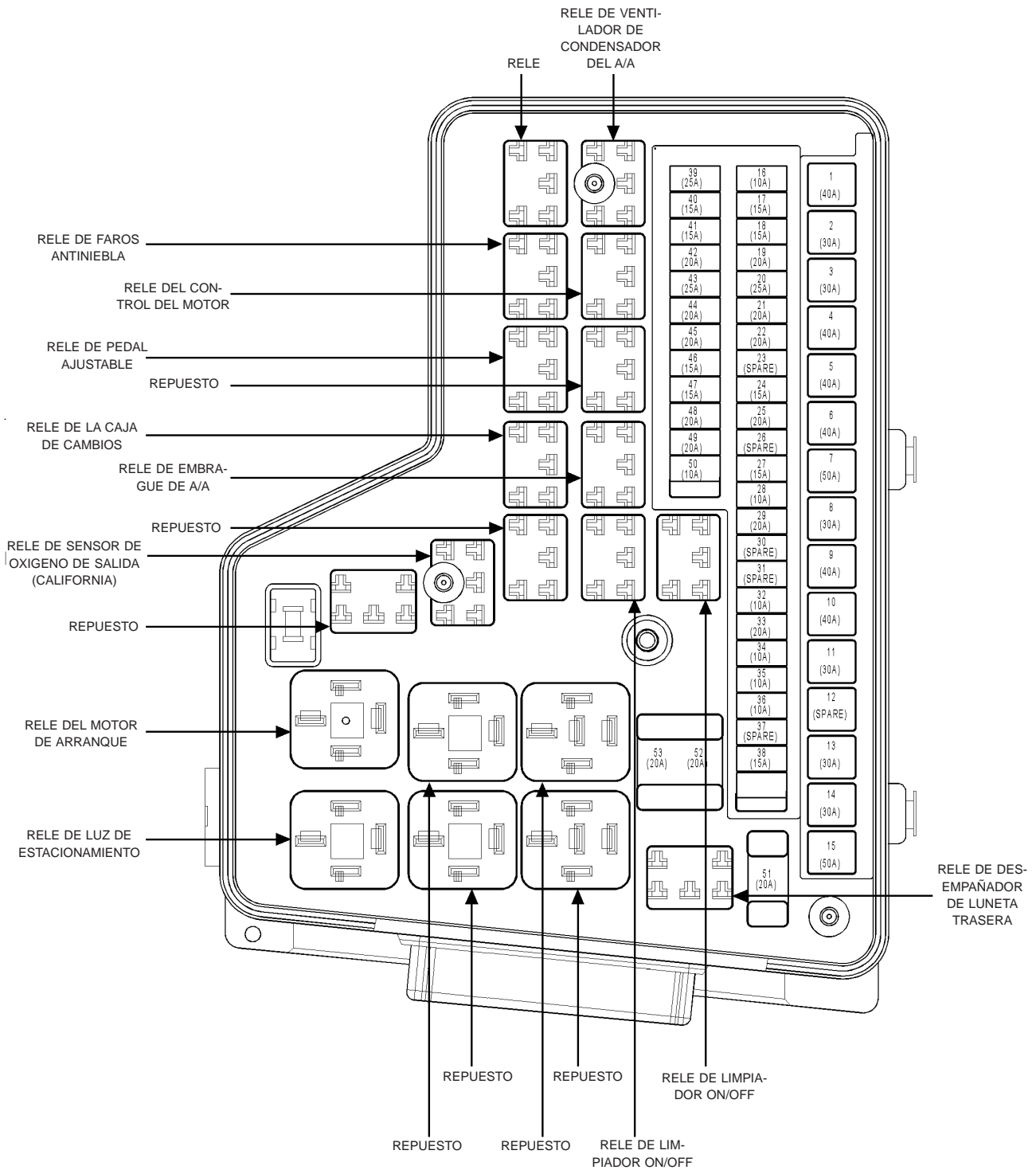


GRUPO DE INSTRUMENTOS – C3

GRUPO DE INSTRUMENTOS - C3 - BLANCO 26 VIAS

CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	M3 20 PK/DB	IMPULSOR DE LUZ DE CARGA
2	-	-
3	M20 20BR	IMPULSOR DE LUZ DE CORTESIA
4	M11 20PK/LB	MASA DE LUZ DE CORTESIA
5	-	-
6	Y165 200R/YL	IMPULSOR DE LUCES DEL TABLERO
7	-	-
8	Y108 20VT/BR	RETORNO DE CONMUTADOR DE SELECCION DE LUZ DE CRUCE O CARRETERA/INTERMITENTES/LIMPIADOR
9	Y167 20WT/DB	RETORNO DE CONMUTADOR DE FAROS
10	Y128 20DG/GY	ALIMENTACION DE 5 VOLTIOS DE GRUPO DE INSTRUMENTOS ELECTRONICO DE SENSOR DE POSICION DE LA CAJA DE CAMBIOS
11	Z202 20LB/BK	MASA
12	Z203 20VT/BK	MASA
13	Y105 20BK/RD	SALIDA (RUN-ACC) DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE
14	E1 20TN	B(+) PROT. POR FUSIBLE
15	P131 20RD/DG (ELECTRICO 4X4)	ALIMENTACION DE CONMUTADOR DE ASIENTO TERMICO
16	Y189 200R/BK (SLT+)	ALIMENTACION DE LUCES DEL TABLERO
17	Y161 200R/RD (ELECTRICO 4X4)	ALIMENTACION DE LUCES DEL TABLERO
18	Y163 200R/WT	CONTROL DE ILUMINACION DE CONMUTADOR DE FAROS
19	Y166 200R/DB	IMPULSOR DE LUCES DEL TABLERO
20	-	-
21	D25 20VT/YL	BUS PCI
22	G11 20WT/LG	DETECCION DE CONMUTADOR DE FRENO DE ESTACIONAMIENTO
23	Z106 20LG/BK	MASA
24	A51 16RD/WT	SALIDA (OFF-RUN-START) DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO
25	Y107 20VT/RD	SALIDA (RUN-START) DE INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE
26	M1 18PK	B(+) PROT. POR FUSIBLE

MODULO DE ALIMENTACION INTEGRADO



ESPIGAS DE CONECTOR

FUSIBLES (IPM)

FUSIBLE N°	AMPERIOS	CIRCUITO PROT. POR FUSIBLE	FUNCION
1	40A	Y133 14RD/OR	B(+) PROT. POR FUSIBLE
2	30A	INTERNO	B(+) PROT. POR FUSIBLE
3	30A	A22 16BK/OR	B(+) PROT. POR FUSIBLE
4	40A	A2 10PK/BK	B(+) PROT. POR FUSIBLE
5	40A	INTERNO	B(+) PROT. POR FUSIBLE
6	40A	A10 12RD/DG	B(+) PROT. POR FUSIBLE
7	50A	F37 12RD/DG	B(+) PROT. POR FUSIBLE
8	30A	INTERNO	B(+) PROT. POR FUSIBLE
9	40A	A30 10RD/WT	B(+) PROT. POR FUSIBLE
10	40A	Y131 14RD/WT	B(+) PROT. POR FUSIBLE
11	30A	INTERNO	B(+) PROT. POR FUSIBLE
12	40A	A112 RD/TN (DIESEL)	B(+) PROT. POR FUSIBLE
13	30A	INTERNO	B(+) PROT. POR FUSIBLE
14	30A	INTERNO	B(+) PROT. POR FUSIBLE
15	50A	INTERNO	B(+) PROT. POR FUSIBLE
16	10A	INTERNO	B(+) PROT. POR FUSIBLE
17	15A	F32 18RD/TL	B(+) PROT. POR FUSIBLE
18	15A	E1 20TN	B(+) PROT. POR FUSIBLE
19	20A	A14 18RD/WT	B(+) PROT. POR FUSIBLE
20	25A	A1 16RD	B(+) PROT. POR FUSIBLE
21	20A	F75 18VT	B(+) PROT. POR FUSIBLE
22	20A	F35 18RD	B(+) PROT. POR FUSIBLE
23	20A	F32 18RD/YL (DIESEL)	B(+) PROT. POR FUSIBLE
24	15A	A108 18TN/RD	B(+) PROT. POR FUSIBLE
25	20A	A12 18RD/TN	B(+) PROT. POR FUSIBLE
26	25A	INTERNO	B(+) PROT. POR FUSIBLE
27	15A	INTERNO	B(+) PROT. POR FUSIBLE
28	10A	Y107 20VT/RD	SALIDA (RUN-START) DE INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE
29	20A	F30 18RD	SALIDA (RUN-ACC) DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE
30	-	-	-
31	-	-	-
32	10A	L7 18BK/YL	SALIDA DEL CONMUTADOR DE FAROS
33	10A	L76 18BK/OR	SALIDA DEL RELE DE ARRASTRE DE REMOLQUE
34	10A	Y174 18PK/VT	SALIDA DE RELE DE LUZ DE ESTACIONAMIENTO PROT. POR FUSIBLE
35	10A	A20 20RD/DB	B(+) PROT. POR FUSIBLE
36	10A	INTERNO	B(+) PROT. POR FUSIBLE
37	-	-	-
38	15A	L10 18BR/LG	SALIDA DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE
39	25A	INTERNO	ALIMENTACION DE LUZ DE MARCHA ATRAS
40	15A	INTERNO	ALIMENTACION DE LUZ DE MARCHA ATRAS
41	15A	INTERNO	ALIMENTACION DE LUZ DE MARCHA ATRAS
42	20A	Y148 16BR/YL	B(+) PROT. POR FUSIBLE
43	25A	A34 16LB/RD	B(+) PROT. POR FUSIBLE
44	20A	INTERNO	B(+) PROT. POR FUSIBLE
45	20A	INTERNO	B(+) PROT. POR FUSIBLE
46	15A	INTERNO	B(+) PROT. POR FUSIBLE
47	15A	INTERNO	B(+) PROT. POR FUSIBLE
48	20A	F235 18RD	B(+) PROT. POR FUSIBLE
49	20A	INTERNO	B(+) PROT. POR FUSIBLE
50	10A	INTERNO	B(+) PROT. POR FUSIBLE
51	20A	M1 18PK	B(+) PROT. POR FUSIBLE
52	20A	F23 18DB/YL	SALIDA (RUN) DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE
53	20A	F14 18LG/YL	SALIDA (RUN-START) DE INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE

MODULO DE ALIMENTACION INTEGRADO (FCM)

CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	Y169	IMPULSOR DE LUZ DE CRUCE DERECHA
2	Y170	IMPULSOR DE LUZ DE CARRETERA IZQUIERDA
3	INTERNO	B(+) PROT. POR FUSIBLE
4	INTERNO	B(+) PROT. POR FUSIBLE
5	V10	DETECCION DE MOTOR DE BOMBA DEL LAVADOR
6	INTERNO	B(+) PROT. POR FUSIBLE
7	INTERNO	B(+) PROT. POR FUSIBLE
8	Y168	IMPULSOR DE LUZ DE CARRETERA DERECHA
9	Y171	IMPULSOR DE LUZ DE CRUCE IZQUIERDA
10	INTERNO	B(+) PROT. POR FUSIBLE
11	-	-
12	Z21	MASA
13	-	-
14	INTERNO	CONTROL DEL RELE DE INTERMITENTE IZQUIERDO DE ARRASTRE DE REMOLQUE
15	INTERNO	CONTROL DE RELE DE LUZ DE ESTACIONAMIENTO
16	-	-
17	INTERNO	CONTROL DE RELE DE LIMPIADOR ON/OFF
18	INTERNO	CONTROL DEL RELE DE FAROS ANTINEBLA
19	L62	IMPULSOR DE LUZ INTERMITENTE TRASERA DERECHA
20	-	-
21	-	-
22	L1	ALIMENTACION DE LUZ DE MARCHA ATRAS
23	-	-
24	-	-
25	-	-
26	-	-
27	Z2	MASA
28	G29	DETECCION DE CONMUTADOR DE LIQUIDO LAVADOR
29	G31	SEÑAL DEL SENSOR DE TEMPERATURA AMBIENTE
30	Z12	MASA
31	Z21	MASA
32	INTERNO	CONTROL DE RELE DE CLAXON
33	-	-
34	INTERNO	CONTROL DE RELE INTERMITENTE DERECHO DE ARRASTRE DE REMOLQUE
35	INTERNO	CONTROL DE RELE DE PEDAL AJUSTABLE
36	-	-
37	INTERNO	CONTROL DE RELE DE VELOCIDAD DEL LIMPIADOR
38	D25	BUS PCI
39	-	-
40	-	-
41	L22	IMPULSOR DE LUZ DE FRENO DERECHA
42	L61	IMPULSOR DE LUZ INTERMITENTE DELANTERA IZQUIERDA
43	L24	IMPULSOR DE LUZ DE FRENO IZQUIERDA
44	L63	IMPULSOR DE LUZ INTERMITENTE TRASERA IZQUIERDA
45	L60	IMPULSOR DE LUZ INTERMITENTE DELANTERA DERECHA
46	Y137	MASA DE SENSOR
47	Z12	MASA
48	INTERNO	SALIDA (RUN-START) DE INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE
49	V5	DETECCION DE CONMUTADOR DE REPOSO DE LIMPIADOR

ESPIGAS DE CONECTOR

RELE DE FAROS ANTINEBLA

CAV.	CIRCUITO	FUNCION
30	INTERNO	B(+) PROT. POR FUSIBLE
85	INTERNO	B(+) PROT. POR FUSIBLE
86	INTERNO	CONTROL DEL RELE DE FAROS ANTINEBLA
87	L39 18LB	SALIDA DE RELE DE FAROS ANTINEBLA
87A	-	-

RELE DE ESPEJO TERMICO

CAV.	CIRCUITO	FUNCION
30	INTERNO	B(+) PROT. POR FUSIBLE
85	INTERNO	SALIDA (RUN) DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE
86	C16 20LB/YL	CONTROL DE RELE DE ESPEJO TERMICO
87	F121 16TN/BK	SALIDA DE RELE DE ESPEJO TERMICO
87A	-	-

RELE DE LUZ DE ESTACIONAMIENTO

CAV.	CIRCUITO	FUNCION
30	INTERNO	B(+) PROT. POR FUSIBLE
85	INTERNO	B(+) PROT. POR FUSIBLE
86	INTERNO	CONTROL DE RELE DE LUZ DE ESTACIONAMIENTO
87	INTERNO	SALIDA DE RELE DE LUZ DE ESTACIONAMIENTO
87A	-	-

RELE DE INTERMITENTE IZQUIERDO DE ARRASTRE DE REMOLQUE

CAV.	CIRCUITO	FUNCION
30	INTERNO	B(+) PROT. POR FUSIBLE
85	INTERNO	B(+) PROT. POR FUSIBLE
86	INTERNO	CONTROL DEL RELE DE INTERMITENTE IZQUIERDO DE ARRASTRE DE REMOLQUE
87	Y141 18YL/PK	SALIDA DEL RELE DE GIRO IZQUIERDO DE ARRASTRE DE REMOLQUE
87A	-	-

RELE DE INTERMITENTE DERECHO DE ARRASTRE DE REMOLQUE

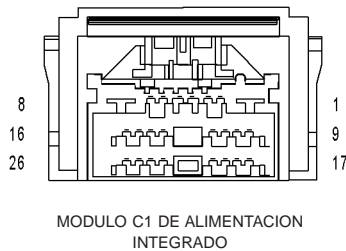
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
30	INTERNO	B(+) PROT. POR FUSIBLE
85	INTERNO	B(+) PROT. POR FUSIBLE
86	INTERNO	CONTROL DE RELE INTERMITENTE DERECHO DE ARRASTRE DE REMOLQUE
87	Y140 18WT/PK	SALIDA DEL RELE DE INTERMITENTE DERECHO DE ARRASTRE DE REMOLQUE
87A	-	-

RELE DE ALTA/BAJA DE LIMPIADOR

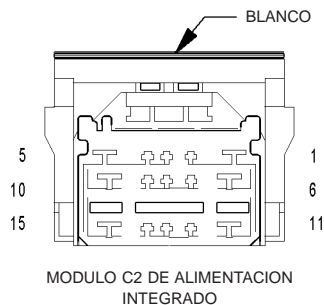
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
30	INTERNO	CONTROL DE LIMPIADOR
85	INTERNO	CONTROL DE RELE DE VELOCIDAD DEL LIMPIADOR
86	INTERNO	B(+) PROT. POR FUSIBLE
87	V4 16RD/YL	SALIDA DE VELOCIDAD ALTA DEL RELE DEL LAVADOR
87A	V3 16BR/WT	SALIDA DE VELOCIDAD BAJA DEL RELE DEL LAVADOR

RELE DE LIMPIADOR ON/OFF

CAV.	CIRCUITO	FUNCION
30	INTERNO	CONTROL DE LIMPIADOR
85	INTERNO	CONTROL DE RELE DE LIMPIADOR ON/OFF
86	INTERNO	B(+) PROT. POR FUSIBLE
87	INTERNO	B(+) PROT. POR FUSIBLE
87A	Z316 12BK/OR	MASA

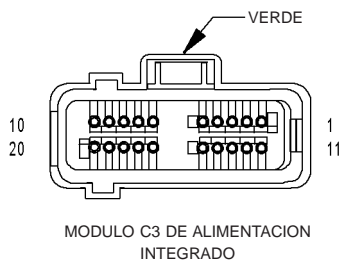


MÓDULO C1 DE ALIMENTACION INTEGRADO		
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	A112 12RD/TN (DIESEL)	B(+) PROT. POR FUSIBLE
2	Y107 20VT/RD	SALIDA (RUN-START) DE INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE
3	-	-
4	A20 20RD/DB	SALIDA (RUN) DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE
5	Y141 18DG/WT	SALIDA DEL RELE DE INTERMITENTE IZQUIERDO DE ARRASTRE DE REMOLQUE
6	-	-
7	Y140 18WT/PK	SALIDA DEL RELE DE INTERMITENTE DERECHO DE ARRASTRE DE REMOLQUE
8	Y131 14RD/WT	B(+) PROT. POR FUSIBLE
9	M1 18PK	B(+) PROT. POR FUSIBLE
10	L7 18BK/YL	SALIDA DEL RELE DE ARRASTRE DE REMOLQUE
11	A21 16DB	SALIDA (RUN-START) DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE
12	F35 18RD	B(+) PROT. POR FUSIBLE
13	F32 18RD/YL	B(+) PROT. POR FUSIBLE
14	X2 18DG/RD	SALIDA DE RELE DEL CLAXON
15	A64 16DG/WT (EXCEPTO 4.7L)	SALIDA DEL RELE DE BOMBA DE COMBUSTIBLE
16	A108 18TN/RD	B(+) PROT. POR FUSIBLE
17	L76 18BK/OR	SALIDA DEL RELE DE LUZ DE ESTACIONAMIENTO PROT. POR FUSIBLE
18	F32 18RD/YL	B(+) PROT. POR FUSIBLE
19	Y174 18PK/VT	SALIDA DEL RELE DE LUZ DE ESTACIONAMIENTO PROT. POR FUSIBLE
20	-	-
21	-	-
22	-	-
23	Y145 18DB/YL	CONTROL DE RELE DE VENTILADOR DEL CONDENSADOR
24	Y135 18LG/BK	SALIDA (RUN-START) DE INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE
25	K31 18BR (EXCEPTO 4.7L)	CONTROL DE RELE DE BOMBA DE COMBUSTIBLE
26	-	-



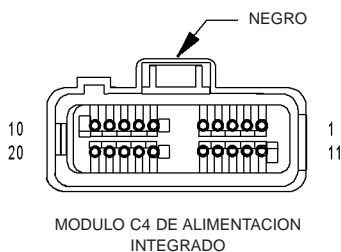
MÓDULO C2 DE ALIMENTACION INTEGRADO		
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	A30 10RD/WT (EXCEPTO BASICO)	B(+) PROT. POR FUSIBLE
2	A34 16LB/RD (ETC)	B(+) PROT. POR FUSIBLE
3	Y148 18YL/RD	B(+) PROT. POR FUSIBLE
4	A61 14DG/BK (3.9L/5.7L/5.9L)	SALIDA DEL RELE DE BOMBA DE COMBUSTIBLE
5	F37 12RD/LB (EXCEPTO BASICO)	B(+) PROT. POR FUSIBLE
6	A2 10PK/BK	B(+) PROT. POR FUSIBLE
7	A14 18RD/WT	B(+) PROT. POR FUSIBLE
8	A10 12RD/DG	B(+) PROT. POR FUSIBLE
9	A12 18RD/TN	B(+) PROT. POR FUSIBLE
10	A22 16BK/OR	B(+) PROT. POR FUSIBLE
11	-	-
12	F30 18RD	SALIDA (RUN-ACC) DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE
13	F75 18VT (EXCEPTO BASICO)	B(+) PROT. POR FUSIBLE
14	A1 16RD	B(+) PROT. POR FUSIBLE
15	-	-

ESPIGAS DE CONECTOR



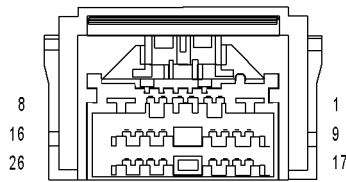
MODULO C3 DE ALIMENTACION INTEGRADO

CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	V10 20BR	DETECCION DE MOTOR DE BOMBA DEL LAVADOR
2	L62 18BR/RD	IMPULSOR DE LUZ INTERMITENTE TRASERA DERECHA
3	Z21 18BK/LG	MASA
4	D25 20VT/PK	BUS PCI
5	Z12 16BK/TN	MASA
6	-	-
7	-	-
8	-	-
9	-	-
10	-	-
11	L1 18VT/BK	ALIMENTACION DE LUZ DE MARCHA ATRAS
12	-	-
13	-	-
14	G31 20VT/LG (EXCEPTO BASICO)	SEÑAL DEL SENSOR DE TEMPERATURA AMBIENTE
15	-	-
16	L61 18LG	IMPULSOR DE LUZ INTERMITENTE DELANTERA IZQUIERDA
17	L24 18WT/LG	IMPULSOR DE LUZ DE FRENO IZQUIERDA
18	L63 18DG/RD	IMPULSOR DE LUZ INTERMITENTE TRASERA IZQUIERDA
19	L60 18LG/TN	IMPULSOR DE LUZ INTERMITENTE DELANTERA DERECHA
20	Y137 20VT/LB	MASA DE SENSOR



MODULO C4 DE ALIMENTACION INTEGRADO

CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	Z2 18BK/LG	MASA
2	L22 18LB/WT	IMPULSOR DE LUZ DE FRENO DERECHA
3	-	-
4	-	-
5	-	-
6	-	-
7	-	-
8	-	-
9	-	-
10	-	-
11	Y134 20GY/RD (3.7L/5.9L)	SALIDA (RUN-START) DE INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE
11	K173 20LG (DIESEL)	MASA
12	V5 20DG	DETECCION DE CONMUTADOR DE REPOSO DE LIMPIADOR
13	-	-
14	-	-
15	G29 20BK/TN	DETECCION DE CONMUTADOR DE LIQUIDO LAVADOR
16	Y135 18LG/BK	SALIDA (RUN-START) DE INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE
17	-	-
18	-	-
19	-	-
20	-	-

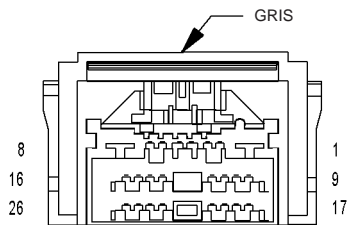


MODULO C5 DE ALIMENTACION INTEGRADO

MODULO C5 DE ALIMENTACION INTEGRADO

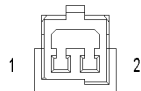
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	A38 16OR	SALIDA (RUN) DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE
2	K173 18LG (GAS. EXCEPTO 5.9L)	MASA
2	K173 18LG (5.9L)	MASA
2	K173 20LG (DIESEL)	MASA
3	-	-
4	L10 18BR/LG	SALIDA (RUN) DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE
5	C23 16DG	SALIDA DEL RELE DE VENTILADOR DEL CONDENSADOR
6	F15 20DB (DIESEL)	SALIDA (RUN) DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE
7	G115 20YL/WT (DIESEL)	B(+) PROT. POR FUSIBLE
8	Z316 12BK/OR	MASA
9	-	-
10	-	-
11	C13 18DB/OR	CONTROL DE RELE DE EMBRAGUE DEL COMPRESOR DE A/A
12	-	-
13	A42 18DG (CALIFORNIA)	SALIDA DEL RELE DE SENSOR DE OXIGENO DE SALIDA
14	Z114 18BK/LG (DIESEL)	MASA
15	Y135 18LG/BK (DIESEL)	SALIDA (RUN-START) DE INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE
16	K30 18PK	CONTROL DEL RELE DE CONTROL DE LA CAJA DE CAMBIOS
17	F121 16TN/BK	SALIDA DEL RELE DE ESPEJO TERMICO
18	C3 18DB/BK	SALIDA DEL RELE DEL EMBRAGUE DEL COMPRESOR DE A/A
19	-	-
20	-	-
21	C16 20LB/YL	CONTROL DE RELE DE ESPEJO TERMICO
22	V4 16RD/YL	SALIDA DE VELOCIDAD ALTA DEL RELE DEL LAVADOR
23	F23 18DB/YL	B(+) PROT. POR FUSIBLE
24	F14 18LG/YL	SALIDA (RUN-START) DE INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE
25	-	-
26	F15 20DB (GAS.)	SALIDA (RUN) DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE
26	Y106 20OR/RD (CAJA DE TRANSFERENCIA ELEC-TRICA)	SALIDA (RUN) DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE

ESPIGAS DE CONECTOR



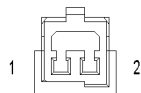
MODULO C7 DE ALIMENTACION INTEGRADO

MODULO C7 DE ALIMENTACION INTEGRADO		
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	T40 14BR	SALIDA DEL RELE DE MOTOR DE ARRANQUE
2	V3 16BR/WT	SALIDA DEL VELOCIDAD BAJA DEL RELE DEL LAVADOR
3	Y105 20BR/RD	SALIDA (RUN-ACC) DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE
4	F235 18RD	B(+) PROT. POR FUSIBLE
5	-	-
6	Y171 18WT/DG	IMPULSOR DE LUZ DE CRUCE IZQUIERDA
7	Y168 18WT/LB	IMPULSOR DE LUZ DE CARRETERA DERECHA
8	-	-
9	A64 16DG/WT	SALIDA DEL RELE DE BOMBA DE COMBUSTIBLE
10	-	-
11	K51 18DB/YL	CONTROL DE RELE DE PARADA AUTOMATICA
12	K127 18DB/OR (CALIFORNIA)	CONTROL DE RELE DE SENSOR DE OXIGENO DE SALIDA
13	-	-
14	-	-
15	Y170 18WT/LG	IMPULSOR DE LUZ DE CARRETERA IZQUIERDA
16	Y153 18DB/RD	SALIDA DEL RELE DE PEDAL AJUSTABLE
17	-	-
18	-	-
19	K31 18BR	-
20	L39 18LB (FAROS ANTI-NIEBLA)	SALIDA DEL RELE DE FAROS ANTINIEBLA
21	A41 16YL	SALIDA (START) DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE
22	Y169 18WT/TN	IMPULSOR DE LUZ DE CRUCE DERECHA
23	T24 18BR/YL (EXCEPTO NGC)	DETECCION DE CONMUTADOR DE POSICION DE ESTACIONAMIENTO Y PUNTO MUERTO (T41)
23	T752 18DG/OR (NGC)	
24	E1 20TN	B(+) PROT. POR FUSIBLE
25	A141 18DG/WT (EXCEPTO NGC)	SALIDA DEL RELE DE PARADA AUTOMATICA PROT. POR FUSIBLE
26	-	-



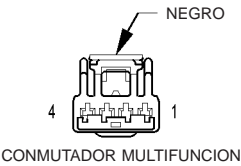
ACCIONADOR 1 DE PUERTA DE MODO (TABLERO A SUELO)

ACCIONADOR 1 DE PUERTA DE MODO (TABLERO A SUELO)		
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	C34 20DB/WT	IMPULSOR DE PUERTA COMUN
2	C35 20DG/YL	IMPULSOR 1 DE PUERTA DE MODO

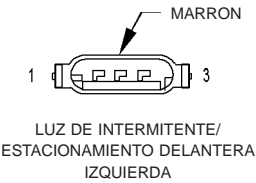


ACCIONADOR 2 DE PUERTA DE MODO (DESEMPAÑADOR A SUELO)

ACCIONADOR 2 DE PUERTA DE MODO (DESEMPAÑADOR A SUELO)		
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	C34 20DB/WT	IMPULSOR DE PUERTA COMUN
2	C33 20DB/RD	IMPULSOR 2 DE PUERTA DE MODO



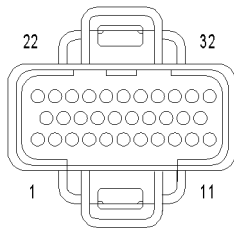
CONMUTADOR MULTIFUNCION		
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	Y109 20VT/OR	SEÑAL DE CONMUTADOR DE SELECCION DE LUZ DE FAROS/LAVADOR
2	Y108 20VT/BR	RETORNO DE CONMUTADOR DE SELECCION DE LUZ DE CRUCE O CARRETERA/INTERMITENTES/LIMPIADOR
3	Y110 20WT/VT	SEÑAL DE CONMUTADOR DE INTERMITENTES
4	V8 20VT	SEÑAL DE CONMUTADOR DE LIMPIADOR INTERMITENTE



LUZ DE INTERMITENTE/ESTACIONAMIENTO DELANTERA IZQUIERDA		
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	L61 18LG	IMPULSOR DE LUZ INTERMITENTE DELANTERA IZQUIERDA
2	Y174 18PK/VT	SALIDA DE RELE DE LUZ DE ESTACIONAMIENTO PROT. POR FUSIBLE
3	Z148 18DB/BK	MASA



ACCIONADOR DE PUERTA DE MEZCLA DEL ACOMPAÑANTE (ZONA DOBLE)		
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	C34 20DB/WT	IMPULSOR DE PUERTA COMUN
2	C46 20YL/LG	IMPULSOR DE PUERTA DE MEZCLA DEL ACOMPAÑANTE

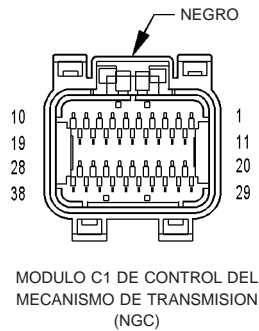


MODULO C3 DE CONTROL DEL
MECANISMO DE TRANSMISION -
(DIESEL)

MODULO DE CONTROL DEL MECANISMO DE TRANSMISION

CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	-	-
2	-	-
3	-	-
4	V36 18TN/RD	CONTROL DEL SOLENOIDE DE VACIO DEL CONTROL DE VELOCIDAD
5	V35 18LG/RD	CONTROL DEL SOLENOIDE DE RESPIRADERO DEL CONTROL DE VELOCIDAD
6	-	-
7	-	-
8	-	-
9	-	-
10	-	-
11	V32 18YL/RD	ALIMENTACION DE CONTROL DE VELOCIDAD
12	T16 14RD	SALIDA DEL RELE DE CONTROL DE LA CAJA DE CAMBIOS
13	T6 18OR/WT	DETECCION DE CONMUTADOR DE SOBREMARCHA OFF
14	-	-
15	-	-
16	-	-
17	-	-
18	-	-
19	-	-
20	-	-
21	-	-
22	-	-
23	-	-
24	K29 18WT/PK	DETECCION DE CONMUTADOR DE FRENOS
25	-	-
26	-	-
27	D15 18WT/DG	TRANSMISION DE SCI
28	-	-
29	D6 18PK/LB	RECEPCION DE SCI
30	D25 18VT/BR	BUS PCI
31	-	-
32	V37 18RD/LG	SEÑAL DE CONMUTADOR DE CONTROL DE VELOCIDAD

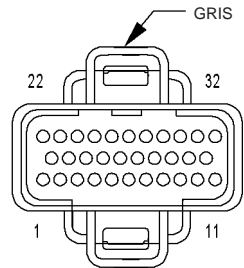
MODULO C1 DE CONTROL DEL MECANISMO DE TRANSMISION (NGC)



CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	K98 18LB/RD	CONTROL DE BOBINA N° 8
2	-	-
3	K97 18BR	CONTROL DE BOBINA N° 7
4	K28 18GY/LB	CONTROL DE INYECTOR N° 8
5	K26 18VT/TN	CONTROL DE INYECTOR N° 7
6	-	-
7	-	-
8	B222 20DG/WT (5.7L)	SEÑAL DE VELOCIDAD DEL VEHICULO N° 2
9	Z81 16BK/TN	MASA
10	-	-
11	Y135 18LG/BK	SALIDA DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE
12	A51 16RD/WT (4.7)	SALIDA (OFF-RUN-START) DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE
12	Y135 LG/BK (5.7)	SALIDA DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE
13	B22 20DG/YL (5.7L)	SEÑAL DE VELOCIDAD DEL VEHICULO N° 1
13	G7 18WT/OR (4.7L)	SEÑAL DE VELOCIDAD DEL VEHICULO
14	-	-
15	-	-
16	-	-
17	-	-
18	Z82 16BK/TN	MASA
19	-	-
20	G60 18GY/YL	SEÑAL DE PRESION DE ACEITE
21	C18 18DB	SEÑAL DE PRESION DEL A/A
22	G31 18VT/LG	SEÑAL DE AAT
23	-	-
24	-	-
25	D20 18LG	RECEPCION DE SCI (PCM)
26	D6 18PK/LB	RECEPCION DE SCI (TCM)
27	K6 18VT/WT (4.7L)	ALIMENTACION DE 5 VOLTIOS
28	-	-
29	A14 18RD/WT	B(+) PROT. POR FUSIBLE
30	A41 16YL	SALIDA DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE
31	K141 18TN/WT	SEÑAL DE O2 1/2
32	Y213 18PK/LB	RETORNO DE O2 DE ENTRADA
33	K341 18TN/WT (4.7L)	SEÑAL DE O2 2/2
34	-	-
35	-	-
36	D21 18PK	TRANSMISION DE SCI (PCM)
37	D15 18WT/DG (4.7L)	TRANSMISION DE SCI (TCM)
38	D25 18VT/BR	BUS PCI

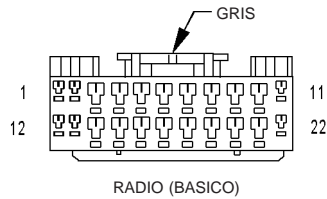
ESPIGAS DE CONECTOR

MODULO C3 DE CONTROL DEL MECANISMO DE TRANSMISION - (JTEC)

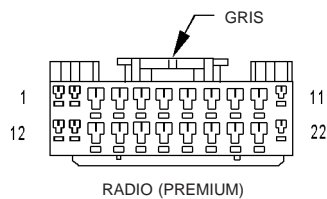


MODULO C3 DE CONTROL DEL
MECANISMO DE TRANSMISION -
(JTEC)

CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	C13 18DB/OR	CONTROL DE RELE DE EMBRAGUE DEL A/A
2	-	-
3	K51 18DB/YL	CONTROL DE RELE DE PARADA AUTOMATICA
4	V36 18TN/RD	CONTROL DE SOLENOIDE DE VACIO DEL CONTROL DE VELOCIDAD
5	V35 18LG/RD	CONTROL DE SOLENOIDE DE RESPIRADERO DEL CONTROL DE VELOCIDAD
6	-	-
7	K73 18YL/BK (3.7L)	SEÑAL DEL SENSOR DE DETONACIÓN N° 1
8	K199 18BR/VT	CONTROL DEL CALEFACTOR DE SENSOR DE OXIGENO 1/1
9	K127 18DB/OR	CONTROL DE RELE DE SENSOR DE OXIGENO DE SALIDA
10	K106 18WT/DG	DETECCION DE CONMUTADOR DE BOMBA DE DETECCION DE FUGAS
11	V32 18YL/RD	ALIMENTACION DE CONTROL DE VELOCIDAD
12	A142 16DG/OR	SALIDA DEL RELE DE PARADA AUTOMATICA
13	T6 18OR/WT (5.9L)	DETECCION DE CONMUTADOR DE SOBREMARCHA OFF
13	T10 18YL/DG (5.9L DIESEL)	DETECCION DE SOLICITUD DE GESTION DE PAR
14	K107 18OR	CONTROL DEL SOLENOIDE DE BOMBA DE DETECCION DE FUGAS
15	K118 18PK/YL	SEÑAL DE SENSOR DE TEMPERATURA DE LA BATERIA
16	K299 18BR/WT (CALIFORNIA)	CONTROL DE CALEFACTOR DE SENSOR DE OXIGENO 2/1
16	K299 18BR/WT (EXCEPTO CALIFORNIA)	CONTROL DE CALEFACTOR DE SENSOR DE OXIGENO 1/2
17	-	-
18	K74 18BR/VT (3.7L)	SEÑAL DE SENSOR DE DETONACION N° 2
19	K31 18BR	CONTROL DEL RELE DE BOMBA DE COMBUSTIBLE
20	K52 18PK/BK	CONTROL DE SOLENOIDE DE EMISIONES VOLATILES
21	-	-
22	-	-
23	-	-
24	K29 18WT/PK	DETECCION DE CONMUTADOR DE FRENOS
25	K125 18WT/DB	FUENTE DEL GENERADOR
26	G8 18LB/BK	SEÑAL DEL SENSOR DE NIVEL DE COMBUSTIBLE
27	D21 18PK	TRANSMISION DE SCI
28	-	-
29	D20 18LG	RECEPCION DE SCI
30	D25 18VT/BR	BUS PCI
31	-	-
32	V37 18RD/LG	SEÑAL DE CONMUTADOR DE CONTROL DE VELOCIDAD

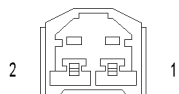


RADIO (BASICO)		
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	M1 18PK	B(+) PROT. POR FUSIBLE
2	Y105 20BR/RD	SALIDA (RUN-ACC) DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE
3	Y166 200R/DB	IMPULSOR DE LUCES DE TABLERO
4	-	-
5	-	-
6	-	-
7	X82 18LB/VT	(+) DE ALTAVOZ DE PUERTA DELANTERA DERECHA
8	X80 18LB/BK	(-) DE ALTAVOZ DE PUERTA DELANTERA DERECHA
9	X85 18LG/DG	(-) DE ALTAVOZ DE PUERTA DELANTERA IZQUIERDA
10	X87 18LG/RD	(+) DE ALTAVOZ DE PUERTA DELANTERA IZQUIERDA
11	Z9 18BK/DG	MASA
12	M1 18PK	B(+) PROT. POR FUSIBLE
13	-	-
14	D25 20VT/LB	BUS PCI
15	-	-
16	-	-
17	-	-
18	X93 18WT/RD	(+) DE ALTAVOZ TRASERO IZQUIERDO
19	X91 18WT/BK	(-) DE ALTAVOZ TRASERO IZQUIERDO
20	X92 18TN/BK	(-) DE ALTAVOZ TRASERO DERECHO
21	X94 18TN/VT	(+) DE ALTAVOZ TRASERO DERECHO
22	Z9 18BK/DG	MASA



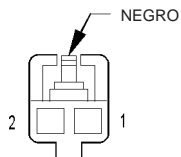
RADIO (PREMIUM)		
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	M1 18PK	B(+) PROT. POR FUSIBLE
2	Y105 20BR/RD	SALIDA (RUN-ACC) DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE
3	Y166 200R/DB	IMPULSOR DE LUCES DEL TABLERO
4	-	-
5	-	-
6	-	-
7	X54 20VT	(+) DE ALTAVOZ DELANTERO DERECHO
8	X56 20DB/RD	(-) DE ALTAVOZ DELANTERO DERECHO
9	X55 20BR/RD	(-) DE ALTAVOZ DELANTERO IZQUIERDO
10	X53 20DG	(+) DE ALTAVOZ DELANTERO IZQUIERDO
11	Z9 18BK/DG	MASA
12	M1 18PK	B(+) PROT. POR FUSIBLE
13	X60 20DG/RD	SALIDA DE 12 VOLTIOS DE LA RADIO
14	D25 20VT/LB	BUS PCI
15	-	-
16	-	-
17	-	-
18	X51 20BR/YL	(+) DE ALTAVOZ TRASERO IZQUIERDO
19	X57 20BR/LB	(-) DE ALTAVOZ TRASERO IZQUIERDO
20	X58 20DB/OR	(-) DE ALTAVOZ TRASERO DERECHO
21	X52 20DB/WT	(+) DE ALTAVOZ TRASERO DERECHO
22	Z9 18BK/DG	MASA

ESPIGAS DE CONECTOR



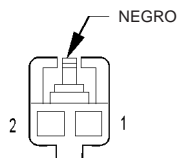
ACCIONADOR DE PUERTA DE RECIRCULACION

ACCIONADOR DE PUERTA DE RECIRCULACION		
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	C34 20DB/WT	IMPULSOR DE PUERTA COMUN
2	C32 20GY/DB	IMPULSOR DE PUERTA DE RECIRCULACION



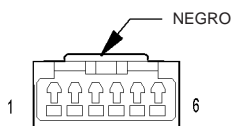
CONMUTADOR DE RADIO REMOTO-IZQUIERDO

CONMUTADOR DE RADIO REMOTO-IZQUIERDO		
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	X20 22GY (EXCEPTO ETC)	CIR. MUX DE CONTROL DE RADIO
1	X20 22RD/BK (ETC)	CIR. MUX DE CONTROL DE RADIO
2	Z5 22BK/LB	MASA



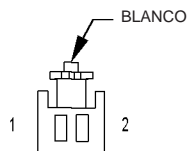
CONMUTADOR DE RADIO REMOTO-DERECHO

CONMUTADOR DE RADIO REMOTO-DERECHO		
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	X20 22GY (EXCEPTO ETC)	CIR. MUX DE CONTROL DE RADIO
1	X20 22RD/BK (ETC)	CIR. MUX DE CONTROL DE RADIO
2	Z5 22BK/LB	MASA



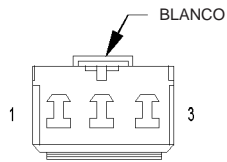
MODULO DE INMOVILIZADOR CON LLAVE CENTINELA

MODULO DE INMOVILIZADOR CON LLAVE CENTINELA		
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	-	-
2	D25 20VT/WT	BUS PCI
3	-	-
4	Y135 20LG/BK	SALIDA (RUN-START) DE INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE
5	Z110 20BK/GY	MASA
6	A14 20RD/WT	B(+) PROT. POR FUSIBLE



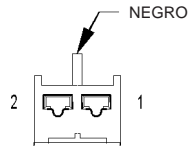
ALTAVOZ-PARTE CENTRAL DE TABLERO DE INSTRUMENTOS

ALTAVOZ-PARTE CENTRAL DE TABLERO DE INSTRUMENTOS		
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	X83 20YL/RD	(-) DE ALTAVOZ IZQUIERDO DEL TABLERO DE INSTRUMENTOS
2	X84 20OR/BK	(+) DE ALTAVOZ DERECHO DEL TABLERO DE INSTRUMENTOS



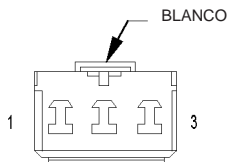
ALTAVOZ-PUERTA DELANTERA IZQUIERDA

ALTAVOZ-PUERTA DELANTERA IZQUIERDA		
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	X85 18LG/DG	(-) DE ALTAVOZ DE PUERTA DELANTERA IZQUIERDA
2	-	-
3	X87 18LG/RD	(+) DE ALTAVOZ DE PUERTA DELANTERA IZQUIERDA



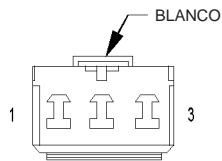
ALTAVOZ-PARTE IZQUIERDA DE TABLERO DE INSTRUMENTOS

ALTAVOZ-PARTE IZQUIERDA DE TABLERO DE INSTRUMENTOS		
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	X81 18YL/BK	(+) DE ALTAVOZ IZQUIERDO DEL TABLERO DE INSTRUMENTOS
2	X83 18YL/RD	(-) DE ALTAVOZ IZQUIERDO DEL TABLERO DE INSTRUMENTOS



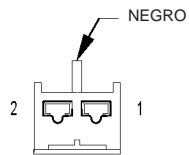
ALTAVOZ-TRASERO IZQUIERDO

ALTAVOZ-TRASERO IZQUIERDO		
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	X93 18WT/RD	(+) DE ALTAVOZ TRASERO IZQUIERDO
2	-	-
3	X91 18WT/BK	(-) DE ALTAVOZ TRASERO IZQUIERDO



ALTAVOZ-PUERTA DELANTERA DERECHA

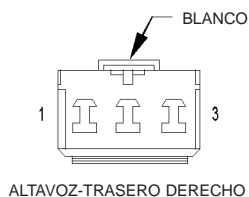
ALTAVOZ-PUERTA DELANTERA DERECHA		
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	X80 18LB/BK	(-) DE ALTAVOZ DE PUERTA DELANTERA DERECHA
2	-	-
3	X82 18LB/VT	(+) DE ALTAVOZ DE PUERTA DELANTERA DERECHA



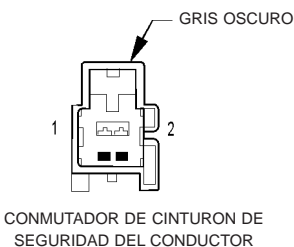
ALTAVOZ-PARTE DERECHA DEL TABLERO DE INSTRUMENTOS

ALTAVOZ-PARTE DERECHA DEL TABLERO DE INSTRUMENTOS		
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	X84 18OR/BK	(+) DE ALTAVOZ DERECHO DEL TABLERO DE INSTRUMENTOS
2	X86 18OR/RD	(-) DE ALTAVOZ DERECHO DEL TABLERO DE INSTRUMENTOS

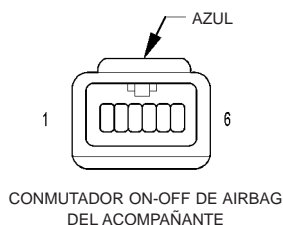
ESPIGAS DE CONECTOR



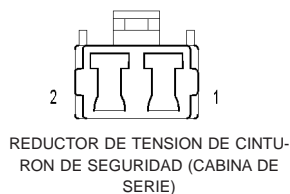
ALTA VOZ-TRASERO DERECHO		
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	X94 18TN/VT	(+) DE ALTA VOZ TRASERO DERECHO
2	-	-
3	X92 18TN/BK	(-) DE ALTA VOZ TRASERO DERECHO



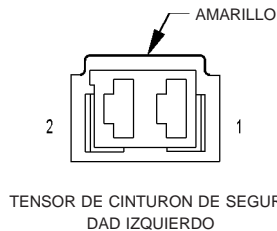
CONMUTADOR DE CINTURON DE SEGURIDAD DEL CONDUCTOR		
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	Z237 20BK/OR	MASA
2	G10 20LG/RD	DETECCION DE CONMUTADOR DE CINTURON DE SEGURIDAD



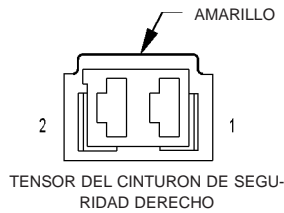
CONMUTADOR ON-OFF DE AIRBAG DEL ACOMPAÑANTE		
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	R5 18VT/YL	DETECCION DE CONMUTADOR MUX DE AIRBAG DEL ACOMPAÑANTE
2	R4 18BR/YL	RETORNO DE CONMUTADOR MUX DE AIRBAG DEL ACOMPAÑANTE
3	R166 18LG/TN	IMPULSOR DE INDICADOR DE AIRBAG DEL ACOMPAÑANTE
4	F14 18LG/YL	SALIDA (RUN-START) DE INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE
5	-	-
6	-	-



REDUCTOR DE TENSION DE CINTURON DE SEGURIDAD (CABINA DE SERIE)		
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	Y105 20BR/RD	SALIDA (RUN-ACC) DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE
2	G10 20LG/RD	DETECCION DE CONMUTADOR DE CINTURON DE SEGURIDAD

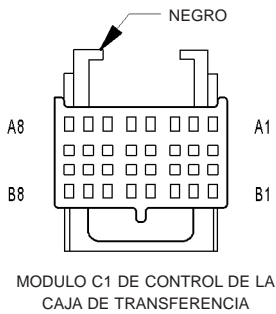


TENSOR DE CINTURON DE SEGURIDAD IZQUIERDO		
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	R54 18LB/YL	LINEA 2 DE TENSOR DE CINTURON DE SEGURIDAD IZQUIERDO
2	R56 18LB/DG	LINEA 1 DE TENSOR DE CINTURON DE SEGURIDAD IZQUIERDO



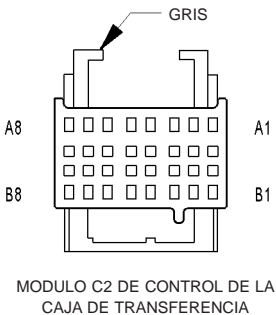
TENSOR DEL CINTURON DE SEGURIDAD DERECHO

CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	R53 18LG/YL	LINEA 2 DE TENSOR DE CINTURON DE SEGURIDAD DERECHO
2	R55 18LG/DG	LINEA 1 DE TENSOR DE CINTURON DE SEGURIDAD DERECHO



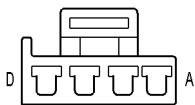
MODULO C1 DE CONTROL DE LA CAJA DE TRANSFERENCIA

CAV.	CIRCUITO	FUNCION
A1	D25 20VT/DB	BUS PCI
A2	-	-
A3	-	-
A4	Y122 20DG/BR	INDICADOR DE BAJA DE TRACCION EN LAS 4 RUEDAS
A5	Y123 20DG/OR	INDICADOR DE ALTA DE TRACCION EN LAS 4 RUEDAS
A6	Y120 20YL/DG	SELECTOR DE MODO
A7	Y116 20YL/GY	MASA DEL SENSOR DE MODO
A8	Z366 18BK/RD	MASA
B1	-	-
B2	-	-
B3	-	-
B4	Y121 20YL/LG	INDICADOR DE PUNTO MUERTO
B5	Y187 20RD	INDICADOR DE TRACCION EN 2 RUEDAS/TRACCION EN TODAS LAS RUEDAS
B6	Y112 20YL/BR	SENSOR D DE MODO
B7	-	-
B8	Z114 20LG/BK	MASA DE SENSOR



MODULO C2 DE CONTROL DE LA CAJA DE TRANSFERENCIA

CAV.	CIRCUITO	FUNCION
A1	Y114 20YL/VT	SENSOR B DE MODO
A2	Y113 20YL/OR	SENSOR A DE MODO
A3	-	-
A4	-	-
A5	-	-
A6	T24 20BR/YL	DETECCION DE CONMUTADOR DE POSICION DE ESTACIONAMIENTO Y PUNTO MUERTO (T41)
A7	-	-
A8	Y117 20YL/DB	ALIMENTACION DEL SENSOR DE MODO DE 5 VOLT.
B1	-	-
B2	Y115 20YL/WT	SENSOR C DE MODO
B3	-	-
B4	-	-
B5	-	-
B6	-	-
B7	-	-
B8	Y118 20YL/LB	ALIMENTACION DE CONMUTADOR DE SELECTOR DE 5 VOLT.

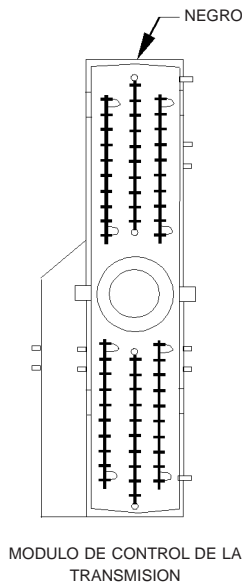


MODULO C3 DE CONTROL DE LA
CAJA DE TRANSFERENCIA

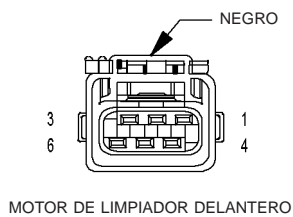
MODULO C3 DE CONTROL DE LA CAJA DE TRANSFERENCIA

CAV.	CIRCUITO	FUNCION
A	Z21 16BK/LG	MASA
B	A34 16LB/RD	B(+) PROT. POR FUSIBLE
C	Y124 16DG/VT	CONTROL A DE MOTOR DE CAMBIOS
D	Y125 16DG/WT	CONTROL B DE MOTOR DE CAMBIOS

MODULO DE CONTROL DE LA TRANSMISION



CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	T1 18LG/BK	DETECCION DE T1 DEL TRS
2	T4 18PK/OR	DETECCION DE T2 DEL TRS
3	T3 18VT	DETECCION DE T3 DEL TRS
4	-	-
5	-	-
6	Y210 18YL/RD (5.7L)	SEÑAL DE RPM DE EATX
6	K24 18GY/BK (3.7L)	SEÑAL DEL SENSOR DE POSICION DEL CIGUEÑAL
7	D15 18WT/DG	TRANSMISION DE SCI (TCM)
8	A41 16YL	SALIDA (START) DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE
9	T9 18OR/BK	DETECCION DE CONMUTADOR DE PRESION DE SOBREMARCHA
10	T10 18YL/DG	DETECCION DE SOLICITUD DE GESTION DE PAR
11	A51 16RD/WT	SALIDA (RUN-START) DE INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE
12	Y208 18DB/YL (5.7L)	SALIDA DE APPS N° 1
12	K22 18OR/DB (3.7L)	SEÑAL DEL SENSOR DE POSICION DE MARIPOSA DEL ACELERADOR
13	T13 18DB/BK	MASA DE SENSOR DE VELOCIDAD
14	T14 18LG/WT	SEÑAL DEL SENSOR DE VELOCIDAD DE SALIDA
15	K30 19PK	CONTROL DE RELE DE CONTROL DE LA CAJA DE CAMBIOS
16	T16 14RD	SALIDA DEL RELE DE CONTROL DE LA CAJA DE CAMBIOS
17	T16 14RD	SALIDA DEL RELE DE CONTROL DE LA CAJA DE CAMBIOS
18	T118 18YL/DB	CONTROL DE SOLENOIDE DE CONTROL DE PRESION
19	T119 18WT/DB	CONTROL DE SOLENOIDE DE 2C
20	T120 18LG	CONTROL DE SOLENOIDE DE LR
21	-	-
22	-	-
23	-	-
24	-	-
25	-	-
26	-	-
27	-	-
28	B22 20DG/YL (5.7L)	SEÑAL DE VELOCIDAD DEL VEHICULO
28	G7 18WT/OR (3.7L)	SEÑAL DE VELOCIDAD DEL VEHICULO
29	T29 18GY	DETECCION DE CONMUTADOR DE PRESION DE SUBMULTIPLICACION
30	T38 18VT/TN	SEÑAL DE SENSOR DE PRESION DE FUNCIONAMIENTO
31	-	-
32	-	-
33	-	-
34	-	-
35	-	-
36	T16 14RD	SALIDA DEL RELE DE CONTROL DE LA CAJA DE CAMBIOS
37	Z13 16BK/RD	MASA
38	T39 18GY/LB	ALIMENTACION DE 5 VOLTIOS
39	Z13 16BK/RD	MASA
40	T140 18VT/LG	CONTROL DE SOLENOIDE MS
41	T41 18BK/WT	DETECCION DE T41 DE TRS (C1)
42	T42 18VT/WT	DETECCION DE T42 DEL TRS
43	D25 20VT/OR	BUS PCI
44	-	-
45	Y207 18RD/WT (5.7L)	SALIDA DE TPS N° 1
46	D6 18PK/LB	TRANSMISION DE SCI
47	T147 18LB	DETECCION DE CONMUTADOR DE PRESION 2C
48	T48 18DB	DETECCION DE CONMUTADOR DE PRESION 4C
49	T6 20OR/WT	DETECCION DE CONMUTADOR DE SOBREMARCHA OFF
50	T50 18DG	DETECCION DE CONMUTADOR DE PRESION DE BAJA/MARCHA ATRAS
51	Y209 18TN/BK (5.7L)	MASA DE SENSOR
51	K4 18BK/LB (3.7L)	MASA DE SENSOR
52	T52 18RD/BK	SEÑAL DEL SENSOR DE VELOCIDAD DE IMPULSION
53	Z113 18BK	MASA
54	T54 18VT	SEÑAL DEL SENSOR DE TEMPERATURA DE LA CAJA DE CAMBIOS
55	T59 18PK	CONTROL DEL SOLENOIDE DE SUBMULTIPLICACION
56	A61 14DG/BK	B(+) PROT. POR FUSIBLE
57	Z13 16BK/RD	MASA
58	-	-
59	T159 18DG/WT	CONTROL DE SOLENOIDE DE 4C
60	T60 18BR	CONTROL DEL SOLENOIDE DE SOBREMARCHA

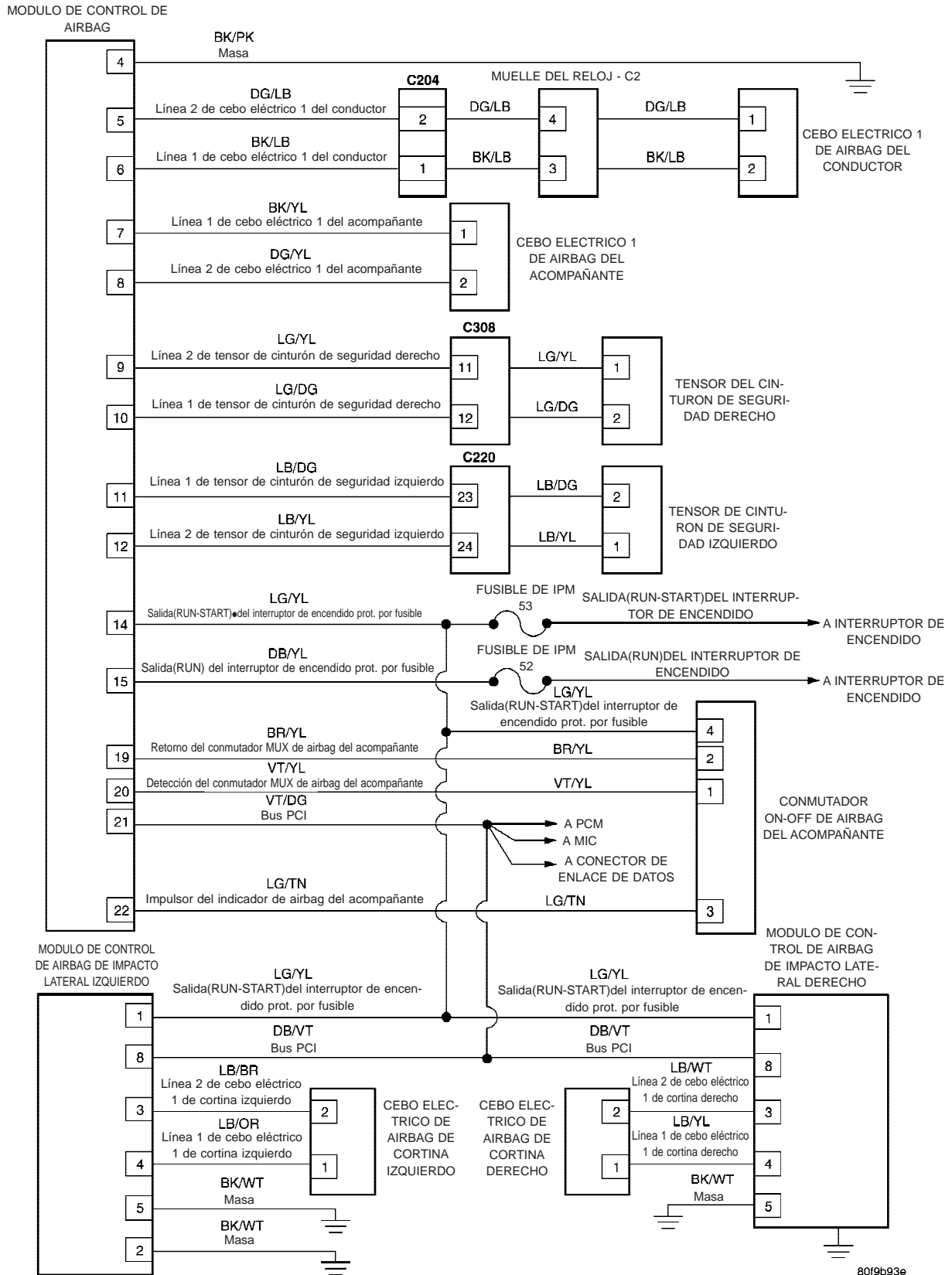


MOTOR DE LIMPIADOR DELANTERO

CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	-	-
2	V5 20DG	DETECCION DE CONMUTADOR DE REPOSO DE LIMPIADOR
3	Z247 20BK/LB	MASA
4	Z44 18BK/DG	MASA
5	V3 16BR/WT	SALIDA DE VELOCIDAD BAJA DEL RELE DEL LAVADOR
6	V4 16RD/YL	SALIDA DE VELOCIDAD ALTA DEL RELE DEL LAVADOR

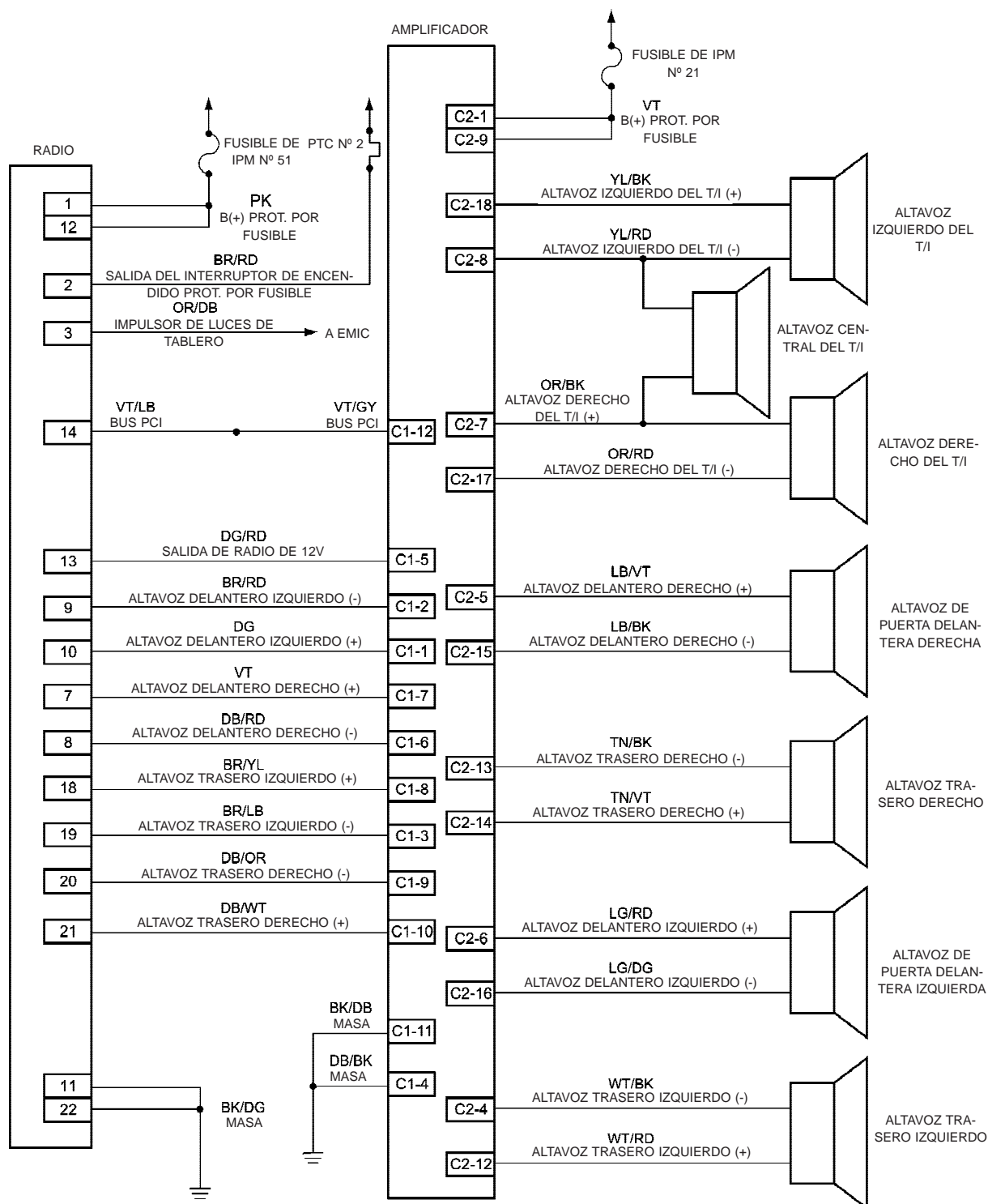
10.0 DIAGRAMAS ESQUEMATICOS

10.1 SISTEMA DE AIRBAG

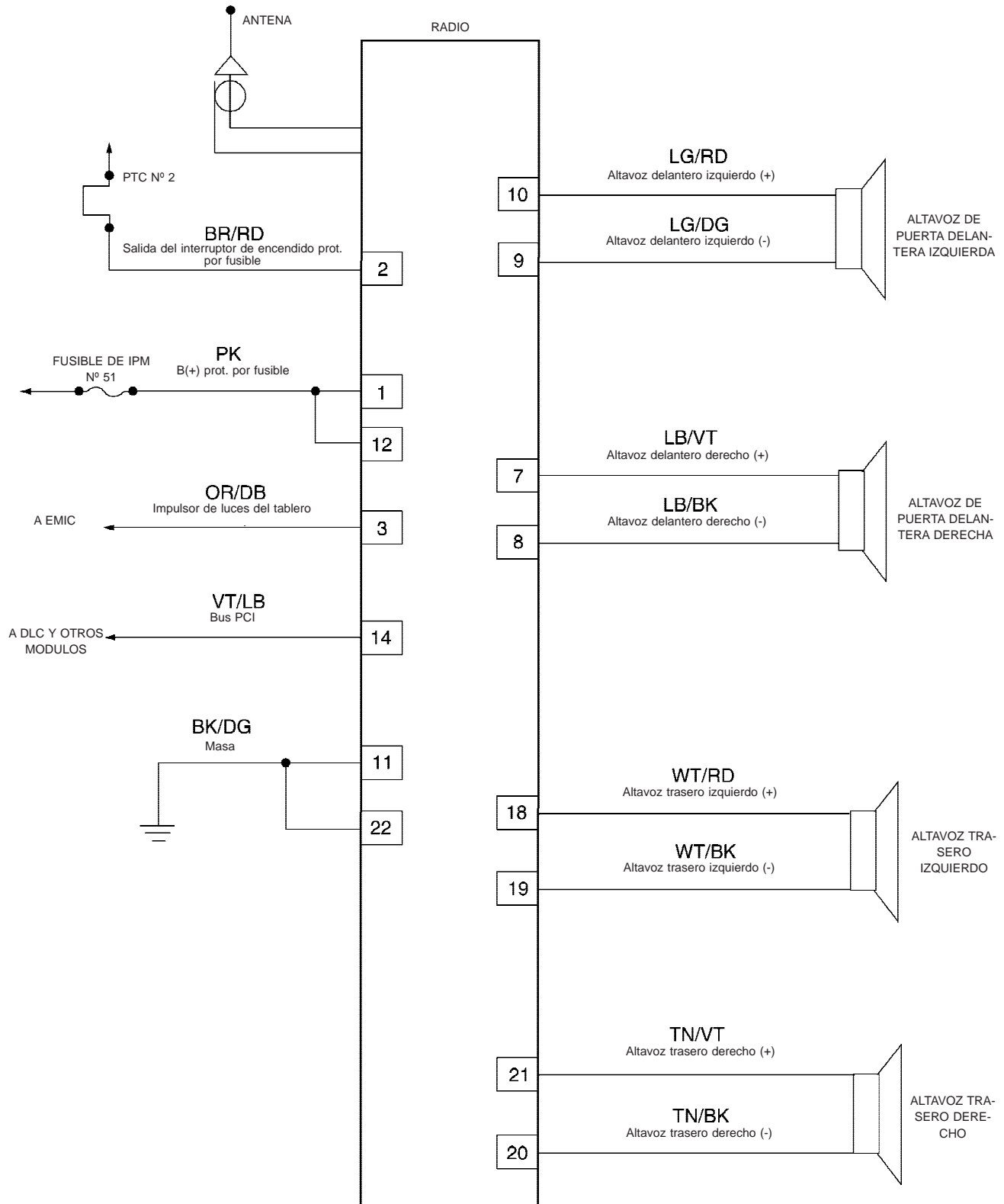


10.2 SISTEMA DE AUDIO

10.2.1 SISTEMA DE AUDIO PREMIUM



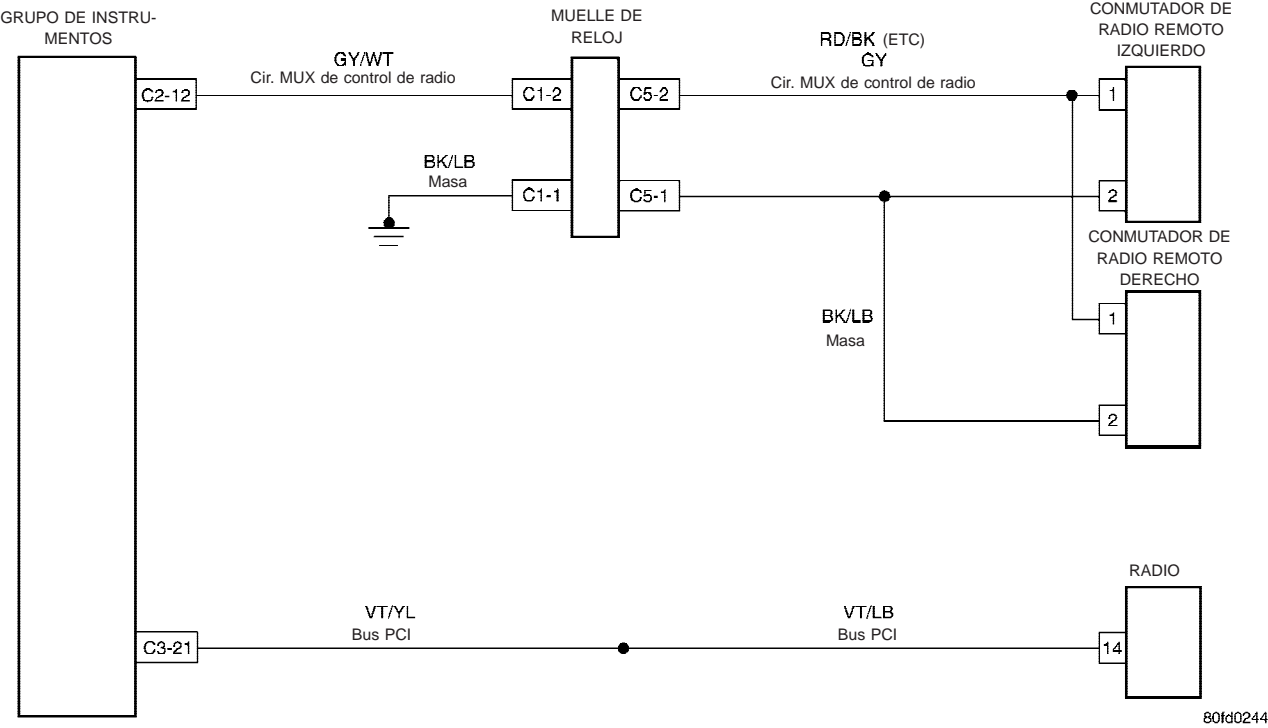
10.2.2 SISTEMA DE AUDIO BASICO



80fd0214

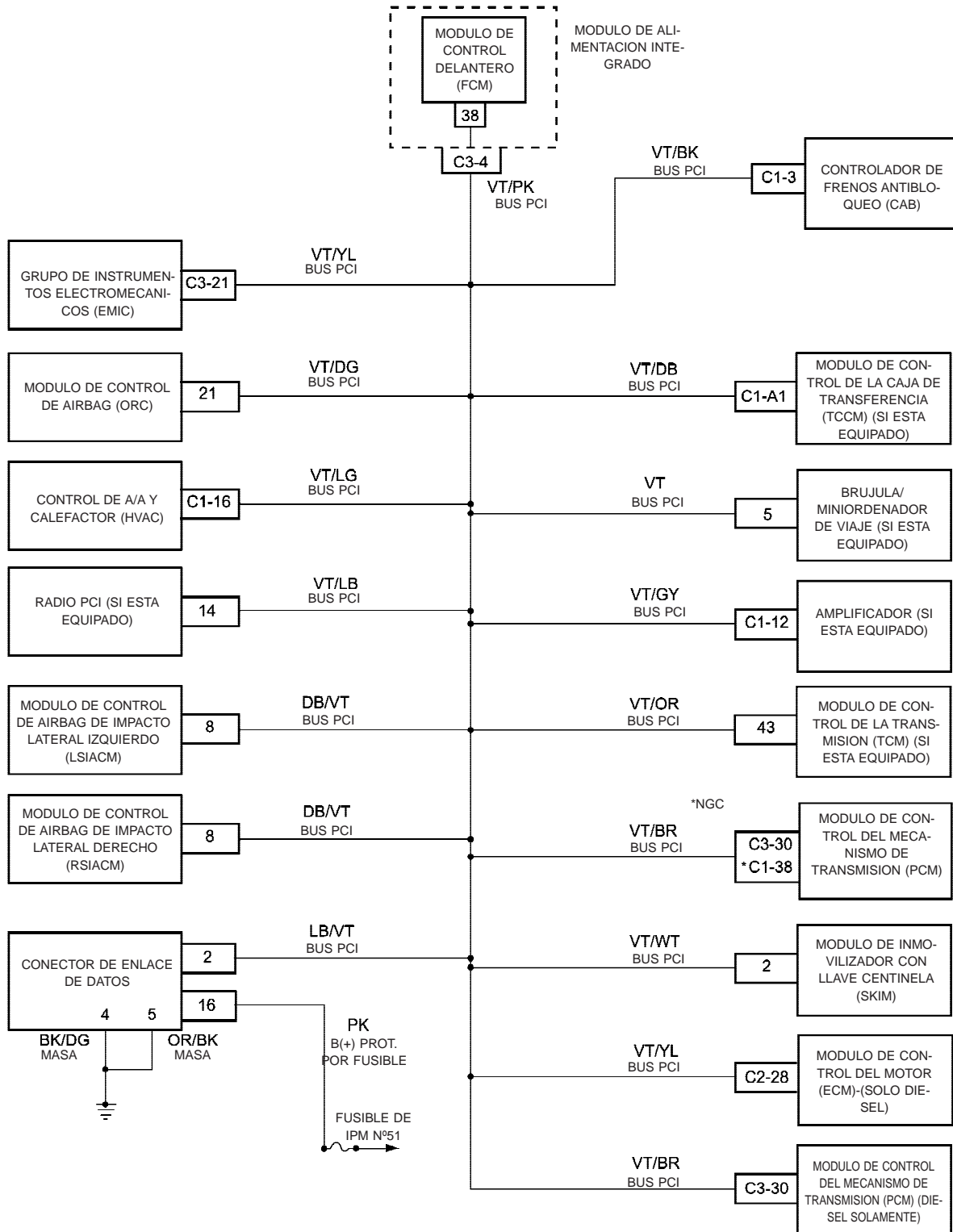
10.2 SISTEMA DE AUDIO (Continuación)

10.2.3 CONTROLES DE RADIO REMOTOS



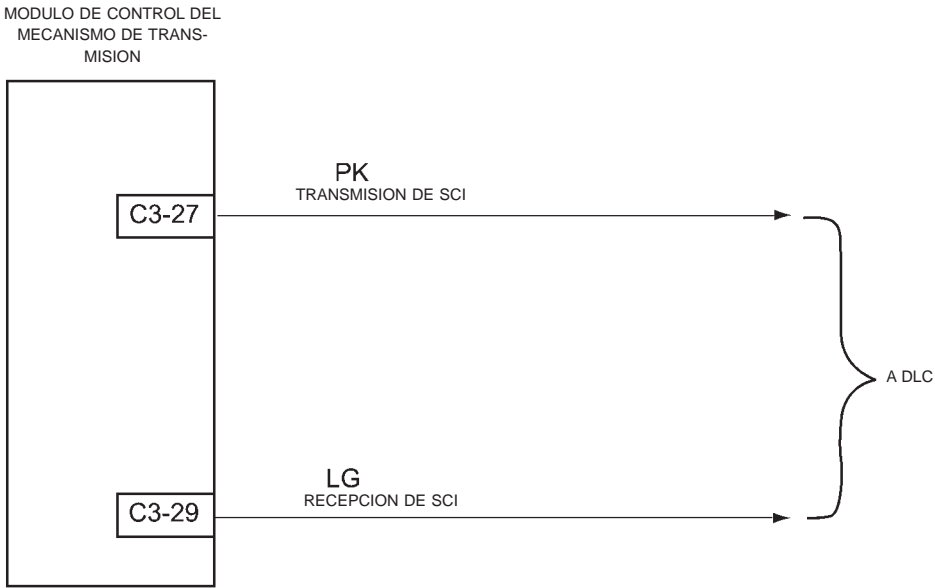
10.3 COMUNICACION

10.3.1 COMUNICACION DE BUS PCI



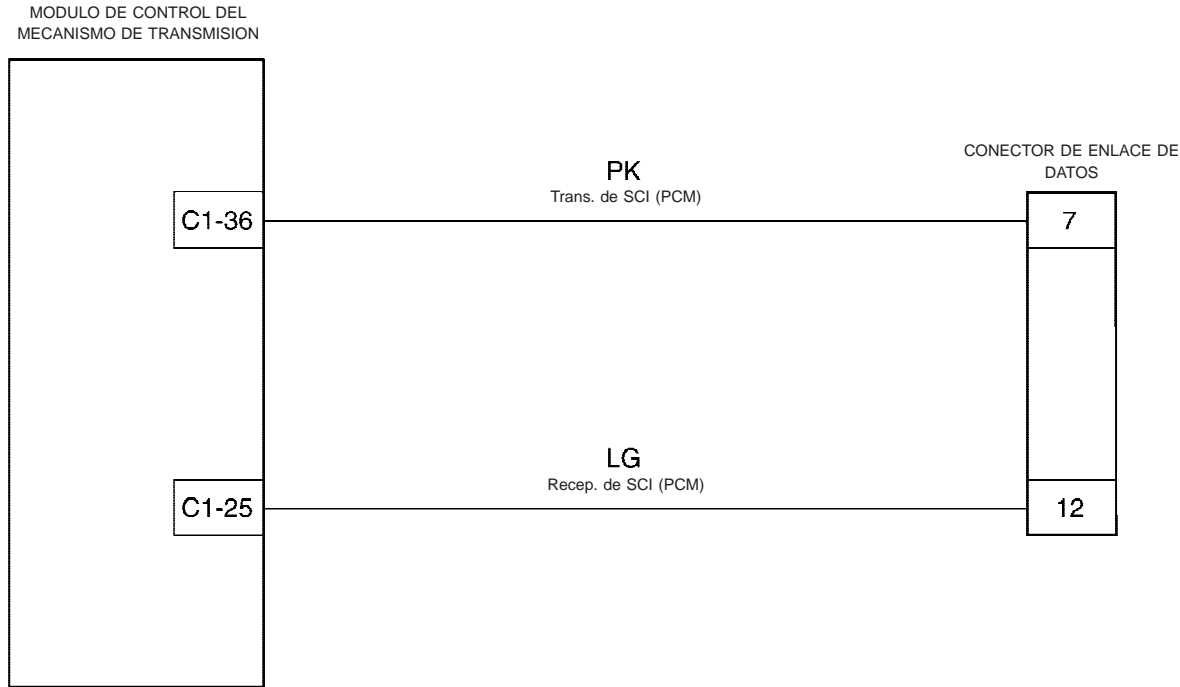
80fd0114

10.3 COMUNICACION (Continuación)
10.3.2 COMUNICACION DEL PCM - JTEC



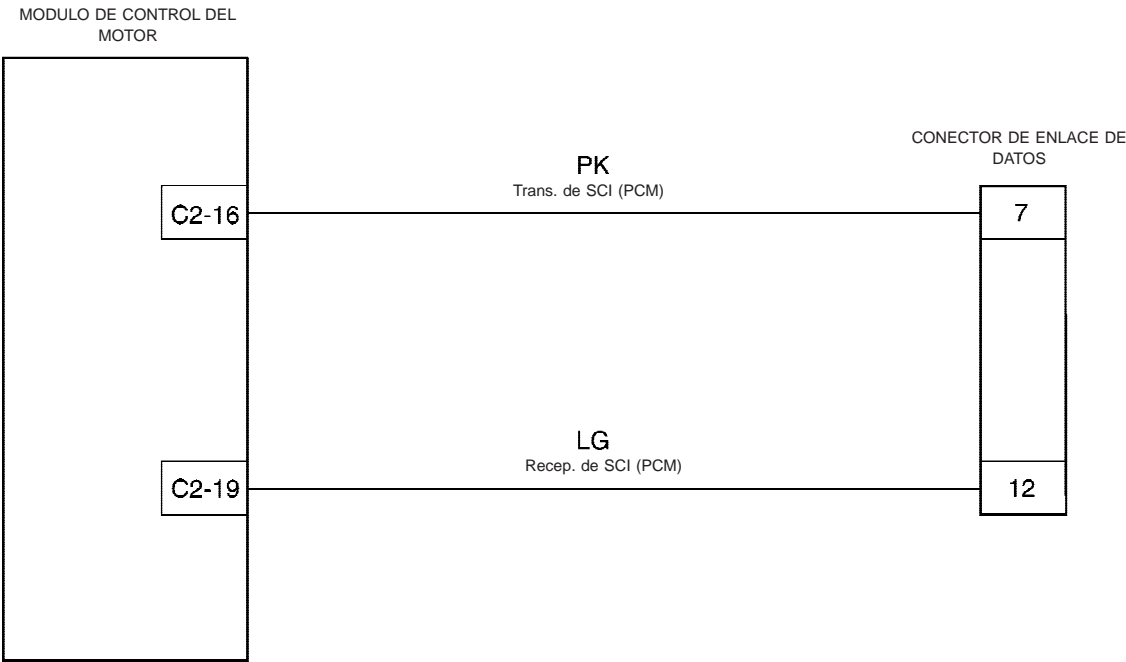
80d70325

10.3.3 COMUNICACION DEL PCM - NGC



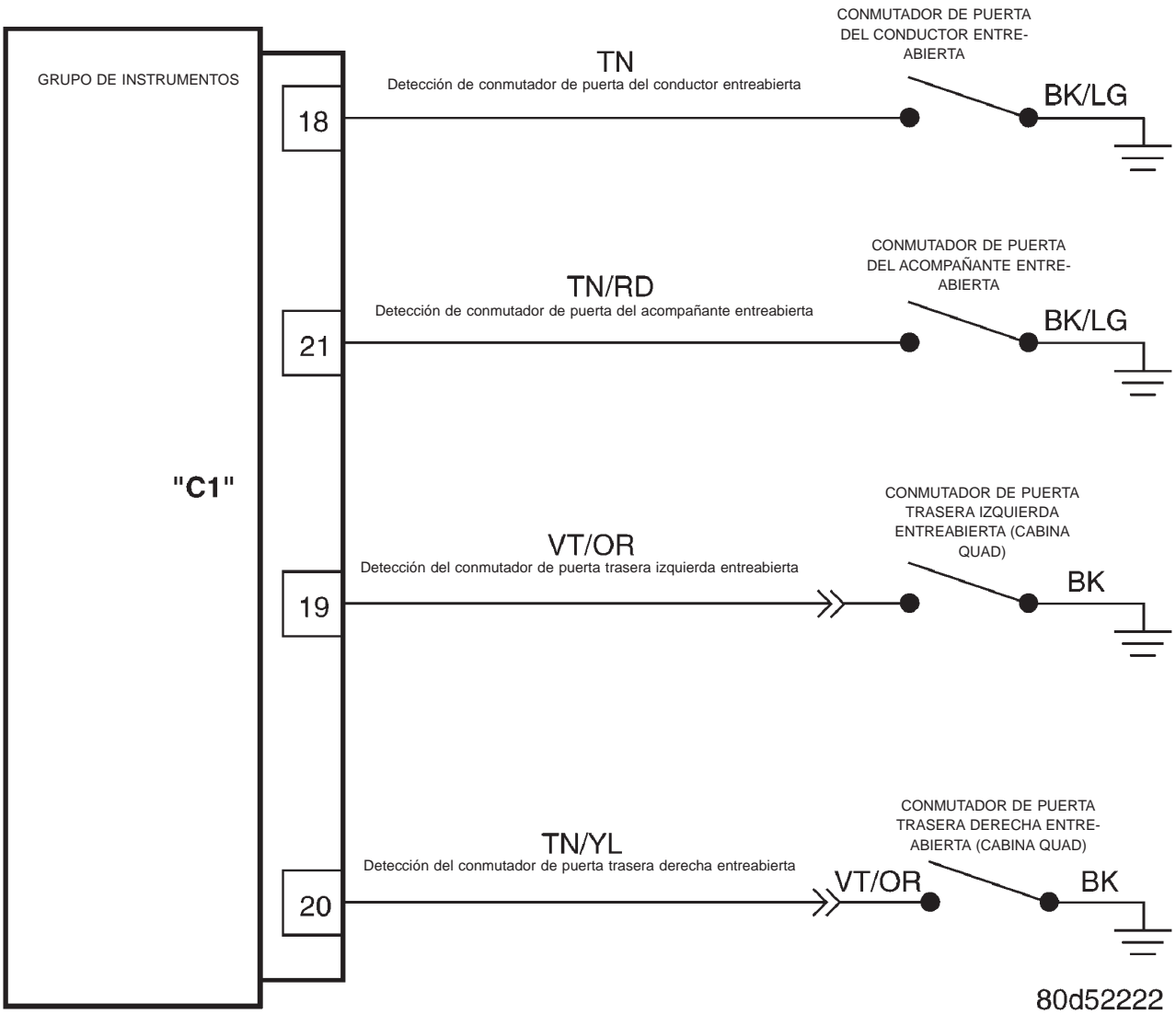
80f7e704

10.3.4 COMUNICACION DEL ECM - DIESEL



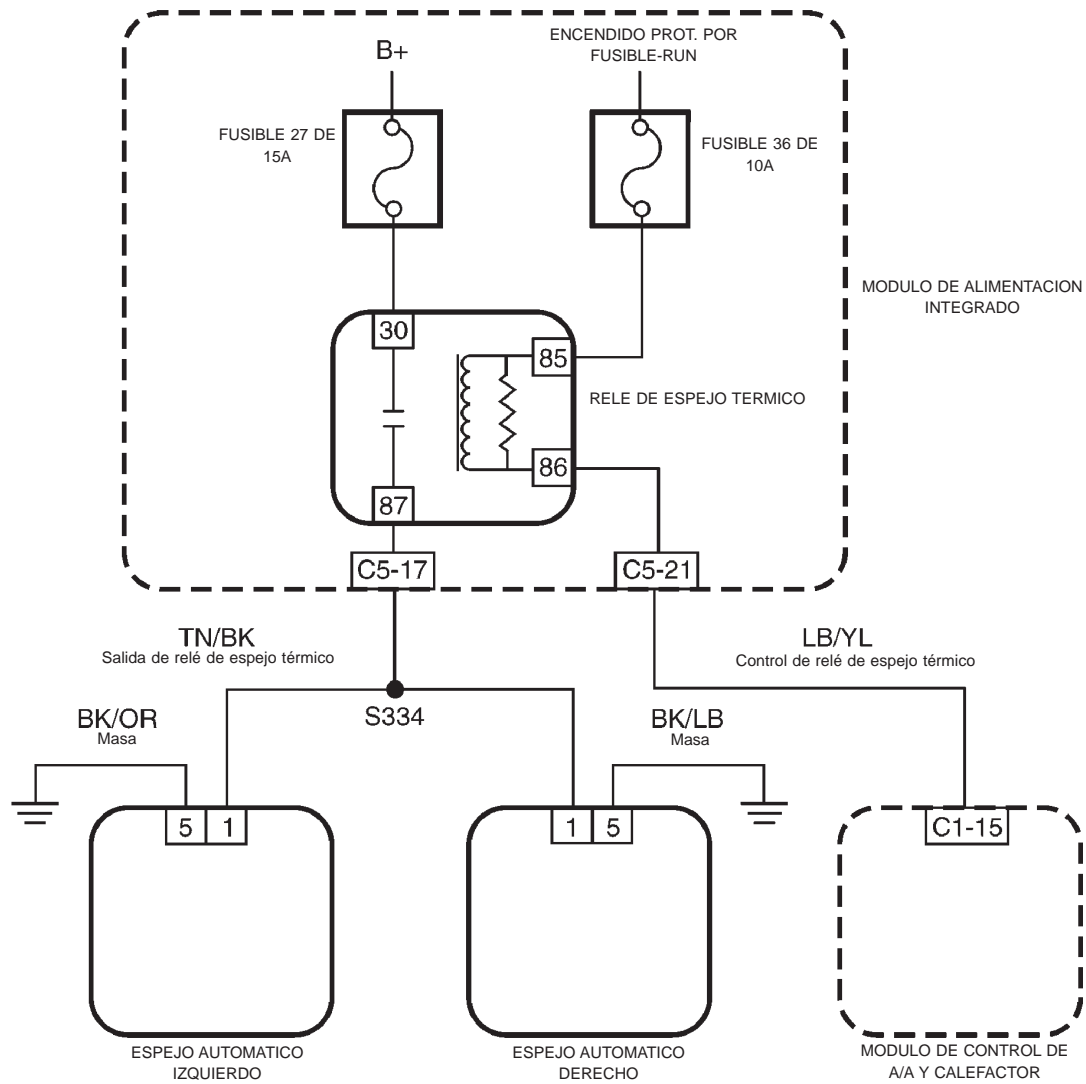
80fd01a0

10.4 SISTEMA DE PUERTA ENTREABIERTA



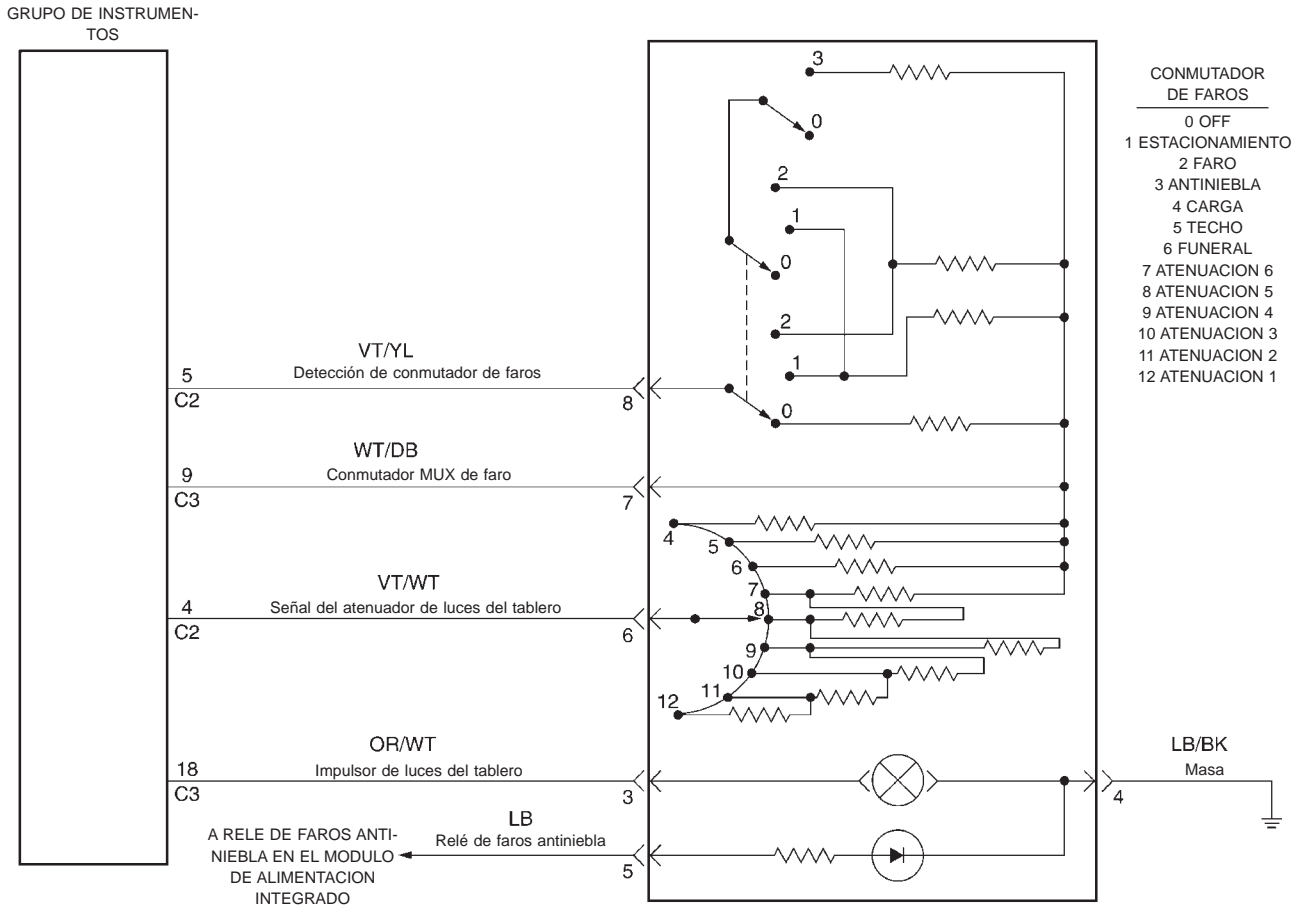
10.5 SISTEMAS TERMoeLECTRICOS

10.5.1 SISTEMA DE ESPEJO TERMICO



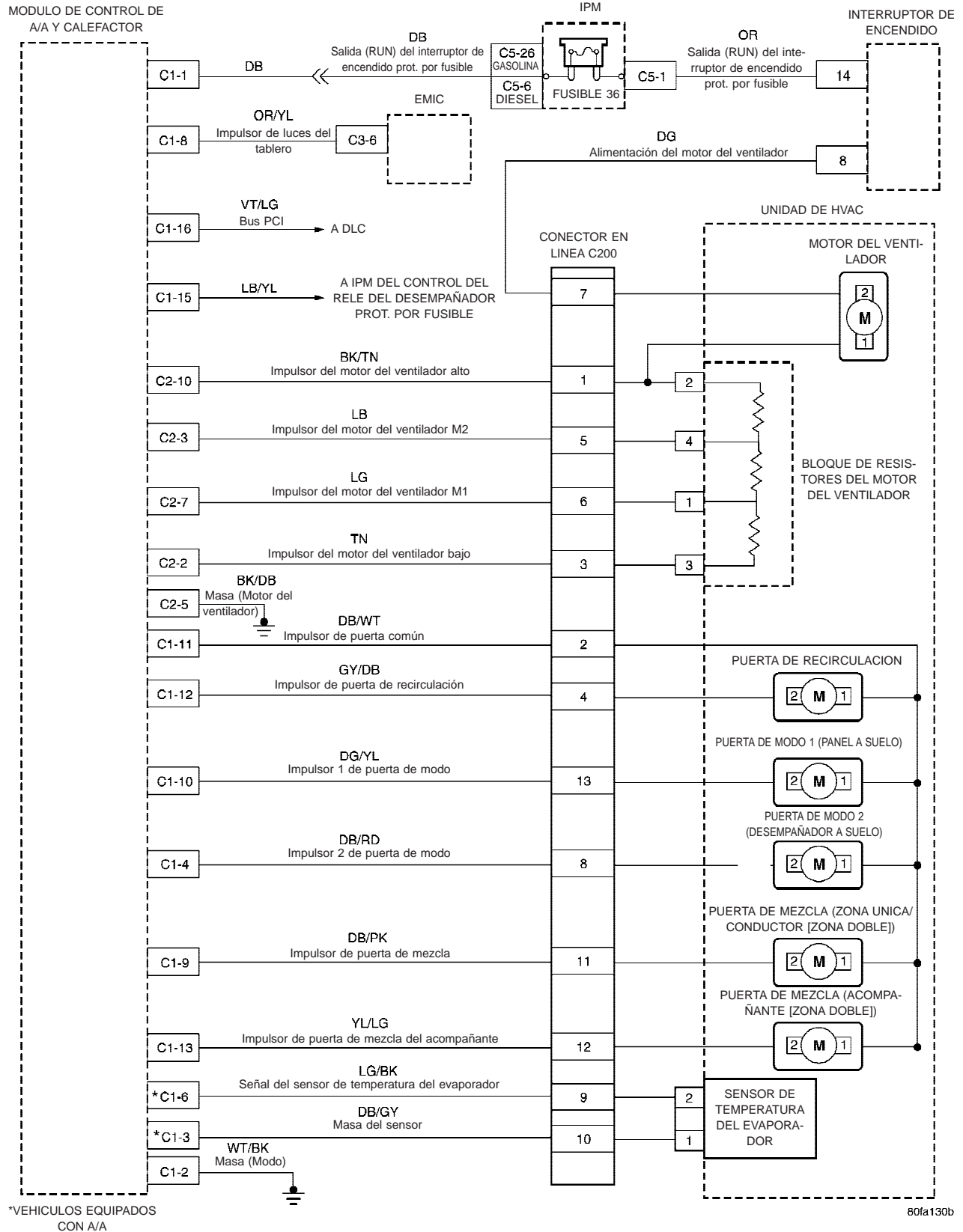
80d829a5

10.6 LUCES EXTERIORES

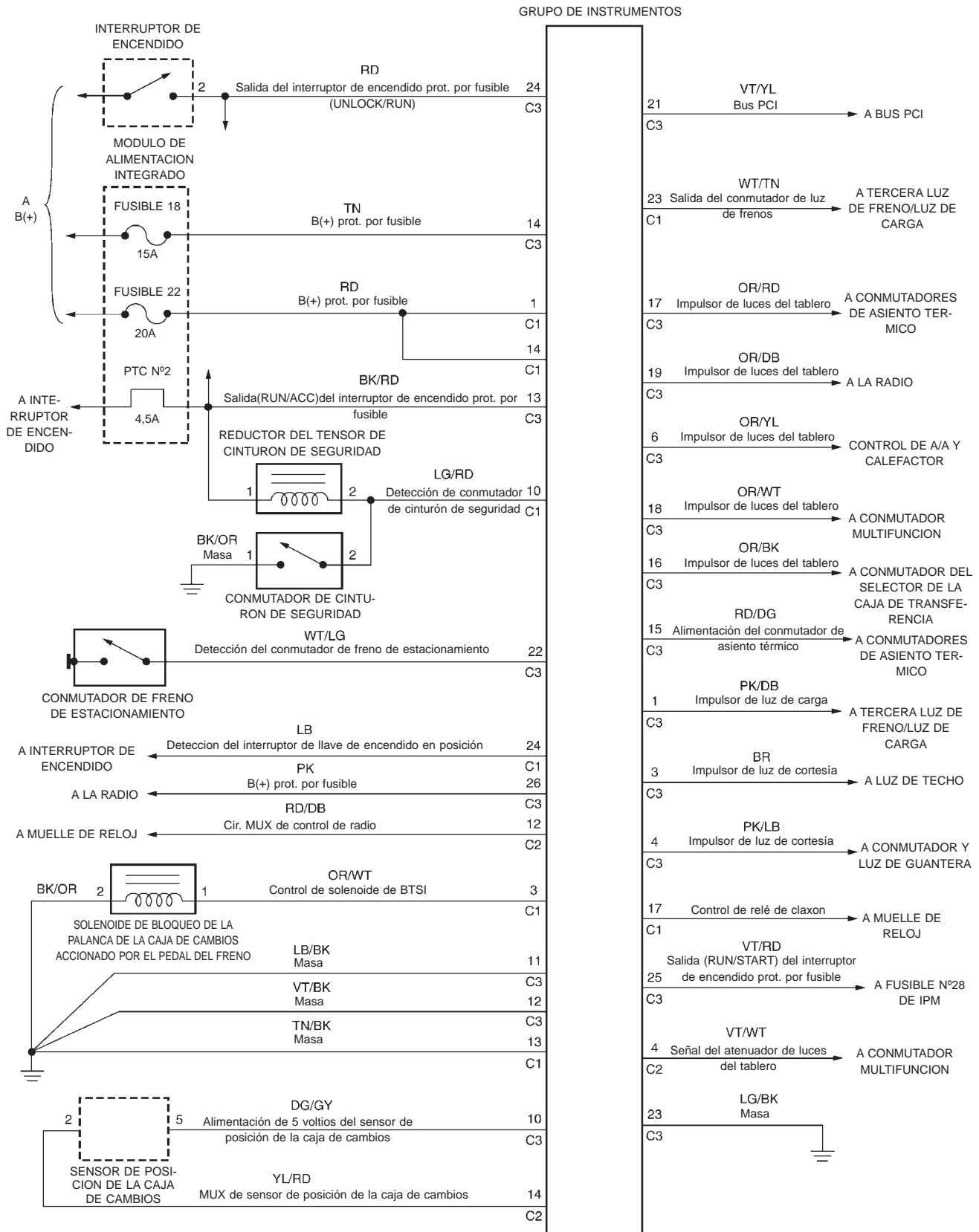


80dc52a5

10.7 SISTEMA DE CALEFACCION Y A/A

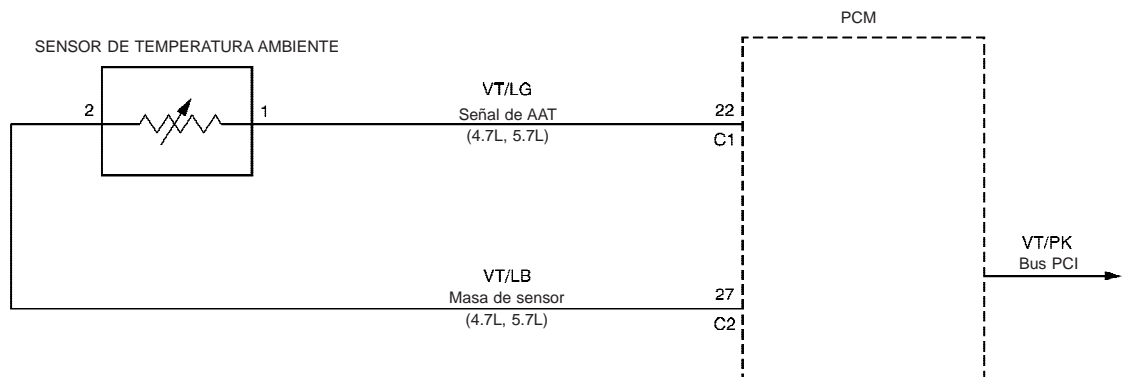
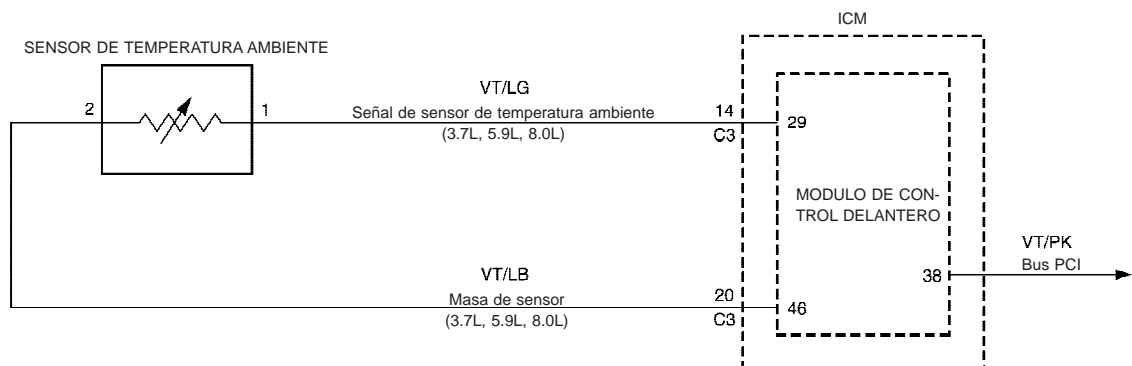
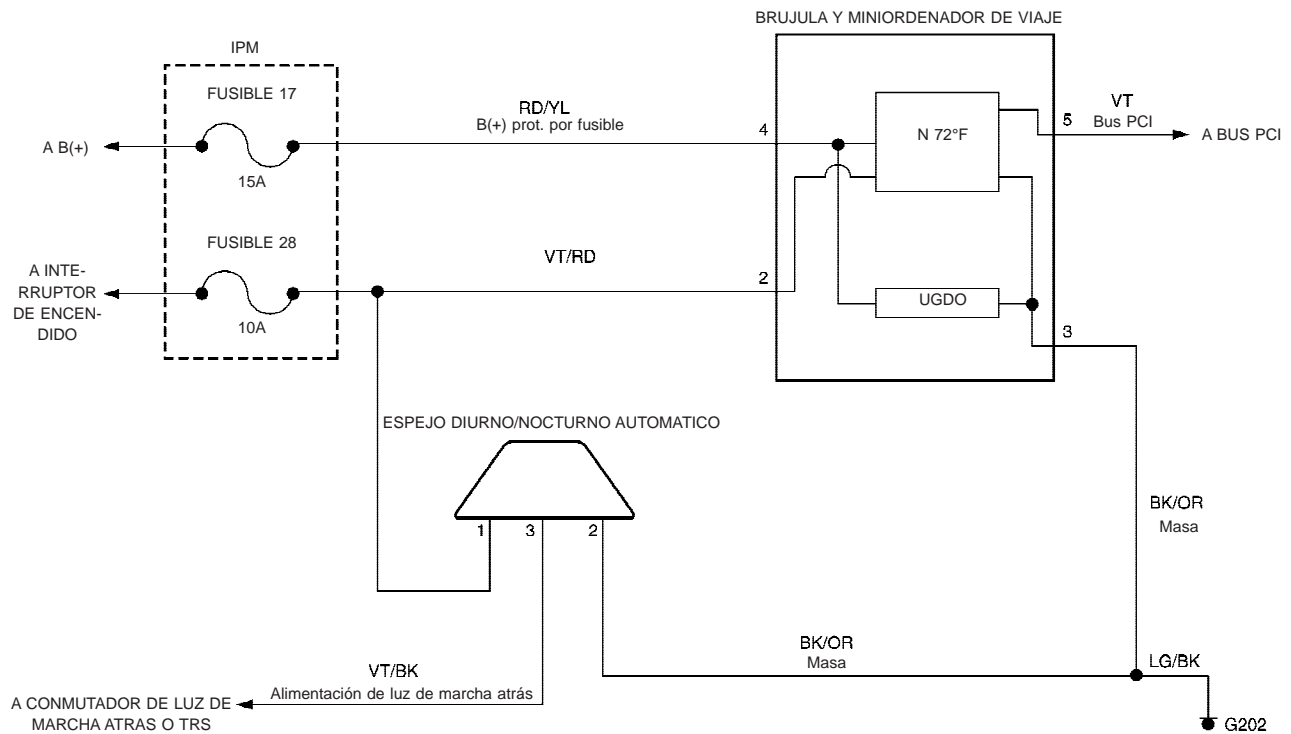


10.9 GRUPO DE INSTRUMENTOS



80dc1b3c

10.10 CONSOLA DE TECHO

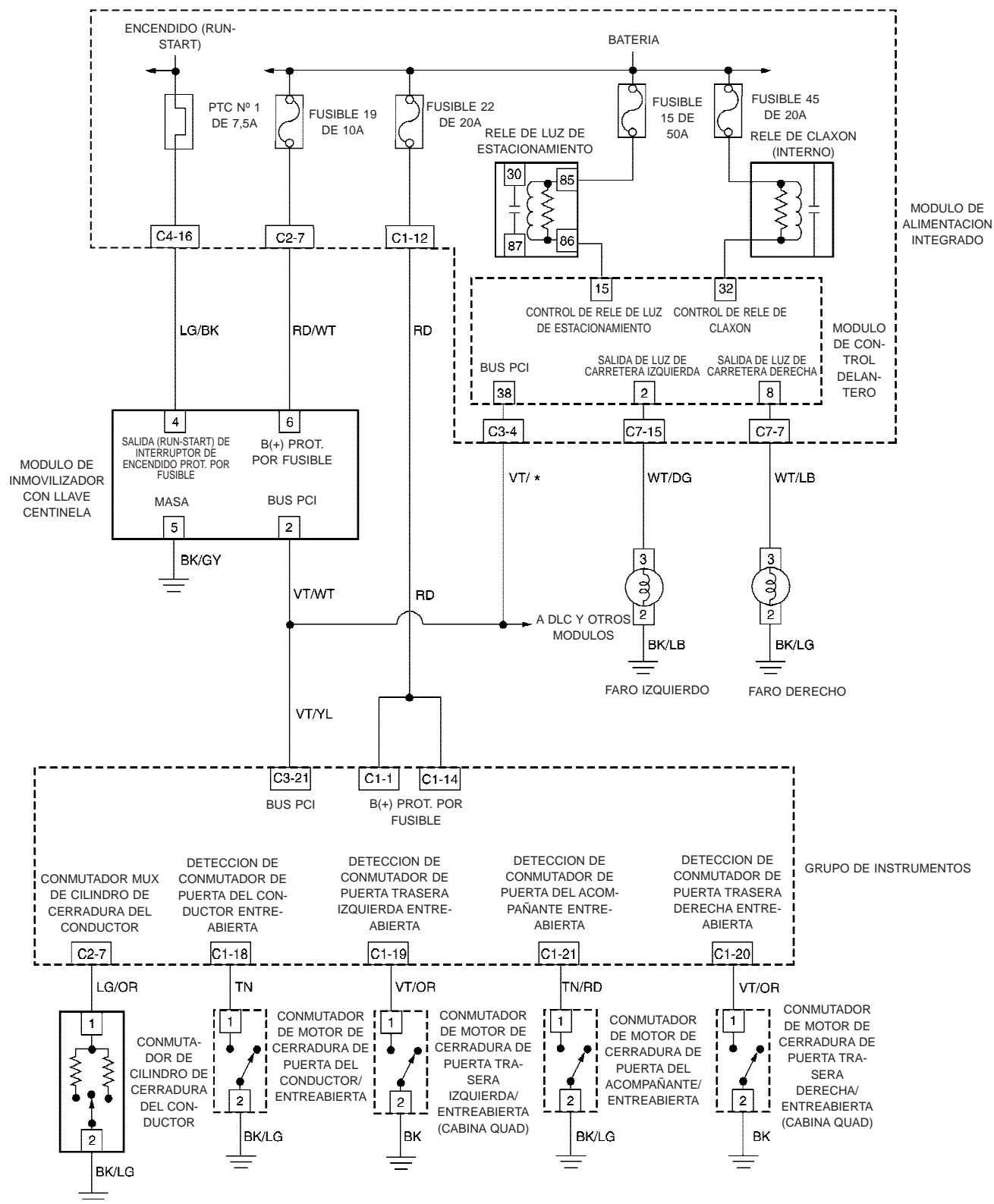


80dbcd66

Diagrama de conexión para el módulo de RKE de 4 puertas. El diagrama muestra tres conmutadores de cerradura (BK) conectados a un grupo de instrumentos central. Los conmutadores están etiquetados como WT/DG, LG/OR y WT/LG. El grupo de instrumentos contiene un módulo de RKE. Las conexiones de salida del módulo de RKE van a los terminales 2, 3, 7 y 14. Las conexiones de entrada van a los terminales 1, 12, 15, 25 y 2. Las conexiones de salida del módulo de RKE van a los terminales 2, 3, 7 y 14. Las conexiones de entrada van a los terminales 1, 12, 15, 25 y 2.

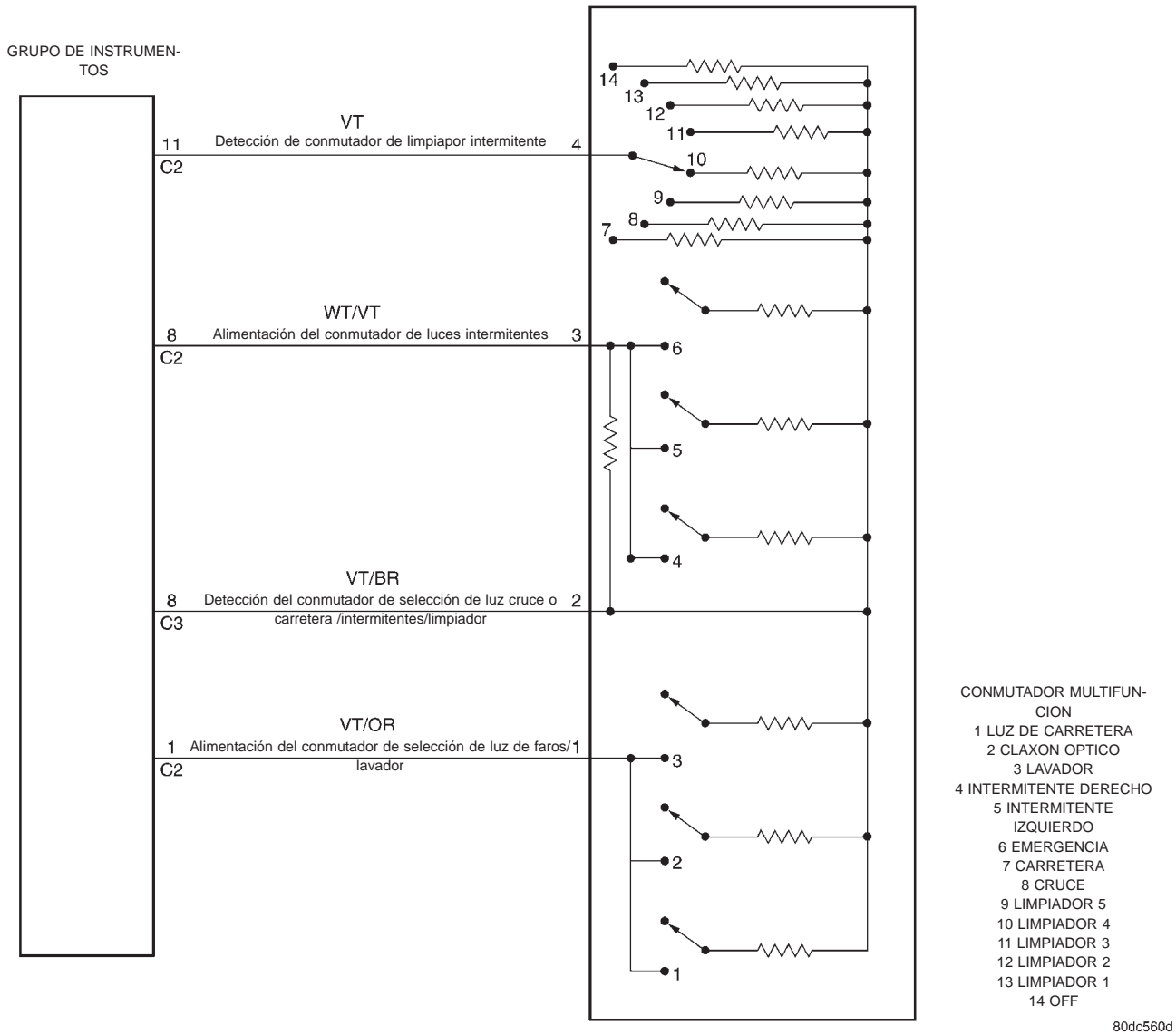
80f5a789

10.12 SISTEMA DE SEGURIDAD ANTIRROBO DEL VEHICULO



80da72ee

10.13 LIMPIAPARABRISAS



This image shows a full page of white paper with horizontal black lines, typical of notebook paper. The lines are evenly spaced and run across the width of the page. At the top center, there is a header area containing the word "NOTAS" in bold, uppercase letters.

NOTAS

11.0 CUADROS Y GRAFICOS

11.1 CODIGO DE DIAGNOSTICO DE FALLOS

CODIGO DE DIAGNOSTICO DE FALLOS DEL GRUPO DE INSTRUMENTOS	
DTC	DESCRIPCION
01	Circuito de salida del indicador de advertencia de airbag en corto
02	Circuito del indicador de advertencia de airbag en corto
03	Circuito de salida de indicador de ABS en corto
04	Circuito de salida de indicador de ABS abierto
05	Circuito de salida de indicador de MIL en corto
06	Circuito de salida de indicador de MIL abierto
07	Espera para iniciar el circuito de salida del indicador en corto
08	Espera para iniciar el circuito de salida del indicador abierto
0B	Circuito de salida de BTSI en corto o abierto
0C	Circuito de entrada del conmutador de PRNDL en corto
0D	Circuito de entrada del conmutador de PRNDL abierto
20	Circuito de entrada del atenuador del panel en corto
21	Circuito de entrada del atenuador del panel abierto
22	Circuito de entrada del conmutador de faros en corto
23	Circuito de entrada del conmutador de faros abierto
24	Circuito de entrada de conmutador de emergencia intermitente en corto
25	Circuito de entrada de conmutador de emergencia intermitente abierto
26	Circuito de salida del panel de iluminación en corto o abierto
27	Circuito de salida de luces de techo/cortesía en corto o abierto
28	Circuito de salida de luces de guantera/mapas en corto o abierto
29	Circuito de salida de luz de carga en corto o abierto
40	Circuito de entrada del conmutador de limpiador en corto
41	Circuito de entrada del conmutador de limpiador abierto
42	Circuito de entrada de luz de faros/lavador en corto
60	Circuito de entrada de conmutador de bloqueo de puerta del acompañante en corto
61	Circuito de entrada del conmutador de bloqueo de puerta del acompañante en corto a voltaje
62	Circuito de entrada de conmutador de bloqueo de puerta del acompañante agarrotado
63	Circuito de entrada de conmutador de bloqueo de puerta del conductor en corto
64	Circuito de entrada de conmutador de bloqueo de puerta del conductor en corto a voltaje
65	Circuito de entrada de conmutador de bloqueo de puerta del conductor agarrotado
66	Todos los circuitos de salida de bloqueo de puertas en corto a masa o voltaje
67	Todos los circuitos de salida de desbloqueo de puertas en corto a masa o voltaje
68	Circuito de salida de desbloqueo de puertas del conductor en corto a masa o voltaje
69	Circuito de entrada de conmutador de bloqueo de puerta del acompañante en corto
6B	Circuito de entrada de conmutador de bloqueo de puerta del acompañante agarrotado
6C	Circuito de entrada de conmutador de bloqueo de puerta del conductor en corto
6E	Circuito de entrada de conmutador de bloqueo de puerta del conductor agarrotado
80	Se ha encontrado un valor de cuentakilómetros incorrecto
81	Circuito de conmutador de radio remoto alto
82	Circuito de conmutador de radio remoto agarrotado
A0	Fallo de suma de verificación de memoria rápida de módulo interno
A1	fallo de cargador de arranque de módulo interno
A3	Voltaje de la BATERIA abierto
A4	Verificación de racionalidad del circuito de encendido RUN/START
A5	No se reciben mensajes del TCCM
A6	Verificación de racionalidad del circuito de encendido UNLOCK
A7	Error de suma de verificación de VIN
A8	VIN guardado previamente
A9	Fallo interno del bus PCI
AA	No se reciben mensajes del PCM
AB	No se reciben los mensajes del TCM
CA	No se reciben los mensajes del ABS
AD	No se reciben los mensajes del FCM
AE	No se reciben los mensajes del ACM
AF	No se reciben los mensajes del SKIM
B0	Batería de llave de RKE baja
B1	Enlace de comunicación del módulo de RKE
B2	Falta de concordancia del grupo de instrumentos
00	HECHO

NOTAS