

D Lámpara de diodo Led.
Únicamente habrá que montarlo si no funciona el testigo o si no lo lleva de origen.

P Puente provisional de excitación a masa para diagnóstico.

Ubicación del conector de diagnóstico:

El conector de diagnóstico se halla en el habitáculo, en la caja de fusibles.

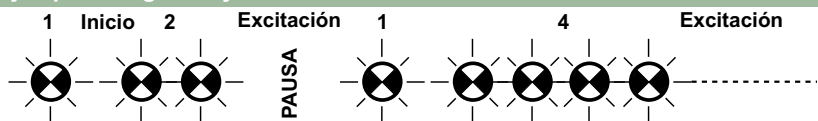
Proceso de obtención de los códigos de autodiagnóstico:

Realizar el puente entre los bornes A y B del conector de diagnóstico.
Dar el contacto.
Iniciará el diagnóstico emitiendo el código 12.
Los códigos irán apareciendo en orden ascendente.
El final del diagnóstico es señalado con la emisión del código 11.

Borrado de las averías memorizadas:

Una vez reparadas las averías se deberá proceder a:
Desconectar el conector de la UCE, o bien la batería, durante 30 segundos como mínimo.

Ejemplo códigos 12 y 14



Tal como muestra la imagen, el código de averías se inicia con un destello corto (1). Hay una pequeña pausa, y se vuelven a emitir dos destellos (2). Éste es el código de inicio. Se activará el punto de excitación durante unos 4 segundos. Para que pueda volver a emitirse otro código, el terminal 2 tendrá que derivarse a masa. Se volverá a producir un destello corto (1), y luego una separación, seguidos de otros cuatro destellos (4). Así irá saliendo sucesivamente cada código hasta llegar al número 11, que es el final del autodiagnóstico.

CÓDIGOS DE AVERIAS

| | | | |
|----|------------------------------------|----|------------------------------------|
| 11 | Final de autodiagnóstico | 47 | Electroválvula EGR |
| 12 | Inicio de códigos de averías | 49 | Tensión de batería alta |
| 13 | Sonda Lambda, circuito abierto | 51 | UCE |
| 14 | NTC de refrigerante, tensión baja | 52 | Relé bomba de aire, tensión baja |
| 15 | NTC de refrigerante, tensión alta | 53 | Relé bomba de aire, tensión alta |
| 16 | Sensor de picado, circuito 1 | 55 | UCE |
| 17 | Circuito inyector | 56 | Electroválvula EGR, tensión baja |
| 18 | Módulo de filtro autoencendido | 57 | Electroválvula EGR, tensión alta |
| 19 | Señal de r.p.m. | 61 | Cánister, tensión baja |
| 21 | Potenc. mariposa, tensión alta | 62 | Cánister, tensión alta |
| 22 | Potenc. mariposa, tensión baja | 63 | Reglaje ralenti, línea control 2-3 |
| 24 | Señal de velocidad | 64 | Reglaje ralenti, línea control 1-4 |
| 28 | Relé de bomba | 66 | Potenciómetro de mariposa |
| 29 | Relé de bomba, tensión alta | 69 | Temp. aire admisión, tensión baja |
| 32 | Relé de bomba, tensión baja | 71 | NTC de aire, tensión alta |
| 33 | MAP, tensión alta | 75 | Control par motor, tensión baja |
| 34 | MAP, tensión baja | 83 | Inmovilizador, código erróneo |
| 35 | Regulación de ralenti | 84 | No hay señal de inmovilizador |
| 41 | Reglaje ralenti, línea control 2-3 | 85 | Señal errónea del inmovilizador |
| 42 | Reglaje ralenti, línea control 1-4 | 87 | Relé desconexión AC, tens. baja |
| 43 | Electroválvula EGR | 88 | Relé desconexión AC, tens. alta |
| 44 | Sonda Lambda, mezcla pobre | 92 | Cortocircuito en sensor HALL |
| 45 | Sonda Lambda, mezcla rica | 93 | Módulo piloto cuádruple |