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
1.3 FUSIBLES Y BOMBILLAS DE LUCES 1

2.0 IDENTIFICACION DEL SISTEMA 1

3.0 DESCRIPCION DEL SISTEMA Y OPERACION FUNCIONAL 2

3.1 SISTEMA AIRBAG/SISTEMA DE CONTROLADOR DE SUJECION DE OCUPANTES 2
3.1.1 AIRBAG DEL CONDUCTOR 3
3.1.2 MUELLE DE RELOJ 5
3.1.3 AIRBAG DEL ACOMPAÑANTE 5
3.1.4 TENSOR DE CINTURON DE SEGURIDAD (SBT) 8
3.1.5 MODULO DE CONTROL DE AIRBAG DE IMPACTO LATERAL (SIACM) 8
3.1.6 AIRBAG DE CORTINA 9
3.1.7 HERRAMIENTAS ESPECIALES 9
3.1.8 CODIGOS DE DIAGNOSTICO DE FALLOS 10
3.1.9 CODIGOS ACTIVOS 10
3.1.10 CODIGOS ALMACENADOS 10
3.2 SISTEMA DE AUDIO 11
3.3 MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA 11
3.4 SISTEMA DE TIMBRE 13
3.5 BRUJULA Y MINIORDENADOR DE VIAJE 13
3.5.2 CALIBRACION DE LA BRUJULA 14
3.6 SISTEMA DE PUERTA ENTREABIERTA 16
3.7 SISTEMA DE ILUMINACION EXTERIOR 16
3.7.1 RETARDO DE FAROS 16
3.8 SISTEMAS DE CALEFACCION Y A/A 16
3.8.1 CONTROL DE TEMPERATURA MANUAL 16
3.8.2 CONTROL DE HVAC 16
3.8.3 ADMISION DE AIRE 16
3.8.4 DISTRIBUCION DE AIRE 16
3.8.5 CONTROL DE A/A, FUNCIONAMIENTO DE CONMUTADORES 17
3.8.6 CONMUTADOR DEL VENTILADOR 17
3.8.7 CONMUTADOR DE MODO 17
3.8.8 CONMUTADOR DE MODO, REQUERIMIENTO DE A/A 17
3.8.9 CONMUTADOR DE MODO, SOLICITUD DE CAMBIO DE POSICION DE PUERTA DE MODO 17
3.8.10 CONMUTADOR DE MODO, SOLICITUD DE CAMBIO DE POSICION DE PUERTA DE AIRE PURO 17
3.8.11 CONMUTADOR DE MEZCLA 17
3.8.12 CONMUTADOR DE DESEMPAÑADOR DE LUNETA TRASERA 17
3.8.13 CODIGOS DE DIAGNOSTICO DE FALLOS 17
3.9 ILUMINACION INTERIOR 18
3.9.1 CONTROL DE LUZ DE CORTESIA 18
3.9.2 ENTRADA ILUMINADA 18
3.10 GRUPO DE INSTRUMENTOS MECANICOS 18
3.11 SISTEMA DE CERRADURAS DE PUERTAS AUTOMATICAS 18

3.12 CAPOTA CONVERTIBLE ELECTRICA 19
3.12.1 CONTROL DE LA CAPOTA 19
3.12.2 CONJUNTO DE RELES DE BAJADA DE VENTANILLAS 19
3.13 COMUNICACION DEL VEHICULO 19
3.13.1 MENSAJE DE FALLO DEL BUS 20
3.14 SISTEMA DE SEGURIDAD ANTIRROBO DEL VEHICULO 20
3.15 SISTEMA DE LIMPIADORES 22
3.15.1 PRESTACIONES DEL SISTEMA 22
3.16 USO DE LA DRBIII® 22
3.17 MENSAJES DE ERROR DE LA DRBIII® 22
3.18 LA DRBIII® NO SE ENCIENDE (PANTALLA EN BLANCO) 22
3.19 NO SE VISUALIZA LA PANTALLA 23

4.0 DECLINACION DE RESPONSABILIDADES, SEGURIDAD, ADVERTENCIAS 23

4.1 DECLINACION DE RESPONSABILIDADES 23
4.2 SEGURIDAD 23
4.2.1 INFORMACION DE SEGURIDAD PARA EL TECNICO 23
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® 24
4.3 ADVERTENCIAS 24
4.3.1 ADVERTENCIAS SOBRE DAÑOS AL VEHICULO 24
4.3.2 PRUEBAS DE CARRETERA DE UN VEHICULO OBJETO DE RECLAMACION 24

5.0 HERRAMIENTAS Y EQUIPOS NECESARIOS 25

6.0 GLOSARIO DE TERMINOS 25

6.1 ACRONIMOS 25

7.0 INFORMACION Y PROCEDIMIENTOS DE DIAGNOSTICO 27

AIRBAG
ACELEROMETRO 1 28
ACELEROMETRO 2 28
FALLO INTERNO 1 28
FALLO INTERNO 2 28
IMPULSOR DE SALIDA 1 28
IMPULSOR DE SALIDA 2 28
ENERGIA DE ENCENDIDO ALMACENADA 1 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 36
ERROR DE CONFIGURACION 38
CIRCUITO DE CEBO ELECTRICO DE CORTINA ABIERTO 41
CIRCUITO DE CEBO ELECTRICO DE CORTINA EN CORTO 44
CEBO ELECTRICO DE CORTINA EN CORTO A LA BATERIA 47
CEBO ELECTRICO DE CORTINA EN CORTO A MASA 50
CIRCUITO DE TENSOR DE CINTURON DE SEGURIDAD DEL CONDUCTOR ABIERTO 53

INDICE DE MATERIAS - (Continuación)

CIRCUITO DE TENSOR DE CINTURON DE SEGURIDAD DEL CONDUCTOR EN CORTO 56
TENSOR DE CINTURON DE SEGURIDAD DEL CONDUCTOR EN CORTO A LA BATERIA 59
TENSOR DE CINTURON DE SEGURIDAD DEL CONDUCTOR EN CORTO A MASA 62
CIRCUITO DEL CEBO ELECTRICO N° 1 DEL CONDUCTOR ABIERTO 65
CIRCUITO DEL CEBO ELECTRICO N° 1 DEL CONDUCTOR EN CORTO 68
CEBO ELECTRICO 1 DEL CONDUCTOR EN CORTO A LA BATERIA 71
CEBO ELECTRICO 1 DEL CONDUCTOR EN CORTO A MASA 74
CIRCUITO DE CEBO ELECTRICO 2 DEL CONDUCTOR ABIERTO 77
CIRCUITO DE CEBO ELECTRICO 2 DEL CONDUCTOR EN CORTO 80
CEBO ELECTRICO 2 DEL CONDUCTOR EN CORTO A LA BATERIA 83
CEBO ELECTRICO 2 DEL CONDUCTOR EN CORTO A MASA 86
INVESTIGACION DE SIACM IZQUIERDO 89
INVESTIGACION DE SIACM DERECHO 91
PERDIDA DE ENCENDIDO EN POSICION RUN - START 93
PERDIDA DE ENCENDIDO EN POSICION RUN SOLAMENTE 96
MODULO SIN CONFIGURAR PARA SAB 99
FALTA DE MENSAJES DEL GRUPO DE INSTRUMENTOS 101
NO SE RECIBEN MENSAJES DEL SIACM IZQUIERDO 103
FALTA DE MENSAJE DEL ODOMETRO 105
FALTA DE TRANSMISION DE PCI 107
FALTA DE MENSAJE DEL SIACM DERECHO 110
CIRCUITO DE TENSOR DE CINTURON DE SEGURIDAD DEL ACOMPAÑANTE ABIERTO 112
CIRCUITO DE TENSOR DE CINTURON DE SEGURIDAD DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO 115
TENSOR DE CINTURON DE SEGURIDAD DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO A LA BATERIA 118
TENSOR DE CINTURON DE SEGURIDAD DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO A MASA 121
CIRCUITO DEL CEBO ELECTRICO N° 1 DEL ACOMPAÑANTE ABIERTO 124
CIRCUITO DEL CEBO ELECTRICO N° 1 DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO 127
CEBO ELECTRICO 1 DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO A LA BATERIA 130
CEBO ELECTRICO 1 DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO A MASA 133
CIRCUITO DE CEBO ELECTRICO 2 DEL ACOMPAÑANTE ABIERTO 136
CIRCUITO DE CEBO ELECTRICO 2 DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO 139
CEBO ELECTRICO 2 DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO A LA BATERIA 142
CEBO ELECTRICO 2 DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO A MASA 145
ESTILO DE CARROCERIA DEL VEHICULO DESCONOCIDO 148
*INDICADOR DE AIRBAG ENCENDIDO SIN CODIGOS DE FALLOS DEL ACM . . .150

AUDIO

TODAS LAS SALIDAS EN CORTO - SISTEMA DE AUDIO PREMIUM 151
TODAS LAS SALIDAS EN CORTO – SISTEMA DE AUDIO BASICO 153
REPRODUCTOR DE CASETES QUE NO FUNC 156
FALLO MECANICO DEL CD 156
*CONMUTADOR DE AM/FM QUE NO FUNCIONA 156
*ALGUN CONMUTADOR DE PRESELECCION DE ESTACION QUE NO FUNCIONA 156
*BALANCE (EQUILIBRIO) QUE NO FUNCIONA 156
*CONMUTADOR DE EXPULSION DE CD QUE NO FUNCIONA 156
*ECUALIZADOR QUE NO FUNCIONA 156

*FADER (ATENUADOR) QUE NO FUNCIONA 156
*CONMUTADOR DE FF/RW QUE NO FUNCIONA 156
*CONMUTADORES DE HOUR/MINUTE (HORA/MINUTO) QUE NO FUNCIONAN. .156
*CONMUTADOR DE PAUSA/REPRODUCCION QUE NO FUNCIONA 156
*CONMUTADOR DE PWR (ALIMENTACION) QUE NO FUNCIONA 156
*CONMUTADOR DE SCAN (EXPLORACION) QUE NO FUNCIONA 156
*CONMUTADOR DE SEEK (BUSQUEDA) QUE NO FUNCIONA 156
*CONMUTADOR DE SET (FIJACION) QUE NO FUNCIONA 156
*CONMUTADOR DE EJECT (EXPULSION) DE CINTA QUE NO FUNCIONA 156
*CONMUTADOR DE TIME (HORA) QUE NO FUNCIONA. 156
*CONMUTADOR DE TUNE (SINTONIZACION) QUE NO FUNCIONA 156
FALLO MECANICO DEL CAMBIADOR DE CD. 158
FALLO DE LECTURA DE CAMBIADOR DE CD 159
TEMPERATURA DE CAMBIADOR DE CD ALTA 160
FALLO DE LECTURA DE CD. 161
TEMPERATURA DE CD ALTA 162
FALTA DE CONEXION DE ANTENA 163
INTERRUPCION DE AMP. DE POTENCIA – SISTEMA DE AUDIO BASICO 164
INTERRUPCION DE AMP. DE POTENCIA – SISTEMA DE AUDIO PREMIUM 167

TIMBRE

*TIMBRE QUE NO FUNCIONA EN TODO MOMENTO 169
*TIMBRE QUE NO FUNCIONA CON EL CINTURON DE SEGURIDAD DEL CONDUCTOR SIN ABROCHAR 170
*TIMBRE QUE NO FUNCIONA CON LUCES EXTERIORES ENCENDIDAS Y PUERTA DEL CONDUCTOR ABIERTA 172
*TIMBRE QUE NO FUNCIONA CON LA LLAVE EN EL ENCENDIDO Y LA PUERTA DEL CONDUCTOR ABIERTA 173
*TIMBRE QUE SUENA CON CINTURON DE SEGURIDAD DEL CONDUCTOR ABROCHADO 175
*TIMBRE QUE SUENA CON LA PUERTA DEL CONDUCTOR ABIERTA Y LA LLAVE RETIRADA DEL ENCENDIDO 177
*PROBLEMA DE TIMBRE DE ADVERTENCIA DE VELOCIDAD DEL VEHICULO . .178

COMUNICACIONES

ALIMENTACION DE BATERIA A MODULO DESCONECTADA 179
FALLO DE SUMA DE VERIFICACION DE CARGADOR DE ARRANQUE 180
FALLO DE SUMA DE VERIFICACION DE EEPROM 181
NO SE RECIBEN MENSAJES DEL MIC 182
NO SE RECIBEN MENSAJES DEL ORC 183
NO SE RECIBEN MENSAJES DEL PCM 184
FALLO POSTERIOR 186
NO SE RECIBEN MENSAJES DEL SKIM. 187
NO SE RECIBEN MENSAJES DEL TCM 188
NO SE RECIBEN MENSAJES DEL CONTROLADOR DE VIAJE (CMTC) 189
*SEÑALES +/- DEL BUS EN ABIERTO O FALTA DE RESPUESTA DESDE EL MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA. 190
*SEÑALES +/- DEL BUS EN ABIERTO O FALTA DE RESPUESTA DESDE EL GRUPO DE INSTRUMENTOS 191
*SEÑALES +/- DEL BUS EN ABIERTO O FALTA DE RESPUESTA DESDE EL MODULO DE INMOVILIZADOR CON LLAVE CENTINELA 193
*SEÑALES +/- DEL BUS EN ABIERTO O FALTA DE RESPUESTA DESDE EL CONTROLADOR DE VIAJE (CMTC) 195
*FALTA DE RESPUESTA DEL CONTROLADOR DE FRENOS ANTIBLOQUEO 198

*FALTA DE RESPUESTA DESDE EL SIACM IZQUIERDO 200
*FALTA DE RESPUESTA DESDE EL ORC 203
*FALTA DE RESPUESTA DESDE EL PCM (BUS PCI) 205
*FALTA DE RESPUESTA DESDE EL PCM (SCI SOLAMENTE) 207
*FALTA DE RESPUESTA DESDE LA RADIO 210
*FALTA DE RESPUESTA DESDE EL SIACM DERECHO 214
*FALTA DE RESPUESTA DESDE EL MODULO DE CONTROL DE LA CAJA DE CAMBIOS 217
*FALLO DE COMUNICACION DEL BUS PCI 220

BRUJULA Y MINIORDENADOR DE VIAJE
NO SE RECIBEN MENSAJES DEL BCM 224
FALLO DE LA BRUJULA 225
FALLO INTERNO 226
NO SE RECIBEN MENSAJES DEL PCM 227
*CONSUMO MEDIO DE COMBUSTIBLE QUE NO FUNCIONA O ES INCORRECTO 228
*DISTANCIA A DEPOSITO VACIO QUE NO FUNCIONA O ES INCORRECTA 228
*TIEMPO TRANSCURRIDO QUE NO FUNCIONA O ES INCORRECTO 228
*CONSUMO INSTANTANEO DE COMBUSTIBLE QUE NO FUNCIONA O ES INCORRECTO 228
CUENTAKILOMETROS PARCIAL QUE NO FUNCIONA O ES INCORRECTO 228
*BRUJULA Y MINIORDENADOR DE VIAJE QUE NO FUNCIONA 229
*VISUALIZACION DE TEMPERATURA EXTERIOR IMPRECISA O QUE NO FUNCIONA 230

PUERTA ENTREABIERTA
*CIRCUITO DE TAPA DEL MALETERO ENTREABIERTA ABIERTO 231
*CIRCUITO DE TAPA DEL MALETERO ENTREABIERTA EN CORTO A MASA 233
*CIRCUITO DE PUERTA DEL CONDUCTOR ENTREABIERTA ABIERTO 234
*CIRCUITO DE PUERTA DEL CONDUCTOR ENTREABIERTA EN CORTO A MASA 236
*CIRCUITO DE PUERTA TRASERA IZQUIERDA ENTREABIERTA ABIERTO 237
*CIRCUITO DE PUERTA TRASERA IZQUIERDA ENTREABIERTA EN CORTO A MASA 239
*CIRCUITO DE PUERTA DEL ACOMPAÑANTE ENTREABIERTA ABIERTO 240
*CIRCUITO DE PUERTA DEL ACOMPAÑANTE ENTREABIERTA EN CORTO A MASA 242
*CIRCUITO DE PUERTA TRASERA DERECHA ENTREABIERTA ABIERTO 243
*CIRCUITO DE PUERTA TRASERA DERECHA ENTREABIERTA EN CORTO A MASA 245

ILUMINACION EXTERIOR
*RELE DE RETARDO DE FAROS QUE NO FUNCIONA 246
*LUCES DE CARRETERA DE LOS FAROS QUE NO SE APAGAN 247
*LUZ DE CARRETERA DE FAROS QUE NO SE ENCIENDE 248
*LUCES DE CRUCE DE LOS FAROS QUE NO SE APAGAN 250
*LUZ DE CRUCE DE FAROS QUE NO SE ENCIENDE 251

CALEFACCION Y A/A
ENTRADA DE PUERTA DE MEZCLA DEL A/A EN CORTO A LA BATERIA 254
ENTRADA DE PUERTA DE MEZCLA DEL A/A EN ABIERTO/CORTO A MASA 256
CONTROL DE A/A, FALLO DE CONMUTADOR DE A/A 259
CONTROL DE A/A, ENTRADA DE EBL EN CORTO A LA BATERIA 261
CONTROL DE A/A, ENTRADA DE EBL EN CORTO A MASA 263

CONTROL DE A/A, CONMUTADOR DE EBL AGARROTADO. 266
ENTRADA DE PUERTA DE MODO DEL A/A EN ABIERTO/CORTO A MASA 267
ENTRADA DE PUERTA DE MODO DEL A/A EN CORTO A LA BATERIA 270
FALLO DE RETROALIMENTACION DE PUERTA DE MEZCLA 272
SALIDA DE PUERTA DE MEZCLA EN CORTO A LA BATERIA 280
SALIDA DE PUERTA DE MEZCLA EN CORTO A MASA. 283
FALLO DE PRUEBA DE ATASCAMIENTO DE PUERTA DE MEZCLA 286
SALIDA COMUN EN CORTO A LA BATERIA 291
SALIDA COMUN EN CORTO A MASA 295
FALLO DE SENSOR DEL EVAPORADOR 298
FALLO DE RETROALIMENTACION DE PUERTA DE MODO 302
SALIDA DE PUERTA DE MODO EN CORTO A LA BATERIA 310
SALIDA DE PUERTA DE MODO EN CORTO A MASA 313
FALLO DE PRUEBA DE ATASCAMIENTO DE PUERTA DE MEZCLA 316
SALIDA DE PUERTA DE RECIRC. EN CORTO A LA BATERIA 321
SALIDA DE PUERTA DE RECIRCULACION EN CORTO A MASA 324
FALLO DE PRUEBA DE PUERTA DE RECIRCULACION (NO FUNCIONA O SE ATASCA) 326
*ILUMINACION DE CONTROL DE A/A Y CALEFACTOR QUE NO FUNCIONA 331
*PRUEBA DEL SISTEMA DE A/A 332
*MOTOR DEL AVENTADOR QUE NO FUNCIONA. 334
*VELOCIDADES DE MOTOR DEL AVENTADOR INCORRECTAS 337

GRUPO DE INSTRUMENTOS

CIRCUITO DE LUZ DEL ABS ABIERTO 340
CIRCUITO DE LUZ DEL ABS EN CORTO 340
CIRCUITO DE LUZ DE AIRBAG ABIERTO. 340
CIRCUITO DE LUZ DE AIRBAG EN CORTO 340
FALLO DE CONJUNTO DE TRANSMISOR DE NIVEL DE COMBUSTIBLE 342
NO SE RECIBEN MENSAJES DE BUS DEL ABS 345
NO SE RECIBEN MENSAJES DE BUS DEL BCM. 345
NO SE RECIBEN MENSAJES DE BUS DEL ORC. 345
NO SE RECIBEN MENSAJES DE BUS DEL TCM. 345
SALIDA DE ATENUACION DEL TABLERO EN CORTO. 347
NO SE RECIBEN MENSAJES DEL PCM 348
*INDICADOR DE ADVERTENCIA DE FRENO SIEMPRE ENCENDIDO. 350
*INDICADOR DE ADVERTENCIA DE FRENO QUE NO FUNCIONA 352
*INDICADOR DE ADVERTENCIA DEL SISTEMA DE CARGA QUE NO FUNCIONA CORRECTAMENTE 355
*INDICADOR DE CRUCERO ACTIVADO QUE NO FUNCIONA 357
*INDICADOR DE TEMPERATURA DE REFRIGERANTE DEL MOTOR QUE NO FUNCION O ES IMPRECISO 358
*INDICADOR DE TEMPERATURA DE REFRIGERANTE DEL MOTOR QUE NO FUNCIONA CORRECTAMENTE 359
*INDICADOR DE COMBUSTIBLE QUE NO FUNCIONA CORRECTAMENTE. 361
*INDICADOR DE LUZ DE CARRETERA SIEMPRE ENCENDIDO 362
*INDICADOR DE LUZ DE CARRETERA QUE NO FUNCIONA. 364
*INDICADOR DE ADVERTENCIA DE COMBUSTIBLE BAJO QUE NO FUNCIONA CORRECTAMENTE 366
*LUZ INDICADORA DE FUNCIONAMIENTO INCORRECTO QUE NO FUNCIONA CORRECTAMENTE 368
*INDICADOR DE PRESION DE ACEITE QUE NO FUNCIONA CORRECTAMENTE 370
*INDICADOR DE AUTOSTICK O PRND IMPRECISO O QUE NO FUNCIONA. 373

*INDICADOR DE CINTURON DE SEGURIDAD SIEMPRE ENCENDIDO 374
*INDICADOR DE CINTURON DE SEGURIDAD QUE NO FUNCIONA. 376
*VELOCIMETRO QUE NO FUNCIONA CORRECTAMENTE. 378
*TACOMETRO QUE NO FUNCIONA CORRECTAMENTE 380
*INDICADOR DE VTSS QUE NO FUNCIONA 381

ILUMINACION INTERIOR
FALLO DE SALIDA DE LUZ DE CORTESIA. 382
FALLO DE ENTRADA DE CONMUTADOR DE NIVEL DE ATENUACION 384
*LUZ DE CORTESIA QUE NO FUNCIONA – TODAS LAS LUCES 386
*LUCES DE ILUMINACION DEL T/I QUE NO FUNCIONAN CORRECTAMENTE . . .387

CERRADURAS DE PUERTAS AUTOMATICAS/RKE
FALLO DE SALIDA DE SOLENOIDE DE DESENGANCHE DE TAPA DEL MALETERO 389
FALLO DEL CONMUTADOR DE DESENGANCHE DE TAPA DEL MALETERO 392
FALLO DE CONMUTADOR DE CERRADURAS DE PUERTAS 394
FALLO DE CONMUTADOR DE BLOQUEO (ARMADO)/DESBLOQUEO (DESARMADO) DE PUERTA DEL CONDUCTOR 396
FALLO DE CONMUTADOR DE BLOQUEO (ARMADO)/DESBLOQUEO (DESARMADO) CENTRALIZADO DE PUERTA DE ACOMPAÑANTE. 398
PILA DE LLAVERO DE RKE BAJA 400
ENTRADA EN MODO DE PROGRAMACION DE RKE SIN REQUERIMIENTO DE PROGRAMACION. 401
RKE INCAPAZ DE ENTRAR EN MODO DE PROGRAMACION 402
*TODAS LAS PUERTAS EXCEPTO LA DEL CONDUCTOR QUE NO SE DESBLOQUEAN DESDE NINGUN CONMUTADOR 403
*TODAS LAS PUERTAS QUE NO SE BLOQUEAN NI DESBLOQUEAN DESDE NINGUN CONMUTADOR 404
*TODAS LAS PUERTAS QUE NO SE BLOQUEAN NI DESBLOQUEAN DESDE UN CONMUTADOR. 408
*TODAS LAS PUERTAS QUE NO SE BLOQUEAN DESDE NINGUN CONMUTADOR 411
*TODAS LAS PUERTAS QUE NO SE BLOQUEAN DESDE UN CONMUTADOR . . .412
*TODAS LAS PUERTAS QUE NO SE DESBLOQUEAN DESDE UN CONMUTADOR. 413
*BLOQUEO AUTOMATICO DE PUERTAS (EN MOVIMIENTO) QUE NO FUNCIONA 414
*DESENGANCHE DEL MALETERO QUE NO FUNCIONA 415
*INHIBICION DE BLOQUEO DE PUERTAS QUE NO FUNCIONA 418
*PUERTA DEL CONDUCTOR QUE NO SE BLOQUEA DESDE NINGUN CONMUTADOR. 420
*PUERTA DEL CONDUCTOR QUE NO SE DESBLOQUEA DESDE NINGUN CONMUTADOR. 421
*UNA PUERTA DEL CONDUCTOR QUE NO SE BLOQUEA NI DESBLOQUEA DESDE NINGUN CONMUTADOR 422
*PROBLEMAS DE APERTURA A DISTANCIA 425
*TOQUE DE CLAXON DE RKE QUE NO FUNCIONA. 426

CAPOTA SERVOASISTIDA
CONMUTADOR DE CAPOTA ELECTRICA ABIERTO O EN CORTO A LA BATERIA. 427
CONMUTADOR DE CAPOTA ELECTRICA EN CORTO A MASA 429
CONMUTADOR DE CAPOTA ELECTRICA AGARROTADO 431
*BAJADA DE CUATRO VENTANILLAS QUE NO FUNCIONA. 433

SEGURIDAD ANTIRROBO DEL VEHICULO
FALLO DE DESARMADO DE CONMUTADOR DE TAPA DEL MALETERO 435
*LA ALARMA SE DISPARA POR SI SOLA 437
*LUCES DE CORTESIA QUE NO FUNCIONAN CON LA ALARMA DISPARADA . . .438
*LLAVE DE PUERTA DEL CONDUCTOR QUE NO CONSIGUE ARMAR O DESARMAR EL VTSS 439
*FAROS QUE NO FUNCIONAN CON LA ALARMA DISPARADA (SI ESTA HABILITADO) 440
*CLAXONES QUE NO SUENAN 442
*CLAXONES QUE NO SUENAN CON LA ALARMA DISPARADA (SI ESTA HABILITADO) 446
*LLAVE DE PUERTA DEL ACOMPAÑANTE QUE NO CONSIGUE ARMAR O DESARMAR EL VTSS 447
*VTSS QUE NO SE DISPARA DESDE LA PUERTA DEL CONDUCTOR 448
*VTSS QUE NO SE DISPARA DESDE LA PUERTA TRASERA IZQUIERDA 449
*VTSS QUE NO SE DISPARA DESDE LA PUERTA DEL ACOMPAÑANTE 450
*VTSS QUE NO SE DISPARA DESDE LA PUERTA TRASERA DERECHA 451
*INDICADOR DE VTSS QUE NO FUNCIONA 452
*VTSS QUE NO SE DISPARA DESDE LA TAPA DEL MALETERO. 454
*EL VTSS NO SE ARMA 455

LIMPIAPARABRISAS Y LAVAPARABRISAS
SALIDA DE RELE DE LIMPIADOR ON/OFF EN CORTO ALTO 456
SALIDA DE RELE DE LIMPIADOR ON/OFF EN CORTO BAJO 458
CIRCUITO DE CONMUTADOR DE REPOSO DE LIMPIADOR ABIERTO 460
CONMUTADOR DE REPOSO DE LIMPIADOR EN CORTO A MASA. 462
*LAVAFAROS QUE NO FUNCIONA 464

Pruebas de verificación
Pruebas de verificación 466

8.0 LOCALIZACION DE COMPONENTES 471

8.1 SISTEMA DE AIRBAG 471
8.2 UNIDAD DE HVAC 473
8.3 CERRADURAS DE PUERTAS AUTOMATICAS/RKE 474
8.3.1 CONMUTADOR DE CILINDRO DE CERRADURA DEL CONDUCTOR 474
8.3.2 SOLENOIDE DE DESENGANCHE DE TAPA DEL MALETERO 474
8.3.3 MODULO DE APERTURA A DISTANCIA 475
8.4 CAPOTA SERVOASISTIDA 475
8.4.1 RELE DE CAPOTA SERVOASISTIDA 475
8.4.2 CONJUNTO DE RELES DE BAJADA DE VENTANILLAS 476
8.5 SISTEMA DE SEGURIDAD ANTIRROBO DEL VEHICULO 476
8.5.1 CONMUTADOR DE CILINDRO DE CERRADURA DE TAPA DEL MALETERO 476

9.0 ESPIGAS DE CONECTOR. 477

SENSOR DE TEMPERATURA DEL EVAPORADOR DEL A/A - NEGRO 2 VIAS 477
CONTROL C1 DE A/A Y CALEFACTOR – NATURAL DE 8 VIAS 477
CONTROL C2 DE A/A Y CALEFACTOR – NEGRO DE 10 VIAS 477
MODULO DE CONTROL DE AIRBAG (ORC) – AMARILLO DE 23 VIAS 478
LUZ DE CENICERO – NEGRO DE 2 VIAS 478

INDICE DE MATERIAS - (Continuación)

ESPEJO DIURNO/NOCTURNO AUTOMATICO (JR27) – NEGRO DE 7 VIAS. 478
ACCIONADOR DE PUERTA DE MEZCLA - NATURAL 5 VIAS 479
MOTOR DEL VENTILADOR - 2 VIAS 479
BLOQUE DEL RESISTOR DEL MOTOR DEL VENTILADOR -
NEGRO DE 2 VIAS. 479
MODULO C1 DE CONTROL DE LA CARROCERIA - 16 VIAS 479
MODULO C2 DE CONTROL DE LA CARROCERIA - 26 VIAS 480
MODULO C3 DE CONTROL DE LA CARROCERIA – GRIS DE 16 VIAS 480
MODULO C4 DE CONTROL DE LA CARROCERIA - 26 VIAS 481
C200 - NATURAL (LADO DE HVAC) 481
C200 - NATURAL (LADO DEL TABLERO DE INSTRUMENTOS) 482
C304 (JR41) - AMARILLO (LADO DE LA CARROCERIA) 482
C304 (JR41) - AMARILLO (LADO DEL TABLERO DE INSTRUMENTOS) 482
CAMBIADOR DE CD – NEGRO 8 VIAS 482
MUELLE DE RELOJ - C1 - 5 VIAS 483
MUELLE DE RELOJ C2 - AMARILLO 2 VIAS. 483
BRUJULA Y MINIORDENADOR DE VIAJE – NEGRO 6 VIAS 483
CONTROLADOR DE FRENOS ANTIBLOQUEO - NEGRO 24 VIAS. 483
CONECTOR DE ENLACE DE DATOS - NEGRO 16 VIAS 484
CONMUTADOR DE CILINDRO DE CERRADURA DE TAPA DEL MALETERO
(VTSS) – 2 VIAS 484
SOLENOIDE DE DESENGANCHE DE TAPA DEL MALETERO/CONMUTADOR
DE TAPA DEL MALETERO ENTREABIERTA - NEGRO 3 VIAS 484
CONMUTADOR DE DESENGANCHE DE TAPA DEL MALETERO –
NEGRO 2 VIAS 484
LUZ DE TECHO (JR41) – NEGRO 3 VIAS 485
CEBO ELECTRICO 1 DE AIRBAG DEL CONDUCTOR – GRIS 2 VIAS. 485
CEBO ELECTRICO 2 DE AIRBAG DEL CONDUCTOR – NEGRO 2 VIAS 485
CONMUTADOR DE CILINDRO DE CERRADURA DEL CONDUCTOR (VTSS) –
GRIS 2 VIAS 485
MOTOR DE CERRADURA DE PUERTA DEL CONDUCTOR/CONMUTADOR
DE PUERTA ENTREABIERTA - NEGRO 4 VIAS 486
CONMUTADOR DE CERRADURA DE PUERTA DEL CONDUCTOR –
NATURAL 4 VIAS 486
MOTOR DE ELEVALUNA ELECTRICO DEL CONDUCTOR – GRIS CLARO 2
VIAS 486
CONMUTADOR DE CINTURON DE SEGURIDAD DEL CONDUCTOR
(JR41 EXCEPTO FABRICADO PARA EXPORTACION) – BLANCO 2 VIAS 486
TENSOR DE CINTURON DE SEGURIDAD DEL CONDUCTOR (JR27) –
AMARILLO DE 4 VIAS 487
TENSOR DE CINTURON DE SEGURIDAD DEL CONDUCTOR (JR41) -
2 VIAS 487
MOTOR DE BOMBA DE LAVADOR DELANTERO – NEGRO 2 VIAS 487
MOTOR DE LIMPIADOR DELANTERO – NEGRO 4 VIAS 487
CONMUTADOR DE NIVELACION DE FAROS (FABRICADO PARA
EXPORTACION) - NEGRO 3 VIAS 487
MOTOR DE BOMBA DE LAVAFAROS (JR41 FABRICADO PARA
EXPORTACION) – 2 VIAS 488
CLAXON DE TONO ALTO – NEGRO 2 VIAS 488
INTERRUPTOR DE ENCENDIDO C1 - NEGRO 2 VIAS 488
INTERRUPTOR DE ENCENDIDO C2 - NEGRO 10 VIAS 488
INTERRUPTOR DE ENCENDIDO C3 - VERDE DE 2 VIAS 488
GRUPO DE INSTRUMENTOS 26 VIAS 489

FUSIBLES (T/C) 491
RELE DE RETARDO DE FAROS. 491
RELE DE CLAXON 491
RELE DE DESEMPAÑADOR DE LUNETA TRASERA 491
MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA Y TABLERO DE CONEXIONES (T/C) – 12 VIAS. 492
TABLERO DE CONEXIONES C1 – MARRON DE 12 VIAS. 492
TABLERO DE CONEXIONES C2 – NATURAL DE 10 VIAS 492
TABLERO DE CONEXIONES C3 – BLANCO DE 4 VIAS 493
TABLERO DE CONEXIONES C4 – AZUL DE 10 VIAS 493
TABLERO DE CONEXIONES C5 – GRIS DE 16 VIAS 493
TABLERO DE CONEXIONES C6 – BLANCO DE 6 VIAS 494
TABLERO DE CONEXIONES C7 – NATURAL DE 12 VIAS 494
TABLERO DE CONEXIONES C8 – NEGRO 8 VIAS 494
TABLERO DE CONEXIONES C9 – BLANCO 12 VIAS 495
TABLERO DE CONEXIONES C10 – NATURAL 6 VIAS. 495
TABLERO DE CONEXIONES C11 (FABRICADO PARA EXPORTACION) – NEGRO 8 VIAS 495
AIRBAG DE CORTINA IZQUIERDO (JR41) – 2 VIAS 496
LUZ DE CORTESIA DE PUERTA IZQUIERDA (JR27) – BLANCO 2 VIAS. 496
FARO ANTINIEBLA IZQUIERDO – GRIS 2 VIAS 496
ALTAVOZ DE PUERTA DELANTERA IZQUIERDA - NEGRO 2 VIAS 496
ALTAVOZ DELANTERO IZQUIERDO DEL TABLERO DE INSTRUMENTOS (EXCEPTO JR27 PREMIUM) – NEGRO DE 2 VIAS 496
ALTAVOZ DELANTERO IZQUIERDO DEL TABLERO DE INSTRUMENTOS (JR27 PREMIUM) – NEGRO DE 2 VIAS. 497
FARO IZQUIERDO (EXCEPTO FABRICADO PARA EXPORTACION) - NEGRO DE 3 VIAS. 497
MODULO LAVALIER IZQUIERDO (FABRICADO PARA EXPORTACION) - NEGRO 6 VIAS 497
LUZ DE MATRICULA IZQUIERDA (JR27) – 2 VIAS. 497
LUZ DE MATRICULA IZQUIERDA (JR41 FABRICADO PARA EXPORTACION) – NATURAL 2 VIAS 498
LUZ DE LUZ INTERMITENTE/ESTACIONAMIENTO IZQUIERDA (EXCEPTO FABRICADO PARA EXPORTACION) - NEGRO DE 3 VIAS 498
MOTOR DE CERRADURA DE PUERTA TRASERA IZQUIERDA/CONMUTADOR DE PUERTA ENTREABIERTA (JR41) – GRIS 4 VIAS 498
MOTOR DE ELEVALUNA ELECTRICO TRASERO IZQUIERDO – NEGRO DE 2 VIAS. 498
CONMUTADOR DE ELEVALUNA ELECTRICO TRASERO IZQUIERDO (JR41) – AZUL 6 VIAS 499
ALTAVOZ TRASERO IZQUIERDO - 3 VIAS 499
MODULO DE CONTROL DE AIRBAG DE IMPACTO LATERAL IZQUIERDO (JR41) – AMARILLO DE 6 VIAS 499
LUZ TRASERA/POSICION LATERAL IZQUIERDA – 2 VIAS. 499
LUZ TRASERA/STOP IZQUIERDA - NEGRO 3 VIAS 499
LUZ TRASERA/LUZ INTERMITENTE IZQUIERDA (JR41/DODGE) – 3 VIAS 500
LUZ INTERMITENTE IZQUIERDA (CHRYSLER/EXCEPTO JR41 DODGE) – 2 VIAS 500
LUZ DE MATRICULA (JR41 EXCEPTO FABRICADO PARA EXPORTACION) – 2 VIAS 500
CONMUTADOR MAESTRO DE ELEVALUNAS ELECTRICOS – AZUL 12 VIAS 501
ACCIONADOR DE PUERTA DE MODO – NEGRO 5 VIAS. 501

CONMUTADOR DE MULTIFUNCION C1 – NATURAL 10 VIAS 501
CONMUTADOR DE MULTIFUNCION C2 – AZUL 12 VIAS 502
LUCES DE MAPAS Y CORTESIA DE TECHO (JR41) – NEGRO 3 VIAS. 502
AIRBAG DEL ACOMPAÑANTE - AMARILLO 4 VIAS 502
CONMUTADOR DE CILINDRO DE CERRADURA DEL ACOMPAÑANTE (JR41) (VTSS) – GRIS 2 VIAS 502
MOTOR DE CERRADURA DE PUERTA DEL ACOMPAÑANTE/CONMUTADOR DE PUERTA ENTREABIERTA - NEGRO 4 VIAS 503
CONMUTADOR DE CERRADURA DE PUERTA DEL ACOMPAÑANTE – NATURAL 4 VIAS 503
MOTOR DE ELEVALUNA ELECTRICO DEL ACOMPAÑANTE – GRIS CLARO DE 2 VIAS 503
CONMUTADOR DE ELEVALUNAS ELECTRICOS DEL ACOMPAÑANTE – AZUL 6 VIAS 503
TENSOR DE CINTURON DE SEGURIDAD DEL ACOMPAÑANTE (JR27) – AMARILLO 4 VIAS 504
TENSOR DE CINTURON DE SEGURIDAD DEL ACOMPAÑANTE (JR41) - 2 VIAS 504
AMPLIFICADOR DE POTENCIA - C1 (JR27 PREMIUM) – BLANCO 12 VIAS 504
AMPLIFICADOR DE POTENCIA - C1 (JR41 PREMIUM) BLANCO DE 22 VIAS 505
AMPLIFICADOR DE POTENCIA C2 (JR27 PREMIUM) – BLANCO DE 18 VIAS . . .505
AMPLIFICADOR DE POTENCIA – C2 (JR41 PREMIUM) – BLANCO DE 12 VIAS . .506
ANTENA AUTOMATICA (FABRICADO PARA EXPORTACION) - NEGRO 2 VIAS . . .506
FUSIBLES (PDC) 508
RELE DE ALTA/BAJA DE LIMPIADOR DELANTERO. 508
RELE DE LIMPIADOR DELANTERO ON/OFF 508
RELE DE LAVAFAROS (JR41) - 5 VIAS 508
RELE DE FAROS ANTINIEBLA TRASEROS (JR27) (FABRICADO PARA EXPORTACION) 509
MOTOR DE BOMBA DE CAPOTA SERVOASISTIDA (JR27) – ROJO 2 VIAS. 509
CONMUTADOR DE CAPOTA SERVOASISTIDA (JR27) – 3 VIAS 509
RELES DE CAPOTA SERVOASISTIDA ARRIBA/ABAJO (JR27) – 6 VIAS. 509
MODULO C1 DE CONTROL DEL MECANISMO DE TRANSMISION – GRIS 40 VIAS 510
MODULO DE CONTROL DEL MECANISMO DE TRANSMISION C2 – GRIS 40 VIAS 511
RADIO C1 - BLANCO 22 VIAS 512
RADIO C2 - NEGRO 10 VIAS 512
LUZ DE CORTESIA TRASERA DE SUELO – NEGRO 2 VIAS 512
ACCIONADOR DE PUERTA DE RECIRCULACION - 2 VIAS 512
AIRBAG DE ASIENTO DERECHO (JR41) - AMARILLO DE 2 VIAS 513
ALTAVOZ DE PUERTA DELANTERA DERECHA - NEGRO 2 VIAS 513
ALTAVOZ DELANTERO DERECHO DEL TABLERO DE INSTRUMENTOS (EXCEPTO JR27 PREMIUM) – NEGRO 2 VIAS 513
ALTAVOZ DELANTERO DERECHO DEL TABLERO DE INSTRUMENTOS (JR27 PREMIUM) – NEGRO 2 VIAS 513
FARO DERECHO (EXCEPTO FABRICADO PARA EXPORTACION) - NEGRO 3 VIAS 514
MODULO LAVALIER DERECHO (FABRICADO PARA EXPORTACION) - NEGRO 6 VIAS 514
LUZ DE MATRICULA DERECHA (JR27) – 2 VIAS. 514
LUZ DE MATRICULA DERECHA (JR41 FABRICADO PARA EXPORTACION) – NATURAL 2 VIAS 514

LUZ DE LUZ INTERMITENTE/ESTACIONAMIENTO DERECHA (EXCEPTO FABRICADO PARA EXPORTACION) - NEGRO DE 3 VIAS 514
MOTOR DE CERRADURA DE PUERTA TRASERA DERECHA/CONMUTADOR DE PUERTA ENTREABIERTA - NEGRO 4 VIAS 515
FARO ANTINIEBLA TRASERO DERECHO (JR27 FABRICADO PARA EXPORTACION) – GRIS 2 VIAS 515
FARO ANTINIEBLA TRASERO DERECHO (JR41 FABRICADO PARA EXPORTACION) – NEGRO 3 VIAS 515
MOTOR DE ELEVALUNAS ELECTRICO TRASERO DERECHO – NEGRO 2 VIAS 515
CONMUTADOR DE ELEVALUNAS ELECTRICO TRASERO DERECHO (JR41) – AZUL 6 VIAS 516
ALTAVOZ TRASERO DERECHO - 3 VIAS 516
MODULO DE CONTROL DE AIRBAG DE IMPACTO LATERAL DERECHO (JR41) – AMARILLO 6 VIAS 516
LUZ TRASERA/POSICION LATERAL DERECHA – 2 VIAS 516
LUZ TRASERA/STOP DERECHA - GRIS 3 VIAS 516
LUZ TRASERA/LUZ INTERMITENTE DERECHA (JR41/DODGE) – GRIS 3 VIAS . .517
LUZ INTERMITENTE DERECHA (CHRYSLER/FABRICADO PARA EXPORTACION/JR27) – CANELA 2 VIAS 517
MODULO DE INMOVILIZADOR CON LLAVE CENTINELA - NEGRO 6 VIAS 517
MODULO DE CONTROL DE LA TRANSMISION - NEGRO 60 VIAS 518
CONMUTADOR DE NIVEL DE LIQUIDO LAVADOR – 2 VIAS 519
CONJUNTO DE RELES DE BAJADA DE VENTANILLAS (JR27) – 12 VIAS 519

10.0 DIAGRAMAS ESQUEMATICOS 521

10.1 SISTEMAS DE AIRBAG 521
10.2 SISTEMA DE AUDIO. 522
10.2.1 RADIO BASICA - JR41 522
10.2.2 RADIO BASICA - JR27 523
10.2.3 SISTEMA PREMIUM - JR41. 524
10.2.4 SISTEMA PREMIUM - JR27. 525
10.2.5 CAMBIADOR DE CD 526
10.3 SISTEMA DE TIMBRE 526
10.4 BRUJULA Y MINIORDENADOR DE VIAJE (CMTC). 527
10.5 PUERTA ENTREABIERTA 528
10.6 ILUMINACION EXTERIOR (FAROS) 529
10.7 CALEFACCION Y A/A 530
10.7.1 CONTROL DE A/A Y CALEFACTOR 530
10.7.2 SENSOR DE TEMPERATURA DE EVAP Y ACCIONADORES DE HVAC 531
10.7.3 MOTOR DEL VENTILADOR. 532
10.7.4 DESEMPAÑADOR DE LUNETA TRASERA 533
10.8 ILUMINACION INTERIOR. 534
10.8.1 LUCES DE CORTESIA. 534
10.8.2 LUCES DE TABLERO 535
10.9 GRUPO DE INSTRUMENTOS MECANICOS 536
10.10 CERRADURAS DE PUERTAS AUTOMATICAS/RKE 537
10.11 CAPOTA SERVOASISTIDA 538
10.11.1 CAPOTA CONVERTIBLE 538
10.11.2 BAJADA/SUBIDA DE 4 VENTANILLAS AUTOMATICAS 539

10.12 COMUNICACION DEL VEHICULO 540
10.12.1 COMUNICACON DE BUS PCI 540
10.12.2 COMUNICACION DEL PCM. 541
10.13 SISTEMA DE SEGURIDAD ANTIRROBO DEL VEHICULO 542
10.14 SISTEMA DEL LIMPIADOR 543
10.14.1 CONMUTADOR DEL LIMPIADOR 543
10.14.2 LIMPIADORES DELANTEROS 543

NOTAS

1.0 INTRODUCCION

Los procedimientos de este manual incluyen todas las especificaciones, instrucciones y gráficos necesarios para diagnosticar **problemas del sistema de carrocería del JR 2002.** 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 una condición de "Falta de respuesta", antes de continuar primero debe diagnosticar esto.
2. Lectura de 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 Indice 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 de todos los sistemas están en la sección 10.0.
Un * antes de la descripción del síntoma indica una reclamación del cliente.

Cuando sea necesario efectuar una reparación, consulte el manual de servicio pertinente 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 diagnóstico nuevos y los que hayan cambiado.

Este manual incluye 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 modelos Chrysler Sebring convertible y de cuatro puertas y los modelos Dodge Stratus con cuatro puertas del año 2002.

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

La diagnosis del sistema de carrocería (BCM) 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 aislado
- verificación de funcionamiento adecuado

1.3 FUSIBLES Y BOMBILLAS DE LUCES

Cuando reemplace un fusible fundido, es importante utilizar sólo un fusible que tenga el amperaje correcto. El uso de un fusible con amperaje diferente al especificado puede producir una sobrecarga peligrosa en el sistema eléctrico. Si un fusible con el amperaje correcto se vuelve a fundir significa que hay un problema en el circuito y que éste debe ser corregido.

Al reemplazar las bombillas HALOGENAS de las luces, no toque con sus dedos las bombillas nuevas. La impregnación de grasa acorta significativamente la vida de las mismas. Si la bombilla se pone en contacto con una superficie grasa, límpiela con alcohol.

2.0 IDENTIFICACION DEL SISTEMA

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

- Sistema de Airbag
- Audio
- Timbres
- Brújula/miniordenador de viaje
- Puerta entreabierta
- Iluminación exterior
- Calefacción y A/A
- Iluminación interior
- Grupo de instrumentos mecánicos
- Cerraduras de puertas automáticas/Apertura a distancia
- Capota convertible eléctrica
- Comunicaciones del vehículo
- Sistema de seguridad antirrobo del vehículo
- Limpiador/Lavador

3.0 DESCRIPCION DEL SISTEMA Y OPERACION FUNCIONAL

El sistema de carrocería JR 2002 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 a los 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 cumplir 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.

Comience siempre leyendo los códigos de diagnóstico de fallos utilizando la DRBIII®. A continuación, busque el síntoma en la sección Información y procedimientos de diagnóstico del Indice de materias, que se encuentra al principio de este manual. Esto le indicará exactamente qué pruebas deben realizarse.

Aviso importante:

Si se ha cambiado el Módulo de control del y no se han programado el VIN y kilometraje correctos, se establecerá un DTC en el módulo de airbag. Además, si el vehículo está equipado con Módulo de inmovilizador con llave centinela (SKIM), los datos de clave secreta deberán actualizarse para permitir la puesta en marcha. Para mayor información, consulte el Manual de procedimientos de diagnóstico del del JR 2002. Borre los códigos de todos los módulos.

3.1 SISTEMA AIRBAG/SISTEMA DE CONTROLADOR DE SUJECION DE OCUPANTES

El sistema de airbag 2002 contiene los componentes siguientes: Controlador de sujeción de ocupantes (ORC), Indicador de advertencia de airbag, Muelle de reloj, Airbag con cebo eléctrico doble para conductor y acompañante, Tensores de cinturón de seguridad, Módulo de control de airbag de impacto lateral izquierdo y derecho(SIACM) y airbag de cortina (montados en el techo).

El (ORC) es un nuevo tipo de Módulo de control de airbag (ACM) que soporta despliegues de airbag por etapas. El despliegue por etapas es la capacidad de desencadenar todos los infladores de cebo eléctrico del sistema airbag a la vez o individualmente, según sea necesario para proporcionar la sujeción apropiada en función de la importancia del impacto. El ACM desempeña cuatro funciones principales: Comunicaciones del bus PCI, diagnósticos de a bordo, detección de impactos y despliegue de componentes. El ACM también contiene un condensador de almacenamiento de energía. Este condensador almacena suficiente energía eléctrica para desplegar los componentes del airbag delantero durante dos segundos después de una desconexión de batería o de un fallo durante un impacto. El ACM está fijado al túnel de la transmisión en la plancha del suelo entre los asientos delanteros dentro del vehículo. El ACM con puede repararse ni ajustarse y deberá reemplazarse.

El ACM se comunica enviando y/o recibiendo mensajes de bus PCI con el grupo de instrumentos mecánicos (MIC), Módulo de control de la carrocería (BCM), Módulo de control de airbag de impacto lateral izquierdo y derecho (SIACM) y el Módulo de control del (PCM). Si la comunicación con estos módulos se pierde o contiene información no válida, se establecerán códigos de diagnóstico de fallos.

El microprocesador del ACM monitoriza las señales del sensor de impactos y los circuitos eléctricos del sistema airbag para determinar la disponibilidad del sistema. El ACM también monitoriza los mensajes del bus provenientes de ambos SIACM. Si el ACM detecta un fallo en un sistema monitorizado o un fallo de SIACM, envía un mensaje al grupo de instrumentos a través del bus PCI para encender el indicador de advertencia de airbag. El ACM puede establecer códigos de diagnóstico de fallos, tanto activos como almacenados, para facilitar la diagnosis de problemas en el sistema. Consulte CODIGOS DE DIAGNOSTICO DE FALLOS en esta sección.

El ACM dispone de un acelerómetro interno que detecta el índice de desaceleración del vehículo, lo que proporciona verificación de la dirección y gravedad de un impacto. Un algoritmo de decisión programado previamente en el microprocesador del ACM determina cuando el índice de desaceleración es suficientemente importante como para requerir la protección del sistema airbag. El ACM también utiliza la severidad del choque para determinar el nivel de despliegue del airbag del conductor y acompañante delantero: bajo, medio o alto. Cuando se cumplen las condiciones programadas, el ACM envía una señal eléctrica a los componentes apropiados del sistema airbag.

EL SISTEMA AIRBAG ES UNA UNIDAD ELECTROMECANICA SENSIBLE Y COMPLEJA. ANTES DE INTENTAR DIAGNOSTICAR O EFECTUAR EL SERVICIO DE ALGUN COMPONENTE DEL SISTEMA 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 AIRBAG. DE LO CONTRARIO, PODRIA DAR COMO RESULTADO EL DESPLIEGUE ACCIDENTAL DEL AIRBAG Y POSIBLES 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.

La luz de advertencia del airbag es la única forma que tiene el usuario de observar síntomas de funcionamiento incorrecto del sistema. Siempre que la llave de encendido se coloca en la posiciones RUN o START el MIC efectúa una verificación de la bombilla encendiendo la luz de advertencia del AIRBAG de 6 a 8 segundos. Después de la comprobación de la bombilla, si el indicador se enciende, esto 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 de la luz del MIC puede tener un corto a masa interno. 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.

3.1.1 AIRBAG DEL CONDUCTOR

La cubierta tapizada protectora del airbag es la parte más visible del sistema 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. Para los modelos 2002, el airbag del conductor dispone de infladores con cebo eléctrico de dos etapas que incluyen una pequeña cámara de gas argón muy comprimido. El ACM utiliza la fuerza de colisión del vehículo para determinar el nivel de despliegue del airbag. Cuando recibe la señal eléctrica apropiada, el inflador o infladores híbridos descargan el gas comprimido 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 CONDUCTOR CONTIENE GAS ARGON PRESURIZADO A MAS DE 17.236,89 Kpa (2.500 PSI). NO INTENTE DESMONTAR UN MODULO AIRBAG NI MANIPULAR EL INFLADOR. NO LO PERFORE, INCINERE, NI PONGA EN CONTACTO CON LA ELECTRICIDAD. NO LO GUARDE A TEMPERATURAS SUPERIORES A 93º C (200º 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 IGUALES, PERO LAS DIFERENCIAS INTERNAS PUEDEN PROVOCAR UNA DISMINUCION DE 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 SU UTILIZACION EN 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.

PRECAUCION: los airbag delanteros desplegados pueden o no contener material pirotécnico activo dentro del inflador del airbag. No deseche los airbag de conductor y acompañante del modelo año 2002 a menos que tenga la certeza de que se han desplegado completamente. Sírvase consultar el sistema de control de sustancias peligrosas para su correcta eliminación. Deseche los airbag desplegados de forma que se respeten las disposiciones estatales, provinciales, locales y federales. Utilice la tabla siguiente para identificar el estado del cebo eléctrico de airbag.

ESTADO DE CEBO ELECTRICO DE AIRBAG

(1) Utilice una DRBIII® para leer los DTC de Airbag **Si** aparecen los códigos activos siguientes:

DTC ACTIVO	CONDICIONES	ESTADO DE CEBO ELECTRICO
Cebo eléctrico del conductor 1 abierto Cebo eléctrico del conductor 2 abierto	Compruebe los códigos almacenados **Y SI** los minutos de almacenamiento para ambos difiere en menos de 15 minutos uno de otro.	Se utilizaron los cebos eléctricos del conductor 1 y 2.
Cebo eléctrico del conductor 1 abierto Cebo eléctrico del conductor 2 abierto	Compruebe los códigos almacenados **Y SI** los minutos de almacenamiento para Cebo eléctrico del conductor 2 abierto son MAS que los minutos de almacenamiento para Cebo eléctrico del conductor 1 con una diferencia de 15 minutos o más.	El cebo eléctrico del conductor 1 fue utilizado; El cebo eléctrico del conductor 2 está activo.
Cebo eléctrico del conductor 1 abierto Cebo eléctrico del conductor 2 abierto	Compruebe los códigos almacenados **Y SI** los minutos de almacenamiento para Cebo eléctrico del conductor 1 abierto son MAS que los minutos de almacenamiento para Cebo eléctrico del conductor 2 con una diferencia de 15 minutos o más.	El cebo eléctrico del conductor 1 está activo; El cebo eléctrico del conductor 2 fue utilizado.
Si Cebo eléctrico del conductor 1 abierto	**Y SI** Cebo eléctrico del conductor 2 abiertos NO es un código activo.	El cebo eléctrico del conductor 1 fue utilizado; El cebo eléctrico del conductor 2 está activo.
Si Cebo eléctrico del conductor 2 abierto	**Y SI** Cebo eléctrico del conductor 1 abiertos NO es un código activo.	El cebo eléctrico del conductor 1 está activo; El cebo eléctrico del conductor 2 fue utilizado.

Si ninguno de los códigos siguientes es un código activo:

DTC ACTIVO	ESTADO DE CEBO ELECTRICO
Cebo eléctrico del conductor 1 abierto Cebo eléctrico del conductor 2 abierto	El estado de Airbag es Desconocido.

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 módulo de airbag del lado del conductor, el claxon y los conmutadores de control de velocidad del vehículo, si está equipado. Al instalarlo en la columna de dirección después de un desmontaje para su 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

La puerta del airbag situada en la cubierta superior del tablero de instrumentos, encima de la guantera, es la parte más visible del sistema de airbag del lado del acompañante. La puerta del airbag tiene una bisagra en su parte superior, fijada a la cubierta superior del tablero de instrumentos. Debajo de la puerta del airbag se encuentran 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 los infladores híbridos. Para los modelos 2002, el airbag del acompañante delantero está equipado con infladores con cebo eléctrico de dos etapas que incluyen una pequeña cámara de gas argón muy comprimido. El ACM utiliza la fuerza de colisión del vehículo para determinar el nivel de despliegue del airbag. Cuando recibe la señal eléctrica apropiada, el inflador o infladores híbridos descargan el gas comprimido que contienen directamente dentro del airbag. 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 PRESURIZADO A MAS DE 17.236,89 Kpa (2.500 PSI). NO INTENTE DESMONTAR UN MODULO AIRBAG NI MANIPULAR EL INFLADOR. NO LO PERFORE, INCINERE, NI PONGA EN CONTACTO CON LA ELECTRICIDAD. NO LO GUARDE A TEMPERATURAS SUPERIORES A 93º C (200º F). REEMPLACE LOS COMPONENTES DEL SISTEMA DE AIRBAG UNICAMENTE POR LAS PIEZAS ESPECIFICADAS EN EL CATALOGO DE PIEZAS MOPAR. LAS PIEZAS SUSTITUTAS PUEDEN PARECER IGUALES, PERO LAS DIFERENCIAS INTERNAS PUEDEN PROVOCAR UNA DISMINUCION DE 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 SU UTILIZACION EN 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.

PRECAUCION: los airbag delanteros desplegados pueden o no contener material pirotécnico activo dentro del inflador del airbag. No deseche los airbag de conductor y acompañante del modelo año 2002 a menos que tenga la certeza de que se han desplegado completamente. Sírvase consultar el sistema de control de sustancias peligrosas para su correcta eliminación. Deseche los airbag desplegados de forma que se respeten las disposiciones estatales, provinciales, locales y federales. Utilice la tabla siguiente para identificar el estado del cebo eléctrico de airbag.

ESTADO DE CEBO ELECTRICO DE AIRBAG

(1) Utilice una DRBIII® para leer los DTC de Airbag
Si aparecen los códigos activos siguientes:

DTC ACTIVO	CONDICIONES	ESTADO DE CEBO ELECTRICO
Cebo eléctrico del conductor 1 abierto Cebo eléctrico del conductor 2 abierto	Compruebe los DTC almacenados **Y SI** los minutos de almacenamiento para ambos difiere en menos de 15 minutos uno de otro.	Los cebos eléctricos 1 y 2 del acompañante fueron utilizados.
Cebo eléctrico 1 del acompañante abierto Cebo eléctrico 2 del acompañante abierto	Compruebe los DTC almacenados **Y SI** los minutos de almacenamiento para Cebo eléctrico 2 del acompañante abierto son MAS que los minutos de almacenamiento para Cebo eléctrico 1 del acompañante con una diferencia de 15 minutos o más.	El cebo eléctrico 1 del acompañante fue utilizado; El cebo eléctrico 2 del acompañante está activo.
Cebo eléctrico 1 del acompañante abierto Cebo eléctrico 2 del acompañante abierto	Compruebe los DTC almacenados **Y SI** los minutos de almacenamiento para Cebo eléctrico 1 del acompañante abierto son MAS que los minutos de almacenamiento para Cebo eléctrico 2 del conductor con una diferencia de 15 minutos o más.	El cebo eléctrico 1 del acompañante está activo; El cebo eléctrico 2 del conductor 2 fue utilizado.
Si Cebo eléctrico 1 del acompañante abierto	**Y SI** Cebo eléctrico 2 del acompañante abierto NO es un código activo.	El cebo eléctrico 1 del acompañante fue utilizado; El cebo eléctrico 2 del acompañante está activo.
Si Cebo eléctrico 2 del acompañante abierto	**Y SI** Cebo eléctrico 1 del acompañante abierto NO es un código activo.	El cebo eléctrico 1 del acompañante está activo; El cebo eléctrico 2 del acompañante fue utilizado.

Si ninguno de los códigos siguientes es un código activo:

DTC ACTIVO	ESTADO DE CEBO ELECTRICO
Cebo eléctrico 1 del acompañante abierto Cebo eléctrico 2 del acompañante abierto	El estado de Airbag es Desconocido.

3.1.4 TENSOR DE CINTURON DE SEGURIDAD (SBT)

Los tensores de cinturón de seguridad (retractor) del conductor y acompañante delantero del JR41 de 4 puertas están montados en el lado interno del pilar "B", en el suelo. El tensor forma parte del retractor de cinturón de seguridad. En el momento de producirse un impacto, el ACM utiliza el tensor de cinturón de seguridad para retraerlo rápidamente. Al eliminarse la holgura, se reducirá el movimiento hacia delante del ocupante en un impacto, disminuyendo al mismo tiempo la posibilidad de que contacten con componentes interiores. El tensor de cinturón de seguridad no puede repararse; si está dañado o defectuoso, deberá reemplazarse. El ACM monitoriza continuamente la resistencia de los circuitos de tensores de cinturón de seguridad para determinar si están abiertos o en corto.

Los tensores de cinturón de seguridad (hebilla) del conductor y acompañante delantero del JR27 convertible están montados en el lado interno de los asientos delanteros. La hebilla del cinturón de seguridad se conecta directamente al cable del tensor de cinturón de seguridad. En el momento de producirse un impacto, el ACM utiliza el tensor de cinturón de seguridad para retraer rápidamente las hebillas de los cinturones de seguridad. Al eliminarse la holgura, se reducirá el movimiento hacia delante del ocupantes en un impacto, disminuyendo al mismo tiempo la posibilidad de que contacten con componentes interiores. El tensor de cinturón de seguridad no puede repararse; si está dañado o defectuoso, deberá reemplazarse. El ACM monitoriza continuamente la resistencia de los circuitos de tensores de cinturón de seguridad para determinar si están abiertos o en corto.

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

Los airbag de cortina complementarios para el conductor y el acompañante proporcionan a los ocupantes protección ante impactos laterales. Cada airbag lateral 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 pilares B izquierdo y derecho, justo encima del retractor del cinturón de seguridad. Se utiliza un SIACM, con el mismo número de pieza, en cada lado del vehículo. No obstante, para que el bus PCI funcione correctamente cada SIACM debe disponer de una identificación de módulo exclusiva. Para proporcionar una identificación de módulo exclusiva para ambos, derecho e izquierdo, el software del SIACM busca una masa en la cavidad no. 5 del conector del SIACM. Si la cavidad nº. 5 está conectada a masa, el SIACM se comunica como SIACM izquierdo; de lo contrario, se comunica como SIACM derecho. El SIACM lleva a cabo pruebas de autodiagnóstico y de circuitos para determinar si el sistema funciona correctamente. Si en las pruebas se encuentra problemas, el SIACM establecerá tanto códigos de diagnóstico de fallos activos como almacenados. Si un DTC es activo, el SIACM requerirá la iluminación de la luz de advertencia de airbag. Los resultados de la prueba del sistema son transmitidos al ACM a través del bus PCI una vez por segundo o en cada cambio de estado de la luz. 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 AIRBAG ES UNAUNIDADELECTROMECANICASENSIBLE-Y COMPLEJA. ANTES DE INTENTAR DIAGNOSTICAR O EFECTUAR EL SERVICIO DE ALGUN COMPONENTE DEL SISTEMA 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 AIRBAG. DE LO CONTRARIO, PODRIA DAR COMO RESULTADO EL DESPLIEGUE ACCIDENTAL DEL AIRBAG Y POSIBLES 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.

La luz de advertencia del airbag es la única forma que tiene el usuario de observar síntomas de funcionamiento incorrecto del sistema. Siempre que la llave de encendido se coloca en la posiciones RUN o START el MIC efectúa una verificación de la bombilla encendiendo la luz de advertencia del AIRBAG de 6 a 8 segundos. Después de la comprobación de la bombilla, si el indicador se enciende, esto 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 de la luz del MIC puede tener un corto a masa interno. 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.

3.1.6 AIRBAG DE CORTINA

Los módulos de airbag de cortina derecha e izquierda están situados en el borde externo del techo debajo del forro del mismo, justo encima de la abertura de la puerta. El airbag de cortina contiene un cebo eléctrico y un inflador (una cámara pequeña con gas argón muy comprimido) y un soporte de instalación montado en el pilar C y amarrado al pilar A. Cuando recibe la señal eléctrica apropiada, el inflador puede descargar el gas comprimido que contiene directamente dentro del airbag de cortina. 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 módulo de airbag de cortina no puede repararse y debe reemplazarse en caso de desplegarse o de sufrir algún daño.

ADVERTENCIA: EL MODULO DE AIRBAG DEL ACOMPAÑANTE CONTIENE GAS ARGON PRESURIZADO A MAS DE 17.236,89 Kpa (2.500 PSI). NO INTENTE DESMONTAR UN MODULO AIRBAG NI MANIPULAR EL INFLADOR. NO LO PERFORE, INCINERE, NI PONGA EN CONTACTO CON LA ELECTRICIDAD. NO LO GUARDE A TEMPERATURAS SUPERIORES A 93º C (200º F). REEMPLACE LOS COMPONENTES DEL SISTEMA DE AIRBAG UNICAMENTE POR LAS PIEZAS ESPECIFICADAS EN EL CATALOGO DE PIEZAS MOPAR. LAS PIEZAS SUSTITUTAS PUEDEN PARECER IGUALES, PERO LAS DIFERENCIAS INTERNAS PUEDEN PROVOCAR UNA DISMINUCION DE 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 SU UTILIZACION EN 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.

3.1.7 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 herramienta de carga para los 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 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 de DTC NO ACTIVOS, el componente defectuoso ha sido retirado 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.

3.1.8 CODIGOS DE DIAGNOSTICO DE FALLOS

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®. A continuación, inicie los diagnósticos con las sección 7.0 del Indice de materias. Esta le indicará la(s) prueba(s) específica(s) que debe(n) efectuarse. 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 CODIGOS ACTIVOS

El código pasará a ser activo tan pronto como se detecte el funcionamiento incorrecto o al colocar la llave, según lo que ocurra 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 del sistema airbag verifica ese circuito o componente. 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.

3.1.10 CODIGOS ALMACENADOS

Los códigos del airbag se almacenan automáticamente en la memoria del ORC tan pronto como se detecta el funcionamiento incorrecto. Exceptuando el código de Pérdida de encendido en posición RUN solamente, ya que éste es únicamente un código activo. Un código almacenado indica que en algún momento se ha producido un código activo. Sin embargo, aunque ese código tal vez no está presente como código activo, podría haber otro código activo. Cuando se produce un código de fallo, el indicador de advertencia de airbag permanece encendida durante 12 segundos como mínimo (aunque el problema dure menos de 12 segundos). El código se almacena, junto con el período de tiempo en minutos que ha permanecido activo y la cantidad de veces que el encendido ha ciclado desde que se ha detectado el problema por última vez. 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 dos 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 nuevamente 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 de fallos no localizará el origen del fallo. En tal caso, el

código almacenado puede indicar que debe inspeccionarse cierta zona. Si no se encuentra ningún fallo evidente, borre los códigos de fallo y con el encendido en posición ON, mueva el mazo y los conectores de los cables 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

Algunos sistemas de radio disponibles para el JR 2002 se comunican a través del bus PCI. Utilizan el bus por tres motivos. El primero es comunicar códigos de fallos, el segundo recibir información de atenuación y el tercero recibir información de ecualización de cabina. El sistema de audio está disponible en un sistema básico de 4 o 6 altavoces y un sistema de 6 altavoces con un amplificador de potencia externo. También hay disponible un Cambiador de CD en el salpicadero como equipamiento opcional.

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 canal 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 está porción del circuito y no controla el circuito entre el amplificador y los altavoces. En consecuencia, en este tipo de sistema un DTC de canal en corto sólo puede referirse a este circuito. Este DTC no puede ser provocado por un altavoz defectuoso.

El nuevo cambiador de CD en el salpicadero está diseñado para acomodarse dentro del cubículo existente en el grupo central. Este nuevo cambiador de CD sin cartucho es controlado por la radio, y permite cargar de forma individual hasta cuatro discos al mismo tiempo. No obstante, debido a su diseño compacto, el cambiador de CD solamente puede desempeñar una operación a la vez. Por ejemplo, no se puede cargar un disco nuevo mientras se está ejecutando otro. Cada operación se realiza secuencialmente.

La unidad de radio instalada con su sistema permite controlar todas las funciones del cambiador de CD, exceptuando las funciones de carga y expulsión de CD, que se controlan mediante botones situados en la parte frontal del cargador de CD. La radio también suministra salidas de alimentación eléctrica, masa, bus PCI y altavoces derecho e izquierdo a través de un único cable DIN. Todos las funciones realizables, como Disco arriba/abajo, Pista arriba/abajo, Ejecución aleatoria y Exploración son controladas mediante la radio, que también visualiza toda la información relevante relativa al cambiador de CD en el visor de la radio.

El cambiador de CD contiene un botón de Carga/Expulsión y una luz indicadora para cada una de las cuatro posiciones de disco. La luz individual indica si en ese momento hay cargado un CD en esa cámara en particular del cambiador de CD. Pulsando el botón de Carga/Expulsión individual para una cámara en particular se expulsará el disco que haya en ese momento en esa cámara. Si la cámara está vacía, el accionamiento del botón de Carga/Expulsión situará esa cámara en disposición de recibir y cargar en la misma un nuevo disco.

3.3 MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA

El módulo de control de la carrocería (BCM) proporciona a los ocupantes del vehículo una información visual y sonora, así como un control de diferentes funciones del vehículo. Para proporcionar y recibir información, el módulo está conectado en interfaz con la red de comunicaciones en serie del bus del vehículo (Bus PCI o Interfaz de comunicaciones programable). Esta red está compuesta por el módulo de control de la carrocería (BCM), el módulo de control del (PCM), el módulo de inmovilizador con llave centinela (SKIM), el módulo de control de la transmisión (TCM), el grupo de instrumentos electromecánicos (MIC), brújula/miniordenador de viaje (CMTC), el módulo de control de sujeción de ocupantes (ORC), los frenos antibloqueo opcionales (ABS), el reproductor de CD remoto opcional, los módulos de control de airbag izquierdo y derecho opcionales. El BCM es operativo cuando el módulo recibe alimentación de la batería. La alimentación del encendido es necesaria para funciones conmutadas por el encendido.

El módulo de control de la carrocería proporciona las siguientes características:

Estado de conmutador del A/A/Estado de temperatura del evaporador
Apoyo de diagnóstico del BCM
Bloqueo y desbloqueo centralizado (VTSS solamente)
Apoyo del sistema de control de climatización
Estado de conmutador de puerta entreabierta
Inhibidor del bloqueo de puertas (llave en encendido o faros/luces de estacionamiento en posición ON)
Apoyo del odómetro electrónico
Retardo de faros

Entrada iluminada con “atenuación hasta apagarse”
Iluminación interior con característica de ahorro de batería
Apoyo al grupo de instrumentos mecánicos (nivel de combustible, datos de atenuación, timbre de advertencia y odómetro)
Sistema de información de viaje
Capota convertible eléctrica
Control multiplexado de cerraduras de puertas automáticas
Control de desempañador de luneta trasera
Apertura a distancia con modo Emergencia (PANIC)
Desenganche automático de tapa del maletero a distancia
Control de bloqueo de puertas en movimiento (programable por el usuario)
Apoyo de inmovilizador con llave centinela
Sistema de seguridad antirrobo del vehículo
Control de limpiador (sensible a la velocidad con retorno a reposo)

El BCM recibe, a través del bus PCI, información del PCM para apoyar ciertas características.

La información requerida es la siguiente:

- RPM del motor
- Temperatura del motor
- Pulsos de tiempo y distancia de inyectores
- Velocidad del vehículo
- Fallo del sistema de carga, fallo de temperatura del motor, estado de armado del VTSS
- Modelo del motor
- Estado de la luz “CHECK ENGINE”

El BCM proporciona al PCM información relativa al estado del conmutador del A/A y el estado de VTSS.

El vehículo JR dispone de muchas funciones programables que pueden ser activadas o desactivadas por el cliente.

CARACTERISTICA	OMISION	METODO DE PROGRAMACION	RETROALIMENTACCION
Bloqueo de puertas automático en movimiento	Habilitado	Cierre todas las puertas Introduzca la llave del vehículo en el encendido y cíclela entre OFF y RUN cuatro veces finalizando en la posición OFF El usuario oprime el conmutador de cerraduras de puertas automáticas del conductor para bloquear El Controlador de la carrocería cambiará el estado de habilitado/inhabilitado del bloqueo en movimiento	El BCM hace sonar un único tono de timbre para indicar que se ha completado la programación
Toque de claxon de RKE	Habilitado	Pulse continuamente el botón de bloqueo durante un mínimo de 4 segundos y un máximo de 10 Dentro del margen de 4-10 segundos, pulse el botón de desbloqueo mientras continúa pulsando el botón de bloqueo Suelte ambos botones El Controlador de la carrocería cambiará el estado de la característica de toque de claxon entre ON y OFF	Ninguno
RKE-Cambio de liberación trasera	Dos pulsaciones	Pulse continuamente el botón de desbloqueo durante un mínimo de 4 segundos hasta un máximo de 10 Dentro del margen de 4-10 segundos, pulse el botón de liberación trasera mientras continúa pulsando el botón de desbloqueo Suelte ambos botones RKE cambiará el estado entre una pulsación y dos pulsaciones para la liberación trasera	

CARACTERISTICA	OMISION	METODO DE PROGRAMACION	RETROALIMENTACCION
RKE-Programación de llavero nuevo (Utilizando un llavero ya programado)	No aplicable	Coloque el interruptor de encendido en posición ON. Con el llavero programado, pulse continuamente el botón de desbloqueo durante un mínimos de 4 segundos hasta un máximo de 10 Dentro del margen de 4-10 segundos, pulse el botón de emergencia mientras continúa pulsando el botón de desbloqueo Suelte ambos botones Pulse los botones de bloqueo y desbloqueo simultáneamente y a continuación pulse algún botón del llavero o llaveros a los que desea efectuar el aprendizaje. (Nota: El sistema de RKE borra todos los llaveros cuando se entra en el modo de programación, de forma que también deberán programarse los llaveros existentes	El BCM hará sonar un segundo tono de timbre cuando se inicia el modo de programación El BCM hará sonar un segundo tono de timbre después del aprendizaje de cada llavero, si ha transcurrido un período de temporización de 32 segundos, o si el encendido del vehículo se ha colocado en posición OFF Coloque en encendido en posición OFF o espere 32 segundos para salir del modo de programación
Desbloqueo automático al salir del vehículo	Habilitado	Cierre todas las puertas Introduzca la llave en el encendido y cíclela entre OFF y RUN cuatro veces finalizando en la posición OFF El usuario oprime el conmutador de cerraduras de puertas automáticas del conductor para desbloquear las puertas El Controlador de la carrocería cambiará el estado de habilitado/inhabilitado del desbloqueo automático al salir del vehículo.	El BCM hace sonar un único tono de timbre para indicar que se ha completado la programación
Destello de luces de RKE	Habilitado	Pulse continuamente el botón de bloqueo durante un mínimo de 4 segundos hasta un máximo de 10 Dentro del margen de 4-10 segundos, pulse el botón del maletero mientras continúa pulsando el botón de bloqueo Suelte ambos botones El Controlador de la carrocería cambiará el estado de habilitado/inhabilitado de la característica de destello de luces	Ninguno

3.4 SISTEMA DE TIMBRE

El sistema de timbre comprende un timbre audible situado en el interior del BCM que funciona dependiendo de diversas entradas al BCM. Estas entradas al BCM incluyen el conmutador de llave en encendido, luces exteriores, conmutador de cinturón de seguridad, y requerimientos del Grupo de instrumentos mecánicos desde las entradas de conmutador de cinturón de seguridad o siempre que se enciendan determinados indicadores.

3.5 BRUJULA Y MINIORDENADOR DE VIAJE

DESCRIPCION

La Brújula y miniordenador de viaje (CMTC) está situada en el tablero de instrumentos, entre las salidas centrales del A/A.El CMTC dispone de dos botones de función y una pantalla fluorescente al vacío (VF) que proporciona la temperatura exterior, información del ordenador de viaje, y uno de los ocho rumbos de la brújula para indicar la dirección en que circula el vehículo. El rumbo de la brújula y la temperatura exterior se visualizan al mismo tiempo.

El BCM calcula gran parte de la información visualizada por la CMTC. El BCM recibe esta

información a partir de mensajes del bus PCI, el PCM y el sensor de temperatura ambiente. El sensor de temperatura ambiente (ATS) monitoriza la temperatura exterior y está conectado por cable al PCM. La CMTC recibe datos de temperatura exterior filtrados a través de mensajes del bus PCI desde el BCM. El sensor de temperatura ambiente puede recibir datos no válidos siempre que el vehículo funciona a baja velocidad, o el encendido se encuentra en posición OFF durante poco tiempo. Estos motivos de imprecisión serán filtrados por el BCM.

La CMTC recibe mensajes de bus PCI específicos con la información calculada por el BCM para las visualizaciones del ordenador de viaje.

La CMTC no puede repararse; si está defectuosa o dañada, deberá reemplazarse. La lámpara incandescente para la iluminación del botón STEP y US/M puede recibir servicio.

FUNCIONAMIENTO

Si se acciona el botón STEP, el CMTC cambiará su modo de funcionamiento. El accionamiento del botón US/M cambiará la visualización entre unidades de medida inglesas y métricas. Para restablecer el ordenador de viaje, se pulsan simultáneamente los botones STEP y US/M. Para restablecer solamente la información de viaje que se está visualizando en ese momento, pulse y suelte simultáneamente los botones STEP y US/M durante un segundo para suene el timbre. Para restablecer toda la información de viaje, pulse y mantenga pulsados simultáneamente los botones STEP y US/M hasta que suene un segundo timbre (aproximadamente 2 segundos) y a continuación suelte los botones.

La CMTC solamente funciona cuando el encendido está en posición ON. Las funciones siguientes están disponibles empleando el botón STEP:

- Brújula y temperatura exterior
- Consumo medio de combustible (AVE ECO)
- Consumo instantáneo de combustible (ECO)
- Distancia a depósito vacío (DTE)
- Cuentakilómetros parcial (ODO)
- Tiempo transcurrido de encendido (ET)
- Visualización apagada

MENSAJES DE PANTALLA VF DE BRUJULA Y MINIORDENADOR DE VIAJE

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 Diagnósticos de este manual en busca de problemas relacionados con la CMTC.

La CMTC recibe los mensajes siguientes desde el Módulo de control de la carrocería (BCM):

- 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 de combustible (Medio e instantáneo)
- Distancia hasta deposito vacío
- Temperatura exterior

La CMTC transmite los mensajes siguientes al BCM:

- Solicitud de estado: Pitido, restablecimiento, cambio de US/M
- Visualización actual
- Rumbo de la brújula

La CMTC recibe el mensaje siguiente desde el PCM:

- Velocidad del vehículo

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.
- Pulse y mantenga pulsados los botones STEP y US/M hasta que se visualice VAR. La CMTC visualizará la última zona de variación almacenada en la memoria y la palabra VAR.
- Utilice el botón STEP para seleccionar el número de zona de variación, del 1 al 15.
- Una vez seleccionado el número de zona apropiado, pulse simultáneamente los botones STEP y US/M o espere aproximadamente 15 segundos. La zona de variación queda entonces almacenada en la memoria y la CMTC reanuda el funcionamiento normal.

3.5.2 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 del motor superan 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 STEP y avance hasta la visualización de Brújula y temperatura.
- Pulse y mantenga pulsados simultáneamente los botones STEP y US/M hasta que CAL comience a destellar, y a continuación suelte los botones.
- CAL se visualiza sin destellar.
- Conduzca lentamente, a menos de 8 KM/H (4 MPH) realizando 3 círculos completos 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 parece no poder calibrarse o visualiza indicaciones falsas, es posible que sea necesario desimantar el vehículo.

SENSOR DE TEMPERATURA AMBIENTE

DESCRIPCION

La temperatura del aire ambiental es monitorizada por el PCM y visualizada por la CMTC. El PCM recibe una entrada conectada por cable desde el sensor de temperatura ambiente (ATS). El ATS está situado en el interior de la viga del parachoques delantero.

El ATS no puede repararse ni ajustarse; si se encuentra defectuoso o dañado, deberá reemplazarse.

FUNCIONAMIENTO

El ATS es un resistor variable que funciona en un circuito de señal de referencia de 5 voltios conectado por cable desde el PCM. La resistencia en el ATS cambia a medida que la temperatura exterior sube o baja. El PCM detecta el cambio en el voltaje de referencia a través del resistor del ATS. Basándose en la resistencia del ATS, el PCM está programado para efectuar la correspondencia a una temperatura específica. El PCM transmite entonces la temperatura ambiente correcta al BCM. El BCM filtra los datos de temperatura ambiente y transmite estos datos a la CMTC.

DIAGNOSIS Y COMPROBACION

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 STEP y US/M.
2. Coloque el encendido en posición ON y suelte los botones.
3. 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.
4. Una vez completada la autocomprobación, la CMTC visualizará uno de los cinco mensajes siguientes:

- F (FALLO)
- P (SUPERADA)
- Bus (Falta de comunicación del bus PCI)
- Bus 1 (No se reciben mensajes de bus del PCM)
- Bus 2 (No se reciben mensajes de bus del BCM)

5. Para salir del modo de autocomprobación, oprima el botón STEP o cicle el interruptor de encendido y la CTM reanudará el funcionamiento normal.

Si se visualiza un fallo de bus, consulte la lista de síntomas. Si se visualiza una F, la CMTC deberá reemplazarse. La CMTC no visualizará una F para un segmento de la VF que no se ilumina.

SENSOR DE TEMPERATURA AMBIENTE

La función de temperatura exterior es soportada por el sensor de temperatura ambiente (ATS), un circuito de masa y señal conectada por cable al PCM, al BCM y a la pantalla de la CMTC.

Si la visualización de la CMTC indica 60º C (140º F) o el circuito de detección del ATS está en corto a masa, la temperatura visualizada será 60º C (140º F) para indicar que existe un circuito en CORTO.

Si la visualización de la CTM indica –45º C (-49º F) o el circuito de detección del ATS está abierto, la temperatura visualizada será –45º C (-49º 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 PCM. Los DTC de fallos del ATS quedarán registrados en el PCM. 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 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 la CMTC.

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:

- 0º C (32º F) Resistencia del sensor = 29,33 – 35,99 Kiloohmios
- 10º C (50º F) Resistencia del sensor = 17,99 – 21,81 Kiloohmios
- 20º C (68º F)Resistencia del sensor = 11,37 – 13,61 kiloohmios
- 25º C (77º F) Resistencia del sensor = 9,12 – 10,86 Kiloohmios
- 30º C (86º F) Resistencia del sensor = 7,37 – 8,75 Kiloohmios
- 40º C (104º 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.

3.6 SISTEMA DE PUERTA ENTREABIERTA

Los estados de puerta entreabierta y tapa del maletero entreabierta se utilizan como entrada para el Módulo de control de la carrocería (BCM). El BCM utiliza estas entradas para determinar exactamente en qué posición se encuentran las puertas y la tapa del maletero. La DRBIII® visualizará el estado de los conmutadores de puerta entreabierta y tapa del maletero entreabierta en Entradas/ Salidas. Es importante tener en cuenta que cuando alguna puerta o la tapa del maletero está cerrada, el estado del conmutador en la DRBIII® indicará ABIERTO. Cuando alguna puerta o la tapa del maletero está abierta, el estado del conmutador en la DRBIII® indicará CERRADO. Durante la diagnosis, si una puerta o la tapa del maletero está cerrada, la DRBIII® visualiza el estado del conmutador como CERRADO, esto indica un circuito entreabierto en corto. Si la puerta o la tapa del maletero está abierta y la DRBIII® visualiza que el estado del conmutador es ABIERTO, indica que el circuito de entreabierto está abierto.

3.7 SISTEMA DE ILUMINACION EXTERIOR

3.7.1 RETARDO DE FAROS

El retardo de faros funciona cuando se coloca el interruptor de encendido en posición OFF mientras los faros continúan encendidos, y a continuación son apagados al cabo de 45 segundos después de colocar el encendido en posición OFF. Esto proporcionará un retardo de 90 segundos antes de apagarse los faros.

3.8 SISTEMAS DE CALEFACCION Y A/A

El sistema de HVAC de zona única está disponible en todos los vehículo de la serie JR.

3.8.1 CONTROL DE TEMPERATURA MANUAL

3.8.2 CONTROL DE HVAC

El sistema de HVAC mantiene la temperatura del aire de entrada, el flujo de aire, la velocidad del ventilador y la admisión de aire puro para todo el vehículo desde el control de calefactor y A/A montado en el tablero de instrumentos. La gama completa de temperaturas que puede producir el sistema en cualquier modo para todo el vehículo se consigue situando el control de mezcla en la posición deseada.

3.8.3 ADMISION DE AIRE

Cuando la puerta de aire puro está abierta, el aire exterior entra en la caja de HVAC a través de la abertura del cubretablero en la base del parabrisas. Cuando la puerta de aire puro está cerrada, el aire recirculado entra en la caja de HVAC por debajo del tablero de instrumentos.

3.8.4 DISTRIBUCION DE AIRE

La unidad de HVAC dispone de cuatro salidas del tablero de instrumentos totalmente regulables. Las salidas del desempañador de ventanillas laterales en el tablero de instrumentos elimina la necesidad de conductos de puertas y juntas entre puertas y tablero de instrumentos. Una única salida montada en la parte central suministra aire para descongelar el parabrisas. Dos conductos, uno a cada lado de la consola central debajo del tablero de instrumentos, proporcionan el flujo de aire a la zona del suelo del conductor y la zona del suelo del acompañante del asiento delantero.

3.8.5 CONTROL DE A/A, FUNCIONAMIENTO DE CONMUTADORES

3.8.6 CONMUTADOR DEL VENTILADOR

El conmutador giratorio del ventilador tiene cinco posiciones, OFF, LOW (baja velocidad), M1, M2 y HIGH (alta velocidad). Girando el conmutador del ventilador se consigue que el control de A/A y calefactor active directamente el motor del ventilador, cambie la velocidad del ventilador y desactive el motor del ventilador respectivamente. Para solicitar el A/A y también para que el control de A/A y calefactor envíe una señal al módulo de control de la carrocería indicando a los accionadores de puerta que cambien las posiciones de las puertas, el conmutador del ventilador debe estar en alguna de las cuatro posiciones.

3.8.7 CONMUTADOR DE MODO

El conmutador giratorio de modo tiene un total de ocho posiciones. Las primeras tres, para requerimiento del A/A, incluyen Recirc./Bi-nivel, Tablero y Bi-nievel. Las otras cinco posiciones, para requerimiento de calefacción, incluyen Tablero, Binivel, Suelo, Suelo/Descongelación y Descongelación. La posición Suelo/Descongelación y la posición Descongelación también proporcionan un requerimiento de A/A.

3.8.8 CONMUTADOR DE MODO, REQUERIMIENTO DE A/A

Siempre que el conmutador del ventilador se encuentre en alguna de las cuatro posiciones ON, si se gira el conmutador de modo a alguna de las tres posiciones de requerimiento de A/A, la posición de Suelo/Descongelación o la posición Descongelación, se conseguirá que el control de A/A y calefactor envíe una señal al BCM para que envíe un mensaje al PCM que indique que debe activarse el embrague del compresor del A/A. No obstante, el BCM solamente proporcionará esta solicitud si la función de EVAP es aceptable.

3.8.9 CONMUTADOR DE MODO, SOLICITUD DE CAMBIO DE POSICION DE PUERTA DE MODO

Siempre que el conmutador del ventilador se encuentre en alguna de las cuatro posiciones ON, si se gira el conmutador de modo se conseguirá que el control de A/A y calefactor envíe una señal al BCM para indicar al accionador que debe mover la puerta de modo. Un potenciómetro, dentro del accionador de puerta de modo, y circuitos de retroalimentación proporcionan BCM información relativa a la puerta.

3.8.10 CONMUTADOR DE MODO, SOLICITUD DE CAMBIO DE POSICION DE PUERTA DE AIRE PURO

Siempre que el conmutador del ventilador se encuentre en alguna de las cuatro posiciones ON, si se gira el conmutador de modo a la posición de recirculación se conseguirá que el control de A/A y calefactor envíe una señal al BCM para indicar al accionador que debe cerrar la puerta de aire puro. Si se gira el conmutador de modo a cualquier otra posición se consigue que el control de A/A y calefactor envíe una señal al BCM para indicar al accionador que debe abrir la puerta de aire puro. Cuando el conmutador del ventilador está en posición OFF, la puerta de aire puro se cierra para evitar que aire exterior entre en el habitáculo.

3.8.11 CONMUTADOR DE MEZCLA

El conmutador giratorio de mezcla tiene múltiples puntos de detención para controlar la gama completa de temperaturas que puede proporcionar el sistema en cualquier modo. Siempre que el conmutador del ventilador está en alguna de las cuatro posiciones ON, si se gira el conmutador de mezcla se consigue que el control de A/A y calefactor envíe una señal al BCM para indicar al accionador que debe mover la puerta de mezcla. Un potenciómetro, dentro del accionador de puerta de mezcla, y circuitos de retroalimentación proporcionan al BCM información relativa a la puerta.

3.8.12 CONMUTADOR DE DESEMPAÑADOR DE LUNETA TRASERA

El conmutador de desempañador de luneta trasera es un conmutador de contacto momentáneo. Cambiando el conmutador se consigue que el control de A/A y calefactor envíe una señal al BCM para activar o desactivar el desempañador de luneta trasera respectivamente. Cuando el conmutador está en posición ON se ilumina el LED del conmutador.

3.8.13 CODIGOS DE DIAGNOSTICO DE FALLOS

Todos los códigos de diagnóstico de fallos de HVAC se almacenan en el módulo de control de la carrocería. Los DTC almacenados indican que se ha producido un problema en el sistema de HVAC, que es posible que aún exista. Para verificar si aún

existe un problema en el sistema HVAC, utilice la DRBIII® para borrar todos los DTC almacenados del BCM. Después de borrar el o los DTC, utilice la DRBIII® para ver si los DTC reaparecen. Si fuese necesario, accione los conmutadores del control de A/A y calefactor con el encendido en posición ON y el motor en marcha mientras monitoriza la DRBIII® ver si reaparecen los DTC.

3.9 ILUMINACION INTERIOR

3.9.1 CONTROL DE LUZ DE CORTESIA

El controlador de la carrocería ejerce el control directo de la mayor parte de las luces de cortesía del vehículo. El ordenador de la carrocería iluminará las luces de cortesía al presentarse cualquiera de las condiciones siguientes:

1. Alguna puerta está entreabierta.
2. Se cierra el conmutador de luz de cortesía en el tablero de instrumentos.
3. Se recibe un mensaje de desbloqueo de apertura a distancia. Si las luces interiores quedan encendidas después de colocar el encendido en posición OFF, el BCM las apagará al cabo de 15 minutos o cuando el conmutador de luz de techo o el conmutador de puerta entreabierta cambie de estado.

3.9.2 ENTRADA ILUMINADA

La función de entrada iluminada se iniciará cuando el usuario entre en el vehículo desbloqueando las puertas con el transmisor tipo llavero o con la llave si el vehículo está equipado con alarma antirrobo. Al salir del vehículo, si se pulsa el botón de bloqueo con una puerta abierta, la entrada iluminada se cancelará al cerrar la puerta. Si las puertas están cerradas y se coloca el interruptor de encendido en posición ON, también se cancela la entrada iluminada.

3.10 GRUPO DE INSTRUMENTOS MECANICOS

El Grupo de instrumentos mecánicos (MIC) está dividido en 4 secciones. Indicadores primarios (velocímetro y tacómetro), indicadores secundarios (nivel de combustible, temperatura de refrigerante del motor), luces indicadoras habilitadas por el bus PCI y luces indicadoras conectadas por cable.

Los mecanismos de los indicadores funcionan de la misma forma. La principal diferencia radica en la esfera y el tamaño de los indicadores.

Los indicadores de presión de aceite, advertencia de freno, luz intermitente y faros antiniebla están conectados por cable directamente a los circuitos para los que son indicadores. Estos indicadores están situados en el MIC pero no son controlados por éste, y no forman parte de la autocomprobación o diagnósticos del MIC. Todos las luces indicadoras son bombillas o LED reemplazables.

El PCM envía un mensaje de posición de indicadores al BCM a través del bus PCI. El MIC recibe este mensaje desde el BCM, lo descifra y sitúa los indicadores. El BCM también envía mensajes al MIC para accionar todas las luces indicadoras controladas por el PCI. Estos mensajes se reciben cuando el encendido se encuentra en las posiciones RUN o START.

Cuando el interruptor de encendido se coloca en posición RUN, tiene lugar una comprobación de bombillas. Esta consiste en la activación de las luces indicadoras controladas por el bus PCI aproximadamente 2 a 4 segundos. Si se mantiene pulsado el botón TRIP/RESET mientras se coloca el interruptor de encendido en la posición RUN, puede activar la autocomprobación del MIC.

Las luces indicadoras siguientes son controladas mediante mensajes del bus PCI:

- Luz indicadora de funcionamiento incorrecto
- Indicador de advertencia del sistema de carga
- Indicador de temperatura de refrigerante del motor
- Indicador de control de velocidad activado
- Indicador de advertencia de airbag
- Indicador de combustible bajo
- Indicador de advertencia del ABS
- Indicador de luz de carretera

Las luces indicadoras siguientes están conectadas por cable no se controlan mediante mensajes del bus PCI:

- Indicador de cinturón de seguridad
- Indicador de presión de aceite
- Indicadora de advertencia de freno
- Indicador de VTSS
- Indicadores de luces intermitentes
- Indicadores de faros antiniebla

3.11 SISTEMA DE CERRADURAS DE PUERTAS AUTOMATICAS

Los conmutadores de cerraduras de puertas proporcionan una cantidad de voltaje variable a través del circuito multiplexado (MUX) al BCM. En función de esa entrada y de diversas condiciones que deben cumplirse (por ej. inhibición de bloqueo de puertas, etc.), el BCM determinará la acción a ejecutar y activará el relé apropiado aproximadamente 250 a 350 milésimas de segundo. Si el vehículo está equipado con el sistema de seguridad antirrobo, dispondrá de la característica de bloqueo

centralizado que bloquea y desbloquea todas las puertas desde los conmutadores de cilindro de cerradura. Estos conmutadores se encuentran en circuitos multiplexados separados respecto al BCM y cuentan con códigos de fallos para cada uno de ellos.

Apertura a distancia (RKE)- Esta característica permite bloquear y desbloquear la o las puertas del vehículo por control remoto, empleando un transmisor manual (a veces mencionado como llavero) para activar un receptor de radio (módulo de RKE). Este módulo ahora se enchufa en el módulo de control de la carrocería, que se encuentra directamente conectado al tablero de conexiones. Con esta característica, la RKE entonces puede incorporarse a un vehículo que no la tenga, instalando un módulo. Si el vehículo está equipado con el sistema de seguridad antirrobo del vehículo, la RKE también armará y desarmará ese sistema. Este año se utiliza un transmisor nuevo de 4 botones que proporciona las funciones de bloqueo, desbloqueo, desenganche de tapa del maletero y emergencia. El desenganche de tapa del maletero solamente puede accionarse con el vehículo en posición PARK. El módulo tiene capacidad para retener los códigos de hasta 4 transmisores. Este sistema también incluye el código rotativo, con lo cual se incrementa la seguridad. Si el transmisor pierde la sincronización, ésta puede recuperarse fácilmente pulsando el botón de bloqueo cuando el transmisor se encuentra dentro del radio de alcance. Se ha incorporado una antena externa que se enchufa en el módulo para ofrecer un mayor radio de alcance. El sistema RKE también encenderá las luces interiores cuando se recibe una demanda de desbloqueo válida y las apagará cuando se recibe una demanda de bloqueo y todas las puertas estén cerradas.

Inhibición de bloqueo de puertas- Cuando la llave está en el encendido y la puerta delantera del conductor abierta, todos los conmutadores de bloqueo de puertas son inhabilitados. Los conmutadores de desbloqueo siguen funcionando. Esto evita que pueda cerrarse el vehículo con las llaves en el encendido.

Bloqueo automático de puertas (en movimiento) - Esta característica puede habilitarse/inhabilitarse empleando tanto la DRBIII® como el método de programación del cliente. Cuando está habilitada, todas las puertas se bloquearán cuando el vehículo alcance una velocidad superior a 15 MPH (24 KM/H) con todas las puertas cerradas. Si se abriera una puerta y el vehículo disminuye la velocidad por debajo de 15 MPH (24 KM/H), el bloqueo de puertas volverá a funcionar una vez cerradas todas las puertas y la velocidad supere los 15 MPH (24 KM/H). Esta característica no está disponible en los mercados europeos.

Desenganche de tapa del maletero - La función de desenganche de tapa del maletero ahora corresponde al módulo de control de la carrocería. Existen códigos de fallos para facilitar la diagnosis de este sistema.

Las características programables por el usuario son: Toque de claxon, desenganche de tapa del maletero con una o dos pulsaciones, programación de un transmisor nuevo (utilizando un transmisor previamente programado), bloqueo de puertas en movimiento, desbloqueo al salir del vehículo y destello de luz de RKE.

3.12 CAPOTA CONVERTIBLE ELECTRICA

3.12.1 CONTROL DE LA CAPOTA

El módulo de control de la carrocería ahora controla todas las funciones de la capota convertible. El módulo de control de la carrocería suministra un voltaje multiplexado de aproximadamente 90% del voltaje de encendido al conmutador de capota eléctrica. A través de una serie de resistores el conmutador de capota eléctrica conecta a masa el circuito, dependiendo de la posición del conmutador. El BCM suministra entonces la vía a masa para el relé de capota arriba o abajo según se solicite. El conmutador de capota eléctrica dispone de un resistor de diagnóstico de 4,7 K-ohmios que permite al BCM detectar un posible circuito abierto.

3.12.2 CONJUNTO DE RELES DE BAJADA DE VENTANILLAS

El modelo convertible dispone de una nueva característica que permite al conductor bajar las cuatro ventanillas y la capota al mismo tiempo. Esto se consigue pulsando el conmutador de la capota eléctrica al segundo punto de detención. El BCM suministrará la masa para el conjunto de relés de bajada de ventanillas a través del circuito multiplexado del conmutador de capota eléctrica.

El conjunto de relés de bajada de ventanillas comprende cuatro relés separados conectados en serie con los circuitos de elevalunas eléctricos. El conjunto de relés está situado en la puerta del conductor.

3.13 COMUNICACION DEL VEHICULO

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. Los módulos están cableados en paralelo. Las conexiones se realizan a través del BCM. El BCM actúa a modo de empalme para conectar cada módulo con el Conector de enlace de datos (DLC). En el modelo JR 2002 se utilizan los módulos siguientes:

- Módulo de control de airbag también denominado Controlador de sujeción de ocupantes (ORC)
- 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 del
- Radio (si está equipado)
- Cambiador de CD (si está equipado)
- Brújula/miniordenador de viaje (si está equipado)
- Módulo de control de la carrocería
- Módulo de inmovilizador con llave centinela
- Módulo de control de la transmisión
- Grupo de instrumentos mecánicos

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 oscilograma de la DRBIII®. La selección de la onda cuadrada de 12v 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 alguno de los circuitos del bus PCI. La falta de respuesta de un módulo individual puede ser provocada por un circuito abierto en el BCM o en el módulo, o por un circuito de batería o masa 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 MIC que permanecen en cero
- Todos los avisadores del MIC iluminados
- Iluminación de fondo del MIC al máximo de intensidad
- Falta de respuesta desde algún módulo incluido en el bus PCI (excepto el 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 radicará 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 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 comunicación. 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.

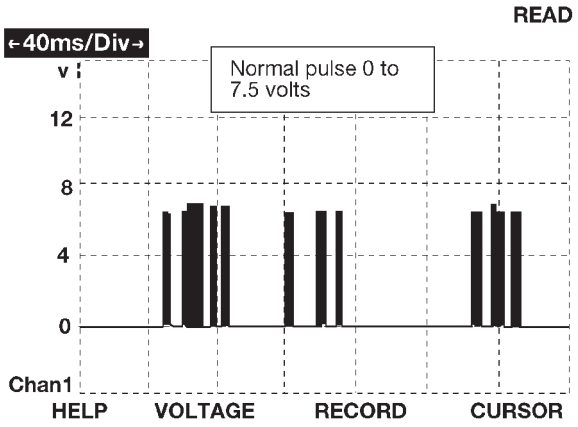
NOTA: La comunicación a través del bus es esencial para el correcto funcionamiento de los sistemas de diagnósticos de a bordo del vehículo y la DRBIII®. Los problemas de funcionamiento del bus o la DRBIII® deberán corregirse antes de proceder a la comprobación de diagnóstico. En caso de existir un problema, consulte la categoría Comunicaciones del vehículo de este manual.

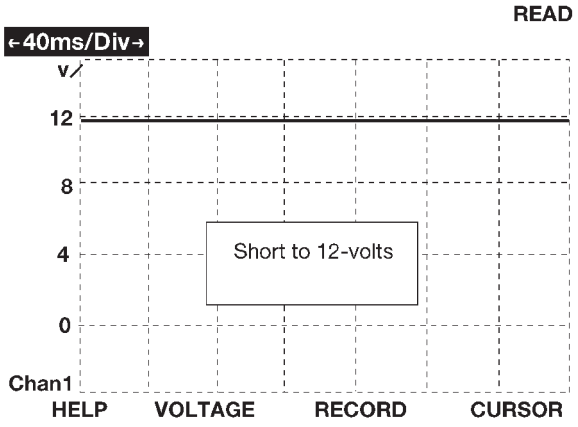
3.13.1 MENSAJE DE FALLO DEL BUS

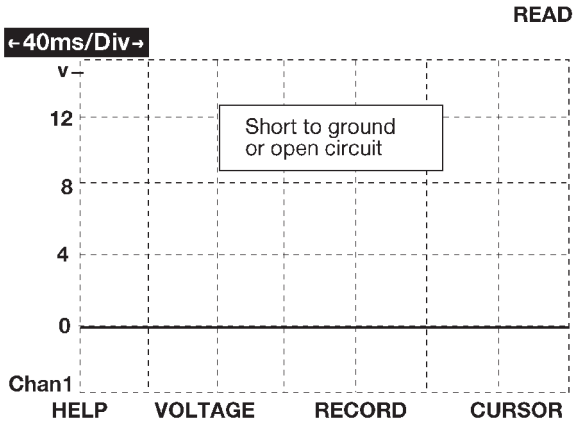
El odómetro visualiza "NO BUS" - El Grupo de instrumentos mecánicos (MIC) no puede comunicarse a través del bus y no se conoce el motivo.

3.14 SISTEMA DE SEGURIDAD ANTIRROBO DEL VEHICULO

Este sistema pasivo está destinado a proteger el vehículo contra robos. El sistema de seguridad antirrobo del vehículo (VTSS), que forma parte del módulo de control de la carrocería (BCM), monitoriza si se produce una utilización no autorizada de las puertas y el encendido del vehículo. La alarma se activa haciendo sonar el claxon, haciendo destellar los faros, la luz de cortesía, y la luz indicadora del VTSS. El armado pasivo se produce al salir







80bdbcf6

normalmente del vehículo colocando el encendido en posición OFF, abriendo la puerta del conductor, bloqueando las puertas con el cierre automático, y cerrando la puerta del conductor o bloqueando las puertas con el transmisor de RKE. El armado manual se produce utilizando la llave para bloquear las puertas una vez cerradas. La luz indicadora del salpicadero destellará durante 15 segundos, mostrando que se está llevando a cabo el armado. Si no se activan circuitos monitorizados durante este período, el sistema se armará y el indicador destellará a velocidad lenta. Si la luz indicadora se mantiene permanentemente encendida durante el proceso de armado, esto puede indicar una posible pérdida del conmutador de cilindro de cerrado de tapa del maletero. Cuando algo dispara la alarma, el sistema lo señalará con los faros, luces de cortesía, y el claxon aproximadamente 3 minutos, y a continuación 15 minutos más si la entrada que indica el problema sigue estando presente.

Para reclamaciones relacionadas con la alarma antirrobo que deja de funcionar por sí misma, utilice la DRBIII® y seleccione “Ordenador de carrocería” a continuación “Visualización de Entrada/Salida” y lea el estado de “Ultima causa de VTSS”.

Alerta de forzamiento - La luz indicadora del VTSS destellará el doble de rápido y el claxon sonará tres veces cuando se desarma el sistema indicando que se ha producido una condición de forzamiento.

Anulación manual - El sistema no se armará si las puertas se bloquean utilizando el control de bloqueo manual (con la mano) o si las cerraduras son accionadas por un ocupante del interior después de cerrar la puerta.

Para verificar el sistema, proceda de la siguiente forma:

1. Abra la puerta del conductor.
2. Retire la llave de encendido (pero manténgala en la mano).
3. Bloquee las puertas con el conmutador de cerradura automática o el RKE.
4. Cierre la puerta del conductor.

NOTA: Una vez cerradas las puertas, el bloqueo de las puertas con RKE también armará el sistema.

NOTA: Si la luz indicadora del VTSS ha destellado, significa que el sistema es operativo y está verificado. En caso contrario, es posible que haya un problema en el sistema.

Armado/desarmado- El armado activo se produce cuando se utiliza el transmisor de la apertura a distancia para bloquear las puertas del vehículo, tanto si las puertas están abiertas como si están cerradas. Si hay una o más puertas abiertas, la secuencia de armado se completará únicamente después de haber cerrado todas las puertas.

El desarmado pasivo lo produce una entrada normal en el vehículo (desbloqueando cualquier puerta delantera con la llave). Este desarmado también detendrá la alarma una vez activada.

El desarmado activo se produce cuando se utiliza el transmisor de la apertura a distancia para desbloquear las puertas del vehículo. Este desarmado también detendrá la alarma una vez activada.

NOTA: Un módulo de control del de un vehículo equipado con un sistema de seguridad antirrobo del

vehículo no puede utilizarse en un vehículo que no esté equipado con dicho sistema. Si la luz indicadora del VTSS se enciende después de colocar el encendido en posición ON y continúa encendida, es posible que se haya perdido la comunicación entre el bus PCI y el módulo de control del .

3.15 SISTEMA DE LIMPIADORES

El sistema de limpiadores ofrece al conductor las funciones de barrido normal (a alta y baja velocidad), barrido intermitente y barrido después de lavado. El conductor selecciona la función del limpiador por medio de un conmutador de palanquilla multiplexado resistivo que se encuentra en la columna de dirección. El BCM utiliza la señal de entrada proveniente del conmutador de palanquilla de limpiador, el conmutador de reposo de motor de limpiador y el conmutador del lavador para controlar el sistema de limpiadores. El módulo de control de la carrocería (BCM) a continuación controla los relés y funciones de temporización para proporcionar las funciones seleccionadas por el conductor.

3.15.1 PRESTACIONES DEL SISTEMA

Modo de barrido intermitente sensible a la velocidad

Hay 6 retardos individuales con un retardo mínimo de 1/2 segundo hasta un máximo de 18 segundos. Cuando la velocidad del vehículo es inferior a 10 MPH (6 KMH), el retardo se duplica proporcionando una amplitud de retardos comprendida entre 1 y 36 segundos.

Reposo después de encendido OFF

Dado que los relés de los limpiadores reciben alimentación eléctrica desde la batería, el BCM puede hacer que los limpiadores se desplacen a la posición de reposo después de colocar el encendido en posición OFF.

Barrido después de lavado

Cuando el conductor pulsa el botón del lavador durante más de 1/2 segundo y a continuación lo suelta, el limpiador continuará funcionando hasta efectuar dos ciclos de barrido adicionales.

El sistema de limpiadores utiliza el BCM para controlar los relés de ON/OFF y alta/baja para las funciones de alta y baja velocidad de los limpiadores, las funciones de retardo de barrido intermitente al cambiar la posición del conmutador, pulso de barrido, modo de barrido después de lavado y reposo de motor de limpiador. El BCM utiliza la entrada de velocidad del vehículo para doblar el retardo habitual por debajo de 10 MPH (17 KMH).

3.16 USO DE LA DRBIII®

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

3.17 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). Si la DRBIII® visualiza cualquier otro mensaje de error, registre la pantalla completa y llame al Centro STAR para obtener más información y asistencia. A continuación tiene un ejemplo de mensaje de error de este tipo:

```
ver: 2.14
fecha: 26 Jul93
archivo: key_itf.cc
fecha: Jul 26 1993
línea: 548
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.
```

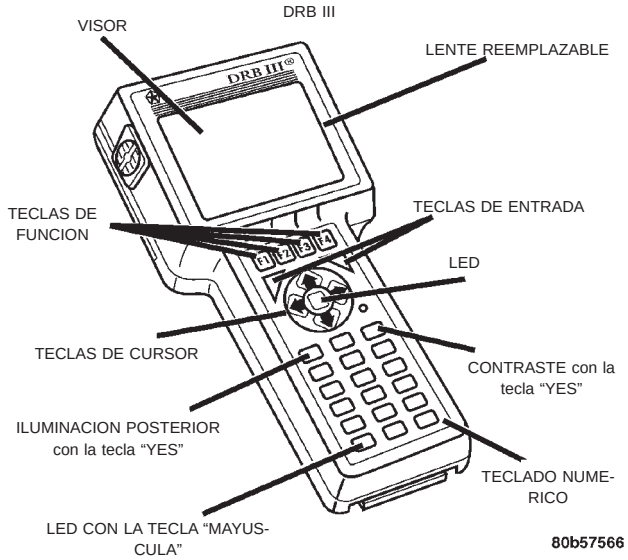
3.18 LA DRBIII® NO SE ENCIENDE (PANTALLA EN BLANCO)

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 masas son correctas en las cavidades 4 y 5 del DLC.

Si todas las conexiones entre la DRBIII® y el vehículo u otros dispositivos están correctas y si la batería del vehículo está totalmente cargada, el fallo de funcionamiento de la DRBIII® puede deberse a defectos en un cable o en el cableado del vehículo.

3.19 NO SE VISUALIZA LA PANTALLA

Las temperaturas bajas afectan 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 el presente manual se basan en la información más reciente disponible en el momento de su publicación. Se reserva el derecho a hacer 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. Es de particular importancia bloquear las ruedas de los vehículos con tracción delantera porque el freno de estacionamiento no fija las ruedas de tracción.

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

Al diagnosticar los problemas de un sistema de mecanismo de dirección, 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 del 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. LEA CUIDADOSAMENTE LOS LIMITES CONTENIDOS EN LAS ESPECIFICACIONES Y ASEGURESE DE HABERLOS COMPRENDIDO.

- Respete en todo momento las especificaciones de servicio del fabricante del vehículo.
- No use la DRBIII® si ha sido dañada.
- 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 - 1.100º F -50-600º C

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

- El voltaje entre cualquier terminal y la masa no debe exceder 500v de CC o 500v máximo de CA.
- Sea precavido al medir voltajes mayores de 25v CC o 25v CA.
- El circuito que se esté verificando deberá estar protegido por un fusible de 10A o un disyuntor de circuito.
- 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 esté 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 PRUEBAS DE 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 de conducción es tratar de reproducir las condiciones de los síntomas o DTC.

ADVERTENCIA: ANTES DE LLEVAR A CABO LAS PRUEBAS DE CARRETERA DE UN VEHICULO, ASEGURESE DE QUE SE HAYAN VUELTO A ENSAMBLAR TODOS LOS COMPONENTES. DURANTE EL RODAJE DE PRUEBA, NO INTENTE LEER LA PANTALLA DE LA DRBIII® MIENTRAS EL VEHICULO ESTA EN MOVIMIENTO. NO CUELGUE 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
Ohmiómetro
Voltímetro
Aparato de prueba de llave centinela
Luz de prueba
Herramienta de carga del sistema airbag 8310
Herramienta de carga del sistema airbag SRS 8443

6.0 GLOSARIO DE TERMINOS

6.1 ACRONIMOS

ABS	Sistema de frenos antibloqueo
ACM	Módulo de control de airbag
AECM	Módulo de control electrónico de airbag (ACM)
ASDM	Módulo de diagnóstico del sistema de airbag (ACM)
BCM	Módulo de control de la carrocería
CAB	Controlador de frenos antibloqueo
CMTC	Brújula y miniordenador de viaje
DAB	Airbag del conductor
DLC	Conector de enlace de datos
DTC	Código de diagnóstico de fallo
DR	Conductor
EBL	Desempañador de luneta trasera eléctrico
HVAC	Calefacción, ventilación, aire acondicionado
MIC	Grupo de instrumentos mecánicos
MTC	Control de temperatura manual
OBD	Diagnósticos de a bordo
ODO	Odómetro
ORC	Controlador de sujeciones de ocupantes (ACM)
PAB	Airbag del acompañante
PASS	Acompañante
PCI	Interfaz de comunicaciones programable (bus de comunicación del vehículo)
PCM	Módulo de control del
PDC	Centro de distribución de tensión
PWM	Modulado por amplitud de pulso
RKE	Apertura a distancia
SAB	Airbag de asiento
SBT	Tensor de cinturón de seguridad
SIACM	Módulo de control de airbag de impacto lateral izquierdo
SKIM	Módulo de inmovilizador con llave centinela
SKIS	Sistema inmovilizador con llave centinela
CEBO ELECTRICO	También denominado iniciador (situado dentro del airbag)
SRS	Sistema de sujeción suplementario
TCM	Módulo de control de la transmisión
VFD	Pantalla fluorescente al vacío
VTSS	Sistema de seguridad antirrobo del vehículo

NOTAS

7.0

INFORMACION Y PROCEDIMIENTOS DE DIAGNOSTICO

Lista de síntomas:

ACELEROMETRO 1
ACELEROMETRO 2
FALLO INTERNO 1
FALLO INTERNO 2
IMPULSOR DE SALIDA 1
IMPULSOR DE SALIDA 2
ENERGIA DE ENCENDIDO ALMACENADA 1

Nota sobre las pruebas: Todos los síntomas mencionados se diagnostican utilizando las mismas pruebas. El título para las pruebas será ACELEROMETRO 1.

Momento de verificación y condición de establecimiento:

ACELEROMETRO 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.

ACELEROMETRO 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.

FALLO INTERNO 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.

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.

ACELEROMETRO 1 — (Continuación)

IMPULSOR DE SALIDA 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.

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.

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	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: 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. 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. 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. **NOTA: Cuando vuelva a conectar componentes del sistema airbag, el encendido debe estar en posición OFF y la batería desconectada.**	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 INDICADOR DE ADVERTENCIA DE AIRBAG ABIERTO.

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 inmediatamente si el estado del indicador es ABIERTO.

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 inmediatamente si el estado del indicador es EN CORTO.

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	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: ACM – DTC ACTIVO Diríjase a 2 ACM – DTC ALMACENADO Diríjase a 5 **NOTA: Cuando vuelva a conectar componentes del sistema airbag, el encendido debe estar en posición OFF y la batería desconectada.**	Todos
2	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? Sí → Diríjase a 3 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.	Todos
3	Utilice la DRB para seleccionar SUJECIONES PASIVAS, AIRBAG y VISUALIZACION DE MONITORES. Utilice la DRB 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 DRB ESTADO DE LUZ CORRECTO? Sí → Diríjase a 4 No → Reemplace el grupo de instrumentos. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
4	**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. Repare 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.	Todos

INDICADOR DE ADVERTENCIA DE AIRBAG ABIERTO — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
5	**NOTA: Asegúrese de que la batería está completamente cargada.** Retire toda herramienta especial o cable de puente y vuelva a conectar todos los conectores desconectados previamente, excepto la batería. **ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION ON, A CONTINUACION VUELVA A CONECTAR LA BATERIA.** Utilice la DRB III® 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 DRB III para controlar los 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? Sí → Seleccione el síntoma apropiado de la Lista de síntomas. No → En este momento no se detecta ningún problema. Borre todos los códigos antes de devolver el vehículo al cliente.	Todos

Síntoma:
FALTA DE CONCORDANCIA DE CALIBRACION

Momento de verificación y condición de establecimiento:

FALTA DE CONCORDANCIA DE CALIBRACION

Momento de verificación: Con el encendido en posición ON, el ACM monitoriza el bus PCI en busca de un mensaje de VIN que contenga el estilo de carrocería. El PCM transmite el mensaje de VIN completo cada 14 segundos. Nota: El mensaje del VIN debe coincidir con la información de la placa del VIN del vehículo.

Condición de establecimiento: Si el estilo de carrocería almacenado en el ACM no coincide exactamente con el estilo de carrocería del vehículo indicado por el PCM, se establecerá el fallo.

CAUSAS POSIBLES
PCM, FALLO DE COMUNICACION DEL PCI
COMPARE LOS NUMEROS DE IDENTIFICACION DEL VEHICULO
FALTA DE CONCORDANCIA DE CALIBRACION DE ORC
CODIGO ALMACENADO O PROBLEMA INTERMITENTE
PRESENCIA DE CODIGO ACTIVO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	**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: ACM – DTC ACTIVO Diríjase a 2 ACM – DTC ALMACENADO Diríjase a 5 **NOTA: Cuando vuelva a conectar componentes del sistema airbag, el encendido debe estar en posición OFF y la batería desconectada.**	Todos
2	Coloque el encendido en la posición ON. Conecte la DRB al conector de enlace de datos y seleccione SUJECIONES PASIVAS, AIRBAG, PRUEBA DE SISTEMA. Utilice la DRB III® para leer la prueba de sistema. ¿Visualiza la DRB PCM activo en el bus? Sí → Diríjase a 3 No → Consulte la categoría COMUNICACION y seleccione el síntoma relacionado. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.	Todos

FALTA DE CONCORDANCIA DE CALIBRACION — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	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. 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? Sí → Diríjase a 4 No → Reemplace el módulo de control del mecanismo de transmisión y progrprográmelomelo con el número de identificación del vehículo correcto. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.	Todos
4	**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.** Si no quedan otras causas posibles, vea la reparación. Repare Reemplace el módulo de control de airbag de acuerdo con las instrucciones de servicio. ADVERTENCIA: Asegúrese de que la batería está desconectada y espere 2 minutos antes de continuar. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.	Todos
5	**NOTA: Asegúrese de que la batería está completamente cargada.** Retire toda herramienta especial o cable de puente y vuelva a conectar todos los conectores desconectados previamente, excepto la batería. **ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION ON, A CONTINUACION VUELVA A CONECTAR LA BATERIA.** Utilice la DRB III® 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 DRB III para controlar los 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? Sí → Seleccione el síntoma apropiado de la Lista de síntomas. No → En este momento no se detecta ningún problema. Borre todos los códigos antes de devolver el vehículo al cliente.	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	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: ACM – DTC ACTIVO Diríjase a 2 ACM – DTC ALMACENADO Diríjase a 5 **NOTA: Cuando vuelva a conectar componentes del sistema airbag, el encendido debe estar en posición OFF y la batería desconectada.**	Todos
2	Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRBIII® para leer los DTC del MIC. ¿La DRBIII® visualiza algún código de diagnóstico activo? Sí → Para informarse sobre los problemas relacionados con el grupo de instrumentos, consulte la lista de síntomas. No → Diríjase a 3	Todos

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

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	Utilice la DRB para seleccionar SUJECIONES PASIVAS, AIRBAG, VISUALIZACION DE MONITORES y ESTADO DE LUZ DE ADVERTENCIA. 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. ¿Los monitores de LUZ ENCENDIDA POR MIC y de REQ. DE LUZ POR ACM coinciden? Sí → Diríjase a 4 No → Reemplace el grupo de instrumentos mecánicos. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
4	**ADVERTENCIA: ASEGURESE DE QUE LA BATERIA ESTA DESCONECTADA Y, A CONTINUACION, ESPERE DOS MINUTOS ANTES DE CONTINUAR.** Si no quedan otras causas posibles, vea la reparación. Repare 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.	Todos
5	**NOTA: Asegúrese de que la batería está completamente cargada.** Retire toda herramienta especial o cable de puente y vuelva a conectar todos los conectores desconectados previamente, excepto la batería. **ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION ON, A CONTINUACION VUELVA A CONECTAR LA BATERIA.** Utilice la DRB III® 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 DRB III para controlar los 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? Sí → Seleccione el síntoma apropiado de la Lista de síntomas. No → En este momento no se detecta ningún problema. Borre todos los códigos antes de devolver el vehículo al cliente.	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	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: SIACM IZQUIERDO – DTC ACTIVO Diríjase a 2 SIACM IZQUIERDO – DTC ALMACENADO Diríjase a 4 SIACM DERECHO – DTC ACTIVO Diríjase a 3 SIACM DERECHO – DTC ALMACENADO Diríjase a 4 **NOTA: Cuando vuelva a conectar componentes del sistema airbag, el encendido debe estar en posición OFF y la batería desconectada.**	Todos

ERROR DE CONFIGURACION — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
2	**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? 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. 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.	Todos
3	**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 de cableado/esquemático como guía para inspeccionar el cableado del conector del SIACM derecho. ¿El cableado del conector está correcto? 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. 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.	Todos

ERROR DE CONFIGURACION — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
4	**NOTA: Asegúrese de que la batería está completamente cargada.** Retire toda herramienta especial o cable de puente y vuelva a conectar todos los conectores desconectados previamente, excepto la batería. **ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION ON, A CONTINUACION VUELVA A CONECTAR LA BATERIA.** Utilice la DRB III® 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 DRB III para controlar los 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? Sí → Seleccione el síntoma apropiado de la Lista de síntomas. No → En este momento no se detecta ningún problema. Borre todos los códigos antes de devolver el vehículo al cliente.	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 DE CORTINA ABIERTO
SIACM, CIRCUITO DE CEBO ELECTRICO DE CORTINA ABIERTO
CODIGO ALMACENADO O PROBLEMA INTERMITENTE
PRESENCIA DE CODIGO ACTIVO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	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 UNO: SIACM IZQUIERDO – DTC ACTIVO Diríjase a 2 SIACM IZQUIERDO – DTC ALMACENADO Diríjase a 4 SIACM DERECHO – DTC ACTIVO Diríjase a 2 SIACM DERECHO – DTC ALMACENADO Diríjase a 4 **NOTA: Cuando vuelva a conectar componentes del sistema airbag, el encendido debe estar en posición OFF y la batería desconectada.**	Todos

CIRCUITO DE CEBO ELECTRICO DE CORTINA ABIERTO — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
2	**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.** Desconecte el conector de airbag de cortina. **NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario.** Conecte la herramienta de carga apropiada al conector de airbag de cortina. **ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION ON, Y A CONTINUACION VUELVA A CONECTAR LA BATERIA.** Utilice la DRBIII® para leer los DTC activos del SIACM. ¿La DRB visualiza CIRCUITO DE CEBO ELECTRICO DE CORTINA ABIERTO? Sí → Diríjase a 3 No → Reemplace el airbag de cortina de acuerdo con la información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.	Todos
3	**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.** Desconecte el conector del módulo de control de airbag de impacto lateral. **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 de impacto lateral. Mida la resistencia de los circuitos de línea 1 y línea 2 de cebo eléctrico de cortina entre el adaptador de SIACM de la herramienta de carga y el conector de airbag de cortina. ¿La resistencia está por debajo de 1,0 ohmios en ambos circuitos? 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. No → Repare el abierto o la resistencia alta en el circuito de línea 1 o línea 2 de cebo eléctrico de cortina. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.	Todos

CIRCUITO DE CEBO ELECTRICO DE CORTINA ABIERTO — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
4	**NOTA: Asegúrese de que la batería está completamente cargada.** Retire toda herramienta especial o cable de puente y vuelva a conectar todos los conectores desconectados previamente, excepto la batería. **ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION ON, A CONTINUACION VUELVA A CONECTAR LA BATERIA.** Utilice la DRB III® 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 DRB III para controlar los 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? Sí → Seleccione el síntoma apropiado de la Lista de síntomas. No → En este momento no se detecta ningún problema. Borre todos los códigos antes de devolver el vehículo al cliente.	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 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	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 UNO: SIACM IZQUIERDO – DTC ACTIVO Diríjase a 2 SIACM IZQUIERDO – DTC ALMACENADO Diríjase a 4 SIACM DERECHO – DTC ACTIVO Diríjase a 2 SIACM DERECHO – DTC ALMACENADO Diríjase a 4 **NOTA: Cuando vuelva a conectar componentes del sistema airbag, el encendido debe estar en posición OFF y la batería desconectada.**	Todos

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

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
2	**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.** Desconecte el conector de airbag de cortina. **NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario.** Conecte la herramienta de carga apropiada al conector de airbag de cortina. **ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION ON, Y A CONTINUACION VUELVA A CONECTAR LA BATERIA.** Utilice la DRB para leer los DTC activos del SIACM. ¿La DRB visualiza CIRCUITO DE CEBO ELECTRICO DE CORTINA EN CORTO? Sí → Diríjase a 3 No → Reemplace el airbag de cortina de acuerdo con la información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.	Todos
3	**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.** Desconecte el conector del módulo de control de airbag de impacto lateral. **NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario.** Conecte la herramienta de carga apropiada al conector del SIACM. Mida la resistencia entre los circuitos de línea 1 y línea 2 de cebo eléctrico de cortina en el conector de airbag de cortina. ¿Está la resistencia por debajo de 10 K-ohmios? Sí → Repare la línea 1 de cebo eléctrico de cortina en corto al circuito de la línea 2. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1. 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.	Todos

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

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
4	**NOTA: Asegúrese de que la batería está completamente cargada.** Retire toda herramienta especial o cable de puente y vuelva a conectar todos los conectores desconectados previamente, excepto la batería. **ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION ON, A CONTINUACION VUELVA A CONECTAR LA BATERIA.** Utilice la DRB III® 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 DRB III para controlar los 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? Sí → Seleccione el síntoma apropiado de la Lista de síntomas. No → En este momento no se detecta ningún problema. Borre todos los códigos antes de devolver el vehículo al cliente.	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 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	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: SIACM IZQUIERDO – DTC ACTIVO Diríjase a 2 SIACM IZQUIERDO – DTC ALMACENADO Diríjase a 4 SIACM DERECHO – DTC ACTIVO Diríjase a 2 SIACM DERECHO – DTC ALMACENADO Diríjase a 4 **NOTA: Cuando vuelva a conectar componentes del sistema airbag, el encendido debe estar en posición OFF y la batería desconectada.**	Todos

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

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
2	**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.** Desconecte el conector de airbag de cortina. **NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario.** Conecte la herramienta de carga apropiada al conector de airbag de cortina. **ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION ON, Y A CONTINUACION VUELVA A CONECTAR LA BATERIA.** Utilice la DRBIII® para leer los DTC activos del SIACM. ¿La DRBIII® visualiza CEBO ELECTRICO DE CORTINA EN CORTO A LA BATERIA? Sí → Diríjase a 3 No → Reemplace el airbag de cortina de acuerdo con la información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.	Todos
3	**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.** Desconecte el conector del módulo de control de airbag de impacto lateral. **NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario.** Conecte el adaptador de SIACM de la herramienta de carga apropiada al conector del SIACM. **ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION ON, Y A CONTINUACION VUELVA A CONECTAR LA BATERIA.** Mida el voltaje de los circuitos de línea 1 y línea 2 de cebo eléctrico de cortina entre el conector del airbag de cortina y masa. ¿Hay voltaje en alguno de los circuitos? Sí → Repare la línea 1 o línea 2 de cebo eléctrico de cortina en corto a la batería. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1. 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.	Todos

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

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
4	**NOTA: Asegúrese de que la batería está completamente cargada.** Retire toda herramienta especial o cable de puente y vuelva a conectar todos los conectores desconectados previamente, excepto la batería. **ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION ON, A CONTINUACION VUELVA A CONECTAR LA BATERIA.** Utilice la DRB III® 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 DRB III para controlar los 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? Sí → Seleccione el síntoma apropiado de la Lista de síntomas. No → En este momento no se detecta ningún problema. Borre todos los códigos antes de devolver el vehículo al cliente.	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 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	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 UNO: SIACM IZQUIERDO – DTC ACTIVO Diríjase a 2 SIACM IZQUIERDO – DTC ALMACENADO Diríjase a 4 SIACM DERECHO – DTC ACTIVO Diríjase a 2 SIACM DERECHO – DTC ALMACENADO Diríjase a 4 **NOTA: Cuando vuelva a conectar componentes del sistema airbag, el encendido debe estar en posición OFF y la batería desconectada.**	Todos

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

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
2	**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.** Desconecte el conector de airbag de cortina. **NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario.** Conecte la herramienta de carga apropiada al conector de airbag de cortina. **ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION ON, Y A CONTINUACION VUELVA A CONECTAR LA BATERIA.** Utilice la DRBIII® para leer los DTC activos del SIACM. ¿La DRBIII® visualiza CEBO ELECTRICO DE CORTINA EN CORTO A MASA? Sí → Diríjase a 3 No → Reemplace el airbag de cortina de acuerdo con las instrucciones de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.	Todos
3	**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.** Desconecte el conector del módulo de control de airbag de impacto lateral. **NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario.** Conecte el adaptador de SIACM de la herramienta de carga apropiada al conector del SIACM. Mida la resistencia de los circuitos de línea 1 y línea 2 de cebo eléctrico de cortina entre el conector de cebo eléctrico de cortina y masa. ¿La resistencia está por debajo de 10 k-ohmios en alguno de los circuitos? Sí → Repare la línea 1 o línea 2 de cebo eléctrico de cortina en corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1. 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.	Todos

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

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
4	**NOTA: Asegúrese de que la batería está completamente cargada.** Retire toda herramienta especial o cable de puente y vuelva a conectar todos los conectores desconectados previamente, excepto la batería. **ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION ON, A CONTINUACION VUELVA A CONECTAR LA BATERIA.** Utilice la DRB III® 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 DRB III para controlar los 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? Sí → Seleccione el síntoma apropiado de la Lista de síntomas. No → En este momento no se detecta ningún problema. Borre todos los códigos antes de devolver el vehículo al cliente.	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	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: ACM – DTC ACTIVO Diríjase a 2 ACM – DTC ALMACENADO Diríjase a 4 **NOTA: Cuando vuelva a conectar componentes del sistema airbag, el encendido debe estar en posición OFF y la batería desconectada.**	Todos

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

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
2	**NOTA: Asegúrese de que la batería está completamente cargada.** **ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION OFF, DESCONECTE LA BATERIA Y ESPERE DOS MINUTOS ANTES DE CONTINUAR.** Desconecte el SBT del conductor. **NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario.** Conecte la herramienta de carga apropiada al conector de SBT del conductor. **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® CIRCUITO DE SBT DEL CONDUCTOR ABIERTO? Sí → Diríjase a 3 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.	Todos
3	**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 el conector de SBT del conductor de la herramienta de carga. 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. ¿Está la resistencia por debajo de 1,0 ohmios en ambos circuitos? 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. 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. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.	Todos

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

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
4	**NOTA: Asegúrese de que la batería está completamente cargada.** Retire toda herramienta especial o cable de puente y vuelva a conectar todos los conectores desconectados previamente, excepto la batería. **ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION ON, A CONTINUACION VUELVA A CONECTAR LA BATERIA.** Utilice la DRB III® 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 DRB III para controlar los 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? Sí → Seleccione el síntoma apropiado de la Lista de síntomas. No → En este momento no se detecta ningún problema. Borre todos los códigos antes de devolver el vehículo al cliente.	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	**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: ACM – DTC ACTIVO Diríjase a 2 ACM – DTC ALMACENADO Diríjase a 4 **NOTA: Cuando vuelva a conectar componentes del sistema airbag, el encendido debe estar en posición OFF y la batería desconectada.**	Todos

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

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
2	**ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION OFF, DESCONECTE LA BATERIA Y ESPERE DOS MINUTOS ANTES DE CONTINUAR.** Desconecte el conector de SBT del conductor. **NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario.** Conecte la herramienta de carga apropiada al conector de SBT del conductor. **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? Sí → Diríjase a 3 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.	Todos
3	**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 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? 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. 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.	Todos

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

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
4	**NOTA: Asegúrese de que la batería está completamente cargada.** Retire toda herramienta especial o cable de puente y vuelva a conectar todos los conectores desconectados previamente, excepto la batería. **ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION ON, A CONTINUACION VUELVA A CONECTAR LA BATERIA.** Utilice la DRB III® 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 DRB III para controlar los 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? Sí → Seleccione el síntoma apropiado de la Lista de síntomas. No → En este momento no se detecta ningún problema. Borre todos los códigos antes de devolver el vehículo al cliente.	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 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	**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: ACM – DTC ACTIVO Diríjase a 2 ACM – DTC ALMACENADO Diríjase a 4 **NOTA: Cuando vuelva a conectar componentes del sistema airbag, el encendido debe estar en posición OFF y la batería desconectada.**	Todos

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

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
2	**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 conductor. **NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario.** Conecte la herramienta de carga apropiada al conector de SBT del conductor. **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 LA BATERIA? Sí → Diríjase a 3 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.	Todos
3	**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. **ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION ON, Y A CONTINUACION VUELVA A CONECTAR LA BATERIA.** Desconecte la herramienta de carga del conector de SBT del conductor. 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. ¿Hay presencia de voltaje? Sí → Repare el circuito de línea 1 de tensor de cinturón de seguridad del conductor en corto a la batería. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1. 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. **NOTA: Cuando vuelva a conectar componentes del sistema airbag, el encendido debe estar en posición OFF y la batería desconectada.**	Todos

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

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
4	**NOTA: Asegúrese de que la batería está completamente cargada.** Retire toda herramienta especial o cable de puente y vuelva a conectar todos los conectores desconectados previamente, excepto la batería. **ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION ON, A CONTINUACION VUELVA A CONECTAR LA BATERIA.** Utilice la DRB III® 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 DRB III para controlar los 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? Sí → Seleccione el síntoma apropiado de la Lista de síntomas. No → En este momento no se detecta ningún problema. Borre todos los códigos antes de devolver el vehículo al cliente.	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	**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: ACM – DTC ACTIVO Diríjase a 2 ACM – DTC ALMACENADO Diríjase a 4 **NOTA: Cuando vuelva a conectar componentes del sistema airbag, el encendido debe estar en posición OFF y la batería desconectada.**	Todos

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

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
2	**ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION OFF, DESCONECTE LA BATERIA Y ESPERE DOS MINUTOS ANTES DE CONTINUAR.** Desconecte el conector de SBT del conductor. **NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario.** Conecte la herramienta de carga apropiada al conector de SBT del conductor. **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? Sí → Diríjase a 3 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.	Todos
3	**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 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? 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. 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.	Todos

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

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
4	**NOTA: Asegúrese de que la batería está completamente cargada.** Retire toda herramienta especial o cable de puente y vuelva a conectar todos los conectores desconectados previamente, excepto la batería. **ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION ON, A CONTINUACION VUELVA A CONECTAR LA BATERIA.** Utilice la DRB III® 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 DRB III para controlar los 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? Sí → Seleccione el síntoma apropiado de la Lista de síntomas. No → En este momento no se detecta ningún problema. Borre todos los códigos antes de devolver el vehículo al cliente.	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	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: ACM – DTC ACTIVO Diríjase a 2 ACM – DTC ALMACENADO Diríjase a 5 **NOTA: Cuando vuelva a conectar componentes del sistema airbag, el encendido debe estar en posición OFF y la batería desconectada.**	Todos

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

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
2	**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.** Desconecte el airbag del conductor. **NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario.** Conecte la herramienta de carga apropiada a los conectores de airbag del conductor. **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. ¿Visualiza la DRB CIRCUITO DE CEBO ELECTRICO 1 DEL CONDUCTOR ABIERTO? Sí → Diríjase a 3 No → Reemplace el airbag del conductor de acuerdo con la información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.	Todos
3	**ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION OFF, DESCONECTE LA BATERIA Y ESPERE DOS MINUTOS ANTES DE CONTINUAR.** Desconecte el conector del muelle de reloj. **NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario.** Conecte la herramienta de carga apropiada al conector del muelle de reloj. **ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION ON, A CONTINUACION VUELVA A CONECTAR LA BATERIA.** Utilice la DRB para leer los DTC activos del airbag. ¿Visualiza la DRB CIRCUITO DE CEBO ELECTRICO 1 DEL CONDUCTOR ABIERTO? Sí → Diríjase a 4 No → Reemplace el muelle de reloj de acuerdo con la información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.	Todos
4	**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 muelle de reloj. 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. ¿La resistencia está por debajo de 1,0 ohmios en ambos circuitos? 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. 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.	Todos

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

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
5	**NOTA: Asegúrese de que la batería está completamente cargada.** Retire toda herramienta especial o cable de puente y vuelva a conectar todos los conectores desconectados previamente, excepto la batería. **ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION ON, A CONTINUACION VUELVA A CONECTAR LA BATERIA.** Utilice la DRB III® 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 DRB III para controlar los 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? Sí → Seleccione el síntoma apropiado de la Lista de síntomas. No → En este momento no se detecta ningún problema. Borre todos los códigos antes de devolver el vehículo al cliente.	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 del cebo eléctrico n° 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	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: ACM – DTC ACTIVO Diríjase a 2 ACM – DTC ALMACENADO Diríjase a 5 **NOTA: Cuando vuelva a conectar componentes del sistema airbag, el encendido debe estar en posición OFF y la batería desconectada.**	Todos

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

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
2	**ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION OFF, DESCONECTE LA BATERIA Y ESPERE DOS MINUTOS ANTES DE CONTINUAR.** Desconecte el airbag del conductor. **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.** **NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario.** Conecte la herramienta de carga apropiada a los conectores de airbag del conductor. **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. ¿Visualiza la DRB CIRCUITO DE CEBO ELECTRICO 1 DEL CONDUCTOR EN CORTO? Sí → Diríjase a 3 No → Reemplace el airbag del conductor. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.	Todos
3	**ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION OFF, DESCONECTE LA BATERIA Y ESPERE DOS MINUTOS ANTES DE CONTINUAR.** Desconecte el conector del muelle de reloj. **NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario.** Conecte la herramienta de carga apropiada al conector del muelle de reloj. **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. ¿Visualiza la DRB CIRCUITO DE CEBO ELECTRICO 1 DEL CONDUCTOR EN CORTO? Sí → Diríjase a 4 No → Reemplace el muelle de reloj. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.	Todos
4	**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 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. ¿Está la resistencia por debajo de 10 K-ohmios? 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. 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.	Todos

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

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
5	**NOTA: Asegúrese de que la batería está completamente cargada.** Retire toda herramienta especial o cable de puente y vuelva a conectar todos los conectores desconectados previamente, excepto la batería. **ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION ON, A CONTINUACION VUELVA A CONECTAR LA BATERIA.** Utilice la DRB III® 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 DRB III para controlar los 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? Sí → Seleccione el síntoma apropiado de la Lista de síntomas. No → En este momento no se detecta ningún problema. Borre todos los códigos antes de devolver el vehículo al cliente.	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	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 DEL ACM ACTIVO o ALMACENADO: ACM – DTC ACTIVO Diríjase a 2 ACM – DTC ALMACENADO Diríjase a 5 **NOTA: Cuando vuelva a conectar componentes del sistema airbag, el encendido debe estar en posición OFF y la batería desconectada.**	Todos

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

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
2	**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.** Desconecte el airbag del conductor. **NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario.** Conecte la herramienta de carga apropiada a los conectores de airbag del conductor. **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. ¿Visualiza la DRB CEBO ELECTRICO 1 DEL CONDUCTOR EN CORTO A LA BATERIA? Sí → Diríjase a 3 No → Reemplace el airbag del conductor de acuerdo con la información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.	Todos
3	**ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION OFF, DESCONECTE LA BATERIA Y ESPERE DOS MINUTOS ANTES DE CONTINUAR.** Desconecte el conector del muelle de reloj. **NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario.** Conecte la herramienta de carga apropiada al conector del muelle de reloj. **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. ¿Visualiza la DRB CEBO ELECTRICO 1 DEL CONDUCTOR EN CORTO A LA BATERIA? Sí → Diríjase a 4 No → Reemplace el muelle de reloj de acuerdo con la información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.	Todos

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

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
4	**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.** 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. **ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION ON, A CONTINUACION VUELVA A CONECTAR LA BATERIA.** Desconecte la herramienta de carga del conector del muelle de reloj. Mida el voltaje del circuito de línea 1 de cebo eléctrico 1 del conductor entre el conector de muelle de reloj y masa. ¿Hay presencia de voltaje? Sí → Repare el circuito de línea 1 o línea 2 del cebo eléctrico n° 1 del conductor en corto a la batería. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1. 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.	Todos
5	**NOTA: Asegúrese de que la batería está completamente cargada.** Retire toda herramienta especial o cable de puente y vuelva a conectar todos los conectores desconectados previamente, excepto la batería. **ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION ON, A CONTINUACION VUELVA A CONECTAR LA BATERIA.** Utilice la DRB III® 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 DRB III para controlar los 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? Sí → Seleccione el síntoma apropiado de la Lista de síntomas. No → En este momento no se detecta ningún problema. Borre todos los códigos antes de devolver el vehículo al cliente.	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 del cebo eléctrico n° 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	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: ACM – DTC ACTIVO Diríjase a 2 ACM – DTC ALMACENADO Diríjase a 5 **NOTA: Cuando vuelva a conectar componentes del sistema airbag, el encendido debe estar en posición OFF y la batería desconectada.**	Todos

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

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
2	**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.** Desconecte el módulo de airbag del conductor. **NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario.** Conecte la herramienta de carga apropiada a los conectores de airbag del conductor. **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. ¿Visualiza la DRB CEBO ELECTRICO 1 DEL CONDUCTOR EN CORTO A MASA? Sí → Diríjase a 3 No → Reemplace el airbag del conductor de acuerdo con la información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.	Todos
3	**ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION OFF, DESCONECTE LA BATERIA Y ESPERE DOS MINUTOS ANTES DE CONTINUAR.** Desconecte el conector del muelle de reloj. **NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario.** Conecte la herramienta de carga apropiada al conector del muelle de reloj. **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. ¿Visualiza la DRB CEBO ELECTRICO 1 DEL CONDUCTOR EN CORTO A MASA? Sí → Diríjase a 4 No → Reemplace el muelle de reloj. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.	Todos
4	**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 muelle de reloj. 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. ¿La resistencia está por debajo de 10 k-ohmios en alguno de los circuitos? 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. 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.	Todos

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

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
5	**NOTA: Asegúrese de que la batería está completamente cargada.** Retire toda herramienta especial o cable de puente y vuelva a conectar todos los conectores desconectados previamente, excepto la batería. **ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION ON, A CONTINUACION VUELVA A CONECTAR LA BATERIA.** Utilice la DRB III® 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 DRB III para controlar los 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? Sí → Seleccione el síntoma apropiado de la Lista de síntomas. No → En este momento no se detecta ningún problema. Borre todos los códigos antes de devolver el vehículo al cliente.	Todos

Síntoma:

CIRCUITO DE CEBO ELECTRICO 2 DEL CONDUCTOR ABIERTO

Momento de verificación y condición de establecimiento:

CIRCUITO DE CEBO ELECTRICO 2 DEL CONDUCTOR ABIERTO

Momento de verificación: Con el encendido en posición ON, el ACM monitoriza la resistencia de los circuitos de cebo eléctrico 2 del conductor.

Condición de establecimiento: El ACM ha detectado un circuito abierto o resistencia alta en los circuitos de cebo eléctrico 2 del conductor.

CAUSAS POSIBLES
CIRCUITO DE AIRBAG DEL CONDUCTOR ABIERTO
MUELLE DE RELOJ, CIRCUITO DE CEBO ELECTRICO 2 DEL CONDUCTOR ABIERTO
CIRCUITO DE LINEA 1 O LINEA 2 DE CEBO ELECTRICO 2 DEL CONDUCTOR ABIERTO
ACM, CIRCUITO DE CEBO ELECTRICO 2 DEL CONDUCTOR ABIERTO
CODIGO ALMACENADO O PROBLEMA INTERMITENTE
PRESENCIA DE CODIGO ACTIVO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	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: ACM – DTC ACTIVO Diríjase a 2 ACM – DTC ALMACENADO Diríjase a 5 **NOTA: Cuando vuelva a conectar componentes del sistema airbag, el encendido debe estar en posición OFF y la batería desconectada.**	Todos

CIRCUITO DE CEBO ELECTRICO 2 DEL CONDUCTOR ABIERTO — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
2	**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.** Desconecte el conector de airbag del conductor. **NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario.** Conecte la herramienta de carga apropiada a los conectores de airbag del conductor. **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. ¿Visualiza la DRB III® CIRCUITO DE CEBO ELECTRICO 2 DEL CONDUCTOR ABIERTO? Sí → Diríjase a 3 No → Reemplace el airbag del conductor de acuerdo con la información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.	Todos
3	**ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION OFF, DESCONECTE LA BATERIA Y ESPERE DOS MINUTOS ANTES DE CONTINUAR.** Desconecte el conector del muelle de reloj. **NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario.** Conecte la herramienta de carga apropiada al conector del muelle de reloj. **ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION ON, A CONTINUACION VUELVA A CONECTAR LA BATERIA.** Utilice la DRB para leer los DTC activos del airbag. ¿Visualiza la DRB CIRCUITO DE CEBO ELECTRICO 2 DEL CONDUCTOR ABIERTO? Sí → Diríjase a 4 No → Reemplace el muelle de reloj de acuerdo con la información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.	Todos
4	**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 muelle de reloj. Mida la resistencia del circuito de línea 1 y línea 2 de cebo eléctrico 2 del conductor entre el adaptador del ACM y el conector de muelle de reloj. ¿La resistencia está por debajo de 1,0 ohmios en ambos circuitos? 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. No → Repare el abierto o la resistencia alta en el circuito de línea 1 o línea 2 de cebo eléctrico 2 del conductor. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.	Todos

CIRCUITO DE CEBO ELECTRICO 2 DEL CONDUCTOR ABIERTO — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
5	**NOTA: Asegúrese de que la batería está completamente cargada.** Retire toda herramienta especial o cable de puente y vuelva a conectar todos los conectores desconectados previamente, excepto la batería. **ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION ON, A CONTINUACION VUELVA A CONECTAR LA BATERIA.** Utilice la DRB III® 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 DRB III para controlar los 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? Sí → Seleccione el síntoma apropiado de la Lista de síntomas. No → En este momento no se detecta ningún problema. Borre todos los códigos antes de devolver el vehículo al cliente.	Todos

Síntoma:

CIRCUITO DE CEBO ELECTRICO 2 DEL CONDUCTOR EN CORTO

Momento de verificación y condición de establecimiento:

CIRCUITO DE CEBO ELECTRICO 2 DEL CONDUCTOR EN CORTO

Momento de verificación: Con el encendido en posición ON, el ACM monitoriza la resistencia de los circuitos de cebo eléctrico 2 del conductor.

Condición de establecimiento: El ACM ha detectado resistencia baja en los circuitos de cebo eléctrico 2 del conductor.

CAUSAS POSIBLES
CIRCUITO DE AIRBAG DEL CONDUCTOR EN CORTO
MUELLE DE RELOJ, CIRCUITO DE CEBO ELECTRICO 2 DEL CONDUCTOR EN CORTO
LINEA 1 DE CEBO ELECTRICO 2 DEL CONDUCTOR EN CORTO A LA LINEA 2
ACM, CIRCUITO DE CEBO ELECTRICO 2 DEL CONDUCTOR EN CORTO
CODIGO ALMACENADO O PROBLEMA INTERMITENTE
PRESENCIA DE CODIGO ACTIVO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	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: ACM – DTC ACTIVO Diríjase a 2 ACM – DTC ALMACENADO Diríjase a 5 **NOTA: Cuando vuelva a conectar componentes del sistema airbag, el encendido debe estar en posición OFF y la batería desconectada.**	Todos

CIRCUITO DE CEBO ELECTRICO 2 DEL CONDUCTOR EN CORTO — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
2	**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.** Desconecte el airbag del conductor. **NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario.** Conecte la herramienta de carga apropiada a los conectores de airbag del conductor. **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. ¿Visualiza la DRB CIRCUITO DE CEBO ELECTRICO 2 DEL CONDUCTOR EN CORTO? Sí → Diríjase a 3 No → Reemplace el airbag del conductor de acuerdo con la información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.	Todos
3	**ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION OFF, DESCONECTE LA BATERIA Y ESPERE DOS MINUTOS ANTES DE CONTINUAR.** Desconecte el conector del muelle de reloj. **NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario.** Conecte la herramienta de carga apropiada al conector del muelle de reloj. **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. ¿Visualiza la DRB CIRCUITO DE CEBO ELECTRICO 2 DEL CONDUCTOR EN CORTO? Sí → Diríjase a 4 No → Reemplace el muelle de reloj de acuerdo con la información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.	Todos
4	**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 muelle de reloj. Mida la resistencia entre la línea 1 y la línea 2 de cebo eléctrico 2 del conductor en el conector de muelle de reloj. ¿Está la resistencia por debajo de 10 K-ohmios? Sí → Repare el circuito de línea 1 de cebo eléctrico 2 del conductor en corto al circuito de línea 2 de cebo eléctrico 2 del conductor. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1. 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.	Todos

CIRCUITO DE CEBO ELECTRICO 2 DEL CONDUCTOR EN CORTO — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
5	**NOTA: Asegúrese de que la batería está completamente cargada.** Retire toda herramienta especial o cable de puente y vuelva a conectar todos los conectores desconectados previamente, excepto la batería. **ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION ON, A CONTINUACION VUELVA A CONECTAR LA BATERIA.** Utilice la DRB III® 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 DRB III para controlar los 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? Sí → Seleccione el síntoma apropiado de la Lista de síntomas. No → En este momento no se detecta ningún problema. Borre todos los códigos antes de devolver el vehículo al cliente.	Todos

Síntoma:

CEBO ELECTRICO 2 DEL CONDUCTOR EN CORTO A LA BATERIA

Momento de verificación y condición de establecimiento:

CEBO ELECTRICO 2 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 cebo eléctrico 2 del conductor.

Condición de establecimiento: El ACM ha detectado voltaje alto en los circuitos de cebo eléctrico 2 del conductor.

CAUSAS POSIBLES
CIRCUITO DE AIRBAG DEL CONDUCTOR EN CORTO A LA BATERIA
MUELLE DE RELOJ, CIRCUITO DE CEBO ELECTRICO 2 DEL CONDUCTOR EN CORTO A LA BATERIA
LINEA 1 O LINEA 2 DE CEBO ELECTRICO 2 DEL CONDUCTOR EN CORTO A LA BATERIA
ACM, CIRCUITO DE CEBO ELECTRICO 2 DEL CONDUCTOR EN CORTO A LA BATERIA
CODIGO ALMACENADO O PROBLEMA INTERMITENTE
PRESENCIA DE CODIGO ACTIVO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	**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: ACM – DTC ACTIVO Diríjase a 2 ACM – DTC ALMACENADO Diríjase a 5 **NOTA: Cuando vuelva a conectar componentes del sistema airbag, el encendido debe estar en posición OFF y la batería desconectada.**	Todos

CEBO ELECTRICO 2 DEL CONDUCTOR EN CORTO A LA BATERIA — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
2	**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.** Desconecte el airbag del conductor. **NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario.** Conecte la herramienta de carga apropiada a los conectores de airbag del conductor. **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. ¿Visualiza la DRB CEBO ELECTRICO 2 DEL CONDUCTOR EN CORTO A LA BATERIA? Sí → Diríjase a 3 No → Reemplace el airbag del conductor de acuerdo con la información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.	Todos
3	**ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION OFF, DESCONECTE LA BATERIA Y ESPERE DOS MINUTOS ANTES DE CONTINUAR.** Desconecte el conector del muelle de reloj. **NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario.** Conecte la herramienta de carga apropiada al conector del muelle de reloj. **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. ¿Visualiza la DRB CEBO ELECTRICO 2 DEL CONDUCTOR EN CORTO A LA BATERIA? Sí → Diríjase a 4 No → Reemplace el muelle de reloj de acuerdo con la información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.	Todos
4	**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. **ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION ON, A CONTINUACION VUELVA A CONECTAR LA BATERIA.** Desconecte la herramienta de carga del conector del muelle de reloj. Mida el voltaje del circuito de línea 1 y línea 2 de cebo eléctrico 2 del conductor desde el conector de muelle de reloj a masa. ¿Hay presencia de voltaje? Sí → Repare los circuitos de línea 1 o línea 2 de cebo eléctrico 2 del conductor en corto a la batería. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1. 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.	Todos

CEBO ELECTRICO 2 DEL CONDUCTOR EN CORTO A LA BATERIA — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
5	**NOTA: Asegúrese de que la batería está completamente cargada.** Retire toda herramienta especial o cable de puente y vuelva a conectar todos los conectores desconectados previamente, excepto la batería. **ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION ON, A CONTINUACION VUELVA A CONECTAR LA BATERIA.** Utilice la DRB III® 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 DRB III para controlar los 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? Sí → Seleccione el síntoma apropiado de la Lista de síntomas. No → En este momento no se detecta ningún problema. Borre todos los códigos antes de devolver el vehículo al cliente.	Todos

Síntoma:

CEBO ELECTRICO 2 DEL CONDUCTOR EN CORTO A MASA

Momento de verificación y condición de establecimiento:

CEBO ELECTRICO 2 DEL CONDUCTOR EN CORTO A MASA

Momento de verificación: Con el encendido en posición ON, el ACM monitoriza la resistencia de los circuitos de cebo eléctrico 2 del conductor.

Condición de establecimiento: El ACM ha detectado un corto a masa en los circuitos de cebo eléctrico 2 del conductor.

CAUSAS POSIBLES
AIRBAG DEL CONDUCTOR, CIRCUITO EN CORTO A MASA
MUELLE DE RELOJ, CIRCUITO DE CEBO ELECTRICO 2 DEL CONDUCTOR EN CORTO A MASA
LINEA 1 O LINEA 2 DE CEBO ELECTRICO 2 DEL CONDUCTOR EN CORTO A MASA
ACM, CIRCUITO DE CEBO ELECTRICO 2 DEL CONDUCTOR EN CORTO A MASA
CODIGO ALMACENADO O PROBLEMA INTERMITENTE
PRESENCIA DE CODIGO ACTIVO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	**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: ACM – DTC ACTIVO Diríjase a 2 ACM – DTC ALMACENADO Diríjase a 5 **NOTA: Cuando vuelva a conectar componentes del sistema airbag, el encendido debe estar en posición OFF y la batería desconectada.**	Todos

CEBO ELECTRICO 2 DEL CONDUCTOR EN CORTO A MASA — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
2	**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.** Desconecte el airbag del conductor. **NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario.** Conecte la herramienta de carga apropiada a los conectores de airbag del conductor. **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. ¿Visualiza la DRB CEBO ELECTRICO 2 DEL CONDUCTOR EN CORTO A MASA? Sí → Diríjase a 3 No → Reemplace el airbag del conductor de acuerdo con la información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.	Todos
3	**ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION OFF, DESCONECTE LA BATERIA Y ESPERE DOS MINUTOS ANTES DE CONTINUAR.** Desconecte el conector del muelle de reloj. **NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario.** Conecte la herramienta de carga apropiada al conector del muelle de reloj. **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. ¿Visualiza la DRB CEBO ELECTRICO 2 DEL CONDUCTOR EN CORTO A MASA? Sí → Diríjase a 4 No → Reemplace el muelle de reloj de acuerdo con la información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.	Todos
4	**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 muelle de reloj. Mida la resistencia del circuito de línea 1 y línea 2 de cebo eléctrico 2 del conductor entre el conector de muelle de reloj y masa. ¿La resistencia está por debajo de 10 k-ohmios en alguno de los circuitos? Sí → Repare los circuitos de línea 1 o línea 2 de cebo eléctrico 2 del conductor en corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1. 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.	Todos

CEBO ELECTRICO 2 DEL CONDUCTOR EN CORTO A MASA — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
5	**NOTA: Asegúrese de que la batería está completamente cargada.** Retire toda herramienta especial o cable de puente y vuelva a conectar todos los conectores desconectados previamente, excepto la batería. **ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION ON, A CONTINUACION VUELVA A CONECTAR LA BATERIA.** Utilice la DRB III® 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 DRB III para controlar los 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? Sí → Seleccione el síntoma apropiado de la Lista de síntomas. No → En este momento no se detecta ningún problema. Borre todos los códigos antes de devolver el vehículo al cliente.	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	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: ACM – DTC ACTIVO Diríjase a 2 ACM – DTC ALMACENADO Diríjase a 4 **NOTA: Cuando vuelva a conectar componentes del sistema airbag, el encendido debe estar en posición OFF y la batería desconectada.**	Todos
2	Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRB para leer los DTC activos del SIACM izquierdo. ¿La DRB ha visualizado algún DTC activo? Sí → Consulte la lista de síntomas para problemas relacionados con el SIACM izquierdo. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1. No → Diríjase a 3	Todos

INVESTIGACION DE SIACM IZQUIERDO — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	**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. Repare 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.	Todos
4	**NOTA: Asegúrese de que la batería está completamente cargada.** Retire toda herramienta especial o cable de puente y vuelva a conectar todos los conectores desconectados previamente, excepto la batería. **ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION ON, A CONTINUACION VUELVA A CONECTAR LA BATERIA.** Utilice la DRB III® 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 DRB III para controlar los 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? Sí → Seleccione el síntoma apropiado de la Lista de síntomas. No → En este momento no se detecta ningún problema. Borre todos los códigos antes de devolver el vehículo al cliente.	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	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: ACM – DTC ACTIVO Diríjase a 2 ACM – DTC ALMACENADO Diríjase a 4 **NOTA: Cuando vuelva a conectar componentes del sistema airbag, el encendido debe estar en posición OFF y la batería desconectada.**	Todos
2	Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRB para leer los DTC activos del SIACM derecho. ¿La DRB ha visualizado algún DTC activo? Sí → Consulte la lista de síntomas para problemas relacionados con el SIACM derecho. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1. No → Diríjase a 3	Todos

INVESTIGACION DE SIACM DERECHO — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	**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. Repare 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.	Todos
4	**NOTA: Asegúrese de que la batería está completamente cargada.** Retire toda herramienta especial o cable de puente y vuelva a conectar todos los conectores desconectados previamente, excepto la batería. **ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION ON, A CONTINUACION VUELVA A CONECTAR LA BATERIA.** Utilice la DRB III® 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 DRB III para controlar los 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? Sí → Seleccione el síntoma apropiado de la Lista de síntomas. No → En este momento no se detecta ningún problema. Borre todos los códigos antes de devolver el vehículo al cliente.	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 6,0 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	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.** De la lista que se ofrece a continuación, seleccione el módulo y tipo de DTC correspondientes para este código de diagnóstico de fallo. SELECCIONE UNO: ACM – DTC ACTIVO Diríjase a 2 ACM – DTC ALMACENADO Diríjase a 6 SIACM IZQUIERDO – DTC ACTIVO Diríjase a 7 SIACM DERECHO – DTC ACTIVO Diríjase a 8 **NOTA: Cuando vuelva a conectar componentes del sistema airbag, el encendido debe estar en posición OFF y la batería desconectada.**	Todos

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

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
2	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? Sí → Diríjase a 3 No → Diríjase a 4	Todos
3	**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 ohmiómetro, desconecte cada componente del sistema airbag del circuito RUN – START, uno por uno. ¿La resistencia está por encima de 10 k-ohmios: después de desconectar 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. después de desconectar 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.	Todos
4	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 6,0 voltios? 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.	Todos
5	**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 6,0 voltios? 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. 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.	Todos

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

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
6	**NOTA: Asegúrese de que la batería está completamente cargada.** Retire toda herramienta especial o cable de puente y vuelva a conectar todos los conectores desconectados previamente, excepto la batería. **ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION ON, A CONTINUACION VUELVA A CONECTAR LA BATERIA.** Utilice la DRB III® 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 DRB III para controlar los 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? Sí → Seleccione el síntoma apropiado de la Lista de síntomas. No → En este momento no se detecta ningún problema. Borre todos los códigos antes de devolver el vehículo al cliente.	Todos
7	**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. Repare 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.	Todos
8	**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. Repare 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.	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 6,0 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	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: ACM – DTC ACTIVO Diríjase a 2 ACM – DTC ALMACENADO Diríjase a 8 **NOTA: Cuando vuelva a conectar componentes del sistema airbag, el encendido debe estar en posición OFF y la batería desconectada.**	Todos
2	Coloque el encendido en posición OFF. Retire e inspeccione el fusible del circuito RUN de airbag. ¿Está abierto el fusible? Sí → Diríjase a 3 No → Diríjase a 6	Todos

PERDIDA DE ENCENDIDO EN POSICION RUN SOLAMENTE — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	Coloque el encendido en posición ON. Mida el voltaje del circuito de salida del interruptor de encendido entre el fusible del circuito RUN de airbag y masa. ¿El voltaje está por encima de aproximadamente 6,0 voltios? Sí → Diríjase a 4 No → Repare el abierto en el circuito de salida (RUN) del interruptor de encendido. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.	Todos
4	**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 de RUN de airbag. **ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION ON, A CONTINUACION VUELVA A CONECTAR LA BATERIA.** Mida el voltaje del circuito RUN de salida del interruptor de encendido prot. por fusible en el conector del módulo de control de airbag. ¿El voltaje está por encima de aproximadamente 6,0 voltios? Sí → Diríjase a 5 No → Repare un abierto o resistencia alta en el circuito de salida (RUN) del interruptor de encendido prot. por fusible. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.	Todos
5	**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. Repare 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.	Todos
6	Retire el fusible RUN de airbag. **NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario.** Mida la resistencia del circuito de salida (RUN) del interruptor de encendido prot. por fusible entre el fusible de RUN y masa. ¿La resistencia está por debajo de 10,0 ohmios? Sí → Diríjase a 7 No → Reemplace el fusible defectuoso. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.	Todos

PERDIDA DE ENCENDIDO EN POSICION RUN SOLAMENTE — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
7	**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.** Mida la resistencia del circuito de salida (RUN) del interruptor de encendido prot. por fusible entre el conector del ACM y masa. ¿La resistencia está por debajo de 10 K-ohmios? 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. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1. 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.	Todos
8	**NOTA: Asegúrese de que la batería está completamente cargada.** Retire toda herramienta especial o cable de puente y vuelva a conectar todos los conectores desconectados previamente, excepto la batería. **ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION ON, A CONTINUACION VUELVA A CONECTAR LA BATERIA.** Utilice la DRB III® 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 DRB III para controlar los 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? Sí → Seleccione el síntoma apropiado de la Lista de síntomas. No → En este momento no se detecta ningún problema. Borre todos los códigos antes de devolver el vehículo al cliente.	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 ORC monitoriza el bus PCI en busca de un mensaje que contenga una A en la 4ª posición del VIN. Esta letra identifica el tipo de equipamiento de seguridad y debe coincidir con el VIN. El PCM transmite el VIN cada 13,76 segundos.

Condición de establecimiento: El código se establecerá si el ORC detecta un módulo de airbag de impacto lateral activo en el bus PCI y el 4º caracter del mensaje del VIN no es una A.

CAUSAS POSIBLES
PCM, FALLO DE COMUNICACION DEL PCI
COMPROBACION DEL VIN DEL PCM
ACM SIN CONFIGURAR PARA AIRBAG LATERALES
CODIGO ALMACENADO O PROBLEMA INTERMITENTE
PRESENCIA DE CODIGO ACTIVO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	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: ACM – DTC ACTIVO Diríjase a 2 ACM – DTC ALMACENADO Diríjase a 5 **NOTA: Cuando vuelva a conectar componentes del sistema airbag, el encendido debe estar en posición OFF y la batería desconectada.**	Todos
2	Coloque el encendido en la posición ON. Conecte la DRB al conector de enlace de datos y seleccione SUJECIONES PASIVAS, AIRBAG, PRUEBA DE SISTEMA Utilice la DRB III® para leer si el PCM está activo en el bus ¿Visualiza la DRB PCM activo en el bus? Sí → Diríjase a 3 No → Consulte la categoría COMUNICACION y seleccione el síntoma relacionado. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.	Todos

MODULO SIN CONFIGURAR PARA SAB — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	Utilice la DRBIII® para leer el número de identificación del vehículo en el módulo de control del mecanismo de transmisión. 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? Sí → Diríjase a 4 No → Reemplace el módulo de control del mecanismo de transmisión y progrprográmelomelo con el número de identificación del vehículo correcto. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.	Todos
4	**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. Repare 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.	Todos
5	**NOTA: Asegúrese de que la batería está completamente cargada.** Retire toda herramienta especial o cable de puente y vuelva a conectar todos los conectores desconectados previamente, excepto la batería. **ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION ON, A CONTINUACION VUELVA A CONECTAR LA BATERIA.** Utilice la DRB III® 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 DRB III para controlar los 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? Sí → Seleccione el síntoma apropiado de la Lista de síntomas. No → En este momento no se detecta ningún problema. Borre todos los códigos antes de devolver el vehículo al cliente.	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	**NOTA: Asegúrese de que la batería está completamente cargada.** **NOTA: Durante esta prueba, los módulos de AECM y ORC se mencionarán como ACM.** Coloque el encendido en la posición ON. SELECCIONE DTC ACTIVO o ALMACENADO: ACM – DTC ACTIVO Diríjase a 2 ACM – DTC ALMACENADO Diríjase a 4 **NOTA: Cuando vuelva a conectar componentes del sistema airbag, el encendido debe estar en posición OFF y la batería desconectada.**	Todos
2	Coloque el encendido en la posición ON. 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? Sí → Diríjase a 3 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 AIRBAG - VER 1.	Todos

FALTA DE MENSAJES DEL GRUPO DE INSTRUMENTOS — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	**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. Repare 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. **NOTA: Cuando vuelva a conectar componentes del sistema airbag, el encendido debe estar en posición OFF y la batería desconectada.**	Todos
4	**NOTA: Asegúrese de que la batería está completamente cargada.** Retire toda herramienta especial o cable de puente y vuelva a conectar todos los conectores desconectados previamente, excepto la batería. **ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION ON, A CONTINUACION VUELVA A CONECTAR LA BATERIA.** Utilice la DRB III® 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 DRB III para controlar los 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? Sí → Seleccione el síntoma apropiado de la Lista de síntomas. No → En este momento no se detecta ningún problema. Borre todos los códigos antes de devolver el vehículo al cliente.	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	**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: ACM – DTC ACTIVO Diríjase a 2 ACM – DTC ALMACENADO Diríjase a 4	Todos
2	Utilice la DRB para seleccionar SUJECIONES PASIVAS, AIRBAG LATERAL, y a continuación LADO IZQUIERDO del menú de la DRB. ¿Visualiza la DRB FALTA DE RESPUESTA o SEÑAL +/- DEL BUS EN ABIERTO? Sí → Consulte la categoría Comunicación para el síntoma relacionado. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1. No → Diríjase a 3	Todos
3	**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. Repare 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.	Todos

NO SE RECIBEN MENSAJES DEL SIACM IZQUIERDO — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
4	**NOTA: Asegúrese de que la batería está completamente cargada.** Retire toda herramienta especial o cable de puente y vuelva a conectar todos los conectores desconectados previamente, excepto la batería. **ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION ON, A CONTINUACION VUELVA A CONECTAR LA BATERIA.** Utilice la DRB III® 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 DRB III para controlar los 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? Sí → Seleccione el síntoma apropiado de la Lista de síntomas. No → En este momento no se detecta ningún problema. Borre todos los códigos antes de devolver el vehículo al cliente.	Todos

Síntoma:
FALTA DE MENSAJE DEL ODOMETRO

Momento de verificación y condición de establecimiento:

FALTA DE MENSAJE DEL ODOMETRO

Momento de verificación: Con el encendido en posición ON, el ACM monitoriza el bus PCI en busca del mensaje del odómetro desde el módulo de control de la carrocería. El BCM transmite el mensaje del odómetro en intervalos de 1 segundo.

Condición de establecimiento: El código se establecerá, si el ACM no detecta el mensaje del odómetro durante 10 segundos.

CAUSAS POSIBLES
PCM, FALLO DE COMUNICACION DEL PCI
FALTA DE MENSAJE DEL ODOMETRO
CODIGO ALMACENADO O PROBLEMA INTERMITENTE
PRESENCIA DE CODIGO ACTIVO
ORC, FALTA DE MENSAJE DEL ODOMETRO

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

FALTA DE MENSAJE DEL ODOMETRO — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	Utilice la DRB para seleccionar MOTOR, VARIOS, FUNCIONES VARIAS y, a continuación, COMPROBACION DE VIN, para leer el número de identificación del vehículo en el módulo de control del mecanismo de transmisión. 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? Sí → Diríjase a 4 No → Reemplace el módulo de control del mecanismo de transmisión y progrprográmelomelo con el número de identificación del vehículo correcto. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.	Todos
4	**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.** Si no quedan otras causas posibles, vea la reparación. Repare Reemplace el módulo de control de airbag de acuerdo con las instrucciones de servicio. ADVERTENCIA: Asegúrese de que la batería está desconectada y espere 2 minutos antes de continuar. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1. **NOTA: Cuando vuelva a conectar componentes del sistema airbag, el encendido debe estar en posición OFF y la batería desconectada.**	Todos
5	**NOTA: Asegúrese de que la batería está completamente cargada.** Retire toda herramienta especial o cable de puente y vuelva a conectar todos los conectores desconectados previamente, excepto la batería. **ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION ON, A CONTINUACION VUELVA A CONECTAR LA BATERIA.** Utilice la DRB III® 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 DRB III para controlar los 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? Sí → Seleccione el síntoma apropiado de la Lista de síntomas. No → En este momento no se detecta ningún problema. Borre todos los códigos antes de devolver el vehículo al cliente.	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	**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 AECM y ORC se mencionarán como ACM.** Seleccione el módulo y tipo de DTC correspondiente 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. ACM - ALMACENADO Diríjase a 2 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. SIACM IZQUIERDO – ALMACENADO Diríjase a 2 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. SIACM DERECHO – ALMACENADO Diríjase a 2	Todos

FALTA DE TRANSMISION DE PCI — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
2	**NOTA: Asegúrese de que la batería está completamente cargada.** Retire toda herramienta especial o cable de puente y vuelva a conectar todos los conectores desconectados previamente, excepto la batería. **ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION ON, A CONTINUACION VUELVA A CONECTAR LA BATERIA.** Utilice la DRB III® 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 DRB III para controlar los 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? Sí → Seleccione el síntoma apropiado de la Lista de síntomas. No → En este momento no se detecta ningún problema. Borre todos los códigos antes de devolver el vehículo al cliente.	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	**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: ACM – DTC ACTIVO Diríjase a 2 ACM – DTC ALMACENADO Diríjase a 4 **NOTA: Cuando vuelva a conectar componentes del sistema airbag, el encendido debe estar en posición OFF y la batería desconectada.**	Todos
2	Utilice la DRB para seleccionar AIRBAG LATERAL y AIRBAG LATERAL DERECHO del menú de la DRB. ¿Visualiza la DRB FALTA DE RESPUESTA o SEÑAL +/- DEL BUS EN ABIERTO? Sí → Consulte la categoría COMUNICACION para el síntoma relacionado. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1. No → Diríjase a 3	Todos

FALTA DE MENSAJE DEL SIACM DERECHO — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	**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. Repare 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. **NOTA: Cuando vuelva a conectar componentes del sistema airbag, el encendido debe estar en posición OFF y la batería desconectada.**	Todos
4	**NOTA: Asegúrese de que la batería está completamente cargada.** Retire toda herramienta especial o cable de puente y vuelva a conectar todos los conectores desconectados previamente, excepto la batería. **ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION ON, A CONTINUACION VUELVA A CONECTAR LA BATERIA.** Utilice la DRB III® 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 DRB III para controlar los 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? Sí → Seleccione el síntoma apropiado de la Lista de síntomas. No → En este momento no se detecta ningún problema. Borre todos los códigos antes de devolver el vehículo al cliente.	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	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: ACM – DTC ACTIVO Diríjase a 2 ACM – DTC ALMACENADO Diríjase a 4 **NOTA: Cuando vuelva a conectar componentes del sistema airbag, el encendido debe estar en posición OFF y la batería desconectada.**	Todos

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

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
2	**NOTA: Asegúrese de que la batería está completamente cargada.** **ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION OFF, DESCONECTE LA BATERIA Y ESPERE DOS MINUTOS ANTES DE CONTINUAR.** Desconecte el conector de SBT del acompañante. **NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario.** Conecte la herramienta de carga apropiada y el puente al conector de SBT 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 DRB III® CIRCUITO DE SBT DEL ACOMPAÑANTE ABIERTO? Sí → Diríjase a 3 No → Reemplace el tensor de cinturón de seguridad del acompañante según la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1. **NOTA: Cuando vuelva a conectar componentes del sistema airbag, el encendido debe estar en posición OFF y la batería desconectada.**	Todos
3	**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 airbag. Desconecte el puente de la herramienta de carga del conector de SBT del acompañante. 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. ¿Está la resistencia por debajo de 1,0 ohmios en alguno de los circuitos? 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. 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. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.	Todos

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

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
4	**NOTA: Asegúrese de que la batería está completamente cargada.** Retire toda herramienta especial o cable de puente y vuelva a conectar todos los conectores desconectados previamente, excepto la batería. **ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION ON, A CONTINUACION VUELVA A CONECTAR LA BATERIA.** Utilice la DRB III® 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 DRB III para controlar los 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? Sí → Seleccione el síntoma apropiado de la Lista de síntomas. No → En este momento no se detecta ningún problema. Borre todos los códigos antes de devolver el vehículo al cliente.	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	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: ACM – DTC ACTIVO Diríjase a 2 ACM – DTC ALMACENADO Diríjase a 4 **NOTA: Cuando vuelva a conectar componentes del sistema airbag, el encendido debe estar en posición OFF y la batería desconectada.**	Todos

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

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
2	**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 módulo de control de airbag. **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 CIRCUITO DE TENSOR DE CINTURON DE SEGURIDAD DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO? Sí → Diríjase a 3 No → Reemplace el tensor de cinturón de seguridad del acompañante según la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.	Todos
3	**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. 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? 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. 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.	Todos

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

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
4	**NOTA: Asegúrese de que la batería está completamente cargada.** Retire toda herramienta especial o cable de puente y vuelva a conectar todos los conectores desconectados previamente, excepto la batería. **ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION ON, A CONTINUACION VUELVA A CONECTAR LA BATERIA.** Utilice la DRB III® 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 DRB III para controlar los 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? Sí → Seleccione el síntoma apropiado de la Lista de síntomas. No → En este momento no se detecta ningún problema. Borre todos los códigos antes de devolver el vehículo al cliente.	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	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: ACM – DTC ACTIVO Diríjase a 2 ACM – DTC ALMACENADO Diríjase a 4 **NOTA: Cuando vuelva a conectar componentes del sistema airbag, el encendido debe estar en posición OFF y la batería desconectada.**	Todos

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

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
2	**ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION OFF, DESCONECTE LA BATERIA Y ESPERE DOS MINUTOS ANTES DE CONTINUAR.** Desconecte el conector de SBT del acompañante. **NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario.** Conecte la herramienta de carga apropiada al conector del módulo de control de airbag. **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? Sí → Diríjase a 3 No → Reemplace el tensor de cinturón de seguridad del acompañante según la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.	Todos
3	**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. **ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION ON, Y A CONTINUACION VUELVA A CONECTAR LA BATERIA.** 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? 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. 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.	Todos

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

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
4	**NOTA: Asegúrese de que la batería está completamente cargada.** Retire toda herramienta especial o cable de puente y vuelva a conectar todos los conectores desconectados previamente, excepto la batería. **ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION ON, A CONTINUACION VUELVA A CONECTAR LA BATERIA.** Utilice la DRB III® 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 DRB III para controlar los 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? Sí → Seleccione el síntoma apropiado de la Lista de síntomas. No → En este momento no se detecta ningún problema. Borre todos los códigos antes de devolver el vehículo al cliente.	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	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: ACM – DTC ACTIVO Diríjase a 2 ACM – DTC ALMACENADO Diríjase a 4 **NOTA: Cuando vuelva a conectar componentes del sistema airbag, el encendido debe estar en posición OFF y la batería desconectada.**	Todos

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

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
2	**ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION OFF, DESCONECTE LA BATERIA Y ESPERE DOS MINUTOS ANTES DE CONTINUAR.** Desconecte el conector de SBT del acompañante. **NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario.** Conecte la herramienta de carga apropiada al conector del módulo de control de airbag. **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? Sí → Diríjase a 3 No → Reemplace el tensor de cinturón de seguridad del acompañante según la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.	Todos
3	**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. 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. ¿Está la resistencia por debajo de 10 k-ohmios en alguno de los circuitos? 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. 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.	Todos

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

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
4	**NOTA: Asegúrese de que la batería está completamente cargada.** Retire toda herramienta especial o cable de puente y vuelva a conectar todos los conectores desconectados previamente, excepto la batería. **ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION ON, A CONTINUACION VUELVA A CONECTAR LA BATERIA.** Utilice la DRB III® 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 DRB III para controlar los 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? Sí → Seleccione el síntoma apropiado de la Lista de síntomas. No → En este momento no se detecta ningún problema. Borre todos los códigos antes de devolver el vehículo al cliente.	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	**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: ACM – DTC ACTIVO Diríjase a 2 ACM – DTC ALMACENADO Diríjase a 4 **NOTA: Cuando vuelva a conectar componentes del sistema airbag, el encendido debe estar en posición OFF y la batería desconectada.**	Todos

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

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
2	**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.** Desconecte el airbag del acompañante. **NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario.** Conecte la herramienta de carga apropiada a los conectores de airbag del acompañante. **ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION ON, Y A CONTINUACION VUELVA A CONECTAR LA BATERIA.** Utilice la DRB III® para leer los DTC activos de airbag. ¿Visualiza la DRB CIRCUITO DE CEBO ELECTRICO 1 DEL ACOMPAÑANTE ABIERTO? Sí → Diríjase a 3 No → Reemplace el airbag del acompañante de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.	Todos
3	**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 airbag del acompañante. 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. ¿La resistencia está por debajo de 1,0 ohmios en ambos circuitos? 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. No → Repare el abierto o la resistencia alta en el circuito de línea 1 y línea 2 del cebo eléctrico n° 1 del acompañante. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1. **NOTA: Cuando vuelva a conectar componentes del sistema airbag, el encendido debe estar en posición OFF y la batería desconectada.**	Todos

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

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
4	**NOTA: Asegúrese de que la batería está completamente cargada.** Retire toda herramienta especial o cable de puente y vuelva a conectar todos los conectores desconectados previamente, excepto la batería. **ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION ON, A CONTINUACION VUELVA A CONECTAR LA BATERIA.** Utilice la DRB III® 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 DRB III para controlar los 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? Sí → Seleccione el síntoma apropiado de la Lista de síntomas. No → En este momento no se detecta ningún problema. Borre todos los códigos antes de devolver el vehículo al cliente.	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 del cebo eléctrico n° 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	**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: ACM – DTC ACTIVO Diríjase a 2 ACM – DTC ALMACENADO Diríjase a 4 **NOTA: Cuando vuelva a conectar componentes del sistema airbag, el encendido debe estar en posición OFF y la batería desconectada.**	Todos

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

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
2	**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.** Desconecte el airbag del acompañante. **NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario.** Conecte la herramienta de carga apropiada a los conectores de airbag del acompañante. **ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION ON, A CONTINUACION VUELVA A CONECTAR LA BATERIA.** Utilice la DRBIII® para leer los DTC activos del airbag. ¿Visualiza la DRB CIRCUITO DE CEBO ELECTRICO 1 DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO? Sí → Diríjase a 3 No → Reemplace el airbag del acompañante de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.	Todos
3	**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 airbag del acompañante. 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. ¿Está la resistencia por debajo de 10 K-ohmios? 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. 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. **NOTA: Cuando vuelva a conectar componentes del sistema airbag, el encendido debe estar en posición OFF y la batería desconectada.**	Todos

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

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
4	**NOTA: Asegúrese de que la batería está completamente cargada.** Retire toda herramienta especial o cable de puente y vuelva a conectar todos los conectores desconectados previamente, excepto la batería. **ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION ON, A CONTINUACION VUELVA A CONECTAR LA BATERIA.** Utilice la DRB III® 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 DRB III para controlar los 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? Sí → Seleccione el síntoma apropiado de la Lista de síntomas. No → En este momento no se detecta ningún problema. Borre todos los códigos antes de devolver el vehículo al cliente.	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 del cebo eléctrico n° 1 del acompañante.

CAUSAS POSIBLES
CIRCUITO DE AIRBAG DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO A LA BATERIA
LINEA 1 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	**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: ACM – DTC ACTIVO Diríjase a 2 ACM – DTC ALMACENADO Diríjase a 4 **NOTA: Cuando vuelva a conectar componentes del sistema airbag, el encendido debe estar en posición OFF y la batería desconectada.**	Todos

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

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
2	**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.** Desconecte el conector de airbag del acompañante. **NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario.** Conecte la herramienta de carga apropiada a los conectores de airbag del acompañante. **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. ¿Visualiza la DRB CIRCUITO DE CEBO ELECTRICO 1 DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO A LA BATERIA? Sí → Diríjase a 3 No → Reemplace el airbag del acompañante de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.	Todos
3	**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. **ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION ON, Y A CONTINUACION VUELVA A CONECTAR LA BATERIA.** Desconecte la herramienta de carga del conector del airbag del acompañante. 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. ¿Hay presencia de voltaje? Sí → Repare el circuito de línea 1 de cebo eléctrico 1 del acompañante en corto a la batería. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1. 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.	Todos

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

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
4	**NOTA: Asegúrese de que la batería está completamente cargada.** Retire toda herramienta especial o cable de puente y vuelva a conectar todos los conectores desconectados previamente, excepto la batería. **ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION ON, A CONTINUACION VUELVA A CONECTAR LA BATERIA.** Utilice la DRB III® 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 DRB III para controlar los 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? Sí → Seleccione el síntoma apropiado de la Lista de síntomas. No → En este momento no se detecta ningún problema. Borre todos los códigos antes de devolver el vehículo al cliente.	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 del cebo eléctrico n° 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	**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: ACM – DTC ACTIVO Diríjase a 2 ACM – DTC ALMACENADO Diríjase a 4 **NOTA: Cuando vuelva a conectar componentes del sistema airbag, el encendido debe estar en posición OFF y la batería desconectada.**	Todos

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

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
2	**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.** Desconecte el conector de airbag del acompañante. **NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario.** Conecte la herramienta de carga apropiada a los conectores de airbag del acompañante. **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. ¿Visualiza la DRB CIRCUITO DE CEBO ELECTRICO 1 DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO A MASA? Sí → Diríjase a 3 No → Reemplace el airbag del acompañante de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.	Todos
3	**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 airbag del acompañante. 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. ¿La resistencia está por debajo de 10 k-ohmios en alguno de los circuitos? 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. 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.	Todos

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

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
4	**NOTA: Asegúrese de que la batería está completamente cargada.** Retire toda herramienta especial o cable de puente y vuelva a conectar todos los conectores desconectados previamente, excepto la batería. **ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION ON, A CONTINUACION VUELVA A CONECTAR LA BATERIA.** Utilice la DRB III® 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 DRB III para controlar los 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? Sí → Seleccione el síntoma apropiado de la Lista de síntomas. No → En este momento no se detecta ningún problema. Borre todos los códigos antes de devolver el vehículo al cliente.	Todos

Síntoma:

CIRCUITO DE CEBO ELECTRICO 2 DEL ACOMPAÑANTE ABIERTO

Momento de verificación y condición de establecimiento:

CIRCUITO DE CEBO ELECTRICO 2 DEL ACOMPAÑANTE ABIERTO

Momento de verificación: Con el encendido en posición ON, el ACM monitoriza la resistencia de los circuitos del cebo eléctrico 2 del acompañante.

Condición de establecimiento: El ACM ha detectado un circuito abierto o resistencia alta en los circuitos de cebo eléctrico 2 del acompañante.

CAUSAS POSIBLES
AIRBAG DEL ACOMPAÑANTE ABIERTO
CIRCUITO DE LINEA 1 O LINEA 2 DE CEBO ELECTRICO 2 DEL ACOMPAÑANTE ABIERTO
ACM, CIRCUITO DE CEBO ELECTRICO 2 DEL ACOMPAÑANTE ABIERTO
CODIGO ALMACENADO O PROBLEMA INTERMITENTE
PRESENCIA DE CODIGO ACTIVO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	**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: ACM – DTC ACTIVO Diríjase a 2 ACM – DTC ALMACENADO Diríjase a 4 **NOTA: Cuando vuelva a conectar componentes del sistema airbag, el encendido debe estar en posición OFF y la batería desconectada.**	Todos

CIRCUITO DE CEBO ELECTRICO 2 DEL ACOMPAÑANTE ABIERTO — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
2	**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.** Desconecte el conector de airbag del acompañante. **NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario.** Conecte la herramienta de carga apropiada a los conectores de airbag del acompañante. **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. ¿Visualiza la DRB CIRCUITO DE CEBO ELECTRICO 2 DEL ACOMPAÑANTE ABIERTO? Sí → Diríjase a 3 No → Reemplace el airbag del acompañante de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.	Todos
3	**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 airbag del acompañante. Mida la resistencia de los circuitos de línea 1 y línea 2 de cebo eléctrico 2 del acompañante entre el adaptador del ACM y el conector del airbag del acompañante. ¿La resistencia está por debajo de 1,0 ohmios en ambos circuitos? 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. No → Repare el abierto o la resistencia alta en los circuitos de línea 1 o línea 2 de cebo eléctrico 2 del acompañante. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.	Todos

CIRCUITO DE CEBO ELECTRICO 2 DEL ACOMPAÑANTE ABIERTO — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
4	**NOTA: Asegúrese de que la batería está completamente cargada.** Retire toda herramienta especial o cable de puente y vuelva a conectar todos los conectores desconectados previamente, excepto la batería. **ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION ON, A CONTINUACION VUELVA A CONECTAR LA BATERIA.** Utilice la DRB III® 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 DRB III para controlar los 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? Sí → Seleccione el síntoma apropiado de la Lista de síntomas. No → En este momento no se detecta ningún problema. Borre todos los códigos antes de devolver el vehículo al cliente.	Todos

Síntoma:

CIRCUITO DE CEBO ELECTRICO 2 DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO

Momento de verificación y condición de establecimiento:

CIRCUITO DE CEBO ELECTRICO 2 DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO

Momento de verificación: Cuando el encendido está en posición ON, el ACM monitoriza la resistencia de los circuitos de cebo eléctrico 2 del acompañante.

Condición de establecimiento: El ACM ha detectado resistencia baja en los circuitos de cebo eléctrico 2 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
CODIGO ALMACENADO O PROBLEMA INTERMITENTE
ACM, CIRCUITO DE CEBO ELECTRICO 2 DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO
PRESENCIA DE CODIGO ACTIVO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	**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: ACM – DTC ACTIVO Diríjase a 2 ACM – DTC ALMACENADO Diríjase a 4 **NOTA: Cuando vuelva a conectar componentes del sistema airbag, el encendido debe estar en posición OFF y la batería desconectada.**	Todos

CIRCUITO DE CEBO ELECTRICO 2 DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
2	**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.** Desconecte el airbag del acompañante. **NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario.** Conecte la herramienta de carga apropiada a los conectores de airbag del acompañante. **ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION ON, A CONTINUACION VUELVA A CONECTAR LA BATERIA.** Utilice la DRB III® para leer los DTC activos. ¿Visualiza la DRB CIRCUITO DE CEBO ELECTRICO 2 DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO? Sí → Diríjase a 3 No → Reemplace el airbag del acompañante de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.	Todos
3	**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 airbag del acompañante. Mida la resistencia entre los circuitos de línea 1 y línea 2 de cebo eléctrico 2 del acompañante en el conector de airbag del acompañante. ¿Está la resistencia por debajo de 10 K-ohmios? Sí → Repare el circuito de línea 1 de cebo eléctrico 2 del acompañante en corto al circuito de línea 2 de cebo eléctrico 2 del acompañante. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1. 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.	Todos

CIRCUITO DE CEBO ELECTRICO 2 DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
4	**NOTA: Asegúrese de que la batería está completamente cargada.** Retire toda herramienta especial o cable de puente y vuelva a conectar todos los conectores desconectados previamente, excepto la batería. **ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION ON, A CONTINUACION VUELVA A CONECTAR LA BATERIA.** Utilice la DRB III® 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 DRB III para controlar los 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? Sí → Seleccione el síntoma apropiado de la Lista de síntomas. No → En este momento no se detecta ningún problema. Borre todos los códigos antes de devolver el vehículo al cliente.	Todos

Síntoma:

CEBO ELECTRICO 2 DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO A LA BATERIA

Momento de verificación y condición de establecimiento:

CEBO ELECTRICO 2 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 cebo eléctrico 2 del acompañante.

Condición de establecimiento: El ACM ha detectado voltaje alto en los circuitos de cebo eléctrico 2 del acompañante.

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

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	**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: ACM – DTC ACTIVO Diríjase a 2 ACM – DTC ALMACENADO Diríjase a 4 **NOTA: Cuando vuelva a conectar componentes del sistema airbag, el encendido debe estar en posición OFF y la batería desconectada.**	Todos

CEBO ELECTRICO 2 DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO A LA BATERIA — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
2	**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.** Desconecte el conector de airbag del acompañante. **NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario.** Conecte la herramienta de carga apropiada a los conectores de airbag del acompañante. **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. ¿Visualiza la DRB CIRCUITO DE CEBO ELECTRICO 2 DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO A LA BATERIA? Sí → Diríjase a 3 No → Reemplace el airbag del acompañante de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.	Todos
3	**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. **ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION ON, A CONTINUACION VUELVA A CONECTAR LA BATERIA.** Desconecte la herramienta de carga del conector del airbag del acompañante. Mida el voltaje de los circuitos de línea 1 y línea 2 de cebo eléctrico 2 del acompañante entre el conector del airbag del acompañante y masa. ¿Hay presencia de voltaje? Sí → Repare el circuito de línea 1 o línea 2 de cebo eléctrico 2 del acompañante en corto a la batería. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1. 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.	Todos

CEBO ELECTRICO 2 DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO A LA BATERIA — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
4	**NOTA: Asegúrese de que la batería está completamente cargada.** Retire toda herramienta especial o cable de puente y vuelva a conectar todos los conectores desconectados previamente, excepto la batería. **ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION ON, A CONTINUACION VUELVA A CONECTAR LA BATERIA.** Utilice la DRB III® 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 DRB III para controlar los 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? Sí → Seleccione el síntoma apropiado de la Lista de síntomas. No → En este momento no se detecta ningún problema. Borre todos los códigos antes de devolver el vehículo al cliente.	Todos

Síntoma:

CEBO ELECTRICO 2 DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO A MASA

Momento de verificación y condición de establecimiento:

CEBO ELECTRICO 2 DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO A MASA

Momento de verificación: Cuando el encendido está en posición ON, el ACM monitoriza la resistencia de los circuitos de cebo eléctrico 2 del acompañante para determinar si es baja.

Condición de establecimiento: El ACM ha detectado un corto a masa en los circuitos de cebo eléctrico 2 del acompañante.

CAUSAS POSIBLES
CIRCUITO DE AIRBAG DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO A MASA
LINEA 1 O LINEA 2 DE CEBO ELECTRICO 2 DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO A MASA
ACM, CIRCUITO DE CEBO ELECTRICO 2 DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO A MASA
CODIGO ALMACENADO O PROBLEMA INTERMITENTE
PRESENCIA DE CODIGO ACTIVO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	**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: ACM – DTC ACTIVO Diríjase a 2 ACM – DTC ALMACENADO Diríjase a 4 **NOTA: Cuando vuelva a conectar componentes del sistema airbag, el encendido debe estar en posición OFF y la batería desconectada.**	Todos

CEBO ELECTRICO 2 DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO A MASA — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
2	**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.** Desconecte el conector de airbag del acompañante. **NOTA: Compruebe los conectores – Limpie y repare según sea necesario.** Conecte la herramienta de carga apropiada a los conectores de airbag del acompañante. **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. ¿Visualiza la DRB CIRCUITO DE CEBO ELECTRICO 2 DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO A MASA? Sí → Diríjase a 3 No → Reemplace el airbag del acompañante de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.	Todos
3	**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.** 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 airbag del acompañante. Mida la resistencia del circuito de línea 1 o línea 2 de cebo eléctrico 2 del acompañante entre el conector del módulo de airbag del acompañante y masa. ¿La resistencia está por debajo de 10 k-ohmios en alguno de los circuitos? Sí → Repare el circuito de línea 1 y línea 2 de cebo eléctrico 2 del acompañante en corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1. 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.	Todos

CEBO ELECTRICO 2 DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO A MASA — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
4	**NOTA: Asegúrese de que la batería está completamente cargada.** Retire toda herramienta especial o cable de puente y vuelva a conectar todos los conectores desconectados previamente, excepto la batería. **ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION ON, A CONTINUACION VUELVA A CONECTAR LA BATERIA.** Utilice la DRB III® 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 DRB III para controlar los 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? Sí → Seleccione el síntoma apropiado de la Lista de síntomas. No → En este momento no se detecta ningún problema. Borre todos los códigos antes de devolver el vehículo al cliente.	Todos

Síntoma:

ESTILO DE CARROCERIA DEL VEHICULO DESCONOCIDO

Momento de verificación y condición de establecimiento:

ESTILO DE CARROCERIA DEL VEHICULO DESCONOCIDO

Momento de verificación: Cuando el encendido está en posición ON, el ACM monitoriza el bus PCI en busca del mensaje de VIN que contenga el estilo de carrocería del vehículo desde el módulo de control del mecanismo de dirección. El PCM transmite el mensaje del VIN cada 14 segundos.

Condición de establecimiento: Con el encendido en posición ON, si el ACM no recibe 2 mensajes de VIN consecutivos coincidentes (estilo de carrocería del vehículo) a través del bus, se establece el código.

CAUSAS POSIBLES
PCM, FALLO DE COMUNICACION DEL PCI
ESTILO DE CARROCERIA DEL VEHICULO DESCONOCIDO
ACM, ESTILO DE CARROCERIA DEL VEHICULO DESCONOCIDO
CODIGO ALMACENADO O PROBLEMA INTERMITENTE
PRESENCIA DE CODIGO ACTIVO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	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: ACM – DTC ACTIVO Diríjase a 2 ACM – DTC ALMACENADO Diríjase a 5 **NOTA: Cuando vuelva a conectar componentes del sistema airbag, el encendido debe estar en posición OFF y la batería desconectada.**	Todos
2	Coloque el encendido en la posición ON. Conecte la DRB III® al conector de enlace de datos y seleccione SUJECIONES PASIVAS, AIRBAG, PRUEBA DE SISTEMA. Utilice la DRB III® para leer si el PCM está activo en el bus:. ¿Visualiza la DRB PCM ACTIVO EN EL BUS? Sí → Diríjase a 3 No → Consulte la categoría COMUNICACION y seleccione el síntoma relacionado. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.	Todos

ESTILO DE CARROCERIA DEL VEHICULO DESCONOCIDO — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	Utilice la DRB para seleccionar MOTOR, VARIOS, FUNCIONES VARIAS y, a continuación, COMPROBACION DE VIN, para leer el número de identificación del vehículo en el módulo de control del mecanismo de transmisión. 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? Sí → Diríjase a 4 No → Reemplace el módulo de control del mecanismo de transmisión y progrprográmelomelo con el número de identificación del vehículo correcto. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.	Todos
4	**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.** Si no quedan otras causas posibles, vea la reparación. Repare Reemplace el módulo de control de airbag de acuerdo con las instrucciones de servicio. ADVERTENCIA: Asegúrese de que la batería está desconectada y espere 2 minutos antes de continuar. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1. **NOTA: Cuando vuelva a conectar componentes del sistema airbag, el encendido debe estar en posición OFF y la batería desconectada.**	Todos
5	**NOTA: Asegúrese de que la batería está completamente cargada.** Retire toda herramienta especial o cable de puente y vuelva a conectar todos los conectores desconectados previamente, excepto la batería. **ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION ON, A CONTINUACION VUELVA A CONECTAR LA BATERIA.** Utilice la DRB III® 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 DRB III para controlar los 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? Sí → Seleccione el síntoma apropiado de la Lista de síntomas. No → En este momento no se detecta ningún problema. Borre todos los códigos antes de devolver el vehículo al cliente.	Todos

Síntoma:

***INDICADOR DE AIRBAG ENCENDIDO SIN CODIGOS DE FALLOS DEL ACM**

CAUSAS POSIBLES
INDICADOR DE AIRBAG ENCENDIDO SIN CODIGOS DE FALLOS DEL ACM
PROBLEMAS DEL GRUPO DE INSTRUMENTOS

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Coloque el encendido en la posición ON. Antes de efectuar este procedimiento, asegúrese de que todos los DTC activos han sido reparados. Utilice la DRB III para seleccionar SUJECIONES PASIVAS, AIRBAG, VISUALIZACION DE MONITORES, ESTADO DE LUZ DE ADVERTENCIA y lea el ESTADO DE LUZ DE ADVERTENCIA. ¿Visualiza la DRB REQ. DE LUZ POR ACM: ON? Sí → ADVERTENCIA: ANTES DE CONTINUAR, ASEGURESE DE QUE LA BATERIA ESTA DESCONECTADA Y A CONTINUACION, ESPERE DOS MINUTOS. Reemplace el Controlador de sujeción de ocupantes de acuerdo con las Instrucciones de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1. No → Consulte la lista de síntomas de la CATEGORIA GRUPO DE INSTRUMENTOS para problemas relacionados con el grupo de instrumentos. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1. **NOTA: Cuando vuelva a conectar componentes del sistema airbag, el encendido debe estar en posición OFF y la batería desconectada.**	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	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? Sí → Diríjase a 2 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.	Todos
2	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? Sí → Diríjase a 3 No → Reemplace el amplificador de potencia de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

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

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del amplificador de potencia. Desconecte el conector C1 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? Sí → Repare el circuito (+) de altavoz en corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 4	Todos
4	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del amplificador de potencia. Desconecte el conector C1 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? Sí → Repare el circuito (-) de altavoz en corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 5	Todos
5	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del amplificador de potencia. Desconecte el conector C1 de mazo de la radio. Mida la resistencia entre cada circuito (+) de altavoz y cada circuito (-) de altavoz. ¿Está la resistencia por debajo de 1000,0 (1K) ohmios en alguna de las mediciones? Sí → Repare los circuitos de altavoz en corto entre sí. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 6	Todos
6	Si no quedan otras causas posibles, vea la reparación. Repare Reemplace la radio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	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	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? Sí → Diríjase a 2 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.	Todos

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

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
2	Coloque el encendido en posición OFF. **NOTA: Efectúe este procedimiento después de desconectar cada conector de altavoz delantero y cada altavoz del T/I (si está equipado).** Desconecte cada conector de mazo de altavoz delantero y de altavoz del T/T (si está equipado), uno por 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® TODAS LAS SALIDAS EN CORTO con todos los altavoces desconectados? Sí → Diríjase a 3 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.	Todos
3	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 TODAS LAS SALIDAS EN CORTO con todos los altavoces traseros desconectados? Sí → Diríjase a 4 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.	Todos
4	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo de altavoz delantero y trasero. Desconecte el conector C1 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? Sí → Repare el circuito (+) de altavoz en corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 5	Todos

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

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
5	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo de altavoz delantero y trasero. Desconecte el conector C1 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? Sí → Repare el circuito (-) de altavoz en corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 6	Todos
6	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo de altavoz delantero y trasero. Desconecte el conector C1 de mazo de la radio. Mida la resistencia entre cada circuito (+) de altavoz y cada circuito (-) de altavoz. ¿Está la resistencia por debajo de 1000,0 (1K) ohmios en alguna de las mediciones? Sí → Repare los circuitos de altavoz en corto entre sí. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 7	Todos
7	Si no quedan otras causas posibles, vea la reparación. Repare Reemplace la radio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	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 CASETE 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, bórrelo 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 MECANICO DEL CAMBIADOR DE CD

Momento de verificación y condición de establecimiento:

FALLO MECANICO DEL CAMBIADOR DE CD

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

Condición de establecimiento: El código se establecerá si el cambiador de CD detecta un fallo mecánico.

CAUSAS POSIBLES
FALLO INTERNO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	**NOTA: Borre el DTC e intente restablecerlo. Si el DTC vuelve a establecerse, siga esta prueba.** Este es un fallo interno del cambiador de CD. Vea la reparación Repare Reemplace el cambiador de CD. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

Síntoma:

FALLO DE LECTURA DE CAMBIADOR DE CD

Momento de verificación y condición de establecimiento:

FALLO DE LECTURA DE CAMBIADOR DE CD

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

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

CAUSAS POSIBLES
FALLO DE LECTURA DE CAMBIADOR DE CD

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	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 la radio y seleccione un CD que se sepa que está en buen estado. Utilice la DRBIII® para leer los DTC. ¿La DRBIII® visualiza FALLO DE LECTURA DE CAMBIADOR DE CD? Sí → Reemplace el cambiador de CD. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Prueba completa.	Todos

Síntoma:

TEMPERATURA DE CAMBIADOR DE CD ALTA

Momento de verificación y condición de establecimiento:

TEMPERATURA DE CAMBIADOR DE CD ALTA

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

Condición de establecimiento: El código se establecerá si la temperatura en el interior del cambiador de CD está por encima de +65° C (+145° F).

CAUSAS POSIBLES
FALLO DE TEMPERATURA ALTA

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	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 cambiador de CD funcionará en temperaturas comprendidas entre -23° C y 65° C (-10° F y +145° F). Utilice la DRBIII® para leer los DTC. ¿La DRBIII® visualiza TEMPERATURA ALTA DE CAMBIADOR DE CD? Sí → Reemplace el cambiador de CD. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Prueba completa.	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	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. ¿La DRBIII® visualiza FALLO DE LECTURA DE CD? Sí → Reemplace la radio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Prueba completa.	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	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? 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	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? Sí → Diríjase a 2 No → Repare la conexión de la antena según sea necesario. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
2	Consulte Sistema de audio en la Información de servicio y pruebe la antena siguiendo el procedimiento de servicio. ¿Está la antena en buen estado? Sí → Diríjase a 3 No → Repare o reemplace el conjunto de antena según sea necesario. 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 de audio, sitúe la radio en el modo de búsqueda adelante y búsqueda atrás durante aproximadamente 2 minutos antes de continuar. 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:

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	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? Sí → Diríjase a 2 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.	Todos

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

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
2	Coloque el encendido en posición OFF. **NOTA: Efectúe este procedimiento después de desconectar cada conector de altavoz delantero y cada altavoz del T/I (si está equipado).** Desconecte cada conector de mazo de altavoz delantero y de altavoz del T/T (si está equipado), uno por 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? Sí → Diríjase a 3 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.	Todos
3	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? Sí → Diríjase a 4 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.	Todos
4	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte cada uno de los conectores de mazo de altavoces delanteros y traseros. Desconecte el conector C1 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? Sí → Repare el circuito (+) de altavoz en corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 5	Todos

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

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
5	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo de altavoz delantero y trasero. Desconecte el conector C1 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? Sí → Repare el circuito (-) de altavoz en corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 6	Todos
6	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte cada uno de los conectores de mazo de altavoces delanteros y traseros. Desconecte el conector C1 de mazo de la radio. Mida la resistencia entre cada circuito (+) de altavoz y cada circuito (-) de altavoz. ¿Está la resistencia por debajo de 1000,0 (1K) ohmios en alguna de las mediciones? Sí → Repare los circuitos de altavoz en corto entre sí. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 7	Todos
7	Si no quedan otras causas posibles, vea la reparación. Repare Reemplace la radio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	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	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? Sí → Diríjase a 2 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.	Todos
2	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? Sí → Diríjase a 3 No → Reemplace el amplificador de potencia. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

INTERRUPCION DE AMP. DE POTENCIA – SISTEMA DE AUDIO PREMIUM — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del amplificador de potencia. Desconecte el conector C1 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? Sí → Repare el circuito (+) de altavoz en corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 4	Todos
4	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del amplificador de potencia. Desconecte el conector C1 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? Sí → Repare el circuito (-) de altavoz en corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 5	Todos
5	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del amplificador de potencia. Desconecte el conector C1 de mazo de la radio. Mida la resistencia entre cada circuito (+) de altavoz y cada circuito (-) de altavoz. ¿Está la resistencia por debajo de 1000,0 (1K) ohmios en alguna de las mediciones? Sí → Repare los circuitos de altavoz en corto entre sí. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 6	Todos
6	Si no quedan otras causas posibles, vea la reparación. Repare Reemplace la radio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

Síntoma:

*TIMBRE QUE NO FUNCIONA EN TODO MOMENTO

CAUSAS POSIBLES
UTILICE LA DRB PARA ACCIONAR EL TIMBRE
MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA - TIMBRE QUE NO FUNCIONA

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Coloque el encendido en la posición ON. Cierre ambas puertas. Utilice la DRBIII®, para accionar el timbre. ¿Suena el timbre al accionarlo con la DRB? Sí → El timbre funciona como es debido. Compruebe otras razones por las que el timbre puede no funcionar y seleccione alguna de la lista de síntomas. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Reemplace el Módulo de control de la carrocería. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

Síntoma:

***TIMBRE QUE NO FUNCIONA CON EL CINTURON DE SEGURIDAD DEL CONDUCTOR SIN ABROCHAR**

CAUSAS POSIBLES
ESTADO DE CONMUTADOR DE CINTURON DE SEGURIDAD EN LA DRB III®
CONMUTADOR DE CINTURON DE SEGURIDAD EN CORTO
DETECCION DE CONMUTADOR DE CINTURON DE SEGURIDAD EN CORTO A MASA
GRUPO DE INSTRUMENTOS - CONMUTADOR DE CINTURON DE SEGURIDAD EN CORTO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Asegúrese de que el cinturón de seguridad del conductor está sin abrochar. Utilice la DRB III® para seleccionar Grupo de instrumentos electromecánicos, Entradas/Salidas. Coloque el encendido en posición ON. Lea el estado del conm. de cinturón de seguridad. ¿Visualiza la DRB III Conm. de cinturón de seguridad: Cerrado? Sí → Diríjase a 2 No → Reemplace el grupo de instrumentos. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
2	Desconecte el conector de conmutador de cinturón de seguridad. Utilice la DRB III® para seleccionar Grupo de instrumentos electromecánicos, Entradas/Salidas. Coloque el encendido en posición ON. Lea el estado de conm. de cinturón de seguridad. ¿Visualiza la DRB III Conm. de cinturón de seguridad: Cerrado? Sí → Diríjase a 3 No → Repare el cableado de conexión flexible del conmutador de cinturón de seguridad o reemplace el conjunto de hebilla. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
3	Coloque el encendido en posición OFF. Retire el grupo de instrumentos del tablero de instrumentos. Desconecte el conector de conmutador de cinturón de seguridad. Mida la resistencia entre masa y el circuito de detección del conmutador de cinturón de seguridad. ¿Está la resistencia por debajo de 100,0 ohmios? Sí → Repare el cable de detección del conmutador del cinturón de seguridad en corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 4	Todos

*TIMBRE QUE NO FUNCIONA CON EL CINTURON DE SEGURIDAD DEL CONDUCTOR SIN ABROCHAR — (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:

***TIMBRE QUE NO FUNCIONA CON LUCES EXTERIORES ENCENDIDAS Y PUERTA DEL CONDUCTOR ABIERTA**

CAUSAS POSIBLES
SALIDA DEL CONMUTADOR DE FAROS EN ABIERTO
MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Para que el resultado de esta prueba sea válido, el conmutador de puerta del conductor entreabierta debe funcionar correctamente. Para que el resultado de esta prueba sea válido, la función de timbre del conmutador de llave en encendido debe funcionar correctamente. Coloque el encendido en posición OFF. Retire el módulo de control de la carrocería desde el tablero de conexiones. Encienda los faros. Mida el voltaje del circuito de salida del conmutador de faros en el conector de 12 vías interno del tablero de conexiones. ¿Está el voltaje por encima de 10,0 voltios? Sí → Reemplace el Módulo de control de la carrocería. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Repare un abierto en el circuito de salida del conmutador de faros desde el conmutador de faros. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

Síntoma:

***TIMBRE QUE NO FUNCIONA CON LA LLAVE EN EL ENCENDIDO Y LA PUERTA DEL CONDUCTOR ABIERTA**

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
BCM – ESTADO DE CONMUTADOR DE LLAVE EN ENCENDIDO INCORRECTO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Para que el resultado de esta prueba sea válido, el conmutador de puerta entreabierta debe funcionar correctamente. **NOTA: Asegúrese de que la llave aún está en el interruptor de encendido.** Utilice la DRB III® para entrar en Ordenador de la carrocería, a continuación en Entradas/Salidas y lea el estado del conmutador de llave en encendido. ¿Visualiza la DRB: LLAVE EN ENC.: CERRADO? Sí → Reemplace el Módulo de control de la carrocería. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 2	Todos
2	Coloque el encendido en la posición ON. Desconecte el conector C3 de mazo del interruptor de encendido. Conecte un puente entre el circuito de detección de conmutador de llave en encendido y el circuito de masa. Utilice la DRB III® para entrar en Ordenador de la carrocería, a continuación en Entradas/Salidas y observe el estado del conmutador de llave en encendido. ¿Visualiza la DRB III Llave en enc.: Cerrado? Sí → Reemplace el interruptor de encendido. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 3	Todos
3	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C3 de mazo del interruptor de encendido. Apague todas las luces. Mida la resistencia entre masa y el circuito de masa en el conector del interruptor de encendido. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios? Sí → Diríjase a 4 No → Repare el circuito de masa en abierto. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

*TIMBRE QUE NO FUNCIONA CON LA LLAVE EN EL ENCENDIDO Y LA PUERTA DEL CONDUCTOR ABIERTA — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
4	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C3 de mazo del interruptor de encendido. Desconecte el conector C1 de mazo del módulo de control de la carrocería. Mida la resistencia del circuito de detección de conmutador de llave en encendido entre el conector del interruptor de encendido y el conector C1 de mazo del BCM. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios? Sí → Diríjase a 5 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.	Todos
5	Si no quedan otras causas posibles, vea la reparación. Repare Reemplace el Módulo de control de la carrocería. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

Síntoma:

***TIMBRE QUE SUENA CON CINTURON DE SEGURIDAD DEL CONDUCTOR ABROCHADO**

CAUSAS POSIBLES
ESTADO DE CONM. DE CINTURON DE SEG. INCORRECTO-ABIERTO
CONMUTADOR DEL CINTURON DE SEGURIDAD ABIERTO
CABLE DE MASA ABIERTO
DET. DE CONM. DE CINTURON DE SEG. EN ABIERTO
GRUPO DE INSTRUMENTOS - DET. DE CONM. DE CINTURON DE SEGURIDAD EN ABIERTO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Asegúrese de que el cinturón de seguridad del conductor está abrochado. Utilice la DRB III para seleccionar: Grupo de instrumentos electromecánicos, Entradas/Salidas. Coloque el encendido en la posición ON. Lea el estado de conm. de cinturón de seguridad. ¿Visualiza la DRB III Conm. de cinturón de seguridad: CERRADO? Sí → Reemplace el grupo de instrumentos. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 2	Todos
2	Desconecte el conector de conmutador de cinturón de seguridad. Apague todas las luces. Accione el pestillo de cerradura de puerta para apagar las luces de cortesía. Mida la resistencia del circuito de masa en el conector de cinturón de seguridad a masa. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios? Sí → Diríjase a 3 No → Repare el abierto en el cable de masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
3	Desconecte el conector de conmutador de cinturón de seguridad. Conecte un cable de puente entre el circ. de detección y el circ. de masa del conmutador de cinturón de seguridad en el conector del conmutador de cinturón de seguridad. Utilice la DRB III para seleccionar: Grupo de instrumentos electromecánicos, Entradas/Salidas. Coloque el encendido en la posición ON. Lea el estado de conm. de cinturón de seguridad. ¿Visualiza la DRB III Conm. de cinturón de seguridad: CERRADO? Sí → Repare el cableado de conexión flexible del conmutador de cinturón de seguridad o reemplace el conjunto de hebilla. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 4	Todos

*TIMBRE QUE SUENA CON CINTURON DE SEGURIDAD DEL CONDUCTOR ABROCHADO — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
4	Coloque el encendido en posición OFF. Retire el grupo de instrumentos del tablero de instrumentos. Desconecte el conector de conmutador de cinturón de seguridad. Mida la resistencia del circuito de detección del conmutador de cinturón de seguridad entre el conector del grupo de instrumentos y el conector del conmutador de cinturón de seguridad. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios? Sí → Diríjase a 5 No → Repare el abierto en el circuito de detección del conmutador de cinturón de seguridad. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
5	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:

***TIMBRE QUE SUENA CON LA PUERTA DEL CONDUCTOR ABIERTA Y LA LLAVE RETIRADA DEL ENCENDIDO**

CAUSAS POSIBLES
ESTADO DE CONMUTADOR DE LLAVE EN ENCENDIDO INCORRECTO
ESTADO DE CONMUTADOR DE LLAVE EN ENCENDIDO INCORRECTO
DETECCION DE CONM. DE LLAVE EN ENCENDIDO EN CORTO A MASA
MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA - LLAVE EN ENCENDIDO EN CORTO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Asegúrese de que todas las luces exteriores están apagadas. Utilice la DRB III para seleccionar: Ordenador de la carrocería, Entradas/Salidas. Retire la llave del interruptor de encendido. Lea el estado de Llave en encendido. ¿Visualiza la DRB III Llave en enc.: CERRADO? Sí → Diríjase a 2 No → Reemplace el Módulo de control de la carrocería. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
2	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C3 de mazo del interruptor de encendido. Desconecte el conector C1 de mazo del módulo de control de la carrocería. Mida la resistencia del circuito de detección de conmutador de llave en encendido a masa. ¿Está la resistencia por debajo de 100,0 ohmios? Sí → Repare el circuito de detección de conmutador de llave en encendido en corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 3	Todos
3	Desconecte el conector C3 del interruptor de encendido. Utilice la DRB III® para seleccionar: Ordenador de la carrocería, Entradas/Salidas. Lea estado de Llave en encendido. ¿Visualiza la DRB III® Llave en enc.: CERRADO? Sí → Diríjase a 4 No → Reemplace el interruptor de encendido. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
4	Si no quedan otras causas posibles, vea la reparación. Repare Reemplace el Módulo de control de la carrocería. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

Síntoma:

***PROBLEMA DE TIMBRE DE ADVERTENCIA DE VELOCIDAD DEL VEHICULO**

CAUSAS POSIBLES
CODIGO DE PAIS INCORRECTO PROGRAMADO EN EL BCM
MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Nota: El timbre de advertencia de velocidad del vehículo es para los piases de la costa del Golfo solamente. Utilice la DRBIII® para comprobar el ajuste de código de país del módulo de control de la carrocería. ¿Es el código de país incorrecto? Sí → Programe el ajuste de código de país correcto. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Reemplace y programe el módulo de control de la carrocería según la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

Síntoma:
ALIMENTACION DE BATERIA A MODULO DESCONECTADA

Momento de verificación y condición de establecimiento:

ALIMENTACION DE BATERIA A MODULO DESCONECTADA

Momento de verificación: Con el encendido en posición ON.

Condición de establecimiento: El BCM recibe voltaje del encendido en posición ON, pero no recibe alimentación eléctrica de la batería.

CAUSAS POSIBLES
VERIFICACION DE DTC ACTIVO
CIRCUITO B(+) PROT. POR FUSIBLE - TABLERO DE CONEXIONES
MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Conecte la DRB al conector de enlace de datos. Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRB para borrar los DTC del BCM. Coloque el encendido en posición OFF y después en posición ON. Utilice la DRB para leer los DTC del BCM. ¿Reaparece el DTC? Sí → Diríjase a 2 No → En este momento no se encuentra ningún problema. Utilice los diagramas de cableado en la Información de servicio como ayuda para identificar un posible problema intermitente en el cableado. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
2	Coloque el encendido en posición OFF. Retire el BCM del tablero de conexiones. Coloque el encendido en la posición ON. Utilice una luz de prueba de 12 voltios conectada a masa para sondear el circuito B(+) prot. por fusible en la cavidad 12 del conector de tablero de conexiones y módulo de control de la carrocería. ¿Se ilumina la luz de prueba? Sí → Reemplace el módulo de control de la carrocería de acuerdo con la información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Reemplace el tablero de conexiones de acuerdo con la información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

Síntoma:

FALLO DE SUMA DE VERIFICACION DE CARGADOR DE ARRANQUE

Momento de verificación y condición de establecimiento:

FALLO DE SUMA DE VERIFICACION DE CARGADOR DE ARRANQUE

Momento de verificación: Al conectar la batería.

Condición de establecimiento: El BCM no supera la prueba de suma de verificación de cargador de arranque.

CAUSAS POSIBLES
FALLO DE SUMA DE VERIFICACION DE CARGADOR DE ARRANQUE

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Conecte la DRB al conector de enlace de datos. Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRB para borrar los DTC del BCM. Coloque el encendido en posición OFF y después en posición ON. Utilice la DRB para leer los DTC del BCM. ¿Reaparece el DTC? Sí → Reemplace el módulo de control de la carrocería de acuerdo con la información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Prueba completa.	Todos

Síntoma:

FALLO DE SUMA DE VERIFICACION DE EEPROM

Momento de verificación y condición de establecimiento:

FALLO DE SUMA DE VERIFICACION DE EEPROM

Momento de verificación: Continuamente.

Condición de establecimiento: El BCM no supera la prueba de suma de verificación de EEPROM.

CAUSAS POSIBLES
FALLO DE SUMA DE VERIFICACION DE EEPROM

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Conecte la DRB al conector de enlace de datos. Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRB para borrar los DTC del BCM. Coloque el encendido en posición OFF y después en posición ON. Utilice la DRB para leer los DTC del BCM. ¿Reaparece el DTC? Sí → Reemplace el módulo de control de la carrocería de acuerdo con la información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Prueba completa.	Todos

Síntoma:

NO SE RECIBEN MENSAJES DEL MIC

Momento de verificación y condición de establecimiento:

NO SE RECIBEN MENSAJES DEL MIC

Momento de verificación: Con el encendido en posición ON.

Condición de establecimiento: El BCM no recibe ningún mensaje desde el grupo de instrumentos (MIC) durante al menos 14 segundos.

CAUSAS POSIBLES
INTENTE COMUNICAR CON EL GRUPO DE INSTRUMENTOS (MIC)
MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	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)? Sí → Diríjase a 2 No → Consulte la categoría comunicaciones en busca de síntomas relacionados. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
2	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? Sí → Reemplace el módulo de control de la carrocería de acuerdo con la información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Prueba completa.	Todos

Síntoma:

NO SE RECIBEN MENSAJES DEL ORC

Momento de verificación y condición de establecimiento:

NO SE RECIBEN MENSAJES DEL ORC

Momento de verificación: Con el encendido en posición ON.

Condición de establecimiento: El BCM no recibe ningún mensaje del Módulo de control de airbag (ORC) durante al menos 10 segundos.

CAUSAS POSIBLES
INTENTE COMUNICAR CON EL MODULO DE CONTROL DE AIRBAG (ORC)
MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRB para intentar comunicar con el Módulo de control de airbag (ORC). ¿Pudo la DRB identificar o comunicar con el Módulo de control de airbag (ORC)? Sí → Diríjase a 2 No → Consulte la categoría comunicaciones en busca de síntomas relacionados. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
2	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? Sí → Reemplace el módulo de control de la carrocería de acuerdo con 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 BCM no recibe ningún mensaje desde el Módulo de control del mecanismo de transmisión (PCM) durante al menos 12 segundos.

CAUSAS POSIBLES
VERIFICACION DE DTC ACTIVO
NO SE RECIBEN MENSAJES DEL PCM
INTENTE COMUNICAR CON EL PCM
MODULO DE CONTROL DEL MECANISMO DE CAJA DE CAMBIOS
CIRCUITO DEL BUS PCI ABIERTO
MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	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? Sí → Diríjase a 2 No → Consulte los diagramas de cableado que se encuentran en la Información de servicio como ayuda para aislar un posible corto o abierto intermitente en el cableado. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
2	Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRB para entrar en Ordenador de carrocería, en Pruebas de sistemas y, a continuación, en Monitor de PCM. ¿Visualiza la DRB: PCM activo en el BUS? Sí → Reemplace el módulo de control de la carrocería de acuerdo con la información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 3	Todos

NO SE RECIBEN MENSAJES DEL PCM — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRB para intentar comunicar con el PCM. ¿Puede la DRB comunicar con el PCM? Sí → Diríjase a 4 No → Consulte la categoría Comunicaciones y proceda con el síntoma apropiado. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
4	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C2 de mazo del PCM. 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 DRB III® para seleccionar Herramientas de módulo de puerto 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 C2 del PCM. 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? Sí → Reemplace 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. No → Diríjase a 5	Todos
5	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C2 de mazo del PCM. Desconecte el conector C3 de mazo del BCM. Mida la resistencia del circuito del bus PCI entre el conector C2 del PCM y el conector C3 del BCM. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios? Sí → Reemplace el módulo de control de la carrocería de acuerdo con la información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Repare un abierto en el circuito del bus PCI. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

Síntoma:
FALLO POSTERIOR

Momento de verificación y condición de establecimiento:

FALLO POSTERIOR

Momento de verificación: Al conectar la batería.

Condición de establecimiento: El BCM no supera la prueba de suma de verificación de ROM.

CAUSAS POSIBLES
FALLO POSTERIOR

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Conecte la DRB al conector de enlace de datos. Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRB para borrar los DTC del BCM. Coloque el encendido en posición OFF y después en posición ON. Utilice la DRB para leer los DTC del BCM. ¿Reaparece el DTC? Sí → Reemplace el módulo de control de la carrocería de acuerdo con la información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Prueba completa.	Todos

Síntoma:
NO SE RECIBEN MENSAJES DEL SKIM

Momento de verificación y condición de establecimiento:

NO SE RECIBEN MENSAJES DEL SKIM

Momento de verificación: Con el encendido en posición ON.

Condición de establecimiento: El BCM no recibe ningún mensaje desde el Módulo de inmovilizador con llave centinela (SKIM) durante al menos 12 segundos.

CAUSAS POSIBLES
INTENTE COMUNICAR CON EL MODULO DE INMOVILIZADOR CON LLAVE CENTINELA
MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRB para intentar comunicar con el SKIM. ¿Ha podido la DRB identificar o comunicar con el SKIM? Sí → Diríjase a 2 No → Consulte la categoría comunicaciones en busca de síntomas relacionados. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
2	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? Sí → Reemplace el módulo de control de la carrocería de acuerdo con la información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Prueba completa.	Todos

Síntoma:

NO SE RECIBEN MENSAJES DEL TCM

Momento de verificación y condición de establecimiento:

NO SE RECIBEN MENSAJES DEL TCM

Momento de verificación: Con el encendido en posición ON.

Condición de establecimiento: El BCM no recibe ningún mensaje desde el Módulo de control de la transmisión (TCM) durante al menos 18 segundos.

CAUSAS POSIBLES
INTENTE COMUNICAR CON EL TCM
MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRB para entrar en Transmisión. ¿Puede identificar o comunicar la DRB con el TCM? Sí → Diríjase a 2 No → Consulte la categoría comunicaciones en busca de síntomas relacionados. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
2	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? Sí → Reemplace el módulo de control de la carrocería de acuerdo con la información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Prueba completa.	Todos

Síntoma:

NO SE RECIBEN MENSAJES DEL CONTROLADOR DE VIAJE (CMTC)

Momento de verificación y condición de establecimiento:

NO SE RECIBEN MENSAJES DEL CONTROLADOR DE VIAJE (CMTC)

Momento de verificación: Con el encendido en posición ON.

Condición de establecimiento: El BCM no recibe ningún mensaje desde el controlador de viaje (brújula/miniordenador de viaje) durante al menos 14 segundos.

CAUSAS POSIBLES
INTENTE COMUNICAR CON EL CONTROLADOR DE VIAJE (CMTC)
MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRB para entrar en Carrocería y, a continuación, Controlador de viaje. ¿Ha podido la DRB identificar o comunicar con el Controlador de viaje (CMTC)? Sí → Diríjase a 2 No → Consulte la categoría comunicaciones en busca de síntomas relacionados. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
2	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? Sí → Reemplace el módulo de control de la carrocería de acuerdo con la información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Prueba completa.	Todos

Síntoma:

***SEÑALES +/- DEL BUS EN ABIERTO O FALTA DE RESPUESTA DESDE EL MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA**

CAUSAS POSIBLES
CIRCUITOS DE MASA EN ABIERTO
MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	**NOTA: Antes de continuar, asegúrese de que la DRB puede comunicar con los otros módulos; de lo contrario, consulte el síntoma de Fallo de comunicación del bus PCI.** Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte los conectores C2 y C3 de mazo del BCM. **NOTA: Asegúrese de que todas las luces están apagadas.** Utilice una luz de prueba de 12 voltios conectada a 12 voltios para sondear cada circuito de masa. ¿La luz de prueba se ilumina en cada circuito? Sí → Reemplace el módulo de control de la carrocería de acuerdo con la información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Repare un abierto en los circuitos de masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

Síntoma:

***SEÑALES +/- DEL BUS EN ABIERTO O FALTA DE RESPUESTA DESDE EL GRUPO DE INSTRUMENTOS**

CAUSAS POSIBLES
INTENTE COMUNICAR CON EL BCM
CIRCUITO DE SALIDA DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROTEGIDO POR FUSIBLE ABIERTO
CIRCUITO B(+) PROTEGIDO POR FUSIBLE ABIERTO
CIRCUITO DE MASA ABIERTO
GRUPO DE INSTRUMENTOS
CIRCUITO DEL BUS PCI ABIERTO
MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRB para entrar en Carrocería y, a continuación, en Ordenador de carrocería. ¿Ha podido identificarse o comunicarse la DRB con el BCM? Sí → Diríjase a 2 No → Consulte la lista de síntomas para informarse sobre problemas relacionados con falta de comunicación con el BCM. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
2	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del grupo de instrumentos. 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? Sí → Diríjase a 3 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. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
3	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del grupo de instrumentos. 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? Sí → Diríjase a 4 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.	Todos

*SEÑALES +/- DEL BUS EN ABIERTO O FALTA DE RESPUESTA DESDE EL GRUPO DE INSTRUMENTOS — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
4	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del grupo de instrumentos. **NOTA: Asegúrese de que todas las luces están apagadas.** Utilice una luz de prueba de 12 voltios conectada a 12 voltios para sondear cada circuito de masa. ¿La luz de prueba se ilumina en cada circuito? Sí → Diríjase a 5 No → Repare un abierto en los circuitos de masa. Consulte los diagramas de cableado que se encuentran en la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
5	**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 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 DRB III® para seleccionar Herramientas de módulo de puerto 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 (MIC) en el conector del grupo de instrumentos (cav. 2). 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? Sí → Reemplace el Grupo de instrumentos de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 6	Todos
6	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del grupo de instrumentos. Desconecte el conector C2 de mazo del BCM. Mida la resistencia del circuito del bus PCI entre el conector del grupo de instrumentos y el conector C2 del BCM. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios? Sí → Reemplace el módulo de control de la carrocería de acuerdo con la información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Repare un abierto en el circuito del bus PCI. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

Síntoma:

***SEÑALES +/- DEL BUS EN ABIERTO O FALTA DE RESPUESTA DESDE EL MODULO DE INMOVILIZADOR CON LLAVE CENTINELA**

CAUSAS POSIBLES
INTENTE COMUNICAR CON EL BCM
CIRCUITO DE MASA ABIERTO
CIRCUITO DE SALIDA DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROTEGIDO POR FUSIBLE ABIERTO
CIRCUITO DE B(+) PROT. POR FUSIBLE ABIERTO
MODULO DE INMOVILIZADOR CON LLAVE CENTINELA (SKIM)
CIRCUITO DEL BUS PCI ABIERTO
MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRB para entrar en Carrocería y, a continuación, en Ordenador de carrocería. ¿Ha podido identificarse o comunicarse la DRB con el BCM? Sí → Diríjase a 2 No → Consulte la lista de síntomas para informarse sobre problemas relacionados con falta de comunicación con el BCM. Efectúe la VERIFICACION DEL SKIS.	Todos
2	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del SKIM. Utilice una luz de prueba de 12 voltios conectada a 12 voltios para sondear cada circuito de masa. ¿Se ilumina la luz de prueba? Sí → Diríjase a 3 No → Repare el circuito de masa en abierto. Efectúe la VERIFICACION DEL SKIS.	Todos
3	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del SKIM. 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? Sí → Diríjase a 4 No → Repare un abierto en el circuito de salida del interruptor de encendido prot. por fusible. Consulte los diagramas de cableado en la Información de servicio. Efectúe la VERIFICACION DEL SKIS.	Todos

*SEÑALES +/- DEL BUS EN ABIERTO O FALTA DE RESPUESTA DESDE EL MODULO DE INMOVILIZADOR CON LLAVE CENTINELA — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
4	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? Sí → Diríjase a 5 No → Repare un abierto en el circuito B(+) prot. por fusible. Consulte los diagramas de cableado en la Información de servicio. Efectúe la VERIFICACION DEL SKIS.	Todos
5	**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 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 DRB III® para seleccionar Herramientas de módulo de puerto 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? Sí → Reemplace el módulo de inmovilizador con llave centinela de acuerdo con la información de servicio. Efectúe la VERIFICACION DEL SKIS. No → Diríjase a 6	Todos
6	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del SKIM. Desconecte el conector C2 de mazo del BCM. Mida la resistencia del circuito del bus PCI entre el conector del SKIM y el conector C2 del BCM. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios? Sí → Reemplace el módulo de control de la carrocería de acuerdo con la información de servicio. Efectúe la VERIFICACION DEL SKIS. No → Repare un abierto en el circuito del bus PCI. Efectúe la VERIFICACION DEL SKIS.	Todos

Síntoma:

*SEÑALES +/- DEL BUS EN ABIERTO O FALTA DE RESPUESTA DESDE EL CONTROLADOR DE VIAJE (CMTC)

CAUSAS POSIBLES
INTENTE COMUNICAR CON EL BCM Y EL MIC
CIRCUITO DE SALIDA DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROTEGIDO POR FUSIBLE ABIERTO
CIRCUITO B(+) PROTEGIDO POR FUSIBLE ABIERTO
CIRCUITO DE MASA ABIERTO
BRUJULA Y MINIORDENADOR DE VIAJE (CMTC)
CIRCUITO DEL BUS PCI ABIERTO
GRUPO DE INSTRUMENTOS

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRB para entrar en Carrocería y, a continuación, en Ordenador de carrocería. Utilice la DRB para entrar en Carrocería y, a continuación, en Grupo de instrumentos electromecánicos. ¿Ha podido la DRB identificar o comunicar con el BCM y el MIC? Sí → Diríjase a 2 No → Consulte la lista de síntomas para problemas relacionados con falta de comunicación con el BCM o el MIC. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
2	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo de brújula/miniordenador de viaje. 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? Sí → Diríjase a 3 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. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

*SEÑALES +/- DEL BUS EN ABIERTO O FALTA DE RESPUESTA DESDE EL CONTROLADOR DE VIAJE (CMTC) — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo de brújula/miniordenador de viaje. 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? Sí → Diríjase a 4 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.	Todos
4	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo de brújula/miniordenador de viaje. Utilice una luz de prueba de 12 voltios conectada a 12 voltios para sondear cada circuito de masa. ¿Se ilumina la luz de prueba? Sí → Diríjase a 5 No → Repare el circuito de masa en abierto. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
5	**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 de brújula/miniordenador de viaje. 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 DRB III® para seleccionar Herramientas de módulo de puerto 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? 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. No → Diríjase a 6	Todos

*SEÑALES +/- DEL BUS EN ABIERTO O FALTA DE RESPUESTA DESDE EL CONTROLADOR DE VIAJE (CMTC) — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
6	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo de brújula/miniordenador de viaje. Desconecte el conector de mazo del grupo de instrumentos. Mida la resistencia del circuito del bus PCI entre el conector de la CMTC y el conector del grupo de instrumentos (cav. 3). ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios? Sí → Reemplace el Grupo de instrumentos de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Repare un abierto en el circuito del bus PCI. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

Síntoma:

***FALTA DE RESPUESTA DEL CONTROLADOR DE FRENOS ANTI-BLOQUEO**

CAUSAS POSIBLES
FALTA DE RESPUESTA DESDE EL CAB
COMPROBACION DE FUSIBLE DEL TABLERO DE CONEXIONES
CIRCUITO DE MASA ABIERTO
ABIERTO EN EL CIRCUITO DE SALIDA DEL INTERRUPTOR DE ENC. PROT. POR FUSIBLE
MODULO DE CONTROLADOR DE FRENOS ANTIBLOQUEO (CAB)
CIRCUITO DEL BUS PCI ABIERTO
MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	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 módulo de control de la carrocería (BCM). ¿Puede la DRB identificar o comunicarse con alguno de los módulos? Sí → Diríjase a 2 No → Consulte la categoría Comunicaciones y proceda con el síntoma Fallo de comunicación del bus PCI. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL ABS - VER 1.	Todos
2	Coloque el encendido en posición OFF. Retire e inspeccione el fusible nº 4 del tablero de conexiones. ¿Está abierto el fusible? Sí → Compruebe si existe un corto a masa en el circuito de salida del interruptor de encendido prot. por fusible. Consulte los diagramas de cableado en la Información de servicio. Reemplace el fusible nº 4. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL ABS - VER 1. No → Diríjase a 3	Todos
3	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del CAB. 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? Sí → Diríjase a 4 No → Repare un abierto en los circuitos de masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL ABS - VER 1.	Todos

*FALTA DE RESPUESTA DEL CONTROLADOR DE FRENOS ANTIBLOQUEO — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
4	Coloque el encendido en posición OFF. **NOTA: Asegúrese de que el fusible nº 4 está instalado en el tablero de conexiones.** Desconecte el conector de mazo del CAB. 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? Sí → Diríjase a 5 No → Repare el circuito de salida del interruptor de encendido protegido por fusible en abierto. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL ABS - VER 1.	Todos
5	**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 CAB. 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 DRB III® para seleccionar Herramientas de módulo de puerto 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 CAB. 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? Sí → Reemplace el controlador de frenos antibloqueo (CAB) según la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL ABS - VER 1. No → Diríjase a 6	Todos
6	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del CAB. Desconecte el conector C3 de mazo del BCM. Mida la resistencia del circuito del bus PCI entre el conector del CAB y el conector C3 del BCM. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios? Sí → Reemplace el módulo de control de la carrocería de acuerdo con la información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL ABS - VER 1. No → Repare un abierto en el circuito del bus PCI. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL ABS - VER 1.	Todos

Síntoma:

*FALTA DE RESPUESTA DESDE EL SIACM IZQUIERDO

CAUSAS POSIBLES
INVESTIGACION DEL ORC
CIRCUITO DE MASA ABIERTO
CIRCUITO DE SALIDA (RUN/START) DE INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROTEGIDO POR FUSIBLE ABIERTO
MODULO DE CONTROL DE AIRBAG DE IMPACTO LATERAL IZQUIERDO
CIRCUITO DEL BUS PCI ABIERTO
MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	**Nota: asegúrese de que la batería está completamente cargada.** 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? Sí → Consulte la lista de síntomas y efectúe el síntoma Pérdida de encendido (RUN/START). Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1. No → Diríjase a 2	Todos
2	**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. Utilice una luz de prueba de 12 voltios conectada a 12 voltios para sondear ambos circuitos de masa. ¿La luz de prueba se ilumina en cada circuito? Sí → Diríjase a 3 No → Repare el circuito de masa en abierto. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1. **Nota: al volver a conectar los componentes del sistema airbag debe colocarse el encendido en posición OFF y desconectarse la batería.**	Todos

*FALTA DE RESPUESTA DESDE EL SIACM IZQUIERDO — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	**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. Coloque el encendido en posición ON y, a continuación, vuelva a conectar la batería. Mida el voltaje del circuito de salida RUN/START del interruptor de encendido prot. por fusible. ¿Está el voltaje por encima de 6,0 voltios? Sí → Diríjase a 4 No → Repare un abierto en el circuito de salida RUN/START del interruptor de encendido prot. por fusible. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1. **Nota: al volver a conectar los componentes del sistema airbag debe colocarse el encendido en posición OFF y desconectarse la batería.**	Todos
4	**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.** **ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION OFF, DESCONECTE LA BATERIA Y ESPERE DOS MINUTOS ANTES DE CONTINUAR.** Desconecte el conector de mazo del módulo de control de airbag de impacto lateral izquierdo. Coloque el encendido en posición ON y, a continuación, vuelva a conectar la batería. 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 DRB III® para seleccionar Herramientas de módulo de puerto 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 módulo de control de airbag de impacto lateral izquierdo. Observe la visualización de voltaje del osciloscopio de la DRB. ¿Cambia el voltaje de 0 a aproximadamente 7,5 voltios? 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. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1. No → Diríjase a 5	Todos

*FALTA DE RESPUESTA DESDE EL SIACM IZQUIERDO — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
5	**ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION OFF, DESCONECTE LA BATERIA Y ESPERE DOS MINUTOS ANTES DE CONTINUAR.** Desconecte el conector de mazo del módulo de control de airbag de impacto lateral izquierdo. Desconecte el conector C2 de mazo del BCM. Mida la resistencia del circuito del bus PCI entre el conector del SIACM izquierdo y el conector C2 del BCM. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios? Sí → Reemplace el módulo de control de la carrocería de acuerdo con la información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1. No → Repare un abierto en el circuito del bus PCI. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.	Todos

Síntoma:

***FALTA DE RESPUESTA DESDE EL ORC**

CAUSAS POSIBLES
COMPRUEBE SI EXISTE VOLTAJE EN EL ORC
CIRCUITO DE MASA DEL ORC ABIERTO
CONTROLADOR DE SUJECION DE OCUPANTES
CIRCUITO DEL BUS PCI ABIERTO
MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Asegúrese de que la batería está completamente cargada. **ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION OFF, DESCONECTE LA BATERIA Y ESPERE DOS MINUTOS ANTES DE CONTINUAR.** Desconecte el conector de mazo del controlador de sujeción de ocupantes. Coloque el encendido en posición ON y, a continuación, vuelva a conectar la batería. Utilice una luz de prueba de 12 voltios conectada a masa para sondear 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. NOTA: Un circuito abierto no provocará una condición de FALTA DE RESPUESTA. ¿Se ilumina la luz de prueba en ambos circuitos? Sí → Diríjase a 2 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. Reemplace los fusibles si fuese necesario. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1. **NOTA: Cuando vuelva a conectar componentes del sistema airbag, el encendido debe estar en posición OFF y la batería desconectada.**	Todos
2	**Asegúrese de que la batería está completamente cargada.** **ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION OFF, DESCONECTE LA BATERIA Y ESPERE DOS MINUTOS ANTES DE CONTINUAR.** Desconecte el conector de mazo del controlador de sujeción de ocupantes. Utilice una luz de prueba de 12 voltios conectada a 12 voltios para sondear cada circuito de masa. ¿Se ilumina la luz de prueba? Sí → Diríjase a 3 No → Repare el circuito de masa en abierto. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1. **Al volver a conectar los componentes del sistema airbag debe colocarse el encendido en posición OFF y desconectarse la batería.**	Todos

*FALTA DE RESPUESTA DESDE EL ORC — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	**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.** **ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION OFF, DESCONECTE LA BATERIA Y ESPERE DOS MINUTOS ANTES DE CONTINUAR.** Desconecte el conector de mazo del controlador de sujeción de ocupantes. Coloque el encendido en posición ON y, a continuación, vuelva a conectar la batería. 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 DRB III® para seleccionar Herramientas de módulo de puerto 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 ORC. Observe la visualización de voltaje del osciloscopio de la DRB. ¿Cambia el voltaje de 0 a aproximadamente 7,5 voltios? Sí → Reemplace el controlador de sujeción de ocupantes 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. No → Diríjase a 4	Todos
4	**ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION OFF, DESCONECTE LA BATERIA Y ESPERE DOS MINUTOS ANTES DE CONTINUAR.** Desconecte el conector de mazo del controlador de sujeción de ocupantes. Desconecte el conector C2 de mazo del BCM. Mida la resistencia del circuito del bus PCI entre el conector del ORC y el conector C2 del BCM. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios? Sí → Reemplace el módulo de control de la carrocería de acuerdo con la información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1. No → Repare un abierto en el circuito del bus PCI. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.	Todos

Síntoma:

*FALTA DE RESPUESTA DESDE EL PCM (BUS PCI)

CAUSAS POSIBLES
FALTA DE RESPUESTA PCI DEL PCM
MODULO DE CONTROL DEL MECANISMO DE CAJA DE CAMBIOS
CIRCUITO DEL BUS PCI ABIERTO
MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Coloque el encendido en la posición ON. **NOTA: En cuanto uno o más módulos comunican con la DRB, responda a la pregunta.** Utilice la DRB para entrar en Carrocería y, a continuación, en Ordenador de carrocería. Utilice la DRB para entrar en Carrocería y, a continuación, en Grupo de instrumentos electromecánicos (MIC). ¿Ha podido establecer comunicación con alguno de los módulos? Sí → Diríjase a 2 No → Consulte el síntoma Fallo de comunicación con el bus PCI en la categoría Comunicación. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL MECANISMO DE CAJA DE CAMBIOS - VER 1.	Todos

*FALTA DE RESPUESTA DESDE EL PCM (BUS PCI) — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
2	Utilice la DRB para leer los códigos de diagnóstico de fallos del PCM. Esto es para asegurarse de que los circuitos de alimentación eléctrica y masas al PCM funcionan correctamente. **NOTA: Si la DRB no detecta ningún DTC del PCM, siga el recorrido del síntoma FALTA DE RESPUESTA AL PCM (SCI solamente).** Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C2 de mazo del PCM. 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 DRB III® para seleccionar Herramientas de módulo de puerto 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 C2 del PCM. 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? Sí → Utilizando la información de servicio, reemplace y programe el módulo de control del mecanismo de caja de cambios. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL MECANISMO DE CAJA DE CAMBIOS - VER 1. No → Diríjase a 3	Todos
3	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C2 de mazo del PCM. Desconecte el conector C3 de mazo del BCM. Mida la resistencia del circuito del bus PCI entre el conector C2 del PCM y el conector C3 del BCM. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios? Sí → Reemplace el módulo de control de la carrocería de acuerdo con la información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL MECANISMO DE CAJA DE CAMBIOS - VER 1. No → Repare un abierto en el circuito del bus PCI. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL MECANISMO DE CAJA DE CAMBIOS - VER 1.	Todos

Síntoma:

*FALTA DE RESPUESTA DESDE EL PCM (SCI SOLAMENTE)

CAUSAS POSIBLES
COMPRUEBE LOS CIRCUITOS DE ALIMENTACION Y MASA DEL PCM
CIRCUITO DE CAJA DE CAMBIOS 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 CAJA DE CAMBIOS DE SCI EN CORTO A MASA
CIRCUITO DE RECEPCION DE SCI EN CORTO A MASA
CIRCUITO DE RECEPCION DE SCI ABIERTO
CIRCUITO DE CAJA DE CAMBIOS DE SCI ABIERTO
MODULO DE CONTROL DEL MECANISMO DE CAJA DE CAMBIOS

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Efectúe el síntoma Comprobación de circuitos de alimentación y masa del PCM en la categoría Capacidad de conducción. **NOTA: Con la DRBIII® en el modo de herramienta de exploración genérica, intente comunicar con el PCM.** **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.** ¿Ha superado el vehículo esta prueba? Sí → Diríjase a 2 No → Repare lo necesario. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL MECANISMO DE CAJA DE CAMBIOS - VER 1.	Todos
2	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del PCM. Desconecte la DRB del DLC. Mida la resistencia entre masa y el circuito de transmisión de SCI. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios? Sí → Diríjase a 3 No → Diríjase a 4	Todos

*FALTA DE RESPUESTA DESDE EL PCM (SCI SOLAMENTE) — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	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? Sí → Repare un corto a masa en el circuito de transmisión de SCI. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL MECANISMO DE CAJA DE CAMBIOS - VER 1. No → Reemplace el módulo de control de la transmisión de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL MECANISMO DE CAJA DE CAMBIOS - VER 1.	Todos
4	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte la DRB del DLC. Desconecte el conector 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 conector del DLC (cav. 7). ¿Está el voltaje por encima de 1,0 voltios? Sí → Repare un corto a tensión en el circuito de transmisión de SCI. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL MECANISMO DE CAJA DE CAMBIOS - VER 1. No → Diríjase a 5	Todos
5	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte la DRB del DLC. Desconecte el conector de mazo del PCM. Coloque el encendido en posición ON. Mida el voltaje del circuito de recepción de SCI en el conector del DLC (cav. 6). ¿Está el voltaje por encima de 1,0 voltios? Sí → Repare un corto a tensión en el circuito de recepción de SCI. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL MECANISMO DE CAJA DE CAMBIOS - VER 1. No → Diríjase a 6	Todos
6	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte la DRB del DLC. Desconecte el conector 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? Sí → Repare el corto entre el circuito de transmisión y el circuito de recepción de SCI. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL MECANISMO DE CAJA DE CAMBIOS - VER 1. No → Diríjase a 7	Todos

*FALTA DE RESPUESTA DESDE EL PCM (SCI SOLAMENTE) — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
7	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del PCM. Desconecte la DRB del DLC. Mida la resistencia entre masa y el circuito de recepción de SCI. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios? Sí → Repare un corto a masa en el circuito de recepción de SCI. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL MECANISMO DE CAJA DE CAMBIOS - VER 1. No → Diríjase a 8	Todos
8	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del PCM. Desconecte la DRB del DLC. Mida la resistencia del circuito de recepción de SCI entre el conector del PCM y el DLC. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios? Sí → Diríjase a 9 No → Repare un abierto en el circuito de recepción de SCI. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL MECANISMO DE CAJA DE CAMBIOS - VER 1.	Todos
9	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del PCM. Desconecte la DRB del DLC. Mida la resistencia del circuito de transmisión de SCI entre el conector del PCM y el DLC. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios? Sí → Diríjase a 10 No → Repare un abierto en el circuito de transmisión de SCI. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL MECANISMO DE CAJA DE CAMBIOS - VER 1.	Todos
10	Si no quedan otras causas posibles, vea la reparación. Repare Utilizando la información de servicio, reemplace y programe el módulo de control del mecanismo de caja de cambios. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL MECANISMO DE CAJA DE CAMBIOS - VER 1.	Todos

Síntoma:

*FALTA DE RESPUESTA DESDE LA RADIO

CAUSAS POSIBLES
FALTA DE RESPUESTA DESDE LA RADIO
REEMPLACE EL FUSIBLE Nº 14
RADIO EN CORTO A MASA
CIRCUITO DE SALIDA DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROTEGIDO POR FUSIBLE EN CORTO A MASA
TABLERO DE CONEXIONES EN CORTO A MASA
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
RADIO EN ABIERTO INTERNAMENTE
CIRCUITO DEL BUS PCI ABIERTO
MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	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 módulo de control de la carrocería (BCM). ¿Puede la DRB identificar o comunicarse con alguno de los módulos? Sí → Diríjase a 2 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.	Todos
2	Coloque el encendido en posición OFF. Retire e inspeccione el fusible nº 14 del tablero de conexiones. ¿Está abierto el fusible? Sí → Diríjase a 3 No → Diríjase a 6	Todos

*FALTA DE RESPUESTA DESDE LA RADIO — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	Coloque el encendido en posición OFF. Reemplace el fusible nº 14 del tablero de conexiones. Coloque el encendido en la posición ON. Encienda la radio. Retire e inspeccione el fusible nº 14 del tablero de conexiones. ¿Está abierto el fusible? Sí → Diríjase a 4 No → Compruebe si existe un corto a masa intermitente en el circuito de salida del interruptor de encendido prot. por fusible. Consulte los diagramas de cableado en la información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
4	Coloque el encendido en posición OFF. Reemplace el fusible nº 14 del tablero de conexiones. Desconecte el conector C1 de mazo de la radio. Coloque el encendido en la posición ON. Retire e inspeccione el fusible nº 14 del tablero de conexiones. ¿Está abierto el fusible? Sí → Diríjase a 5 No → Reemplace la radio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
5	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C1 de mazo de la radio. Desconecte el conector C7 de mazo del tablero de conexiones. Mida la resistencia entre el circuito de masa y el de salida del interruptor de encendido prot. por fusible. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios? Sí → Repare el circuito de salida del interruptor de encendido prot. por fusible en corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Reemplace el tablero de conexiones de acuerdo con la información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
6	Coloque el encendido en posición OFF. **NOTA: Asegúrese de que el fusible nº 14 está instalado en el tablero de conexiones.** Desconecte el conector C1 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? Sí → Diríjase a 7 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.	Todos

*FALTA DE RESPUESTA DESDE LA RADIO — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
7	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C1 de mazo de la radio. 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? Sí → Diríjase a 8 No → Repare un abierto en el circuito B(+) prot. por fusible. Consulte los diagramas de cableado en la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
8	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C1 de mazo de la radio. Utilice una luz de prueba de 12 voltios conectada a 12 voltios para sondear cada circuito de masa. ¿Se ilumina la luz de prueba? Sí → Diríjase a 9 No → Repare el circuito de masa en abierto. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
9	**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 C1 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 DRB III® para seleccionar Herramientas de módulo de puerto 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? Sí → Reemplace la radio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 10	Todos

*FALTA DE RESPUESTA DESDE LA RADIO — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
10	Desconecte el conector C1 de mazo de la radio. Desconecte el conector C2 de mazo del BCM. Mida la resistencia del circuito del bus PCI entre el conector de la radio y el conector C2 del BCM. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios? Sí → Reemplace el módulo de control de la carrocería de acuerdo con la información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Repare un abierto en el circuito del bus PCI. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

Síntoma:

***FALTA DE RESPUESTA DESDE EL SIACM DERECHO**

CAUSAS POSIBLES
INVESTIGACION DEL ORC
CIRCUITO DE MASA ABIERTO
CIRCUITO DE SALIDA (RUN/START) DE INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROTEGIDO POR FUSIBLE ABIERTO
MODULO DE CONTROL DE AIRBAG DE IMPACTO LATERAL DERECHO
CIRCUITO DEL BUS PCI ABIERTO
MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	**Nota: asegúrese de que la batería está completamente cargada.** 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? Sí → Consulte la lista de síntomas y efectúe el síntoma Pérdida de encendido (RUN/START). Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1. No → Diríjase a 2	Todos
2	**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. Utilice una luz de prueba de 12 voltios conectada a 12 voltios para sondear cada circuito de masa. ¿Se ilumina la luz de prueba? Sí → Diríjase a 3 No → Repare el circuito de masa en abierto. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1. **Nota: al volver a conectar los componentes del sistema airbag debe colocarse el encendido en posición OFF y desconectarse la batería.**	Todos

*FALTA DE RESPUESTA DESDE EL SIACM DERECHO — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	**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. Coloque el encendido en posición ON y, a continuación, vuelva a conectar la batería. Mida el voltaje del circuito de salida RUN/START del interruptor de encendido prot. por fusible. ¿Está el voltaje por encima de 6,0 voltios? Sí → Diríjase a 4 No → Repare un abierto en el circuito de salida RUN/START del interruptor de encendido prot. por fusible. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1. **Nota: al volver a conectar los componentes del sistema airbag debe colocarse el encendido en posición OFF y desconectarse la batería.**	Todos
4	**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.** **ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION OFF, DESCONECTE LA BATERIA Y ESPERE DOS MINUTOS ANTES DE CONTINUAR.** Desconecte el conector de mazo del módulo de control de airbag de impacto lateral derecho. Coloque el encendido en posición ON y, a continuación, vuelva a conectar la batería. 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 DRB III® para seleccionar Herramientas de módulo de puerto 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 módulo de control de airbag de impacto lateral derecho. Observe la visualización de voltaje del osciloscopio de la DRB. ¿Cambia el voltaje de 0 a aproximadamente 7,5 voltios? 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. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1. No → Diríjase a 5	Todos

*FALTA DE RESPUESTA DESDE EL SIACM DERECHO — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
5	**ADVERTENCIA: COLOQUE EL ENCENDIDO EN POSICION OFF, DESCONECTE LA BATERIA Y ESPERE DOS MINUTOS ANTES DE CONTINUAR.** Desconecte el conector de mazo del módulo de control de airbag de impacto lateral derecho. Desconecte el conector C2 de mazo del BCM. Mida la resistencia del circuito del bus PCI entre el conector del SIACM derecho y el conector C2 del BCM. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios? Sí → Reemplace el módulo de control de la carrocería de acuerdo con la información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1. No → Repare un abierto en el circuito del bus PCI. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1.	Todos

Síntoma:

*FALTA DE RESPUESTA DESDE EL MODULO DE CONTROL DE LA CAJA DE CAMBIOS

CAUSAS POSIBLES
FALTA DE RESPUESTA DESDE EL MODULO DE CONTROL DE LA 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 B(+) PROT. POR FUSIBLE ABIERTO
CIRCUITOS DE MASA ABIERTOS
MODULO DE CONTROL DE LA CAJA DE CAMBIOS
CIRCUITO DEL BUS PCI ABIERTO
MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRB para intentar comunicar con el Módulo de control del mecanismo de transmisión (PCM). Utilice la DRB para intentar comunicar con el módulo de control de la carrocería (BCM). ¿Pudo la DRB identificar o establecer comunicación con ambos módulos? Sí → Diríjase a 2 No → Consulte la categoría Comunicaciones y efectúe el síntoma apropiado. Efectúe PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CAJA DE CAMBIOS 41TE - VER 1.	Todos
2	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del TCM. Coloque el encendido en la posición ON. Utilice una luz de prueba de 12 voltios conectada a masa para sondear el circuito de salida (RUN/START) del interruptor de encendido prot. por fusible. **Nota: La luz debe iluminarse con intensidad; si no lo hace, o apenas se enciende, el circuito deberá repararse. Si existe alguna duda, al comprobar el circuito compare la intensidad de iluminación con la intensidad con que se conecta directamente al borne positivo de la batería.** ¿Se ilumina la luz de prueba? Sí → Diríjase a 3 No → Repare un abierto en el circuito de salida (RUN/START) del interruptor prot. por fusible. Consulte los diagramas de cableado situados en la Información de servicio. Efectúe PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CAJA DE CAMBIOS 41TE - VER 1.	Todos

*FALTA DE RESPUESTA DESDE EL MODULO DE CONTROL DE LA CAJA DE CAMBIOS — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del TCM. Retire el relé del motor de arranque del PDC. Utilice una luz de prueba de 12 voltios conectada a masa para sondear el circuito de salida (START) del interruptor de encendido prot. por fusible. **Nota: La luz debe iluminarse con intensidad; si no lo hace, o apenas se enciende, el circuito deberá repararse. Si existe alguna duda, al comprobar el circuito compare la intensidad de iluminación con la intensidad con que se conecta directamente al borne positivo de la batería.** Observe la luz de prueba mientras coloca momentáneamente el interruptor de encendido en posición START. ¿Se ilumina la luz de prueba? Sí → Diríjase a 4 No → Repare un abierto en el circuito de salida (START) del interruptor prot. por fusible. Consulte los diagramas de cableado situados en la Información de servicio. Efectúe PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CAJA DE CAMBIOS 41TE - VER 1. **Nota: Vuelva a instalar el relé del motor de arranque original.**	Todos
4	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 sondear el circuito B(+) prot. por fusible. **Nota: La luz debe iluminarse con intensidad; si no lo hace, o apenas se enciende, el circuito deberá repararse. Si existe alguna duda, al comprobar el circuito compare la intensidad de iluminación con la intensidad con que se conecta directamente al borne positivo de la batería.** ¿Se ilumina la luz de prueba? Sí → Diríjase a 5 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 PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CAJA DE CAMBIOS 41TE - VER 1.	Todos
5	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del TCM. Utilice una luz de prueba de 12 voltios conectada a 12 voltios para sondear cada circuito de masa en el conector del TCM. **NOTA: La luz debe iluminarse con intensidad, si no se enciende o lo hace levemente, debe repararse el circuito. Si tiene dudas, compare la intensidad al comprobar el circuito con la intensidad cuando se conecta directamente al borne negativo de la batería.** ¿Se ilumina la luz en todos los circuitos de masa? Sí → Diríjase a 6 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 PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CAJA DE CAMBIOS 41TE - VER 1.	Todos

*FALTA DE RESPUESTA DESDE EL MODULO DE CONTROL DE LA CAJA DE CAMBIOS — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
6	**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 DRB III® para seleccionar Herramientas de módulo de puerto 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? Sí → Reemplace el módulo de control de la transmisión de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CAJA DE CAMBIOS 41TE - VER 1. No → Diríjase a 7	Todos
7	Desconecte el conector de mazo del TCM. Desconecte el conector C3 de mazo del BCM. Mida la resistencia del circuito del bus PCI entre el conector del TCM y el conector C3 del BCM. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios? Sí → Reemplace el módulo de control de la carrocería de acuerdo con la información de servicio. Efectúe PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CAJA DE CAMBIOS 41TE - VER 1. No → Repare un abierto en el circuito del bus PCI. Efectúe PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CAJA DE CAMBIOS 41TE - VER 1.	Todos

Síntoma:

***FALLO DE COMUNICACION DEL BUS PCI**

CAUSAS POSIBLES
DEFECTO INTERMITENTE DE MAZO DEL CABLEADO
CIRCUITO DEL BUS PCI ABIERTO EN EL CONECTOR DE ENLACE DE DATOS (DLC)
VOLTAJE ALTO EN CIRCUITOS DEL BUS PCI EN CONECTORES DEL BCM
MODULO (BUS PCI EN CORTO A VOLTAJE)
CIRCUITO DEL BUS PCI EN CORTO A VOLTAJE
RESISTENCIA A MASA BAJA EN CIRCUITOS DEL BUS PCI EN CONECTORES DEL BCM
MODULO (BUS PCI EN CORTO A MASA)
CIRCUITO DEL BUS PCI EN CORTO A MASA

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	**Nota: antes de comenzar determine los módulos con que está equipado este vehículo.** **Nota: Cuando intente comunicar con cualquiera de los módulos de este vehículo, la DRB visualizará 1 de 2 errores de comunicación diferentes: un mensaje de FALTA DE RESPUESTA o un mensaje de ABIERTO EN SEÑALES (+/-) DEL BUS.** Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRB para intentar comunicar con los módulos de control siguientes: Módulo de control de la carrocería (BCM) Grupo de instrumentos (MIC) Controlador de sujeciones de ocupantes (ORC) Controlador de frenos antibloqueo (CAB) ¿Ha podido la DRB comunicar con uno o más módulos? Sí → Diríjase a 2 No → Diríjase a 3	Todos
2	Coloque el encendido en posición OFF. **Nota: Inspeccione visualmente los conectores del mazo del cableado asociado. Compruebe si existe algún cable con rozamiento, perforado o parcialmente roto respectivamente.** **Nota: Inspeccione visualmente el mazo del cableado asociado. Compruebe si hay algún terminal roto, doblado, desplazado hacia afuera o corroído.** **Nota: si la DRB solamente no puede comunicar con un módulo, consulte la lista de la categoría correspondiente para informarse sobre el síntoma relacionado.** ¿Ha encontrado algún problema? Sí → Repare el mazo/conectores del cableado según sea necesario. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Prueba completa.	Todos

*FALLO DE COMUNICACION DEL BUS PCI — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C2 de mazo del BCM. Desconecte la DRB desde el conector de enlace de datos (DLC). Mida la resistencia del circuito del bus PCI entre el conector de enlace de datos (DLC) y el conector C2 del BCM. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios? Sí → Diríjase a 4 No → Repare un abierto en el circuito del bus PCI. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
4	**NOTA: Vuelva a conectar el conector C2 de mazo del BCM.** 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 4,0 voltios? Sí → Diríjase a 5 No → Diríjase a 7	Todos
5	**Nota: antes de comenzar determine los módulos con que está equipado este vehículo.** Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte los conectores C2 y C3 de mazo del BCM. Coloque el encendido en la posición ON. Mida el voltaje de cada circuito del bus PCI en los conectores C2 y C3 del BCM. ¿Se mantiene el voltaje constante por encima de 4,0 voltios en alguna medición? Sí → Diríjase a 6 No → Reemplace el módulo de control de la carrocería de acuerdo con la información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

*FALLO DE COMUNICACION DEL BUS PCI — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
6	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el módulo que corresponde al circuito del bus PCI cuya medición se ha mantenido constante por encima de 4,0 voltios. Coloque el encendido en la posición ON. **NOTA: Si el voltaje del circuito del bus PCI para la radio era superior a 4,0 voltios y está equipado con cambiador de CD, desconecte el cambiador de CD antes de la radio.** **NOTA: Si el voltaje del circuito del bus PCI para el grupo de instrumentos (MIC) era superior a 4,0 voltios y está equipado con brújula/miniordenador de viaje (CMTC), desconecte la CMTC antes del MIC.** **NOTA: Si el voltaje del circuito del bus PCI para los airbag laterales (si está equipado) era superior a 4,0 voltios, desconecte cada módulo uno a uno.** Mida el voltaje del circuito del bus PCI cuya medición anterior era superior a 4,0 voltios. ¿Se mantiene el voltaje constante por encima de 4,0 con el módulo desconectado? Sí → Repare el circuito del bus PCI cuya medición era superior a 4,0 voltios en corto a tensión. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Reemplace el módulo que ha provocado el corto a tensión en el circuito del bus PCI. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
7	**Nota: antes de comenzar determine los módulos con que está equipado este vehículo.** Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el cable negativo de la batería. Desconecte los conectores C2 y C3 de mazo del BCM. Mida la resistencia entre masa y cada uno de los circuitos del bus PCI en los conectores C2 y C3 del BCM. ¿Está la resistencia por debajo de 1.000,0 ohmios en alguna de las mediciones? Sí → Diríjase a 8 No → Reemplace el módulo de control de la carrocería de acuerdo con la información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

*FALLO DE COMUNICACION DEL BUS PCI — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
8	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el cable negativo de la batería. Desconecte el módulo que corresponda al circuito del bus PCI con una medición de resistencia por debajo de 1000,0 ohmios. **NOTA: Si la resistencia del circuito del bus PCI para la radio era inferior a 1.000,0 ohmios y está equipado con cambiador de CD, desconecte el cambiador de CD antes de la radio.** **NOTA: Si la resistencia del circuito del bus PCI para el grupo de instrumentos (MIC) era inferior a 1.000,0 ohmios y está equipado con brújula/ miniordenador de viaje (CMTC), desconecte la CMTC antes del MIC.** **NOTA: Si la resistencia del circuito del bus PCI para los airbag laterales (si está equipado) era inferior a 1.000,0 ohmios, desconecte cada módulo uno a uno.** Mida la resistencia entre masa y el circuito del bus PCI cuya medición era inferior a 1,000.0 ohmios. ¿Está la resistencia por debajo de 1000,0 ohmios con el módulo desconectado? Sí → Repare el circuito del bus PCI cuya resistencia estaba por debajo de 1.000,0 ohmios en corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Reemplace el módulo que ha provocado el corto a masa en el circuito del bus PCI. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

Síntoma:

NO SE RECIBEN MENSAJES DEL BCM

Momento de verificación y condición de establecimiento:

NO SE RECIBEN MENSAJES DEL BCM

Momento de verificación: Con el encendido en posición ON.

Condición de establecimiento: Este DTC se establecerá si la brújula/miniordenador de viaje (CMTC) no recibe mensajes desde el BCM.

CAUSAS POSIBLES
PRESENCIA DE DTC
CONDICION INTERMITENTE
BRUJULA Y MINIORDENADOR DE VIAJE

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRB III® para intentar comunicar con el BCM. ¿Ha podido la DRB III® identificar o comunicar con el BCM? Sí → Diríjase a 2 No → Consulte la categoría Comunicación y efectúe el síntoma apropiado. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
2	Utilice la DRB para borrar los DTC. Coloque el encendido en posición ON y espere aproximadamente 1 minuto. Utilice la DRBIII® para leer los DTC. ¿Reaparece el DTC? 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. No → Consulte los diagramas de cableado que se encuentran en la Información de servicio como ayuda para aislar un posible corto o abierto intermitente en el cableado. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

Síntoma:

FALLO DE LA BRUJULA

CAUSAS POSIBLES
LA BRUJULA NO SE CALIBRA
BRUJULA Y MINIORDENADOR DE VIAJE

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Efectúe la autocomprobación de la brújula y miniordenador de viaje. Coloque el encendido en posición OFF. Pulse y mantenga pulsado los botones STEP y COMPASS/TEMP. Coloque el encendido en la posición ON. **NOTA: La autocomprobación de la brújula y miniordenador de viaje también puede iniciarse empleando la DRBIII®.** Durante la autocomprobación de la brújula y miniordenador de viaje se efectuarán las comprobaciones siguientes: Se iluminarán todos los segmentos de la pantalla VF Se comprobará la memoria de la CMTC, las comunicaciones y el interior de la brújula Se comprobarán las comunicaciones de la CMTC/UGDO (si está equipado) Una vez completada la autocomprobación se visualizará PASS (superada), FAIL (fallo), BUS, BUS 1 o BUS 2. ¿Ha visualizado la brújula y miniordenador de viaje ″FAIL″? 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. No → Diríjase a 2	Todos
2	Desplace el vehículo a una zona sin objetos metálicos voluminosos ni líneas eléctricas aéreas. Intente calibrar la brújula. Coloque el encendido en la posición ON. Pulse y mantenga pulsados los botones STEP y US/M simultáneamente hasta que el indicador CAL comience a destellar y, a continuación, suelte los botones. Conduzca el vehículo realizando 3 círculos completos de 360 grados, a menos de 5 MPH (8 KM/H). El indicador CAL debería apagarse. Utilice la DRB III® para borrar los DTC. Coloque el encendido en posición ON y espere aproximadamente 1 minuto. Utilice la DRB III® para leer los DTC. ¿Reaparece el DTC? 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. No → Si la brújula no se calibra, es posible que sea necesario desimantar el vehículo. Consulte la Información de servicio. Una vez efectuada la desimantación, intente volver a calibrar la brújula. Si la brújula no se calibra, reemplace la CMTC. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

Síntoma:

FALLO INTERNO

CAUSAS POSIBLES
BRUJULA Y MINIORDENADOR DE VIAJE

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRB III® para borrar los DTC. Cicle el encendido y espere aproximadamente 1 minuto. Utilice la DRB III® para leer los DTC. ¿Ha vuelto a establecerse el DTC? 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. 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: Este DTC se establecerá si la brújula/miniordenador de viaje (CMTC) no recibe mensajes desde el PCM.

CAUSAS POSIBLES
CONDICION INTERMITENTE
PRESENCIA DE DTC
BRUJULA Y MINIORDENADOR DE VIAJE

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	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? Sí → Diríjase a 2 No → Consulte los diagramas de cableado que se encuentran en la Información de servicio como ayuda para aislar un posible corto o abierto intermitente en el cableado. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
2	Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRB para entrar en Ordenador de carrocería, en Pruebas de sistemas y, a continuación, en Monitor de PCM. ¿Visualiza la DRB: PCM activo en el BUS? 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. No → Consulte la categoría Comunicación y efectúe el síntoma apropiado. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

Lista de síntomas:

***CONSUMO MEDIO DE COMBUSTIBLE QUE NO FUNCIONA O ES INCORRECTO**
***DISTANCIA A DEPOSITO VACIO QUE NO FUNCIONA O ES INCORRECTA**
***TIEMPO TRANSCURRIDO QUE NO FUNCIONA O ES INCORRECTO**
***CONSUMO INSTANTANEO DE COMBUSTIBLE QUE NO FUNCIONA O ES INCORRECTO**
CUENTAKILOMETROS PARCIAL QUE NO FUNCIONA O ES 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 QUE NO FUNCIONA O ES INCORRECTO.

CAUSAS POSIBLES
BRUJULA Y MINIORDENADOR DE VIAJE

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	**NOTA: Antes de continuar, diagnostique y repare cualquier DTC del BCM, PCM o de COMUNICACION.** Si todas las causas posibles mencionadas funcionan correctamente, vea la reparación. Repare Reemplace la brújula y miniordenador de viaje de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

Síntoma:

***BRUJULA Y MINIORDENADOR DE VIAJE 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

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	**NOTA: Antes de continuar, diagnostique y repare cualquier DTC del BCM, PCM o de COMUNICACION.** Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo de brújula y miniordenador de viaje. Mida el voltaje entre el circuito B(+) prot. por fusible y masa. ¿Está el voltaje por encima de 10,5 voltios? Sí → Diríjase a 2 No → Repare el abierto en el circuito B(+) protegido por fusible. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
2	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo de brújula y miniordenador de viaje. Coloque el encendido en la posición ON. Mida el voltaje entre el circuito de salida del interruptor de encendido prot. por fusible y masa. ¿El voltaje está por debajo de 10,5 voltios? Sí → Repare el circuito de salida del interruptor de encendido protegido por fusible en abierto. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 3	Todos
3	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo de brújula y miniordenador de viaje. Mida la resistencia entre masa y el circuito de masa de la CMTC. ¿Está la resistencia por encima de 5,0 ohmios? Sí → Repare el circuito de masa en abierto. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Reemplace la brújula y miniordenador de viaje de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

Síntoma:

***VISUALIZACION DE TEMPERATURA EXTERIOR IMPRECISA O QUE NO FUNCIONA**

CAUSAS POSIBLES
SENSOR DE TEMPERATURA AMBIENTE
BRUJULA Y MINIORDENADOR DE VIAJE

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	**NOTA: Antes de continuar con esta prueba, asegúrese de que el CMTC establece comunicación a través del bus PCI.** **NOTA: El sensor de temperatura ambiente está conectado por cable al PCM. Antes de continuar con esta prueba, diagnostique y repare cualquier DTC del PCM.** Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del sensor de temperatura ambiente. Mida la resistencia del sensor de temperatura ambiente empleando los valores de temperatura y resistencia siguientes: Resistencia del sensor 10° C (50° F) = 17,99 – 21,81 kiloohmios Resistencia del sensor 20° C (68° F) = 11,37 – 13,61 kiloohmios Resistencia del sensor 25° C (77° F) = 9,12 – 10,88 kiloohmios Resistencia del sensor 30° C (86° F) = 7,37 – 8,75 kiloohmios Resistencia del sensor 40° C (104° F) = 4,90 – 5,75 kiloohmios Resistencia del sensor 50° C (122° F) = 3,33 – 3,88 kiloohmios ¿La medición de resistencia del sensor de temperatura ambiente se encuentra entre las especificaciones mín. y máx.? Sí → Prueba completa. No → Reemplace el sensor de temperatura ambiente. NOTA: Después de cualquier reparación de un problema de sensor de temperatura ambiente, el vehículo deberá conducirse durante 5 kilómetros (3 millas) a más de 40 km/h (25 MPH) para actualizar la visualización de la CMTC. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

Síntoma:

***CIRCUITO DE TAPA DEL MALETERO ENTREABIERTA ABIERTO**

CAUSAS POSIBLES
MASA DE CAJA DE SOLENOIDE DE DESENGANCHE DE TAPA DEL MALETERO/CONMUTADOR DE TAPA DEL MALETERO ENTREABIERTA EN ABIERTO
CONDICION INTERMITENTE
SOLENOIDE DE DESENGANCHE DE TAPA DEL MALETERO/CONMUTADOR DE TAPA DEL MALETERO ENTREABIERTA
CIRCUITO DE DETECCION DE CONMUTADOR DE TAPA DEL MALETERO ENTREABIERTA ABIERTO
DESPERFECTO INTERNO DEL MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Abra la tapa del maletero. Con la DRB III® en Entradas/Salidas, lea el estado del CONM. DE TAPA DEL MALETERO ENTREABIERTA. ¿Visualiza la DRB III® CERRADO? Sí → 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 DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 2	Todos
2	Desconecte el conector del conmutador de tapa del maletero entreabierta. Utilice una luz de prueba de 12 voltios conectada a 12 voltios para probar la continuidad de la masa de caja. ¿Se ha encendido la luz? Sí → Diríjase a 3 No → Repare un abierto en la masa de caja. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
3	Desconecte el conector del conmutador de tapa del maletero entreabierta. Con la DRB III® en Entradas/Salidas, lea el estado del CONM. DE TAPA DEL MALETERO ENTREABIERTA. Conecte un cable de puente entre el circuito de detección y masa de la carrocería. ¿Visualiza la DRB III® CONM. DE TAPA DEL MALETERO ENTREABIERTA: CERRADO? Sí → Reemplace el solenoide de desenganche de tapa del maletero/ conmutador de tapa del maletero entreabierta. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 4	Todos

*CIRCUITO DE TAPA DEL MALETERO ENTREABIERTA ABIERTO — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
4	Desconecte el conector C4 del módulo de control de la carrocería. Desconecte el conector de mazo del conmutador de tapa del maletero entreabierta. Mida la resistencia del circuito de detección. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios? Sí → Reemplace el Módulo de control de la carrocería. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Repare un abierto en el circuito de detección de conmutador de tapa del maletero entreabierta. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

Síntoma:

***CIRCUITO DE TAPA DEL MALETERO ENTREABIERTA EN CORTO A MASA**

CAUSAS POSIBLES
SOLENOIDE DE DESENGANCHE DE TAPA DEL MALETERO/CONMUTADOR DE TAPA DEL MALETERO ENTREABIERTA EN CORTO A MASA
CIRCUITO DE DETECCION DE CONMUTADOR DE TAPA DEL MALETERO ENTREABIERTA EN CORTO A MASA
DESPERFECTO INTERNO DEL MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Con la DRB III® en Entradas/Salidas, lea el estado de CONM. DE TAPA DEL MALETERO ENTREABIERTA. Desconecte el conector de mazo del conmutador de tapa del maletero entreabierta. Con la DRB III® en Entradas/Salidas, lea el estado de CONM. DE TAPA DEL MALETERO ENTREABIERTA. ¿Ha cambiado el estado del conmutador de CERRADO a ABIERTO? Sí → Reemplace el solenoide de desenganche de tapa del maletero/ conmutador de tapa del maletero entreabierta. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 2	Todos
2	Desconecte el conector C4 del módulo de control de la carrocería. Desconecte el conector de mazo del conmutador de tapa del maletero entreabierta. Utilice una luz de prueba de 12 voltios conectada a 12 voltios para probar si existe un corto a masa en el circuito de detección. ¿Se ilumina la luz de prueba? Sí → Repare el circuito de detección de conmutador de tapa del maletero entreabierta en corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Reemplace el Módulo de control de la carrocería. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

Síntoma:

***CIRCUITO DE PUERTA DEL CONDUCTOR ENTREABIERTA ABIERTO**

CAUSAS POSIBLES
CIRCUITO DE MASA DEL CONMUTADOR DE PUERTA DEL CONDUCTOR ENTREABIERTA ABIERTO
CONDICION INTERMITENTE
CONMUTADOR DE MOTOR DE CERRADURA DE PUERTA DEL CONDUCTOR/PUERTA ENTREABIERTA
CIRCUITO DE DETECCION DE CONMUTADOR DE PUERTA DEL CONDUCTOR ENTREABIERTA ABIERTO
DESPERFECTO INTERNO DEL MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Abra la puerta del conductor. Con la DRB III® en Entradas/Salidas, lea el estado de CONM. DE PUERTA DEL COND. ENTREABIERTA. ¿Visualiza la DRB III® CERRADO? Sí → 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 DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 2	Todos
2	Desconecte el conector del conmutador de motor de cerradura de puerta del conductor/puerta entreabierta. Utilice una luz de prueba de 12 voltios conectada a 12 voltios para probar la continuidad del circuito de masa. ¿Se ha encendido la luz? Sí → Diríjase a 3 No → Repare el circuito de masa en abierto. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
3	Desconecte el conector del conmutador de motor de cerradura de puerta del conductor y puerta entreabierta. Con la DRB III® en Entradas/Salidas, lea el estado de CONM. DE PUERTA DEL COND. ENTREABIERTA. Conecte un cable de puente entre el circuito de detección y el circuito de masa. ¿Visualiza la DRB III® CONM. DE PUERTA DEL COND. ENTREABIERTA: CERRADO? Sí → Reemplace el motor de cerradura de puerta del conductor y conmutador de puerta entreabierta. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 4	Todos

*CIRCUITO DE PUERTA DEL CONDUCTOR ENTREABIERTA ABIERTO — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
4	Desconecte el conector C4 del módulo de control de la carrocería. Desconecte el conector de mazo del conmutador de motor de cerradura de puerta del conductor/puerta entreabierta. Mida la resistencia del circuito de detección. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios? Sí → Reemplace el Módulo de control de la carrocería. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. 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.	Todos

Síntoma:

***CIRCUITO DE PUERTA DEL CONDUCTOR ENTREABIERTA EN CORTO A MASA**

CAUSAS POSIBLES
CONMUTADOR DE MOTOR DE CERRADURA DE PUERTA DEL CONDUCTOR Y PUERTA ENTREABIERTA EN CORTO A MASA
CIRCUITO DE DETECCION DEL CONMUTADOR DE PUERTA DEL CONDUCTOR ENTREABIERTA EN CORTO A MASA
DESPERFECTO INTERNO DEL MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Con la DRB III® en Entradas/Salidas, lea el estado de CONM. DE PUERTA DEL COND. ENTREABIERTA. Desconecte el conector de mazo del conmutador de motor de cerradura de puerta del conductor y puerta entreabierta. Con la DRB III® en Entradas/Salidas, lea el estado de CONM. DE PUERTA DEL COND. ENTREABIERTA. ¿Cambia el estado del conmutador de ABIERTO a CERRADO? Sí → Reemplace el motor de cerradura de puerta del conductor y conmutador de puerta entreabierta. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 2	Todos
2	Desconecte el conector C4 del módulo de control de la carrocería. Desconecte el conector de mazo del conmutador de motor de cerradura de puerta del conductor y puerta entreabierta. Utilice una luz de prueba de 12 voltios conectada a 12 voltios para probar si existe un corto a masa en el circuito de detección. ¿Se ilumina la luz de prueba? Sí → Repare el circuito de detección de conmutador de puerta del conductor entreabierta en corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Reemplace el Módulo de control de la carrocería. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

Síntoma:

***CIRCUITO DE PUERTA TRASERA IZQUIERDA ENTREABIERTA ABIERTO**

CAUSAS POSIBLES
CONDICION INTERMITENTE
CIRCUITO DE MASA DEL ONMUTADOR DE PUERTA TRASERA IZQUIERDA ENTREABIERTA ABIERTO
CONMUTADOR DE MOTOR DE CERRADURA DE PUERTA TRASERA IZQUIERDA/PUERTA ENTREABIERTA
CIRCUITO DE DETECCION DE CONMUTADOR DE PUERTA TRASERA IZQUIERDA ENTREABIERTA ABIERTO
DESPERFECTO INTERNO DEL MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Abra la puerta trasera izquierda. Con la DRB III® en Entradas/Salidas, lea el estado de CONM. DE PUERTA T.I. ENTREABIERTA. ¿Visualiza la DRB III® CERRADO? Sí → 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 DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 2	Todos
2	Desconecte el conector del conmutador de motor de cerradura de puerta trasera izquierda/puerta entreabierta. Utilice una luz de prueba de 12 voltios conectada a 12 voltios para probar la continuidad del circuito de masa. ¿Se ha encendido la luz? Sí → Diríjase a 3 No → Repare el circuito de masa en abierto. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
3	Desconecte el conector del conmutador de motor de cerradura de puerta trasera izquierda y puerta entreabierta. Con la DRB III® en Entradas/Salidas, lea el estado de CONM. DE PUERTA T.I. ENTREABIERTA. Conecte un cable de puente entre el circuito de detección y el circuito de masa. ¿Visualiza la DRB III® CONM. DE PUERTA T.I. ENTREABIERTA: CERRADO? Sí → Reemplace el motor de cerradura de puerta trasera izquierda y conmutador de puerta entreabierta. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 4	Todos

*CIRCUITO DE PUERTA TRASERA IZQUIERDA ENTREABIERTA ABIERTO — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
4	Desconecte el conector C4 del módulo de control de la carrocería. Desconecte el conector del mazo del motor de cerradura de puerta trasera izquierda y conmutador de puerta entreabierta. Mida la resistencia del circuito de detección. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios? Sí → Reemplace el Módulo de control de la carrocería. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. 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.	Todos

Síntoma:

***CIRCUITO DE PUERTA TRASERA IZQUIERDA ENTREABIERTA EN CORTO A MASA**

CAUSAS POSIBLES
CONMUTADOR DE MOTOR DE CERRADURA DE PUERTA TRASERA IZQUIERDA Y PUERTA ENTREABIERTA EN CORTO A MASA
CIRCUITO DE DETECCION DE CONMUTADOR DE PUERTA TRASERA IZQUIERDA ENTREABIERTA EN CORTO A MASA
DESPERFECTO INTERNO DEL MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Con la DRB III® en Entradas/Salidas, lea el estado de CONM. DE PUERTA T.I. ENTREABIERTA. Desconecte el conector de mazo del conmutador de motor de cerradura de puerta trasera izquierda y puerta entreabierta. Con la DRB III® en Entradas/Salidas, lea el estado de CONM. DE PUERTA T.I. ENTREABIERTA. ¿Cambia el estado del conmutador de ABIERTO a CERRADO? Sí → Reemplace el motor de cerradura de puerta trasera izquierda y conmutador de puerta entreabierta. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 2	Todos
2	Desconecte el conector C4 del módulo de control de la carrocería. Desconecte el conector de mazo del conmutador de motor de cerradura de puerta trasera izquierda y puerta entreabierta. Utilice una luz de prueba de 12 voltios conectada a 12 voltios para probar si existe un corto a masa en el circuito de detección. ¿Se ilumina la luz de prueba? Sí → Repare el circuito de detección de conmutador de puerta trasera izquierda entreabierta en corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Reemplace el Módulo de control de la carrocería. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

Síntoma:

***CIRCUITO DE PUERTA DEL ACOMPAÑANTE ENTREABIERTA ABIERTO**

CAUSAS POSIBLES
CONDICION INTERMITENTE
CIRCUITO DE MASA DE CONMUTADOR DE PUERTA DEL ACOMPAÑANTE ENTREABIERTA ABIERTO
CONMUTADOR DE MOTOR DE CERRADURA DE PUERTA DEL ACOMPAÑANTE/PUERTA ENTREABIERTA
CIRCUITO DE DETECCION DE CONMUTADOR DE CERRADURA DE PUERTA DEL ACOMPAÑANTE ABIERTO
DESPERFECTO INTERNO DEL MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Abra la puerta del acompañante. Con la DRB III® en Entradas/Salidas, lea el estado de CONM. DE PUERTA DEL ACOMP. ENTREABIERTA. ¿Visualiza la DRB III® CERRADO? Sí → 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 DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 2	Todos
2	Desconecte el conector del conmutador de motor de cerradura de puerta del acompañante/puerta entreabierta. Utilice una luz de prueba de 12 voltios conectada a 12 voltios para probar la continuidad del circuito de masa. ¿Se ha encendido la luz? Sí → Diríjase a 3 No → Repare el circuito de masa en abierto. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
3	Desconecte el conector del conmutador de motor de cerradura de puerta del acompañante/puerta entreabierta. Con la DRB III® en Entradas/Salidas, lea el estado de CONM. DE PUERTA DEL ACOMP. ENTREABIERTA. Conecte un cable de puente entre el circuito de detección y el circuito de masa. ¿Visualiza la DRB III® CONM. DE PUERTA DEL ACOMP. ENTREABIERTA: CERRADO? Sí → Reemplace el motor de cerradura de puerta del acompañante y conmutador de puerta entreabierta. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 4	Todos

*CIRCUITO DE PUERTA DEL ACOMPAÑANTE ENTREABIERTA ABIERTO — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
4	Desconecte el conector C4 del módulo de control de la carrocería. Desconecte el conector del mazo del motor de cerradura de puerta del acompañante y conmutador de puerta entreabierta. Mida la resistencia del circuito de detección. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios? Sí → Reemplace el Módulo de control de la carrocería. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. 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.	Todos

Síntoma:

***CIRCUITO DE PUERTA DEL ACOMPAÑANTE ENTREABIERTA EN CORTO A MASA**

CAUSAS POSIBLES
CONMUTADOR DE MOTOR DE CERRADURA DE PUERTA DEL ACOMPAÑANTE Y PUERTA ENTREABIERTA EN CORTO A MASA
CIRCUITO DE DETECCION DE CONMUTADOR DE PUERTA DELANTERA DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO A MASA
DESPERFECTO INTERNO DEL MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Con la DRB III® en Entradas/Salidas, lea el estado de CONM. DE PUERTA DEL ACOMP. ENTREABIERTA. Desconecte el conector de mazo del conmutador de motor de cerradura de puerta del acompañante y puerta entreabierta. Con la DRB III® en Entradas/Salidas, lea el estado de CONM. DE PUERTA DEL ACOMP. ENTREABIERTA. ¿Cambia el estado del conmutador de ABIERTO a CERRADO? Sí → Reemplace el motor de cerradura de puerta del acompañante y conmutador de puerta entreabierta. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 2	Todos
2	Desconecte el conector C4 del módulo de control de la carrocería. Desconecte el conector de mazo del conmutador de motor de cerradura de puerta del acompañante y puerta entreabierta. Utilice una luz de prueba de 12 voltios conectada a 12 voltios para probar si existe un corto a masa en el circuito de detección. ¿Se ilumina la luz de prueba? Sí → Repare el circuito de detección de conmutador de puerta del acompañante entreabierta en corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Reemplace el Módulo de control de la carrocería. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

Síntoma:

***CIRCUITO DE PUERTA TRASERA DERECHA ENTREABIERTA ABIERTO**

CAUSAS POSIBLES
CONDICION INTERMITENTE
CIRCUITO DE MASA DE CONMUTADOR DE PUERTA TRASERA DERECHA ENTREABIERTA ABIERTO
CONMUTADOR DE MOTOR DE CERRADURA DE PUERTA TRASERA DERECHA/PUERTA ENTREABIERTA
CIRCUITO DE DETECCION DE CONMUTADOR DE PUERTA TRASERA DERECHA ENTREABIERTA ABIERTO
DESPERFECTO INTERNO DEL MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Abra la puerta trasera derecha. Con la DRB III® en Entradas/Salidas, lea el estado de CONM. DE PUERTA T.D. ENTREABIERTA. ¿Visualiza la DRB III® CERRADO? Sí → 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 DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 2	Todos
2	Desconecte el conector del conmutador de motor de cerradura de puerta trasera derecha/puerta entreabierta. Utilice una luz de prueba de 12 voltios conectada a 12 voltios para probar la continuidad del circuito de masa. ¿Se ha encendido la luz? Sí → Diríjase a 3 No → Repare el circuito de masa en abierto. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
3	Desconecte el conector del conmutador de motor de cerradura de puerta trasera derecha/puerta entreabierta. Con la DRB III® en Entradas/Salidas, lea el estado de CONM. DE PUERTA T.D. ENTREABIERTA. Conecte un cable de puente entre el circuito de detección y el circuito de masa. ¿Visualiza la DRB III® CONM. DE PUERTA T.D. ENTREABIERTA: CERRADO? Sí → Reemplace el motor de cerradura de puerta trasera derecha y conmutador de puerta entreabierta. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 4	Todos

*CIRCUITO DE PUERTA TRASERA DERECHA ENTREABIERTA ABIERTO — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
4	Desconecte el conector C4 del módulo de control de la carrocería. Desconecte el conector de mazo del motor de cerradura de puerta trasera derecha y conmutador de puerta entreabierta. Mida la resistencia del circuito de detección. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios? Sí → Reemplace el Módulo de control de la carrocería. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. 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.	Todos

Síntoma:

***CIRCUITO DE PUERTA TRASERA DERECHA ENTREABIERTA EN CORTO A MASA**

CAUSAS POSIBLES
CONMUTADOR DE MOTOR DE CERRADURA DE PUERTA TRASERA DERECHA Y PUERTA ENTREABIERTA EN CORTO A MASA
CIRCUITO DE DETECCION DE CONMUTADOR DE PUERTA TRASERA DERECHA ENTREABIERTA EN CORTO A MASA
DESPERFECTO INTERNO DEL MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Con la DRB III® en Entradas/Salidas, lea el estado de CONM. DE PUERTA T.D. ENTREABIERTA. Desconecte el conector de mazo del conmutador de motor de cerradura de puerta trasera derecha y puerta entreabierta. Con la DRB III® en Entradas/Salidas, lea el estado de CONM. DE PUERTA T.D. ENTREABIERTA. ¿Cambia el estado del conmutador de ABIERTO a CERRADO? Sí → Reemplace el motor de cerradura de puerta trasera derecha y conmutador de puerta entreabierta. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 2	Todos
2	Desconecte el conector C4 del módulo de control de la carrocería. Desconecte el conector de mazo del conmutador de motor de cerradura de puerta trasera derecha y puerta entreabierta. Utilice una luz de prueba de 12 voltios conectada a 12 voltios para probar si existe un corto a masa en el circuito de detección. ¿Se ilumina la luz de prueba? 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. No → Reemplace el Módulo de control de la carrocería. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

Síntoma:

*RELE DE RETARDO DE FAROS QUE NO FUNCIONA

CAUSAS POSIBLES
CIRCUITO B(+) PROTEGIDO POR FUSIBLE ABIERTO
RELE DE RETARDO DE FAROS
FUSIBLE ABIERTO
CONDICION INTERMITENTE
MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Coloque el encendido en posición OFF. Compruebe el fusible 4 del PDC. ¿Está abierto el fusible? Sí → Reemplace el fusible abierto. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 2	Todos
2	Coloque el encendido en la posición ON. Mida el voltaje del circuito B(+) prot. por fusible entre el PDC y el tablero de conexiones. ¿Está el voltaje por encima de 10,0 voltios? Sí → Diríjase a 3 No → Repare un abierto en el circuito B(+) prot. por fusible. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
3	Coloque el encendido en posición OFF. Instale un relé que sepa que está en buen estado en lugar del relé de retardo de faros. Accione el sistema de retardo de faros. ¿Funciona el sistema de retardo de faros normalmente? Sí → Reemplace el relé de retardo de faros. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 4	Todos
4	Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRB III® para leer el voltaje de encendido. ¿Visualiza la DRBIII® un voltaje superior a 10,0 voltios? Sí → Reemplace el Módulo de control de la carrocería. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. 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.	Todos

Síntoma:

*LUCES DE CARRETERA DE LOS FAROS QUE NO SE APAGAN

CAUSAS POSIBLES
CIRCUITO DE SALIDA DEL RELE DE RETARDO DE FAROS EN CORTO A TENSION
RELE DE RETARDO DE FAROS
CIRCUITO DE CONTROL DEL RELE DE RETARDO DE FAROS EN CORTO A TENSION
CONMUTADOR MULTIFUNCION

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Retire el relé de retardo de faros del tablero de conexiones. ¿Se han apagado las luces de carretera de los faros? Sí → Diríjase a 2 No → Repare el circuito de salida del relé de retardo de faros en corto a tensión. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
2	Retire el relé de retardo de faros. Mida el voltaje del circuito de control del relé de retardo de faros en el conector del relé. ¿Está el voltaje por encima de 1,0 voltios? Sí → Diríjase a 3 No → Reemplace el relé de retardo de faros. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
3	Retire el relé de retardo de faros del tablero de conexiones. Desconecte el conector del conmutador multifunción. Mida el voltaje del circuito de control del relé de retardo de faros conmutado a masa. ¿Está el voltaje por encima de 1,0 voltios? Sí → Repare el circuito de control del relé de retardo de faros en corto a tensión. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Reemplace el conmutador multifunción. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

Síntoma:

*LUZ DE CARRETERA DE FAROS QUE NO SE ENCIENDE

CAUSAS POSIBLES
B(+) PROT. POR FUSIBLE ABIERTO
CIRCUITO DE SALIDA DE LUZ DE CRUCE PROT. POR FUSIBLE EN CORTO A MASA
CIRCUITO DE SALIDA DE LUZ DE CARRETERA PROT. POR FUSIBLE EN CORTO A MASA
RELE DE RETARDO DE FAROS
CIRCUITO DE SALIDA DE LUZ DE CRUCE PROT. POR FUSIBLE ABIERTO
CIRCUITO DE CONTROL DEL RELE DE RETARDO DE FAROS ABIERTO
CONMUTADOR MULTIFUNCION

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Encienda los faros. Acceda al relé de luz de carretera de los faros en el tablero de conexiones. Coloque el conmutador de luz de carretera en posición ON en el conmutador multifunción y escuche o perciba si el relé de luz de carretera emite un chasquido. ¿Emite el relé un chasquido? Sí → Diríjase a 2 No → Diríjase a 3	Todos
2	Retire el relé de retardo de faros. Mida el voltaje del circuito B(+) prot. por fusible en el conector del relé de retardo de faros. ¿Está el voltaje por encima de 10,0 voltios? Sí → Diríjase a 3 No → Repare el abierto en el circuito B(+) prot. por fusible desde el fusible 4 del PDC. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
3	Retire el fusible 4 del PDC. Desconecte el conector del conmutador multifunción. Mida la resistencia a masa del circuito de salida de luz de cruce prot. por fusible. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios? Sí → Repare el circuito de salida de luz de cruce prot. por fusible en corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 4	Todos

*LUZ DE CARRETERA DE FAROS QUE NO SE ENCIENDE — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
4	Retire el relé de retardo de faros del tablero de conexiones. Desconecte el conector del conmutador multifunción. Mida la resistencia a masa del circuito de control del relé de retardo de faros. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios? Sí → Repare el circuito de salida de luz de carretera prot. por fusible en corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 5	Todos
5	Desconecte el conector del conmutador multifunción. Encienda los faros. Mida el voltaje del circuito de salida de relé de luz de cruce prot. por fusible en el conector del conmutador multifunción. ¿Está el voltaje por debajo de 10,0 voltios? Sí → Reemplace el relé de retardo de faros. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 6	Todos
6	Desconecte el conector del conmutador multifunción. Encienda los faros. Mida el voltaje del circuito de salida de relé de luz de cruce prot. por fusible en el conector del conmutador multifunción. ¿Está el voltaje por encima de 5,0 voltios? Sí → Diríjase a 7 No → Repare el abierto en el circuito de salida de luz de cruce prot. por fusible. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
7	Desconecte el conector del conmutador multifunción. Encienda los faros. Asegúrese de que el relé de retardo de faros está instalado. Conecte un cable de puente entre los circuitos de salida de relé de luz de cruce prot. por fusible y de control de relé de luz de carretera conmutada en el conector del conmutador multifunción. ¿Se enciende la luz de carretera de los faros? Sí → Repare un abierto en el circuito de control del relé de retardo de faros. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Reemplace el conmutador multifunción. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

Síntoma:

*LUCES DE CRUCE DE LOS FAROS QUE NO SE APAGAN

CAUSAS POSIBLES
CONMUTADOR MULTIFUNCION
CIRCUITO DE SALIDA DEL RELE DE RETARDO DE FAROS EN CORTO A TENSION
RELE DE RETARDO DE FAROS
TABLERO DE CONEXIONES
MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Coloque el conmutador de faros en la posición OFF. Utilice la DRBIII® para leer el voltaje del conmutador de faros. ¿Visualiza la DRBIII® un voltaje del conmutador de faros entre 4,3 y 4,8 voltios? Sí → Diríjase a 2 No → Reemplace el conmutador multifunción. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
2	Retire el relé de retardo de faros del tablero de conexiones. ¿Se han apagado las luces de cruce? Sí → Diríjase a 3 No → Repare el circuito de salida del relé de retardo de faros en corto a tensión. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
3	Sustituya el relé de retardo de faros por un relé que sepa que está en buen estado. ¿Funciona el sistema normalmente? Sí → Reemplace el relé de retardo de faros. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 4	Todos
4	Coloque el encendido en posición OFF. Retire el relé de retardo de faros. Retire el módulo de control de la carrocería del tablero de conexiones. Mida la resistencia del circuito de control del relé de retardo de faros y masa. ¿Está la resistencia por debajo de 100,0 ohmios? Sí → Reemplace el tablero de conexiones Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Reemplace el Módulo de control de la carrocería. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

Síntoma:

*LUZ DE CRUCE DE FAROS QUE NO SE ENCIENDE

CAUSAS POSIBLES
CONMUTADOR MULTIFUNCION
TABLERO DE CONEXIONES
CIRCUITO DE SALIDA DE LUZ DE CRUCE PROT. POR FUSIBLE ABIERTO
RELE DE RETARDO DE FAROS
RELE DE RETARDO DE FAROS
TABLERO DE CONEXIONES
MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA
B(+) PROT. PRO FUSIBLE ABIERTO AL TABLERO DE CONEXIONES
FUSIBLE DE CIRCUITO B(+)
CIRCUITO B(+) PROT. POR FUSIBLE EN CORTO A MASA

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Encienda los faros. Utilice la DRB III® para leer el voltaje del conmutador multifunción. ¿Visualiza la DRB III® un voltaje del conmutador multifunción entre 1,4 y 1,8 voltios? Sí → Diríjase a 2 No → Reemplace el conmutador multifunción. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
2	Utilice la DRB III® para accionar el relé de retardo de faros. Escuche o toque el relé de retardo de faros. ¿Emite el relé un chasquido durante el accionamiento? Sí → Diríjase a 3 No → Diríjase a 5	Todos
3	Retire el relé de retardo de faros. Mida el voltaje del circuito B(+) prot. por fusible en el relé de retardo de faros. ¿Está el voltaje por encima de 10,0 voltios? Sí → Diríjase a 4 No → Reemplace el tablero de conexiones Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

*LUZ DE CRUCE DE FAROS QUE NO SE ENCIENDE — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
4	Retire el relé de retardo de faros del tablero de conexiones. Asegúrese de que los fusibles 13 y 12 están en buen estado e instalados en el tablero de conexiones. Conecte un cable de puente entre el circuito B(+) prot. por fusible y el circuito de salida del relé de retardo de faros en el conector del relé. ¿Se enciende la luz de cruce de los faros? Sí → Reemplace el relé de retardo de faros. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Repare un abierto en el circuito de salida de luz de cruce prot. por fusible. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
5	Retire el relé de retardo de faros. Mida el voltaje del circuito B(+) prot. por fusible en el relé de retardo de faros. ¿Está el voltaje por encima de 10,0 voltios? Sí → Diríjase a 6 No → Diríjase a 8	Todos
6	Retire el relé de retardo de faros del tablero de conexiones. Conecte una luz de prueba de 12 voltios entre el circuito de control del relé de retardo de faros, y el circuito B(+) prot. por fusible en el conector del relé. Utilice la DRB III® para accionar el relé de faros. ¿Destella la luz de prueba durante el accionamiento? Sí → Reemplace el relé de retardo de faros. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 7	Todos
7	Coloque el encendido en posición OFF. Retire el relé de retardo de faros del tablero de conexiones. Retire el módulo de control de la carrocería del tablero de conexiones. Mida la resistencia del circuito de control del relé de retardo de faros. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios? Sí → Reemplace el Módulo de control de la carrocería. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Reemplace el tablero de conexiones. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
8	Retire y pruebe el fusible 4 del PDC. ¿Está abierto el fusible? Sí → Diríjase a 9 No → Repare el abierto en el circuito B(+) prot. por fusible entre el conector del relé de retardo de faros en el tablero de conexiones y el conector del fusible 4 del PDC. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

*LUZ DE CRUCE DE FAROS QUE NO SE ENCIENDE — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
9	Retire el fusible 4 del PDC Mida la resistencia a masa del circuito B(+) prot. por fusible en el conector del fusible. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios? Sí → Repare el circuito B(+) prot. por fusible en corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Reemplace el fusible y vuelva a probar el sistema. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

Síntoma:

ENTRADA DE PUERTA DE MEZCLA DEL A/A EN CORTO A LA BATERIA

Momento de verificación y condición de establecimiento:

ENTRADA DE PUERTA DE MEZCLA DEL A/A EN CORTO A LA BATERIA

Momento de verificación: Con el motor en marcha.

Condición de establecimiento: El BCM lee que la señal desde el requerimiento de mezcla del control de A/A y calefactor y sitúa la puerta de mezcla en consecuencia. Si el voltaje en esta espiga supera el 90% del voltaje de encendido, se establece el DTC y el BCM situará la puerta de mezcla en una posición por defecto.

CAUSAS POSIBLES
UNIDAD DE CONTROL - SEÑAL DE SELECCION DE TEMPERATURA EN CORTO A TENSION
CIRCUITO DE LA SEÑAL DE SELECCION DE TEMPERATURA EN CORTO A TENSION
MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA - SEÑAL DE SELECCION DE TEMPERATURA EN CORTO A TENSION

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Utilice la DRB III® para registrar y borrar los DTC del ordenador de la carrocería. 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 del circuito de la señal de selección de temperatura. ¿Está el voltaje por encima de 0,3 voltios? Sí → Diríjase a 2 No → Reemplace el control de A/A y calefactor según la Información de servicio. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

ENTRADA DE PUERTA DE MEZCLA DEL A/A EN CORTO A LA BATERIA — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
2	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C1 de mazo de control de A/A y calefactor. Desconecte el conector C2 del mazo del módulo de control de la carrocería. Coloque el encendido en la posición ON. Mida el voltaje del circuito de la señal de selección de temperatura. ¿Hay presencia de voltaje? Sí → Repare el circuito de la señal de selección de temperatura en corto a tensión. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Reemplace y programe el módulo de control de la carrocería según la Información de servicio. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

Síntoma:

ENTRADA DE PUERTA DE MEZCLA DEL A/A EN ABIERTO/CORTO A MASA

Momento de verificación y condición de establecimiento:

ENTRADA DE PUERTA DE MEZCLA DEL A/A EN ABIERTO/CORTO A MASA

Momento de verificación: Con el motor en marcha.

Condición de establecimiento: El BCM lee la señal del requerimiento de mezcla del control de A/A y calefactor y sitúa la puerta de mezcla en consecuencia. Si el voltaje en esta espiga es inferior a 0,1 voltios, se establece el DTC y el BCM situará la puerta de mezcla en una posición por defecto.

CAUSAS POSIBLES
PRESENCIA DE CODIGOS ADICIONALES
CIRCUITO DE SALIDA DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROTEGIDO POR FUSIBLE ABIERTO
CIRCUITO DE LA SEÑAL DE SELECCION DE TEMPERATURA EN CORTO A MASA
CIRCUITO DE LA SEÑAL DE SELECCION DE TEMPERATURA EN CORTO MASA DEL SENSOR
CIRCUITO DE LA SEÑAL DE SELECCION DE TEMPERATURA ABIERTO
UNIDAD DE CONTROL - SEÑAL DE SELECCION DE TEMPERATURA ABIERTO/EN CORTO A MASA
MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA - SEÑAL DE SELECCION DE TEMPERATURA EN ABIERTO/CORTO A MASA

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRB III® para leer los DTC del ordenador de la carrocería. ¿Aparecen los DTC de Entrada de puerta de modo en abierto/corto a masa y Entrada de puerta de mezcla en abierto/corto a masa? (Puede establecer el DTC No se recibe mensaje del TCM). Sí → Si el fusible 11 del T/C está abierto, compruebe si existe un corto a masa en el tablero de conexiones, el BCM y el circ. de salida del int. de enc. prot. por fusible. Si el fusible 11 del T/C no está abierto, compruebe si existe un abierto entre la espiga 19 del fusible 11 del T/C y el conector C7-10 de mazo del T/C y el empalme 210 en el circ. de salida del int. de enc. prot. por fusible. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 2	Todos

ENTRADA DE PUERTA DE MEZCLA DEL A/A EN ABIERTO/CORTO A MASA — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
2	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. 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? Sí → Diríjase a 3 No → Repare el circuito de salida del interruptor de encendido protegido por fusible en abierto. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
3	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C1 de mazo de control de A/A y calefactor. Desconecte el conector C2 del mazo del módulo de control de la carrocería. Mida la resistencia entre masa y el circuito de la señal de selección de temperatura. ¿Está la resistencia por debajo de 10 K-ohmios? Sí → Repare el circuito de la señal de selección de temperatura en corto a masa. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 4	Todos
4	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C1 de mazo de control de A/A y calefactor. Desconecte el conector C2 del mazo del módulo de control de la carrocería. Mida la resistencia entre el circuito de masa del sensor y el circuito de la señal de selección de temperatura en el conector C1 de mazo de control de A/A y calefactor. ¿Está la resistencia por debajo de 10 K-ohmios? Sí → Repare el circuito de la señal de selección de temperatura en corto al circuito de masa del sensor. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 5	Todos

ENTRADA DE PUERTA DE MEZCLA DEL A/A EN ABIERTO/CORTO A MASA — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
5	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C1 de mazo de control de A/A y calefactor. Desconecte el conector C2 del mazo del módulo de control de la carrocería. Mida la resistencia del circuito de la señal de selección de temperatura entre el conector C1 de mazo de control de A/A y calefactor y el conector C2 del mazo del BCM. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios? Sí → Diríjase a 6 No → Repare un abierto en el circuito de la señal de selección de temperatura. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
6	Coloque el encendido en posición OFF. Vuelva a conectar el conector C1 de mazo de control de A/A y calefactor. Desconecte el conector C2 del mazo del módulo de control de la carrocería. Coloque el conmutador de control de mezcla en la posición de frío máximo. Coloque el encendido en la posición ON. Mida el voltaje del circuito de la señal de selección de temperatura. Desplace el conmutador de control de mezcla de la posición de frío máximo a calor máximo mientras observa el voltímetro. ¿Cambia el voltaje fluidamente desde aproximadamente 9,0 voltios (frío máximo) a 11,89 voltios (calor máximo)? Sí → Reemplace y programe el módulo de control de la carrocería según la Información de servicio. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Reemplace el control de A/A y calefactor según la Información de servicio. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

Síntoma:

CONTROL DE A/A, FALLO DE CONMUTADOR DE A/A

Momento de verificación y condición de establecimiento:

CONTROL DE A/A, FALLO DE CONMUTADOR DE A/A

Momento de verificación: Con el motor en marcha y el conmutador de control del aventador activado.

Condición de establecimiento: Este DTC se establecerá si el BCM detecta un requerimiento de A/A desde el control de A/A y calefactor con el conmutador de control de modo en la posición Tablero-Calefactor, posición Mezcla-Calefactor, o la posición de modo Suelo-Calefactor.

CAUSAS POSIBLES
UNIDAD DE CONTROL - DETECCION DE CONMUTADOR DEL A/A INCORRECTA
MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA - DETECCION DE CONMUTADOR DEL A/A INCORRECTA

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRB III® para registrar y borrar los DTC del ordenador de la carrocería. Asegúrese de que el desempañador de luneta trasera está desactivado. Coloque el conmutador de control de modo en la posición de Recirc./Bi-nivel (completamente a la izquierda). Ponga en marcha el motor. Con la DRB III® en Visualización de sensores, lea el voltaje del conmutador de EBL del A/A y el voltaje del conmutador de modo en cada posición de puerta. Observe si se registran aproximadamente las lecturas de voltaje siguientes: Posición Recirc.-A/A: Conmutador de EBL de A/A, 4,42 voltios, Conmutador de modo, 1,32 voltios. Posición Tablero-A/A: Conmutador de EBL de A/A, 4,42 voltios, Conmutador de modo, 3,20 voltios. Posición Mezcla-A/A: Conmutador de EBL de A/A 4,42 voltios, Conmutador de modo 5,07 voltios. Posición Tablero-Calefactor: Conmutador de EBL de A/A 10,79 voltios, Conmutador de modo 3,20 voltios. Posición Mezcla-Calefactor: Conmutador de EBL de A/A 10,79 voltios, Conmutador de modo 5,07 voltios. Posición Suelo-Calefactor: Conmutador de EBL de A/A 10,79 voltios, Conmutador de modo 7,16 voltios. ¿Visualiza la DRB III® los voltajes aproximados para cada posición del conmutador de control de modo? Sí → Diríjase a 2 No → Reemplace el control de A/A y calefactor según la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

CONTROL DE A/A, FALLO DE CONMUTADOR DE A/A — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
2	Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRB III® para borrar los DTC del ordenador de la carrocería. Ponga en marcha el motor. Coloque el conmutador de control del aventador en posición ON. Utilice la DRB III® para leer los DTC mientras gira lentamente el conmutador de control de modo a cada una de las posiciones de puerta varias veces. ¿Visualiza la DRB III®: Unidad de A/A, Fallo de conmutador del A/A? Sí → Reemplace y programe el módulo de control de la carrocería según la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Prueba completa.	Todos

Síntoma:

CONTROL DE A/A, ENTRADA DE EBL EN CORTO A LA BATERIA

Momento de verificación y condición de establecimiento:

CONTROL DE A/A, ENTRADA DE EBL EN CORTO A LA BATERIA

Momento de verificación: Con el encendido en posición ON.

Condición de establecimiento: Este DTC se establecerá si el voltaje en la espiga de detección de conmutador del A/A supera el 90% del voltaje de encendido durante 10 segundos.

CAUSAS POSIBLES
CIRCUITO DE DETECCION DEL CONMUTADOR DEL A/A EN CORTO A TENSION
MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA - DETECCION DE CONMUTADOR DEL A/A EN CORTO A TENSION
CONTROL DE A/A Y CALEFACTOR
PROBLEMA INTERMITENTE DE CABLEADO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Utilice la DRB III® para registrar y borrar los DTC del ordenador de la carrocería. 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 del circuito de detección del conmutador del A/A. ¿Está el voltaje por encima de 10,0 voltios? Sí → Diríjase a 2 No → Diríjase a 3	Todos
2	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C1 de mazo de control de A/A y calefactor. Desconecte el conector C2 del mazo del módulo de control de la carrocería. Coloque el encendido en la posición ON. Mida el voltaje del circuito de detección del conmutador del A/A. ¿Hay presencia de voltaje? Sí → Repare el circuito de detección del conmutador del A/A en corto a tensión. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Reemplace y programe el módulo de control de la carrocería según la Información de servicio. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

CONTROL DE A/A, ENTRADA DE EBL EN CORTO A LA BATERIA — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	**NOTA: Asegúrese de que el conector C1 de mazo de control de A/A y calefactor está conectado al control de A/A y calefactor.** Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRB III® para registrar y borrar los DTC del ordenador de la carrocería. Utilice la DRB III® para leer los DTC del ordenador de la carrocería. ¿Visualiza la DRB III®: Unidad de A/A, Entrada de EBL en corto a la bat.? Sí → Reemplace el control de A/A y calefactor según la Información de servicio. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Utilice los diagramas de cableado/esquemáticos como guía para inspeccionar el cableado y los conectores en busca de condiciones que provoquen un corto intermitente. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

Síntoma:

CONTROL DE A/A, ENTRADA DE EBL EN CORTO A MASA

Momento de verificación y condición de establecimiento:

CONTROL DE A/A, ENTRADA DE EBL EN CORTO A MASA

Momento de verificación: Con el encendido en posición ON.

Condición de establecimiento: Este DTC se establecerá si el BCM detecta voltaje por debajo de 0,1 voltios en su circuito de detección del conmutador del A/A.

CAUSAS POSIBLES
UNIDAD DE CONTROL - EN CORTO A MASA
CIRCUITO DE DETECCION DEL CONMUTADOR DEL A/A EN CORTO A MASA
CIRCUITO DE DETECCION DE CONM. DEL A/A EN CORTO A MASA DEL SENSOR
MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA - DETECCION DE CONMUTADOR DEL A/A EN CORTO A MASA
UNIDAD DE CONTROL - DETECCION DE CONMUTADOR DEL A/A INCORRECTA
MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA - DETECCION DE CONMUTADOR DEL A/A INCORRECTA
PROBLEMA INTERMITENTE DE CABLEADO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Coloque el encendido en la posición ON. Coloque el conmutador de control de modo en la posición de Recirc./Bi-nivel (completamente a la izquierda). Utilice la DRB III® para registrar y borrar los DTC del ordenador de la carrocería. Con la DRB III® en Visualización de sensores, lea el voltaje de EBL del A/A. ¿Está el voltaje por debajo de 0,5 voltios? Sí → Diríjase a 2 No → Diríjase a 6	Todos
2	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. Con la DRB III® en Visualización de sensores, lea el voltaje de EBL del A/A. ¿Está el voltaje por encima de 3,0 voltios? Sí → Reemplace el control de A/A y calefactor según la Información de servicio. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 3	Todos

CONTROL DE A/A, ENTRADA DE EBL EN CORTO A MASA — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C1 de mazo de control de A/A y calefactor. Desconecte el conector C2 del mazo del módulo de control de la carrocería. Mida la resistencia entre masa y el circuito de detección del conmutador del A/A. ¿Está la resistencia por debajo de 10 K-ohmios? Sí → Repare el circuito de detección del conmutador del A/A en corto a masa. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 4	Todos
4	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C1 de mazo de control de A/A y calefactor. Desconecte el conector C2 del mazo del módulo de control de la carrocería. Mida la resistencia entre el circuito de masa del sensor y el circuito de detección del conmutador del A/A en el conector C1 de mazo de control de A/A y calefactor. ¿Está la resistencia por debajo de 10 K-ohmios? Sí → Repare el circuito de detección del conmutador del A/A en corto al circuito de masa del sensor. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 5	Todos
5	Si no quedan otras causas posibles, vea la reparación. Repare Reemplace y programe el módulo de control de la carrocería según la Información de servicio. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

CONTROL DE A/A, ENTRADA DE EBL EN CORTO A MASA — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
6	Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRB III® para registrar y borrar los DTC. Asegúrese de que el desempañador de luneta trasera está desactivado. Coloque el conmutador de control de modo en la posición de Recirc./Bi-nivel (completamente a la izquierda). Ponga en marcha el motor. Con la DRB III® en Visualización de sensores, lea el voltaje del conmutador de EBL del A/A y el voltaje del conmutador de modo en cada posición de puerta. Observe si se registran aproximadamente las lecturas de voltaje siguientes: Posición Recirc.-A/A: Conmutador de EBL de A/A, 4,42 voltios, Conmutador de modo, 1,32 voltios. Posición Tablero-A/A: Conmutador de EBL de A/A, 4,42 voltios, Conmutador de modo, 3,20 voltios. Posición Mezcla-A/A: Conmutador de EBL de A/A 4,42 voltios, Conmutador de modo 5,07 voltios. Posición Tablero-Calefactor: Conmutador de EBL de A/A 10,79 voltios, Conmutador de modo 3,20 voltios. Posición Mezcla-Calefactor: Conmutador de EBL de A/A 10,79 voltios, Conmutador de modo 5,07 voltios. Posición Suelo-Calefactor: Conmutador de EBL de A/A 10,79 voltios, Conmutador de modo 7,16 voltios. ¿Visualiza la DRB III® los voltajes aproximados para cada posición del conmutador de control de modo? Sí → Diríjase a 7 No → Reemplace el control de A/A y calefactor según la Información de servicio. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
7	Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRB III® para borrar los DTC. Ponga en marcha el motor. Coloque el conmutador de control del aventador en posición ON. Utilice la DRB III® para leer los DTC mientras gira lentamente el conmutador de control de modo a cada una de las posiciones de puerta varias veces. ¿Visualiza la DRB III®: Unidad de A/A, Entrada de EBL en corto a masa? Sí → Reemplace y programe el módulo de control de la carrocería según la Información de servicio. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Utilice los diagramas de cableado/esquemáticos como guía para inspeccionar el cableado y los conectores en busca de condiciones que provoquen un corto intermitente. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

Síntoma:
CONTROL DE A/A, CONMUTADOR DE EBL AGARROTADO

Momento de verificación y condición de establecimiento:

CONTROL DE A/A, CONMUTADOR DE EBL AGARROTADO

Momento de verificación: Con el encendido en posición ON.

Condición de establecimiento: Este DTC se establecerá si el BCM detecta que el conmutador de EBL está agarrotado en la posición oprimido durante al menos 30 segundos.

CAUSAS POSIBLES
PRESENCIA DE CODIGOS ADICIONALES
CONMUTADOR DE DESEMPAÑADOR TRASERO AGARROTADO
MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRB III® para leer los DTC del ordenador de la carrocería. ¿Visualiza la DRB III® algún otro código? Sí → Vuelva a la lista de síntomas y escoja los códigos. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 2	Todos
2	Coloque el encendido en la posición ON. Con la DRB III® en Visualización de sensores, lea el voltaje de EBL del A/A mientras oprime y suelta el conmutador de desempañador trasero varias veces. ¿Disminuye el voltaje al oprimir el conmutador y aumenta al soltarlo? Sí → Diríjase a 3 No → Reemplace el control de A/A y calefactor según la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
3	Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRB III® para borrar los DTC del ordenador de la carrocería. Utilice la DRB III® para leer los DTC del ordenador de la carrocería. ¿Visualiza la DRB III® Unidad de A/A, Conmutador de EBL agarrotado? Sí → Reemplace y programe el módulo de control de la carrocería según la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Prueba completa.	Todos

Síntoma:

ENTRADA DE PUERTA DE MODO DEL A/A EN ABIERTO/CORTO A MASA

Momento de verificación y condición de establecimiento:

ENTRADA DE PUERTA DE MODO DEL A/A EN ABIERTO/CORTO A MASA

Momento de verificación: Con el encendido en posición ON.

Condición de establecimiento: El control de A/A y calefactor proporciona un voltaje de elevación de 5 voltios al selector de requerimiento de modo. El BCM lee la señal del requerimiento de modo del control de A/A y calefactor y sitúa la puerta de modo en consecuencia. Si el voltaje en esta espiga es inferior a 0,1 voltios, se establece el DTC y el BCM situará la puerta de modo en una posición por defecto.

CAUSAS POSIBLES
PRESENCIA DE CODIGOS ADICIONALES
CIRCUITO DE SALIDA DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROTEGIDO POR FUSIBLE ABIERTO
CIRCUITO MUX DE CONMUTADOR DE MODO DEL A/A EN CORTO A MASA
CIRCUITO MUX DE CONMUTADOR DE MODO DEL A/A EN CORTO A MASA DEL SENSOR
CIRCUITO MUX DE CONMUTADOR DE MODO DEL A/A ABIERTO
UNIDAD DE CONTROL – CIRC. MUX DE CONMUTADOR DE MODO ABIERTO/EN CORTO A MASA
MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA - CIRC. MUX DE CONMUTADOR DE MODO ABIERTO/EN CORTO A MASA

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRB III® para leer los DTC del ordenador de la carrocería. ¿Aparecen los DTC de Entrada de puerta de modo en abierto/corto a masa y Entrada de puerta de mezcla en abierto/corto a masa? (Puede establecer el DTC No se recibe mensaje del TCM). Sí → Si el fusible 11 del T/C está abierto, compruebe si existe un corto a masa en el tablero de conexiones, el BCM y el circ. de salida del int. de enc. prot. por fusible. Si el fusible 11 del T/C no está abierto, compruebe si existe un abierto entre la espiga 19 del fusible 11 del T/C y el conector C7-10 de mazo del T/C y el empalme 210 en el circ. de salida del int. de enc. prot. por fusible. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 2	Todos

ENTRADA DE PUERTA DE MODO DEL A/A EN ABIERTO/CORTO A MASA — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
2	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. 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? Sí → Diríjase a 3 No → Repare el circuito de salida del interruptor de encendido protegido por fusible en abierto. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
3	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C1 de mazo de control de A/A y calefactor. Desconecte el conector C2 del mazo del módulo de control de la carrocería. Mida la resistencia entre masa y el circuito MUX de conmutador de modo del A/A. ¿Está la resistencia por debajo de 10 K-ohmios? Sí → Repare el circuito MUX de conmutador de modo del A/A en corto a masa. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 4	Todos
4	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C1 de mazo de control de A/A y calefactor. Desconecte el conector C2 del mazo del módulo de control de la carrocería. Mida la resistencia entre el circuito de masa del sensor y el circuito MUX de conmutador de modo del A/A en el conector C1 de mazo del control de A/A y calefactor. ¿Está la resistencia por debajo de 10 K-ohmios? Sí → Repare el circuito MUX de conmutador de modo del A/A en corto al circuito de masa del sensor. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 5	Todos

ENTRADA DE PUERTA DE MODO DEL A/A EN ABIERTO/CORTO A MASA — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
5	Coloque el encendido en posición OFF. Vuelva a conectar el conector C1 de mazo de control de A/A y calefactor. Desconecte el conector C2 del mazo del módulo de control de la carrocería. Mida la resistencia del circuito MUX de conmutador de modo del A/A entre el conector C1 de mazo del control de A/A y calefactor y el conector C2 del mazo del BCM. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios? Sí → Diríjase a 6 No → Repare un abierto en el circuito MUX de conmutador de modo del A/A. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
6	Coloque el encendido en posición OFF. Vuelva a conectar el conector C1 de mazo de control de A/A y calefactor. Desconecte el conector C2 del mazo del módulo de control de la carrocería. Coloque el conmutador de control de modo en la posición de Recirc./Bi-nivel (completamente a la izquierda). Coloque el encendido en la posición ON. Mida el voltaje del circuito MUX de conmutador de modo del A/A. Desplace el conmutador de control de modo de Recirc. a Descongelación mientras observa el voltímetro. ¿Cambia el voltaje fluidamente desde aproximadamente 8,8 voltios (Recirc.) a 11,7 voltios (Descongelación)? Sí → Reemplace y programe el módulo de control de la carrocería según la Información de servicio. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Reemplace el control de A/A y calefactor según la Información de servicio. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

Síntoma:

ENTRADA DE PUERTA DE MODO DEL A/A EN CORTO A LA BATERIA

Momento de verificación y condición de establecimiento:

ENTRADA DE PUERTA DE MODO DEL A/A EN CORTO A LA BATERIA

Momento de verificación: Con el motor en marcha.

Condición de establecimiento: El BCM lee la señal del requerimiento de modo del control de A/A y calefactor y sitúa la puerta de modo en consecuencia. Si el voltaje en esta espiga supera el 90% del voltaje de encendido, se establece el DTC y el BCM situará la puerta de modo en una posición por defecto.

CAUSAS POSIBLES
UNIDAD DE CONTROL - CIRC. MUX DE CONMUTADOR DE MODO DEL A/A EN CORTO A TENSION
CIRCUITO MUX DE CONMUTADOR DE MODO DEL A/A EN CORTO A TENSION
MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA - CIRC. MUX DE CONMUTADOR DE MODO DEL A/A EN CORTO A TENSION

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Utilice la DRB III® para registrar y borrar los DTC del ordenador de la carrocería. 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 del circuito MUX de conmutador de modo del A/A. ¿Está el voltaje por encima de 0,3 voltios? Sí → Diríjase a 2 No → Reemplace el control de A/A y calefactor según la Información de servicio. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

ENTRADA DE PUERTA DE MODO DEL A/A EN CORTO A LA BATERIA — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
2	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C1 de mazo de control de A/A y calefactor. Desconecte el conector C2 del mazo del módulo de control de la carrocería. Coloque el encendido en la posición ON. Mida el voltaje del circuito MUX de conmutador de modo del A/A. ¿Hay presencia de voltaje? Sí → Repare el circuito MUX de conmutador de modo del A/A en corto a tensión. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Reemplace y programe el módulo de control de la carrocería según la Información de servicio. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

Síntoma:

FALLO DE RETROALIMENTACION DE PUERTA DE MEZCLA

Momento de verificación y condición de establecimiento:

FALLO DE RETROALIMENTACION DE PUERTA DE MEZCLA

Momento de verificación: Con el encendido en posición ON.

Condición de establecimiento: Este DTC se establecerá si el BCM detecta un voltaje inferior a 0,06 voltios o superior a 4,8 en la entrada de señal de retroalimentación de puerta de mezcla o la entrada de señal de retroalimentación de puerta de modo.

CAUSAS POSIBLES
COMPROBACION DE PRESENCIA DE CODIGOS
PRESENCIA DE DTC DE FALLO DE RETROALIMENTACION DE PUERTA DE MODO
CIRCUITO DE ALIMENTACION DE 5 VOLTIOS EN CORTO A MASA
CIRCUITO DE ALIMENTACION DE 5 VOLTIOS ABIERTO
CIRCUITO DE ALIMENTACION DE 5 VOLTIOS EN CORTO AL CIRCUITO DE MASA DEL SENSOR
MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA – SEÑAL DE ALIMENTACION DE 5 VOLTIOS EN ABIERTO/EN CORTO BAJO
ACCIONADOR DE PUERTA DE MODO EN CORTO BAJO
CIRCUITO DE ALIMENTACION DE 5 VOLTIOS EN CORTO A MASA
CIRCUITO DE ALIMENTACION DE 5 VOLTIOS ABIERTO
CIRCUITO DE ALIMENTACION DE 5 VOLTIOS EN CORTO AL CIRCUITO DE MASA DEL SENSOR
ACCIONADOR DE PUERTA DE MEZCLA EN CORTO BAJO
CIRCUITO DE ALIMENTACION DE 5 VOLTIOS EN CORTO A TENSION
MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA – ALIMENTACION DE 5 VOLTIOS ALTA
CIRCUITO DE MASA DEL SENSOR ABIERTO
ACCIONADOR DE PUERTA DE MEZCLA ABIERTO
CIRCUITO DE MASA DEL SENSOR ABIERTO
MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA
CIRCUITO DE LA SEÑAL DE RETROALIMENTACION DE PUERTA DE MEZCLA EN CORTO A MASA
CIRCUITO DE LA SEÑAL DE RETROALIMENTACION DE PUERTA DE MEZCLA ABIERTO
CIRCUITO DE LA SEÑAL DE RETROALIMENTACION DE PUERTA DE MEZCLA EN CORTO AL CIRCUITO DE MASA DEL SENSOR
ACCIONADOR DE PUERTA DE MEZCLA ABIERTO/EN CORTO A MASA
MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA - SEÑAL DE RETROALIMENTACION DE PUERTA DE MEZCLA EN ABIERTO/EN CORTO A MASA

FALLO DE RETROALIMENTACION DE PUERTA DE MEZCLA — (Continuación)

CAUSAS POSIBLES
CIRCUITO DE LA SEÑAL DE RETROALIMENTACION DE PUERTA DE MEZCLA EN CORTO A TENSION
MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA - SEÑAL DE RETROALIMENTACION DE PUERTA DE MEZCLA EN CORTO A TENSION

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRB III® para registrar y borrar los DTC del ordenador de la carrocería. Ponga en marcha el motor. Con la DRB III® en Varios, accione Calibración de motores de puertas de HVAC. Utilice la DRB III® para leer los DTC del ordenador de la carrocería. ¿Qué códigos visualiza la DRB III®? Fallo de retroal. de puerta de modo/mezcla y otros DTC Si se establecieron el Fallo de retroalimentación de puerta de modo/mezcla y otros DTC, vuelva a la lista de síntomas y escoja el código para diagnosticar los otros DTC antes. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. Fallo de retroalimentación de puerta de modo solamente Vuelva a la lista de síntomas y escoja el código. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. Fallo de retroalimentación de puerta de modo y mezcla solamente Diríjase a 2 Fallo de retroalimentación de puerta de mezcla solamente Diríjase a 11	Todos
2	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector en línea C200 (HVAC) situado en el centro del tablero de instrumentos, encima del pedal del acelerador. Coloque el encendido en la posición ON. Mida el voltaje del circuito de alimentación de 5 voltios (cavidad nº 6) en el conector en línea (lado del mazo del T/I). ¿Qué voltaje hay? Cero voltios. Diríjase a 3 Aproximadamente 4,5 a 5,5 voltios Diríjase a 6 Más de 5,5 voltios Diríjase a 10	Todos

FALLO DE RETROALIMENTACION DE PUERTA DE MEZCLA — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector en línea C200 (HVAC) situado en el centro del tablero de instrumentos, encima del pedal del acelerador. Desconecte el conector C2 del mazo del módulo de control de la carrocería. Mida la resistencia entre masa y el circuito de alimentación de 5 voltios (lado del mazo del T/I). ¿Está la resistencia por debajo de 10 K-ohmios? Sí → Repare un corto a masa en el circuito de alimentación de 5 voltios. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 4	Todos
4	Desconecte el conector en línea C200 (HVAC) situado en el centro del tablero de instrumentos, encima del pedal del acelerador. Desconecte el conector C2 del mazo del módulo de control de la carrocería. Mida la resistencia del circuito de alimentación de 5 voltios entre el conector C2 de mazo del BCM y el conector de mazo C200 en línea (lado del mazo del T/I). ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios? Sí → Diríjase a 5 No → Repare un abierto en el circuito de alimentación de 5 voltios. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
5	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector en línea C200 (HVAC) situado en el centro del tablero de instrumentos, encima del pedal del acelerador. Desconecte el conector C2 del mazo del módulo de control de la carrocería. Mida la resistencia entre el circuito de alimentación de 5 voltios y el circuito de masa del sensor en el conector C2 del mazo del módulo de control de la carrocería. ¿Está la resistencia por debajo de 10 K-ohmios? Sí → Repare el circuito de alimentación de 5 voltios en corto al circuito de masa del sensor. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Reemplace y programe el módulo de control de la carrocería según la Información de servicio. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

FALLO DE RETROALIMENTACION DE PUERTA DE MEZCLA — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
6	Coloque el encendido en posición OFF. Asegúrese de que está conectado el conector en línea C200 (HVAC) situado en el centro del tablero de instrumentos, encima del pedal del acelerador. Desconecte el conector de mazo del accionador de puerta de modo. Coloque el encendido en la posición ON. Mida el voltaje del circuito de alimentación de 5 voltios en el conector de mazo del accionador de puerta de modo. ¿Qué voltaje hay? Aproximadamente 4,5 a 5,5 voltios Reemplace el accionador de puerta de modo. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. Cero voltios Diríjase a 7 Más de 5,5 voltios Diríjase a 10	Todos
7	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C2 del mazo del módulo de control de la carrocería. Desconecte el conector de mazo del accionador de puerta de modo. Desconecte el conector de mazo del accionador de puerta de mezcla. Mida la resistencia entre masa y el circuito de alimentación de 5 voltios en el conector C2 del mazo del módulo de control de la carrocería. ¿Está la resistencia por debajo de 10 K-ohmios? Sí → Repare un corto a masa en el circuito de alimentación de 5 voltios. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 8	Todos
8	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C2 del mazo del módulo de control de la carrocería. Desconecte el conector de mazo del accionador de puerta de modo. Desconecte el conector de mazo del accionador de puerta de mezcla. Mida la resistencia del circuito de alimentación de 5 voltios entre el conector C2 de mazo del BCM y el conector de mazo del accionador de puerta de modo. Mida la resistencia del circuito de alimentación de 5 voltios entre el conector C2 de mazo del BCM y el conector de mazo del accionador de puerta de mezcla. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios? Sí → Diríjase a 9 No → Repare un abierto en el circuito de alimentación de 5 voltios. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

FALLO DE RETROALIMENTACION DE PUERTA DE MEZCLA — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
9	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C2 del mazo del módulo de control de la carrocería. Desconecte el conector de mazo del accionador de puerta de modo. Desconecte el conector de mazo del accionador de puerta de mezcla. Mida la resistencia entre el circuito de alimentación de 5 voltios y la masa del sensor en el conector C2 del mazo del módulo de control de la carrocería. ¿Está la resistencia por debajo de 10 K-ohmios? Sí → Repare el circuito de alimentación de 5 voltios en corto al circuito de masa del sensor. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Reemplace el accionador de puerta de mezcla según la Información de servicio. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
10	Desconecte el conector C2 del mazo del módulo de control de la carrocería. Coloque el encendido en la posición ON. Mida el voltaje del circuito de alimentación de 5 voltios. ¿Hay presencia de voltaje? Sí → Repare el circuito de alimentación de 5 voltios en corto a tensión. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Reemplace y programe el módulo de control de la carrocería según la Información de servicio. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
11	Asegúrese de que está conectado el conector en línea C200 (HVAC) situado en el centro del tablero de instrumentos, encima del pedal del acelerador. Coloque el encendido en la posición ON. Con la DRB III® en Visualización de sensores, lea el voltaje de puerta de mezcla. ¿Qué voltaje hay? De 0,3 a 5,5 voltios Diríjase a 12 Menos de 0,3 voltios Diríjase a 15 Por encima de 5,5 voltios Diríjase a 19	Todos

FALLO DE RETROALIMENTACION DE PUERTA DE MEZCLA — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
12	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector en línea C200 (HVAC) situado en el centro del tablero de instrumentos, encima del pedal del acelerador. Apague todas las luces y cierre el pestillo de la puerta del conductor de forma que se apaguen las luces de cortesía. Mida la resistencia entre masa y el circuito de masa del sensor (cavidad nº 5) en el conector en línea (lado del mazo del T/I). ¿Está la resistencia por debajo de 10,0 ohmios? Sí → Diríjase a 13 No → Diríjase a 14	Todos
13	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector en línea C200 (HVAC) situado en el centro del tablero de instrumentos, encima del pedal del acelerador. Desconecte el conector de mazo del accionador de puerta de mezcla. Mida la resistencia del circuito de masa del sensor entre el conector en línea C200 (cavidad nº 5) (lado del mazo de HVAC) y el conector de mazo del accionador de puerta de mezcla. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios? Sí → Reemplace el accionador de puerta de mezcla según la Información de servicio. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Repare un abierto en el circuito de masa del sensor. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
14	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector en línea C200 (HVAC) situado en el centro del tablero de instrumentos, encima del pedal del acelerador. Desconecte el conector C2 de mazo del módulo de control de la carrocería. Mida la resistencia del circuito de masa del sensor entre el conector en línea C200 (cavidad nº 5) (lado del mazo del T/I) y el conector C2 del mazo del BCM. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios? Sí → Reemplace y programe el módulo de control de la carrocería según la Información de servicio. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Repare un abierto en el circuito de masa del sensor. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

FALLO DE RETROALIMENTACION DE PUERTA DE MEZCLA — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
15	Coloque el encendido en posición OFF. Asegúrese de que está conectado el conector en línea C200 (HVAC) situado en el centro del tablero de instrumentos, encima del pedal del acelerador. Desconecte el conector C2 del mazo del módulo de control de la carrocería. Desconecte el conector de mazo del accionador de puerta de mezcla. Mida la resistencia entre masa y el circuito de la señal de retroalimentación de puerta de mezcla en el conector C2 del mazo del módulo de control de la carrocería. ¿Está la resistencia por debajo de 10 K-ohmios? Sí → Repare el circuito de la señal de retroalimentación de puerta de mezcla en corto a masa. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 16	Todos
16	Coloque el encendido en posición OFF. Asegúrese de que está conectado el conector en línea C200 (HVAC) situado en el centro del tablero de instrumentos, encima del pedal del acelerador. Desconecte el conector C2 del mazo del módulo de control de la carrocería. Desconecte el conector de mazo del accionador de puerta de mezcla. Mida la resistencia del circuito de la señal de retroalimentación de puerta de mezcla entre el conector C2 de mazo del BCM y el conector de mazo del accionador de puerta de mezcla. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios? Sí → Diríjase a 17 No → Repare un abierto en el circuito de la señal de retroalimentación de puerta de mezcla. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
17	Coloque el encendido en posición OFF. Asegúrese de que está conectado el conector en línea C200 (HVAC) situado en el centro del tablero de instrumentos, encima del pedal del acelerador. Desconecte el conector C2 del mazo del módulo de control de la carrocería. Desconecte el conector de mazo del accionador de puerta de mezcla. Mida la resistencia entre el circuito de la señal de retroalimentación de puerta de mezcla y el circuito de masa del sensor en el conector C2 del mazo del BCM. ¿Está la resistencia por debajo de 10 K-ohmios? Sí → Repare el circuito de la señal de retroalimentación de puerta de mezcla en corto al circuito de masa del sensor. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 18	Todos

FALLO DE RETROALIMENTACION DE PUERTA DE MEZCLA — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
18	Coloque el encendido en posición OFF. Asegúrese de que está conectado el conector en línea C200 (HVAC) situado en el centro del tablero de instrumentos, encima del pedal del acelerador. Desconecte el conector de mazo del accionador de puerta de mezcla. Conecte un cable de puente entre el circuito de la señal de retroalimentación de puerta de mezcla y el circuito de alimentación de 5 voltios. Coloque el encendido en la posición ON. Con la DRB III® en Visualización de sensores, lea el voltaje de puerta de mezcla. ¿Es el voltaje de aproximadamente 4,5 a 5,5 voltios? Sí → Reemplace el accionador de puerta de mezcla según la Información de servicio. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Reemplace y programe el módulo de control de la carrocería según la Información de servicio. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
19	Desconecte el conector C2 del mazo del módulo de control de la carrocería. Coloque el encendido en la posición ON. Mida el voltaje del circuito de la señal de retroalimentación de puerta de mezcla. ¿Hay presencia de voltaje? Sí → Repare el circuito de la señal de retroalimentación de puerta de mezcla en corto a tensión. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Reemplace y programe el módulo de control de la carrocería según la Información de servicio. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

Síntoma:

SALIDA DE PUERTA DE MEZCLA EN CORTO A LA BATERIA

Momento de verificación y condición de establecimiento:

SALIDA DE PUERTA DE MEZCLA EN CORTO A LA BATERIA

Momento de verificación: Siempre que el BCM intenta mover el accionador de puerta de mezcla.

Condición de establecimiento: Este DTC se establecerá si el BCM detecta un corto a tensión en el circuito de impulsor de puerta de mezcla.

CAUSAS POSIBLES
CORTO A TENSION ENTRE BCM Y C200
CIRCUITO DE IMPULSOR DE PUERTA DE MEZCLA EN CORTO A OTRO CIRCUITO DE IMPULSOR
BCM
CIRCUITOS DE IMPULSOR EN CORTO ENTRE SI
ACCIONADOR DE PUERTA DE MEZCLA
INSPECION DEL MAZO DE CABLES

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Ponga en marcha el motor. Utilice la DRB III® para borrar todos los DTC del BCM. Coloque el conmutador del aventador en baja velocidad. Coloque el conmutador de control de mezcla en la posición de calor máximo durante 30 segundos. Coloque el conmutador de control de mezcla en la posición de frío máximo durante 30 segundos. Coloque el conmutador de control de mezcla en la posición de calor máximo durante 30 segundos. Coloque el conmutador de control de modo en cada una de las posiciones disponibles haciendo una pausa de 20 segundos en cada posición. Coloque el conmutador de control de modo en la posición Descongelación durante 20 segundos. Coloque el conmutador de control de modo en la posición Recirculación durante 20 segundos. Coloque el conmutador de control de modo en la posición Descongelación durante 20 segundos. Utilice la DRB III® para leer los DTC del BCM. ¿Visualiza la DRB III® este DTC? Sí → Diríjase a 2 No → Diríjase a 6	Todos

SALIDA DE PUERTA DE MEZCLA EN CORTO A LA BATERIA — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
2	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo C200 en línea. Desconecte el conector C2 de mazo del BCM. Coloque el encendido en la posición ON. Mida el voltaje del circuito de impulsor de puerta de mezcla. ¿Está el voltaje por debajo de 1,0 voltio? Sí → Diríjase a 3 No → Repare el circuito de impulsor de puerta de mezcla en corto a tensión. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
3	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo C200 en línea. Desconecte el conector C2 de mazo del BCM. Mida la resistencia entre el circuito de impulsor de puerta de mezcla y cada uno de los circuitos siguientes: Circuito de impulsor de puerta de recirculación, Circuito de impulsor de puerta de modo, Circuito de impulsor de puerta común. ¿Está la resistencia por debajo de 100,0 ohmios en alguna de las mediciones? Sí → Repare el circuito de impulsor de puerta de mezcla en corto a otro circuito de impulsor. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 4	Todos
4	Coloque el encendido en posición OFF. Asegúrese de que el conector C2 del mazo del BCM está conectado al BCM. Desconecte el conector de mazo C200 en línea. Coloque el encendido en la posición ON. Mida el voltaje del circuito de impulsor de puerta de mezcla en el conector de mazo C200 en línea (lado del BCM). ¿Está el voltaje por encima de 1,0 voltios? Sí → Reemplace y programe el módulo de control de la carrocería según la Información de servicio. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 5	Todos

SALIDA DE PUERTA DE MEZCLA EN CORTO A LA BATERIA — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
5	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo C200 en línea. Desconecte el conector de mazo del accionador de puerta de mezcla. Inspeccione el circuito de impulsor de puerta de mezcla entre el conector de mazo C200 y el conector de mazo del accionador de puerta de mezcla en busca de un corto a algún otro circuito en el conector o el mazo. ¿Ha encontrado algún problema? Sí → Repare el circuito de impulsor de puerta de mezcla en corto a tensión o a otro circuito de impulsor. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Reemplace el accionador de puerta de mezcla según la Información de servicio. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
6	Coloque el encendido en posición OFF. **NOTA: Inspeccione visualmente los mazos asociados. Compruebe si hay algún cable rozado, perforado o parcialmente roto.** **NOTA: Inspeccione visualmente los conectores de mazo de cableado relacionados. Observe si existen terminales rotos, curvados, desplazados hacia afuera o corroídos.** **NOTA: Consulte cualquier Boletín de servicio técnico (TSB) aplicable.** ¿Ha encontrado algún problema? Sí → Repare lo necesario. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Prueba completa.	Todos

Síntoma:

SALIDA DE PUERTA DE MEZCLA EN CORTO A MASA

Momento de verificación y condición de establecimiento:

SALIDA DE PUERTA DE MEZCLA EN CORTO A MASA

Momento de verificación: Siempre que el BCM intenta mover uno de los accionadores de HVAC.

Condición de establecimiento: Este DTC se establecerá si el BCM detecta que una o más de las salidas siguientes están en corto a masa: impulsor de puerta de modo, impulsor de puerta de mezcla, impulsor de puerta de recirculación o impulsor de puerta común.

CAUSAS POSIBLES
CIRCUITO DE IMPULSOR DE PUERTA DE MEZCLA DE AIRE EN CORTO A MASA
CIRC. DE IMPULSOR DE PUERTA DE MEZCLA DE AIRE EN CORTO A MASA DEL SENSOR
CABLE DE IMPULSOR DE PUERTA DE MEZCLA DE AIRE EN CORTO A MASA DEL SENSOR
ACCIONADOR DE PUERTA DE MEZCLA
INSPECION DEL MAZO DE CABLES

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Ponga en marcha el motor. Utilice la DRB III® para borrar todos los DTC del BCM. Coloque el conmutador del aventador en baja velocidad. Coloque el conmutador de control de mezcla en la posición de calor máximo durante 30 segundos. Coloque el conmutador de control de mezcla en la posición de frío máximo durante 30 segundos. Coloque el conmutador de control de mezcla en la posición de calor máximo durante 30 segundos. Coloque el conmutador de control de modo en cada una de las posiciones disponibles haciendo una pausa de 20 segundos en cada posición. Coloque el conmutador de control de modo en la posición Descongelación durante 20 segundos. Coloque el conmutador de control de modo en la posición Recirculación durante 20 segundos. Coloque el conmutador de control de modo en la posición Descongelación durante 20 segundos. Utilice la DRB III® para leer los DTC del BCM. ¿Visualiza la DRB III® este DTC? Sí → Diríjase a 2 No → Diríjase a 5	Todos

SALIDA DE PUERTA DE MEZCLA EN CORTO A MASA — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
2	Apague todas las luces. Cierre el pestillo de la puerta del conductor para apagar las luces del cortesía. Desconecte el conector C2 del mazo del módulo de control de la carrocería. Mida la resistencia entre masa y el circuito de impulsor de puerta de mezcla de aire. ¿Está la resistencia por debajo de 100,0 ohmios? Sí → Repare el circuito de impulsor de puerta de mezcla de aire en corto a masa. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 3	Todos
3	Desconecte el conector C2 del mazo del módulo de control de la carrocería. Mida la resistencia entre el circuito de impulsor de puerta de mezcla de aire y el circuito de masa del sensor en el conector C2 del BCM. ¿Está la resistencia por debajo de 100,0 ohmios? Sí → Diríjase a 4 No → Reemplace el Módulo de control de la carrocería. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
4	Desconecte el conector C2 del mazo del módulo de control de la carrocería. Desconecte el conector de mazo del accionador de puerta de mezcla. Mida la resistencia entre el circuito de impulsor de puerta de mezcla de aire y el circuito de masa del sensor en el conector C2 del BCM. ¿Está la resistencia por debajo de 100,0 ohmios? Sí → Repare el circuito de impulsor de puerta de mezcla de aire en corto al circuito de masa del sensor. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Reemplace el accionador de puerta de mezcla según la Información de servicio. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

SALIDA DE PUERTA DE MEZCLA EN CORTO A MASA — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
5	Coloque el encendido en posición OFF. **NOTA: Inspeccione visualmente los mazos asociados. Compruebe si hay algún cable rozado, perforado o parcialmente roto.** **NOTA: Inspeccione visualmente los conectores de mazo de cableado relacionados. Observe si existen terminales rotos, curvados, desplazados hacia afuera o corroídos.** **NOTA: Consulte cualquier Boletín de servicio técnico (TSB) aplicable.** ¿Ha encontrado algún problema? Sí → Repare lo necesario. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Prueba completa.	Todos

Síntoma:

FALLO DE PRUEBA DE ATASCAMIENTO DE PUERTA DE MEZCLA

Momento de verificación y condición de establecimiento:

FALLO DE PRUEBA DE ATASCAMIENTO DE PUERTA DE MEZCLA

Momento de verificación: Durante la calibración del motor de HVAC.

Condición de establecimiento: Este DTC se establecerá si el BCM no puede detectar el final del recorrido para la puerta de mezcla.

CAUSAS POSIBLES
ACCIONADOR DE PUERTA DE MEZCLA
CIRCUITO DE IMPULSOR DE PUERTA DE MEZCLA ABIERTO ENTRE EL BCM Y C200
CIRCUITO DE IMPULSOR DE PUERTA DE MEZCLA ABIERTO ENTRE C200 Y EL ACCIONADOR
CIRCUITO DE IMPULSOR DE PUERTA DE MEZCLA EN CORTO A MASA ENTRE C200 Y EL ACCIONADOR
CIRCUITO DE IMPULSOR DE PUERTA DE MEZCLA EN CORTO A MASA ENTRE EL BCM Y C200
CIRCUITO DE IMPULSOR DE PUERTA COMUN ABIERTO ENTRE EL BCM Y C200
CIRCUITO DE IMPULSOR DE PUERTA COMUN ABIERTO ENTRE C200 Y EL ACCIONADOR
CIRCUITO DE IMPULSOR DE PUERTA COMUN EN CORTO A MASA ENTRE EL BCM Y C200
CIRCUITO DE IMPULSOR DE PUERTA COMUN EN CORTO A MASA ENTRE C200 Y EL ACCIONADOR
INSPECION DEL MAZO DE CABLES
MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Ponga en marcha el motor. Utilice la DRB III® para borrar todos los DTC del BCM. Coloque el conmutador del aventador en baja velocidad. Coloque el conmutador de control de mezcla en la posición de calor máximo durante 30 segundos. Coloque el conmutador de control de mezcla en la posición de frío máximo durante 30 segundos. Coloque el conmutador de control de mezcla en la posición de calor máximo durante 30 segundos. Utilice la DRB III® para leer los DTC del BCM. ¿Aparece este DTC? Sí → Diríjase a 2 No → Diríjase a 11	Todos

FALLO DE PRUEBA DE ATASCAMIENTO DE PUERTA DE MEZCLA — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
2	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C2 de mazo del BCM. Desconecte el conector de mazo C200 en línea. Mida la resistencia entre masa y el circuito de impulsor de puerta de mezcla en el conector C2 del mazo del BCM. ¿Está la resistencia por debajo de 100,0 ohmios? Sí → Repare un corto a masa en el circuito de impulsor de puerta de mezcla. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 3	Todos
3	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C2 de mazo del BCM. Desconecte el conector de mazo C200 en línea. Conecte un cable de puente entre masa y el circuito de impulsor de puerta de mezcla en el conector de mazo C200 (lado del BCM). Utilice una luz de prueba de 12 voltios conectada a 12 voltios para comprobar el circuito de impulsor de puerta de mezcla en el conector C2 del mazo del BCM. ¿Se enciende con intensidad la luz de prueba? Sí → Diríjase a 4 No → Repare un abierto en el circuito de impulsor de puerta de mezcla. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
4	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C2 de mazo del BCM. Desconecte el conector de mazo C200 en línea. Mida la resistencia entre masa y el circuito de impulsor de puerta común en el conector C2 del mazo del BCM. ¿Está la resistencia por debajo de 100,0 ohmios? Sí → Repare un corto a masa en el circuito de impulsor de puerta común. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 5	Todos

FALLO DE PRUEBA DE ATASCAMIENTO DE PUERTA DE MEZCLA — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
5	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C2 de mazo del BCM. Desconecte el conector de mazo C200 en línea. Conecte un cable de puente entre masa y el circuito de impulsor de puerta común en el conector de mazo C200 (lado del BCM). Utilice una luz de prueba de 12 voltios conectada a 12 voltios para comprobar el circuito de impulsor de puerta común en el conector C2 del mazo del BCM. ¿Se enciende con intensidad la luz de prueba? Sí → Diríjase a 6 No → Repare un abierto en el circuito de impulsor de puerta común. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
6	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo C200 en línea. Conecte una luz de prueba entre el circuito de impulsor de puerta de mezcla y el circuito de impulsor de puerta común en el conector de mazo C200 (lado del BCM). Ponga en marcha el motor. Utilice la DRB III® para seleccionar Carrocería, Ordenador de la carrocería, Pruebas de sistemas y, a continuación, Accionar puertas de modo. Seleccione Puerta de mezcla. Mientras observa la luz de prueba, pulse y mantenga pulsado durante varios segundos el cursor derecho de la DRB. Mientras observa la luz de prueba, pulse y mantenga pulsado durante varios segundos el cursor izquierdo de la DRB. ¿Se mantiene la luz de prueba encendida mientras se pulsan los cursores derecho e izquierdo? Sí → Diríjase a 7 No → Reemplace y programe el módulo de control de la carrocería según la Información de servicio. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
7	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del accionador de puerta de mezcla. Desconecte el conector de mazo C200 en línea. Mida la resistencia entre masa y el circuito de impulsor de puerta de mezcla en el conector de mazo C200 (lado del accionador). ¿Está la resistencia por debajo de 100,0 ohmios? Sí → Repare un corto a masa en el circuito de impulsor de puerta de mezcla. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 8	Todos

FALLO DE PRUEBA DE ATASCAMIENTO DE PUERTA DE MEZCLA — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
8	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del accionador de puerta de mezcla. Desconecte el conector de mazo C200 en línea. Conecte un cable de puente entre masa y el circuito de impulsor de puerta de mezcla en el conector de mazo C200 (lado del accionador). Utilice una luz de prueba de 12 voltios conectada a 12 voltios para comprobar el circuito de impulsor de puerta de mezcla en el conector de mazo del accionador de puerta de mezcla. ¿Se enciende con intensidad la luz de prueba? Sí → Diríjase a 9 No → Repare un abierto en el circuito de impulsor de puerta de mezcla. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
9	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del accionador de puerta de mezcla. Desconecte el conector de mazo C200 en línea. Mida la resistencia entre masa y el circuito de impulsor de puerta común en el conector de mazo C200 (lado del accionador). ¿Está la resistencia por debajo de 100,0 ohmios? Sí → Repare un corto a masa en el circuito de impulsor de puerta común. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 10	Todos
10	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del accionador de puerta de mezcla. Desconecte el conector de mazo C200 en línea. Conecte un cable de puente entre masa y el circuito de impulsor de puerta común en el conector de mazo C200 (lado del accionador). Utilice una luz de prueba de 12 voltios conectada a 12 voltios para comprobar el circuito de impulsor de puerta común en el conector de mazo del accionador de puerta de mezcla. ¿Se enciende con intensidad la luz de prueba? Sí → Reemplace el accionador de puerta de mezcla según la Información de servicio. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Repare un abierto en el circuito de impulsor de puerta común. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

FALLO DE PRUEBA DE ATASCAMIENTO DE PUERTA DE MEZCLA — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
11	Coloque el encendido en posición OFF. **NOTA: Inspeccione visualmente los mazos asociados. Compruebe si hay algún cable rozado, perforado o parcialmente roto.** **NOTA: Inspeccione visualmente los conectores de mazo de cableado relacionados. Observe si existen terminales rotos, curvados, desplazados hacia afuera o corroídos.** **NOTA: Consulte cualquier Boletín de servicio técnico (TSB) aplicable.** ¿Ha encontrado algún problema? Sí → Repare lo necesario. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Prueba completa.	Todos

Síntoma:

SALIDA COMUN EN CORTO A LA BATERIA

Momento de verificación y condición de establecimiento:

SALIDA COMUN EN CORTO A LA BATERIA

Momento de verificación: Siempre que el BCM intenta mover uno de los accionadores de HVAC.

Condición de establecimiento: Este DTC se establecerá si el BCM detecta un corto a tensión en el circuito de impulsor de puerta común.

CAUSAS POSIBLES
BCM
ACCIONADOR DE PUERTA DE MEZCLA
CIRCUITO DE IMPULSOR DE PUERTA COMUN EN CORTO A TENSION O A OTRO CIRCUITO DE IMPULSOR
CIRCUITO DE IMPULSOR COMUN EN CORTO A OTRO CIRCUITO DE IMPULSOR
ACCIONADOR DE PUERTA DE MODO
ACCIONADOR DE PUERTA DE RECIRCULACION
CORTO A TENSION ENTRE BCM Y C200
INSPECION DEL MAZO DE CABLES

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Ponga en marcha el motor. Utilice la DRB III® para borrar todos los DTC del BCM. Coloque el conmutador del aventador en baja velocidad. Coloque el conmutador de control de mezcla en la posición de calor máximo durante 30 segundos. Coloque el conmutador de control de mezcla en la posición de frío máximo durante 30 segundos. Coloque el conmutador de control de mezcla en la posición de calor máximo durante 30 segundos. Coloque el conmutador de control de modo en cada una de las posiciones disponibles haciendo una pausa de 20 segundos en cada posición. Coloque el conmutador de control de modo en la posición Descongelación durante 20 segundos. Coloque el conmutador de control de modo en la posición Recirculación durante 20 segundos. Coloque el conmutador de control de modo en la posición Descongelación durante 20 segundos. Utilice la DRB III® para leer los DTC del BCM. ¿Visualiza la DRB III® este DTC? Sí → Diríjase a 2 No → Diríjase a 8	Todos

SALIDA COMUN EN CORTO A LA BATERIA — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
2	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo C200 en línea. Desconecte el conector C2 de mazo del BCM. Coloque el encendido en la posición ON. Mida el voltaje del circuito de impulsor de puerta común. ¿Está el voltaje por debajo de 1,0 voltio? Sí → Diríjase a 3 No → Repare el circuito de impulsor de puerta común en corto a tensión. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
3	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo C200 en línea. Desconecte el conector C2 de mazo del BCM. Mida la resistencia entre el circuito de impulsor de puerta común y cada uno de los circuitos siguientes: Circuito de impulsor de puerta de recirculación, Circuito de impulsor de puerta de modo, Circuito de impulsor de puerta de mezcla. ¿Está la resistencia por debajo de 100,0 ohmios en alguna de las mediciones? Sí → Repare el circuito de impulsor de puerta común en corto a otro circuito de impulsor. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 4	Todos
4	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo C200 en línea. Coloque el encendido en la posición ON. Mida el voltaje del circuito de impulsor de puerta común en el conector de mazo C200 en línea (lado del BCM). ¿Está el voltaje por encima de 1,0 voltios? Sí → Reemplace y programe el módulo de control de la carrocería según la Información de servicio. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 5	Todos

SALIDA COMUN EN CORTO A LA BATERIA — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
5	Coloque el encendido en posición OFF. Vuelva a conectar todos los conectores. Desconecte el conector de mazo de accionador de puerta de recirculación. Ponga en marcha el motor. Coloque el conmutador del aventador en baja velocidad. Coloque el conmutador de control de modo en la posición Descongelación durante 20 segundos. Coloque el conmutador de control de modo en la posición Recirc. durante 20 segundos. Coloque el conmutador de control de modo en la posición Descongelación durante 20 segundos. Utilice la DRB III® para leer los DTC del BCM. ¿Visualiza la DRB III® este DTC? Sí → Diríjase a 6 No → Reemplace el accionador de puerta de recirculación según la Información de servicio. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
6	Coloque el encendido en posición OFF. Vuelva a conectar todos los conectores. Desconecte el conector de mazo del accionador de puerta de mezcla. Ponga en marcha el motor. Coloque el conmutador del aventador en baja velocidad. Coloque el conmutador de control de mezcla en la posición de calor máximo durante 30 segundos. Coloque el conmutador de control de mezcla en la posición de frío máximo durante 30 segundos. Coloque el conmutador de control de mezcla en la posición de calor máximo durante 30 segundos. Utilice la DRB III® para leer los DTC del BCM. ¿Visualiza la DRB III® este DTC? Sí → Diríjase a 7 No → Reemplace el accionador de puerta de mezcla según la Información de servicio. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

SALIDA COMUN EN CORTO A LA BATERIA — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
7	Coloque el encendido en posición OFF. Vuelva a conectar todos los conectores. Desconecte el conector de mazo del accionador de puerta de modo. Ponga en marcha el motor. Coloque el conmutador del aventador en baja velocidad. Coloque el conmutador de control de modo en cada una de las posiciones disponibles haciendo una pausa de 20 segundos en cada posición. Utilice la DRB III® para leer los DTC del BCM. ¿Visualiza la DRB III® este DTC? Sí → Repare el circuito de impulsor de puerta común en corto a tensión o en corto a otro circuito de impulsor entre el conector de mazo C200 y la caja de HVAC. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Reemplace el accionador de puerta de modo según la Información de servicio. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
8	Coloque el encendido en posición OFF. **NOTA: Inspeccione visualmente los mazos asociados. Compruebe si hay algún cable rozado, perforado o parcialmente roto.** **NOTA: Inspeccione visualmente los conectores de mazo de cableado relacionados. Observe si existen terminales rotos, curvados, desplazados hacia afuera o corroídos.** **Nota: Consulte cualquier línea directa o Boletín de servicio técnico (TSB) aplicable.** ¿Ha encontrado algún problema? Sí → Repare lo necesario. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Prueba completa.	Todos

Síntoma:

SALIDA COMUN EN CORTO A MASA

Momento de verificación y condición de establecimiento:

SALIDA COMUN EN CORTO A MASA

Momento de verificación: Siempre que el BCM intenta mover uno de los accionadores de HVAC.

Condición de establecimiento: Este DTC se establecerá si el BCM detecta que una o más de las salidas siguientes están en corto a masa: impulsor de puerta de modo, impulsor de puerta de mezcla, impulsor de puerta de recirculación o impulsor de puerta común.

CAUSAS POSIBLES
CIRCUITO DE IMPULSOR DE PUERTA COMUN EN CORTO A MASA
CIRC. DE IMPULSOR DE PUERTA COMUN EN CORTO A MASA DEL SENSOR
ACCIONADOR DE PUERTA DE MEZCLA EN CORTO AL CIRCUITO DE IMPULSOR DE PUERTA COMUN
ACCIONADOR DE PUERTA DE MODO EN CORTO AL CIRCUITO DE IMPULSOR DE PUERTA COMUN
CABLE DE IMPULSOR DE PUERTA COMUN EN CORTO A MASA DEL SENSOR
INSPECION DEL MAZO DE CABLES

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Ponga en marcha el motor. Utilice la DRB III® para borrar todos los DTC del BCM. Coloque el conmutador del aventador en baja velocidad. Coloque el conmutador de control de mezcla en la posición de calor máximo durante 30 segundos. Coloque el conmutador de control de mezcla en la posición de frío máximo durante 30 segundos. Coloque el conmutador de control de mezcla en la posición de calor máximo durante 30 segundos. Coloque el conmutador de control de modo en cada una de las posiciones disponibles haciendo una pausa de 20 segundos en cada posición. Coloque el conmutador de control de modo en la posición Descongelación durante 20 segundos. Coloque el conmutador de control de modo en la posición Recirculación durante 20 segundos. Coloque el conmutador de control de modo en la posición Descongelación durante 20 segundos. Utilice la DRB III® para leer los DTC del BCM. ¿Visualiza la DRB III® este DTC? Sí → Diríjase a 2 No → Diríjase a 6	Todos

SALIDA COMUN EN CORTO A MASA — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
2	Apague todas las luces. Cierre el pestillo de la puerta del conductor para apagar las luces del cortesía. Desconecte el conector C2 del mazo del módulo de control de la carrocería. Mida la resistencia entre masa y el circuito de impulsor de puerta común. ¿Está la resistencia por debajo de 100,0 ohmios? Sí → Repare un corto a masa en el circuito de impulsor de puerta común. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 3	Todos
3	Desconecte el conector C2 del mazo del módulo de control de la carrocería. Mida la resistencia entre el circuito de impulsor de puerta común y el circuito de masa del sensor en el conector C2 del BCM. ¿Está la resistencia por debajo de 100,0 ohmios? Sí → Diríjase a 4 No → Reemplace el Módulo de control de la carrocería. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
4	Desconecte el conector C2 del mazo del módulo de control de la carrocería. Desconecte el conector de mazo del accionador de puerta de mezcla. Mida la resistencia entre el circuito de impulsor de puerta común y el circuito de masa del sensor en el conector C2 del BCM. ¿Está la resistencia por debajo de 100,0 ohmios? Sí → Diríjase a 5 No → Reemplace el accionador de puerta de mezcla según la Información de servicio. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

SALIDA COMUN EN CORTO A MASA — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
5	Desconecte el conector C2 del mazo del módulo de control de la carrocería. Desconecte el conector de mazo del accionador de puerta de modo. Mida la resistencia entre el circuito de impulsor de puerta común y el circuito de masa del sensor en el conector C2 del BCM. ¿Está la resistencia por debajo de 100,0 ohmios? Sí → Repare el circuito de impulsor de puerta común en corto al circuito de masa del sensor. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Reemplace el accionador de puerta de modo según la Información de servicio. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
6	Coloque el encendido en posición OFF. **NOTA: Inspeccione visualmente los mazos asociados. Compruebe si hay algún cable rozado, perforado o parcialmente roto.** **NOTA: Inspeccione visualmente los conectores de mazo de cableado relacionados. Observe si existen terminales rotos, curvados, desplazados hacia afuera o corroídos.** **NOTA: Consulte cualquier Boletín de servicio técnico (TSB) aplicable.** ¿Ha encontrado algún problema? Sí → Repare lo necesario. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Prueba completa.	Todos

Síntoma:

FALLO DE SENSOR DEL EVAPORADOR

Momento de verificación y condición de establecimiento:

FALLO DE SENSOR DEL EVAPORADOR

Momento de verificación: Con el encendido en posición ON.

Condición de establecimiento: Este DTC se establecerá si el BCM detecta que el voltaje es inferior a 0,06 voltios o superior a 4,8 voltios en la entrada de la señal del sensor de temperatura del evaporador.

CAUSAS POSIBLES
CIRC. DE LA SEÑAL DEL SENSOR DE TEMPERATURA DEL EVAPORADOR EN CORTO A TENSION
SENSOR DE TEMPERATURA DEL EVAPORADOR ABIERTO
CIRC. DE LA SEÑAL DEL SENSOR DE TEMP. DEL EVAPORADOR ABIERTO
MASA DE SENSOR EN ABIERTO
MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA - EL SENSOR DE TEMP. DEL EVAPORADOR PERMANECE ALTO
SENSOR DE TEMPERATURA DEL EVAPORADOR
PROBLEMA INTERMITENTE DE CABLEADO
CIRCUITO DE LA SEÑAL DEL SENSOR DE TEMP. DEL EVAPORADOR EN CORTO A MASA
CIRC. DE LA SEÑAL DEL SENSOR DE TEMP. DEL EVAPORADOR EN CORTO A MASA DEL SENSOR
MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA - EL SENSOR DE TEMP. DEL EVAPORADOR PERMANECE BAJO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Coloque el encendido en la posición ON. Con la DRB III® en Sensores, lea el voltaje del sensor de temperatura del evaporador. ¿Está el voltaje por encima de 5,0 voltios? Sí → Diríjase a 2 No → Diríjase a 7	Todos
2	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del sensor de temperatura del evaporador. Coloque el encendido en la posición ON. Mida el voltaje del circuito de la señal del sensor de temperatura del evaporador. ¿Está el voltaje por encima de 5,1 voltios? Sí → Repare un corto a tensión en el circ. de la señal del sensor de temperatura del evaporador. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 3	Todos

FALLO DE SENSOR DEL EVAPORADOR — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del sensor de temperatura del evaporador. Coloque el encendido en la posición ON. Conecte un cable de puente entre el circuito de la señal del sensor de temperatura del evaporador y el circuito de masa del sensor. Con la DRB III® en Sensores, lea el voltaje del sensor de temperatura del evaporador. ¿Visualiza la DRB III® TEMP. DE EVAP.: 4,9 VOLTIOS o más? Sí → Diríjase a 4 No → Reemplace el sensor de temperatura del evaporador según la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
4	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del sensor de temperatura del evaporador. Desconecte el conector C2 del mazo del módulo de control de la carrocería. Mida la resistencia del circuito de la señal del sensor de temp. del evaporador entre el conector C2 del BCM y el conector del sensor de temperatura del evaporador. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios? Sí → Diríjase a 5 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.	Todos
5	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del sensor de temperatura del evaporador. Desconecte el conector C2 del mazo del módulo de control de la carrocería. Mida la resistencia del circuito de masa del sensor entre el conector C2 del BCM y el conector del sensor de temp. del evaporador. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios? Sí → Diríjase a 6 No → Repare un abierto en el circuito de masa del sensor. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
6	Si no quedan otras causas posibles, vea la reparación. Repare Reemplace y programe el módulo de control de la carrocería según la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
7	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del sensor de temperatura del evaporador. Coloque el encendido en la posición ON. Con la DRB III® en Sensores, lea el voltaje del sensor de temperatura del evaporador. ¿Visualiza la DRB III® TEMP. DE EVAP.: 4,9 VOLTIOS o más? Sí → Diríjase a 8 No → Diríjase a 9	Todos

FALLO DE SENSOR DEL EVAPORADOR — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
8	Sitúe el vehículo fuera del alcance de la luz solar directa. Baje las ventanillas. Deje que el vehículo alcance la temperatura ambiente. Coloque un termómetro en una de las salidas del tablero de instrumentos y un segundo termómetro en el conducto de admisión. Desconecte el conector de mazo del sensor de temperatura del evaporador. Coloque el encendido en la posición ON. Coloque el conmutador de control de modo en la posición Tablero o Bi-nivel (Recirc. OFF). Coloque el conmutador del aventador en alta velocidad y permita que funcione hasta que ambas lecturas de temperatura difieran en menos de 2° una de la otra de forma constante. Mida y registre la resistencia del sensor de temperatura del evaporador. Consulte los valores siguientes para determinar si la resistencia del sensor de temperatura del evaporador cumple con las especificaciones. 8,3 a 8,8 K-ohmios a 12,7° C (55° F). 7,2 a 7,7 K-ohmios a 15,5° C (60° F). 6,3 a 6,8 K-ohmios a 18,3° C (65° F). 5,6 a 6,1 K-ohmios a 21,1° C (70° F). 4,9 a 5,4 K-ohmios a 23,8° C (75° F). 4,4 a 4,8 K-ohmios a 26,6° C (80° F). 3,8 a 4,1 K-ohmios a 29,4° C (85° F). 3,2 a 3,5 K-ohmios a 32,2° C (90° F). ¿Cumple la resistencia del sensor de temperatura del evaporador con las especificaciones? Sí → Utilice los diagramas de cableado/esquemáticos como guía para inspeccionar el cableado y los conectores en busca de condiciones que provoquen un corto o abierto intermitente. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Reemplace el sensor de temperatura del evaporador según la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
9	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del sensor de temperatura del evaporador. Desconecte el conector C2 del mazo del módulo de control de la carrocería. Mida la resistencia entre masa y el circuito de la señal del sensor de temperatura del evaporador en el conector C2 del BCM. ¿Está la resistencia por debajo de 1000,0 ohmios? Sí → 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. No → Diríjase a 10	Todos

FALLO DE SENSOR DEL EVAPORADOR — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
10	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del sensor de temperatura del evaporador. Desconecte el conector C2 del mazo del módulo de control de la carrocería. Mida la resistencia entre el circuito de la señal del sensor de temp. del evaporador y el circuito de masa del sensor en el conector del sensor de temperatura del evaporador. ¿Está la resistencia por debajo de 1000,0 ohmios? Sí → 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. No → Diríjase a 11	Todos
11	Si no quedan otras causas posibles, vea la reparación. Repare Reemplace y programe el módulo de control de la carrocería según la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

Síntoma:

FALLO DE RETROALIMENTACION DE PUERTA DE MODO

Momento de verificación y condición de establecimiento:

FALLO DE RETROALIMENTACION DE PUERTA DE MODO

Momento de verificación: Con el encendido en posición ON.

Condición de establecimiento: Este DTC se establecerá si el BCM detecta un voltaje inferior a 0,06 voltios o superior a 4,8 en la entrada de señal de retroalimentación de puerta de mezcla o la entrada de señal de retroalimentación de puerta de modo.

CAUSAS POSIBLES
COMPROBACION DE PRESENCIA DE CODIGOS
PRESENCIA DE DTC DE FALLO DE RETROALIMENTACION DE PUERTA DE MEZCLA
CIRCUITO DE ALIMENTACION DE 5 VOLTIOS EN CORTO A MASA
CIRCUITO DE ALIMENTACION DE 5 VOLTIOS ABIERTO
CIRCUITO DE ALIMENTACION DE 5 VOLTIOS EN CORTO AL CIRCUITO DE MASA DEL SENSOR
MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA – SEÑAL DE ALIMENTACION DE 5 VOLTIOS EN ABIERTO/EN CORTO BAJO
ACCIONADOR DE PUERTA DE MODO EN CORTO BAJO
CIRCUITO DE ALIMENTACION DE 5 VOLTIOS EN CORTO A MASA
CIRCUITO DE ALIMENTACION DE 5 VOLTIOS ABIERTO
CIRCUITO DE ALIMENTACION DE 5 VOLTIOS EN CORTO AL CIRCUITO DE MASA DEL SENSOR
ACCIONADOR DE PUERTA DE MEZCLA EN CORTO BAJO
CIRCUITO DE ALIMENTACION DE 5 VOLTIOS EN CORTO A TENSION
MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA – ALIMENTACION DE 5 VOLTIOS ALTA
CIRCUITO DE MASA DEL SENSOR ABIERTO
ACCIONADOR DE PUERTA DE MODO ABIERTO
CIRCUITO DE MASA DEL SENSOR ABIERTO
MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA
CIRCUITO DE LA SEÑAL DE RETROALIMENTACION DE PUERTA DE MODO EN CORTO A MASA
CIRCUITO DE LA SEÑAL DE RETROALIMENTACION DE PUERTA DE MODO EN ABIERTO
CIRCUITO DE LA SEÑAL DE RETROALIMENTACION DE PUERTA DE MODO EN CORTO AL CIRCUITO DE MASA DEL SENSOR
ACCIONADOR DE PUERTA DE MODO ABIERTO/EN CORTO A MASA
MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA - SEÑAL DE RETROALIMENTACION DE PUERTA DE MODO EN ABIERTO/CORTO A MASA

FALLO DE RETROALIMENTACION DE PUERTA DE MODO — (Continuación)

CAUSAS POSIBLES
CIRCUITO DE LA SEÑAL DE RETROALIMENTACION DE PUERTA DE MODO EN CORTO A TENSION
MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA - SEÑAL DE RETROALIMENTACION DE PUERTA DE MODO EN CORTO A TENSION

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRB III® para registrar y borrar los DTC del ordenador de la carrocería. Ponga en marcha el motor. Con la DRB III® en Varios, accione Calibración de motores de puertas de HVAC. Utilice la DRB III® para leer los DTC del ordenador de la carrocería. ¿Qué códigos visualiza la DRB III®? Fallo de retroal. de puerta de modo/mezcla y otros DTC Si se establecieron el Fallo de retroalimentación de puerta de modo/mezcla y otros DTC, vuelva a la lista de síntomas y escoja el código para diagnosticar los otros DTC antes. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. Fallo de retroalimentación de puerta de mezcla solamente Vuelva a la lista de síntomas y escoja el código. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. Fallo de retroalimentación de puerta de modo y mezcla solamente Diríjase a 2 Fallo de retroalimentación de puerta de modo solamente Diríjase a 11	Todos
2	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector en línea C200 (HVAC) situado en el centro del tablero de instrumentos, encima del pedal del acelerador. Coloque el encendido en la posición ON. Mida el voltaje del circuito de alimentación de 5 voltios (cavidad nº 6) en el conector en línea (lado del mazo del T/I). ¿Qué voltaje hay? Cero voltios. Diríjase a 3 Aproximadamente 4,5 a 5,5 voltios Diríjase a 6 Más de 5,5 voltios Diríjase a 10	Todos

FALLO DE RETROALIMENTACION DE PUERTA DE MODO — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector en línea C200 (HVAC) situado en el centro del tablero de instrumentos, encima del pedal del acelerador. Desconecte el conector C2 del mazo del módulo de control de la carrocería. Mida la resistencia entre masa y el circuito de alimentación de 5 voltios (lado del mazo del T/I). ¿Está la resistencia por debajo de 10 K-ohmios? Sí → Repare un corto a masa en el circuito de alimentación de 5 voltios. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 4	Todos
4	Desconecte el conector en línea C200 (HVAC) situado en el centro del tablero de instrumentos, encima del pedal del acelerador. Desconecte el conector C2 del mazo del módulo de control de la carrocería. Mida la resistencia del circuito de alimentación de 5 voltios entre el conector C2 de mazo del BCM y el conector de mazo C200 en línea (lado del mazo del T/I). ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios? Sí → Diríjase a 5 No → Repare un abierto en el circuito de alimentación de 5 voltios. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
5	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector en línea C200 (HVAC) situado en el centro del tablero de instrumentos, encima del pedal del acelerador. Desconecte el conector C2 del mazo del módulo de control de la carrocería. Mida la resistencia entre el circuito de alimentación de 5 voltios y el circuito de masa del sensor en el conector C2 del mazo del módulo de control de la carrocería. ¿Está la resistencia por debajo de 10 K-ohmios? Sí → Repare el circuito de alimentación de 5 voltios en corto al circuito de masa del sensor. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Reemplace y programe el módulo de control de la carrocería según la Información de servicio. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

FALLO DE RETROALIMENTACION DE PUERTA DE MODO — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
6	Coloque el encendido en posición OFF. Asegúrese de que está conectado el conector en línea C200 (HVAC) situado en el centro del tablero de instrumentos, encima del pedal del acelerador. Desconecte el conector de mazo del accionador de puerta de modo. Coloque el encendido en la posición ON. Mida el voltaje del circuito de alimentación de 5 voltios en el conector de mazo del accionador de puerta de modo. ¿Qué voltaje hay? Aproximadamente 4,5 a 5,5 voltios Reemplace el accionador de puerta de modo según la Información de servicio. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. Cero voltios Diríjase a 7 Más de 5,5 voltios Diríjase a 10	Todos
7	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C2 del mazo del módulo de control de la carrocería. Desconecte el conector de mazo del accionador de puerta de modo. Desconecte el conector de mazo del accionador de puerta de mezcla. Mida la resistencia entre masa y el circuito de alimentación de 5 voltios en el conector C2 del mazo del módulo de control de la carrocería. ¿Está la resistencia por debajo de 10 K-ohmios? Sí → Repare un corto a masa en el circuito de alimentación de 5 voltios. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 8	Todos
8	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C2 del mazo del módulo de control de la carrocería. Desconecte el conector de mazo del accionador de puerta de modo. Desconecte el conector de mazo del accionador de puerta de mezcla. Mida la resistencia del circuito de alimentación de 5 voltios entre el conector C2 de mazo del BCM y el conector de mazo del accionador de puerta de modo. Mida la resistencia del circuito de alimentación de 5 voltios entre el conector C2 de mazo del BCM y el conector de mazo del accionador de puerta de mezcla. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios? Sí → Diríjase a 9 No → Repare un abierto en el circuito de alimentación de 5 voltios. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

FALLO DE RETROALIMENTACION DE PUERTA DE MODO — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
9	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C2 del mazo del módulo de control de la carrocería. Desconecte el conector de mazo del accionador de puerta de modo. Desconecte el conector de mazo del accionador de puerta de mezcla. Mida la resistencia entre el circuito de alimentación de 5 voltios y la masa del sensor en el conector C2 del mazo del módulo de control de la carrocería. ¿Está la resistencia por debajo de 10 K-ohmios? Sí → Repare el circuito de alimentación de 5 voltios en corto al circuito de masa del sensor. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Reemplace el accionador de puerta de mezcla según la Información de servicio. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
10	Desconecte el conector C2 del mazo del módulo de control de la carrocería. Coloque el encendido en la posición ON. Mida el voltaje del circuito de alimentación de 5 voltios. ¿Hay presencia de voltaje? Sí → Repare el circuito de alimentación de 5 voltios en corto a tensión. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Reemplace y programe el módulo de control de la carrocería según la Información de servicio. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
11	Asegúrese de que está conectado el conector en línea C200 (HVAC) situado en el centro del tablero de instrumentos, encima del pedal del acelerador. Coloque el encendido en la posición ON. Con la DRB III® en Visualización de sensores, lea el voltaje de Puerta de modo. ¿Qué voltaje hay? De 0,3 a 5,5 voltios Diríjase a 12 Menos de 0,3 voltios Diríjase a 15 Por encima de 5,5 voltios Diríjase a 19	Todos

FALLO DE RETROALIMENTACION DE PUERTA DE MODO — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
12	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector en línea C200 (HVAC) situado en el centro del tablero de instrumentos, encima del pedal del acelerador. Apague todas las luces y cierre el pestillo de la puerta del conductor de forma que se apaguen las luces de cortesía. Mida la resistencia entre masa y el circuito de masa del sensor (cavidad nº 5) en el conector en línea (lado del mazo del T/I). ¿Está la resistencia por debajo de 10,0 ohmios? Sí → Diríjase a 13 No → Diríjase a 14	Todos
13	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector en línea C200 (HVAC) situado en el centro del tablero de instrumentos, encima del pedal del acelerador. Desconecte el conector de mazo del accionador de puerta de modo. Mida la resistencia del circuito de masa del sensor entre el conector en línea C200 (cavidad nº 5) (lado del mazo de HVAC) y el conector de mazo del accionador de puerta de modo. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios? Sí → Reemplace el accionador de puerta de modo según la Información de servicio. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Repare un abierto en el circuito de masa del sensor. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
14	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector en línea C200 (HVAC) situado en el centro del tablero de instrumentos, encima del pedal del acelerador. Desconecte el conector C2 de mazo del módulo de control de la carrocería. Mida la resistencia del circuito de masa del sensor entre el conector en línea C200 (cavidad nº 5) (lado del mazo del T/I) y el conector C2 del mazo del BCM. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios? Sí → Reemplace y programe el módulo de control de la carrocería según la Información de servicio. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Repare un abierto en el circuito de masa del sensor. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

FALLO DE RETROALIMENTACION DE PUERTA DE MODO — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
15	Coloque el encendido en posición OFF. Asegúrese de que está conectado el conector en línea C200 (HVAC) situado en el centro del tablero de instrumentos, encima del pedal del acelerador. Desconecte el conector C2 del mazo del módulo de control de la carrocería. Desconecte el conector de mazo del accionador de puerta de modo. Mida la resistencia entre masa y el circuito de la señal de retroalimentación de puerta de modo en el conector C2 del mazo del módulo de control de la carrocería. ¿Está la resistencia por debajo de 10 K-ohmios? Sí → Repare el circuito de la señal de retroalimentación de puerta de modo en corto a masa. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 16	Todos
16	Coloque el encendido en posición OFF. Asegúrese de que está conectado el conector en línea C200 (HVAC) situado en el centro del tablero de instrumentos, encima del pedal del acelerador. Desconecte el conector C2 del mazo del módulo de control de la carrocería. Desconecte el conector de mazo del accionador de puerta de modo. Mida la resistencia del circuito de la señal de retroalimentación de puerta de modo entre el conector C2 de mazo del BCM y el conector de mazo del accionador de puerta de modo. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios? Sí → Diríjase a 17 No → Repare un abierto en el circuito de la señal de retroalimentación de puerta de modo. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
17	Coloque el encendido en posición OFF. Asegúrese de que está conectado el conector en línea C200 (HVAC) situado en el centro del tablero de instrumentos, encima del pedal del acelerador. Desconecte el conector C2 del mazo del módulo de control de la carrocería. Desconecte el conector de mazo del accionador de puerta de modo. Mida la resistencia entre el circuito de la señal de retroalimentación de puerta de modo y el circuito de masa del sensor en el conector C2 del mazo del BCM. ¿Está la resistencia por debajo de 10 K-ohmios? Sí → Repare el circuito de la señal de retroalimentación de puerta de modo en corto al circuito de masa del sensor. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 18	Todos

FALLO DE RETROALIMENTACION DE PUERTA DE MODO — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
18	Coloque el encendido en posición OFF. Asegúrese de que está conectado el conector en línea C200 (HVAC) situado en el centro del tablero de instrumentos, encima del pedal del acelerador. Desconecte el conector de mazo del accionador de puerta de modo. Conecte un cable de puente entre el circuito de la señal de retroalimentación de puerta de modo y el circuito de alimentación de 5 voltios. Coloque el encendido en la posición ON. Con la DRB III® en Visualización de sensores, lea el voltaje de Puerta de modo. ¿Es el voltaje de aproximadamente 4,5 a 5,5 voltios? Sí → Reemplace el accionador de puerta de modo según la Información de servicio. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Reemplace y programe el módulo de control de la carrocería según la Información de servicio. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
19	Desconecte el conector C2 del mazo del módulo de control de la carrocería. Coloque el encendido en la posición ON. Mida el voltaje del circuito de la señal de retroalimentación de puerta de modo. ¿Hay presencia de voltaje? Sí → Repare el circuito de la señal de retroalimentación de puerta de modo en corto a tensión. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Reemplace y programe el módulo de control de la carrocería según la Información de servicio. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

Síntoma:

SALIDA DE PUERTA DE MODO EN CORTO A LA BATERIA

Momento de verificación y condición de establecimiento:

SALIDA DE PUERTA DE MODO EN CORTO A LA BATERIA

Momento de verificación: Siempre que el BCM intenta mover el accionador de puerta de modo.

Condición de establecimiento: Este DTC se establecerá si el BCM detecta un corto a tensión en el circuito de impulsor de puerta de modo.

CAUSAS POSIBLES
CORTO A TENSION ENTRE BCM Y C200
CIRCUITO DE IMPULSOR DE PUERTA DE MODO EN CORTO A OTRO CIRCUITO DE IMPULSOR
BCM
CIRCUITOS DE IMPULSOR EN CORTO ENTRE SI
ACCIONADOR DE PUERTA DE MODO
INSPECION DEL MAZO DE CABLES

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Ponga en marcha el motor. Utilice la DRB III® para borrar todos los DTC del BCM. Coloque el conmutador del aventador en baja velocidad. Coloque el conmutador de control de mezcla en la posición de calor máximo durante 30 segundos. Coloque el conmutador de control de mezcla en la posición de frío máximo durante 30 segundos. Coloque el conmutador de control de mezcla en la posición de calor máximo durante 30 segundos. Coloque el conmutador de control de modo en cada una de las posiciones disponibles haciendo una pausa de 20 segundos en cada posición. Coloque el conmutador de control de modo en la posición Descongelación durante 20 segundos. Coloque el conmutador de control de modo en la posición Recirculación durante 20 segundos. Coloque el conmutador de control de modo en la posición Descongelación durante 20 segundos. Utilice la DRB III® para leer los DTC del BCM. ¿Visualiza la DRB III® este DTC? Sí → Diríjase a 2 No → Diríjase a 6	Todos

SALIDA DE PUERTA DE MODO EN CORTO A LA BATERIA — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
2	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo C200 en línea. Desconecte el conector C2 de mazo del BCM. Coloque el encendido en la posición ON. Mida el voltaje del circuito de impulsor de puerta de modo. ¿Está el voltaje por debajo de 1,0 voltio? Sí → Diríjase a 3 No → Repare el circuito de impulsor de puerta de modo en corto a tensión. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
3	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo C200 en línea. Desconecte el conector C2 de mazo del BCM. Mida la resistencia entre el circuito de impulsor de puerta de modo y cada uno de los circuitos siguientes: Circuito de impulsor de puerta de recirculación, Circuito de impulsor de puerta de mezcla, Circuito de impulsor de puerta común. ¿Está la resistencia por debajo de 100,0 ohmios en alguna de las mediciones? Sí → Repare el circuito de impulsor de puerta de modo en corto a otro circuito de impulsor. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 4	Todos
4	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo C200 en línea. Coloque el encendido en la posición ON. Mida el voltaje del circuito de impulsor de puerta de modo en el conector de mazo C200 en línea (lado del BCM). ¿Está el voltaje por encima de 1,0 voltios? Sí → Reemplace y programe el módulo de control de la carrocería según la Información de servicio. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 5	Todos

SALIDA DE PUERTA DE MODO EN CORTO A LA BATERIA — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
5	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo C200 en línea. Desconecte el conector de mazo del accionador de puerta de modo. Inspeccione el circuito de impulsor de puerta de modo entre el conector de mazo C200 y el conector de mazo del accionador de puerta de modo en busca de un corto a algún otro circuito en el conector o el mazo. ¿Ha encontrado algún problema? Sí → Repare el circuito de impulsor de puerta de modo en corto a tensión o a otro circuito de impulsor. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Reemplace el accionador de puerta de modo según la Información de servicio. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
6	Coloque el encendido en posición OFF. **NOTA: Inspeccione visualmente los mazos asociados. Compruebe si hay algún cable rozado, perforado o parcialmente roto.** **NOTA: Inspeccione visualmente los conectores de mazo de cableado relacionados. Observe si existen terminales rotos, curvados, desplazados hacia afuera o corroídos.** **NOTA: Consulte cualquier Boletín de servicio técnico (TSB) aplicable.** ¿Ha encontrado algún problema? Sí → Repare lo necesario. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Prueba completa.	Todos

Síntoma:

SALIDA DE PUERTA DE MODO EN CORTO A MASA

Momento de verificación y condición de establecimiento:

SALIDA DE PUERTA DE MODO EN CORTO A MASA

Momento de verificación: Siempre que el BCM intenta mover uno de los accionadores de HVAC.

Condición de establecimiento: Este DTC se establecerá si el BCM detecta que una o más de las salidas siguientes están en corto a masa: impulsor de puerta de modo, impulsor de puerta de mezcla, impulsor de puerta de recirculación o impulsor de puerta común.

CAUSAS POSIBLES
CIRCUITO DE IMPULSOR DE PUERTA DE MODO EN CORTO A MASA
CIRC. DE IMPULSOR DE PUERTA DE MODO EN CORTO A MASA DEL SENSOR
CABLE DE IMPULSOR DE PUERTA DE MODO EN CORTO A MASA DEL SENSOR
ACCIONADOR DE PUERTA DE MODO
INSPECION DEL MAZO DE CABLES

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Ponga en marcha el motor. Utilice la DRB III® para borrar todos los DTC del BCM. Coloque el conmutador del aventador en baja velocidad. Coloque el conmutador de control de mezcla en la posición de calor máximo durante 30 segundos. Coloque el conmutador de control de mezcla en la posición de frío máximo durante 30 segundos. Coloque el conmutador de control de mezcla en la posición de calor máximo durante 30 segundos. Coloque el conmutador de control de modo en cada una de las posiciones disponibles haciendo una pausa de 20 segundos en cada posición. Coloque el conmutador de control de modo en la posición Descongelación durante 20 segundos. Coloque el conmutador de control de modo en la posición Recirculación durante 20 segundos. Coloque el conmutador de control de modo en la posición Descongelación durante 20 segundos. Utilice la DRB III® para leer los DTC del BCM. ¿Visualiza la DRB III® este DTC? Sí → Diríjase a 2 No → Diríjase a 5	Todos

SALIDA DE PUERTA DE MODO EN CORTO A MASA — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
2	Apague todas las luces. Cierre el pestillo de la puerta del conductor para apagar las luces del cortesía. Desconecte el conector C2 del mazo del módulo de control de la carrocería. Mida la resistencia entre masa y el circuito de impulsor de puerta de modo. ¿Está la resistencia por debajo de 100,0 ohmios? Sí → Repare el circuito de impulsor de puerta de modo en corto a masa. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 3	Todos
3	Desconecte el conector C2 del mazo del módulo de control de la carrocería. Mida la resistencia entre el circuito de impulsor de puerta de modo y el circuito de masa del sensor en el conector C2 del BCM. ¿Está la resistencia por debajo de 100,0 ohmios? Sí → Diríjase a 4 No → Reemplace el Módulo de control de la carrocería. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
4	Desconecte el conector C2 del mazo del módulo de control de la carrocería. Desconecte el conector de mazo del accionador de puerta de modo. Mida la resistencia entre el circuito de impulsor de puerta de modo y el circuito de masa del sensor en el conector C2 del BCM. ¿Está la resistencia por debajo de 100,0 ohmios? Sí → Repare el circuito de impulsor de puerta de modo en corto al circuito de masa del sensor. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Reemplace el accionador de puerta de modo según la Información de servicio. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

SALIDA DE PUERTA DE MODO EN CORTO A MASA — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
5	Coloque el encendido en posición OFF. **NOTA: Inspeccione visualmente los mazos asociados. Compruebe si hay algún cable rozado, perforado o parcialmente roto.** **NOTA: Inspeccione visualmente los conectores de mazo de cableado relacionados. Observe si existen terminales rotos, curvados, desplazados hacia afuera o corroídos.** **NOTA: Consulte cualquier Boletín de servicio técnico (TSB) aplicable.** ¿Ha encontrado algún problema? Sí → Repare lo necesario. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Prueba completa.	Todos

Síntoma:

FALLO DE PRUEBA DE ATASCAMIENTO DE PUERTA DE MEZCLA

Momento de verificación y condición de establecimiento:

FALLO DE PRUEBA DE ATASCAMIENTO DE PUERTA DE MEZCLA

Momento de verificación: Durante la calibración del motor de HVAC.

Condición de establecimiento: Este DTC se establecerá si el BCM no puede detectar el final del recorrido para la puerta de modo.

CAUSAS POSIBLES
CIRCUITO DE IMPULSOR DE PUERTA COMUN ABIERTO ENTRE EL BCM Y C200
CIRCUITO DE IMPULSOR DE PUERTA COMUN ABIERTO ENTRE C200 Y EL ACCIONADOR
CIRCUITO DE IMPULSOR DE PUERTA COMUN EN CORTO A MASA ENTRE EL BCM Y C200
CIRCUITO DE IMPULSOR DE PUERTA COMUN EN CORTO A MASA ENTRE C200 Y EL ACCIONADOR
ACCIONADOR DE PUERTA DE MODO
CIRCUITO DE IMPULSOR DE PUERTA DE MODO ABIERTO ENTRE EL BCM Y C200
CIRCUITO DE IMPULSOR DE PUERTA DE MODO ABIERTO ENTRE C200 Y EL ACCIONADOR
CIRCUITO DE IMPULSOR DE PUERTA DE MODO EN CORTO A MASA ENTRE C200 Y EL ACCIONADOR
CIRCUITO DE IMPULSOR DE PUERTA DE MODO EN CORTO A MASA ENTRE EL BCM Y C200
INSPECION DEL MAZO DE CABLES
MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Ponga en marcha el motor. Utilice la DRB III® para borrar todos los DTC del BCM. Coloque el conmutador del aventador en baja velocidad. Coloque el conmutador de control de modo en cada una de las posiciones disponibles haciendo una pausa de 20 segundos en cada posición. Utilice la DRB III® para leer los DTC del BCM. ¿Aparece este DTC? Sí → Diríjase a 2 No → Diríjase a 11	Todos

FALLO DE PRUEBA DE ATASCAMIENTO DE PUERTA DE MEZCLA — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
2	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C2 de mazo del BCM. Desconecte el conector de mazo C200 en línea. Mida la resistencia entre masa y el circuito de impulsor de puerta de modo en el conector C2 del mazo del BCM. ¿Está la resistencia por debajo de 100,0 ohmios? Sí → Repare el circuito de impulsor de puerta de modo en corto a masa. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 3	Todos
3	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C2 de mazo del BCM. Desconecte el conector de mazo C200 en línea. Conecte un cable de puente entre masa y el circuito de impulsor de puerta de modo en el conector de mazo C200 (lado del BCM). Utilice una luz de prueba de 12 voltios conectada a 12 voltios para comprobar el circuito de impulsor de puerta de modo en el conector C2 del mazo del BCM. ¿Se enciende con intensidad la luz de prueba? Sí → Diríjase a 4 No → Repare un abierto en el circuito de impulsor de puerta de modo. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
4	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C2 de mazo del BCM. Desconecte el conector de mazo C200 en línea. Mida la resistencia entre masa y el circuito de impulsor de puerta común en el conector C2 del mazo del BCM. ¿Está la resistencia por debajo de 100,0 ohmios? Sí → Repare un corto a masa en el circuito de impulsor de puerta común. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 5	Todos

FALLO DE PRUEBA DE ATASCAMIENTO DE PUERTA DE MEZCLA — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
5	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C2 de mazo del BCM. Desconecte el conector de mazo C200 en línea. Conecte un cable de puente entre masa y el circuito de impulsor de puerta común en el conector de mazo C200 (lado del BCM). Utilice una luz de prueba de 12 voltios conectada a 12 voltios para comprobar el circuito de impulsor de puerta común en el conector C2 del mazo del BCM. ¿Se enciende con intensidad la luz de prueba? Sí → Diríjase a 6 No → Repare un abierto en el circuito de impulsor de puerta común. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
6	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo C200 en línea. Conecte una luz de prueba entre el circuito de impulsor de puerta de modo y el circuito de impulsor de puerta común en el conector de mazo C200 (lado del BCM). Ponga en marcha el motor. Utilice la DRB III® para seleccionar Carrocería, Ordenador de la carrocería, Pruebas de sistemas y, a continuación, Accionar puertas de modo. Seleccione Puerta de modo. Mientras observa la luz de prueba, pulse y mantenga pulsado durante varios segundos el cursor derecho de la DRB. Mientras observa la luz de prueba, pulse y mantenga pulsado durante varios segundos el cursor izquierdo de la DRB. ¿Se mantiene la luz de prueba encendida mientras se pulsan los cursores derecho e izquierdo? Sí → Diríjase a 7 No → Reemplace y programe el módulo de control de la carrocería según la Información de servicio. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
7	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del accionador de puerta de modo. Desconecte el conector de mazo C200 en línea. Mida la resistencia entre masa y el circuito de impulsor de puerta de modo en el conector de mazo C200 (lado del accionador). ¿Está la resistencia por debajo de 100,0 ohmios? Sí → Repare el circuito de impulsor de puerta de modo en corto a masa. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 8	Todos

FALLO DE PRUEBA DE ATASCAMIENTO DE PUERTA DE MEZCLA — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
8	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del accionador de puerta de modo. Desconecte el conector de mazo C200 en línea. Conecte un cable de puente entre masa y el circuito de impulsor de puerta de modo en el conector de mazo C200 (lado del accionador). Utilice una luz de prueba de 12 voltios conectada a 12 voltios para comprobar el circuito de impulsor de puerta de modo en el conector de mazo del accionador de puerta de modo. ¿Se enciende con intensidad la luz de prueba? Sí → Diríjase a 9 No → Repare un abierto en el circuito de impulsor de puerta de modo. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
9	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del accionador de puerta de modo. Desconecte el conector de mazo C200 en línea. Mida la resistencia entre masa y el circuito de impulsor de puerta común en el conector de mazo C200 (lado del accionador). ¿Está la resistencia por debajo de 100,0 ohmios? Sí → Repare un corto a masa en el circuito de impulsor de puerta común. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 10	Todos
10	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del accionador de puerta de modo. Desconecte el conector de mazo C200 en línea. Conecte un cable de puente entre masa y el circuito de impulsor de puerta común en el conector de mazo C200 (lado del accionador). Utilice una luz de prueba de 12 voltios conectada a 12 voltios para comprobar el circuito de impulsor de puerta común en el conector de mazo del accionador de puerta de modo. ¿Se enciende con intensidad la luz de prueba? Sí → Reemplace el accionador de puerta de modo según la Información de servicio. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Repare un abierto en el circuito de impulsor de puerta común. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

FALLO DE PRUEBA DE ATASCAMIENTO DE PUERTA DE MEZCLA — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
11	Coloque el encendido en posición OFF. **NOTA: Inspeccione visualmente los mazos asociados. Compruebe si hay algún cable rozado, perforado o parcialmente roto.** **NOTA: Inspeccione visualmente los conectores de mazo de cableado relacionados. Observe si existen terminales rotos, curvados, desplazados hacia afuera o corroídos.** **NOTA: Consulte cualquier Boletín de servicio técnico (TSB) aplicable.** ¿Ha encontrado algún problema? Sí → Repare lo necesario. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Prueba completa.	Todos

Síntoma:

SALIDA DE PUERTA DE RECIRC. EN CORTO A LA BATERIA

Momento de verificación y condición de establecimiento:

SALIDA DE PUERTA DE RECIRC. EN CORTO A LA BATERIA

Momento de verificación: Siempre que el BCM intenta mover el accionador de puerta de recirculación.

Condición de establecimiento: Este DTC se establecerá si el BCM detecta un corto a tensión en el circuito de impulsor de puerta de recirculación.

CAUSAS POSIBLES
CORTO A TENSION ENTRE BCM Y C200
CIRCUITO DE IMPULSOR DE PUERTA DE RECIRCULACION EN CORTO A OTRO CIRCUITO DE IMPULSOR
BCM
CIRCUITOS DE IMPULSOR EN CORTO ENTRE SI
ACCIONADOR DE PUERTA DE RECIRCULACION
INSPECION DEL MAZO DE CABLES

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Ponga en marcha el motor. Utilice la DRB III® para borrar todos los DTC del BCM. Coloque el conmutador del aventador en baja velocidad. Coloque el conmutador de control de mezcla en la posición de calor máximo durante 30 segundos. Coloque el conmutador de control de mezcla en la posición de frío máximo durante 30 segundos. Coloque el conmutador de control de mezcla en la posición de calor máximo durante 30 segundos. Coloque el conmutador de control de modo en cada una de las posiciones disponibles haciendo una pausa de 20 segundos en cada posición. Coloque el conmutador de control de modo en la posición Descongelación durante 20 segundos. Coloque el conmutador de control de modo en la posición Recirculación durante 20 segundos. Coloque el conmutador de control de modo en la posición Descongelación durante 20 segundos. Utilice la DRB III® para leer los DTC del BCM. ¿Visualiza la DRB III® este DTC? Sí → Diríjase a 2 No → Diríjase a 6	Todos

SALIDA DE PUERTA DE RECIRC. EN CORTO A LA BATERIA — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
2	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo C200 en línea. Desconecte el conector C2 de mazo del BCM. Coloque el encendido en la posición ON. Mida el voltaje del circuito de impulsor de puerta de recirculación. ¿Está el voltaje por debajo de 1,0 voltio? Sí → Diríjase a 3 No → Repare el circuito de impulsor de puerta de recirculación en corto a tensión. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
3	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo C200 en línea. Desconecte el conector C2 de mazo del BCM. Mida la resistencia entre el circuito de impulsor de puerta de recirculación y cada uno de los circuitos siguientes: Circuito de impulsor de puerta de mezcla, Circuito de impulsor de puerta de modo, Circuito de impulsor de puerta común. ¿Está la resistencia por debajo de 100,0 ohmios en alguna de las mediciones? Sí → Repare el circuito de impulsor de puerta de recirculación en corto a otro circuito de impulsor. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 4	Todos
4	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo C200 en línea. Coloque el encendido en la posición ON. Mida el voltaje del circuito de impulsor de puerta de recirculación en el conector de mazo C200 en línea (lado del BCM). ¿Está el voltaje por encima de 1,0 voltios? Sí → Reemplace y programe el módulo de control de la carrocería según la Información de servicio. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 5	Todos

SALIDA DE PUERTA DE RECIRC. EN CORTO A LA BATERIA — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
5	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo C200 en línea. Desconecte el conector de mazo de accionador de puerta de recirculación. Inspeccione el circuito de impulsor de puerta de recirculación entre el conector de mazo C200 y el conector de mazo de accionador de puerta de recirculación en busca de un corto a algún otro circuito en el conector o el mazo. ¿Ha encontrado algún problema? Sí → Repare el circuito de impulsor de puerta de recirculación en corto a tensión o a otro circuito de impulsor. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Reemplace el accionador de puerta de recirculación según la Información de servicio. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
6	Coloque el encendido en posición OFF. **NOTA: Inspeccione visualmente los mazos asociados. Compruebe si hay algún cable rozado, perforado o parcialmente roto.** **NOTA: Inspeccione visualmente los conectores de mazo de cableado relacionados. Observe si existen terminales rotos, curvados, desplazados hacia afuera o corroídos.** **Nota: Consulte cualquier línea directa o Boletín de servicio técnico (TSB) aplicable.** ¿Ha encontrado algún problema? Sí → Repare lo necesario. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Prueba completa.	Todos

Síntoma:

SALIDA DE PUERTA DE RECIRCULACION EN CORTO A MASA

Momento de verificación y condición de establecimiento:

SALIDA DE PUERTA DE RECIRCULACION EN CORTO A MASA

Momento de verificación: Siempre que el BCM intenta mover uno de los accionadores de HVAC.

Condición de establecimiento: Este DTC se establecerá si el BCM detecta que una o más de las salidas siguientes están en corto a masa: impulsor de puerta de modo, impulsor de puerta de mezcla, impulsor de puerta de recirculación o impulsor de puerta común.

CAUSAS POSIBLES
CIRCUITO DE IMPULSOR DE PUERTA DE RECIRCULACION EN CORTO A MASA
MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA
INSPECION DEL MAZO DE CABLES

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Ponga en marcha el motor. Utilice la DRB III® para borrar todos los DTC del BCM. Coloque el conmutador del aventador en baja velocidad. Coloque el conmutador de control de mezcla en la posición de calor máximo durante 30 segundos. Coloque el conmutador de control de mezcla en la posición de frío máximo durante 30 segundos. Coloque el conmutador de control de mezcla en la posición de calor máximo durante 30 segundos. Coloque el conmutador de control de modo en cada una de las posiciones disponibles haciendo una pausa de 20 segundos en cada posición. Coloque el conmutador de control de modo en la posición Descongelación durante 20 segundos. Coloque el conmutador de control de modo en la posición Recirculación durante 20 segundos. Coloque el conmutador de control de modo en la posición Descongelación durante 20 segundos. Utilice la DRB III® para leer los DTC del BCM. ¿Visualiza la DRB III® este DTC? Sí → Diríjase a 2 No → Diríjase a 3	Todos

SALIDA DE PUERTA DE RECIRCULACION EN CORTO A MASA — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
2	Apague todas las luces. Cierre el pestillo de la puerta del conductor para apagar las luces del cortesía. Desconecte el conector C2 del mazo del módulo de control de la carrocería. Mida la resistencia entre masa y el circuito de impulsor de puerta de recirculación. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios? Sí → Repare un corto a masa en el circuito de impulsor de puerta de recirculación. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Reemplace y programe el módulo de control de la carrocería según la Información de servicio. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
3	Coloque el encendido en posición OFF. **NOTA: Inspeccione visualmente los mazos asociados. Compruebe si hay algún cable rozado, perforado o parcialmente roto.** **NOTA: Inspeccione visualmente los conectores de mazo de cableado relacionados. Observe si existen terminales rotos, curvados, desplazados hacia afuera o corroídos.** **NOTA: Consulte cualquier Boletín de servicio técnico (TSB) aplicable.** ¿Ha encontrado algún problema? Sí → Repare lo necesario. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Prueba completa.	Todos

Síntoma:

FALLO DE PRUEBA DE PUERTA DE RECIRCULACION (NO FUNCIONA O SE ATASCA)

Momento de verificación y condición de establecimiento:

FALLO DE PRUEBA DE PUERTA DE RECIRCULACION (NO FUNCIONA O SE ATASCA)

Momento de verificación: Durante la calibración del motor de HVAC.

Condición de establecimiento: Este DTC se establecerá si el BCM no puede detectar el final del recorrido para una o más de las puertas de HVAC.

CAUSAS POSIBLES
CIRCUITO DE IMPULSOR DE PUERTA COMUN ABIERTO ENTRE EL BCM Y C200
CIRCUITO DE IMPULSOR DE PUERTA COMUN ABIERTO ENTRE C200 Y EL ACCIONADOR
CIRCUITO DE IMPULSOR DE PUERTA COMUN EN CORTO A MASA ENTRE EL BCM Y C200
CIRCUITO DE IMPULSOR DE PUERTA COMUN EN CORTO A MASA ENTRE C200 Y EL ACCIONADOR
ACCIONADOR DE PUERTA DE RECIRCULACION
CIRCUITO DE IMPULSOR DE PUERTA DE RECIRCULACION ABIERTO ENTRE EL BCM Y C200
CIRCUITO DE IMPULSOR DE PUERTA DE RECIRCULACION ABIERTO ENTRE C200 Y EL ACCIONADOR
CIRCUITO DE IMPULSOR DE PUERTA DE RECIRCULACION EN CORTO A MASA ENTRE C200 Y EL ACCIONADOR
CIRCUITO DE IMPULSOR DE PUERTA DE RECIRCULACION EN CORTO A MASA ENTRE EL BCM Y C200
INSPECION DEL MAZO DE CABLES
MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Ponga en marcha el motor. Utilice la DRB III® para borrar todos los DTC del BCM. Coloque el conmutador del aventador en baja velocidad. Coloque el conmutador de control de modo en la posición Descongelación durante 30 segundos. Coloque el conmutador de control de modo en la posición Recirculación durante 30 segundos. Coloque el conmutador de control de modo en la posición Descongelación durante 30 segundos. Utilice la DRB III® para leer los DTC del BCM. ¿Aparece este DTC? Sí → Diríjase a 2 No → Diríjase a 11	Todos

FALLO DE PRUEBA DE PUERTA DE RECIRCULACION (NO FUNCIONA O SE ATASCA) — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
2	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C2 de mazo del BCM. Desconecte el conector de mazo C200 en línea. Mida la resistencia entre masa y el circuito de impulsor de puerta de recirculación en el conector C2 del mazo del BCM. ¿Está la resistencia por debajo de 100,0 ohmios? Sí → Repare un corto a masa en el circuito de impulsor de puerta de recirculación. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 3	Todos
3	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C2 de mazo del BCM. Desconecte el conector de mazo C200 en línea. Conecte un cable de puente entre masa y el circuito de impulsor de puerta de recirculación en el conector de mazo C200 (lado del BCM). Utilice una luz de prueba de 12 voltios conectada a 12 voltios para comprobar el circuito de impulsor de puerta de recirculación en el conector C2 del mazo del BCM. ¿Se enciende con intensidad la luz de prueba? Sí → Diríjase a 4 No → Repare un abierto en el circuito de impulsor de puerta de recirculación. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
4	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C2 de mazo del BCM. Desconecte el conector de mazo C200 en línea. Mida la resistencia entre masa y el circuito de impulsor de puerta común en el conector C2 del mazo del BCM. ¿Está la resistencia por debajo de 100,0 ohmios? Sí → Repare un corto a masa en el circuito de impulsor de puerta común. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 5	Todos

FALLO DE PRUEBA DE PUERTA DE RECIRCULACION (NO FUNCIONA O SE ATASCA) — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
5	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C2 de mazo del BCM. Desconecte el conector de mazo C200 en línea. Conecte un cable de puente entre masa y el circuito de impulsor de puerta común en el conector de mazo C200 (lado del BCM). Utilice una luz de prueba de 12 voltios conectada a 12 voltios para comprobar el circuito de impulsor de puerta común en el conector C2 del mazo del BCM. ¿Se enciende con intensidad la luz de prueba? Sí → Diríjase a 6 No → Repare un abierto en el circuito de impulsor de puerta común. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
6	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo C200 en línea. Conecte una luz de prueba entre el circuito de impulsor de puerta de recirculación y el circuito de impulsor de puerta común en el conector de mazo C200 (lado del BCM). Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRB III® para seleccionar Carrocería, Ordenador de la carrocería, Pruebas de sistemas y, a continuación, Accionar puertas de modo. Seleccione Puerta de recirc. Mientras observa la luz de prueba, pulse y mantenga pulsado durante varios segundos el cursor derecho de la DRB. Mientras observa la luz de prueba, pulse y mantenga pulsado durante varios segundos el cursor izquierdo de la DRB. ¿Se mantiene la luz de prueba encendida mientras se pulsan los cursores derecho e izquierdo? Sí → Diríjase a 7 No → Reemplace y programe el módulo de control de la carrocería según la Información de servicio. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
7	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo de accionador de puerta de recirculación. Desconecte el conector de mazo C200 en línea. Mida la resistencia entre masa y el circuito de impulsor de puerta de recirculación en el conector de mazo C200 (lado del accionador). ¿Está la resistencia por debajo de 100,0 ohmios? Sí → Repare un corto a masa en el circuito de impulsor de puerta de recirculación. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 8	Todos

FALLO DE PRUEBA DE PUERTA DE RECIRCULACION (NO FUNCIONA O SE ATASCA) — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
8	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del accionador de puerta de recirculación. Desconecte el conector de mazo C200 en línea. Conecte un cable de puente entre masa y el circuito de impulsor de puerta de recirculación en el conector de mazo C200 (lado del accionador). Utilice una luz de prueba de 12 voltios conectada a 12 voltios para comprobar el circuito de impulsor de puerta de recirculación en el conector de mazo de accionador de puerta de recirculación. ¿Se enciende con intensidad la luz de prueba? Sí → Diríjase a 9 No → Repare un abierto en el circuito de impulsor de puerta de recirculación. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
9	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo de accionador de puerta de recirculación. Desconecte el conector de mazo C200 en línea. Mida la resistencia entre masa y el circuito de impulsor de puerta común en el conector de mazo C200 (lado del accionador). ¿Está la resistencia por debajo de 100,0 ohmios? Sí → Repare un corto a masa en el circuito de impulsor de puerta común. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 10	Todos
10	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del accionador de puerta de recirculación. Desconecte el conector de mazo C200 en línea. Conecte un cable de puente entre masa y el circuito de impulsor de puerta común en el conector de mazo C200 (lado del accionador). Utilice una luz de prueba de 12 voltios conectada a 12 voltios para comprobar el circuito de impulsor de puerta común en el conector de mazo de accionador de puerta de recirculación. ¿Se enciende con intensidad la luz de prueba? Sí → Reemplace el accionador de puerta de recirculación según la Información de servicio. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Repare un abierto en el circuito de impulsor de puerta común. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

FALLO DE PRUEBA DE PUERTA DE RECIRCULACION (NO FUNCIONA O SE ATASCA) — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
11	Coloque el encendido en posición OFF. **NOTA: Inspeccione visualmente los mazos asociados. Compruebe si hay algún cable rozado, perforado o parcialmente roto.** **NOTA: Inspeccione visualmente los conectores de mazo de cableado relacionados. Observe si existen terminales rotos, curvados, desplazados hacia afuera o corroídos.** **Nota: Consulte cualquier línea directa o Boletín de servicio técnico (TSB) aplicable.** ¿Ha encontrado algún problema? Sí → Repare lo necesario. Una vez completada la reparación o sustitución deberá efectuarse la calibración. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Prueba completa.	Todos

Síntoma:

***ILUMINACION DE CONTROL DE A/A Y CALEFACTOR QUE NO FUNCIONA**

CAUSAS POSIBLES
ILUMINACION DE CONTROL DE A/A Y CALEFACTOR QUE NO FUNCIONA

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Vea la reparación. Repare Consulte Iluminación del tablero de instrumentos que no funciona en la categoría Iluminación interior para informarse sobre el procedimiento de diagnóstico. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

Síntoma:

***PRUEBA DEL SISTEMA DE A/A**

CAUSAS POSIBLES
INTENTE COMUNICAR CON EL PCM Y EL BCM
COMPRUEBE SI EXISTEN DTC RELACIONADOS CON HVAC EN EL PCM Y EL BCM
MONITORICE LA DRB III® EN BUSCA DE DTC DE HVAC
COMPRUEBE SI EXISTEN DTC RELACIONADOS CON HVAC EN EL PCM
PRUEBA DEL SISTEMA DE A/A MANUAL

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRB III® para intentar comunicar con el módulo de control del mecanismo de transmisión. Utilice la DRB III® para intentar comunicar con el módulo de control de la carrocería. ¿Ha podido la DRB III® comunicar con el PCM y el BCM? Sí → Diríjase a 2 No → Consulte la categoría Comunicación para el síntoma relacionado. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
2	Utilice la DRB III® para leer los DTC del ordenador del mecanismo de transmisión. Utilice la DRBIII® para leer los DTC del ordenador de carrocería. ¿Aparece algún DTC relacionado con HVAC? Sí → Consulte la categoría apropiada para el síntoma relacionado. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 3	Todos

*PRUEBA DEL SISTEMA DE A/A — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	Coloque el encendido en la posición ON. Apague el desempañador trasero. Coloque el conmutador de control de mezcla en la posición de frío máximo. Coloque el conmutador de control de modo en la posición Tablero - Calefactor. Coloque el conmutador del aventador en posición OFF. Utilice la DRB III® para registrar y borrar los DTC del ordenador del mecanismo de transmisión. Utilice la DRB III® para registrar y borrar los DTC del ordenador de la carrocería. Ponga en marcha el motor. **NOTA: Proceda directamente con la conclusión de esta prueba y responda Sí a la pregunta si la DRB III® visualiza algún DTC relacionado con HVAC mientras efectúa cualquiera de los pasos siguientes.** Monitorice en la DRB III® si aparecen DTC relacionados con HVAC en el ordenador de la carrocería mientras realiza lo siguiente. Coloque el conmutador del aventador en posición ON. Con la DRB III® en Varios, accione Calibración de motores de puertas de HVAC. Gire lentamente el conmutador de control de mezcla de frío máximo a calor máximo y, a continuación, de vuelta a frío máximo. Coloque el conmutador de control de modo en cada posición, haciendo una pausa de 20 segundos en cada una. Pulse y suelte el botón del desempañador trasero, espere 20 segundos y, a continuación, pulse y suelte nuevamente el botón para desactivar el desempañador trasero. ¿Visualiza la DRB III® algún DTC del ordenador de la carrocería relacionado con HVAC? Sí → Vuelva a la lista de síntomas y escoja los códigos. Si aparecen varios códigos, repare en primer lugar cualquier DTC relacionado con un circuito en corto. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 4	Todos
4	Utilice la DRB III® para leer los DTC del PCM. ¿Aparece algún DTC relacionado con HVAC? Sí → Consulte la categoría apropiada para el síntoma relacionado. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. 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.	Todos

Síntoma:

*MOTOR DEL AVENTADOR QUE NO FUNCIONA

CAUSAS POSIBLES
FUSIBLE Nº 1 DEL TABLERO DE CONEXIONES
CIRCUITO DE ALIMENTACION DEL MOTOR DEL AVENTADOR EN CORTO A MASA
MOTOR DEL AVENTADOR EN CORTO A MASA
CIRCUITO DE MASA ABIERTO
CONTROL DE A/A Y CALEFACTOR ABIERTO
CIRCUITO DE IMPULSOR DE MOTOR DEL AVENTADOR ABIERTO
RESISTOR-IMPULSOR DE MOTOR DE AVENTADOR ALTO ABIERTO
CIRCUITO DE IMPULSOR DE MOTOR DEL AVENTADOR ABIERTO
CIRCUITO DE ALIMENTACION DEL MOTOR DEL AVENTADOR ABIERTO
MOTOR DEL AVENTADOR ABIERTO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Coloque el encendido en posición OFF. Retire e inspeccione el fusible nº 1 del tablero de conexiones. ¿Está abierto el fusible? Sí → Diríjase a 2 No → Diríjase a 4	Todos
2	Coloque el encendido en posición OFF. Reemplace el fusible nº 1 del tablero de conexiones. Coloque el encendido en la posición ON. Coloque el aventador en posición ON y hágalo funcionar en todos los modos y velocidades. ¿Funciona el motor del aventador correctamente sin fundir el fusible? Sí → Compruebe el circuito de alimentación del motor del aventador en busca de un corto a masa intermitente. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 3	Todos
3	Coloque el encendido en posición OFF. Coloque el conmutador del aventador 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? 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. No → Reemplace el motor del aventador y el fusible según la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

*MOTOR DEL AVENTADOR QUE NO FUNCIONA — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
4	Asegúrese de que el fusible nº 1 del tablero de conexiones está instalado. Coloque el conmutador del aventador en posición OFF. Desconecte el conector de mazo de bloque de resistores de motor del aventador. Coloque el encendido en la posición ON. **NOTA: Si la luz no se ilumina con intensidad, compárela con la intensidad al conectarla directamente a la batería.** Utilice una luz de prueba de 12 voltios conectada a masa para sondear a la inversa el circuito de impulsor del motor del ventilador en el conector de mazo del bloque de resistores del motor del ventilador. ¿Se enciende con intensidad la luz de prueba? Sí → Diríjase a 5 No → Diríjase a 8	Todos
5	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C2 de mazo de control de A/A y calefactor. Conecte un cable de puente entre masa y el circuito de impulsor de motor del aventador de alta velocidad en el conector C2 de mazo de control de A/A y calefactor. Coloque el encendido en la posición ON. ¿Funciona el motor del aventador a alta velocidad? Sí → Diríjase a 6 No → Diríjase a 7	Todos
6	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C2 de mazo 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? Sí → Reemplace el control de A/A y calefactor según la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Repare el circuito de masa en abierto. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
7	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C2 de mazo de control de A/A y calefactor. Desconecte el conector de mazo de bloque de resistores de motor del aventador. Mida la resistencia del circuito de impulsor de motor del aventador de alta velocidad entre el conector C2 de mazo de control de A/A y calefactor y el conector de mazo de bloque de resistores de motor del aventador. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios? 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. No → Repare un abierto en el circuito de impulsor de motor del aventador de alta velocidad. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

*MOTOR DEL AVENTADOR QUE NO FUNCIONA — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
8	Coloque el conmutador del aventador en posición OFF. Coloque el encendido en la posición ON. **NOTA: Si la luz no se ilumina con intensidad, compárela con la intensidad al conectarla directamente a la batería.** Utilice una luz de prueba de 12 voltios conectada a masa para sondear a la inversa el circuito de impulsor del motor del ventilador en el conector de mazo del motor del ventilador. ¿Se enciende con intensidad la luz de prueba? Sí → Repare un abierto en el circuito de impulsor de motor del aventador. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 9	Todos
9	Coloque el conmutador del aventador en posición OFF. Coloque el encendido en la posición ON. **NOTA: Si la luz no se ilumina con intensidad, compárela con la intensidad al conectarla directamente 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? Sí → Reemplace el motor del aventador según la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Repare un abierto en el circuito de alimentación del motor del aventador. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

Síntoma:

*VELOCIDADES DE MOTOR DEL AVENTADOR INCORRECTAS

CAUSAS POSIBLES
CIRCUITOS DE IMPULSOR DE MOTOR DEL AVENTADOR EN CORTO A MASA
CIRCUITO DE IMPULSOR DE MOTOR DEL AVENTADOR EN CORTO A MASA
CONTROL DE A/A Y CALEFACTOR
CIRCUITOS DE IMPULSOR DE MOTOR DEL AVENTADOR EN CORTO A TENSION
CIRCUITOS DE IMPULSOR DE MOTOR DEL AVENTADOR EN CORTO ENTRE SI
CONTROL DE A/A Y CALEFACTOR - VELOCIDADES INCORRECTAS
CIRCUITOS DE IMPULSOR DE MOTOR DEL AVENTADOR ABIERTO
BLOQUE DE RESISTORES DE MOTOR DEL AVENTADOR – VELOCIDAD EN ABIERTO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Coloque el conmutador del aventador en posición OFF. Coloque el encendido en la posición ON. ¿Funciona el aventador? Sí → Diríjase a 2 No → Diríjase a 4	Todos
2	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C2 de mazo de control de A/A y calefactor. Desconecte el conector de mazo de bloque de resistores de motor del aventador. Mida la resistencia entre masa y cada uno de los circuitos de impulsor de motor del aventador. ¿Está la resistencia por debajo de 10 K-ohmios en alguno de los circuitos? Sí → Repare los circuitos de impulsor de motor del aventador en corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 3	Todos
3	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector del mazo del motor del aventador. Desconecte el conector de mazo de bloque de resistores de motor del aventador. Mida la resistencia entre masa y el circuito de impulsor de motor del aventador en el conector de mazo del motor del aventador. ¿Está la resistencia por debajo de 10 K-ohmios? Sí → Repare el circuito de impulsor de motor del aventador en corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Reemplace el control de A/A y calefactor según la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

*VELOCIDADES DE MOTOR DEL AVENTADOR INCORRECTAS — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
4	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C2 de mazo de control de A/A y calefactor. Coloque el encendido en la posición ON. **NOTA: Si la luz no se ilumina con intensidad, compárela con la intensidad al conectarla directamente 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 control de A/A y calefactor. ¿Se ilumina la luz de prueba con intensidad en cada circuito? Sí → Diríjase a 5 No → Diríjase a 7	Todos
5	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C2 de mazo de control de A/A y calefactor. Desconecte el conector de mazo de bloque de resistores de motor del aventador. 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? Sí → Repare los circuitos de impulsor de motor del aventador en corto a tensión. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 6	Todos
6	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C2 de mazo de control de A/A y calefactor. Desconecte el conector de mazo de bloque de resistores de motor del aventador. Mida la resistencia entre el circuito de impulsor de motor del aventador de baja velocidad y los circuitos de impulsor de motor del aventador de alta velocidad, M1 y M2. Mida la resistencia entre el circuito de impulsor de motor del aventador M1 y los circuitos de impulsor de motor del aventador de alta velocidad y M2. Mida la resistencia entre el circuito de impulsor de motor del aventador M2 y el circuito de impulsor de motor del aventador de alta velocidad. ¿Está la resistencia por debajo de 10 K-ohmios entre alguno de los circuitos? Sí → Repare los circuitos de impulsor de motor del aventador en corto. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Reemplace el control de A/A y calefactor según la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

*VELOCIDADES DE MOTOR DEL AVENTADOR INCORRECTAS — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
7	Coloque el encendido en posición OFF. Coloque el conmutador del aventador en posición OFF. Desconecte el conector C2 de mazo de control de A/A y calefactor. Desconecte el conector de mazo de bloque de resistores de motor del aventador. Mida la resistencia de cada circuito de impulsor de motor del aventador entre el conector de mazo de bloque de resistores de motor del aventador y el conector C2 de mazo del control de A/A y calefactor. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios en cada uno de los circuitos? 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. No → Repare un abierto en los circuitos de impulsor de motor del aventador. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

Lista de síntomas:

CIRCUITO DE LUZ DEL ABS ABIERTO
CIRCUITO DE LUZ DEL ABS EN CORTO
CIRCUITO DE LUZ DE AIRBAG ABIERTO
CIRCUITO DE LUZ DE AIRBAG EN CORTO

Nota sobre las pruebas: Todos los síntomas mencionados se diagnostican utilizando las mismas pruebas. El título para las pruebas será CIRCUITO DE LUZ DEL ABS ABIERTO.

Momento de verificación y condición de establecimiento:

CIRCUITO DE LUZ DEL ABS ABIERTO

Momento de verificación: El grupo de instrumentos efectúa un diagnóstico interno del circuito del indicador en la puesta en marcha y cuando se requiere la bombilla.

Condición de establecimiento: Cuando el grupo de instrumentos detecta un fallo en el circuito de la bombilla del ABS.

CIRCUITO DE LUZ DEL ABS EN CORTO

Momento de verificación: El grupo de instrumentos efectúa un diagnóstico interno en la puesta en marcha y cuando se requiere la bombilla.

Condición de establecimiento: Cuando el grupo de instrumentos detecta un fallo en el circuito de la bombilla del ABS.

CIRCUITO DE LUZ DE AIRBAG ABIERTO

Momento de verificación: El grupo de instrumentos efectúa un diagnóstico interno del circuito en la puesta en marcha y cuando se requiere la bombilla.

Condición de establecimiento: Cuando el grupo de instrumentos detecta un fallo en el circuito de la bombilla del airbag.

CIRCUITO DE LUZ DE AIRBAG EN CORTO

Momento de verificación: El grupo de instrumentos efectúa un diagnóstico interno en la puesta en marcha y cuando se requiere la bombilla.

Condición de establecimiento: Cuando el grupo de instrumentos detecta un fallo en el circuito de la bombilla del airbag.

CIRCUITO DE LUZ DEL ABS ABIERTO — (Continuación)

CAUSAS POSIBLES
BOMBILLA DEL INDICADOR
GRUPO DE INSTRUMENTOS

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	**NOTA: Asegúrese de que el fusible nº 11 del tablero de conexiones no esté abierto. Si el fusible está abierto, asegúrese de comprobar si existe un corto a masa.** Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRB III® para registrar y borrar los DTC. Coloque el encendido en posición OFF, espere 15 segundos y, a continuación, en posición ON. Utilice la DRB III® para leer los DTC. ¿Ha vuelto a establecerse el DTC de luz indicadora en abierto o en corto? Sí → Diríjase a 2 No → Prueba completa.	Todos
2	Coloque el encendido en posición OFF. Retire e inspeccione la bombilla del indicador afectada. ¿Está defectuosa la bombilla del indicador afectada? Sí → Reemplace la bombilla del indicador de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Reemplace el grupo de instrumentos de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

Síntoma:

FALLO DE CONJUNTO DE TRANSMISOR DE NIVEL DE COMBUSTIBLE

Momento de verificación y condición de establecimiento:

FALLO DE CONJUNTO DE TRANSMISOR DE NIVEL DE COMBUSTIBLE

Momento de verificación: Con el encendido en posición ON.

Condición de establecimiento: El BCM detecta un circuito fuera de límites, abierto o en corto en el circuito de la señal del sensor de nivel de combustible.

CAUSAS POSIBLES
CIRCUITO DE LA SEÑAL DEL SENSOR DE NIVEL DE COMBUSTIBLE EN CORTO A TENSION
CIRCUITO DE LA SEÑAL DEL SENSOR DE NIVEL DE COMBUSTIBLE ABIERTO
CIRCUITO DE MASA DEL SENSOR DE NIVEL DE COMBUSTIBLE ABIERTO
CIRCUITO DE LA SEÑAL DEL SENSOR DE NIVEL DE COMBUSTIBLE EN CORTO AL SENSOR CIRCUITO DE MASA
CIRCUITO DE LA SEÑAL DEL SENSOR DE NIVEL DE COMBUSTIBLE EN CORTO A MASA
SENSOR DE NIVEL DE COMBUSTIBLE
CONDICION INTERMITENTE
MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRB III® para borrar los DTC. Accione el encendido. Espere aproximadamente 1 minuto. Con la DRB III® en Ordenador de la carrocería, lea los DTC. ¿Vuelve a establecerse el DTC? Sí → Diríjase a 2 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.	Todos

FALLO DE CONJUNTO DE TRANSMISOR DE NIVEL DE COMBUSTIBLE — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
2	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del módulo del depósito de combustible. Coloque el encendido en la posición ON. **NOTA: El BCM envía una señal de 12 voltios de corriente baja a través del circuito de la señal del sensor de nivel de combustible. Esta corriente baja no debería iluminar una luz de prueba de 12 voltios.** Utilice una luz de prueba de 12 voltios conectada a masa para sondear el circuito de la señal del sensor de nivel de combustible en el conector de mazo del módulo del depósito de combustible. ¿Se ilumina la luz de prueba? Sí → Repare el circuito de la señal del sensor de nivel de combustible en corto a tensión. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 3	Todos
3	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del módulo del depósito de combustible. Mida la resistencia del circuito de masa del sensor de nivel de combustible en el conector de mazo del módulo del depósito de combustible. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios? Sí → Diríjase a 4 No → Repare un abierto en el circuito de masa del sensor de nivel de combustible. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
4	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del BCM. Desconecte el conector de mazo del módulo del depósito de combustible. Mida la resistencia entre el circuito de la señal del sensor de nivel de combustible y el circuito de masa del sensor de nivel de combustible en el conector del BCM. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios? Sí → Repare el circuito de la señal del sensor de nivel de combustible en corto al circuito de masa del sensor. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 5	Todos
5	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del BCM. Desconecte el conector de mazo del módulo del depósito de combustible. Mida la resistencia entre masa y el circuito de la señal del sensor de nivel del combustible. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios? Sí → Repare el circuito de la señal del sensor de nivel del combustible en corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 6	Todos

FALLO DE CONJUNTO DE TRANSMISOR DE NIVEL DE COMBUSTIBLE — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
6	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del módulo del depósito de combustible. Desconecte el conector de mazo del BCM. Mida la resistencia del circuito de la señal del sensor de nivel de combustible entre el conector de mazo del módulo del depósito de combustible y el conector de mazo del BCM. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios? Sí → Diríjase a 7 No → Repare el circuito de la señal del sensor de nivel del combustible en abierto. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
7	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del módulo del depósito de combustible. Mida la resistencia del sensor de nivel de combustible. La resistencia debe encontrarse dentro de los valores siguientes: Lleno = Aproximadamente 130 ohmios 3/4 = Aproximadamente 340 ohmios 1/2 = Aproximadamente 550 ohmios 1/4 = Aproximadamente 760 ohmios Vacío = Aproximadamente 940 ohmios ¿Se encuentra la medición de resistencia del sensor de nivel de combustible dentro de las especificaciones? Sí → Reemplace el módulo de control de la carrocería de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Reemplace el sensor de nivel de combustible de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

Lista de síntomas:

NO SE RECIBEN MENSAJES DE BUS DEL ABS
NO SE RECIBEN MENSAJES DE BUS DEL BCM
NO SE RECIBEN MENSAJES DE BUS DEL ORC
NO SE RECIBEN MENSAJES DE BUS 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 DE BUS DEL ABS.

Momento de verificación y condición de establecimiento:

NO SE RECIBEN MENSAJES DE BUS DEL ABS

Momento de verificación: Con el encendido en posición ON.

Condición de establecimiento: El grupo de instrumentos detecta pérdida de comunicación del bus PCI con el módulo del ABS durante 10 segundos. El grupo de instrumentos iluminará las luces indicadoras de advertencia de FRENO y del ABS.

NO SE RECIBEN MENSAJES DE BUS DEL BCM

Momento de verificación: Con el encendido en posición ON.

Condición de establecimiento: El grupo de instrumentos no detecta comunicación del bus PCI con el BCM durante 5 segundos. El grupo de instrumentos situará la aguja del indicador de combustible en ″E″, iluminará el indicador de combustible bajo e iluminará la pantalla VF con la intensidad máxima.

NO SE RECIBEN MENSAJES DE BUS DEL ORC

Momento de verificación: Con el encendido en posición ON.

Condición de establecimiento: El grupo de instrumentos no detecta comunicación del bus PCI con el ORC durante 5 segundos. El grupo de instrumentos iluminará el indicador de airbag.

NO SE RECIBEN MENSAJES DE BUS DEL TCM

Momento de verificación: Con el encendido en posición ON.

Condición de establecimiento: El grupo de instrumentos no detecta comunicación del bus PCI con el TCM durante 10 segundos. El grupo de instrumentos iluminará todas las marchas en la pantalla VF.

NO SE RECIBEN MENSAJES DE BUS DEL ABS — (Continuación)

CAUSAS POSIBLES
FALTA DE COMUNICACION CON EL MODULO DEL ABS, BCM, ORC O TCM

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRB para intentar comunicar con el módulo del ABS, BCM, ORC o TCM. ¿Ha podido la DRB identificar o comunicar con el módulo en cuestión? Sí → Prueba completa. No → Consulte la categoría comunicaciones en busca de síntomas relacionados. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

Síntoma:

SALIDA DE ATENUACION DEL TABLERO EN CORTO

CAUSAS POSIBLES
CONDICION INTERMITENTE
CIRCUITO DE IMPULSOR DE LUCES DEL TABLERO EN CORTO A MASA
COMPONENTE EN CORTO
MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRB III® para registrar y borrar los DTC del módulo de control de la carrocería. Coloque el encendido en posición OFF, espere 15 segundos y, a continuación, en posición ON. Encienda los faros. Utilice la DRB III® para leer los DTC. ¿Visualiza la DRB III® SALIDA DE ATENUACION DEL TABLERO EN CORTO? Sí → Diríjase a 2 No → Prueba completa.	Todos
2	Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRB III® para borrar los DTC del módulo de control de la carrocería. Coloque el encendido en posición OFF. Utilizando los Diagramas de cableado como guía, desconecte cada componente atenuado, uno por uno, mientras comprueba si vuelve a establecerse el DTC. Coloque el encendido en la posición ON. Encienda los faros. Utilice la DRB III® para leer los DTC. ¿Visualiza la DRB III® SALIDA DE ATENUACION DEL TABLERO EN CORTO? Sí → Diríjase a 3 No → Reemplace el componente en corto según sea necesario. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
3	Coloque el encendido en posición OFF. Utilizando los Diagramas de cableado como guía, desconecte cada componente atenuado y pruebe el circuito de atenuación en busca de un corto a masa. ¿Ha encontrado algún problema? Sí → Repare el circuito de impulsor de luces del tablero en corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Reemplace y programe el módulo de control de la carrocería según la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	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: Cuando el grupo de instrumentos no detecta comunicación del bus PCI con el PCM durante 20 segundos. El grupo de instrumentos iluminará el indicador CHECK ENGINE y la VF visualizará NO BUS. Las agujas del tacómetro, velocímetro e indicador de temperatura serán situadas contra sus topes. Los indicadores de temp. del motor, sistema de carga y crucero quedarán fijos en su último estado conocido.

CAUSAS POSIBLES
NO SE RECIBEN MENSAJES DEL PCM
FALTA DE COMUNICACION CON EL PCM
CIRCUITO DEL BUS PCI ABIERTO
MODULO DE CONTROL DEL MECANISMO DE CAJA DE CAMBIOS

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRBIII® para entrar en Grupo de instrumentos, Pruebas de sistema y a continuación Monitor del PCM. ¿Visualiza la DRBIII®: PCM activo en el BUS? 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. No → Diríjase a 2	Todos
2	Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRB III® para intentar comunicar con el PCM. ¿Ha sido la DRBIII® capaz de comunicarse con el PCM? Sí → Diríjase a 3 No → Consulte la categoría Comunicación y efectúe el síntoma apropiado. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

NO SE RECIBEN MENSAJES DEL PCM — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C2 de mazo del PCM. Conecte el aparato de prueba de puerto de enlace de diagnóstico nº 8339 al puerto de enlace de diagnóstico. **NOTA: No conecte el aparato de prueba a la DRBIII®.** Mida la resistencia del circuito del bus PCI entre el aparato de prueba de puerto de enlace de diagnóstico y el conector C2 del PCM. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios? Sí → Utilizando la información de servicio, reemplace y programe el módulo de control del mecanismo de caja de cambios. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Repare un abierto en el circuito del bus PCI. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

Síntoma:

***INDICADOR DE ADVERTENCIA DE FRENO SIEMPRE ENCENDIDO**

CAUSAS POSIBLES
CONMUTADOR DE NIVEL DE LIQUIDO DE FRENOS
CONMUTADOR DE FRENO DE ESTACIONAMIENTO
CIRCUITO DE IMPULSOR DE INDICADOR ROJO DE ADVERTENCIA DE FRENO EN CORTO A MASA
GRUPO DE INSTRUMENTOS

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	**NOTA: Si el vehículo está equipado con ABS, antes de proceder con esta prueba diagnostique y repare cualquier DTC de luz del ABS o de Comunicación.** **NOTA: Si el vehículo NO está equipado con ABS, asegúrese de que el grupo de instrumentos no esté configurado para ABS.** **NOTA: Antes de proceder con esta prueba, asegúrese de que el líquido de frenos se haya llenado correctamente y que los frenos básicos funcionen correctamente.** Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del conmutador de nivel de líquido de frenos. Coloque el encendido en la posición ON. Observe el indicador de advertencia de freno. ¿Se ilumina el indicador de advertencia de freno? Sí → Diríjase a 2 No → 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.	Todos
2	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. ¿Se ilumina el indicador de advertencia de freno? Sí → Diríjase a 3 No → Reemplace el conmutador de freno de estacionamiento de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

*INDICADOR DE ADVERTENCIA DE FRENO SIEMPRE ENCENDIDO — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	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 conmutador de freno de estacionamiento. Desconecte el conector de mazo del grupo de instrumentos. Mida la resistencia entre masa y el circuito de indicador rojo de advertencia de freno. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios? Sí → Repare el circuito de impulsor de indicador rojo de advertencia de freno en corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Reemplace el grupo de instrumentos de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

Síntoma:

*INDICADOR DE ADVERTENCIA DE FRENO QUE NO FUNCIONA

CAUSAS POSIBLES
BOMBILLA DEL INDICADOR
CONMUTADOR DE FRENO DE ESTACIONAMIENTO
CIRCUITO DE IMPULSOR DE INDICADOR ROJO DE ADVERTENCIA DE FRENO DE CONMUTADOR DE FRENO DE ESTACIONAMIENTO ABIERTO
CONMUTADOR DE NIVEL DE LIQUIDO DE FRENOS
CIRCUITO DE MASA DEL CONMUTADOR DE NIVEL DE LIQUIDO DE FRENOS ABIERTO
CIRCUITO DE IMPULSOR DE INDICADOR ROJO DE ADVERTENCIA DE FRENO DE CONMUTADOR DE NIVEL DE LIQUIDO DE FRENOS ABIERTO
GRUPO DE INSTRUMENTOS

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Efectúe la autocomprobación del grupo de instrumentos. Coloque el encendido en posición OFF. Pulse y mantenga pulsado el botón de restablecimiento del cuentakilómetros parcial. Coloque el encendido en la posición de desbloqueo. Cuando comience la autocomprobación, suelte el botón de puesta a cero del cuentakilómetros parcial. Observe el indicador de advertencia de freno durante la autocomprobación. ¿Se ha encendido el indicador de advertencia de freno durante aproximadamente 4 segundos y a continuación se ha apagado? Sí → Diríjase a 2 No → Retire e inspeccione la bombilla y el portalámparas del indicador de advertencia de freno. Si están defectuosos, reemplace según sea necesario. Si la bombilla y el portalámparas están bien, reemplace el grupo de instrumentos de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
2	¿El fallo está relacionado con el freno de estacionamiento? Sí → Diríjase a 3 No → Diríjase a 5	Todos

*INDICADOR DE ADVERTENCIA DE FRENO QUE NO FUNCIONA — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del conmutador de freno de estacionamiento. Conecte un cable de puente entre el circuito del indicador rojo de advertencia de freno y masa. Coloque el encendido en la posición ON. Observe el indicador de advertencia de freno. ¿Se ha iluminado el indicador de advertencia de freno? 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. No → Diríjase a 4	Todos
4	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del conmutador de freno de estacionamiento. Desconecte el conector de mazo del grupo de instrumentos. Mida la resistencia del circuito del indicador rojo de advertencia de freno entre el conector del conmutador de freno de estacionamiento y el conector del grupo de instrumentos. ¿Está la resistencia por encima de 5,0 ohmios? Sí → Repare un abierto en el circuito de impulsor de indicador rojo de advertencia de freno entre el conmutador de freno de estacionamiento y el grupo de instrumentos. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Reemplace el grupo de instrumentos de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
5	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. Observe el indicador de advertencia de freno. ¿Se ha iluminado el indicador de advertencia de freno? 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. No → Diríjase a 6	Todos
6	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 debajo de 5,0 ohmios? Sí → Diríjase a 7 No → 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.	Todos

*INDICADOR DE ADVERTENCIA DE FRENO QUE NO FUNCIONA — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
7	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 grupo de instrumentos. Mida la resistencia del circuito de impulsor del indicador rojo de advertencia de freno entre el conector del conmutador de nivel de líquido de frenos y el conector del grupo de instrumentos. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios? Sí → Reemplace el grupo de instrumentos de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Repare un abierto en el circuito de impulsor del indicador rojo de advertencia de freno entre el conmutador de nivel de líquido de frenos y el grupo de instrumentos. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

Síntoma:

***INDICADOR DE ADVERTENCIA DEL SISTEMA DE CARGA QUE NO FUNCIONA CORRECTAMENTE**

CAUSAS POSIBLES
PRESENCIA DE DTC
CONDICION INTERMITENTE
BOMBILLA DEL INDICADOR
GRUPO DE INSTRUMENTOS

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	**NOTA: Asegúrese de que el fusible nº 11 del tablero de conexiones no esté abierto. Si el fusible está abierto, asegúrese de comprobar si existe un corto a masa.** **NOTA: Antes de proceder con esta prueba, asegúrese de que existe comunicación entre el PCM, BCM y el grupo de instrumentos.** Efectúe la autocomprobación del grupo de instrumentos. Coloque el encendido en posición OFF. Pulse y mantenga pulsado el botón de restablecimiento del cuentakilómetros parcial. Coloque el encendido en la posición de desbloqueo. Cuando comience la autocomprobación, suelte el botón de puesta a cero del cuentakilómetros parcial. Observe el indicador de advertencia del sistema de carga durante la autocomprobación. ¿Se ha encendido el indicador de advertencia del sistema de carga durante aproximadamente 4 segundos y a continuación se ha apagado? Sí → Diríjase a 2 No → Diríjase a 3	Todos
2	Utilice la DRBIII® para leer los DTC. ¿Aparece algún DTC? Sí → Consulte la lista de síntomas para problemas relacionados con el DTC. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. 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.	Todos

*INDICADOR DE ADVERTENCIA DEL SISTEMA DE CARGA QUE NO FUNCIONA CORRECTAMENTE — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	Retire e inspeccione la bombilla y el portalámparas del indicador de advertencia del sistema de carga. ¿La bombilla o el portalámparas del indicador están defectuosos? Sí → Reemplace la bombilla o portalámparas del indicador según sea necesario de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Reemplace el grupo de instrumentos de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

Síntoma:

*INDICADOR DE CRUCERO ACTIVADO QUE NO FUNCIONA

CAUSAS POSIBLES
NO FUNCIONA EL CRUCERO
BOMBILLA DEL INDICADOR
GRUPO DE INSTRUMENTOS

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	**NOTA: Asegúrese de que el fusible nº 11 del tablero de conexiones no esté abierto. Si el fusible está abierto, asegúrese de comprobar si existe un corto a masa.** **NOTA: Antes de proceder con esta prueba, asegúrese de que existe comunicación entre el PCM, BCM y el grupo de instrumentos.** Efectúe la autocomprobación del grupo de instrumentos. Coloque el encendido en posición OFF. Pulse y mantenga pulsado el botón de restablecimiento del cuentakilómetros parcial. Coloque el encendido en la posición de desbloqueo. Cuando comience la autocomprobación, suelte el botón de puesta a cero del cuentakilómetros parcial. Observe el indicador de crucero durante la autocomprobación. ¿Se ha encendido el indicador de crucero durante aproximadamente 4 segundos y a continuación se ha apagado? Sí → Diríjase a 2 No → Diríjase a 3	Todos
2	Ponga en marcha el motor. Conduzca el vehículo. Active el sistema de control de velocidad. ¿Funciona el sistema de crucero correctamente? Sí → Prueba completa. No → Consulte los diagnósticos del control de velocidad para el o los síntomas relacionados. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
3	Retire e inspeccione la bombilla y el portalámparas de la luz indicadora de crucero activado. ¿La bombilla o el portalámparas están defectuosos? Sí → Reemplace la bombilla o portalámparas del indicador de crucero según sea necesario de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Reemplace el grupo de instrumentos de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

Síntoma:

***INDICADOR DE TEMPERATURA DE REFRIGERANTE DEL MOTOR QUE NO FUNCION O ES IMPRECISO**

CAUSAS POSIBLES
PRESENCIA DE DTC
MENSAJE DE BUS DE TEMPERATURA DE REFRIGERANTE DEL MOTOR
GRUPO DE INSTRUMENTOS

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Utilice la DRBIII® para leer los DTC del EMIC, PCM y BCM. ¿Aparece algún DTC? Sí → Consulte la información de CAPACIDAD DE CONDUCCION para elo los síntomas relacionados. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 2	Todos
2	Efectúe la autocomprobación del grupo de instrumentos. Coloque el encendido en posición OFF. Pulse y mantenga pulsado el botón de restablecimiento del cuentakilómetros parcial. Coloque el encendido en la posición de desbloqueo. Observe el indicador de temperatura de refrigerante del motor durante la autocomprobación. El indicador situará la aguja en los puntos de calibración siguientes: C, H, 1/2, C ¿Se ha situado correctamente la aguja del indicador de temperatura de refrigerante del motor? Sí → Diríjase a 3 No → Reemplace el grupo de instrumentos de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
3	Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRB III® para leer la Temperatura de refrigerante del motor en el PCM, EMIC y BCM. ¿Visualiza el EMIC o BCM una temperatura de refrigerante del motor diferente a la del PCM? Sí → Consulte la lista de síntomas para problemas relacionado con una lectura imprecisa de temperatura de refrigerante del motor y comunicaciones. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Reemplace el grupo de instrumentos de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

Síntoma:

***INDICADOR DE TEMPERATURA DE REFRIGERANTE DEL MOTOR QUE NO FUNCIONA CORRECTAMENTE**

CAUSAS POSIBLES
PRESENCIA DE DTC
LED DE INDICADOR DE ADVERTENCIA DE TEMPERATURA DE REFRIGERANTE DEL MOTOR
GRUPO DE INSTRUMENTOS

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	**NOTA: Antes de proceder con esta prueba, asegúrese de que existe comunicación entre el PCM, BCM y el grupo de instrumentos.** Efectúe la autocomprobación del grupo de instrumentos. Coloque el encendido en posición OFF. **NOTA: El grupo de instrumentos iluminará el indicador de temperatura de refrigerante del motor a 124° C (255° F). El indicador se apagará a 121° C (250° F).** Pulse y mantenga pulsado el botón de restablecimiento del cuentakilómetros parcial. Coloque el encendido en la posición de desbloqueo. Cuando comience la autocomprobación, suelte el botón de puesta a cero del cuentakilómetros parcial. Observe el indicador de advertencia de temperatura de refrigerante del motor durante la autocomprobación. ¿Se ha encendido el indicador de temperatura de refrigerante del motor durante aproximadamente 4 segundos y a continuación se ha apagado? Sí → Diríjase a 2 No → Diríjase a 3	Todos
2	Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRB III® para leer los DTC. ¿Aparece algún DTC? Sí → Consulte la lista de síntomas para problemas relacionados con CAPACIDAD DE CONDUCCION. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 3	Todos

*INDICADOR DE TEMPERATURA DE REFRIGERANTE DEL MOTOR QUE NO FUNCIONA CORRECTAMENTE — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	Coloque el encendido en posición OFF. Retire el LED del indicador de advertencia de temperatura de refrigerante del motor. Utilizando un DVOM, seleccione ″Modo de diodo″, y conecte los cables a través del LED. **PRECAUCION: Asegúrese de que el cable ROJO se encuentre en el ″+″ del LED.** ¿Se ha iluminado el LED del indicador de advertencia de temperatura de refrigerante del motor? Sí → Reemplace el grupo de instrumentos de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Reemplace el LED del indicador de advertencia de temperatura de refrigerante del motor según la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

Síntoma:

*INDICADOR DE COMBUSTIBLE QUE NO FUNCIONA CORRECTAMENTE

CAUSAS POSIBLES
CONDICION INTERMITENTE
SENSOR DE NIVEL DE COMBUSTIBLE
GRUPO DE INSTRUMENTOS

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	**NOTA: Antes de proceder con esta prueba, asegúrese de que existe comunicación entre el PCM, BCM y el grupo de instrumentos.** Efectúe la autocomprobación del grupo de instrumentos. Coloque el encendido en posición OFF. Pulse y mantenga pulsado el botón de restablecimiento del cuentakilómetros parcial. Coloque el encendido en la posición de desbloqueo. Observe el indicador de combustible durante la autocomprobación. El indicador de combustible debe situar la aguja del indicador en los puntos de calibración siguientes: E, F, 1/2, E ¿El indicador de combustible ha situado la aguja correctamente? Sí → Diríjase a 2 No → Reemplace el grupo de instrumentos de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
2	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del módulo de la bomba de combustible. Mida la resistencia del sensor de nivel de combustible. La resistencia debe encontrarse dentro de los valores siguientes: Lleno = Aproximadamente 130 ohmios 3/4 = Aproximadamente 340 ohmios 1/2 = Aproximadamente 550 ohmios 1/4 = Aproximadamente 760 ohmios Vacío = Aproximadamente 940 ohmios ¿Se encuentra la medición de resistencia del sensor de nivel de combustible dentro de las especificaciones? 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. No → Reemplace el sensor de nivel de combustible de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

Síntoma:

***INDICADOR DE LUZ DE CARRETERA SIEMPRE ENCENDIDO**

CAUSAS POSIBLES
CIRCUITO DE SALIDA DE LUZ DE CARRETERA DEL CONMUTADOR ATENUADOR EN CORTO A TENSION
TABLERO DE CONEXIONES EN CORTO A TENSION
CONMUTADOR MULTIFUNCION
MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA
GRUPO DE INSTRUMENTOS

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRBIII® en Entradas/Salidas de control de la carrocería para leer el estado de Luces de carretera. ¿Visualiza la DRBIII® Entradas/Salidas ON? Sí → Diríjase a 2 No → Reemplace el grupo de instrumentos de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
2	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 Entradas/Salidas de control de la carrocería para leer el estado de Luces de carretera. ¿Visualiza la DRBIII® ON? Sí → Diríjase a 3 No → Reemplace el conmutador multifunción de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
3	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del conmutador multifunción. Desconecte el conector C6 de mazo del tablero de conexiones. Coloque el encendido en la posición ON. Mida el voltaje entre el circuito de salida de luz de carretera del conmutador del atenuador y masa. ¿Hay presencia de voltaje? Sí → Repare un corto a tensión en el circuito de salida de luz de carretera del conmutador del atenuador entre el conmutador multifunción y el tablero de conexiones. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 4	Todos

*INDICADOR DE LUZ DE CARRETERA SIEMPRE ENCENDIDO — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
4	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C6 de mazo del tablero de conexiones. Coloque el encendido en la posición ON. Mida el voltaje entre el fusible nº 3 del tablero de conexiones y masa. ¿Hay presencia de voltaje? Sí → Reemplace el tablero de conexiones de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Reemplace el módulo de control de la carrocería de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

Síntoma:

*INDICADOR DE LUZ DE CARRETERA QUE NO FUNCIONA

CAUSAS POSIBLES
BOMBILLA DEL INDICADOR
CIRCUITO DE SALIDA DE LUZ DE CARRETERA DEL CONMUTADOR ATENUADOR ABIERTO
MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA
TABLERO DE CONEXIONES
CONMUTADOR MULTIFUNCION ABIERTO
GRUPO DE INSTRUMENTOS

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	**NOTA: Asegúrese de que el fusible nº 11 del tablero de conexiones no esté abierto. Si el fusible está abierto, asegúrese de comprobar si existe un corto a masa.** **NOTA: Antes de proceder con esta prueba, asegúrese de que las luces de carretera de los faros funcionen correctamente.** Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRBIII® en Accionadores del MIC para accionar la Luz de luz carretera. ¿Se ha iluminado el indicador de luz de carretera? Sí → Diríjase a 2 No → Diríjase a 6	Todos
2	Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRBIII® en Entradas/Salidas de control de la carrocería para leer el estado de Luces de carretera mientras acciona las luces de carretera de los faros. ¿Visualiza la DRBIII® Entradas/Salidas ON? Sí → Reemplace el grupo de instrumentos de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 3	Todos
3	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C6 de mazo del tablero de conexiones. Accione las luces de carretera de los faros. Mida el voltaje entre el circuito de salida de luz de carretera del conmutador del atenuador y masa en el conector C6 de mazo del tablero de conexiones. ¿Está el voltaje por encima de 10,5 voltios? Sí → Diríjase a 4 No → Diríjase a 5	Todos

*INDICADOR DE LUZ DE CARRETERA QUE NO FUNCIONA — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
4	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte y aísle el cable negativo de la batería. Desconecte el conector C6 de mazo del tablero de conexiones. Desconecte el BCM del tablero de conexiones. Utilizando los Diagramas de cableado como guía, mida la resistencia del circuito de salida de luz de carretera del conmutador del atenuador a través del tablero de conexiones. ¿Está la resistencia por encima de 10 ohmios? Sí → Reemplace el tablero de conexiones de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Reemplace el módulo de control de la carrocería de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
5	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C6 de mazo del tablero de conexiones. Desconecte el conector de mazo del conmutador multifunción. Mida la resistencia del circuito de salida de luz de carretera del conmutador atenuador. ¿Está la resistencia por encima de 5,0 ohmios? Sí → Repare un abierto en el circuito de salida de luz de carretera del conmutador atenuador entre el conmutador multifunción y el tablero de conexiones. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Reemplace el conmutador multifunción de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
6	Coloque el encendido en posición OFF. Retire e inspeccione la bombilla y el portalámparas del indicador de luz de carretera. ¿La bombilla o el portalámparas están defectuosos? Sí → Reemplace la bombilla o portalámparas del indicador de luz de carretera de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Reemplace el grupo de instrumentos de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

Síntoma:

***INDICADOR DE ADVERTENCIA DE COMBUSTIBLE BAJO QUE NO FUNCIONA CORRECTAMENTE**

CAUSAS POSIBLES
PRESENCIA DE DTC
CONDICION INTERMITENTE
LED DEL INDICADOR
GRUPO DE INSTRUMENTOS

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	**NOTA: Asegúrese de que el fusible nº 11 del tablero de conexiones no esté abierto. Si el fusible está abierto, asegúrese de comprobar si existe un corto a masa.** **NOTA: Antes de proceder con esta prueba, asegúrese de que existe comunicación entre el PCM, BCM y el grupo de instrumentos.** Efectúe la autocomprobación del grupo de instrumentos. Coloque el encendido en posición OFF. Pulse y mantenga pulsado el botón de restablecimiento del cuentakilómetros parcial. Coloque el encendido en la posición de desbloqueo. Durante la autocomprobación todos los indicadores deben iluminarse durante aproximadamente 4 segundos. Observe el indicador de advertencia de combustible bajo durante la autocomprobación. ¿Se ha encendido el indicador de advertencia de combustible bajo durante aproximadamente 4 segundos y a continuación se ha apagado? Sí → Diríjase a 2 No → Diríjase a 3	Todos
2	Utilice la DRB III® para leer los DTC. ¿Aparece el DTC de CONJUNTO DE TRANSMISOR DE NIVEL DE COMBUSTIBLE QUE NO FUNC.? Sí → Consulte la lista de síntomas para la diagnosis del DTC. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → En este momento no se produce la condición. Observe los parámetros de la DRBIII® mientras mueve el mazo de cables relacionado. Consulte cualquier Boletín de servicio técnico (TSB) aplicable. Inspeccione visualmente los terminales de conector del mazo de cableado relacionado. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

*INDICADOR DE ADVERTENCIA DE COMBUSTIBLE BAJO QUE NO FUNCIONA CORRECTAMENTE — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	Coloque el encendido en posición OFF. Retire y pruebe el LED del indicador de advertencia de combustible bajo. Utilizando un DVOM, seleccione ″Modo de diodo″, y conecte los cables a través del LED. **NOTA: Asegúrese de que el cable ROJO se encuentra en el ″+″ del LED.** ¿Se ha iluminador el LED del indicador de advertencia de combustible bajo? Sí → Reemplace el grupo de instrumentos de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Reemplace el LED del indicador de advertencia de combustible bajo según la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

Síntoma:

***LUZ INDICADORA DE FUNCIONAMIENTO INCORRECTO QUE NO FUNCIONA CORRECTAMENTE**

CAUSAS POSIBLES
PRESENCIA DE DTC
CONDICION INTERMITENTE
BOMBILLA O PORTALAMPARAS DEL INDICADOR
GRUPO DE INSTRUMENTOS

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	**NOTA: Antes de proceder con esta prueba, asegúrese de que existe comunicación entre el PCM, BCM y el grupo de instrumentos.** Efectúe la autocomprobación del grupo de instrumentos. Coloque el encendido en posición OFF. Pulse y mantenga pulsado el botón de restablecimiento del cuentakilómetros parcial. Coloque el encendido en la posición de desbloqueo. Durante la autocomprobación todas las luces indicadoras deben iluminarse durante aproximadamente 4 segundos. Observe la Luz indicadora de funcionamiento incorrecto durante la autocomprobación. ¿Se ha encendido la luz indicadora de funcionamiento incorrecto durante aproximadamente 4 segundos y a continuación se ha apagado? Sí → Diríjase a 2 No → Diríjase a 3	Todos
2	Utilice la DRB III® para leer los DTC. ¿Aparece algún DTC? Sí → Consulte la lista de síntomas para problemas relacionados con el DTC. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. 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.	Todos

*LUZ INDICADORA DE FUNCIONAMIENTO INCORRECTO QUE NO FUNCIONA CORRECTAMENTE — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	Retire e inspeccione la bombilla y el portalámparas de la luz indicadora de funcionamiento incorrecto. ¿Hay algún problema con la bombilla o el portalámparas? Sí → Reemplace la bombilla o portalámparas del indicador según sea necesario de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Reemplace el grupo de instrumentos de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

Síntoma:

***INDICADOR DE PRESION DE ACEITE QUE NO FUNCIONA CORRECTAMENTE**

CAUSAS POSIBLES
CONDICION INTERMITENTE
CIRCUITO DE INDICADOR DE PRESION DE ACEITE EN CORTO A MASA
CONMUTADOR DE PRESION DE ACEITE SIEMPRE CERRADO
CONMUTADOR DE PRESION DE ACEITE SIEMPRE ABIERTO
BOMBILLA O PORTALAMPARAS DE LUZ INDICADORA DE ADVERTENCIA DE PRESION DE ACEITE
CIRCUITO DE INDICADOR DE PRESION DE ACEITE EN CORTO A TENSION
CIRCUITO DE SALIDA DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROTEGIDO POR FUSIBLE ABIERTO
CIRCUITO DEL INDICADOR DE PRESION DE ACEITE ABIERTO
GRUPO DE INSTRUMENTOS

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	**NOTA: Antes de proceder con esta prueba, asegúrese de que el motor tiene la presión de aceite de funcionamiento normal. Para informarse sobre las especificaciones, consulte el Manual de servicio.** Coloque el encendido en posición ON, sin poner en marcha el motor. ¿Se ilumina el indicador de presión de aceite? Sí → Diríjase a 2 No → Diríjase a 4	Todos
2	Ponga en marcha el motor. ¿Se apaga el indicador de presión de aceite? Sí → En este momento no se produce la condición. Observe los parámetros de la DRBIII® mientras mueve el mazo de cables 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. No → Diríjase a 3	Todos

*INDICADOR DE PRESION DE ACEITE QUE NO FUNCIONA CORRECTAMENTE — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del grupo de instrumentos. Desconecte el conector de mazo del conmutador de presión de aceite. Mida la resistencia entre masa y el circuito del conmutador de presión de aceite. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios? Sí → Repare el circuito del indicador de presión de aceite en corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Reemplace el conmutador de presión de aceite de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
4	Retire e inspeccione la bombilla y el portalámparas de la luz indicadora de advertencia de presión de aceite. ¿Hay algún problema con la bombilla o el portalámparas? Sí → Reemplace la bombilla o portalámparas del indicador según sea necesario de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 5	Todos
5	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del grupo de instrumentos. Desconecte el conector de mazo del conmutador de presión de aceite. Coloque el encendido en la posición ON. Mida el voltaje entre el circuito del indicador de presión de aceite y masa. ¿Hay presencia de voltaje? Sí → Repare el circuito del indicador de presión de aceite en corto a tensión. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 6	Todos
6	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del grupo de instrumentos. Coloque el encendido en la posición ON. Utilice una luz de prueba de 12 voltios conectada a masa para comprobar el circuito de salida del interruptor de encendido prot. por fusible. ¿Se enciende con intensidad la luz de prueba? Sí → Diríjase a 7 No → Repare un abierto o resistencia alta en el circuito de salida del interruptor de encendido prot. por fusible. Si el fusible está abierto, asegúrese de comprobar si existe un corto a masa y repare según sea necesario. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

*INDICADOR DE PRESION DE ACEITE QUE NO FUNCIONA CORRECTAMENTE — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
7	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del conmutador de presión de aceite. Coloque el encendido en la posición ON. Utilizando una luz de prueba de 12 voltios conectada a masa, compruebe el circuito del indicador de presión de aceite. ¿Se enciende con intensidad la luz de prueba? Sí → Diríjase a 8 No → Repare un abierto en el circuito del indicador de presión de aceite. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
8	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del conmutador de presión de aceite. Mida la resistencia entre la espiga del terminal del conmutador de presión de aceite y masa. **NOTA: Cuando el motor no está en marcha el conmutador de presión de aceite debe estar en corto a masa.** ¿Tiene continuidad a masa la espiga del terminal del conmutador de presión de aceite? Sí → Reemplace el grupo de instrumentos de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Reemplace el conmutador de presión de aceite de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

Síntoma:

***INDICADOR DE AUTOSTICK O PRND IMPRECISO O QUE NO FUNCIONA**

CAUSAS POSIBLES
PRESENCIA DE DTC
CONDICION INTERMITENTE
GRUPO DE INSTRUMENTOS

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	**NOTA: Asegúrese de que se encuentra instalado el grupo de instrumentos correcto y que está correctamente configurado para el vehículo.** **NOTA: Antes de continuar con esta prueba, asegúrese de que existe comunicación entre el MIC, PCM y TCM.** **NOTA: Antes de continuar con esta prueba, diagnostique y repare todo DTC.** **NOTA: Antes de continuar con esta prueba, asegúrese de que el TCM supera la Prueba de palanca de cambios empleando la DRBIII®.** Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRB III® para leer los DTC. ¿La DRB® visualiza algún DTC del MIC, PCM o TCM? Sí → Consulte la lista de síntomas para problemas relacionados con DTC. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 2	Todos
2	Efectúe la autocomprobación del grupo de instrumentos. Coloque el encendido en posición OFF. Pulse y mantenga pulsado el botón de restablecimiento del cuentakilómetros parcial. Coloque el encendido en la posición ON. Observe la pantalla VF de PRND / AutoStick durante la autocomprobación. ¿Alguna parte de la pantalla VF no se ha iluminado? Sí → Reemplace el grupo de instrumentos de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. 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.	Todos

Síntoma:

***INDICADOR 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	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. **NOTA: En el caso de vehículos equipados con pretensor de cinturón de seguridad, utilice los Diagramas de cableado como guía para asegurarse de que la selección es correcta.** Coloque el encendido en la posición ON. Observe el indicador de cinturón de seguridad. ¿Se ha encendido el indicador de cinturón de seguridad durante aproximadamente 4 segundos y a continuación se ha apagado? Sí → Reemplace la hebilla del cinturón de seguridad de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 2	Todos
2	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? 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. No → Diríjase a 3	Todos

*INDICADOR DE CINTURON DE SEGURIDAD SIEMPRE ENCENDIDO — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del conmutador de cinturón de seguridad. Desconecte el conector de mazo del grupo de instrumentos. Mida la resistencia del circuito de detección del conmutador de cinturón de seguridad entre el conector del grupo de instrumentos y el conector del conmutador de cinturón de seguridad. ¿Está la resistencia por encima de 5,0 ohmios? 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. No → Reemplace el grupo de instrumentos de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

Síntoma:

***INDICADOR DE CINTURON DE SEGURIDAD QUE NO FUNCIONA**

CAUSAS POSIBLES
CONMUTADOR DE CINTURON DE SEGURIDAD
CIRCUITO DE DETECCION DEL CONMUTADOR DE CINTURON DE SEGURIDAD EN CORTO A MASA
LED DE INDICADOR DE CINTURON DE SEGURIDAD
GRUPO DE INSTRUMENTOS

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	**NOTA: Asegúrese de que el fusible nº 11 del tablero de conexiones no esté abierto. Si el fusible está abierto, asegúrese de comprobar si existe un corto a masa.** **NOTA: Asegúrese de que el grupo de instrumentos está configurado con el código correcto.** Efectúe la autocomprobación del grupo de instrumentos. Coloque el encendido en posición OFF. Pulse y mantenga pulsado el botón de restablecimiento del cuentakilómetros parcial. Coloque el encendido en la posición de desbloqueo. Observe el indicador de cinturón de seguridad durante la autocomprobación. ¿Se ha encendido el indicador de cinturón de seguridad durante aproximadamente 4 segundos y a continuación se ha apagado? Sí → Diríjase a 2 No → Diríjase a 4	Todos
2	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del conmutador de cinturón de seguridad. **NOTA: Si se efectúa esta prueba en vehículos equipados con pretensores se establecerá un DTC en el ACM. Una vez completadas las reparaciones, borre los códigos.** Coloque el encendido en la posición ON. Observe el indicador de cinturón de seguridad. ¿El indicador de cinturón de seguridad se ha iluminado? Sí → Reemplace la hebilla del cinturón de seguridad de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 3	Todos

*INDICADOR DE CINTURON DE SEGURIDAD QUE NO FUNCIONA — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del grupo de instrumentos. Desconecte el conector de mazo del conmutador de cinturón de seguridad. 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? 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. No → Reemplace el grupo de instrumentos de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
4	Coloque el encendido en posición OFF. Retire y pruebe el LED del indicador de cinturón de seguridad. Utilizando un DVOM, seleccione ″Modo de diodo″, y conecte los cables a través del LED. **NOTA: Asegúrese de que el cable ROJO se encuentra en el ″+″ del LED.** ¿El indicador de cinturón de seguridad se ha iluminado? Sí → Reemplace el grupo de instrumentos de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Reemplace el LED del indicador de cinturón de seguridad según la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

Síntoma:

*VELOCIMETRO QUE NO FUNCIONA CORRECTAMENTE

CAUSAS POSIBLES
PRESENCIA DE DTC
CONDICION INTERMITENTE
FALTA EL FACTOR DE PIÑON O ES INCORRECTO
MENSAJE DE VELOCIDAD DEL VEHICULO
GRUPO DE INSTRUMENTOS

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Utilice la DRB III® para leer los DTC del EMIC, PCM, ABS y BCM. ¿Aparece algún DTC? Sí → Consulte la lista de síntomas para problemas relacionados con el DTC. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 2	Todos
2	Efectúe la autocomprobación del grupo de instrumentos. Coloque el encendido en posición OFF. Pulse y mantenga pulsado el botón de restablecimiento del cuentakilómetros parcial. Coloque el encendido en la posición de desbloqueo. Observe el indicador del velocímetro durante la autocomprobación. El velocímetro situará la aguja en los puntos de calibración siguientes: 0, 100, 75, 55, 20, 0 (MPH) ¿La aguja del velocímetro se ha situado correctamente? Sí → Diríjase a 3 No → Reemplace el grupo de instrumentos de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
3	Utilice la DRB III® para confirmar que el factor de piñón está correctamente programado. ¿Está el factor de piñón correctamente programado? Sí → Diríjase a 4 No → Utilizando la información de diagnóstico o del manual de servicio-(Caja de cambios o chasis) como guía, programe el factor de piñón correcto. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

*VELOCIMETRO QUE NO FUNCIONA CORRECTAMENTE — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
4	Coloque el encendido en la posición ON. Conduzca el vehículo. Utilice la DRBIII® en Monitores para leer la Velocidad del vehículo en el EMIC, BCM y PCM. ¿Visualiza el monitor del EMIC o BCM una velocidad del vehículo diferente de la velocidad de ruedas del PCM? Sí → Consulte la lista de síntomas para problemas relacionados con imprecisión de velocidad del vehículo y comunicaciones. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. 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.	Todos

Síntoma:

***TACOMETRO QUE NO FUNCIONA CORRECTAMENTE**

CAUSAS POSIBLES
PRESENCIA DE DTC
CONDICION INTERMITENTE
GRUPO DE INSTRUMENTOS

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Utilice la DRB III® para leer los DTC del EMIC, PCM y BCM. ¿Aparece algún DTC? Sí → Consulte la lista de síntomas para problemas relacionados con el DTC. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 2	Todos
2	Efectúe la autocomprobación del grupo de instrumentos. Coloque el encendido en posición OFF. Pulse y mantenga pulsado el botón de restablecimiento del cuentakilómetros parcial. Coloque el encendido en la posición de desbloqueo. Observe el tacómetro durante la autocomprobación. El tacómetro situará la aguja en los puntos de calibración siguientes: 0, 6000, 3000, 1000, 0 ¿La aguja del tacómetro se ha situado correctamente? 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. No → Reemplace el grupo de instrumentos de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

Síntoma:

***INDICADOR DE VTSS QUE NO FUNCIONA**

CAUSAS POSIBLES
PRESENCIA DE DTC DE BCM O SKIM
CIRCUITO DE IMPULSOR DE INDICADOR DE VTSS ABIERTO
MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA
GRUPO DE INSTRUMENTOS

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	**NOTA: Verifique si el vehículo está equipado con VTSS/SKIM.** **NOTA: Antes de proceder con esta prueba, asegúrese de que el VTSS esté habilitado.** **NOTA: Observe el indicador del VTSS durante la comprobación de bombillas. Si el indicador no se ilumina, reemplace el grupo de instrumentos.** Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRBIII® para leer los DTC del módulo de control de la carrocería / SKIM. ¿La DRBIII® visualiza algún DTC? Sí → Consulte la categoría SEGURIDAD ANTIRROBO DEL VEHICULO y efectúe el síntoma apropiado. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 2	Todos
2	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C1 de mazo del BCM. Mida el voltaje entre el circuito de impulsor de indicador del VTSS y masa. ¿Está el voltaje por encima de 10,5 voltios? Sí → Reemplace y programe el módulo de control de la carrocería según la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 3	Todos
3	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del grupo de instrumentos. Desconecte el conector C1 de mazo del BCM. Mida la resistencia del circuito de impulsor de indicador del VTSS. ¿Está la resistencia por encima de 5,0 ohmios? Sí → Repare el abierto en el circuito de impulsor del indicador de VTSS. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Reemplace el grupo de instrumentos de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

Síntoma:

FALLO DE SALIDA DE LUZ DE CORTESIA

Momento de verificación y condición de establecimiento:

FALLO DE SALIDA DE LUZ DE CORTESIA

Momento de verificación: Siempre que la luz de cortesía debería estar encendida: puerta entreabierta, entrada iluminada o conmutador atenuador situado en posición de luz de techo.

Condición de establecimiento: El BCM detecta un voltaje excesivo en su salida de luz de cortesía.

CAUSAS POSIBLES
CONDICION INTERMITENTE
CORTO A LA BATERIA
CORTO A MASA
MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRB III® para borrar todos los DTC del BCM. Accione las luces de cortesía. Utilice la DRB III® para leer la información de DTC. ¿Indica la DRB III®: Fallo de salida de luz de cortesía? Sí → Diríjase a 2 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.	Todos
2	Desconecte el conector de mazo del tablero de conexiones. Encienda todas las luces de mapas y lectura traseras superiores empleando sus conmutadores individuales. Esto desconectará cada luz del circuito de impulsor de luces de cortesía. ¿Alguna luz no se ha iluminado cuando fue activada con su propio conmutador? Sí → Repare el corto a la batería. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 3	Todos

FALLO DE SALIDA DE LUZ DE CORTESIA — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del tablero de conexiones de la parte delantera del tablero de conexiones. Retire el módulo de control de la carrocería del tablero de conexiones. Mida el voltaje del circuito de impulsor de luces de cortesía. ¿Hay voltaje en el circuito de impulsor de luces de cortesía? Sí → Repare el corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Reemplace el Módulo de control de la carrocería. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

Síntoma:

FALLO DE ENTRADA DE CONMUTADOR DE NIVEL DE ATENUACION

Momento de verificación y condición de establecimiento:

FALLO DE ENTRADA DE CONMUTADOR DE NIVEL DE ATENUACION

Momento de verificación: Continuamente.

Condición de establecimiento: El BCM detecta un circuito abierto o en corto durante 10 segundos consecutivos en la entrada del conmutador de nivel de atenuación.

CAUSAS POSIBLES
CONDICION INTERMITENTE
CIRCUITO ABIERTO
CORTO A MASA
CORTO A LA BATERIA
CONMUTADOR ATENUADOR DEFECTUOSO
MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRB III® para borrar todos los DTC del BCM. Accione el conmutador de nivel de atenuación. Utilice la DRB III® para leer la información de DTC. ¿Indica la DRB III®: Fallo de entrada de conmutador de nivel de atenuación? Sí → Diríjase a 2 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.	Todos
2	Desconecte el conector C11 de mazo del tablero de conexiones de la parte delantera del tablero de conexiones. Coloque el interruptor de encendido en posición OFF y nuevamente en ON. ¿Se han encendido el resto de luces de cortesía y luces de puertas? Sí → Diríjase a 3 No → Repare el abierto en el circuito. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

FALLO DE ENTRADA DE CONMUTADOR DE NIVEL DE ATENUACION — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	Antes de continuar, asegúrese de que el conector de mazo del tablero de conexiones en la parte delantera del tablero de conexiones está conectado. Encienda todas las luces de mapas y lectura traseras superiores empleando sus conmutadores individuales. Esto desconectará cada luz del circuito de impulsor de luces de cortesía. ¿Alguna luz no se ha iluminado cuando fue activada con su propio conmutador? Sí → Repare el corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 4	Todos
4	Antes de continuar, asegúrese de que el conector de mazo del tablero de conexiones en la parte delantera del tablero de conexiones está conectado. Encienda todas las luces de mapas y lectura traseras superiores empleando sus conmutadores individuales. Esto desconectará cada luz del circuito de impulsor de luces de cortesía. ¿Alguna luz no se ha iluminado cuando fue activada con su propio conmutador? Sí → Repare el corto a la batería. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 5	Todos
5	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del tablero de conexiones de la parte delantera del tablero de conexiones. Retire el módulo de control de la carrocería del tablero de conexiones. Mida el voltaje del circuito de impulsor de luces de cortesía. ¿Hay voltaje en el circuito de impulsor de luces de cortesía? Sí → Reemplace el conmutador atenuador. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Reemplace el Módulo de control de la carrocería. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

Síntoma:

*LUZ DE CORTESIA QUE NO FUNCIONA – TODAS LAS LUCES

CAUSAS POSIBLES
TABLERO DE CONEXIONES
FUSIBLE ABIERTO
CIRCUITO DE IMPULSOR DE LUCES DE CORTESIA ABIERTO
MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Acceda al conector C10 de mazo del tablero de conexiones pero no lo desconecte. Mientras sondea a la inversa, mida el voltaje del circuito B(+) prot. por fusible. ¿Está el voltaje por encima de 10,0 voltios? Sí → Diríjase a 2 No → Reemplace el tablero de conexiones Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
2	Compruebe el fusible 5 del tablero de conexiones. ¿Está el fusible 5 abierto? Sí → Reemplace el fusible abierto. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 3	Todos
3	Conecte un cable de puente desde el circuito de impulsor de luces de cortesía al conector C10 del tablero de conexiones y masa. ¿Se encienden las luces de cortesía? Sí → Reemplace el Módulo de control de la carrocería. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Repare el abierto en el circuito de impulsor de luz de cortesía. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

Síntoma:

***LUCES DE ILUMINACION DEL T/I QUE NO FUNCIONAN CORRECTAMENTE**

CAUSAS POSIBLES
BOMBILLA O PORTALAMPARAS DEFECTUOSO
CIRCUITO DE ATENUACION DEL TABLERO ABIERTO
CIRCUITO DE MASA DE ATENUACION DEL TABLERO ABIERTO
MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA
COMPONENTE ILUMINADO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Coloque el encendido en la posición ON. Encienda los faros. Coloque el conmutador atenuador en la posición de intensidad de iluminación máxima. Observe toda la iluminación del T/I. ¿Qué ha observado? T/I sin iluminación. Diríjase a 7 Algo de iluminación del T/I. Diríjase a 2	Todos
2	Retire e inspeccione las bombillas y portalámparas de iluminación del T/I del componente afectado. ¿Existe un problema con alguna bombilla o portalámparas? Sí → Reemplace la bombilla o portalámparas defectuoso siguiendo la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 3	Todos
3	Apague el encendido, colocándolo en la posición LOCK. Desconecte el conector de mazo del módulo de control de la carrocería. Desconecte el conector de mazo del componente afectado. **Nota: Verifique los conectores - Limpie/repare lo necesario.** Mida la resistencia del circuito de atenuación del tablero entre el conector del módulo de control de la carrocería y el conector de mazo del componente afectado. ¿Está la resistencia por encima de 5,0 ohmios? Sí → Repare un abierto en el circuito de atenuación del tablero. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 4	Todos

*LUCES DE ILUMINACION DEL T/I QUE NO FUNCIONAN CORRECTAMENTE — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
4	Apague el encendido, colocándolo en la posición LOCK. Desconecte el conector de mazo del componente afectado. **Nota: Verifique los conectores - Limpie/repare lo necesario.** Utilice una luz de prueba de 12 voltios conectada a 12 voltios para comprobar el circuito de masa de atenuación del tablero del componente afectado. **NOTA: Si la luz no se ilumina con intensidad, compárela con la intensidad al conectarla directamente a la batería.** ¿Se enciende con intensidad la luz de prueba? Sí → Repare un abierto en el circuito de masa de atenuación del tablero. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 5	Todos
5	Encendido en posición ON, motor parado. Utilice una luz de prueba de 12 voltios conectada a masa para sondear el circuito de atenuación del componente afectado en el conector de mazo del BCM. **NOTA: Si la luz no se ilumina con intensidad, compárela con la intensidad al conectarla directamente a la batería.** ¿Se enciende con intensidad la luz de prueba? Sí → Diríjase a 6 No → Diríjase a 7	Todos
6	Si no quedan otras causas posibles, vea la reparación. Repare Reemplace el componente iluminado. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
7	Si no quedan otras causas posibles, vea la reparación. Repare Reemplace el Módulo de control de la carrocería. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

Síntoma:

FALLO DE SALIDA DE SOLENOIDE DE DESENGANCHE DE TAPA DEL MALETERO

Momento de verificación y condición de establecimiento:

FALLO DE SALIDA DE SOLENOIDE DE DESENGANCHE DE TAPA DEL MALETERO

Momento de verificación: Durante el accionamiento del solenoide de desenganche de tapa del maletero.

Condición de establecimiento: El BCM detecta un abierto o un corto en el circuito de impulsor de solenoide de desenganche de tapa del maletero.

CAUSAS POSIBLES
CIRCUITO DE MASA ABIERTO
CIRCUITO DE IMPULSOR DE SOLENOIDE DE DESENGANCHE DE TAPA DEL MALETERO EN CORTO A TENSION
SOLENOIDE DE DESENGANCHE DE TAPA DEL MALETERO ABIERTO
DEFECTO INTERMITENTE DEL MAZO DE CABLEADO
CIRCUITO DE IMPULSOR DE SOLENOIDE DE DESENGANCHE DE TAPA DEL MALETERO EN CORTO A MASA
CIRCUITO DE IMPULSOR DE SOLENOIDE DE DESENGANCHE DE TAPA DEL MALETERO ABIERTO
MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA - CIRCUITO DE IMPULSOR DE SOLENOIDE DE DESENGANCHE DE TAPA DEL MALETERO EN CORTO A TENSION
MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA – IMPULSOR DE SOLENOIDE DE DESENGANCHE DE TAPA DEL MALETERO QUE NO FUNCIONA

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Utilice la DRB III para borrar los DTC. Pulse el conmutador de desenganche de tapa del maletero varias veces. Utilice la DRB para leer los DTC. ¿Reaparece el DTC? Sí → Diríjase a 2 No → Diríjase a 10	Todos
2	Desconecte el conector de mazo del conmutador de solenoide de desenganche de tapa del maletero y tapa del maletero entreabierta. Coloque el encendido en la posición ON. Utilice una luz de prueba de 12 voltios conectada a masa para comprobar el circuito de impulsor de solenoide de desenganche de tapa del maletero. ¿Se ilumina la luz de prueba? Sí → Diríjase a 3 No → Diríjase a 5	Todos

FALLO DE SALIDA DE SOLENOIDE DE DESENGANCHE DE TAPA DEL MALETERO — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del conmutador de solenoide de desenganche de tapa del maletero y tapa del maletero entreabierta. Desconecte el conector C4 del módulo de control de la carrocería. Coloque el encendido en la posición ON. Mida el voltaje del circuito de impulsor de solenoide de desenganche de tapa del maletero en el conector del solenoide de desenganche de tapa del maletero. ¿Hay presencia de voltaje? Sí → Repare el circuito de impulsor de solenoide de desenganche de tapa del maletero en corto a tensión. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 4	Todos
4	Si no quedan otras causas posibles, vea la reparación. Repare Reemplace el Módulo de control de la carrocería. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
5	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del conmutador de solenoide de desenganche de tapa del maletero y tapa del maletero entreabierta. Mida la resistencia entre masa y el circuito de masa. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios? Sí → Diríjase a 6 No → Repare el circuito de masa en abierto. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
6	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del conmutador de solenoide de desenganche de tapa del maletero y tapa del maletero entreabierta. Conecte una luz de prueba de 12 voltios entre el circ. de impulsor del solenoide de desenganche de tapa del maletero y el circuito de masa (cav. 1 y 3). Presione varias veces el conmutador de desenganche de tapa del maletero y observe la luz de prueba. ¿Se enciende la luz de prueba al oprimir el conmutador? Sí → Reemplace el solenoide de desenganche de tapa del maletero. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 7	Todos

FALLO DE SALIDA DE SOLENOIDE DE DESENGANCHE DE TAPA DEL MALETERO — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
7	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del conmutador de solenoide de desenganche de tapa del maletero y tapa del maletero entreabierta. Desconecte el conector C4 del módulo de control de la carrocería. Mida la resistencia entre masa y el circuito de impulsor de solenoide de desenganche de tapa del maletero. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios? Sí → Repare el circuito de impulsor de solenoide de desenganche de tapa del maletero en corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 8	Todos
8	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del conmutador de solenoide de desenganche de tapa del maletero y tapa del maletero entreabierta. Desconecte el conector C4 del módulo de control de la carrocería Mida la resistencia del circuito de impulsor de solenoide de desenganche de tapa del maletero entre el conector del solenoide de desenganche de tapa del maletero/ conmutador de tapa del maletero entreabierta y el conector C4 del BCM. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios? Sí → Diríjase a 9 No → Repare un abierto en el circuito de impulsor de solenoide de desenganche de tapa del maletero. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
9	Si no quedan otras causas posibles, vea la reparación. Repare Reemplace el Módulo de control de la carrocería. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
10	Coloque el encendido en posición OFF. **Nota: Inspeccione visualmente los conectores del mazo del cableado asociado. Compruebe si existe algún cable con rozamiento, perforado o parcialmente roto respectivamente.** **Nota: Inspeccione visualmente el mazo del cableado asociado. Compruebe si hay algún terminal roto, doblado, desplazado hacia afuera o corroído.** ¿Ha encontrado algún problema? Sí → Repare el mazo/conectores del cableado según sea necesario. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Prueba completa.	Todos

Síntoma:

FALLO DEL CONMUTADOR DE DESENGANCHE DE TAPA DEL MALETERO

Momento de verificación y condición de establecimiento:

FALLO DEL CONMUTADOR DE DESENGANCHE DE TAPA DEL MALETERO

Momento de verificación: Continuamente.

Condición de establecimiento: El BCM detecta que el conmutador de desenganche de tapa del maletero está agarrotado en posición oprimido durante más de 30 segundos.

CAUSAS POSIBLES
CONMUTADOR DE DESENGANCHE DE TAPA DEL MALETERO EN CORTO
CIRCUITO DE DETECCION DEL CONMUTADOR DE DESENGANCHE DE TAPA DEL MALETERO EN CORTO A MASA
DEFECTO INTERMITENTE DEL MAZO DE CABLEADO
MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Utilice la DRB III para borrar los DTC. Cicle el interruptor de encendido de OFF a ON y espere un mínimo de 30 segundos. Utilice la DRB para leer los DTC. ¿Reaparece el DTC? Sí → Diríjase a 2 No → Diríjase a 5	Todos
2	Desconecte el conector de mazo del conmutador de desenganche de tapa del maletero. Utilice la DRB III para borrar los DTC. Cicle el interruptor de encendido de OFF a ON y espere un mínimo de 30 segundos. Utilice la DRB para leer los DTC. ¿Reaparece el DTC? Sí → Diríjase a 3 No → Reemplace el conmutador de desenganche de tapa del maletero. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

FALLO DEL CONMUTADOR DE DESENGANCHE DE TAPA DEL MALETERO — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del conmutador de desenganche de tapa del maletero. Desconecte el conector C2 de mazo del BCM. Coloque el encendido en la posición ON. Mida la resistencia entre masa y el circuito de detección del conmutador de desenganche de tapa del maletero. ¿Está la resistencia por debajo de 100,0 ohmios? Sí → Repare el circuito de detección del conmutador de desenganche de tapa del maletero en corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 4	Todos
4	Si no quedan otras causas posibles, vea la reparación. Repare Reemplace el módulo de control de la carrocería. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
5	Coloque el encendido en posición OFF. **Nota: Inspeccione visualmente los conectores del mazo del cableado asociado. Compruebe si existe algún cable con rozamiento, perforado o parcialmente roto respectivamente.** **Nota: Inspeccione visualmente el mazo del cableado asociado. Compruebe si hay algún terminal roto, doblado, desplazado hacia afuera o corroído.** ¿Ha encontrado algún problema? Sí → Repare el mazo/conectores del cableado según sea necesario. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Prueba completa.	Todos

Síntoma:

FALLO DE CONMUTADOR DE CERRADURAS DE PUERTAS

Momento de verificación y condición de establecimiento:

FALLO DE CONMUTADOR DE CERRADURAS DE PUERTAS

Momento de verificación: Continuamente

Condición de establecimiento: Cuando el BCM detecta una señal en el conmutador de cerradura de puerta del conductor o acompañante durante más de 8 segundos se establecerá este código. Si el voltaje es superior a 5,5 voltios durante más de 8 segundos, no funcionarán ambos conmutadores de cerradura de puerta hasta que se corrija la entrada que no cumple con las especificaciones. Este es un código activo solamente.

CAUSAS POSIBLES
CONMUTADOR DE CERRADURA DE PUERTA DEL CONDUCTOR EN CORTO
CONMUTADOR DE CERRADURA DE PUERTA DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO
CIRCUITO MUX DE CONMUTADOR DE CERRADURA DE PUERTA DEL CONDUCTOR EN CORTO A TENSION
CIRCUITO MUX DE CONMUTADOR DE CERRADURA DE PUERTA DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO A TENSION
PROBLEMA INTERMITENTE EN EL SISTEMA
MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA - CONMUTADOR DE CERRADURA DE PUERTA EN CORTO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Utilice la DRB para borrar los DTC. Accione ambos conmutadores de cerraduras de puertas y sitúelos en las posiciones de bloqueo y desbloqueo varias veces. Utilice la DRBIII® para leer los DTC. ¿Reaparece el DTC? Sí → Diríjase a 2 No → Diríjase a 7	Todos
2	Desconecte el conector de mazo del conmutador de cerradura de puerta del conductor. Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRB III para entrar en ORDENADOR DE LA CARROCERIA, a continuación SENSORES y observe el voltaje del conm. de cerradura de puerta del cond. ¿Hay presencia de voltaje? Sí → Diríjase a 3 No → Reemplace el conmutador de cerradura de puerta del conductor. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

FALLO DE CONMUTADOR DE CERRADURAS DE PUERTAS — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	Desconecte el conector de mazo del conmutador de cerradura de puerta del acompañante. Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRB III para entrar en ORDENADOR DE LA CARROCERIA, a continuación SENSORES y observe el voltaje del conm. de cerradura de puerta del cond. ¿Hay presencia de voltaje? Sí → Diríjase a 4 No → Reemplace el conmutador de cerradura de puerta del acompañante. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
4	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C4 de mazo del BCM. Desconecte el conector del conmutador de cerradura de puerta del conductor. Coloque el encendido en la posición ON. Mida el voltaje del circuito MUX de conmutador de cerradura de puerta del conductor. ¿Hay presencia de voltaje? 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. No → Diríjase a 5	Todos
5	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C4 de mazo del BCM. Desconecte el conector del conmutador de cerradura de puerta del acompañante. Coloque el encendido en posición ON. Mida el voltaje del circuito MUX de conmutador de cerradura de puerta del acompañante. ¿Hay presencia de voltaje? Sí → Repare el circuito MUX de conmutador de cerradura de puerta del acompañante en corto a tensión. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 6	Todos
6	Si no quedan otras causas posibles, vea la reparación. Repare Reemplace el Módulo de control de la carrocería. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
7	Coloque el encendido en posición OFF. Utilice el diagrama de cableado/esquemático como guía para inspeccionar el cableado y los conectores. Compruebe si alguno de los conmutadores está agarrotado. ¿Ha encontrado algún problema? Sí → Repare o reemplace según sea necesario. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Prueba completa.	Todos

Síntoma:

FALLO DE CONMUTADOR DE BLOQUEO (ARMADO)/ DESBLOQUEO (DESARMADO) DE PUERTA DEL CONDUCTOR

Momento de verificación y condición de establecimiento:

FALLO DE CONMUTADOR DE BLOQUEO (ARMADO)/DESBLOQUEO (DESARMADO) DE PUERTA DEL CONDUCTOR

Momento de verificación: Continuamente

Condición de establecimiento: Si el BCM detecta una señal en el circuito MUX de conmutador de cilindro de cerradura del conductor durante más de 10 segundos se establecerá este código y se ignorará la entrada que no cumple con las especificaciones hasta que sea corregida.

CAUSAS POSIBLES
CONMUTADOR DE CILINDRO DE CERRADURA DEL CONDUCTOR AGARROTADO
CONMUTADOR DE CILINDRO DE CERRADURA DEL CONDUCTOR EN CORTO A TENSION
CIRCUITO MUX DE CONMUTADOR DE CILINDRO DE CERRADURA DEL CONDUCTOR EN CORTO A TENSION
DEFECTO INTERMITENTE DEL MAZO DE CABLEADO
MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA – FALLO DE CONMUTADOR DE CILINDRO DE CERRADURA DEL CONDUCTOR

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Utilice la DRB para borrar los DTC. Introduzca la llave en el conmutador de cilindro de cerradura del conductor y gire la llave a las posiciones de bloqueo y desbloqueo varias veces. Utilice la DRBIII® para leer los DTC. ¿Reaparece el DTC? Sí → Diríjase a 2 No → Diríjase a 6	Todos
2	Introduzca la llave en el conmutador de cilindro de cerradura del conductor y gire la llave a las posiciones de bloqueo y desbloqueo. ¿Se atasca la llave en alguna posición? Sí → Repare o reemplace el conmutador de cilindro de cerradura del conductor según sea necesario. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 3	Todos

FALLO DE CONMUTADOR DE BLOQUEO (ARMADO)/DESBLOQUEO (DESARMADO) DE PUERTA DEL CONDUCTOR — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	Desconecte el conector de mazo del conmutador de cilindro de cerradura del conductor. Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRB III para entrar en Ordenador de la carrocería, a continuación Sensores y observe el voltaje del conm. de desarmado de puerta del cond. ¿Hay presencia de voltaje? Sí → Diríjase a 4 No → Reemplace el conmutador de cilindro de cerradura del conductor. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
4	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del conmutador de cilindro de cerradura del conductor. Desconecte el conector C4 de mazo del BCM. Coloque el encendido en la posición ON. Mida el voltaje del circuito MUX de conmutador de cilindro de cerradura del conductor. ¿Hay presencia de voltaje? Sí → Repare el circuito MUX de conmutador de cilindro de cerradura del conductor en corto a tensión. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 5	Todos
5	Si no quedan otras causas posibles, vea la reparación. Repare Reemplace el módulo de control de la carrocería de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
6	Coloque el encendido en posición OFF. **NOTA: Utilice los diagramas de cableado/esquemáticos como guía para inspeccionar el cableado y los conectores.** ¿Ha encontrado algún problema? Sí → Repare el mazo de cableado o conectores según sea necesario. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Prueba completa.	Todos

Síntoma:

FALLO DE CONMUTADOR DE BLOQUEO (ARMADO)/ DESBLOQUEO (DESARMADO) CENTRALIZADO DE PUERTA DE ACOMPAÑANTE

Momento de verificación y condición de establecimiento:

FALLO DE CONMUTADOR DE BLOQUEO (ARMADO)/DESBLOQUEO (DESARMADO) CENTRALIZADO DE PUERTA DE ACOMPAÑANTE

Momento de verificación: Continuamente

Condición de establecimiento: Si el BCM detecta una señal en el circuito MUX de conmutador de cilindro de cerradura del acompañante durante más de 10 segundos se establecerá este código y se ignorará la entrada que no cumple con las especificaciones hasta que sea corregida.

CAUSAS POSIBLES
CONMUTADOR DE CILINDRO DE CERRADURA DEL ACOMPAÑANTE AGARROTADO
CONMUTADOR DE CILINDRO DE CERRADURA DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO A TENSION
CIRCUITO MUX DE CONMUTADOR DE CILINDRO DE CERRADURA DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO A TENSION
DEFECTO INTERMITENTE DEL MAZO DE CABLEADO
MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA – FALLO DE CONMUTADOR DE CILINDRO DE CERRADURA DEL ACOMPAÑANTE

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Utilice la DRB para borrar los DTC. Introduzca la llave en el conmutador de cilindro de cerradura del acompañante y gire la llave a las posiciones de bloqueo y desbloqueo varias veces. Utilice la DRBIII® para leer los DTC. ¿Reaparece el DTC? Sí → Diríjase a 2 No → Diríjase a 6	Todos
2	Introduzca la llave en el conmutador de cilindro de cerradura del acompañante y gire la llave a las posiciones de bloqueo y desbloqueo. ¿Se atasca la llave en alguna posición? Sí → Repare o reemplace el conmutador de cilindro de cerradura del acompañante según sea necesario. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 3	Todos

FALLO DE CONMUTADOR DE BLOQUEO (ARMADO)/DESBLOQUEO (DESARMADO) CENTRALIZADO DE PUERTA DE ACOMPAÑANTE — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	Desconecte el conector de mazo del conmutador de cilindro de cerradura del acompañante. Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRB III para entrar en Ordenador de la carrocería y, a continuación, Sensores y observe el voltaje del conm. de desarmado de puerta del acomp. ¿Hay presencia de voltaje? Sí → Diríjase a 4 No → Reemplace el conmutador de cilindro de cerradura del acompañante. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
4	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del conmutador de cilindro de cerradura del acompañante. Desconecte el conector C4 de mazo del BCM. Coloque el encendido en la posición ON. Mida el voltaje del circuito MUX de conmutador de cilindro de cerradura del acompañante. ¿Hay presencia de voltaje? Sí → Repare el circuito MUX de conmutador de cilindro de cerradura del acompañante en corto a tensión. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 5	Todos
5	Si no quedan otras causas posibles, vea la reparación. Repare Reemplace el módulo de control de la carrocería de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
6	Coloque el encendido en posición OFF. **NOTA: Utilice los diagramas de cableado/esquemáticos como guía para inspeccionar el cableado y los conectores.** ¿Ha encontrado algún problema? Sí → Repare el mazo de cableado o conectores según sea necesario. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Prueba completa.	Todos

Síntoma:

PILA DE LLAVERO DE RKE BAJA

Momento de verificación y condición de establecimiento:

PILA DE LLAVERO DE RKE BAJA

Momento de verificación: Siempre que se recibe un mensaje de RKE desde el transmisor.

Condición de establecimiento: El receptor de RKE detecta una señal baja de pilas de llavero de RKE (menos de 3 voltios) durante 5 pulsaciones de botones consecutivas.

CAUSAS POSIBLES
PILAS CON CARGA BAJA
TRANSMISOR – SALIDA DE VOLTAJE BAJA

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Para determinar qué transmisor establece el código, pulse cualquier botón en cada transmisor. Si se oye un timbre en el BCM cuando se pulsa un botón, el problema está en ese transmisor. Pruebe el voltaje de cada pila en el transmisor que presenta el problema. ¿Es el voltaje en cada pila de 3,0 voltios o más? Sí → Reemplace el transmisor de RKE. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Reemplace las pilas. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

Síntoma:

ENTRADA EN MODO DE PROGRAMACION DE RKE SIN REQUERIMIENTO DE PROGRAMACION

Momento de verificación y condición de establecimiento:

ENTRADA EN MODO DE PROGRAMACION DE RKE SIN REQUERIMIENTO DE PROGRAMACION

Momento de verificación: Continuamente.

Condición de establecimiento: El BCM recibe una indicación desde el módulo de RKE de que ha entrado en modo de programación sin haber recibido tal requerimiento desde el BCM.

CAUSAS POSIBLES
MODULO DE APERTURA A DISTANCIA
ENTRADA EN MODO DE PROGRAMACION DE RKE SIN REQUERIMIENTO DE PROGRAMACION

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	**Nota: Este código se establece solamente si el BCM recibe una indicación desde el módulo de RKE de que ha entrado en modo de programación sin haber recibido tal requerimiento desde el BCM.** Reemplace el módulo de apertura a distancia y programe un transmisor. Utilice la DRB III para borrar los DTC. Accione las cerraduras de puertas varias veces con el transmisor de RKE. Utilice la DRBIII® para leer los DTC. ¿Reaparece el DTC? Sí → Reemplace el módulo de control de la carrocería de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Si el módulo reemplazado era un módulo de prueba solamente, reemplace el módulo de RKE. Programe todos los transmisores utilizados en este vehículo. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

Síntoma:

RKE INCAPAZ DE ENTRAR EN MODO DE PROGRAMACION

Momento de verificación y condición de establecimiento:

RKE INCAPAZ DE ENTRAR EN MODO DE PROGRAMACION

Momento de verificación: Mientras se intenta programar la RKE.

Condición de establecimiento: Falta de respuesta desde el módulo de RKE cuando se intenta entrar en modo de programación.

CAUSAS POSIBLES
MODULO DE APERTURA A DISTANCIA
RKE INCAPAZ DE ENTRAR EN MODO DE PROGRAMACION

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	**Nota: Este DTC solamente se establecerá cuando intente entrar en modo de programación de RKE.** Reemplace el módulo de apertura a distancia. Utilice la DRB para borrar los DTC Utilice la DRB para intentar entrar en modo de programación de RKE. Utilice la DRB para comprobar los DTC. ¿Reaparece el DTC? Sí → Reemplace el módulo de control de la carrocería de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Si el módulo reemplazado era un módulo de prueba solamente, reemplace el módulo de RKE. Programe todos los transmisores utilizados en este vehículo. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

Síntoma:

***TODAS LAS PUERTAS EXCEPTO LA DEL CONDUCTOR QUE NO SE DESBLOQUEAN DESDE NINGUN CONMUTADOR**

CAUSAS POSIBLES
CIRCUITO DE SALIDA DE RELE DE DESBLOQUEO DE PUERTA EN CORTO A MASA
MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA – RELE DE DESBLOQUEO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Desconecte el conector C4 del módulo de control de la carrocería. Mida la resistencia entre masa y alguno de los circuitos de relé de desbloqueo de puerta en el conector C4 del BCM. ¿Está la resistencia por debajo de 1.000,0 ohmios (debería ser infinito)? Sí → Repare los circuitos de salida de relé de desbloqueo de puerta según sea necesario. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 2	Todos
2	Si no quedan otras causas posibles, vea la reparación. Repare Reemplace el Módulo de control de la carrocería. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

Síntoma:

***TODAS LAS PUERTAS QUE NO SE BLOQUEAN NI DESBLOQUEAN DESDE NINGUN CONMUTADOR**

CAUSAS POSIBLES
TABLERO DE CONEXIONES - B(+) PROT. POR FUSIBLE ABIERTO
FUSIBLE Nº 9 ABIERTO
OBSERVE EL ESTADO DE VOLTAJE DEL CONMUTADOR DE CERRADURA DE PUERTA
OBSERVE EL ESTADO DEL VOLTAJE DEL CONMUTADOR DE CERRADURAS DE PUERTAS CON EL CONMUTADOR EN LA POSICION DE BLOQUEO
CIRC. B(+) PROT. POR FUSIBLE ABIERTO
SALIDA DE RELE DE BLOQUEO O DESBLOQUEO EN ABIERTO
CIRCUITO MUX DE CONMUTADOR DE PUERTA DEL CONDUCTOR EN CORTO A MASA
CIRCUITO MUX DE CONMUTADOR DE PUERTA DEL CONDUCTOR EN CORTO A MASA
CONMUTADOR DE CERRADURA DE PUERTA DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO A MASA
CIRCUITO DE MASA ABIERTO
CIRCUITO MUX DE CONMUTADOR DE PUERTA DEL ACOMPAÑANTE EN CORTO A MASA
MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA – CIRCUITO DE RELE DE BLOQUEO ABIERTO
MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA - CONTROL EN CORTO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Baje la ventanilla del conductor. Retire la llave de encendido. Desbloquee todas las puertas. Utilice la DRB III® para accionar el relé de bloqueo de puerta. ¿Se bloquean las puertas durante la prueba de accionamiento? Sí → Diríjase a 2 No → Diríjase a 10	Todos
2	Utilice la DRB III para observar el voltaje del conmutador de cerradura de puerta. ¿Está el voltaje por encima de 0,2 voltios? Sí → Consulte el síntoma FALLO DE CONMUTADOR DE CERRADURA DE PUERTA en la categoría CERRADURAS DE PUERTAS AUTOMATICAS/RKE. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 3	Todos

*TODAS LAS PUERTAS QUE NO SE BLOQUEAN NI DESBLOQUEAN DESDE NINGUN CONMUTADOR — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	Utilice la DRB III para observar el voltaje del conmutador de cerradura de puerta Pulse y mantenga pulsado el conmutador de cerradura de puerta del conductor en la posición de bloqueo mientras observa la DRB. ¿Está el voltaje por encima de 2,2 voltios con el conmutador oprimido en la posición de bloqueo? Sí → Reemplace el módulo de control de la carrocería - Control abierto. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 4	Todos
4	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector del conmutador de cerradura de puerta del conductor. Mida el voltaje del circuito B(+) protegido por fusible. ¿Está el voltaje por encima de 10,0 voltios? Sí → Diríjase a 5 No → Repare el abierto en el circuito B(+) prot. por fusible. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
5	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector del conmutador de cerradura de puerta del conductor. Desconecte el conector C4 de mazo del BCM. Mida la resistencia del circ. MUX de conmutador de puerta del conductor a masa. ¿Está la resistencia por debajo de 1000,0 ohmios? Sí → Repare el circuito MUX de conmutador de puerta del conductor a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 6	Todos
6	Coloque el encendido en posición OFF. Antes de continuar, asegúrese de que el conmutador de cerradura de puerta del conductor está conectado. Desconecte el conector C4 de mazo del BCM. Mida la resistencia a masa del circuito MUX de conmutador de puerta del conductor en el conector C4 del BCM. ¿Está la resistencia por debajo de 1000,0 ohmios? Sí → Reemplace el conmutador de cerradura de puerta del conductor. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 7	Todos

*TODAS LAS PUERTAS QUE NO SE BLOQUEAN NI DESBLOQUEAN DESDE NINGUN CONMUTADOR — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
7	Coloque el encendido en posición OFF. Antes de continuar, asegúrese de que el conmutador de cerradura de puerta del acompañante está conectado. Desconecte el conector C4 de mazo del BCM. Mida la resistencia a masa del circuito MUX de conmutador de puerta del acompañante en el conector C4 del BCM. ¿Está la resistencia por debajo de 1000,0 ohmios? Sí → Reemplace el conmutador de cerradura de puerta del acompañante. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 8	Todos
8	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector del conmutador de cerradura de puerta del acompañante. Desconecte el conector C4 de mazo del BCM. Mida la resistencia del circ. MUX de conmutador de puerta del acompañante a masa. ¿Está la resistencia por debajo de 1000,0 ohmios? Sí → Repare el circuito MUX de conmutador de puerta del acompañante a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 9	Todos
9	Si no quedan otras causas posibles, vea la reparación. Repare Reemplace el Módulo de control de la carrocería. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
10	Pruebe si hay voltaje de la batería en ambos lados del fusible nº 9. ¿Está el fusible o el circuito abierto? Sí → Reemplace el fusible o repare el circuito abierto según sea necesario. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 11	Todos
11	Desconecte el conector C4 del módulo de control de la carrocería. Conecte un cable de puente entre masa y el circuito de salida del relé de desbloqueo del acompañante en el conector C4. Conecte momentáneamente el cable de puente entre una alimentación de B(+) prot. por fusible y el circuito de salida de bloqueo del acompañante en el conector C4 y observe las cerraduras de las puertas. Invierta los cables de puente para impulsar el motor en la posición de desbloqueo. ¿Se ha bloqueado la puerta y desbloqueado? Sí → Utilice el diagrama de cableado/esquemático como guía, repare el abierto en los circuitos de salida de relé de bloqueo o desbloqueo según sea necesario. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 12	Todos

*TODAS LAS PUERTAS QUE NO SE BLOQUEAN NI DESBLOQUEAN DESDE NINGUN CONMUTADOR — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
12	Coloque el encendido en posición OFF. Retire el módulo de control de la carrocería desde el tablero de conexiones. 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? Sí → Diríjase a 13 No → Repare el abierto en el circuito de masa a través del tablero de conexiones. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
13	Coloque el encendido en posición OFF. Retire el módulo de control de la carrocería desde el tablero de conexiones. Mida el voltaje entre el circuito B(+) prot. por fusible y masa. ¿Está el voltaje por encima de 10,0 voltios? Sí → Diríjase a 14 No → Reemplace el tablero de conexiones. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
14	Si no quedan otras causas posibles, vea la reparación. Repare Reemplace el Módulo de control de la carrocería. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

Síntoma:

***TODAS LAS PUERTAS QUE NO SE BLOQUEAN NI DESBLOQUEAN DESDE UN CONMUTADOR**

CAUSAS POSIBLES
CIRCUITO DE B(+) PROT. POR FUSIBLE ABIERTO
CIRCUITO DE B(+) PROT. POR FUSIBLE ABIERTO
CIRCUITO MUX DE CONMUTADOR DE CILINDRO DE CERRADURA DE PUERTA EN CORTO A MASA
CIRCUITO MUX DE CONMUTADOR DE PUERTA EN CORTO A MASA
CIRCUITO MUX DE CONMUTADOR DE CILINDRO DE CERRADURA DE PUERTA ABIERTO
CIRCUITO MUX DE CONMUTADOR DE PUERTA ABIERTO
CONMUTADOR DE CERRADURAS DE PUERTAS AUTOMATICAS ABIERTO
CONMUTADOR DE CILINDRO DE CERRADURA DE PUERTA ABIERTO
MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA – DETECCION DE CONMUTADOR DE CILINDRO DE CERRADURA DE PUERTA EN ABIERTO
MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA – DETECCION DE CONMUTADOR DE CERRADURA DE PUERTA EN ABIERTO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Accione las cerraduras de puertas desde los conmutadores de cerraduras de puertas y los conmutadores de cilindro de cerradura de puertas (si está equipado). ¿Es el problema con un conmutador de cilindro de cerradura de puerta (VTSS)? Sí → Diríjase a 2 No → Diríjase a 7	Todos
2	Desconecte el conector del conmutador de cilindro de cerradura de puerta que no funciona. Mida el voltaje entre el circuito B(+) prot. por fusible y masa. ¿Está el voltaje por encima de 10,0 voltios? Sí → Diríjase a 3 No → Repare el abierto en el circuito B(+) protegido por fusible. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
3	Desconecte el conector del conmutador de cilindro de cerradura de puerta que no funciona. Desconecte el conector C4 del BCM. Mida la resistencia entre masa y el circuito MUX de conmutador de cilindro de cerradura. ¿Está la resistencia por debajo de 1000,0 ohmios? Sí → Repare el circuito MUX de conmutador de cilindro de cerradura de puerta en corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 4	Todos

*TODAS LAS PUERTAS QUE NO SE BLOQUEAN NI DESBLOQUEAN DESDE UN CONMUTADOR — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
4	Desconecte el conector del conmutador de cilindro de cerradura de puerta que no funciona. Desconecte el conector C4 del BCM. Mida la resistencia del circuito MUX de conmutador de cilindro de cerradura entre el conector del conmutador y el conector C4 del BCM. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios? Sí → Diríjase a 5 No → Repare un abierto en el circuito MUX de conmutador de cilindro de cerradura de puerta. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
5	Desconecte el conector del conmutador de cilindro de cerradura de puerta que no funciona. Conecte un cable de puente entre el circuito MUX de conmutador de cilindro de cerradura apropiado y B(+) prot. por fusible. Con la DRB III® en Sensores, lea el voltaje del conmutador de armado/desarmado de puerta apropiado. ¿Está el voltaje por encima de 9,0 voltios? Sí → Reemplace el conmutador de cilindro de cerradura de puerta apropiado. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 6	Todos
6	Si no quedan otras causas posibles, vea la reparación. Repare Reemplace el módulo de control de la carrocería de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
7	Desconecte el conector del conmutador de cerradura de puerta que no funciona. Mida el voltaje entre el circuito B(+) prot. por fusible y masa. ¿Está el voltaje por encima de 10,0 voltios? Sí → Diríjase a 8 No → Repare el abierto en el circuito B(+) protegido por fusible. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
8	Desconecte el conector del conmutador de cerradura de puerta que no funciona. Desconecte el conector C4 del BCM. Mida la resistencia entre masa y el circuito MUX de conmutador de puerta. ¿Está la resistencia por debajo de 1000,0 ohmios? Sí → Repare el circuito MUX de conmutador de puerta en corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 9	Todos

*TODAS LAS PUERTAS QUE NO SE BLOQUEAN NI DESBLOQUEAN DESDE UN CONMUTADOR — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
9	Desconecte el conector del conmutador de cerradura de puerta que no funciona. Desconecte el conector C4 del módulo de control de la carrocería. Mida la resistencia del circuito MUX de conmutador de puerta entre el conector de conmutador de cerradura de puerta y el conector C4 del BCM. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios? Sí → Diríjase a 10 No → Repare un abierto en el circuito MUX de conmutador de puerta. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
10	Desconecte el conector del conmutador de cerradura de puerta que no funciona. Conecte un cable de puente entre el circuito MUX de conmutador de puerta y B(+) prot. por fusible. Utilice la DRB III® para leer el estado del voltaje del conm. de cerradura de puerta. ¿Está el voltaje por encima de 9,0 voltios? Sí → Reemplace el conmutador de cerraduras de puertas automáticas. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 11	Todos
11	Si no quedan otras causas posibles, vea la reparación. Repare Reemplace el Módulo de control de la carrocería. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

Síntoma:

***TODAS LAS PUERTAS QUE NO SE BLOQUEAN DESDE NINGUN CONMUTADOR**

CAUSAS POSIBLES
CIRCUITO DE SALIDA DE RELE DE BLOQUEO EN CORTO A MASA
MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA - RELE DE BLOQUEO ABIERTO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Desconecte el conector C4 del módulo de control de la carrocería. Mida la resistencia entre masa y alguno de los circuitos de salida de relé de bloqueo en el conector C4 del BCM. ¿Está la resistencia por debajo de 1.000,0 ohmios (debería ser infinito)? Sí → Repare los circuitos de salida de relé de bloqueo según sea necesario. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 2	Todos
2	Si no quedan otras causas posibles, vea la reparación. Repare Reemplace el Módulo de control de la carrocería. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

Síntoma:

***TODAS LAS PUERTAS QUE NO SE BLOQUEAN DESDE UN CONMUTADOR**

CAUSAS POSIBLES
FUNCIONAMIENTO DE CONMUTADOR DE CERRADURAS DE PUERTAS O CONMUTADOR DE CILINDRO DE CERRADURA DE PUERTA

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Baje la ventanilla de la puerta del conductor. Accione el conmutador de cerraduras de puertas automáticas o el conmutador de cilindro de cerradura de puerta a la posición de bloqueo. ¿Hay un conmutador de cerraduras de puertas automáticas o conmutador de cilindro de cerradura de puerta que no funciona en la posición de bloqueo? Sí → Reemplace el conmutador de cerraduras de puertas automáticas o conmutador de cilindro de cerradura de puerta. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Prueba completa.	Todos

Síntoma:

***TODAS LAS PUERTAS QUE NO SE DESBLOQUEAN DESDE UN CONMUTADOR**

CAUSAS POSIBLES
FUNCIONAMIENTO DE CONMUTADOR DE CERRADURAS DE PUERTAS O CONMUTADOR DE CILINDRO DE CERRADURA DE PUERTA

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Accione el conmutador de cerraduras de puertas automáticas o el conmutador de cilindro de cerradura de puerta a la posición de desbloqueo. ¿Hay un conmutador de cerraduras de puertas automáticas o conmutador de cilindro de cerradura de puerta que no funciona en la posición de desbloqueo? Sí → Reemplace el conmutador de cerraduras de puertas automáticas o conmutador de cilindro de cerradura de puerta. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Prueba completa.	Todos

Síntoma:

***BLOQUEO AUTOMATICO DE PUERTAS (EN MOVIMIENTO) 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
MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Asegúrese de que todas las puertas están cerradas. Utilice la DRB III para entrar en Ordenador de la carrocería, a continuación en Entradas/Salidas y observe todos los estados de puerta entreabierta. ¿Visualiza la DRB III CERRADO para algún estado de puerta entreabierta? Sí → Consulte el síntoma para el CIRCUITO DE PUERTA ENTREABIERTA EN CORTO apropiado en la categoría PUERTA ENTREABIERTA. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 2	Todos
2	Utilice la DRBIII para leer los DTC de ″Motor″. ¿Visualiza la DRB III algún DTC relacionado con TPS o VSS? Sí → Consulte la lista de síntomas para problemas relacionados con CAPACIDAD DE CONDUCCION. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 3	Todos
3	Utilice la DRB III para entrar en Ordenador de la carrocería, a continuación Varios y observe el estado de bloqueo de puerta en movimiento. ¿Visualiza la DRB III BLOQUEO DE PUERTAS EN MOVIMIENTO: HABILITADO? Sí → Diríjase a 4 No → Utilice la DRB III para habilitar el bloqueo de puertas en movimiento. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
4	Si no quedan otras causas posibles, vea la reparación. Repare Reemplace y programe el módulo de control de la carrocería según la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

Síntoma:

*DESENGANCHE DEL MALETERO QUE NO FUNCIONA

CAUSAS POSIBLES
COMPRUEBE LOS DTC
CIRCUITO DE MASA DE CONMUTADOR DE DESENGANCHE DE TAPA DEL MALETERO ABIERTO
CIRCUITO DE MASA ABIERTO
SOLENOIDE DE DESENGANCHE DE TAPA DEL MALETERO ABIERTO
CONMUTADOR DE DESENGANCHE DE TAPA DEL MALETERO ABIERTO
CABLE DE DETECCION DEL CONMUTADOR DE DESENGANCHE DE TAPA DEL MALETERO ABIERTO
CABLE DE IMPULSOR DE SOLENOIDE DE DESENGANCHE DE TAPA DEL MALETERO ABIERTO
MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA
MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA – DETECCION DE CONMUTADOR DE DESENGANCHE DE TAPA DEL MALETERO EN ABIERTO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Utilice la DRB III® para leer los DTC. ¿Visualiza la DRB III® algún DTC de DESENGANCHE DE TAPA DEL MALETERO? Sí → Consulte el síntoma para el DTC de DESENGANCHE DE TAPA DEL MALETERO en la categoría CERRADURAS DE PUERTAS AUTOMATICAS/RKE. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 2	Todos
2	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del conmutador de solenoide de desenganche de tapa del maletero y tapa del maletero entreabierta. Mida la resistencia entre masa y el circuito de masa. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios? Sí → Diríjase a 3 No → Repare el circuito de masa en abierto. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

*DESENGANCHE DEL MALETERO QUE NO FUNCIONA — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	Coloque el encendido en la posición ON. Desconecte el conector de mazo del conmutador de solenoide de desenganche de tapa del maletero y tapa del maletero entreabierta. Conecte una luz de prueba de 12 voltios entre el circuito de impulsor de solenoide de desenganche de tapa del maletero y el circuito de masa. Haga que alguien presione el conmutador de desenganche de tapa del maletero mientras usted observa la luz de prueba. ¿Se enciende la luz de prueba al oprimir el conmutador? Sí → Reemplace el solenoide de desenganche de tapa del maletero. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 4	Todos
4	Desconecte el conector de mazo del conmutador de desenganche de tapa del maletero. Mida el voltaje entre el circuito de detección del conmutador de desenganche de tapa del maletero y masa. ¿Está el voltaje por encima de 10,0 voltios? Sí → Diríjase a 5 No → Diríjase a 9	Todos
5	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del conmutador de desenganche de tapa del maletero. Mida la resistencia entre masa y el circuito de masa. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios? Sí → Diríjase a 6 No → Repare el circuito de masa en abierto. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
6	Antes de continuar, asegúrese de que el mazo del solenoide de desenganche de tapa del maletero/conmutador de tapa del maletero entreabierta está conectado. Desconecte el conector de mazo del conmutador de desenganche de tapa del maletero. Conecte montáneamente un cable de puente entre el circuito de masa y el circuito de detección del conmutador de desenganche de tapa del maletero en el conector de mazo del conmutador de desenganche de tapa del maletero y preste atención si funciona el solenoide. ¿Ha funcionado el solenoide de desenganche? Sí → Reemplace el conmutador de desenganche de tapa del maletero. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 7	Todos

*DESENGANCHE DEL MALETERO QUE NO FUNCIONA — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
7	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del conmutador de solenoide de desenganche de tapa del maletero y tapa del maletero entreabierta. Desconecte el conector C4 del módulo de control de la carrocería. Mida la resistencia del cable de impulsor del solenoide de desenganche de tapa del maletero entre el conector del solenoide de desenganche de tapa del maletero/ conmutador de tapa del maletero entreabierta y el conector C4 del módulo de control de la carrocería. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios? Sí → Diríjase a 8 No → Repare un abierto en el cable de impulsor del solenoide de desenganche de tapa del maletero. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
8	Si no quedan otras causas posibles, vea la reparación. Repare Reemplace el Módulo de control de la carrocería. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
9	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del conmutador de desenganche de tapa del maletero. Desconecte el conector C2 de mazo del BCM. Mida la resistencia del cable de detección del conmutador de desenganche de tapa del maletero entre el conector C2 del BCM y el conector del conmutador de desenganche de tapa del maletero. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios? Sí → Reemplace el Módulo de control de la carrocería. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Repare un abierto en el cable de detección del conmutador de desenganche de tapa del maletero. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

Síntoma:

***INHIBICION DE BLOQUEO DE PUERTAS QUE NO FUNCIONA**

CAUSAS POSIBLES
COMPROBACION DE ESTADO DE CONMUTADOR DE PUERTA DEL CONDUCTOR ENTREABIERTA
OBSERVE EL ESTADO DEL CONMUTADOR DE LLAVE EN ENCENDIDO
INTERRUPTOR DE ENCENDIDO ABIERTO
CIRCUITO DE MASA DEL CONMUTADOR DE LLAVE EN ENCENDIDO ABIERTO
CIRCUITO DE DETECCION DEL CONMUTADOR DE LLAVE EN ENCENDIDO ABIERTO
BCM – ESTADO DE CONMUTADOR DE LLAVE EN ENCENDIDO INCORRECTO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Abra la puerta delantera del conductor. Utilice la DRB III para entrar en Ordenador de la carrocería, a continuación en Entradas/Salidas y observe el estado de puerta del conductor entreabierta. ¿Visualiza la DRB III CONM. DE PUERTA DEL COND. ENTREABIERTA: CERRADO? Sí → Diríjase a 2 No → Consulte el síntoma CIRCUITO DE PUERTA DEL CONDUCTOR ENTREABIERTA ABIERTO en la categoría PUERTA ENTREABIERTA. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
2	**NOTA: Asegúrese de que la llave aún está en el interruptor de encendido.** Utilice la DRB III para entrar en Ordenador de la carrocería, a continuación en Entradas/Salidas y lea el estado del conmutador de llave en encendido. ¿Visualiza la DRB III: CONM. DE LLAVE EN ENC.: CERRADO? Sí → Reemplace el Módulo de control de la carrocería. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 3	Todos
3	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C3 del interruptor de encendido. Conecte un puente entre el circuito de detección del conmutador de llave en encendido y el circuito de masa. Utilice la DRB III para entrar en Ordenador de la carrocería, a continuación en Entradas/Salidas y observe el estado del conmutador de llave en encendido. ¿Visualiza la DRB III LLAVE EN ENC.: CERRADO? Sí → Reemplace el interruptor de encendido. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 4	Todos

*INHIBICION DE BLOQUEO DE PUERTAS QUE NO FUNCIONA — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
4	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C3 del interruptor de encendido. Apague todas las luces. Mida la resistencia entre masa y el circuito de masa en el conector C3 del interruptor de encendido. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios? Sí → Diríjase a 5 No → Repare el circuito de masa en abierto. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
5	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C3 del interruptor de encendido. Desconecte el conector C1 de mazo del módulo de control de la carrocería. Mida la resistencia del circuito de detección del conmutador de llave en encendido entre el conector del interruptor de encendido y el conector C2 del BCM. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios? Sí → Diríjase a 6 No → Repare el abierto en el circuito de detección del conmutador de llave en encendido. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
6	Si no quedan otras causas posibles, vea la reparación. Repare Reemplace el Módulo de control de la carrocería. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

Síntoma:

***PUERTA DEL CONDUCTOR QUE NO SE BLOQUEA DESDE NINGUN CONMUTADOR**

CAUSAS POSIBLES
SALIDA DE RELE DE BLOQUEO DEL CONDUCTOR EN CORTO A MASA
MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA – MASA DE RELE DE DESBLOQUEO DEL CONDUCTOR EN ABIERTO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Desconecte el conector C4 del módulo de control de la carrocería. Mida la resistencia entre masa y el circuito de salida de relé de bloqueo del conductor. ¿Está la resistencia por debajo de 100,0 ohmios? Sí → Repare el circuito de salida de relé de bloqueo del conductor en corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Reemplace el módulo de control de la carrocería – Masa de relé de desbloqueo del conductor en abierto. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

Síntoma:

***PUERTA DEL CONDUCTOR QUE NO SE DESBLOQUEA DESDE NINGUN CONMUTADOR**

CAUSAS POSIBLES
CIRC. DE SALIDA DE RELE DE DESBLOQUEO DE PUERTA EN CORTO A MASA
MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA – IMPULSOR DE RELE DE DESBLOQUEO DE PUERTA DEL CONDUCTOR ABIERTO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector C4 del módulo de control de la carrocería. Mida la resistencia entre masa y el circuito de salida de relé de desbloqueo del conductor en el conector C4 del módulo de control de la carrocería ¿Está la resistencia por debajo de 100,0 ohmios? No → Reemplace el módulo de control de la carrocería de acuerdo con la Información de servicio. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. Sí → Repare el circuito de salida de relé de desbloqueo del conductor en corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

Síntoma:

***UNA PUERTA DEL CONDUCTOR QUE NO SE BLOQUEA NI DESBLOQUEA DESDE NINGUN CONMUTADOR**

CAUSAS POSIBLES
MOTOR DE CERRADURA DE PUERTA - ABIERTO
CIRCUITO DE SALIDA DE RELE DE BLOQUEO DEL CONDUCTOR ABIERTO
MOTOR DE CERRADURA DE PUERTA DEL CONDUCTOR - ABIERTO
CIRCUITO DE SALIDA DE RELE DE DESBLOQUEO DEL CONDUCTOR ABIERTO
CIRCUITO DE SALIDA DE RELE DE BLOQUEO ABIERTO
CIRCUITO DE SALIDA DE RELE DE DESBLOQUEO ABIERTO
MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA - RELE DE DESBLOQUEO DE PUERTA DEL CONDUCTOR ABIERTO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Accione las cerraduras de puertas para determinar qué cerradura no funciona correctamente. ¿Hay un problema con la cerradura de puerta del conductor? Sí → Diríjase a 2 No → Diríjase a 6	Todos
2	**NOTA: Esta prueba es para un motor que no funciona en absoluto. Si el motor bloquea o desbloquea, consulte la lista de síntomas para problemas relacionados CON PUERTA DEL CONDUCTOR QUE NO SE-.** Desconecte el conector del conmutador de motor de cerradura de puerta del conductor y puerta entreabierta. Conecte una luz de prueba de 12 voltios entre los circuitos de salida de relé de desbloqueo del conductor y de salida de relé de bloqueo del conductor en el conector del motor de cerradura de puerta. Pulse el conmutador de cerradura de puerta en las posiciones de bloqueo y desbloqueo y observe la luz de prueba. ¿Destella la luz de prueba encendiéndose y apagándose cuando se pulsa el conmutador? Sí → Reemplace el motor de cerradura de puerta del conductor. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 3	Todos
3	Desconecte el conector del conmutador de motor de cerradura de puerta del conductor y puerta entreabierta. Desconecte el conector C4 del módulo de control de la carrocería. Mida la resistencia del circuito de salida de relé de bloqueo del conductor entre el conector C4 del BCM y el conector del motor de cerradura de puerta del conductor. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios? Sí → Diríjase a 4 No → Repare un abierto en el circuito de salida del relé de bloqueo. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

*UNA PUERTA DEL CONDUCTOR QUE NO SE BLOQUEA NI DESBLOQUEA DESDE NINGUN CONMUTADOR — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
4	Desconecte el conector del conmutador de motor de cerradura de puerta del conductor y puerta entreabierta. Desconecte el conector C4 del módulo de control de la carrocería. Mida la resistencia del circuito de salida de relé de desbloqueo del conductor entre el conector C4 del BCM y el conector del motor de cerradura de puerta del conductor. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios? Sí → Diríjase a 5 No → Repare un abierto en el circuito de salida de relé de desbloqueo del conductor. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
5	Si no quedan otras causas posibles, vea la reparación. Repare Reemplace el módulo de control de la carrocería - Relé de desbloqueo de puerta del conductor abierto. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
6	Desconecte el conector del conmutador de motor de cerradura de puerta del conductor y puerta entreabierta. Conecte una luz de prueba de 12 voltios entre los circuitos de salida de relé de desbloqueo y de salida de relé de bloqueo en el conector del motor de cerradura de puerta. Pulse el conmutador de cerradura de puerta en las posiciones de bloqueo y desbloqueo y observe la luz de prueba. ¿Destella la luz de prueba encendiéndose y apagándose cuando se pulsa el conmutador? Sí → Reemplace el motor de cerradura de puerta. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 7	Todos
7	Desconecte el conector de motor de cerradura de puerta/conmutador de puerta entreabierta apropiado. Utilice una luz de prueba de 12 voltios conectada a masa para comprobar el circuito de salida del relé de bloqueo. Utilice la DRB III® para accionar el relé de bloqueo de puerta y observe la luz de prueba. ¿Ha destellado la luz de prueba al accionarse el relé? Sí → Diríjase a 8 No → Repare un abierto en el circuito de salida del relé de bloqueo. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

*UNA PUERTA DEL CONDUCTOR QUE NO SE BLOQUEA NI DESBLOQUEA DESDE NINGUN CONMUTADOR — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
8	Desconecte el conector de motor de cerradura de puerta/conmutador de puerta entreabierta apropiado. Utilice una luz de prueba de 12 voltios conectada a masa para comprobar el circuito de salida del relé de desbloqueo. Utilice la DRB III® para accionar el relé de desbloqueo de puerta y observe la luz de prueba. ¿Ha destellado la luz de prueba al accionarse el relé? Sí → Prueba completa. No → Repare un abierto en el circuito de salida del relé de desbloqueo. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

Síntoma:

***PROBLEMAS DE APERTURA A DISTANCIA**

CAUSAS POSIBLES
COMPROBACION DE MODULO DE APERTURA A DISTANCIA
REEMPLACE EL TRANSMISOR

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Obtenga un transmisor que sepa que está en buen estado de otro vehículo JR o LH. Utilice la DRB III para entrar en CARROCERIA, ORDENADOR DE LA CARROCERIA, VARIOS y, a continuación, PROGRAMACION DE RKE y siga las instrucciones para programar el transmisor sustituto. **NOTA: Si el módulo de RKE no entra en el modo de programación, reemplace el módulo de RKE y continúe con la comprobación.** Utilice la DRB III para entrar en CARROCERIA, ORDENADOR DE LA CARROCERIA, VARIOS y, a continuación, PRUEBA DE LLAVERO DE RKE y siga las instrucciones de la DRB. ¿Ha respondido el transmisor de RKE sustituto correctamente? No → Reemplace el módulo de apertura a distancia (RKE) y vuelva a programar todos los transmisores del vehículo siguiendo las instrucciones de la DRB III. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. Sí → Reemplace el transmisor de RKE y vuelva a programar el resto de transmisores utilizados con este vehículo. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

Síntoma:

*TOQUE DE CLAXON DE RKE QUE NO FUNCIONA

CAUSAS POSIBLES
COMPRUEBE EL FUNCIONAMIENTO DEL CLAXON
COMPRUEBE EL ESTADO DE TOQUE DE CLAXON DE RKE
MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA - CONTROL DE RELE DE CLAXON ABIERTO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Presione el botón del claxon en el volante de dirección. ¿Suena el claxon? Sí → Diríjase a 2 No → Consulte el síntoma CLAXON QUE NO SUENA en la categoría SISTEMA DE SEGURIDAD ANTIRROBO DEL VEHICULO. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
2	Utilice la DRB III para entrar en Ordenador de la carrocería, Varios, a continuación Toque de claxon de RKE y observe el estado del toque de claxon. ¿Visualiza la DRB III TOQUE DE CLAXON: INHABILITADO? Sí → Utilice la DRB III para habilitar el toque de claxon. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Reemplace el Módulo de control de la carrocería. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

Síntoma:

CONMUTADOR DE CAPOTA ELECTRICA ABIERTO O EN CORTO A LA BATERIA

Momento de verificación y condición de establecimiento:

CONMUTADOR DE CAPOTA ELECTRICA ABIERTO O EN CORTO A LA BATERIA

Momento de verificación: Siempre que el encendido está en posición ON.

Condición de establecimiento: El voltaje normal del conmutador de capota eléctrica es de aproximadamente 1,0 a 11,5 voltios. Cuando el BCM detecta un voltaje por encima de este valor umbral durante más de 10 segundos, se establecerá este código.

CAUSAS POSIBLES
PRESENCIA DE DTC
MASA DE CONMUTADOR DE CAPOTA CONVERTIBLE EN ABIERTO
CABLE MUX DE CONMUTADOR DE CAPOTA CONVERTIBLE ABIERTO
CABLE MUX DE CONMUTADOR DE CAPOTA CONVERTIBLE EN CORTO A LA BATERIA
CONMUTADOR DE CAPOTA CONVERTIBLE ABIERTO
CONMUTADOR DE CAPOTA CONVERTIBLE EN CORTO A LA BATERIA
MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA – CIRC. MUX DE CONMUTADOR DE CAPOTA CONVERTIBLE ABIERTO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Utilice la DRB III® para borrar los DTC. Coloque el encendido en la posición ON. Accione la capota eléctrica en todas las posiciones, incluyendo la posición de bajada de 4 ventanillas. Utilice la DRB III® para leer los DTC. ¿Visualiza la DRB III® CONMUTADOR DE CAPOTA ELECTRICA ABIERTO O EN CORTO A LA BATERIA? Sí → Diríjase a 2 No → Utilice los diagramas de cableado/esquemáticos como guía para inspeccionar el cableado y los conectores en busca de un posible abierto o corto a la batería intermitente. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
2	Desconecte el conector C4 del módulo de control de la carrocería. Mida el voltaje del circuito MUX de conmutador de capota convertible a masa. ¿Hay presencia de voltaje? Sí → Diríjase a 3 No → Diríjase a 4	Todos

CONMUTADOR DE CAPOTA ELECTRICA ABIERTO O EN CORTO A LA BATERIA — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	Desconecte el conector C4 del módulo de control de la carrocería. Desconecte el conector del conmutador de capota eléctrica. Mida el voltaje del circuito MUX de conmutador de capota convertible a masa. ¿Hay presencia de voltaje? Sí → Repare el cable MUX de conmutador de capota convertible en corto a la batería. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Reemplace el conmutador de capota convertible. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
4	Desconecte el conector C4 del módulo de control de la carrocería. Mida la resistencia entre masa y el circuito MUX de conmutador de capota convertible. ¿Está la resistencia entre 4.500,0 y 4.900,0 ohmios? Sí → Reemplace el Módulo de control de la carrocería. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 5	Todos
5	Desconecte el conector del conmutador de capota eléctrica. Utilice una luz de prueba de 12 voltios conectada a 12 voltios para comprobar el circuito de masa en el conector del conmutador de capota eléctrica. ¿Se enciende con intensidad la luz de prueba? Sí → Diríjase a 6 No → Repare el circuito de masa en abierto. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
6	Desconecte el conector C4 del módulo de control de la carrocería. Desconecte el conector del conmutador de capota eléctrica. Mida la resistencia del circuito MUX de conmutador de capota convertible desde el conector C4 del BCM al conector del conmutador de capota eléctrica. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios? Sí → Diríjase a 7 No → Repare un abierto en el cable MUX de conmutador de capota convertible. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
7	Si no quedan otras causas posibles, vea la reparación. Repare Reemplace el conmutador de capota convertible. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

Síntoma:

CONMUTADOR DE CAPOTA ELECTRICA EN CORTO A MASA

Momento de verificación y condición de establecimiento:

CONMUTADOR DE CAPOTA ELECTRICA EN CORTO A MASA

Momento de verificación: Siempre que el encendido está en posición ON.

Condición de establecimiento: El voltaje normal del conmutador de capota eléctrica es de aproximadamente 1,0 a 11,5 voltios. Cuando el BCM detecta un voltaje por debajo de 1,0 voltios durante más de 10 segundos, se establecerá este código.

CAUSAS POSIBLES
PRESENCIA DE DTC
CONMUTADOR DE CAPOTA ELECTRICA EN CORTO A MASA
CABLE MUX DE CONMUTADOR DE CAPOTA CONVERTIBLE EN CORTO A MASA
MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA - CONMUTADOR DE CAPOTA CONVERTIBLE MUX EN CORTO A MASA

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Utilice la DRB III® para borrar los DTC. Coloque el encendido en la posición ON. Accione la capota eléctrica en todas las posiciones, incluyendo la posición de bajada de 4 ventanillas. Utilice la DRB III® para leer los DTC. ¿Visualiza la DRB III® CONMUTADOR DE CAPOTA ELECTRICA EN CORTO A MASA? Sí → Diríjase a 2 No → Utilice los diagramas de cableado/esquemáticos como guía para inspeccionar el cableado y los conectores en busca de un posible corto a masa intermitente. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
2	Desconecte el conector del conmutador de capota eléctrica. Utilice la DRB III® para borrar los DTC. Sitúe el interruptor de encendido en OFF y en ON. Utilice la DRB III® para leer los DTC. ¿Visualiza la DRB III® CONMUTADOR DE CAPOTA ELECTRICA EN CORTO A MASA? Sí → Diríjase a 3 No → Reemplace el conmutador de capota eléctrica. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

CONMUTADOR DE CAPOTA ELECTRICA EN CORTO A MASA — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	Desconecte el conector C4 del módulo de control de la carrocería. Desconecte el conector del conmutador de capota eléctrica. Mida la resistencia entre masa y el circuito MUX de conmutador de capota convertible. ¿Está la resistencia por debajo de 100,0 ohmios? Sí → Repare el cable MUX de conmutador de capota convertible en corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 4	Todos
4	Si no quedan otras causas posibles, vea la reparación. Repare Reemplace el Módulo de control de la carrocería. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

Síntoma:

CONMUTADOR DE CAPOTA ELECTRICA AGARROTADO

Momento de verificación y condición de establecimiento:

CONMUTADOR DE CAPOTA ELECTRICA AGARROTADO

Momento de verificación: Siempre que el encendido está en posición ON.

Condición de establecimiento: El funcionamiento normal de este conmutador requiere pulsarlo durante unos pocos segundos. Si el BCM detecta que el conmutador está agarrotado en posición oprimido durante más de 28 segundos, se establecerá este código y el BCM ignorará la entrada hasta que se corrija esta condición.

CAUSAS POSIBLES
PRESENCIA DE DTC
CONMUTADOR DE CAPOTA ELECTRICA AGARROTADO
CABLE MUX DE CONMUTADOR DE CAPOTA CONVERTIBLE EN CORTO A MASA
MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA – CIRC. MUX DE CONMUTADOR DE CAPOTA CONVERTIBLE

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Utilice la DRB III® para borrar los DTC. Coloque el encendido en la posición ON. Accione la capota eléctrica en todas las posiciones, incluyendo la posición de bajada de 4 ventanillas. Utilice la DRB III® para leer los DTC. ¿Visualiza la DRB III® CONMUTADOR DE CAPOTA ELECTRICA AGARROTADO? Sí → Diríjase a 2 No → Compruebe el conmutador en busca de un posible agarrotamiento. Utilice los diagramas de cableado/esquemáticos como guía para inspeccionar el cableado y los conectores en busca de un posible corto a masa intermitente. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
2	Desconecte el conector del conmutador de capota eléctrica. Utilice la DRB III® para borrar los DTC. Sitúe el interruptor de encendido en OFF y en ON. Espere un minuto. Utilice la DRB III® para leer los DTC. ¿Visualiza la DRB III® CONMUTADOR DE CAPOTA ELECTRICA AGARROTADO? Sí → Diríjase a 3 No → Reemplace el conmutador de capota eléctrica. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

CONMUTADOR DE CAPOTA ELECTRICA AGARROTADO — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	Desconecte el conector C4 del módulo de control de la carrocería. Desconecte el conector del conmutador de capota eléctrica. Mida la resistencia entre masa y el circuito MUX de conmutador de capota convertible. ¿Está la resistencia por debajo de 100,0 ohmios? Sí → Repare el cable MUX de conmutador de capota convertible en corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 4	Todos
4	Si no quedan otras causas posibles, vea la reparación. Repare Reemplace el Módulo de control de la carrocería. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

Síntoma:

*BAJADA DE CUATRO VENTANILLAS QUE NO FUNCIONA

CAUSAS POSIBLES
PRESENCIA DE DTC
CONMUTADOR DE CAPOTA CONVERTIBLE
SALIDA DE INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE ABIERTO
CONTROL DE RELE DE DESCENSO DE VENTANILLA ABIERTO
CONJUNTO DE RELES DE BAJADA DE VENTANILLAS ABIERTO
MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA - CONTROL DE RELE DE DESCENSO DE VENTANILLA ABIERTO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	**NOTA: Antes de continuar, asegúrese de que los elevalunas eléctricos funcionan correctamente desde el conmutador maestro.** Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRB III® para leer los DTC. ¿Visualiza la DRB III® algún DTC del CONMUTADOR DE CAPOTA ELECTRICA? No → Diríjase a 2 Sí → Consulte el síntoma CONMUTADOR DE CAPOTA ELECTRICA en la categoría CAPOTA ELECTRICA. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
2	Prepare el vehículo para el funcionamiento de la capota. Utilice la DRB III® para leer el voltaje del CONM. DE CAPOTA CONVERTIBLE Presione el conmutador de capota al segundo punto de detención y observe el voltaje. ¿Está el voltaje entre 1,6 y 2,2 cuando se oprime el conmutador? Sí → Diríjase a 3 No → Reemplace el conmutador de capota eléctrica. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
3	Desconecte el conector de conjunto de relé de bajada de ventanillas. Coloque el encendido en la posición ON. Utilice una luz de prueba de 12 voltios conectada a masa para comprobar todos los circuitos de salida del interruptor de encendido prot. por fusible. ¿Se ilumina la luz de prueba con intensidad en todos los circuitos? Sí → Diríjase a 4 No → Utilice el diagrama esquemático como guía para reparar un abierto en los circuitos de salida del interruptor de encendido prot. por fusible. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

*BAJADA DE CUATRO VENTANILLAS QUE NO FUNCIONA — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
4	Desconecte el conector de conjunto de relé de bajada de ventanillas. Desconecte el conector C4 del módulo de control de la carrocería. Coloque el encendido en posición OFF. Mida la resistencia del circuito de control de relé de descenso de ventanilla entre el conector de conjunto de relés de bajada de ventanillas y el conector C4 del BCM. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios? Sí → Diríjase a 5 No → Repare un abierto en el circuito de control de relé de descenso de ventanilla. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
5	Desconecte el conector C4 del módulo de control de la carrocería. Coloque el encendido en la posición ON. Conecte momentáneamente un cable de puente entre masa y el circuito de control de relé de descenso de ventanilla en el conector C4 del BCM. ¿Han bajado las cuatro ventanillas al conectar el cable a masa? Sí → Diríjase a 6 No → Reemplace el conjunto de relés de bajada de ventanillas. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
6	Si no quedan otras causas posibles, vea la reparación. Repare Reemplace el Módulo de control de la carrocería. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

Síntoma:

FALLO DE DESARMADO DE CONMUTADOR DE TAPA DEL MALETERO

Momento de verificación y condición de establecimiento:

FALLO DE DESARMADO DE CONMUTADOR DE TAPA DEL MALETERO

Momento de verificación: Continuamente

Condición de establecimiento: Si se detecta que el conmutador de desarmado de tapa del maletero está en posición abierto durante más de 30 segundos.

CAUSAS POSIBLES
CONDICION INTERMITENTE
MASA DE CONMUTADOR DE CILINDRO DE CERRADURA DE TAPA DEL MALETERO EN ABIERTO
DESPERFECTO INTERNO DEL MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA
CONMUTADOR DE CILINDRO DE CERRADURA DE TAPA DEL MALETERO ABIERTO
CIRCUITO DE DETECCION DEL CONMUTADOR DE SEGURIDAD DE TAPA DEL MALETERO ABIERTO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	NOTA: Cuando existe este código, el indicador del VTSS se iluminará de forma permanente durante el proceso de armado. 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 varias veces el conmutador de cilindro de cerradura de la tapa del maletero mientras observa la DRB III®. ¿Visualiza la DRB III® FALLO DE DESARMADO DE CONMUTADOR DE TAPA DEL MALETERO? Sí → Diríjase a 2 No → En este momento la condición que provocaba este síntoma no se produce. Utilice los diagramas de cableado/esquemáticos como guía para inspeccionar el mazo de cableado y conectores relacionados en busca de una posible condición intermitente.	Todos
2	Desconecte el conector del conmutador de cilindro de cerradura de tapa del maletero. Utilice una luz de prueba de 12 voltios conectada a 12 voltios para probar la continuidad del circuito de masa. ¿Se enciende con intensidad la luz de prueba? Sí → Diríjase a 3 No → Repare el circuito de masa en abierto. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL VTSS - 1A.	Todos

FALLO DE DESARMADO DE CONMUTADOR DE TAPA DEL MALETERO — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	Desconecte el conector del conmutador de cilindro de cerradura de tapa del maletero. Conecte un cable de puente entre el circuito de detección del conmutador de seguridad de tapa del maletero y el cable de masa. Con la DRB III® en Entradas/Salidas, lea el estado del CONM. DE CIL. DE LLAVE DE TAPA DEL MALETERO. ¿Visualiza la DRB III® CERRADO? Sí → Reemplace el conmutador de cilindro de cerradura de tapa del maletero. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL VTSS - 1A. No → Diríjase a 4	Todos
4	Desconecte el conector C4 del módulo de control de la carrocería. Desconecte el conector de mazo del conmutador de cilindro de cerradura de tapa del maletero. Mida la resistencia del circuito de detección. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios? Sí → Reemplace el Módulo de control de la carrocería. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL VTSS - 1A. No → Repare el abierto en el circuito de detección del conmutador de seguridad de tapa del maletero. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL VTSS - 1A.	Todos

Síntoma:

***LA ALARMA SE DISPARA POR SI SOLA**

CAUSAS POSIBLES
ESTADO DE ENTRADA DE ALARMA
CONDICION INTERMITENTE

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Utilice la DRB III® para leer el estado de ALARM DISPARADA POR. ¿Se visualiza alguna causa? Sí → Consulte la lista de síntomas para problemas relacionados con el componente indicado por la DRB III®. 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.	Todos

Síntoma:

***LUCES DE CORTESIA QUE NO FUNCIONAN CON LA ALARMA DISPARADA**

CAUSAS POSIBLES
LUCES DE CORTESIA QUE NO FUNCIONAN
DESPERFECTO INTERNO DEL MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Encienda las luces de cortesía. ¿Funcionan las luces de cortesía correctamente? Sí → Reemplace el Módulo de control de la carrocería. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL VTSS - 1A. No → Consulte el síntoma LUCES DE CORTESIA QUE NO FUNCIONAN – TODAS LAS LUCES en la categoría ILUMINACION INTERIOR.	Todos

Síntoma:

***LLAVE DE PUERTA DEL CONDUCTOR QUE NO CONSIGUE ARMAR O DESARMAR EL VTSS**

CAUSAS POSIBLES
FALLO DE CONMUTADOR DE PUERTA

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Para este fallo, proceda con la diagnosis. Para esta condición: Consulte el síntoma FALLO DE CONMUTADOR DE BLOQUEO/DESBLOQUEO DE PUERTAS CENTRALIZADO en la categoría CERRADURAS DE PUERTAS AUTOMATICAS/RKE.	Todos

Síntoma:

***FAROS QUE NO FUNCIONAN CON LA ALARMA DISPARADA (SI ESTA HABILITADO)**

CAUSAS POSIBLES
LUCES DE CRUCE DE LOS FAROS QUE NO FUNCIONAN
DESPERFECTO INTERNO DEL MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA
DESPERFECTO INTERNO DEL MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA
RELE DE RETARDO DE FAROS
TABLERO DE CONEXIONES - CIRCUITO B(+) PROT. POR FUSIBLE ABIERTO
TABLERO DE CONEXIONES - CIRCUITO DE CONTROL DEL RELE DE RETARDO DE FAROS ABIERTO
RELE DE RETARDO DE FAROS

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Encienda la luz de cruce de los faros. ¿Funciona la luz de cruce de los faros correctamente? Sí → Diríjase a 2 No → Consulte el síntoma LUCES DE CRUCE DE FAROS QUE NO SE ENCIENDEN en la categoría ILUMINACION EXTERIOR.	Todos
2	Apague los faros. Utilice la DRB III® para accionar el relé de retardo de faros. ¿Destellan los faros mientras de acciona el relé de retardo de faros? Sí → Reemplace el Módulo de control de la carrocería. No → Diríjase a 3	Todos
3	Retire el relé de retardo de faros del tablero de conexiones. Retire temporalmente el relé de claxon del tablero de conexiones. Vuelva a instalar el relé de claxon en lugar del relé de retardo de faros. Utilice la DRB III® para accionar el relé de retardo de faros. ¿Destellan los faros mientras de acciona el relé de retardo de faros? Sí → Reemplace el relé de retardo de faros. No → Diríjase a 4	Todos
4	Retire el relé de claxon del lugar de instalación del relé de retardo de faros en el tablero de conexiones. Vuelva a instalar el relé de claxon en su posición original. Mida el voltaje del circuito B(+) prot. por fusibles en el conector del relé de retardo de faros. ¿Está el voltaje por encima de 10,0 voltios en cada cavidad? Sí → Diríjase a 5 No → Consulte el síntoma RETARDO DE FAROS QUE NO FUNCIONA en la categoría ILUMINACION EXTERIOR.	Todos

*FAROS QUE NO FUNCIONAN CON LA ALARMA DISPARADA (SI ESTA HABILITADO) — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
5	Retire el relé de retardo de faros del tablero de conexiones. Retire el BCM del tablero de conexiones. Conecte un cable de puente entre el circuito B(+) prot. por fusible y el circuito de control del relé de retardo de faros en el conector del relé de retardo de faros. Mida el voltaje del circuito de control del relé de retardo de faros (cavidad 5) en el conector interno del BCM. ¿Está el voltaje por encima de 10,0 voltios? Sí → Diríjase a 6 No → Reemplace el tablero de conexiones. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL VTSS - 1A.	Todos
6	Desconecte el cable de puente. Vuelva a instalar el relé de retardo de faros en el tablero de conexiones. Retire el BCM del tablero de conexiones. Mida el voltaje del circuito de control del relé de retardo de faros (cavidad 5) en el conector interno del BCM. ¿Está el voltaje por encima de 10,0 voltios? Sí → Reemplace el Módulo de control de la carrocería. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL VTSS - 1A. No → Reemplace el relé de retardo de faros. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL VTSS - 1A.	Todos

Síntoma:

***CLAXONES QUE NO SUENAN**

CAUSAS POSIBLES
RELE DE CLAXON
DESPERFECTO INTERNO DEL MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA
CONMUTADOR DE CLAXON ABIERTO
CIRCUITO DE DETECCION DEL CONMUTADOR DE CLAXON ABIERTO
MUELLE DE RELOJ
CIRCUITO DE DETECCION DEL CONMUTADOR DE CLAXON ABIERTO
DESPERFECTO INTERNO DEL MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA
FUSIBLE Nº 8 ABIERTO
TABLERO DE CONEXIONES - CIRCUITO B(+) PROT. POR FUSIBLE ABIERTO
TABLERO DE CONEXIONES - CIRCUITO DE CONTROL DE RELE DE CLAXON ABIERTO
RELE DE CLAXON
DESPERFECTO INTERNO DEL MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA
RELE DE CLAXON
TABLERO DE CONEXIONES - CIRCUITO DE SALIDA DEL RELE DE CLAXON ABIERTO
CIRCUITO DE SALIDA DEL RELE DE CLAXON ABIERTO
CIRCUITO DE MASA ABIERTO
CLAXONES ABIERTOS

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Un fallo en el circuito de detección del conmutador de claxon, el circuito de control del relé de claxon o el circuito de salida del relé de claxon puede dar lugar a este fallo. El circuito de control del relé de claxon se diagnosticará en primer lugar. Continúe con la Prueba de funcionamiento del claxon para completar la diagnosis. Prueba de funcionamiento del claxon. Diríjase a 2	Todos
2	Utilice la DRB III® para accionar el RELE DE CLAXON. ¿Suenan los cláxones suenan durante el accionamiento del relé de claxon? Sí → Diríjase a 3 No → Diríjase a 8	Todos
3	**NOTA: La prueba siguiente diagnosticará el circuito de detección del conmutador de claxon.** Pulse y mantenga pulsado el botón del claxon. Con la DRB III® en Entradas/Salidas, lea el estado del CONM. DE CLAXON. ¿Visualiza la DRB III® CERRADO? Sí → Reemplace el Módulo de control de la carrocería. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL VTSS - 1A. No → Diríjase a 4	Todos

*CLAXONES QUE NO SUENAN — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
4	**ADVERTENCIA: Coloque el encendido en posición OFF, desconecte la batería y espere 2 minutos antes de continuar.** **PRECAUCION: No deposite un airbag de cortina sin desplegar mirando hacia abajo sobre una superficie sólida, ya que puede salir disparado en caso de producirse un despliegue accidental.** Desconecte el módulo de airbag del conductor. Desconecte el conector del conmutador de claxon. Conecte un cable de puente entre el circuito de detección del conmutador de claxon y masa. Con la DRB III® en Entradas/Salidas, lea el estado del CONM. DE CLAXON. ¿Visualiza la DRB III® CONM. DE CLAXON: CERRADO? Sí → Reemplace el conmutador de claxon. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL VTSS - 1A. No → Diríjase a 5	Todos
5	Desconecte el conector del muelle de reloj. Conecte un cable de puente entre el circuito de detección del conmutador de claxon (lado del BCM) y masa. Con la DRB III® en Entradas/Salidas, lea el estado del CONM. DE CLAXON. ¿Visualiza la DRB III® CONM. DE CLAXON: CERRADO? Sí → Diríjase a 6 No → Diríjase a 7	Todos
6	**ADVERTENCIA: Coloque el encendido en posición OFF, desconecte la batería y espere 2 minutos antes de continuar.** **PRECAUCION: No deposite un airbag de cortina sin desplegar mirando hacia abajo sobre una superficie sólida, ya que puede salir disparado en caso de producirse un despliegue accidental.** Desconecte el módulo de airbag del conductor. Desconecte el conector de mazo de muelle de reloj. Desconecte el conector de mazo del conmutador de claxon. Mida la resistencia del circuito de detección del conmutador de claxon entre el conmutador de claxon y el muelle de reloj. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios? Sí → Reemplace el muelle de reloj. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL VTSS - 1A. No → Repare un abierto en el circuito de detección del conmutador de claxon entre el muelle de reloj y el conmutador de claxon. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL VTSS - 1A.	Todos
7	Desconecte el conector C1 de mazo del módulo de control de la carrocería. Desconecte el conector de mazo de muelle de reloj. Mida la resistencia del circuito de detección del conmutador de claxon entre el BCM y el muelle de reloj. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios? Sí → Reemplace el Módulo de control de la carrocería. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL VTSS - 1A. No → Repare un abierto en el circuito de detección del conmutador de claxon entre el muelle de reloj y el BCM. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL VTSS - 1A.	Todos

*CLAXONES QUE NO SUENAN — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
8	Utilice la DRB III® para accionar el RELE DE CLAXON. Examine el relé de claxon durante el accionamiento. ¿Produce el relé de claxon un chasquido durante el accionamiento? Sí → Diríjase a 9 No → Diríjase a 13	Todos
9	**NOTA: La prueba siguiente diagnosticará el circuito de salida del relé de claxon.** Desconecte el relé de claxon. Conecte un cable de puente entre el circuito B(+) prot. por fusible y el circuito de salida del relé de claxon en el conector del relé de claxon. ¿Suena el claxon con el cable de puente conectado? Sí → Reemplace el relé de claxon. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL VTSS - 1A. No → Diríjase a 10	Todos
10	Desconecte el cable de puente. Desconecte el conector C2 en el tablero de conexiones. Conecte un cable de puente entre el circuito de salida del relé de claxon en el conector C2 del tablero de conexiones y B(+). ¿Suena el claxon con el cable de puente conectado? Sí → Reemplace el tablero de conexiones. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL VTSS - 1A. No → Diríjase a 11	Todos
11	Conecte un cable de puente entre el circuito de salida del relé de claxon en el conector C2 del tablero de conexiones y B(+). Desconecte los conectores de claxon. Mida el voltaje del circuito de salida del relé de claxon en cada conector de claxon. ¿Está el voltaje por encima de 10,0 voltios? Sí → Diríjase a 12 No → Repare un abierto en el circuito de salida del relé de claxon. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL VTSS - 1A.	Todos
12	Desconecte el cable de puente. Desconecte los conectores de claxon. Mida la resistencia del circuito de masa en cada conector de claxon. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios? Sí → Reemplace los cláxones. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL VTSS - 1A. No → Repare el circuito de masa en abierto. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL VTSS - 1A.	Todos
13	**NOTA: La prueba siguiente diagnosticará el circuito de control del relé de claxon.** Retire e inspeccione el fusible nº 8 del tablero de conexiones. ¿Está abierto el fusible? Sí → Inspecione y repare el circuito B(+) prot. por fusible en corto a masa. Reemplace el fusible. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL VTSS - 1A. No → Diríjase a 14	Todos

*CLAXONES QUE NO SUENAN — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
14	Vuelva a instalar el fusible nº 8 en el tablero de conexiones. Retire el relé de claxon del tablero de conexiones. Retire temporalmente el relé de retardo de faros del tablero de conexiones. Vuelva a instalar el relé de retardo de faros en lugar del relé de claxon. Utilice la DRB III® para accionar el RELE DE CLAXON. ¿Suenan los cláxones durante el accionamiento del relé de claxon? Sí → Reemplace el relé de claxon. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL VTSS - 1A. No → Diríjase a 15	Todos
15	Retire el relé de retardo de faros del lugar del relé de claxon en el tablero de conexiones. Vuelva a instalar el relé de retardo de faros en su posición original. Mida el voltaje del circuito B(+) prot. por fusibles en el conector del relé de claxon. ¿Está el voltaje por encima de 10,0 voltios en cada cavidad? Sí → Diríjase a 16 No → Reemplace el tablero de conexiones. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL VTSS - 1A.	Todos
16	Retire el relé de claxon del tablero de conexiones. Retire el BCM del tablero de conexiones. Conecte un cable de puente entre el circuito B(+) prot. por fusible y el circuito de control del relé de claxon en el conector del relé de claxon. Mida el voltaje del circuito de control del relé de claxon (cavidad 7) en el conector interno del BCM. ¿Está el voltaje por encima de 10,0 voltios? Sí → Diríjase a 17 No → Reemplace el tablero de conexiones. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL VTSS - 1A.	Todos
17	Desconecte el cable de puente. Vuelva a instalar el relé de claxon en el tablero de conexiones. Retire el BCM del tablero de conexiones. Mida el voltaje del circuito de control del relé de claxon (cavidad 7) en el conector interno del BCM. ¿Está el voltaje por encima de 10,0 voltios? Sí → Reemplace el Módulo de control de la carrocería. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL VTSS - 1A. No → Reemplace el relé de claxon. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL VTSS - 1A.	Todos

Síntoma:

***CLAXONES QUE NO SUENAN CON LA ALARMA DISPARADA (SI ESTA HABILITADO)**

CAUSAS POSIBLES
FUNCIONAMIENTO INCORRECTO DE CIRCUITO DE CLAXON
CIRCUITO DE PUERTA ENTREABIERTA ABIERTO
DESPERFECTO INTERNO DEL MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Un fallo en el circuito de control del relé de claxon, el circuito de salida del relé de claxon o los circuitos de puerta entreabierta pueden dar lugar a este fallo. El circuito de control del relé de claxon se diagnosticará en primer lugar. Continúe con la Prueba de funcionamiento del claxon para completar la diagnosis. Prueba de funcionamiento del claxon. Diríjase a 2	Todos
2	Utilice la DRB III® para accionar el RELE DE CLAXON. ¿Suenan los cláxones suenan durante el accionamiento del relé de claxon? Sí → Diríjase a 3 No → Consulte el síntoma CLAXONES QUE NO SUENAN en la categoría VTSS.	Todos
3	Utilice la DRB III® en Entradas/Salidas para leer los estados de conmutador de puerta/tapa del maletero entreabierta. CONM. DE PUERTA DEL COND. ENTREABIERTA CONM. DE PUERTA DEL ACOMP. ENTREABIERTA CONM. DE PUERTA T.I. ENTREABIERTA (4 puertas) CONM. DE PUERTA T.D. ENTREABIERTA (4 puertas) CONM. DE TAPA DEL MALETERO ENTREABIERTA ¿Son los estados de conmutador de puerta/tapa del maletero entreabierta correctos? Sí → Reemplace el Módulo de control de la carrocería. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL VTSS - 1A. No → Consulte la prueba de PUERTA ENTREABIERTA apropiada en la categoría PUERTA ENTREABIERTA.	Todos

Síntoma:

***LLAVE DE PUERTA DEL ACOMPAÑANTE QUE NO CONSIGUE ARMAR O DESARMAR EL VTSS**

CAUSAS POSIBLES
FALLO DE CONMUTADOR DE PUERTA

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Para este fallo, proceda con la diagnosis. Para esta condición: Consulte el síntoma FALLO DE CONMUTADOR DE BLOQUEO/ DESBLOQUEO DE PUERTAS CENTRALIZADO en la categoría CERRADURAS DE PUERTAS AUTOMATICAS/RKE.	Todos

Síntoma:

***VTSS QUE NO SE DISPARA DESDE LA PUERTA DEL CONDUCTOR**

CAUSAS POSIBLES
MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA
ENTRADA DE PUERTA ENTREABIERTA NO VALIDA

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Utilice la DRB III® para leer el estado del CONM. DE PUERTA DEL COND. ENTREABIERTA. Abra la puerta del conductor. ¿Visualiza la DRB III® CERRADO? Sí → Reemplace el Módulo de control de la carrocería. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Consulte el síntoma CIRC. DE PUERTA DEL CONDUCTOR ENTREABIERTA ABIERTO en la categoría PUERTA ENTREABIERTA.	Todos

Síntoma:

***VTSS QUE NO SE DISPARA DESDE LA PUERTA TRASERA IZQUIERDA**

CAUSAS POSIBLES
ENTRADA DE PUERTA ENTREABIERTA NO VALIDA
MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Utilice la DRB III® para leer el estado de CONM. DE PUERTA T.I. ENTREABIERTA. Abra la puerta trasera izquierda. ¿Visualiza la DRB III® CERRADO? Sí → Reemplace el Módulo de control de la carrocería. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL VTSS - 1A. No → Consulte el síntoma CIRC. DE PUERTA TRASERA IZQUIERDA ENTREABIERTA ABIERTO en la categoría PUERTA ENTREABIERTA.	Todos

Síntoma:

***VTSS QUE NO SE DISPARA DESDE LA PUERTA DEL ACOMPAÑANTE**

CAUSAS POSIBLES
ENTRADA DE PUERTA ENTREABIERTA NO VALIDA
MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Utilice la DRB III® para leer el estado de CONM. DE PUERTA DEL ACOMP. ENTREABIERTA. Abra la puerta del acompañante. ¿Visualiza la DRB III® CERRADO? Sí → Reemplace el Módulo de control de la carrocería. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL VTSS - 1A. No → Consulte el síntoma CIRC. DE PUERTA DEL ACOMPAÑANTE ENTREABIERTA ABIERTO en la categoría PUERTA ENTREABIERTA.	Todos

Síntoma:

***VTSS QUE NO SE DISPARA DESDE LA PUERTA TRASERA DERECHA**

CAUSAS POSIBLES
ENTRADA DE PUERTA ENTREABIERTA NO VALIDA
MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Utilice la DRB III® para leer el estado de CONM. DE PUERTA T.D. ENTREABIERTA. Abra la puerta trasera derecha. ¿Visualiza la DRB III® CERRADO? Sí → Reemplace el Módulo de control de la carrocería. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL VTSS - 1A. No → Consulte el síntoma CIRC. DE PUERTA TRASERA ENTREABIERTA ABIERTO en la categoría PUERTA ENTREABIERTA.	Todos

Síntoma:

***INDICADOR DE VTSS QUE NO FUNCIONA**

CAUSAS POSIBLES
PRUEBA DE LUZ INDICADORA DE VTSS
CIRCUITO B(+) PROT. POR FUSIBLE ABIERTO
TABLERO DE CONEXIONES ABIERTO
GRUPO DE INSTRUMENTOS
LED DE VTSS ABIERTO
CIRCUITO DE IMPULSOR DE INDICADOR DE VTSS ABIERTO
DESPERFECTO INTERNO DEL MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA
FUSIBLE Nº 7 ABIERTO

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Utilice la DRB III® para accionar la LUZ DE VTSS. ¿Destella la luz de VTSS durante el accionamiento? Sí → Reemplace el Módulo de control de la carrocería. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL VTSS - 1A. No → Diríjase a 2	Todos
2	Retire e inspeccione el fusible nº 7 del tablero de conexiones. ¿Está abierto el fusible? Sí → Inspecione y repare el circuito B(+) prot. por fusible en corto a masa. Reemplace el fusible. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL VTSS - 1A. No → Diríjase a 3	Todos
3	Vuelva a instalar el fusible nº 7 en el tablero de conexiones. Acceda al conector C7 del tablero de conexiones. Mientras sondea a la inversa, mida el voltaje del circuito B(+) prot. por fusible en el conector C7 del tablero de conexiones. ¿Está el voltaje por encima de 10,0 voltios? Sí → Diríjase a 4 No → Reemplace el tablero de conexiones. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL VTSS - 1A.	Todos
4	Desconecte el conector de mazo del grupo de instrumentos. Mida el voltaje del circuito B(+) prot. por fusible en la cavidad 21. ¿Está el voltaje por encima de 10,0 voltios? Sí → Diríjase a 5 No → Repare el abierto en el circuito B(+) protegido por fusible. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL VTSS - 1A.	Todos

*INDICADOR DE VTSS QUE NO FUNCIONA — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
5	Retire la bombilla del indicador del VTSS del grupo de instrumentos. Inspeccione la bombilla y el portalámparas del indicador del VTSS. ¿Hay algún problema con la bombilla o el portalámparas? Sí → Repare o reemplace la bombilla o el portalámparas del indicador del VTSS según sea necesario. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL VTSS - 1A. No → Diríjase a 6	Todos
6	Desconecte el conector de mazo del grupo de instrumentos. Conecte la sonda positiva de un voltímetro a una alimentación de 12 voltios y conecte la sonda de masa al circuito de impulsor de indicador de VTSS en el conector del grupo de instrumentos. Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRB en Antirrobo del vehículo para accionar la luz indicadora del VTSS. ¿Está el voltaje por encima de 10,0 voltios cuando se acciona la luz indicadora de VTSS? Sí → Reemplace el conjunto del grupo de instrumentos. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL VTSS - 1A. No → Diríjase a 7	Todos
7	Desconecte el conector de mazo del grupo de instrumentos. Desconecte el conector C1 de mazo del BCM. Mida la resistencia del circuito de impulsor de indicador de VTSS entre el conector del grupo de instrumentos y el conector C1 del BCM. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios? Sí → Reemplace el Módulo de control de la carrocería. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL VTSS - 1A. No → Repare el abierto en el circuito de impulsor del indicador de VTSS. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL VTSS - 1A.	Todos

Síntoma:

***VTSS QUE NO SE DISPARA DESDE LA TAPA DEL MALETERO**

CAUSAS POSIBLES
ENTRADA DE TAPA DEL MALETERO ENTREABIERTA NO VALIDA
MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Utilice la DRB III® para leer el estado del CONM. DE TAPA DEL MALETERO ENTREABIERTA. Abra la tapa del maletero. ¿Visualiza la DRB III® CERRADO? Sí → Reemplace el Módulo de control de la carrocería. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL VTSS - 1A. No → Consulte el síntoma CIRC. DE TAPA DEL MALETERO ENTREABIERTA ABIERTO en la categoría PUERTA ENTREABIERTA.	Todos

Síntoma:

***EL VTSS NO SE ARMA**

CAUSAS POSIBLES
COMPRUEBE EL ESTADO DEL VTSS
COMPRUEBE LOS DTC DEL BCM
DESPERFECTO INTERNO DEL MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Utilice la DRB III® para verificar si la alarma antirrobo está habilitada. ¿Estaba la alarma antirrobo habilitada? Sí → Diríjase a 2 No → Utilice la DRB III® para habilitar el Sistema de seguridad antirrobo del vehículo (VTSS). Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL VTSS - 1A.	Todos
2	Utilice la DRBIII® para leer los DTC activos. ¿Aparece algún DTC relacionado con el VTSS? Sí → Consulte la lista de síntomas y diagnostique el síntoma apropiado. No → Reemplace el Módulo de control de la carrocería. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DEL VTSS - 1A.	Todos

Síntoma:

SALIDA DE RELE DE LIMPIADOR ON/OFF EN CORTO ALTO

Momento de verificación y condición de establecimiento:

SALIDA DE RELE DE LIMPIADOR ON/OFF EN CORTO ALTO

Momento de verificación: Continuamente.

Condición de establecimiento: El BCM detecta un nivel alto en la salida de relé de limpiador ON/OFF cuando intenta activar los limpiadores.

CAUSAS POSIBLES
CONDICION INTERMITENTE
CORTO A LA BATERIA
RELE DE ALTA/BAJA VELOCIDAD DE LIMPIADOR
MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRB III® para borrar todos los DTC del BCM. Accione los limpiadores. Utilice la DRB III® para leer la información de DTC. ¿Indica la DRB III®: Salida de relé de limpiador ON/OFF en corto alto? Sí → Diríjase a 2 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.	Todos
2	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el relé de alta/baja velocidad de limpiador. Desconecte el BCM del tablero de conexiones. Mida el voltaje del circuito de control de relé de alta/baja velocidad de limpiador. ¿Está el voltaje por debajo de 5,0 voltios? Sí → Repare el circuito de control de relé de alta/baja velocidad de limpiador en corto a la batería Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 3	Todos

SALIDA DE RELE DE LIMPIADOR ON/OFF EN CORTO ALTO — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	Coloque el encendido en posición OFF. Instale un relé que sepa que está en buen estado en lugar del relé de alta/baja velocidad de limpiador. Encienda los limpiadores. ¿Funcionan los limpiadores normalmente? Sí → Reemplace el relé de alta/baja velocidad de limpiador. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Reemplace el Módulo de control de la carrocería. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

Síntoma:

SALIDA DE RELE DE LIMPIADOR ON/OFF EN CORTO BAJO

Momento de verificación y condición de establecimiento:

SALIDA DE RELE DE LIMPIADOR ON/OFF EN CORTO BAJO

Momento de verificación: Continuamente.

Condición de establecimiento: El BCM detecta una señal baja (masa) en la salida del relé de limpiador ON/OFF.

CAUSAS POSIBLES
CONDICION INTERMITENTE
CIRCUITO ABIERTO
CORTO A MASA
RELE DE ALTA/BAJA VELOCIDAD DE LIMPIADOR
MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRB III® para borrar todos los DTC del BCM. Accione los limpiadores. Utilice la DRB III® para leer la información de DTC. ¿Indica la DRB III®: Salida de relé de limpiador ON/OFF en corto bajo? Sí → Diríjase a 2 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.	Todos
2	Desconecte el BCM del tablero de conexiones. Conecte un cable de puente entre el circuito de control de relé de alta/baja velocidad de limpiador y masa Utilice la DRB III® para observar el relé de limpiador. ¿Indica el relé de limpiador CERRADO? Sí → Repare un abierto en el circuito de control de relé de alta/baja velocidad de limpiador. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 3	Todos

SALIDA DE RELE DE LIMPIADOR ON/OFF EN CORTO BAJO — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	Coloque el encendido en posición OFF. Retire el relé de alta/baja velocidad de limpiador. Desconecte el BCM del tablero de conexiones. Mida la resistencia del circuito de salida de relé de alta/baja velocidad de limpiador. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios? Sí → Repare el circuito de salida de relé de alta/baja velocidad de limpiador en corto a masa. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 4	Todos
4	Coloque el encendido en posición OFF. Instale un relé que sepa que está en buen estado en lugar del relé de alta/baja velocidad de limpiador. Encienda el limpiaparabrisas. ¿Funcionan los limpiadores normalmente? Sí → Reemplace el relé de alta/baja velocidad de limpiador. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Reemplace el Módulo de control de la carrocería. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

Síntoma:

CIRCUITO DE CONMUTADOR DE REPOSO DE LIMPIADOR ABIERTO

Momento de verificación y condición de establecimiento:

CIRCUITO DE CONMUTADOR DE REPOSO DE LIMPIADOR ABIERTO

Momento de verificación: Con los limpiadores activados (a cualquier velocidad).

Condición de establecimiento: El BCM no detecta una señal de reposo desde el motor del limpiador durante 18 segundos consecutivos.

CAUSAS POSIBLES
CONDICION INTERMITENTE
CIRCUITO DE DETECCION DE CONMUTADOR DE REPOSO DE LIMPIADOR ABIERTO
CORTO A LA BATERIA
MOTOR DEL LIMPIADOR
MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRB III® para borrar todos los DTC del BCM. Accione los limpiadores. Utilice la DRB III® para leer la información de DTC. ¿Indica la DRB III®: Circuito de conmutador de reposo de limpiador abierto? Sí → Diríjase a 2 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.	Todos
2	Desconecte el conector C3 de mazo del BCM. Conecte un cable de puente entre el circuito de detección de conmutador de reposo de limpiador y masa. Utilice la DRB III® para observar el conmutador de reposo de limpiador. ¿Indica el conmutador de reposo de limpiador CERRADO? 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. No → Diríjase a 3	Todos

CIRCUITO DE CONMUTADOR DE REPOSO DE LIMPIADOR ABIERTO — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conmutador de reposo de limpiador. Desconecte el BCM del tablero de conexiones. Mida el voltaje del circuito de control de relé de limpiador. ¿Está el voltaje por debajo de 5,0 voltios? Sí → Diríjase a 4 No → Repare el circuito de control de relé de alta/baja velocidad de limpiador en corto a tensión. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
4	Apague los limpiadores. Desconecte el conector del motor del limpiador. Utilice la DRB III® para observar el conmutador de reposo de limpiador. Conecte un cable de puente entre el circuito de detección de conmutador de reposo de limpiador y masa. ¿Indica el conmutador de reposo de limpiador CERRADO? Sí → Reemplace el motor del limpiaparabrisas. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Reemplace el Módulo de control de la carrocería. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

Síntoma:

CONMUTADOR DE REPOSO DE LIMPIADOR EN CORTO A MASA

Momento de verificación y condición de establecimiento:

CONMUTADOR DE REPOSO DE LIMPIADOR EN CORTO A MASA

Momento de verificación: Con los limpiadores activados (a cualquier velocidad).

Condición de establecimiento: El BCM no detecta una señal de reposo desde el motor del limpiador.

CAUSAS POSIBLES
CONDICION INTERMITENTE
CORTO A MASA
CONMUTADOR DEL LIMPIADOR
MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Coloque el encendido en la posición ON. Utilice la DRB III® para borrar todos los DTC del BCM. Accione los limpiadores. Utilice la DRB III® para leer la información de DTC. ¿Indica la DRB III®: Conmutador de reposo de limpiador en corto a masa? Sí → Diríjase a 2 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.	Todos
2	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de mazo del tablero de conexiones de la parte delantera del tablero de conexiones. Desconecte el conector de mazo de conmutador de reposo de limpiador. Retire el módulo de control de la carrocería del tablero de conexiones. Utilice una luz de prueba de 12 voltios conectada a masa para comprobar el circuito de detección de conmutador de reposo de limpiador. ¿Se enciende con intensidad la luz de prueba? Sí → Diríjase a 3 No → 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.	Todos

CONMUTADOR DE REPOSO DE LIMPIADOR EN CORTO A MASA — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
3	Desconecte el conector de mazo del tablero de conexiones. Desconecte el conector de conmutador del limpiador. Mida la resistencia del circuito MUX de conmutador del limpiador. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios? Sí → Reemplace el conmutador del limpiador. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Reemplace el Módulo de control de la carrocería. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

Síntoma:

*LAVAFAROS QUE NO FUNCIONA

CAUSAS POSIBLES
CIRCUITO DE MASA ABIERTO
CIRCUITO B(+) PROTEGIDO POR FUSIBLE ABIERTO
CIRCUITO DE CONTROL DEL RELE DE LAVAFAROS ABIERTO
CIRCUITO DE SALIDA DEL RELE DE LAVAFAROS ABIERTO
MOTOR DE LA BOMBA DEL LAVAFAROS
RELE DE LAVAFAROS
MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
1	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el conector de la bomba de lavador. Mida la resistencia del circuito de masa de bomba del lavador. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios? Sí → Diríjase a 2 No → Repare el abierto en el circuito de masa de bomba del lavador. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
2	Coloque el encendido en la posición ON. Desconecte el relé de lavafaros. Mida el voltaje del circuito B(+) prot. por fusible. ¿Está el voltaje por encima de 10,0 voltios? Sí → Diríjase a 3 No → Repare un abierto en el circuito B(+) prot. por fusible. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
3	Coloque el encendido en posición OFF. Desconecte el relé de lavafaros. Desconecte el conector C3 de mazo del BCM. Mida la resistencia del circuito de control del relé de lavafaros. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios? Sí → Diríjase a 4 No → Repare el abierto en el circuito de control del relé de lavafaros. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

*LAVAFAROS QUE NO FUNCIONA — (Continuación)

PRUEBA	ACCION	APLICABILIDAD
4	Desconecte el relé de lavafaros. Desconecte el motor de la bomba del lavafaros. Mida la resistencia del circuito de salida del relé de lavafaros. ¿Está la resistencia por debajo de 5,0 ohmios? Sí → Diríjase a 5 No → Repare el abierto en el circuito de salida del relé de lavafaros. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos
5	Coloque el encendido en la posición ON. Desconecte el conector del motor de la bomba del lavafaros. Accione los lavadores. Mida el voltaje del circuito de salida de bomba del lavador. ¿Está el voltaje por encima de 10,0 voltios? Sí → Reemplace el motor de la bomba del lavafaros. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Diríjase a 6	Todos
6	Coloque el encendido en posición OFF. Instale un relé que sepa que está en buen estado en lugar del relé de lavafaros. Encienda los lavadores. ¿Funcionan los lavafaros normalmente? Sí → Reemplace el relé de lavafaros. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1. No → Reemplace el Módulo de control de la carrocería. Efectúe la PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1.	Todos

Pruebas de verificación

PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CAJA DE CAMBIOS 41TE - VER 1	APLICABILIDAD
1. Conecte la DRBIII® al Conector de enlace de datos (DLC). 2. Vuelva a conectar todo componente desconectado. 3. Utilice la DRB III® para borrar todos los DTC de la transmisión y borre también los DTC del PCM. **4. NOTA: Una vez realizadas las reparaciones de la transmisión, borre el DTC P0700 del PCM para apagar la luz indicadora de funcionamiento incorrecto (MIL).** 5. Utilice la DRBIII® para visualizar la Temperatura de la transmisión. Ponga en marcha el motor y déjelo funcionar hasta que la temperatura de la transmisión sea CALIENTE, por encima de 43° C o 110° F. 6. 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. **7. NOTA: Si se ha reparado o reemplazado el módulo de control de la caja de cambios o la caja de cambios, es necesario efectuar el Procedimiento de aprendizaje rápido de la DRBIII® y restablecer el "Factor de piñón"** 8. Efectúe una prueba en carretera del vehículo. Utilice la DRB III® para observar las rpm del motor. Realice de 15 a 20 cambios ascendentes 1-2, 2-3, 3-4. Efectúe estos cambios partiendo con el vehículo detenido hasta los 72 KM/H (45 MPH) con una abertura constante de la mariposa del acelerador de 20 a 25 grados. 9. A menos de 40 KM/H (25 MPH), realice de 5 a 8 retiradas a 1ª marcha con la mariposa del acelerador completamente abierta. Deje que transcurran un mínimo de 5 segundos en 2ª y 3ª marcha entre cada retirada. 10. Para un DTC específico, conduzca el vehículo en las condiciones de Momento de verificación/ Momento de establecimiento del síntoma para verificar que el DTC se ha reparado. 11. Si el vehículo está equipado con AutoStick®, durante la prueba en carretera efectúe varios cambios ascendentes y descendentes empleando el AutoStick®. **12. NOTA: Utilice el administrador de tareas de OBDII de EATX para ejecutar el tiempo de ciclo bueno en cada marcha. Esto confirmará la efectividad de la reparación y que el DTC no ha vuelto a formarse.** 13. Compruebe si aparecen códigos de diagnóstico de fallos (DTC) durante la prueba en carretera. Si se establece un DTC durante la prueba en carretera, vuelva a la lista de síntomas y efectúe el síntoma apropiado. ¿Se ha establecido algún Código de diagnóstico de fallo (DTC) durante la prueba en carretera? Sí → Consulte la lista de síntomas para informarse sobre el síntoma o síntomas apropiados. No → La reparación está completa.	Todos

Pruebas de verificación — (Continuación)

PRUEBA DE VERIFICACION DEL ABS - VER 1	APLICABILIDAD
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 encuentra en posición ON, y utilice la DRB III® 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 aparecen códigos de diagnóstico de fallos (DTC) y la reclamación del cliente no puede reproducirse, la reparación está completa. ¿Aparece algún DTC o el problema original sigue existiendo? Sí → La reparación no está completa, consulte el síntoma apropiado. No → La reparación está completa.	Todos

PRUEBA DE VERIFICACION DE AIRBAG - VER 1	APLICABILIDAD
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 DRB al conector de enlace de datos – utilice la versión de software más actualizada disponible. 4. Utilice la DRB III 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. ¿Aparece algún DTC o aún aparece el problema original? Sí → La reparación no está completa, consulte el síntoma apropiado de la lista. No → La reparación está completa.	Todos

Pruebas de verificación — (Continuación)

PRUEBA DE VERIFICACION DE LA CARROCERIA - VER 1	APLICABILIDAD
1. Desconecte todos los cables de puente y vuelva a conectar todos los componentes y conectores desconectados previamente. 2. Si el Módulo de inmovilizador con llave centinela (SKIM) o el Módulo de control del mecanismo de transmisión (PCM) ha sido reemplazado, proceda con el número 6. Si el SKIM o PCM no fueron reemplazados, continúe con el número siguiente. 3. Si el módulo de control de la carrocería ha sido reemplazado, coloque el encendido en posición ON durante 15 segundos (para permitir que el BCM nuevo aprenda el VIN) o puede que el motor no arranque (si está equipado con VTSS). Si el vehículo está equipado con VTSS, utilice la DRB III® para habilitar el VTSS. 4. Programe el resto de opciones según sea necesario. 5. Si se ha realizado alguna reparación al sistema HVAC, desconecte la batería o, utilice la DRB III® para volver a calibrar las puertas de HVAC. Proceda con el número 13. 6. Obtenga el PIN exclusivo del vehículo asignado a su SKIM de la factura de compra del vehículo o llamando al Centro de asistencia al cliente de Chrysler (1-800-992-1997). 7. NOTA: Una vez activo el Modo de acceso asegurado, el SKIM se mantendrá en ese modo durante 60 segundos. 8. Utilice la DRB III® para seleccionar ALARMA ANTIRROBO, SKIM, VARIOS y seleccione SKIM REEMPLAZADO. Introduzca el PIN de 4 dígitos para situar el SKIM en modo de acceso asegurado. 9. La DRB III® lo guiará por los pasos siguientes. (1) Programe el código de país en la memoria del SKIM. (2) Programe el número VIN del vehículo en la memoria del SKIM. (3) Transfiera los datos de clave secreta del vehículo desde el PCM. 10. Utilice la DRB III® para programar todas las llaves del cliente en la memoria del SKIM. Esto requiere que el SKIM se encuentre en modo de acceso asegurado, utilizando el código de 4 dígitos. 11. Nota: Si se reemplaza el PCM, el VIN y los datos de la clave secreta exclusiva deben transferirse desde el SKIM al PCM. Este procedimiento requiere que el SKIM se encuentre en modo de acceso asegurado utilizando el código de 4 dígitos. 12. Nota: Si se efectúan 3 intentos de entrar en el modo de acceso asegurado empleando un PIN incorrecto, el modo de acceso asegurado quedará bloqueado durante 1 hora, lo que hace que la DRB III® visualice Señales +\- de bus abiertas o Falta de respuesta. Para salir de este modo, coloque el encendido en posición RUN durante 1 hora. 13. Asegúrese de que todos los accesorios están apagados y la batería completamente cargada. 14. Asegúrese de que el encendido se encuentra en posición ON. 15. Utilice la DRB III® para registrar y borrar todos los códigos de diagnóstico de fallos desde TODOS los módulos. Ponga en marcha el motor, permita que funcione durante 2 minutos y accione completamente el sistema que presentaba el desperfecto. 16. 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. ¿Aparece algún DTC o aún aparece el problema original? Sí → La reparación no está completa, consulte el síntoma apropiado. No → La reparación está completa.	Todos

Pruebas de verificación — (Continuación)

PRUEBA DE VERIFICACION DEL MECANISMO DE CAJA DE CAMBIOS VER - 1	APLICABILIDAD
1. 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. **2. 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.** 3. Inspeccione el vehículo para asegurarse de que todos los componentes relacionados con la reparación han sido conectados correctamente. 4. Inspeccione el aceite del motor para determinar si presenta contaminación por combustible. Reemplace el aceite y filtro según sea necesario. 5. Intente poner el motor en marcha. 6. 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. 7. Haga funcionar el motor durante un ciclo de calentamiento para verificar su funcionamiento. 8. Utilice la DRB III® para confirmar que no existe ningún DTC ni indicadores secundarios y que todos los componentes funcionan correctamente. 9. Si existe algún DTC, consulte la categoría apropiada y seleccione el síntoma correspondiente. ¿Aparece algún DTC? Sí → La reparación no está completa, consulte el síntoma apropiado. No → La reparación está completa.	Todos

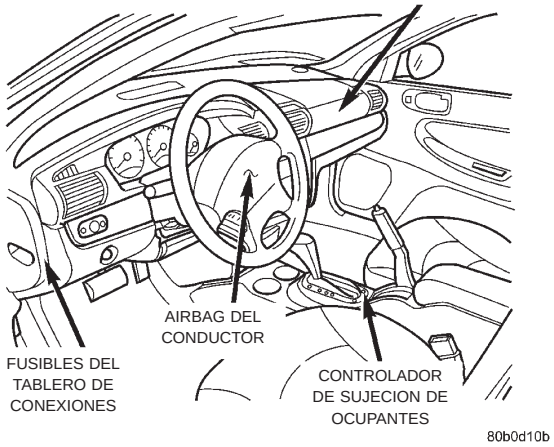
VERIFICACION DEL SKIS	APLICABILIDAD
1. Vuelva a conectar todos los componentes y conectores previamente desconectados. 2. Obtenga el Número de identificación personal (PIN) del vehículo asignado al SKIM original. Este número puede obtenerse de la factura del vehículo o del centro de asistencia al cliente de Chrysler (1-800-992-1997). **3. NOTA: Cuando introduzca el PIN, tenga cuidado porque el SKIM solamente permitirá realizar 3 intentos consecutivos de introducción del PIN correcto. Si se introducen 3 PIN incorrectos de forma consecutiva, el SKIM bloqueará la DRB III durante 1 hora.** 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. 5. Utilice la DRB III para seleccionar Alarma antirrobo, SKIM y Varios. A continuación, seleccione el procedimiento deseado y siga los pasos que se visualizarán. 6. Si se ha reemplazado el SKIM, asegúrese de que todas las llaves de encendido del vehículo estén programadas para el SKIM nuevo. **7. NOTA: Antes de devolver el vehículo al cliente, efectúe una exploración de módulos para asegurarse de que todos los DTC han sido borrados, si encuentra alguno, bórrelo.** 8. Utilice la DRB III para borrar todos los DTC. Efectúe 5 ciclos de llave de encendido dejando la llave en posición ON durante un mínimo de 90 segundos por ciclo. 9. Utilice la DRB III para leer los DTC del SKIM. ¿Aparece algún DTC del SKIM? Sí → La reparación no está completa, consulte el síntoma apropiado. No → La reparación está completa.	Todos

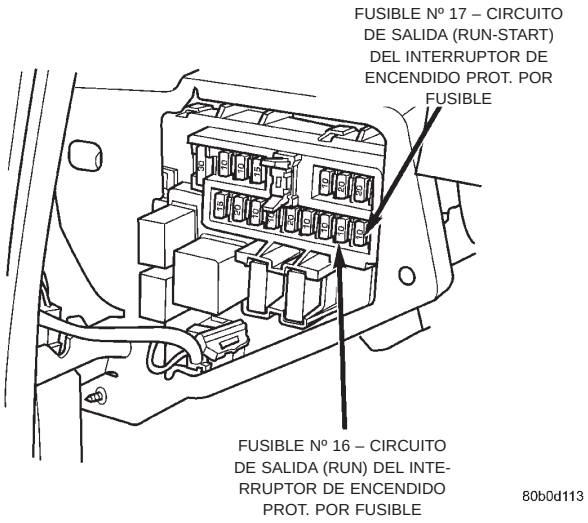
Pruebas de verificación — (Continuación)

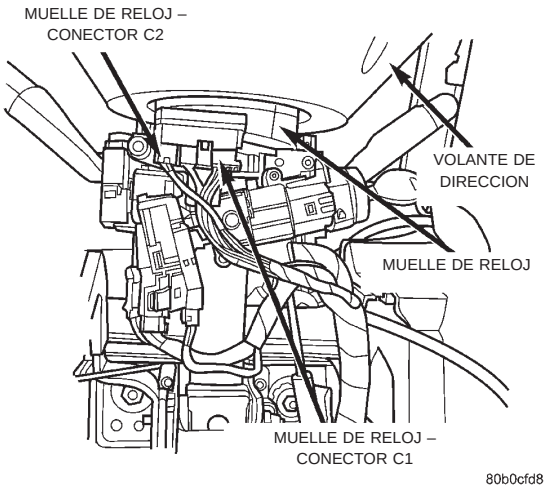
PRUEBA DE VERIFICACION DEL VTSS - 1A	APLICABILIDAD
1. Asegúrese de que todas las puertas y tapa del maletero están cerradas. 2. Abra la puerta del conductor. 3. Retire la llave de encendido (pero manténgala en la mano). 4. Bloquee las puertas con el transmisor de RKE. 5. Cierre la puerta del conductor. 6. – Si la luz indicadora del VTSS destella rápidamente y aproximadamente 15 segundos después pasa a destellar más lentamente, el sistema funciona correctamente. 7. – 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. ¿Destella la luz indicadora del VTSS según lo especificado? Sí → La reparación está completa. No → La reparación no está completa, consulte el síntoma apropiado.	Todos

8.0 LOCALIZACION DE COMPONENTES

8.1 SISTEMA DE AIRBAG

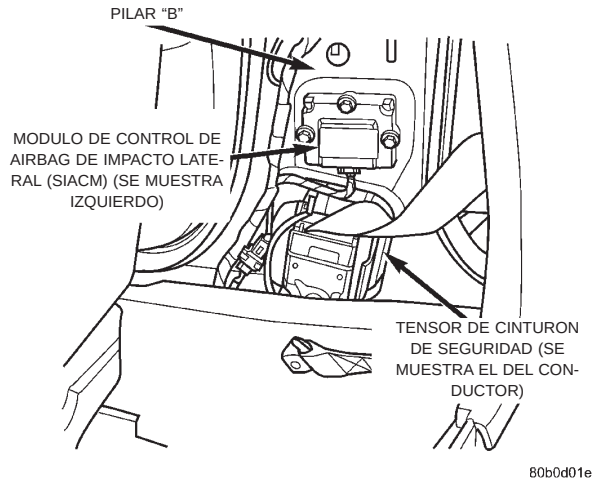


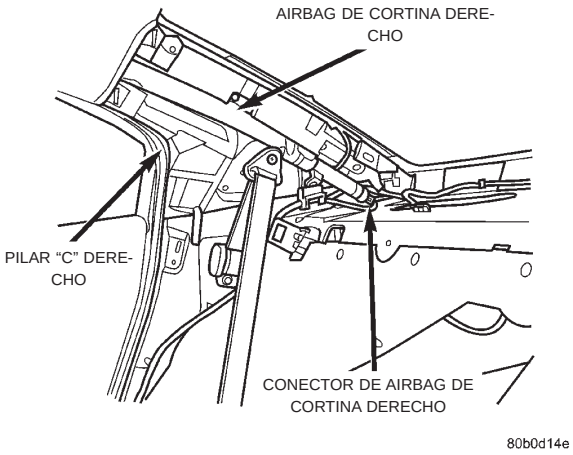




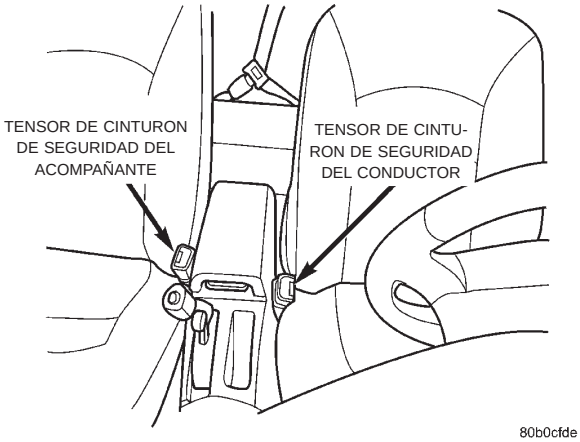
8.1 SISTEMA DE AIRBAG (Continuación)

Modelos con 4 puertas

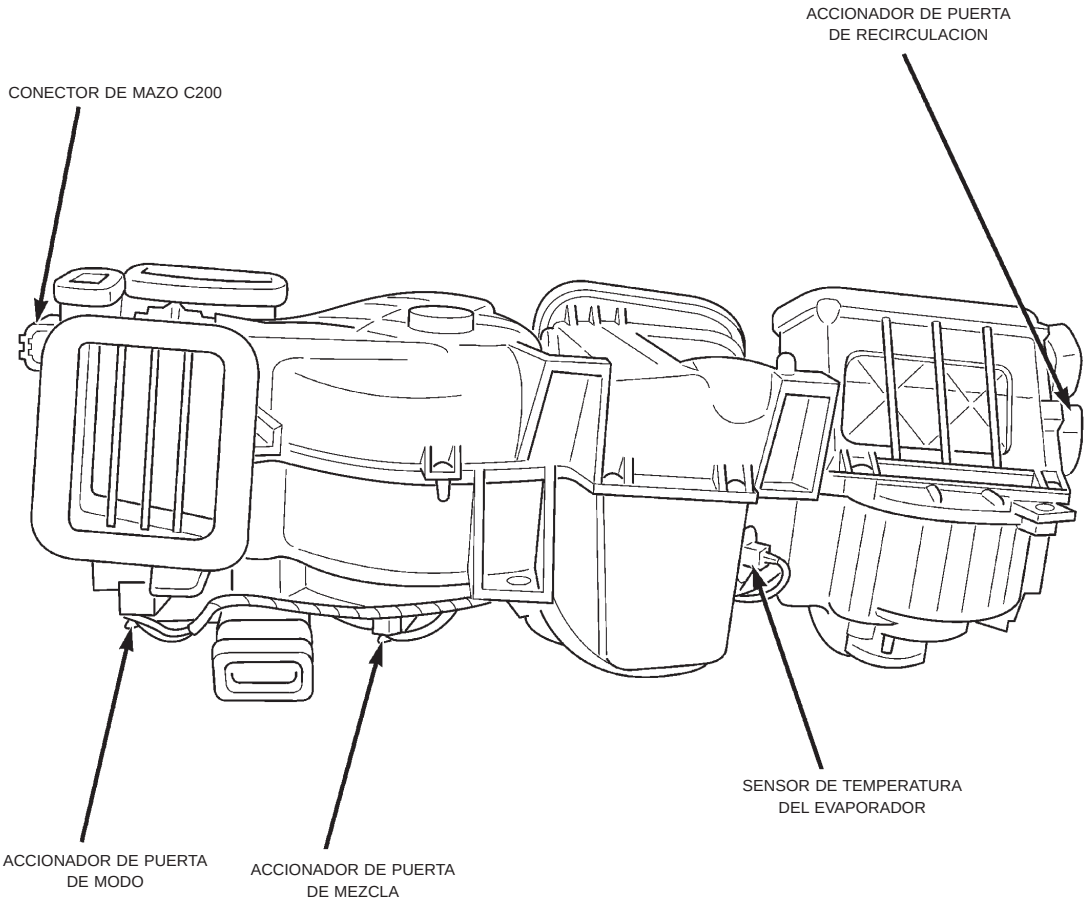




Modelos convertibles



8.2 UNIDAD DE HVAC

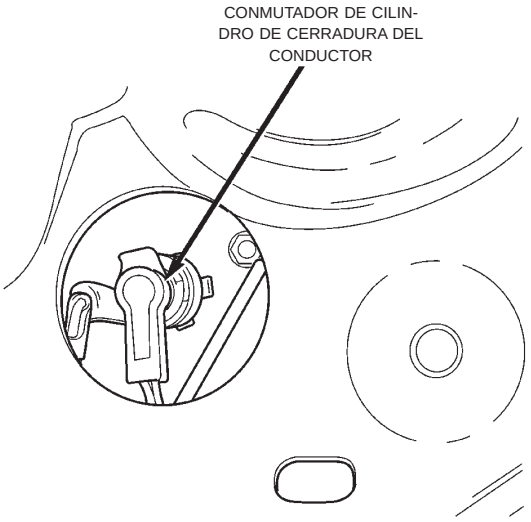


VISTA DESDE EL COMPARTIMIENTO DEL MOTOR

80b18e68

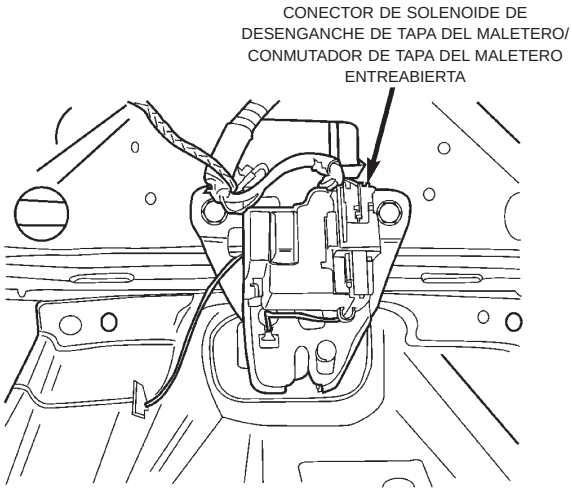
8.3 CERRADURAS DE PUERTAS AUTOMATICAS/RKE

8.3.1 CONMUTADOR DE CILINDRO DE CERRADURA DEL CONDUCTOR



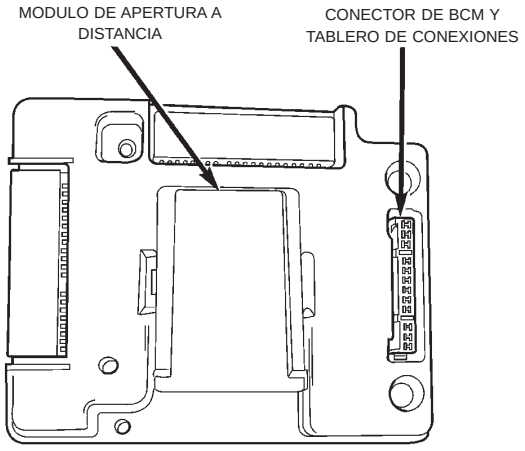
80ae4480

8.3.2 SOLENOIDE DE DESENGANCHE DE TAPA DEL MALETERO



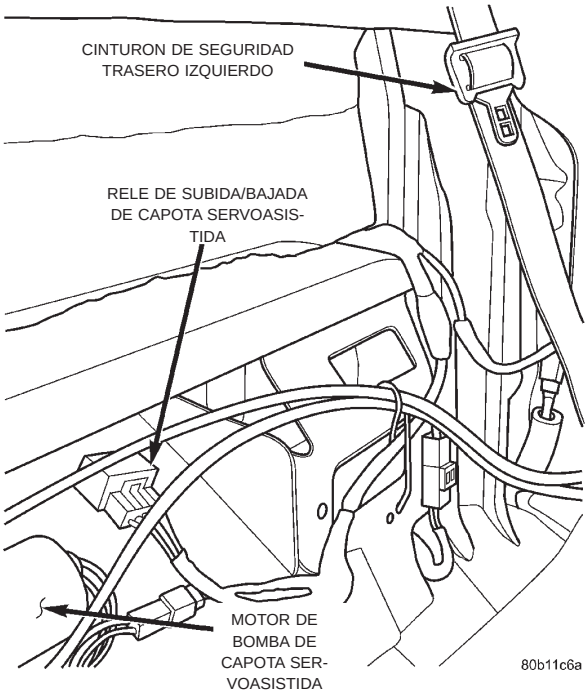
80ad9023

8.3.3 MODULO DE APERTURA A DISTANCIA



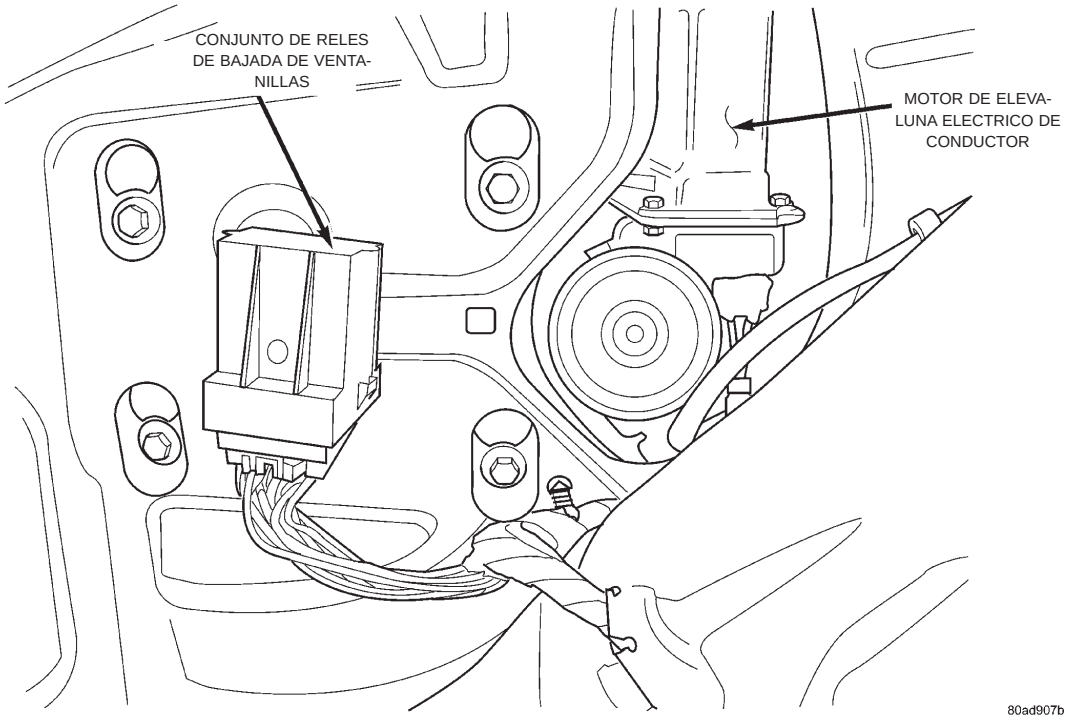
8.4 CAPOTA SERVOASISTIDA

8.4.1 RELE DE CAPOTA SERVOASISTIDA



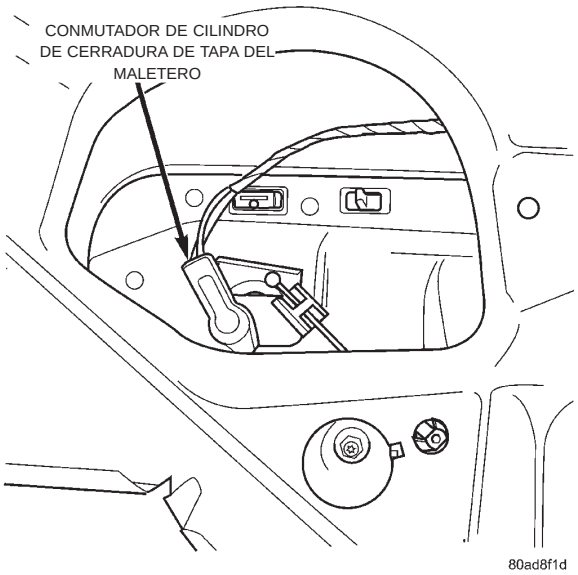
8.4 CAPOTA SERVOASISTIDA (Continuación)

8.4.2 CONJUNTO DE RELES DE BAJADA DE VENTANILLAS

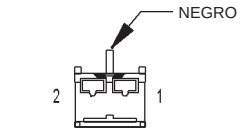


8.5 SISTEMA DE SEGURIDAD ANTIRROBO DEL VEHICULO

8.5.1 CONMUTADOR DE CILINDRO DE CERRADURA DE TAPA DEL MALETERO



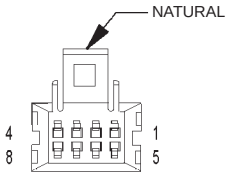
9.0 ESPIGAS DE CONECTOR



SENSOR DE TEMPERATURA DEL EVAPORADOR DEL A/A

SENSOR DE TEMPERATURA DEL EVAPORADOR DEL A/A - NEGRO 2 VIAS

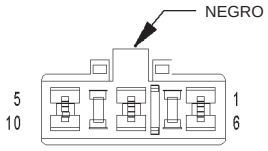
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	C12 20LG/BK	SEÑAL DEL SENSOR DE TEMPERATURA DEL EVAPORADOR
2	C57 20DB/GY	MASA DE SENSOR



CONTROL C1 DE A/A Y CALEFACTOR

CONTROL C1 DE A/A Y CALEFACTOR – NATURAL DE 8 VIAS

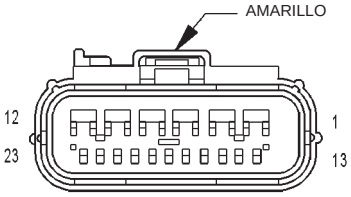
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	C57 20DB/GY	MASA DE SENSOR
2	C16 20LB/YL	SALIDA DE RELE DE DESEMPAÑADOR DE LUNETA TRASERA PROT. POR FUSIBLE
3	E17 18YL/BK	DETECCION DE LUMINOSIDAD DIURNA
4	E2 20OR	IMPULSOR DE LUCES DE TABLERO
5	C21 20DB/OR	DETECCION DE CONMUTADOR DEL A/A
6	C58 20RD/TN	CIRC. MUX DE CONMUTADOR DE MODO DEL A/A
7	F11 20RD/WT	SALIDA (OFF-RUN-START) DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE
8	C82 20YL/OR	SEÑAL DE SELECCION DE TEMPERATURA



CONTROL C2 DE A/A Y CALEFACTOR

CONTROL C2 DE A/A Y CALEFACTOR – NEGRO DE 10 VIAS

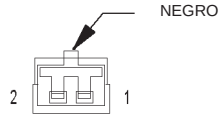
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	-	-
2	C4 16TN	IMPULSOR DE BAJA VEL. DE MOTOR DEL VENTILADOR
3	C6 14LB	IMPULSOR DE M2 DE MOTOR DEL VENTILADOR
4	-	-
5	Z119 14BK/GY	MASA
6	-	-
7	C5 16LG	IMPULSOR DE M1 DE MOTOR DEL VENTILADOR
8	-	-
9	-	-
10	C7 12BK/TN	IMPULSOR DE ALTA VEL. DE MOTOR DEL VENTILADOR



MODULO DE CONTROL DE AIRBAG (ORC)

MODULO DE CONTROL DE AIRBAG (ORC) – AMARILLO DE 23 VIAS

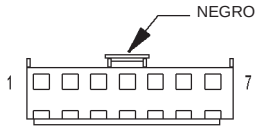
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	R56 20LB/DG	LINEA 1 DE TENSOR DE CINTURON DE SEGURIDAD DEL ACOMPAÑANTE
2	R54 20LB/YL	LINEA 2 DE TENSOR DE CINTURON DE SEGURIDAD DEL ACOMPAÑANTE
3	R62 20OR/YL	LINEA 1 DE CEBO ELECTRICO 2 DEL ACOMPAÑANTE
4	R64 20TN/YL	LINEA 2 DE CEBO ELECTRICO 2 DEL ACOMPAÑANTE
5	R42 20BK/YL	LINEA 1 DE CEBO ELECTRICO 1 DEL ACOMPAÑANTE
6	R44 20DG/YL	LINEA 2 DE CEBO ELECTRICO 1 DEL ACOMPAÑANTE
7	R55 20LG/DG	LINEA 1 DE TENSOR DE CINTURON DE SEGURIDAD DEL CONDUCTOR
8	R53 20LG/YL	LINEA 2 DE TENSOR DE CINTURON DE SEGURIDAD DEL CONDUCTOR
9	R61 20OR/LB	LINEA 1 DE CEBO ELECTRICO 2 DEL CONDUCTOR
10	R63 20TN/LB	LINEA 2 DE CEBO ELECTRICO 2 DEL CONDUCTOR
11	R43 20BK/LB	LINEA 1 DEL CEBO ELECTRICO 1 DEL CONDUCTOR
12	R45 20DG/LB	LINEA 2 DEL CEBO ELECTRICO 1 DEL CONDUCTOR
13	-	-
14	F14 20LG/YL	SALIDA (RUN-START) DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE
15	F23 20DB/YL	SALIDA (RUN) DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE
16	Z100 18BK	MASA
17	-	-
18	-	-
19	-	-
20	-	-
21	D25 20VT/YL (JR27)	BUS PCI
21	D25 20VT (JR41)	BUS PCI
22	-	-
23	-	-



LUZ DE CENICERO

LUZ DE CENICERO – NEGRO DE 2 VIAS

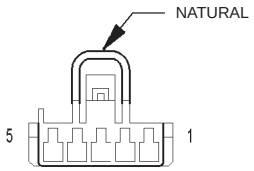
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	E2 20OR/WT	IMPULSOR DE LUCES DE TABLERO
2	Z158 20BK/LG	MASA



ESPEJO DIURNO/ NOCTURNO AUTOMATICO (JR27)

ESPEJO DIURNO/NOCTURNO AUTOMATICO (JR27) – NEGRO DE 7 VIAS

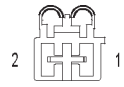
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	F20 20WT	SALIDA (RUN) DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE
2	Z312 18BK	MASA
3	L1 18VT/BK	ALIMENTACION DE LUZ DE MARCHA ATRAS
4	-	-
5	-	-
6	M2 18YL	IMPULSOR DE LUCES DE CORTESIA
7	M1 18PK	B(+) PROT. POR FUSIBLE



ACCIONADOR DE PUERTA DE MEZCLA

ACCIONADOR DE PUERTA DE MEZCLA - NATURAL 5 VIAS

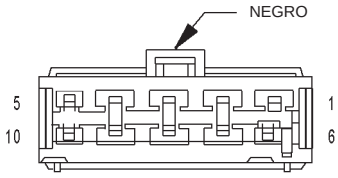
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	C33 20DB/RD	IMPULSOR DE PUERTA DE MEZCLA DE AIRE
2	C57 20DB/GY	MASA DE SENSOR
3	C36 20RD/WT	SEÑAL DE RETROALIMENTACION DE PUERTA DE MEZCLA
4	C26 20PK/DB	ALIMENTACION DE 5 VOLTIOS
5	C34 20DB/WT	IMPULSOR DE PUERTA COMUN



MOTOR DEL VENTILADOR

MOTOR DEL VENTILADOR - 2 VIAS

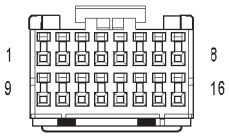
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	C7 12BK	IMPULSOR DE MOTOR DEL VENTILADOR
2	C1 12DG	B(+) PROT. POR FUSIBLE



BLOQUE DEL RESISTOR DEL MOTOR DEL VENTILADOR

BLOQUE DEL RESISTOR DEL MOTOR DEL VENTILADOR - NEGRO DE 2 VIAS

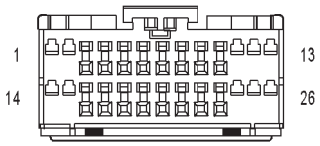
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	C7 12BK	IMPULSOR DE MOTOR DEL VENTILADOR
2	C7 12BK/TN	IMPULSOR DE ALTA VEL. DE MOTOR DEL VENTILADOR
3	C6 16LB	IMPULSOR DE M2 DE MOTOR DEL VENTILADOR
4	C5 14LG	IMPULSOR DE M1 DE MOTOR DEL VENTILADOR
5	C4 14TN	IMPULSOR DE BAJA VEL. DE MOTOR DEL VENTILADOR
6	-	-
7	-	-
8	-	-
9	-	-
10	-	-



MODULO C1 DE CONTROL DE LA CARROCERIA

MODULO C1 DE CONTROL DE LA CARROCERIA - 16 VIAS

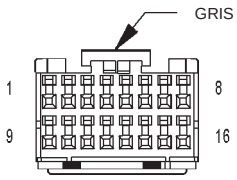
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	E19 20RD	SEÑAL DEL ATENUADOR DE LUCES DEL TABLERO
2	X3 20BK/RD	DETECCION DE CONMUTADOR DE CLAXON
3	G69 20BK/OR	IMPULSOR DEL INDICADOR DE VTSS
4	G26 20LB	DETECCION DEL CONMUTADOR DE LLAVE EN ENCENDIDO
5	X11 20OR (JR27) (PREMIUM)	ECUAL. DE TOPE BAJO DE AUDIO
6	P58 20WT	ANTENA EXTERNA DE RKE
7	P158 20BK	ANTENA EXTERNA DE RKE
8	-	-
9	-	-
10	D19 20VT/OR	HABILITACION DE DESTELLADOR DEL MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA
11	-	-
12	A31 18BK/LB	SALIDA (RUN-ACC) DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE
13	Z380 18BK/DG (PREMIUM)	MASA
14	E17 18YL/BK	DETECCION DE LUMINOSIDAD DIURNA
15	-	-
16	-	-



MODULO C2 DE CONTROL
DE LA CARROCERIA

MODULO C2 DE CONTROL DE LA CARROCERIA - 26 VIAS

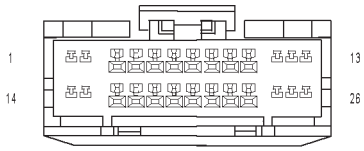
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	C26 20PK/DB	ALIMENTACION DE 5 VOLTIOS
2	Z132 16BK/GY	MASA
3	P1 18BK/WT	DETECCION DE CONMUTADOR DE DESENGANCHE DE TAPA DEL MALETERO
4	V52 20DG/RD	CIRC. MUX DE CONMUTADOR DE LIMPIADOR DELANTERO
5	C7 18BK/TN	IMPULSOR DE ALTA VEL. DE MOTOR DEL VENTILADOR
6	C21 20DB/OR	DETECCION DE CONMUTADOR DEL A/A
7	C37 20YL	SEÑAL DE RETROALIMENTACION DE PUERTA DE MODO
8	C36 18RD/WT	SEÑAL DE RETROALIMENTACION DE PUERTA DE MEZCLA
9	C12 20LG/BK	SEÑAL DEL SENSOR DE TEMPERATURA DEL EVAPORADOR
10	C57 20DB/GY	MASA DE SENSOR
11	E2 18OR/BR	IMPULSOR DE LUCES DE TABLERO
12	E2 20OR	IMPULSOR DE LUCES DE TABLERO
13	E2 20OR/WT	IMPULSOR DE LUCES DE TABLERO
14	C82 20YL/OR	SEÑAL DE SELECCION DE TEMPERATURA
15	C34 20DB/WT	IMPULSOR DE PUERTA COMUN
16	D25 20VT/YL	BUS PCI (RADIO)
17	D25 20VT/YL (JR27)	BUS PCI (AIRBAG)
17	D25 20VT (JR41)	BUS PCI (AIRBAG)
18	D25 20VT/PK	BUS PCI (SKIM)
19	D25 20VT/OR	BUS PCI (MIC)
20	D25 20VT/GY	BUS PCI (DLC)
21	D25 18VT/LG (JR41)	BUS PCI (SAB)
22	E2 20OR	IMPULSOR DE LUCES DE TABLERO
23	C58 20RD/TN	CIRC. MUX DE CONMUTADOR DE MODO DEL A/A
24	C32 20GY/DB	IMPULSOR DE PUERTA DE RECIRCULACION
25	C33 20DB/RD	IMPULSOR DE PUERTA DE MEZCLA DE AIRE
26	C35 20DG/YL	IMPULSOR DE PUERTA DE MODO



MODULO C3 DE CONTROL
DE LA CARROCERIA

MODULO C3 DE CONTROL DE LA CARROCERIA – GRIS DE 16 VIAS

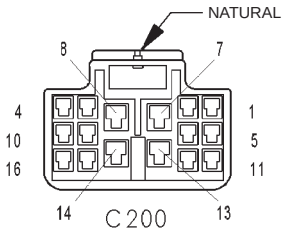
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	D25 20OR	BUS PCI (PCM)
2	D25 18YL/VT	BUS PCI (ABS)
3	D25 20VT/YL	BUS PCI (TCM)
4	V55 20TN/RD	DETECCION DE CONMUTADOR DE REPOSO DE LIMPIADOR DELANTERO
5	V14 20RD/VT	CONTROL DE RELE DE LIMPIADOR DELANTERO ON/OFF
6	V16 20VT/PK	CONTROL DE RELE DE ALTA/BAJA DE LIMPIADOR DELANTERO
7	-	-
8	-	-
9	V58 18BR/YL (JR41 FABRICADO PARA EXPORTACION)	CONTROL DE RELE DE LAVAFAROS
10	V10 18BR	CONTROL DE MOTOR DE BOMBA DE LAVADOR DELANTERO
11	-	-
12	-	-
13	Z132 18BK	MASA
14	-	-
15	-	-
16	P340 18LG/YL	ALIMENTACION DE BATERIA



MODULO C4 DE CONTROL
DE LA CARROCERIA

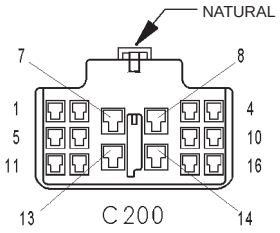
MODULO C4 DE CONTROL DE LA CARROCERIA - 26 VIAS

CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	P2 18BK/WT	IMPULSOR DE SOLENOIDE DE DESENGANCHE DE TAPA DEL MALETERO
2	Q17 20RD/WT (JR27)	CONTROL DE RELES DE BAJADA DE VENTANILLAS
3	G72 20DG/OR (VTSS)	CIRC. MUX DE CONMUTADOR DE CILINDRO DE CERRADURA DEL ACOMPAÑANTE
4	G73 20LG/OR (VTSS)	CIRC. MUX DE CONMUTADOR DE CILINDRO DE CERRADURA DEL CONDUCTOR
5	G75 20TN	DETECCION DE CONMUTADOR DE PUERTA DEL CONDUCTOR ENTREABIERTA
6	G74 20TN/RD	DETECCION DE CONMUTADOR DE PUERTA DEL ACOMPAÑANTE ENTREABIERTA
7	G77 20TN/OR (JR41)	DETECCION DE CONMUTADOR DE PUERTA TRASERA IZQUIERDA ENTREABIERTA
8	G76 20TN/YL (JR41)	DETECCION DE CONMUTADOR DE PUERTA TRASERA DERECHA ENTREABIERTA
9	P175 18OR/BK	SALIDA DEL RELE DE BLOQUEO DEL CONDUCTOR
10	P179 18OR/BR (JR41)	SALIDA DE RELE DE BLOQUEO DE TRASERA IZQUIERDA
11	P180 18OR/TN (JR41)	SALIDA DE RELE DE BLOQUEO DE TRASERA DERECHA
12	P176 18PK/BK	SALIDA DEL RELE DE BLOQUEO DEL ACOMPAÑANTE
13	P177 18DB/WT	SALIDA DEL RELE DE DESBLOQUEO DEL CONDUCTOR
14	G38 18GY (JR27)	HABILITACION DE DISPOSITIVO DE APERTURA DE PUERTA DE GARAJE
15	P97 20WT/DG	CIRC. MUX DE CONMUTADOR DE PUERTA DEL CONDUCTOR
16	P96 20WT/LG	CIRC. MUX DE CONMUTADOR DE PUERTA DEL ACOMPAÑANTE
17	Q31 20WT/BK (JR27)	CIRC. MUX DE CONMUTADOR DE CAPOTA CONVERTIBLE
18	G78 18TN/BK	DETECCION DE CONMUTADOR DE TAPA DEL MALETERO ENTREABIERTA
19	E2 20OR	IMPULSOR DE LUCES DE TABLERO
20	P6 20RD/WT (JR27)	CONTROL DE RELE DE CAPOTA ARRIBA
21	G71 20VT/YL (VTSS)	DETECCION DE CONMUTADOR DE SEGURIDAD DE TAPA DEL MALETERO
22	G4 18DB	SEÑAL DEL SENSOR DE NIVEL DE COMBUSTIBLE
23	P5 20 YL/BK (JR27)	CONTROL DE RELE DE CAPOTA ABAJO
24	P182 18PK/DB (JR41)	SALIDA DE RELE DE DESBLOQUEO DE TRASERA DERECHA
25	P178 18PK/LB	SALIDA DEL RELE DE DESBLOQUEO DEL ACOMPAÑANTE
26	P181 18PK/BK (JR41)	SALIDA DE RELE DE DESBLOQUEO DE TRASERA IZQUIERDA



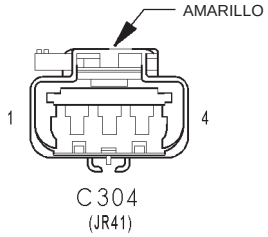
C200 - NATURAL (LADO DE HVAC)

CAV.	CIRCUITO
1	C34 20DB/WT
2	C35 20DG/YL
3	C33 20DB/RD
4	C4 14TN
5	C57 20DB/GY
6	C26 20PK/DB
7	C7 12BK/TN
8	C1 12DG
9	C12 20LG/BK
10	C36 20RD/WT
11	C37 20YL
12	C5 14LG
13	-
14	-
15	C6 16LB
16	C32 20GY/DB



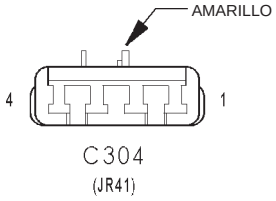
C200 - NATURAL (LADO DEL TABLERO DE INSTRUMENTOS)

CAV.	CIRCUITO
1	C34 20DB/WT
2	C35 20DG/YL
3	C33 20DB/RD
4	C4 16TN
5	C57 20DB/GY
6	C26 20PK/DB
7	C7 14BK/TN
8	C1 14DG
9	C12 20LG/BK
10	C36 18RD/WT
11	C37 20YL
12	C5 16LG
13	-
14	-
15	C6 14LB
16	C32 20GY/DB



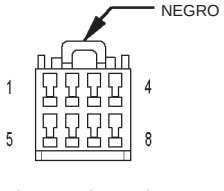
C304 (JR41) - AMARILLO (LADO DE LA CARROCERIA)

CAV.	CIRCUITO
1	R53 18LG/YL
2	R55 18LG/DG
3	R54 18LB/YL
4	R56 18LB/DG



C304 (JR41) - AMARILLO (LADO DEL TABLERO DE INSTRUMENTOS)

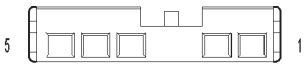
CAV.	CIRCUITO
1	R53 20LG/YL
2	R55 20LG/DG
3	R54 20LB/YL
4	R56 20LB/DG



CAMBIADOR DE CD

CAMBIADOR DE CD – NEGRO 8 VIAS

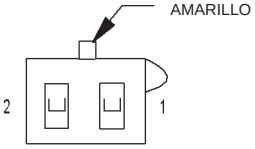
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	X40 22GY/WT	SALIDA DERECHA DE AUDIO
2	E14 22OR/TN	SEÑAL DEL ATENUADOR DE LUCES DEL TABLERO
3	D25 22VT/YL	BUS PCI
4	X112 22RD	SALIDA (RUN-ACC) DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO
5	X41 22WT/DG	SALIDA IZQUIERDA DE AUDIO
6	Z4 22WT/BK	MASA
7	Z140 22BK/OR	MASA
8	X160 22GY/YL	B(+)



MUELLE DE RELOJ - C1

MUELLE DE RELOJ - C1 - 5 VIAS

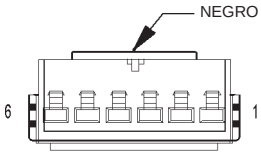
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	V37 20RD/LG	SEÑAL DE CONMUTADOR DE CONTROL DE VELOCIDAD
2	Z123 20BK/OR	MASA
3	X3 20BK/RD	DETECCION DE CONMUTADOR DE CLAXON
4	R63 20TN/LB	LINEA 2 DE CEBO ELECTRICO 2 DEL CONDUCTOR
5	R61 20OR/LB	LINEA 1 DE CEBO ELECTRICO 2 DEL CONDUCTOR



MUELLE DE RELOJ C2

MUELLE DE RELOJ C2 - AMARILLO 2 VIAS

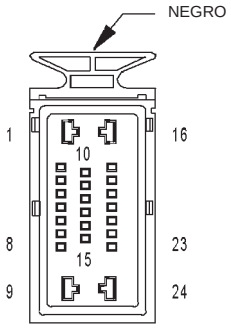
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	R43 20BK/LB	LINEA 1 DE CEBO ELECTRICO 1 DEL CONDUCTOR
2	R45 20DG/LB	LINEA 2 DE CEBO ELECTRICO 1 DEL CONDUCTOR



BRUJULA Y MINIORDENADOR DE VIAJE

BRUJULA Y MINIORDENADOR DE VIAJE – NEGRO 6 VIAS

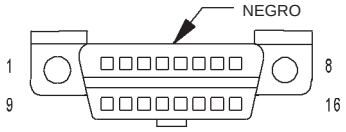
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	-	-
2	D25 20VT/RD	BUS PCI
3	M1 20PK	B(+) PROT. POR FUSIBLE
4	Z104 20BK	MASA
5	F20 20WT	SALIDA (RUN) DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE
6	-	-



CONTROLADOR DE FRENOS ANTIBLOQUEO

CONTROLADOR DE FRENOS ANTIBLOQUEO - NEGRO 24 VIAS

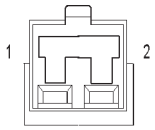
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	Z101 12BK	MASA
2	B1 18YL/DB	SEÑAL DEL SENSOR DE VELOCIDAD DE RUEDA TRASERA DERECHA
3	B2 18YL	ALIMENTACION DE 12 VOLTIOS DEL SENSOR DE VELOCIDAD DE RUEDA TRASERA DERECHA
4	-	-
5	D25 18YL/VT	BUS PCI
6	B6 18WT/DB	SEÑAL DEL SENSOR DE VELOCIDAD DE RUEDA DELANTERA DERECHA
7	B7 18WT	ALIMENTACION DE 12 VOLTIOS DEL SENSOR DE VELOCIDAD DE RUEDA DELANTERA DERECHA
8	-	-
9	A20 12RD/DB	B(+) PROT. POR FUSIBLE
10	F20 18WT	SALIDA (RUN) DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE
11	-	-
12	-	-
13	-	-
14	-	-
15	-	-
16	Z102 12BK	MASA
17	-	-
18	L50 18WT/TN	SALIDA DEL CONMUTADOR DE LUZ DE FRENO
19	B3 18LG/DB	SEÑAL DEL SENSOR DE VELOCIDAD DE RUEDA TRASERA IZQUIERDA
20	B4 18LG	ALIMENTACION DE 12 VOLTIOS DEL SENSOR DE VELOCIDAD DE RUEDA TRASERA IZQUIERDA
21	-	-
22	B8 18RD/DB	SEÑAL DEL SENSOR DE VELOCIDAD DE RUEDA DELANTERA IZQUIERDA
23	B9 18RD	ALIMENTACION DE 12 VOLTIOS DEL SENSOR DE VELOCIDAD DE RUEDA DELANTERA IZQUIERDA
24	A10 12RD/DG	B(+) PROT. POR FUSIBLE



CONECTOR DE ENLACE DE DATOS

CONECTOR DE ENLACE DE DATOS - NEGRO 16 VIAS

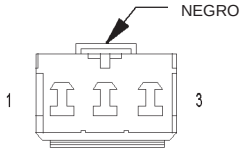
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	-	-
2	D25 20VT/GY	BUS PCI
3	-	-
4	Z305 20BK/YL	MASA
5	Z306 20BK/VT	MASA
6	D20 20LG	RECEPCION DE SCI
7	D21 20PK	TRANSMISION DE SCI
8	F11 20RD/WT	SALIDA (OFF-RUN-START) DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE
9	D19 20VT/OR	HABILITACION DE DESTELLADOR DEL MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA
10	-	-
11	-	-
12	-	-
13	-	-
14	D6 20PK/LB	RECEPCION DE SCI
15	-	-
16	M1 20PK	B(+) PROT. POR FUSIBLE



CONMUTADOR DE CILINDRO DE CERRADURA DE TAPA DEL MALETERO (VTSS)

CONMUTADOR DE CILINDRO DE CERRADURA DE TAPA DEL MALETERO (VTSS) – 2 VIAS

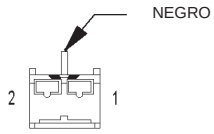
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	Z236 20BK	MASA
2	G71 20VT/YL	DETECCION DE CONMUTADOR DE SEGURIDAD DE TAPA DEL MALETERO



SOLENOIDE DE DESENGANCHE DE TAPA DEL MALETERO/ CONMUTADOR DE TAPA DEL MALETERO ENTREABIERTA

SOLENOIDE DE DESENGANCHE DE TAPA DEL MALETERO/CONMUTADOR DE TAPA DEL MALETERO ENTREABIERTA - NEGRO 3 VIAS

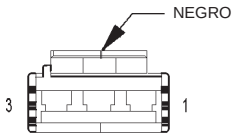
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	P2 18BK/WT	CONTROL DE DESENGANCHE DE TAPA DEL MALETERO
2	Z217 16BK/VT (JR41)	MASA
2	Z217 16BK (JR27)	MASA
3	G78 18TN/BK	DETECCION DE CONMUTADOR DE TAPA DEL MALETERO ENTREABIERTA



CONMUTADOR DE DESENGANCHE DE TAPA DEL MALETERO

CONMUTADOR DE DESENGANCHE DE TAPA DEL MALETERO – NEGRO 2 VIAS

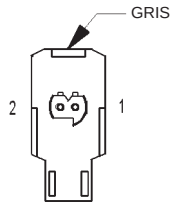
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	P1 18BK/WT	DETECCION DE CONMUTADOR DE DESENGANCHE DE TAPA DEL MALETERO
2	Z223 20BK/DB	MASA



LUZ DE TECHO (JR41)

LUZ DE TECHO (JR41) – NEGRO 3 VIAS

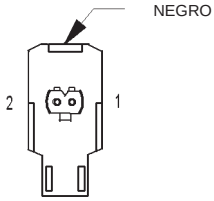
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	-	-
2	M1 20PK	B(+) PROT. POR FUSIBLE
3	M2 20YL (PREMIUM)	IMPULSOR DE LUCES DE CORTESIA
3	M2 20YL	IMPULSOR DE LUCES DE CORTESIA



CEBO ELECTRICO 1 DE AIR-BAG DEL CONDUCTOR

CEBO ELECTRICO 1 DE AIRBAG DEL CONDUCTOR – GRIS 2 VIAS

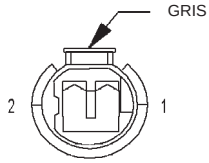
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	R45 20DG/LB	LINEA 2 DE CEBO ELECTRICO 1 DEL CONDUCTOR
2	R43 20BK/LB	LINEA 1 DE CEBO ELECTRICO 1 DEL CONDUCTOR



CEBO ELECTRICO 2 DE AIR-BAG DEL CONDUCTOR

CEBO ELECTRICO 2 DE AIRBAG DEL CONDUCTOR – NEGRO 2 VIAS

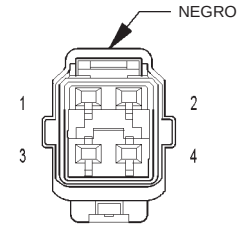
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	R63 20DG/LB	LINEA 2 DE CEBO ELECTRICO 2 DEL CONDUCTOR
2	R61 20BK/LB	LINEA 1 DE CEBO ELECTRICO 2 DEL CONDUCTOR



CONMUTADOR DE CILIN-DRO DE CERRADURA DEL CONDUCTOR (VTSS)

CONMUTADOR DE CILINDRO DE CERRADURA DEL CONDUCTOR (VTSS) – GRIS 2 VIAS

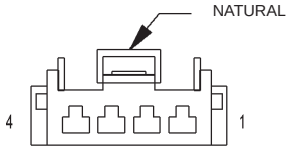
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	G73 20LG/OR	CIRC. MUX DE CONMUTADOR DE CILINDRO DE CERRADURA DEL CONDUCTOR
2	M1 20PK	B(+) PROT. POR FUSIBLE



MOTOR DE CERRADURA DE PUERTA DEL CONDUCTOR/ CONMUTADOR DE PUERTA ENTREABIERTA

MOTOR DE CERRADURA DE PUERTA DEL CONDUCTOR/CONMUTADOR DE PUERTA ENTREABIERTA - NEGRO 4 VIAS

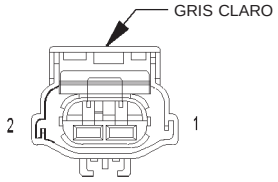
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	G75 20TN	DETECCION DE CONMUTADOR DE PUERTA DEL CONDUCTOR ENTREABIERTA
2	Z314 18BK (JR27)	MASA
2	Z243 18BK (JR41)	MASA
3	P177 18DB/WT	SALIDA DEL RELE DE DESBLOQUEO DEL CONDUCTOR
4	P175 18OR/BK	SALIDA DEL RELE DE BLOQUEO DEL CONDUCTOR



CONMUTADOR DE CERRADURA DE PUERTA DEL CONDUCTOR

CONMUTADOR DE CERRADURA DE PUERTA DEL CONDUCTOR – NATURAL 4 VIAS

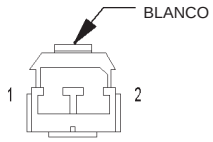
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	M1 20PK	B(+) PROT. POR FUSIBLE
2	F20 20WT	SALIDA (RUN) DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE
3	Z314 20BK	MASA
4	P97 20WT/DG	CIRC. MUX DE CONMUTADOR DE PUERTA DEL CONDUCTOR



MOTOR DE ELEVALUNA ELECTRICO DEL CONDUCTOR

MOTOR DE ELEVALUNA ELECTRICO DEL CONDUCTOR – GRIS CLARO 2 VIAS

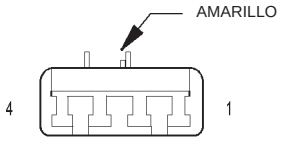
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	Q21 14WT (JR27)	CONMUTADOR MAESTRO DE VENTANILLA DELANTERA IZQUIERDA ABAJO
1	Q21 16WT (JR41)	CONMUTADOR MAESTRO DE VENTANILLA DELANTERA IZQUIERDA ABAJO
2	Q11 14LB (JR27)	IMPULSOR DE VENTANILLA DEL CONDUCTOR (ARRIBA)
2	Q11 16LB (JR41)	IMPULSOR DE VENTANILLA DEL CONDUCTOR (ARRIBA)



CONMUTADOR DE CINTURON DE SEGURIDAD DEL CONDUCTOR (JR41 EXCEPTO FABRICADO PARA EXPORTACION)

CONMUTADOR DE CINTURON DE SEGURIDAD DEL CONDUCTOR (JR41 EXCEPTO FABRICADO PARA EXPORTACION) – BLANCO 2 VIAS

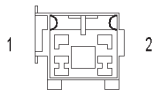
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	Z237 20BK	MASA
2	G10 20LG/RD	DETECCION DE CONMUTADOR DE CINTURON DE SEGURIDAD



TENSOR DE CINTURON DE SEGURIDAD DEL CONDUCTOR (JR27)

TENSOR DE CINTURON DE SEGURIDAD DEL CONDUCTOR (JR27) – AMARILLO DE 4 VIAS

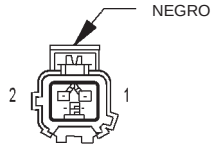
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	Z237 20BK (EXCEPTO FABRICADO PARA EXPORTACION)	MASA
2	G10 20LG/RD (EXCEPTO FABRICADO PARA EXPORTACION)	DETECCION DE CONMUTADOR DE CINTURON DE SEGURIDAD
3	R53 20LG/YL	LINEA 2 DE TENSOR DE CINTURON DE SEGURIDAD DEL CONDUCTOR
4	R55 20LG/DG	LINEA 1 DE TENSOR DE CINTURON DE SEGURIDAD DEL CONDUCTOR



TENSOR DE CINTURON DE SEGURIDAD DEL CONDUCTOR (JR41)

TENSOR DE CINTURON DE SEGURIDAD DEL CONDUCTOR (JR41) - 2 VIAS

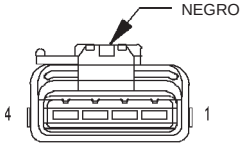
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	R53 18LG/YL	LINEA 2 DE TENSOR DE CINTURON DE SEGURIDAD DEL CONDUCTOR
2	R55 18LG/DG	LINEA 1 DE TENSOR DE CINTURON DE SEGURIDAD DEL CONDUCTOR



MOTOR DE BOMBA DE LAVADOR DELANTERO

MOTOR DE BOMBA DE LAVADOR DELANTERO – NEGRO 2 VIAS

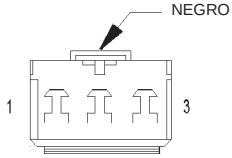
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	Z216 18BK	MASA
2	V10 18BR	CONTROL DE MOTOR DE BOMBA DE LAVADOR DELANTERO



MOTOR DE LIMPIADOR DELANTERO

MOTOR DE LIMPIADOR DELANTERO – NEGRO 4 VIAS

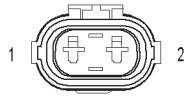
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	V55 20TN/RD	DETECCION DE CONMUTADOR DE REPOSO DE LIMPIADOR DELANTERO
2	Z114 16BK	MASA
3	V3 14BR/WT	SALIDA DE BAJA VELOCIDAD DE LIMPIADOR DELANTERO
4	V4 14RD/YL	SALIDA DE ALTA VELOCIDAD DE LIMPIADOR DELANTERO



CONMUTADOR DE NIVELACION DE FAROS (FABRICADO PARA EXPORTACION)

CONMUTADOR DE NIVELACION DE FAROS (FABRICADO PARA EXPORTACION) - NEGRO 3 VIAS

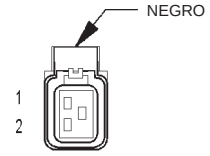
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	L7 18BK/YL	SALIDA DEL CONMUTADOR DE FAROS
2	Z3 16BK/OR (JR27)	MASA
2	Z3 16BK (JR41)	MASA
3	L101 18RD	SEÑAL DE AJUSTE DE FARO



MOTOR DE BOMBA DE LAVAFAROS (JR41 FABRICADO PARA EXPORTACION)

MOTOR DE BOMBA DE LAVAFAROS (JR41 FABRICADO PARA EXPORTACION) – 2 VIAS

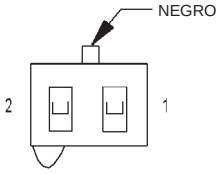
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	V53 14RD/YL	CONTROL DE MOTOR DE BOMBA DE LAVAFAROS
2	Z216 14BK	MASA



CLAXON DE TONO ALTO

CLAXON DE TONO ALTO – NEGRO 2 VIAS

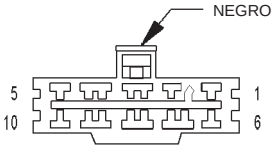
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	Z308 18BK	MASA
2	X2 18DG/RD	SALIDA DE RELE DEL CLAXON



INTERRUPTOR DE ENCENDIDO C1

INTERRUPTOR DE ENCENDIDO C1 - NEGRO 2 VIAS

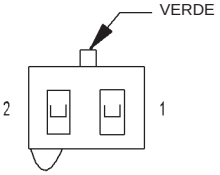
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	A51 20RD/WT	B(+) PROT. POR FUSIBLE
2	A81 20DG/RD	SALIDA (OFF-RUN-START) DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE



INTERRUPTOR DE ENCENDIDO C2

INTERRUPTOR DE ENCENDIDO C2 - NEGRO 10 VIAS

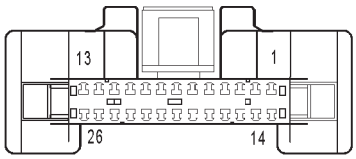
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	-	-
2	-	-
3	A2 12PK/BK	B(+) PROT. POR FUSIBLE
4	A22 12BK/OR	SALIDA (RUN) DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE
5	-	-
6	-	-
7	A1 16RD	B(+) PROT. POR FUSIBLE
8	A31 18BK/LB	SALIDA (RUN-ACC) DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE
8	A31 16BK/WT	SALIDA (RUN-ACC) DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE
9	A21 16DB	SALIDA (RUN-START) DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE
10	A41 16YL	SALIDA (START) DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE



INTERRUPTOR DE ENCENDIDO C3

INTERRUPTOR DE ENCENDIDO C3 - VERDE DE 2 VIAS

CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	Z233 20BK/WT	MASA
2	G26 20LB	DETECCION DE CONMUTADOR DE LLAVE EN ENCENDIDO

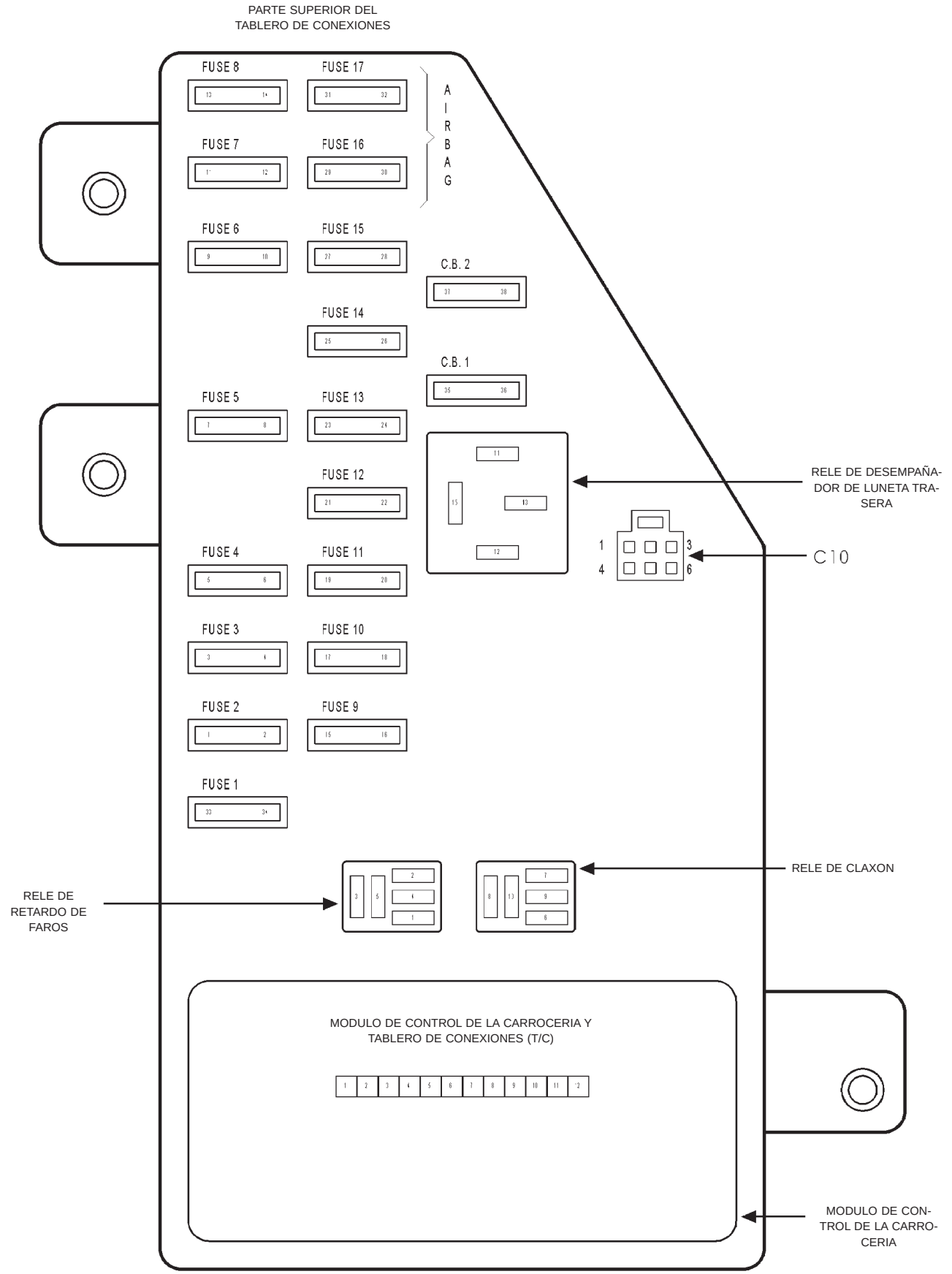


GRUPO DE INSTRUMENTOS

GRUPO DE INSTRUMENTOS 26 VIAS

CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	-	-
2	D25 20VT/OR	BUS PCI (MIC)
3	D25 20VT/RD	BUS PCI (INFORMACION DE VIAJE)
4	-	-
5	G69 20BK/OR	IMPULSOR DE INDICADOR DEL VTSS
6	-	-
7	-	-
8	-	-
9	-	-
10	Z105 18BK/LB	MASA
11	Z106 18BK/OR	MASA
12	E2 20OR	IMPULSOR DE LUCES DE TABLERO
13	L36 18LG	INDICADOR DE FAROS ANTINIEBLA TRASEROS
14	G6 20GY	DETECCION DE CONMUTADOR DE PRESION DE ACEITE DEL MOTOR
15	F11 20RD/WT	SALIDA (OFF-RUN-START) DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE
16	-	-
17	-	-
18	L61 18LG/TN	LUZ INTERMITENTE IZQUIERDA
19	L60 18TN/BR	LUZ INTERMITENTE DERECHA
20	-	-
21	F33 20PK/WT	B(+) PROT. POR FUSIBLE
22	G9 18GY/BK	IMPULSOR DE INDICADOR ROJO DE ADVERTENCIA DE FRENO
23	Z104 20BK	MASA
24	G10 20LG/RD (EXCEPTO FABRICADO PARA EXPORTACION)	DETECCION DE CONMUTADOR DE CINTURON DE SEGURIDAD
25	G29 20BK/TN	DETECCION DE CONMUTADOR DE LIQUIDO LAVADOR BAJO
26	L39 18LB	SALIDA DE CONMUTADOR DE FAROS ANTINIEBLA

ESPIGAS DE CONECTOR



FUSIBLES (T/C)

FUSIBLE Nº	AMPERIOS	CIRCUITO PROT. POR FUSIBLE	FUNCION
1	30A	C1 12DG (ATC)	SALIDA (RUN) DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE
1	30A	C1 14DG (MTC)	SALIDA (RUN) DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE
2	10A	INTERNO	SALIDA DE LUZ DE CARRETERA DERECHA PROT. POR FUSIBLE
3	10A	L33 18LG/BR	SALIDA DE LUZ DE CARRETERA IZQUIERDA PROT. POR FUSIBLE
4	15A	INTERNO	SALIDA (RUN) DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE
5	10A	INTERNO	B(+) PROT. POR FUSIBLE
6	10A	INTERNO	SALIDA DE RELE DE DESEMPAÑADOR DE LUNETA TRASERA PROT. POR FUSIBLE
7	20A	INTERNO	B(+) PROT. POR FUSIBLE
8	20A	INTERNO	B(+) PROT. POR FUSIBLE
9	15A	INTERNO	B(+) PROT. POR FUSIBLE
10	20A	INTERNO (EXCEPTO FABRICADO PARA EXPORTACION)	B(+) PROT. POR FUSIBLE
10	20A	L25 20BR (FABRICADO PARA EXPORTACION)	B(+) PROT. POR FUSIBLE
11	10A	INTERNO	SALIDA (OFF-RUN-START) DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE
12	10A	INTERNO	SALIDA DE LUZ DE CRUCE IZQUIERDA PROT. POR FUSIBLE
13	20A	INTERNO	SALIDA DE LUZ DE CRUCE DERECHA PROT. POR FUSIBLE
14	10A	X12 18RD/WT	SALIDA (RUN-ACC) DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE
15	10A	INTERNO	SALIDA (RUN-ACC) DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE
16	10A	F23 20DB/YL	SALIDA (RUN) DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE
17	10A	F14 20LG/YL	SALIDA (RUN-START) DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE
17	10A	F14 18LG/YL	SALIDA (RUN-START) DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE

RELE DE RETARDO DE FAROS

CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	INTERNO	B(+) PROT. POR FUSIBLE
2	INTERNO	CONTROL DE RELE DE RETARDO DE FAROS
3	INTERNO	B(+) PROT. POR FUSIBLE
4	-	-
5	INTERNO	SALIDA DE RELE DE RETARDO DE FAROS

RELE DE CLAXON

CAV.	CIRCUITO	FUNCION
6	INTERNO	B(+) PROT. POR FUSIBLE
7	INTERNO	CONTROL DE RELE DE CLAXON
8	INTERNO	B(+) PROT. POR FUSIBLE
9	-	-
10	X2 18DG/RD	SALIDA DE RELE DEL CLAXON

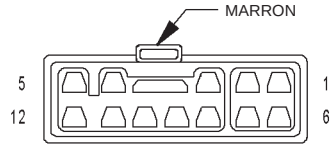
RELE DE DESEMPAÑADOR DE LUNETA TRASERA

CAV.	CIRCUITO	FUNCION
11	INTERNO	CONTROL DE RELE DE DESEMPAÑADOR DE LUNETA TRASERA
12	INTERNO	SALIDA (RUN-ACC) DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE
13	INTERNO	B(+) PROT. POR FUSIBLE
15	INTERNO	SALIDA DE RELE DE DESEMPAÑADOR DE LUNETA TRASERA

MODULO DE CONTROL DE
LA CARROCERIA Y TABLERO
DE CONEXIONES (T/C)

MODULO DE CONTROL DE LA CARROCERIA Y TABLERO DE CONEXIONES (T/C) – 12 VIAS

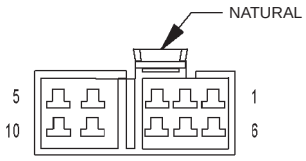
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	L3 14RD/OR	SALIDA DEL CONMUTADOR DEL ATENUADOR DE LUZ DE CARRETERA
2	INTERNO	B(+) PROT. POR FUSIBLE
3	INTERNO	CONTROL DE RELE DE DESEMPAÑADOR DE LUNETA TRASERA
4	INTERNO	SALIDA DE RELE DE RETARDO DE FAROS
5	INTERNO	CONTROL DE RELE DE RETARDO DE FAROS
6	INTERNO	SALIDA (OFF-RUN-START) DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE
7	INTERNO	CONTROL DE RELE DE CLAXON
8	INTERNO	SALIDA DEL CONMUTADOR DE FAROS
9	M2 18YL (JR27)	IMPULSOR DE LUCES DE CORTESIA
9	M2 20YL (JR41)	IMPULSOR DE LUCES DE CORTESIA
10	INTERNO	MASA
11	INTERNO	SALIDA (RUN-START) DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE
12	INTERNO	B(+) PROT. POR FUSIBLE



TABLERO DE CONEXIONES
C1

TABLERO DE CONEXIONES C1 – MARRON DE 12 VIAS

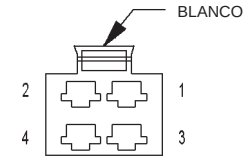
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	G9 20GY/DB	IMPULSOR DE INDICADOR ROJO DE ADVERTENCIA DE FRENO
2	-	-
3	L34 18RD/OR	SALIDA DE LUZ DE CARRETERA DERECHA PROT. POR FUSIBLE
4	L60 16TN	LUZ INTERMITENTE DERECHA
5	L61 16LG	LUZ INTERMITENTE IZQUIERDA
6	L33 18LG/BR	SALIDA DE LUZ DE CARRETERA IZQUIERDA PROT. POR FUSIBLE
7	-	-
8	L7 18BK/YL (JR27)	SALIDA DEL CONMUTADOR DE FAROS
8	L7 16BK/YL (JR41)	SALIDA DEL CONMUTADOR DE FAROS
9	L7 18BK/BR (JR27)	SALIDA DEL CONMUTADOR DE FAROS
9	L7 16BK/BR (JR41)	SALIDA DEL CONMUTADOR DE FAROS
10	L39 18LB/OR (FAROS ANTINIEBLA DELANTEROS)	SALIDA DEL CONMUTADOR DE FAROS
11	L39 18LB (FAROS ANTINIEBLA DELANTEROS)	SALIDA DEL CONMUTADOR DE FAROS
12	L43 18VT	SALIDA DE LUZ DE CRUCE IZQUIERDA PROT. POR FUSIBLE



TABLERO DE CONEXIONES
C2

TABLERO DE CONEXIONES C2 – NATURAL DE 10 VIAS

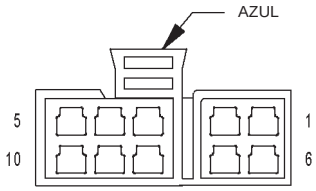
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	L50 18WT/TN (ABS)	SALIDA DE CONMUTADOR DE LUZ DE FRENO
2	A7 16RD/BK	B(+) PROT. POR FUSIBLE
3	L50 16WT/TN	SALIDA DE CONMUTADOR DE LUZ DE FRENO
4	F20 18WT	SALIDA (RUN) DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE
5	L44 18VT/RD	SALIDA DE LUZ DE CRUCE DERECHA PROT. POR FUSIBLE
6	F11 18RD/WT (EATX)	SALIDA (OFF-RUN-START) DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE
7	A21 16DB	SALIDA (RUN-START) DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE
8	X2 18DG/RD	SALIDA DE RELE DEL CLAXON
8	X2 18DG/RD	SALIDA DE RELE DEL CLAXON
9	F20 18WT/YL	SALIDA (RUN) DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE
10	F13 20DB	SALIDA (RUN-ACC) DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE



TABLERO DE CONEXIONES
C3

TABLERO DE CONEXIONES C3 – BLANCO DE 4 VIAS

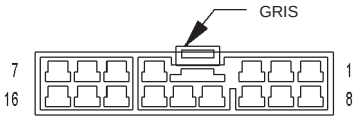
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	A7 16RD/BK	B(+) PROT. POR FUSIBLE
2	A13 12PK/WT	B(+) PROT. POR FUSIBLE
3	A3 12RD/WT	B(+) PROT. POR FUSIBLE
4	A4 12BK/PK	B(+) PROT. POR FUSIBLE



TABLERO DE CONEXIONES
C4

TABLERO DE CONEXIONES C4 – AZUL DE 10 VIAS

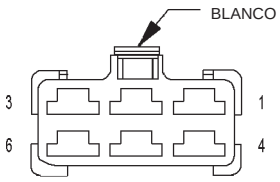
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	-	-
2	Z106 18BK/OR	MASA
3	Z239 18BK/LB	MASA
4	F23 20DB/YL	SALIDA (RUN) DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE
5	G9 20GY/BK	IMPULSOR DE INDICADOR ROJO DE ADVERTENCIA DE FRENO
6	Z3 16BK/OR (JR27) (FABRICADO PARA EXPORTACION)	MASA
6	Z3 16BK (JR41)(FABRICADO PARA EXPORTACION)	MASA
7	Z305 20BK/YL	MASA
8	-	-
9	Z115 16BK/RD	MASA
10	Z126 18BK/LG	MASA



TABLERO DE CONEXIONES
C5

TABLERO DE CONEXIONES C5 – GRIS DE 16 VIAS

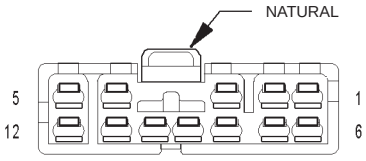
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	F75 16VT	B(+) PROT. POR FUSIBLE
2	-	-
3	L7 16BK/YL	SALIDA DEL CONMUTADOR DE FAROS
4	-	-
5	L39 20LB/WT	SALIDA DE CONMUTADOR DE FAROS ANTINIEBLA
6	G9 18GY/BK	IMPULSOR DE INDICADOR ROJO DE ADVERTENCIA DE FRENO
7	-	-
8	-	-
9	A21 16DB	SALIDA (RUN-START) DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE
10	L39 18LB	SALIDA DE CONMUTADOR DE FAROS ANTINIEBLA
11	-	-
12	M1 18PK	B(+) PROT. POR FUSIBLE
13	M1 16PK/DB	B(+) PROT. POR FUSIBLE
14	A31 16BK/WT	SALIDA (RUN-ACC) DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE
15	Z110 20BK	MASA
16	F14 18LG/YL (JR41)	SALIDA (RUN-START) DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE
16	F14 20LG/YL	SALIDA (RUN-START) DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE



TABLERO DE CONEXIONES
C6

TABLERO DE CONEXIONES C6 – BLANCO DE 6 VIAS

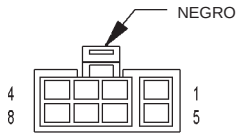
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	A22 12BK/OR	SALIDA (RUN) DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE
2	L4 16VT/WT	SALIDA DE LUZ DE CRUCE DEL CONMUTADOR ATENUADOR
2	L4 16VT/WT	SALIDA DE LUZ DE CRUCE DEL CONMUTADOR ATENUADOR
3	L3 14RD/OR	SALIDA DE LUZ DE CARRETERA DEL CONMUTADOR ATENUADOR
4	A3 16RD/WT	B(+) PROT. POR FUSIBLE
4	A3 16RD/WT	B(+) PROT. POR FUSIBLE
5	-	-
6	C1 14DG	ALIMENTACION DE MOTOR DEL VENTILADOR



TABLERO DE CONEXIONES
C7

TABLERO DE CONEXIONES C7 – NATURAL DE 12 VIAS

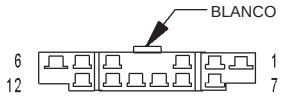
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	F13 18DB	SALIDA (RUN-ACC) DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE
2	A81 20DG/RD	SALIDA (OFF-RUN-START) DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE
3	L60 18TN/BR	LUZ INTERMITENTE DERECHA
4	L44 20VT/RD (EXCEPTO FABRICADO PARA EXPORTACION)	SALIDA DE LUZ DE CRUCE DERECHA PROT. POR FUSIBLE
5	C16 20LB/YL	SALIDA DE RELE DE DESEMPAÑADOR DE LUNETA TRASERA PROT. POR FUSIBLE
6	X12 18RD/WT	SALIDA (RUN-ACC) DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE
7	L61 16LG	LUZ INTERMITENTE IZQUIERDA
8	L60 16TN	LUZ INTERMITENTE DERECHA
9	L61 18LG/TN	LUZ INTERMITENTE IZQUIERDA
10	F11 18RD/WT	SALIDA (OFF-RUN-START) DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE
11	F33 20PK/WT	B(+) PROT. POR FUSIBLE
12	F33 16PK/RD	B(+) PROT. POR FUSIBLE



TABLERO DE CONEXIONES
C8

TABLERO DE CONEXIONES C8 – NEGRO 8 VIAS

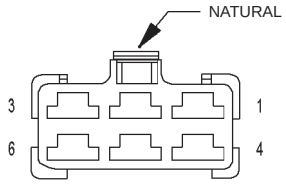
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	Q1 14YL (JR41)	ALIMENTACION DE CONMUTADOR DE ELEVALUNAS ELECTRICOS
2	M1 16PK	B(+) PROT. POR FUSIBLE
3	C16 20LB/YL (JR27) (JR41 FABRICADO PARA EXPORTACION)	SALIDA DE RELE DE DESEMPAÑADOR DE LUNETA TRASERA PROT. POR FUSIBLE
4	C16 20LB/OR (JR27) (JR41 FABRICADO PARA EXPORTACION)	SALIDA DE RELE DE DESEMPAÑADOR DE LUNETA TRASERA PROT. POR FUSIBLE
5	F21 14TN	SALIDA (RUN) DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE
6	Q1 14YL/VT (JR41)	ALIMENTACION DE CONMUTADOR DE ELEVALUNAS ELECTRICOS
7	Q1 14YL/WT (JR41)	ALIMENTACION DE CONMUTADOR DE ELEVALUNAS ELECTRICOS
8	Q1 14YL/TN (JR41)	ALIMENTACION DE CONMUTADOR DE ELEVALUNAS ELECTRICOS



TABLERO DE CONEXIONES
C9

TABLERO DE CONEXIONES C9 – BLANCO 12 VIAS

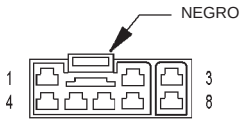
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	F35 16RD (ASIENTOS SERVOASISTIDOS)	B(+) PROT. POR FUSIBLE
2	F20 20WT (JR27)	SALIDA (RUN) DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE
3	Z313 14BK	MASA
4	L60 20TN	LUZ INTERMITENTE DERECHA
5	L61 20LG (JR27)	LUZ INTERMITENTE IZQUIERDA
5	L61 20LG/TN (JR41)	LUZ INTERMITENTE IZQUIERDA
6	C15 12BK/WT	SALIDA DE RELE DE DESEMPAÑADOR DE LUNETA TRASERA
7	M1 18PK/VT (JR27) (JR41 FABRICADO PARA EXPORTACION)	B(+) PROT. POR FUSIBLE
8	-	-
9	L50 18WT/TN	SALIDA DE CONMUTADOR DE LUZ DE FRENO
9	L50 18WT/TN	SALIDA DE CONMUTADOR DE LUZ DE FRENO
10	L7 20BK/YL (JR27)	SALIDA DEL CONMUTADOR DE FAROS
10	L7 20BK/YL	SALIDA DEL CONMUTADOR DE FAROS
11	-	-
12	M1 18PK	B(+) PROT. POR FUSIBLE



TABLERO DE CONEXIONES
C10

TABLERO DE CONEXIONES C10 – NATURAL 6 VIAS

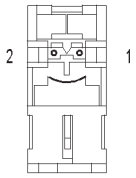
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	M2 18YL (JR27)	IMPULSOR DE LUCES DE CORTESIA
1	M2 18YL (JR27)	IMPULSOR DE LUCES DE CORTESIA
1	M2 20YL (JR41)	IMPULSOR DE LUCES DE CORTESIA
1	M2 20YL (JR41)	IMPULSOR DE LUCES DE CORTESIA
2	-	-
3	F21 18TN (JR41) (PREMIUM)	SALIDA (RUN) DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE
4	Z312 18BK (JR27)	MASA
4	Z312 18BK (EXCEPTO JR41 BASICO)	MASA
5	-	-
6	M1 18PK (JR27)	IMPULSOR DE LUCES DE CORTESIA
6	M1 20PK (JR41)	B(+) PROT. POR FUSIBLE



TABLERO DE CONEXIONES
C11 (FABRICADO PARA
EXPORTACION)

TABLERO DE CONEXIONES C11 (FABRICADO PARA EXPORTACION) – NEGRO 8 VIAS

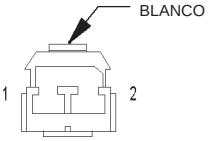
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	-	-
2	L25 20BR	ALIMENTACION DE FAROS ANTINIEBLA PROT. POR FUSIBLE
3	-	-
4	-	-
5	-	-
6	-	-
7	-	-
8	-	-



AIRBAG DE CORTINA IZQUIERDO (JR41)

AIRBAG DE CORTINA IZQUIERDO (JR41) – 2 VIAS

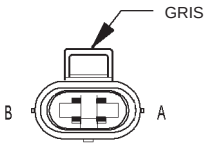
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	R77 20LB/BR	LINEA 2 DE AIRBAG DE CORTINA IZQUIERDO
2	R75 20LB/OR	LINEA 1 DE AIRBAG DE CORTINA IZQUIERDO



LUZ DE CORTESIA DE PUERTA IZQUIERDA (JR27)

LUZ DE CORTESIA DE PUERTA IZQUIERDA (JR27) – BLANCO 2 VIAS

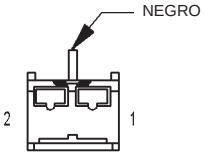
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	M1 20PK	B(+) PROT. POR FUSIBLE
2	M2 20YL	IMPULSOR DE LUCES DE CORTESIA



FARO ANTINIEBLA IZQUIERDO

FARO ANTINIEBLA IZQUIERDO – GRIS 2 VIAS

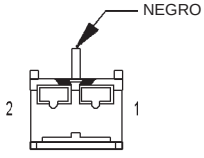
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
A	L39 18LB/OR	SALIDA DE CONMUTADOR DE FAROS ANTINIEBLA
B	Z145 18BK	MASA



ALTAVOZ DE PUERTA DELANTERA IZQUIERDA

ALTAVOZ DE PUERTA DELANTERA IZQUIERDA - NEGRO 2 VIAS

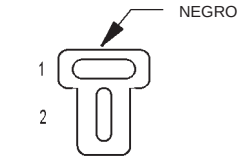
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	X87 18LG/VT (PREMIUM)	(+) DE ALTAVOZ DELANTERO IZQUIERDO AMPLIFICADO
1	X87 18LG/VT (BASICO)	(+) DE ALTAVOZ DELANTERO IZQUIERDO
2	X85 18LG/DG (PREMIUM)	(-) DE ALTAVOZ DELANTERO IZQUIERDO AMPLIFICADO
2	X85 18LG/DG (BASICO)	(-) DE ALTAVOZ DELANTERO IZQUIERDO



ALTAVOZ DELANTERO IZQUIERDO DEL TABLERO DE INSTRUMENTOS (EXCEPTO JR27 PREMIUM)

ALTAVOZ DELANTERO IZQUIERDO DEL TABLERO DE INSTRUMENTOS (EXCEPTO JR27 PREMIUM) – NEGRO DE 2 VIAS

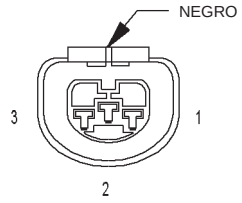
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	X55 18BR/RD (JR27)	(-) DE ALTAVOZ IZQUIERDO DEL TABLERO DE INSTRUMENTOS
1	X81 18YL/BK (JR41)	(-) DE ALTAVOZ IZQUIERDO DEL TABLERO DE INSTRUMENTOS AMPLIFICADO
2	X53 18DG (JR27)	(+) DE ALTAVOZ IZQUIERDO DEL TABLERO DE INSTRUMENTOS
2	X83 18YL/RD (JR41)	(+) DE ALTAVOZ IZQUIERDO DEL TABLERO DE INSTRUMENTOS AMPLIFICADO



ALTAVOZ DELANTERO IZQUIERDO DEL TABLERO DE INSTRUMENTOS (JR27 PREMIUM)

ALTAVOZ DELANTERO IZQUIERDO DEL TABLERO DE INSTRUMENTOS (JR27 PREMIUM) – NEGRO DE 2 VIAS

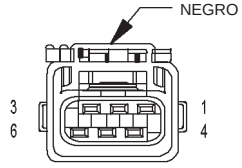
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	X83 18YL/RD	(+) DE ALTAVOZ IZQUIERDO DEL TABLERO DE INSTRUMENTOS AMPLIFICADO
2	X81 18YL/BK	(-) DE ALTAVOZ IZQUIERDO DEL TABLERO DE INSTRUMENTOS AMPLIFICADO



FARO IZQUIERDO (EXCEPTO FABRICADO PARA EXPORTACION)

FARO IZQUIERDO (EXCEPTO FABRICADO PARA EXPORTACION) - NEGRO DE 3 VIAS

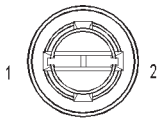
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	L43 18VT	SALIDA DE LUZ DE CRUCE IZQUIERDA PROT. POR FUSIBLE
2	Z141 18BK	MASA
3	L33 18LG/BR	SALIDA DE LUZ DE CARRETERA IZQUIERDA PROT. POR FUSIBLE



MODULO LAVALIER IZQUIERDO (FABRICADO PARA EXPORTACION)

MODULO LAVALIER IZQUIERDO (FABRICADO PARA EXPORTACION) - NEGRO 6 VIAS

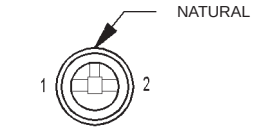
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	Z163 14BK	MASA
2	L101 18RD	SEÑAL DE AJUSTE DE FARO
3	L33 18LG/BR	SALIDA DE LUZ DE CARRETERA IZQUIERDA PROT. POR FUSIBLE
4	L61 16LG	LUZ INTERMITENTE IZQUIERDA
5	L7 18BK/BR (JR27)	SALIDA DEL CONMUTADOR DE FAROS
5	L7 16BK/BR (JR41)	SALIDA DEL CONMUTADOR DE FAROS
6	L43 18VT	SALIDA DE LUZ DE CRUCE IZQUIERDA PROT. POR FUSIBLE



LUZ DE MATRICULA IZQUIERDA (JR27)

LUZ DE MATRICULA IZQUIERDA (JR27) – 2 VIAS

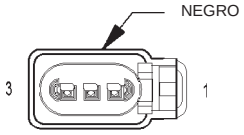
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	L7 18BK/YL	SALIDA DEL CONMUTADOR DE FAROS
2	Z149 18BK	MASA



LUZ DE MATRICULA IZQUIERDA (JR41 FABRICADO PARA EXPORTACION)

LUZ DE MATRICULA IZQUIERDA (JR41 FABRICADO PARA EXPORTACION) – NATURAL 2 VIAS

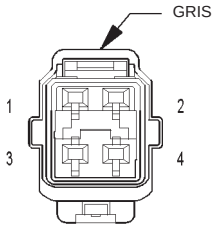
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	L7 18BK/YL	SALIDA DEL CONMUTADOR DE FAROS
2	Z150 18BK	MASA



LUZ DE LUZ INTERMITENTE/ ESTACIONAMIENTO IZQUIERDA (EXCEPTO FABRICADO PARA EXPORTACION)

LUZ DE LUZ INTERMITENTE/ESTACIONAMIENTO IZQUIERDA (EXCEPTO FABRICADO PARA EXPORTACION) - NEGRO DE 3 VIAS

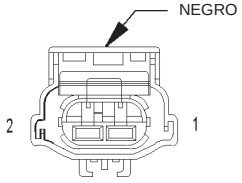
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	L61 16LG	LUZ INTERMITENTE IZQUIERDA
2	L7 18BK/BR (JR27)	SALIDA DEL CONMUTADOR DE FAROS
2	L7 16BK/BR (JR41)	SALIDA DEL CONMUTADOR DE FAROS
3	Z148 18BK	MASA



MOTOR DE CERRADURA DE PUERTA TRASERA IZQUIERDA/CONMUTADOR DE PUERTA ENTREABIERTA (JR41)

MOTOR DE CERRADURA DE PUERTA TRASERA IZQUIERDA/CONMUTADOR DE PUERTA ENTREABIERTA (JR41) – GRIS 4 VIAS

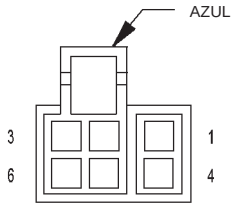
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	G77 20TN/YL	DETECCION DE CONMUTADOR DE PUERTA TRASERA IZQUIERDA ENTREABIERTA
2	Z317 18BK	MASA
3	P181 18PK/DB	SALIDA DE RELE DE DESBLOQUEO DE TRASERA IZQUIERDA
4	P179 18OR/TN	SALIDA DE RELE DE BLOQUEO DE TRASERA IZQUIERDA



MOTOR DE ELEVALUNA ELECTRICO TRASERO IZQUIERDO

MOTOR DE ELEVALUNA ELECTRICO TRASERO IZQUIERDO – NEGRO DE 2 VIAS

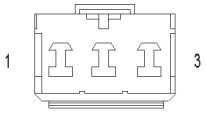
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	Q23 14RD/WT (JR27)	B(+) DE VENTANILLA TRASERA IZQUIERDA ABAJO
1	Q14 14GY (JR41)	B(+) DE VENTANILLA TRASERA IZQUIERDA ARRIBA
2	Q13 14DB (JR27)	B(+) DE VENTANILLA TRASERA IZQUIERDA ARRIBA
2	Q24 14DG (JR41)	B(+) DE VENTANILLA TRASERA IZQUIERDA ABAJO



CONMUTADOR DE ELEVA-LUNA ELECTRICO TRASERO IZQUIERDO (JR41)

CONMUTADOR DE ELEVALUNA ELECTRICO TRASERO IZQUIERDO (JR41) – AZUL 6 VIAS

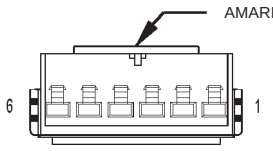
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	Q24 14DG	B(+) DE VENTANILLA TRASERA IZQUIERDA ABAJO
2	Q17 14GY/BK	IMPULSOR DE VENTANILLA TRASERA IZQUIERDA ARRIBA
3	-	-
4	Q27 14DG/WT	VENTANILLA TRASERA IZQUIERDA ABAJO DE CONMUTADOR MAESTRO
5	Q14 14GY	B(+) DE VENTANILLA TRASERA IZQUIERDA ARRIBA
6	Q1 14YL	ALIMENTACION DE CONMUTADOR DE ELEVALUNAS ELECTRICOS



ALTAVOZ TRASERO IZQUIERDO

ALTAVOZ TRASERO IZQUIERDO - 3 VIAS

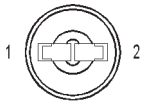
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	X91 18WT/BK (PREMIUM)	(-) DE ALTAVOZ TRASERO IZQUIERDO AMPLIFICADO
1	X91 18WT/BK (BASICO)	(-) DE ALTAVOZ TRASERO IZQUIERDO
2	-	-
3	X93 18WT/RD (PREMIUM)	(+) DE ALTAVOZ TRASERO IZQUIERDO AMPLIFICADO
3	X93 18WT/RD (BASICO)	(+) DE ALTAVOZ TRASERO IZQUIERDO



MODULO DE CONTROL DE AIRBAG DE IMPACTO LATE-RAL IZQUIERDO (JR41)

MODULO DE CONTROL DE AIRBAG DE IMPACTO LATERAL IZQUIERDO (JR41) – AMARILLO DE 6 VIAS

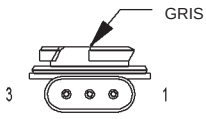
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	F14 20LG/YL	SALIDA (RUN-START) DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE
2	D25 20VT/YL	BUS PCI
3	R75 20LB/OR	LINEA 1 DE AIRBAG DE CORTINA IZQUIERDO
4	R77 20LB/BR	LINEA 2 DE AIRBAG DE CORTINA IZQUIERDO
5	Z134 20BK	MASA
6	Z134 20BK	MASA



LUZ TRASERA/POSICION LATERAL IZQUIERDA

LUZ TRASERA/POSICION LATERAL IZQUIERDA – 2 VIAS

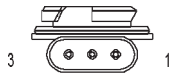
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	Z149 18BK (JR27)	MASA
1	Z150 18BK (JR41)	MASA
2	L7 18BK/YL	SALIDA DEL CONMUTADOR DE FAROS



LUZ TRASERA/STOP IZQUIERDA

LUZ TRASERA/STOP IZQUIERDA - NEGRO 3 VIAS

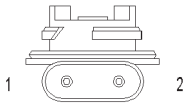
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	Z149 18BK (JR27)	MASA
1	Z150 18BK (JR41)	MASA
2	L7 18BK/YL	SALIDA DEL CONMUTADOR DE FAROS
3	L50 18WT/TN	SALIDA DE CONMUTADOR DE LUZ DE FRENO



LUZ TRASERA/LUZ INTERMITENTE IZQUIERDA (JR41/ DODGE)

LUZ TRASERA/LUZ INTERMITENTE IZQUIERDA (JR41/DODGE) – 3 VIAS

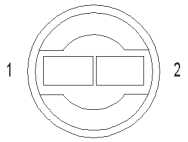
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	Z150 18BK	MASA
2	L7 18BK/YL	SALIDA DEL CONMUTADOR DE FAROS
3	L61 18LG	LUZ INTERMITENTE IZQUIERDA



LUZ INTERMITENTE IZQUIERDA (CHRYSLER/ EXCEPTO JR41 DODGE)

LUZ INTERMITENTE IZQUIERDA (CHRYSLER/EXCEPTO JR41 DODGE) – 2 VIAS

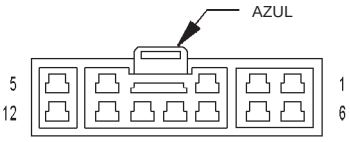
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	L61 18LG	LUZ INTERMITENTE IZQUIERDA
2	Z149 18BK (JR27)	MASA
2	Z150 18BK (JR41)	MASA



LUZ DE MATRICULA (JR41 EXCEPTO FABRICADO PARA EXPORTACION)

LUZ DE MATRICULA (JR41 EXCEPTO FABRICADO PARA EXPORTACION) – 2 VIAS

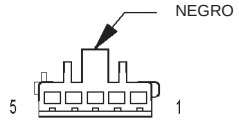
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	L7 18BK/YL	SALIDA DEL CONMUTADOR DE FAROS
2	Z150 18BK	MASA



CONMUTADOR MAESTRO DE ELEVALUNAS ELECTRICOS

CONMUTADOR MAESTRO DE ELEVALUNAS ELECTRICOS – AZUL 12 VIAS

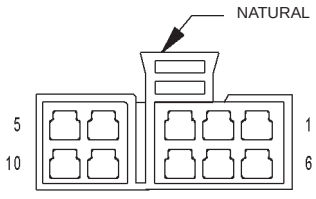
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	F21 14TN	SALIDA (RUN) DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE
2	Q17 14DB/WT	IMPULSOR DE VENTANILLA TRASERA IZQUIERDA (ARRIBA)
3	Q290 14LG (JR27)	CONMUTADOR MAESTRO DE VENTANILLA TRASERA IZQUIERDA ABAJO
3	Q27 14RD/BK (JR41)	CONMUTADOR MAESTRO DE VENTANILLA TRASERA IZQUIERDA ABAJO
4	Q18 14GY/BK	IMPULSOR DE VENTANILLA TRASERA DERECHA (ARRIBA)
5	Q1 14YL (JR41)	ALIMENTACION DE CONMUTADOR DE ELEVALUNAS ELECTRICOS
6	-	-
7	Q11 14LB (JR27)	IMPULSOR DE VENTANILLA DELANTERA IZQUIERDA (ARRIBA)
7	Q11 16LB (JR41)	IMPULSOR DE VENTANILLA DELANTERA IZQUIERDA (ARRIBA)
8	Q21 16WT (JR41)	CONMUTADOR MAESTRO DE VENTANILLA DELANTERA IZQUIERDA ABAJO
8	Q19 14OR/WT (JR27)	CONMUTADOR MAESTRO DE VENTANILLA DELANTERA IZQUIERDA ABAJO
9	Q28 14DG/WT (JR41)	CONMUTADOR MAESTRO DE VENTANILLA TRASERA DERECHA ABAJO
9	Q32 14VT (JR27)	CONMUTADOR MAESTRO DE VENTANILLA TRASERA DERECHA ABAJO
10	Z314 14BK	MASA
11	Q38 14PK (JR27)	CONMUTADOR MAESTRO DE VENTANILLA DELANTERA DERECHA ABAJO
11	Q26 14VT/WT (JR41)	CONMUTADOR MAESTRO DE VENTANILLA DELANTERA DERECHA ABAJO
12	Q16 14BR/WT	CONMUTADOR MAESTRO DE VENTANILLA DELANTERA DERECHA ARRIBA



ACCIONADOR DE PUERTA DE MODO

ACCIONADOR DE PUERTA DE MODO – NEGRO 5 VIAS

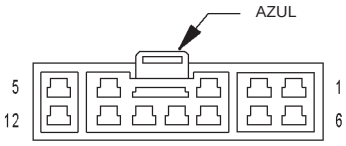
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	C35 20DG/YL	IMPULSOR DE PUERTA DE MODO
2	C57 20DB/GY	MASA DE SENSOR
3	C37 20YL	SEÑAL DE RETROALIMENTACION DE PUERTA DE MODO
4	C26 20PK/DB	ALIMENTACION DE 5 VOLTIOS
5	C34 20DB/WT	IMPULSOR DE PUERTA COMUN



CONMUTADOR MULTIFUNCION C1

CONMUTADOR DE MULTIFUNCION C1 – NATURAL 10 VIAS

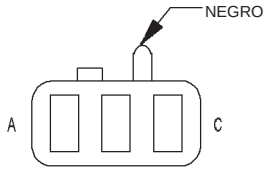
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	L61 16LG	LUZ INTERMITENTE IZQUIERDA
2	L60 16TN	LUZ INTERMITENTE DERECHA
3	V10 18BR	CONTROL DE MOTOR DE BOMBA DE LAVADOR DELANTERO
4	V52 20DG/RD	CIRC. MUX DE CONMUTADOR DE LIMPIADOR DELANTERO
5	Z234 16BK	MASA
6	-	-
7	-	-
8	A15 16PK	B(+) PROT. POR FUSIBLE
9	F13 18DB (JR27)	SALIDA (RUN-ACC) DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE
9	F13 18DB	SALIDA (RUN-ACC) DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE
10	-	-



CONMUTADOR MULTIFUNCION C2

CONMUTADOR DE MULTIFUNCION C2 – AZUL 12 VIAS

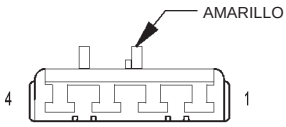
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	L4 16VT/WT	SALIDA DEL CONMUTADOR DEL ATENUADOR DE LUZ DE CRUCE
2	L4 16VT/WT	SALIDA DEL CONMUTADOR DEL ATENUADOR DE LUZ DE CRUCE
3	L3 14RD/OR	SALIDA DEL CONMUTADOR DEL ATENUADOR DE LUZ DE CARRETEA
4	A3 16RD/WT	B(+) PROT. POR FUSIBLE
5	A3 16RD/WT	B(+) PROT. POR FUSIBLE
6	L7 16BK/YL	SALIDA DEL CONMUTADOR DE FAROS
7	F33 16PK/RD	B(+) PROT. POR FUSIBLE
8	E19 20RD	SEÑAL DEL ATENUADOR DE LUCES DEL TABLERO
9	C57 20DB/GY	MASA DE SENSOR
10	L36 18LG (EXCEPTO JR41 NACIONAL)	INDICADOR DE FAROS ANTINIEBLA TRASEROS
11	L25 20BR (FABRICADO PARA EXPORTACION)	IMPULSOR DE FAROS ANTINIEBLA
11	L44 20VT/RD (EXCEPTO FABRICADO PARA EXPORTACION)	SALIDA DE FAROS ANTINIEBLA DELANTEROS
12	L39 20LB/WT	SALIDA DE CONMUTADOR DE FAROS ANTINIEBLA



LUCES DE MAPAS Y CORTESIA DE TECHO (JR41)

LUCES DE MAPAS Y CORTESIA DE TECHO (JR41) – NEGRO 3 VIAS

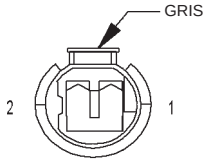
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
A	Z312 20BK	MASA
B	M1 20PK	B(+) PROT. POR FUSIBLE
C	M2 20YL	IMPULSOR DE LUCES DE CORTESIA



AIRBAG DEL ACOMPAÑANTE

AIRBAG DEL ACOMPAÑANTE - AMARILLO 4 VIAS

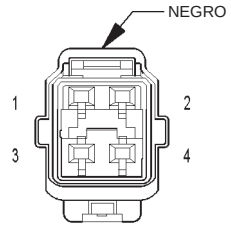
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	R42 20BK/YL	LINEA 1 DE CEBO ELECTRICO 1 DEL ACOMPAÑANTE
2	R44 20DG/YL	LINEA 2 DE CEBO ELECTRICO 1 DEL ACOMPAÑANTE
3	R62 20OR/YL	LINEA 1 DE CEBO ELECTRICO 2 DEL ACOMPAÑANTE
4	R64 20TN/YL	LINEA 2 DE CEBO ELECTRICO 2 DEL ACOMPAÑANTE



CONMUTADOR DE CILINDRO DE CERRADURA DEL ACOMPAÑANTE (JR41) (VTSS)

CONMUTADOR DE CILINDRO DE CERRADURA DEL ACOMPAÑANTE (JR41) (VTSS) – GRIS 2 VIAS

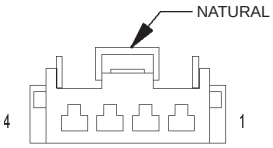
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	G72 20DG/OR	CIRC. MUX DE CONMUTADOR DE CILINDRO DE CERRADURA DEL ACOMPAÑANTE
2	M1 20PK	B(+) PROT. POR FUSIBLE



MOTOR DE CERRADURA DE PUERTA DEL ACOMPAÑANTE/ CONMUTADOR DE PUERTA ENTREABIERTA

MOTOR DE CERRADURA DE PUERTA DEL ACOMPAÑANTE/CONMUTADOR DE PUERTA ENTREABIERTA - NEGRO 4 VIAS

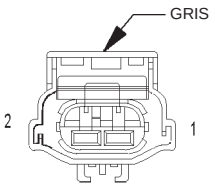
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	G74 20TN/RD	DETECCION DE CONMUTADOR DE PUERTA DEL ACOMPAÑANTE ENTREABIERTA
2	Z315 18BK (JR27)	MASA
2	Z242 18BK (JR41)	MASA
3	P178 18PK/LB	SALIDA DEL RELE DE DESBLOQUEO DEL ACOMPAÑANTE
4	P176 18PK/BK	SALIDA DEL RELE DE BLOQUEO DEL ACOMPAÑANTE



CONMUTADOR DE CERRADURA DE PUERTA DEL ACOMPAÑANTE

CONMUTADOR DE CERRADURA DE PUERTA DEL ACOMPAÑANTE – NATURAL 4 VIAS

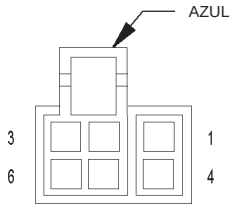
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	M1 20PK	B(+) PROT. POR FUSIBLE
2	F20 20WT	SALIDA (RUN) DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE
3	Z315 20BK	MASA
4	P96 20WT/LG	CIRC. MUX DE CONMUTADOR DE PUERTA DEL ACOMPAÑANTE



MOTOR DE ELEVALUNA ELECTRICO DEL ACOMPAÑANTE

MOTOR DE ELEVALUNA ELECTRICO DEL ACOMPAÑANTE – GRIS CLARO DE 2 VIAS

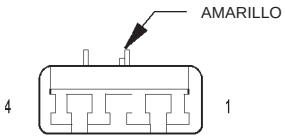
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	Q22 14VT (JR27)	IMPULSOR DE VENTANILLA DELANTERA DERECHA (ABAJO)
1	Q22 16VT (JR41)	IMPULSOR DE VENTANILLA DELANTERA DERECHA (ABAJO)
2	Q12 14BR (JR27)	IMPULSOR DE VENTANILLA DELANTERA IZQUIERDA (ARRIBA)
2	Q12 16BR (JR41)	IMPULSOR DE VENTANILLA DELANTERA IZQUIERDA (ARRIBA)



CONMUTADOR DE ELEVALUNAS ELECTRICOS DEL ACOMPAÑANTE

CONMUTADOR DE ELEVALUNAS ELECTRICOS DEL ACOMPAÑANTE – AZUL 6 VIAS

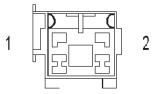
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	Q22 14VT (JR27)	IMPULSOR DE VENTANILLA DELANTERA DERECHA (ABAJO)
1	Q22 16VT (JR41)	IMPULSOR DE VENTANILLA DELANTERA DERECHA (ABAJO)
2	Q16 14BR/WT	VENTANILLA DELANTERA DERECHA ARRIBA DE CONMUTADOR MAESTRO
3	-	-
4	Q26 14VT/WT	VENTANILLA DELANTERA DERECHA ABAJO DE CONMUTADOR MAESTRO
5	Q12 14BR (JR27)	IMPULSOR DE VENTANILLA DELANTERA DERECHA (ARRIBA)
5	Q12 16BR (JR41)	IMPULSOR DE VENTANILLA DELANTERA DERECHA (ARRIBA)
6	F21 14TN (JR27)	SALIDA (RUN) DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE
6	Q1 14YL (JR41)	ALIMENTACION DE CONMUTADOR DE ELEVALUNAS ELECTRICOS



TENSOR DE CINTURON DE SEGURIDAD DEL ACOMPAÑANTE (JR27)

TENSOR DE CINTURON DE SEGURIDAD DEL ACOMPAÑANTE (JR27) – AMARILLO 4 VIAS

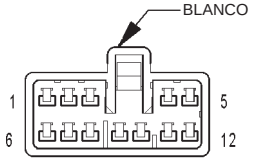
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	-	-
2	-	-
3	R54 20LB/YL	LINEA 2 DE TENSOR DE CINTURON DE SEGURIDAD DEL ACOMPAÑANTE
4	R56 20LB/DG	LINEA 1 DE TENSOR DE CINTURON DE SEGURIDAD DEL ACOMPAÑANTE



TENSOR DE CINTURON DE SEGURIDAD DEL ACOMPAÑANTE (JR41)

TENSOR DE CINTURON DE SEGURIDAD DEL ACOMPAÑANTE (JR41) - 2 VIAS

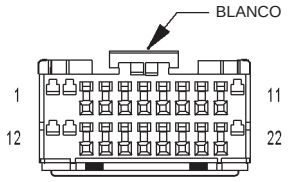
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	R54 18LB/YL	LINEA 2 DE TENSOR DE CINTURON DE SEGURIDAD DEL ACOMPAÑANTE
2	R56 18LB/DG	LINEA 1 DE TENSOR DE CINTURON DE SEGURIDAD DEL ACOMPAÑANTE



AMPLIFICADOR DE POTENCIA - C1 (JR27 PREMIUM)

AMPLIFICADOR DE POTENCIA - C1 (JR27 PREMIUM) – BLANCO 12 VIAS

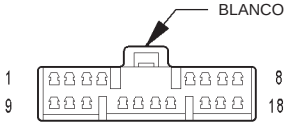
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	X82 18LB/VT	(+) DE ALTAVOZ DELANTERO DERECHO AMPLIFICADO
2	X87 18LG/VT	(+) DE ALTAVOZ DE PUERTA IZQUIERDA AMPLIFICADO
3	X92 18TN/BK	(-) DE ALTAVOZ TRASERO DERECHO AMPLIFICADO
4	X86 18OR/RD	(+) DE ALTAVOZ DERECHO DEL TABLERO DE INSTRUMENTOS AMPLIFICADO
5	X83 18YL/RD	(+) DE ALTAVOZ IZQUIERDO DEL TABLERO DE INSTRUMENTOS AMPLIFICADO
6	X80 18LB/BK	(+) DE ALTAVOZ DE PUERTA DERECHA AMPLIFICADO
7	X85 18LG/BK	(-) DE ALTAVOZ DE PUERTA IZQUIERDA AMPLIFICADO
8	X94 18TN/VT	(+) DE ALTAVOZ TRASERO DERECHO AMPLIFICADO
9	X93 18WT/RD	(+) DE ALTAVOZ TRASERO IZQUIERDO AMPLIFICADO
10	X91 18 WT/BK	(-) DE ALTAVOZ TRASERO IZQUIERDO AMPLIFICADO
11	X84 18OR/BK	(-) DE ALTAVOZ DERECHO DEL TABLERO DE INSTRUMENTOS AMPLIFICADO
12	X81 18YL/BK	(-) DE ALTAVOZ IZQUIERDO DEL TABLERO DE INSTRUMENTOS AMPLIFICADO



AMPLIFICADOR DE POTEN-
CIA C1 (JR41 PREMIUM)

AMPLIFICADOR DE POTENCIA - C1 (JR41 PREMIUM) BLANCO DE 22 VIAS

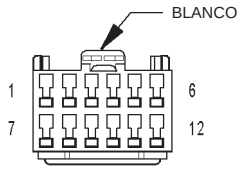
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	F75 16VT	B(+) PROT. POR FUSIBLE
2	Z115 16BK/RD	MASA
3	X60 18DG/RD	SALIDA DE 12V DE LA RADIO
4	X54 18VT	(+) DE ALTAVOZ DELANTERO DERECHO
5	X53 18DG	(+) DE ALTAVOZ DELANTERO IZQUIERDO
6	X52 18DB/WT	(+) DE ALTAVOZ TRASERO DERECHO
7	X51 18BR/YL	(+) DE ALTAVOZ TRASERO IZQUIERDO
8	-	-
9	-	-
10	X93 18WT/RD	(+) DE ALTAVOZ TRASERO IZQUIERDO AMPLIFICADO
11	X94 18TN/VT	(+) DE ALTAVOZ TRASERO DERECHO AMPLIFICADO
12	F75 16VT	B(+) PROT. POR FUSIBLE
13	Z126 16BK/LG	MASA
14	-	-
15	X56 18DB/RD	(-) DE ALTAVOZ DELANTERO DERECHO
16	X55 18BR/RD	(-) DE ALTAVOZ DELANTERO IZQUIERDO
17	X58 18DB/OR	(-) DE ALTAVOZ TRASERO DERECHO
18	X57 18BR/LB	(-) DE ALTAVOZ TRASERO IZQUIERDO
19	-	-
20	-	-
21	X91 18WT/BK	(-) DE ALTAVOZ TRASERO IZQUIERDO AMPLIFICADO
22	X92 18TN/BK	(-) DE ALTAVOZ TRASERO DERECHO AMPLIFICADO



AMPLIFICADOR DE POTEN-
CIA C2 (JR27 PREMIUM)

AMPLIFICADOR DE POTENCIA C2 (JR27 PREMIUM) – BLANCO DE 18 VIAS

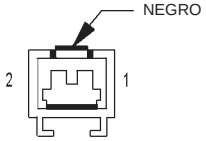
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	F75 16VT	B(+) PROT. POR FUSIBLE
2	-	-
3	-	-
4	-	-
5	X52 18DB/WT	(+) DE ALTAVOZ TRASERO DERECHO
6	X51 18BR/YL	(+) DE ALTAVOZ TRASERO IZQUIERDO
7	X54 18VT	(+) DE ALTAVOZ DELANTERO DERECHO
8	X53 18DG	(+) DE ALTAVOZ DELANTERO IZQUIERDO
9	Z115 16BK/RD	MASA
10	-	-
11	-	-
12	-	-
13	X11 20OR	ECUAL. DE TOPE BAJO DE AUDIO
14	X60 18DG/RD	SALIDA DE 12V DE LA RADIO
15	X58 18DB/OR	(-) DE ALTAVOZ TRASERO DERECHO
16	X57 18BR/LB	(-) DE ALTAVOZ TRASERO IZQUIERDO
17	X56 18DB/RD	(-) DE ALTAVOZ DELANTERO DERECHO
18	X55 18BR/RD	(-) DE ALTAVOZ DELANTERO IZQUIERDO



AMPLIFICADOR DE POTENCIA C2 (JR41 PREMIUM)

AMPLIFICADOR DE POTENCIA – C2 (JR41 PREMIUM) – BLANCO DE 12 VIAS

CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	X87 18LG/VT	(+) DE ALTAVOZ DELANTERO IZQUIERDO AMPLIFICADO
2	X82 18LB/VT	(+) DE ALTAVOZ DELANTERO DERECHO AMPLIFICADO
3	X83 18YL/RD	(+) DE ALTAVOZ IZQUIERDO DEL TABLERO DE INSTRUMENTOS AMPLIFICADO
4	X86 18OR/RD	(+) DE ALTAVOZ DERECHO DEL TABLERO DE INSTRUMENTOS AMPLIFICADO
5	-	-
6	-	-
7	X85 18LG/DG	(-) DE ALTAVOZ DELANTERO IZQUIERDO AMPLIFICADO
8	X80 18LB/BK	(-) DE ALTAVOZ DELANTERO DERECHO AMPLIFICADO
9	X81 18YL/BK	(-) DE ALTAVOZ IZQUIERDO DEL TABLERO DE INSTRUMENTOS AMPLIFICADO
10	X84 18OR/BK	(-) DE ALTAVOZ DERECHO DEL TABLERO DE INSTRUMENTOS AMPLIFICADO
11	-	-
12	-	-

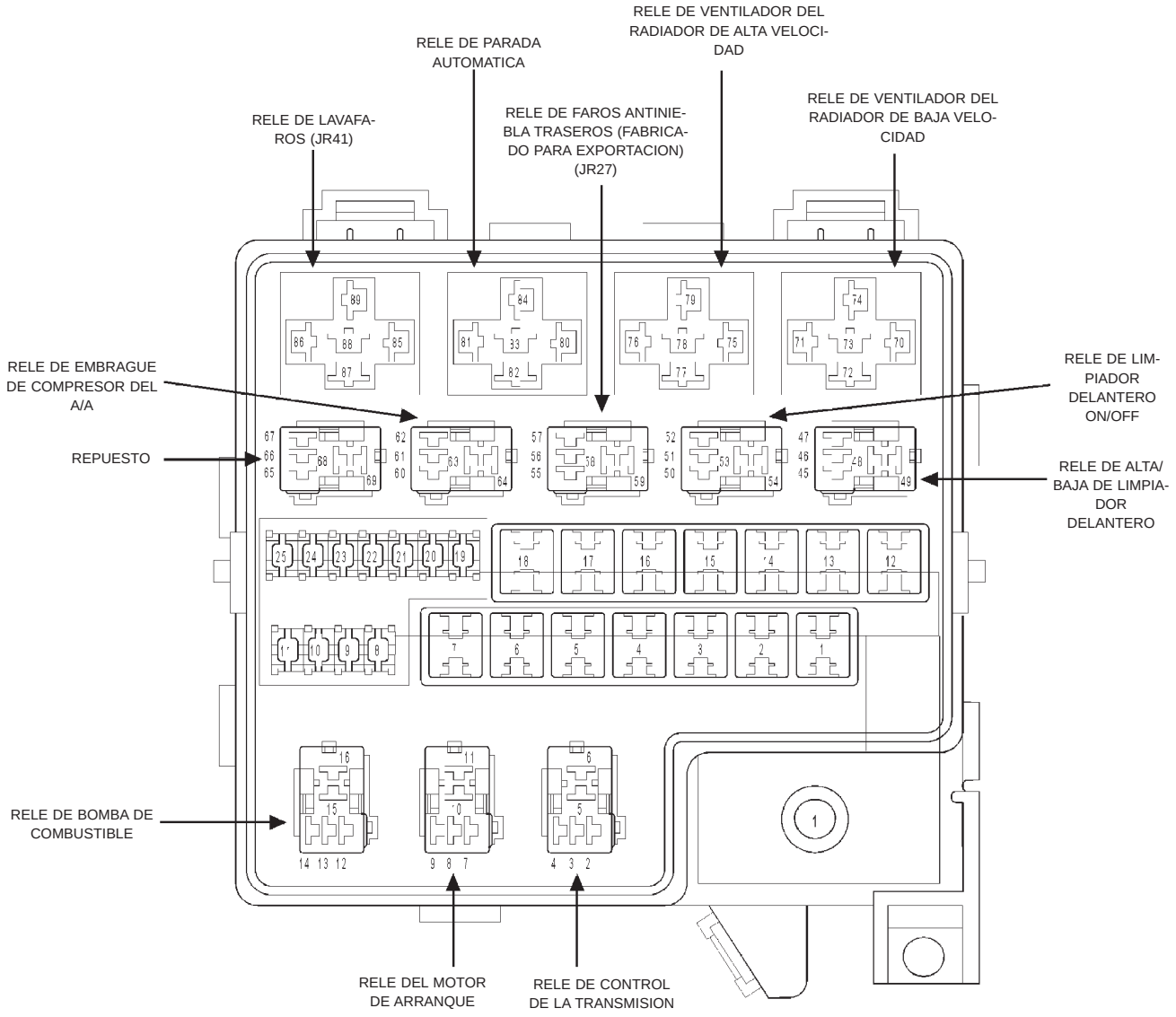


ANTENA AUTOMATICA (FABRICADO PARA EXPORTACION)

ANTENA AUTOMATICA (FABRICADO PARA EXPORTACION) - NEGRO 2 VIAS

CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	M1 18PK	B(+) PROT. POR FUSIBLE
2	X60 20DG/RD	SALIDA DE 12V DE LA RADIO

CENTRO DE DISTRIBUCION DE TENSION



FUSIBLES (PDC)

FUSIBLE Nº	AMPERIOS	CIRCUITO PROT. POR FUSIBLE	FUNCION
1	40A	A2 12PK/BK	B(+) PROT. POR FUSIBLE
2	20A	F30 16RD	B(+) PROT. POR FUSIBLE
3	30A	A53 14RD/YL (JR41 FABRICADO PARA EXPORTACION)	B(+) PROT. POR FUSIBLE
4	40A	A3 12RD/WT	B(+) PROT. POR FUSIBLE
5	-	REPUESTO	B(+) PROT. POR FUSIBLE
6	40A	A4 12BK/PK	B(+) PROT. POR FUSIBLE
7	-	REPUESTO	B(+) PROT. POR FUSIBLE
8	20A	A1 16RD	B(+) PROT. POR FUSIBLE
9	20A	A24 16BK (EATX)	B(+) PROT. POR FUSIBLE
10	10A	A51 20RD/WT	B(+) PROT. POR FUSIBLE
11	20A	A7 16RD/BK	B(+) PROT. POR FUSIBLE
12	40A	A16 12RD/LG	B(+) PROT. POR FUSIBLE
13	20A	P86 16PK/BK (JR41 FABRICADO PARA EXPORTACION)	B(+) PROT. POR FUSIBLE
14	30A	A14 14RD/TN	B(+) PROT. POR FUSIBLE
15	40A	A10 12RD/DG	B(+) PROT. POR FUSIBLE
16	40A	A13 12PK/WT	B(+) PROT. POR FUSIBLE
17	40A	A25 12DB (JR27)	B(+) PROT. POR FUSIBLE
18	40A	A5 12RD/GY	B(+) PROT. POR FUSIBLE
19	20A	A45 18BR (JR27)	B(+) PROT. POR FUSIBLE
20	20A	A15 16PK	B(+) PROT. POR FUSIBLE
21	-	REPUESTO	B(+) PROT. POR FUSIBLE
22	20A	A20 12RD/DB	B(+) PROT. POR FUSIBLE
23	20A	F12 18DB/WT (JR27)	SALIDA (RUN-START) DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE
23	10A	F12 18DB/WT (JR41)	SALIDA (RUN-START) DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE
24	20A	F42 16DG/LG	SALIDA DE RELE DE PARADA AUTOMATICA PROT. POR FUSIBLE
25	20A	F142 16OR/DG	SALIDA DE RELE DE PARADA AUTOMATICA PROT. POR FUSIBLE

RELE DE ALTA/BAJA DE LIMPIADOR DELANTERO

CAV.	CIRCUITO	FUNCION
45	V16 20VT/PK	CONTROL DE RELE DE ALTA/BAJA DE LIMPIADOR DELANTERO
46	V3 14BR/WT	SALIDA DEL RELE DE ALTA Y BAJA VELOCIDAD DE LIMPIADOR DELANTERO
47	F13 20DB	SALIDA (RUN-ACC) DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE
48	V4 14RD/YL	SALIDA DE ALTA VELOCIDAD DEL RELE DE ALTA/BAJA DE LIMPIADOR DELANTERO
49	V5 14DG/VT	RELE DE LIMPIADOR DELANTERO COMUN

RELE DE LIMPIADOR DELANTERO ON/OFF

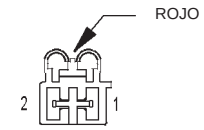
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
50	V14 20RD/VT	CONTROL DE RELE DE LIMPIADOR DELANTERO ON/OFF
51	Z247 16BK	MASA
52	A5 14RD/GY	B(+) PROT. POR FUSIBLE
53	A5 12RD/GY	B(+) PROT. POR FUSIBLE
54	V5 14DG/VT	RELE DE LIMPIADOR DELANTERO COMUN

RELE DE LAVAFAROS (JR41) - 5 VIAS

CAV.	CIRCUITO	FUNCION
85	V58 18BR/YL	CONTROL DE RELE DE LAVAFAROS
86	A53 16RD/YL	B(+) PROT. POR FUSIBLE
87	V53 14RD/YL	SALIDA DE RELE DE LAVAFAROS
88	-	-
89	A53 14RD/YL	B(+) PROT. POR FUSIBLE

RELE DE FAROS ANTINIEBLA TRASEROS (JR27) (FABRICADO PARA EXPORTACION)

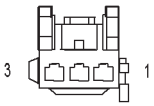
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
55	L36 18LG	CONTROL DE RELE DE FAROS ANTINIEBLA TRASEROS
56	-	-
57	Z247 18BK	MASA
58	L95 18DG/YL	SALIDA DE RELE DE FAROS ANTINIEBLA TRASEROS
59	A7 16RD/BK	B(+) PROT. POR FUSIBLE



MOTOR DE BOMBA DE CAPOTA SERVOASISTIDA (JR27)

MOTOR DE BOMBA DE CAPOTA SERVOASISTIDA (JR27) – ROJO 2 VIAS

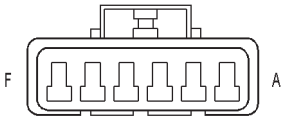
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	P3 12YL	SALIDA DE RELE DE CAPOTA ARRIBA
2	P4 12RD	SALIDA DE RELE DE CAPOTA ABAJO



CONMUTADOR DE CAPOTA SERVOASISTIDA (JR27)

CONMUTADOR DE CAPOTA SERVOASISTIDA (JR27) – 3 VIAS

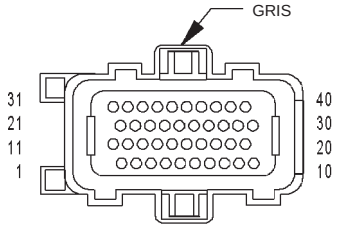
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	F20 20YL/BK	SALIDA (RUN) DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE
2	Z249 20BK	MASA
3	Q31 20WT	CIRC. MUX DE CONMUTADOR DE CAPOTA CONVERTIBLE



RELES DE CAPOTA SER-VOASISTIDA ARRIBA/ABAJO (JR27)

RELES DE CAPOTA SERVOASISTIDA ARRIBA/ABAJO (JR27) – 6 VIAS

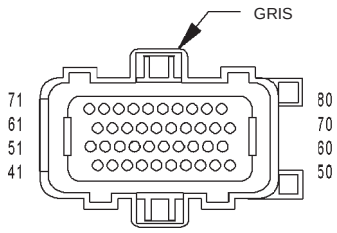
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
A	P6 20RD/WT	CONTROL DE RELE DE CAPOTA ARRIBA
B	P3 12YL	SALIDA DE RELE DE CAPOTA ARRIBA
C	A25 12DB	B(+) PROT. POR FUSIBLE
D	Z253 12BK	MASA
E	P4 12RD	SALIDA DE RELE DE CAPOTA ABAJO
F	P5 20YL/BK	CONTROL DE RELE DE CAPOTA ABAJO



MODULO DE CONTROL DEL MECANISMO DE TRANS-MISION – C1

MODULO C1 DE CONTROL DEL MECANISMO DE TRANSMISION – GRIS 40 VIAS

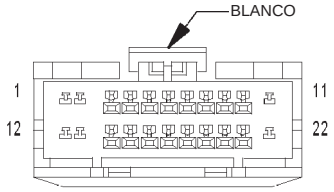
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	K94 16TN/LG (2.7L)	IMPULSOR DE BOBINA SOBRE BUJIA Nº 4
2	K93 16TN/OR (2.7L)	IMPULSOR DE BOBINA SOBRE BUJIA Nº 3
3	K17 16DB/TN (2.0L/2.4L)	IMPULSOR DE BOBINA DE ENCENDIDO Nº 2
3	K92 16TN/PK (2.7L)	IMPULSOR DE BOBINA SOBRE BUJIA Nº 2
4	K96 16TN/LB (2.7L)	IMPULSOR DE BOBINA SOBRE BUJIA Nº 6
5	V32 20YL/RD	ALIMENTACION ELECTRICA DEL CONTROL DE VELOCIDAD
6	A142 14DG/OR	SALIDA DE RELE DE PARADA AUTOMATICA
7	K13 18YL/WT	IMPULSOR DE INYECTOR Nº 3
8	K20 18DG	IMPULSOR DE CAMPO DEL GENERADOR
9	-	-
10	Z108 14BK/TN	MASA
11	K91 16TN/RD (2.7L)	IMPULSOR DE BOBINA SOBRE BUJIA Nº 1
11	K19 16BK/GY (2.0L/2.4L)	IMPULSOR DE BOBINA DE ENCENDIDO Nº 1
12	-	-
13	K11 18WT/DB	IMPULSOR DE INYECTOR Nº 1
14	K58 18BR/DB (2.7L)	IMPULSOR DE INYECTOR Nº 6
15	K38 18GY (2.7L)	IMPULSOR DE INYECTOR Nº 5
16	K14 18LB/BR	IMPULSOR DE INYECTOR Nº 4
17	K12 18TN	IMPULSOR DE INYECTOR Nº 2
18	K79 18OR/RD (2.0L/2.4L)	CONTROL DEL CALEFACTOR DE SENSOR DE OXIGENO 1/1
19	-	-
20	F12 18DB/WT	SALIDA (RUN-START) DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE
21	K95 16TN/DG (2.7L)	IMPULSOR DE BOBINA SOBRE BUJIA Nº 5
22	-	-
23	-	-
24	-	-
25	K42 18DB/LG	SEÑAL DEL SENSOR DE DETONACION
26	K2 20TN/BK	SEÑAL DEL SENSOR DE TEMPERATURA DE REFRIGERANTE DEL MOTOR
27	K127 18DB/OR (2.0L/2.4L)	MASA DE SENSOR DE OXIGENO
27	K127 18DB/LG (2.7L)	MASA DE SENSOR DE OXIGENO
28	-	-
29	K241 20LG/RD (2.7L)	SEÑAL DEL SENSOR DE OXIGENO 2/1
30	K41 20BK/DG	SEÑAL DEL SENSOR DE OXIGENO 1/1
31	K90 20TN	CONTROL DE RELE DE MOTOR DE ARRANQUE DEL MOTOR
32	K24 20GY/BK	SEÑAL DEL SENSOR DE POSICION DEL CIGÜEÑAL
33	K44 20TN/YL	SEÑAL DEL SENSOR DE POSICION DEL ARBOL DE LEVAS
34	K235 20LG/PK (2.7L)	SEÑAL DE SENSOR DE EGR
35	K22 20OR/DB	SEÑAL DEL SENSOR DE POSICION DE MARIPOSA DEL ACELERA-DOR
36	K1 20DG/RD	SEÑAL DEL SENSOR DE MAP
37	K21 20BK/RD	SEÑAL DE TEMPERATURA DE AIRE DE ADMISION
38	-	-
39	K36 18VT/RD (2.7L)	CONTROL DE SOLENOIDE DEL MULTIPLE
40	K35 20GY/YL	CONTROL DE SOLENOIDE DE EGR



MODULO DE CONTROL DEL MECANISMO DE TRANSMISION – C2

MODULO DE CONTROL DEL MECANISMO DE TRANSMISION C2 – GRIS 40 VIAS

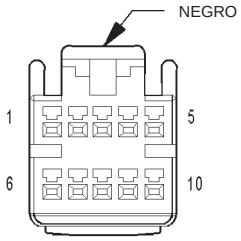
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
41	V37 20PK/LG	SEÑAL DEL CONMUTADOR DE CONTROL DE VELOCIDAD
42	C18 20DB	SEÑAL DE PRESION DEL A/A
43	K4 18BK/LB	MASA DE SENSOR
44	K7 18OR/WT	ALIMENTACION DE 8 VOLTIOS
45	K10 20DB/OR (2.0L/2.4L)	DETECCION DEL CONMUTADOR DE PRESION DE LA DIRECCION
46	A14 14RD/TN	B(+) PROT. POR FUSIBLE
47	Z109 14BK	MASA
48	K40 20BR/WT	IMPULSOR DEL MOTOR DE CONTROL DE AIRE DE RALENTI Nº 3
49	K60 20YL/BK	IMPULSOR DEL MOTOR DE CONTROL DE AIRE DE RALENTI Nº 2
50	Z107 14BK/TN	MASA
51	K141 20TN/WT	SEÑAL DEL SENSOR DE OXIGENO 1/2
52	K25 18VT/LG	SEÑAL DEL SENSOR DE TEMPERATURA AMBIENTE
53	K341 20PK/WT (2.7L) (EATX)	SEÑAL DEL SENSOR DE OXIGENO 2/2
54	-	-
55	C24 20DB/TN	CONTROL DEL RELE DE VENTILADOR DE RADIADOR DE BAJA VELOCIDAD
56	V36 20TN/RD	CONTROL DEL SOLENOIDE DE VACIO DEL CONTROL DE VELOCIDAD
57	K39 20GY/RD	IMPULSOR DEL MOTOR DE CONTROL DE AIRE DE RALENTI Nº 1
58	K59 20VT/BK	IMPULSOR DEL MOTOR DE CONTROL DE AIRE DE RALENTI Nº 4
59	D25 20OR	BUS PCI
60	-	-
61	K6 18VT/WT	ALIMENTACION DE 5 VOLTIOS
62	K29 20WT/PK	DETECCION DEL CONMUTADOR DE FRENO
63	T10 20YL/DG (EATX)	DETECCION DE SOLICITUD DE GESTION DE PAR
64	C28 20DB/OR	CONTROL DE RELE DE EMBRAGUE DEL COMPRESOR DE A/A
65	D21 20PK	TRANSMISION DE SCI
66	G7 18WT/OR	SEÑAL DEL SENSOR DE VELOCIDAD DEL VEHICULO
67	K51 20DB/VT	CONTROL DE RELE DE PARADA AUTOMATICA
68	K52 18PK/BK	CONTROL DE SOLENOIDE DE EMISIONES VOLATILES
69	C27 20DB/PK	CONTROL DE RELE DE VENTILADOR DEL RADIADOR DE ALTA VELOCIDAD
70	K108 18WT/TN	DETECCION DE SOLENOIDE DE EMISIONES VOLATILES
71	K71 20WT/RD (EATX)	SEÑAL DE RPM DE EATX
72	K107 18OR	DETECCION DEL CONMUTADOR DE BOMBA DE DETECCION DE FUGAS
73	-	-
74	K31 20BR/LG	CONTROL DEL RELE DE BOMBA DE COMBUSTIBLE
75	D20 20LG	RECEPCION DE SCI
76	T41 20BK/LB (EATX)	DETECCION DE T41 DEL TRS
77	K106 18WT/DG	CONTROL DEL SOLENOIDE DE BOMBA DE DETECCION DE FUGAS
78	-	-
79	-	-
80	V35 20LG/RD	CONTROL DEL SOLENOIDE DE RESPIRADERO DEL CONTROL DE VELOCIDAD



RADIO - C1

RADIO C1 - BLANCO 22 VIAS

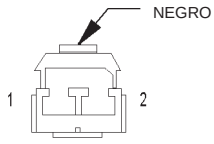
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	-	-
2	X12 18RD/WT	SALIDA (RUN-ACC) DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE
3	E2 18OR/BR	IMPULSOR DE LUCES DE TABLERO
4	-	-
5	-	-
6	-	-
7	X54 18VT	(+) DE ALTAVOZ DE PUERTA DELANTERA DERECHA
8	X56 18DB/RD	(-) DE ALTAVOZ DE PUERTA DELANTERA DERECHA
9	X55 18BR/RD	(-) DE ALTAVOZ DE PUERTA DELANTERA IZQUIERDA
10	X53 18DG	(+) DE ALTAVOZ DE PUERTA DELANTERA IZQUIERDA
11	Z1 18BK	MASA
12	M1 20PK	B(+) PROT. POR FUSIBLE
13	X60 18DG/RD	SALIDA DE 12V DE LA RADIO
14	D25 20VT/YL	BUS PCI
15	-	-
16	-	-
17	-	-
18	X51 18BR/YL	(+) DE ALTAVOZ TRASERO IZQUIERDO
19	X57 18BR/LB	(-) DE ALTAVOZ TRASERO IZQUIERDO
20	X58 18DB/OR	(-) DE ALTAVOZ TRASERO DERECHO
21	X52 18DB/WT	(+) DE ALTAVOZ TRASERO DERECHO
22	-	-



RADIO C2

RADIO C2 - NEGRO 10 VIAS

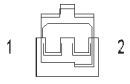
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	X40 24GY/WT	SALIDA DERECHA DE AUDIO
2	Z4 22BK/OR	MASA
3	C235 WT/LB	PROTECTOR DE MASA DE CD
4	D25 22VT/YL	BUS PCI
5	X112 22RD	SALIDA (RUN-ACC) DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO
6	X41 22WT/DG	SALIDA IZQUIERDA DE AUDIO
7	Z140 22BK/OR	MASA
8	-	-
9	E14 22OR/TN	SEÑAL DEL ATENUADOR DE LUCES DEL TABLERO
10	X160 22GY/YL	B(+)



LUZ DE CORTESIA TRA-SERA DE SUELO

LUZ DE CORTESIA TRASERA DE SUELO – NEGRO 2 VIAS

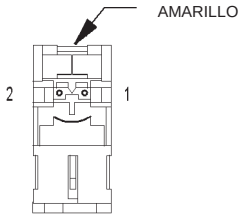
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	M1 18PK	B(+) PROT. POR FUSIBLE
2	M2 18YL	IMPULSOR DE LUCES DE CORTESIA



ACCIONADOR DE PUERTA DE RECIRCULACION

ACCIONADOR DE PUERTA DE RECIRCULACION - 2 VIAS

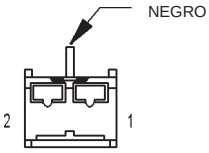
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	C32 20GY/DB	IMPULSOR DE PUERTA DE RECIRCULACION
2	C34 20DB/WT	IMPULSOR DE PUERTA COMUN



AIRBAG DE CORTINA DERECHO (JR41)

AIRBAG DE ASIENTO DERECHO (JR41) - AMARILLO DE 2 VIAS

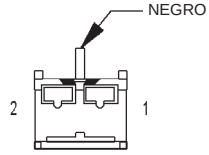
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	R76 20LB/WT	LINEA 2 DE AIRBAG DE CORTINA DERECHO
2	R74 20LB/YL	LINEA 1 DE AIRBAG DE CORTINA DERECHO



ALTAVOZ DE PUERTA DELANTERA DERECHA

ALTAVOZ DE PUERTA DELANTERA DERECHA - NEGRO 2 VIAS

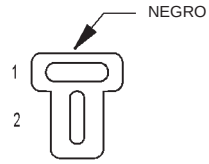
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	X82 18LB/VT (PREMIUM)	(+) DE ALTAVOZ DELANTERO DERECHO AMPLIFICADO
1	X82 18LB/VT (BASICO)	(+) DE ALTAVOZ DELANTERO DERECHO
2	X80 18LB/BK (PREMIUM)	(-) DE ALTAVOZ DELANTERO DERECHO AMPLIFICADO
2	X80 18LB/BK (BASICO)	(-) DE ALTAVOZ DELANTERO DERECHO



ALTAVOZ DELANTERO DERECHO DEL TABLERO DE INSTRUMENTOS (EXCEPTO JR27 PREMIUM)

ALTAVOZ DELANTERO DERECHO DEL TABLERO DE INSTRUMENTOS (EXCEPTO JR27 PREMIUM) – NEGRO 2 VIAS

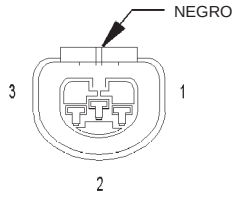
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	X56 18DB/RD (JR27)	(-) DE ALTAVOZ DERECHO DEL TABLERO DE INSTRUMENTOS
1	X84 18OR/BK (JR41)	(-) DE ALTAVOZ DERECHO DEL TABLERO DE INSTRUMENTOS AMPLIFICADO
2	X54 18VT (JR27)	(+) DE ALTAVOZ DERECHO DEL TABLERO DE INSTRUMENTOS
2	X86 18OR/RD (JR41)	(+) DE ALTAVOZ DERECHO DEL TABLERO DE INSTRUMENTOS AMPLIFICADO



ALTAVOZ DELANTERO DERECHO DEL TABLERO DE INSTRUMENTOS (JR27 PREMIUM)

ALTAVOZ DELANTERO DERECHO DEL TABLERO DE INSTRUMENTOS (JR27 PREMIUM) – NEGRO 2 VIAS

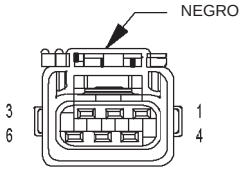
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	X84 18OR/BK	(-) DE ALTAVOZ DERECHO DEL TABLERO DE INSTRUMENTOS AMPLIFICADO
2	X86 18OR/RD	(+) DE ALTAVOZ DERECHO DEL TABLERO DE INSTRUMENTOS AMPLIFICADO



FARO DERECHO (EXCEPTO FABRICADO PARA EXPORTACION)

FARO DERECHO (EXCEPTO FABRICADO PARA EXPORTACION) - NEGRO 3 VIAS

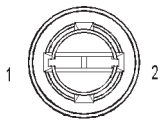
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	L44 18VT/RD	SALIDA DE LUZ DE CRUCE DERECHA PROT. POR FUSIBLE
2	Z142 18BK	MASA
3	L34 18RD/OR	SALIDA DE LUZ DE CARRETERA DERECHA PROT. POR FUSIBLE



MODULO LAVALIER DERECHO (FABRICADO PARA EXPORTACION)

MODULO LAVALIER DERECHO (FABRICADO PARA EXPORTACION) - NEGRO 6 VIAS

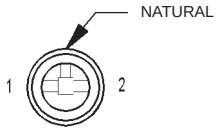
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	Z162 14BK	MASA
2	L101 18RD	SEÑAL DE AJUSTE DE FARO
3	L34 18RD/OR	SALIDA DE LUZ DE CARRETERA DERECHA PROT. POR FUSIBLE
4	L60 16TN	LUZ INTERMITENTE DERECHA
5	L7 18BK/YL (JR27)	SALIDA DEL CONMUTADOR DE FAROS
5	L7 16BK/YL (JR41)	SALIDA DEL CONMUTADOR DE FAROS
6	L44 18VT/RD	SALIDA DE LUZ DE CRUCE DERECHA PROT. POR FUSIBLE



LUZ DE MATRICULA DERECHA (JR27)

LUZ DE MATRICULA DERECHA (JR27) – 2 VIAS

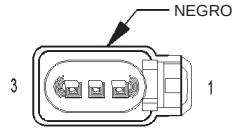
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	L7 18BK/YL	SALIDA DEL CONMUTADOR DE FAROS
2	Z149 18BK	MASA



LUZ DE MATRICULA DERECHA (JR41 FABRICADO PARA EXPORTACION)

LUZ DE MATRICULA DERECHA (JR41 FABRICADO PARA EXPORTACION) – NATURAL 2 VIAS

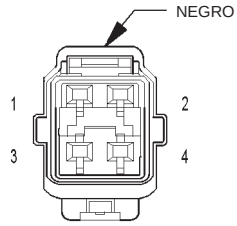
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	L7 18BK/YL	SALIDA DEL CONMUTADOR DE FAROS
2	Z150 18BK	MASA



LUZ DE LUZ INTERMITENTE/ESTACIONAMIENTO DERECHA (EXCEPTO FABRICADO PARA EXPORTACION)

LUZ DE LUZ INTERMITENTE/ESTACIONAMIENTO DERECHA (EXCEPTO FABRICADO PARA EXPORTACION) - NEGRO DE 3 VIAS

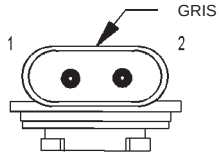
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	L60 16TN	LUZ INTERMITENTE DERECHA
2	L7 18BK/YL (JR27)	SALIDA DEL CONMUTADOR DE FAROS
2	L7 16BK/YL (JR41)	SALIDA DEL CONMUTADOR DE FAROS
3	Z147 18BK	MASA



MOTOR DE CERRADURA DE PUERTA TRASERA DERECHA/CONMUTADOR DE PUERTA ENTREABIERTA (JR41)

MOTOR DE CERRADURA DE PUERTA TRASERA DERECHA/CONMUTADOR DE PUERTA ENTREABIERTA - NEGRO 4 VIAS

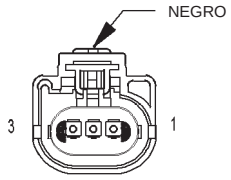
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	G76 20TN/YL	DETECCION DE CONMUTADOR DE PUERTA TRASERA DERECHA ENTREABIERTA
2	Z318 18BK	MASA
3	P182 18PK/DB	SALIDA DE RELE DE DESBLOQUEO DE TRASERA DERECHA
4	P180 18OR/TN	SALIDA DE RELE DE BLOQUEO DE TRASERA DERECHA



FARO ANTINIEBLA TRASERO DERECHO (JR27 FABRICADO PARA EXPORTACION)

FARO ANTINIEBLA TRASERO DERECHO (JR27 FABRICADO PARA EXPORTACION) – GRIS 2 VIAS

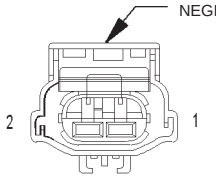
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	Z149 18BK	MASA
2	L36 18LG	SALIDA DE RELE DE FAROS ANTINIEBLA TRASEROS



FARO ANTINIEBLA TRASERO DERECHO (JR41 FABRICADO PARA EXPORTACION)

FARO ANTINIEBLA TRASERO DERECHO (JR41 FABRICADO PARA EXPORTACION) – NEGRO 3 VIAS

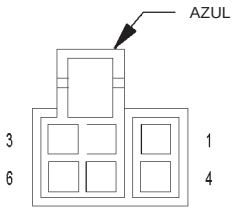
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	Z150 18BK	MASA
2	-	-
3	L36 18LG	SALIDA DE RELE DE FAROS ANTINIEBLA TRASEROS



MOTOR DE ELEVALUNA ELECTRICO TRASERO DERECHO

MOTOR DE ELEVALUNAS ELECTRICO TRASERO DERECHO – NEGRO 2 VIAS

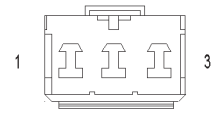
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	Q24 14DG (JR27)	B(+) DE VENTANILLA TRASERA DERECHA ABAJO
1	Q14 14GY (JR41)	B(+) DE VENTANILLA TRASERA DERECHA ARRIBA
2	Q14 14GY (JR27)	B(+) DE VENTANILLA TRASERA DERECHA ARRIBA
2	Q24 14DG (JR41)	B(+) DE VENTANILLA TRASERA DERECHA ABAJO



CONMUTADOR DE ELEVA-LUNAS ELECTRICO TRA-SERO DERECHO (JR41)

CONMUTADOR DE ELEVALUNAS ELECTRICO TRASERO DERECHO (JR41) – AZUL 6 VIAS

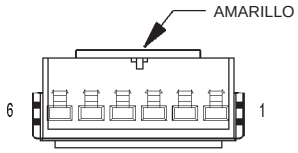
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	Q24 14DG	B(+) DE VENTANILLA TRASERA DERECHA ABAJO
2	Q18 14GY/BK	IMPULSOR DE VENTANILLA TRASERA DERECHA (ARRIBA)
3	-	-
4	Q28 14DG/WT	CONMUTADOR MAESTRO DE VENTANILLA TRASERA DERECHA ABAJO
5	Q14 14GY	B(+) DE VENTANILLA TRASERA DERECHA ARRIBA
6	Q1 14YL	ALIMENTACION DE CONMUTADOR DE ELEVALUNAS ELECTRICOS



ALTAVOZ TRASERO DERE-CHO

ALTAVOZ TRASERO DERECHO - 3 VIAS

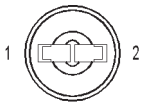
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	X92 18TN/BK (PREMIUM)	(-) DE ALTAVOZ TRASERO DERECHO AMPLIFICADO
1	X92 18TN/BK (BASE)	(-) DE ALTAVOZ TRASERO DERECHO
2	-	-
3	X94 18TN/VT (PREMIUM)	(+) DE ALTAVOZ TRASERO DERECHO AMPLIFICADO
3	X94 18TN/VT (BASICO)	(+) DE ALTAVOZ TRASERO DERECHO



MODULO DE CONTROL DE AIRBAG DE IMPACTO LATE-RAL DERECHO (JR41)

MODULO DE CONTROL DE AIRBAG DE IMPACTO LATERAL DERECHO (JR41) – AMARILLO 6 VIAS

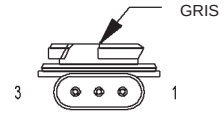
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	F14 20LG/YL	SALIDA (RUN-START) DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE
2	D25 20VT/YL	BUS PCI
3	R74 20LB/YL	LINEA 1 DE AIRBAG DE CORTINA DERECHO
4	R76 20LB/WT	LINEA 2 DE AIRBAG DE CORTINA DERECHO
5	-	-
6	Z135 20BK	MASA



LUZ TRASERA/POSICION LATERAL DERECHA

LUZ TRASERA/POSICION LATERAL DERECHA – 2 VIAS

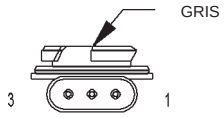
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	Z151 18BK	MASA
2	L7 18BK/YL	SALIDA DEL CONMUTADOR DE FAROS



LUZ TRASERA/STOP DERE-CHA

LUZ TRASERA/STOP DERECHA - GRIS 3 VIAS

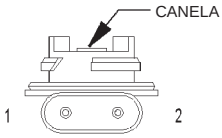
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	Z151 18BK	MASA
2	L7 18BK/YL	SALIDA DEL CONMUTADOR DE FAROS
3	L50 18WT/TN	SALIDA DE CONMUTADOR DE LUZ DE FRENO



LUZ TRASERA/LUZ INTERMITENTE DERECHA (JR41/DODGE)

LUZ TRASERA/LUZ INTERMITENTE DERECHA (JR41/DODGE) – GRIS 3 VIAS

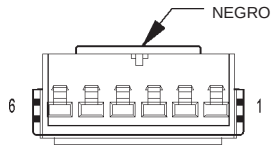
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	Z151 18BK	MASA
2	L7 18BK/YL	SALIDA DEL CONMUTADOR DE FAROS
3	L60 18TN	LUZ INTERMITENTE DERECHA



LUZ INTERMITENTE DERECHA (CHRYSLER/FABRICADO PARA EXPORTACION/JR27)

LUZ INTERMITENTE DERECHA (CHRYSLER/FABRICADO PARA EXPORTACION/JR27) – CANELA 2 VIAS

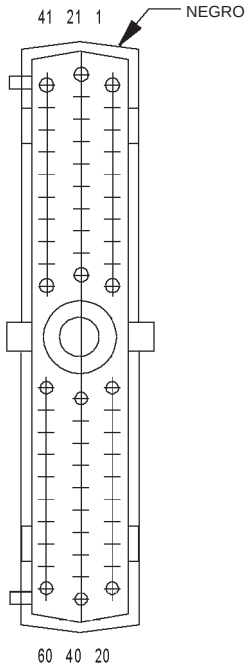
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	L60 18LG	LUZ INTERMITENTE DERECHA
2	Z151 18BK	MASA



MODULO DE INMOVILIZADOR CON LLAVE CENTINELA

MODULO DE INMOVILIZADOR CON LLAVE CENTINELA - NEGRO 6 VIAS

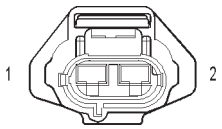
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	-	-
2	D25 20VT/PK	BUS PCI
3	-	-
4	F12 20DB/WT	SALIDA (RUN-START) DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE
5	Z110 20BK	MASA
6	A51 20RD/WT	B(+) PROT. POR FUSIBLE



MODULO DE CONTROL DE LA TRANSMISION

MODULO DE CONTROL DE LA TRANSMISION - NEGRO 60 VIAS

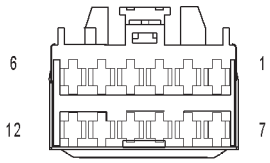
CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	T1 20LG/BK	DETECCION DE T1 DEL TRS
2	-	-
3	T3 18VT	DETECCION DE T3 DEL TRS
4	-	-
5	T5 20LG (AUTOSTICK)	DETECCION DE CONMUTADOR DE CAMBIO ASCENDENTE DE AUTOSTICK
6	K71 20WT/RD	SEÑAL DE RPM DE EATX
7	D21 20PK	TRANSMISION DE SCI
8	A41 16YL	SALIDA DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE (START [ARRANQUE])
9	T9 18OR/BK	DETECCION DEL CONMUTADOR DE PRESION DE SOBREMARCHA
10	T10 20YL/DG	DETECCION DE SOLICITUD DE GESTION DE PAR
11	F11 18RD/WT	SALIDA (OFF-RUN-START) DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE
12	K22 20OR/DB	SEÑAL DEL SENSOR DE POSICION DE MARIPOSA DEL ACELERADOR
13	T13 20DB/BK	MASA DE SENSOR DE VELOCIDAD
14	T14 20LG/WT	SEÑAL DEL SENSOR DE VELOCIDAD DE TRANSMISION
15	T15 20LG	CONTROL DEL RELE DE CONTROL DE LA TRANSMISION
16	T16 16RD	SALIDA DEL RELE DE CONTROL DE LA TRANSMISION
17	T16 16RD	SALIDA DEL RELE DE CONTROL DE LA TRANSMISION
18	-	-
19	T19 18WT	CONTROL DE SOLENOIDE DE 2-4
20	T20 18LB	CONTROL DE SOLENOIDE DE BAJA/MARCHA ATRAS
21	-	-
22	-	-
23	-	-
24	-	-
25	-	-
26	-	-
27	-	-
28	-	-
29	-	-
30	-	-
31	-	-
32	-	-
33	-	-
34	-	-
35	-	-
36	-	-
37	-	-
38	-	-
39	-	-
40	-	-
41	T41 20BK/WT	DETECCION DE T41 DEL TRS
42	T42 18VT/WT	DETECCION DE T42 DEL TRS
43	D25 20VT/YL	BUS PCI
44	T44 20YL (AUTOSTICK)	DETECCION DE CONMUTADOR DE CAMBIO DESCENDENTE DE AUTOSTICK
45	-	-
46	D6 20PK/LB	RECEPCION DE SCI
47	T47 18YL/BK	DETECCION DE CONMUTADOR DE PRESION DE 2-4
48	-	-
49	-	-
50	T50 18DG	DETECCION DE CONMUTADOR DE PRESION DE BAJA/MARCHA ATRAS
51	K4 18BK/LB	MASA DE SENSOR
52	T52 20RD/BK	SEÑAL DEL SENSOR DE VELOCIDAD DE IMPULSION
53	Z112 16BK/YL	MASA
54	T54 18VT/YL	SEÑAL DEL SENSOR DE TEMPERATURA DE LA TRANSMISION
55	-	-
56	A24 16BK	B(+) PROT. POR FUSIBLE
57	Z113 16BK/RD	MASA
58	G7 18WT/OR	SEÑAL DEL SENSOR DE VELOCIDAD DEL VEHICULO
59	T59 18PK	CONTROL DEL SOLENOIDE DE SUBMULTIPLICACION
60	T60 18BR	CONTROL DEL SOLENOIDE DE SOBREMARCHA



CONMUTADOR DE NIVEL DE LIQUIDO LAVADOR

CONMUTADOR DE NIVEL DE LIQUIDO LAVADOR – 2 VIAS

CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	Z261 20BK	MASA
2	G29 20BK/TN	DETECCION DE CONMUTADOR DE LIQUIDO LAVADOR



CONJUNTO DE RELES DE BAJADA DE VENTANILLAS (JR27)

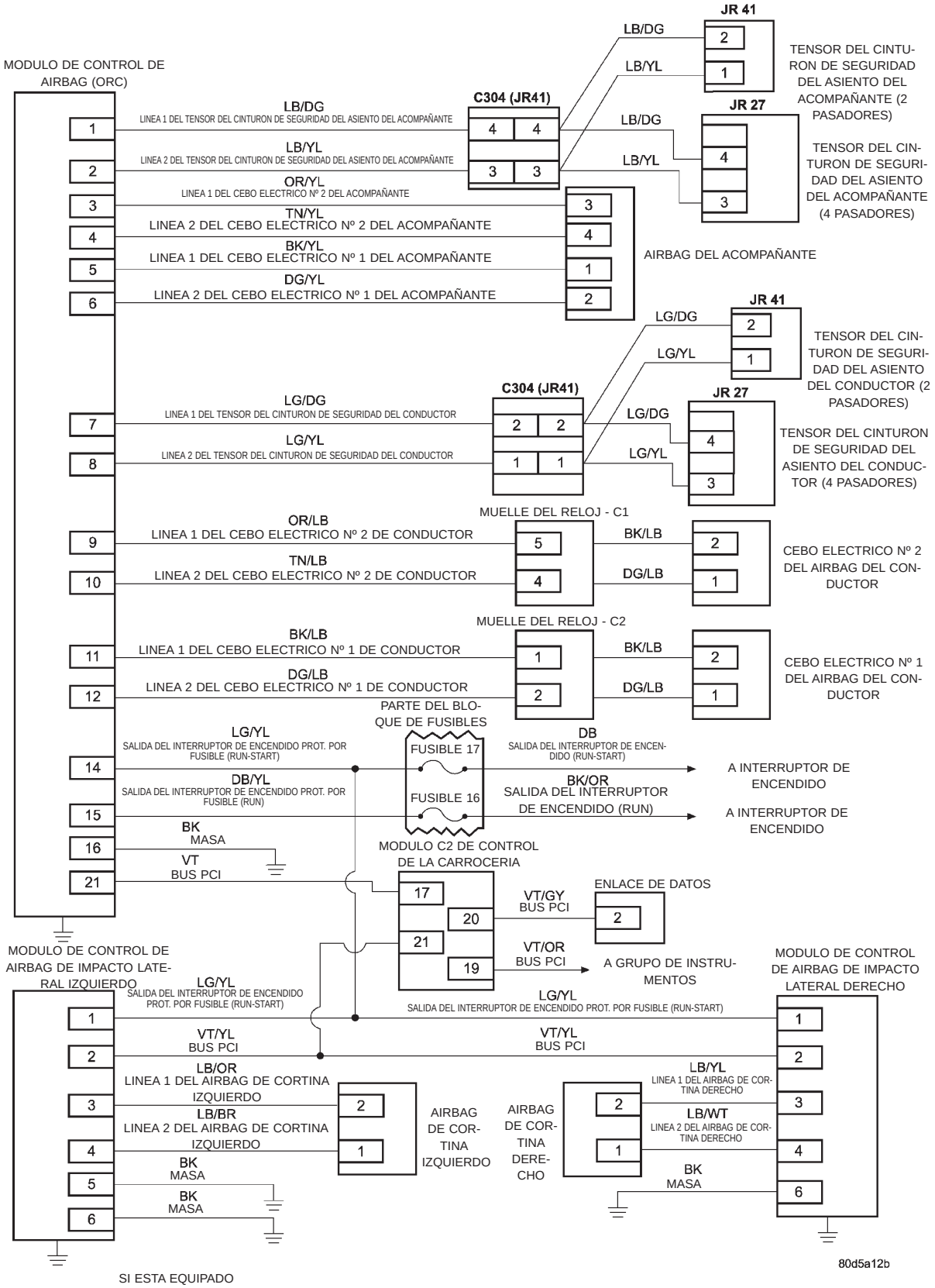
CONJUNTO DE RELES DE BAJADA DE VENTANILLAS (JR27) – 12 VIAS

CAV.	CIRCUITO	FUNCION
1	Q19 14OR/WT	CONMUTADOR MAESTRO DE VENTANILLA DELANTERA IZQUIERDA ABAJO
2	Q290 14LG	CONMUTADOR MAESTRO DE VENTANILLA TRASERA IZQUIERDA ABAJO
3	Q38 14PK	CONMUTADOR MAESTRO DE VENTANILLA DELANTERA DERECHA (ABAJO)
4	Q32 14VT	CONMUTADOR MAESTRO DE VENTANILLA TRASERA DERECHA (ABAJO)
5	F20 20WT	SALIDA (RUN) DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE
6	Q37 20RD/WT	CONTROL DE RELES DE BAJADA DE VENTANILLAS
7	Q21 14WT	IMPULSOR DE VENTANILLA DELANTERA IZQUIERDA (ABAJO)
8	Q27 14RD/BK	IMPULSOR DE VENTANILLA TRASERA IZQUIERDA (ABAJO)
9	Q26 14VT/WT	IMPULSOR DE VENTANILLA DELANTERA DERECHA (ABAJO)
10	Q28 14DG/WT	DELANTERA DERECHA (ABAJO) DE RELE DE BAJADA DE VENTANILLAS
11	F21 14TN	SALIDA (RUN) DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE
12	F21 14TN	SALIDA (RUN) DEL INTERRUPTOR DE ENCENDIDO PROT. POR FUSIBLE

NOTAS

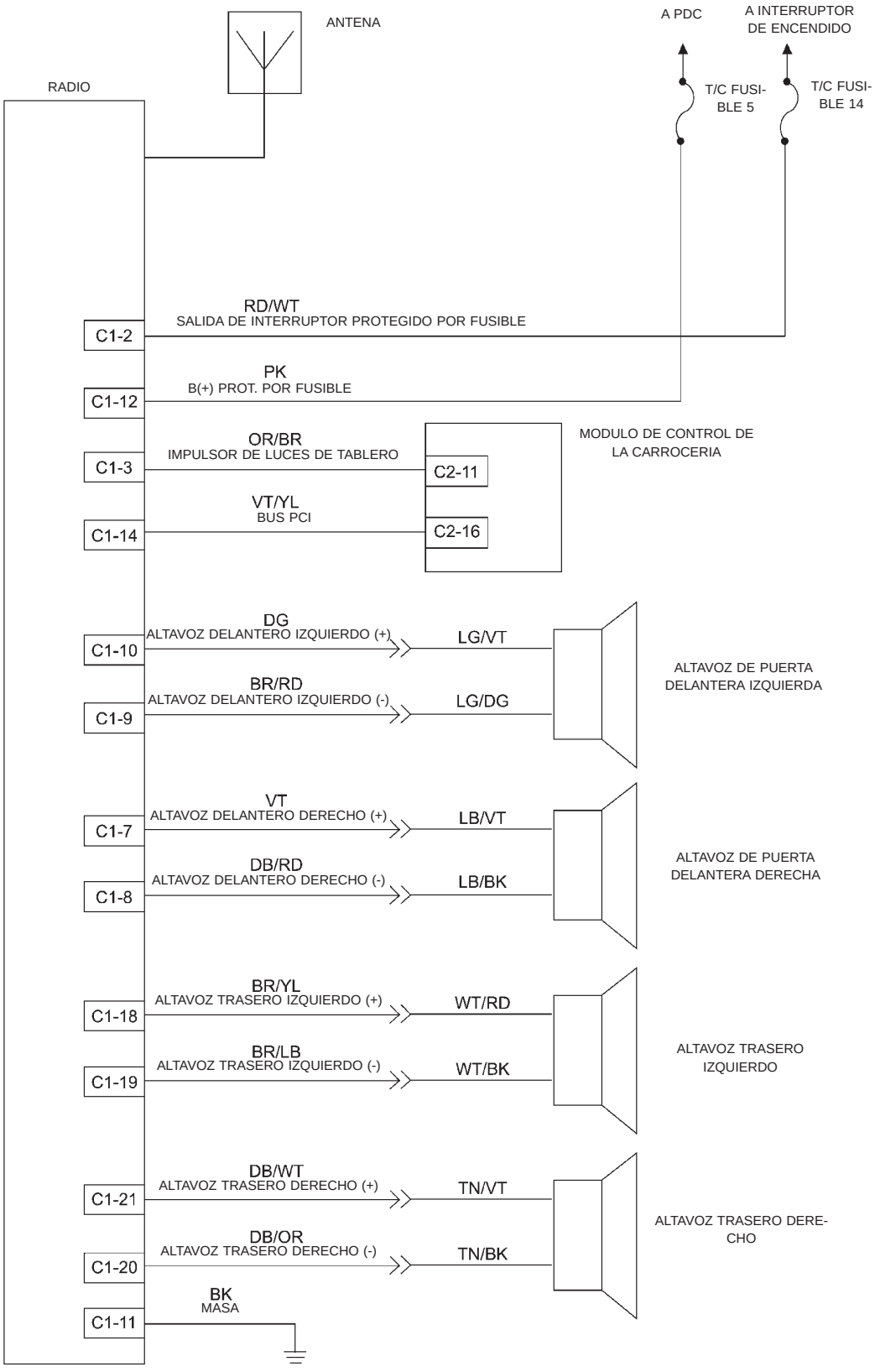
10.0 DIAGRAMAS ESQUEMATICOS

10.1 SISTEMAS DE AIRBAG

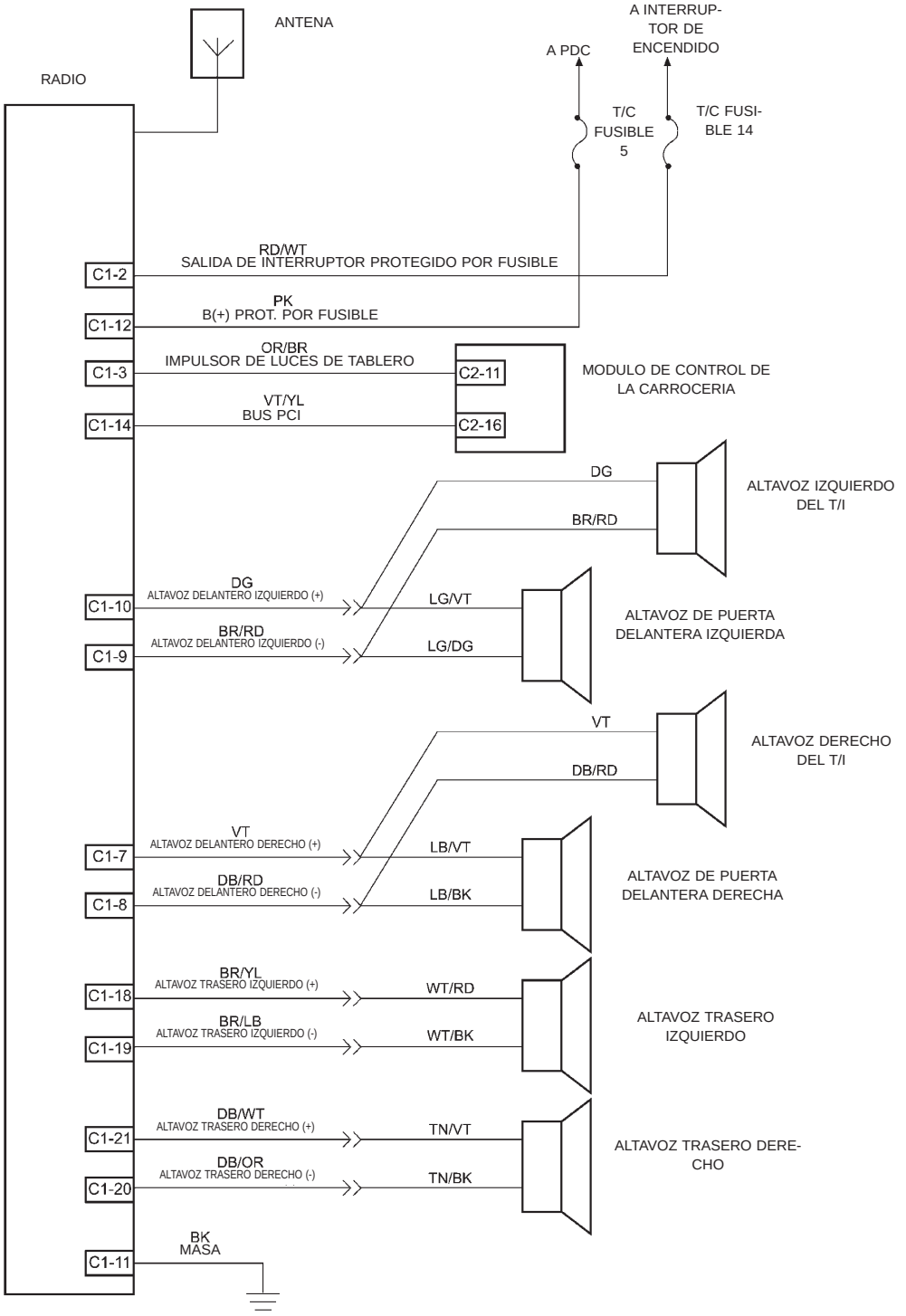


10.2 SISTEMA DE AUDIO

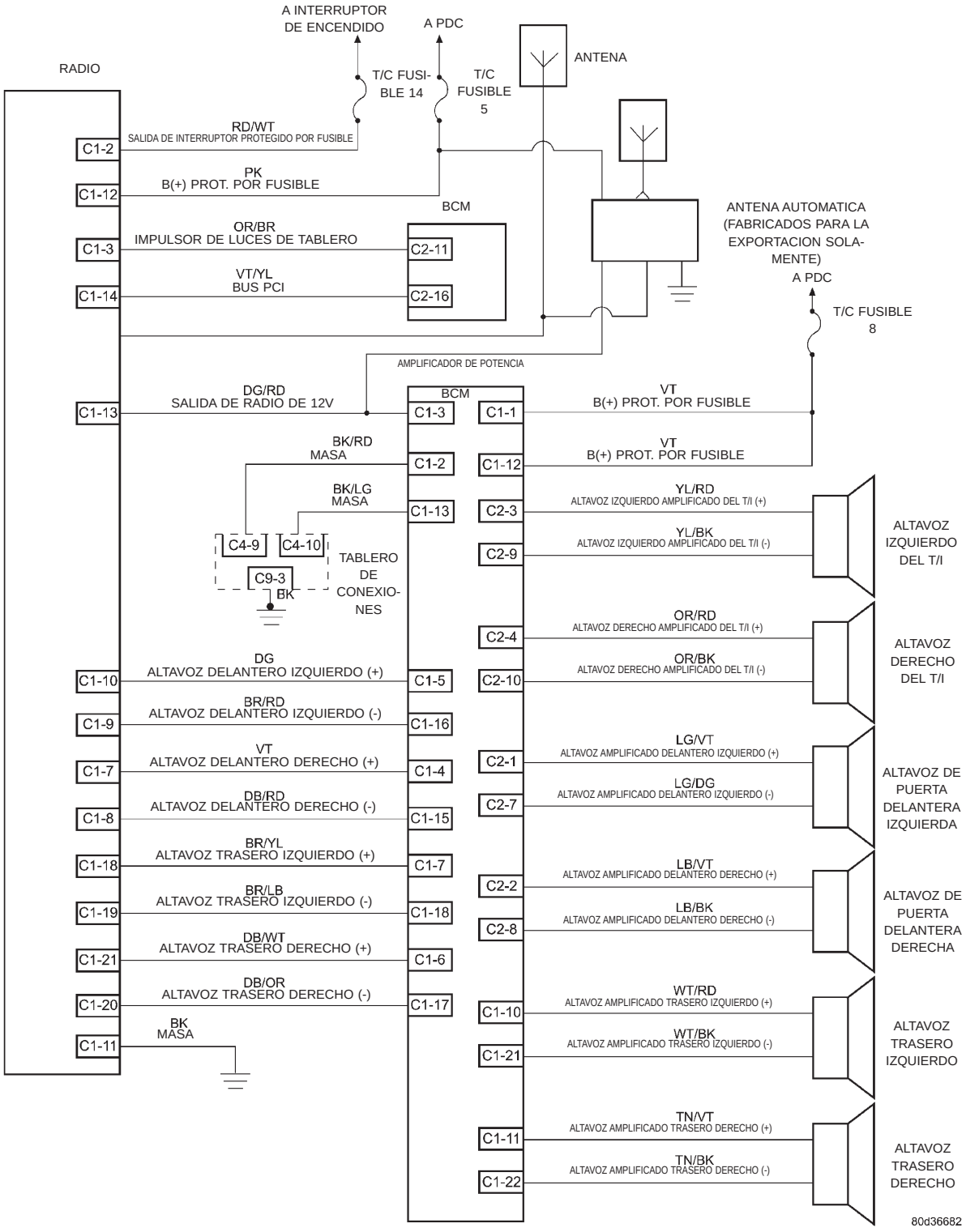
10.2.1 RADIO BASICA - JR41



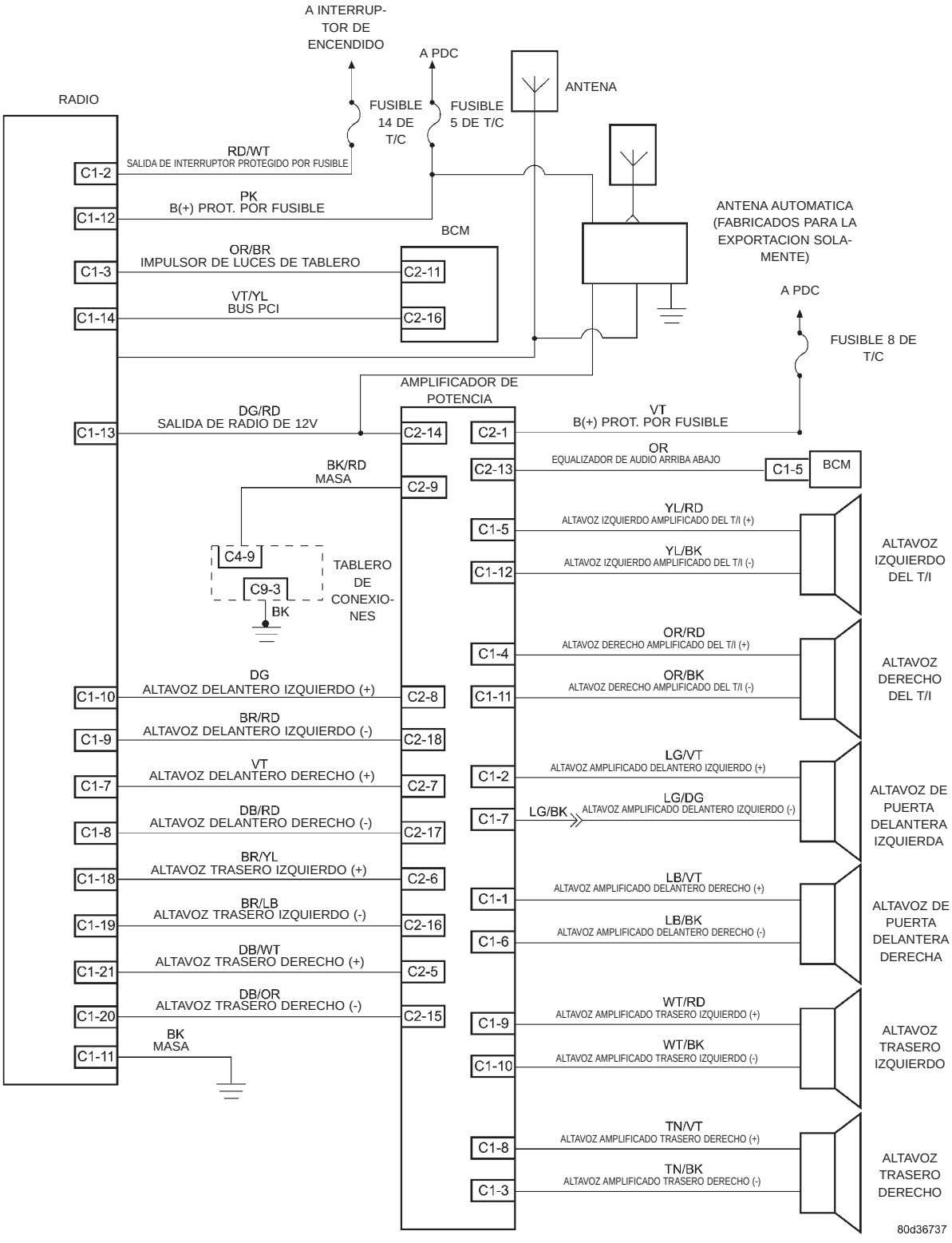
10.2.2 RADIO BASICA - JR27



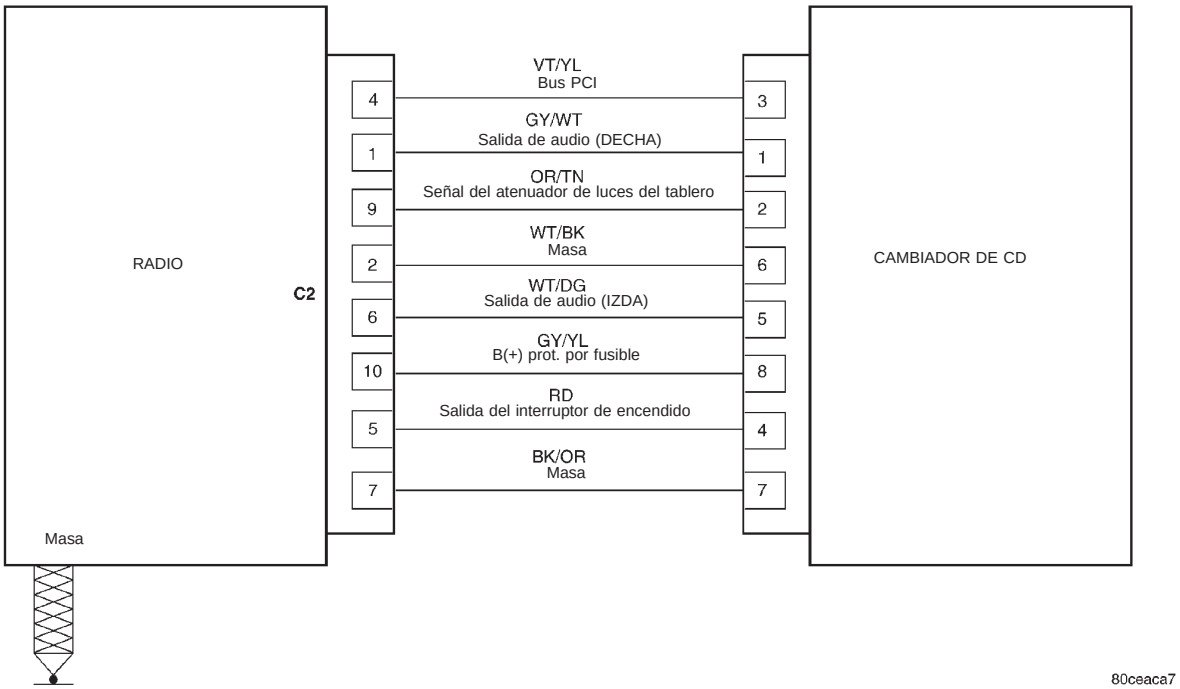
10.2 SISTEMA DE AUDIO (Continuación)
10.2.3 SISTEMA PREMIUM - JR41



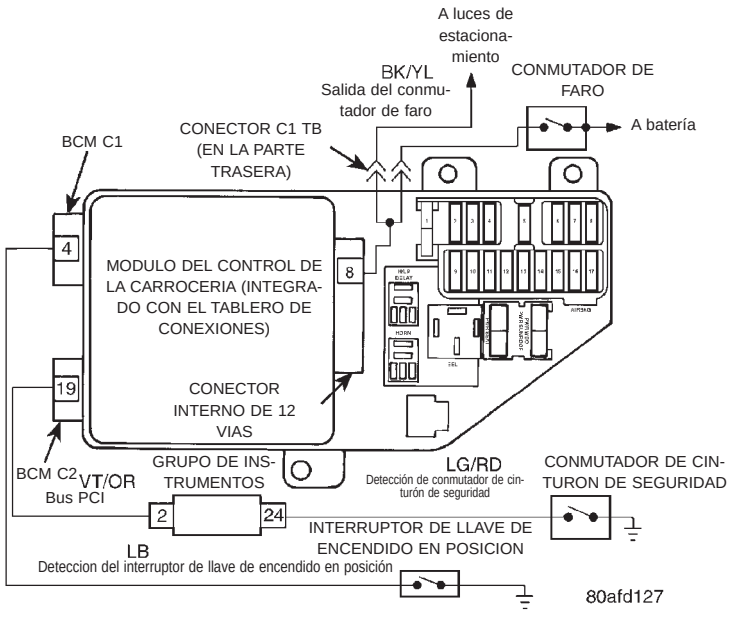
10.2.4 SISTEMA PREMIUM - JR27



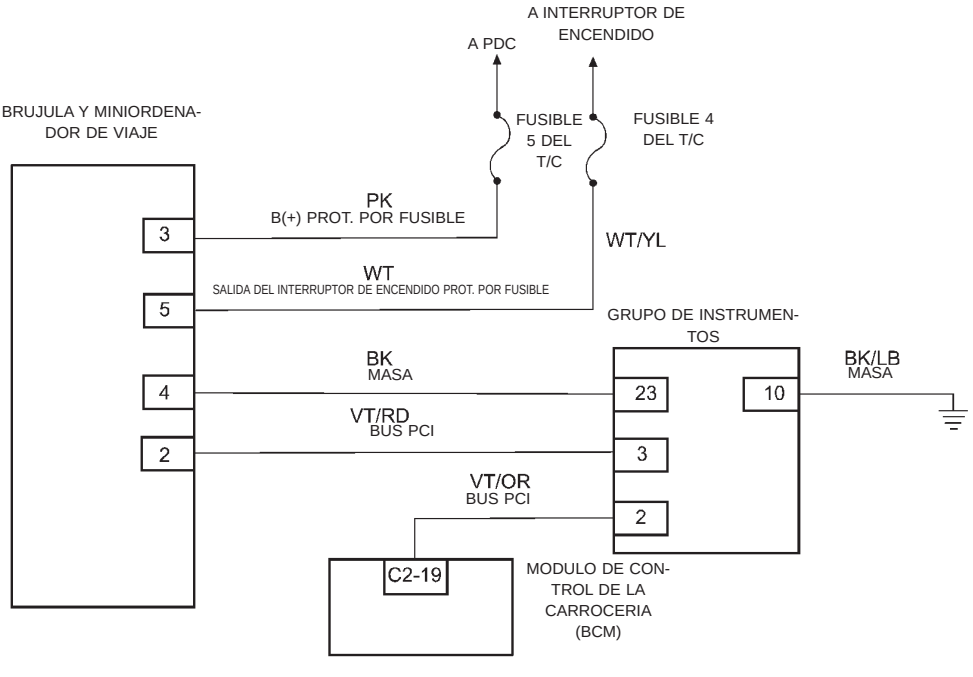
10.2 SISTEMA DE AUDIO (Continuación)
10.2.5 CAMBIADOR DE CD



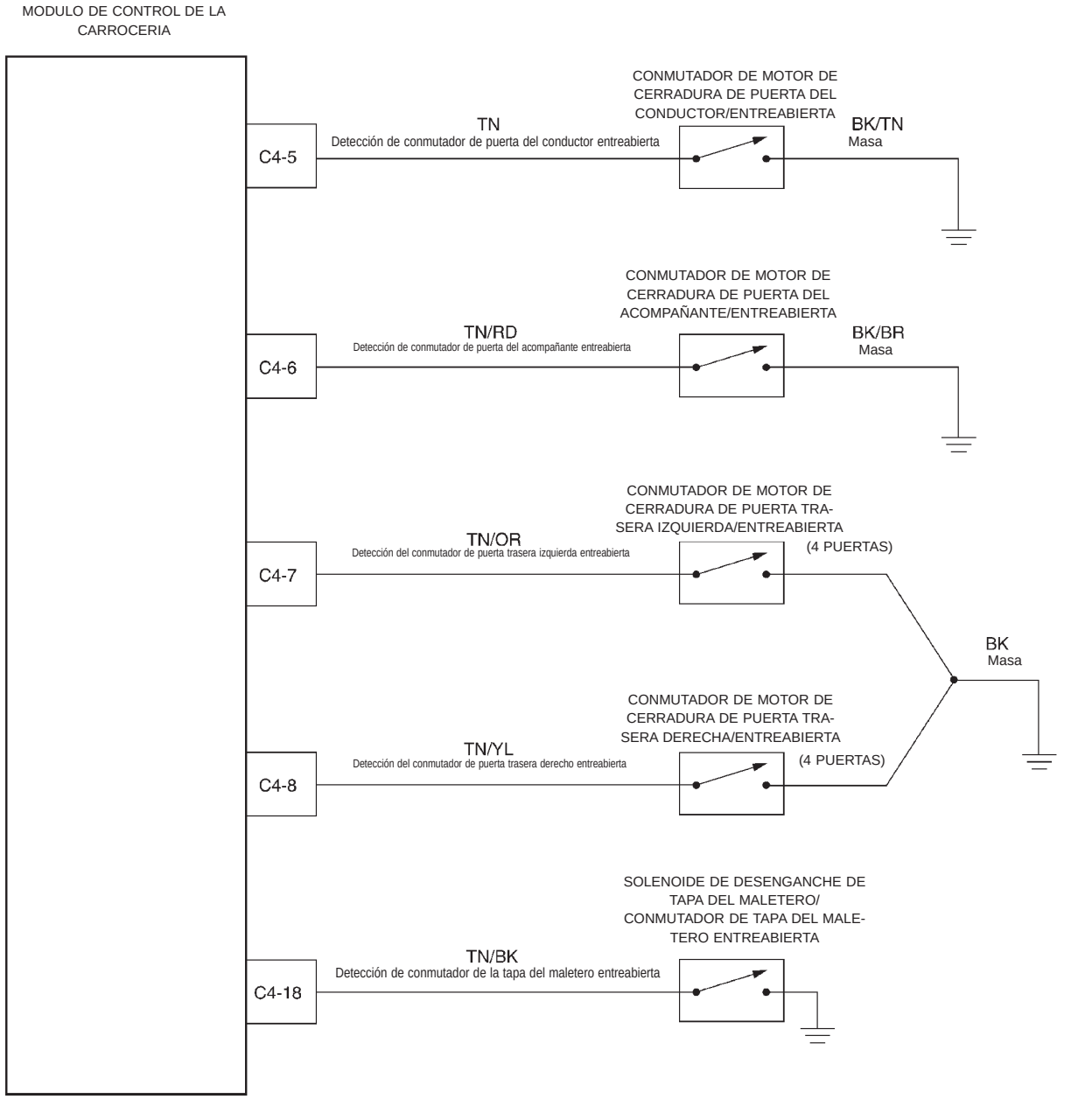
10.3 SISTEMA DE TIMBRE



10.4 BRUJULA Y MINIORDENADOR DE VIAJE (CMTC)

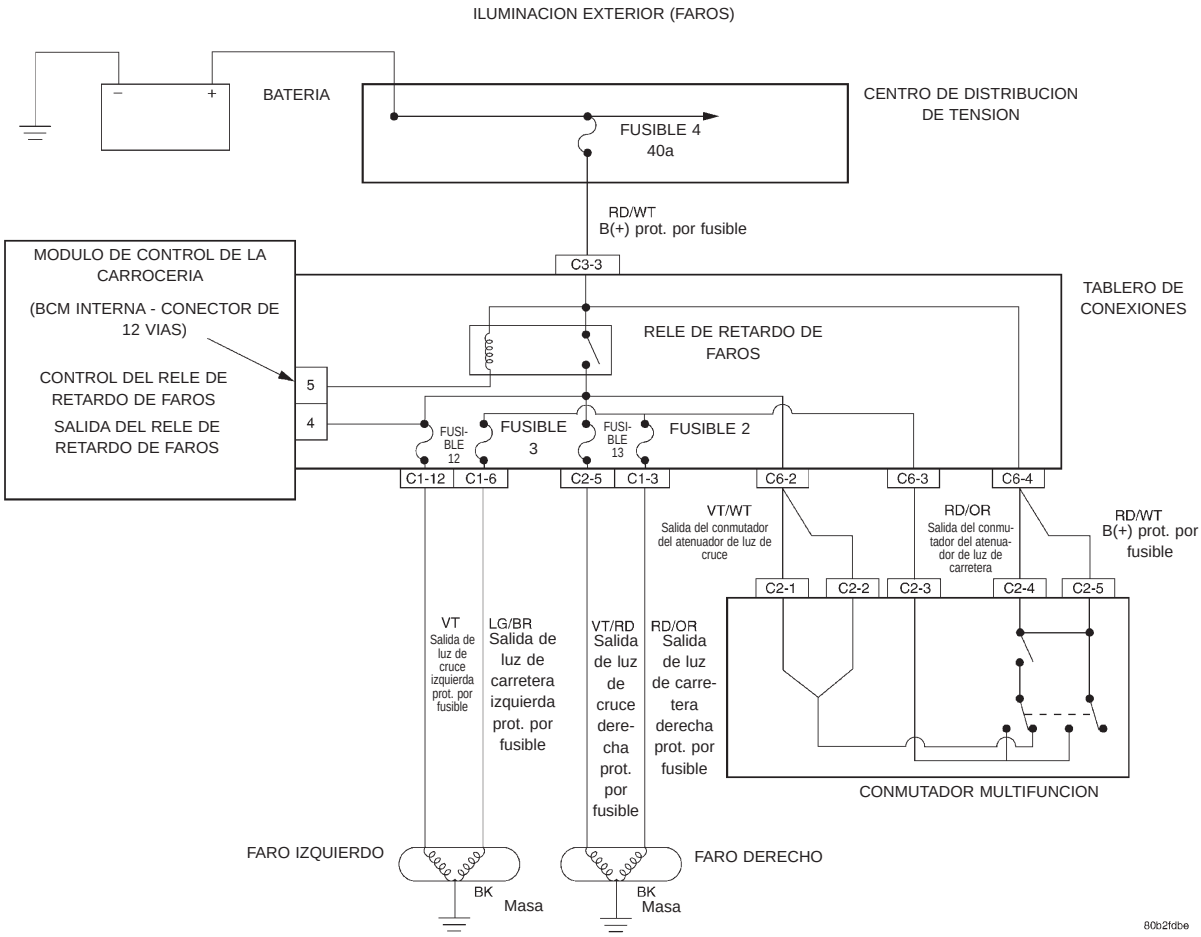


10.5 PUERTA ENTREABIERTA



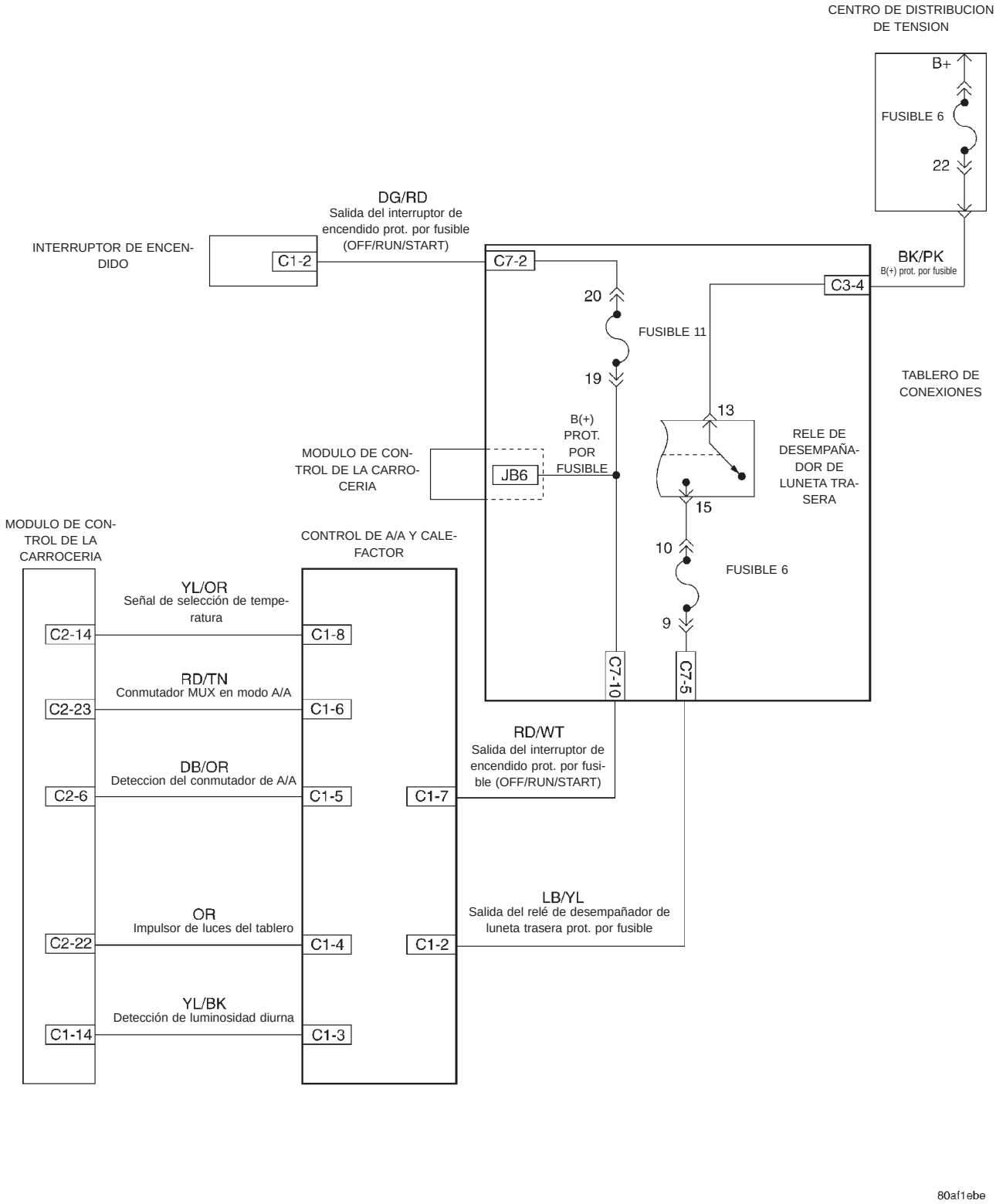
80ad6f4f

10.6 ILUMINACION EXTERIOR (FAROS)

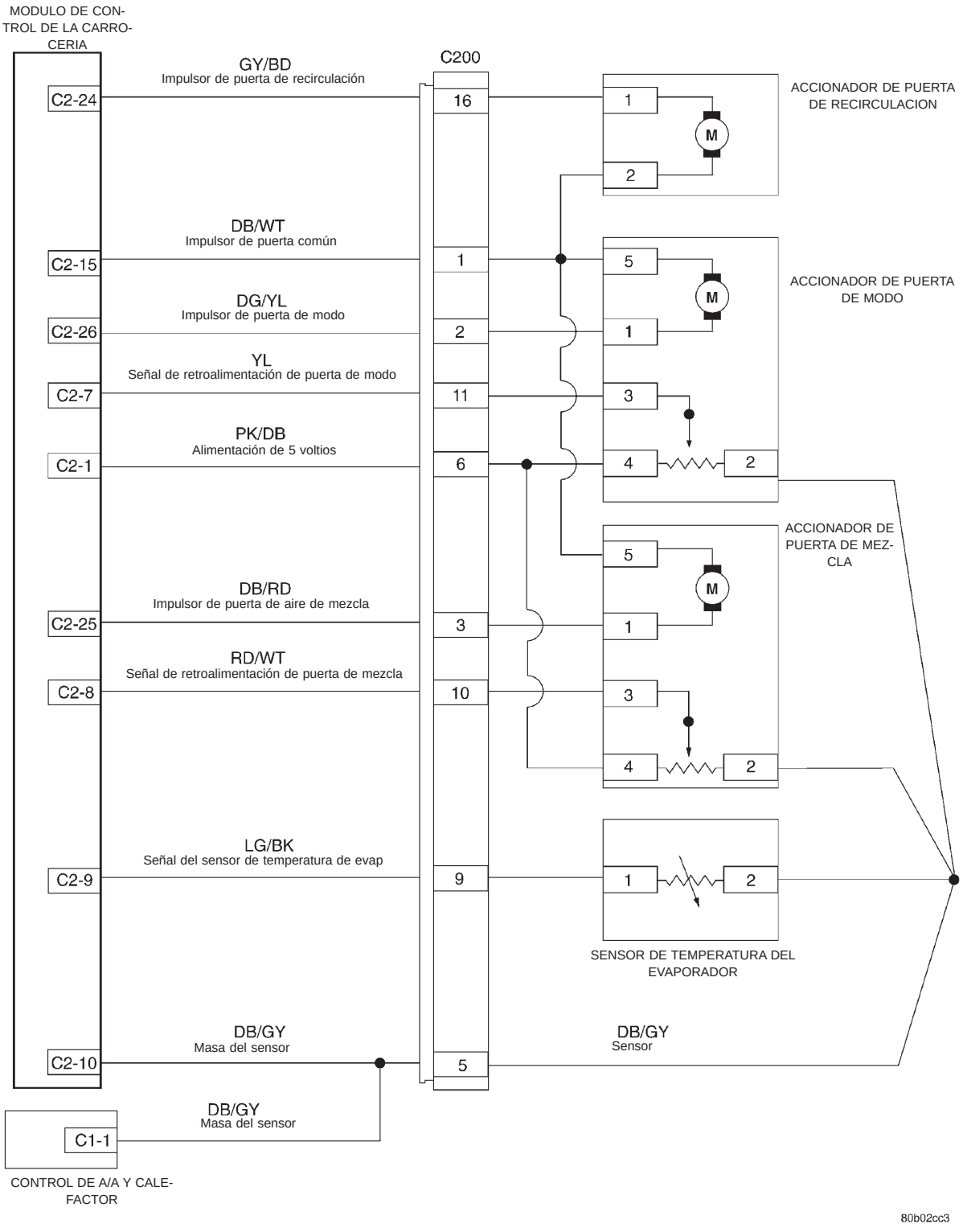


10.7 CALEFACCION Y A/A

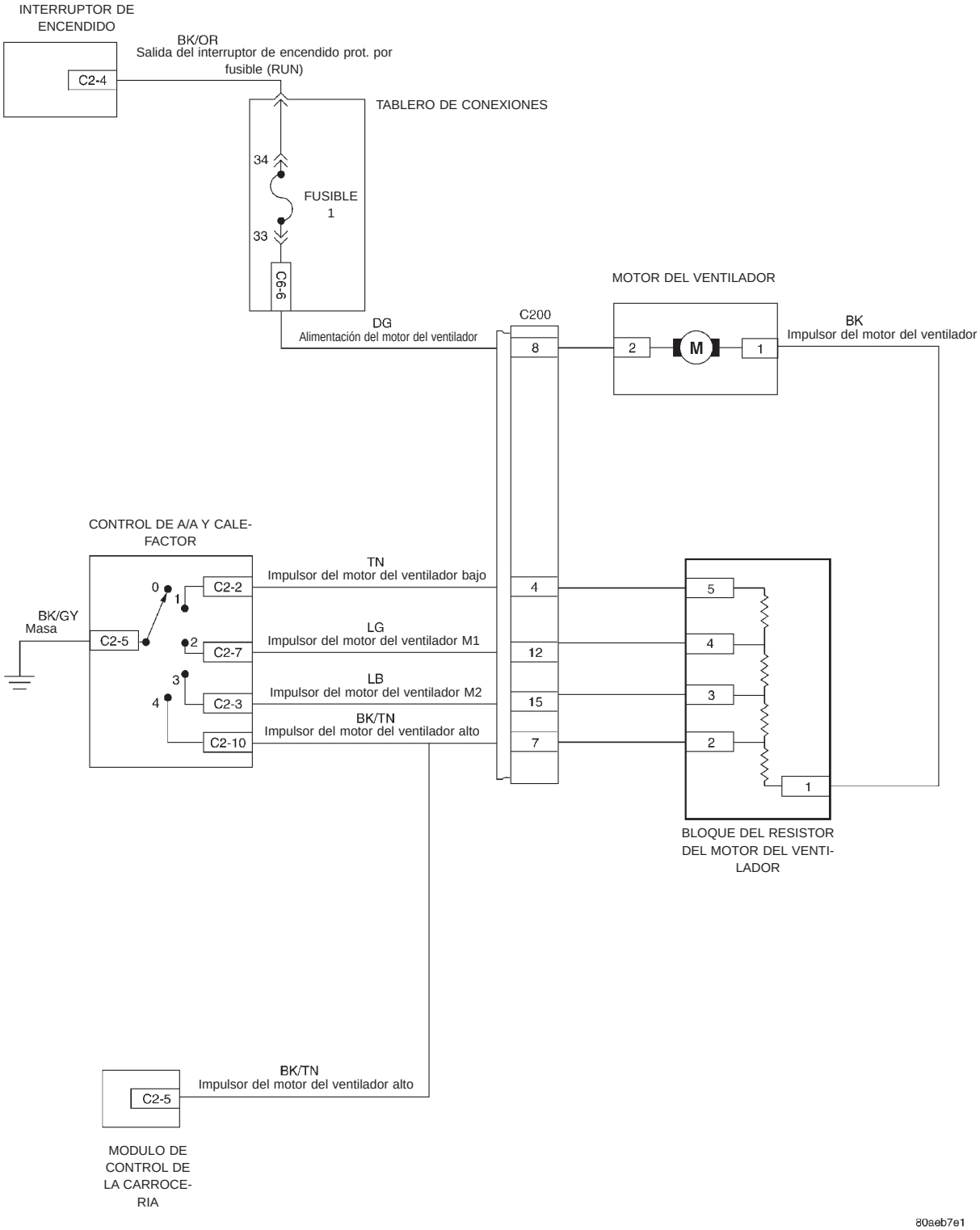
10.7.1 CONTROL DE A/A Y CALEFACTOR



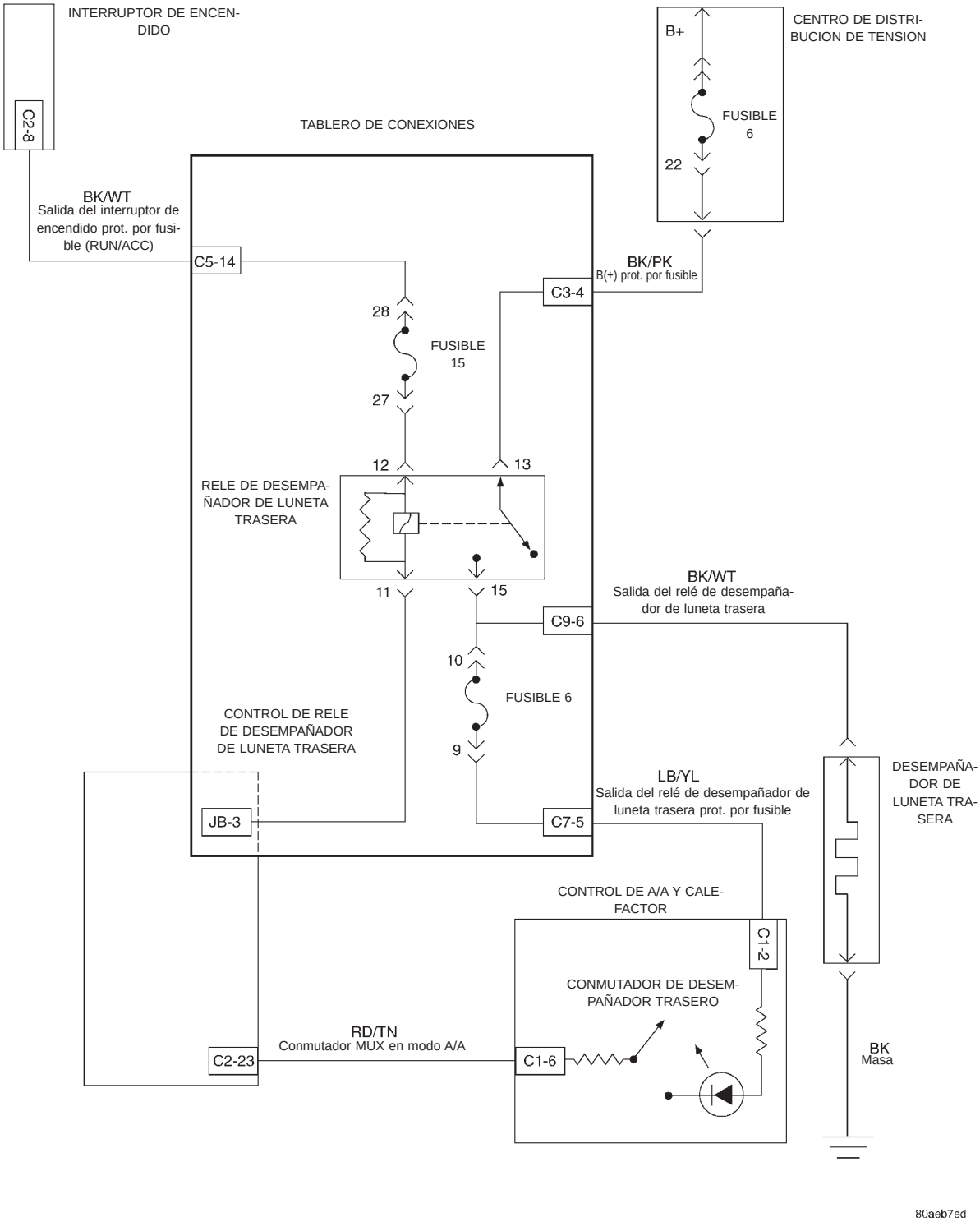
10.7.2 SENSOR DE TEMPERATURA DE EVAP Y ACCIONADORES DE HVAC



10.7 CALEFACCION Y A/A (Continuación)
10.7.3 MOTOR DEL VENTILADOR

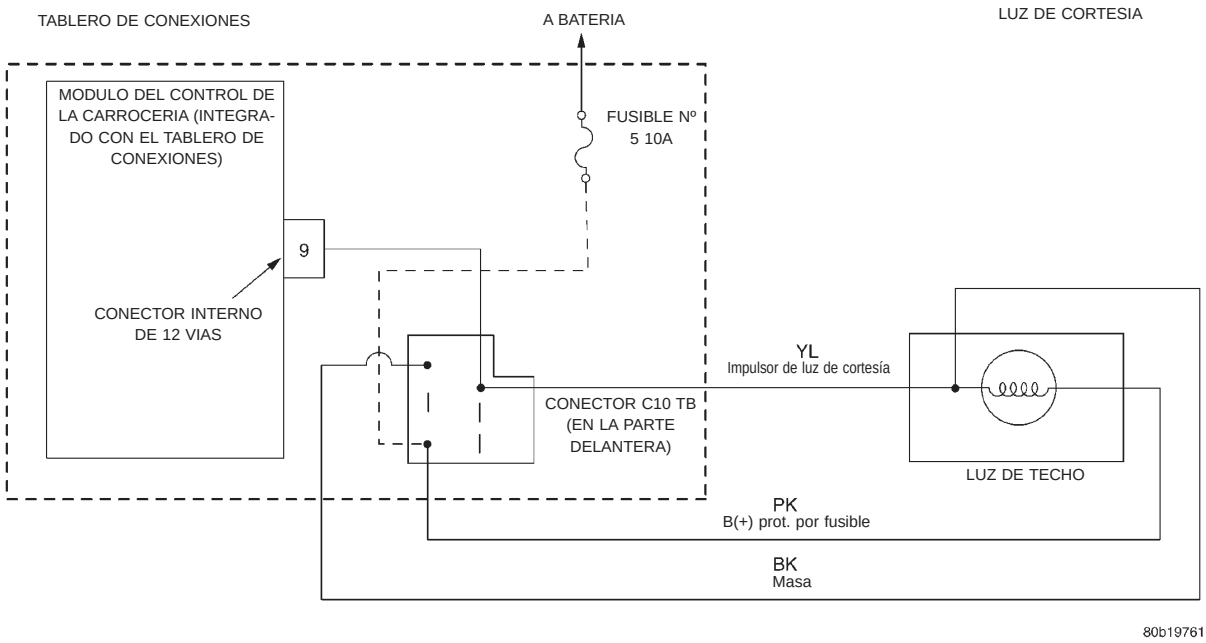


10.7.4 DESEMPAÑADOR DE LUNETA TRASERA

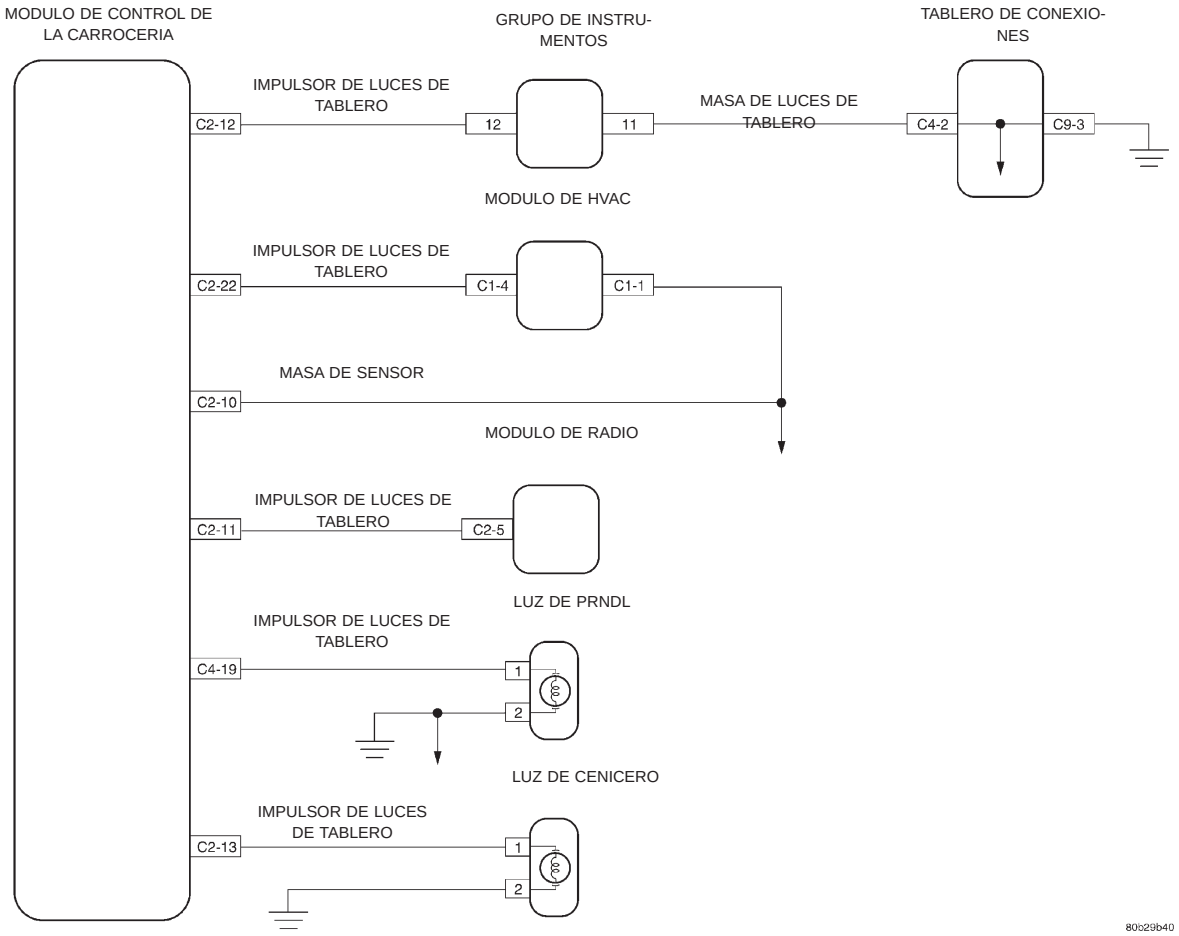


10.8 ILUMINACION INTERIOR

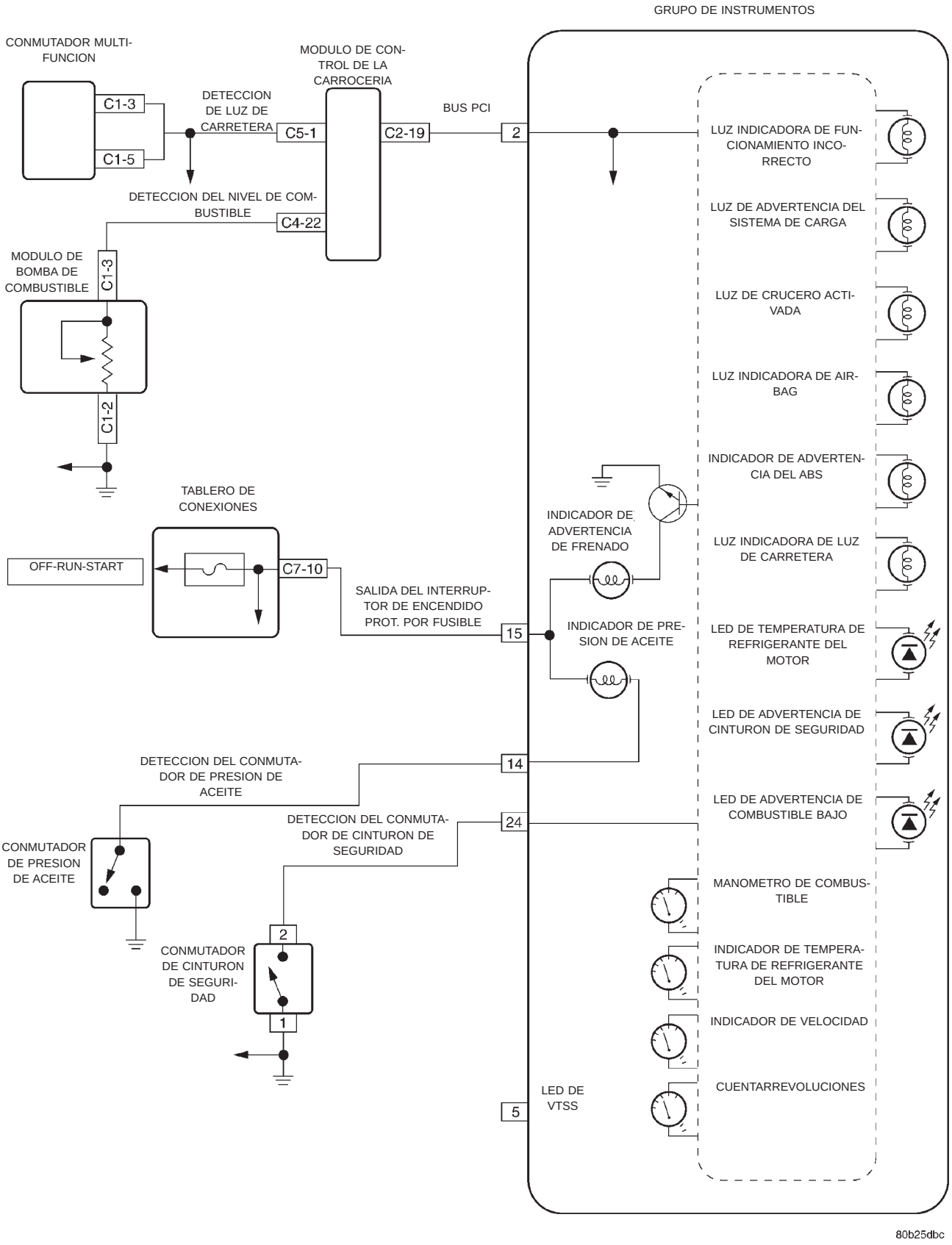
10.8.1 LUCES DE CORTESIA



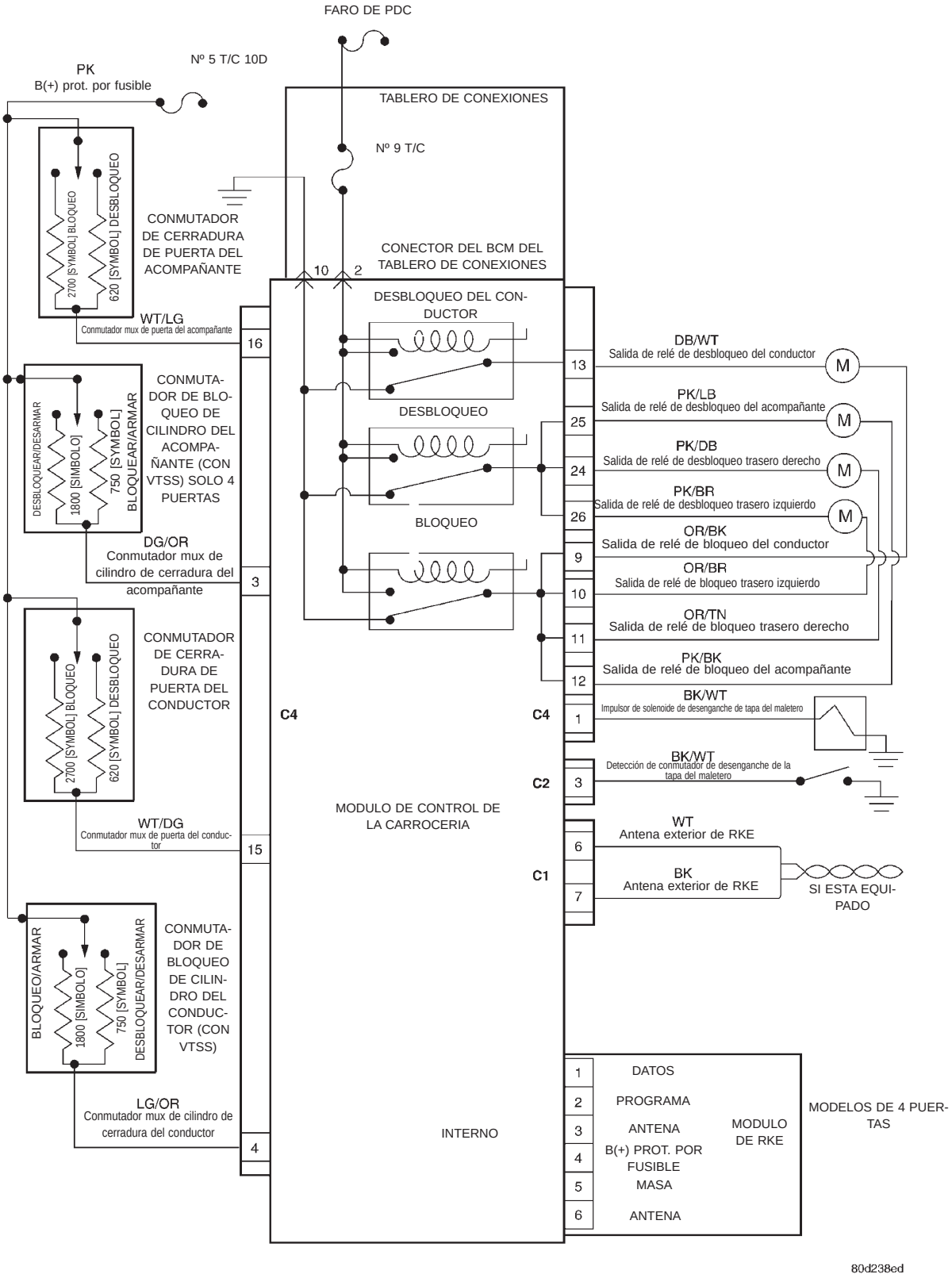
10.8.2 LUCES DE TABLERO



10.9 GRUPO DE INSTRUMENTOS MECANICOS

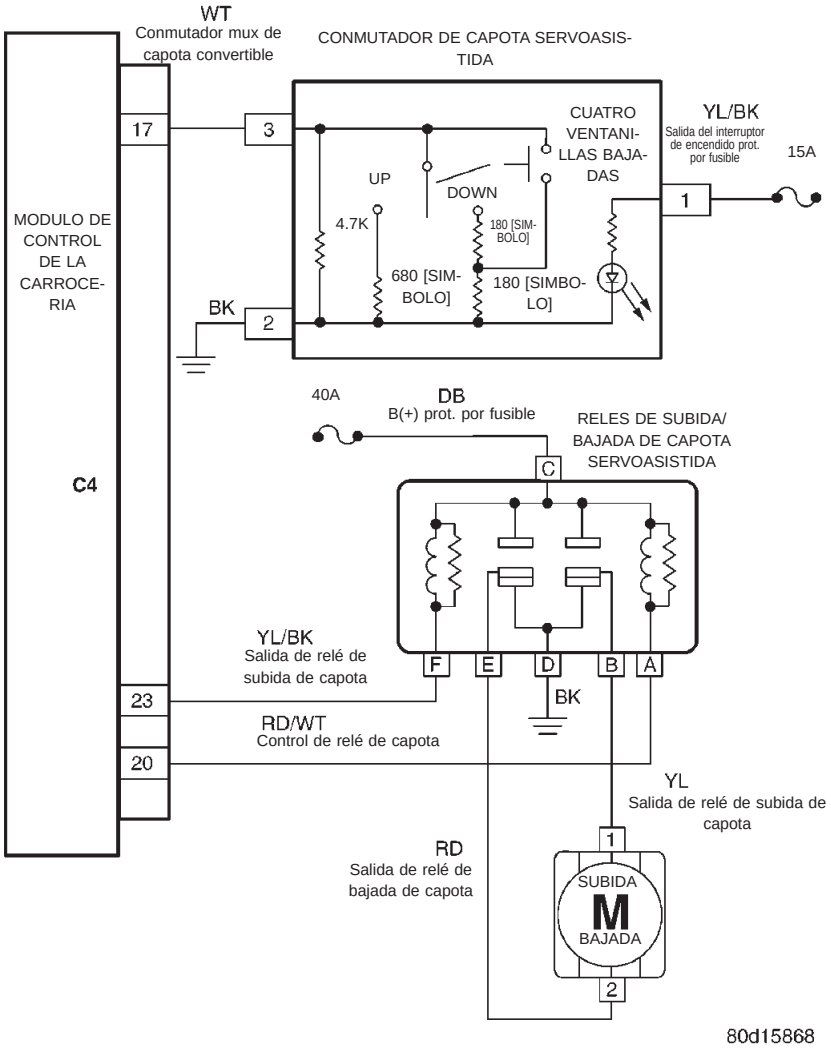


10.10 CERRADURAS DE PUERTAS AUTOMATICAS/RKE

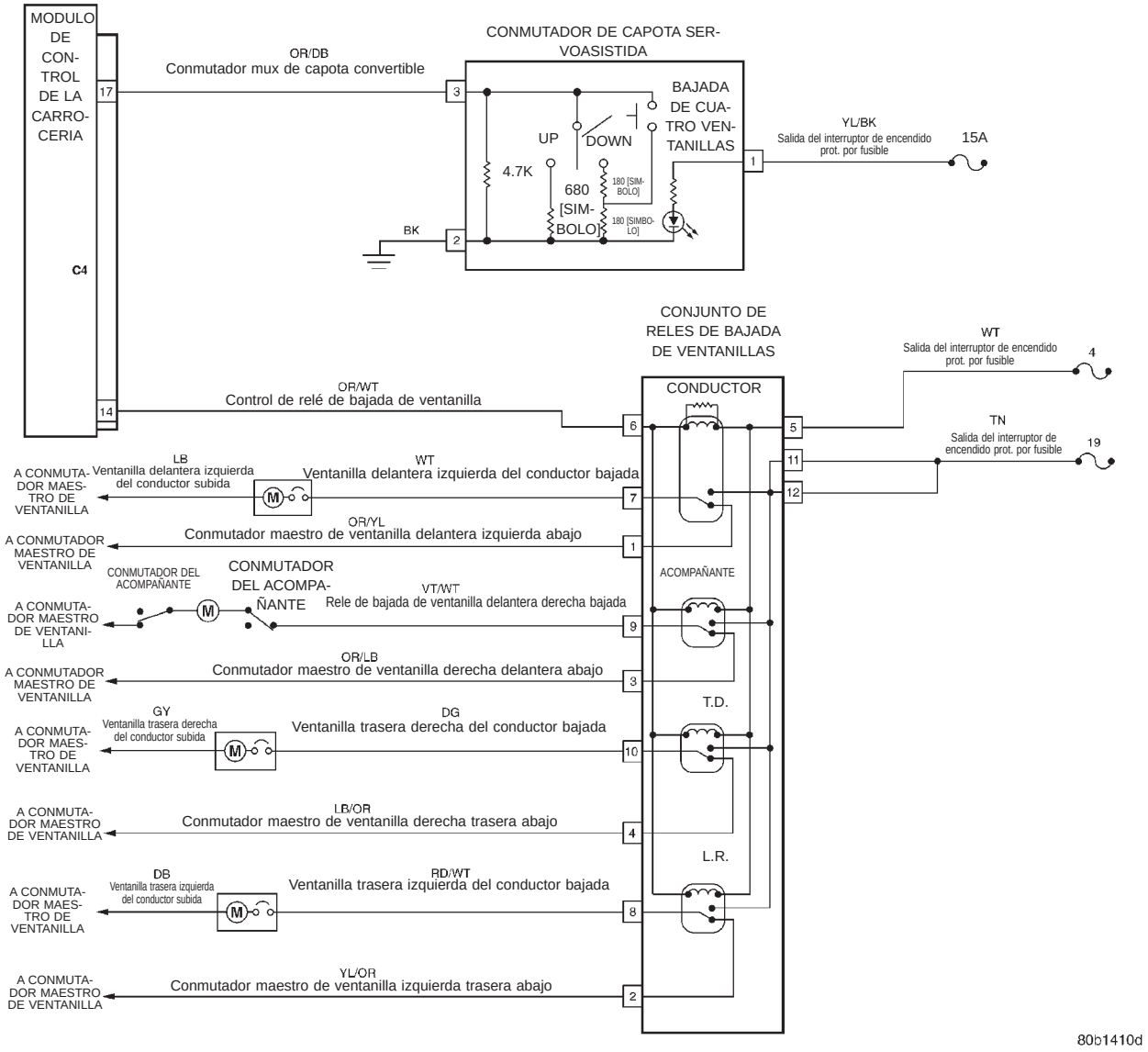


10.11 CAPOTA SERVOASISTIDA

10.11.1 CAPOTA CONVERTIBLE

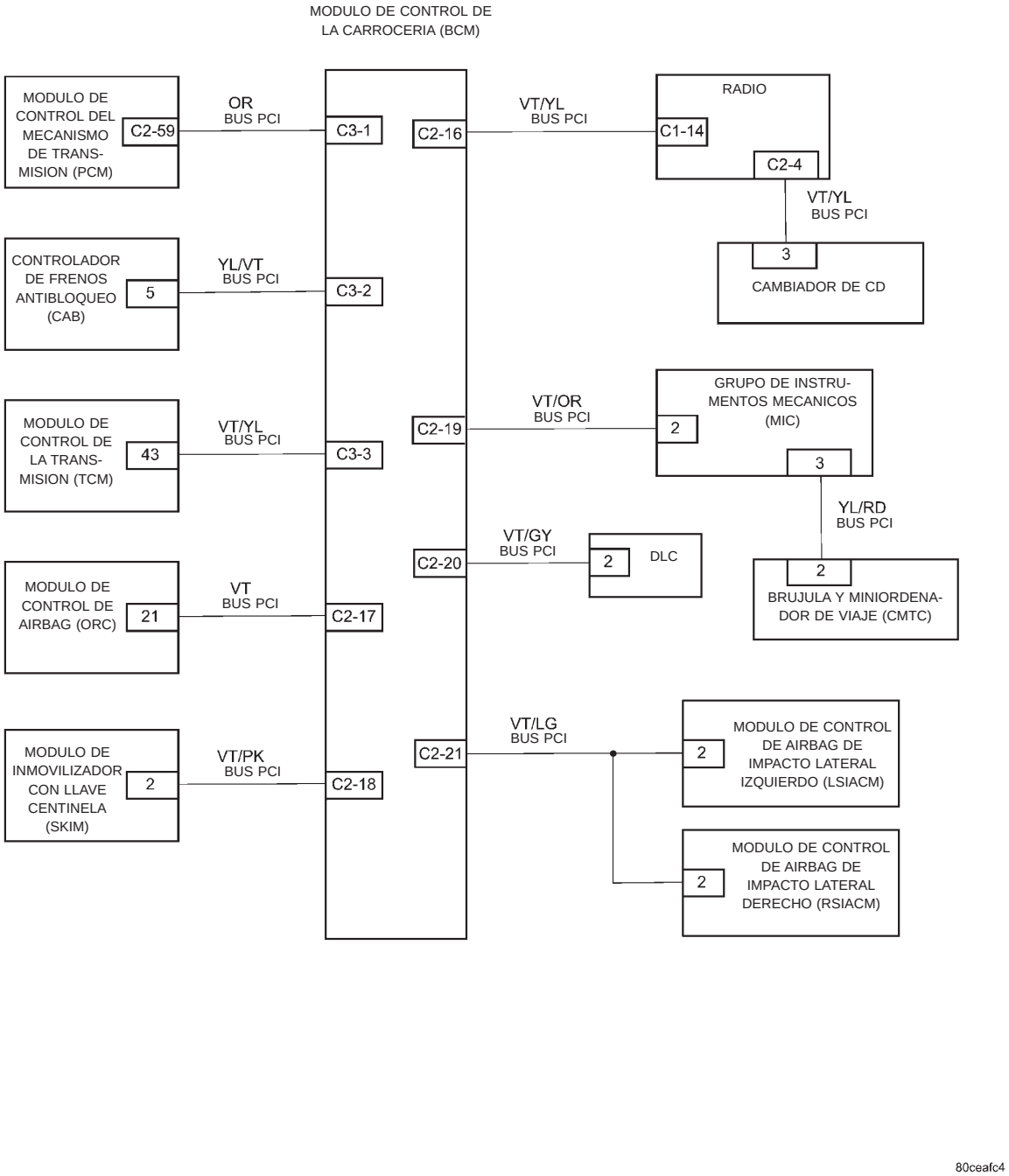


10.11.2 BAJADA/SUBIDA DE 4 VENTANILLAS AUTOMATICAS

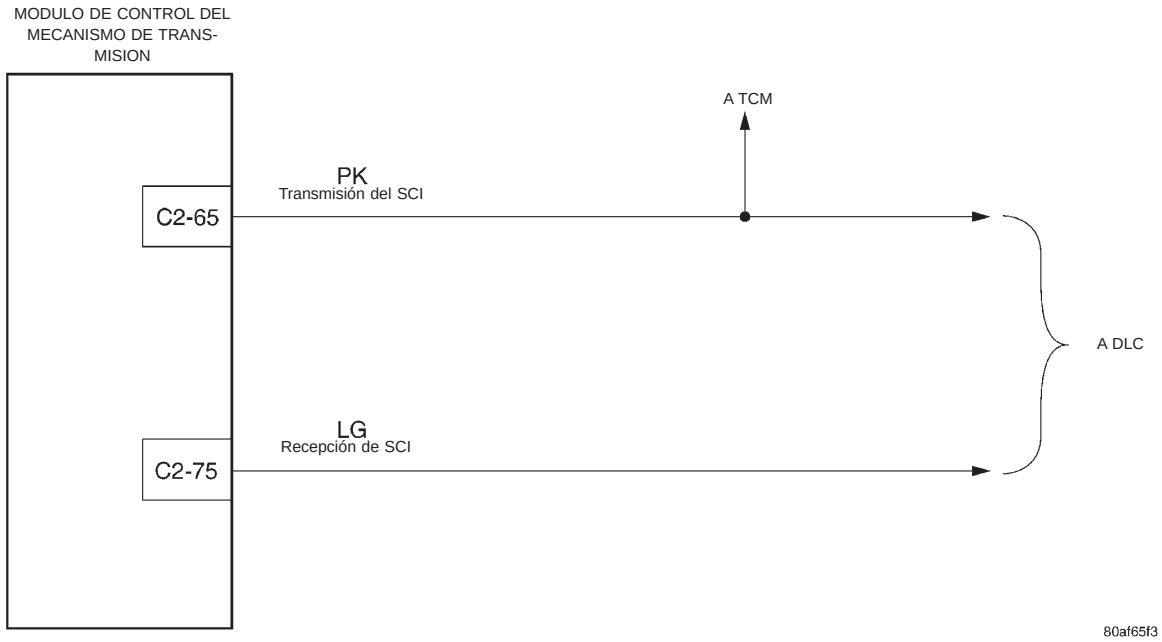


10.12 COMUNICACION DEL VEHICULO

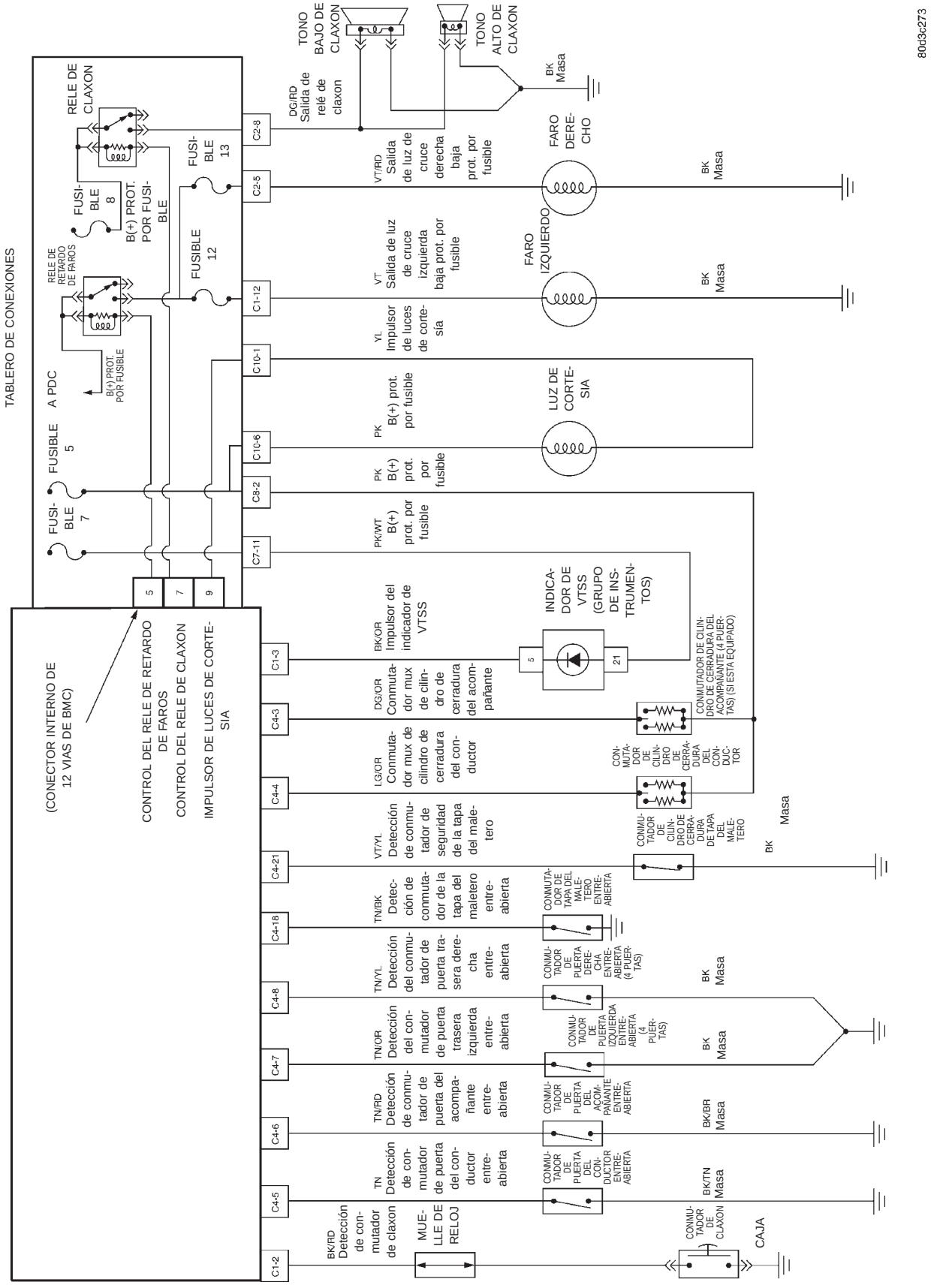
10.12.1 COMUNICACON DE BUS PCI



10.12.2 COMUNICACION DEL PCM

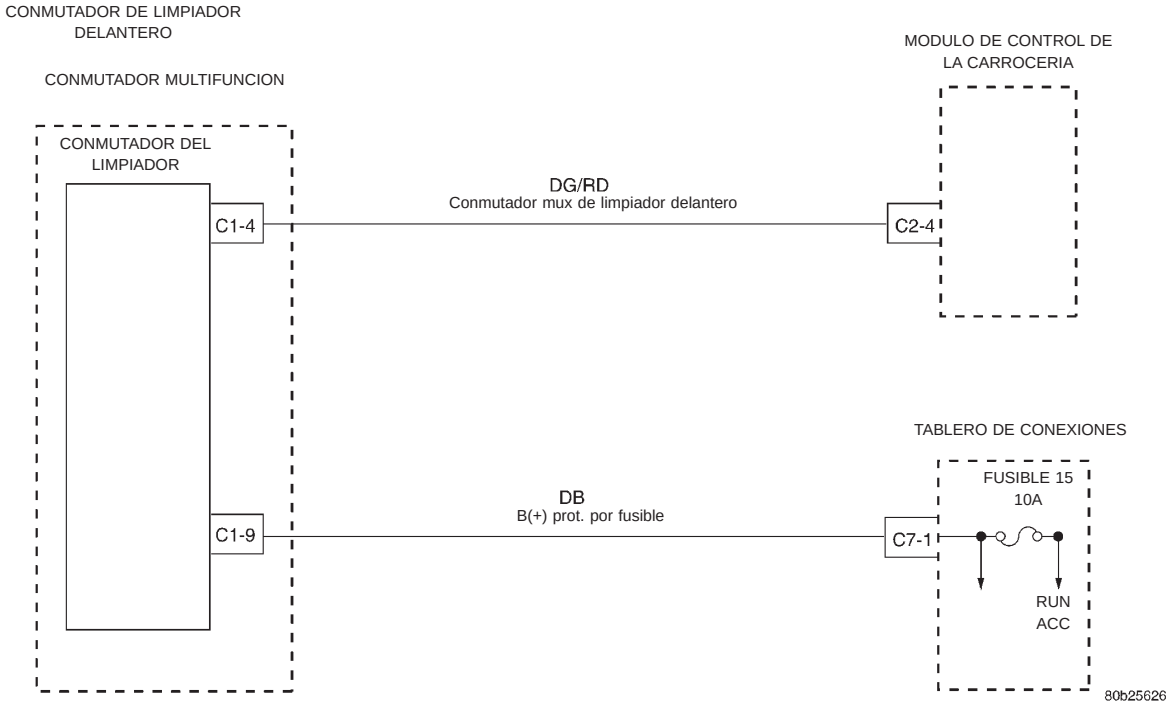


10.13 SISTEMA DE SEGURIDAD ANTIRROBO DEL VEHICULO

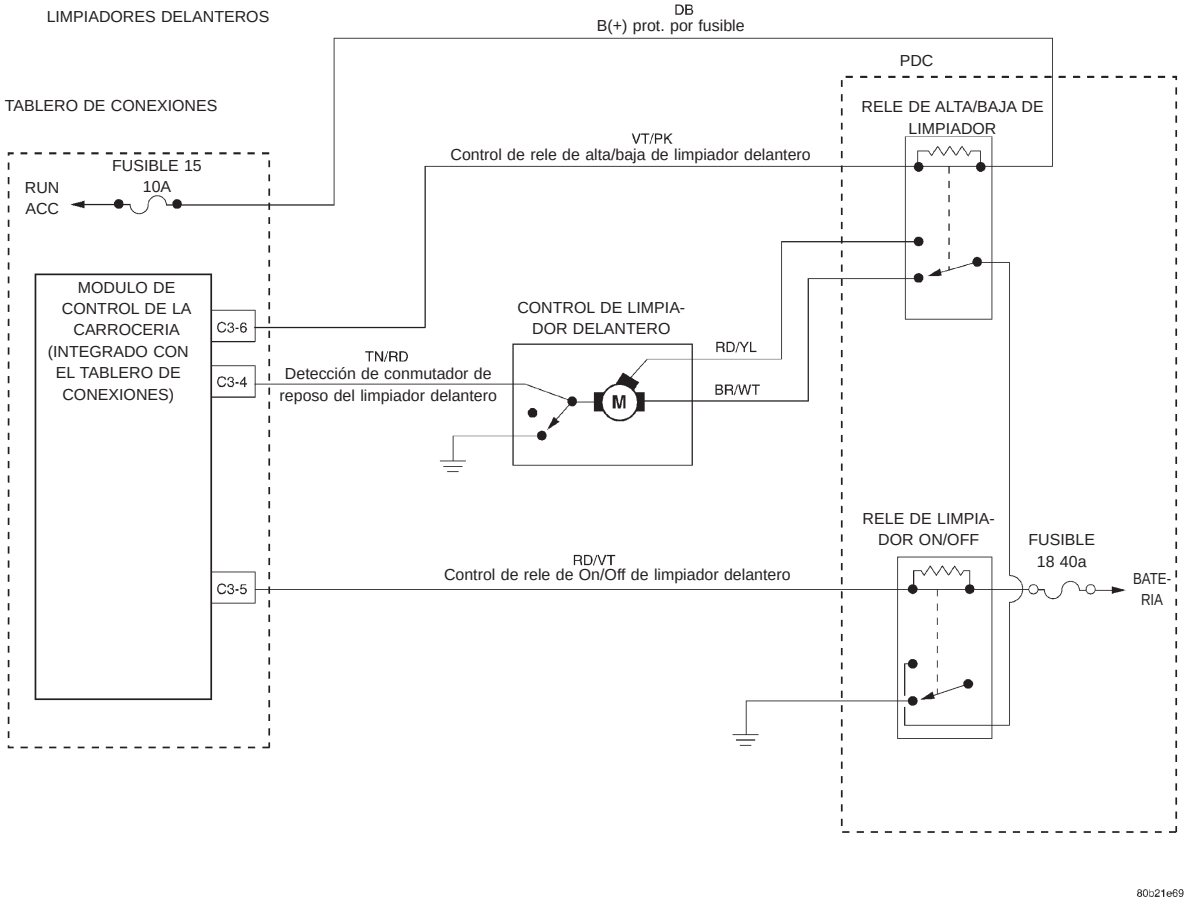


10.14 SISTEMA DEL LIMPIADOR

10.14.1 CONMUTADOR DEL LIMPIADOR



10.14.2 LIMPIADORES DELANTEROS



NOTAS