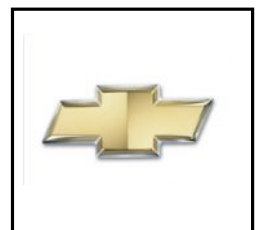


CHEVROLET



CHEVROLET SPARK



Desde inicios de la industrialización y tal vez mucho antes de ello, el hombre ha sido el único contaminador del ambiente. Es por esto, que a conciencia de su error en el manejo indiscriminado de materias y substancias ha ido preocupándose en el tiempo para evitar y tratar de controlar este efecto, si se quiere, mortal para la gran mayoría de los seres vivos y los recursos, que cada día son más vulnerables. Entre tantos inventos que ha ido creando y considerado como un gran contribuyente al deterioro del ambiente se encuentra el automóvil, hoy visto así por ser tan abundante como el mismo ser humano sobre la superficie terrestre. Este que no ha sido más que el responsable (después de la rueda) en la evolución del mundo en el campo de la industria, comercio y tecnología, es también actualmente el que arroja mayor cantidad de desechos a la atmósfera, que no es más que la fuente que nos permite el uso del aire para vivir. Mucho es lo que se ha escrito sobre el tema de la contaminación, pero es ahora después de tantos años que se convierte en una gran preocupación, y aunque, son muchas las fuentes de contaminación en este mundo actual, es precisamente el automóvil el más atacado a la hora de evaluar el ambiente y el ecosistema. Como caso a lamentar resulta que

auge industrial, comercial y tecnológico ha sido factor determinante para el progreso de los últimos cien años, viéndose el automóvil como un mal necesario. Este desarrollo ha obligado a evolucionar en función de la protección de las especies, girando en torno a tres grandes factores fundamentales en el diseño y producción de automotores:

Contaminación

Energética

Seguridad

Contaminación

Este factor es realmente determinante en su acción, por los recursos que se utilizan como fuente de energía para poner en funcionamiento un automotor. Sabemos que los motores de combustión aplicados en los automóviles desde su creación a finales del siglo pasado, son combustibles fósiles, producto de hidrocarburos refinados, y que una vez quemados en el proceso de conversión energético generan una serie de partículas tóxicas, entre ellas unas propias del proceso normal de cualquier combustión y otras que son adicionales como ingredientes agregados a estos combustibles. Es de allí, que los industriales del automóvil han venido desde hace muchos años trabajando con grandes inversiones en la creación de sistemas y dispositivos que permitan disminuir y controlar estas emisiones. Como ejemplo se puede citar el sistema PCV, uno de los primeros creados en los motores a gasolina con el fin de disminuir emisiones de hidrocarburos sin quemar como residuos de combustión de motores de combustión interna.

Energética

Aunque en épocas pasadas se presentó la llamada crisis energética que motivó a un rotundo cambio de la industria automotriz, hoy en día va más en función del consumo de energéticos por la vía de contaminar menos que de la misma crisis en sí. Es decir, la crisis como tal continúa existiendo con la intención de conservar y manejar mejor los recursos no renovables, pero aunque se han hecho en estos últimos veinte años cualquier cantidad de sistemas y dispositivos no ha sido tan suficiente como para eliminar definitivamente algo que es imposible de erradicar mientras se usen motores de combustión interna con combustibles hidrocarburos. Esta como se ve, es también una buena forma conciente de contribuir a la disminución de emisiones contaminantes provenientes del automóvil.

Seguridad

Este factor redunda no solamente en la seguridad a la salud pública que se persigue con un ambiente sano y libre de contaminantes, sino, también en los diseños que cada día ofrecen mayor confiabilidad. Los diseños tecnológicos referidos a emisiones controladas por sistemas computarizados, aseguran bajo estricto control las bajas o ninguna emisión de partículas tóxicas en diversas condiciones de operación. Como refiere en párrafos anteriores, prácticamente se inicia en el automóvil estos sistemas con el PCV, los avances en los comandos electrónicos sustituyen todo un conjunto de sistemas que con el transcurrir de los años y bajo supervisión de leyes se fueron adicionando a los automotores, tal es el caso de crear y mejorar insistentemente algunos sistemas como cinturones de seguridad, frenos y otros. Se podría decir como conclusión, que durante muchos años los fabricantes de automóviles han venido desarrollando tecnologías con el objeto de aminorar el consumo energético y por ende la contaminación producida por los automotores en función de la seguridad y de la salud pública.

Porqué Controlar las Emisiones

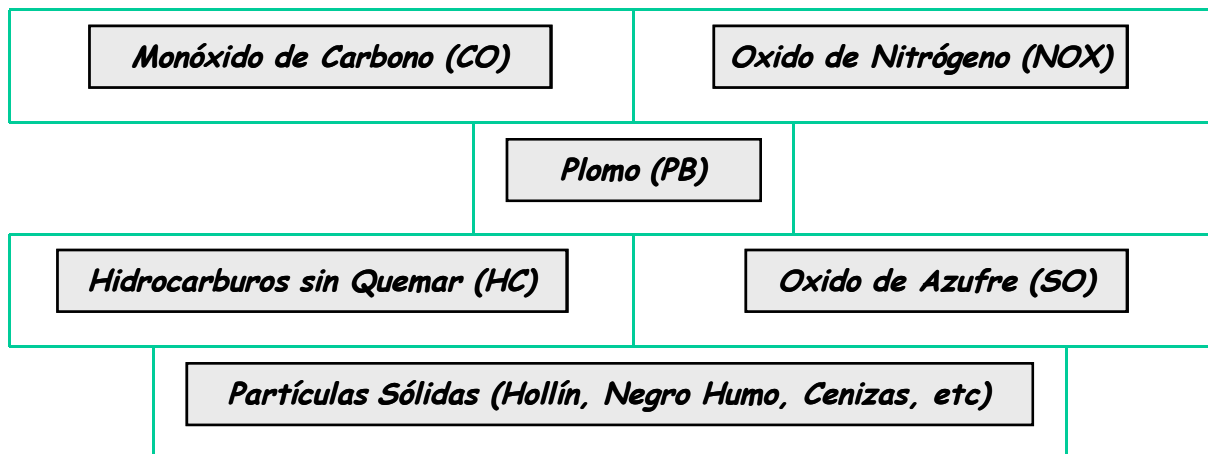
Muchas de las alteraciones del ambiente y del ecosistema no son sólo producto del automóvil, pero como se dice en parte anterior del texto, el automóvil expide varias sustancias tóxicas, a esto se suma una respuesta de aporte que va más allá de eso debido a la gran cantidad de vehículos automotores que ruedan sobre el globo terrestre. Podemos observar seguidamente las razones en las fuentes de contaminación más comunes:

1. Vehículos Automotores 65% Aproximado

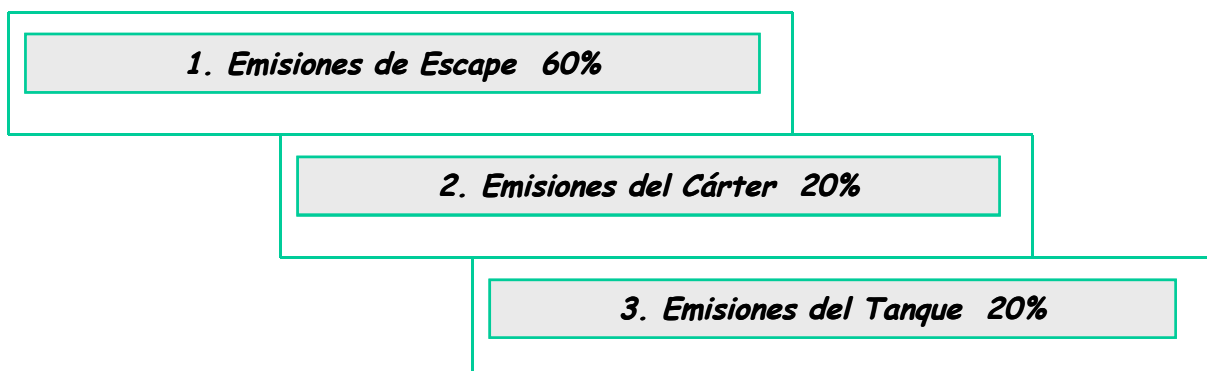
2. Industria en General 20% Aproximado

3. - Incineradores y Otros 15% Aproximado

Contaminantes Emitidos por el Automóvil



Origen de las Emisiones en el Automóvil



Recursos con que Cuenta la Naturaleza

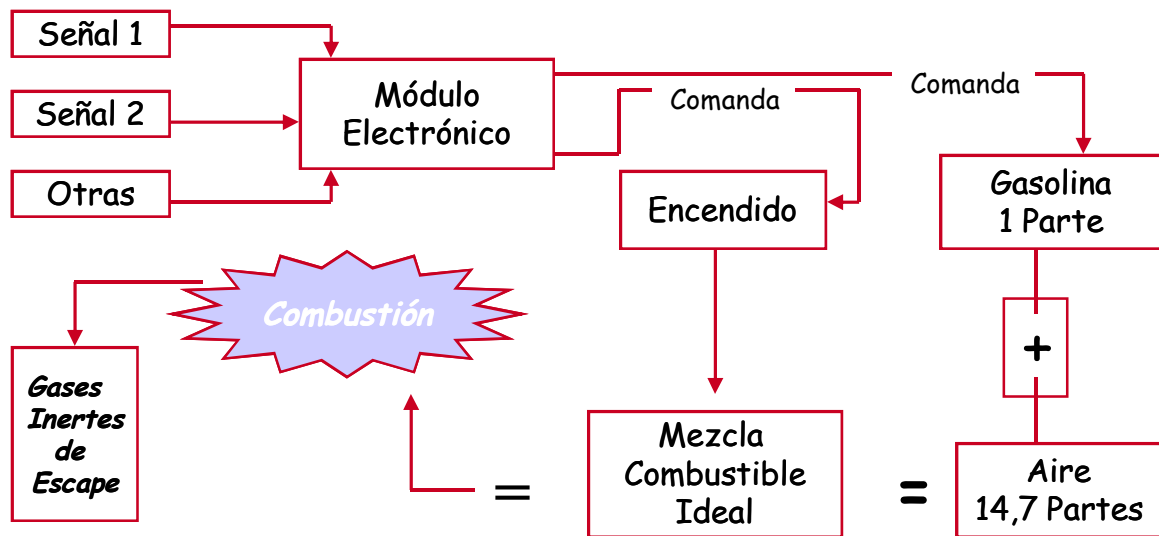
Sabemos que la naturaleza cuenta con algunos recursos para controlar y absorber contaminantes, pero estos ya no son suficientes debido a la severidad con que se han arrojado tóxicas a la atmósfera.

1. Fotosíntesis

2. Cantidad de Oxígeno en la Atmósfera

3. Pulmones Vegetales

Estos tres factores son responsables del proceso de combustión, el cual es utilizado como fuente de energía para que el motor permanezca en funcionamiento. Como es lógico, todo proceso de combustión genera contaminantes de los cuales el más común y natural de toda combustión es el monóxido de carbono (CO), pero en el caso de los motores de combustión se usan hidrocarburos que generan más que ese contaminante. Dos de los factores en mención son totalmente comandados por un módulo electrónico, que se encarga de recibir, interpretar, procesar y ajustar información provenientes de centros de información periférica llamados sensores.

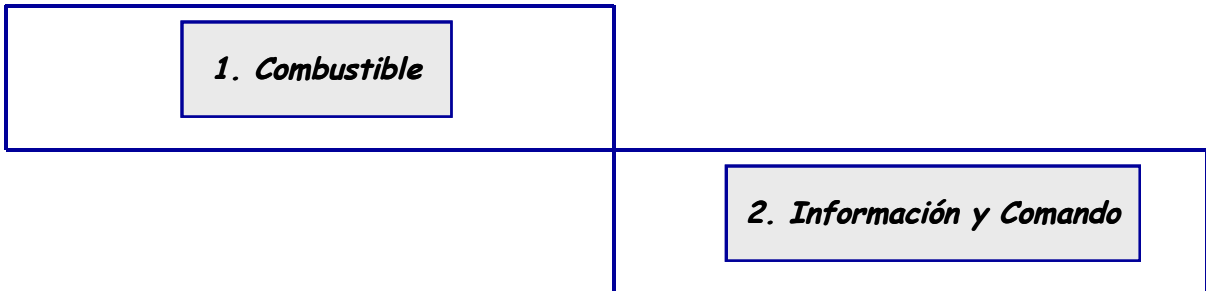


Como conclusión, el C3 es un sistema de control cuya finalidad es comandar el encendido y la mezcla combustible en los valores de avance y proporciones ideales, dependiendo de señales a través de sensores que informan sobre los factores físicos y químicos que afectan el proceso de combustión, ajustándolos para así lograr una combustión completa con un mínimo de emisiones contaminantes, lográndose a su vez un menor consumo de combustible con un alto rendimiento de la potencia.. Por años se venía incrementando la potencia de los motores, pero lógico, esto se maneja en función de relación de compresión y capacidad volumétrica, complicándose la situación por el uso de gasolinas de alto octanaje, las limitaciones de los sistemas de encendido y las altas temperaturas que solamente lo que se lograba era la pérdida de combustible por combustiones incompletas cargadas de hidrocarburos sin quemar y altas porciones de óxido de nitrógeno. Si se pueden controlar los factores de encendido y combustible se pueden usar niveles de compresión altos, sin los efectos negativos ántes mencionados.

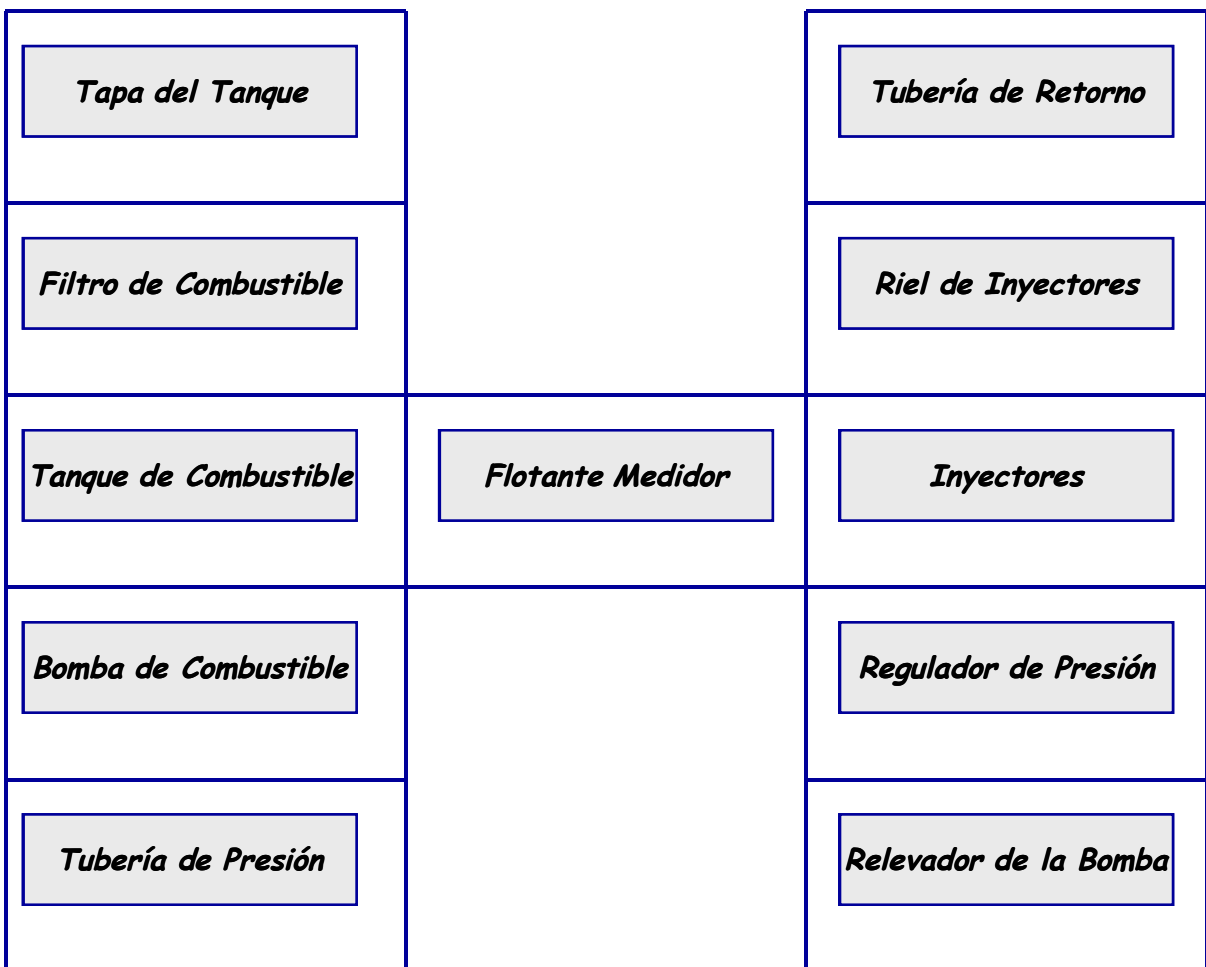
Para ejemplificar y poder hacer un estudio básico del sistema, vamos a utilizar imágenes referenciales de un modelo GM. Esto permitirá desglosar el sistema y así poder saber sobre el objetivo de cada uno de los componentes, como también lo relacionado a ubicación y operación. Es importante tener en cuenta, que aunque por modelos y plataformas pueden existir algunas diferencias, la operación en conjunto del sistema es el mismo, cumpliéndose así en cada uno de ellos el objetivo del mismo.

Componentes del Sistema C3

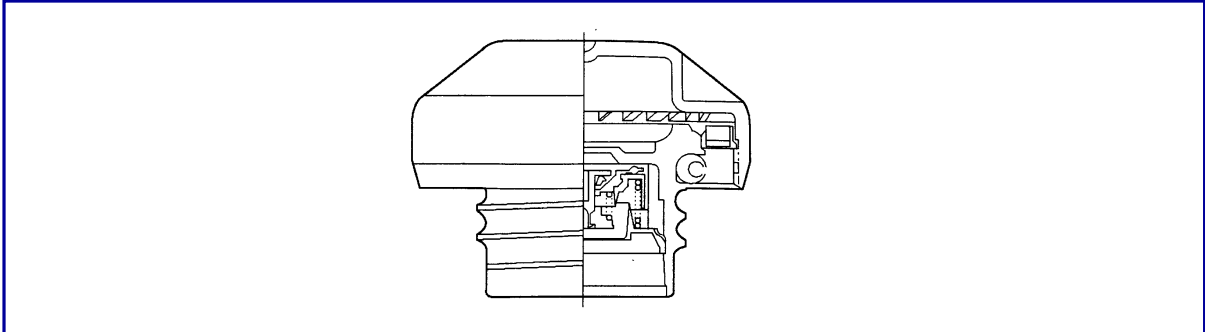
El sistema C3, por su complejidad debe estudiarse en sus dos importantes etapas por separado, para lograr finalmente un claro entendimiento al ser conjugarlas en una sola. Las dos áreas de estudio son:



Componentes del Sistema de Combustible

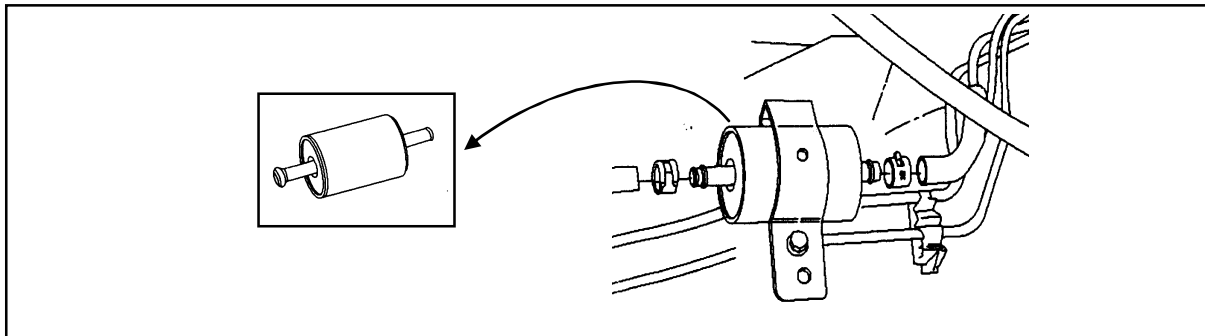


Tapa de Combustible



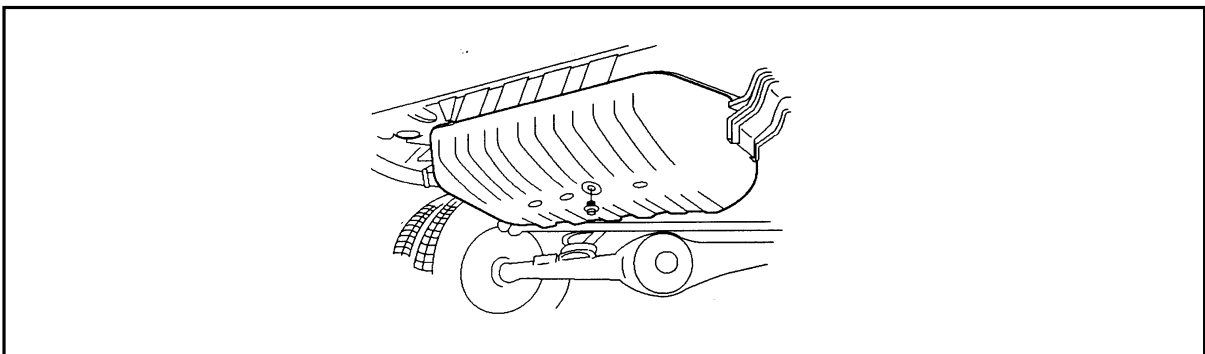
La tapa de combustible es del tipo roscada con ajuste deslizante tipo trinquete. En ella se encuentran la válvula de presión y la de vacío. Si se presenta una alta presión en el tanque por expansión de la gasolina, la válvula de presión se abre y permite la expulsión del excedente de vapor. Caso contrario, si se presenta una depresión dentro del tanque, la válvula de vacío se abre permitiendo la entrada de presión atmosférica.

Filtro de Combustible



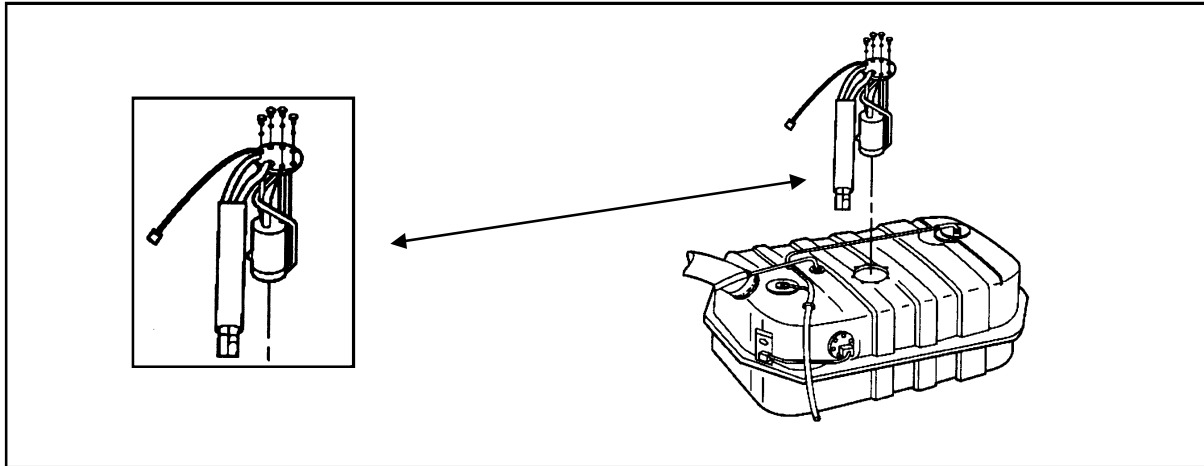
Este se encuentra ubicado en la parte inferior de la carrocería (chasis) conectado a la tubería de presión que sale del tanque de combustible proveniente de la bomba. Su estructura externa es metálica diseñada para trabajar bajo presión. Internamente lleva el elemento filtrante en papel especial de 50 micrones.

Tanque de Combustible



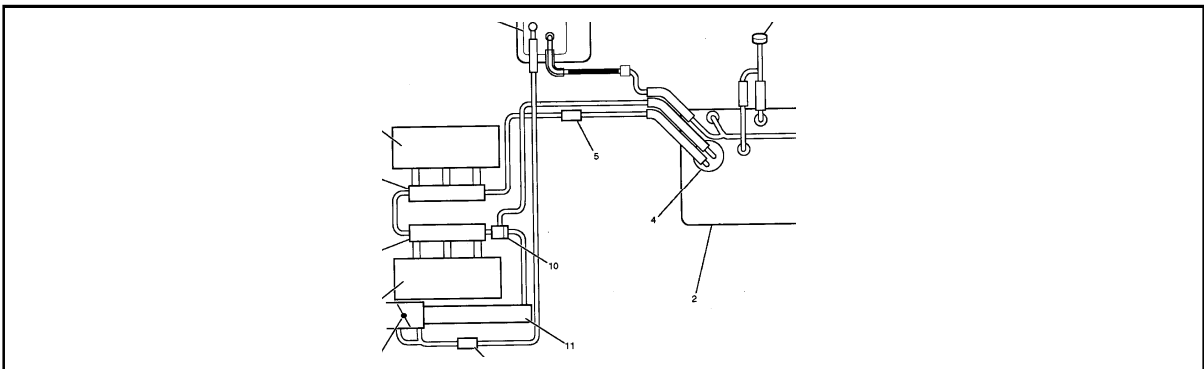
Este componente se encuentra ubicado en la parte trasera e inferior del vehículo, y está diseñado para sistemas de inyección de combustible, ya que es contentivo de la bomba de tipo sumergida, ofreciendo además el conjunto de conexiones para el sistema de control de evaporación controlado por el módulo de control electrónico del sistema C3.

Bomba de Combustible



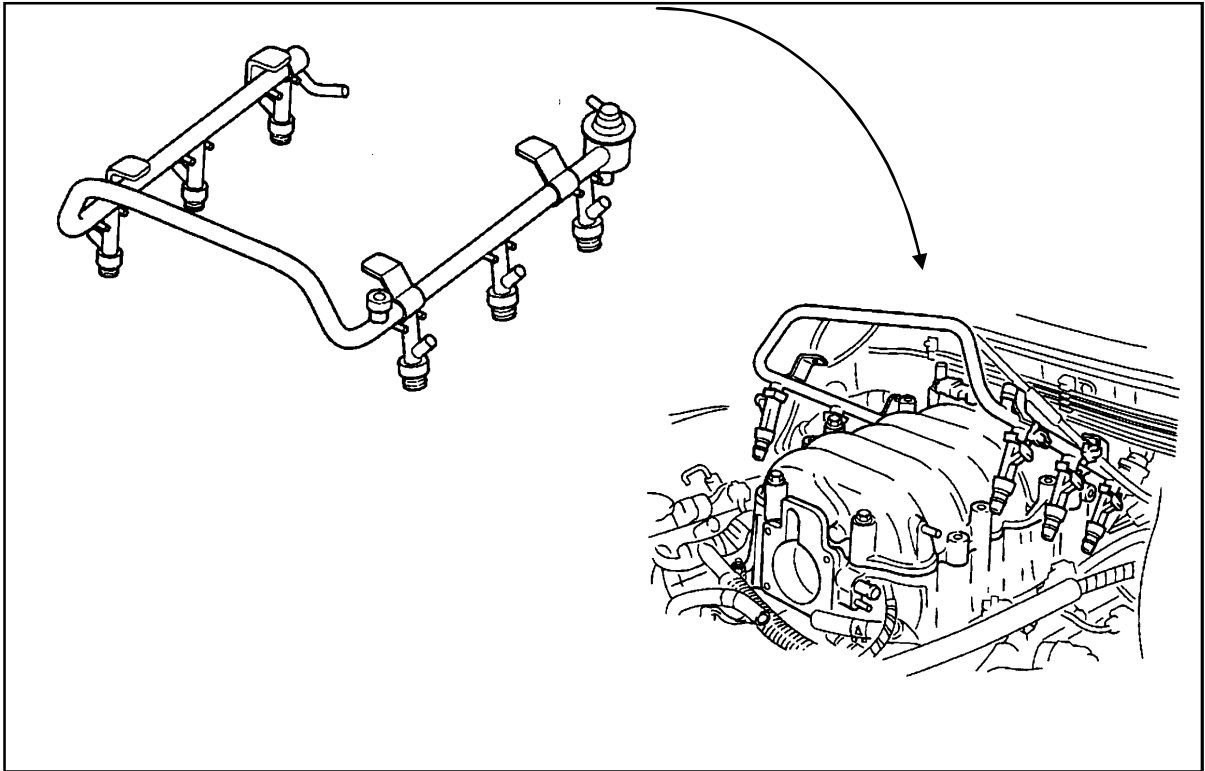
La bomba de combustible se encuentra sumergida en el tanque, y es comandada por el módulo de control electrónico a través de un relevador, al cerrar el interruptor de encendido por espacio de dos segundos y permanentemente cuando el motor se encuentra operando. Es del tipo de desplazamiento positivo con una presión de operación máxima entre 60 y 90 lpc.

Tuberías



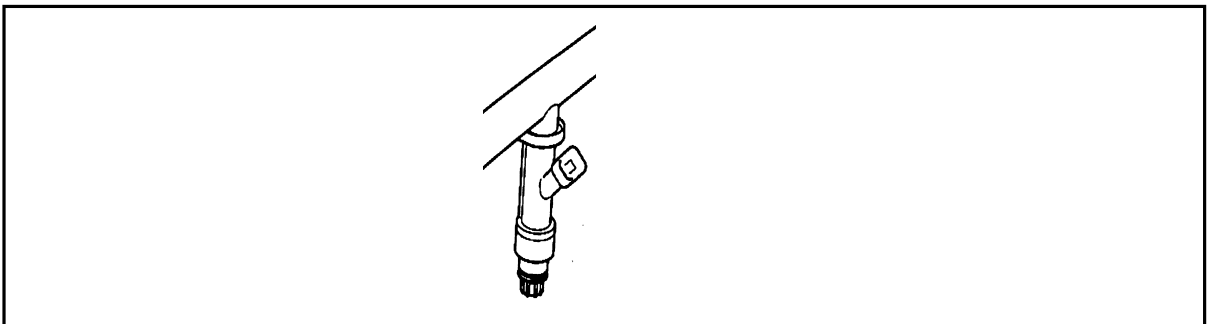
En realidad las tuberías que componen parte del sistema son más de dos. Es decir, es una tubería que maneja alta presión que viene desde la bomba en el tanque y va hasta el riel de inyectores, una de baja presión (retorno) que viene desde el riel de inyectores a través del regulador de presión y llega hasta el tanque. Además se encuentran las mangueras y tuberías que conforman el sistema de control de evaporación del tanque, que verán más definidos más adelante.

Riel de Inyectores



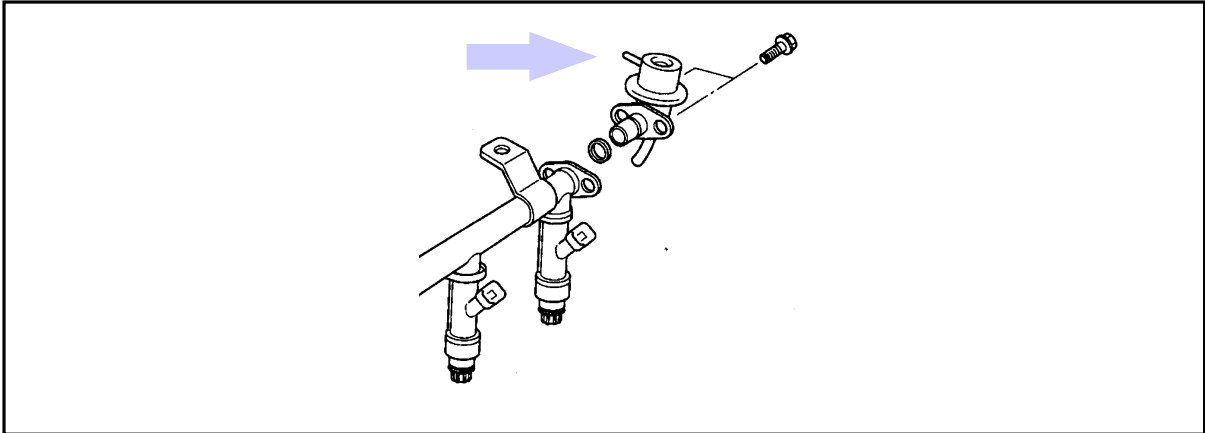
Este consiste en una tubería adaptada a la disposición de cada uno de los inyectores y conexiones. Es precisamente el que sirve de elemento capaz de sostener los inyectores debidamente ubicados en las lumbreras, y además actúa como puente de flujo entre el tanque y la alimentación del motor. Consta de seis cavidades donde se alojan los seis inyectores, una conexión de entrada, una conexión de salida (regulador) y una válvula de prueba tipo conexión roscada.

Inyectores



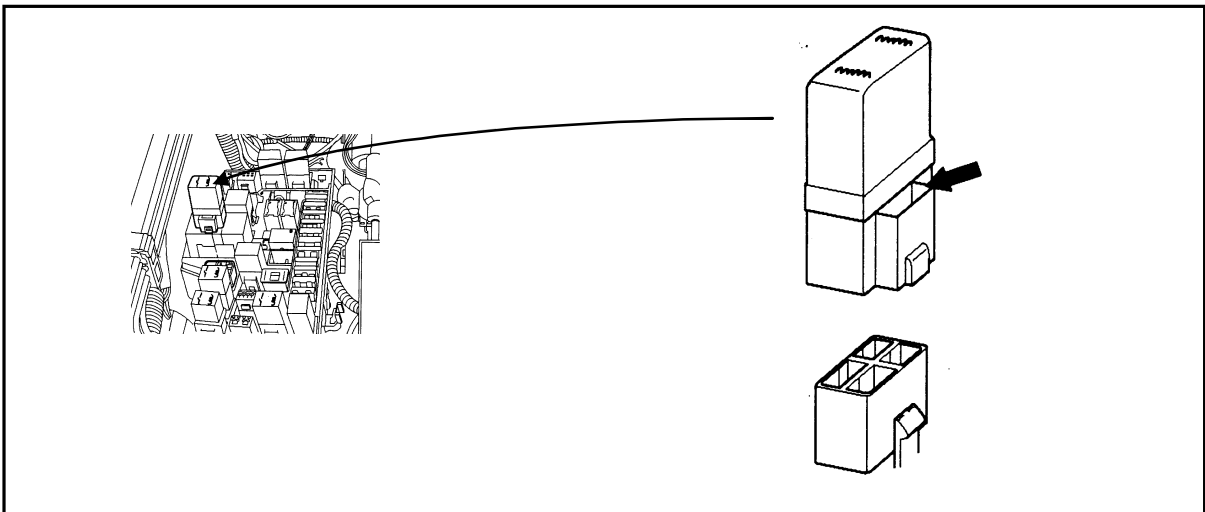
Estos son en la misma cantidad como cilindros tenga el motor. Son los encargados de suministrar la gasolina en forma pulverizada a las lumbreras de admisión en el momento y volumen adecuado de acuerdo al momento de operación del motor. Estos son controlados electricamente por el módulo de control electrónico, respondiendo a parámetros previamente procesados por el módulo ya mencionado. Su operación de entrega es medida en milisegundos. Van instalados entre el riel y las lumbreras y en el extremo superior cuenta con un filtro, y un sello de goma. En la parte inferior también cuenta con un sello.

Regulador de Presión



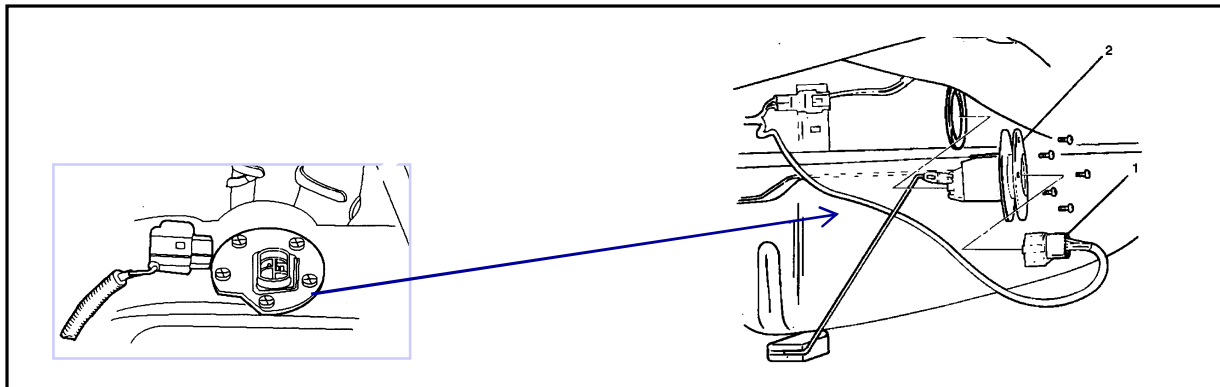
Este dispositivo que consiste en un diafragma de vacío, se encarga de regular la presión de combustible en el sistema dentro de los valores apropiados para una perfecta operación de la inyección. La bomba de combustible es capaz de producir presiones por encima de las 60 lpc, pero comprendemos que la inyección en áreas de admisión no requiere ser más de la necesaria para alimentar y pulverizar finamente la gasolina. Bajo las condiciones explicadas anteriormente, el regulador controlando el retorno logra mantener la presión en los valores ideales de acuerdo a cada momento del motor y dependiendo del vacío del múltiple de admisión. A mayor vacío menor presión y a menor vacío mayor presión.

Relevador de la Bomba



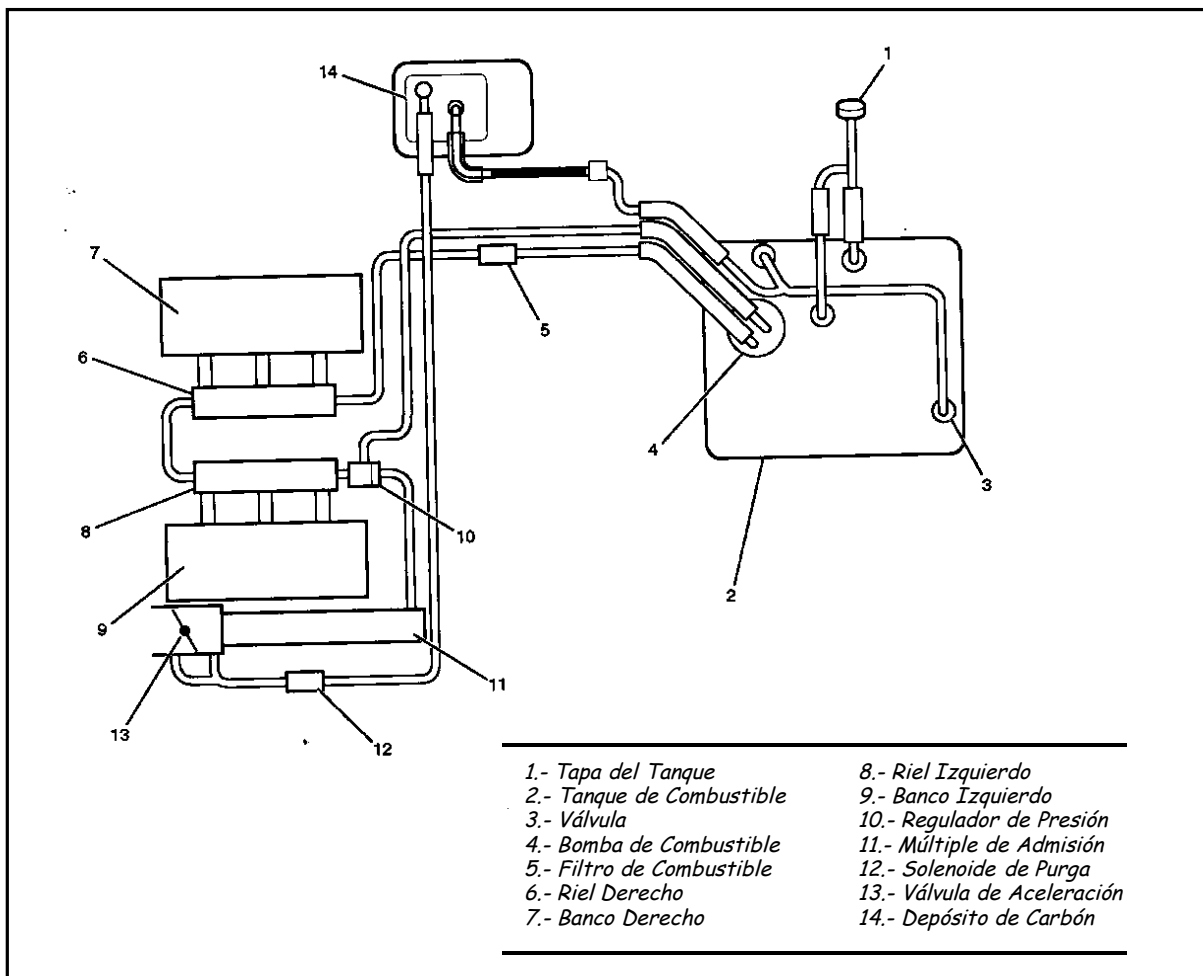
El relevador consiste en un interruptor electromagnético que se encarga de activar la bomba de combustible cada vez que es cerrado el interruptor de encendido o cuando el motor está funcionando. Cada vez que el interruptor de encendido es cerrado, la bomba de combustible trabaja por dos segundos, esto para presurizar previamente el circuito de inyección antes o al mismo instante de encender el motor. Este trabajo lo efectúa el relevador comandado por el módulo de control electrónico. Este módulo envía señal de 12 voltios a la bobina de activación del relevador para cerrar el circuito entre batería y bomba de gasolina.

Flotante Medidor



Este se encuentra ubicado en el tanque de combustible por un costado. Consiste en un elemento flotador conectado a una resistencia variable alimentada a 12 voltios, que de acuerdo a la posición del cursor dada por el nivel de líquido en el tanque, puede traducir información al panel de instrumentos indicando la cantidad de combustible contenida en el.

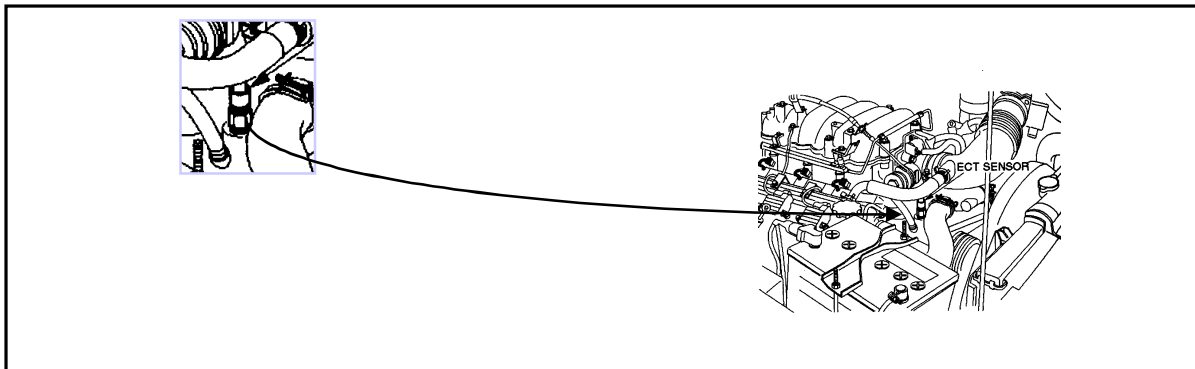
Diagrama del Sistema de Combustible



Componentes Información y Comando

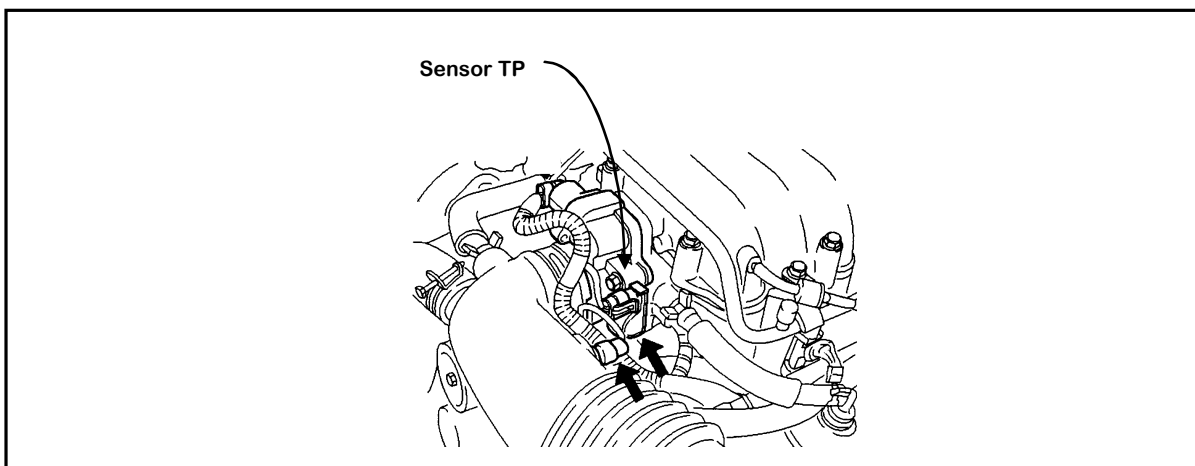
<i>Sensor de Temperatura (ECT)</i>	Señal Entrada
<i>Sensor Posición del Acelerador (TP)</i>	Señal Entrada
<i>Sensor Flujo Mas a de Aire (MAF)</i>	Señal Entrada
<i>Sensor Temperatura del Aire (IAT)</i>	Señal Entrada
<i>Sensor de Velocidad del Vehículo (VSS)</i>	Señal Entrada
<i>Sensor de Detonación (KS)</i>	Señal Entrada
<i>Sensor de Posición del Cigüeñal (CKP)</i>	Señal Entrada
<i>Sensor Posicion del Arbol de Levas (CMP)</i>	Señal Entrada
<i>Sensor Presión Absoluta del Múltiple (MAP)</i>	Señal Entrada
<i>Sensor de Oxígeno (HO2S)</i>	Señal Entrada
<i>Control de Marcha Mínima (IAC)</i>	Señal Salida
<i>Válvula Recirculación Gases de Escape (EGR)</i>	Señal Salida
<i>Sensor Fluído de Transmisión (TFT)</i>	Señal Entrada
<i>Ignición Electrónica (C6)</i>	Señal Salida

Sensor de Temperatura (ECT)



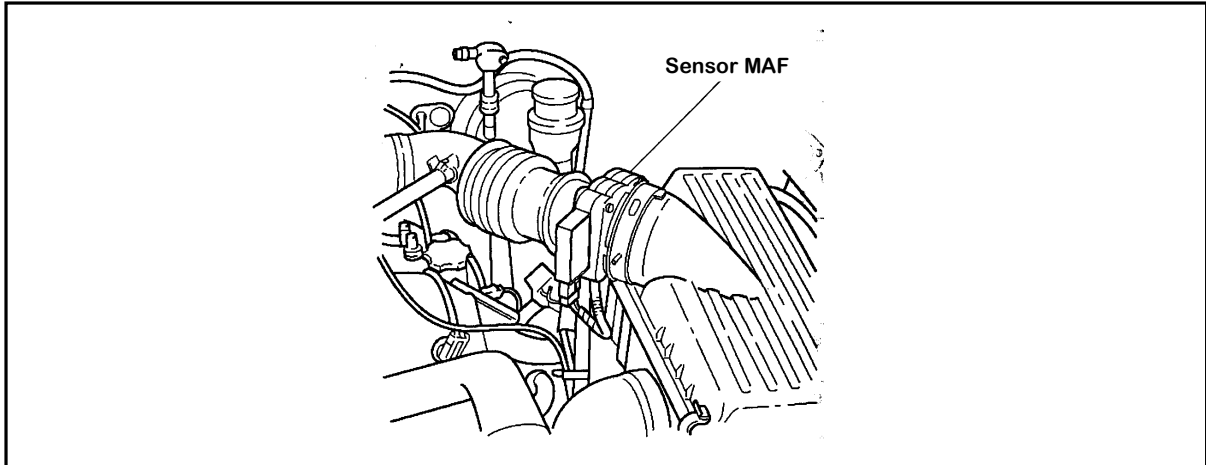
Este sensor es un elemento termistor que tiene la capacidad de variar su resistencia de acuerdo a la temperatura de manera inversamente proporcional. A mayor temperatura menor resistencia y a menor temperatura mayor resistencia. Este se encuentra ubicado cercano a la caja del termostato, y en contacto directo con el refrigerante del sistema de enfriamiento. Su misión es la de transferir información al módulo de control, manejando una tensión variable de 0 a 5 voltios, la cual es interpretada por el módulo en mención como temperatura del refrigerante del motor.

Sensor de Posición del Acelerador (TP)



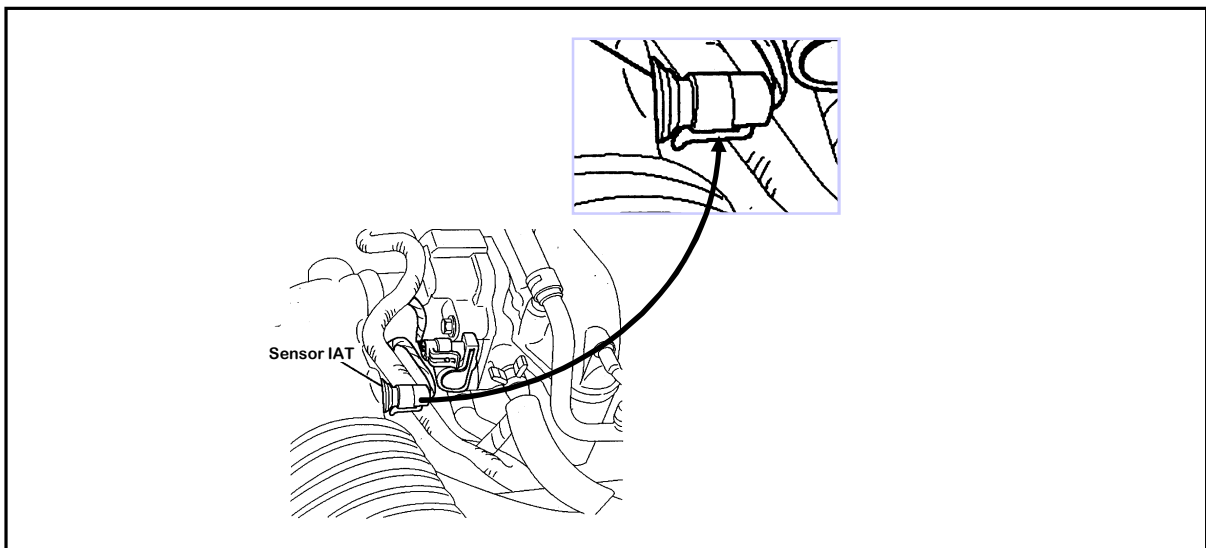
El sensor TP, va instalado en el cuerpo de aceleración conectado al eje de la válvula del mismo cuerpo. Consiste en potenciómetro el cual altera su valor cada vez que es movida la válvula de aceleración a través del pedal. Esta opera también con tensión de 5 voltios variando de baja a alta en relación directa a la aceleración del motor. Menor aceleración, menor voltaje. Mayor aceleración, mayor voltaje. Su objetivo es indicar al módulo de control la posición de la válvula de aceleración para los comandos de inyección y encendido, ajustando así además de la información de otros parámetros, chispa y combustible de acuerdo a la carga del motor.

Sensor de Flujo de Masa de Aire (MAF)



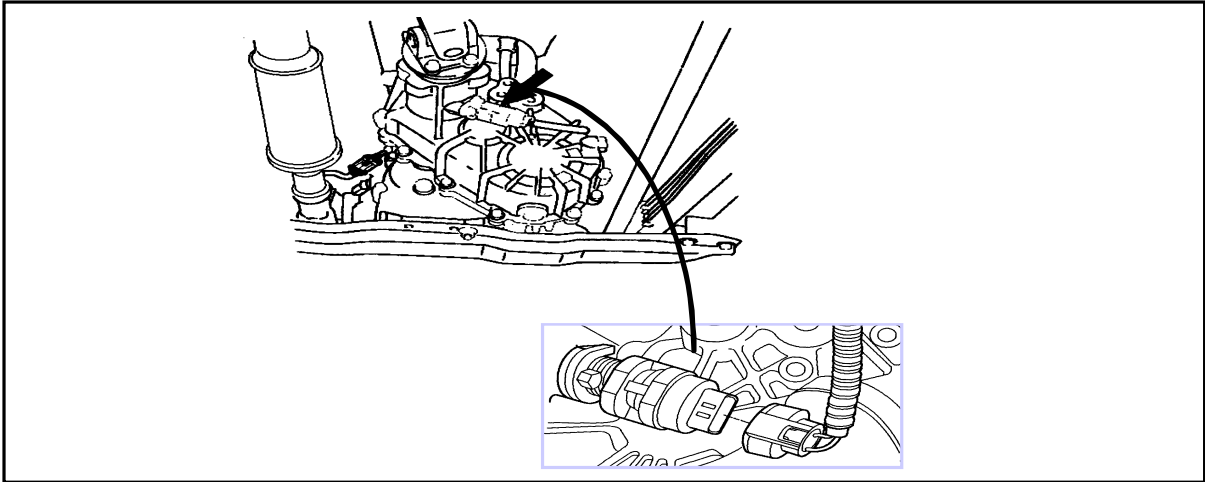
Este dispositivo sensor, se encuentra instalado en el tubo de inducción de aire del cuerpo de aceleración y no es más que un microprocesador capaz de medir la cantidad de aire que entra al motor, enviando así esta información al módulo de control, el cual utiliza esta señal para calcular la cantidad de gasolina a inyectar en las lumbreras de admisión. Este elemento produce una frecuencia entre rangos que pueden variar de 2500 Hz para una marcha mínima hasta 9.000 Hz para una máxima aceleración o alta carga del motor. Este es alimentado con tensión de 12 voltios, pero su tensión de operación es baja.

Sensor de Temperatura del Aire (IAT)



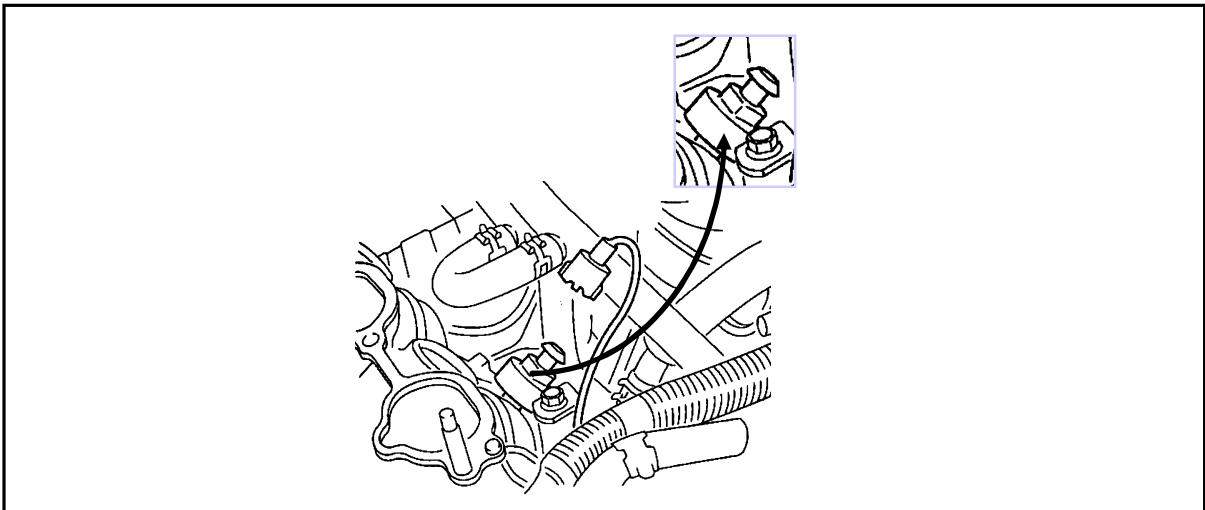
Este es un termistor al igual que el de temperatura del refrigerante. La diferencia estriba, en que este va instalado en el ducto de inducción de aire del cuerpo de aceleración y está en contacto con el aire que va de entrada al motor. Su operación como se dijo anteriormente, es similar al ECT pero la información que recoge es tomada en cuenta por el módulo electrónico para determinar la densidad del aire y con ello calcular combustible.

Sensor de Velocidad del Vehículo (VSS)



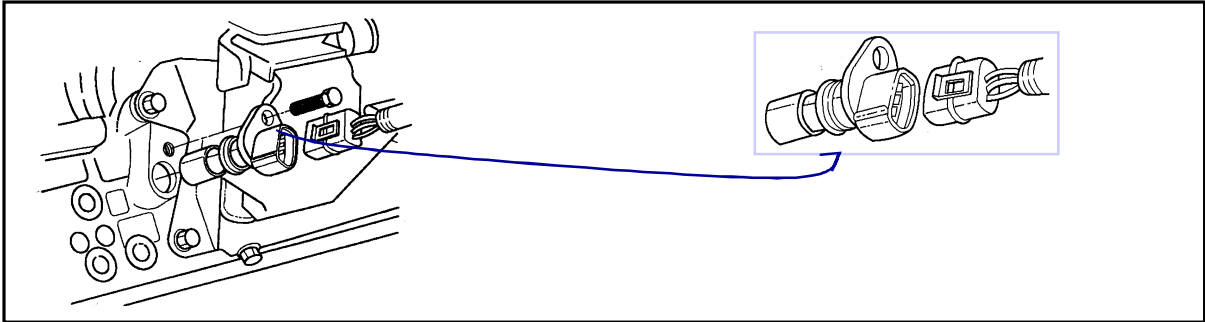
El VSS se encuentra ubicado en la extensión de la transmisión, alineado al eje de salida de la misma. Este es un generador de corriente alterna cuya misión es enviar señales eléctricas en relación directa a la velocidad del vehículo al módulo de control electrónico. Esta señal se utiliza en conjunto con otras para ajustar parámetros de operación, tales como aplicación del embrague del convertidor, cambios automáticos, velocímetro, odómetro, etc.

Sensor de Detonación (KS)



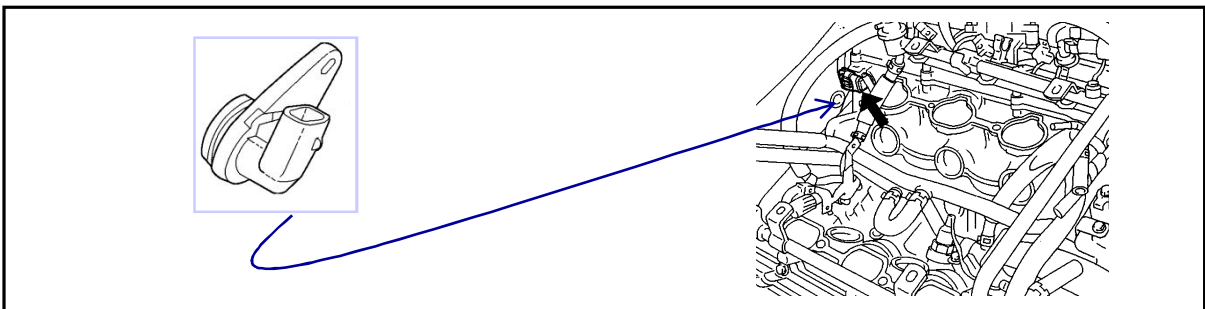
El sensor de detonación va roscado al bloque del motor y su finalidad es "oir" los ruidos producto de combustiones anormales conocidas normalmente como detonación o "pistoneo". No es mas que un dispositivo piezoeléctrico que al recibir ruido por contacto genera una señal eléctrica que de acuerdo a la magnitud del mismo será la de la señal. Esto significa que una pequeña detonación genera una señal baja, como también una detonación alta genera una señal alta. Su misión es, indicarle al módulo de control electrónico que está ocurriendo el efecto, este a su vez, corrige el avance electrónico ajustándolo a valores donde se pueda eliminar la detonación, evitándose así la pérdida de potencia y la generación de residuos por combustiones anormales.

Sensor de Posición del Cigüeñal (CKP)



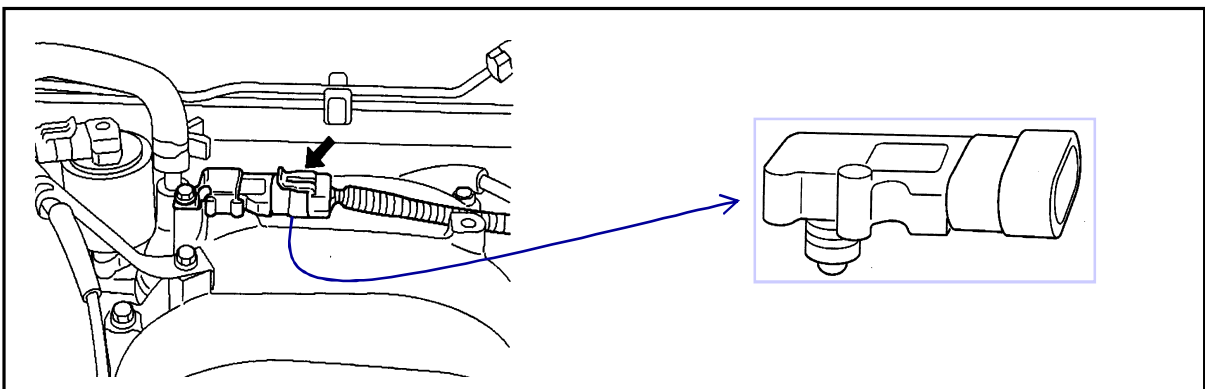
Este se encuentra ubicado en un costado del bloque del motor, alineado a un disco reluctor que forma parte del cigüeñal, y su misión es "ver" la posición en que se encuentra el cigüeñal. El sensor de posición del cigüeñal (CKP), provee al módulo de control la señal para calcular la secuencia de encendido. Este sensor toma referencia de disco de 53X que envía al módulo electrónico para ser usado en calcular la revoluciones por minuto (rpm) y la posición del cigüeñal.

Sensor Posición Arbol de Levas (CMP)



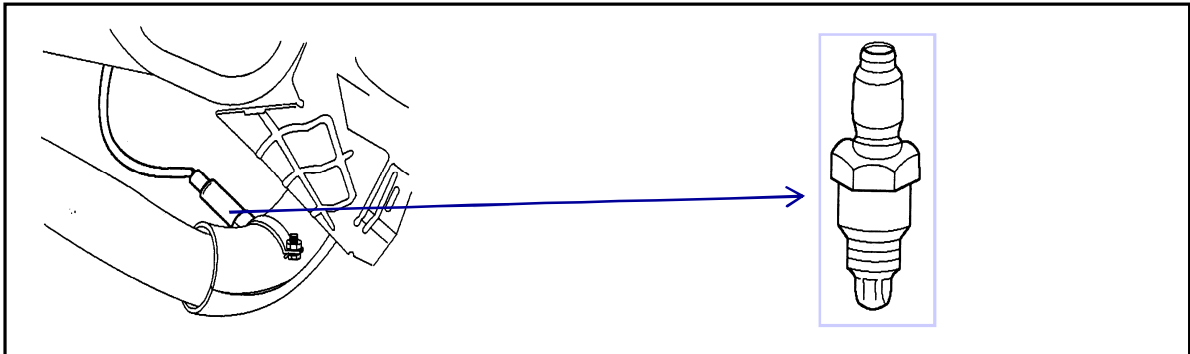
Su ubicación es en la caja de levas del motor, "observando" la posición del árbol de levas. La información obtenida por sensor de posición del árbol de levas, es enviada al módulo de control electrónico con el fin de que éste, calcule y sincronice el punto de disparo de los inyectores en la secuencia correcta. Es decir, la señal es utilizada por el módulo en mención, para calcular la posición del pistón # 1 durante la carrera de potencia, y así determinar a que cilindro le corresponde de acuerdo al orden de inyección.

Sensor Presión Absoluta del Múltiple (MAP)



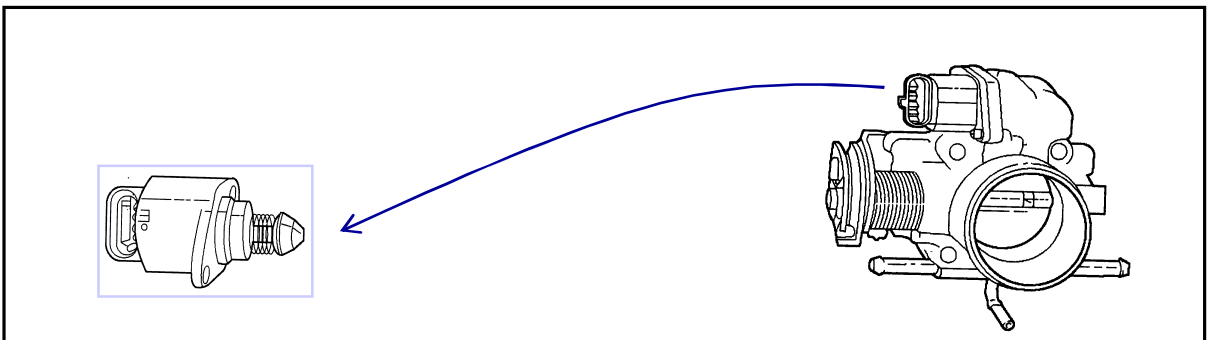
Este dispositivo se encuentra ubicado sobre el múltiple de admisión cercano a la válvula EGR. En su parte inferior está conectado directamente a las galerías del múltiple de admisión, mientras que por uno de sus laterales va conectado a la red eléctrica del sistema. Su objetivo es "informarle" al módulo de control la presión (vacío) que existe en el múltiple de admisión. Este factor es sumamente importante para calcular ajustes de inyección y encendido dependiendo de la altitud ya que actúa como barómetro, para determinar la operación de la válvula EGR y para ayudar al diagnóstico de otras áreas a través del módulo de control.

Sensor de Oxígeno (HO2S)



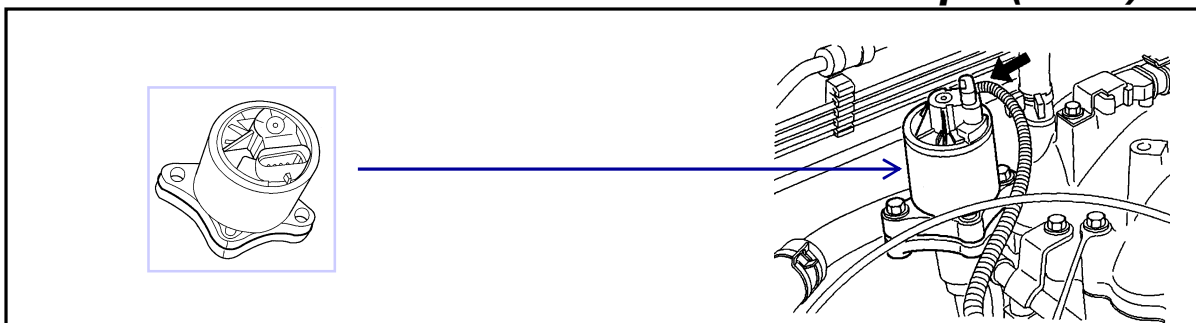
El sensor de oxígeno se encuentra conectado al sistema de escape, muy cercano a la salida o bajante del mismo. En muchos casos va roscado al múltiple de escape. En motores en "V" suelen usarse dos, uno para cada banco de motor. Su función es la monitorear la presencia de oxígeno en el escape, lo cual es una clara muestra de combustiones incompletas. El oxígeno presente en los gases de escape, produce una reacción con el sensor generando una salida de voltaje. Esta señal es tomada por el módulo de control, para calcular los pulsos de inyección y ajustar de manera perfecta para así lograr una combustión completa en las cámaras.

Control de Aire (IAC)



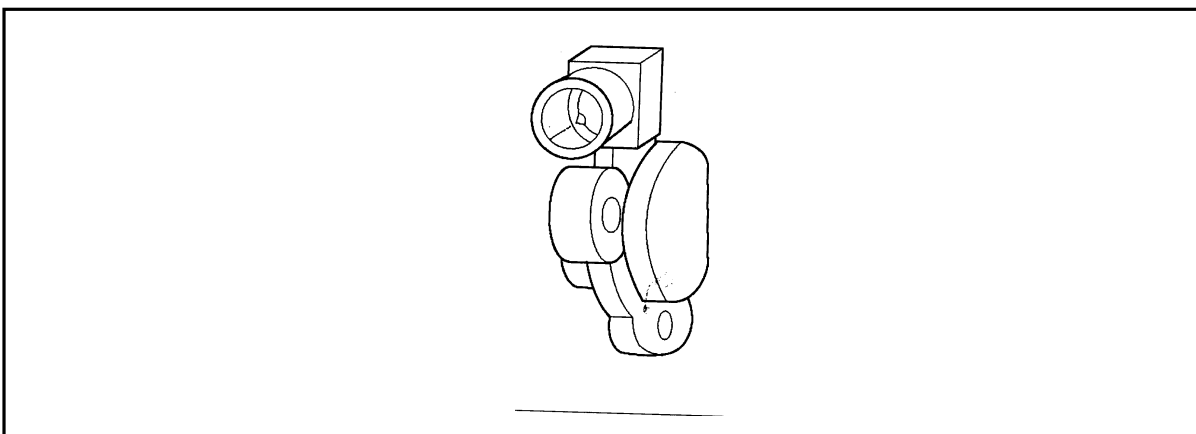
Este elemento que no es más que una válvula de cierre variable, se encuentra ubicada en el cuerpo de aceleración y su función es controlar la entrada de aire al motor. El hecho de controlar dicha entrada de aire permite al sistema ajustar la marcha mínima de acuerdo a las exigencias normales y de las cargas que se le impriman al motor. Cuando el motor está en marcha mínima, el se encuentra ajustando a un pase bajo de aire, de manera que si se adiciona una carga al motor algo así como aire acondicionado, el módulo de control "observa" una caída de rpm e inmediatamente actúa sobre el aumentando el paso de aire y por supuesto los pulsos de inyección. Este es un elemento comandado que a menor rpm menor abertura de la válvula.

Válvula Recirculación Gases Escape (EGR)



Esta válvula que es un elemento comandado, se encuentra ubicado en un adaptador sobre el múltiple de admisión pero unido a una galería gases de escape. Su objetivo es la de disminuir las emisiones de óxido de nitrógeno (NOx) producto de las altas temperaturas de la combustión. Cuando las temperaturas de combustión son muy altas, por ejemplo alta aceleración, el módulo comanda electrónicamente a la válvula permitiendo el paso de gases inertes de escape a las galerías de admisión, entrando estos finalmente a los cilindros produciendo un ligero empobrecimiento de la combustión que la obliga a bajar su temperatura. Esta válvula responde a señales "estudiadas" por el módulo de control, tales como: vacío del múltiple, Rpm, velocidad, temperatura refrigerante.

Sensor Temp. Fluído Transmisión (TFT)



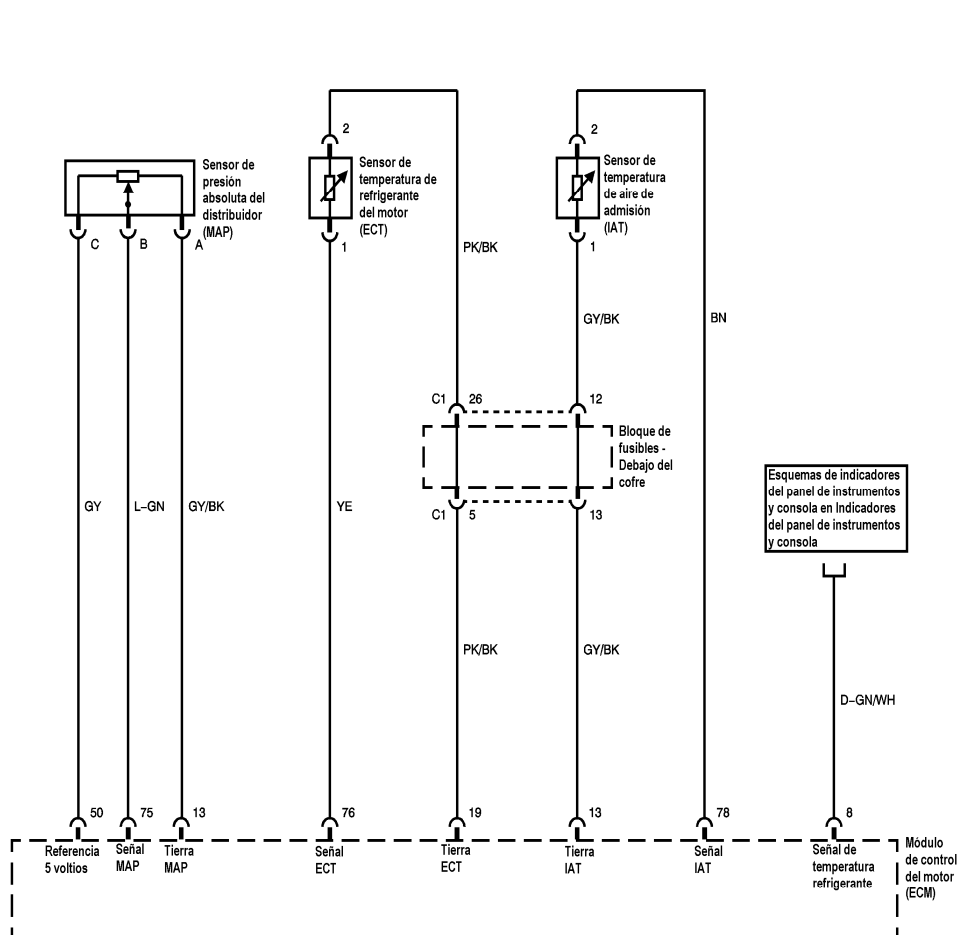
El sensor de temperatura del fluído de la transmisión (TFT), se encuentra ubicado dentro de la transmisión. Este dispositivo es un elemento termistor que permite informar al módulo de control la temperatura en que se encuentra el aceite de la transmisión automática. Esto aplica sólo a la unidades equipadas con la opción de T/A.

Sistema de Ignición Electrónica

Este sistema totalmente electrónico, que no usa ningún elemento móvil consiste en un módulo de encendido y una bobina por cada bujía del motor. Esto significa que el motor de seis cilindros está equipado con seis unidades de modulos/bobinas. Este sistema es controlado por el módulo de control electrónico basándose en los siguientes parámetros o factores:

<i>Velocidad del Motor (RPM)</i>	<i>Señal de Detonación (KS)</i>
<i>Posición del Cigüeñal (Ref. 58X)</i>	<i>Interruptor P/N</i>
<i>Posición del Arbol de Levas (CMP)</i>	<i>Velocidad del Vehículo (VSS)</i>
<i>Temperatura del Motor (ECT)</i>	<i>Encendido y Suministro Voltaje PCM</i>
<i>Posición del Acelerador (TP)</i>	<i>Relación de Señal CKP</i>

Sensores MAP, ETC y IAT



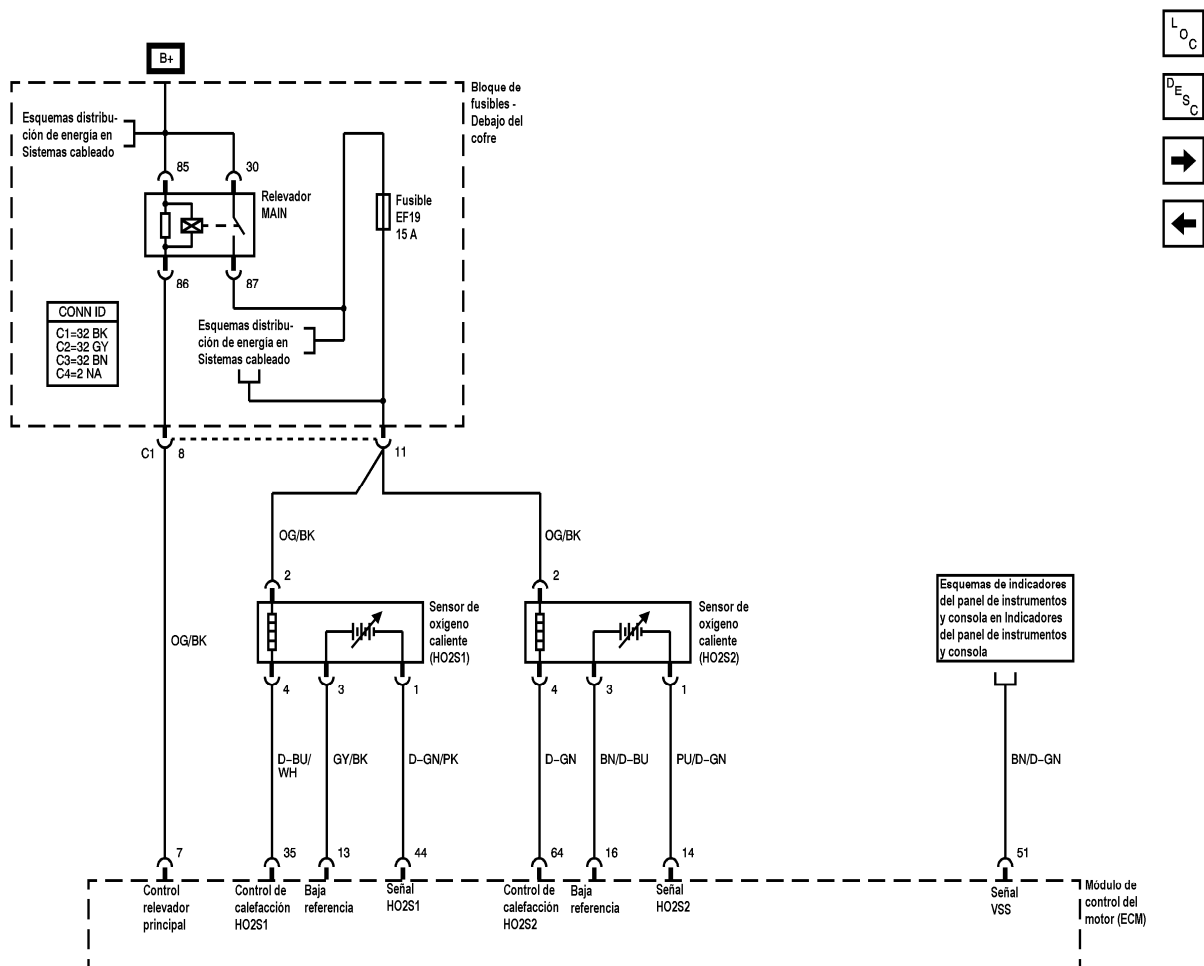
L_OC

D_ES_C

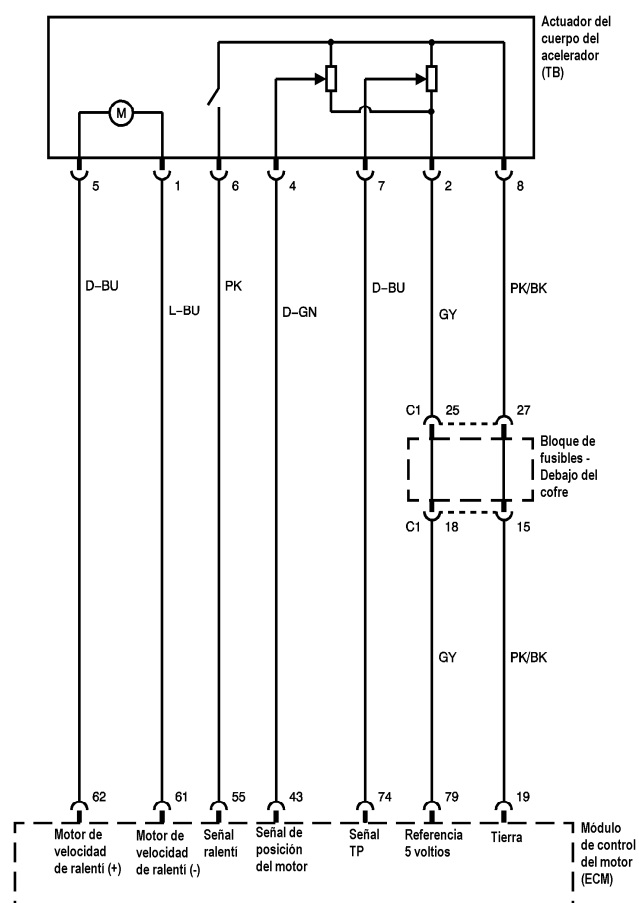
→

←

Sensor de HO2S1 Y O2S



Actuador del cuerpo del acelerador



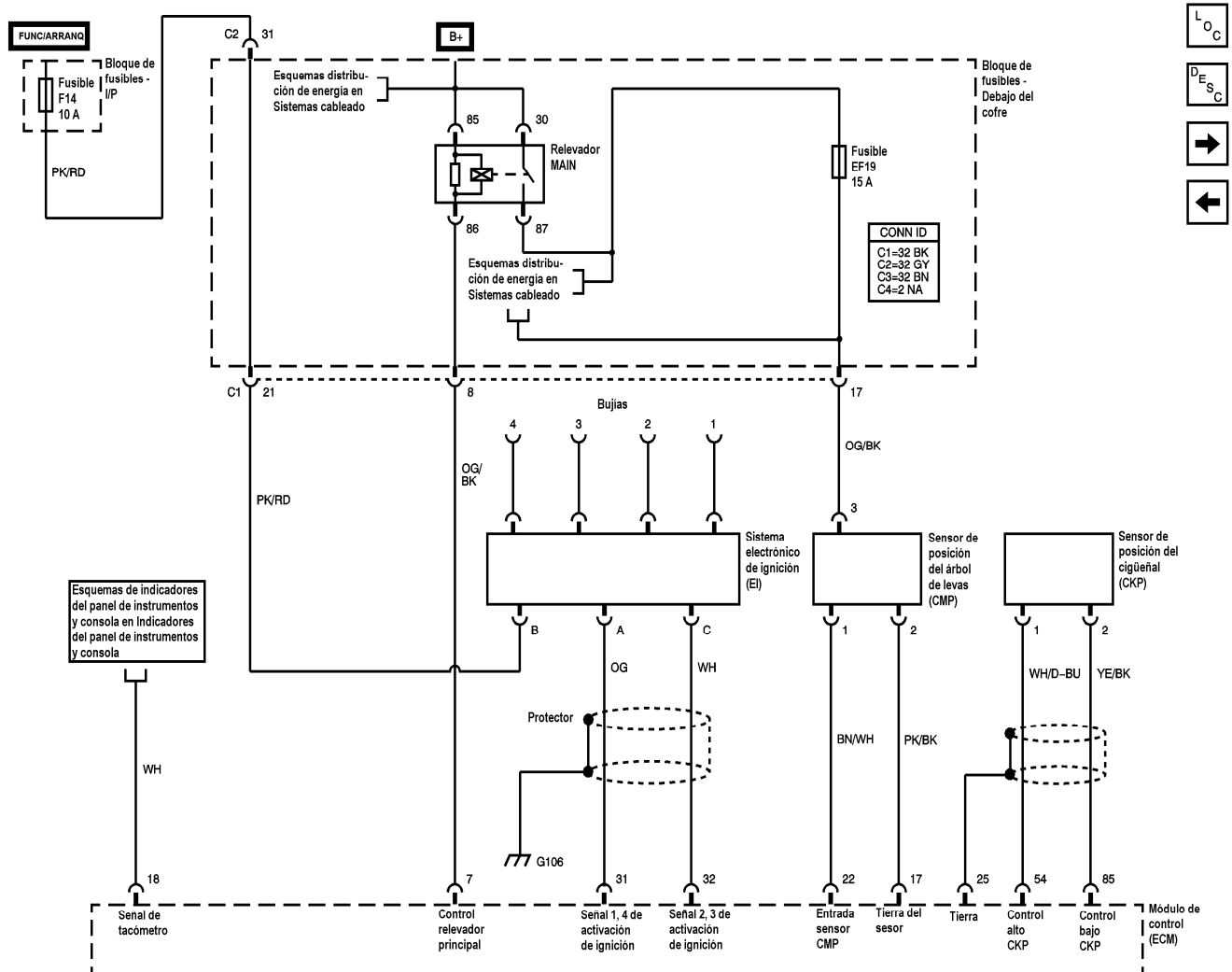
L_OC

D_ES_C

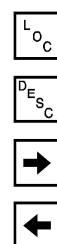
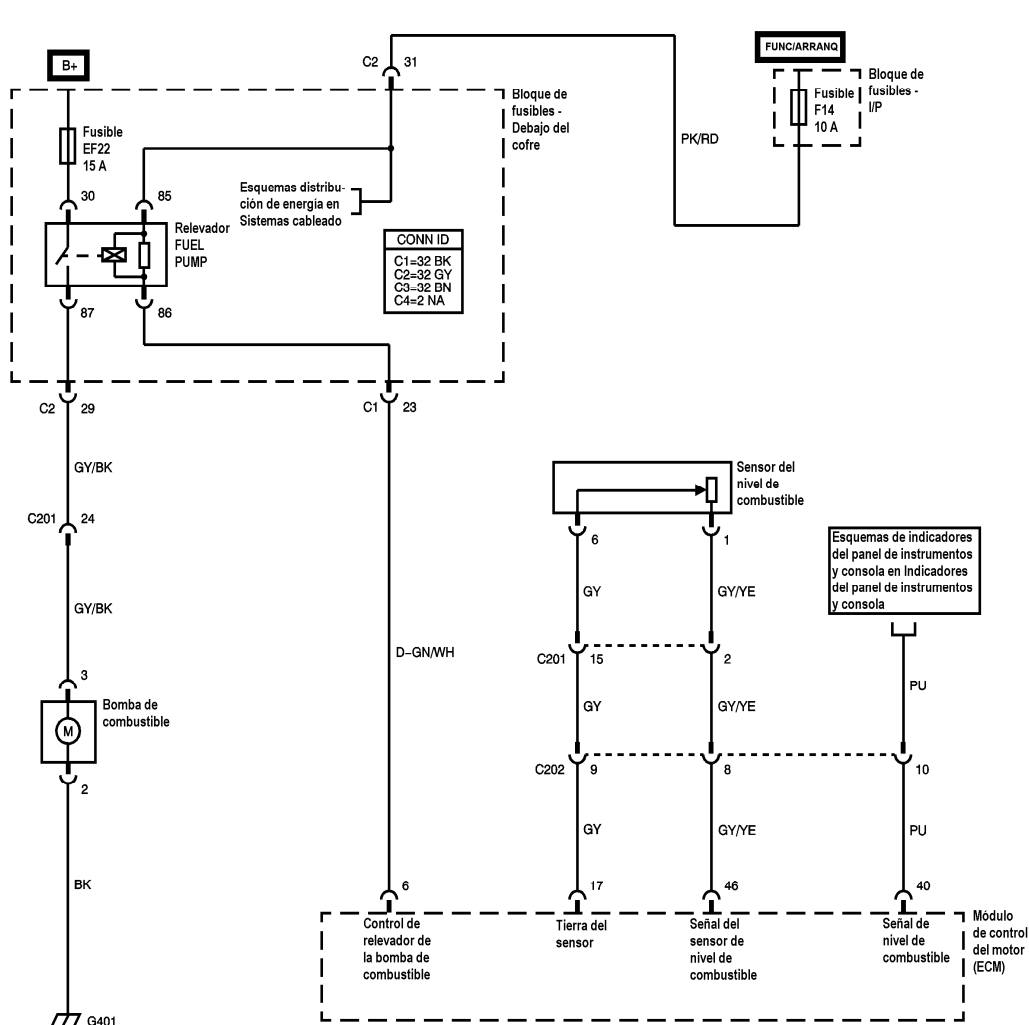
→

←

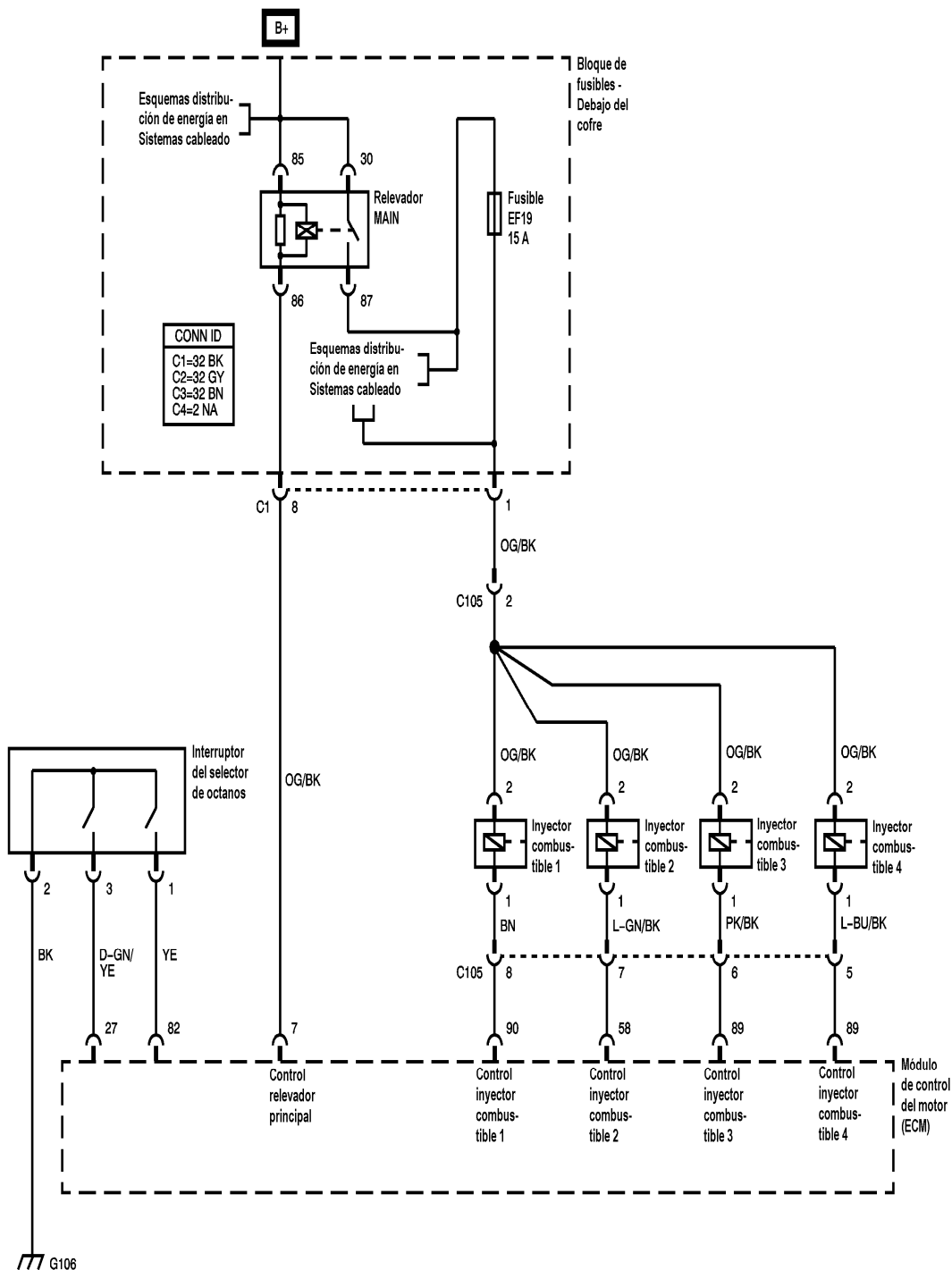
Ignición: sensores CMP y CKP



Controles bomba combustible y nivel combustible



Selector octano e inyectores de combustible



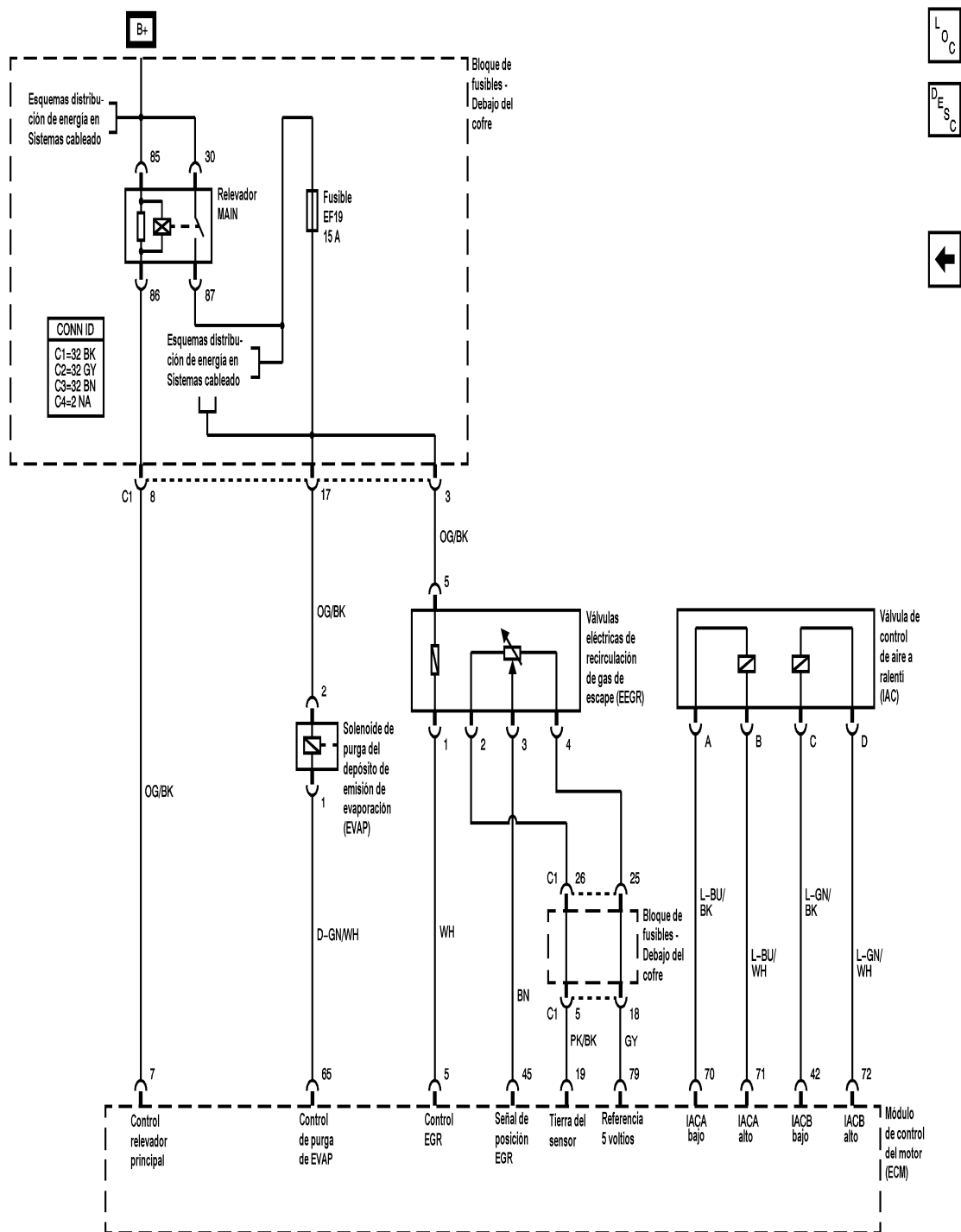
L_OC

D_ES_C

→

←

Válvula EVAP, EEGR y IAC



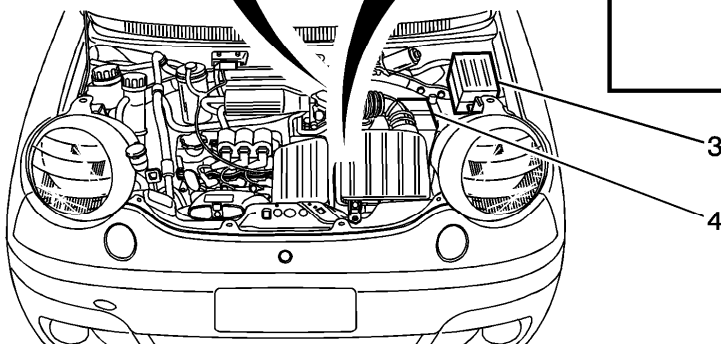
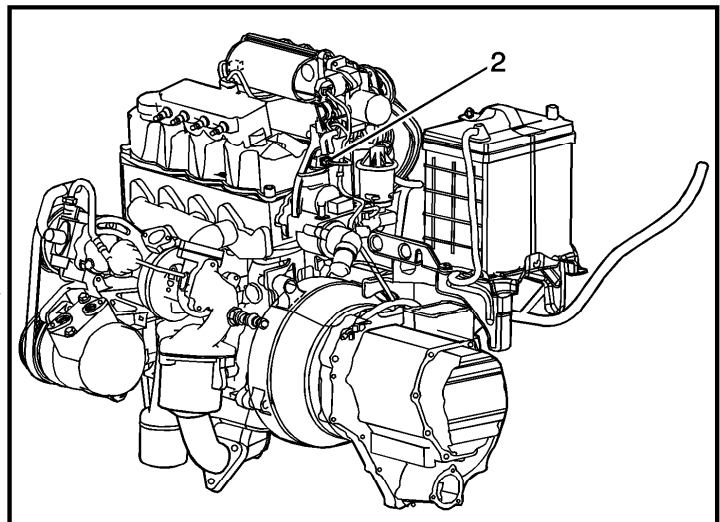
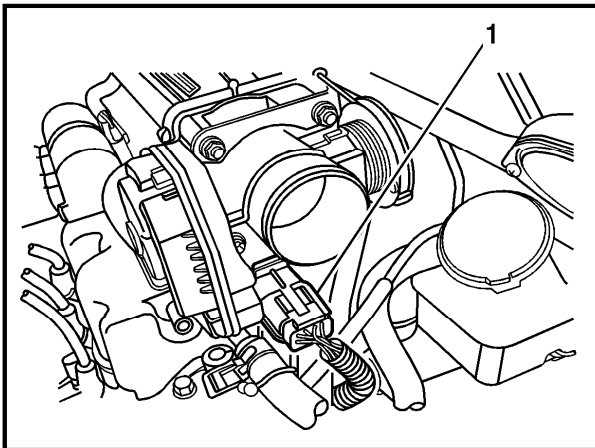
Sensor de posición del árbol de levas CMP.

1-Cuerpo del acelerador
(actuador a
ralentí del acelerador
principal (MTIA))

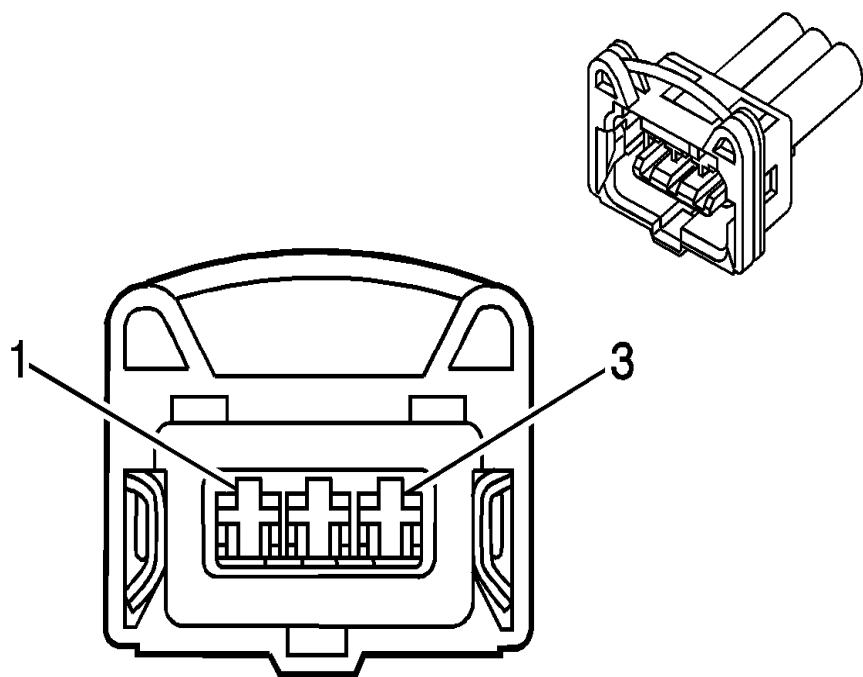
2-Sensor de posición del árbol de levas (CMP)

3-Bloque de fusibles debajo del cofre

4-Batería



Sensor de posición del árbol de levas (CMP)

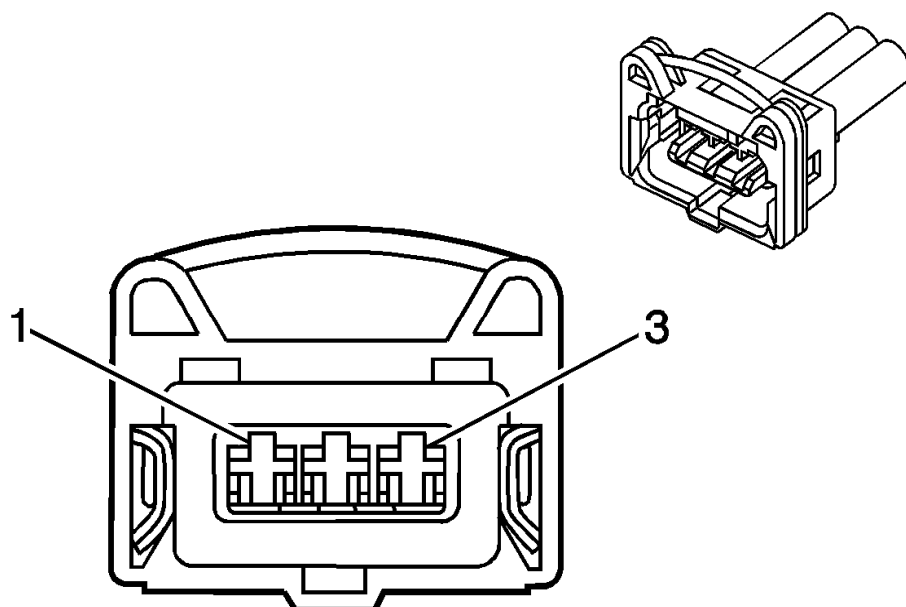


Ensamble de la caja 3P del temporizador eléctrico JR
hembra de 3 vías (BK)

Información de la parte del
conector

Termina l	Color del cable	Número de circuito	Función
1	BN/WH	633	Señal del sensor de posición del árbol de levas
2	BN	808	Baja referencia
3	OG/BK	1733	Voltaje de ignición 1

Sensor de posición del cigüeñal (CKP)

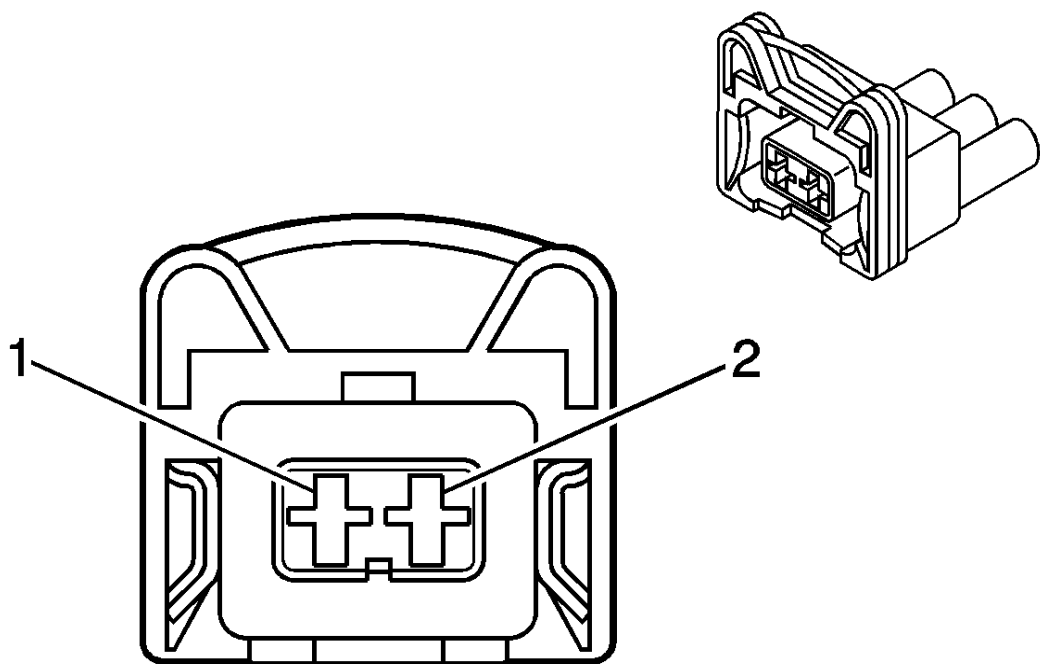


Ensamble de la caja 3P del temporizador eléctrico JR hembra de 3 vías (BK)

Información de la parte del conector

Terminal	Color del cable	Número de circuito	Función
1	D-BU/WH	1869	Señal del sensor de posición del cigüeñal (CKP)
2	YE/BK	1868	Baja referencia
3	BK/WH	1451	Tierra del protector

Sensor de temperatura del refrigerante del motor (ECT)

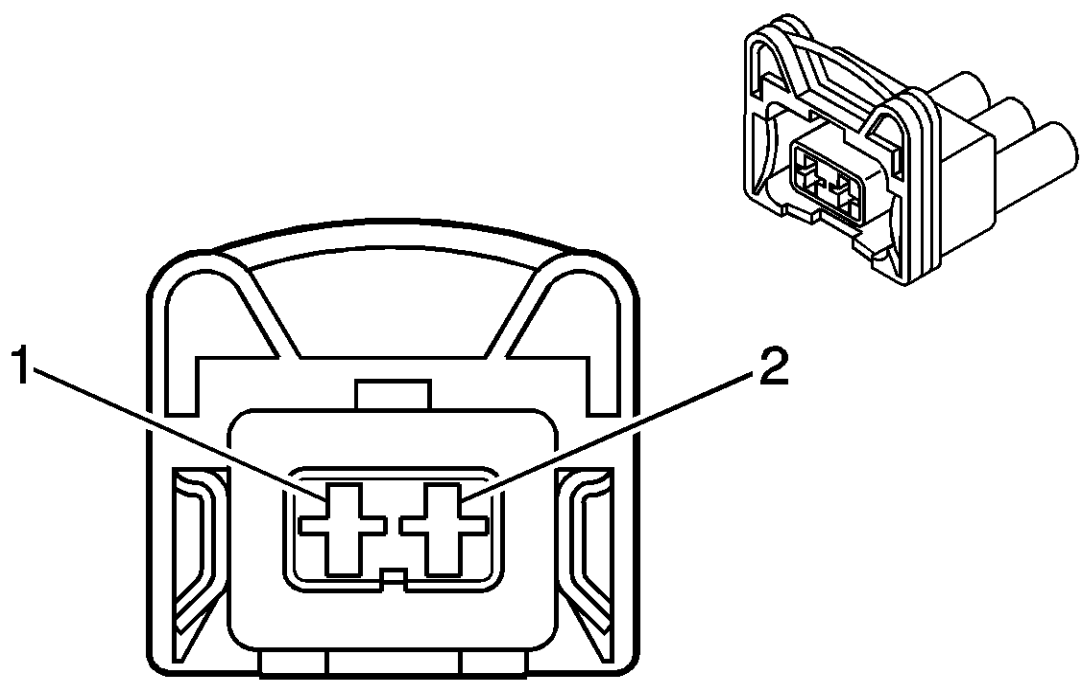


Ensamble de la caja 2P del temporizador eléctrico JR hembra de 2 vías (BK)

Información de la parte del conector

Termin al	Color del cable	Número de circuito	Función
1	YE	410	Señal del sensor de temperatura del refrigerante del motor (ECT)
2	PK/BK	632	Baja referencia

Válvula solenoide de purga del depósito de emisión evaporación (EVAP)

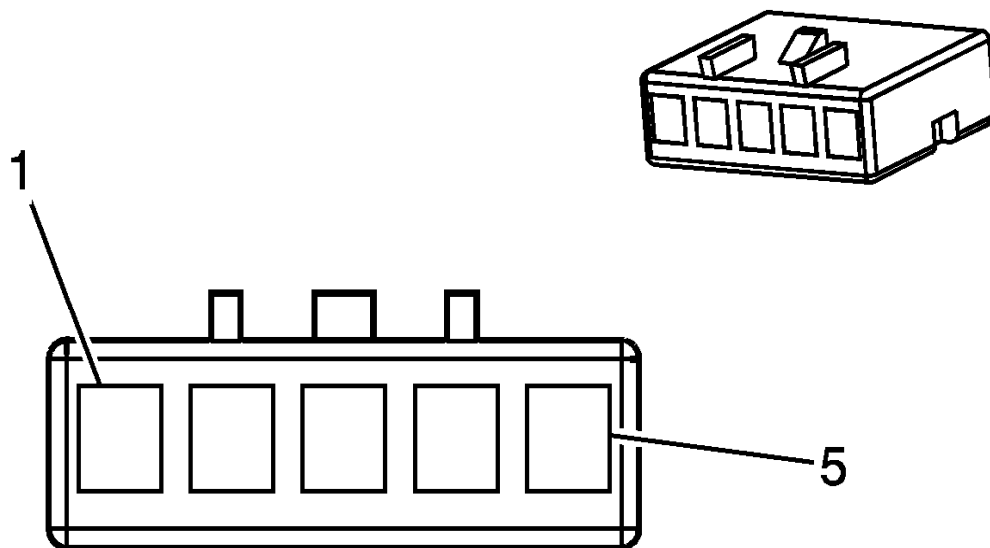


Ensamble de la caja de 2P del temporizador eléctrico JR hembra de 2 vías (BK)

Información de la parte del conector

Termin al	Color del cable	Número de circuito	Función
1	D-GN/WH	428	Control solenoide de válvula de purga del depósito de emisión de gases (EVAP)
2	OG/BK	1733	Voltaje de ignición 1

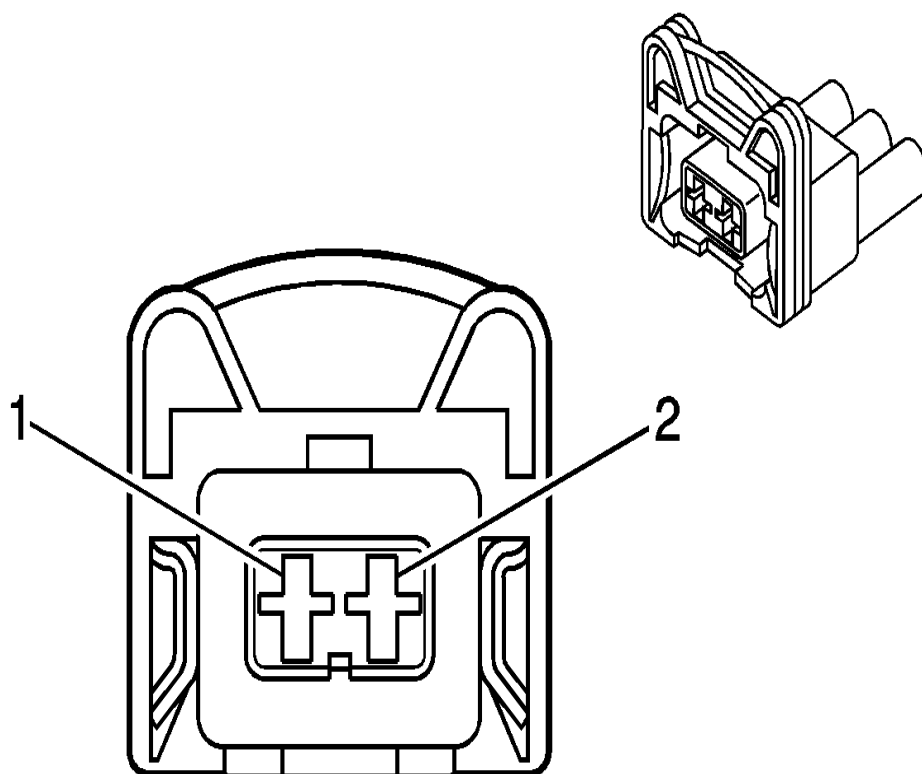
Válvula Recirculación Gas Escape (EGR)



Información de la parte del conector

Terminal	Color del cable	Número de circuito	Función
1	WH	257	Control de la válvula de recirculación del gas de escape (EGR)
2	PK/BK	632	Baja referencia
3	BN	1456	Señal del sensor de posición de la válvula de recirculación del gas de escape (EGR)
4	Gy	2702	Referencia de 5-voltios
5	OG/BK	1733	Voltaje de ignición 1

Inyector de combustible 2



**Ensamble de la caja 2P del temporizador eléctrico JR
hembra de 2 vías (BK)**

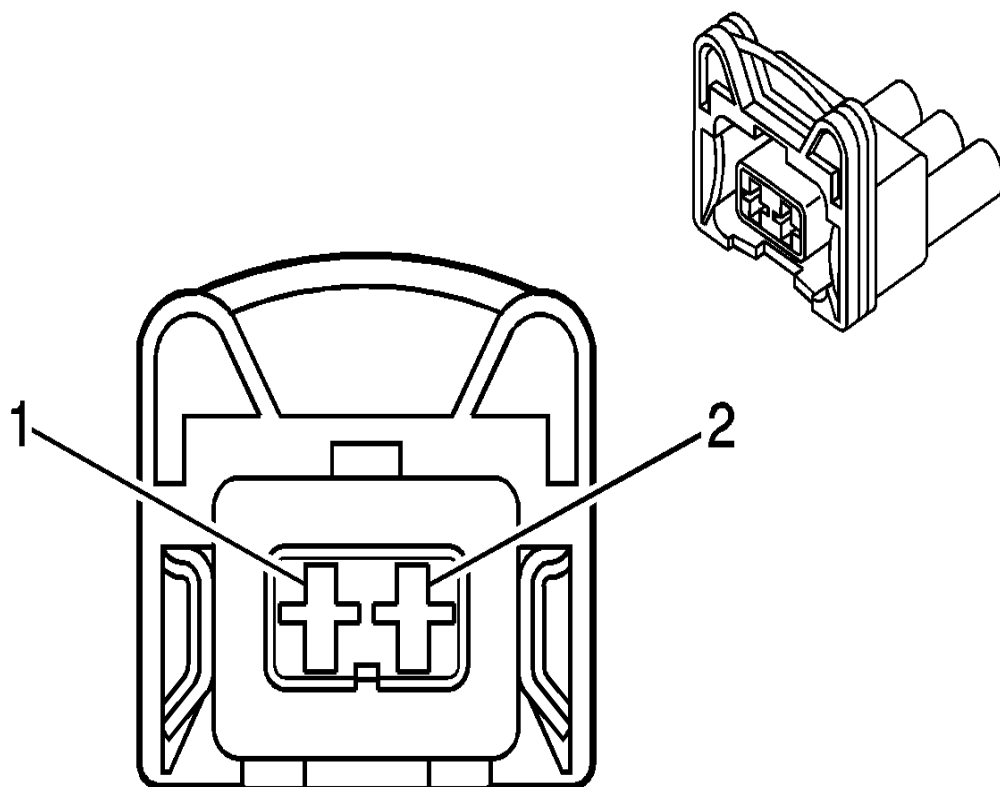
•

Información de la parte del conector

Termina

1	Color del cable	Número de circuito	Función
1	L-GU/BK	1745	Control 2 del inyector de combustible
2	OG/BK	1733	Voltaje de ignición 1

Inyector de combustible 3

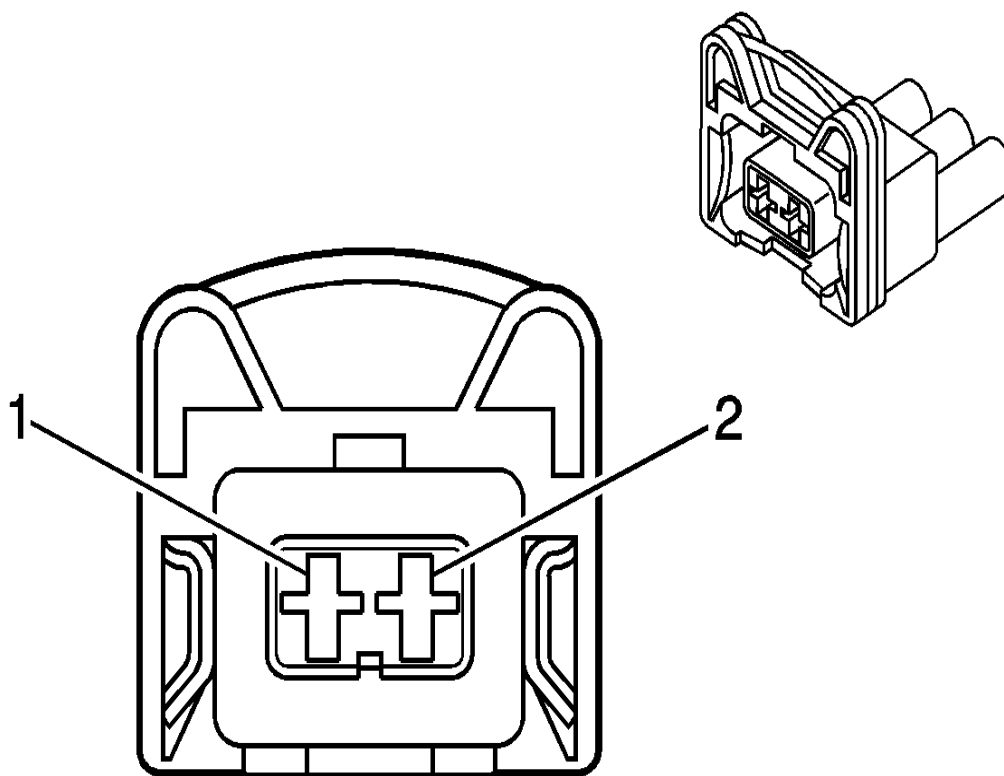


Ensamble de la caja 2P del temporizador eléctrico JR hembra de 2 vías (BK

Información de la parte del conector

Terminal	Color del cable	Número de circuito	Función
1	PK/BK	1746	Control 3 del inyector de combustible
2	OG/BK	1733	Voltaje de ignición 1

Inyector de combustible 4



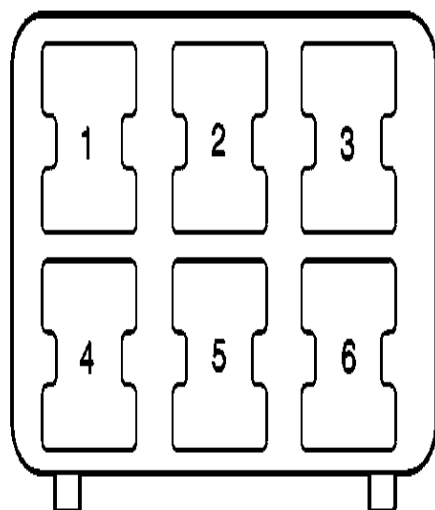
Ensamble de la caja 2P del temporizador eléctrico JR hembra de 2 vías (BK)

Información de la parte del conector

Termina

l	Color del cable	Número de circuito	Función
1	L-BU/BK	844	Control 4 del inyector de combustible
2	OG/BK	1733	Voltaje de ignición 1

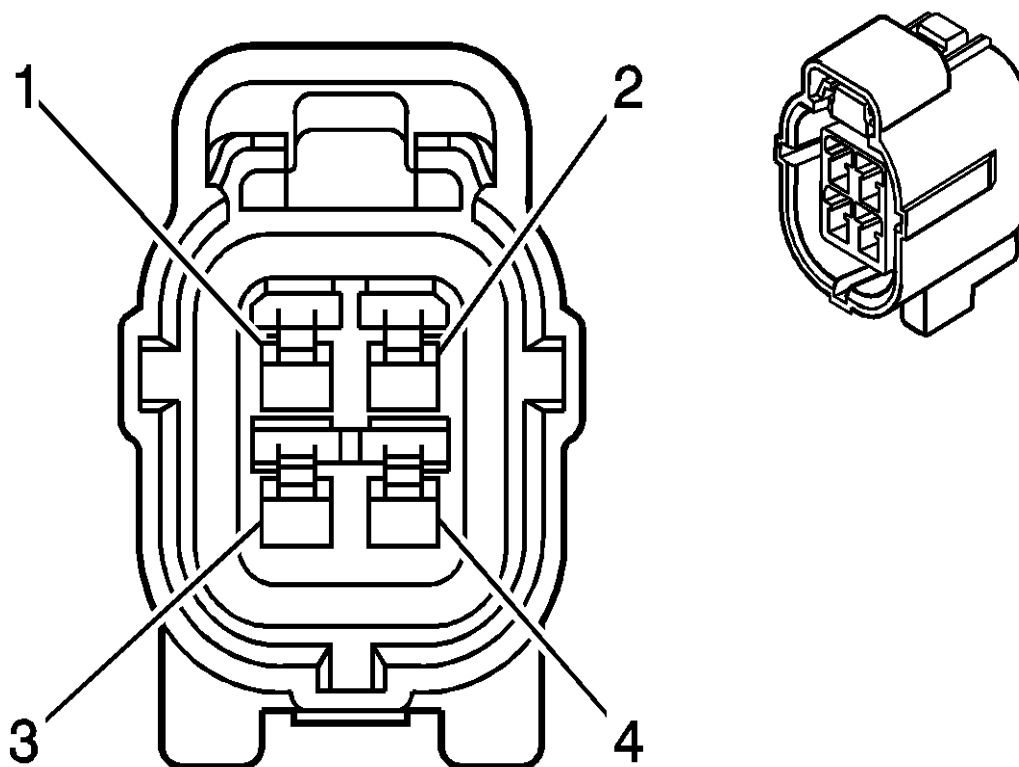
Emisor/bomba de combustible



Información de la parte del conector

Terminal	Color del cable	Número de circuito	Función
1	GY/YE	596	Señal de sensor del nivel de combustible
2	BK	850	Tierra
3	GY/BK	120	Suministro de voltaje a la bomba de combustible
4	BK	850	Tierra
5	YE/D-GN	172	Señal del indicador de combustible bajo
6	Gy	720	Baja referencia

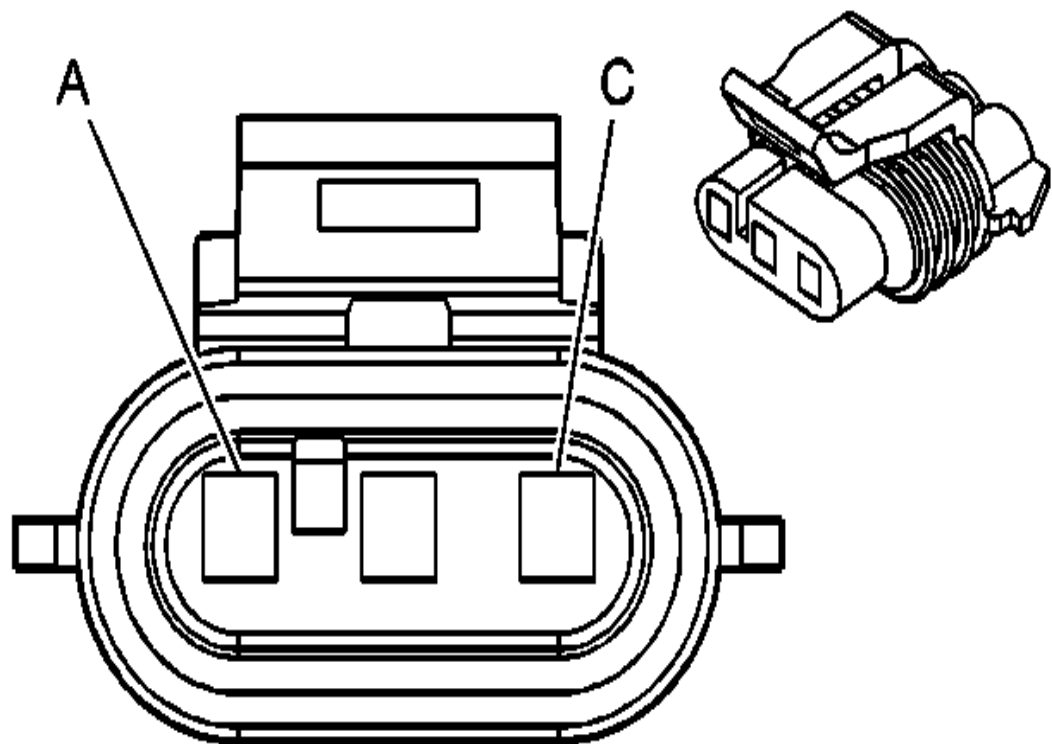
Sensor de oxígeno caliente (HO2S) 1



Información de la parte del conector

Termin al	Color del cable	Número de circuito	Función
1	PU/D-GN	1980	Señal 2 del sensor de oxígeno caliente (HO2S)
2	OG/BK	1733	Voltaje de ignición 1
3	BN/D-BU	718	Baja referencia
4	D-GN	676	Señal de calefacción 2 del sensor de oxígeno caliente (HO2S)

Módulo de bobina de ignición

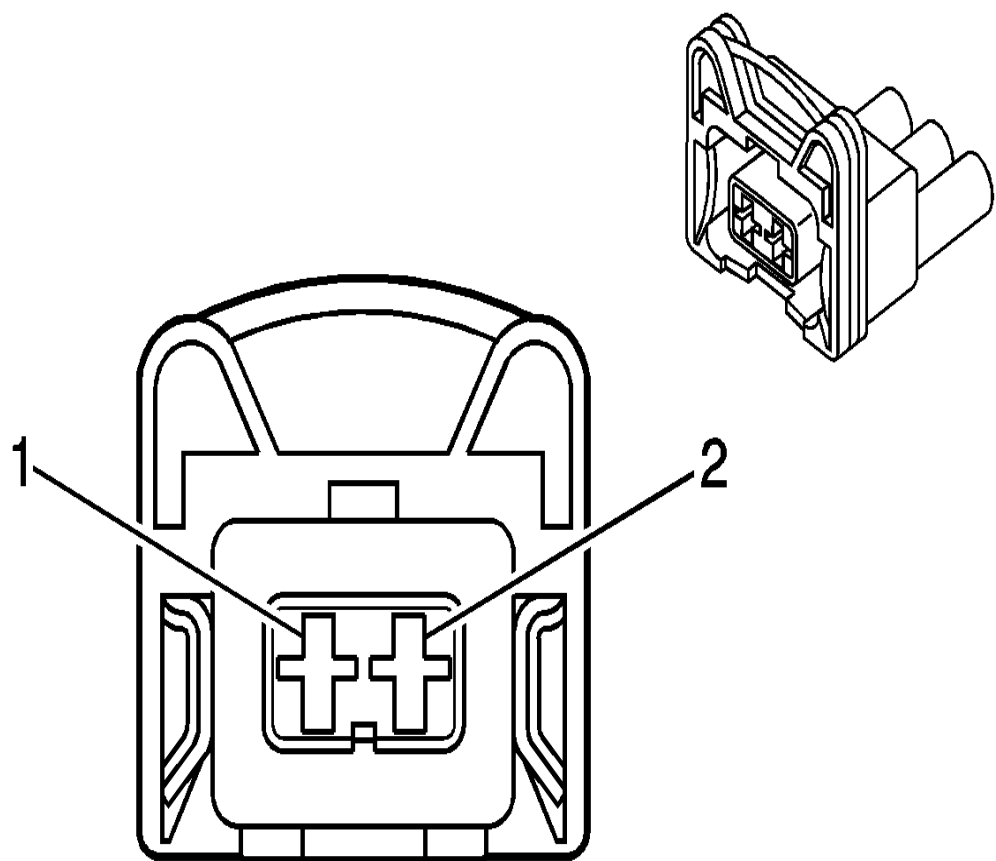


**Series Metri-Pack F 150 de 3-vías,
sellada (BK)**

**Información de la parte del
conector**

Terminal	Color del cable	Número de circuito	Función
A	OG	406	Control 2 y 3 de la bobina de ignición
B	PK/RD	339	Voltaje de ignición 1
C	WH	423	Control 1 y 4 de la bobina de ignición

Sensor de la temperatura del aire de admisión (IAT)

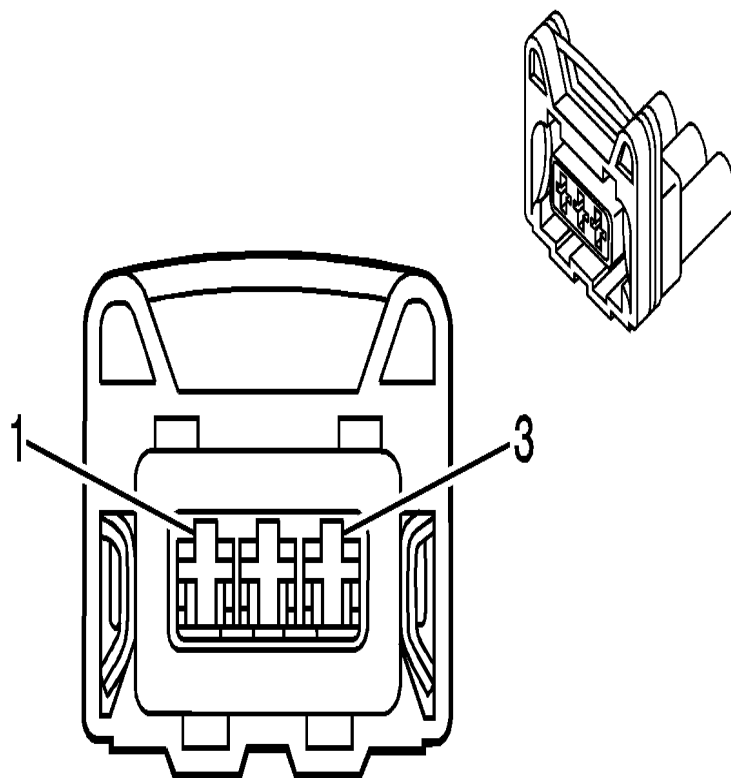


Ass' y caja de 2P del temporizador eléctrico JR hembra de 2 vías (BK)

Información de la parte del conector

Termina	Color del cable	Número de circuito	Función
1	GY/BK	720	Baja referencia
2	BN	472	Señal del sensor de temperatura del aire de admisión (IAT)

Sensor de golpe (KS)



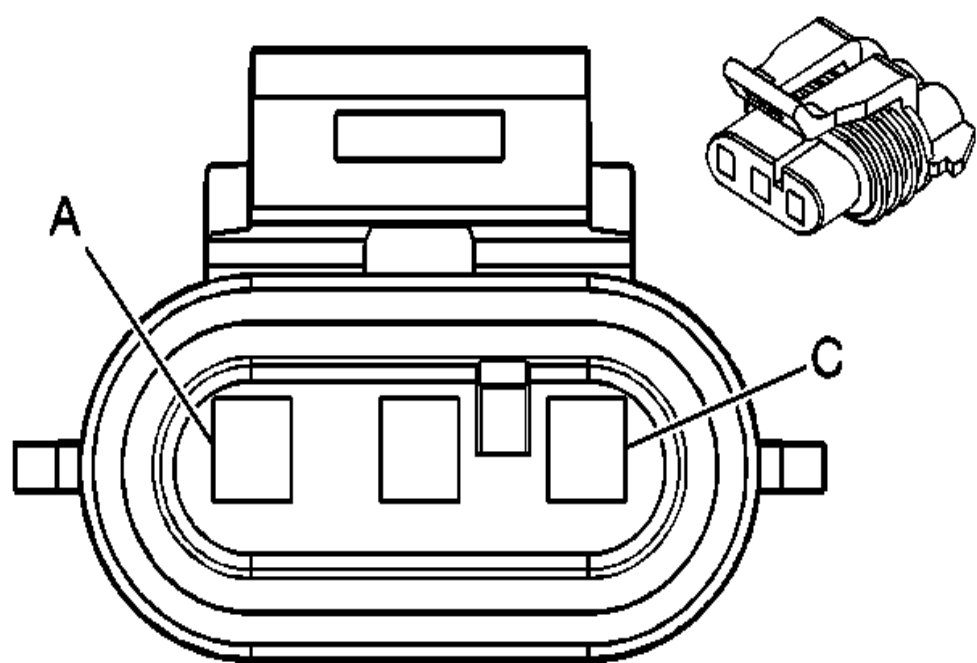
Ensamble JPT 3P hembra de 3 vías para el sensor de detonación

Información de la parte del conector

Termina

1	Color del cable	Número de circuito	Función
1	D-BU	496	Señal del sensor de golpe (KS)
2	YE/BK	457	Señal del sensor de golpe (KS)
3	BK/WH	951	Tierra del protector

Sensor de presión absoluta del múltiple (MAP)

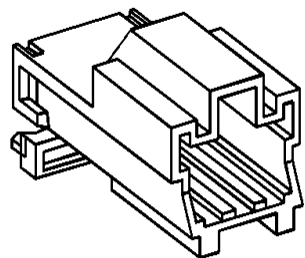
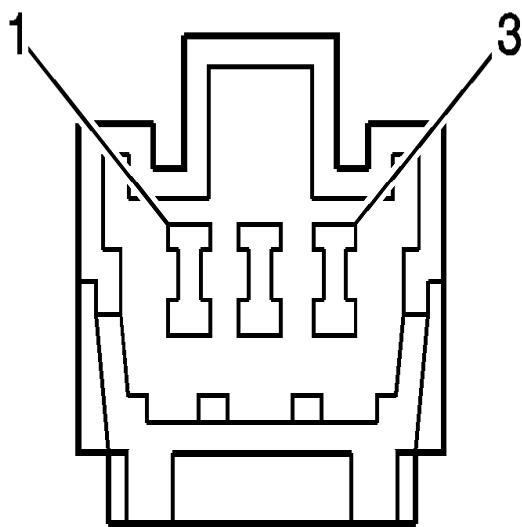


150 Series Metri-Pack F de 3 vías
sellado (GY)

Información de la parte
del conector

Termina l	Color del cable	Número de circuito	Función
A	GY/BK	720	Baja referencia
B	L-GN	432	Señal del sensor de presión absoluta del distribuidor (MAP)
C	Gy	474	Referencia de 5-voltios

Interrupor de selección de octanos

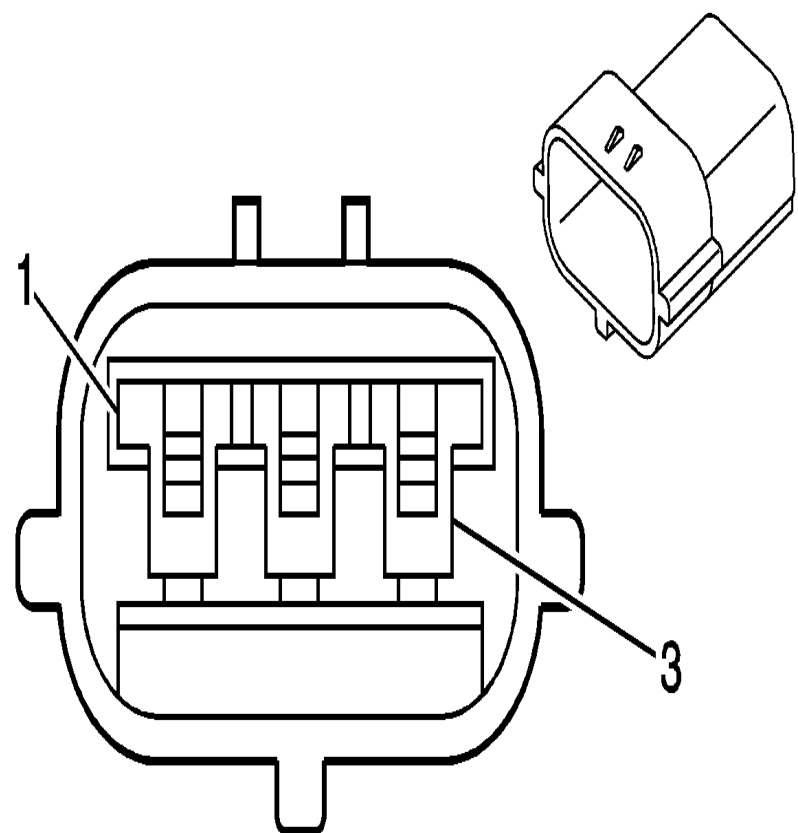


Serie M de 3 vías sellado (WH)

Información de la parte del conector

Terminal	Color del cable	Número de circuito	Función
1	YE	2643	Señal del interruptor de octanos
2	BK	750	Tierra
3	D-GN/YE	2642	Señal del interruptor de octanos

Sensor de ruta peligrosa

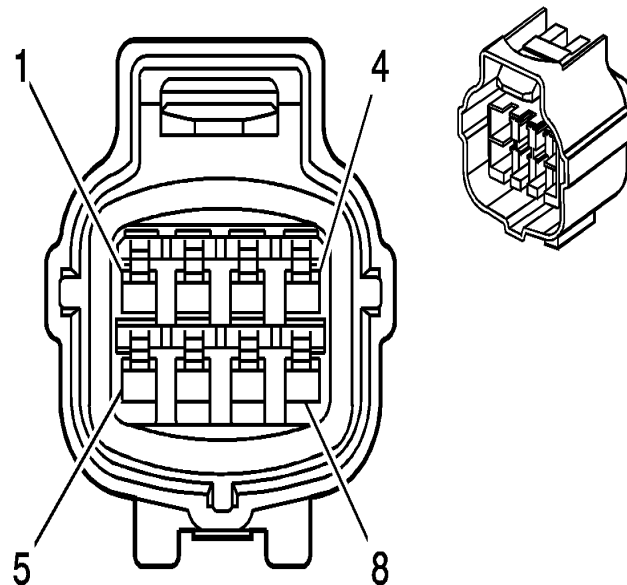


Econoseal Mark -2 Cap 3P, serie 070, macho de 3 vías (BK)

Información de la parte del conector

Terminal	Color del cable	Número de circuito	Función
1	BN	808	Baja referencia
2	WH	1909	Señal de carretera peligrosa (sin ABS)
3	OG/BK	1733	Voltaje de ignición 1

Cuerpo del acelerador (Actuador principal inactivo del acelerador (MTIA))



Econoseal J-Mark II + 8P serie 070 macho de 8 vías (BK)

Información de la parte del conector

Terminal	Color del cable	Número de circuito	Función
1	L-BU	425	Retorno de la velocidad a ralentí del motor
2	Gy	2702	Referencia de 5-voltios
3	—	—	Sin uso
4	D-GN	534	Señal de posición del motor a ralentí
5	D-BU	426	Señal de velocidad a ralentí del motor
6	pk	427	Señal de posición del interruptor de ralentí
7	D-BU	417	Señal del sensor de posición del acelerador (TP)
8	PK/BK	632	Baja referencia

Descrip ECM

El módulo de control del motor (ECM) es el centro de control del sistema de controles del motor. El ECM supervisa constantemente la información de varios sensores y controla los sistemas que afectan el rendimiento del vehículo y las emisiones. El ECM también realiza pruebas de diagnóstico en varias partes del sistema. El ECM puede detectar malos funcionamientos operacionales y avisar al conductor por medio de la luz indicadora de mal funcionamiento (MIL). Cuando el ECM detecta un mal funcionamiento, almacena un código de problema de diagnóstico (DTC). La condición es identificada por el DTC particular que está establecido. Esto ayuda al técnico en la realización de las reparaciones.

EEPROM

La memoria sólo de lectura programable borrable electrónicamente (EEPROM) es una memoria que es parte física del módulo de control. La EEPROM contiene información de programas y calibración que el módulo de control del motor (ECM) necesita para controlar el funcionamiento del motor. Para reprogramar el módulo de control se necesita equipo especial, así como el programa y la calibración correcta del vehículo.

Precauciones de servicio del ECM

Aviso

Consulte Nota manejo piezas sensibles ESD en Precauciones y avisos.

El módulo de control del motor (ECM) puede resistir los consumos de corriente normales que se relacionan con el funcionamiento normal del vehículo. Debe tener cuidado para evitar sobrecargar cualquiera de estos circuitos durante el diagnóstico. Cuando revise si hay circuitos abiertos o cortos, no conecte a tierra o aplique voltaje a cualquiera de los circuitos del ECM a menos que el procedimiento del diagnóstico le instruya a hacerlo. Los circuitos sólo se deben examinar con un DMM.

Los componentes electrónicos que se utilizan en los sistemas de control a menudo están diseñados para transportar voltaje muy bajo. Los componentes electrónicos son susceptibles al daño ocasionado por la descarga electrostática. Menos de 100 voltios de electricidad estática pueden ocasionar daño a algunos componentes electrónicos. Para propósitos de comparación, se necesitan 4,000 voltios para que una persona sienta el efecto de una descarga estática.

Existen varias maneras de que una persona se cargue estáticamente. Los métodos más comunes son por fricción y por inducción. Un ejemplo de carga por fricción, es una persona deslizándose de un lado a otro de un asiento del vehículo.

La carga por inducción ocurre cuando una persona con zapatos bien aislados se para cerca de un objeto altamente cargado y momentáneamente toca tierra. Se pierden las cargas con la misma polaridad y dejan a la persona altamente cargada con la polaridad opuesta. Las cargas estáticas pueden ocasionar daño, por lo tanto, es importante tener cuidado cuando maneje y pruebe los componentes electrónicos.

Función del ECM

El módulo de control del motor (ECM) puede suministrar 5 voltios o 12 voltios a varios sensores o interruptores. Esto se realiza a través de los resistores de elevación a los suministros de energía regulada dentro del módulo de control. En algunos casos, aún un voltímetro ordinario de taller no proporcionará una lectura exacta debido a que la resistencia es demasiado baja. Se requiere un DMM con por lo menos una impedancia de entrada de 10 megaohmios para garantizar lecturas de voltaje precisas.

El ECM controla los circuitos de salida al controlar la tierra o el circuito de alimentación de energía a través de los transistores o de un dispositivo denominado un módulo de transmisión de salida.

Componentes integrales

Los diagnósticos de control de los componentes integrales son necesarios para controlar las salidas y entradas relacionadas con las emisiones de los componentes del tren motriz.

Componentes de entrada

Los componentes de entrada están supervisados para los valores fuera de rango y la continuidad del circuito. También se revisa la racionalidad de los componentes de entrada. Una condición de racionalidad ocurre cuando la señal de un sensor no es razonable. Por ejemplo, un sensor de posición del acelerador (TP) que indica una posición alta del acelerador en cargas bajas del motor, o voltaje de presión absoluta del distribuidor (MAP), establecerá un DTC de racionalidad. Los componentes de entrada pueden incluir pero no están limitados a, los siguientes sensores:

Sensor de velocidad del
vehículo (SVV)

Sensor de posición del
cigüeñal (CKP)

Sensor de posición del
acelerador (TP)

Sensor de temperatura del refrigerante del
motor (ECT)

Sensor de posición del árbol de levas
(CMP)

Sensor de presión absoluta del
múltiple (MAP)

Además de la continuidad del circuito y la revisión de racionalidad, se supervisa el sensor ECT en busca de su habilidad para alcanzar una temperatura de estado constante para activar el control de combustible de circuito cerrado.

Componentes de salida

Los componentes de salida se diagnostican para una respuesta correcta a los comandos del módulo de control. Los componentes donde el control funcional no es factible son inspeccionados por la continuidad de circuito y los valores fuera de rango si aplica. Los componentes de salida a supervisar incluyen, pero no se limitan a los siguientes circuitos:

Motor de control de aire a ralentí (IAC) o control de velocidad a ralentí (ISC)

Válvula de purga del depósito de emisión de gases (EVAP) controlada por medio del módulo de control

Relevadores de A/C

Relevador del ventilador de enfriamiento

Control de la luz del indicador de mal funcionamiento (MIL)

Salida del sensor de velocidad del vehículo (VSS)

Pruebas de diagnóstico activo y pasivo

Una prueba pasiva es una prueba de diagnóstico que simplemente supervisa un sistema o componente del vehículo. Una prueba activa en realidad toma cierto tipo de acción cuando realiza las funciones de diagnóstico, a menudo en respuesta a una prueba pasiva con falla. Por ejemplo, la prueba activa de diagnóstico de Recirculación del gas de escape (EGR) forzará que se abra la válvula EGR durante la desaceleración con el acelerador cerrado y forzará que la válvula EGR se cierre durante un estado constante. Cualquier acción debe dar como resultado un cambio en la presión del distribuidor.

Pruebas de diagnóstico invasivos

Esta es cualquier prueba a bordo ejecutado por el Sistema de administración de diagnostico que podría afectar el rendimiento del vehículo o los niveles de emisión.

Ciclo de calentamiento

Un ciclo de calentamiento significa que la temperatura del motor debe alcanzar un mínimo de 70°C (160°F) y subir por lo menos a 22°C (72°F) a lo largo del trayecto del recorrido.

Marco de congelación

El marco de congelación es un elemento del sistema de administración de diagnóstico que almacena información de varios vehículos en el momento en que una falla relacionada con emisiones se almacena en la memoria. El marco de congelación almacena información únicamente para fallas relacionadas con emisiones que comandan que se encienda la MIL. Esta información puede ayudar a identificar la causa de una falla.

Registros de fallo

Los datos de registro de falla son una mejora de la característica de marco de congelación. Los registros de falla almacenan la misma información del vehículo que el marco de congelación, pero éste almacenará esa información por cualquier falla que se almacena en la memoria a bordo, incluso si no se comanda que se encienda la MIL. Esta información puede ayudar a identificar la causa de una falla

Descripción del sistema de control de velocidad de ralentí

Propósito

El sistema de control de velocidad a ralentí (ISC) brinda una respuesta mejorada del acelerador y mayor confiabilidad. El sistema ISC consta de los siguientes componentes:

Un cuerpo del
acelerador

Un módulo de control del
motor (ECM)

Ensamble del cuerpo de la mariposa

Todos los componentes del cuerpo del acelerador están integrados en el ensamble del cuerpo del acelerador. El ensamble del cuerpo del acelerador consta de los siguientes componentes:

El cuerpo de la mariposa

La hoja del
acelerador

El sensor de posición de la
mariposa (TP)

El interruptor de
ralentí

El sensor de posición del motor de control de
velocidad a ralentí (ISC)

El motor del actuador del
acelerador

Las funciones del cuerpo del acelerador son similares a un cuerpo convencional del acelerador con las siguientes excepciones:

Un motor eléctrico abre y cierra la hoja
del acelerador.

La hoja del acelerador se acciona por resorte en ambas direcciones con la posición predeterminada levemente abierta.

Los sensores de posición se utilizan para determinar el movimiento de la hoja del acelerador. El sensor TP proporciona al módulo de control del motor (ECM) un voltaje de señal proporcional al ángulo de la hoja del acelerador.

Circuitos del cuerpo del acelerador

El cuerpo del acelerador consta de los siguientes circuitos:

El control alto del motor de control de velocidad a ralentí (ISC)

El control bajo del motor ISC

- La señal del interruptor de ralentí

La señal de posición del motor ISC

El circuito de referencia de 5 voltios

La señal del sensor de posición del acelerador (TP)

- La referencia

Módulo de control del motor

El módulo de control del motor (ECM) recibe una señal de encendido del interruptor de ralentí cuando el acelerador está en ralentí y recibe una señal de apagado del interruptor, cuando el acelerador está abierto. El ECM logra el posicionamiento del acelerador al proporcionar un voltaje de ancho de pulso modulado (PWM) al motor. El motor es un motor tipo DC, corriente directa. En ralentí, el motor controla el ángulo de la hoja del acelerador entre 0-24 grados. La velocidad a ralentí se controla mecánicamente por medio de un cable arriba de 24 grados.

Modo de seguridad local

El modo lograr llegar al destino permite que la hoja del acelerador permanezca en una posición fija para el acelerador limitado. El ángulo de la hoja del acelerador está fijo entre 5-6 grados.

Descripción sist combust

Funcionamiento del sistema de control de combustible

La función del sistema de control de combustible es proporcionar la cantidad correcta de combustible al motor, en todas las condiciones de funcionamiento. El combustible es enviado al motor por medio de los inyectores de combustible individuales instalados en el distribuidor de admisión cerca de cada cilindro.

Los 2 sensores principales de control de combustible son el sensor de presión absoluta del distribuidor (MAP) y el sensor de oxígeno caliente (HO2S)/sensor de oxígeno (O2S).

Sensor MAP

El sensor MAP mide el vacío del distribuidor de admisión. Bajo demandas altas de combustible, tales como acelerador abierto, el sensor MAP detecta un vacío bajo. El módulo de control del motor (ECM) utiliza esta información para enriquecer la mezcla de combustible. El tiempo de activación del inyector de combustible aumenta para proporcionar la cantidad correcta de combustible. Cuando el motor desacelera, el vacío aumenta. El sensor MAP detecta este cambio de vacío, que mide el ECM, el cual después disminuye el tiempo de activación del inyector de combustible debido a las condiciones de demanda de bajo combustible.

HO2S/O2S

El HO2S/O2S está ubicado en el distribuidor de escape. El sensor de oxígeno indica al ECM la cantidad de oxígeno que tiene el gas de escape y el ECM cambia la relación de aire/combustible al motor, controlando los inyectores de combustible. El mejor índice aire/combustible para minimizar las emisiones de escape es 14.7: 1, que permite que el convertidor catalítico funcione de manera más eficiente. Debido a la constante medición y ajuste de la relación de aire/combustible, el sistema de inyección de combustible es llamado sistema de circuito cerrado. El ECM utiliza las entradas de voltaje de varios sensores para determinar la cantidad de combustible que se debe suministrar al motor. El combustible se envía en una de varias condiciones, llamadas modos.

Modo de arranque

Cuando se enciende la ignición, el ECM enciende el relevador de la bomba de combustible por 2 segundos. Entonces la bomba de combustible acumula presión de combustible. El ECM también revisa el sensor de Temperatura del refrigerante del motor (ECT) y el sensor de posición del acelerador (TP) y determina la relación de aire/combustible para el arranque del motor. Este rango de temperatura del refrigerante de 1.5: 1 a -36°C (-32°F) a temperatura del refrigerante 14.7: 1 a 94°C (201°F). El ECM controla la cantidad de combustible enviada en el modo de arranque cambiando el tiempo en que está encendido y apagado el inyector de combustible. Esto se lleva a cabo pulsando los inyectores de combustible por períodos muy cortos.

Modo para eliminar la condición de ahogado

Si el motor se rebalsa con exceso de combustible, se puede borrar al presionar el pedal del acelerador completamente hasta abajo. Entonces, el ECM apagará completamente el combustible eliminando cualquier señal del inyector de combustible. El ECM mantiene esta relación del inyector mientras el acelerador se mantenga abierto y el motor está a menos de aproximadamente 400. Si la posición del acelerador se coloca en menos de aproximadamente 80 por ciento, el ECM regresa al modo de arranque.

Modo en marcha

El modo de funcionamiento tiene 2 estados llamados Circuito abierto y Circuito cerrado.

Ciclo abierto

Cuando se arranque por primera vez el motor y está a más de 400 RPM, el sistema entra en funcionamiento de ciclo abierto. En el circuito abierto, el ECM ignora la señal del O2S y calcula la relación de aire/combustible con base en las entradas del sensor ECT y del sensor MAP. El ECM se mantiene en circuito abierto hasta que se cumplen las siguientes condiciones:

El O2S tiene una salida de voltaje variable, la cual muestra que está lo suficientemente caliente para funcionar como es debido.

- El sensor de ECT está por arriba de la temperatura especificada.

Ha transcurrido una cantidad de tiempo específica después del arranque del motor.

Ciclo cerrado

Los valores específicos para las condiciones anteriores, varían con los diferentes motores y se almacenan en la memoria de sólo lectura programable borrable electrónicamente (EEPROM). Cuando se cumplen estas condiciones, el sistema entra en un funcionamiento de circuito cerrado. En circuitos cerrados, el ECM calcula la relación de aire/combustible, el tiempo encendido del inyector de combustible, basándose en las señales de los sensores de oxígeno. Esto permite que la relación aire/combustible esté muy cerca de 14.7: 1.

Modo en aceleración

El ECM responde a los cambios rápidos en la posición del acelerador y flujo de aire y suministra combustible adicional.

Modo de desaceleración

El ECM responde a los cambios en la posición del acelerador y flujo de aire y disminuye la cantidad de combustible. Cuando se desacelera demasiado rápido, el ECM puede cortar el combustible completamente por un corto período de tiempo.

Modo de corrección del voltaje de la batería

Cuando el voltaje de la batería es bajo, el ECM puede compensar una chispa débil enviada por el módulo de ignición, utilizando los siguientes métodos:

Aumentando el ancho de pulso del inyector de combustible

- Aumentando las RPM de velocidad a ralentí

Incrementa el tiempo de residencia del encendido

-

Modo Corte de Combustible

No se envía combustible por medio de los inyectores de combustible cuando la ignición está OFF (apagada). Esto evita el autoencendido o marcha del motor. Además, el combustible no se envía si no se reciben pulsos de referencia del sensor CKP. Esto evita el rebalse.

Inyector de comb

El ensamble de inyección de combustible de múltiples puertos (MFI) es un dispositivo operado por un solenoide controlado por el módulo de control del motor (ECM). Éste mide el combustible presurizado a un sólo cilindro del motor. El ECM energiza al inyector de combustible o al solenoide a una válvula de aguja o bola normalmente cerrada. Esto permite que el combustible fluya hacia la parte superior del inyector, pase la bola o válvula de aguja y a través de la placa de control hundida de flujo en la salida del inyector.

La placa de control tiene 6 agujeros trabajados a máquina que controlan el flujo de combustible, generando un patrón de rocío cónico de combustible atomizado finamente en la punta del inyector. El combustible de la punta se dirige a la válvula de admisión, ocasionando que éste se encuentre más atomizado y vaporizado antes de ingresar a la cámara de combustión. Un inyector de combustible que esté atorado parcialmente abierto ocasionará una pérdida de presión de combustible después de que se haya apagado el motor. Además, un arranque por un tiempo prolongado se observará en algunos motores. El autoencendido también puede producirse debido a que algo de combustible puede enviarse al motor después de haber apagado la ignición.

Descrip sist control EVAP

El sistema de control de emisión de evaporación básico (EVAP) utilizado es el método de almacenamiento de depósitos de carbón. Este método transfiere el vapor del combustible desde el tanque de combustible hasta un depósito de almacenamiento, de carbón activado, el cual guarda los vapores cuando el vehículo no está funcionando. Cuando el motor está en marcha, el vapor de combustible se purga del elemento de carbón por medio de flujo de aire de admisión y se consume en el proceso de combustión normal.

La gasolina se evapora del flujo del tanque de combustible al tubo etiquetado TANK (tanque). Estos vapores son absorbidos por el carbón. El módulo de control del motor (ECM) purga del depósito cuando el motor ha estado en marcha por una cantidad de tiempo específico. El aire se jala hacia el depósito y se mezcla con el vapor. Luego esta mezcla se jala hacia el distribuidor de admisión.

El ECM suministra una conexión a tierra para energizar la válvula solenoide de purga del depósito de carbón supervisado. Esta válvula es de ancho de pulso modulado (PWM) o se enciende y apaga varias veces por segundo.

Las siguientes condiciones pueden causar mal ralentí, atascamiento o mala capacidad de transmisión:

- Una válvula de purga del depósito supervisada que no funciona

Un depósito dañado

- Mangueras divididas, rajadas o que no están conectados a los tubos correspondientes

Depósito de carbón supervisado

El depósito de carbón supervisado es un dispositivo de control de emisión que contiene gránulos de carbón activados. El depósito de carbón supervisado se utiliza para guardar los vapores de combustible, de manera que no ingresen al tanque de combustible. Una vez que se cumplen ciertas condiciones, el ECM activa el solenoide de purga del depósito de carbón supervisado, permitiendo que los vapores de combustible ingresen a los cilindros del motor y se quemen.

Descripción sistema EI

El sistema de ignición directa (DIS) es responsable de producir y controlar una chispa secundaria de energía alta. Esta chispa se usa para encender la mezcla de aire comprimido/combustible precisamente en el momento correcto. Esto suministra un desempeño óptimo, economía de combustible y control de emisiones de escape. Este sistema de ignición utiliza una bobina por cada pareja de cilindros. Cada pareja de cilindros que esté en posición de punto muerto superior (TDC) al mismo tiempo se conocen como cilindros en posición de punto muerto superior. El cilindro que está en el TDC del movimiento de compresión se llama cilindro de evento. El cilindro que está en el TDC del movimiento de escape se llama cilindro inútil. Cuando la bobina se dispara, ambas bujías de resistencia eléctrica de los cilindros en posición de punto muerto superior se encienden al mismo tiempo completando los circuitos seriales. Debido a que la presión baja dentro del cilindro inútil ofrece muy poca resistencia, el cilindro de evento utiliza la mayoría del voltaje disponible para producir una chispa de energía muy alta. Esto es conocido como ignición de chispa inútil. El sistema DIS consiste de los siguientes componentes:

Sensor de posición del cigüeñal (CKP)

El sensor de posición del cigüeñal (CKP) es un generador de imán permanente conocido como un sensor de reluctancia variable. El sensor CKP produce un voltaje AC de frecuencia y amplitud variable. La frecuencia depende de la velocidad del cigüeñal. La salida de AC depende de la posición del cigüeñal y el voltaje de la batería. El sensor CKP trabaja junto con una rueda reluctora de 58 dientes acoplada al cigüeñal. Mientras cada diente de la rueda reluctora gira pasando el sensor de CKP, el cambio resultante en el campo magnético crea un pulso de encendido/apagado 58 veces por revolución del cárter del cigüeñal. El módulo de control del motor (ECM) procesa los pulsos para determinar la posición del cigüeñal. El ECM puede sincronizar la regulación de la ignición, la regulación del inyector de combustible y el golpe de la chispa, con base en las entradas del sensor de posición del árbol de levas (CMP) y el sensor CKP. Con las señales del sensor CKP junto con las señales del sensor CMP, el ECM determina la posición del motor con gran exactitud. El sensor de CKP también se utiliza para detectar una visualización del tacómetro y fallos de arranque. El ECM aprende las variaciones entre todos los 58 dientes bajo diferentes condiciones de carga y velocidad para detectar correctamente fallos de arranque. Los circuitos del sensor CKP consisten de un circuito de señal, un circuito de referencia baja y un circuito de tierra de protección. Ambos circuitos del sensor CKP están protegidos de la interferencia electromagnética por medio del circuito de tierra de protección.

Rueda reluctora del cigüeñal

La rueda reluctora del cigüeñal es parte del cigüeñal. La rueda reluctora cuenta con 58 dientes y una abertura de referencia. Cada diente de la rueda reluctora está separada 6 grados con un espacio de 12 grados para la abertura de referencia. El pulso de la

Descripción sistema KS

Propósito

El sistema del sensor de golpe (KS) habilita el módulo de control del motor (ECM) para controlar la regulación de ignición para el mejor funcionamiento posible mientras protege el motor de niveles de detonación potencialmente dañinos. El ECM utiliza el sistema KS para revisar si hay ruido del motor fuera de lo normal que pudiera indicar detonación, conocido como golpe de chispa.

Descripción del sensor

El sistema de sensor de golpe (KS) utiliza un sensor de respuesta uniforme de 3 cables. El sensor utiliza tecnología de cristal piezoeléctrico que produce una señal de voltaje AC de amplitud diversa y frecuencia basada en la vibración del motor o el nivel del ruido. La amplitud y la frecuencia dependen del nivel de golpe que detecte KS. El KS está conectado al módulo de control del motor (ECM) por un circuito de baja referencia y un circuito de señal. Ambos circuitos de KS están protegidos de interferencia electromagnética por medio de un circuito de tierra protector. El circuito de tierra protector está conectado a tierra a través del ECM.

El ECM aprende un nivel mínimo de ruido o un ruido de fondo a ralentí desde el KS y utiliza valores calibrados del resto del rango de velocidad del motor. El módulo de control utiliza el nivel mínimo de ruido para calcular un canal de ruido. Una señal normal de KS está dentro del canal de ruido. A medida que cambia la carga y la velocidad del motor, los parámetros superior e inferior del canal de ruido cambian para acomodar la señal normal del KS, manteniendo la señal dentro del canal. Para determinar qué cilindros tienen golpe, el ECM utiliza únicamente la información de señal KS cuando cada cilindro está cerca del centro muerto superior (TDC) del golpe de arranque. Si existe un golpe, el ECM detecta que la señal está fuera del canal de ruido.

Si el ECM detecta que existe un golpe, el ECM retrasa la regulación de ignición para intentar eliminar el golpe. El ECM siempre intenta ajustar de nuevo a un nivel de compensación de cero o no retardo de la chispa. Una señal de KS irregular permanece fuera del canal de ruido o no existirá. Los diagnósticos del KS están calibrados para detectar fallas con la circuitería del KS dentro del ECM, el cableado del KS o la salida del voltaje del KS. Algunos diagnósticos también están calibrados para detectar el ruido constante de una influencia exterior como un ruido excesivo de la mecánica del motor o un componente dañado o flojo.

Descripción del sistema de ventilación del cárter del cigüeñal

El gas comprimido de combustión que escapa a través de los anillos del pistón hacia el cárter del cigüeñal se conoce como fuga de gas. El gas contiene grandes cantidades de monóxido de carbono (CO) e hidrocarburo (HC). El sistema de ventilación adecuada del cárter del cigüeñal (PCV) evita que la fuga de gas se emita hacia la atmósfera. El sistema PCV enruta la fuga de gas del cárter del cigüeñal hacia el sistema de admisión donde la fuga de gas se vuelve parte del proceso de combustión. El sistema PCV consiste de los siguientes componentes:

El separador de aceite del cárter del cigüeñal

- Cualquier manguera o acoplador

La cubierta de la válvula

Operación

El separador de aceite es el control principal de los gases fugados del cárter del cigüeñal del motor. El separador de aceite separa el aceite de los gases fugados y mide el flujo de los gases fugados de acuerdo a la señal de vacío del distribuidor. El vacío del distribuidor arrastra los gases fugados del separador de aceite en una cubierta de la válvula, luego a la admisión en donde el proceso de combustión normal lo consume. El volumen del gas de la fuga de gas que ingresa en el distribuidor de admisión es controlado precisamente para mantener una calidad del ralentí.

Resultados de un funcionamiento incorrecto

Una manguera o separador de aceite tapado, podría ocasionar cualquiera de los siguientes problemas:

Un ralentí desigual en el motor

- Atascamiento del motor o la velocidad baja del ralentí del motor

- Presión alta del cárter del cigüeñal del motor

Fugas de aceite del motor

Aceite del motor en el filtro de aire

- Fango de aceite en el motor
Consumo de aceite del motor

Emisiones excesivas del escape

Descrip sistema entrada aire

El sistema de inducción de aire proporciona aire con oxígeno para el proceso de combustión. El depurador de aire evita que entre suciedad al motor. El aire exterior es enviado hacia el ensamble inferior del depurador de aire y pasa a través del elemento del depurador de aire. Luego el aire entra al ensamble superior del depurador de aire y fluye a través del aire de entrada en el cuerpo del acelerador y en el distribuidor de admisión. Finalmente el aire viaja hacia la cabeza del cilindro y a través del puerto de admisión, terminando en la cámara de combustión.