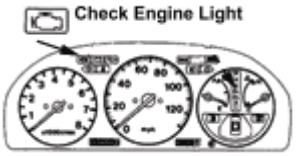
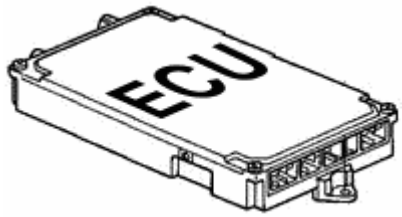
ECU Solución de problemas Síntomas.



- Solución de problemas Síntomas ECU



Descripción: Cada vez que la luz "check engine" está constantemente en o nunca se enciende y no arranca es una indicación de que:

1. La ECU **no tiene energía de la batería** (por ejemplo, mal relé principal, fusible fundido)
2. La ECU **no tiene suelo**
3. La ECU **no tiene una conexión de trabajo directo entre la ECU y sus sensores de alimentación** (por ejemplo, sensor del cigüeñal -. Ver animación en la figura 2)
4. La ECU **está muerto** (código cero es una ECU muertos *)

Normalmente, la luz "check engine" se debe encender durante dos segundos y luego se apagará automáticamente cuando el interruptor de encendido está en la posición ON. A la luz de verificación del motor que se queda en un signo de suerte. Esto debería ser fácil de diagnosticar debido a que el código (s) problema se puede leer y la solución cambiará la luz del motor apagado. Solución de problemas con la ayuda de un código de problema de ecus (CEL) es la forma más simple de resolución de problemas. Estas son sólo algunas de las maneras en que las computadoras pueden ayudar al propietario del vehículo.

Siga estos guidlines y cinco pasos con cuidado y detenimiento para no perderse las posibles pistas. La contratación de un técnico le puede costar 85USD una hora para solucionar problemas ***(Tip:.*** *Trate de evitar gastos innecesarios, no cambie la ECU menos que se encuentre código cero, la ECU se inunda con agua con la batería conectada o si conoce lo que está haciendo .)*

Síntomas ECU	Causas probables		
No hay luz de verificación del motor después de girar la llave en ON	Puesta a tierra incorrecta	Batería defectuosa	Suministro de energía inadecuado
Compruebe la luz del motor permanece encendida después de girar la llave a ON	Fusible ECU 7.5A Blown	Bad sensores	Relé principal Mala

Al recuperar el código de la CEL permanece encendida, no parpadeará	ECU es malo	Bombilla en corto	código CERO

A continuación parpadear en animación **audaz:** no se iniciará si son malos.

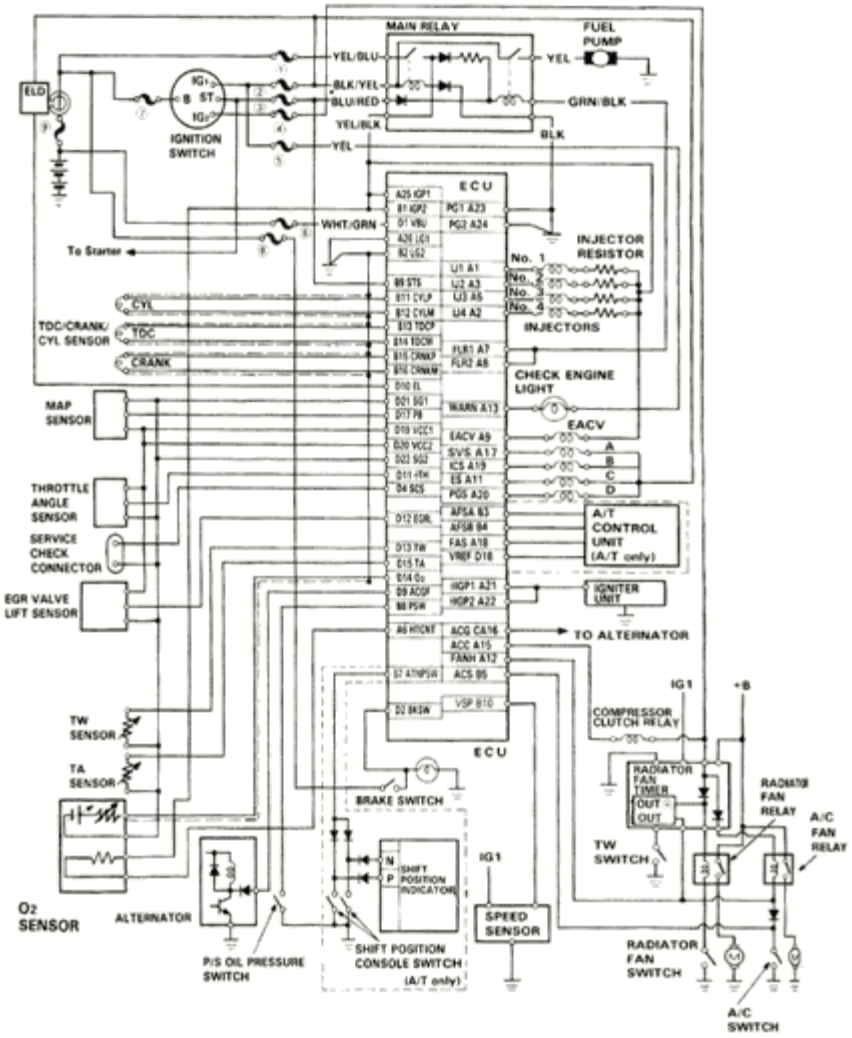


Figura 2.

Paso 1 Fuente de alimentación. Compruebe si hay una fuente de alimentación óptima mediante la observación de las luces del tablero durante el arranque. Debe haber poca o ninguna regulación, parpadea o al encenderse y apagarse de la mayoría de los testigos durante el arranque. Utilice un multímetro si tiene uno para comprobar la fuente de alimentación.

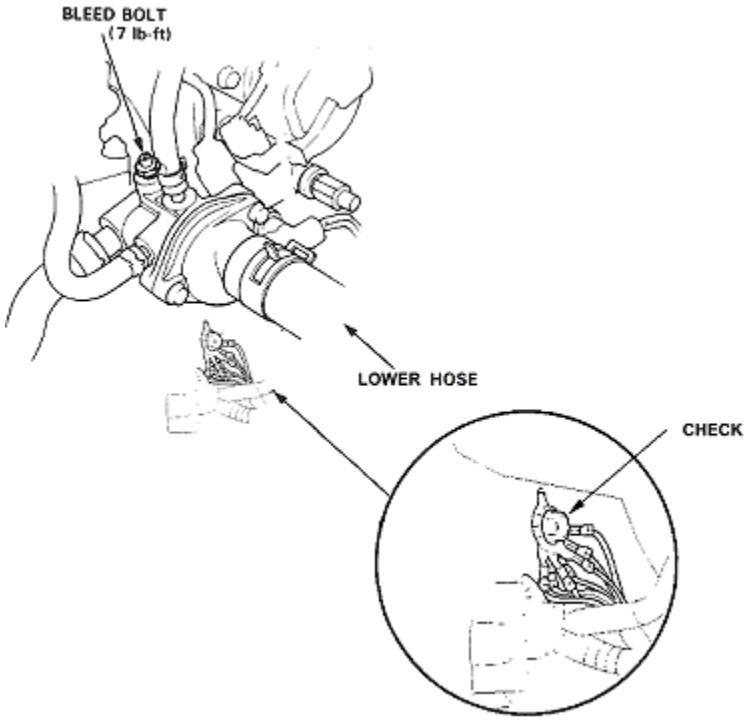
Paso 2: Compruebe los fusibles de la ECU. Debe haber encendido la mecha labled ECU en la caja de fusibles debajo del capó. *Ver imagen de abajo.*

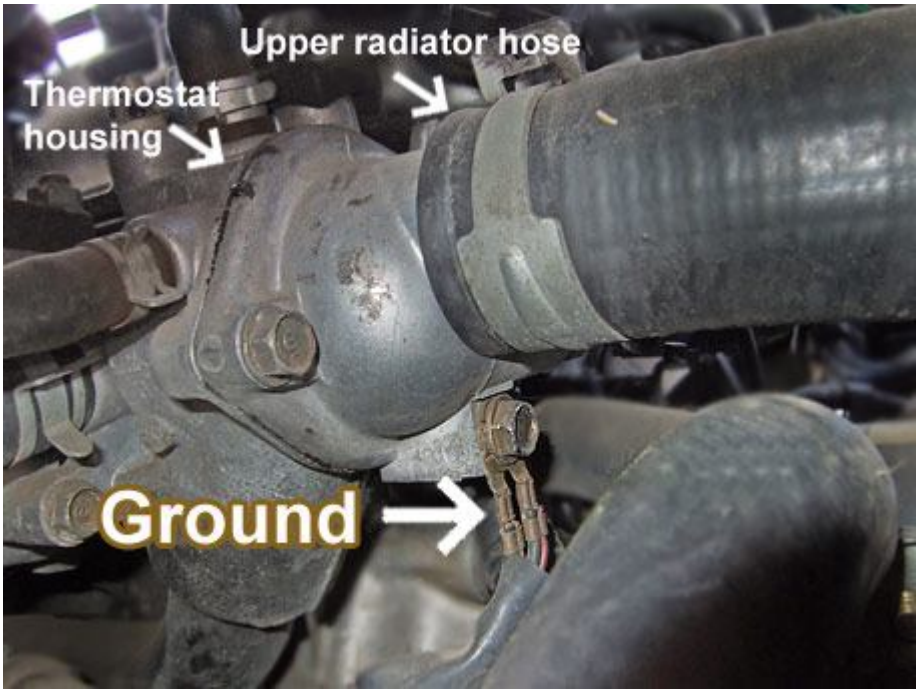
92 Accord

Si hay un poder y luego continúe. En esta página web, "fusible comprobación" se refiere a una verificación de fusible que explora dos pines en la parte superior de la mecha con una luz de prueba o un DMM. Esto comprueba por el poder y el estado del fusible.

Paso 3. Recuperar el código . El código es importante. Le dirá qué sensor (s) (requerido para hacer la chispa de encendido) están muertos o desaparecidos. A veces una pieza relacionada con el combustible puede fallar, pero no se mostrará ningún código - esto es cuando usted va a necesitar un extenso diagrama de flujo de solución de problemas que no se cubre en este sitio web.

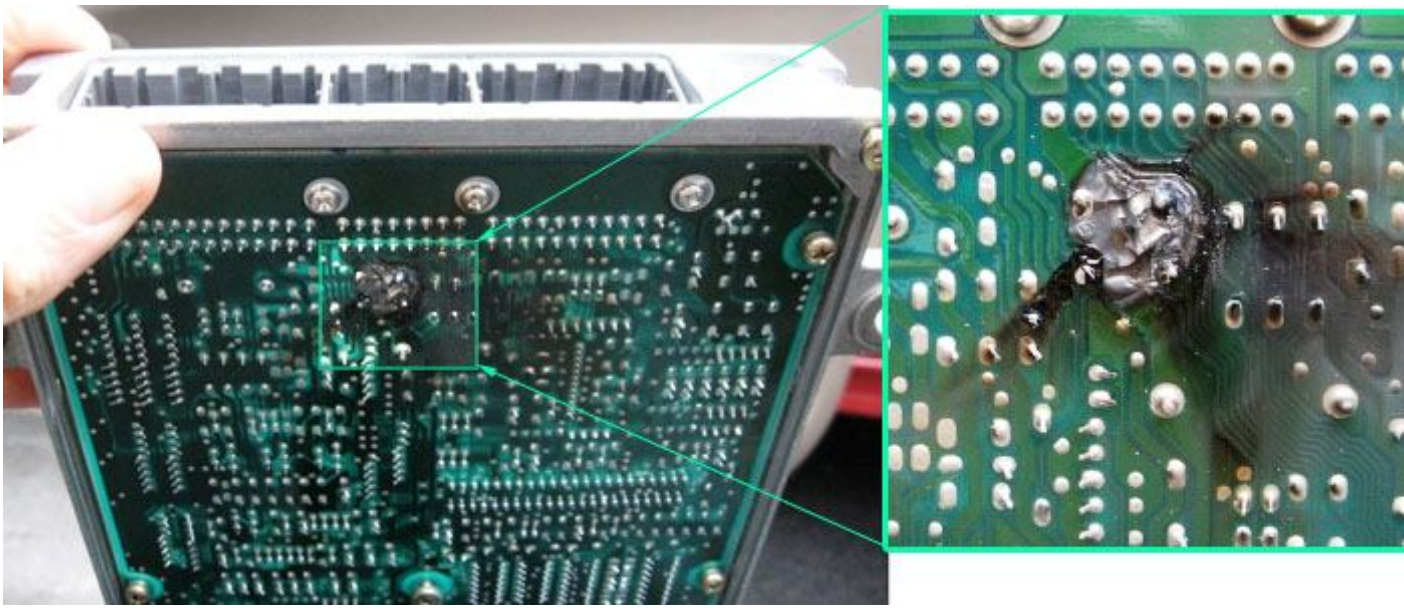
Paso 4: Revise todos los motivos de la ECU. Un circuito (un-fundida) soplado casi siempre se encuentra cerca de una fuente de tierra. Si el terreno está dentro de la ECU o atornillado al bastidor de la cabina o en el bloque del motor. La planta ECU está atornillado a la caja del termostato o el bloque del motor (generalmente por debajo de la caja del termostato.) Sigue un par de cables negros a un perno. Asegúrese de que son seguros. Uno de los síntomas de un mal terreno hay check engine luz después de girar la llave en posición ON (II).





Revisar el arnés para la superficie de contacto del perno pobres, la corrosión del cobre alambre, suelta o rota internamente.

Paso 5: Verificar la ECU. Asegúrese de que ni un solo rastro de los rastros de PCB se queman. Aquí está una foto de foro Honda tecnología que apears para mostrar el resultado de un corto. http://honda-tech.com/showthread.php?t=2815857&page= 2 # 28

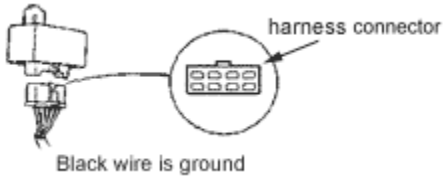


93 Cívico

Un corto en el cableado o un corto dentro de la ECU puede causar un corto a las trazas de PCB de la ECU. Antes de instalar un nuevo ECU asegúrese corto (si los hay) en el mazo de cables se han ido. A menudo, las huellas se pueden soldar de nuevo juntos utilizando una delgada (pelo) hebra delgada de cobre. Una vez que los filamentos del pelo no se quema por más tiempo durante una prueba, un hilo de cobre más grueso se suelda de forma permanente en su lugar. Tenga en cuenta que un corto puede limitarse sólo al interior de la mala ECU.

Paso 6: Verificar el relé principal. Asegúrese amarillo / azul y amarillo / Negro tiene energía de la batería con el la llave en un relé aún conectado. Luz del motor del relé = cheque principal Muerto. Si escucha el relé principal, haga clic y ver la luz del motor se enciende y luego se apaga cuando se enciende por primera vez la llave lo más probable es que el relé principal está bien. Para obtener detalles sobre cómo comprobar la potencia del relé principal ver http://techauto.awardspace.com/mainrelay.html#Troubleshoot

La tierra del relé principal está conectado al cable negro. ¿Dónde está atornillado esta tierra (al chasis del automóvil) es todavía un misterio. :(



Paso 7: Si todo lo anterior son bien entonces **comprobar la entrada de corriente y la tierra en los puertos de la ECU.**

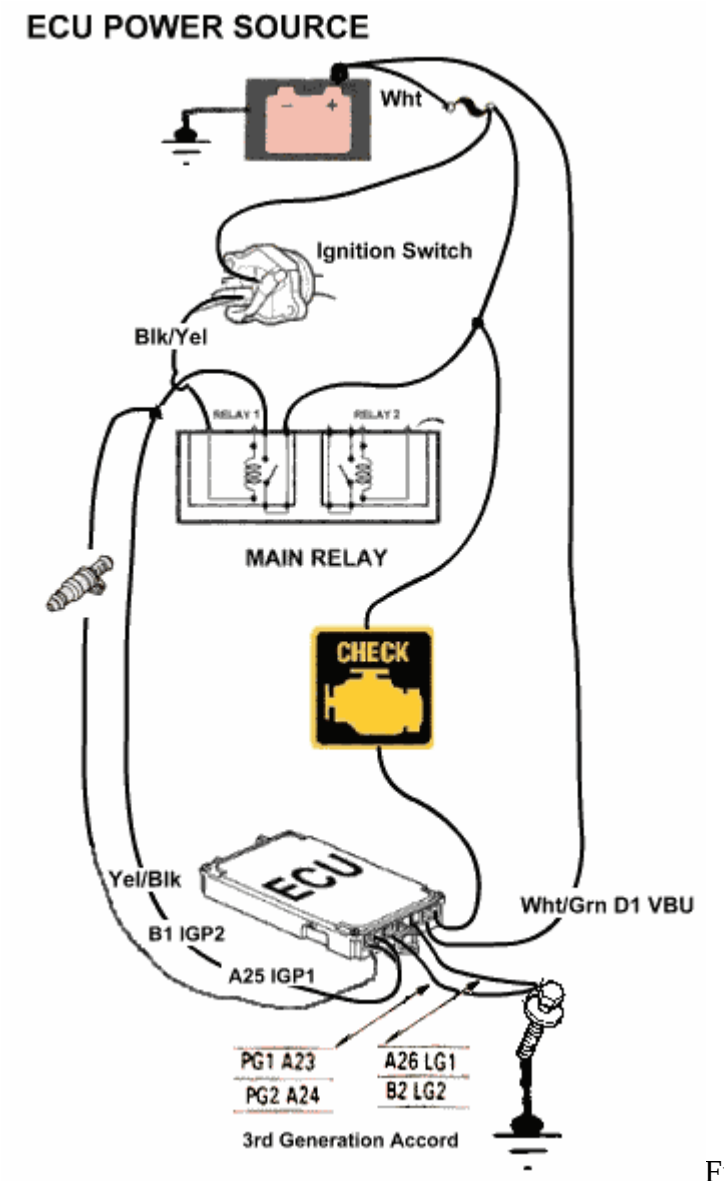


Figura 3: Este dibujo muestra lo que es un cableado completo de la fuente de suministro de ecus. Se componen de entrada de energía de la batería de tres y varios motivos. Si no encontró un código de problema de la ECU, comprobar estos cableados para la conexión floja o rota. En otros modelos de Honda que puede haber más razones que las que se muestran aquí.

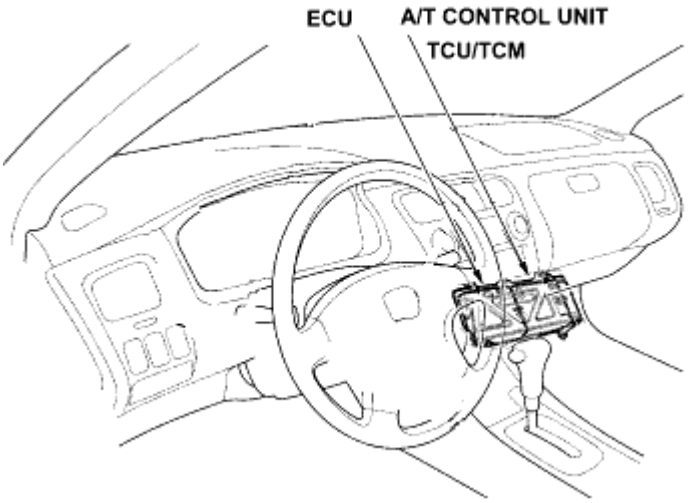
Msc. Detalles

Uno de los componentes es dejado fuera en el dibujo en la figura 3 (arriba), que son las resistencias de los inyectores. Este cable amarillo / negro debe conectarse a las resistencias de los inyectores. Si la ECU no detecta una fuente de alimentación a los inyectores de la luz de Verificación del motor permanecerá encendido. Mientras todas las conexiones de

alimentación están conectados en este dibujo, incluyendo los sensores de alimentación no representados en el dibujo, la luz del motor se debe apagar.

El suministro de potencia constante ECU está protegida por un fusible de 7.5A situado en **D1** en la ECU, no se muestra en las imágenes. El fusible de 7.5A debe desenchufarse para restablecer la ECU. Compruebe siempre el fusible adecuadamente mediante el uso de una luz de prueba o un multímetro.

El ECU se encuentra ya sea en la consola central, el panel de protección del pasajero o debajo del asiento del conductor.



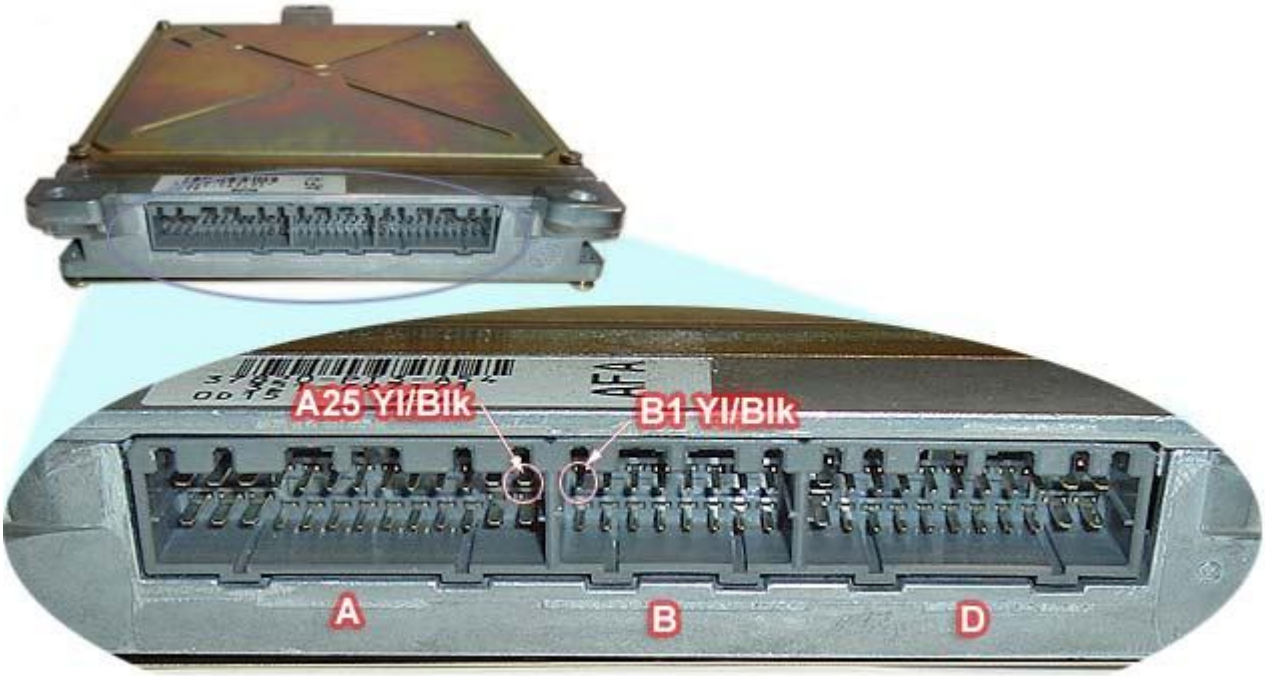
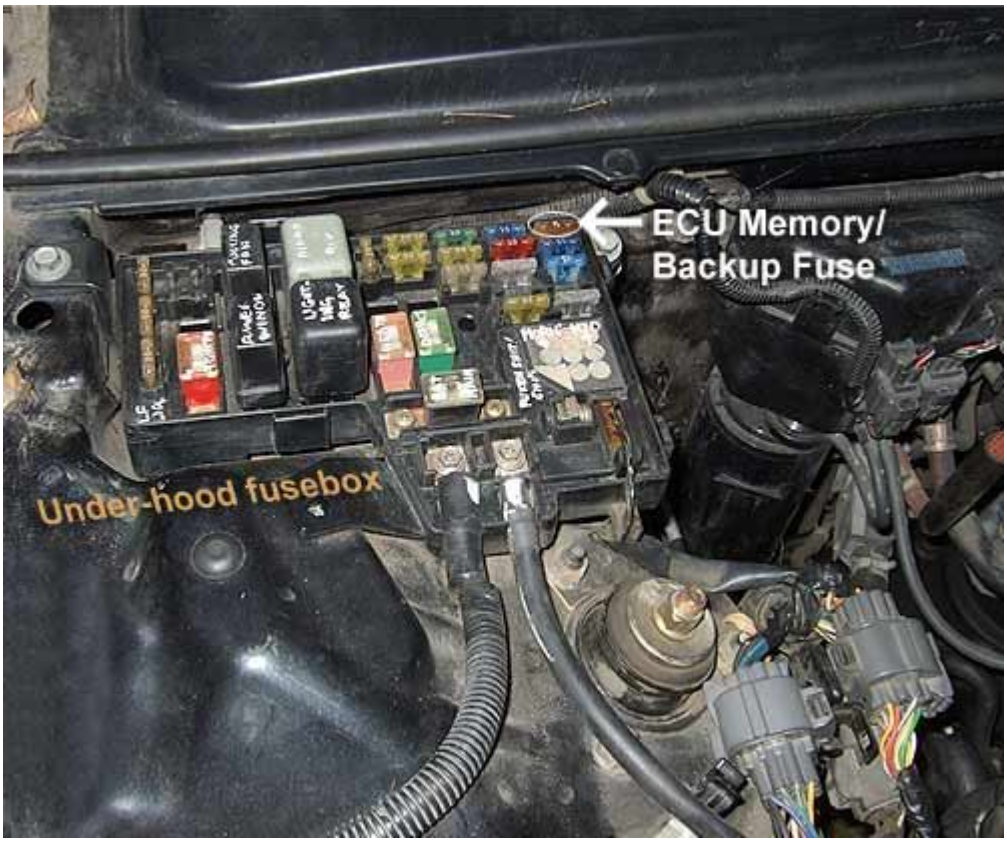


Figura 4: 92 Accord ECU

Arriba: La **energía de la batería de ecus (+)** se puede comprobar aquí **(A25, B1** y, desde otra posición que se debe verificar en la caja de fusibles ECU etiqueta 7.5A o el fusible del reloj, porque el 90-93 Accord) y el **suelo ECU** puede ser controlará en la caja del termostato. En general hay entrada **de energía de la batería de tres** y **varios motivos** a la ECU. Sólo dos puertos de entrada de alimentación se muestran arriba.



92 Accord ECU Fusible Resetear Ubicación

¿Cómo puedo comprobar para ver si la computadora está funcionando?

Puede comprobar si la tensión de referencia y si los inyectores están trabajando.

- Compruebe voltios de referencia de 5 voltios en diversos sensor como en el sensor de posición del acelerador.
- Compruebe y asegúrese de que los inyectores están trabajando. Traiga su oído muy cerca de los inyectores, debe haber clics durante el arranque.

¿Cómo puedo comprobar si la centralita está trabajando con una luz de prueba?

Pasos:

1. Primero escucha con los oídos por los clics de los inyectores durante el arranque. No debe haber clics. Si no, entonces seguir adelante. En un ambiente ruidoso, estetoscopio de mecánico [imagen se utiliza].

2. Con una luz de prueba, conecte un extremo de la luz de prueba al terminal positivo de la batería.
3. Sonda de uno de los terminales de los inyectores (prueba uno a la vez.) Normalmente, la luz debe parpadear cuando el motor arranca. El procedimiento estándar requiere quitar el conector del inyector. [ver imagen]

¿Cómo puedo comprobar por el poder del inyector del relé principal?

Pasos:

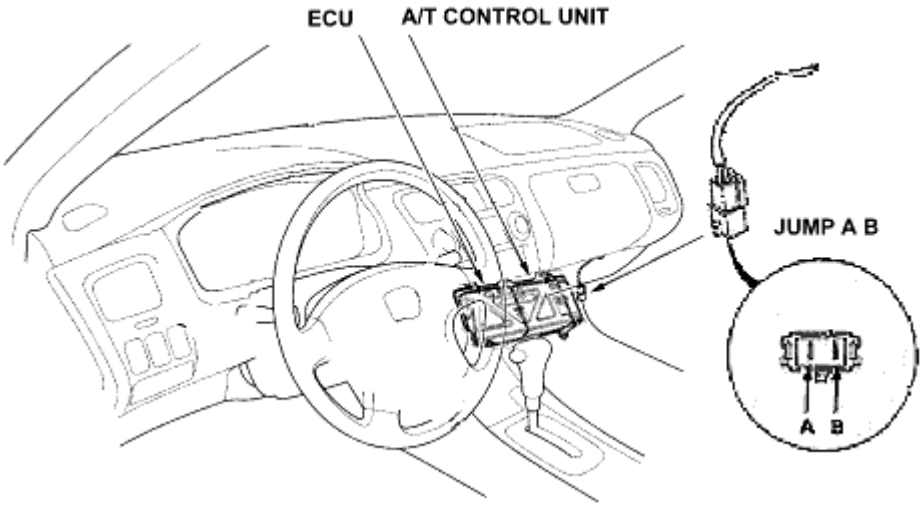
1. Con una luz de prueba, conecte un extremo de la luz de prueba al terminal negativo de la batería.
2. Sonda de cada terminal en la parte posterior del conector del inyector (pruebe una terminal a la vez.) Gire el encendido y usted debería ver la luz de prueba resplandor en al menos uno de los terminales.
3. El método para comprobar la presión de combustible (en la página principal) debe decirle si sus inyectores están trabajando.
3.En caso de que escuche clics de los inyectores mientras arranca los inyectores están trabajando.

Acerca de la recuperación de verificación luz del motor:

La luz del motor y / o D4 parpadearán un código cuando se saltó el conector de verificación del servicio (en corto) con un conjunto de pernos del puente.

Instrucciones:

1. Busque un conector de dos pines en el panel inferior derecha del lado del pasajero. (Sin salto necesario para el 88-89 Accord (que tiene un LED parpadeante bajo el asiento del conductor) o Educación Cívica buscar parpadeo del LED rojo en el ECU.)
2. Utilice un clip, o un conector macho puente AMP. [imagen]
3. Gire el encendido a ON (II).
4. Lea el número de parpadeos y anótelo en un pedazo de papel.



recuperar el código

ECU Códigos de Averías (Genérico)

1 O2A - Sensor de oxígeno # 1
2 O2B - Sensor de oxígeno # 2
3 MAPA - sensor de presión absoluta del colector
Sensor de posición del cigüeñal - 4 CKP
5 MAP - sensor de presión absoluta del colector
6 ECT - Sensor de temperatura del agua
7 TPS - El sensor de posición del acelerador
8 TDC - parte superior del sensor de punto muerto
9 CYP - Sensor de cilindro
10 IAT - Sensor de temperatura del aire de admisión
12 EGR - escape de la válvula de recirculación de gases de ascensor
13 BARO - sensor de presión atmosférica
14 IAC (EACV) - válvula de control de aire de ralentí
15 señal de salida de encendido
16 inyectores de combustible, **(Main Relay)** - señaladas por Techauto
17 VSS - sensor de velocidad
Válvula de control de bloqueo 19 Caja de cambios automática
20 detector de carga eléctrica
21 VTEC válvula de solenoide carrete
Válvula de presión 22 VTEC
Sensor 23 de Knock
30 Caja de cambios automática Una señal
31 señales de cambios automática B
36 de control de tracción se encuentra en JDM del ecu
Calentador del sensor de oxígeno 41 Primaria
Sistema de suministro de combustible 43
45 Sistema de combustible demasiado rica o pobre
48 LAF - sensor de aire y combustible magra

Sensor fluctuación manivela - 54 CKF
58 TDC sensor # 2
61 sensor de oxígeno primario
63 sensor de oxígeno Secundaria
65 del calentador del sensor de oxígeno Secundaria
71 cilindros de fallo de encendido aleatorio 1
72 cilindros de fallo de encendido aleatorio 2
73 cilindros de fallo de encendido aleatorio 3
74 cilindros de fallo de encendido aleatorio 4
80 Recirculación de gases de flujo insuficiente detectado
86 del sensor de ECT (Motor de temperatura del refrigerante) Rango de circuito problema / rendimiento
90 fugas Sistema de control de emisiones por evaporación detectado en la zona de los tanques de combustible
91 Fuel Sensor de presión del tanque de bajos insumos
92 Sistema de control de emisiones por evaporación flujo de purga insuficiente

Copyright © 20 de abril 2007 Techauto / generada en 2.007 05:45:48 en 0,0155 segundos