

<- Atrás

Avanzar ->

No. de ID de documento 7073873
2000 Chevrolet

Imprimir

Arranque Difícil

Prueba/Inspección	Acción
DEFINICIÓN: El motor arranca CORRECTAMENTE, pero no por mucho tiempo. [iquest]Funciona eventualmente o puede arrancar pero inmediatamente se atasca?	
Preliminar	<ul style="list-style-type: none"> • Consulte Verif sist diag - controles motor . • Consulte Cond intermitentes antes de empezar. • Busque folletos.
Sensor/sistema	<ul style="list-style-type: none"> • Verifique si el sensor de la Temperatura del refrigerante del motor (ECT) ha cambiado en su valor. Conecte una herramienta de exploración y compare la ECT con la temperatura del aire de admisión (IAT) en un motor frío. La ECT e IAT deben estar entre $\pm 3^{\circ}\text{C}$ (5°F) de cada uno. Compruebe la resistencia del sensor ECT, si la temperatura está fuera del rango con el sensor IAT. Consulte Temperatura vs resistencia . Si la resistencia del sensor ECT no se encuentra dentro de la especificación, consulte DTC P0117 o DTC P0113 . • Supervise los parámetros presentes de la señal del sensor CMP y el 24X sensor de cigüeñal en una herramienta de exploración. Si los dos no responden, examine el circuito de alimentación del sensor. Ambos sensores utilizan un circuito de alimentación separada, pero están conectados internamente a la energía. Verifique si hay intermitentes en los circuitos del sensor A CKP y del sensor CMP. Consulte Prueba conex intermit y mala en Sistemas de cableado. • Supervise el parámetro del sensor de cigüeñal 3X en la herramienta de exploración. Si el parámetro del 3X sensor de cigüeñal no está respondiendo, revise si el sensor CKP y los circuitos son no continuos. Verifique si hay intermitentes en los circuitos de control de ignición (IC), del control de la regulación del tiempo del IC, de señal de la velocidad del motor de baja resolución y de referencia baja. Si estos circuitos están abiertos o tienen un cortocircuito, es posible que no se establezca un código de problema de diagnóstico (DTC) inmediatamente, pero sí pueden ocasionar reclamos por la capacidad de transmisión. Consulte Prueba conex intermit y mala en Sistemas de cableado. • Revise que el sensor de Flujo de aire masivo (MAF) esté bien instalado y en buenas condiciones. Un sensor MAF con un panel dañado puede ocasionar un arranque brusco. Revise que los ductos de admisión de aire no estén caídos, con áreas dañadas, flojos, con una instalación inadecuada o con fuga, especialmente entre el sensor MAF y el cuerpo del acelerador. • Con una herramienta de exploración compruebe el funcionamiento del control de aire a ralentí (IAC). Coloque las RPM del motor a 1,500 RPM y luego regréselas a las RPM iniciales. Si las RPM del motor no cambian cuando se indica, consulte DTC P0506 y DTC P0507 para realizar un diagnóstico del sistema IAC.

	<ul style="list-style-type: none"> • Revise si los selladores/conexiones y el funcionamiento del sistema de recirculación de gas de escape (EGR) es adecuado. Consulte Descripción sistema EGR.
Sistema de combustible	<ul style="list-style-type: none"> • Verifique que los circuitos del sistema de combustible funcionen adecuadamente. Consulte diagnóstico ccto eléct bomba combust. • Verifique si hay presión baja de combustible. Consulte diagnóstico sist combust. • Revise si hay inyectores de combustible defectuosos. Consulte los procedimientos de prueba Prueba balance inyect combust c/herram espec, Prueba balance inyect combust c/tec 2, Prueba bobina inyec combust. • Revise si hay contaminación de combustible. Consulte Diag alcohol/contaminantes en comb.
Sistema Ignición	<ul style="list-style-type: none"> • Revise si la salida de voltaje de ignición es correcta por medio de los siguientes pasos: <ol style="list-style-type: none"> 1. Una el comprobador de chispa J 26792 con la conexión de tierra del motor. 2. Conecte el extremo del cable de la bujía al J 26792. Conecte el otro extremo del cable de la bujía a la bobina que se está probando. 3. Conecte a tierra el extremo del cable en posición de punto muerto superior. El cable de la bujía en posición de punto muerto superior es el cable que está unido a la torre de la bobina correspondiente. 4. Arranque el motor mientras observa el J 26792. se debe observar una chispa. 5. Repita los pasos anteriores para cada bobina. • Si la chispa no está presente en las bobinas, revise las condiciones siguientes: <ul style="list-style-type: none"> ○ Bobinas—Rajaduras, rastreo/arqueo de carbono o un valor de resistencia fuera del rango especificado. Resistencia de la bobina 5,000–8,000ohms ○ Cables— de la bujía. Indicaciones de formación de arco, explosión cruzada, rajaduras, rastreo de carbono, daño en la cubierta de la bujía, con agujeros, colocación inadecuada o un valor de resistencia fuera del rango especificado. Resistencia de cable de bujía 9,868 ohms por metro (3,000 ohms por pie) <p>Importante:</p> <p>El rociar los cables de ignición secundaria con un poco de agua puede ayudar a localizar un problema intermitente. El voltaje de ignición forma un arco a tierra cuando falla un componente secundario.</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Módulo de ignición defectuoso ○ Cableado del sistema de ignición—Conexión de abastecimiento o a tierra del módulo de ignición floja o el sistema de cableado dañado. <ul style="list-style-type: none"> • Retire las bujías y revise las siguientes condiciones:

	<ul style="list-style-type: none">○ Bujías sucias○ Fisuras○ Desgaste○ Espacio incorrecto○ Electrodos quemados o dañados○ Rango o alcance de calor inadecuado <ul style="list-style-type: none">● Si las bujías están sucias de gas o aceite, se deberá determinar la causa de la suciedad antes de reemplazar las bujías. Consulte Inspecc bujías .
Mecánica del motor	<ul style="list-style-type: none">● Exceso de aceite en la cámara de combustión—Sellos de válvula con fugas. Consulte la Diag consumo aceite en Mecánica del motor.● Compresión del cilindro inferior. Consulte la Prueba Compresión Motor en Mecánica del motor.● Verifique que no haya partes del motor defectuosas, tal como los siguientes componentes básicos:<ul style="list-style-type: none">○ Las cabezas del cilindro○ Los componentes árbol de levas y del tren de válvula.○ Los pistones, etc.● Consulte la Síntomas - mecánica motor en Mecánica del motor.

<- Atrás

Avanzar ->

No. de ID de documento 7073873
2000 Chevrolet

Imprimir