

Inyeccion y Control Automotriz

Ing. Jose Antonio Gonzalez Garcia "Tony", A.S.E. Certified Technician U.S.A.

y calidad del mismo.

•**Compresion-** (Condicion mecanica), *has una prueba de compresion o una prueba de balance de cilindros, si es posible, para checar la prueba basica de operacion del motor.*

Una vez que estos tres elementos basicos esten presentes, continua con pruebas mas especificas en los sub-sistemas.

PROBANDO LOS SUB-SISTEMAS.

Muchas partes mecanicas, y muchos sub-sistemas electricos, no son monitoreados por la computadora, fallas aqui pueden causar problemas de conduccion, sin marcar un codigo de falla y no pueden ser detectados por la informacion de salida de la computadora, o por el osciloscopio.

En este punto, ya debemos de tener un resultado, para seguir adelante con mas pruebas especificas, y procedimientos, cubiertos en detalle mas adelante.

SISTEMA DE ENFRIAMIENTO.

Asegurate de que el radiador este apropiadamente lleno, con la correcta mezcla de refrigerante-agua, revisa por oxido y otros contaminates en el refrigerante. revisa la operacion del termostato y el o los abanicos del radiador.

Problemas de enfriamiento pueden confundir al sistema de control (computadora) con lecturas falsas, llevando a una funcion fuera de la realidad, compensando el envio de gasolina, contol de marcha minima y elevando las emiciones. Un termostato que este pegado abierto, puede causar que la computadora comande una funcion rica en gasolina.

La computadora puede compensar una elevada temperatura, alterando el envio de gasolina, avance del tiempo, marcha minima, etc. En adiccion, la operacion del selenoide del convertidor de la transmision, la purga del canister, y la valvula EGR puede suspender su operacion hasta que la temperatura este en su rango normal, como sea, muy frio o muy caliente, puede causarnos fallas de conduccion y fallas de emicion.

BATERIA.

La bateria debe de estar completamente cargada, y proporcionar suficiente fuerza, para la marcha del motor, La mayoría de sistemas electronicos requieren de por lo menos 10 voltios para fin de que el sistema trabaje adecuadamente, si el voltage es bajo, cargar o cambiar la bateria antes de continuar.

OPERACION DE LA MARCHA.

El motor de arranque debe de funcionar sin jalar demaciado amperaje a la bateria, para un problema de "no encendido", quita la tapa del distribuidor para asegurar que el rotor gire, y no se patine en su eje. *(mucho cuidado con este problema muy comun)*

Algunos sistemas de marcha, contienen un sw. para que si algunas condiciones no son alcansadas, evitar dar marca al motor. Esto incluye switches de neutral, que previenen la marcha en una transmision automatica que este en cambio, y en el pedal del clutch si es estandar,

CONDICIONES MECANICAS.

Haz una prueba de compresion o una prueba de balance, si es posible, para checar la