

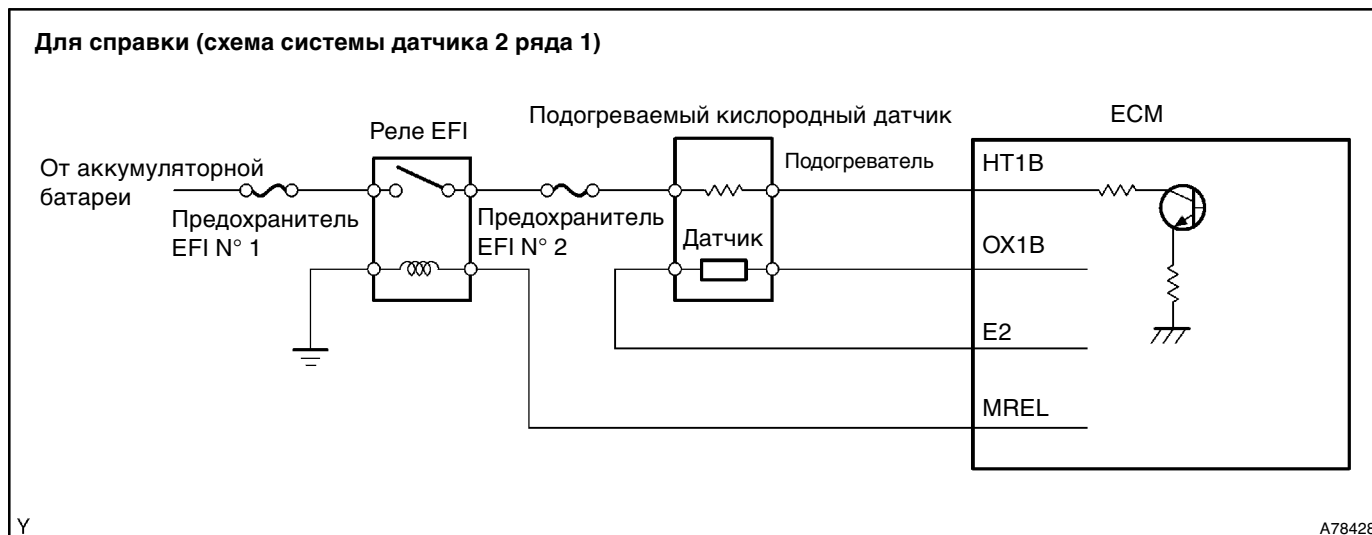
DTC	P0037	НИЗКИЙ ТОК В ЦЕПИ УПРАВЛЕНИЯ ПОДОГРЕВАТЕЛЕМ КИСЛОРОДНОГО ДАТЧИКА (ДАТЧИК 2 РЯДА 1)
DTC	P0038	ВЫСОКИЙ ТОК В ЦЕПИ УПРАВЛЕНИЯ ПОДОГРЕВАТЕЛЕМ КИСЛОРОДНОГО ДАТЧИКА (ДАТЧИК 2 РЯДА 1)
DTC	P0057	НИЗКИЙ ТОК В ЦЕПИ УПРАВЛЕНИЯ ПОДОГРЕВАТЕЛЕМ КИСЛОРОДНОГО ДАТЧИКА (ДАТЧИК 2 РЯДА 2)
DTC	P0058	ВЫСОКИЙ ТОК В ЦЕПИ УПРАВЛЕНИЯ ПОДОГРЕВАТЕЛЕМ КИСЛОРОДНОГО ДАТЧИКА (ДАТЧИК 2 РЯДА 2)

ОПИСАНИЕ ЦЕПИ

См. DTC P0136 на стр. 05-77.

УКАЗАНИЕ:

ECM регулирует величину тока через подогреватель с помощью сигнала широтно-импульсной модуляции. Для управления цепью подогревателя подогреваемого кислородного датчика используется реле со стороны В+ цепи.



Y

A78428

№ DTC	Условие обнаружения DTC	Неисправный участок
P0037 P0057	Во время работы подогревателя при напряжении на линии +В более 11,5 В ток подогревателя не превышает 0,25 А (логика диагностирования за 1 поездку)	<ul style="list-style-type: none"> Обрыв или короткое замыкание в цепи подогревателя подогреваемого кислородного датчика Подогреватель подогреваемого кислородного датчика
P0038 P0058	Во время работы подогревателя ток подогревателя превышает 2 А (логика диагностирования за 1 поездку)	<ul style="list-style-type: none"> Реле EFI ECM

УКАЗАНИЕ:

- Рядом 1 считается ряд, содержащий цилиндр № 1.
- Рядом 2 считается ряд, в котором нет цилиндра № 1.
- Датчиком 1 считается ближайший к двигателю датчик.
- Датчиком 2 считается наиболее удаленный от двигателя датчик.

СХЕМА ЭЛЕКТРИЧЕСКИХ СОЕДИНЕНИЙ

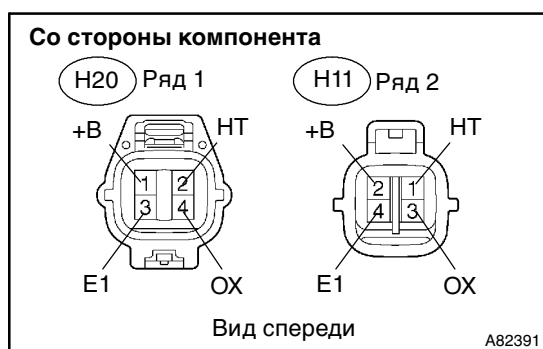
См. DTC P0136 на стр. 05–77.

ПОРЯДОК ПРОВЕРКИ

УКАЗАНИЕ:

- Если одновременно выводятся различные коды DTC, относящиеся к разным системам, клеммой массы которых является клемма E2, возможно, имеется обрыв в цепи клеммы E2.
- С помощью портативного диагностического прибора считайте данные фиксированного набора параметров. В этих данных отражается состояние двигателя на момент обнаружения неисправности. При поиске и устранении неисправностей эту информацию можно эффективно использовать, так как она позволяет определить, двигался автомобиль в момент возникновения неисправности или нет, был ли прогрев двигателя, каким было соотношение воздух-топливо, и т.д.

1 ПРОВЕРЬТЕ ПОДОГРЕВАЕМЫЙ КИСЛОРОДНЫЙ ДАТЧИК (СОПРОТИВЛЕНИЕ ПОДОГРЕВАТЕЛЯ)



- Отсоедините разъем H11 или H20 подогреваемого кислородного датчика.
- Измерьте сопротивление между контактами разъема подогреваемого кислородного датчика.

Нормальная работа (датчик 2, ряды 1, 2):

Контакты для подключения диагностического прибора	Сопротивление
H20-2 (HT) – 1 (+B)	11–16 Ом при 20°C (68°F)
H20-2 (HT) – 3 (E1)	Не менее 10 кОм
H11-1 (HT) – 2 (+B)	11–16 Ом при 20°C (68°F)
H11-1 (HT) – 4 (E1)	Не менее 10 кОм

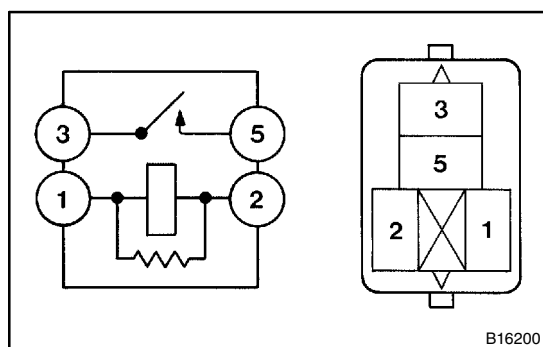
- Подсоедините разъем подогреваемого кислородного датчика.

NG

ЗАМЕНИТЕ ПОДОГРЕВАЕМЫЙ КИСЛОРОДНЫЙ ДАТЧИК

OK

2 ПРОВЕРЬТЕ РЕЛЕ EFI



- Извлеките реле EFI из блока реле моторного отсека.
- Проверьте реле EFI.

Нормальная работа:

Контакты для подключения диагностического прибора	Заданные условия
1 – 2	Цепь замкнута
3 – 5	Цепь разомкнута
	Цепь замкнута (напряжение аккумуляторной батареи подается на контакты 1 и 2)

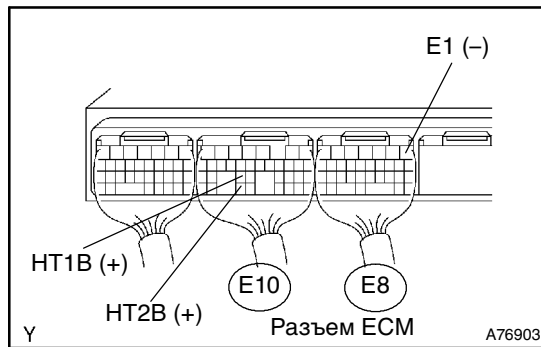
- Установите реле EFI на место.

NG

ЗАМЕНИТЕ РЕЛЕ EFI

OK

3	ПРОВЕРЬТЕ ЕСМ (НАПРЯЖЕНИЕ НТ1В ИЛИ НТ2В)
----------	---



- (a) Поверните замок зажигания в положение ON (ВКЛ).
 (b) Измерьте напряжение между соответствующими контактами разъемов E8 и E10 ЕСМ.

Нормальная работа:

Контакты для подключения диагностического прибора	Заданные условия
НТ1В (E10-25) – E1 (E8-1)	9-14 В
НТ2В (E10-33) – E1 (E8-1)	

УКАЗАНИЕ:

- НТ1В – обозначение датчика 2 ряда 1 подогреваемых кислородных датчиков.
- НТ2В – обозначение датчика 2 ряда 2 подогреваемых кислородных датчиков.

OK

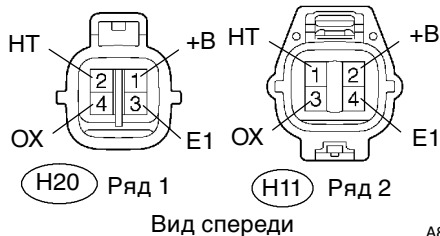
ЗАМЕНИТЕ ЕСМ (см. стр. 10-19)

NG

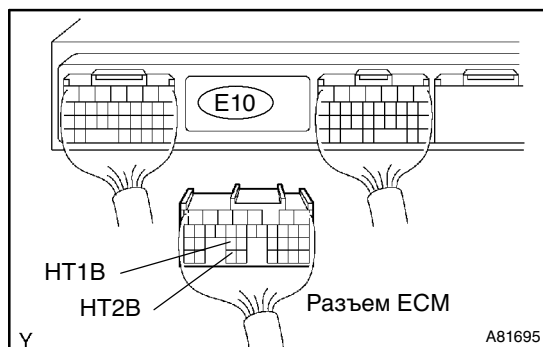
4 ПРОВЕРЬТЕ ЖГУТ И РАЗЪЕМ (ПОДОГРЕВАЕМЫЙ КИСЛОРОДНЫЙ ДАТЧИК – ЕСМ, ПОДОГРЕВАЕМЫЙ КИСЛОРОДНЫЙ ДАТЧИК – РЕЛЕ EFI)

Со стороны жгута проводов

Разъем подогреваемого кислородного датчика

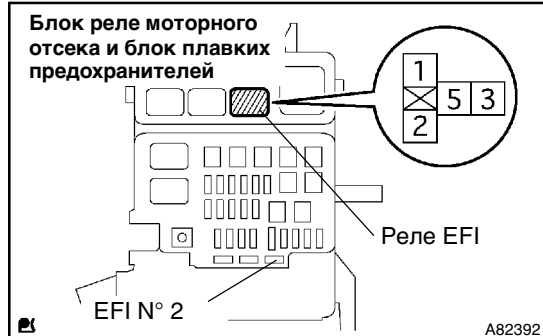


A81921



A81695

Блок реле моторного отсека и блок плавких предохранителей



A82392

- (a) Проверьте разъем и жгут проводов между ЕСМ и разъемами подогреваемых кислородных датчиков.
- (1) Отсоедините разъем H11 или H20 подогреваемого кислородного датчика.
 - (2) Отсоедините разъем E10 ЕСМ.
 - (3) Проверьте сопротивление между контактами разъемов со стороны жгута проводов.

Нормальная работа (при проверке на обрыв):

Контакты для подключения диагностического прибора	Заданные условия
HT (H20-2) – HT1B (E10-25)	Менее 1 Ом
HT (H11-1) – HT2B (E10-33)	

Нормальная работа (при проверке на короткое замыкание):

Контакты для подключения диагностического прибора	Заданные условия
HT (H20-2) или HT1B (E10-25) – масса	Не менее 10 кОм
HT (H11-1) или HT2B (E10-33) – масса	

- (4) Подсоедините разъем подогреваемого кислородного датчика.
 - (5) Подсоедините разъем ЕСМ.
- (b) Проверьте разъем и жгут проводов между разъемом подогреваемого кислородного датчика и реле EFI.

Нормальная работа (при проверке на обрыв):

- (1) Проверьте предохранитель EFI № 2.
 - Извлеките предохранитель EFI № 2 из блока плавких предохранителей.
 - Проверьте целостность цепи предохранителя EFI № 2.

Нормальная работа: цепь замкнута

- Установите на место предохранитель EFI № 2.
- (2) Отсоедините разъем H11 или H20 подогреваемого кислородного датчика.
 - (3) Извлеките реле EFI из блока реле моторного отсека.
 - (4) Проверьте сопротивление между контактами разъемов со стороны жгута проводов.

Нормальная работа (при проверке на обрыв):

Контакты для подключения диагностического прибора	Заданные условия
+B (H11-2) – реле EFI (3)	Менее 1 Ом
+B (H20-1) – реле EFI (3)	

Нормальная работа (при проверке на короткое замыкание):

Контакты для подключения диагностического прибора	Заданные условия
+B (H11-2) или реле EFI (3) – масса	Не менее 10 кОм
+B (H20-1) или реле EFI (3) – масса	

- (5) Подсоедините разъем подогреваемого кислородного датчика.
- (6) Установите реле EFI на место.

NG

ОТРЕМОНТИРУЙТЕ ИЛИ ЗАМЕНИТЕ ЖГУТ ИЛИ РАЗЪЕМ

OK

ЗАМЕНИТЕ ЕСМ (см. стр. 10–19)