Ford Maverick — A luz de controlo do motor (Mil) brilha | HELLA

FordMaverick2,0 L/3,0 LCódigo do motor: YF/AJAno de fabrico: 2001-2002Funcionamento irregular do motorA luz de controlo do motor (Mil) brilha.Se, no veículo supramencionado, o motor apresentar um funcionamento irregular e a luz de controlo do motor acender, isso pode indicar um defeito no sistema de recirculação dos gases de escape (RGE).Fig. 1- Pos. 1 = sensor do diferencial de pressão- Pos. 2 = ponto de medição do diferencial de pressão- Pos. 3 = válvula RGE- Pos. 4 = válvula solenoide de recirculação dos gases de escape- Pos. 5 = módulo de comando do motorOs seguintes códigos de erro podem ser registados na memória de erros do módulo de comando do motor.-P0401 “Sistema de recirculação RGE/Fluxo de gases de escape demasiado baixo”-P0402 “Sistema de recirculação RGE/Fluxo de gases de escape demasiado alto”Em primeiro lugar, deve ser verificada a válvula RGE pneumática.Caso não seja detetado qualquer erro, o sensor do diferencial de pressão deve ser considerado como a origem do erro.Os valores de medição da taxa de recirculação dos gases de escape são medidos pelo sensor do diferencial de pressão no ponto de medição do diferencial de pressão (ver Figura: 1). Estes valores são transmitidos ao módulo de comando do motor como um sinal de tensão. Um defeito técnico pode causar uma medição incorreta da taxa real de gases de escape recirculados.Neste caso, as duas ligações dos tubos flexíveis na carcaça (ver Figura: 2) devem ser verificadas quanto ao posicionamento correto (lado de entrada/saída) e quanto a danos.Caso não seja detetado qualquer erro, isso indica um defeito no sensor do diferencial de pressão. Neste caso,

o sensor deve ser substituído.O fabricante do veículo disponibiliza um sensor do diferencial de pressão modificado.Fig. 2

Maverick

2,0L / 3,0L

Engine code: YF / AJ

Model year: 2001–2002

Engine not running smoothly

Engine control lamp (Mil) lit.

If complaints are made about the above-mentioned vehicle, i.e. that the engine is irregular and not running smoothly and also that the engine control lamp is lit, these could be signs of a defect in the exhaust gas recirculation system (EGR system).

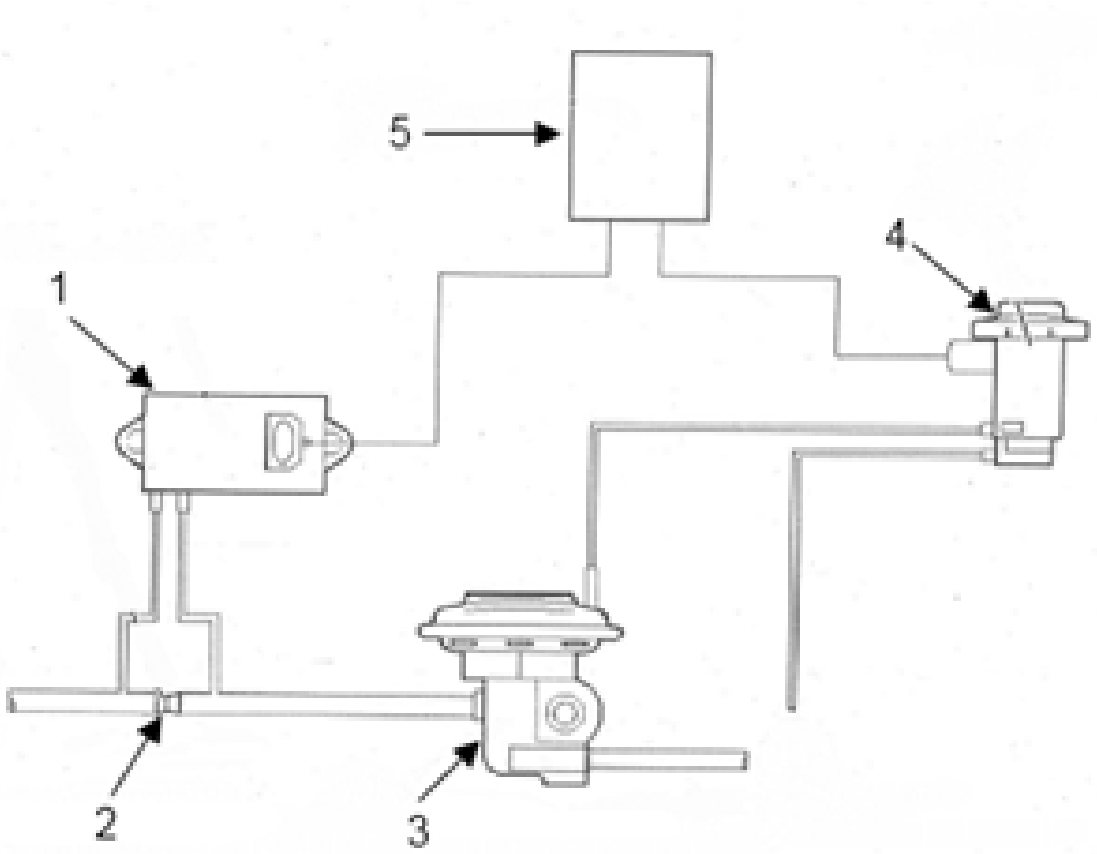

Fig. 1

- Pos. 1 = Differential pressure sensor

- Pos. 2 = Differential pressure measuring point

- Pos. 3 = EGR valve

- Pos. 4 = Exhaust gas recirculation solenoid valve

- Pos. 5 = Engine control unit

The following error codes could be saved in the error memory of the "Engine" system.

-P0401 "EGR return system / exhaust gas flow rate too low"

-P0402 "EGR return system / exhaust gas flow rate too high"

First of all, the pneumatic EGR valve is to be checked.

If no fault is found here, the differential pressure sensor should be regarded as a possible source of the trouble.

The measured values of the exhaust gas return rate are measured by the differential pressure sensor at the differential pressure measuring point (see Fig. 1). These values are forwarded as a voltage signal to the engine control unit. A technical fault could bring about an erroneous measurement of the amount of exhaust gas actually recirculated.

The two hose connections on the housing (see Fig. 2) are to be checked to ensure that they are in the correct position (input and output) and checks should also be run to search for any possible damage to the hose connections.

If no fault shows up here, everything points to a defect with the differential pressure sensor, in which case this sensor should be replaced.

A modified differential pressure sensor is available from the vehicle manufacturer.

Fig. 2

Important safety note

The following technical information and tips for practical use have been set up by HELLA in order to offer professional support to automotive workshops in their daily work. The information available here on this website is only to be used by appropriately trained specialist staff.