Cayenne, MY 7-10

Диагностическая информация - DME (DFI) VR6

P000A..... 1
P000B..... 2
P0010..... 3
P0011..... 4
P0013..... 5
P0014..... 6
P0016..... 7
P0017..... 8
P0030..... 9
P0031..... 10
P0032..... 11
P0036..... 12
P0037..... 13
P0038..... 14
P0040..... 15
P0041..... 17
P0050..... 19
P0051..... 20
P0052..... 21
P0056..... 22
P0057..... 23
P0058..... 24
P0069..... 25
P0071..... 26
P0072..... 27
P0073..... 28
P0074..... 29
P0111..... 30
P0112..... 31
P0113..... 32
P0116..... 33
P0117..... 34
P0118..... 35
P0121..... 36
P0122..... 37
P0123..... 38
P0127..... 39
P0131..... 40
P0132..... 41

P0133..... 42
P0134..... 43
P0135..... 44
P0137..... 45
P0138..... 47
P0139..... 48
P013A..... 49
P013C..... 50
P013E..... 51
P0140..... 52
P0141..... 53
P014A..... 54
P0151..... 55
P0152..... 57
P0153..... 59
P0154..... 60
P0155..... 62
P0157..... 63
P0158..... 65
P0159..... 66
P0160..... 67
P0161..... 68
P0192..... 69
P0193..... 70
P0195..... 71
P0196..... 72
P0197..... 73
P0198..... 74
P0201..... 75
P0202..... 76
P0203..... 77
P0204..... 78
P0205..... 79
P0206..... 80
P0219..... 81
P0222..... 82
P0223..... 83
P0261..... 84
P0262..... 85

P0264..... 86
P0265..... 87
P0267..... 88
P0268..... 89
P0270..... 90
P0271..... 91
P0273..... 92
P0274..... 93
P0276..... 94
P0277..... 95
P0300..... 96
P0301..... 99
P0302..... 102
P0303..... 105
P0304..... 108
P0305..... 111
P0306..... 114
P0324..... 117
P0326..... 118
P0327..... 119
P0328..... 120
P0331..... 121
P0332..... 122
P0333..... 123
P0335..... 124
P0336..... 125
P0338..... 126
P0339..... 127
P0341..... 128
P0342..... 129
P0343..... 130
P0344..... 131
P0351..... 132
P0352..... 133
P0353..... 134
P0354..... 135
P0355..... 136
P0356..... 137
P0366..... 138

P0367..... 139
P0368..... 140
P0369..... 141
P0421..... 142
P0431..... 144
P0440..... 146
P0441..... 147
P0442..... 148
P0444..... 149
P0455..... 150
P0456..... 151
P0458..... 152
P0459..... 153
P0480..... 154
P0481..... 156
P0494..... 158
P0501..... 159
P0502..... 160
P0503..... 161
P0506..... 162
P0507..... 163
P050A..... 164
P050D..... 165
P0513..... 166
P0560..... 167
P0562..... 168
P0563..... 169
P0564..... 170
P0571..... 171
P0601..... 172
P0603..... 173
P0604..... 174
P0605..... 175
P0606..... 176
P0607..... 177
P0627..... 178
P0628..... 179
P0629..... 180
P062B..... 181

P0638..... 182
P0641..... 183
P0642..... 184
P0643..... 185
P0651..... 186
P0652..... 187
P0653..... 188
P0660..... 189
P0661..... 190
P0662..... 191
P0685..... 192
P0686..... 193
P0687..... 194
P0697..... 195
P0698..... 196
P0699..... 197
P0700..... 198
P0830..... 199
P1021..... 201
P1090..... 202
P1091..... 203
P1095..... 204
P1096..... 205
P1097..... 206
P1098..... 207
P1175..... 208
P1180..... 209
P1181..... 210
P1182..... 211
P12A1..... 212
P12A2..... 213
P1504..... 214
P1507..... 215
P1508..... 216
P1509..... 217
P1511..... 218
P1514..... 219
P1517..... 220
P1525..... 221

P1525..... 222
P1526..... 223
P1526..... 224
P1530..... 225
P154F..... 226
P1550..... 227
P1552..... 228
P1553..... 229
P1554..... 230
P1575..... 231
P1602..... 232
P1603..... 233
P1604..... 234
P1606..... 235
P1608..... 236
P1610..... 237
P1613..... 238
P1614..... 239
P1615..... 240
P1616..... 241
P1620..... 242
P1621..... 243
P1630..... 244
P1631..... 245
P1915..... 246
P1916..... 247
P1917..... 248
P2088..... 249
P2089..... 251
P2090..... 253
P2091..... 255
P2096..... 257
P2097..... 258
P2098..... 259
P2099..... 260
P2100..... 261
P2101..... 262
P2102..... 263
P2103..... 264

P2104..... 265
P2108..... 266
P2119..... 267
P2121..... 268
P2122..... 270
P2123..... 272
P2126..... 274
P2127..... 276
P2128..... 278
P2146..... 280
P2149..... 281
P2152..... 282
P2177..... 283
P2178..... 284
P2179..... 285
P2180..... 286
P2181..... 287
P2184..... 289
P2185..... 290
P2187..... 291
P2188..... 293
P2189..... 294
P2190..... 296
P2191..... 297
P2192..... 298
P2193..... 299
P2194..... 300
P2195..... 301
P2196..... 302
P2197..... 303
P2198..... 304
P2228..... 305
P2229..... 306
P2230..... 307
P2231..... 308
P2232..... 309
P2234..... 310
P2235..... 311
P2243..... 312

P2247 313
P2251 315
P2254 316
P2270 318
P2271 319
P2272 320
P2273 321
P2293 322
P2294 323
P2295 324
P2296 325
P2300 326
P2301 327
P2303 328
P2304 329
P2306 330
P2307 331
P2309 332
P2310 333
P2312 334
P2313 335
P2315 336
P2316 337
P2400 338
P2401 339
P2402 340
P2403 341
P2404 343
P2414 345
P2415 346
P2626 347
P2629 349
P2632 350
P2633 352
P2634 354
P2A00 356
P2A03 357
P3081 358
U0001 359

U0073..... 360
U0103..... 361
U0114..... 362
U0129..... 363
U0155..... 364
U0319..... 365
U0402..... 366
U0418..... 367
U0423..... 368

P000A

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Регулировка положения впускного распредвала

ⓘ УКАЗАНИЕ
Ошибка P 0011 загружается, если в течение 2 - 5 секунд есть отклонение фактического значения от номинального на 5 - 14 градусов углового положения распредвала.

Условия диагностики

- Напряжение АКБ 10 ... 16V
- После запуска двигателя прошло более 10 секунд
- После запуска двигателя прошло более 10 секунд
- Температура двигателя от -20 °C до 115 °C
- Motordrehzahl zwischen 520 1/min und 6400 1/min

Возможные причины неисправности

♦ Загрязнение контура смазки
♦ Уплотнительные накладки на фазовращателе впускного распредвала
♦ Слишком низкое давление масла
♦ Механическая неисправность фазовращателя впускного распредвала
♦ Электромагнитный гидравлический клапан неисправен

P000B

Диагностическая информация - **DME V6 DFI**

Регулировка положения выпускного распредвала

ⓘ УКАЗАНИЕ

Ошибка P 0014 загружается, если в пределах 2 - 5 секунд есть отклонение фактического значения от номинального в пределах 5 - 14 градусов распредвала.

Условия диагностики

- Напряжение АКБ 10 ... 16V
- После запуска двигателя прошло более 10 секунд
- После запуска двигателя прошло более 10 секунд
- Температура двигателя от -20 °C до 115 °C
- Частота вращения коленвала двигателя 920 - 6400 об/мин

Возможные причины неисправности

- ♦ Загрязнение контура смазки
- ♦ Неисправны уплотнительные накладки на фазовращетеле выпускного ра спредвала
- ♦ Слишком низкое давление масла
- ♦ Механическая неисправность фазовращателя выпускного распредвала

P0010

Диагностическая информация - DME V6 DFI

Выходной каскад для регулирования впускного распредвала

Условия диагностики

- Напряжение АКБ 9 ... 16 V
- После запуска двигателя прошло более 10 секунд

Возможные причины неисправности

♦ Обрыв в управляющем кабеле .
♦ Короткое замыкание на массу в управляющем кабеле
♦ Короткое замыкание на плюс в управляющем кабеле
♦ Обрыв в цепи электропитания
♦ Предохранитель F12 неисправен (блок предохранителей коммутационного блока в водоотводящем коробе)
♦ Разъем K7 отключен
♦ Фазовращатель впускного распредвала неисправен
♦ Электромагнитный гидравлический клапан неисправен

Соответствующие контакты на разъеме блока управления **DFI**

Разъем [A]

♦ Контакт 20

Соответствующие контакты на разъеме фазовращетеля впускного распредвала

♦ Контакт 1
♦ Контакт 2

ⓘ УКАЗАНИЕ

Кабель предохранителя F12, а также разъем фазовращателя впускного распредвала (контакт 1) соединены с разъемом KE 7, контакт 4!

P0011

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Регулировка положения впускного распредвала

ⓘ УКАЗАНИЕ
Ошибка P 0011 загружается, если в течение 2 - 5 секунд есть отклонение фактического значения от номинального на 5 - 14 градусов углового положения распредвала.

Условия диагностики

- Напряжение АКБ 10 ... 16V
- После запуска двигателя прошло более 10 секунд
- После запуска двигателя прошло более 10 секунд
- Температура двигателя от -20 °C до 115 °C
- Motordrehzahl zwischen 520 1/min und 6400 1/min

Возможные причины неисправности

♦ Загрязнение контура смазки
♦ Уплотнительные накладки на фазовращателе впускного распредвала
♦ Слишком низкое давление масла
♦ Механическая неисправность фазовращателя впускного распредвала
♦ Электромагнитный гидравлический клапан неисправен

P0013

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Выходной каскад для регулирования выпускного распредвала

Условия диагностики

- Напряжение АКБ 9 ... 16V
- После запуска двигателя прошло более 10 секунд

Возможные причины неисправности

♦ Обрыв в управляющем кабеле .
♦ Короткое замыкание на массу в управляющем кабеле
♦ Короткое замыкание на плюс в управляющем кабеле
♦ Обрыв в цепи электропитания
♦ Предохранитель F12 неисправен (блок предохранителей коммутационного блока в водоотводящем коробе)
♦ Разъем K7 отключен
♦ Фазовращатель выпускного распредвала неисправен

Соответствующие контакты на разъеме блока управления **DFI**
Разъем [A]:

♦ Контакт 21

Соответствующие контакты на разъеме фазовращателя выпускного распредвала

♦ Контакт 1
♦ Контакт 2

ⓘ УКАЗАНИЕ

Кабель предохранителя F12, а также разъем фазовращателя выпускного распредвала (контакт 1) проходят через разъем KE 7, контакт 4!

P0014

Диагностическая информация - **DME V6 DFI**

Регулировка положения выпускного распредвала

ⓘ УКАЗАНИЕ

Ошибка P 0014 загружается, если в пределах 2 - 5 секунд есть отклонение фактического значения от номинального в пределах 5 - 14 градусов распредвала.

Условия диагностики

- Напряжение АКБ 10 ... 16V
- После запуска двигателя прошло более 10 секунд
- После запуска двигателя прошло более 10 секунд
- Температура двигателя от -20 °C до 115 °C
- Частота вращения коленвала двигателя 920 - 6400 об/мин

Возможные причины неисправности

- ♦ Загрязнение контура смазки
- ♦ Неисправны уплотнительные накладки на фазовращетеле выпускного ра спредвала
- ♦ Слишком низкое давление масла
- ♦ Механическая неисправность фазовращателя выпускного распредвала

P0016

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Положение коленвала по отношению к впускному распредвалу

ⓘ УКАЗАНИЕ

Неисправность >>P 0016 - ниже нормы / выше нормы<< регистрируется при выходе из заданного регулировочного диапазона (V 6 = +/- 13,5°).

Условия диагностики

- Напряжение АКБ 10 - 16 В
- После запуска двигателя прошло > 10 секунд

Возможные причины неисправности

- ♦ Фазы газораспределения установлены неправильно
- ♦ Длина цепи увеличилась
- ♦ Ослабло крепление датчика впускного распредвала
- ♦ Неправильное положение ротора датчика впускного распредвала
- ♦ Датчик впускного распредвала установлен неправильно

P0017

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Положение коленвала по отношению к выпускному распредвалу

ⓘ УКАЗАНИЕ

Неисправность >>P 0017 - ниже нормы/ выше нормы<< регистрируется при выходе из заданного регулировочного диапазона (+/ -12°).

Условия диагностики

- Напряжение АКБ 10 - 16 В
- После запуска двигателя прошло > 10 секунд

Возможные причины неисправности

♦ Блок данный не подходит к комплектации автомобиля
(>Обозначение системы< ... 44E4... неправильно)
♦ Фазы газораспределения установлены неправильно
♦ Длина цепи увеличилась
♦ Ослабло крепление датчика распредвала
♦ Ротор датчика выпускного распредвала установлен неправильно
♦ Датчик выпускного распредвала установлен неправильно

P0030

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Выходной каскад нагрева лямбда-зонда перед катализатором ряда 1

ⓘ УКАЗАНИЕ

Не использовать контактный спрей для разъемов лямбда -зонда, в противном случае кабели будут повреждены (загрязнение канала опорного воздуха).

ⓘ УКАЗАНИЕ

Не путать лямбда -зонды перед и после катализатора, в противном случае возможна регистрация неправдоподобных записей неисправностей.

Условия диагностики

- Напряжение АКБ 9 - 16 В
- После запуска двигателя прошло > 10 секунд

Возможные причины неисправности

♦ Короткое замыкание на плюс
♦ Короткое замыкание на массу
♦ Обрыв проводки
♦ Предохранитель FE 17 неисправен (блок предохранителей коммутационного блока в водоотводящем коробе)
♦ Плохой контакт в разъеме
♦ Нагревательный элемент лямбда -зонда неисправен
♦ Лямбда -зонд неисправен

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI

Разъем [B]:

♦ Контакт 51

Соответствующие контакты на разъеме лямбда-зонда после катализатора ряда цилиндров 1

♦ Контакт 3

P0031

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Выходной каскад нагрева лямбда-зонда перед катализатором ряда 1

ⓘ УКАЗАНИЕ

Не использовать контактный спрей для разъемов лямбда -зонда, в противном случае кабели будут повреждены (загрязнение канала опорного воздуха).

ⓘ УКАЗАНИЕ

Не путать лямбда -зонды перед и после катализатора, в противном случае возможна регистрация неправдоподобных записей неисправностей.

Условия диагностики

- Напряжение АКБ 9 - 16 В
- После запуска двигателя прошло > 10 секунд

Возможные причины неисправности

♦ Короткое замыкание на плюс
♦ Короткое замыкание на массу
♦ Обрыв проводки
♦ Предохранитель FE 17 неисправен (блок предохранителей коммутационного блока в водоотводящем коробе)
♦ Плохой контакт в разъеме
♦ Нагревательный элемент лямбда -зонда неисправен
♦ Лямбда -зонд неисправен

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI

Разъем [B]:

♦ Контакт 51

Соответствующие контакты на разъеме лямбда-зонда после катализатора ряда цилиндров 1

♦ Контакт 3

P0032

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Выходной каскад нагрева лямбда-зонда перед катализатором ряда 1

ⓘ УКАЗАНИЕ

Не использовать контактный спрей для разъемов лямбда -зонда, в противном случае кабели будут повреждены (загрязнение канала опорного воздуха).

ⓘ УКАЗАНИЕ

Не путать лямбда -зонды перед и после катализатора, в противном случае возможна регистрация неправдоподобных записей неисправностей.

Условия диагностики

- Напряжение АКБ 9 - 16 В
- После запуска двигателя прошло > 10 секунд

Возможные причины неисправности

♦ Короткое замыкание на плюс
♦ Короткое замыкание на массу
♦ Обрыв проводки
♦ Предохранитель FE 17 неисправен (блок предохранителей коммутационного блока в водоотводящем коробе)
♦ Плохой контакт в разъеме
♦ Нагревательный элемент лямбда -зонда неисправен
♦ Лямбда -зонд неисправен

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI

Разъем [B]:

♦ Контакт 51

Соответствующие контакты на разъеме лямбда-зонда после катализатора ряда цилиндров 1

♦ Контакт 3

P0036

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Выходной каскад нагрева лямбда-зонд после катализатора ряда 1

ⓘ УКАЗАНИЕ

Не использовать контактный спрей для разъемов лямбда -зонда, в противном случае кабели будут повреждены (загрязнение канала опорного воздуха)!

ⓘ УКАЗАНИЕ

Не путать лямбда -зонды перед и после катализатора, в противном случае возможна регистрация неправдоподобных записей неисправностей!

Условия диагностики

- Напряжение АКБ 9 - 16 В
- После запуска двигателя прошло > 10 секунд

Возможные причины неисправности

♦ Короткое замыкание на плюс
♦ Короткое замыкание на массу
♦ Обрыв проводки
♦ Предохранитель FE 18 неисправен (блок предохранителей коммутационного блока в водоотводящем коробе)
♦ Плохой контакт в разъеме
♦ Нагревательный элемент лямбда -зонда неисправен
♦ Лямбда -зонд неисправен

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI

Разъем [B]:

♦ Контакт 7

Соответствующие контакты на разъеме лямбда-зонда после катализатора ряда цилиндров 1

♦ Контакт 2

P0037

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Выходной каскад нагрева лямбда-зонд после катализатора ряда 1

ⓘ УКАЗАНИЕ

Не использовать контактный спрей для разъемов лямбда -зонда, в противном случае кабели будут повреждены (загрязнение канала опорного воздуха)!

ⓘ УКАЗАНИЕ

Не путать лямбда -зонды перед и после катализатора, в противном случае возможна регистрация неправдоподобных записей неисправностей!

Условия диагностики

- Напряжение АКБ 9 - 16 В
- После запуска двигателя прошло > 10 секунд

Возможные причины неисправности

♦ Короткое замыкание на плюс
♦ Короткое замыкание на массу
♦ Обрыв проводки
♦ Предохранитель FE 18 неисправен (блок предохранителей коммутационного блока в водоотводящем коробе)
♦ Плохой контакт в разъеме
♦ Нагревательный элемент лямбда -зонда неисправен
♦ Лямбда -зонд неисправен

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI

Разъем [B]:

♦ Контакт 7

Соответствующие контакты на разъеме лямбда-зонда после катализатора ряда цилиндров 1

♦ Контакт 2

P0038

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Выходной каскад нагрева лямбда-зонд после катализатора ряда 1

ⓘ УКАЗАНИЕ

Не использовать контактный спрей для разъемов лямбда -зонда, в противном случае кабели будут повреждены (загрязнение канала опорного воздуха)!

ⓘ УКАЗАНИЕ

Не путать лямбда -зонды перед и после катализатора, в противном случае возможна регистрация неправдоподобных записей неисправностей!

Условия диагностики

- Напряжение АКБ 9 - 16 В
- После запуска двигателя прошло > 10 секунд

Возможные причины неисправности

♦ Короткое замыкание на плюс
♦ Короткое замыкание на массу
♦ Обрыв проводки
♦ Предохранитель FE 18 неисправен (блок предохранителей коммутационного блока в водоотводящем коробе)
♦ Плохой контакт в разъеме
♦ Нагревательный элемент лямбда -зонда неисправен
♦ Лямбда -зонд неисправен

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI

Разъем [B]:

♦ Контакт 7

Соответствующие контакты на разъеме лямбда-зонда после катализатора ряда цилиндров 1

♦ Контакт 2

P0040

Диагностическая информация - **DME V6 DFI**

Лямбда-зонды перед катализатором подсоединены неправильно

ⓘ УКАЗАНИЕ

Не использовать контактный спрей для разъемов лямбда -зонда, т.к. провода будут повреждены (загрязнение канала опорного воздуха)!

ⓘ УКАЗАНИЕ

Не путать лямбда -зонды перед и после катализатора, в противном случае возможно сохранение недостоверных ошибок!

Условия диагностики

- Напряжение АКБ 10 - 16 В
- После запуска двигателя прошло более 10 секунд
- Лямбда -регулирование активно

Возможные причины неисправности

♦ Лямбда -зонды перед катализатором подсоединены неправильно
♦ Неправильная полярность кабеля

Соответствующие контакты на разъеме блока управления **DFI**
Разъем [B]:

♦ Контакт 51
♦ Контакт 61
♦ Контакт 60
♦ Контакт 82
♦ Контакт 81
♦ Контакт 73
♦ Контакт 84
♦ Контакт 59
♦ Контакт 83
♦ Контакт 62

Соответствующие контакты на разъеме лямбда-зонда перед катализатором ряда цилиндров 1
Разъем [A]:

♦ Контакт 3
♦ Контакт 2

♦ Контакт 1
♦ Контакт 6
♦ Контакт 5

Соответствующие контакты на разъеме лямбда-зонда перед катализатором ряда цилиндров 2
Разъем [A]:

♦ Контакт 3
♦ Контакт 2
♦ Контакт 1
♦ Контакт 5
♦ Контакт 6

P0041

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Л-зонды после кат. подсоединены неправильно

ⓘ УКАЗАНИЕ

Не использовать контактный спрей для разъемов лямбда -зонда, в противном случае кабели будут повреждены (загрязнение канала опорного воздуха)!

ⓘ УКАЗАНИЕ

Не путать лямбда -зонды перед и после катализатора, в противном случае возможна регистрация неправдоподобных записей неисправностей!

Условия диагностики

- Напряжение АКБ 10 - 16 В
- После запуска двигателя прошло более 10 секунд
- Лямбда -регулирование активно

Возможные причины неисправности

♦ Лямбда -зонды после катализатора подсоединены неправильно
♦ Неправильная полярность кабеля

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI
Разъем [B]:

♦ Контакт 77
♦ Контакт 76
♦ Контакт 55
♦ Контакт 54

Соответствующие контакты на разъеме лямбда-зонда перед катализатором ряда цилиндров 1
Разъем [A]:

♦ Контакт 3
♦ Контакт 4

Соответствующие контакты на разъеме лямбда-зонда перед катализатором ряда цилиндров 2
Разъем [A]:

- Контакт 3
- Контакт 4

P0050

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Выходной каскад нагрева лямбда-зонда перед катализатором ряда 2

ⓘ УКАЗАНИЕ

Не использовать контактный спрей для разъемов лямбда -зонда, в противном случае кабели будут повреждены (загрязнение канала опорного воздуха)!

ⓘ УКАЗАНИЕ

Не путать лямбда -зонды перед и после катализатора, в противном случае возможна регистрация неправдоподобных записей неисправностей!

Условия диагностики

- Напряжение АКБ 9 - 16 В
- После запуска двигателя прошло > 10 секунд
- Подогрев лямбда -зонда перед катализатором активен

Возможные причины неисправности

♦ Короткое замыкание на плюс
♦ Короткое замыкание на массу
♦ Обрыв проводки
♦ Предохранитель FE 17 неисправен (блок предохранителей коммутационного блока в водоотводящем коробе)
♦ Плохой контакт в разъеме
♦ Нагревательный элемент лямбда -зонда неисправен
♦ Лямбда -зонд неисправен

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI

Разъем [B]:

♦ Контакт 73

Соответствующие контакты на разъеме лямбда-зонда после катализатора ряда цилиндров 2

♦ Контакт 3

P0051

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Выходной каскад нагрева лямбда-зонда перед катализатором ряда 2

ⓘ УКАЗАНИЕ

Не использовать контактный спрей для разъемов лямбда -зонда, в противном случае кабели будут повреждены (загрязнение канала опорного воздуха)!

ⓘ УКАЗАНИЕ

Не путать лямбда -зонды перед и после катализатора, в противном случае возможна регистрация неправдоподобных записей неисправностей!

Условия диагностики

- Напряжение АКБ 9 - 16 В
- После запуска двигателя прошло > 10 секунд
- Подогрев лямбда -зонда перед катализатором активен

Возможные причины неисправности

♦ Короткое замыкание на плюс
♦ Короткое замыкание на массу
♦ Обрыв проводки
♦ Предохранитель FE 17 неисправен (блок предохранителей коммутационного блока в водоотводящем коробе)
♦ Плохой контакт в разъеме
♦ Нагревательный элемент лямбда -зонда неисправен
♦ Лямбда -зонд неисправен

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI

Разъем [B]:

♦ Контакт 73

Соответствующие контакты на разъеме лямбда-зонда после катализатора ряда цилиндров 2

♦ Контакт 3

P0052

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Выходной каскад нагрева лямбда-зонда перед катализатором ряда 2

ⓘ УКАЗАНИЕ

Не использовать контактный спрей для разъемов лямбда -зонда, в противном случае кабели будут повреждены (загрязнение канала опорного воздуха)!

ⓘ УКАЗАНИЕ

Не путать лямбда -зонды перед и после катализатора, в противном случае возможна регистрация неправдоподобных записей неисправностей!

Условия диагностики

- Напряжение АКБ 9 - 16 В
- После запуска двигателя прошло > 10 секунд
- Подогрев лямбда -зонда перед катализатором активен

Возможные причины неисправности

♦ Короткое замыкание на плюс
♦ Короткое замыкание на массу
♦ Обрыв проводки
♦ Предохранитель FE 17 неисправен (блок предохранителей коммутационного блока в водоотводящем коробе)
♦ Плохой контакт в разъеме
♦ Нагревательный элемент лямбда -зонда неисправен
♦ Лямбда -зонд неисправен

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI

Разъем [B]:

♦ Контакт 73

Соответствующие контакты на разъеме лямбда-зонда после катализатора ряда цилиндров 2

♦ Контакт 3

P0056

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Выходной каскад нагрева лямбда-зонд после катализатора ряда 2

ⓘ УКАЗАНИЕ

Не использовать контактный спрей для разъемов лямбда -зонда, в противном случае кабели будут повреждены (загрязнение канала опорного воздуха)!

ⓘ УКАЗАНИЕ

Не путать лямбда -зонды перед и после катализатора, в противном случае возможна регистрация неправдоподобных записей неисправностей!

Условия диагностики

- Напряжение АКБ 9 - 16 В
- После запуска двигателя прошло > 10 секунд

Возможные причины неисправности

♦ Короткое замыкание на плюс
♦ Короткое замыкание на массу
♦ Обрыв проводки
♦ Предохранитель FE 18 неисправен (блок предохранителей коммутационного блока в водоотводящем коробе)
♦ Плохой контакт в разъеме
♦ Нагревательный элемент лямбда -зонда неисправен
♦ Лямбда -зонд неисправен

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI

Разъем [B]:

♦ Контакт 29

Соответствующие контакты на разъеме лямбда-зонда после катализатора ряда цилиндров 2

♦ Контакт 2

P0057

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Выходной каскад нагрева лямбда-зонд после катализатора ряда 2

ⓘ УКАЗАНИЕ

Не использовать контактный спрей для разъемов лямбда -зонда, в противном случае кабели будут повреждены (загрязнение канала опорного воздуха)!

ⓘ УКАЗАНИЕ

Не путать лямбда -зонды перед и после катализатора, в противном случае возможна регистрация неправдоподобных записей неисправностей!

Условия диагностики

- Напряжение АКБ 9 - 16 В
- После запуска двигателя прошло > 10 секунд

Возможные причины неисправности

♦ Короткое замыкание на плюс
♦ Короткое замыкание на массу
♦ Обрыв проводки
♦ Предохранитель FE 18 неисправен (блок предохранителей коммутационного блока в водоотводящем коробе)
♦ Плохой контакт в разъеме
♦ Нагревательный элемент лямбда -зонда неисправен
♦ Лямбда -зонд неисправен

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI

Разъем [B]:

♦ Контакт 29

Соответствующие контакты на разъеме лямбда-зонда после катализатора ряда цилиндров 2

♦ Контакт 2

P0058

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Выходной каскад нагрева лямбда-зонд после катализатора ряда 2

ⓘ УКАЗАНИЕ

Не использовать контактный спрей для разъемов лямбда -зонда, в противном случае кабели будут повреждены (загрязнение канала опорного воздуха)!

ⓘ УКАЗАНИЕ

Не путать лямбда -зонды перед и после катализатора, в противном случае возможна регистрация неправдоподобных записей неисправностей!

Условия диагностики

- Напряжение АКБ 9 - 16 В
- После запуска двигателя прошло > 10 секунд

Возможные причины неисправности

♦ Короткое замыкание на плюс
♦ Короткое замыкание на массу
♦ Обрыв проводки
♦ Предохранитель FE 18 неисправен (блок предохранителей коммутационного блока в водоотводящем коробе)
♦ Плохой контакт в разъеме
♦ Нагревательный элемент лямбда -зонда неисправен
♦ Лямбда -зонд неисправен

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI

Разъем [B]:

♦ Контакт 29

Соответствующие контакты на разъеме лямбда-зонда после катализатора ряда цилиндров 2

♦ Контакт 2

P0069

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Сравнение сигналов от датчиков давления

ⓘ УКАЗАНИЕ

Датчик атмосферного давления находится в блоке управления DFI.

Условия диагностики

- Напряжение АКБ 10 - 16 В
- Двигатель работает

Возможные причины неисправности

♦ Блок управления DFI неисправен

P0071

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Темп.наружного возд. по CAN

ⓘ УКАЗАНИЕ

Данная неисправность сохраняется, если комбинация приборов передае т сообщение о неисправности.

Условия диагностики

- Частота вращения коленвала > 1000 об/мин
- Скорость движения > 45 км/ч

Возможные причины неисправности

♦ Неисправность в комбинации приборов

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI

Разъем [A]:

♦ Контакт 67
♦ Контакт 68

P0072

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Темп.наружного возд. по CAN

ⓘ УКАЗАНИЕ

Данная неисправность сохраняется, если комбинация приборов передае т сообщение о неисправности.

Условия диагностики

- Частота вращения коленвала > 1000 об/мин
- Скорость движения > 45 км/ч

Возможные причины неисправности

♦ Неисправность в комбинации приборов

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI

Разъем [A]:

♦ Контакт 67
♦ Контакт 68

P0073

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Темп.наружного возд. по CAN

ⓘ УКАЗАНИЕ

Данная неисправность сохраняется, если комбинация приборов передае т сообщение о неисправности.

Условия диагностики

- Частота вращения коленвала > 1000 об/мин
- Скорость движения > 45 км/ч

Возможные причины неисправности

♦ Неисправность в комбинации приборов

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI

Разъем [A]:

♦ Контакт 67
♦ Контакт 68

P0074

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Темп.наружного возд. по CAN

ⓘ УКАЗАНИЕ

Данная неисправность сохраняется, если комбинация приборов передае т сообщение о неисправности.

Условия диагностики

- Частота вращения коленвала > 1000 об/мин
- Скорость движения > 45 км/ч

Возможные причины неисправности

♦ Неисправность в комбинации приборов

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI

Разъем [A]:

♦ Контакт 67
♦ Контакт 68

P0111

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Датчик температуры впускного воздуха: неправдоподобные значения

ⓘ УКАЗАНИЕ

♦ Датчик температуры впускного воздуха встроен в термоанемометричес кий пленочный расходомер воздуха.
♦ Запрещается снимать термоанемометрический пленочный расходомер во здуха отдельно, его нужно менять вместе с трубой.

Условия диагностики

● Напряжение АКБ 10 - 16 В
● Температура двигателя ниже 100° C
● Температура двигателя выше 70° C
● Скорость движения выше 40 км/ч
● Массовый расход воздуха 52 - 300 кг/ч
● Соответствующих неисправностей не зарегистрировано (скорость авто мобиля и температура двигателя)

Возможные причины неисправности

♦ Датчик температуры впускного воздуха неисправен (короткое замыкан ие)

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI

Разъем [B]:

♦ Контакт 13

Соответствующие контакты на разъеме термоанемометрического пленочного расходомера воздуха (атмосферный двигатель)

♦ Контакт 1

P0112

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Датчик температуры впускного воздуха: электрическая неисправность

ⓘ УКАЗАНИЕ

♦ Датчик температуры впускного воздуха встроен в термоанемометричес кий пленочный расходомер воздуха.
♦ Запрещается снимать термоанемометрический пленочный расходомер во здуха отдельно, его нужно менять вместе с трубой.

Условия диагностики

● Время с момента запуска двигателя > 4 мин.
● Режим XX мин. 10 сек.

Возможные причины неисправности

♦ Короткое замыкание сигнального кабеля на массу
♦ Датчик температуры впускного воздуха неисправен (короткое замыкан ие)

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI

Разъем [B]:

♦ Контакт 13

Соответствующие контакты на разъеме термоанемометрического пленочного расходомера воздуха (атмосферный двигатель)

♦ Контакт 1

P0113

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Датчик температуры впускного воздуха: электрическая неисправность

ⓘ УКАЗАНИЕ

♦ Датчик температуры впускного воздуха встроен в термоанемометричес кий пленочный расходомер воздуха.
♦ Запрещается снимать термоанемометрический пленочный расходомер во здуха отдельно, его нужно менять вместе с трубой.

Условия диагностики

● Время с момента запуска двигателя > 4 мин.
● Режим XX мин. 10 сек.

Возможные причины неисправности

♦ Обрыв сигнального кабеля
♦ Обрыв массового кабеля
♦ Короткое замыкание массового кабеля на плюс
♦ Датчик температуры впускного воздуха неисправен (короткое замыкан ие)

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI

Разъем [B]:

♦ Контакт 13

Соответствующие контакты на разъеме термоанемометрического пленочного расходомера воздуха (атмосферный двигатель)

♦ Контакт 1

P0116

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Температура ОЖ недостоверно высокая

ⓘ УКАЗАНИЕ

Данная ошибка сохраняется, если сигнал температуры слишком долго о стается за пределами диапазона регулировок термостата, составляя постоянное з начение (>> зависание сигнала<<)

Условия диагностики 1

- Температура двигателя от -45 °C до 137 °C или подменное значение
- Скорость движения выше 20 км/ч
- Количество воздуха 8 кг/ч - 308 кг/ч

Условия диагностики 2

- Температура двигателя от -45 °C до 137 °C или подменное значение
- Скорость движения 60 - 180 км/ч
- Количество воздуха 44 кг/ч - 352 кг/ч

Возможные причины неисправности

♦ Датчик температуры двигателя неисправен

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI
Разъем [A]:

♦ Контакт 10
♦ Контакт 14

Соответствующие контакты на разъеме датчика температуры двигателя
Разъем [A]:

♦ Контакт 1
♦ Контакт 2

P0117

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Датчик температуры ОЖ: электрическая неисправность

ⓘ УКАЗАНИЕ

Ошибка >P 0118< сохраняется, если была распознана температура двигателя выше 140 °C!
Ошибка >P 0117< сохраняется, если была распознана температура двигателя ниже -40 °C!

Условия диагностики

● Зажигание вкл.

Возможные причины неисправности

♦ Короткое замыкание на плюс
♦ Короткое замыкание на массу
♦ Обрыв проводки
♦ Датчик температуры двигателя неисправен

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI

Разъем [A]:

♦ Контакт 10
♦ Контакт 14

Соответствующие контакты на разъеме датчика температуры двигателя

Разъем [A]:

♦ Контакт 1
♦ Контакт 2

P0118

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Датчик температуры ОЖ: электрическая неисправность

ⓘ УКАЗАНИЕ

Ошибка >P 0118< сохраняется, если была распознана температура двигателя выше 140 °C!
Ошибка >P 0117< сохраняется, если была распознана температура двигателя ниже -40 °C!

Условия диагностики

● Зажигание вкл.

Возможные причины неисправности

♦ Короткое замыкание на плюс
♦ Короткое замыкание на массу
♦ Обрыв проводки
♦ Датчик температуры двигателя неисправен

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI

Разъем [A]:

♦ Контакт 10
♦ Контакт 14

Соответствующие контакты на разъеме датчика температуры двигателя

Разъем [A]:

♦ Контакт 1
♦ Контакт 2

P0121

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Потенциометр 1 педали акселератора

ⓘ УКАЗАНИЕ

♦ Система находится в режиме работы на подменном значении датчика п едали акселератора, т.е. угол педали акселератора рассчитывается с помощ ью оставшегося сигнала потенциометра.
♦ Динамика автомобиля в этом случае ограничена.

Условия диагностики

● Напряжение АКБ > 7 В
● Зажигание вкл. (примерно 30 секунд)

Возможные причины неисправности

♦ Короткое замыкание на плюс
♦ Короткое замыкание на массу
♦ Модуль педали акселератора неисправен

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI
Разъем [B]:

♦ Контакт 79, потенциометр 1
♦ Контакт 57, потенциометр 2

Соответствующие контакты на разъеме датчика педали акселератора

♦ Контакт 6
♦ Контакт 2

P0122

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Потенциометр 1 педали акселератора

ⓘ УКАЗАНИЕ

♦ Система находится в режиме работы на подменном значении датчика п едали акселератора, т.е. угол педали акселератора рассчитывается с помощ ью оставшегося сигнала потенциометра.
♦ Динамика автомобиля в этом случае ограничена.

Условия диагностики

● Напряжение АКБ > 7 В
● Зажигание вкл. (примерно 30 секунд)

Возможные причины неисправности

♦ Короткое замыкание на плюс
♦ Короткое замыкание на массу
♦ Модуль педали акселератора неисправен

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI
Разъем [B]:

♦ Контакт 79, потенциометр 1
♦ Контакт 57, потенциометр 2

Соответствующие контакты на разъеме датчика педали акселератора

♦ Контакт 6
♦ Контакт 2

P0123

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Потенциометр 1 педали акселератора

ⓘ УКАЗАНИЕ

♦ Система находится в режиме работы на подменном значении датчика п едали акселератора, т.е. угол педали акселератора рассчитывается с помощ ью оставшегося сигнала потенциометра.
♦ Динамика автомобиля в этом случае ограничена.

Условия диагностики

● Напряжение АКБ > 7 В
● Зажигание вкл. (примерно 30 секунд)

Возможные причины неисправности

♦ Короткое замыкание на плюс
♦ Короткое замыкание на массу
♦ Модуль педали акселератора неисправен

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI
Разъем [B]:

♦ Контакт 79, потенциометр 1
♦ Контакт 57, потенциометр 2

Соответствующие контакты на разъеме датчика педали акселератора

♦ Контакт 6
♦ Контакт 2

P0127

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Неправдоподобное значение темп. воздуха на впуске

ⓘ УКАЗАНИЕ

♦ Датчик температуры впускного воздуха встроен в термоанемометричес кий пленочный расходомер воздуха.
♦ Запрещается снимать термоанемометрический пленочный расходомер во здуха отдельно, его нужно менять вместе с трубой.

ⓘ УКАЗАНИЕ

Диагностика сравнивает температуру впускного воздуха с температуро й двигателя при длительной стоянке автомобиля. Данные значения при повторном запус ке двигателя должны быть примерно равны.

Условия диагностики

- Напряжение АКБ 10 - 16 В
- Скорость движения выше 40 км/ч
- Массовый расход воздуха 52 - 300 кг/ч
- Соответствующих неисправностей не зарегистрировано (скорость авто мобиля)

Возможные причины неисправности

♦ Датчик температуры впускного воздуха неисправен (короткое замыкан ие или переходные сопротивления)

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI

Разъем [B]:

♦ Контакт 13

Соответствующие контакты на разъеме термоанемометрического пленочного расходомера воздуха (атмосферный двигатель)

♦ Контакт 1

P0131

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Л-зонд перед кат. ряда 1

ⓘ УКАЗАНИЕ

Не использовать контактный спрей для разъемов лямбда -зонда, в противном случае кабели будут повреждены (загрязнение канала опорного воздуха)!

ⓘ УКАЗАНИЕ

Не путать лямбда -зонды перед и после катализатора, в противном случае возможна регистрация неправдоподобных записей неисправностей!

Условия диагностики

- Напряжение АКБ 10 - 16 В
- После запуска двигателя прошло > 10 секунд

Возможные причины неисправности

♦ Обрыв проводки
♦ Короткое замыкание на плюс
♦ короткое замыкание на массу
♦ Лямбда -зонд неисправен

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI
Разъем [B]:

♦ Контакт 60
♦ Контакт 82

Соответствующие контакты на разъеме лямбда-зонда перед катализатором ряда цилиндров 1

♦ Контакт 1
♦ Контакт 6

P0132

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Л-зонд перед кат. ряда 1

ⓘ УКАЗАНИЕ

Не использовать контактный спрей для разъемов лямбда -зонда, в противном случае кабели будут повреждены (загрязнение канала опорного воздуха)!

ⓘ УКАЗАНИЕ

Не путать лямбда -зонды перед и после катализатора, в противном случае возможна регистрация неправдоподобных записей неисправностей!

Условия диагностики

- Напряжение АКБ 10 - 16 В
- После запуска двигателя прошло > 10 секунд

Возможные причины неисправности

♦ Обрыв проводки
♦ Короткое замыкание на плюс
♦ короткое замыкание на массу
♦ Лямбда -зонд неисправен

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI
Разъем [B]:

♦ Контакт 60
♦ Контакт 82

Соответствующие контакты на разъеме лямбда-зонда перед катализатором ряда цилиндров 1

♦ Контакт 1
♦ Контакт 6

P0133

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Лямбда-зонд перед катализатором ряда 1 - динамика

ⓘ УКАЗАНИЕ

Не использовать контактный спрей для разъемов лямбда -зонда, в противном случае кабели будут повреждены (загрязнение канала опорного воздуха)!

ⓘ УКАЗАНИЕ

Не путать лямбда -зонды перед и после катализатора, в противном случае возможна регистрация неправдоподобных записей неисправностей!

Условия диагностики

- Напряжение АКБ 10,7 - 16,0 В
- Двигатель прогрет.
- Лямбда -регулирование активно (значение Лямбда от 0.9 до 1.1)
- Нагрузка двигателя 20 - 67 %
- 72 секунды работы на повышенной частоте ХХ (удерживать постоянную час тоту вращения в диапазоне 1360 - 4000 об/мин!)

Возможные причины неисправности

♦ Динамическая инертность лямбда -зонда

P0134

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Л-зонд перед кат. ряда 1

ⓘ УКАЗАНИЕ

Не использовать контактный спрей для разъемов лямбда -зонда, в противном случае кабели будут повреждены (загрязнение канала опорного воздуха)!

ⓘ УКАЗАНИЕ

Не путать лямбда -зонды перед и после катализатора, в противном случае возможна регистрация неправдоподобных записей неисправностей!

Условия диагностики

- Напряжение АКБ 10 - 16 В
- После запуска двигателя прошло > 10 секунд

Возможные причины неисправности

♦ Обрыв проводки
♦ Короткое замыкание на плюс
♦ короткое замыкание на массу
♦ Лямбда -зонд неисправен

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI
Разъем [B]:

♦ Контакт 60
♦ Контакт 82

Соответствующие контакты на разъеме лямбда-зонда перед катализатором ряда цилиндров 1

♦ Контакт 1
♦ Контакт 6

P0135

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Электрическая цепь нагрева лямбда-зонда перед катализатором ряда 1

ⓘ УКАЗАНИЕ

Не использовать контактный спрей для разъемов лямбда -зонда, в противном случае кабели будут повреждены (загрязнение канала опорного воздуха).

ⓘ УКАЗАНИЕ

Не путать лямбда -зонды перед и после катализатора, в противном случае возможна регистрация неправдоподобных записей неисправностей!

Условия диагностики

- Напряжение АКБ 10 - 16 В
- После запуска двигателя прошло > 10 секунд
- Температура ОГ выше 600°C
- Регулировка нагрева лямбда -зонда активна
- Нет записей о неисправности выходного каскада лямбда -зонда

Возможные причины неисправности

- ♦ Лямбда -зонд неисправен
- ♦ Переходное сопротивление между блоком управления DFI и подогревом лямбда -зонда перед катализатором ряда цилиндров 1
- ♦ Переходное сопротивление между предохранителем FE 17 (блок предохранителей коммутационного блока в водоотводящем коробе) и нагревательным эле ментом лямбда -зонда перед катализатором ряда цилиндров 1
- ♦ Параллельное включение с высоким сопротивлением на сигнальный каб ель

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI

Разъем [B]:

- ♦ Контакт 51

Соответствующие контакты на разъеме лямбда-зонда перед катализатором ряда цилиндров 1

- ♦ Контакт 3

P0137

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Л-зонд после кат. ряда 1

ⓘ УКАЗАНИЕ

Не использовать контактный спрей для разъемов лямбда -зонда, в противном случае кабели будут повреждены (загрязнение канала опорного воздуха)!

ⓘ УКАЗАНИЕ

Не путать лямбда -зонды перед и после катализатора, в противном случае возможна регистрация неправдоподобных записей неисправностей!

ⓘ УКАЗАНИЕ

Если в ходе поиска неисправностей разъем блока управления [B] был отключен от DFI /было прервано питание в другом месте (АКБ, предохранитель), должн а быть выполнена адаптация блока дроссельной заслонки!

ⓘ УКАЗАНИЕ

Если при отключенном разъеме [B] от блока управления DFI включаетс я зажигание, то возможна регистрация неисправности >Блок управления DFI - превышение времени ожидания<!

Условия диагностики

- Температура отработанных газов в диапазоне между 350°C и 800°C
- Напряжение АКБ 11 - 16 В
- Двигатель работает в течение 3000 секунд с момента запуска
- Температура ОЖ 40 - 60 °C
- Вторичный воздух отсутствует
- Диагностика вторичного воздуха отсутствует
- Вентиляция топливного бака отсутствует
- Диагностика вентиляции топливного бака отсутствует
- Другие неисправности отсутствуют

Возможные причины неисправности

♦ КЗ сигнального кабеля на массу
♦ Короткое замыкание/замыкание кабеля
♦ Лямбда -зонд неисправен (короткое замыкание)

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI

Разъем [B]:

♦ Контакт 76
♦ Контакт 77

Соответствующие контакты на разъеме лямбда-зонда после катализатора ряда цилиндров 1
Разъем [A]:

♦ Контакт 3
♦ Контакт 4

P0138

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Л-зонд после кат. ряда 1

ⓘ УКАЗАНИЕ

Не использовать контактный спрей для разъемов лямбда -зонда, в противном случае кабели будут повреждены (загрязнение канала опорного воздуха)!

ⓘ УКАЗАНИЕ

Не путать лямбда -зонды перед и после катализатора, в противном случае возможна регистрация неправдоподобных записей неисправностей!

Условия диагностики

- Температура отработанных газов в диапазоне между 350°C и 800°C
- Напряжение АКБ 11 - 16 В
- Двигатель работает в течение 200 секунд с момента запуска

Возможные причины неисправности

♦ КЗ сигнального кабеля на плюс
♦ Лямбда -зонд неисправен (короткое замыкание на плюс)

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI

Разъем [B]:

♦ Контакт 7
♦ Контакт 76
♦ Контакт 77

Соответствующие контакты на разъеме лямбда-зонда после катализатора ряда цилиндров 1

Разъем [A]:

♦ Контакт 2
♦ Контакт 3
♦ Контакт 4

P0139

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Сигнал от лямбда-зонда после катализатора ряда 1 - динамика

Условия диагностики

- Двигатель работает
- Расход воздуха 28 - 120 кг/ч (частичная нагрузка) в течение 2 минут
- Лямбда -регулирование после катализатора активно (базовая адаптация провед ена)
- Диагностика вторичного воздуха отсутствует
- Диагностика системы вентиляции топливного бака отсутствует
- Невысокая степень насыщения фильтра с активированным углем
- Ошибки лямбда -регулирования и лямбда -зонда сохранены не были

Возможные причины неисправности

♦ Лямбда -зонд неисправен

P013A

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Сигнал от лямбда-зонда после катализатора ряда 1 - динамика

Условия диагностики

- Двигатель работает
- Расход воздуха 28 - 120 кг/ч (частичная нагрузка) в течение 2 минут
- Лямбда -регулирование после катализатора активно (базовая адаптация провед ена)
- Диагностика вторичного воздуха отсутствует
- Диагностика системы вентиляции топливного бака отсутствует
- Невысокая степень насыщения фильтра с активированным углем
- Ошибки лямбда -регулирования и лямбда -зонда сохранены не были

Возможные причины неисправности

♦ Лямбда -зонд неисправен

P013C

Диагностическая информация - **DME V6 DFI**

Сигнал от лямбда-зонда после катализатора ряда **2 -** динамика

Условия диагностики

- Двигатель работает
- Расход воздуха 28 - 120 кг/ч (частичная нагрузка) в течение 2 минут
- Лямбда -регулирование после катализатора активно (базовая адаптация проведена)
- Диагностика вторичного воздуха отсутствует
- Диагностика системы вентиляции топливного бака отсутствует
- Невысокая степень насыщения фильтра с активированным углем
- Ошибки лямбда -регулирования и лямбда -зонда сохранены не были

Возможные причины неисправности

♦ Лямбда -зонд неисправен

P013E

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Сигнал от лямбда-зонда после катализатора ряда 1 - динамика

Условия диагностики

- Двигатель работает
- Расход воздуха 28 - 120 кг/ч (частичная нагрузка) в течение 2 минут
- Лямбда -регулирование после катализатора активно (базовая адаптация провед ена)
- Диагностика вторичного воздуха отсутствует
- Диагностика системы вентиляции топливного бака отсутствует
- Невысокая степень насыщения фильтра с активированным углем
- Ошибки лямбда -регулирования и лямбда -зонда сохранены не были

Возможные причины неисправности

♦ Лямбда -зонд неисправен

P0140

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Л-зонд после кат. ряда 1

ⓘ УКАЗАНИЕ

Не использовать контактный спрей для разъемов лямбда -зонда, в противном случае кабели будут повреждены (загрязнение канала опорного воздуха)!

ⓘ УКАЗАНИЕ

Не путать лямбда -зонды перед и после катализатора, в противном случае возможна регистрация неправдоподобных записей неисправностей!

Условия диагностики

- Температура отработанных газов в диапазоне между 350°C и 800°C
- Напряжение АКБ 11 - 16 В
- Двигатель работает в течение 200 секунд с момента запуска

Возможные причины неисправности

♦ Обрыв сигнального кабеля и/или массового кабеля лямбда -зонда
♦ Плохой контакт в разъеме
♦ Обрыв в плюсовом и/или минусовом кабеле нагревательного элемента лямбда -зонда
♦ Лямбда -зонд неисправен (нагревательный резистор или кабель)

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI

Разъем [B]:

♦ Контакт 76
♦ Контакт 77

Соответствующие контакты на разъеме лямбда-зонда после катализатора ряда цилиндров 1

Разъем [A]:

♦ Контакт 3
♦ Контакт 4

P0141

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Электрическая цепь нагрева лямбда-зонда после катализатора ряда 1

ⓘ УКАЗАНИЕ

Не использовать контактный спрей для разъемов лямбда -зонда, в противном случае кабели будут повреждены (загрязнение канала опорного воздуха)!

ⓘ УКАЗАНИЕ

Не путать лямбда -зонды перед и после катализатора, в противном случае возможна регистрация неправдоподобных записей неисправностей!

Условия диагностики

- Напряжение АКБ 10 - 16 В
- 200 секунд, обычная поездка
- Температура отработанных газов в диапазоне между 200°C и 750 °C

Возможные причины неисправности

♦ Коррозия разъема
♦ Высокое переходное сопротивление
♦ Лямбда -зонд неисправен

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI
Разъем [B]:

♦ Контакт 7

Соответствующие контакты на разъеме лямбда-зонда после катализатора ряда цилиндров 1

♦ Контакт 2

P014A

Диагностическая информация - **DME V6 DFI**

Сигнал от лямбда-зонда после катализатора ряда **2 -** динамика

Условия диагностики

- Двигатель работает
- Расход воздуха 28 - 120 кг/ч (частичная нагрузка) в течение 2 минут
- Лямбда -регулирование после катализатора активно (базовая адаптация проведена)
- Диагностика вторичного воздуха отсутствует
- Диагностика системы вентиляции топливного бака отсутствует
- Невысокая степень насыщения фильтра с активированным углем
- Ошибки лямбда -регулирования и лямбда -зонда сохранены не были

Возможные причины неисправности

♦ Лямбда -зонд неисправен

P0151

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Л-зонд перед кат. ряда 2

ⓘ УКАЗАНИЕ
Не использовать контактный спрей для разъемов лямбда -зонда, в противном случае кабели будут повреждены (загрязнение канала опорного воздуха)!

ⓘ УКАЗАНИЕ
Не путать лямбда -зонды перед и после катализатора, в противном случае возможна регистрация неправдоподобных записей неисправностей!

Условия диагностики

● Неисправность P 1155 не зарегистрирована
● Напряжение АКБ 10 - 16 В
● После запуска двигателя прошло > 10 мин.
● Лямбда -регулирование активно
● Поездка с постоянной скоростью в течение минимум 1 минуты по ровному дорожному полотну без изменения нагрузки и переключений передач
● Скоростной диапазон 70 - 120 км/ч

Условия диагностики - V6

● После запуска двигателя прошло > 10 секунд
● Напряжение АКБ 10 - 16 В

Возможные причины неисправности

♦ Кабель напряжения элемента Нернста, короткое замыкание на массу
♦ Лямбда -зонд перед катализатором неисправен (внутреннее короткое замыкание или замыкание кабелей друг на друга)

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI
Разъем [B]:

♦ Контакт 62
♦ Контакт 59

Соответствующие контакты на разъеме лямбда-зонда перед катализатором ряда цилиндров 1

- Контакт 6
- Контакт 1

P0152

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Л-зонд перед кат. ряда 2

ⓘ УКАЗАНИЕ
Не использовать контактный спрей для разъемов лямбда -зонда, в противном случае кабели будут повреждены (загрязнение канала опорного воздуха)!

ⓘ УКАЗАНИЕ
Не путать лямбда -зонды перед и после катализатора, в противном случае возможна регистрация неправдоподобных записей неисправностей!

Условия диагностики

● Неисправность P 1155 не зарегистрирована
● Напряжение АКБ 10 - 16 В
● После запуска двигателя прошло > 10 мин.
● Лямбда -регулирование активно
● Поездка с постоянной скоростью в течение минимум 1 минуты по ровному дорожному полотну без изменения нагрузки и переключений передач
● Скоростной диапазон 70 - 120 км/ч

Условия диагностики - V6

● После запуска двигателя прошло > 10 секунд
● Напряжение АКБ 10 - 16 В

Возможные причины неисправности

♦ Кабель напряжения элемента Нернста, короткое замыкание на массу
♦ Лямбда -зонд перед катализатором неисправен (внутреннее короткое замыкание или замыкание кабелей друг на друга)

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI
Разъем [B]:

♦ Контакт 62
♦ Контакт 59

Соответствующие контакты на разъеме лямбда-зонда перед катализатором ряда цилиндров 1

- Контакт 6
- Контакт 1

P0153

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Лямбда-зонд перед катализатором ряда 2 - динамика

ⓘ УКАЗАНИЕ

Не использовать контактный спрей для разъемов лямбда -зонда, в противном случае кабели будут повреждены (загрязнение канала опорного воздуха)!

ⓘ УКАЗАНИЕ

Не путать лямбда -зонды перед и после катализатора, в противном случае возможна регистрация неправдоподобных записей неисправностей!

Условия диагностики

- Напряжение АКБ 10,7 - 16,0 В
- Двигатель прогрет.
- Лямбда -регулирование активно (значение Лямбда от 0.9 до 1.1)
- Нагрузка двигателя 20 - 67 %
- 72 секунды работы на повышенной частоте XX (удерживать постоянную час тоту вращения в диапазоне 1360 - 4000 об/мин!)

Возможные причины неисправности

♦ Динамическая инертность лямбда -зонда

P0154

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Л-зонд перед кат. ряда 2

ⓘ УКАЗАНИЕ

Не использовать контактный спрей для разъемов лямбда -зонда, в противном случае кабели будут повреждены (загрязнение канала опорного воздуха)!

ⓘ УКАЗАНИЕ

Не путать лямбда -зонды перед и после катализатора, в противном случае возможна регистрация неправдоподобных записей неисправностей!

Условия диагностики

- Неисправность P 1155 не зарегистрирована
- Напряжение АКБ 10 - 16 В
- После запуска двигателя прошло > 10 мин.
- Лямбда -регулирование активно
- Поездка с постоянной скоростью в течение минимум 1 минуты по ровному дорожному полотну без изменения нагрузки и переключений передач
- Скоростной диапазон 70 - 120 км/ч

Условия диагностики - V6

- После запуска двигателя прошло > 10 секунд
- Напряжение АКБ 10 - 16 В

Возможные причины неисправности

♦ Кабель напряжения элемента Нернста, короткое замыкание на массу
♦ Лямбда -зонд перед катализатором неисправен (внутреннее короткое замыкание или замыкание кабелей друг на друга)

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI

Разъем [B]:

♦ Контакт 62
♦ Контакт 59

Соответствующие контакты на разъеме лямбда-зонда перед катализатором ряда цилиндров 1

- Контакт 6
- Контакт 1

P0155

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Электрическая цепь нагрева лямбда-зонда перед катализатором ряда 2

ⓘ УКАЗАНИЕ

Не использовать контактный спрей для разъемов лямбда -зонда, в противном случае кабели будут повреждены (загрязнение канала опорного воздуха)!

ⓘ УКАЗАНИЕ

Не путать лямбда -зонды перед и после катализатора, в противном случае возможна регистрация неправдоподобных записей неисправностей!

Условия диагностики

- Напряжение АКБ 10 - 16 В
- После запуска двигателя прошло > 10 секунд
- Температура ОГ выше 600°C
- Регулировка нагрева лямбда -зонда активна
- Нет записей о неисправности выходного каскада лямбда -зонда

Возможные причины неисправности

- ♦ Лямбда -зонд неисправен
- ♦ Переходное сопротивление между блоком управления DFI и подогревом лямбда -зонда перед катализатором ряда цилиндров 2
- ♦ Переходное сопротивление между предохранителем FE 17 (блок предохранителей коммутационного блока в водоотводящем коробе) и нагревательным эле ментом лямбда -зонда перед катализатором ряда цилиндров 2
- ♦ Параллельное включение с высоким сопротивлением на сигнальный каб ель

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI

Разъем [B]:

- ♦ Контакт 73

Соответствующие контакты на разъеме лямбда-зонда перед катализатором ряда цилиндров 2

- ♦ Контакт 3

P0157

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Л-зонд после кат. ряда 2

ⓘ УКАЗАНИЕ

Не использовать контактный спрей для разъемов лямбда -зонда, в противном случае кабели будут повреждены (загрязнение канала опорного воздуха)!

ⓘ УКАЗАНИЕ

Не путать лямбда -зонды перед и после катализатора, в противном случае возможна регистрация неправдоподобных записей неисправностей!

Условия диагностики

- Температура отработанных газов в диапазоне между 350°C и 890°C
- Напряжение АКБ 11 - 16 В
- Двигатель работает в течение 3000 секунд с момента запуска
- Температура ОЖ 40 - 60 °C
- Вторичный воздух отсутствует
- Диагностика вторичного воздуха отсутствует
- Вентиляция топливного бака отсутствует
- Диагностика вентиляции топливного бака отсутствует
- Другие неисправности отсутствуют

Возможные причины неисправности

- КЗ сигнального кабеля на массу
- Межпроводное замыкание
- Лямбда -зонд неисправен (короткое замыкание)

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI

Разъем [B]:

- Контакт 54
- Контакт 55

Соответствующие контакты на разъеме лямбда-зонда после катализатора ряда цилиндров 1

Разъем [A]:

- Контакт 3
- Контакт 4

P0158

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Л-зонд после кат. ряда 2

ⓘ УКАЗАНИЕ

Не использовать контактный спрей для разъемов лямбда -зонда, в противном случае кабели будут повреждены (загрязнение канала опорного воздуха)!

ⓘ УКАЗАНИЕ

Не путать лямбда -зонды перед и после катализатора, в противном случае возможна регистрация неправдоподобных записей неисправностей!

Условия диагностики

- Температура отработанных газов в диапазоне между 350°C и 800°C
- Напряжение АКБ 11 - 16 В
- 200 секунд после запуска

Возможные причины неисправности

♦ КЗ сигнального кабеля на плюс
♦ Лямбда -зонд неисправен (короткое замыкание на плюс)

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI

Разъем [B]:

♦ Контакт 29
♦ Контакт 54
♦ Контакт 55

Соответствующие контакты на разъеме лямбда-зонда после катализатора ряда цилиндров 1

Разъем [A]:

♦ Контакт 2
♦ Контакт 3
♦ Контакт 4

P0159

Диагностическая информация - **DME V6 DFI**

Сигнал от лямбда-зонда после катализатора ряда **2 -** динамика

Условия диагностики

- Двигатель работает
- Расход воздуха 28 - 120 кг/ч (частичная нагрузка) в течение 2 минут
- Лямбда -регулирование после катализатора активно (базовая адаптация проведена)
- Диагностика вторичного воздуха отсутствует
- Диагностика системы вентиляции топливного бака отсутствует
- Невысокая степень насыщения фильтра с активированным углем
- Ошибки лямбда -регулирования и лямбда -зонда сохранены не были

Возможные причины неисправности

♦ Лямбда -зонд неисправен

P0160

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Л-зонд после кат. ряда 2

ⓘ УКАЗАНИЕ

Не использовать контактный спрей для разъемов лямбда -зонда, в противном случае кабели будут повреждены (загрязнение канала опорного воздуха)!

ⓘ УКАЗАНИЕ

Не путать лямбда -зонды перед и после катализатора, в противном случае возможна регистрация неправдоподобных записей неисправностей!

Условия диагностики

- Температура отработанных газов в диапазоне между 350°C и 800°C
- Напряжение АКБ 11 - 16 В
- 200 секунд после запуска

Возможные причины неисправности

♦ Обрыв сигнального кабеля и/или массового кабеля лямбда -зонда
♦ Плохой контакт в разъеме
♦ Обрыв в плюсовом и/или минусовом кабеле нагревательного элемента лямбда -зонда
♦ Лямбда -зонд неисправен (нагревательный резистор или кабель)

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI

Разъем [B]:

♦ Контакт 54
♦ Контакт 55

Соответствующие контакты на разъеме лямбда-зонда после катализатора ряда цилиндров 1

Разъем [A]:

♦ Контакт 3
♦ Контакт 4

P0161

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Электрическая цепь нагрева лямбда-зонда после катализатора ряда 2

ⓘ УКАЗАНИЕ

Не использовать контактный спрей для разъемов лямбда -зонда, в противном случае кабели будут повреждены (загрязнение канала опорного воздуха)!

ⓘ УКАЗАНИЕ

Не путать лямбда -зонды перед и после катализатора, в противном случае возможна регистрация неправдоподобных записей неисправностей!

Условия диагностики

- Напряжение АКБ 10 - 16 В
- 200 секунд, обычная поездка
- Температура отработанных газов в диапазоне между 200°C и 750 °C

Возможные причины неисправности

♦ Коррозия разъема
♦ Высокое переходное сопротивление
♦ Лямбда -зонд неисправен

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI
Разъем [B]:

♦ Контакт 29

Соответствующие контакты на разъеме лямбда-зонда после катализатора ряда цилиндров 2

♦ Контакт 2

P0192

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Датчик высокого давления топлива

Условия диагностики

- Бортовое напряжение > 9 В
- Время с момента запуска двигателя > 5 с

Возможные причины неисправности

♦ Короткое замыкание на плюс/массу/взаимное короткое замыкание или обрыв в проводке
♦ Датчик высокого давления топлива неисправен

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DME
Разъем [A]:

♦ Контакт 25

Соответствующие контакты на разъеме датчика давления наддува
Разъем [A]:

♦ Контакт 2

P0193

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Датчик высокого давления топлива

Условия диагностики

- Бортовое напряжение > 9 В
- Время с момента запуска двигателя > 5 с

Возможные причины неисправности

♦ Короткое замыкание на плюс/массу/взаимное короткое замыкание или обрыв в проводке
♦ Датчик высокого давления топлива неисправен

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DME
Разъем [A]:

♦ Контакт 25

Соответствующие контакты на разъеме датчика давления наддува
Разъем [A]:

♦ Контакт 2

P0195

Диагностическая информация - DME V6 DFI

Датчик температуры масла

ⓘ УКАЗАНИЕ

Ошибки проходят через комбинацию приборов и шину CAN -Привод, после чего сохраняются в блоке управления DFI!
Датчик температуры масла и датчик уровня масла выполнены в виде од ного компонента!

Условия диагностики

- Напряжение АКБ 10 - 16 В
- Двигатель работает
- Температура масла от -50 до 170 °C

Возможные причины неисправности

- ♦ Короткое замыкание на плюс
- ♦ Короткое замыкание на массу
- ♦ Обрыв проводки
- ♦ Предохранитель F 11 в коммутационном блоке в водоотводящем коробе неисправен
- ♦ Датчик температуры масла неисправен
- ♦ Комбинация приборов неисправна

P0196

Диагностическая информация - DME V6 DFI

Датчик температуры масла

ⓘ УКАЗАНИЕ

Ошибки проходят через комбинацию приборов и шину CAN -Привод, после чего сохраняются в блоке управления DFI!
Датчик температуры масла и датчик уровня масла выполнены в виде од ного компонента!

Условия диагностики

- Напряжение АКБ 10 - 16 В
- Двигатель работает
- Температура масла от -50 до 170 °C

Возможные причины неисправности

- ♦ Короткое замыкание на плюс
- ♦ Короткое замыкание на массу
- ♦ Обрыв проводки
- ♦ Предохранитель F 11 в коммутационном блоке в водоотводящем коробе неисправен
- ♦ Датчик температуры масла неисправен
- ♦ Комбинация приборов неисправна

P0197

Диагностическая информация - DME V6 DFI

Датчик температуры масла

ⓘ УКАЗАНИЕ

Ошибки проходят через комбинацию приборов и шину CAN -Привод, после чего сохраняются в блоке управления DFI!
Датчик температуры масла и датчик уровня масла выполнены в виде од ного компонента!

Условия диагностики

- Напряжение АКБ 10 - 16 В
- Двигатель работает
- Температура масла от -50 до 170 °C

Возможные причины неисправности

- ♦ Короткое замыкание на плюс
- ♦ Короткое замыкание на массу
- ♦ Обрыв проводки
- ♦ Предохранитель F 11 в коммутационном блоке в водоотводящем коробе неисправен
- ♦ Датчик температуры масла неисправен
- ♦ Комбинация приборов неисправна

P0198

Диагностическая информация - DME V6 DFI

Датчик температуры масла

ⓘ УКАЗАНИЕ

Ошибки проходят через комбинацию приборов и шину CAN -Привод, после чего сохраняются в блоке управления DFI!
Датчик температуры масла и датчик уровня масла выполнены в виде од ного компонента!

Условия диагностики

- Напряжение АКБ 10 - 16 В
- Двигатель работает
- Температура масла от -50 до 170 °C

Возможные причины неисправности

- ♦ Короткое замыкание на плюс
- ♦ Короткое замыкание на массу
- ♦ Обрыв проводки
- ♦ Предохранитель F 11 в коммутационном блоке в водоотводящем коробе неисправен
- ♦ Датчик температуры масла неисправен
- ♦ Комбинация приборов неисправна

P0201

Диагностическая информация - **DME V6 DFI**

Форсунка цилиндра 1

Условия диагностики

- Напряжение АКБ > 8 В
- Двигатель работает

Возможные причины неисправности

♦ Обрыв в цепи электропитания
♦ Обрыв в управляющем кабеле .
♦ Короткое замыкание на массу в управляющем кабеле
♦ Короткое замыкание на плюс в управляющем кабеле
♦ Предохранитель F9 в блоке предохранителей коммутационного блока (водоотводящий короб) неисправен
♦ Форсунка неисправна

Соответствующие контакты на разъеме блока управления **DFI**

Разъем [A]:

♦ Контакт 33
♦ Контакт 2

Соответствующие контакты на разъеме форсунки

♦ Контакт 1, сигнал , масса
♦ Контакт 2, электропитание

P0202

Диагностическая информация - DME V6 DFI

Форсунка цилиндра 2

Условия диагностики

- Напряжение АКБ > 8 В
- Двигатель работает

Возможные причины неисправности

♦ Обрыв в цепи электропитания
♦ Обрыв в управляющем кабеле .
♦ Короткое замыкание на массу в управляющем кабеле
♦ Короткое замыкание на плюс в управляющем кабеле
♦ Предохранитель F9 в блоке предохранителей коммутационного блока (водоотводящий короб) неисправен
♦ Форсунка неисправна

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI

Разъем [A]:

♦ Контакт 47
♦ Контакт 1

Соответствующие контакты на разъеме форсунки

♦ Контакт 1, сигнал , масса
♦ Контакт 2, электропитание

P0203

Диагностическая информация - DME V6 DFI

Форсунка цилиндра 3

Условия диагностики

- Напряжение АКБ > 8 В
- Двигатель работает

Возможные причины неисправности

♦ Обрыв в цепи электропитания
♦ Обрыв в управляющем кабеле .
♦ Короткое замыкание на массу в управляющем кабеле
♦ Короткое замыкание на плюс в управляющем кабеле
♦ Предохранитель F9 в блоке предохранителей коммутационного блока (водоотводящий короб) неисправен
♦ Форсунка неисправна

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI

Разъем [A]:

♦ Контакт 31
♦ Контакт 18

Соответствующие контакты на разъеме форсунки

♦ Контакт 1, сигнал , масса
♦ Контакт 2, электропитание

P0204

Диагностическая информация - DME V6 DFI

Форсунка цилиндра 4

Условия диагностики

- Напряжение АКБ > 8 В
- Двигатель работает

Возможные причины неисправности

♦ Обрыв в цепи электропитания
♦ Обрыв в управляющем кабеле .
♦ Короткое замыкание на массу в управляющем кабеле
♦ Короткое замыкание на плюс в управляющем кабеле
♦ Предохранитель F9 в блоке предохранителей коммутационного блока (водоотводящий короб) неисправен
♦ Форсунка неисправна

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI

Разъем [A]:

♦ Контакт 46
♦ Контакт 3

Соответствующие контакты на разъеме форсунки

♦ Контакт 1, сигнал , масса
♦ Контакт 2, электропитание

P0205

Диагностическая информация - **DME V6 DFI**

Форсунка цилиндра **5**

Условия диагностики

- Напряжение АКБ > 8 В
- Двигатель работает

Возможные причины неисправности

♦ Обрыв в цепи электропитания
♦ Обрыв в управляющем кабеле .
♦ Короткое замыкание на массу в управляющем кабеле
♦ Короткое замыкание на плюс в управляющем кабеле
♦ Предохранитель F9 в блоке предохранителей коммутационного блока (водоотводящий короб) неисправен
♦ Форсунка неисправна

Соответствующие контакты на разъеме блока управления **DFI**

Разъем [A]:

♦ Контакт 32
♦ Контакт 17

Соответствующие контакты на разъеме форсунки

♦ Контакт 1, сигнал , масса
♦ Контакт 2, электропитание

P0206

Диагностическая информация **DME V6 DFI**

Форсунка цилиндра **6**

Условия диагностики

- Напряжение АКБ > 8 В
- Двигатель работает

Возможные причины неисправности

♦ Обрыв в цепи электропитания
♦ Обрыв в управляющем кабеле .
♦ Короткое замыкание на массу в управляющем кабеле
♦ Короткое замыкание на плюс в управляющем кабеле
♦ Предохранитель F9 в блоке предохранителей коммутационного блока (водоотводящий короб) неисправен
♦ Форсунка неисправна

Соответствующие контакты на разъеме блока управления **DFI**

Разъем [A]

♦ Контакт 48
♦ Контакт 16

Соответствующие контакты на разъеме форсунки

♦ Контакт 1, сигнал , масса
♦ Контакт 2, электропитание

P0219

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Максимальная частота вращения превышена

ⓘ УКАЗАНИЕ

Данная неисправность сохраняется, если частота вращения коленвала сильно превысила ограничение. Это может быть полезно при определении причин(ы) повр еждения двигателя.

Условия диагностики

● Двигатель работает

Возможные причины неисправности

♦ Частота вращения коленвала выше нормы

P0222

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Потенциометр 1 педали акселератора

ⓘ УКАЗАНИЕ

♦ Система находится в режиме работы на подменном значении датчика п едали акселератора, т.е. угол педали акселератора рассчитывается с помощ ью оставшегося сигнала потенциометра.
♦ Динамика автомобиля в этом случае ограничена.

Условия диагностики

● Напряжение АКБ > 7 В
● Зажигание вкл. (примерно 30 секунд)

Возможные причины неисправности

♦ Короткое замыкание на плюс
♦ Короткое замыкание на массу
♦ Модуль педали акселератора неисправен

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI
Разъем [B]:

♦ Контакт 79, потенциометр 1
♦ Контакт 57, потенциометр 2

Соответствующие контакты на разъеме датчика педали акселератора

♦ Контакт 6
♦ Контакт 2

P0223

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Потенциометр 1 педали акселератора

ⓘ УКАЗАНИЕ

♦ Система находится в режиме работы на подменном значении датчика п едали акселератора, т.е. угол педали акселератора рассчитывается с помощ ью оставшегося сигнала потенциометра.
♦ Динамика автомобиля в этом случае ограничена.

Условия диагностики

● Напряжение АКБ > 7 В
● Зажигание вкл. (примерно 30 секунд)

Возможные причины неисправности

♦ Короткое замыкание на плюс
♦ Короткое замыкание на массу
♦ Модуль педали акселератора неисправен

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI
Разъем [B]:

♦ Контакт 79, потенциометр 1
♦ Контакт 57, потенциометр 2

Соответствующие контакты на разъеме датчика педали акселератора

♦ Контакт 6
♦ Контакт 2

P0261

Диагностическая информация DME V6 DFI

Форсунка цилиндра 1

Условия диагностики

- Напряжение АКБ > 8 В
- Двигатель работает

Возможные причины неисправности

- ♦ Обрыв в управляющем кабеле .
- ♦ Короткое замыкание на массу в управляющем кабеле
- ♦ Короткое замыкание на плюс в управляющем кабеле
- ♦ Форсунка неисправна

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI

Разъем [A]:

- ♦ Контакт 33

Соответствующие контакты на разъеме форсунки

- ♦ Контакт 1

P0262

Диагностическая информация **DME V6 DFI**

Форсунка цилиндра **1**

Условия диагностики

- Напряжение АКБ > 8 В
- Двигатель работает

Возможные причины неисправности

- ♦ Обрыв в управляющем кабеле .
- ♦ Короткое замыкание на массу в управляющем кабеле
- ♦ Короткое замыкание на плюс в управляющем кабеле
- ♦ Форсунка неисправна

Соответствующие контакты на разъеме блока управления **DFI**

Разъем [A]:

- ♦ Контакт 33

Соответствующие контакты на разъеме форсунки

- ♦ Контакт 1

P0264

Диагностическая информация - DME V6 DFI

Форсунка цилиндра 2

Условия диагностики

- Напряжение АКБ > 8 В
- Двигатель работает

Возможные причины неисправности

- ♦ Обрыв в управляющем кабеле .
- ♦ Короткое замыкание на массу в управляющем кабеле
- ♦ Короткое замыкание на плюс в управляющем кабеле
- ♦ Форсунка неисправна

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI

Разъем [A]:

- ♦ Контакт 47

Соответствующие контакты на разъеме форсунки

- ♦ Контакт 1

P0265

Диагностическая информация - DME V6 DFI

Форсунка цилиндра 2

Условия диагностики

- Напряжение АКБ > 8 В
- Двигатель работает

Возможные причины неисправности

- ♦ Обрыв в управляющем кабеле .
- ♦ Короткое замыкание на массу в управляющем кабеле
- ♦ Короткое замыкание на плюс в управляющем кабеле
- ♦ Форсунка неисправна

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI

Разъем [A]:

- ♦ Контакт 47

Соответствующие контакты на разъеме форсунки

- ♦ Контакт 1

P0267

Диагностическая информация - DME V6 DFI

Форсунка цилиндра 3

Условия диагностики

- Напряжение АКБ > 8 В
- Двигатель работает

Возможные причины неисправности

- ♦ Обрыв в управляющем кабеле .
- ♦ Короткое замыкание на массу в управляющем кабеле
- ♦ Короткое замыкание на плюс в управляющем кабеле
- ♦ Форсунка неисправна

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI

Разъем [A]:

- ♦ Контакт 31

Соответствующие контакты на разъеме форсунки

- ♦ Контакт 1

ⓘ УКАЗАНИЕ

Кабель предохранителя F 9 и разъем фазовращателя выпускного распредвала , контакт 1 соединены с разъемом KE 7, контакт 6!

P0268

Диагностическая информация - DME V6 DFI

Форсунка цилиндра 3

Условия диагностики

- Напряжение АКБ > 8 В
- Двигатель работает

Возможные причины неисправности

- ♦ Обрыв в управляющем кабеле .
- ♦ Короткое замыкание на массу в управляющем кабеле
- ♦ Короткое замыкание на плюс в управляющем кабеле
- ♦ Форсунка неисправна

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI

Разъем [A]:

- ♦ Контакт 31

Соответствующие контакты на разъеме форсунки

- ♦ Контакт 1

ⓘ УКАЗАНИЕ

Кабель предохранителя F 9 и разъем фазовращателя выпускного распредвала , контакт 1 соединены с разъемом KE 7, контакт 6!

P0270

Диагностическая информация - DME V6 DFI

Форсунка цилиндра 4

Условия диагностики

- Напряжение АКБ > 8 В
- Двигатель работает

Возможные причины неисправности

- ♦ Обрыв в управляющем кабеле .
- ♦ Короткое замыкание на массу в управляющем кабеле
- ♦ Короткое замыкание на плюс в управляющем кабеле
- ♦ Форсунка неисправна

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI

Разъем [A]:

- ♦ Контакт 46

Соответствующие контакты на разъеме форсунки

- ♦ Контакт 1

P0271

Диагностическая информация - DME V6 DFI

Форсунка цилиндра 4

Условия диагностики

- Напряжение АКБ > 8 В
- Двигатель работает

Возможные причины неисправности

- Обрыв в управляющем кабеле .
- Короткое замыкание на массу в управляющем кабеле
- Короткое замыкание на плюс в управляющем кабеле
- Форсунка неисправна

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI

Разъем [A]:

- Контакт 46

Соответствующие контакты на разъеме форсунки

- Контакт 1

P0273

Диагностическая информация - DME V6 DFI

Форсунка цилиндра **5**

Условия диагностики

- Напряжение АКБ > 8 В
- Двигатель работает

Возможные причины неисправности

- ♦ Обрыв в управляющем кабеле .
- ♦ Короткое замыкание на массу в управляющем кабеле
- ♦ Короткое замыкание на плюс в управляющем кабеле
- ♦ Форсунка неисправна

Соответствующие контакты на разъеме блока управления **DFI**

Разъем [A]:

- ♦ Контакт 32

Соответствующие контакты на разъеме форсунки

- ♦ Контакт 1

P0274

Диагностическая информация - DME V6 DFI

Форсунка цилиндра **5**

Условия диагностики

- Напряжение АКБ > 8 В
- Двигатель работает

Возможные причины неисправности

- ♦ Обрыв в управляющем кабеле .
- ♦ Короткое замыкание на массу в управляющем кабеле
- ♦ Короткое замыкание на плюс в управляющем кабеле
- ♦ Форсунка неисправна

Соответствующие контакты на разъеме блока управления **DFI**

Разъем [A]:

- ♦ Контакт 32

Соответствующие контакты на разъеме форсунки

- ♦ Контакт 1

P0276

Диагностическая информация - DME V6 DFI

Форсунка цилиндра 6

Условия диагностики

- Напряжение АКБ > 8 В
- Двигатель работает

Возможные причины неисправности

- ♦ Обрыв в управляющем кабеле .
- ♦ Короткое замыкание на массу в управляющем кабеле
- ♦ Короткое замыкание на плюс в управляющем кабеле
- ♦ Форсунка неисправна

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI

Разъем [A]:

- ♦ Контакт 48

Соответствующие контакты на разъеме форсунки

- ♦ Контакт 1

P0277

Диагностическая информация - DME V6 DFI

Форсунка цилиндра 6

Условия диагностики

- Напряжение АКБ > 8 В
- Двигатель работает

Возможные причины неисправности

- ♦ Обрыв в управляющем кабеле .
- ♦ Короткое замыкание на массу в управляющем кабеле
- ♦ Короткое замыкание на плюс в управляющем кабеле
- ♦ Форсунка неисправна

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI

Разъем [A]:

- ♦ Контакт 48

Соответствующие контакты на разъеме форсунки

- ♦ Контакт 1

P0300

Диагностическая информация - DME V6 DFI

Распознавание пропусков зажигания цилиндра X

ⓘ УКАЗАНИЕ

♦ Неисправность P0300 >>Пропуски воспламенения , суммарная неисправность << свидетельствует о том , что минимум в одном цилиндре был распознан важный с точки зрения ОГ пропуск зажигания .
♦ Первое указание появляется , т.к. была попутно сохранена информация относительно конкретного (ых) цилиндра (ов).

ⓘ УКАЗАНИЕ

♦ Диагностика распознает неплавность хода указанного цилиндра .
♦ Неплавность хода рассчитывается из ожидаемого и фактического ускор ения коленвала в результате сжигания .
♦ Неплавность хода интерпретируется в зависимости от ее вида как про пуск воспламенения или неправильная высота подъема клапана .

ⓘ УКАЗАНИЕ

♦ При важных с точки зрения ОГ пропусках зажигания осуществляется ан ализ цикла , состоящего из 1000 оборотов коленвала .
♦ При пропусках зажигания , которые могут вызвать повреждение катализатора , цикл составляет 200 оборотов .
♦ Количество пропусков зажигания сравнивается с пороговым значением .
♦ Если количество пропусков зажигания больше порогового значения , сохраняется неисправность .
♦ Контрольная лампа >>Check-Engine<< мигает , если количество пропусков зажигания может привести к серьезному повреждению катализатора .

ⓘ УКАЗАНИЕ

♦ Возможно , что только в одном цилиндре (или цилиндрах одного ряда) имело место превышение порогового значения неплавности хода , что и привело к регистрации в памяти неисправности .
♦ Но и относительно других цилиндров в скором времени могут быть так же зарегистрированы неисправности .
♦ Сравнение фактических значений >>Неплавность хода << отдельных цилиндров может прояснить ситуацию .

ⓘ УКАЗАНИЕ

♦ Если в рамках ведомого поиска неисправностей была отключена АКБ /отсоединен блок управления DME (DFI), должна быть осуществлена адаптация колеса датчика (диапазон 1).

♦ Только после этого пропуски зажигания могут быть гарантированно ра спознаны системой DFI.

♦ Для этого необходимо 3 раза ускориться на 2-передаче , а затем без переключения передач /задействования тормозов /нажатия на педаль акселератора дать автомобилю двигаться накатом (фаза отключения принудительного XX).

♦ Информацию о результате адаптации можно считать с помощью тестера PIWIS в разделах >> Фактические значения <<, >>Состояние адаптации <<.

Условия диагностики

- Температура двигателя > -20 °C
- Частота вращения двигателя 400 ... 6700 об/мин
- Нагрузка на двигатель 10 % ... 38 %
- Не были распознаны неисправности датчика коленвала P0335 , P0336 , P0371 или P0373

Возможная причина неисправности

♦ Использование предпускового подогревателя

♦ Повреждение проводов, кабелей питания и соединения с массой для н иже названных электрических компонентов (плохой контакт, коррозия и т.д.)
♦ Повреждение проводов, кабелей питания и соединения с массой для б лока управления DME (DFI) (плохой контакт, коррозия и т.д.)

♦ Установлена неправильная свеча зажигания
♦ Механическая или электрическая неисправность свечи зажигания
♦ Модуль свечи зажигания неисправен

♦ В бак залито топливо несоответствующего качества
♦ Пустой топливный бак
♦ Вода в топливном баке
♦ Загрязнение / засорение топливного фильтра
♦ Механическая неисправность топливного насоса

♦ Механическая или электрическая неисправность форсунки(-ок)
♦ Неисправность лямбда -зонда

♦ Неисправность выпускной системы - проходимость сильно ограничена
♦ Засорение / неисправность глушителя
♦ Изгиб в выпускной трубе
♦ Повреждение катализатора

♦ Негерметичность распределителя впускного воздуха
♦ Неисправность системы регулирования фаз газораспределения впускно го распредвала (VarioCam)
♦ Неисправность системы регулировки фаз газораспределения выпускног о распредвала (VarioCam)
♦ Неправильные фазы газораспределения
♦ Неисправность гидротолкателя
♦ Повреждение седла клапана или неисправность клапана
♦ Механическая неисправность двигателя

P0301

Диагностическая информация - DME V6 DFI

Распознавание пропусков зажигания цилиндра X

ⓘ УКАЗАНИЕ

♦ Неисправность P0300 >>Пропуски воспламенения , суммарная неисправность << свидетельствует о том , что минимум в одном цилиндре был распознан важный с точки зрения ОГ пропуск зажигания .
♦ Первое указание появляется , т.к. была попутно сохранена информация относительно конкретного (ых) цилиндра (ов).

ⓘ УКАЗАНИЕ

♦ Диагностика распознает неплавность хода указанного цилиндра .
♦ Неплавность хода рассчитывается из ожидаемого и фактического ускор ения коленвала в результате сжигания .
♦ Неплавность хода интерпретируется в зависимости от ее вида как про пуск воспламенения или неправильная высота подъема клапана .

ⓘ УКАЗАНИЕ

♦ При важных с точки зрения ОГ пропусках зажигания осуществляется ан ализ цикла , состоящего из 1000 оборотов коленвала .
♦ При пропусках зажигания , которые могут вызвать повреждение катализатора , цикл составляет 200 оборотов .
♦ Количество пропусков зажигания сравнивается с пороговым значением .
♦ Если количество пропусков зажигания больше порогового значения , сохраняется неисправность .
♦ Контрольная лампа >>Check-Engine<< мигает , если количество пропусков зажигания может привести к серьезному повреждению катализатора .

ⓘ УКАЗАНИЕ

♦ Возможно , что только в одном цилиндре (или цилиндрах одного ряда) имело место превышение порогового значения неплавности хода , что и привело к регистрации в памяти неисправности .
♦ Но и относительно других цилиндров в скором времени могут быть так же зарегистрированы неисправности .
♦ Сравнение фактических значений >>Неплавность хода << отдельных цилиндров может прояснить ситуацию .

ⓘ УКАЗАНИЕ

♦ Если в рамках ведомого поиска неисправностей была отключена АКБ /отсоединен блок управления DME (DFI), должна быть осуществлена адаптация колеса датчика (диапазон 1).

♦ Только после этого пропуски зажигания могут быть гарантированно ра спознаны системой DFI.

♦ Для этого необходимо 3 раза ускориться на 2-передаче , а затем без переключения передач /задействования тормозов /нажатия на педаль акселератора дать автомобилю двигаться накатом (фаза отключения принудительного XX).

♦ Информацию о результате адаптации можно считать с помощью тестера PIWIS в разделах >> Фактические значения <<, >>Состояние адаптации <<.

Условия диагностики

- Температура двигателя > -20 °C
- Частота вращения двигателя 400 ... 6700 об/мин
- Нагрузка на двигатель 10 % ... 38 %
- Не были распознаны неисправности датчика коленвала P0335 , P0336 , P0371 или P0373

Возможная причина неисправности

♦ Использование предпускового подогревателя

♦ Повреждение проводов, кабелей питания и соединения с массой для н иже названных электрических компонентов (плохой контакт, коррозия и т.д.)
♦ Повреждение проводов, кабелей питания и соединения с массой для б лока управления DME (DFI) (плохой контакт, коррозия и т.д.)

♦ Установлена неправильная свеча зажигания
♦ Механическая или электрическая неисправность свечи зажигания
♦ Модуль свечи зажигания неисправен

♦ В бак залито топливо несоответствующего качества
♦ Пустой топливный бак
♦ Вода в топливном баке
♦ Загрязнение / засорение топливного фильтра
♦ Механическая неисправность топливного насоса

♦ Механическая или электрическая неисправность форсунки(-ок)
♦ Неисправность лямбда -зонда

♦ Неисправность выпускной системы - проходимость сильно ограничена
♦ Засорение / неисправность глушителя
♦ Изгиб в выпускной трубе
♦ Повреждение катализатора

♦ Негерметичность распределителя впускного воздуха
♦ Неисправность системы регулирования фаз газораспределения впускно го распредвала (VarioCam)
♦ Неисправность системы регулировки фаз газораспределения выпускног о распредвала (VarioCam)
♦ Неправильные фазы газораспределения
♦ Неисправность гидротолкателя
♦ Повреждение седла клапана или неисправность клапана
♦ Механическая неисправность двигателя

P0302

Диагностическая информация - DME V6 DFI

Распознавание пропусков зажигания цилиндра X

ⓘ УКАЗАНИЕ

♦ Неисправность P0300 >>Пропуски воспламенения , суммарная неисправность << свидетельствует о том , что минимум в одном цилиндре был распознан важный с точки зрения ОГ пропуск зажигания .
♦ Первое указание появляется , т.к. была попутно сохранена информация относительно конкретного (ых) цилиндра (ов).

ⓘ УКАЗАНИЕ

♦ Диагностика распознает неплавность хода указанного цилиндра .
♦ Неплавность хода рассчитывается из ожидаемого и фактического ускор ения коленвала в результате сжигания .
♦ Неплавность хода интерпретируется в зависимости от ее вида как про пуск воспламенения или неправильная высота подъема клапана .

ⓘ УКАЗАНИЕ

♦ При важных с точки зрения ОГ пропусках зажигания осуществляется ан ализ цикла , состоящего из 1000 оборотов коленвала .
♦ При пропусках зажигания , которые могут вызвать повреждение катализатора , цикл составляет 200 оборотов .
♦ Количество пропусков зажигания сравнивается с пороговым значением .
♦ Если количество пропусков зажигания больше порогового значения , сохраняется неисправность .
♦ Контрольная лампа >>Check-Engine<< мигает , если количество пропусков зажигания может привести к серьезному повреждению катализатора .

ⓘ УКАЗАНИЕ

♦ Возможно , что только в одном цилиндре (или цилиндрах одного ряда) имело место превышение порогового значения неплавности хода , что и привело к регистрации в памяти неисправности .
♦ Но и относительно других цилиндров в скором времени могут быть так же зарегистрированы неисправности .
♦ Сравнение фактических значений >>Неплавность хода << отдельных цилиндров может прояснить ситуацию .

ⓘ УКАЗАНИЕ

♦ Если в рамках ведомого поиска неисправностей была отключена АКБ /отсоединен блок управления DME (DFI), должна быть осуществлена адаптация колеса датчика (диапазон 1).

♦ Только после этого пропуски зажигания могут быть гарантированно ра спознаны системой DFI.

♦ Для этого необходимо 3 раза ускориться на 2-передаче , а затем без переключения передач /задействования тормозов /нажатия на педаль акселератора дать автомобилю двигаться накатом (фаза отключения принудительного XX).

♦ Информацию о результате адаптации можно считать с помощью тестера PIWIS в разделах >> Фактические значения <<, >>Состояние адаптации <<.

Условия диагностики

- Температура двигателя > -20 °C
- Частота вращения двигателя 400 ... 6700 об/мин
- Нагрузка на двигатель 10 % ... 38 %
- Не были распознаны неисправности датчика коленвала P0335 , P0336 , P0371 или P0373

Возможная причина неисправности

♦ Использование предпускового подогревателя

♦ Повреждение проводов, кабелей питания и соединения с массой для н иже названных электрических компонентов (плохой контакт, коррозия и т.д.)
♦ Повреждение проводов, кабелей питания и соединения с массой для б лока управления DME (DFI) (плохой контакт, коррозия и т.д.)

♦ Установлена неправильная свеча зажигания
♦ Механическая или электрическая неисправность свечи зажигания
♦ Модуль свечи зажигания неисправен

♦ В бак залито топливо несоответствующего качества
♦ Пустой топливный бак
♦ Вода в топливном баке
♦ Загрязнение / засорение топливного фильтра
♦ Механическая неисправность топливного насоса

♦ Механическая или электрическая неисправность форсунки(-ок)
♦ Неисправность лямбда -зонда

♦ Неисправность выпускной системы - проходимость сильно ограничена
♦ Засорение / неисправность глушителя
♦ Изгиб в выпускной трубе
♦ Повреждение катализатора

♦ Негерметичность распределителя впускного воздуха
♦ Неисправность системы регулирования фаз газораспределения впускно го распредвала (VarioCam)
♦ Неисправность системы регулировки фаз газораспределения выпускног о распредвала (VarioCam)
♦ Неправильные фазы газораспределения
♦ Неисправность гидротолкателя
♦ Повреждение седла клапана или неисправность клапана
♦ Механическая неисправность двигателя

P0303

Диагностическая информация - DME V6 DFI

Распознавание пропусков зажигания цилиндра X

ⓘ УКАЗАНИЕ

♦ Неисправность P0300 >>Пропуски воспламенения , суммарная неисправность << свидетельствует о том , что минимум в одном цилиндре был распознан важный с точки зрения ОГ пропуск зажигания .
♦ Первое указание появляется , т.к. была попутно сохранена информация относительно конкретного (ых) цилиндра (ов).

ⓘ УКАЗАНИЕ

♦ Диагностика распознает неплавность хода указанного цилиндра .
♦ Неплавность хода рассчитывается из ожидаемого и фактического ускор ения коленвала в результате сжигания .
♦ Неплавность хода интерпретируется в зависимости от ее вида как про пуск воспламенения или неправильная высота подъема клапана .

ⓘ УКАЗАНИЕ

♦ При важных с точки зрения ОГ пропусках зажигания осуществляется ан ализ цикла , состоящего из 1000 оборотов коленвала .
♦ При пропусках зажигания , которые могут вызвать повреждение катализатора , цикл составляет 200 оборотов .
♦ Количество пропусков зажигания сравнивается с пороговым значением .
♦ Если количество пропусков зажигания больше порогового значения , сохраняется неисправность .
♦ Контрольная лампа >>Check-Engine<< мигает , если количество пропусков зажигания может привести к серьезному повреждению катализатора .

ⓘ УКАЗАНИЕ

♦ Возможно , что только в одном цилиндре (или цилиндрах одного ряда) имело место превышение порогового значения неплавности хода , что и привело к регистрации в памяти неисправности .
♦ Но и относительно других цилиндров в скором времени могут быть так же зарегистрированы неисправности .
♦ Сравнение фактических значений >>Неплавность хода << отдельных цилиндров может прояснить ситуацию .

ⓘ УКАЗАНИЕ

♦ Если в рамках ведомого поиска неисправностей была отключена АКБ /отсоединен блок управления DME (DFI), должна быть осуществлена адаптация колеса датчика (диапазон 1).

♦ Только после этого пропуски зажигания могут быть гарантированно ра спознаны системой DFI.

♦ Для этого необходимо 3 раза ускориться на 2-передаче , а затем без переключения передач /задействования тормозов /нажатия на педаль акселератора дать автомобилю двигаться накатом (фаза отключения принудительного XX).

♦ Информацию о результате адаптации можно считать с помощью тестера PIWIS в разделах >> Фактические значения <<, >>Состояние адаптации <<.

Условия диагностики

- Температура двигателя > -20 °C
- Частота вращения двигателя 400 ... 6700 об/мин
- Нагрузка на двигатель 10 % ... 38 %
- Не были распознаны неисправности датчика коленвала P0335 , P0336 , P0371 или P0373

Возможная причина неисправности

♦ Использование предпускового подогревателя

♦ Повреждение проводов, кабелей питания и соединения с массой для н иже названных электрических компонентов (плохой контакт, коррозия и т.д.)
♦ Повреждение проводов, кабелей питания и соединения с массой для б лока управления DME (DFI) (плохой контакт, коррозия и т.д.)

♦ Установлена неправильная свеча зажигания
♦ Механическая или электрическая неисправность свечи зажигания
♦ Модуль свечи зажигания неисправен

♦ В бак залито топливо несоответствующего качества
♦ Пустой топливный бак
♦ Вода в топливном баке
♦ Загрязнение / засорение топливного фильтра
♦ Механическая неисправность топливного насоса

♦ Механическая или электрическая неисправность форсунки(-ок)
♦ Неисправность лямбда -зонда

♦ Неисправность выпускной системы - проходимость сильно ограничена
♦ Засорение / неисправность глушителя
♦ Изгиб в выпускной трубе
♦ Повреждение катализатора

♦ Негерметичность распределителя впускного воздуха
♦ Неисправность системы регулирования фаз газораспределения впускно го распредвала (VarioCam)
♦ Неисправность системы регулировки фаз газораспределения выпускног о распредвала (VarioCam)
♦ Неправильные фазы газораспределения
♦ Неисправность гидротолкателя
♦ Повреждение седла клапана или неисправность клапана
♦ Механическая неисправность двигателя

P0304

Диагностическая информация - DME V6 DFI

Распознавание пропусков зажигания цилиндра X

ⓘ УКАЗАНИЕ

♦ Неисправность P0300 >>Пропуски воспламенения , суммарная неисправность << свидетельствует о том , что минимум в одном цилиндре был распознан важный с точки зрения ОГ пропуск зажигания .
♦ Первое указание появляется , т.к. была попутно сохранена информация относительно конкретного (ых) цилиндра (ов).

ⓘ УКАЗАНИЕ

♦ Диагностика распознает неплавность хода указанного цилиндра .
♦ Неплавность хода рассчитывается из ожидаемого и фактического ускор ения коленвала в результате сжигания .
♦ Неплавность хода интерпретируется в зависимости от ее вида как про пуск воспламенения или неправильная высота подъема клапана .

ⓘ УКАЗАНИЕ

♦ При важных с точки зрения ОГ пропусках зажигания осуществляется ан ализ цикла , состоящего из 1000 оборотов коленвала .
♦ При пропусках зажигания , которые могут вызвать повреждение катализатора , цикл составляет 200 оборотов .
♦ Количество пропусков зажигания сравнивается с пороговым значением .
♦ Если количество пропусков зажигания больше порогового значения , сохраняется неисправность .
♦ Контрольная лампа >>Check-Engine<< мигает , если количество пропусков зажигания может привести к серьезному повреждению катализатора .

ⓘ УКАЗАНИЕ

♦ Возможно , что только в одном цилиндре (или цилиндрах одного ряда) имело место превышение порогового значения неплавности хода , что и привело к регистрации в памяти неисправности .
♦ Но и относительно других цилиндров в скором времени могут быть так же зарегистрированы неисправности .
♦ Сравнение фактических значений >>Неплавность хода << отдельных цилиндров может прояснить ситуацию .

ⓘ УКАЗАНИЕ

♦ Если в рамках ведомого поиска неисправностей была отключена АКБ /отсоединен блок управления DME (DFI), должна быть осуществлена адаптация колеса датчика (диапазон 1).

♦ Только после этого пропуски зажигания могут быть гарантированно ра спознаны системой DFI.

♦ Для этого необходимо 3 раза ускориться на 2-передаче , а затем без переключения передач /задействования тормозов /нажатия на педаль акселератора дать автомобилю двигаться накатом (фаза отключения принудительного XX).

♦ Информацию о результате адаптации можно считать с помощью тестера PIWIS в разделах >> Фактические значения <<, >>Состояние адаптации <<.

Условия диагностики

- Температура двигателя > -20 °C
- Частота вращения двигателя 400 ... 6700 об/мин
- Нагрузка на двигатель 10 % ... 38 %
- Не были распознаны неисправности датчика коленвала P0335 , P0336 , P0371 или P0373

Возможная причина неисправности

♦ Использование предпускового подогревателя

♦ Повреждение проводов, кабелей питания и соединения с массой для н иже названных электрических компонентов (плохой контакт, коррозия и т.д.)
♦ Повреждение проводов, кабелей питания и соединения с массой для б лока управления DME (DFI) (плохой контакт, коррозия и т.д.)

♦ Установлена неправильная свеча зажигания
♦ Механическая или электрическая неисправность свечи зажигания
♦ Модуль свечи зажигания неисправен

♦ В бак залито топливо несоответствующего качества
♦ Пустой топливный бак
♦ Вода в топливном баке
♦ Загрязнение / засорение топливного фильтра
♦ Механическая неисправность топливного насоса

♦ Механическая или электрическая неисправность форсунки(-ок)
♦ Неисправность лямбда -зонда

♦ Неисправность выпускной системы - проходимость сильно ограничена
♦ Засорение / неисправность глушителя
♦ Изгиб в выпускной трубе
♦ Повреждение катализатора

♦ Негерметичность распределителя впускного воздуха
♦ Неисправность системы регулирования фаз газораспределения впускно го распредвала (VarioCam)
♦ Неисправность системы регулировки фаз газораспределения выпускног о распредвала (VarioCam)
♦ Неправильные фазы газораспределения
♦ Неисправность гидротолкателя
♦ Повреждение седла клапана или неисправность клапана
♦ Механическая неисправность двигателя

P0305

Диагностическая информация - DME V6 DFI

Распознавание пропусков зажигания цилиндра X

ⓘ УКАЗАНИЕ

♦ Неисправность P0300 >>Пропуски воспламенения , суммарная неисправность << свидетельствует о том , что минимум в одном цилиндре был распознан важный с точки зрения ОГ пропуск зажигания .
♦ Первое указание появляется , т.к. была попутно сохранена информация относительно конкретного (ых) цилиндра (ов).

ⓘ УКАЗАНИЕ

♦ Диагностика распознает неплавность хода указанного цилиндра .
♦ Неплавность хода рассчитывается из ожидаемого и фактического ускор ения коленвала в результате сжигания .
♦ Неплавность хода интерпретируется в зависимости от ее вида как про пуск воспламенения или неправильная высота подъема клапана .

ⓘ УКАЗАНИЕ

♦ При важных с точки зрения ОГ пропусках зажигания осуществляется ан ализ цикла , состоящего из 1000 оборотов коленвала .
♦ При пропусках зажигания , которые могут вызвать повреждение катализатора , цикл составляет 200 оборотов .
♦ Количество пропусков зажигания сравнивается с пороговым значением .
♦ Если количество пропусков зажигания больше порогового значения , сохраняется неисправность .
♦ Контрольная лампа >>Check-Engine<< мигает , если количество пропусков зажигания может привести к серьезному повреждению катализатора .

ⓘ УКАЗАНИЕ

♦ Возможно , что только в одном цилиндре (или цилиндрах одного ряда) имело место превышение порогового значения неплавности хода , что и привело к регистрации в памяти неисправности .
♦ Но и относительно других цилиндров в скором времени могут быть так же зарегистрированы неисправности .
♦ Сравнение фактических значений >>Неплавность хода << отдельных цилиндров может прояснить ситуацию .

ⓘ УКАЗАНИЕ

♦ Если в рамках ведомого поиска неисправностей была отключена АКБ /отсоединен блок управления DME (DFI), должна быть осуществлена адаптация колеса датчика (диапазон 1).

♦ Только после этого пропуски зажигания могут быть гарантированно ра спознаны системой DFI.

♦ Для этого необходимо 3 раза ускориться на 2-передаче , а затем без переключения передач /задействования тормозов /нажатия на педаль акселератора дать автомобилю двигаться накатом (фаза отключения принудительного XX).

♦ Информацию о результате адаптации можно считать с помощью тестера PIWIS в разделах >> Фактические значения <<, >>Состояние адаптации <<.

Условия диагностики

- Температура двигателя > -20 °C
- Частота вращения двигателя 400 ... 6700 об/мин
- Нагрузка на двигатель 10 % ... 38 %
- Не были распознаны неисправности датчика коленвала P0335 , P0336 , P0371 или P0373

Возможная причина неисправности

♦ Использование предпускового подогревателя

♦ Повреждение проводов, кабелей питания и соединения с массой для н иже названных электрических компонентов (плохой контакт, коррозия и т.д.)
♦ Повреждение проводов, кабелей питания и соединения с массой для б лока управления DME (DFI) (плохой контакт, коррозия и т.д.)

♦ Установлена неправильная свеча зажигания
♦ Механическая или электрическая неисправность свечи зажигания
♦ Модуль свечи зажигания неисправен

♦ В бак залито топливо несоответствующего качества
♦ Пустой топливный бак
♦ Вода в топливном баке
♦ Загрязнение / засорение топливного фильтра
♦ Механическая неисправность топливного насоса

♦ Механическая или электрическая неисправность форсунки(-ок)
♦ Неисправность лямбда -зонда

♦ Неисправность выпускной системы - проходимость сильно ограничена
♦ Засорение / неисправность глушителя
♦ Изгиб в выпускной трубе
♦ Повреждение катализатора

♦ Негерметичность распределителя впускного воздуха
♦ Неисправность системы регулирования фаз газораспределения впускно го распредвала (VarioCam)
♦ Неисправность системы регулировки фаз газораспределения выпускног о распредвала (VarioCam)
♦ Неправильные фазы газораспределения
♦ Неисправность гидротолкателя
♦ Повреждение седла клапана или неисправность клапана
♦ Механическая неисправность двигателя

P0306

Диагностическая информация - DME V6 DFI

Распознавание пропусков зажигания цилиндра X

ⓘ УКАЗАНИЕ

♦ Неисправность P0300 >>Пропуски воспламенения , суммарная неисправность << свидетельствует о том , что минимум в одном цилиндре был распознан важный с точки зрения ОГ пропуск зажигания .
♦ Первое указание появляется , т.к. была попутно сохранена информация относительно конкретного (ых) цилиндра (ов).

ⓘ УКАЗАНИЕ

♦ Диагностика распознает неплавность хода указанного цилиндра .
♦ Неплавность хода рассчитывается из ожидаемого и фактического ускор ения коленвала в результате сжигания .
♦ Неплавность хода интерпретируется в зависимости от ее вида как про пуск воспламенения или неправильная высота подъема клапана .

ⓘ УКАЗАНИЕ

♦ При важных с точки зрения ОГ пропусках зажигания осуществляется ан ализ цикла , состоящего из 1000 оборотов коленвала .
♦ При пропусках зажигания , которые могут вызвать повреждение катализатора , цикл составляет 200 оборотов .
♦ Количество пропусков зажигания сравнивается с пороговым значением .
♦ Если количество пропусков зажигания больше порогового значения , сохраняется неисправность .
♦ Контрольная лампа >>Check-Engine<< мигает , если количество пропусков зажигания может привести к серьезному повреждению катализатора .

ⓘ УКАЗАНИЕ

♦ Возможно , что только в одном цилиндре (или цилиндрах одного ряда) имело место превышение порогового значения неплавности хода , что и привело к регистрации в памяти неисправности .
♦ Но и относительно других цилиндров в скором времени могут быть так же зарегистрированы неисправности .
♦ Сравнение фактических значений >>Неплавность хода << отдельных цилиндров может прояснить ситуацию .

ⓘ УКАЗАНИЕ

♦ Если в рамках ведомого поиска неисправностей была отключена АКБ /отсоединен блок управления DME (DFI), должна быть осуществлена адаптация колеса датчика (диапазон 1).

♦ Только после этого пропуски зажигания могут быть гарантированно ра спознаны системой DFI.

♦ Для этого необходимо 3 раза ускориться на 2-передаче , а затем без переключения передач /задействования тормозов /нажатия на педаль акселератора дать автомобилю двигаться накатом (фаза отключения принудительного ХХ).

♦ Информацию о результате адаптации можно считать с помощью тестера PIWIS в разделах >> Фактические значения <<, >>Состояние адаптации <<.

Условия диагностики

- Температура двигателя > -20 °C
- Частота вращения двигателя 400 ... 6700 об/мин
- Нагрузка на двигатель 10 % ... 38 %
- Не были распознаны неисправности датчика коленвала P0335 , P0336 , P0371 или P0373

Возможная причина неисправности

♦ Использование предпускового подогревателя

♦ Повреждение проводов, кабелей питания и соединения с массой для н иже названных электрических компонентов (плохой контакт, коррозия и т.д.)
♦ Повреждение проводов, кабелей питания и соединения с массой для б лока управления DME (DFI) (плохой контакт, коррозия и т.д.)

♦ Установлена неправильная свеча зажигания
♦ Механическая или электрическая неисправность свечи зажигания
♦ Модуль свечи зажигания неисправен

♦ В бак залито топливо несоответствующего качества
♦ Пустой топливный бак
♦ Вода в топливном баке
♦ Загрязнение / засорение топливного фильтра
♦ Механическая неисправность топливного насоса

♦ Механическая или электрическая неисправность форсунки(-ок)
♦ Неисправность лямбда -зонда

♦ Неисправность выпускной системы - проходимость сильно ограничена
♦ Засорение / неисправность глушителя
♦ Изгиб в выпускной трубе
♦ Повреждение катализатора

♦ Негерметичность распределителя впускного воздуха
♦ Неисправность системы регулирования фаз газораспределения впускно го распредвала (VarioCam)
♦ Неисправность системы регулировки фаз газораспределения выпускног о распредвала (VarioCam)
♦ Неправильные фазы газораспределения
♦ Неисправность гидротолкателя
♦ Повреждение седла клапана или неисправность клапана
♦ Механическая неисправность двигателя

P0324

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Регулирование по детонации - нулевой тест

ⓘ УКАЗАНИЕ

Если неисправность зарегистрирована, для всех цилиндров при активн ой регулировке по детонации устанавливается более поздний УОЗ.
Адаптация регулировки по детонации не осуществляется.

Условия диагностики

- После запуска двигателя прошло более 10 секунд
- Частота вращения ниже 5600 об/мин
- Регулировка по детонации активна
- Нагрузка на двигатель выше 45%

Возможные причины неисправности

♦ Блок управления DFI неисправен

P0326

Диагностическая информация - DME V6 DFI

Датчик детонации 1

ⓘ УКАЗАНИЕ

Если ошибка сохранена, для всех цилиндров при активной регулировке по детонации устанавливается более поздний угол опережения зажигания!

ⓘ УКАЗАНИЕ

Адаптация регулировки по детонации не осуществляется!

Условия диагностики

- Двигатель прогрет.
- После запуска двигателя прошло более 10 секунд
- Частота вращения 800 - 1200 об/мин для распознавания электрической неисправности
- Частота вращения > 3000 об/мин для распознавания неисправности двигателя
- Регулировка по детонации активна (нагрузка выше 30 %)

Возможные причины неисправности

- ♦ Короткое замыкание на плюс
- ♦ Слишком мало моторного масла
- ♦ Механические повреждения двигателя

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI
Разъем [A]:

- ♦ Контакт 54
- ♦ Контакт 39

Соответствующие контакты на разъеме датчика детонации ряда цилиндров 1

- ♦ Контакт 1
- ♦ Контакт 2

P0327

Диагностическая информация - DME V6 DFI

Датчик детонации 1

ⓘ УКАЗАНИЕ

Если ошибка сохранена, для всех цилиндров при активной регулировке по детонации устанавливается более поздний угол опережения зажигания!

ⓘ УКАЗАНИЕ

Адаптация регулировки по детонации не осуществляется!

Условия диагностики

- Двигатель прогрет.
- После запуска двигателя прошло более 10 секунд
- Частота вращения > 2000 об/мин
- Регулировка по детонации активна (нагрузка выше 30%)

Возможные причины неисправности

- ♦ Обрыв проводки, плохой обжим или плохой контакт кабеля датчика и/ или массового кабеля
- ♦ Короткое замыкание на массу
- ♦ Коррозия или плохой контакт штекерного разъема
- ♦ Плохое крепление датчика детонации
- ♦ Датчик детонации неисправен

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI
Разъем [A]:

- ♦ Контакт 54
- ♦ Контакт 39

Соответствующие контакты на разъеме датчика детонации ряда цилиндров 1
Разъем [A]:

- ♦ Контакт 1
- ♦ Контакт 2

P0328

Диагностическая информация - DME V6 DFI

Датчик детонации 1

ⓘ УКАЗАНИЕ

Если ошибка сохранена, для всех цилиндров при активной регулировке по детонации устанавливается более поздний угол опережения зажигания!

ⓘ УКАЗАНИЕ

Адаптация регулировки по детонации не осуществляется!

Условия диагностики

- Двигатель прогрет.
- После запуска двигателя прошло более 10 секунд
- Частота вращения 800 - 1200 об/мин для распознавания электрической неисправности
- Частота вращения > 3000 об/мин для распознавания неисправности двигателя
- Регулировка по детонации активна (нагрузка выше 30 %)

Возможные причины неисправности

- ♦ Короткое замыкание на плюс
- ♦ Слишком мало моторного масла
- ♦ Механические повреждения двигателя

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI
Разъем [A]:

- ♦ Контакт 54
- ♦ Контакт 39

Соответствующие контакты на разъеме датчика детонации ряда цилиндров 1

- ♦ Контакт 1
- ♦ Контакт 2

P0331

Диагностическая информация - DME V6 DFI

Датчик детонации 2

ⓘ УКАЗАНИЕ

Если ошибка сохранена, для всех цилиндров при активной регулировке по детонации устанавливается более поздний угол опережения зажигания!

ⓘ УКАЗАНИЕ

Адаптация регулировки по детонации не осуществляется!

Условия диагностики

- Двигатель прогрет.
- После запуска двигателя прошло более 10 секунд
- Частота вращения 800 - 1200 об/мин для распознавания электрической неисправности
- Частота вращения > 3000 об/мин для распознавания неисправности двигателя
- Регулировка по детонации активна (нагрузка выше 30%)

Возможные причины неисправности

- ♦ Короткое замыкание на плюс
- ♦ Слишком мало моторного масла
- ♦ Механические повреждения двигателя

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI

Разъем [A]:

- ♦ Контакт 24
- ♦ Контакт 9

Соответствующие контакты на разъеме датчика детонации ряда цилиндров 2

- ♦ Контакт 1
- ♦ Контакт 2

P0332

Диагностическая информация - DME V6 DFI

Датчик детонации 2

ⓘ УКАЗАНИЕ

Если ошибка сохранена, для всех цилиндров при активной регулировке по детонации устанавливается более поздний угол опережения зажигания!

ⓘ УКАЗАНИЕ

Адаптация регулировки по детонации не осуществляется!

Условия диагностики

- Двигатель прогрет.
- После запуска двигателя прошло более 10 секунд
- Частота вращения > 2000 об/мин
- Регулировка по детонации активна (нагрузка выше 30%)

Возможные причины неисправности

- ♦ Обрыв проводки, плохой обжим или плохой контакт кабеля датчика и/ или массового кабеля
- ♦ Короткое замыкание на массу
- ♦ Коррозия или плохой контакт штекерного разъема
- ♦ Плохое крепление датчика детонации
- ♦ Датчик детонации неисправен

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI

Разъем [A]:

- ♦ Контакт 24
- ♦ Контакт 9

Соответствующие контакты на разъеме датчика детонации ряда цилиндров 2

Разъем [A]:

- ♦ Контакт 1
- ♦ Контакт 2

P0333

Диагностическая информация - DME V6 DFI

Датчик детонации 2

ⓘ УКАЗАНИЕ

Если ошибка сохранена, для всех цилиндров при активной регулировке по детонации устанавливается более поздний угол опережения зажигания!

ⓘ УКАЗАНИЕ

Адаптация регулировки по детонации не осуществляется!

Условия диагностики

- Двигатель прогрет.
- После запуска двигателя прошло более 10 секунд
- Частота вращения 800 - 1200 об/мин для распознавания электрической неисправности
- Частота вращения > 3000 об/мин для распознавания неисправности двигателя
- Регулировка по детонации активна (нагрузка выше 30%)

Возможные причины неисправности

- ♦ Короткое замыкание на плюс
- ♦ Слишком мало моторного масла
- ♦ Механические повреждения двигателя

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI

Разъем [A]:

- ♦ Контакт 24
- ♦ Контакт 9

Соответствующие контакты на разъеме датчика детонации ряда цилиндров 2

- ♦ Контакт 1
- ♦ Контакт 2

P0335

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Датчик коленвала

ⓘ УКАЗАНИЕ

Датчик сигнала частоты вращения коленвала одновременно выступает в качестве датчика опорного сигнала!

Условия диагностики

● Двигатель работает

Возможные причины неисправности

♦ Обрыв цепи в жгуте проводов
♦ Короткое замыкание на массу
♦ Короткое замыкание на плюс
♦ Коррозия штекерных соединений
♦ Датчик неисправен

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI

Разъем [A]:

♦ Контакт 36
♦ Контакт 51

P0336

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Датчик коленвала

ⓘ УКАЗАНИЕ

Датчик положения коленвала регистрирует положение специальной отме тки.

Условия диагностики

- Двигатель работает

Возможные причины неисправности

♦ Датчик неправильно установлен
♦ Датчик неисправен

P0338

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Датчик коленвала

ⓘ УКАЗАНИЕ

Датчик положения коленвала регистрирует положение специальной отме тки.

Условия диагностики

- Двигатель работает

Возможные причины неисправности

♦ Датчик неправильно установлен
♦ Датчик неисправен

P0339

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Датчик коленвала

ⓘ УКАЗАНИЕ

Датчик положения коленвала регистрирует положение специальной отме тки.

Условия диагностики

- Двигатель работает

Возможные причины неисправности

♦ Датчик неправильно установлен
♦ Датчик неисправен

P0341

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Датчик распредвала 1

ⓘ УКАЗАНИЕ

Ошибка >отсутствующий сигнал< возникает, если DFI ожидает сигнал д атчика Холла распредвала, который отсутствует по причине повреждения ротора рас предвала (датчик фаз)!

Условия диагностики

- Зажигание включено (FC P 0341, P0342, P0343)
- Частота вращения коленвала двигателя < 2520 об/мин (FC P0344)
- Напряжение АКБ 10 - 16 В
- Нет других ошибок датчика Холла (FC P 0341, P0342, P0343)

Возможные причины неисправности

- ♦ Обрыв цепи в жгуте проводов
- ♦ Короткое замыкание на массу
- ♦ Короткое замыкание на плюс
- ♦ Датчик распредвала неисправен
- ♦ Ротор распредвала (колесо датчика фаз) поврежден

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI

Разъем [A]:

- ♦ Контакт 44 ряд цилиндров 1
- ♦ Контакт 26 ряд цилиндров 1
- ♦ Контакт 14 ряд цилиндров 1

P0342

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Датчик распредвала 1

ⓘ УКАЗАНИЕ

Ошибка >отсутствующий сигнал< возникает, если DFI ожидает сигнал д атчика Холла распредвала, который отсутствует по причине повреждения ротора рас предвала (датчик фаз)!

Условия диагностики

- Зажигание включено (FC P 0341, P0342, P0343)
- Частота вращения коленвала двигателя < 2520 об/мин (FC P 0344)
- Напряжение АКБ 10 - 16 В
- Нет других ошибок датчика Холла (FC P 0341, P0342, P0343)

Возможные причины неисправности

- ♦ Обрыв цепи в жгуте проводов
- ♦ Короткое замыкание на массу
- ♦ Короткое замыкание на плюс
- ♦ Датчик распредвала неисправен
- ♦ Ротор распредвала (колесо датчика фаз) поврежден

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI

Разъем [A]:

- ♦ Контакт 44 ряд цилиндров 1
- ♦ Контакт 26 ряд цилиндров 1
- ♦ Контакт 14 ряд цилиндров 1

P0343

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Датчик распредвала 1

ⓘ УКАЗАНИЕ

Ошибка >отсутствующий сигнал< возникает, если DFI ожидает сигнал д атчика Холла распредвала, который отсутствует по причине повреждения ротора рас предвала (датчик фаз)!

Условия диагностики

- Зажигание включено (FC P 0341, P0342, P0343)
- Частота вращения коленвала двигателя < 2520 об/мин (FC P 0344)
- Напряжение АКБ 10 - 16 В
- Нет других ошибок датчика Холла (FC P 0341, P0342, P0343)

Возможные причины неисправности

- ♦ Обрыв цепи в жгуте проводов
- ♦ Короткое замыкание на массу
- ♦ Короткое замыкание на плюс
- ♦ Датчик распредвала неисправен
- ♦ Ротор распредвала (колесо датчика фаз) поврежден

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI

Разъем [A]:

- ♦ Контакт 44 ряд цилиндров 1
- ♦ Контакт 26 ряд цилиндров 1
- ♦ Контакт 14 ряд цилиндров 1

P0344

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Датчик распредвала 1

ⓘ УКАЗАНИЕ

Ошибка >отсутствующий сигнал< возникает, если DFI ожидает сигнал д атчика Холла распредвала, который отсутствует по причине повреждения ротора рас предвала (датчик фаз)!

Условия диагностики

- Зажигание включено (FC P 0341, P0342, P0343)
- Частота вращения коленвала двигателя < 2520 об/мин (FC P 0344)
- Напряжение АКБ 10 - 16 В
- Нет других ошибок датчика Холла (FC P 0341, P0342, P0343)

Возможные причины неисправности

- ♦ Обрыв цепи в жгуте проводов
- ♦ Короткое замыкание на массу
- ♦ Короткое замыкание на плюс
- ♦ Датчик распредвала неисправен
- ♦ Ротор распредвала (колесо датчика фаз) поврежден

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI

Разъем [A]:

- ♦ Контакт 44 ряд цилиндров 1
- ♦ Контакт 26 ряд цилиндров 1
- ♦ Контакт 14 ряд цилиндров 1

P0351

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Модуль зажигания цилиндра 1

ⓘ УКАЗАНИЕ

Модуль зажигания нельзя подвергнуть измерению, так как он является активным компонентом.
Если необходимо осуществить диагностику неисправного модуля зажигания, то перед его заменой следует проверить соединение с массой двигателя, так как при плохом контакте с массой произойдет повреждение нового модуля зажигания.

Условия диагностики

- Напряжение АКБ 9 - 16 В
- После запуска двигателя прошло > 10 секунд
- Частота вращения коленвала 680 - 5000 об/мин

Возможные причины неисправности

♦ Короткое замыкание на плюс
♦ Короткое замыкание на массу
♦ Обрыв проводки
♦ Предохранитель F 07 неисправен (блок предохранителей коммутационного блока в водоотводящем коробе)
♦ Модуль зажигания неисправен

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI

Разъем [A]:

♦ Контакт 58

Соответствующие контакты на разъеме модуля зажигания

Разъем [A]:

♦ Контакт 1
♦ Контакт 2
♦ Контакт 3
♦ Контакт 4

P0352

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Модуль зажигания цилиндра 2

ⓘ УКАЗАНИЕ

Модуль зажигания нельзя подвергнуть измерению, так как он является активным компонентом!
Если необходимо осуществить диагностику неисправного модуля зажигания, то перед его заменой следует проверить соединение с массой двигателя, так как при плохом контакте с массой произойдет повреждение нового модуля зажигания!

Условия диагностики

- Напряжение АКБ 9 - 16 В
- После запуска двигателя прошло > 10 секунд
- Частота вращения коленвала 680 - 5000 об/мин

Возможные причины неисправности

♦ Короткое замыкание на плюс
♦ Короткое замыкание на массу
♦ Обрыв проводки
♦ Предохранитель F 07 неисправен (блок предохранителей коммутационного блока в водоотводящем коробе)
♦ Модуль зажигания неисправен

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI

Разъем [A]:

♦ Контакт 57

Соответствующие контакты на разъеме модуля зажигания

Разъем [A]:

♦ Контакт 1
♦ Контакт 2
♦ Контакт 3
♦ Контакт 4

P0353

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Модуль зажигания цилиндра 3

ⓘ УКАЗАНИЕ

Модуль зажигания нельзя подвергнуть измерению, так как он является активным компонентом!
Если необходимо осуществить диагностику неисправного модуля зажигания, то перед его заменой следует проверить соединение с массой двигателя, так как при плохом контакте с массой произойдет повреждение нового модуля зажигания!

Условия диагностики

- Напряжение АКБ 9 - 16 В
- После запуска двигателя прошло > 10 секунд
- Частота вращения коленвала 680 - 5000 об/мин

Возможные причины неисправности

♦ Короткое замыкание на плюс
♦ Короткое замыкание на массу
♦ Обрыв проводки
♦ Предохранитель F 07 неисправен (блок предохранителей коммутационного блока в водоотводящем коробе)
♦ Модуль зажигания неисправен

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI

Разъем [A]:

♦ Контакт 56

Соответствующие контакты на разъеме модуля зажигания

Разъем [A]:

♦ Контакт 1
♦ Контакт 2
♦ Контакт 3
♦ Контакт 4

P0354

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Модуль зажигания цилиндра 4

ⓘ УКАЗАНИЕ

Модуль зажигания нельзя подвергнуть измерению, так как он является активным компонентом.
Если необходимо осуществить диагностику неисправного модуля зажигания, то перед его заменой следует проверить соединение с массой двигателя, так как при плохом контакте с массой произойдет повреждение нового модуля зажигания.

Условия диагностики

- Напряжение АКБ 9 - 16 В
- После запуска двигателя прошло > 10 секунд
- Частота вращения коленвала 680 - 5000 об/мин

Возможные причины неисправности

♦ Короткое замыкание на плюс
♦ Короткое замыкание на массу
♦ Обрыв проводки
♦ Предохранитель F 08 неисправен (блок предохранителей коммутационного блока в водоотводящем коробе)
♦ Модуль зажигания неисправен

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI
Разъем [B]:

♦ Контакт 42

Соответствующие контакты на разъеме модуля зажигания
Разъем [A]:

♦ Контакт 1
♦ Контакт 2
♦ Контакт 3
♦ Контакт 4

P0355

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Модуль зажигания цилиндра 5

ⓘ УКАЗАНИЕ

Модуль зажигания нельзя подвергнуть измерению, так как он является активным компонентом!
Если необходимо осуществить диагностику неисправного модуля зажигания, то перед его заменой следует проверить соединение с массой двигателя, так как при плохом контакте с массой произойдет повреждение нового модуля зажигания!

Условия диагностики

- Напряжение АКБ 9 - 16 В
- После запуска двигателя прошло > 10 секунд
- Частота вращения коленвала 680 - 5000 об/мин

Возможные причины неисправности

♦ Короткое замыкание на плюс
♦ Короткое замыкание на массу
♦ Обрыв проводки
♦ Предохранитель F 08 неисправен (блок предохранителей коммутационного блока в водоотводящем коробе)
♦ Модуль зажигания неисправен

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI

Разъем [A]:

♦ Контакт 43

Соответствующие контакты на разъеме модуля зажигания

Разъем [A]:

♦ Контакт 1
♦ Контакт 2
♦ Контакт 3
♦ Контакт 4

P0356

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Модуль зажигания цилиндра 6

ⓘ УКАЗАНИЕ

Модуль зажигания нельзя подвергнуть измерению, так как он является активным компонентом!
Если необходимо осуществить диагностику неисправного модуля зажигания, то перед его заменой следует проверить соединение с массой двигателя, так как при плохом контакте с массой произойдет повреждение нового модуля зажигания!

Условия диагностики

- Напряжение АКБ 9 - 16 В
- После запуска двигателя прошло > 10 секунд
- Частота вращения коленвала 680 - 5000 об/мин

Возможные причины неисправности

♦ Короткое замыкание на плюс
♦ Короткое замыкание на массу
♦ Обрыв проводки
♦ Предохранитель F 08 неисправен (блок предохранителей коммутационного блока в водоотводящем коробе)
♦ Модуль зажигания неисправен

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI

Разъем [A]:

♦ Контакт 41

Соответствующие контакты на разъеме модуля зажигания

Разъем [A]:

♦ Контакт 1
♦ Контакт 2
♦ Контакт 3
♦ Контакт 4

P0366

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Датчик распредвала 2

ⓘ УКАЗАНИЕ

Ошибка >отсутствующий сигнал< возникает, если DFI ожидает сигнал д атчика Холла распредвала, который отсутствует по причине повреждения ротора рас предвала (датчик фаз)!

Условия диагностики

- Зажигание вкл. (FC P 0366, P0367, P0368)
- Двигатель работает (FC P 0369)
- Напряжение АКБ 10 - 16 В
- Других ошибок датчика Холла (FC P 0366, P0367, P0368) нет

Возможные причины неисправности

- ♦ Обрыв цепи в жгуте проводов
- ♦ Короткое замыкание на массу
- ♦ Короткое замыкание на плюс
- ♦ Датчик распредвала неисправен
- ♦ Ротор распредвала (колесо датчика фаз) поврежден

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI

Разъем [A]:

- ♦ Контакт 59 ряд цилиндров 2
- ♦ Контакт 37 ряд цилиндров 2
- ♦ Контакт 14 ряд цилиндров 2

P0367

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Датчик распредвала 2

ⓘ УКАЗАНИЕ

Ошибка >отсутствующий сигнал< возникает, если DFI ожидает сигнал д атчика Холла распредвала, который отсутствует по причине повреждения ротора рас предвала (датчик фаз)!

Условия диагностики

- Зажигание вкл. (FC P 0366, P0367, P0368)
- Двигатель работает (FC P 0369)
- Напряжение АКБ 10 - 16 В
- Других ошибок датчика Холла (FC P 0366, P0367, P0368) нет

Возможные причины неисправности

- ♦ Обрыв цепи в жгуте проводов
- ♦ Короткое замыкание на массу
- ♦ Короткое замыкание на плюс
- ♦ Датчик распредвала неисправен
- ♦ Ротор распредвала (колесо датчика фаз) поврежден

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI

Разъем [A]:

- ♦ Контакт 59 ряд цилиндров 2
- ♦ Контакт 37 ряд цилиндров 2
- ♦ Контакт 14 ряд цилиндров 2

P0368

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Датчик распредвала 2

ⓘ УКАЗАНИЕ

Ошибка >отсутствующий сигнал< возникает, если DFI ожидает сигнал д атчика Холла распредвала, который отсутствует по причине повреждения ротора рас предвала (датчик фаз)!

Условия диагностики

- Зажигание вкл. (FC P 0366, P0367, P0368)
- Двигатель работает (FC P 0369)
- Напряжение АКБ 10 - 16 В
- Других ошибок датчика Холла (FC P 0366, P0367, P0368) нет

Возможные причины неисправности

- ♦ Обрыв цепи в жгуте проводов
- ♦ Короткое замыкание на массу
- ♦ Короткое замыкание на плюс
- ♦ Датчик распредвала неисправен
- ♦ Ротор распредвала (колесо датчика фаз) поврежден

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI

Разъем [A]:

- ♦ Контакт 59 ряд цилиндров 2
- ♦ Контакт 37 ряд цилиндров 2
- ♦ Контакт 14 ряд цилиндров 2

P0369

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Датчик распредвала 2

ⓘ УКАЗАНИЕ

Ошибка >отсутствующий сигнал< возникает, если DFI ожидает сигнал д атчика Холла распредвала, который отсутствует по причине повреждения ротора рас предвала (датчик фаз)!

Условия диагностики

- Зажигание вкл. (FC P 0366, P0367, P0368)
- Двигатель работает (FC P 0369)
- Напряжение АКБ 10 - 16 В
- Других ошибок датчика Холла (FC P 0366, P0367, P0368) нет

Возможные причины неисправности

- ♦ Обрыв цепи в жгуте проводов
- ♦ Короткое замыкание на массу
- ♦ Короткое замыкание на плюс
- ♦ Датчик распредвала неисправен
- ♦ Ротор распредвала (колесо датчика фаз) поврежден

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI

Разъем [A]:

- ♦ Контакт 59 ряд цилиндров 2
- ♦ Контакт 37 ряд цилиндров 2
- ♦ Контакт 14 ряд цилиндров 2

P0421

Диагностическая информация - **DME V6 DFI**

Предкатализатор ряда 1 - эффективность ниже нормы

ⓘ УКАЗАНИЕ

Не использовать контактный спрей для разъемов лямбда -зонда, т.к. провода будут повреждены (загрязнение канала опорного воздуха)!

ⓘ УКАЗАНИЕ

Не путать лямбда -зонды перед и за катализатором, т.к. возможна регистрация недостоверных неисправностей!

Условия диагностики

● Провести поочередно следующие краткие тесты :
1. Все Краткие тесты лямбда -зондов
2. Короткая проверка Базовые адаптации смеси
3. Короткая проверка Конвертация катализатора

или

● Напряжение АКБ 10 - 16 В
● Температура при запуске двигателя выше -15° C
● После запуска двигателя прошло более 10 секунд
● Температура катализатора 500 - 900° C
● Поездка продолжительностью 50 секунд при нагрузке 18 - 56%
● Насыщенность фильтра с активированным углем меньше 8
● Частота вращения двигателя 1000 об/мин - 3000 об/мин
● Лямбда -регулирование перед катализатором активно
● Лямбда -регулирование за катализатором готово к работе
● Других неисправностей относительно состава смеси не зарегистриров ано

Возможные причины неисправности

● При зарегистрированной неисправности лямбда -зонда:
♦ Соответствующая причина неисправности
► Устранить неисправности лямбда -зонда по указаниям
затем
► Затем провести краткий тест по описанию, приведенному выше

♦ Негерметичность системы выпуска ОГ между двигателем и лямбда -зондом за катализатором
♦ Лямбда -зонды перед и за катализаторами перепутаны
♦ Катализатор неисправен

P0431

Диагностическая информация - **DME V6 DFI**

Предкатализатор ряда 2 - эффективность ниже нормы

ⓘ УКАЗАНИЕ

Не использовать контактный спрей для разъемов лямбда -зонда, т.к. провода будут повреждены (загрязнение канала опорного воздуха)!

ⓘ УКАЗАНИЕ

Не путать лямбда -зонды перед и за катализатором, т.к. возможна регистрация недостоверных неисправностей!

Условия диагностики

● Провести поочередно следующие краткие тесты :
1. Все Краткие тесты лямбда -зондов
2. Короткая проверка Базовые адаптации смеси
3. Короткая проверка Конвертация катализатора

или

● Напряжение АКБ 10 - 16 В
● Температура при запуске двигателя выше -15° C
● После запуска двигателя прошло более 10 секунд
● Температура катализатора 500 - 900° C
● Поездка продолжительностью 50 секунд при нагрузке 18 - 56%
● Насыщенность фильтра с активированным углем меньше 8
● Частота вращения двигателя 1000 об/мин - 3000 об/мин
● Лямбда -регулирование перед катализатором активно
● Лямбда -регулирование за катализатором готово к работе
● Других неисправностей относительно состава смеси не зарегистриров ано

Возможные причины неисправности

● При зарегистрированной неисправности лямбда -зонда:
♦ Соответствующая причина неисправности
► Устранить неисправности лямбда -зонда по указаниям
затем
► Затем провести краткий тест по описанию, приведенному выше

♦ Негерметичность системы выпуска ОГ между двигателем и лямбда -зондом за катализатором
♦ Лямбда -зонды перед и за катализаторами перепутаны
♦ Катализатор неисправен

P0440

Диагностическая информация - DME V6 DFI

Система вентиляции топливного бака

ⓘ УКАЗАНИЕ
Вентиляционный клапан топливного бака находится слева по направлен ию движения рядом с модулем дроссельной заслонки.

ⓘ УКАЗАНИЕ
На турбированном двигателе трубка вентиляционного клапана топливно го бака соединена с патрубком системы вентиляции картера и со шлангом к впуску в тур бонагнетатель.

ⓘ УКАЗАНИЕ
Диагностика вентиляционного клапана топливного бака осуществляется с помощью анализа лямбда -регулирования (и/или с помощью модуля дроссельной заслонки или уменьшения угла опережения зажигания) за счет колебаний в сторону обеднения/обогащения смеси (или изменения частоты вращения коленва ла) при открытии/закрытии вентиляционного клапана топливного бака.

Условия диагностики

- Напряжение АКБ 10 - 16 В
- После запуска двигателя прошло более 10 минут
- Холостой ход
- Температура двигателя > 90 °C
- Все лямбда -зонды готовы к работе
- Не сохранено записей о неисправности лямбда -зондов
- Не сохранено записей о неисправности выходного каскада вентиляцио нного клапана топливного бака

Возможные причины неисправности

♦ Вентиляционный клапан топливного бака неисправен (зависает в откр ытом или закрытом положении)
♦ Вентиляционный клапан топливного бака установлен неправильно
♦ Продувочные воздуховоды между вентиляционным клапаном топливного б ака и системой вентиляции картера негерметичны (на турбированном двигателе они та кже через тройник соединены с впуском в турбонагнетатель)
♦ Продувочные воздуховоды между вентиляционным клапаном топливного бака и системой вентиляции картера пережаты или засорены (на турбированно м двигателе они также через тройник соединены с впуском в турбонагнетатель)

P0441

Диагностическая информация - DME V6 DFI

Система вентиляции топливного бака

ⓘ УКАЗАНИЕ
Вентиляционный клапан топливного бака находится слева по направлен ию движения рядом с модулем дроссельной заслонки.

ⓘ УКАЗАНИЕ
На турбированном двигателе трубка вентиляционного клапана топливно го бака соединена с патрубком системы вентиляции картера и со шлангом к впуску в тур бонагнетатель.

ⓘ УКАЗАНИЕ
Диагностика вентиляционного клапана топливного бака осуществляется с помощью анализа лямбда -регулирования (и/или с помощью модуля дроссельной заслонки или уменьшения угла опережения зажигания) за счет колебаний в сторону обеднения/обогащения смеси (или изменения частоты вращения коленва ла) при открытии/закрытии вентиляционного клапана топливного бака.

Условия диагностики

- Напряжение АКБ 10 - 16 В
- После запуска двигателя прошло более 10 минут
- Холостой ход
- Температура двигателя > 90 °C
- Все лямбда -зонды готовы к работе
- Не сохранено записей о неисправности лямбда -зондов
- Не сохранено записей о неисправности выходного каскада вентиляцио нного клапана топливного бака

Возможные причины неисправности

♦ Вентиляционный клапан топливного бака неисправен (зависает в откр ытом или закрытом положении)
♦ Вентиляционный клапан топливного бака установлен неправильно
♦ Продувочные воздуховоды между вентиляционным клапаном топливного б ака и системой вентиляции картера негерметичны (на турбированном двигателе они та кже через тройник соединены с впуском в турбонагнетатель)
♦ Продувочные воздуховоды между вентиляционным клапаном топливного бака и системой вентиляции картера пережаты или засорены (на турбированно м двигателе они также через тройник соединены с впуском в турбонагнетатель)

P0442

Диагностическая информация - DME V6 DFI

Система топливного бака - утечка

Условия диагностики

● Быстрое тестирование герметичности топливного бака + быстрое тест ирование клапана системы вентиляции топливного бака в рамках одного цикла работы дв игателя

или:
● Напряжение бортовой сети 9 В ... 16 В
● Атмосферное давление > 730 гПа (ниже 2400 - 2700 м над уровнем моря)
● Между последним выключением и запуском двигателя он должен остыть минимум на 42 °C
● Температура двигателя > 5 °C
● Температура впускного воздуха > 5 °C
● Колебания температуры впускного воздуха меньше 12 °C
● Поездка с продолжительной частичной нагрузкой
● Скорость движения 3 - 150 км/ч

Возможные причины неисправности

♦ Вакуумная система негерметична
⇒ Система включает в себя механический вакуумный насос (на двигателе автомобиля), усилитель тормозной системы и т.д., насос диагностики утечки, колл ектор с изменяемой геометрией и при необходимости заслонки ОГ в основном глушителе
♦ Вакуумный насос неисправен
♦ Крышка топливного бака затянута неправильно или неисправна
♦ Вентиляционный клапан топливного бака (TEV), механическая неиспра вность (не закрывается полностью)
♦ Насос диагностики утечки, внутренняя (мембрана) или наружная неге рметичность
♦ Система топливного бака (включая шланги) негерметична

P0444

Диагностическая информация - DME V6 DFI

Выходной каскад клапана вентиляции топливного бака

ⓘ УКАЗАНИЕ

Если в ходе поиска неисправностей разъем блока управления [B] был отключен от DFI/было прервано питание в другом месте (АКБ, предохранитель), до лжна быть выполнена адаптация регулировочного модуля дроссельных заслонок!

ⓘ УКАЗАНИЕ

Если при отключенном разъеме [B] от блока управления DFI включаетс я зажигание, то возможно сохранение ошибки >Блок управления DFI Timeout<!

Условия диагностики

- Напряжение АКБ 9 - 16 В
- После запуска двигателя прошло более 10 секунд

Возможные причины неисправности

♦ Короткое замыкание на плюс
♦ Короткое замыкание на массу
♦ Обрыв проводки
♦ Предохранитель F 11 неисправен (блок предохранителей коммутационного блока в водоотводящем коробе)
♦ Вентиляционный клапан топливного бака неисправен

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI

Разъем [A]:

♦ Контакт 5

Соответствующие контакты на разъеме вентиляционного клапана топлив ного бака

Разъем [A]:

♦ Контакт 2

P0455

Диагностическая информация - DME V6 DFI

Система топливного бака - утечка

Условия диагностики

● Быстрое тестирование герметичности топливного бака + быстрое тест ирование клапана системы вентиляции топливного бака в рамках одного цикла работы дв игателя

или:
● Напряжение бортовой сети 9 В ... 16 В
● Атмосферное давление > 730 гПа (ниже 2400 - 2700 м над уровнем моря)
● Между последним выключением и запуском двигателя он должен остыть минимум на 42 °C
● Температура двигателя > 5 °C
● Температура впускного воздуха > 5 °C
● Колебания температуры впускного воздуха меньше 12 °C
● Поездка с продолжительной частичной нагрузкой
● Скорость движения 3 - 150 км/ч

Возможные причины неисправности

♦ Вакуумная система негерметична
⇒ Система включает в себя механический вакуумный насос (на двигателе автомобиля), усилитель тормозной системы и т.д., насос диагностики утечки, колл ектор с изменяемой геометрией и при необходимости заслонки ОГ в основном глушителе
♦ Вакуумный насос неисправен
♦ Крышка топливного бака затянута неправильно или неисправна
♦ Вентиляционный клапан топливного бака (TEV), механическая неиспра вность (не закрывается полностью)
♦ Насос диагностики утечки, внутренняя (мембрана) или наружная неге рметичность
♦ Система топливного бака (включая шланги) негерметична

P0456

Диагностическая информация - DME V6 DFI

Система топливного бака - утечка

Условия диагностики

● Быстрое тестирование герметичности топливного бака + быстрое тест ирование клапана системы вентиляции топливного бака в рамках одного цикла работы дв игателя

или:
● Напряжение бортовой сети 9 В ... 16 В
● Атмосферное давление > 730 гПа (ниже 2400 - 2700 м над уровнем моря)
● Между последним выключением и запуском двигателя он должен остыть минимум на 42 °C
● Температура двигателя > 5 °C
● Температура впускного воздуха > 5 °C
● Колебания температуры впускного воздуха меньше 12 °C
● Поездка с продолжительной частичной нагрузкой
● Скорость движения 3 - 150 км/ч

Возможные причины неисправности

♦ Вакуумная система негерметична
⇒ Система включает в себя механический вакуумный насос (на двигателе автомобиля), усилитель тормозной системы и т.д., насос диагностики утечки, колл ектор с изменяемой геометрией и при необходимости заслонки ОГ в основном глушителе
♦ Вакуумный насос неисправен
♦ Крышка топливного бака затянута неправильно или неисправна
♦ Вентиляционный клапан топливного бака (TEV), механическая неиспра вность (не закрывается полностью)
♦ Насос диагностики утечки, внутренняя (мембрана) или наружная неге рметичность
♦ Система топливного бака (включая шланги) негерметична

P0458

Диагностическая информация - DME V6 DFI

Выходной каскад клапана вентиляции топливного бака

ⓘ УКАЗАНИЕ

Если в ходе поиска неисправностей разъем блока управления [B] был отключен от DFI/было прервано питание в другом месте (АКБ, предохранитель), до лжна быть выполнена адаптация регулировочного модуля дроссельных заслонок!

ⓘ УКАЗАНИЕ

Если при отключенном разъеме [B] от блока управления DFI включаетс я зажигание, то возможно сохранение ошибки >Блок управления DFI Timeout<!

Условия диагностики

- Напряжение АКБ 9 - 16 В
- После запуска двигателя прошло более 10 секунд

Возможные причины неисправности

♦ Короткое замыкание на плюс
♦ Короткое замыкание на массу
♦ Обрыв проводки
♦ Предохранитель F 11 неисправен (блок предохранителей коммутационного блока в водоотводящем коробе)
♦ Вентиляционный клапан топливного бака неисправен

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI

Разъем [A]:

♦ Контакт 5

Соответствующие контакты на разъеме вентиляционного клапана топлив ного бака

Разъем [A]:

♦ Контакт 2

P0459

Диагностическая информация - DME V6 DFI

Выходной каскад клапана вентиляции топливного бака

ⓘ УКАЗАНИЕ

Если в ходе поиска неисправностей разъем блока управления [B] был отключен от DFI/было прервано питание в другом месте (АКБ, предохранитель), до лжна быть выполнена адаптация регулировочного модуля дроссельных заслонок!

ⓘ УКАЗАНИЕ

Если при отключенном разъеме [B] от блока управления DFI включаетс я зажигание, то возможно сохранение ошибки >Блок управления DFI Timeout<!

Условия диагностики

- Напряжение АКБ 9 - 16 В
- После запуска двигателя прошло более 10 секунд

Возможные причины неисправности

♦ Короткое замыкание на плюс
♦ Короткое замыкание на массу
♦ Обрыв проводки
♦ Предохранитель F 11 неисправен (блок предохранителей коммутационного блока в водоотводящем коробе)
♦ Вентиляционный клапан топливного бака неисправен

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI

Разъем [A]:

♦ Контакт 5

Соответствующие контакты на разъеме вентиляционного клапана топлив ного бака

Разъем [A]:

♦ Контакт 2

P0480

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Выходной каскад управления вентилятора 1

⚠ Внимание!

Опасность травмы!
При наличии данной ошибки возможно срабатывание вентилятора уже пр и включенном зажигании. При этом во избежание травм необходимо выполнять следую щие пункты:
- Осуществлять работы на вентиляторе только при выключенном зажиган ии!
- Устранить возможность непреднамеренного включения зажигания другим и лицами!

⚠ Внимание!

Опасность травмы!
В последующем руководстве в качестве метода проверки Вам будет пре дложено подключение другого вентилятора. При этом во избежание травм необх одимо выполнять следующие пункты:
- Установить новый вентилятор так, чтобы в него не смогли попасть д ругие предметы (одежда, инструмент, части тела, волосы и т.д.)
- Только после этого подключить разъем вентилятора!
- Поручить включение зажигания другому лицу
- Если диагностика завершена, выключить зажигание и снова отсоедини ть разъем от нового вентилятора

ⓘ Указание!

Диагностика следит за управляющим сигналом модуля вентилятора.
С помощью массового сигнала с широтно -импульсной модуляцией DFI посылает через данный кабель запрос на встроенный в модуль вентиляторов блок упра вления.
Подтверждение данного запроса проходит по тому же кабелю (обратное сообщение для блока управления DFI). Если ответное сообщение не приходит, вентил ятор переходит в аварийный режим работы.
Измерения на модуле вентилятора невозможно провести со стороны вхо да!

Условия диагностики

- После запуска двигателя прошло более 10 секунд

Возможные причины неисправности

- ♦ Обрыв проводки в цепи питания модуля вентилятора 1 (большой/справа)
- ♦ Обрыв проводки в цепи питания по массе модуля вентилятора 1 (большой/справа)
- ♦ Обрыв кабеля управления модуля вентилятора 1
- ♦ Короткое замыкание на массу управляющего кабеля модуля вентилятор а 1
- ♦ Короткое замыкание на плюс управляющего кабеля модуля вентилятора 1
- ♦ Блок управления модуля вентилятора 1 неисправен

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI
Разъем [B]:

♦ Контакт 28

Соответствующие контакты на разъеме вентилятора 1
Разъем [A]:

♦ Контакт 3
♦ Контакт 1
♦ Контакт 2
♦ Контакт 4

P0481

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Выходной каскад управления вентилятора 2

⚠ Внимание!

Опасность травмы!
При наличии данной ошибки возможно срабатывание вентилятора уже пр и включенном зажигании. При этом во избежание травм необходимо выполнять следующие пункты:

- Осуществлять работы на вентиляторе только при выключенном зажиган ии!
- Устранить возможность непреднамеренного включения зажигания други ми лицами!

⚠ Внимание!

Опасность травмы!
В последующем руководстве в качестве метода проверки Вам будет пре дложено подключение другого вентилятора. При этом во избежание травм необходимо выполнять следующие пункты:

- Установить новый вентилятор так, чтобы в него не смогли попасть др угие предметы (одежда, инструмент, части тела, волосы и т.д.)
- Только после этого подключить разъем вентилятора!
- Поручить включение зажигания другому лицу
- Если диагностика завершена, выключить зажигание и снова отсоедини ть разъем от нового вентилятора

ⓘ Указание!

Диагностика следит за управляющим сигналом модуля вентилятора.
С помощью массового сигнала с широтно -импульсной модуляцией DFI посылает через данный кабель запрос на встроенный в модуль вентиляторов блок упра вления. Подтверждение данного запроса проходит по тому же кабелю (обратное сообщение для блока управления DFI). Если ответное сообщение не приходит, вентил ятор переходит в аварийный режим работы.
Измерения на модуле вентилятора невозможно провести со стороны вхо да!

Условия диагностики

- После запуска двигателя прошло более 10 секунд

Возможные причины неисправности

- ♦ Обрыв проводки в цепи питания модуля вентилятора 2 (малый/слева)
- ♦ Короткое замыкание на массу управляющего кабеля модуля вентилятор а 2
- ♦ Короткое замыкание на плюс управляющего кабеля модуля вентилятора 2
- ♦ Блок управления модуля вентилятора 2 неисправен

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI
Разъем [B]:

♦ Контакт 30

Соответствующие контакты на разъеме вентилятора 2
Разъем [A]:

♦ Контакт 3
♦ Контакт 1
♦ Контакт 2
♦ Контакт 4

P0494

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Тяжелый ход вентилятора

⚠ Внимание!

Опасность травмы!
При включении климатической установки и/или при прогретом двигателе вентиляторы могут сработать в любой момент!

Условия диагностики

- После запуска двигателя прошло более 10 секунд
- Климатическая установка включена или
- температура двигателя > 93 °C

Возможные причины неисправности

- ♦ Электромагнитные помехи
- ♦ Вентилятор 2 (малый/слева), тяжелый ход
- ♦ Вентилятор 1 (большой/справа), тяжелый ход
- ♦ Тяжелый ход обоих вентиляторов

P0501

Диагностическая информация **- DME V6 DFI**

Отсутствует сигнал скорости автомобиля

Условия диагностики

- Напряжение АКБ 10 - 16 В
- Температура двигателя > 30 °C
- Частота вращения коленвала 1480 - 4520 об/мин
- Скорость движения > 20 км/ч
- Отключение подачи топлива в режиме принудительного холостого хода
- Педаль тормоза отпущена

Возможные причины неисправности

- ♦ Сигнал от блока управления PSM ошибочен или отсутствует
- ♦ Неисправность шины CAN

P0502

Диагностическая информация **- DME V6 DFI**

Отсутствует сигнал скорости автомобиля

Условия диагностики

- Напряжение АКБ 10 - 16 В
- Температура двигателя > 30 °C
- Частота вращения коленвала 1480 - 4520 об/мин
- Скорость движения > 20 км/ч
- Отключение подачи топлива в режиме принудительного холостого хода
- Педаль тормоза отпущена

Возможные причины неисправности

- ♦ Сигнал от блока управления PSM ошибочен или отсутствует
- ♦ Неисправность шины CAN

P0503

Диагностическая информация **- DME V6 DFI**

Отсутствует сигнал скорости автомобиля

Условия диагностики

- Напряжение АКБ 10 - 16 В
- Температура двигателя > 30 °C
- Частота вращения коленвала 1480 - 4520 об/мин
- Скорость движения > 20 км/ч
- Отключение подачи топлива в режиме принудительного холостого хода
- Педаль тормоза отпущена

Возможные причины неисправности

♦ Сигнал от блока управления PSM ошибочен или отсутствует
♦ Неисправность шины CAN

P0506

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Регулирование холостого хода

Условия диагностики

- Двигатель работает
- Автомобиль неподвижен
- Двигатель без нагрузки
- Температура двигателя выше 60 °C
- Датчик температуры впускного воздуха выше -9,8 °C
- Нет вентиляции топливного бака/диагностики системы вентиляции топ ливного бака
- Диагностика вторичного воздуха отсутствует
- Поправочный высотный коэффициент > 0,75 (высота ниже 2450 м)
- Нет ошибок сигнала скорости, потенциометра дроссельной заслонки, температуры двигателя, температуры впускного воздуха, вентиляционного клапана топливного бака/системы вентиляции топливного бака

Возможные причины неисправности

♦ Модуль дроссельной заслонки неисправен

P0507

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Регулирование холостого хода

Условия диагностики

● Двигатель работает
● Автомобиль неподвижен
● Двигатель без нагрузки
● Температура двигателя выше 60 °C
● Датчик температуры впускного воздуха выше -9,8 °C
● Нет вентиляции топливного бака/диагностики системы вентиляции топ ливного бака
● Диагностика вторичного воздуха отсутствует
● Поправочный высотный коэффициент > 0,75 (высота ниже 2450 м)
● Нет ошибок сигнала скорости, потенциометра дроссельной заслонки, температуры двигателя, температуры впускного воздуха, вентиляционного клапана топливного бака/системы вентиляции топливного бака

Возможные причины неисправности

♦ Впускная система негерметична
♦ Система вентиляции картера негерметична
♦ Модуль дроссельной заслонки неисправен

P050A

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Регулирование холостого хода после холодного пуска

ⓘ УКАЗАНИЕ

Неисправность >>система регулирования XX<< распознается, если DFI не может регулировать заданную частоту вращения XX в течение определенного времени.

Условия диагностики

- Холостой ход двигателя
- Фаза прогрева катализатора

Возможные причины неисправности

Вид неисправности - за пределами диапазона

♦ Подсос воздуха за дроссельной заслонкой

Вид неисправности - ниже нормы

♦ Воздушный фильтр засорен/замерз
♦ Воздуховод между воздушным фильтром и дроссельной заслонкой засорен
♦ Тяжелый ход навесного оборудования
♦ Выпускная система засорена

P050D

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Регулирование холостого хода после холодного пуска

ⓘ УКАЗАНИЕ

Неисправность >>система регулирования XX<< распознается, если DFI не может регулировать заданную частоту вращения XX в течение определенного времени.

Условия диагностики

- Холостой ход двигателя
- Фаза прогрева катализатора

Возможные причины неисправности

Вид неисправности - за пределами диапазона

♦ Подсос воздуха за дроссельной заслонкой

Вид неисправности - ниже нормы

♦ Воздушный фильтр засорен/замерз
♦ Воздуховод между воздушным фильтром и дроссельной заслонкой засорен
♦ Тяжелый ход навесного оборудования
♦ Выпускная система засорена

P0513

Диагностическая информация - DME V6 DFI

Иммобилайзер, разблокировка

Условия диагностики

- Напряжение АКБ 10 - 16 В
- Зажигание включено

Возможные причины неисправности

- ♦ Блок управления DFI не адаптирован
- ♦ Неправильный блок управления DFI
- ♦ Блок управления DFI неисправен
- ♦ Блок управления KESSY неисправен

P0560

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Электропитание

ⓘ УКАЗАНИЕ

♦ Неисправность P 0560 сохраняется, если более чем через 3 минуты после окончания запуска двигателя распознается неправдоподобное значение напряжени я питания.
♦ Неисправность P 0562 сохраняется, если более чем через 3 минуты после окончания запуска двигателя распознается значение напряжения питания ниже 10 В.
♦ Неисправность P 0563 сохраняется, если более чем через 3 минуты после окончания запуска двигателя распознается значение напряжения питания выше 17,04 В.

Условия диагностики

- Скорость движения > 5 км/ч
- Нет неисправности >скорость автомобиля<
- Время с окончания запуска двигателя > 60 секунд

Возможные причины неисправности

♦ Нарушение функции блока управления бортовой сети
♦ Переходные сопротивления в кабелях
♦ АКБ неисправна
♦ Генератор с регулятором неисправны

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI

Разъем [B]:

♦ Контакт 92
♦ Контакт 69

P0562

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Электропитание

ⓘ УКАЗАНИЕ

♦ Неисправность P 0560 сохраняется, если более чем через 3 минуты после окончания запуска двигателя распознается неправдоподобное значение напряжени я питания.
♦ Неисправность P 0562 сохраняется, если более чем через 3 минуты после окончания запуска двигателя распознается значение напряжения питания ниже 10 В.
♦ Неисправность P 0563 сохраняется, если более чем через 3 минуты после окончания запуска двигателя распознается значение напряжения питания выше 17,04 В.

Условия диагностики

- Скорость движения > 5 км/ч
- Нет неисправности >скорость автомобиля<
- Время с окончания запуска двигателя > 60 секунд

Возможные причины неисправности

♦ Нарушение функции блока управления бортовой сети
♦ Переходные сопротивления в кабелях
♦ АКБ неисправна
♦ Генератор с регулятором неисправны

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI

Разъем [B]:

♦ Контакт 92
♦ Контакт 69

P0563

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Электропитание

ⓘ УКАЗАНИЕ

♦ Неисправность P 0560 сохраняется, если более чем через 3 минуты после окончания запуска двигателя распознается неправдоподобное значение напряжени я питания.
♦ Неисправность P 0562 сохраняется, если более чем через 3 минуты после окончания запуска двигателя распознается значение напряжения питания ниже 10 В.
♦ Неисправность P 0563 сохраняется, если более чем через 3 минуты после окончания запуска двигателя распознается значение напряжения питания выше 17,04 В.

Условия диагностики

- Скорость движения > 5 км/ч
- Нет неисправности >скорость автомобиля<
- Время с окончания запуска двигателя > 60 секунд

Возможные причины неисправности

♦ Нарушение функции блока управления бортовой сети
♦ Переходные сопротивления в кабелях
♦ АКБ неисправна
♦ Генератор с регулятором неисправны

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI

Разъем [B]:

♦ Контакт 92
♦ Контакт 69

P0564

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Рычаг управления круиз-контроля

ⓘ УКАЗАНИЕ

♦ Сигналы от модуля переключателей рулевой колонки по шине CAN Прив од передаются на блок управления DME (DFI).
♦ Код неисправности сохраняется в блоке управления DME (DFI), если модуль подрулевых переключателей обнаружил внутреннюю неисправность.
♦ Круиз -контроль не работает.

ⓘ УКАЗАНИЕ

Кабель блока управления DME, разъем B, контакт 18 и разъем A, контакт 5 модуля подрулевых переключателей проходят через разъемное соединение KE 5, контакт 3

Условия диагностики

● Напряжение АКБ 10 - 16 В
● Зажигание включено

Возможные причины неисправности

♦ Обрыв сигнального кабеля
♦ Короткое замыкание сигнального кабеля на массу
♦ Короткое замыкание сигнального кабеля на плюс
♦ Модуль подрулевых переключателей неисправен

Соответствующие контакты на разъеме B блока управления DFI

♦ Контакт 18

Соответствующие контакты на разъеме A модуля подрулевых переключателей

♦ Контакт 5

P0571

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Датчик сигнала торможения

ⓘ УКАЗАНИЕ

♦ Диагностика проверяет достоверность сигналов от выключателя стоп -сигнала. Если состояние <педаль тормоза нажата> или <педаль тормоза не нажата> н е распознается однозначно, то регистрируется неисправность.
♦ Выключатели находятся в главном тормозном цилиндре.
♦ За анализ его сигналов отвечает блок управления PSM.

Условия диагностики

- Зажигание вкл.
- Напряжение АКБ 10 - 16 В

Возможные причины неисправности

♦ Запись о неисправности регистрируется в блоке управления PSM, см. в памяти неисправностей блока PSM

P0601

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Бл.управ.DME неисправ.

Условия диагностики

● После запуска двигателя прошло более 10 секунд

Возможные причины неисправности

♦ Блок управления DFI неисправен (манипуляции с блоком данных DFI)
♦ Ошибка контрольной суммы из -за манипуляции с данными

P0603

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Бл.управ.DME неисправ.

Условия диагностики

● После запуска двигателя прошло более 10 секунд

Возможные причины неисправности

♦ Блок управления DFI неисправен (манипуляции с блоком данных DFI)
♦ Ошибка контрольной суммы из -за манипуляции с данными

P0604

Diagnoseinformationen - DME V6 DFI

Блок управл. неисправен: RAM

Условия диагностики

- Зажигание вкл.

Возможные причины неисправности

♦ Блок управления DFI неисправен

P0605

Diagnoseinformationen - DME V6 DFI

Блок управл. неисправен: RAM

Условия диагностики

● Зажигание вкл.

Возможные причины неисправности

♦ Блок управления DFI неисправен

P0606

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Бл.управ.DME неисправ.

Условия диагностики

- Напряжение АКБ 10 - 16 В
- Зажигание включено

Возможные причины неисправности

♦ Блок управления DFI неисправен

P0607

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Бл.управ.DME неисправ.

Условия диагностики

● После запуска двигателя прошло более 10 секунд

Возможные причины неисправности

♦ Блок управления DFI неисправен (манипуляции с блоком данных DFI)
♦ Ошибка контрольной суммы из -за манипуляции с данными

P0627

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Выходной каскад реле топливного насоса 1 (лев.)

ⓘ УКАЗАНИЕ

Зарегистрированные неисправности (лямбда -регулирование, диапазон >FRAO< и >FRAU <) могут быть следствием недостаточной подачи топлива при полной з агрузке в режиме работы одного насоса!

Условия диагностики

- Напряжение АКБ > 10 В
- В топливном баке 15 ... 60 л
- Время работы двигателя > 10 секунд

Возможные причины неисправности

♦ Короткое замыкание на плюс
♦ Короткое замыкание на массу
♦ Обрыв проводки
♦ Предохранитель FE 14 неисправен (блок предохранителей коммутационного блока в водоотводящем коробе)
♦ Реле топливного насоса неисправно

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI
Разъем [B]:

♦ Контакт 9

Соответствующие контакты на разъеме реле топливного насоса

♦ Контакт 85

P0628

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Выходной каскад реле топливного насоса 1 (лев.)

ⓘ УКАЗАНИЕ

Зарегистрированные неисправности (лямбда -регулирование, диапазон >FRAO< и >FRAU <) могут быть следствием недостаточной подачи топлива при полной з агрузке в режиме работы одного насоса!

Условия диагностики

- Напряжение АКБ > 10 В
- В топливном баке 15 ... 60 л
- Время работы двигателя > 10 секунд

Возможные причины неисправности

♦ Короткое замыкание на плюс
♦ Короткое замыкание на массу
♦ Обрыв проводки
♦ Предохранитель FE 14 неисправен (блок предохранителей коммутационного блока в водоотводящем коробе)
♦ Реле топливного насоса неисправно

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI
Разъем [B]:

♦ Контакт 9

Соответствующие контакты на разъеме реле топливного насоса

♦ Контакт 85

P0629

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Выходной каскад реле топливного насоса 1 (лев.)

ⓘ УКАЗАНИЕ

Зарегистрированные неисправности (лямбда -регулирование, диапазон >FRAO< и >FRAU <) могут быть следствием недостаточной подачи топлива при полной з агрузке в режиме работы одного насоса!

Условия диагностики

- Напряжение АКБ > 10 В
- В топливном баке 15 ... 60 л
- Время работы двигателя > 10 секунд

Возможные причины неисправности

♦ Короткое замыкание на плюс
♦ Короткое замыкание на массу
♦ Обрыв проводки
♦ Предохранитель FE 14 неисправен (блок предохранителей коммутационного блока в водоотводящем коробе)
♦ Реле топливного насоса неисправно

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI
Разъем [B]:

♦ Контакт 9

Соответствующие контакты на разъеме реле топливного насоса

♦ Контакт 85

P062B

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Бл.управ.DME неисправ.

Условия диагностики

● После запуска двигателя прошло более 10 секунд

Возможные причины неисправности

♦ Блок управления DFI неисправен (манипуляции с блоком данных DFI)
♦ Ошибка контрольной суммы из -за манипуляции с данными

P0638

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Регулировочный модуль дроссельной заслонки - проверка пружин

Условия диагностики

- Зажигание вкл. (примерно 30 секунд)
- Автомобиль в неподвижном состоянии
- Двигатель не работает
- Температура двигателя от 5 до 100 °C
- Температура впускного воздуха выше 5 °C
- Напряжение АКБ выше 10 В
- Значение педали ниже 0,8 %

Возможные причины неисправности

♦ Модуль дроссельной заслонки неисправен

P0641

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Напряжение на датчике 1

ⓘУКАЗАНИЕ

Ошибка распознается , если:

- Напряжение ниже 4,7 В (P0642)

или

- выше 5,3 В (P0643)

Условия диагностики

- Время работы двигателя > 5 секунд

Возможные причины неисправности

♦ Короткое замыкание на плюс или массу в кабелях или подключенных ко мпонентах

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI

Разъем [A]:

♦ Контакт 37
♦ Контакт 26

Разъем [B]

♦ Контакт 58

P0642

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Напряжение на датчике 1

ⓘУКАЗАНИЕ

Ошибка распознается , если:

- Напряжение ниже 4,7 В (P0642)

или

- выше 5,3 В (P0643)

Условия диагностики

- Время работы двигателя > 5 секунд

Возможные причины неисправности

♦ Короткое замыкание на плюс или массу в кабелях или подключенных ко мпонентах

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI

Разъем [A]:

♦ Контакт 37
♦ Контакт 26

Разъем [B]

♦ Контакт 58

P0643

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Напряжение на датчике 1

ⓘУКАЗАНИЕ

Ошибка распознается , если:

- Напряжение ниже 4,7 В (P0642)

или

- выше 5,3 В (P0643)

Условия диагностики

- Время работы двигателя > 5 секунд

Возможные причины неисправности

♦ Короткое замыкание на плюс или массу в кабелях или подключенных ко мпонентах

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI

Разъем [A]:

♦ Контакт 37
♦ Контакт 26

Разъем [B]

♦ Контакт 58

P0651

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Напряжение на датчике 2

ⓘУКАЗАНИЕ

Ошибка распознается , если:

- напряжение ниже 4,7 В (P0652)

или

- выше 5,3 В (P0653)

Условия диагностики

- Время работы двигателя > 5 секунд

Возможные причины неисправности

♦ Короткое замыкание на плюс или массу в кабелях или подключенных ко мпонентах

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI
Разъем [A]:

♦ Контакт 37
♦ Контакт 26

Разъем [B]

♦ Контакт 58

P0652

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Напряжение на датчике 2

ⓘУКАЗАНИЕ

Ошибка распознается , если:

- напряжение ниже 4,7 В (P0652)

или

- выше 5,3 В (P0653)

Условия диагностики

- Время работы двигателя > 5 секунд

Возможные причины неисправности

♦ Короткое замыкание на плюс или массу в кабелях или подключенных ко мпонентах

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI
Разъем [A]:

♦ Контакт 37
♦ Контакт 26

Разъем [B]

♦ Контакт 58

P0653

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Напряжение на датчике 2

ⓘУКАЗАНИЕ

Ошибка распознается , если:

- напряжение ниже 4,7 В (P0652)

или

- выше 5,3 В (P0653)

Условия диагностики

- Время работы двигателя > 5 секунд

Возможные причины неисправности

♦ Короткое замыкание на плюс или массу в кабелях или подключенных ко мпонентах

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI
Разъем [A]:

♦ Контакт 37
♦ Контакт 26

Разъем [B]

♦ Контакт 58

P0660

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Выходной каскад системы изменения геометрии впуск. коллектора

Условия диагностики

- Напряжение АКБ > 10 В
- После запуска двигателя прошло > 10 секунд
- Должна быть задействована система изменения геометрии впускного к оллектора (пробная поездка с кратковременным повышением частоты вращения кол енвала > 4500 об/мин)

Возможные причины неисправности

♦ Короткое замыкание на плюс
♦ Короткое замыкание на массу
♦ Обрыв проводки
♦ Предохранитель F 9 неисправен (блок предохранителей коммутационного блока в водоотводящем коробе)
♦ Электромагнитный клапан изменения геометрии впускного коллектора неисправен

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI
Разъем [A]:

♦ Контакт 6

Соответствующие контакты на разъеме клапана вторичного воздуха
Разъем [A]:

♦ Контакт 2

P0661

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Выходной каскад системы изменения геометрии впуск. коллектора

Условия диагностики

- Напряжение АКБ > 10 В
- После запуска двигателя прошло > 10 секунд
- Должна быть задействована система изменения геометрии впускного к оллектора (пробная поездка с кратковременным повышением частоты вращения кол енвала > 4500 об/мин)

Возможные причины неисправности

♦ Короткое замыкание на плюс
♦ Короткое замыкание на массу
♦ Обрыв проводки
♦ Предохранитель F 9 неисправен (блок предохранителей коммутационного блока в водоотводящем коробе)
♦ Электромагнитный клапан изменения геометрии впускного коллектора неисправен

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI
Разъем [A]:

♦ Контакт 6

Соответствующие контакты на разъеме клапана вторичного воздуха
Разъем [A]:

♦ Контакт 2

P0662

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Выходной каскад системы изменения геометрии впуск. коллектора

Условия диагностики

- Напряжение АКБ > 10 В
- После запуска двигателя прошло > 10 секунд
- Должна быть задействована система изменения геометрии впускного к оллектора (пробная поездка с кратковременным повышением частоты вращения кол енвала > 4500 об/мин)

Возможные причины неисправности

♦ Короткое замыкание на плюс
♦ Короткое замыкание на массу
♦ Обрыв проводки
♦ Предохранитель F 9 неисправен (блок предохранителей коммутационного блока в водоотводящем коробе)
♦ Электромагнитный клапан изменения геометрии впускного коллектора неисправен

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI
Разъем [A]:

♦ Контакт 6

Соответствующие контакты на разъеме клапана вторичного воздуха
Разъем [A]:

♦ Контакт 2

P0685

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Главное реле

Условия диагностики

● Зажигание вкл.

Возможные причины неисправности

♦ Обрыв цепи
♦ Короткое замыкание на массу
♦ Короткое замыкание на плюс
♦ Предохранитель F 15 в коммутационном блоке в водоотводящем коробе неисправен
♦ Главное реле DFI неисправно

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI
Разъем [B]:

♦ Контакт 69

Соответствующие контакты на разъеме главного реле DFI

♦ 85 сигнал, масса
♦ 86 электропитание

P0686

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Главное реле

Условия диагностики

● Зажигание вкл.

Возможные причины неисправности

♦ Обрыв цепи
♦ Короткое замыкание на массу
♦ Короткое замыкание на плюс
♦ Предохранитель F 15 в коммутационном блоке в водоотводящем коробе неисправен
♦ Главное реле DFI неисправно

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI
Разъем [B]:

♦ Контакт 69

Соответствующие контакты на разъеме главного реле DFI

♦ 85 сигнал, масса
♦ 86 электропитание

P0687

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Главное реле

Условия диагностики

● Зажигание вкл.

Возможные причины неисправности

♦ Обрыв цепи
♦ Короткое замыкание на массу
♦ Короткое замыкание на плюс
♦ Предохранитель F 15 в коммутационном блоке в водоотводящем коробе неисправен
♦ Главное реле DFI неисправно

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI
Разъем [B]:

♦ Контакт 69

Соответствующие контакты на разъеме главного реле DFI

♦ 85 сигнал, масса
♦ 86 электропитание

P0697

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Напряжение на датчике 3

ⓘУКАЗАНИЕ

Ошибка распознается , если:

- напряжение ниже 4,7 В (P0698)

или

- выше 5,3 В (P0699)

Условия диагностики

- Время работы двигателя > 5 секунд

Возможные причины неисправности

♦ Короткое замыкание на плюс или массу в кабелях или подключенных ко мпонентах

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI

Разъем [A]:

♦ Контакт 37
♦ Контакт 26

Разъем [B]

♦ Контакт 58

P0698

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Напряжение на датчике 3

ⓘУКАЗАНИЕ

Ошибка распознается , если:

- напряжение ниже 4,7 В (P0698)

или

- выше 5,3 В (P0699)

Условия диагностики

- Время работы двигателя > 5 секунд

Возможные причины неисправности

♦ Короткое замыкание на плюс или массу в кабелях или подключенных ко мпонентах

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI

Разъем [A]:

♦ Контакт 37
♦ Контакт 26

Разъем [B]

♦ Контакт 58

P0699

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Напряжение на датчике 3

ⓘУКАЗАНИЕ

Ошибка распознается , если:

- напряжение ниже 4,7 В (P0698)

или

- выше 5,3 В (P0699)

Условия диагностики

- Время работы двигателя > 5 секунд

Возможные причины неисправности

♦ Короткое замыкание на плюс или массу в кабелях или подключенных ко мпонентах

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI

Разъем [A]:

♦ Контакт 37
♦ Контакт 26

Разъем [B]

♦ Контакт 58

P0700

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Неисправность КП

ⓘ УКАЗАНИЕ

Информация поступает по шине CAN. Блок управления DFI задействовал лампу Check Engine >>по запросу блока управления Tiptronic<<.

Условия диагностики

- Напряжение АКБ 10 - 16 В
- Двигатель работает

Возможные причины неисправности

♦ В блоке управления Tiptronic сохранена ошибка, вызванная неисправн остью КП (Смотри ⓘ)

ⓘ ИНФОРМАЦИЯ

Из-за различных стратегий устранения неисправностей в блоках управлен ия двигателя и коробки передач может возникнуть такая ситуация, при которой перво начальная неисправность в коробке передач отсутствует в памяти неисправносте й коробки передач (устранена), но по -прежнему присутствует в блоке управления двигателя (P0700) (пока не устранена).

P0830

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Датчик сцепления

⚠ ВНИМАНИЕ

При демонтаже выключатель сцепления повреждается!

♦ При демонтаже выключателя его следует заменять.

♦ Повторный монтаж недопустим.

ⓘ УКАЗАНИЕ

Функция диагностики контролирует наличие сигнала от датчика сцепле ния при переключении передач. При определенном количестве переключений пер едач без распознавания сигнала от датчика сцепления регистрируется неисправ ность!

ⓘ УКАЗАНИЕ

Неисправность распознается блоком управления DFI и передается на C AN!

Условия диагностики

- Напряжение АКБ 10 - 16 В
- Обычная поездка с большим количеством переключений передач

Возможные причины неисправности

♦ Автомобиль движется без нажатия педали сцепления
♦ Обрыв питания датчика сцепления
♦ Датчик сцепления неисправен
♦ Обрыв управляющего кабеля

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI
Разъем [B]:

♦ Контакт 41

Соответствующие контакты на разъеме датчика сцепления
Разъем [A]:

♦ Контакт 3

P1021

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Количество топлива под высоким давлением

ⓘ УКАЗАНИЕ

Система диагностики распознает отклонение номинальных/фактических значений в системе регулирования количества топлива под высоким давлением.

Условия диагностики

- Напряжение АКБ > 9 В
- Запуск двигателя распознан > 5 сек.
- Температура двигателя - 10 °C ... + 100 °C
- Езда в различных диапазонах нагрузок/частот вращения коленвала

Возможные причины неисправности

♦ Клапан регулировки количества подачи неисправен (в ТНВД)

P1090

Диагностическая информация - DME V6 DFI

HFM: электрическая неисправность

Условия диагностики

- Напряжение АКБ > 7,5 В
- Частота вращения коленвала двигателя < 2000 об/мин
- Положение дроссельной заслонки < 10 %
- ок. 20 минут пробной поездки со сменой условий нагрузки

Возможные причины неисправности

- Обрыв в цепи электропитания
- Короткое замыкание на массу в цепи электропитания
- Короткое замыкание на плюс в цепи электропитания
- Обрыв сигнального кабеля
- Короткое замыкание на массу в сигнальном кабеле
- Короткое замыкание на плюс в сигнальном кабеле
- Термоанемометрический расходомер воздуха неисправен

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DME

Разъем [B]:

- Контакт 85
- Контакт 58
- Контакт 64

Соответствующие контакты на разъеме термоанемометрического расходомера воздуха

- Контакт 3 масса
- Контакт 4, питание 5 В
- Контакт 5, сигнал

P1091

Диагностическая информация - DME V6 DFI

HFM: электрическая неисправность

Условия диагностики

- Напряжение АКБ > 7,5 В
- Частота вращения коленвала двигателя < 2000 об/мин
- Положение дроссельной заслонки < 10 %
- ок. 20 минут пробной поездки со сменой условий нагрузки

Возможные причины неисправности

- ♦ Обрыв в цепи электропитания
- ♦ Короткое замыкание на массу в цепи электропитания
- ♦ Короткое замыкание на плюс в цепи электропитания
- ♦ Обрыв сигнального кабеля
- ♦ Короткое замыкание на массу в сигнальном кабеле
- ♦ Короткое замыкание на плюс в сигнальном кабеле
- ♦ Термоанемометрический расходомер воздуха неисправен

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DME

Разъем [B]:

- ♦ Контакт 85
- ♦ Контакт 58
- ♦ Контакт 64

Соответствующие контакты на разъеме термоанемометрического расходомера воздуха

- ♦ Контакт 3 масса
- ♦ Контакт 4, питание 5 В
- ♦ Контакт 5, сигнал

P1095

Диагностическая информация - DME V6 DFI

Недостоверный сигнал массы воздуха перед дроссельной заслонкой

ⓘ УКАЗАНИЕ

При данном коде неисправности контролируется впускная система межд у термоанемометрическими расходомерами воздуха (1 и 2) и дроссельной заслонкой .

ⓘ УКАЗАНИЕ

По сигналам потенциометра дроссельной заслонки , датчика частоты вращения коленвала , датчика температуры впускного воздуха и датчика атмосферного давле ния рассчитывается масса воздуха и сравнивается со значением , измеренным расходомером воздуха .

ⓘ УКАЗАНИЕ

Ошибка не может быть отнесена к конкретному расходомеру . Поэтому необходимо путем замены расходомеров выяснить , какой расходомер привел к появлению ошибки .

Условия диагностики

- Напряжение АКБ 11 - 16 В
- Двигатель работает
- Нет записи о электрической неисправности расходомера воздуха
- Нет записи о неисправности модуля дроссельной заслонки
- Нет неисправности датчика атмосферного давления
- Нет неисправности датчика температуры впускного воздуха
- Нет неисправности датчика частоты вращения

Возможные причины неисправности

♦ Термоанемометрический расходомер воздуха неисправен (сдвиг параме трической кривой)
(Номинальное напряжение при выключенном двигателе и включенном зажигании = 0,9 ... 1,1 В)
♦ Засорение воздушных фильтров
♦ Негерметичность между термоанемометрическим расходомером воздуха и модулем дроссельной заслонки
♦ Дроссельная заслонка имеет тяжелый ход или заблокирована

P1096

Диагностическая информация - DME V6 DFI

Недостоверный сигнал массы воздуха перед дроссельной заслонкой

ⓘ УКАЗАНИЕ

При данном коде неисправности контролируется впускная система межд у термоанемометрическими расходомерами воздуха (1 и 2) и дроссельной заслонкой .

ⓘ УКАЗАНИЕ

По сигналам потенциометра дроссельной заслонки , датчика частоты вращения коленвала , датчика температуры впускного воздуха и датчика атмосферного давле ния рассчитывается масса воздуха и сравнивается со значением , измеренным расходомером воздуха .

ⓘ УКАЗАНИЕ

Ошибка не может быть отнесена к конкретному расходомеру . Поэтому необходимо путем замены расходомеров выяснить , какой расходомер привел к появлению ошибки .

Условия диагностики

- Напряжение АКБ 10 - 16 В
- Двигатель работает
- Нет записи о электрической неисправности расходомера воздуха
- Нет записи о неисправности модуля дроссельной заслонки
- Нет неисправности датчика атмосферного давления
- Нет неисправности датчика температуры впускного воздуха
- Нет неисправности датчика частоты вращения

Возможные причины неисправности

♦ Термоанемометрический расходомер воздуха неисправен (сдвиг параме трической кривой)
(Номинальное напряжение при выключенном двигателе и включенном зажигании = 0,9 ... 1,1 В)

P1097

Диагностическая информация - DME V6 DFI

Недостоверный сигнал массы воздуха перед дроссельной заслонкой (HFM 1)

ⓘ УКАЗАНИЕ

При данном коде неисправности контролируется впускная система межд у термоанемометрическим расходомером воздуха и дроссельной заслонкой .

ⓘ УКАЗАНИЕ

По сигналам потенциометра дроссельной заслонки , датчика частоты вращения коленвала , датчика температуры впускного воздуха и датчика атмосферного давле ния рассчитывается масса воздуха и сравнивается со значением , измеренным расходомером воздуха 1.

Условия диагностики

- Напряжение АКБ 10 - 16 В
- Двигатель работает
- Нет записи о электрической неисправности расходомера воздуха 1
- Нет записи о неисправности модуля дроссельной заслонки
- Нет неисправности датчика атмосферного давления
- Нет неисправности датчика температуры впускного воздуха
- Нет неисправности датчика частоты вращения

Возможные причины неисправности

♦ Термоанемометрический расходомер воздуха 1 неисправен (сдвиг параметрической кривой)
(Номинальное напряжение при выключенном двигателе и включенном зажигании = 0,9 ... 1,1 В)
♦ Засорение воздушных фильтров
♦ Негерметичность между термоанемометрическим расходомером воздуха 1 и модулем дроссельной заслонки

P1098

Диагностическая информация - DME V6 DFI

Недостоверный сигнал массы воздуха перед дроссельной заслонкой (HFM 1)

ⓘ УКАЗАНИЕ

При данном коде неисправности контролируется впускная система межд у термоанемометрическим расходомером воздуха и дроссельной заслонкой .

ⓘ УКАЗАНИЕ

По сигналам потенциометра дроссельной заслонки , датчика частоты вращения коленвала , датчика температуры впускного воздуха и датчика атмосферного давле ния рассчитывается масса воздуха и сравнивается со значением , измеренным расходомером воздуха 1.

Условия диагностики

- Напряжение АКБ 10 - 16 В
- Двигатель работает
- Нет записи о электрической неисправности расходомера воздуха 1
- Нет записи о неисправности модуля дроссельной заслонки
- Нет неисправности датчика атмосферного давления
- Нет неисправности датчика температуры впускного воздуха
- Нет неисправности датчика частоты вращения

Возможные причины неисправности

♦ Термоанемометрический расходомер воздуха 1 неисправен (сдвиг параметрической кривой)
(Номинальное напряжение при выключенном двигателе и включенном зажигании = 0,9 ... 1,1 В)

P1175

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Температура воздуха на впуске зависает

ⓘ УКАЗАНИЕ

♦ Датчик температуры впускного воздуха встроен в термоанемометрически й пленочный расходомер воздуха.
♦ Запрещается снимать термоанемометрический пленочный расходомер во здуха отдельно, его нужно менять вместе с трубой.

ⓘ УКАЗАНИЕ

Диагностика сравнивает температуру впускного воздуха с температуро й двигателя при длительной стоянке автомобиля. Данные значения при повторном запус ке двигателя должны быть примерно равны.

Условия диагностики

- Напряжение АКБ 10 - 16 В
- Температура запуска двигателя -35 - +50°C
- Температура при выключении двигателя выше 70°C
- Нет записей о неисправности датчика температуры двигателя

Возможные причины неисправности

♦ Датчик температуры впускного воздуха неисправен (короткое замыкан ие или переходные сопротивления)

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI

Разъем [B]:

♦ Контакт 13

Соответствующие контакты на разъеме термоанемометрического пленочного расходомера воздуха (атмосферный двигатель)

♦ Контакт 1

P1180

Диагностическая информация - **DME V6 DFI**

Выходной каскад нагревательного элемента системы вентиляции картера

ⓘ УКАЗАНИЕ

Диагностика проводки в блоке управления DFI осуществляется , если обогрев системы вентиляции картера выключен (т.е. на 3 градуса выше температуры наружного воздуха)!

ⓘ УКАЗАНИЕ

Задействование нагревательного элемента системы вентиляции картера осуществляется постоянно , если присутствует ошибка определения температуры воздуха !

Условия диагностики

- Напряжение АКБ 10 - 16 В
- После запуска двигателя прошло более 1 секунд

Возможные причины неисправности

♦ Короткое замыкание на плюс
♦ Короткое замыкание на массу
♦ Обрыв проводки
♦ Предохранитель FE 50 неисправен (блок предохранителей, передняя панель, слева)
♦ Нагревательный элемент системы вентиляции картера неисправен

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI
Разъем [A]

♦ Контакт 49

Соответствующие контакты на разъеме нагревательного элемента систе мы вентиляции картера

♦ Контакт 2

P1181

Диагностическая информация - **DME V6 DFI**

Выходной каскад нагревательного элемента системы вентиляции картера

ⓘ УКАЗАНИЕ

Диагностика проводки в блоке управления DFI осуществляется , если обогрев системы вентиляции картера выключен (т.е. на 3 градуса выше температуры наружного воздуха)!

ⓘ УКАЗАНИЕ

Задействование нагревательного элемента системы вентиляции картера осуществляется постоянно , если присутствует ошибка определения температуры воздуха !

Условия диагностики

- Напряжение АКБ 10 - 16 В
- После запуска двигателя прошло более 1 секунд

Возможные причины неисправности

♦ Короткое замыкание на плюс
♦ Короткое замыкание на массу
♦ Обрыв проводки
♦ Предохранитель FE 50 неисправен (блок предохранителей, передняя панель, слева)
♦ Нагревательный элемент системы вентиляции картера неисправен

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI
Разъем [A]

♦ Контакт 49

Соответствующие контакты на разъеме нагревательного элемента систе мы вентиляции картера

♦ Контакт 2

P1182

Диагностическая информация - **DME V6 DFI**

Выходной каскад нагревательного элемента системы вентиляции картера

ⓘ УКАЗАНИЕ

Диагностика проводки в блоке управления DFI осуществляется , если обогрев системы вентиляции картера выключен (т.е. на 3 градуса выше температуры наружного воздуха)!

ⓘ УКАЗАНИЕ

Задействование нагревательного элемента системы вентиляции картера осуществляется постоянно , если присутствует ошибка определения температуры воздуха !

Условия диагностики

- Напряжение АКБ 10 - 16 В
- После запуска двигателя прошло более 1 секунд

Возможные причины неисправности

♦ Короткое замыкание на плюс
♦ Короткое замыкание на массу
♦ Обрыв проводки
♦ Предохранитель FE 50 неисправен (блок предохранителей, передняя панель, слева)
♦ Нагревательный элемент системы вентиляции картера неисправен

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI
Разъем [A]

♦ Контакт 49

Соответствующие контакты на разъеме нагревательного элемента систе мы вентиляции картера

♦ Контакт 2

P12A1

Диагностическая информация - **DME V6 DFI**

Недостоверное высокое давление топлива
● МГ от 2008 до 2014

Условия диагностики
● Напряжение АКБ 10...16 В
● Запуск двигателя распознан > 5 секунд
● Коды неисправности P 0193 или P 0192 отсутствуют

Возможные причины неисправности
♦ Отклонение топливовоздушной смеси
ИЛИ
♦ Колебания высокого давления топлива
► Проверьте:
♦ Подсос воздуха (впускной коллектор, вакуумная система, маслоотделитель, клапан вентиляции топливного бака и т.д.)
♦ Расходомер воздуха (HFM)
♦ Датчик высокого давления топлива (сравнение фактического значения **B070** с манометром)
♦ Контур низкого давления топлива (подаваемое количество/напор)
♦ Предохранительный клапан (топливная рампа высокого давления)
♦ Топливный насос высокого давления (сравнение заданного и фактического значения)
♦ Форсунки (закоксованы/засорены)
♦ Впускные и выпускные клапаны (сильная закоксованность)
♦ Фазы газораспределения распредвалов

Условия регистрации неисправности
● В случае отклонения фактического значения регулирования высокого давления топлива от заданного значения регистрируется возможная неисправность.
● Теперь требуется определить, правильные ли значения передает датчик высокого давления; для этого оценивается значение адаптации топливовоздушной смеси:
⇒ Если это значение адаптации близко к 0, регистрируется код неисправности P 008700 или P 008800, т.е. датчик высокого давления топлива передает правильные значения.
⇒ Если значение адаптации существенно отклоняется, регистрируется код неисправности P 12A100 или P 12A200.
ⓘ Значительное отклонение значения адаптации смеси необязательно ведет к регистрации неисправности для адаптации смеси, так как решающее значение при этом имеет другое предельное значение неисправности.

P12A2

Диагностическая информация - **DME V6 DFI**

Недостоверное высокое давление топлива
● МГ от 2008 до 2014

Условия диагностики
● Напряжение АКБ 10...16 В
● Запуск двигателя распознан > 5 секунд
● Коды неисправности P 0193 или P 0192 отсутствуют

Возможные причины неисправности
♦ Отклонение топливовоздушной смеси
ИЛИ
♦ Колебания высокого давления топлива
► Проверьте:
♦ Подсос воздуха (впускной коллектор, вакуумная система, маслоотделитель, клапан вентиляции топливного бака и т.д.)
♦ Расходомер воздуха (HFM)
♦ Датчик высокого давления топлива (сравнение фактического значения **B070** с манометром)
♦ Контур низкого давления топлива (подаваемое количество/напор)
♦ Предохранительный клапан (топливная рампа высокого давления)
♦ Топливный насос высокого давления (сравнение заданного и фактического значения)
♦ Форсунки (закоксованы/засорены)
♦ Впускные и выпускные клапаны (сильная закоксованность)
♦ Фазы газораспределения распредвалов

Условия регистрации неисправности
● В случае отклонения фактического значения регулирования высокого давления топлива от заданного значения регистрируется возможная неисправность.
● Теперь требуется определить, правильные ли значения передает датчик высокого давления; для этого оценивается значение адаптации топливовоздушной смеси:
⇒ Если это значение адаптации близко к 0, регистрируется код неисправности P 008700 или P 008800, т.е. датчик высокого давления топлива передает правильные значения.
⇒ Если значение адаптации существенно отклоняется, регистрируется код неисправности P 12A100 или P 12A200.
ⓘ Значительное отклонение значения адаптации смеси необязательно ведет к регистрации неисправности для адаптации смеси, так как решающее значение при этом имеет другое предельное значение неисправности.

P1504

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Регулировочный модуль дроссельной заслонки - положение аварийной вентиляции

Условия диагностики

- Зажигание вкл. (примерно 30 секунд)
- Автомобиль в неподвижном состоянии
- Двигатель не работает
- Температура двигателя 5 - 100° C
- Температура впускного воздуха выше 5 °C
- Напряжение АКБ выше 10 В
- Значение педали ниже 0,8 %

Возможные причины неисправности

- ♦ Адаптация не выполнена
- ♦ Модуль дроссельной заслонки неисправен

P1507

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Модуль дроссельной заслонки - настройка усилителя

Условия диагностики

- Зажигание вкл. (примерно 30 секунд)
- Автомобиль в неподвижном состоянии
- Двигатель не работает
- Температура двигателя 5 - 100° C
- Температура впускного воздуха выше 5 °C
- Напряжение АКБ выше 10 В
- Значение педали ниже 0,8 %

Возможные причины неисправности

♦ Адаптация проведена безрезультатно

P1508

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Контроль функционирования: Сравнение момента

Условия диагностики

● Частота вращения коленвала выше 920 об/мин

Возможные причины неисправности

♦ Блок управления DME неисправен

P1509

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Ограничение момента: номинальный момент - продолжительное ограничение

Условия диагностики

● Режим движения

Возможные причины неисправности

♦ Блок управления DFI неисправен

P1511

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Блок дроссельной заслонки - прекращение адаптации из-за сопутствующих условий

ⓘ УКАЗАНИЕ

Данная неисправность регистрируется только в том случае, если посл е замены блока дроссельной заслонки или блока управления DFI адаптация не была вы полнена правильным образом.

ⓘ УКАЗАНИЕ

При наличии данной неисправности дроссельная заслонка открывается только на 30% и ограничивается динамика.

Условия диагностики

- Автомобиль в неподвижном состоянии
- Двигатель не работает
- Температура двигателя от 5 до 100 °C
- Температура впускного воздуха выше 5 °C
- Напряжение АКБ выше 10 В
- Значение педали аксел. меньше 0,8 % (педаль не нажата)
- Зажигание вкл. (примерно 30 сек.)

Возможные причины неисправности

♦ одно из верхних условий нарушено

P1514

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Регулировочный модуль дроссельной заслонки - механический ограничитель нижнего положения

Условия диагностики

● Зажигание вкл.

Возможные причины неисправности

♦ Модуль дроссельной заслонки неисправен (несмотря на многократную адаптацию значения адаптации отсутствуют)

P1517

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Блок дроссельной заслонки - прекращение адаптации из-за сопутствующих условий

ⓘ УКАЗАНИЕ

Данная неисправность регистрируется только в том случае, если посл е замены блока дроссельной заслонки или блока управления DFI адаптация не была вы полнена правильным образом.

ⓘ УКАЗАНИЕ

При наличии данной неисправности дроссельная заслонка открывается только на 30% и ограничивается динамика.

Условия диагностики

- Автомобиль в неподвижном состоянии
- Двигатель не работает
- Температура двигателя от 5 до 100 °C
- Температура впускного воздуха выше 5 °C
- Напряжение АКБ выше 10 В
- Значение педали аксел. меньше 0,8 % (педаль не нажата)
- Зажигание вкл. (примерно 30 сек.)

Возможные причины неисправности

♦ одно из верхних условий нарушено

P1525

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Напряжение бортовой сети, проходящее через главное реле

Условия диагностики

● Зажигание вкл.

Возможные причины неисправности

♦ Переходные сопротивления в кабелях
♦ Обрыв проводки

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI
Разъем [B]:

♦ Контакт 3
♦ Контакт 5
♦ Контакт 6

P1525

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Напряжение бортовой сети, проходящее через главное реле

Условия диагностики

● Зажигание вкл.

Возможные причины неисправности

♦ Переходные сопротивления в кабелях
♦ Обрыв проводки

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI
Разъем [B]:

♦ Контакт 3
♦ Контакт 5
♦ Контакт 6

P1526

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Напряжение бортовой сети, проходящее через главное реле

Условия диагностики

● Зажигание вкл.

Возможные причины неисправности

♦ Переходные сопротивления в кабелях
♦ Обрыв проводки

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI
Разъем [B]:

♦ Контакт 3
♦ Контакт 5
♦ Контакт 6

P1526

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Напряжение бортовой сети, проходящее через главное реле

Условия диагностики

● Зажигание вкл.

Возможные причины неисправности

♦ Переходные сопротивления в кабелях
♦ Обрыв проводки

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI
Разъем [B]:

♦ Контакт 3
♦ Контакт 5
♦ Контакт 6

P1530

Диагностическая информация - блок управления DME V 6 DFI

Информация о времени по CAN отсутствует

ⓘ УКАЗАНИЕ

При включенном зажигании блок управления DFI принимает информацию относительно времени от комбинации приборов с равными временными промежутками.

Условия диагностики

- Зажигание выключено < 72 часов
  ▶ затем включить зажигание
- Зажигание вкл. > 60 с
- Бортовое напряжение > 9 В
- Комбинация приборов готова к работе

Возможные причины неисправности

♦ Шина CAN-Комфорт вышла из строя
♦ Блок управления Gateway вышел из строя
♦ Шина CAN-Привод вышла из строя
♦ Комбинация приборов вышла из строя или неисправна

P154F

Диагностическая информация - DME

Контроль функционирования, неисправность блока управления, группа b

Условия диагностики

● Частота вращения коленвала выше 1200 об/мин

Возможные причины неисправности

♦ Блок управления DME неисправен

P1550

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Контроль функционирования: Частота вращения

Условия диагностики

● Частота вращения коленвала выше 920 об/мин

Возможные причины неисправности

♦ Блок управления DME неисправен

P1552

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Контроль функционирования: Блок управления - неисправность группы а

Условия диагностики

● Частота вращения коленвала выше 1200 об/мин

Возможные причины неисправности

♦ Блок управления DME неисправен

P1553

Диагностическая информация - DME

Контроль функционирования, неисправность блока управления, группа b

Условия диагностики

● Частота вращения коленвала выше 1200 об/мин

Возможные причины неисправности

♦ Блок управления DME неисправен

P1554

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Контроль функционирования: Педаль акселератора

Условия диагностики

● Частота вращения коленвала выше 920 об/мин

Возможные причины неисправности

♦ Блок управления DME неисправен

P1575

Диагностическая информация - **DME V6 DFI**

Адаптация режима кик-даун

ⓘ УКАЗАНИЕ

♦ Ошибка распознается , если адаптация была проведена 20 раз без единого успешного результата .

Условия диагностики

- Зажигание включено
- Через тестер осуществляется запрос адаптации
- Нажать педаль акселератора до упора

Возможные причины неисправности

♦ Был подан запрос адаптации, ее запуск был осуществлен слишком поз дно (макс. 10 сек.)
♦ Педаль акселератора не удерживалась минимум 1 секунду рядом с упором
♦ Педаль акселератора не была нажата до упора

P1602

Диагностическая информация - CAN

Коммуникация, комбинация приборов

Условия диагностики

При пробуждении (Wake -up) комбинация приборов сначала проверяет внутренние функциональные процессы. Если они в норме, вслед за этим проверяются все диагностируемые выходы, и регистрируются обнаруженные неисправност и.
Причина пробуждения комбинации приборов:

- Сигнал по шине CAN
- Сигнал пробуждения по проводу пробуждения
- Зажигание вкл.

Возможные причины неисправности

♦ Отсутствие электропитания комбинации приборов
♦ Неверная кодировка комбинации приборов
♦ Короткое замыкание или обрыв шины CAN -Display
♦ Неисправность комбинации приборов (в большинстве случаев причиной неисправности оказывается неверная кодировка, а не сама комбинация приборов!)

Проявления неисправности

♦ Невозможность соединения через шину CAN -Display
♦ Комбинация приборов становится недоступной для соединения с другим и блоками управления

Соответствующие контакты комбинации приборов

Разъем [A]:

♦ 8 Электропитание, клемма 30
♦ 9 Масса, клемма 31
♦ 23 Электропитание, клемма 30
♦ 24 Масса, клемма 31

Разъем [B]:

♦ 19 Шина CAN -Display High
♦ 20 Шина CAN -Display Low

P1603

Диагностическая информация - **CAN**

Запись о неисправности в указанном блоке управления

ИНФОРМАЦИЯ
Внутренняя функциональная проверка завершена!

Условия диагностики

При пробуждении (Wake-up) блок управления сначала проверяет внутренние функциональные процессы. Если они в норме, вслед за этим проверяют ся все диагностируемые выходы и регистрируются обнаруженные неисправности .
Причина пробуждения блока управления:

- Сигнал события по шине CAN
- Сигнал пробуждения по проводу пробуждения
- Контакт ключа (клемма S)
- Зажигание включено

Возможные причины неисправности

♦ Неверная кодировка блока управления
♦ Неисправность подключенных к указанному блоку управления перифери йных устройств
♦ Неисправность блока управления (в большинстве случаев причиной не исправности оказывается неверная кодировка, а не сам блок управления!)

Проявления неисправности

♦ Указанный блок управления может передавать через шину CAN только резервные значения
♦ другие блоки управления распознают эти резервные значения и соста вляют этот код неисправности

P1604

Диагностическая информация - **CAN**

Запись о неисправности в указанном блоке управления

ИНФОРМАЦИЯ
Внутренняя функциональная проверка завершена!

Условия диагностики

При пробуждении (Wake-up) блок управления сначала проверяет внутренние функциональные процессы. Если они в норме, вслед за этим проверяют ся все диагностируемые выходы и регистрируются обнаруженные неисправности .
Причина пробуждения блока управления:

- Сигнал события по шине CAN
- Сигнал пробуждения по проводу пробуждения
- Контакт ключа (клемма S)
- Зажигание включено

Возможные причины неисправности

♦ Неверная кодировка блока управления
♦ Неисправность подключенных к указанному блоку управления перифери йных устройств
♦ Неисправность блока управления (в большинстве случаев причиной не исправности оказывается неверная кодировка, а не сам блок управления!)

Проявления неисправности

♦ Указанный блок управления может передавать через шину CAN только резервные значения
♦ другие блоки управления распознают эти резервные значения и соста вляют этот код неисправности

P1606

Диагностическая информация - **CAN**

Запись о неисправности в указанном блоке управления

ИНФОРМАЦИЯ
Внутренняя функциональная проверка завершена!

Условия диагностики

При пробуждении (Wake-up) блок управления сначала проверяет внутренние функциональные процессы. Если они в норме, вслед за этим проверяют ся все диагностируемые выходы и регистрируются обнаруженные неисправности .
Причина пробуждения блока управления:

- Сигнал события по шине CAN
- Сигнал пробуждения по проводу пробуждения
- Контакт ключа (клемма S)
- Зажигание включено

Возможные причины неисправности

♦ Неверная кодировка блока управления
♦ Неисправность подключенных к указанному блоку управления перифери йных устройств
♦ Неисправность блока управления (в большинстве случаев причиной не исправности оказывается неверная кодировка, а не сам блок управления!)

Проявления неисправности

♦ Указанный блок управления может передавать через шину CAN только резервные значения
♦ другие блоки управления распознают эти резервные значения и соста вляют этот код неисправности

P1608

Диагностическая информация - CAN

Коммуникация, блок управления электроники рулевого колеса (шина CAN-Комфорт)

Условия диагностики

При пробуждении (Wake -up) блок управления электроники рулевого колеса сначала проверяет внутренние функциональные процессы. Если они в норме, вслед за этим проверяются все диагностируемые выходы, и регистрируются обнаруженные неисправност и.
Причина пробуждения блока управления рулевого колеса:

- Сигнал по шине CAN
- Зажигание вкл.

Возможные причины неисправности

♦ Отсутствие электропитания блока управления электроники рулевого ко леса
♦ Неверная кодировка блока управления электроники рулевого колеса
♦ Короткое замыкание или обрыв шины CAN -Комфорт
♦ Неисправность блока управления электроники рулевого колеса (в боль шинстве случаев причиной неисправности оказывается неверная кодировка, а не сам бл ок управления электроники рулевого колеса!)

Проявления неисправности

♦ Невозможность соединения через шину CAN -Комфорт
♦ Блок управления электроники рулевого колеса становится недоступным для соединения с другими блоками управления

Соответствующие контакты блока управления электроники рулевого колеса

Разъем [A]:

♦ 1 Масса, клемма 31
♦ 2 Электропитание, клемма 30
♦ 8 Шина CAN-Комфорт, Low
♦ 9 Шина CAN-Комфорт, High
♦ 13 Электропитание, клемма 15

P1610

Диагностическая информация - CAN

Коммуникация, климатическая установка

Условия диагностики

При пробуждении (Wake -up) блок управления климатической установки сначала проверяет внутренние функциональные процессы. Если они в норме, вслед за этим проверяются все диагностируемые выходы, и регистрируются обнаруженные неисправност и.
Причина пробуждения блока управления климатической установки:

- Сигнал по шине CAN
- Зажигание вкл.

Возможные причины неисправности

♦ Отсутствие электропитания блока управления климатической установки
♦ Неверная кодировка блока управления климатической установки
♦ Короткое замыкание или обрыв шины CAN -Комфорт
♦ Неисправность блока управления климатической установки (в большинс тве случаев причиной неисправности оказывается неверная кодировка, а не сам блок управл ения климатической установки!)

Проявления неисправности

♦ Невозможность соединения через шину CAN -Комфорт
♦ Блок управления климатической установки становится недоступным для соединения с другими блоками управления

Соответствующие контакты системы регулирования климатической установки

Разъем [**C**]:

♦ 17 Шина CAN-Комфорт, High
♦ 18 Шина CAN-Комфорт, Low

Разъем [**E**]:

♦ 5 Электропитание, клемма 30
♦ 9 Масса, клемма 31
♦ 10 Масса, клемма 31

P1613

Диагностическая информация - **CAN**

Запись о неисправности в указанном блоке управления

ИНФОРМАЦИЯ
Внутренняя функциональная проверка завершена!

Условия диагностики

При пробуждении (Wake-up) блок управления сначала проверяет внутренние функциональные процессы. Если они в норме, вслед за этим проверяют ся все диагностируемые выходы и регистрируются обнаруженные неисправности .
Причина пробуждения блока управления:

- Сигнал события по шине CAN
- Сигнал пробуждения по проводу пробуждения
- Контакт ключа (клемма S)
- Зажигание включено

Возможные причины неисправности

♦ Неверная кодировка блока управления
♦ Неисправность подключенных к указанному блоку управления перифери йных устройств
♦ Неисправность блока управления (в большинстве случаев причиной не исправности оказывается неверная кодировка, а не сам блок управления!)

Проявления неисправности

♦ Указанный блок управления может передавать через шину CAN только резервные значения
♦ другие блоки управления распознают эти резервные значения и соста вляют этот код неисправности

P1614

Диагностическая информация - CAN

Коммуникация, блок управления электроники рулевого колеса (CAN-Привод)

Условия диагностики

При пробуждении (Wake -up) блок управления электроники рулевого колеса сначала проверяет внутренние функциональные процессы. Если они в норме, вслед за этим проверяются все диагностируемые выходы, и регистрируются обнаруженные неисправност и.
Причина пробуждения блока управления рулевого колеса:

- Сигнал по шине CAN
- Зажигание вкл.

Возможные причины неисправности

♦ Отсутствие электропитания блока управления электроники рулевого ко леса
♦ Неверная кодировка блока управления электроники рулевого колеса
♦ Короткое замыкание или обрыв шины CAN -Привод
♦ Неисправность блока управления электроники рулевого колеса (в боль шинстве случаев причиной неисправности оказывается неверная кодировка, а не сам бл ок управления электроники рулевого колеса !)

Проявления неисправности

♦ Невозможность соединения через шину CAN -Привод
♦ Блок управления электроники рулевого колеса становится недоступным для соединения с другими блоками управления

Соответствующие контакты блока управления электроники рулевого колеса

Разъем [A]:

♦ 1 Масса, клемма 31
♦ 2 Электропитание, клемма 30
♦ 10 Шина CAN -Привод High
♦ 11 Шина CAN -Привод Low
♦ 13 Электропитание, клемма 15

P1615

Диагностическая информация - CAN

Коммуникация, блок управления PASM

Условия диагностики

При пробуждении (Wake -up) блок управления PASM сначала проверяет внутренние функциональные процессы. Если они в норме, вслед за этим проверяются все диагностируемые выходы, и регистрируются обнаруженные неисправност и.
Пробуждение блока управления PASM с помощью:

- Сигнал по шине CAN
- Зажигание вкл.

Возможные причины неисправности

♦ Питание блока управления PASM отсутствует
♦ Неправильная кодировка блока управления PASM
♦ Короткое замыкание или обрыв шины CAN -Привод
♦ Неисправность блока управления PASM (в большинстве случаев причино й неисправности оказывается неверная кодировка, а не сам блок управления PASM!)

Проявления неисправности

♦ Невозможность соединения через шину CAN -Привод
♦ Блок управления PASM становится недоступным для соединения с други ми блоками управления

Соответствующие контакты на разъеме блока управления PASM

Разъем [A]:

♦ 1 Масса, клемма 31
♦ 2 Масса, клемма 31
♦ 3 Электропитание, клемма 15
♦ 4 Электропитание, клемма 30
♦ 5 Электропитание, клемма 30
♦ 61 Шина CAN -Привод High
♦ 81 Шина CAN -Привод Low

P1616

Диагностическая информация - DME V6 DFI

Иммобилайзер, разблокировка

Условия диагностики

- Напряжение АКБ 10 - 16 В
- Зажигание включено

Возможные причины неисправности

- ♦ Блок управления DFI не адаптирован
- ♦ Неправильный блок управления DFI
- ♦ Блок управления DFI неисправен
- ♦ Блок управления KESSY неисправен

P1620

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Сигнал столкновения

ⓘ УКАЗАНИЕ

Данная неисправность по шине CAN сохраняется в блоке управления DF I.

Условия диагностики

- Напряжение АКБ 10 - 16 В

Возможные причины неисправности

♦ Авария
♦ Ложное срабатывание подушки безопасности
♦ Тест исполнительного элемента подушки безопасности выполнен тестер ом PIWIS
♦ Блок управления подушек безопасности неисправен

P1621

Диагностическая информация - CAN

Коммуникация, блок управления Tiptronic

Условия диагностики

При пробуждении (Wake -up) блок управления Tiptronic сначала проверяет внутренние функциональные процессы. Если они в норме, вслед за этим проверяются все диагностируемые выходы, и регистрируются обнаруженные неисправности.
Причина пробуждения блока управления Tipt ronic:

- Сигнал по шине CAN
- Зажигание вкл.

Возможные причины неисправности

♦ Отсутствие электропитания блока управления Tiptronic
♦ Неверная кодировка блока управления Tiptronic
♦ Короткое замыкание или обрыв шины CAN -Привод
♦ Неисправность блока управления Tiptronic (в большинстве случаев пр ичиной неисправности оказывается неверная кодировка, а не сам блок управления Tiptronic !)

Проявления неисправности

♦ Невозможность соединения через шину CAN -Привод
♦ Блок управления Tiptronic становится недоступным для соединения с другими блоками управления

Соответствующие контакты блока управления Tiptronic

Разъем [A]:

♦ 1 Масса, клемма 31
♦ 2 Масса, клемма 31
♦ 3 Электропитание, клемма 30
♦ 27 Электропитание, клемма 15
♦ 28 Электропитание, клемма 15
♦ 34 Шина CAN -Привод Low
♦ 46 Шина CAN -Привод High

P1630

Диагностическая информация - CAN

Коммуникация, блок управления электроники рулевого колеса (шина CAN-Комфорт)

Условия диагностики

При пробуждении (Wake -up) блок управления электроники рулевого колеса сначала проверяет внутренние функциональные процессы. Если они в норме, вслед за этим проверяются все диагностируемые выходы, и регистрируются обнаруженные неисправност и.
Причина пробуждения блока управления рулевого колеса:

- Сигнал по шине CAN
- Зажигание вкл.

Возможные причины неисправности

♦ Отсутствие электропитания блока управления электроники рулевого ко леса
♦ Неверная кодировка блока управления электроники рулевого колеса
♦ Короткое замыкание или обрыв шины CAN -Комфорт
♦ Неисправность блока управления электроники рулевого колеса (в боль шинстве случаев причиной неисправности оказывается неверная кодировка, а не сам бл ок управления электроники рулевого колеса!)

Проявления неисправности

♦ Невозможность соединения через шину CAN -Комфорт
♦ Блок управления электроники рулевого колеса становится недоступным для соединения с другими блоками управления

Соответствующие контакты блока управления электроники рулевого колеса

Разъем [A]:

♦ 1 Масса, клемма 31
♦ 2 Электропитание, клемма 30
♦ 8 Шина CAN-Комфорт, Low
♦ 9 Шина CAN-Комфорт, High
♦ 13 Электропитание, клемма 15

P1631

Диагностическая информация - CAN

Коммуникация, блок управления Gateway (CAN -Привод)

Условия диагностики

При пробуждении (Wake -up) блок управления шлюза сначала проверяет внутренние функциональные процессы. Если они в норме, вслед за этим проверяются все диагностируемые выходы, и регистрируются обнаруженные неисправности.
Причина пробуждения блока управления шлюза:

- Сигнал по шине CAN
- Сигнал пробуждения по проводу пробуждения
- Зажигание вкл.

Возможные причины неисправности

♦ Отсутствие электропитания блока управления шлюза
♦ Неверная кодировка блока управления шлюза
♦ Короткое замыкание или обрыв шины CAN -Привод
♦ Неисправность блока шлюза (в большинстве случаев причиной неисправ ности оказывается неверная кодировка, а не сам блок управления шлюза!)

Проявления неисправности

♦ Невозможность соединения через шину CAN -Привод
♦ Блок управления шлюза становится недоступным для соединения с друг ими блоками управления

Соответствующие контакты блока управления Gateway

Разъем [A]:

♦ 1 Электропитание, клемма 30
♦ 6 Шина CAN -Привод Low
♦ 11 Масса, клемма 31
♦ 13 Пробуждение (Wake-up)
♦ 14 Электропитание, клемма 15
♦ 16 Шина CAN -Привод High

P1915

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Выходной каскад реле дополнительного водяного насоса

ⓘ УКАЗАНИЕ
Если в ходе поиска неисправностей разъем блока управления B был от ключен от DFI/было прервано питание в другом месте (АКБ, предохранитель), до лжна быть выполнена адаптация регулировочного модуля дроссельных заслонок.

ⓘ УКАЗАНИЕ
Если при отключенном разъеме B от блока управления DFI включается зажигание, то возможно сохранение ошибки >Блок управления DFI Timeout<!

Условия диагностики

- Напряжение АКБ 10 - 16 В
- После запуска двигателя прошло более 10 секунд

Возможные причины неисправности

♦ Короткое замыкание на плюс
♦ Короткое замыкание на массу
♦ Обрыв проводки
♦ Предохранитель F 10 неисправен (блок предохранителей коммутационного блока в водоотводящем коробе)
♦ Реле дополнительного водяного насоса неисправно

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI
Разъем [B]:

♦ Контакт 33

Соответствующие контакты реле дополнительного водяного насоса

♦ Контакт 85
♦ Контакт 86

P1916

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Выходной каскад реле дополнительного водяного насоса

ⓘ УКАЗАНИЕ
Если в ходе поиска неисправностей разъем блока управления B был от ключен от DFI/было прервано питание в другом месте (АКБ, предохранитель), до лжна быть выполнена адаптация регулировочного модуля дроссельных заслонок.

ⓘ УКАЗАНИЕ
Если при отключенном разъеме B от блока управления DFI включается зажигание, то возможно сохранение ошибки >Блок управления DFI Timeout<!

Условия диагностики

- Напряжение АКБ 10 - 16 В
- После запуска двигателя прошло более 10 секунд

Возможные причины неисправности

♦ Короткое замыкание на плюс
♦ Короткое замыкание на массу
♦ Обрыв проводки
♦ Предохранитель F 10 неисправен (блок предохранителей коммутационного блока в водоотводящем коробе)
♦ Реле дополнительного водяного насоса неисправно

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI
Разъем [B]:

♦ Контакт 33

Соответствующие контакты реле дополнительного водяного насоса

♦ Контакт 85
♦ Контакт 86

P1917

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Выходной каскад реле дополнительного водяного насоса

ⓘ УКАЗАНИЕ
Если в ходе поиска неисправностей разъем блока управления B был от ключен от DFI/было прервано питание в другом месте (АКБ, предохранитель), до лжна быть выполнена адаптация регулировочного модуля дроссельных заслонок.

ⓘ УКАЗАНИЕ
Если при отключенном разъеме B от блока управления DFI включается зажигание, то возможно сохранение ошибки >Блок управления DFI Timeout<!

Условия диагностики

- Напряжение АКБ 10 - 16 В
- После запуска двигателя прошло более 10 секунд

Возможные причины неисправности

♦ Короткое замыкание на плюс
♦ Короткое замыкание на массу
♦ Обрыв проводки
♦ Предохранитель F 10 неисправен (блок предохранителей коммутационного блока в водоотводящем коробе)
♦ Реле дополнительного водяного насоса неисправно

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI
Разъем [B]:

♦ Контакт 33

Соответствующие контакты реле дополнительного водяного насоса

♦ Контакт 85
♦ Контакт 86

P2088

Диагностическая информация - DME V6 DFI

Выходной каскад для регулирования впускного распредвала

ⓘ УКАЗАНИЕ

При распознании ошибки P2088 распредвал устанавливается в положение максимального угла регулировки !
При распознавании ошибки P2089 распредвал остается в исходном положении /возвращается в исходное положение (регулировка не осуществляется)!

Условия диагностики

- Напряжение АКБ 9 ... 16V
- После запуска двигателя прошло более 10 секунд

Возможные причины неисправности

♦ Обрыв в управляющем кабеле .
♦ Короткое замыкание на массу в управляющем кабеле
♦ Короткое замыкание на плюс в управляющем кабеле
♦ Обрыв в цепи электропитания
♦ Предохранитель F12 неисправен (блок предохранителей коммутационного блока в водоотводящем коробе)
♦ Разъем K7 отключен
♦ Фазовращатель впускного распредвала неисправен
♦ Электромагнитный гидравлический клапан неисправен

Соответствующие контакты на разъеме блока управления **DFI**

Разъем [A]

♦ Контакт 20

Соответствующие контакты на разъеме фазовращетеля впускного распредвала

♦ Контакт 1
♦ Контакт 2

ⓘ УКАЗАНИЕ

Кабель предохранителя F12, а также разъем фазовращателя впускного распредвала (контакт 1) соединены с разъемом KE 7, контакт 4!

P2089

Диагностическая информация - DME V6 DFI

Выходной каскад для регулирования впускного распредвала

ⓘ УКАЗАНИЕ

При распознании ошибки P2088 распредвал устанавливается в положение максимального угла регулировки !
При распознавании ошибки P2089 распредвал остается в исходном положении /возвращается в исходное положение (регулировка не осуществляется)!

Условия диагностики

- Напряжение АКБ 9 ... 16V
- После запуска двигателя прошло более 10 секунд

Возможные причины неисправности

♦ Обрыв в управляющем кабеле .
♦ Короткое замыкание на массу в управляющем кабеле
♦ Короткое замыкание на плюс в управляющем кабеле
♦ Обрыв в цепи электропитания
♦ Предохранитель F12 неисправен (блок предохранителей коммутационного блока в водоотводящем коробе)
♦ Разъем K7 отключен
♦ Фазовращатель впускного распредвала неисправен
♦ Электромагнитный гидравлический клапан неисправен

Соответствующие контакты на разъеме блока управления **DFI**

Разъем [A]

♦ Контакт 20

Соответствующие контакты на разъеме фазовращетеля впускного распредвала

♦ Контакт 1
♦ Контакт 2

ⓘ УКАЗАНИЕ

Кабель предохранителя F12, а также разъем фазовращателя впускного распредвала (контакт 1) соединены с разъемом KE 7, контакт 4!

P2090

Диагностическая информация - DME V6 DFI

Выходной каскад для регулирования выпускного распредвала

ⓘ УКАЗАНИЕ

При распознании ошибки P2090 распредвал устанавливается в положение максимального регулировочного угла !
При распознавании ошибки P2091 распредвал остается в исходном положении /возвращается в исходное положение (регулировка не осуществляется)!

Условия диагностики

- Напряжение АКБ 9 ... 16V
- После запуска двигателя прошло более 10 секунд

Возможные причины неисправности

♦ Обрыв в управляющем кабеле .
♦ Короткое замыкание на массу в управляющем кабеле
♦ Короткое замыкание на плюс в управляющем кабеле
♦ Обрыв в цепи электропитания
♦ Предохранитель F12 неисправен (блок предохранителей коммутационного блока в водоотводящем коробе)
♦ Разъем K7 отключен
♦ Фазовращатель впускного распредвала неисправен
♦ Электромагнитный гидравлический клапан неисправен

Соответствующие контакты на разъеме блока управления **DFI**

Разъем [A]

♦ Контакт 21

Соответствующие контакты на разъеме фазовращетеля впускного распредвала

♦ Контакт 1
♦ Контакт 2

ⓘ УКАЗАНИЕ

Кабель предохранителя F12, а также разъем фазовращателя впускного распредвала (контакт 1) соединены с разъемом KE 7, контакт 4!

P2091

Диагностическая информация - DME V6 DFI

Выходной каскад для регулирования выпускного распредвала

ⓘ УКАЗАНИЕ

При распознании ошибки P2090 распредвал устанавливается в положение максимального регулировочного угла !
При распознавании ошибки P2091 распредвал остается в исходном положении /возвращается в исходное положение (регулировка не осуществляется)!

Условия диагностики

- Напряжение АКБ 9 ... 16V
- После запуска двигателя прошло более 10 секунд

Возможные причины неисправности

♦ Обрыв в управляющем кабеле .
♦ Короткое замыкание на массу в управляющем кабеле
♦ Короткое замыкание на плюс в управляющем кабеле
♦ Обрыв в цепи электропитания
♦ Предохранитель F12 неисправен (блок предохранителей коммутационного блока в водоотводящем коробе)
♦ Разъем K7 отключен
♦ Фазовращатель впускного распредвала неисправен
♦ Электромагнитный гидравлический клапан неисправен

Соответствующие контакты на разъеме блока управления **DFI**

Разъем [A]

♦ Контакт 21

Соответствующие контакты на разъеме фазовращетеля впускного распредвала

♦ Контакт 1
♦ Контакт 2

ⓘ УКАЗАНИЕ

Кабель предохранителя F12, а также разъем фазовращателя впускного распредвала (контакт 1) соединены с разъемом KE 7, контакт 4!

P2096

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Лямбда-коррекция после катализатора ряда цилиндров 1 - превышена граница регулировки

ⓘ УКАЗАНИЕ

Данная запись о неисправности означает, что лямбда -зонд после катализатора регистрирует отклонение состава смеси, которое не было распознано лямбда-зондом перед катализатором.

ⓘ УКАЗАНИЕ

Не использовать контактный спрей для разъемов лямбда -зонда, в противном случае кабели будут повреждены (загрязнение канала опорного воздуха)!

ⓘ УКАЗАНИЕ

Не путать лямбда -зонды перед и после катализатора, в противном случае возможна регистрация неправдоподобных записей неисправностей!

Условия диагностики

- Температура отработанных газов в диапазоне между 350°C и 870°C
- Напряжение АКБ 10 - 16 В
- Все 4 лямбда-зонда готовы к работе
- Пробная поездка ок. 20 минут или краткий тест

Возможные причины неисправности

- ♦ Негерметичность выпускной системы между двумя лямбда -зондами ряда 1
- ♦ Лямбда-зонд перед катализатором ряда цилиндров 1 неисправен (старение)
- ♦ Неисправность впускного распредвала
- ♦ Механическая неисправность клапанного механизма

P2097

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Лямбда-коррекция после катализатора ряда цилиндров 1 - превышена граница регулировки

ⓘ УКАЗАНИЕ

Данная запись о неисправности означает, что лямбда -зонд после катализатора регистрирует отклонение состава смеси, которое не было распознано лямбда-зондом перед катализатором.

ⓘ УКАЗАНИЕ

Не использовать контактный спрей для разъемов лямбда -зонда, в противном случае кабели будут повреждены (загрязнение канала опорного воздуха)!

ⓘ УКАЗАНИЕ

Не путать лямбда -зонды перед и после катализатора, в противном случае возможна регистрация неправдоподобных записей неисправностей!

Условия диагностики

- Температура отработанных газов в диапазоне между 350°C и 870°C
- Напряжение АКБ 10 - 16 В
- Все 4 лямбда-зонда готовы к работе
- Пробная поездка ок. 20 минут или краткий тест

Возможные причины неисправности

- ♦ Негерметичность выпускной системы между двумя лямбда -зондами ряда 1
- ♦ Лямбда-зонд перед катализатором ряда цилиндров 1 неисправен (старение)
- ♦ Неисправность впускного распредвала
- ♦ Механическая неисправность клапанного механизма

P2098

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Лямбда-коррекция после катализатора ряда цилиндров 2 - превышена граница регулировки

ⓘ УКАЗАНИЕ

Данная запись о неисправности означает, что лямбда -зонд после катализатора регистрирует отклонение состава смеси, которое не было распознано лямбда-зондом перед катализатором.

ⓘ УКАЗАНИЕ

Не использовать контактный спрей для разъемов лямбда -зонда, в противном случае кабели будут повреждены (загрязнение канала опорного воздуха)!

ⓘ УКАЗАНИЕ

Не путать лямбда -зонды перед и после катализатора, в противном случае возможна регистрация неправдоподобных записей неисправностей!

Условия диагностики

- Температура отработанных газов в диапазоне между 350°C и 870°C
- Напряжение АКБ 10 - 16 В
- Все 4 лямбда-зонда готовы к работе
- Пробная поездка ок. 20 минут или краткий тест

Возможные причины неисправности

- ♦ Негерметичность выпускной системы между двумя лямбда -зондами ряда 2
- ♦ Лямбда-зонд перед катализатором ряда цилиндров 2 неисправен (старение)
- ♦ Неисправность впускного распредвала
- ♦ Механическая неисправность клапанного механизма

P2099

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Лямбда-коррекция после катализатора ряда цилиндров 2 - превышена граница регулировки

ⓘ УКАЗАНИЕ

Данная запись о неисправности означает, что лямбда -зонд после катализатора регистрирует отклонение состава смеси, которое не было распознано лямбда-зондом перед катализатором.

ⓘ УКАЗАНИЕ

Не использовать контактный спрей для разъемов лямбда -зонда, в противном случае кабели будут повреждены (загрязнение канала опорного воздуха)!

ⓘ УКАЗАНИЕ

Не путать лямбда -зонды перед и после катализатора, в противном случае возможна регистрация неправдоподобных записей неисправностей!

Условия диагностики

- Температура отработанных газов в диапазоне между 350°C и 870°C
- Напряжение АКБ 10 - 16 В
- Все 4 лямбда-зонда готовы к работе
- Пробная поездка ок. 20 минут или краткий тест

Возможные причины неисправности

- ♦ Негерметичность выпускной системы между двумя лямбда -зондами ряда 2
- ♦ Лямбда-зонд перед катализатором ряда цилиндров 2 неисправен (старение)
- ♦ Неисправность впускного распредвала
- ♦ Механическая неисправность клапанного механизма

P2100

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Выходной каскад регулировочного модуля дроссельной заслонки

ⓘ УКАЗАНИЕ

Автомобиль в аварийном режиме, т.е. двигатель работает с частотой вращения коленвала 1200 - 1800 об/мин.

Условия диагностики

● Работа двигателя (XX)

Возможные причины неисправности

♦ Короткое замыкание в жгуте проводов
♦ Модуль дроссельной заслонки неисправен

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI
Разъем [A]:

♦ Контакт 15

P2101

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Модуль дроссельной заслонки, погрешность расположения

ⓘ УКАЗАНИЕ

Автомобиль в аварийном режиме, т.е. двигатель работает с частотой вращения коленвала 1200 - 1800 об/мин.

Условия диагностики

● Изменение положения модуля педали акселератора во время движения

Возможные причины неисправности

♦ Короткое замыкание в жгуте проводов
♦ Модуль дроссельной заслонки неисправен

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI

FC P2101
Разъем [A]:

♦ Контакт 15, 30

P2102

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Регулировочный модуль дроссельной заслонки - регулировочный диапазон

Условия диагностики

● Изменение положения педали акселератора во время движения

Возможные причины неисправности

♦ Обрыв проводки
♦ Короткое замыкание на плюс
♦ Модуль дроссельной заслонки неисправен

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI

FC P2102, P2103
Разъем [A]:

♦ Контакт 15, 30

P2103

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Регулировочный модуль дроссельной заслонки - регулировочный диапазон

Условия диагностики

● Изменение положения педали акселератора во время движения

Возможные причины неисправности

♦ Обрыв проводки
♦ Короткое замыкание на плюс
♦ Модуль дроссельной заслонки неисправен

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI

FC P2102, P2103
Разъем [A]:

♦ Контакт 15, 30

P2104

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Регулировочный модуль дроссельной заслонки - регулировочный диапазон

Условия диагностики

● Изменение положения педали акселератора во время движения

Возможные причины неисправности

♦ Обрыв проводки
♦ Короткое замыкание на плюс
♦ Модуль дроссельной заслонки неисправен

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI

FC P2102, P2103
Разъем [A]:

♦ Контакт 15, 30

P2108

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Модуль дроссельной заслонки не адаптирован

ⓘ УКАЗАНИЕ

Данная ошибка сохраняется только в том случае, если после замены м одуля дроссельной заслонки или блока управления DFI адаптация не была выполнена прав ильным образом.

ⓘ УКАЗАНИЕ

При наличии данной ошибки дроссельная заслонка открывается только на 30% и происходит ухудшение динамики.

Условия диагностики

- Зажигание вкл. (примерно 30 секунд)
- Автомобиль в неподвижном состоянии
- Двигатель не работает
- Температура двигателя 5 - 100° C
- Температура впускного воздуха выше 5 °C
- Напряжение АКБ выше 10 В
- Значение педали ниже 0,8 %

Возможные причины неисправности

♦ Адаптация не выполнена
♦ Новый модуль дроссельной заслонки неисправен

P2119

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Регулировочный модуль дроссельной заслонки - проверка пружин

Условия диагностики

- Зажигание вкл. (примерно 30 секунд)
- Автомобиль в неподвижном состоянии
- Двигатель не работает
- Температура двигателя от 5 до 100 °C
- Температура впускного воздуха выше 5 °C
- Напряжение АКБ выше 10 В
- Значение педали ниже 0,8 %

Возможные причины неисправности

♦ Модуль дроссельной заслонки неисправен

P2121

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Регулировочный модуль ДЗ - потенциометр 1

ⓘ УКАЗАНИЕ

При наличии данной ошибки дроссельная заслонка открывается только на 30% и происходит ухудшение динамики!

Условия диагностики

- Двигатель работает

Возможные причины неисправности

♦ Обрыв цепи в жгуте проводов
♦ Короткое замыкание на массу в жгуте проводов
♦ Короткое замыкание на плюс в жгуте проводов
♦ Модуль дроссельной заслонки неисправен

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI

FC P2121
Разъем [A]:

♦ Контакт 12
♦ Контакт 15
♦ Контакт 27
♦ Контакт 28
♦ Контакт 29
♦ Контакт 30

FC P2122
Разъем [A]:

♦ Контакт 27

FC P2123
Разъем [A]:

♦ Контакт 28
♦ Контакт 27

♦ Контакт 37
♦ Контакт 26

FC P2127
Разъем [A]:

♦ Контакт 12

FC P2128
Разъем [A]:

♦ Контакт 28
♦ Контакт 12
♦ Контакт 37
♦ Контакт 26

P2122

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Регулировочный модуль ДЗ - потенциометр 1

ⓘ УКАЗАНИЕ

При наличии данной ошибки дроссельная заслонка открывается только на 30% и происходит ухудшение динамики!

Условия диагностики

● Двигатель работает

Возможные причины неисправности

♦ Обрыв цепи в жгуте проводов
♦ Короткое замыкание на массу в жгуте проводов
♦ Короткое замыкание на плюс в жгуте проводов
♦ Модуль дроссельной заслонки неисправен

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI

FC P2121
Разъем [A]:

♦ Контакт 12
♦ Контакт 15
♦ Контакт 27
♦ Контакт 28
♦ Контакт 29
♦ Контакт 30

FC P2122
Разъем [A]:

♦ Контакт 27

FC P2123
Разъем [A]:

♦ Контакт 28
♦ Контакт 27

♦ Контакт 37
♦ Контакт 26

FC P2127
Разъем [A]:

♦ Контакт 12

FC P2128
Разъем [A]:

♦ Контакт 28
♦ Контакт 12
♦ Контакт 37
♦ Контакт 26

P2123

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Регулировочный модуль ДЗ - потенциометр 1

ⓘ УКАЗАНИЕ

При наличии данной ошибки дроссельная заслонка открывается только на 30% и происходит ухудшение динамики!

Условия диагностики

● Двигатель работает

Возможные причины неисправности

♦ Обрыв цепи в жгуте проводов
♦ Короткое замыкание на массу в жгуте проводов
♦ Короткое замыкание на плюс в жгуте проводов
♦ Модуль дроссельной заслонки неисправен

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI

FC P2121
Разъем [A]:

♦ Контакт 12
♦ Контакт 15
♦ Контакт 27
♦ Контакт 28
♦ Контакт 29
♦ Контакт 30

FC P2122
Разъем [A]:

♦ Контакт 27

FC P2123
Разъем [A]:

♦ Контакт 28
♦ Контакт 27

♦ Контакт 37
♦ Контакт 26

FC P2127
Разъем [A]:

♦ Контакт 12

FC P2128
Разъем [A]:

♦ Контакт 28
♦ Контакт 12
♦ Контакт 37
♦ Контакт 26

P2126

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Регулировочный модуль ДЗ - потенциометр 1

ⓘ УКАЗАНИЕ

При наличии данной ошибки дроссельная заслонка открывается только на 30% и происходит ухудшение динамики!

Условия диагностики

- Двигатель работает

Возможные причины неисправности

♦ Обрыв цепи в жгуте проводов
♦ Короткое замыкание на массу в жгуте проводов
♦ Короткое замыкание на плюс в жгуте проводов
♦ Модуль дроссельной заслонки неисправен

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI

FC P2121
Разъем [A]:

♦ Контакт 12
♦ Контакт 15
♦ Контакт 27
♦ Контакт 28
♦ Контакт 29
♦ Контакт 30

FC P2122
Разъем [A]:

♦ Контакт 27

FC P2123
Разъем [A]:

♦ Контакт 28
♦ Контакт 27

♦ Контакт 37
♦ Контакт 26

FC P2127
Разъем [A]:

♦ Контакт 12

FC P2128
Разъем [A]:

♦ Контакт 28
♦ Контакт 12
♦ Контакт 37
♦ Контакт 26

P2127

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Регулировочный модуль ДЗ - потенциометр 1

ⓘ УКАЗАНИЕ

При наличии данной ошибки дроссельная заслонка открывается только на 30% и происходит ухудшение динамики!

Условия диагностики

- Двигатель работает

Возможные причины неисправности

♦ Обрыв цепи в жгуте проводов
♦ Короткое замыкание на массу в жгуте проводов
♦ Короткое замыкание на плюс в жгуте проводов
♦ Модуль дроссельной заслонки неисправен

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI

FC P2121
Разъем [A]:

♦ Контакт 12
♦ Контакт 15
♦ Контакт 27
♦ Контакт 28
♦ Контакт 29
♦ Контакт 30

FC P2122
Разъем [A]:

♦ Контакт 27

FC P2123
Разъем [A]:

♦ Контакт 28
♦ Контакт 27

♦ Контакт 37
♦ Контакт 26

FC P2127
Разъем [A]:

♦ Контакт 12

FC P2128
Разъем [A]:

♦ Контакт 28
♦ Контакт 12
♦ Контакт 37
♦ Контакт 26

P2128

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Регулировочный модуль ДЗ - потенциометр 1

ⓘ УКАЗАНИЕ

При наличии данной ошибки дроссельная заслонка открывается только на 30% и происходит ухудшение динамики!

Условия диагностики

● Двигатель работает

Возможные причины неисправности

♦ Обрыв цепи в жгуте проводов
♦ Короткое замыкание на массу в жгуте проводов
♦ Короткое замыкание на плюс в жгуте проводов
♦ Модуль дроссельной заслонки неисправен

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI

FC P2121
Разъем [A]:

♦ Контакт 12
♦ Контакт 15
♦ Контакт 27
♦ Контакт 28
♦ Контакт 29
♦ Контакт 30

FC P2122
Разъем [A]:

♦ Контакт 27

FC P2123
Разъем [A]:

♦ Контакт 28
♦ Контакт 27

♦ Контакт 37
♦ Контакт 26

FC P2127
Разъем [A]:

♦ Контакт 12

FC P2128
Разъем [A]:

♦ Контакт 28
♦ Контакт 12
♦ Контакт 37
♦ Контакт 26

P2146

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Электропитание форсунок

ⓘУКАЗАНИЕ

Питание форсунок активируется в блоке управления попарно.

Условия диагностики

- Напряжение АКБ > 9 В
- Двигатель работает

Возможные причины неисправности

- ♦ Обрыв в управляющем кабеле .
- ♦ Короткое замыкание на массу в управляющем кабеле
- ♦ Короткое замыкание на плюс в управляющем кабеле
- ♦ Форсунка неисправна

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI, разъем [A]:

- Цилиндр **1** и **2**:
  - ♦ Контакт 2
  - ♦ Контакт 33
  - ♦ Контакт 1
  - ♦ Контакт 47
- Цилиндр **3** и **5**:
  - ♦ Контакт 18
  - ♦ Контакт 31
  - ♦ Контакт 17
  - ♦ Контакт 32
- Цилиндр **4** и **6**:
  - ♦ Контакт 3
  - ♦ Контакт 46
  - ♦ Контакт 16
  - ♦ Контакт 48

Соответствующие контакты на разъеме форсунки

- ♦ Контакт 1
- ♦ Контакт 2

P2149

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Электропитание форсунок

ⓘУКАЗАНИЕ

Питание форсунок активируется в блоке управления попарно.

Условия диагностики

- Напряжение АКБ > 9 В
- Двигатель работает

Возможные причины неисправности

- ♦ Обрыв в управляющем кабеле .
- ♦ Короткое замыкание на массу в управляющем кабеле
- ♦ Короткое замыкание на плюс в управляющем кабеле
- ♦ Форсунка неисправна

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI, разъем [A]:

- Цилиндр **1** и **2**:
  - ♦ Контакт 2
  - ♦ Контакт 33
  - ♦ Контакт 1
  - ♦ Контакт 47
- Цилиндр **3** и **5**:
  - ♦ Контакт 18
  - ♦ Контакт 31
  - ♦ Контакт 17
  - ♦ Контакт 32
- Цилиндр **4** и **6**:
  - ♦ Контакт 3
  - ♦ Контакт 46
  - ♦ Контакт 16
  - ♦ Контакт 48

Соответствующие контакты на разъеме форсунки

- ♦ Контакт 1
- ♦ Контакт 2

P2152

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Электропитание форсунок

ⓘУКАЗАНИЕ

Питание форсунок активируется в блоке управления попарно.

Условия диагностики

- Напряжение АКБ > 9 В
- Двигатель работает

Возможные причины неисправности

- ♦ Обрыв в управляющем кабеле .
- ♦ Короткое замыкание на массу в управляющем кабеле
- ♦ Короткое замыкание на плюс в управляющем кабеле
- ♦ Форсунка неисправна

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI, разъем [A]:

- Цилиндр **1** и **2**:
  - ♦ Контакт 2
  - ♦ Контакт 33
  - ♦ Контакт 1
  - ♦ Контакт 47
- Цилиндр **3** и **5**:
  - ♦ Контакт 18
  - ♦ Контакт 31
  - ♦ Контакт 17
  - ♦ Контакт 32
- Цилиндр **4** и **6**:
  - ♦ Контакт 3
  - ♦ Контакт 46
  - ♦ Контакт 16
  - ♦ Контакт 48

Соответствующие контакты на разъеме форсунки

- ♦ Контакт 1
- ♦ Контакт 2

P2177

Диагностическая информация - DME V6 DFI

Адаптация лямбда -регулирования FRAU ряда 1 - нижний диапазон нагрузки

ⓘ УКАЗАНИЕ

В ходе диагностики должно быть отображено положительное отклонение (обогащение) значения адаптации лямбда -регулирования в нижнем диапазоне нагрузок более чем на 30% (FRAU > 1,3).

Условия диагностики

- Напряжение АКБ 10 - 16 В
- Лямбда -регулирование активно
- Температура двигателя > 60° C
- Нагрузка на двигатель 6 - 30%
- Поток воздушной массы 6 - 32 кг/ч
- Частота вращения двигателя 320 - 880 об/мин

Возможные причины неисправности

- ♦ Неправильный основной сигнал наполнения от термоанемометрического расходомера воздуха (Номинальное напряжение при выключенном двигателе и включенном зажигании = 0,9 ... 1,1 В)
- ♦ Негерметичность впускной системы
- ♦ Выпускная система негерметична (подсос воздуха)
- ♦ Слишком низкое давление топлива
- ♦ Механическая неисправность (зависание) форсунки(-ок)
- ♦ Топливный насос подает слишком мало топлива

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI

Разъем [B]:

- ♦ Контакт 85
- ♦ Контакт 64

Соответствующие контакты на разъеме термоанемометрического расходомера воздуха 1

- ♦ Контакт 5
- ♦ Контакт 3

P2178

Диагностическая информация - DME V6 DFI

Адаптация лямбда -регулирования FRAU ряда 1 - нижний диапазон нагрузки

ⓘ УКАЗАНИЕ

В ходе диагностики должно быть отображено отрицательное отклонение (обеднение) значения адаптации лямбда -регулирования в нижнем диапазоне нагрузок более чем на 30% (FRAU > 0,7).

Условия диагностики

- Напряжение АКБ 10 - 16 В
- Лямбда -регулирование активно
- Температура двигателя > 60° C
- Нагрузка на двигатель 8 - 30%
- Поток воздушной массы 8 - 32 кг/ч
- Частота вращения двигателя 320 - 880 об/мин

Возможные причины неисправности

- ♦ Неправильный основной сигнал наполнения от термоанемометрического расходомера воздуха (Номинальное напряжение при выключенном двигателе и включенном зажигании = 0,9 ... 1,1 В)
- ♦ Слишком высокое давление топлива.
- ♦ Механическая неисправность (негерметичность) форсунки(-ок)
- ♦ Клапан вентиляции топливного бака зависает в открытом состоянии

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI

Разъем [B]:

- ♦ Контакт 85
- ♦ Контакт 64

Соответствующие контакты на разъеме термоанемометрического расходомера воздуха 1

- ♦ Контакт 5
- ♦ Контакт 3

P2179

Диагностическая информация - DME V6 DFI

Адаптация лямбда -регулирования FRAU ряда 2 - нижний диапазон нагрузки

ⓘ УКАЗАНИЕ

В ходе диагностики должно быть отображено положительное отклонение (обогащение) значения адаптации лямбда -регулирования в нижнем диапазоне нагрузок более чем на 30% (FRAU > 1,3).

Условия диагностики

- Напряжение АКБ 10 - 16 В
- Лямбда -регулирование активно
- Температура двигателя > 60° C
- Нагрузка на двигатель 6 - 30%
- Поток воздушной массы 6 - 32 кг/ч
- Частота вращения двигателя 320 - 880 об/мин

Возможные причины неисправности

- ♦ Неправильный основной сигнал наполнения от термоанемометрического расходомера воздуха (Номинальное напряжение при выключенном двигателе и включенном зажигании = 0,9 ... 1,1 В)
- ♦ Негерметичность впускной системы
- ♦ Выпускная система негерметична (подсос воздуха)
- ♦ Слишком низкое давление топлива
- ♦ Механическая неисправность (зависание) форсунки(-ок)
- ♦ Топливный насос подает слишком мало топлива

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI

Разъем [B]:

- ♦ Контакт 85
- ♦ Контакт 64

Соответствующие контакты на разъеме термоанемометрического расходо мера воздуха 1

- ♦ Контакт 5
- ♦ Контакт 3

P2180

Диагностическая информация - DME V6 DFI

Адаптация лямбда -регулирования FRAU ряда 2 - нижний диапазон нагрузки

ⓘ УКАЗАНИЕ

В ходе диагностики должно быть отображено положительное отклонение (обогащение) значения адаптации лямбда -регулирования в нижнем диапазоне нагрузок более чем на 30% (FRAU > 0,7).

Условия диагностики

- Напряжение АКБ 10 - 16 В
- Лямбда -регулирование активно
- Температура двигателя > 60° C
- Нагрузка на двигатель 6 - 30%
- Поток воздушной массы 6 - 32 кг/ч
- Частота вращения двигателя 320 - 880 об/мин

Возможные причины неисправности

- ♦ Неправильный основной сигнал наполнения от термоанемометрического расходомера воздуха (Номинальное напряжение при выключенном двигателе и включенном зажигании = 0,9 ... 1,1 В)
- ♦ Слишком высокое давление топлива.
- ♦ Механическая неисправность (негерметичность) форсунки(-ок)
- ♦ Клапан вентиляции топливного бака зависает в открытом состоянии

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI

Разъем [B]:

- ♦ Контакт 85
- ♦ Контакт 64

Соответствующие контакты на разъеме термоанемометрического расходо мера воздуха 1

- ♦ Контакт 5
- ♦ Контакт 3

P2181

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Термостат заблокирован в открытом состоянии

ⓘ УКАЗАНИЕ

Данная ошибка сохраняется, если двигатель с температуры ниже 40 °C после прохождения определенного количества воздуха не прогрелся выше 60 °C. Это указывает на заклинивший в открытом положении термостат.
Неизменяющийся сигнал температуры также может поступать с неисправ ного датчика.
Проверить запись о неисправности.

ⓘ УКАЗАНИЕ

Ошибку лучше проверять на стенде проверки мощности.

⚠ Осторожно

Опасность - тяжелая трансмиссия - повреждения при использовании не соответствующего стендов! Использовать исключительно соответствующий стенд для пол ноприводных автомобилей (например, MAHA LPS 2000).

Условия диагностики

- Двигатель работает
- Температура при запуске двигателя -10 - 50 °C
- Температура окружающей среды -10 - 42 °C
- Ошибок о скорости автомобиля нет
- Рассчитанное по расходу воздуха повышение температуры двигателя п осле запуска до более 60 °C

Возможные причины неисправности

- ♦ Термостат заблокирован в открытом состоянии
- ♦ Датчик температуры двигателя неисправен

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI

Разъем [A]:

- ♦ Контакт 10
- ♦ Контакт 14

Соответствующие контакты на разъеме датчика температуры двигателя

Разъем [A]:

- ♦ Контакт 1

♦ Контакт 2

P2184

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Датчик температуры ОЖ 2: электрическая неисправность

ⓘ УКАЗАНИЕ

Ошибка >P 2185< сохраняется, если была распознана температура двигателя выше 140 градусов по шкале Цельсия!
Ошибка >P 2184< сохраняется, если была распознана температура двигателя ниже -40 градусов по шкале Цельсия!

Условия диагностики

● Зажигание вкл.

Возможные причины неисправности

♦ Короткое замыкание на плюс
♦ Короткое замыкание на массу
♦ Обрыв проводки
♦ Датчик температуры неисправен

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI

Разъем [B]:

♦ Контакт 12
♦ Контакт 26

Соответствующие контакты на разъеме датчика температуры двигателя

Разъем [A]:

♦ Контакт 1
♦ Контакт 2

P2185

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Датчик температуры ОЖ 2: электрическая неисправность

ⓘ УКАЗАНИЕ

Ошибка >P 2185< сохраняется, если была распознана температура двигателя выше 140 градусов по шкале Цельсия!
Ошибка >P 2184< сохраняется, если была распознана температура двигателя ниже -40 градусов по шкале Цельсия!

Условия диагностики

● Зажигание вкл.

Возможные причины неисправности

♦ Короткое замыкание на плюс
♦ Короткое замыкание на массу
♦ Обрыв проводки
♦ Датчик температуры неисправен

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI
Разъем [B]:

♦ Контакт 12
♦ Контакт 26

Соответствующие контакты на разъеме датчика температуры двигателя
Разъем [A]:

♦ Контакт 1
♦ Контакт 2

P2187

Диагностическая информация - DME V6 DFI

Адаптация лямбда -регулирования RKAT ряда 1 - близкий к холостому ходу диапазон

ⓘ УКАЗАНИЕ

В ходе диагностики должно быть отображено положительное отклонение (обогащение) значения адаптации лямбда -регулирования в близком к холостому ходу диапазоне более чем на 6% (RKAT = 6%). Наиболее частой причиной неисправности является наличие негерметичности (подсос воздуха) между дроссельной заслонкой и впускными клапанами или в системе вентиляции картера двигателя.

Обратные значения адаптации в сочетании с пропусками зажигания указывают на измененные фазы газораспределения.

Условия диагностики

- Напряжение АКБ 10 - 16 В
- Лямбда -регулирование активно
- Температура двигателя > 60° C
- Количество воздуха 40 кг/ч - 300 кг/ч
- Нагрузка на двигатель 17 - 73 %
- Частота вращения двигателя 1200 - 3000 об/мин

Возможные причины неисправности

♦ Неправильный основной сигнал наполнения от термоанемометрического расходомера воздуха (Номинальное напряжение при выключенном двигателе и включенном зажигании = 0,9 ... 1,1 В)
♦ Негерметичность впускной системы
♦ Негерметичность выпускной системы
♦ Слишком низкое давление топлива
♦ Механическая неисправность форсунки(-ок)
♦ Топливный насос подает слишком мало топлива
♦ Негерметичность системы вентиляции картера
♦ Негерметичность крышки маслозаливной горловины
♦ Механическая неисправность клапана вентиляции топливного бака (зависает в открытом состоянии)
♦ Неисправность выходного каскада клапана вентиляции топливного бака

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI

Разъем [B]:

♦ Контакт 85
♦ Контакт 64

Соответствующие контакты на разъеме термоанемометрического расходо мера воздуха 1

- Контакт 5
- Контакт 3

P2188

Диагностическая информация - DME V6 DFI

Адаптация лямбда -регулирования RKAT ряда 1 - близкий к холостому ходу диапазон

ⓘ УКАЗАНИЕ

При сохранении ошибки >P0445 - ниже предельного значения < необходимо сначала обработать ошибку в соответствии с руководством . Открытый клапан системы вентиляции топливного бака может привести к предельным значениям обеднения смеси .
Обратные значения адаптации в сочетании с пропусками зажигания ука зывают на измененные фазы газораспределения .

Условия диагностики

- Напряжение АКБ 10 - 16 В
- Лямбда -регулирование активно
- Температура двигателя > 60 ° C
- Количество воздуха 40 кг/ч - 300 кг/ч
- Нагрузка на двигатель 17 - 73 %
- Частота вращения двигателя 1200 - 3000 об/мин

Возможные причины неисправности

♦ Неправильный основной сигнал наполнения от термоанемометрического расходомера воздуха (Номинальное напряжение при выключенном двигателе и включенном зажигании = 0,9 ... 1,1 В)
♦ Слишком высокое давление топлива.
♦ Механическая неисправность форсунки(-ок)
♦ Механическая неисправность клапана вентиляции топливного бака (за висает в открытом состоянии)
♦ Неисправность выходного каскада клапана вентиляции топливного бак а

Соответствующие контакты на разъеме блока управления D

Разъем [B]:

♦ Контакт 85
♦ Контакт 64

Соответствующие контакты на разъеме термоанемометрического расходо мера воздуха 1

♦ Контакт 5
♦ Контакт 3

P2189

Диагностическая информация - DME V6 DFI

Адаптация лямбда -регулирования RKAT ряда 2 - близкий к холостому ходу диапазон

ⓘ УКАЗАНИЕ

В ходе диагностики должно быть отображено положительное отклонение (обогащение) значения адаптации лямбда -регулирования в близком к холостому ходу диапазоне более чем на 6% (RKAT = 6%). Наиболее частой причиной неисправности является наличие негерметичности (подсос воздуха) между дроссельной заслонкой и впускными клапанами или в системе вентиляции картера двигателя.

Обратные значения адаптации в сочетании с пропусками зажигания указывают на измененные фазы газораспределения.

Условия диагностики

- Напряжение АКБ 10 - 16 В
- Лямбда -регулирование активно
- Температура двигателя > 60° C
- Количество воздуха 40 кг/ч - 300 кг/ч
- Нагрузка на двигатель 17 - 73%
- Частота вращения двигателя 1200 - 3000 об/мин

Возможные причины неисправности

♦ Неправильный основной сигнал наполнения от термоанемометрического расходомера воздуха (Номинальное напряжение при выключенном двигателе и включенном зажигании = 0,9 ... 1,1 В)
♦ Негерметичность впускной системы
♦ Негерметичность выпускной системы
♦ Слишком низкое давление топлива
♦ Механическая неисправность форсунки(-ок)
♦ Топливный насос подает слишком мало топлива
♦ Негерметичность системы вентиляции картера
♦ Негерметичность крышки маслозаливной горловины
♦ Механическая неисправность клапана вентиляции топливного бака (зависает в открытом состоянии)
♦ Неисправность выходного каскада клапана вентиляции топливного бака

Соответствующие контакты на разъеме блока управления D

Разъем [B]:

♦ Контакт 85
♦ Контакт 64

Соответствующие контакты на разъеме термоанемометрического расходо мера воздуха 1

- Контакт 5
- Контакт 3

P2190

Диагностическая информация - DME V6 DFI

Адаптация лямбда -регулирования RKAT ряда 2 - близкий к холостому ходу диапазон

ⓘ УКАЗАНИЕ

При сохранении ошибки >P0445 - ниже предельного значения < необходимо сначала обработать ошибку в соответствии с руководством . Открытый клапан системы вентиляции топливного бака может привести к предельным значениям обеднения смеси .
Обратные значения адаптации в сочетании с пропусками зажигания ука зывают на измененные фазы газораспределения .

Условия диагностики

- Напряжение АКБ 10 - 16 В
- Лямбда -регулирование активно
- Температура двигателя > 60° C
- Количество воздуха 40 кг/ч - 300 кг/ч
- Нагрузка на двигатель 17 - 30%
- Частота вращения двигателя 1200 - 3000 об/мин

Возможные причины неисправности

♦ Неправильный основной сигнал наполнения от термоанемометрического расходомера воздуха (Номинальное напряжение при выключенном двигателе и включенном зажигании = 0,9 ... 1,1 В)
♦ Слишком высокое давление топлива.
♦ Механическая неисправность форсунки(-ок)
♦ Механическая неисправность клапана вентиляции топливного бака (за висает в открытом состоянии)
♦ Неисправность выходного каскада клапана вентиляции топливного бак а

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI

Разъем [B]:

♦ Контакт 85
♦ Контакт 64

Соответствующие контакты на разъеме термоанемометрического расходо мера воздуха 1

♦ Контакт 5
♦ Контакт 3

P2191

Диагностическая информация - DME V6 DFI

Адаптация лямбда -регулирования верхнего диапазона нагрузки выше предельного значения

ⓘ УКАЗАНИЕ

В ходе диагностики должно быть отображено положительное отклонение (обогащение) значения адаптации лямбда -регулирования в верхнем диапазоне нагрузок более чем на 30% (FRAO > 1,3).

Условия диагностики

- Напряжение АКБ 10 - 16 В
- Лямбда -регулирование активно
- Температура двигателя > 60° C
- Расход воздуха > 240 кг/ч
- Нагрузка на двигатель > 24 %

Возможные причины неисправности

- ♦ Неправильный основной сигнал наполнения от термоанемометрического расходомера воздуха (Номинальное напряжение при выключенном двигателе и включенном зажигании = 0,9 ... 1,1 В)
- ♦ Слишком низкое давление топлива
- ♦ Механическая неисправность форсунки(-ок)
- ♦ Топливный насос подает слишком мало топлива

P2192

Диагностическая информация - DME

Адаптация лямбда -регулирования верхнего диапазона нагрузки ниже предельного значения

ⓘ УКАЗАНИЕ

В ходе диагностики должно быть отображено отрицательное отклонение (обеднение) значения адаптации лямбда -регулирования в нижнем диапазоне нагрузок более чем на 30% (FRAU > 0,7).

Условия диагностики

- Напряжение АКБ 10 - 16 В
- Лямбда -регулирование активно
- Температура двигателя > 60° C
- Нагрузка на двигатель > 24 %
- Расход воздуха > 240 кг/ч

Возможные причины неисправности

- ♦ Неправильный основной сигнал наполнения от термоанемометрического расходомера воздуха (Номинальное напряжение при выключенном двигателе и включенном зажигании = 0,9 ... 1,1 В)
- ♦ Слишком высокое давление топлива.
- ♦ Механическая неисправность (негерметичность) форсунки(-ок)

P2193

Диагностическая информация - DME V6 DFI

Адаптация лямбда -регулирования верхнего диапазона нагрузки выше предельного значения

ⓘ УКАЗАНИЕ

В ходе диагностики должно быть отображено положительное отклонение (обогащение) значения адаптации лямбда -регулирования в верхнем диапазоне нагрузок более чем на 30% (FRAO > 1,3).

Условия диагностики

- Напряжение АКБ 10 - 16 В
- Лямбда -регулирование активно
- Температура двигателя > 60° C
- Расход воздуха > 240 кг/ч
- Нагрузка на двигатель > 24 %

Возможные причины неисправности

- ♦ Неправильный основной сигнал наполнения от термоанемометрического расходомера воздуха (Номинальное напряжение при выключенном двигателе и включенном зажигании = 0,9 ... 1,1 В)
- ♦ Слишком низкое давление топлива
- ♦ Механическая неисправность форсунки(-ок)
- ♦ Топливный насос подает слишком мало топлива

P2194

Диагностическая информация - DME

Адаптация лямбда -регулирования верхнего диапазона нагрузки ниже предельного значения

ⓘ УКАЗАНИЕ

В ходе диагностики должно быть отображено отрицательное отклонение (обеднение) значения адаптации лямбда -регулирования в нижнем диапазоне нагрузок более чем на 30% (FRAU > 0,7).

Условия диагностики

- Напряжение АКБ 10 - 16 В
- Лямбда -регулирование активно
- Температура двигателя > 60° C
- Нагрузка на двигатель > 24 %
- Расход воздуха > 240 кг/ч

Возможные причины неисправности

- ♦ Неправильный основной сигнал наполнения от термоанемометрического расходомера воздуха (Номинальное напряжение при выключенном двигателе и включенном зажигании = 0,9 ... 1,1 В)
- ♦ Слишком высокое давление топлива.
- ♦ Механическая неисправность (негерметичность) форсунки(-ок)

P2195

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Лямбда-зонд перед катализатором ряда 1 - сигнал слишком богатая/бедная смесь

ⓘ УКАЗАНИЕ

● Диагностика распознает отклонение в значениях лямбда -зонда перед катализатором и лямбда -зонда после катализатора.
● Отклонение компенсируется за счет адаптации, а запись о неисправн ости сохраняется только в том случае, если превышены значения адаптации.
● Наиболее частой причиной неисправности является негерметичность вы пуск.системы между двумя ламбда -зондами, в этом случае зонд после катализатора регистрирует большее количество остаточного кислорода в ОГ, чем зонд перед ката лизатором

Условия диагностики

● Двигатель работает
● Лямбда -регулирование перед катализатором активно
● Нет записей о неисправности лямбда -зонда или нагревательного элемента лямбда -зонда до/после катализатора
● Нет записей о неисправности системы подачи вторичного воздуха, ка тализатора или клапана вентиляции топливного бака
● Температура отработанных газов в диапазоне между 350°C и 870°C

Возможные причины неисправности

♦ Выпускная система между двумя лямбда -зондами негерметична
♦ Лямбда -зонд перед катализатором неисправен (отравление/старение)

P2196

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Лямбда-зонд перед катализатором ряда 1 - сигнал слишком богатая/бедная смесь

ⓘ УКАЗАНИЕ

● Диагностика распознает отклонение в значениях лямбда -зонда перед катализатором и лямбда -зонда после катализатора.
● Отклонение компенсируется за счет адаптации, а запись о неисправн ости сохраняется только в том случае, если превышены значения адаптации.
● Наиболее частой причиной неисправности является негерметичность вы пуск.системы между двумя ламбда -зондами, в этом случае зонд после катализатора регистрирует большее количество остаточного кислорода в ОГ, чем зонд перед ката лизатором

Условия диагностики

● Двигатель работает
● Лямбда -регулирование перед катализатором активно
● Нет записей о неисправности лямбда -зонда или нагревательного элемента лямбда -зонда до/после катализатора
● Нет записей о неисправности системы подачи вторичного воздуха, ка тализатора или клапана вентиляции топливного бака
● Температура отработанных газов в диапазоне между 350°C и 870°C

Возможные причины неисправности

♦ Выпускная система между двумя лямбда -зондами негерметична
♦ Лямбда -зонд перед катализатором неисправен (отравление/старение)

P2197

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Лямбда-зонд перед катализатором ряда 2 - сигнал слишком богатая/бедная смесь

ⓘ УКАЗАНИЕ

- Диагностика распознает отклонение в значениях Лямбды лямбда -зонда перед катализатором и лямбда -зонда после катализатора.
- Отклонение компенсируется за счет адаптации, а запись о неисправно сти сохраняется только в том случае, если превышены значения адаптации.
- Наиболее частой причиной неисправности является наличие негерметич ности между двумя лямбда -зондами, в этом случае зонд после катализатора регистрирует больше е количество остаточного кислорода в ОГ, чем зонд перед катализатором

Условия диагностики

- Двигатель работает
- Лямбда -регулирование перед катализатором активно
- Нет записей о неисправности лямбда -зонда или нагревательного элемента лямбда -зонда до/после катализатора
- Нет записей о неисправности системы подачи вторичного воздуха, ка тализатора или клапана вентиляции топливного бака
- Температура ОГ 350 - 870 °C

Возможные причины неисправности

♦ Выпускная система между двумя лямбда -зондами негерметична
♦ Лямбда -зонд перед катализатором неисправен (отравление/старение)

P2198

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Лямбда-зонд перед катализатором ряда 2 - сигнал слишком богатая/бедная смесь

ⓘ УКАЗАНИЕ

- Диагностика распознает отклонение в значениях Лямбды лямбда -зонда перед катализатором и лямбда -зонда после катализатора.
- Отклонение компенсируется за счет адаптации, а запись о неисправно сти сохраняется только в том случае, если превышены значения адаптации.
- Наиболее частой причиной неисправности является наличие негерметич ности между двумя лямбда -зондами, в этом случае зонд после катализатора регистрирует больше е количество остаточного кислорода в ОГ, чем зонд перед катализатором

Условия диагностики

- Двигатель работает
- Лямбда -регулирование перед катализатором активно
- Нет записей о неисправности лямбда -зонда или нагревательного элемента лямбда -зонда до/после катализатора
- Нет записей о неисправности системы подачи вторичного воздуха, ка тализатора или клапана вентиляции топливного бака
- Температура ОГ 350 - 870 °C

Возможные причины неисправности

♦ Выпускная система между двумя лямбда -зондами негерметична
♦ Лямбда -зонд перед катализатором неисправен (отравление/старение)

P2228

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Датчик атмосферного давления: Электрическая неисправность

ⓘ УКАЗАНИЕ

Датчик атмосферного давления установлен в блоке управления двигате ля.

Условия диагностики

- Напряжение АКБ 10 - 16 В
- Двигатель работает

Возможные причины неисправности

♦ Блок управления DFI неисправен

P2229

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Датчик атмосферного давления: Электрическая неисправность

ⓘ УКАЗАНИЕ

Датчик атмосферного давления установлен в блоке управления двигате ля.

Условия диагностики

- Напряжение АКБ 10 - 16 В
- Двигатель работает

Возможные причины неисправности

♦ Блок управления DFI неисправен

P2230

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Датчик атмосферного давления: Электрическая неисправность

ⓘ УКАЗАНИЕ

Система диагностики распознает слишком быстрые колебания значений датчика атмосферного давления. Они позволяют сделать вывод о неравномерной работе датчика. Если автомобиль транспортировался (буксировка, полная или частична я погрузка) данную запись о неисправности можно удалить, так как неправдоподобные кол ебания давления могут быть вызваны изменением высоты при >>зажигание выкл.<<.
Датчик атмосферного давления находится в блоке управления DFI.

Условия диагностики

● После запуска двигателя прошло более 20 секунд

Возможные причины неисправности

♦ Блок управления DFI неисправен (датчик атмосф. давления)

P2231

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Лямбда-зонд перед катализатором ряда 1 - нагрев

ⓘ УКАЗАНИЕ
Не использовать контактный спрей для разъемов лямбда -зонда, в противном случае кабели будут повреждены (загрязнение канала опорного воздуха)!

ⓘ УКАЗАНИЕ
Не путать лямбда -зонды перед и после катализатора, в противном случае возможна регистрация неправдоподобных записей неисправностей!

Условия диагностики

● Двигатель прогрет, затем 3 минуты работы на ХХ, затем 30 секунд работы на повышенных оборотах ХХ

Возможные причины неисправности

♦ Параллельные включения с высоким сопротивлением
♦ Лямбда -зонд неисправен (нагрев)

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI
Разъем [B]:

♦ Контакт 51
♦ Контакт 61
♦ Контакт 82

Соответствующие контакты на разъеме лямбда-зонда после катализатора ряда цилиндров 1
Разъем [A]:

♦ Контакт 3
♦ Контакт 2
♦ Контакт 6

P2232

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Л-зонд после кат. ряда 1

ⓘ УКАЗАНИЕ

Не использовать контактный спрей для разъемов лямбда -зонда, в противном случае кабели будут повреждены (загрязнение канала опорного воздуха)!

ⓘ УКАЗАНИЕ

Не путать лямбда -зонды перед и после катализатора, в противном случае возможна регистрация неправдоподобных записей неисправностей!

Условия диагностики

- Температура отработанных газов в диапазоне между 350°C и 800°C
- Напряжение АКБ 11 - 16 В
- После запуска двигателя прошло более 10 секунд

Возможные причины неисправности

♦ Протерт жгут проводов (нет короткого замыкания)
♦ Лямбда -зонд неисправен (нагрев)

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI

Разъем [B]:

♦ Контакт 7
♦ Контакт 76
♦ Контакт 77

Соответствующие контакты на разъеме лямбда-зонда после катализатора ряда цилиндров 1

Разъем [A]:

♦ Контакт 2
♦ Контакт 3
♦ Контакт 4

P2234

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Лямбда-зонд перед катализатором ряда 2 - нагрев

ⓘ УКАЗАНИЕ
Не использовать контактный спрей для разъемов лямбда -зонда, в противном случае кабели будут повреждены (загрязнение канала опорного воздуха)!

ⓘ УКАЗАНИЕ
Не путать лямбда -зонды перед и после катализатора, в противном случае возможна регистрация неправдоподобных записей неисправностей!

Условия диагностики

● Двигатель прогрет, затем 3 минуты работы на ХХ, затем 30 секунд работы на повышенных оборотах ХХ

Возможные причины неисправности

♦ Параллельные включения с высоким сопротивлением
♦ Лямбда -зонд неисправен (нагрев)

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI
Разъем [B]:

♦ Контакт 73
♦ Контакт 84
♦ Контакт 62

Соответствующие контакты на разъеме лямбда-зонда после катализатора ряда цилиндров 1
Разъем [A]:

♦ Контакт 3
♦ Контакт 2
♦ Контакт 6

P2235

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Л-зонд после кат. ряда 2

ⓘ УКАЗАНИЕ

Не использовать контактный спрей для разъемов лямбда -зонда, в противном случае кабели будут повреждены (загрязнение канала опорного воздуха)!

ⓘ УКАЗАНИЕ

Не путать лямбда -зонды перед и после катализатора, в противном случае возможна регистрация неправдоподобных записей неисправностей!

Условия диагностики

- Температура отработанных газов в диапазоне между 350°C и 800°C
- Напряжение АКБ 11 - 16 В
- После запуска двигателя прошло более 10 секунд
- Температура двигателя > 60 °C

Возможные причины неисправности

♦ Протерт жгут проводов (нет короткого замыкания)
♦ Лямбда -зонд неисправен (нагрев)

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI

Разъем [A]:

♦ Контакт 6
♦ Контакт 10
♦ Контакт 11

Соответствующие контакты на разъеме лямбда-зонда после катализатора ряда цилиндров 2

Разъем [A]:

♦ Контакт 2
♦ Контакт 3
♦ Контакт 4

P2243

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Л-зонд перед кат. ряда 1

ⓘ УКАЗАНИЕ

Не использовать контактный спрей для разъемов лямбда -зонда, в противном случае кабели будут повреждены (загрязнение канала опорного воздуха)!

ⓘ УКАЗАНИЕ

Не путать лямбда -зонды перед и после катализатора, в противном случае возможна регистрация неправдоподобных записей неисправностей!

Условия диагностики

- Напряжение АКБ 10 - 16 В
- После запуска двигателя прошло > 10 секунд

Возможные причины неисправности

♦ Обрыв проводки
♦ Короткое замыкание на плюс
♦ короткое замыкание на массу
♦ Лямбда -зонд неисправен

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI
Разъем [B]:

♦ Контакт 60
♦ Контакт 82

Соответствующие контакты на разъеме лямбда-зонда перед катализатором ряда цилиндров 1

♦ Контакт 1
♦ Контакт 6

P2247

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Л-зонд перед кат. ряда 2

ⓘ УКАЗАНИЕ
Не использовать контактный спрей для разъемов лямбда -зонда, в противном случае кабели будут повреждены (загрязнение канала опорного воздуха)!

ⓘ УКАЗАНИЕ
Не путать лямбда -зонды перед и после катализатора, в противном случае возможна регистрация неправдоподобных записей неисправностей!

Условия диагностики

● Неисправность P 1155 не зарегистрирована
● Напряжение АКБ 10 - 16 В
● После запуска двигателя прошло > 10 мин.
● Лямбда -регулирование активно
● Поездка с постоянной скоростью в течение минимум 1 минуты по ровному дорожному полотну без изменения нагрузки и переключений передач
● Скоростной диапазон 70 - 120 км/ч

Условия диагностики - V6

● После запуска двигателя прошло > 10 секунд
● Напряжение АКБ 10 - 16 В

Возможные причины неисправности

♦ Кабель напряжения элемента Нернста, короткое замыкание на массу
♦ Лямбда -зонд перед катализатором неисправен (внутреннее короткое замыкание или замыкание кабелей друг на друга)

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI
Разъем [B]:

♦ Контакт 62
♦ Контакт 59

Соответствующие контакты на разъеме лямбда-зонда перед катализатором ряда цилиндров 1

- Контакт 6
- Контакт 1

P2251

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Л-зонд перед кат. ряда 1

ⓘ УКАЗАНИЕ

Не использовать контактный спрей для разъемов лямбда -зонда, в противном случае кабели будут повреждены (загрязнение канала опорного воздуха)!

ⓘ УКАЗАНИЕ

Не путать лямбда -зонды перед и после катализатора, в противном случае возможна регистрация неправдоподобных записей неисправностей!

Условия диагностики

- Напряжение АКБ 10 - 16 В
- После запуска двигателя прошло > 10 секунд

Возможные причины неисправности

♦ Обрыв проводки
♦ Короткое замыкание на плюс
♦ короткое замыкание на массу
♦ Лямбда -зонд неисправен

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI
Разъем [B]:

♦ Контакт 60
♦ Контакт 82

Соответствующие контакты на разъеме лямбда-зонда перед катализатором ряда цилиндров 1

♦ Контакт 1
♦ Контакт 6

P2254

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Л-зонд перед кат. ряда 2

ⓘ УКАЗАНИЕ
Не использовать контактный спрей для разъемов лямбда -зонда, в противном случае кабели будут повреждены (загрязнение канала опорного воздуха)!

ⓘ УКАЗАНИЕ
Не путать лямбда -зонды перед и после катализатора, в противном случае возможна регистрация неправдоподобных записей неисправностей!

Условия диагностики

● Неисправность P 1155 не зарегистрирована
● Напряжение АКБ 10 - 16 В
● После запуска двигателя прошло > 10 мин.
● Лямбда -регулирование активно
● Поездка с постоянной скоростью в течение минимум 1 минуты по ровному дорожному полотну без изменения нагрузки и переключений передач
● Скоростной диапазон 70 - 120 км/ч

Условия диагностики - V6

● После запуска двигателя прошло > 10 секунд
● Напряжение АКБ 10 - 16 В

Возможные причины неисправности

♦ Кабель напряжения элемента Нернста, короткое замыкание на массу
♦ Лямбда -зонд перед катализатором неисправен (внутреннее короткое замыкание или замыкание кабелей друг на друга)

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI
Разъем [B]:

♦ Контакт 62
♦ Контакт 59

Соответствующие контакты на разъеме лямбда-зонда перед катализатором ряда цилиндров 1

- Контакт 6
- Контакт 1

P2270

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Лямбда-зонд после катализатора ряда цилиндров 1 - сигнал слишком богатая/бедная смесь

ⓘ УКАЗАНИЕ

Данная ошибка распознается, если у сигнала лямбда -зонда перед катализатором в пределах определенного значения есть отклонение от заданной величи ны. Диагностика инициируется при распознавании ошибки в управлении сме сью.

Условия диагностики

- Длинная поездка в различных рабочих состояниях
- Luftmasse zwischen 30 kg/h und 200 kg/h

Возможные причины неисправности

♦ Негерметичная выпускная система между двумя лямбда -зондами ряда цилиндров 1
♦ Лямбда -зонд перед катализатором ряда цилиндров 1 неисправен (старый)
♦ Зависший в открытом состоянии клапан системы вентиляции топливног о бака
♦ Подсос воздуха перед впуском
♦ Неисправность впускного распредвала
♦ Механическая неисправность клапанного механизма
♦ Ошибка хода клапанов
♦ Лямбда -зонд после катализатора неисправен

P2271

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Лямбда-зонд после катализатора ряда цилиндров 1 - сигнал слишком богатая/бедная смесь

ⓘ УКАЗАНИЕ

Данная ошибка распознается, если у сигнала лямбда -зонда перед катализатором в пределах определенного значения есть отклонение от заданной величи ны. Диагностика инициируется при распознавании ошибки в управлении сме сью.

Условия диагностики

- Длинная поездка в различных рабочих состояниях
- Luftmasse zwischen 30 kg/h und 200 kg/h

Возможные причины неисправности

♦ Негерметичная выпускная система между двумя лямбда -зондами ряда цилиндров 1
♦ Лямбда -зонд перед катализатором ряда цилиндров 1 неисправен (старый)
♦ Зависший в открытом состоянии клапан системы вентиляции топливног о бака
♦ Подсос воздуха перед впуском
♦ Неисправность впускного распредвала
♦ Механическая неисправность клапанного механизма
♦ Ошибка хода клапанов
♦ Лямбда -зонд после катализатора неисправен

P2272

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Лямбда-зонд после катализатора ряда цилиндров 1 - сигнал слишком богатая/бедная смесь

ⓘ УКАЗАНИЕ

Данная ошибка распознается, если у сигнала лямбда -зонда перед катализатором в пределах определенного значения есть отклонение от заданной величи ны. Диагностика инициируется при распознавании ошибки в управлении сме сью.

Условия диагностики

- Длинная поездка в различных рабочих состояниях
- Luftmasse zwischen 30 kg/h und 200 kg/h

Возможные причины неисправности

♦ Негерметичная выпускная система между двумя лямбда -зондами ряда цилиндров 1
♦ Лямбда -зонд перед катализатором ряда цилиндров 1 неисправен (старый)
♦ Зависший в открытом состоянии клапан системы вентиляции топливног о бака
♦ Подсос воздуха перед впуском
♦ Неисправность впускного распредвала
♦ Механическая неисправность клапанного механизма
♦ Ошибка хода клапанов
♦ Лямбда -зонд после катализатора неисправен

P2273

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Лямбда-зонд после катализатора ряда цилиндров 1 - сигнал слишком богатая/бедная смесь

ⓘ УКАЗАНИЕ

Данная ошибка распознается, если у сигнала лямбда -зонда перед катализатором в пределах определенного значения есть отклонение от заданной величи ны. Диагностика инициируется при распознавании ошибки в управлении сме сью.

Условия диагностики

- Длинная поездка в различных рабочих состояниях
- Luftmasse zwischen 30 kg/h und 200 kg/h

Возможные причины неисправности

♦ Негерметичная выпускная система между двумя лямбда -зондами ряда цилиндров 1
♦ Лямбда -зонд перед катализатором ряда цилиндров 1 неисправен (старый)
♦ Зависший в открытом состоянии клапан системы вентиляции топливног о бака
♦ Подсос воздуха перед впуском
♦ Неисправность впускного распредвала
♦ Механическая неисправность клапанного механизма
♦ Ошибка хода клапанов
♦ Лямбда -зонд после катализатора неисправен

P2293

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Высокое давление топлива

ⓘ УКАЗАНИЕ

Система диагностики распознает отклонения номинальных/фактических значений в системе управления топливной системой высокого давления.

Условия диагностики

- Напряжение АКБ 10 В ... 16 В
- Запуск двигателя распознан > 5 сек.
- Температура двигателя - 10 °C ... + 100 °C
- Езда в различных диапазонах нагрузок/частот вращения коленвала

Возможные причины неисправности

♦ Слишком мало топлива при предварительной подаче/слишком низкое давление топлива в контуре низкого давления
♦ Редукционный клапан в контуре высокого давления неисправен
♦ Датчик высокого давления топлива неисправен
♦ Клапан регулировки количества подачи неисправен (в ТНВД)
♦ Датчик высокого давления топлива неисправен
♦ Форсунка(и) неисправна(ы)

P2294

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Выходной каскад клапана регулировки количества

Условия диагностики

- Напряжение бортовой сети >= 7,5 В
- Время с момента запуска двигателя > 5 с

Возможные причины неисправности

♦ Короткое замыкание на плюс
♦ Короткое замыкание на массу
♦ Обрыв проводки
♦ Предохранитель F 12 неисправен (блок предохранителей коммутационного блока в водоотводящем коробе)
♦ Клапан регулировки количества подачи неисправен (в ТНВД)

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DME

Разъем [A]:

♦ Контакт 19

Соответствующие контакты на разъеме клапана регулировки давления

Разъем [A]:

♦ Контакт 2

P2295

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Выходной каскад клапана регулировки количества

Условия диагностики

- Напряжение бортовой сети >= 7,5 В
- Время с момента запуска двигателя > 5 с

Возможные причины неисправности

♦ Короткое замыкание на плюс
♦ Короткое замыкание на массу
♦ Обрыв проводки
♦ Предохранитель F 12 неисправен (блок предохранителей коммутационного блока в водоотводящем коробе)
♦ Клапан регулировки количества подачи неисправен (в ТНВД)

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DME

Разъем [A]:

♦ Контакт 19

Соответствующие контакты на разъеме клапана регулировки давления

Разъем [A]:

♦ Контакт 2

P2296

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Выходной каскад клапана регулировки количества

Условия диагностики

- Напряжение бортовой сети >= 7,5 В
- Время с момента запуска двигателя > 5 с

Возможные причины неисправности

♦ Короткое замыкание на плюс
♦ Короткое замыкание на массу
♦ Обрыв проводки
♦ Предохранитель F 12 неисправен (блок предохранителей коммутационного блока в водоотводящем коробе)
♦ Клапан регулировки количества подачи неисправен (в ТНВД)

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DME

Разъем [A]:

♦ Контакт 19

Соответствующие контакты на разъеме клапана регулировки давления

Разъем [A]:

♦ Контакт 2

P2300

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Модуль зажигания цилиндра 1

ⓘ УКАЗАНИЕ

Модуль зажигания нельзя подвергнуть измерению, так как он является активным компонентом.
Если необходимо осуществить диагностику неисправного модуля зажигания, то перед его заменой следует проверить соединение с массой двигателя, так как при плохом контакте с массой произойдет повреждение нового модуля зажигания.

Условия диагностики

- Напряжение АКБ 9 - 16 В
- После запуска двигателя прошло > 10 секунд
- Частота вращения коленвала 680 - 5000 об/мин

Возможные причины неисправности

♦ Короткое замыкание на плюс
♦ Короткое замыкание на массу
♦ Обрыв проводки
♦ Предохранитель F 07 неисправен (блок предохранителей коммутационного блока в водоотводящем коробе)
♦ Модуль зажигания неисправен

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI

Разъем [A]:

♦ Контакт 58

Соответствующие контакты на разъеме модуля зажигания

Разъем [A]:

♦ Контакт 1
♦ Контакт 2
♦ Контакт 3
♦ Контакт 4

P2301

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Модуль зажигания цилиндра 1

ⓘ УКАЗАНИЕ

Модуль зажигания нельзя подвергнуть измерению, так как он является активным компонентом.
Если необходимо осуществить диагностику неисправного модуля зажигания, то перед его заменой следует проверить соединение с массой двигателя, так как при плохом контакте с массой произойдет повреждение нового модуля зажигания.

Условия диагностики

- Напряжение АКБ 9 - 16 В
- После запуска двигателя прошло > 10 секунд
- Частота вращения коленвала 680 - 5000 об/мин

Возможные причины неисправности

♦ Короткое замыкание на плюс
♦ Короткое замыкание на массу
♦ Обрыв проводки
♦ Предохранитель F 07 неисправен (блок предохранителей коммутационного блока в водоотводящем коробе)
♦ Модуль зажигания неисправен

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI

Разъем [A]:

♦ Контакт 58

Соответствующие контакты на разъеме модуля зажигания

Разъем [A]:

♦ Контакт 1
♦ Контакт 2
♦ Контакт 3
♦ Контакт 4

P2303

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Модуль зажигания цилиндра 2

ⓘ УКАЗАНИЕ

Модуль зажигания нельзя подвергнуть измерению, так как он является активным компонентом!
Если необходимо осуществить диагностику неисправного модуля зажигания, то перед его заменой следует проверить соединение с массой двигателя, так как при плохом контакте с массой произойдет повреждение нового модуля зажигания!

Условия диагностики

- Напряжение АКБ 9 - 16 В
- После запуска двигателя прошло > 10 секунд
- Частота вращения коленвала 680 - 5000 об/мин

Возможные причины неисправности

♦ Короткое замыкание на плюс
♦ Короткое замыкание на массу
♦ Обрыв проводки
♦ Предохранитель F 07 неисправен (блок предохранителей коммутационного блока в водоотводящем коробе)
♦ Модуль зажигания неисправен

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI
Разъем [A]:

♦ Контакт 57

Соответствующие контакты на разъеме модуля зажигания
Разъем [A]:

♦ Контакт 1
♦ Контакт 2
♦ Контакт 3
♦ Контакт 4

P2304

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Модуль зажигания цилиндра 2

ⓘ УКАЗАНИЕ

Модуль зажигания нельзя подвергнуть измерению, так как он является активным компонентом!
Если необходимо осуществить диагностику неисправного модуля зажигания, то перед его заменой следует проверить соединение с массой двигателя, так как при плохом контакте с массой произойдет повреждение нового модуля зажигания!

Условия диагностики

- Напряжение АКБ 9 - 16 В
- После запуска двигателя прошло > 10 секунд
- Частота вращения коленвала 680 - 5000 об/мин

Возможные причины неисправности

♦ Короткое замыкание на плюс
♦ Короткое замыкание на массу
♦ Обрыв проводки
♦ Предохранитель F 07 неисправен (блок предохранителей коммутационного блока в водоотводящем коробе)
♦ Модуль зажигания неисправен

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI
Разъем [A]:

♦ Контакт 57

Соответствующие контакты на разъеме модуля зажигания
Разъем [A]:

♦ Контакт 1
♦ Контакт 2
♦ Контакт 3
♦ Контакт 4

P2306

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Модуль зажигания цилиндра 3

ⓘ УКАЗАНИЕ

Модуль зажигания нельзя подвергнуть измерению, так как он является активным компонентом!
Если необходимо осуществить диагностику неисправного модуля зажигания, то перед его заменой следует проверить соединение с массой двигателя, так как при плохом контакте с массой произойдет повреждение нового модуля зажигания!

Условия диагностики

- Напряжение АКБ 9 - 16 В
- После запуска двигателя прошло > 10 секунд
- Частота вращения коленвала 680 - 5000 об/мин

Возможные причины неисправности

♦ Короткое замыкание на плюс
♦ Короткое замыкание на массу
♦ Обрыв проводки
♦ Предохранитель F 07 неисправен (блок предохранителей коммутационного блока в водоотводящем коробе)
♦ Модуль зажигания неисправен

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI

Разъем [A]:

♦ Контакт 56

Соответствующие контакты на разъеме модуля зажигания

Разъем [A]:

♦ Контакт 1
♦ Контакт 2
♦ Контакт 3
♦ Контакт 4

P2307

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Модуль зажигания цилиндра 3

ⓘ УКАЗАНИЕ

Модуль зажигания нельзя подвергнуть измерению, так как он является активным компонентом!
Если необходимо осуществить диагностику неисправного модуля зажигания, то перед его заменой следует проверить соединение с массой двигателя, так как при плохом контакте с массой произойдет повреждение нового модуля зажигания!

Условия диагностики

- Напряжение АКБ 9 - 16 В
- После запуска двигателя прошло > 10 секунд
- Частота вращения коленвала 680 - 5000 об/мин

Возможные причины неисправности

♦ Короткое замыкание на плюс
♦ Короткое замыкание на массу
♦ Обрыв проводки
♦ Предохранитель F 07 неисправен (блок предохранителей коммутационного блока в водоотводящем коробе)
♦ Модуль зажигания неисправен

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI

Разъем [A]:

♦ Контакт 56

Соответствующие контакты на разъеме модуля зажигания

Разъем [A]:

♦ Контакт 1
♦ Контакт 2
♦ Контакт 3
♦ Контакт 4

P2309

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Модуль зажигания цилиндра 4

ⓘ УКАЗАНИЕ

Модуль зажигания нельзя подвергнуть измерению, так как он является активным компонентом.
Если необходимо осуществить диагностику неисправного модуля зажигания, то перед его заменой следует проверить соединение с массой двигателя, так как при плохом контакте с массой произойдет повреждение нового модуля зажигания.

Условия диагностики

- Напряжение АКБ 9 - 16 В
- После запуска двигателя прошло > 10 секунд
- Частота вращения коленвала 680 - 5000 об/мин

Возможные причины неисправности

♦ Короткое замыкание на плюс
♦ Короткое замыкание на массу
♦ Обрыв проводки
♦ Предохранитель F 08 неисправен (блок предохранителей коммутационного блока в водоотводящем коробе)
♦ Модуль зажигания неисправен

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI

Разъем [B]:

♦ Контакт 42

Соответствующие контакты на разъеме модуля зажигания

Разъем [A]:

♦ Контакт 1
♦ Контакт 2
♦ Контакт 3
♦ Контакт 4

P2310

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Модуль зажигания цилиндра 4

ⓘ УКАЗАНИЕ

Модуль зажигания нельзя подвергнуть измерению, так как он является активным компонентом.
Если необходимо осуществить диагностику неисправного модуля зажигания, то перед его заменой следует проверить соединение с массой двигателя, так как при плохом контакте с массой произойдет повреждение нового модуля зажигания.

Условия диагностики

- Напряжение АКБ 9 - 16 В
- После запуска двигателя прошло > 10 секунд
- Частота вращения коленвала 680 - 5000 об/мин

Возможные причины неисправности

♦ Короткое замыкание на плюс
♦ Короткое замыкание на массу
♦ Обрыв проводки
♦ Предохранитель F 08 неисправен (блок предохранителей коммутационного блока в водоотводящем коробе)
♦ Модуль зажигания неисправен

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI
Разъем [B]:

♦ Контакт 42

Соответствующие контакты на разъеме модуля зажигания
Разъем [A]:

♦ Контакт 1
♦ Контакт 2
♦ Контакт 3
♦ Контакт 4

P2312

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Модуль зажигания цилиндра 5

ⓘ УКАЗАНИЕ

Модуль зажигания нельзя подвергнуть измерению, так как он является активным компонентом!
Если необходимо осуществить диагностику неисправного модуля зажигания, то перед его заменой следует проверить соединение с массой двигателя, так как при плохом контакте с массой произойдет повреждение нового модуля зажигания!

Условия диагностики

- Напряжение АКБ 9 - 16 В
- После запуска двигателя прошло > 10 секунд
- Частота вращения коленвала 680 - 5000 об/мин

Возможные причины неисправности

♦ Короткое замыкание на плюс
♦ Короткое замыкание на массу
♦ Обрыв проводки
♦ Предохранитель F 08 неисправен (блок предохранителей коммутационного блока в водоотводящем коробе)
♦ Модуль зажигания неисправен

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI

Разъем [A]:

♦ Контакт 43

Соответствующие контакты на разъеме модуля зажигания

Разъем [A]:

♦ Контакт 1
♦ Контакт 2
♦ Контакт 3
♦ Контакт 4

P2313

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Модуль зажигания цилиндра 5

ⓘ УКАЗАНИЕ

Модуль зажигания нельзя подвергнуть измерению, так как он является активным компонентом!
Если необходимо осуществить диагностику неисправного модуля зажигания, то перед его заменой следует проверить соединение с массой двигателя, так как при плохом контакте с массой произойдет повреждение нового модуля зажигания!

Условия диагностики

- Напряжение АКБ 9 - 16 В
- После запуска двигателя прошло > 10 секунд
- Частота вращения коленвала 680 - 5000 об/мин

Возможные причины неисправности

♦ Короткое замыкание на плюс
♦ Короткое замыкание на массу
♦ Обрыв проводки
♦ Предохранитель F 08 неисправен (блок предохранителей коммутационного блока в водоотводящем коробе)
♦ Модуль зажигания неисправен

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI

Разъем [A]:

♦ Контакт 43

Соответствующие контакты на разъеме модуля зажигания

Разъем [A]:

♦ Контакт 1
♦ Контакт 2
♦ Контакт 3
♦ Контакт 4

P2315

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Модуль зажигания цилиндра 6

ⓘ УКАЗАНИЕ

Модуль зажигания нельзя подвергнуть измерению, так как он является активным компонентом!
Если необходимо осуществить диагностику неисправного модуля зажигания, то перед его заменой следует проверить соединение с массой двигателя, так как при плохом контакте с массой произойдет повреждение нового модуля зажигания!

Условия диагностики

- Напряжение АКБ 9 - 16 В
- После запуска двигателя прошло > 10 секунд
- Частота вращения коленвала 680 - 5000 об/мин

Возможные причины неисправности

♦ Короткое замыкание на плюс
♦ Короткое замыкание на массу
♦ Обрыв проводки
♦ Предохранитель F 08 неисправен (блок предохранителей коммутационного блока в водоотводящем коробе)
♦ Модуль зажигания неисправен

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI

Разъем [A]:

♦ Контакт 41

Соответствующие контакты на разъеме модуля зажигания

Разъем [A]:

♦ Контакт 1
♦ Контакт 2
♦ Контакт 3
♦ Контакт 4

P2316

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Модуль зажигания цилиндра 6

ⓘ УКАЗАНИЕ

Модуль зажигания нельзя подвергнуть измерению, так как он является активным компонентом!
Если необходимо осуществить диагностику неисправного модуля зажигания, то перед его заменой следует проверить соединение с массой двигателя, так как при плохом контакте с массой произойдет повреждение нового модуля зажигания!

Условия диагностики

- Напряжение АКБ 9 - 16 В
- После запуска двигателя прошло > 10 секунд
- Частота вращения коленвала 680 - 5000 об/мин

Возможные причины неисправности

♦ Короткое замыкание на плюс
♦ Короткое замыкание на массу
♦ Обрыв проводки
♦ Предохранитель F 08 неисправен (блок предохранителей коммутационного блока в водоотводящем коробе)
♦ Модуль зажигания неисправен

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI
Разъем [A]:

♦ Контакт 41

Соответствующие контакты на разъеме модуля зажигания
Разъем [A]:

♦ Контакт 1
♦ Контакт 2
♦ Контакт 3
♦ Контакт 4

P2400

Диагностическая информация - **DME V6 DFI**

Выходной каскад DLDP

ⓘ УКАЗАНИЕ

При отсоединении разъема B от блока управления DFI, а также если в ключается/включено зажигание, во многих блоках управления регистрируется неисправност ь >>блок управления DFI - превышение времени ожидания<< .

ⓘ УКАЗАНИЕ

Если в ходе поиска неисправностей разъем блока управления B был от ключен от DFI / было прервано питание в другом месте (АКБ, предохранитель), должна быть выполнена адаптация блока дроссельной заслонки!

Условия диагностики

- Напряжение АКБ 9 - 16 В
- После запуска двигателя прошло более 10 секунд

Возможные причины неисправности

♦ Вакуумная система негерметична
⇒ Система включает в себя механический вакуумный насос (на двигател е автомобиля), усилитель тормозной системы и т.д., насос диагностики утечки, колл ектор с изменяемой геометрией и при необходимости заслонки ОГ в основном глушителе
♦ Вакуумный насос неисправен
♦ Предохранитель F 18 неисправен (блок предохранителей, передняя панель, слева)
♦ Обрыв цепи питания насоса диагностики утечки
♦ Обрыв управляющего кабеля насоса диагностики утечки
♦ Насос диагностики утечки неисправен (сопротивление выше нормы)
♦ Разъем KE 3, контакт 9 - обрыв

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI
Разъем [B]:

♦ Контакт 8

Соответствующие контакты на разъеме насоса диагностики утечки
Разъем [A]:

♦ Контакт 2

P2401

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Выходной каскад DLDP

ⓘ УКАЗАНИЕ

При отсоединении разъема B от блока управления DFI, а также если в ключается/включено зажигание, во многих блоках управления регистрируется неисправност ь >>блок управления DFI - превышение времени ожидания<< .

ⓘ УКАЗАНИЕ

Если в ходе поиска неисправностей разъем блока управления B был от ключен от DFI / было прервано питание в другом месте (АКБ, предохранитель), должна быть выполнена адаптация блока дроссельной заслонки!

Условия диагностики

- Напряжение АКБ 9 - 16 В
- После запуска двигателя прошло более 10 секунд

Возможные причины неисправности

♦ Вакуумная система негерметична
⇒ Система включает в себя механический вакуумный насос (на двигател е автомобиля), усилитель тормозной системы и т.д., насос диагностики утечки, колл ектор с изменяемой геометрией и при необходимости заслонки ОГ в основном глушителе
♦ Вакуумный насос неисправен
♦ КЗ управляющего кабеля на массу
♦ Насос диагностики утечки неисправен (короткое замыкание)

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI
Разъем [B]:

♦ Контакт 8

Соответствующие контакты на разъеме насоса диагностики утечки
Разъем [A]:

♦ Контакт 2

P2402

Диагностическая информация - **DME V6 DFI**

Выходной каскад DLDP

ⓘ УКАЗАНИЕ

При отсоединении разъема B от блока управления DFI, а также если в ключается/включено зажигание, во многих блоках управления регистрируется неисправност ь >>блок управления DFI - превышение времени ожидания<< .

ⓘ УКАЗАНИЕ

Если в ходе поиска неисправностей разъем блока управления B был от ключен от DFI / было прервано питание в другом месте (АКБ, предохранитель), должна быть выполнена адаптация блока дроссельной заслонки!

Условия диагностики

- Напряжение АКБ 9 - 16 В
- После запуска двигателя прошло более 10 секунд

Возможные причины неисправности

♦ Вакуумная система негерметична
⇒ Система включает в себя механический вакуумный насос (на двигател е автомобиля), усилитель тормозной системы и т.д., насос диагностики утечки, колл ектор с изменяемой геометрией и при необходимости заслонки ОГ в основном глушителе
♦ Вакуумный насос неисправен
♦ Предохранитель F 18 неисправен (блок предохранителей, передняя панель, слева)
♦ Обрыв цепи питания насоса диагностики утечки
♦ Обрыв управляющего кабеля насоса диагностики утечки
♦ Насос диагностики утечки неисправен (сопротивление выше нормы)
♦ Разъем KE 3, контакт 9 - обрыв

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI
Разъем [B]:

♦ Контакт 8

Соответствующие контакты на разъеме насоса диагностики утечки
Разъем [A]:

♦ Контакт 2

P2403

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Насос для диагностики течи - геркон

Условия диагностики

- Быстрое тестирование герметичности топливного бака + быстрое тест ирование клапана системы вентиляции топливного бака в рамках одного цикла работы дв игателя

или:
- Напряжение бортовой сети 9 В ... 16 В
- Атмосферное давление > 730 гПа (ниже 2400 - 2700 м над уровнем моря)
- Между последним выключением и запуском двигателя он должен остыть минимум на 42 °C
- Температура двигателя > 5 °C
- Температура впускного воздуха > 5 °C
- Колебания температуры впускного воздуха меньше 12 °C
- Поездка с продолжительной частичной нагрузкой
- Скорость движения 3 - 150 км/ч

Возможные причины неисправности

♦ Вакуумная система негерметична
⇒ Система включает в себя механический вакуумный насос (на двигател е автомобиля), усилитель тормозной системы и т.д., насос диагностики утечки, колл ектор с изменяемой геометрией и при необходимости заслонки ОГ в основном глушителе
♦ Вакуумный насос неисправен
♦ Геркон в насосе диагностики утечки неисправен

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI
Разъем [B]:

♦ Контакт 40

ⓘ УКАЗАНИЕ
В Cayenne герметичность топливного бака проверяется с помощью повы шенного на 20 мбар давления внутри бака. Это давление создается насосом диагностики у течки и оценивается встроенным герконом. Насос работает от пружины, которая задействуе тся с помощью мембраны под действием разрежения из впускного коллектора (или вакуум -ресивера).

Условия диагностики могут быть достигнуты при короткой проверке >д иагностика утечки< с помощью тестера PIWIS.

Непосредственно перед проверкой герметичности топливного бака осущ ествляется проверка геркона в насосе диагностики утечки. Если после начала проверки (н агрузка насоса диагностики утечки с помощью разрежения) он находится в недостоверном положени и (в данном случае: осуществляется сохранение записи о неисправности, и проверка герме тичности топливного бака

прерывается).

P2404

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Насос для диагностики течи - геркон

ⓘУКАЗАНИЕ

При дополнительном сохранении ошибки клапана системы вентиляции то пливного бака необходимо устранить ее в первую очередь.

Условия диагностики

- Быстрое тестирование герметичности топливного бака + быстрое тест ирование клапана системы вентиляции топливного бака в рамках одного цикла работы дв игателя

или:

- Напряжение бортовой сети 9 В ... 16 В
- Атмосферное давление > 730 гПа (ниже 2400 - 2700 м над уровнем моря)
- Между последним выключением и запуском двигателя он должен остыть минимум на 42 °C
- Температура двигателя > 5 °C
- Температура впускного воздуха > 5 °C
- Колебания температуры впускного воздуха меньше 12 °C
- Поездка с продолжительной частичной нагрузкой
- Скорость движения 3 - 150 км/ч

Возможные причины неисправности

♦ Вакуумная система негерметична
⇒ Система включает в себя механический вакуумный насос (на двигател е автомобиля), усилитель тормозной системы и т.д., насос диагностики утечки, колл ектор с изменяемой геометрией и при необходимости заслонки ОГ в основном глушителе

♦ Вакуумный насос неисправен
♦ Вентиляционный клапан топливного бака зависает в закрытом состоян ии
♦ Продувочный воздуховод между вентиляционным клапаном топливного б ака и фильтром с активированным углем засорен
♦ Короткое замыкание на плюс в сигнальном кабеле
♦ Короткое замыкание на массу в сигнальном кабеле
♦ Обрыв сигнального кабеля
♦ Насос диагностики утечки неисправен

Соответствующие контакты на разъеме блока управления **DFI**

Разъем [B]:

♦ Контакт 40

ⓘ УКАЗАНИЕ

В Cayenne герметичность топливного бака проверяется с помощью повы шенного на 20 мбар

давления внутри бака. Это давление создается насосом диагностики утечки и оценивается встроенным герконом. Насос работает от пружины, которая задействуется с помощью мембраны под действием разрежения из впускного коллектора (или вакуум-ресивера).

Условия диагностики могут быть достигнуты при короткой проверке >диагностика утечки< с помощью тестера PIWIS.

Непосредственно перед проверкой герметичности топливного бака осуществляется проверка геркона в насосе диагностики утечки. Если после начала проверки (нагрузка насоса диагностики утечки с помощью разрежения) он находится в недостоверном положении (в данном случае: осуществляется сохранение записи о неисправности, и проверка герметичности топливного бака прерывается).

P2414

Диагностическая информация - DME V8 **DFI**

Лямбда-зонд перед катализатором ряда X, подсос воздуха

ⓘ УКАЗАНИЕ
Не использовать контактный спрей для разъемов лямбда -зонда, в противном случае кабели будут повреждены (загрязнение канала опорного воздуха)!

ⓘ УКАЗАНИЕ
Не путать лямбда -зонды перед и после катализатора, в противном случае возможна регистрация неправдоподобных записей неисправностей!

Условия диагностики

- Двигатель работает
- Лямбда -регулирование активно
- Автомобиль не в фазе принудительного ХХ

Возможные причины неисправности

♦ Указанный лямбда -зонд не установлен в выпускной трубе

P2415

Диагностическая информация - DME V8 **DFI**

Лямбда-зонд перед катализатором ряда X, подсос воздуха

ⓘ УКАЗАНИЕ
Не использовать контактный спрей для разъемов лямбда -зонда, в противном случае кабели будут повреждены (загрязнение канала опорного воздуха)!

ⓘ УКАЗАНИЕ
Не путать лямбда -зонды перед и после катализатора, в противном случае возможна регистрация неправдоподобных записей неисправностей!

Условия диагностики

- Двигатель работает
- Лямбда -регулирование активно
- Автомобиль не в фазе принудительного XX

Возможные причины неисправности

♦ Указанный лямбда -зонд не установлен в выпускной трубе

P2626

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Лямбда-зонд перед катализатором ряда 1 - провод насосного напряжения

ⓘ УКАЗАНИЕ

Не использовать контактный спрей для разъемов лямбда -зонда, в противном случае кабели будут повреждены (загрязнение канала опорного воздуха)!

ⓘ УКАЗАНИЕ

Не путать лямбда -зонды перед и после катализатора, в противном случае возможна регистрация неправдоподобных записей неисправностей!

Условия диагностики

- Напряжение АКБ 10 - 16 В
- После запуска двигателя прошло > 10 секунд

Возможные причины неисправности

♦ Обрыв проводки
♦ Короткое замыкание на плюс
♦ короткое замыкание на массу
♦ Лямбда -зонд неисправен
♦ Блок управления DME неисправен

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DME

Разъем [B]:

♦ Контакт 60
♦ Контакт 82
♦ Контакт 51
♦ Контакт 61
♦ Контакт 81

Соответствующие контакты на разъеме лямбда-зонда перед катализатором ряда цилиндров 1

♦ Контакт 1
♦ Контакт 6
♦ Контакт 3
♦ Контакт 2
♦ Контакт 5

P2629

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Лямбда-зонд перед катализатором ряда 2 - провод насосного напряжения

ⓘ УКАЗАНИЕ

Не использовать контактный спрей для разъемов лямбда -зонда, в противном случае кабели будут повреждены (загрязнение канала опорного воздуха).

ⓘ УКАЗАНИЕ

Не путать лямбда -зонды перед и после катализатора, в противном случае возможна регистрация неправдоподобных записей неисправностей.

Условия диагностики

- Напряжение АКБ 10 - 16 В
- После запуска двигателя прошло > 10 секунд

Возможные причины неисправности

♦ Обрыв в кабеле насосного напряжения
♦ Короткое замыкание кабеля насосного напряжения на плюс
♦ Короткое замыкание кабеля насосного напряжения на массу
♦ Лямбда -зонд неисправен

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI

Разъем [B]:

♦ Контакт 59

Соответствующие контакты на разъеме лямбда-зонда перед катализатором ряда цилиндров 2

♦ Контакт 1

P2632

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Выходной каскад реле топливного насоса 2 (прав.)

ⓘ УКАЗАНИЕ

При регистрации данной неисправности правый топливный насос постоя нно задействован!

ⓘ УКАЗАНИЕ

Зарегистрированные неисправности (лямбда -регулирование, диапазон >FRAO< и >FRAU <) могут быть следствием недостаточной подачи топлива при полной з агрузке в режиме работы одного насоса!

ⓘ УКАЗАНИЕ

Топливный насос 2 (прав.) задействуется на короткое время блоком управления бортовой сети при открывании двери водителя. Короткое замыкание на плюс или массу также может быть вызвано неисправностью в управляющей проводке или блоке управ ления бортовой сети!

Условия диагностики

- Напряжение АКБ > 10 В
- В баке < 15 литров или > 60 литров топлива
- Время работы двигателя > 10 секунд

Возможные причины неисправности

♦ Короткое замыкание на плюс
♦ Короткое замыкание на массу
♦ Обрыв проводки
♦ Предохранитель FE 13 неисправен (блок предохранителей коммутационного блока в водоотводящем коробе)
♦ Реле топливного насоса 2 неисправно
♦ Блок управления бортовой сети неисправен

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DME
Разъем [B]:

♦ Контакт 27

Соответствующие контакты на разъеме реле топливного насоса

♦ Контакт 85

P2633

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Выходной каскад реле топливного насоса 2 (прав.)

ⓘ УКАЗАНИЕ

При регистрации данной неисправности правый топливный насос постоя нно задействован!

ⓘ УКАЗАНИЕ

Зарегистрированные неисправности (лямбда -регулирование, диапазон >FRAO< и >FRAU <) могут быть следствием недостаточной подачи топлива при полной з агрузке в режиме работы одного насоса!

ⓘ УКАЗАНИЕ

Топливный насос 2 (прав.) задействуется на короткое время блоком управления бортовой сети при открывании двери водителя. Короткое замыкание на плюс или массу также может быть вызвано неисправностью в управляющей проводке или блоке управ ления бортовой сети!

Условия диагностики

- Напряжение АКБ > 10 В
- В баке < 15 литров или > 60 литров топлива
- Время работы двигателя > 10 секунд

Возможные причины неисправности

♦ Короткое замыкание на плюс
♦ Короткое замыкание на массу
♦ Обрыв проводки
♦ Предохранитель FE 13 неисправен (блок предохранителей коммутационного блока в водоотводящем коробе)
♦ Реле топливного насоса 2 неисправно
♦ Блок управления бортовой сети неисправен

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DME
Разъем [B]:

♦ Контакт 27

Соответствующие контакты на разъеме реле топливного насоса

♦ Контакт 85

P2634

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Выходной каскад реле топливного насоса 2 (прав.)

ⓘ УКАЗАНИЕ

При регистрации данной неисправности правый топливный насос постоя нно задействован!

ⓘ УКАЗАНИЕ

Зарегистрированные неисправности (лямбда -регулирование, диапазон >FRAO< и >FRAU <) могут быть следствием недостаточной подачи топлива при полной з агрузке в режиме работы одного насоса!

ⓘ УКАЗАНИЕ

Топливный насос 2 (прав.) задействуется на короткое время блоком управления бортовой сети при открывании двери водителя. Короткое замыкание на плюс или массу также может быть вызвано неисправностью в управляющей проводке или блоке управ ления бортовой сети!

Условия диагностики

- Напряжение АКБ > 10 В
- В баке < 15 литров или > 60 литров топлива
- Время работы двигателя > 10 секунд

Возможные причины неисправности

♦ Короткое замыкание на плюс
♦ Короткое замыкание на массу
♦ Обрыв проводки
♦ Предохранитель FE 13 неисправен (блок предохранителей коммутационного блока в водоотводящем коробе)
♦ Реле топливного насоса 2 неисправно
♦ Блок управления бортовой сети неисправен

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DME
Разъем [B]:

♦ Контакт 27

Соответствующие контакты на разъеме реле топливного насоса

♦ Контакт 85

P2A00

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Электрическая неисправность лямбда-зонда перед катализатором ряда 1

ⓘ УКАЗАНИЕ

Данная неисправность означает, что DFI распознал неправдоподобный температурный диапазон для лямбда -зонда.
Так как в данный момент лямбда -регулирование прервано, DFI регистрирует данную неисправность в качестве информации. Более точная причина неисправ ности сохраняется в виде дополнительного P -кода.

ⓘ УКАЗАНИЕ

Не использовать контактный спрей для разъемов лямбда -зонда, в противном случае кабели будут повреждены (загрязнение канала опорного воздуха)!

ⓘ УКАЗАНИЕ

Не путать лямбда -зонды перед и после катализатора, в противном случае возможна регистрация неправдоподобных записей неисправностей!

Условия диагностики

- Напряжение АКБ в диапазоне между 10,7 и 16,0 В
- Двигатель работает
- Температура ОГ > 250 °C
- Лямбда -зонд перед катализатором в рабочем состоянии
- Нет отключения подачи топлива в режиме принудительного XX

Возможные причины неисправности

♦ Другие электрические неисправности лямбда -зондов зарегистрированы в памяти

P2A03

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Электрическая неисправность лямбда-зонда перед катализатором ряда 2

ⓘ УКАЗАНИЕ

Данная неисправность означает, что DME распознал неправдоподобный температурный диапазон для лямбда -зонда.
Так как лямбда -регулирование прерывается, DME регистрирует данную неисправность в качестве информации. Более точная причина неисправности сохраняетс я в виде дополнительного P -кода.

ⓘ УКАЗАНИЕ

Не использовать контактный спрей для разъемов лямбда -зонда, в противном случае кабели будут повреждены (загрязнение канала опорного воздуха)!

ⓘ УКАЗАНИЕ

Не путать лямбда -зонды перед и после катализатора, в противном случае возможна регистрация неправдоподобных записей неисправностей!

Условия диагностики

- Напряжение АКБ в диапазоне между 10,7 и 16,0 В
- Двигатель работает
- Температура ОГ > 250°C
- Лямбда -зонд перед катализатором в рабочем состоянии
- Нет отключения подачи топлива в режиме принудительного ХХ

Возможные причины неисправности

♦ Другие электрические неисправности лямбда -зондов зарегистрированы в памяти

P3081

Диагностическая информация - DME V6 **DFI**

Недостоверное значение температуры охлаждающей жидкости

Условия диагностики

● Двигатель работает

Возможные причины неисправности

♦ Воздух в системе охлаждения
♦ Использование устройства прогрева двигателя
♦ Датчик температуры двигателя неисправен
♦ при использовании оригинального автономного отопителя: 3/2-ходовой клапан неисправен

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DFI
Разъем [A]:

♦ Контакт 10
♦ Контакт 14

Соответствующие контакты на разъеме датчика температуры двигателя
Разъем [A]:

♦ Контакт 1
♦ Контакт 2

U0001

Диагностическая информация - CAN

Коммуникация, блок управления-DME

Условия диагностики

При пробуждении (Wake -up) блок управления двигателя сначала проверяет внутренние функциональные процессы. Если они в норме, вслед за этим проверяются все диагностируемые выходы, и регистрируются обнаруженные неисправности.
Причина пробуждения блока управления двигателя:

- Сигнал по шине CAN
- Зажигание вкл.

Возможные причины неисправности

♦ Отсутствие электропитания блока управления двигателя
♦ Неверная кодировка блока управления двигателя
♦ Короткое замыкание или обрыв шины CAN -Привод
♦ Неисправность блока управления двигателя (в большинстве случаев пр ичиной неисправности оказывается неверная кодировка, а не сам блок управления двигателя !)

Проявления неисправности

♦ Невозможность соединения через шину CAN -Привод
♦ Блок управления двигателя становится недоступным для соединения с другими блоками управления

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DME

Разъем [A]:

♦ 1 Масса, клемма 31
♦ 2 Масса, клемма 31
♦ 3 замок зажигания - кл. 15
♦ 21 Электропитание, клемма 15
♦ 62 Электропитание, клемма 30
♦ 58 Шина CAN -Привод Low
♦ 60 Шина CAN -Привод High

U0073

Диагностическая информация - CAN

Коммуникация, блок управления-DME

Условия диагностики

При пробуждении (Wake -up) блок управления двигателя сначала проверяет внутренние функциональные процессы. Если они в норме, вслед за этим проверяются все диагностируемые выходы, и регистрируются обнаруженные неисправности.
Причина пробуждения блока управления двигателя:

- Сигнал по шине CAN
- Зажигание вкл.

Возможные причины неисправности

♦ Отсутствие электропитания блока управления двигателя
♦ Неверная кодировка блока управления двигателя
♦ Короткое замыкание или обрыв шины CAN -Привод
♦ Неисправность блока управления двигателя (в большинстве случаев пр ичиной неисправности оказывается неверная кодировка, а не сам блок управления двигателя !)

Проявления неисправности

♦ Невозможность соединения через шину CAN -Привод
♦ Блок управления двигателя становится недоступным для соединения с другими блоками управления

Соответствующие контакты на разъеме блока управления DME

Разъем [A]:

♦ 1 Масса, клемма 31
♦ 2 Масса, клемма 31
♦ 3 замок зажигания - кл. 15
♦ 21 Электропитание, клемма 15
♦ 62 Электропитание, клемма 30
♦ 58 Шина CAN -Привод Low
♦ 60 Шина CAN -Привод High

U0103

Диагностическая информация - CAN

Коммуникация, блок управления Tiptronic

Условия диагностики

При пробуждении (Wake -up) блок управления Tiptronic сначала проверяет внутренние функциональные процессы. Если они в норме, вслед за этим проверяются все диагностируемые выходы, и регистрируются обнаруженные неисправности.
Причина пробуждения блока управления Tipt ronic:

- Сигнал по шине CAN
- Зажигание вкл.

Возможные причины неисправности

♦ Отсутствие электропитания блока управления Tiptronic
♦ Неверная кодировка блока управления Tiptronic
♦ Короткое замыкание или обрыв шины CAN -Привод
♦ Неисправность блока управления Tiptronic (в большинстве случаев пр ичиной неисправности оказывается неверная кодировка, а не сам блок управления Tiptronic !)

Проявления неисправности

♦ Невозможность соединения через шину CAN -Привод
♦ Блок управления Tiptronic становится недоступным для соединения с другими блоками управления

Соответствующие контакты блока управления Tiptronic

Разъем [A]:

♦ 1 Масса, клемма 31
♦ 2 Масса, клемма 31
♦ 3 Электропитание, клемма 30
♦ 27 Электропитание, клемма 15
♦ 28 Электропитание, клемма 15
♦ 34 Шина CAN -Привод Low
♦ 46 Шина CAN -Привод High

U0114

Диагностическая информация - **CAN**

Запись о неисправности в указанном блоке управления

ИНФОРМАЦИЯ
Внутренняя функциональная проверка завершена!

Условия диагностики

При пробуждении (Wake-up) блок управления сначала проверяет внутренние функциональные процессы. Если они в норме, вслед за этим проверяют ся все диагностируемые выходы и регистрируются обнаруженные неисправности .
Причина пробуждения блока управления:

- Сигнал события по шине CAN
- Сигнал пробуждения по проводу пробуждения
- Контакт ключа (клемма S)
- Зажигание включено

Возможные причины неисправности

♦ Неверная кодировка блока управления
♦ Неисправность подключенных к указанному блоку управления перифери йных устройств
♦ Неисправность блока управления (в большинстве случаев причиной не исправности оказывается неверная кодировка, а не сам блок управления!)

Проявления неисправности

♦ Указанный блок управления может передавать через шину CAN только резервные значения
♦ другие блоки управления распознают эти резервные значения и соста вляют этот код неисправности

U0129

Диагностическая информация - CAN

Коммуникация, блок управления PSM

Условия диагностики

При пробуждении (Wake -up) блок управления PSM сначала проверяет внутренние функциональные процессы . Если они в норме, вслед за этим проверяются все диагностируемые выходы, и регистрируются обнаруженные неисправност и.
Причина пробуждения блока управления PSM:

- Сигнал по шине CAN
- Зажигание вкл.

Возможные причины неисправности

♦ Отсутствие электропитания блока управления PSM
♦ Неверная кодировка блока управления PSM
♦ Короткое замыкание или обрыв шины CAN -Привод
♦ Неисправность блока управления PSM (в большинстве случаев причиной неисправности оказывается неверная кодировка, а не сам блок управления PSM!)

Проявления неисправности

♦ Невозможность соединения через шину CAN -Привод
♦ Блок управления PSM становится недоступным для соединения с другим и блоками управления

Соответствующие контакты на блоке управления PSM

Разъем [A]:

♦ 1 Электропитание, клемма 30
♦ 4 Электропитание, клемма 15
♦ 6 Электропитание, клемма 30
♦ 11 Шина CAN -Привод High
♦ 15 Шина CAN -Привод Low
♦ 16 Масса, клемма 31
♦ 32 Электропитание, клемма 30
♦ 47 Масса, клемма 31

U0155

Диагностическая информация - CAN

Коммуникация, комбинация приборов

Условия диагностики

При пробуждении (Wake -up) комбинация приборов сначала проверяет внутренние функциональные процессы. Если они в норме, вслед за этим проверяются все диагностируемые выходы, и регистрируются обнаруженные неисправност и.
Причина пробуждения комбинации приборов:

- Сигнал по шине CAN
- Сигнал пробуждения по проводу пробуждения
- Зажигание вкл.

Возможные причины неисправности

♦ Отсутствие электропитания комбинации приборов
♦ Неверная кодировка комбинации приборов
♦ Короткое замыкание или обрыв шины CAN -Display
♦ Неисправность комбинации приборов (в большинстве случаев причиной неисправности оказывается неверная кодировка, а не сама комбинация приборов!)

Проявления неисправности

♦ Невозможность соединения через шину CAN -Display
♦ Комбинация приборов становится недоступной для соединения с другим и блоками управления

Соответствующие контакты комбинации приборов

Разъем [A]:

♦ 8 Электропитание, клемма 30
♦ 9 Масса, клемма 31
♦ 23 Электропитание, клемма 30
♦ 24 Масса, клемма 31

Разъем [B]:

♦ 19 Шина CAN -Display High
♦ 20 Шина CAN -Display Low

U0319

Диагностическая информация - **CAN**

Запись о неисправности в указанном блоке управления

ИНФОРМАЦИЯ
Внутренняя функциональная проверка завершена!

Условия диагностики

При пробуждении (Wake-up) блок управления сначала проверяет внутренние функциональные процессы. Если они в норме, вслед за этим проверяют ся все диагностируемые выходы и регистрируются обнаруженные неисправности .
Причина пробуждения блока управления:

- Сигнал события по шине CAN
- Сигнал пробуждения по проводу пробуждения
- Контакт ключа (клемма S)
- Зажигание включено

Возможные причины неисправности

♦ Неверная кодировка блока управления
♦ Неисправность подключенных к указанному блоку управления перифери йных устройств
♦ Неисправность блока управления (в большинстве случаев причиной не исправности оказывается неверная кодировка, а не сам блок управления!)

Проявления неисправности

♦ Указанный блок управления может передавать через шину CAN только резервные значения
♦ другие блоки управления распознают эти резервные значения и соста вляют этот код неисправности

U0402

Диагностическая информация - CAN

Коммуникация, блок управления Tiptronic

Условия диагностики

При пробуждении (Wake -up) блок управления Tiptronic сначала проверяет внутренние функциональные процессы. Если они в норме, вслед за этим проверяются все диагностируемые выходы, и регистрируются обнаруженные неисправности.
Причина пробуждения блока управления Tipt ronic:

- Сигнал по шине CAN
- Зажигание вкл.

Возможные причины неисправности

♦ Отсутствие электропитания блока управления Tiptronic
♦ Неверная кодировка блока управления Tiptronic
♦ Короткое замыкание или обрыв шины CAN -Привод
♦ Неисправность блока управления Tiptronic (в большинстве случаев пр ичиной неисправности оказывается неверная кодировка, а не сам блок управления Tiptronic !)

Проявления неисправности

♦ Невозможность соединения через шину CAN -Привод
♦ Блок управления Tiptronic становится недоступным для соединения с другими блоками управления

Соответствующие контакты блока управления Tiptronic

Разъем [A]:

♦ 1 Масса, клемма 31
♦ 2 Масса, клемма 31
♦ 3 Электропитание, клемма 30
♦ 27 Электропитание, клемма 15
♦ 28 Электропитание, клемма 15
♦ 34 Шина CAN -Привод Low
♦ 46 Шина CAN -Привод High

U0418

Диагностическая информация - CAN

Коммуникация, блок управления PSM

Условия диагностики

При пробуждении (Wake -up) блок управления PSM сначала проверяет внутренние функциональные процессы . Если они в норме, вслед за этим проверяются все диагностируемые выходы, и регистрируются обнаруженные неисправност и.
Причина пробуждения блока управления PSM:

- Сигнал по шине CAN
- Зажигание вкл.

Возможные причины неисправности

♦ Отсутствие электропитания блока управления PSM
♦ Неверная кодировка блока управления PSM
♦ Короткое замыкание или обрыв шины CAN -Привод
♦ Неисправность блока управления PSM (в большинстве случаев причиной неисправности оказывается неверная кодировка, а не сам блок управления PSM!)

Проявления неисправности

♦ Невозможность соединения через шину CAN -Привод
♦ Блок управления PSM становится недоступным для соединения с другим и блоками управления

Соответствующие контакты на блоке управления PSM

Разъем [A]:

♦ 1 Электропитание, клемма 30
♦ 4 Электропитание, клемма 15
♦ 6 Электропитание, клемма 30
♦ 11 Шина CAN -Привод High
♦ 15 Шина CAN -Привод Low
♦ 16 Масса, клемма 31
♦ 32 Электропитание, клемма 30
♦ 47 Масса, клемма 31

U0423

Диагностическая информация - **CAN**

Запись о неисправности в указанном блоке управления

ИНФОРМАЦИЯ
Внутренняя функциональная проверка завершена!

Условия диагностики

При пробуждении (Wake-up) блок управления сначала проверяет внутренние функциональные процессы. Если они в норме, вслед за этим проверяют ся все диагностируемые выходы и регистрируются обнаруженные неисправности .
Причина пробуждения блока управления:

- Сигнал события по шине CAN
- Сигнал пробуждения по проводу пробуждения
- Контакт ключа (клемма S)
- Зажигание включено

Возможные причины неисправности

♦ Неверная кодировка блока управления
♦ Неисправность подключенных к указанному блоку управления перифери йных устройств
♦ Неисправность блока управления (в большинстве случаев причиной не исправности оказывается неверная кодировка, а не сам блок управления!)

Проявления неисправности

♦ Указанный блок управления может передавать через шину CAN только резервные значения
♦ другие блоки управления распознают эти резервные значения и соста вляют этот код неисправности