

**Relação de falhas comuns do dia a dia**

Sistemas	Causa
Bosch LE Jetronic	Sem contato de massa nos pinos 2, 5, 13 e 25 da unidade LE Jetronic fixos na admissão.
Bosch LE Jetronic	Motor custa a pegar: regulador de pressão furado.
Catalisador	Restringido: motor não pega, com pouco rendimento e detonação.
EEC-IV Apollo, Logus, Pointer e Verona	Motor sem potência: mangueira do filtro de combustível “dobrada” debaixo da proteção do pára-lama dianteiro esquerdo.
EEC-IV EFI e CFI	Motor não pega: solda fria na caixa de fusíveis. Falha acontece caixas tipo circuito impresso
EEC-IV CFI VW e Ford	Sem temporização na bomba: examine instalação de alarme no relê da bomba.
EEC-IV CFI VW e Ford	Oscilação na m. lenta: aplicação incorreta do distribuidor de ignição.
EEC-IV CFI VW e Ford	Motor soqueia na retomada: válvula injetora com pouca vazão.
EEC-IV CFI VW e Ford	Solda fria no relê de potência (relê verde)
EEC-IV CFI VW e Ford	Motor acelerado ou não pega após ser lavado: sensor posição de borboleta.
EEC-IV CFI VW e Ford	Motor sem o efeito do afogador: ausência do relê verde
EEC-IV EFI e CFI	Aplicação incorreta do rotor do distribuidor (correto é o Bosch ...300)
EEC-IV EFI e CFI	Aplicação incorreta do sensor TPS: está sendo usado o sensor do sistema Marelli MI.
EEC-IV Escort Zetec	Motor sem potência: entupimento do pré-filtro interno à bomba VDO.
EEC-IV Escort Zetec	Mangueira entre o blow-by e o coletor furada, restringida ou mole.
EEC-IV Escort Zetec	Tampão caído entre o 2º e o 3º cilindro em veículos s/ ar condicionado
EEC-IV Escort Zetec	Motor custa a pegar quando quente: motor gasto (medir a compressão à quente).
EEC-V Ka e Fiesta	Infiltração de água nos conectores frente ao painel corta-fogo.
EEC-V Ka e Fiesta	Motor sem rendimento: volante do motor montado fora de posição.
EEC-V Ka e Fiesta	Consumo elevado: sensor MAF com sujeira em seus resistores.
EEC-V Ka e Fiesta	Motor sem marcha lenta: travamento do êmbolo do atuador da m. lenta
EEC-V Ka e Fiesta	Motor falha na retomada: velas de ignição com fugas de alta tensão.
EEC-V Ka, Fiesta	Interruptor de inércia bloqueado: sem alimentação negativa para a bomba
EEC-V Mondeo	Eletroventilador não liga: rele eletrônico do eletroventilador (rele verde) com defeito interno.
EEC-V Ranger/Explorer	Mistura pobre: entupimento na tubulação do sistema EGR no ponto de estrangulamento para a medição do fluxo para a EGR.
Gol/ Parati 16 Vál.	Marcha lenta irregular: correia do comando fora do sincronismo.
Golf - Digifant	Marcha lenta irregular: entupimento da mangueira do sensor MAP.
Golf - Digifant	Consumo elevado: inversão dos conectores de temperatura de água com de ar.
Golf - Digifant	Consumo e marcha lenta irregular: trilha do relê nº 106/906381 quebrada
Golf - Digifant	Consumo e marcha lenta irregular: queda de tensão L30 do relê de potência
LE Jetronic	Perda de potência e motor não pega: pré-bomba com defeito ocasional.
LE Jetronic	Consumo elevado: relê de partida à quente incorreto ou inexistente.
LE Jetronic	Motor sem desempenho: sensor de detonação com excesso de aperto.
LE Jetronic	Marcha lenta elevada: mangueira do zls furada.
LE Jetronic	Motor só pega ao desligar o sensor de fluxo de ar: unidade Le Jetronic com defeito
LE Jetronic	Motor sem aceleração e rico: portinhola do sensor de fluxo de ar trancada.
LE Jetronic	Aplicação incorreta do sensor de temperatura da água: deverá ser duplo.
LE Jetronic e Motronic	Entrada de água pelo medidor de fluxo de ar em veículos assim equipados
Marelli 1AB Pálio 1.6/16V	Marcha lenta elevada: examine o funcionamento da 1ª velocidade do eletroventilador.
Marelli 1AB Pálio 1.6/16V	Motor custa pegar quando quente: defeito interno na flauta das válvulas injetoras.
Marelli 1AVB	Acúmulo de sujeira no corpo de borboletas.
Marelli 1AVB/1AVP	Variação na marcha lenta: aplicação incorreta do distribuidor (correto ...677)
Marelli 1AVB/1AVP	T.i. elevado: inversão do conector do sensor de detonação com de temperatura de água.
Marelli 1AVB/1AVP	Queima constante do fusível da bomba: curto na alimentação da sonda O2
Marelli 1AVB/1AVP	Motor não pega: cabos de velas com fugas de alta tensão para a carcaça.
Marelli 1AVB/1AVP	Marcha lenta irregular na fase fria: medir a compressão do motor à frio
Marelli 1AVB/1AVP	Motor morre ao ligar o A/C: examine o motor de passo e efetuar o reset da UCE
Marelli 1AVB/1AVP	Motor sem aceleração: sensor TPS com aplicação incorreta.
Marelli 1AVB/1AVP	Rompimento do cabo da sonda de oxigênio lado do chicote.
Marelli 1AVS e MP 9.0	Motor não pega ou soqueia: rotor com fuga de AT para o eixo
Marelli 1AVS e MP 9.0	Motor não pega: examine o sensor de temperatura da água
Marelli 1AVS e MP 9.0	Motor pega e apaga quando está frio: vide o sensor de temperatura da água à frio
Marelli 1AVS e MP 9.0	Motor com super aquecimento: examine o rotor da bomba de água solto.
Marelli 1AVS e MP 9.0	Motor com aquecimento: examine e troque o “caixa” da válvula termostática.
Marelli 1G7 Palio 1.0/1.5	Motor não pega: entrada de água pelo relê duplo
Marelli 1G7 Palio 1.0/1.5	Bloqueio da UCE: causado por não desligar o módulo imobilizador
Marelli 1G7 Palio 1.0/1.5	Correia do comando fora do sincronismo: usar a ferramenta adequada.
Marelli 1G7 Palio 1.0/1.5	Motor custa a pegar: examine a folga de entre-ferro do sensor de rotação e PMS.
Marelli 1G7 Palio 1.0/1.5	Motor custa à pegar: examine o regulador de pressão – furado.
Marelli 1G7 Palio 1.0/1.5	Reles ficam “vibrando”: falta de aterramento, bobina de ignição ou fuga de AT.
Marelli 1G7 Pálio 1.0/1.5	Interruptor de inércia bloqueado: sem alimentação negativa para a bomba
Marelli 1G7 Pálio 1.0/1.5	Motor não pega: defeito no sensor MAP.
Marelli 1G7 Pálio 1.0/1.5	Alternâncias na marcha lenta: uso de velas não resistivas ou fuga de AT nas bobinas





Flavio Xavier – www.flaviocursos.com.br	Treinamento automotivo	Dicas gerais de I.E.
Marelli G7	Entupimento, ou restrições na tomada de vácuo do corpo de borboleta para o sensor MAP.	
Marelli G7 e IAW-P8	Motor custa a pegar: rompimento da mangueira espiralada interna à bomba	
Marelli IAW-P8	Inversão dos conectores do aquecimento da sonda com sensor de detonação e dos conectores de temperatura da água com atuador de marcha lenta.	
Marelli IAW-P8	Motor não pega: rotor do distribuidor com fuga para o eixo.	
Marelli IAW-P8	Motor não pega: sensor de fase (gama) com resistência muito elevada.	
Monomotronic Tipo 1.6 ie	Rompimento dos aterramentos no coletor de admissão	
Monomotronic Tipo 1.6 ie	Sensor duplo de posição de borboleta com as pistas de carvão gastas.	
Monomotronic Tipo 1.6 ie	Falha na retomada, consumo ou marcha lenta irregular: sonda de O2 lenta.	
Monomotronic Tipo 1.6 ie	Queima constante da bobina de ignição: chicote do primário em curto.	
Monomotronic Tipo 1.6 ie	Motor morre e custa a pegar: sensor de PMS em curto, interrompido ou o chicote entre a UCE e sensor está quebrado no conector.	
Monomotronic Tipo 1.6 ie	Motor custa à pegar quando quente: examine a resistência da válvula injetora	
Monomotronic Tipo 1.6 ie	Entrada de água pelo sensor TPS.	
Monomotronic Tipo 1.6 ie	Entrada de água na UCE através do chicote elétrico.	
Monomotronic Tipo 1.6 ie	Motor custa a pegar: rompimento da mangueira espiralada interna à bomba	
Motr M1.5 Omega 2.0/3.0	Mau contato ou oxidação no conector do sensor da temperatura da água.	
Motr M1.5 Omega 2.0/3.0	Motor custa à pegar: falha na válvula de retenção da bomba de gasolina.	
Motr M1.5 Omega 2.0/3.0	Motor consome e custa a pegar: regulador de pressão furado.	
Motr M1.5 Omega 2.0/3.0	Entrada de água pela unidade UCE através do chicote elétrico.	
Motronic M1.5 Omega 2.0	Motor sem marcha lenta: fio quebrado no soquete do atuador de marcha lenta	
Motronic M1.5.4 Vectra B	Motor com parada súbita e não pega: sensor de PMS em curto.	
Motronic M1.5.4 Vectra B	Inversão dos conectores do atuador de marcha lenta com solenóide do cânister.	
Motronic M1.5.4 Vectra B	Queima constante do fusível nº 20 da bomba: curto interno nos fios	
Motronic M1.5.4 Vectra B	Luz da injeção acesa: troca dos conectores do cânister com de marcha lenta ou detonação.	
Motronic M1.5.4 Vectra B	Motor com pouco rendimento: sonda de O2 com resposta muito lenta	
Motronic M1.5.5 Astra	Motor acelerado ou sem marcha lenta: motor atuador da marcha lenta travado.	
Motronic M1.5.5 Astra	Motor não pega: inversão dos conectores de rotação com o conector do TPS.	
Motronic M1.5.5 Astra	Eletroventilador não desliga: Infiltração de água na cx. de relês instalada debaixo do pá-lama dianteiro esquerdo ou conector da UCE com terminais retraídos.	
Motronic M1.5.5 Astra	Efeito dash-pot muito longo: queda de tensão na partida, cabo massa da bateria com solda fria no terminal ligado à bateria ou cabo sub-dimensionado.	
Motronic MP9.0 Kombi	Cilindros 2 e 4 não funcionam: comando de válvulas gasto.	
Motronic MP9.0 Gol	Alternâncias na marcha lenta após a limpeza do TBI: executar o ajuste básico	
Motronic MP9.0 Kombi	Sem marcha lenta: inversão dos conectores do atuador de m. lenta com sensor de tª do ar.	
Motronic MP9.0 Kombi	Queima constante da UCE: Massa desligado incorretamente da bateria	
Motronic Todos	Falha de resposta na aceleração: sonda de oxigênio com sinal muito lento.	
Multec 700	Motor com parada subida: bomba de combustível defeituosa	
Multec 700	Motor não pega: Módulo HEI	
Multec 700	Bobina impulsora dentro do distribuidor esfarelada, sem a manta de isolamento.	
Multec 700	Motor com consumo e não pega: mangueira da tomada do sensor MAP defeituosa.	
Multec 700	Fio terra do sensor VSS: desligado ou ligado com B+ do alternador.	
Multec 700	Motor não pega: rotor do distribuidor com fuga para o eixo.	
Multec 700	Leitura do sensor MAP elevada: correia do comando fora do sincronismo.	
Multec 700	Bomba com pouca pressão: examine aterramento da mesma no porta malas.	
Multec 700	Motor apaga nas esquinas: entrada de água pelo conector do sensor VSS	
Multec 700	Pulso direto na válvula injetora: módulo HEI com defeito	
Multec 700	Mau contato ou oxidação no conector do sensor da temperatura da água.	
Multec B10 Corsa EFI	Rompimento da mangueira do sensor MAP	
Multec B10 Corsa EFI	Motor não pega quando frio: motor com baixa compressão ou comando gasto.	
Multec B10 Corsa EFI	Motor não pega: bomba de gasolina sem pressão e pouca vazão.	
Multec B10 Corsa EFI	Motor não pega: medir a compressão do motor à frio	
Multec B10 Corsa EFI	Entrada de água pelo sensor TPS.	
Multec Corsa 1.0/1.6 16V.	Motor falhando na retomada: examine a “queda de tensão” entre –BAT e motor	
Multec Corsa MPFI	Motor s/ aceleração: infiltração de água no conector do sensor de pms	
Multec Corsa MPFI	Aplicação incorreta do sensor TPS: fora usado do Corsa EFI	
Multec Corsa MPFI	Válvula injetora não funciona: mau contato no plugue de ligação.	
Multec Corsa MPFI	Cilindro com falha de ignição: cabo de vela com fuga de AT	
Multec Corsa MPFI	Cilindro com falha de ignição: fuga interna pelos parafusos de fixação da bobina	
Multec S10/Blazer EFI	Código 93: fio quebrado na tomada do solenóide da válvula EGR	
Multec S10/Blazer EFI	Mangueira do MAP trocada com a mangueira da válvula EGR.	
Multec S10/Blazer EFI	Sintoma de motor com falha elétrica: falha no sistema da EGR, mistura pobre	
Todos Sistemas	Combustível adulterado, sonda de O2 e velas com aspecto “esbranquiçado”.	
Todos Sistemas	Motor gira e quase pega: catalisador ou escapamento entupido.	
Uno	Motor não pega: defeito no sensor MAP.	
Uno	Alternâncias na marcha lenta: uso de velas não resistivas, fuga de AT na bobina.	
Uno Todos	Motor sem desempenho, consumo elevado: válvulas com pouca folga.	

