

Índice de códigos de falla

DTC	PID	SID	FMI	Circuito	Descripción del problema
111				ECM (página 431)	No se detectan errores - sólo código de destello
112†	168	0	3	ECM PWR (página 423)	El voltaje del sistema eléctrico B+ excedió el límite superior
113†	168	0	4	ECM PWR (página 423)	El voltaje del sistema eléctrico B+ excedió el límite inferior
114*	110	0	4	ECT (página 435)	La señal de temperatura del refrigerante excedió el límite inferior
115*	110	0	3	ECT (página 435)	La señal de temperatura del refrigerante excedió el límite superior
121*	102	0	3	MAP (página 560)	La señal de presión absoluta del múltiple de admisión excedió el límite superior
122*	102	0	4	MAP (página 560)	La señal de presión absoluta del múltiple de admisión excedió el límite inferior
123*	102	0	2	MAP (página 560)	La señal de presión absoluta del múltiple de admisión falló dentro de los límites
124*	164	0	4	ICP (página 511)	La señal de presión de control de inyección excedió el límite inferior
125*	164	0	3	ICP (página 511)	La señal de presión de control de inyección excedió el límite superior
126*	118	4	N/A	BCP (página 357)	La señal de presión de control del freno por motor excedió el límite inferior
127*	118	3	N/A	BCP (página 357)	La señal de presión de control del freno por motor excedió el límite superior
131*†	91	0	4	APS/IVS (página 336)	La señal de posición del acelerador excedió el límite inferior
132*†	91	0	3	APS/IVS (página 336)	La señal de posición del acelerador excedió el límite superior
133*†	91	0	2	APS/IVS (página 336)	La señal del APS falló dentro de los límites
134*†	91	0	7	APS/IVS (página 336)	La señal del APS no concuerda con la señal del IVS
135*†	0	230	11	APS/IVS (página 336)	El circuito del interruptor de confirmación de ralentí falló
136	94	0	4	EFP (página 454)	Señal de la presión de combustible fuera del límite inferior

† Refiérase a los diagramas de circuito del chasis y al «Manual de diagnósticos» para mayor información.

* Indica que la luz ámbar de advertencia del motor se enciende cuando aparece un DTC.

** Indica que la luz roja de advertencia del motor se enciende si el sistema de advertencia y protección del motor (EWPS) está activado y aparece un DTC.

DTC	PID	SID	FMI	Circuito	Descripción del problema
137	94	0	3	EFP (página 454)	Señal de la presión de combustible fuera del límite superior
141†	84	0	4	VSS (página 608)	Señal de la velocidad del vehículo fuera del límite inferior
142†	84	0	3	VSS (página 608)	Señal de la velocidad del vehículo fuera del límite superior
143	0	21	2	CMP (página 396)	Firma incorrecta de la señal del CMP
145	0	21	12	CMP (página 396)	La señal del CMP está inactiva
146	0	64	12	CKP (página 392)	La señal del CKP está inactiva
147	0	64	2	CKP (página 392)	Firma incorrecta de la señal del CKP
151*†	108	0	3	BAP (página 352)	La señal de presión barométrica absoluta excedió el límite superior
152*†	108	0	4	BAP (página 352)	La señal de presión barométrica absoluta excedió el límite inferior
153†	97	0	4	WIF(página 615)	Señal de agua en combustible fuera del límite inferior
154	171	0	4	IAT (página 504)	Señal de la temperatura del aire de admisión fuera del límite inferior
155	171	0	3	IAT (página 504)	Señal de la temperatura del aire de admisión fuera del límite superior
161*	105	0	4	MAT (página 569)	La señal de temperatura del aire en el múltiple excedió el límite inferior
162*	105	0	3	MAT (página 569)	La señal de temperatura del aire en el múltiple excedió el límite superior
163*	27	0	4	EGR (página 461)	La señal de posición de la válvula de recirculación de gases de escape excedió el límite inferior
211*	100	0	4	EOP (página 475)	Señal de la presión del aceite del motor fuera del límite inferior
212*	100	0	3	EOP (página 475)	Señal de la presión del aceite del motor fuera del límite superior
215†	84	0	8	VSS (página 608)	Frecuencia de la señal de la velocidad del vehículo fuera del límite superior
225	100	0	0	EOP (página 475)	La señal de presión del aceite del motor falló dentro de los límites
231†	0	250	2	ATA (página 347)	Error del enlace de comunicación de datos ATA

† Refiérase a los diagramas de circuito del chasis y al «Manual de diagnósticos» para mayor información.

* Indica que la luz ámbar de advertencia del motor se enciende cuando aparece un DTC.

** Indica que la luz roja de advertencia del motor se enciende si el sistema de advertencia y protección del motor (EWPS) está activado y aparece un DTC.

DTC	PID	SID	FMI	Circuito	Descripción del problema
236†	111	0	2	ECL (página 411)	El circuito del interruptor por el nivel del refrigerante falló
241†	0	42	11	IPR (página 554)	Falló la autoprueba de OCC del regulador de la presión de control de inyección
246†	0	56	11	EFAN (página 443)	Falló la autoprueba de OCC del control del ventilador del motor
247†	121	0	11	BSV (página 372)	Falló la autoprueba de OCC de activación del freno por motor
251†	0	38	11	IAH (página 496)	Falló la autoprueba de OCC del calentador de aire de admisión
256†	0	55	11	RSE (página 575)	Falló la autoprueba de OCC del activador de las persianas del radiador
261†	0	27	11	VGT (página 590)	Falló la autoprueba de OCC del control del turbo de geometría variable
267†	0	39	11	ECI (página 407)	Falló la autoprueba de OCC del impedimento de arranque al motor
311*	175	0	4	EOT (página 483)	La señal de temperatura del aceite del motor excedió el límite inferior
312*	175	0	3	EOT (página 483)	La señal de temperatura del aceite del motor excedió el límite superior
313**	100	0	1	EWPS (página 491)	La presión del aceite del motor fue inferior al nivel de advertencia
314**	100	0	7	EWPS (página 491)	Presión del aceite del motor inferior al nivel crítico
315*	190	0	0	EWPS (página 491)	La velocidad del motor fue superior al nivel de advertencia
316	110	0	1	EWPS (página 491)	La temperatura del refrigerante no pudo alcanzar el punto fijado
321**	110	0	0	EWPS (página 491)	La temperatura del refrigerante fue superior al nivel de advertencia
322**	110	0	7	EWPS (página 491)	La temperatura del refrigerante fue superior al nivel crítico
323**	111	0	1	EWPS (página 491)	Nivel del refrigerante inferior a los niveles de advertencia/crítico
324**	71	0	14	IST (página 557)	El temporizador de apagado en ralentí activó el apagado del motor

† Refiérase a los diagramas de circuito del chasis y al «Manual de diagnósticos» para mayor información.

* Indica que la luz ámbar de advertencia del motor se enciende cuando aparece un DTC.

** Indica que la luz roja de advertencia del motor se enciende si el sistema de advertencia y protección del motor (EWPS) está activado y aparece un DTC.

DTC	PID	SID	FMI	Circuito	Descripción del problema
325	110	0	14	EWPS (página 491)	Potencia reducida de acuerdo al estado del sistema de enfriamiento
331*	164	0	0	ICP SYS (página 527)	La presión de control de inyección superior al límite de funcionamiento del sistema
332*	164	0	13	ICP (página 511)	La presión de control de inyección con el motor apagado fue superior a las especificaciones.
333*	164	0	10	ICP SYS (página 527)	La presión de control de inyección fue superior/inferior al nivel deseado
334	164	0	7	ICP SYS (página 527)	La presión de control de inyección no pudo llegar al punto fijado a tiempo (poco rendimiento)
335	164	0	1	ICP SYS (página 527)	La presión de control de inyección no pudo desarrollar presión durante el arranque
341*	0	34	4	EBP (página 400)	Señal de la contrapresión del escape fuera del límite inferior
342*	0	34	3	EBP (página 400)	Señal de la contrapresión del escape fuera del límite superior
343*	0	34	0	AMS (página 329)	Excesiva contrapresión del escape (medidor)
344*	0	34	13	EBP (página 400)	Contrapresión del escape superior a especificaciones con el motor apagado
345	0	27	2	AMS (página 329)	Fallas detectadas durante porción del VGT de la prueba del AMS
346	27	0	2	AMS (página 329)	Fallas detectadas durante porción de EGR de la prueba del AMS
351	0	34	7	AMS (página 329)	Cambio en la contrapresión del escape no ocurrió cuando se esperaba
353	0	27	5	AMS (página 329)	Control del turbo de geometría variable por encima del ciclo de trabajo
354	0	27	6	AMS (página 329)	Control del turbo de geometría variable por debajo del ciclo de trabajo
355	103	0	0	AMS (página 329)	Excesiva velocidad del turbo de geometría variable
361	0	27	10	AMS (página 329)	Entrada de control (MAP/EBP) del VGT superior/inferior al nivel deseado
365*	27	0	10	AMS (página 329)	La posición de la válvula de EGR fue superior/inferior al nivel deseado

† Refiérase a los diagramas de circuito del chasis y al «Manual de diagnósticos» para mayor información.

* Indica que la luz ámbar de advertencia del motor se enciende cuando aparece un DTC.

** Indica que la luz roja de advertencia del motor se enciende si el sistema de advertencia y protección del motor (EWPS) está activado y aparece un DTC.

DTC	PID	SID	FMI	Circuito	Descripción del problema
368*	0	146	7	AMS (página 461)	Falla en las comunicaciones entre el módulo impulsor de la válvula de EGR y el ECM2
371	94	0	0	EFP (página 454)	La presión del combustible es superior a la normal
372	94	0	1	EFP (página 454)	La presión del combustible es inferior a la normal
421-426	0	1-6	5	INJ (página 548)	Interrupción del lado de energía al lado de tierra (número de cilindro indicado)
431-436	0	1-6	4	INJ (página 548)	Corto del lado de energía al lado de tierra (número de cilindro indicado)
451-456	0	1-6	6	INJ (página 548)	Corto del lado de energía a tierra o V_{BAT} (número de cilindro indicado)
523†	0	233	4	IDM (página 535)	El V_{IGN} del IDM es bajo
525*	0	254	6	IDM (página 535)	Falla del IDM
533†	0	221	3	IDM (página 535)	El voltaje del relé del IDM es alto
534†	0	221	4	IDM (página 535)	El voltaje del relé del IDM es bajo
546*	121	0	1	BCP (página 357)	La presión de control del freno por motor es inferior a la normal
547*	121	0	0	BCP (página 357)	La presión de control del freno por motor es superior a la normal
543*	0	155	7	ECM/IDM (página 415)	Falla en las comunicaciones entre ECM e IDM
551	0	22	12	ECM/IDM (página 415)	La señal CMPO del IDM está inactiva
552	0	22	2	ECM/IDM (página 415)	Firma incorrecta de la señal CMPO del IDM
553	0	22	11	ECM/IDM (página 415)	La señal CKPO del IDM está inactiva
554	0	22	8	ECM/IDM (página 415)	Firma incorrecta de la señal CKPO del IDM
613*	0	252	1	ECM (página 431)	El software del ECM y del IDM no es compatible
614*	0	252	13	ECM (página 431)	Disparidad en configuración EFRC/ECM
621*	0	253	1	ECM (página 431)	El motor está usando valores programados en la fábrica
622*	0	253	0	ECM (página 431)	El motor está usando valores programados fuera de fábrica.

† Refiérase a los diagramas de circuito del chasis y al «Manual de diagnósticos» para mayor información.

* Indica que la luz ámbar de advertencia del motor se enciende cuando aparece un DTC.

** Indica que la luz roja de advertencia del motor se enciende si el sistema de advertencia y protección del motor (EWPS) está activado y aparece un DTC.

DTC	PID	SID	FMI	Circuito	Descripción del problema
623*	0	253	13	ECM (página 431)	El código de clasificación de familia de motor (EFRC) es inválido
624	0	240	14	ECM (página 431)	Los parámetros programados fuera de fábrica están activos
626†	0	254	8	ECM PWR (página 423)	Falla por reposicionamiento inesperado
631	0	240	2	ECM (página 431)	Falla en la autoprueba de la memoria sólo de lectura (ROM)
632	0	254	12	ECM (página 431)	Falla en la autoprueba de la memoria de acceso directo (RAM) de la CPU
655	0	240	13	ECM (página 431)	El nivel de lista de parámetros programables incompatible
661	0	240	11	ECM (página 431)	La lista de parámetros programables en la RAM se ha corrompido
664	0	253	14	ECM (página 431)	El nivel de calibración es incompatible
665	0	252	14	ECM (página 431)	El contenido de la memoria con parámetros programables se ha corrompido

† Refiérase a los diagramas de circuito del chasis y al «Manual de diagnósticos» para mayor información.

* Indica que la luz ámbar de advertencia del motor se enciende cuando aparece un DTC.

** Indica que la luz roja de advertencia del motor se enciende si el sistema de advertencia y protección del motor (EWPS) está activado y aparece un DTC.