

Código OBD II de Flujo de Aire

Aquí le mostraremos qué hacer PRIMERO con un código de sensor MAF

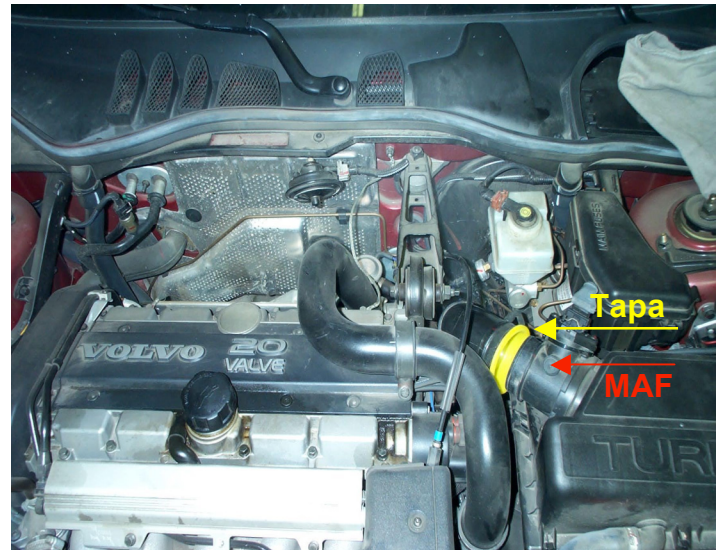
El carro de prueba es un Volvo 3/97 turbo S70 2.4L con sólo 41.000 millas.

Síntomas: Pausa al Acelerar, Pulsaciones, Marcha Lenta Irregular, y más que todo la famosa Luz Amarilla.

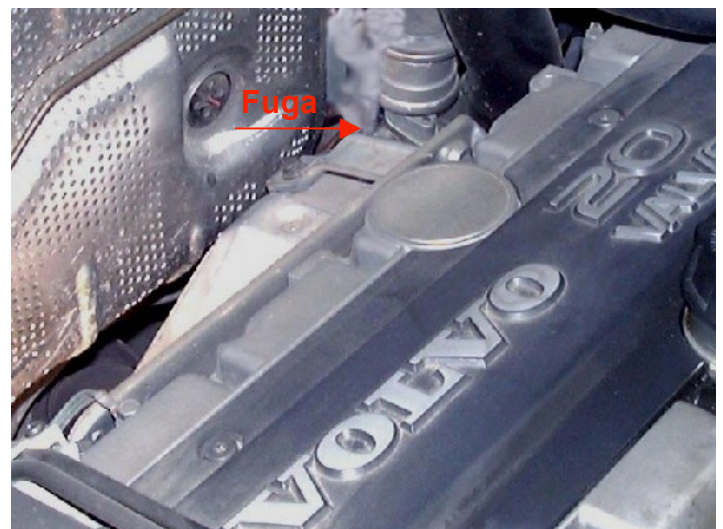
- **Conecte los cables de la unidad a la batería. Rojo al (+) y Negro a Tierra del Chasis.**
- **Conecte la manguera de humo a una fuente directa de vacío del múltiple.**

Inserte la tapa amarilla adecuada en la manguera de admisión de aire de inducción. Ponga la tapa entre el sensor de flujo de aire y la manguera de inducción de aire mostrada. Recuerde que es importante bloquear la admisión para aumentar la presión.

- Presione el botón del control remoto. Las fugas pueden aparecer donde menos espera. Tómese el tiempo para buscarlas.
- Consiga una luz halógena blanca brillante.
- Apunte la luz en las áreas descritas más abajo. No se olvide usar su luz UV y busque el tinte UltraTraceUV™.



Parte posterior del motor en el lado del conductor, debajo del turbocargador, debajo del accionador de la compuerta de descarga, donde es casi imposible ver o llegar. Puede haber varias fugas y cualquiera puede causar el problema. Puede verse una pequeña columna de humo a la derecha (flecha roja). Esta pequeña fuga es suficiente para hacer que se encienda la famosa luz amarilla.



No hay en el mundo una Herramienta de Diagnóstico, Analizador de Gas o Motor, Instrumento de Laboratorio ni Voltímetro que apunte esta fuga como esta unidad (en menos de 3 minutos). El humo es la respuesta visual.

La historia aquí es que antes de sacar su arsenal de equipo que sabemos no puede indicar la fuga, use los 3 minutos para probar con el humo de diagnóstico, encontrar la(s) fuga(s) y reparar.

Ahora, ¿qué hará primero?