

BUSCAR

SECCIONES DE:


El Profesional

Noticias

Agentes del Sector

Concesionarios

Asociados Autocity

Información Técnica

Documentos Técnicos

Manuales de Reparación

Vídeos Centro Zaragoza

Fichas Técnicas

Panel de Expertos

Cursos de capacitación

Servicios

Información de

Mercado

BUSCAS TRABAJO
AUTOCITY INFORMA

Ya tienes disponible en
 WAP, tu portal del
 mundo del motor en:
wap.autocity.com
VISITALO



Click to verify

MANUALES DE REPARACION

Comprobación sensor de temperatura

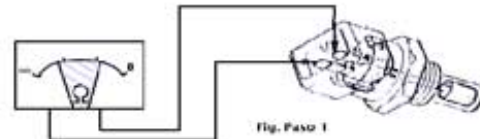


Fig. Paso 1

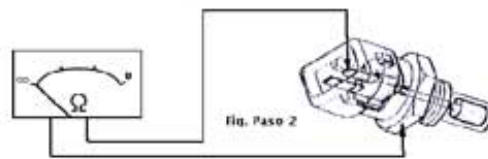


Fig. Paso 2

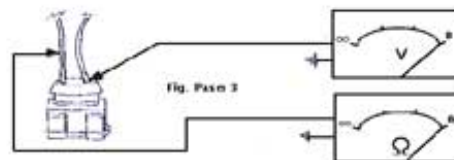


Fig. Paso 3

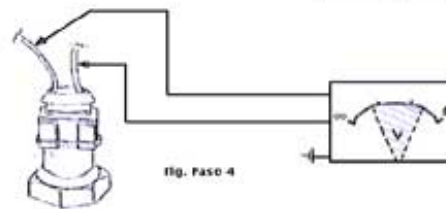


Fig. Paso 4

Para efectuar esta medición es necesario utilizar un tester dispuesto como ohmetro. El tester puede ser del tipo analógico o digital, pero para nuestra explicación consideraremos siempre el uso de un multímetro digital.

Para comenzar la comprobación de este componente debemos elegir en nuestros instrumentos una escala de ohm, la escala a seleccionar depende si el auto esta caliente o frío y si el sensor bajo prueba es del tipo NTC o PTC.

Asumiremos que el auto esta caliente y el sensor es NTC.

Elegiremos una escala de lectura máxima de 2 Kohm. Conectamos las puntas del tester como se indica la figura paso 1, la lectura obtenida probablemente estará comprendida entre 250 y 400 ohm, dependiendo estos del tipo de sensor que se trate. En el caso particular de Ford esta lectura indicara alrededor de 1.5 Kohm.

Si el sensor fuera del tipo PTC (por ejemplo Renault 21), la escala del tester a elegir será la misma que en el caso anterior, las puntas del tester se conectan igual y la lectura obtenida podrá estar alrededor de los 400 ohm.

Asumimos ahora que el auto esta frío, digamos a 20 °C, siendo el sensor un NTC, eligiéremos ahora una escala de por ejemplo 20 Kohm, la conexión de las puntas será la misma y el resultado de la medición podrá estar alrededor 3.1-3.5 Kohm para la mayoría de los casos. En el caso específico de Ford, la escala a elegir será la de 200 Kohm y el resultado de la medición arrojará un valor de alrededor de los 33 Kohm.

En caso considerado del Renault 21, cuyo sensor de temperatura es de tipo PTC, la resistencia en frío de este componente será de alrededor de los 290 ohms, para una temperatura como la considerada anteriormente, 20 °C.

Por supuesto si en cualquiera de los casos expuestos la lectura nos indica una resistencia teniendo a infinito, el sensor está abierto, por lo tanto es necesario cambiarlo.

Luego de completar el paso 1 se debe a realizar una segunda verificación del componente, tal como se indica en la figura paso 2.

REGÍSTRASE

Concesionarios

Talleres

Postventa

No esperes más,
 regístrate. Recibirás
 información útil para
 tu negocio o trabajo

PERITACION

Autocity te aconseja
 sobre la peritación de tu
 vehículo.

ENTRA

MAS ZONAS

**Informes
 Comerciales**
**Galería
 Comercial**

CUESTIONARIO

Opina de Autocity. Tu
 opinión puede darte un
 regalo

PARTICIPA

CONCURSO IDEAS

PARTICIPA

con nosotros y gana
 cada mes un pack
 promocional de
 Autocity

REGÍSTRATE

 • Alta en Autocity

 • Modificar datos

Elegimos ahora una escala de medición de ohms elevada, por ejemplo 200 Kohm y conectamos las puntas del tester tal como se indica en la figura, la lectura a obtener deberá ser con todos los casos INFINITO, o sea circuito abierto, si se observa algún valor de resistencia es señal de que alguna porción de líquido refrigerante se ha introducido en el sensor y por lo tanto el mismo se ha deteriorado y debe ser suplantado por uno nuevo.

Una tercera verificación del sistema consiste en desenchufar la ficha del sensor, poner el auto en contacto y medir con el tester en la opción voltímetro de C.C. (DC) escala de 20 Volts si en uno de los contactos están presentes + 5Volts. Una vez comprobada esta tensión, medir desde el otro contacto de la ficha con el tester en la opción de ómetro, si se tiene continuidad con masa. (ver fig. paso 3). Si el resultado de esta comprobación es correcta, continuar al paso siguiente. Si fuera incorrecta alguna de estas mediciones comprobar cable, fichas, masa, etc.

Un ultimo paso (ver fig. paso 4) consiste en volver a enchufar la ficha en el sensor, poner el auto en contacto y medir con el tester en la opción de voltímetro de C.C. (DC), elegir la escala de 20 Volts, que tensión se tiene ahora en el cable que en el paso anterior se había leído + 5 Volts. Si el sensor es NTC y el auto esta caliente, esa medición deberá arrojar una lectura comprendida entre 0.3 y 0-7 Volts, dependiendo del sensor utilizado por cada marca y por cada modelo.

Si el auto estuviera frío, la tensión medida podrá estar comprendida entre 2.7 y 3.6 Volts aproximadamente, dependiendo de las variables citadas anteriormente.

Continuando con el tester en la opción voltímetro de C.C., elegimos ahora una escala de por ejemplo 200 milivolts (0.2 Volts) y medimos que tensión tenemos sobre el cable que nos daba continuidad a masa, esa tensión no deberá superar un valor de 50 milivolts (0.05 Volts). Si el valor medido fuera mayor, revisar las tomas de masa de la unidad de control.

Si el sensor fuera del tipo PTC, los resultados de las lecturas obtenidos, en las situaciones de caliente y frío, serán inversos al caso considerado anteriormente para un NTC.



Fuente: 

[\(indice \)](#)

[Perfil empresa](#) • [Aviso Legal](#) • [¿Quieres colaborar?](#) • [Prensa](#) • [Publicidad](#)
© Autocity Networks, S.A. 2000 - Todos los derechos reservados