

Tratando con el drenado parasitario de la batería

En el lenguaje automotor, un drenado parasitario es una carga eléctrica que obtiene corriente de la batería cuando el vehículo está apagado. Algunos dispositivos, como el PCM y la memoria del radio están diseñados para obtener continuamente una corriente muy pequeña. Estas cargas se miden en miliamperes (mA).

En el uso normal, el drenado parasitario no es una causa de preocupación, porque la batería se recarga cada vez que se maneja el vehículo. Pero en situaciones en que el vehículo estará estacionado durante largos períodos, el drenado parasitario puede descargar la batería lo suficiente como para causar una condición de no-arranque. Los vehículos nuevos en el lote del concesionario y los estacionados por largo tiempo en el aeropuerto son dos claros ejemplos de esta situación.

Un drenado parasitario anormal puede ocurrir por la luz de la guantera o la cajuela que inadvertidamente permanecen encendidas. O por un componente electrónico con fallas en el funcionamiento que provoca un drenado parasitario mayor al especificado como normal.

continúa en la página 3



Noticias Techline

Reactivación de la prueba en el puerto de servicio EVAP en el Tech 2

Durante muchos años, la normatividad sobre las emisiones han requerido que se cuente con un sistema a bordo para atrapar el vapor de gasolina e impedir que se descargue en la atmósfera. Aun la más pequeña fuga en el sistema EVAP puede causar que escapen los vapores. Por ello, la detección de fugas a bordo es una función importante del sistema EVAP.

Los requerimientos gubernamentales cambian algunas veces, como es el caso de las normas EVAP. Actualmente, los diagnósticos a bordo son capaces de detectar fugas tan pequeñas como 0.51 mm (0.020 pulg).

La prueba en el puerto de servicio EVAP en el Tech 2 EVAP es útil porque le indica al PCM que ejecute las pruebas de diagnóstico a bordo del EVAP con unos criterios de arranque en frío menos rigurosos. Debido a que no se requiere un arranque completamente en frío, la prueba del sistema EVAP y/o la verificación de reparación se ejecuta más rápidamente, incluyendo la configuración de la "bandera" usada para la prueba I/M en ciertas localidades.

CONSEJO: El probador del Sistema de Emisiones Evaporativas, J-41413-200 ("máquina de humo") se describió en el ejemplar de TechLink de Noviembre del 2001. Ayuda a localizar las fugas y a

confirmar reparaciones. Sin embargo, no restablece la "bandera" de disponibilidad en el PCM.

Se descubrió que la prueba en el puerto de servicio EVAP en el Tech 2 no reflejaba con precisión lo que sucedía realmente en algunos vehículos equipados con motores V6 y V8 premium. Así que, por un tiempo, la prueba en el puerto de servicio EVAP fue desactivada en el software del Tech 2 para estos vehículos.

Ahora que se ha estudiado la situación y se ha entendido mejor, se ha reactivado la Prueba en el puerto de servicio EVAP para algunos de estos vehículos. El software de Tech 2 en el CD número 3 para el 2002 incluye ya este cambio. Esta programación también se incluye en la actualización del TIS 2000 que se transmite por el satélite GM ACCESS.

Hemos cubierto aquí solamente los aspectos más relevantes. Este es un tema un tanto complicado, así que asegúrese de leer el próximo Boletín 02-06-04-014, en donde se listan los vehículos que aun permanecen deshabilitados.

— Gracias a Mark Potter y Steve Abbosh



Contenido

Tratando con el drenado parasitario de la batería	.. 1
Reactivación de la prueba en el puerto de servicio EVAP en el Tech 2	..... 1
Actualización del probador de baterías Midtronics Micro 411	..... 2
Rincón de la Clase 2	..... 2
Actualización de estrategia para diagnóstico	..... 3
Vida útil de la lámpara de niebla trasera	..... 3
Aplicación y programación del sistema antirrobo	.. 4
Ruido de golpeteo al dar la vuelta, parte 2	..... 5
Aclaración sobre la puerta deslizante eléctrica	..... 5
Travesaño del riel de la canastilla de Tracker	..... 5
Panel de soporte del vidrio de la puerta	..... 5
Evitando el daño a las partes de la columna de la dirección	..... 5
Documentación de la Orden de Reparación	..... 6
Nuevo formato para devolución de transmisión	..... 7
Nuevo mensaje exclusivo-para-información en CAT	..... 7
Boletines	..... 8

Actualización del probador de baterías Midtronics Micro 411

El probador de baterías J-42000 Midtronics Micro 410 fue introducido en 1998. Proporciona una alternativa conveniente al probador de carga de la batería tradicional y también es capaz de probar baterías con carga muy baja.



Se ha liberado ahora un probador mejorado Micro 411, el J-42000-EU.

Características del nuevo J-42000-EU

El software en el nuevo J-42000-EU tiene un indicador AGM incorporado. Esto elimina la necesidad de sumar 100 a la CCA de la batería cuando se prueban baterías AGM (base de vidrio absorbente), a diferencia del probador original.

Otra diferencia en el software se nota cuando se realiza una prueba dentro del vehículo. Si la batería se indica como "buena," aparece el código de diagnóstico. Pero si aparece una lectura de "reemplace la batería" debe ejecutar una prueba fuera del vehículo antes de que se muestre el código de diagnóstico.

El J-42000-EU está equipado con un puerto infrarrojo, que transmite datos a una impresora térmica inalámbrica opcional,

J-42000-20. La impresión incluye los últimos cuatro dígitos del VIN y puede adjuntarse a la orden de reparación como documentación adicional del código de diagnóstico y la condición de la prueba de la batería. También puede dar una copia de esta impresión al cliente.

Si compra el nuevo probador y la impresora opcional, vienen empacados en un conveniente estuche plástico.

El nuevo J-42000-EU reemplaza al modelo original en el catálogo Kent-Moore, así que si compra un nuevo probador, tendrá las nuevas características.

Consejos para usar eficazmente el probador J-42000-EU

Cuando utilice el J-42000-EU (o el original J-42000), asegúrese de tener buenas conexiones a la batería. Asegúrese también de que las conexiones en el vehículo son buenas, que los cables y terminales están limpios y bien sujetos.

Asegúrese de que todos los caimanes del probador hagan buen contacto. Cada caimán está cableado a una diferente parte del probador y ambos son esenciales.

Asegúrese de que el interruptor de encendido y todos los accesorios están en apagado.

CONSEJO: Cuando utilice solamente el J-42000 original, deberá sumar 100 a la lectura de la CCA de la batería si está probando una batería AGM (TechLink Agosto 2000). Se envió una etiqueta especial con esta información para que la colocara en su J-42000.

Antes de desechar una batería, realice siempre una prueba fuera del vehículo con los adaptadores de terminal sujetos adecuadamente a la batería. Si usa pernos o adaptadores no autorizados podría calificar a una batería como falla sin que esté realmente en malas condiciones.

CONSEJO: El adaptador de terminal GM N/P 12303040 es el único sustituto aceptable que viene con el probador.

Registre el código de la prueba en la orden de reparación. Esto es necesario para continuar mejorando el producto.

– Gracias a Dave Roland y Charley Gipe

ClassCorner CONSEJO DEL MES

El monitor para mensajes de la Clase 2 cuenta con dos funciones que permiten que el Tech 2 envíe un mensaje para despertar a los controladores en el bus de la Clase 2. Estas funciones son "Ping" y "Ping All". Estos modos le permiten ver la respuesta de un controlador cuando se envíe el mensaje de ping. La diferencia entre Ping y Ping All es muy simple. Si desea enviar un mensaje de alerta a todos los controladores en la línea de bus, oprima la tecla "Ping All". Si desea concentrarse en un controlador solamente, resalte el controlador y oprima "Ping".

La prueba se ejecuta con el Tech 2 en el modo de monitor de mensajes de la Clase 2

con el interruptor de ignición cerrado, así que todos los controladores se muestran como Inactivos. Después de hacer el ping, el controlador deberá responder poniéndose en "Activo" por un corto periodo y luego regresar a Inactivo, asumiendo que no se reciban otras entradas como abrir la ignición.

CONSEJO: No todos los controladores responderán al comando "Ping". Será necesario intentar esto en un vehículo en perfecto estado para determinar la respuesta correcta de los controladores antes de obtener conclusiones acerca de un controlador bajo sospecha en el vehículo que se está revisando.

– Gracias a Mark Harris

GM TechLink es una publicación mensual para todos los técnicos y consultores de servicio de GM, que les brinda información oportuna para ayudarles a conocer mejor los productos de GM y mejorar el desempeño en los departamentos de servicio. Esta revista acompaña a la publicación GM Edge.

Publicado y editado por:

Mark Stesney

Operaciones de Servicio GM

Mark.Stesney@GM.com

Editor técnico:

Jim Horner

Jim.Horner@SandyCorp.com

1-248-816-3641

Gerente de producción:

Marie Meredith

Diseño gráfico:

Greg Szaichler, MediaWurks

spake@mediawurks.com

FAX number:

1-248-649-5465

Escribanos a:

TechLink

Apartado Postal 500

Troy, MI 48007-0500 EE.UU.

Visite el sitio de GM TechLink en la red:

<http://service.gm.com>

Las recomendaciones de servicio de General Motors están dirigidas a los técnicos profesionales, no son del tipo "hágalo usted mismo". Están especialmente escritas para informar a los técnicos sobre las condiciones que podrían presentarse al agunos vehículos, o para proporcionarles información para ayudarles a dar un mejor servicio a los vehículos. Los técnicos debidamente capacitados cuentan con el equipo, herramientas, instrucciones de seguridad y el conocimiento necesario para llevar a cabo su trabajo adecuadamente y en forma segura. Si se describe una condición, no se debe asumir que el boletín aplique a su vehículo en particular o que su vehículo presente esa condición. Consulte a su concesionario General Motors que distribuye la marca de su vehículo General Motors para obtener mayor información sobre si su vehículo podría beneficiarse con la información aquí expuesta.

La inclusión en esta publicación no constituye necesariamente una recomendación de las personas o compañías.

Derechos reservados© 2002 por General Motors Corporation

Todos los derechos reservados.

Drenado parasitario y descarga de la batería en el lote

CONSEJO: En la mayoría de los casos de baterías descargadas en vehículos casi nuevos de poco uso, la única reparación que se requiere es la recarga con el equipo aprobado para este fin.

Estas son unas reglas generales que pueden ayudar a calcular cuánto tiempo durará una batería en un vehículo estacionado durante largo tiempo.

La Capacidad de Reserva (CR) multiplicada por un factor de 0.6 da como resultado las horas / ampere disponibles aproximadas (HA) desde carga completa a descarga completa. En algún punto entre ambos extremos de carga, la batería ya no podrá arrancar el motor, aunque algunos de los accesorios eléctricos podrían continuar funcionando.

Usando cerca del 40% de las HA total disponibles normalmente se pasa de una batería totalmente cargada a una condición de no-arranque a una temperatura moderada de 25°C (77°F). Por decirlo de otro modo, para una batería típica almacenada, el vaciado de las HA disponibles entre 20 a 30 HA tendrá como resultado una condición de no-arranque.

CONSEJO: Si la batería inicia el período de almacenaje con el 90% de su carga completa, reduzca las HA disponibles de acuerdo con esta proporción.

La recomendación para un drenado parasitario máximo es de aproximadamente 30 mA (0.030 amps). Hoy en día, un drenado típico está dentro del rango de 7 – 12 mA, aunque algunos vehículos se aproximan al máximo. Multiplique el drenado (en amperes) por el tiempo (en horas) que la batería permanecerá sin recargarse. El resultado es la cantidad de HA que consume el drenado parasitario. El drenado real puede ser menor, pero con el tiempo la batería se debilita cada vez más.

Este es un ejemplo. Un vehículo con un drenado de 30 mA y una batería completamente cargada con 70 CR durará 23 días. Pero si la batería está solamente al 65% de su carga completa (punto verde apenas visible), durará solamente 15 días antes de causar una condición de no arranque.

Efecto de la temperatura en una batería en reposo

El drenado parasitario será más o menos constante sobre un rango de temperaturas. La temperatura importante es la del vehículo al momento en que se intenta el arranque. Una temperatura más fría hace que aumente la posibilidad de una condición de no-arranque al incrementar la energía residual requerida. Cuando la temperatura desciende a los 0°C (32°F), la batería podría sacar solamente cerca del 85% de su energía normal para arranque y el motor requerirá un 165% de la energía usual para arrancar.

El efecto combinado de estos dos factores es reducir el número de días que la batería puede permanecer sin recarga y con un drenado parasitario. A 0 °C (32°F), la batería puede permanecer sin recarga solamente la mitad del tiempo que podría hacerla si estuviera a 25°C (77°F). Y a -19°C (0°F), los días en inactividad se reducen a una cuarta parte.

Las temperaturas más altas a las de un clima moderado de 25°C (77°F) aumenta la descarga interna de la batería. Si la batería está en un lugar donde la temperatura tiene un promedio 32°C (90°F), se perderán adicionalmente entre un 5% a un 10% de las HA disponibles durante un mes debido a la descarga interna de la batería. A temperaturas menores a las del rango moderado, la descarga interna será lo suficientemente baja para compararse con una pérdida parasitaria.

Lo que dice el Manual de Políticas y Procedimientos acerca del drenado parasitario

Debido a que el cálculo de cuánto tiempo durará una batería en almacenaje no es preciso, el Manual de PYP proporciona una política clara al respecto, que se resume a continuación.

“Las baterías descargadas pueden congelarse a temperaturas tan altas como los 0°C (32°F), provocando un daño permanente. Otro daño permanente como resultado de permitir que las baterías permanezcan descargadas por períodos prolongados.

“Para aliviar esta condición, si el vehículo permanecerá fuera de servicio por 20 días o más, a partir de la fecha de su embarque, deberá desconectarse el cable negativo de la batería. Si esto no es posible, deben recargarse periódicamente las baterías, cada 20-45 días, hasta que se pueda ver el punto verde.

“Las baterías desconectadas se descargarán lentamente, especialmente a altas temperaturas. Por lo tanto, aún si están desconectadas debe verificarse que pueda verse el punto verde cada cuatro meses y recargarlas según se requiera.

“Los vehículos en exhibición están sujetos a que se descargue la batería debido al drenado de las luces de cortesía y otros accesorios. Deben tomarse precauciones para mantener el estado de carga de estos vehículos.”

Consulte su Manual de PYP para mayores detalles

Rastreando la fuente de una carga parasitaria

Si la batería de un vehículo se descarga en un período más corto que el descrito anteriormente, el vehículo podría tener una carga parasitaria fuera de especificaciones. El SI 2000 contiene los procedimientos para localizar cargas parasitarias. Esta es la ruta de acceso.

- Arme el vehículo
- Motor
- Eléctrico del motor
- Información de diagnóstico y procedimientos
- Drenaje de batería / prueba de carga parasitaria

Necesitará el interruptor para Prueba de Carga Parasitaria J-38758 y un multímetro digital para fijar la escala a 10⁹.

CONSEJO: Lea el procedimiento y siga los pasos exactamente como se describen en SI 2000. A continuación se presenta un resumen, no el procedimiento completo.

El interruptor de prueba le permite colocar un amímetro en serie con el cable negativo de la batería. Antes de realizar la prueba, el motor deberá estar en marcha y todos los accesorios

funcionando como se indica. Después de cortar el encendido, coloque el interruptor de prueba en apagado. Ahora, toda la corriente que usa el vehículo pasa a través del amímetro, en donde se mide. Si la lectura está fuera de la especificación, el procedimiento explica como apuntar a la causa.

Finalmente, una palabra acerca de la prueba de la batería

Su concesionario cuenta con una herramienta esencial, el Probador para baterías Midtronics Micro 410, ó J-42000. Úselo para identificar rápidamente las baterías que pueden repararse y recargarse. Hay información acerca de esta herramienta en el boletín 99-06-03-012. En el ejemplar de Mayo de 2000 de TechLink apareció también un artículo sobre este probador y también hay una actualización en la página 2 de este ejemplar, que cubre el probador recientemente mejorado Micro 411 ó J-42000-EU.

– Gracias a Rick Overman y Dave King

Vida útil de la lámpara de niebla trasera

Algunos clientes que han dejado sus luces de niebla traseras encendidas todo el tiempo, en modelos 2001-2002 de Oldsmobile Aurora, podrían comentarle que la vida del foco es muy corta. Ya está disponible un foco de mayor duración Sylvania 921LL de GMSP0. El número de parte GM es 22692679.

– Gracias a Ian Doran

Actualización de estrategia para diagnóstico

Muchos técnicos han preguntado si el artículo sobre la estrategia de diagnóstico impreso en el ejemplar de TechLink de Febrero reemplaza al ya probado Diagnóstico Basado en la Estrategia.

No. El Diagnóstico Basado en la Estrategia no ha sido reemplazada.

El enfoque del artículo en Febrero fue el de hacer más claro el procedimiento que debería seguir un técnico para navegar desde el punto de arranque del diagnóstico y la verificación del sistema cuando iniciara el paso 3 (Realice las Verificaciones de Diagnóstico del Sistema publicadas) del Diagnóstico Basado en la Estrategia. Les pedimos una disculpa por la confusión ocasionada por la omisión de esta información.

– Gracias a Mark Haning y John Bowman

Aplicación y programación del sistema de detección antirrobo

Cuando se reemplazan ciertos componentes del sistema de detección antirrobo, el sistema debe ser programado nuevamente.

Primero, consulte la tabla de color en la parte inferior de la página para determinar cuál es el sistema instalado en el vehículo que está reparando.

Luego, consulte la Lista de Componentes, que está organizada por tipo de sistema. Bajo cada tipo de sistema, encontrará los componentes que, al ser reemplazados, requieren la reprogramación del sistema.

Cuando diagnostique el sistema de detección antirrobo (VTD) en un vehículo 1998-99, consulte la sección del manual de servicio sobre Tablero de Instrumentos, Instrumentos y Consola. Para los modelos 2000 y superiores,

consulte la sección del manual de servicio sobre Sistema Antirrobo.

CONSEJO: Use el SI 2000 para vehículos 1998-2003, para evitar buscar los boletines de actualización del manual de servicio.

Lista de Componentes

Debe programar el sistema si se reemplaza alguno de los componentes listados.

Inmovilizador Opel – Módulo de control del sistema antirrobo, llaves, cilindro de cerradura del encendido, módulo de control del motor

Passlock – Autos 1995 -1999 J y 1996-1998 N (no incluye Malibu) – Cilindro de cerradura del encendido, cluster del panel de instrumentos, módulo de control del tren motriz (PSM)

Passlock – excepto autos 1995 -1999 J, 1996-1998 N – Cilindro de cerradura del encendido, módulo de control de carrocería (BCM), módulo de control del tren motor (PCM)

Passkey II, VATS, PASS-Key – Ninguno excepto modelos 1997-2002 de Corvette. 1997-2002 Corvette – Módulo de control de carrocería (BCM), módulo de control del motor (ECM)

Passkey III – Módulo de control del sistema antirrobo, llaves, módulo de control del tren motor (PCM)

Passkey III+ – Módulo de control del sistema antirrobo, llaves, módulo de control del tren motor

– Gracias a Jerry Garfield, Brent Drendall, Dave Nowak y Lance Mossman (Applegate Chevrolet)

GM – Aplicaciones del Sistema de Detección Antirrobo (VTD)

	86/87	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Buick Century																	
Buick LeSabre																	
Buick Park Avenue																	
Buick Reatta																	
Buick Regal																	
Buick Riviera																	
Buick Roadmaster																	
Buick Skylark																	
Cadillac Allante																	
Cadillac Brougham																	
Cadillac Catera																	
Cadillac CTS																	
Cadillac Deville																	
Cadillac Eldorado																	
Cadillac Evoque																	
Cadillac LAVA																	
Cadillac Seville																	
Chevrolet Astro																	
Chevrolet Blazer																	
Chevrolet C/K Pickup																	
Chevrolet C/K Tahoe Export																	
Chevrolet Camaro																	
Chevrolet Caprice/Impala																	
Chevrolet Cavalier																	
Chevrolet Corvette																	
Chevrolet Express																	
Chevrolet G Van																	
Chevrolet H2																	
Chevrolet H3																	
Chevrolet Lumina																	
Chevrolet Malibu																	
Chevrolet Monte Carlo																	
Chevrolet S10																	
Chevrolet Tahoe																	
Chevrolet Trailblazer																	
Chevrolet Trailblazer Export																	
Chevrolet Venture																	
Chevrolet/GMC Suburban																	
GMC Envoy																	
GMC Jimmy																	
GMC Safari																	
GMC Savana																	
GMC Sierra																	
GMC Sonoma																	
GMC Yukon																	
Olds Cutlass Supreme																	
Oldsmobile Achieva																	
Oldsmobile Aurora																	
Oldsmobile Bravada																	
Oldsmobile Cutlass																	
Oldsmobile Eighty-Eight																	
Oldsmobile Intrigue																	
Oldsmobile Ninety-Eight																	
Oldsmobile Silhouette																	
Oldsmobile Toronado																	
Pontiac Aztek																	
Pontiac Bonneville																	
Pontiac Firebird																	
Pontiac Grand Am																	
Pontiac Grand Prix																	
Pontiac Montana																	
Pontiac Sunfire																	

No hay sistema disponible para el modelo
 Inmovilizador Opel
 Passlock

Passkey II (PK2) o VATS, PASS-KEY
 Passkey III (PK3)
 Passkey III+ (PK3+)

Ruido de golpeteo al dar la vuelta, Parte 2

Algunos clientes podrían comentarle sobre un ruido de golpeteo bajo el cofre que puede sentirse en el volante. Las condiciones se notan más al dar la vuelta a baja velocidad en caminos con superficies difíciles.

La condición que se describe aquí se encuentra en el boletín 00-02-35-003A, y aplica a los modelos 1999-2002 C/K de pickup y utilitarios con dirección con rótula de recirculación.

CONSEJO: Los síntomas de esta condición se parecen mucho a los descritos en el artículo de TechLink de Noviembre de 2001. Ese artículo trata de la condición para los automóviles de pasajeros listados en el artículo.

CONSEJO: Hay diferencias importantes entre los procedimientos para automóviles y para camionetas. El lubricante empleado para atacar la condición se aplica a una parte

diferente del sistema de dirección y utiliza un paquete de lubricación diferente, el 26098419.

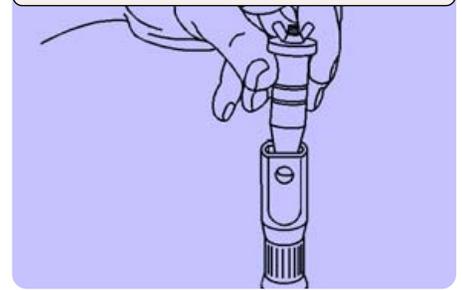
En los camiones afectados, retire la flecha intermedia de la dirección y retire el espaciador de clip. Luego aplique el contenido de la jeringa que viene en el paquete en el extremo abierto de la flecha intermedia completamente extendida. Inserte el tapón en la abertura y apriete la tuerca de mariposa.

Con el extremo de la flecha tapado apoyado en una superficie rígida, comprima la flecha para diseminar la grasa. Cuando esté adecuadamente lubricada, deberá haber unos 13 mm (1/2 pulgada) de grasa sobre las ranuras de la flecha.

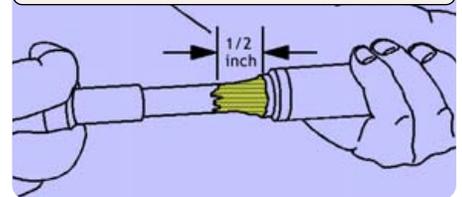
Consulte el boletín 00-02-35-003A para más detalles.

– Gracias a Steve Oakley

Inserte el tapón en la flecha intermedia



Grasa visible en las ranuras de la flecha



Aclaración sobre el llamado para el reemplazo de puerta deslizable

Ha habido dos llamados para el reemplazo y un mensaje administrativo con respecto a las puertas deslizables en las vans modelos 1997-2001 Venture, Silhouette y Montana.

Por favor lea esto para asegurarse de entender la elegibilidad de los vehículos bajo sospecha. Confirme la elegibilidad mediante el Sistema de Consulta Vehicular de GM (GMVIS).

Llamado 01013, liberado en Abril de 2001, se requiere un actuador de manija de la puerta eléctrica deslizable y ménsula de soporte, paquete 10315993

Mensaje administrativo WIA20010115, enviado el 15 de Agosto de 2001. Se requiere revisar las fechas julianas en el actuador y cambiar la operación de mano de obra.

Llamado 01059, liberado en Octubre de 200, que contempla dos grupos diferentes de vehículos.

Grupo 1 – contiene vehículos a los que se les dio servicio antes de Agosto 17, 2001, para el Llamado 01013. Las unidades del actuador para puerta eléctrica deslizable usados para reparar estos vehículos podrían contener un actuador con una soldadura sónica inadecuada.

Grupo 2 – contiene nuevos vehículos armados entre Enero y Abril de 2001. Estos vehículos no participaron en el Llamado 01013, pero fueron armados con actuadores de puertas eléctricas deslizables con una soldadura sónica inadecuada.

En cualquier caso, verifique la fecha del código del actuador como se describe en el boletín y reemplácelo en caso necesario.

CONSEJO: Los vehículos afectados por el Llamado 01013, pero que no han sido reparados, no están incluidos en el Llamado 01059. Estos vehículos deben ser reparados de acuerdo con el procedimiento del Llamado 01013.

Las partes sospechosas han sido eliminadas del sistema de partes.

– Gracias a Tom Geist

Travesañ del riel de la canastilla de Tracker

En las Trackers 2002-02 con travesañes de riel integrados en la canastilla de techo (fabricados desde Feb. 12, 2001), se utilizó un clip de plata "tinnerman" para sujetar el tapón del extremo de la barra lateral. Varios de estos tapones se han aflojado o se perdieron.

No es necesario que ordene una barra de la canastilla para obtener estos sujetadores. GMSPO está planeando surtir estos sujetadores

y expedirá un número de parte. Mientras tanto, para obtener sujetadores de reemplazo, llame al 586.947.9776. Deje su nombre, número telefónico e información para envíos postales.

CONSEJO: Por favor presente un reporte de campo para proporcionar información sobre el porqué los tapones se aflojan y se caen.

– Gracias a Donald B. Sherman

Panel de soporte del vidrio de la puerta

De acuerdo con el boletín 01-08-64-012, en algunos modelos 1999-2002 de Oldsmobile Alero y Pontiac Grand Am, la puerta de vidrio se sale de la canaleta.

Se mencionan varias condiciones en el boletín. El canal de soporte podría salirse del vidrio o el sujetador del soporte podría estar dañado.

Ambas reparaciones requieren del uso de adhesivo FUSOR® 148. Consulte el boletín para mayores detalles.

– Gracias a Ray Romeo

Evitando el daño a las partes de la columna de la dirección

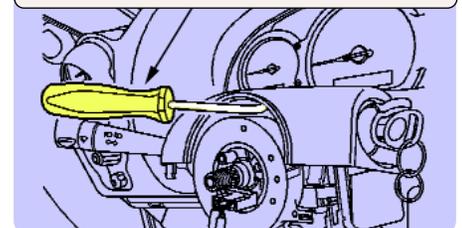
Cuando reemplace el cilindro de la cerradura de encendido en los modelos 2001-02 de Aztek y 2002 de Rendezvous, puede evitar dañar las cubiertas de vestidura de la columna del volante de dirección y el interruptor de direccionales / multifunción. Use una lezna de punta flexible Snap-On A173A o equivalente para empujar

hacia abajo el retentor del cilindro de cerradura.

Al usar la lezna no se requerirá levantar la cubierta de vestidura tanto como para dañarla. El Documento 633744 del manual de servicio ha sido actualizado con este cambio.

– Gracias a John Alampi, Dale Briggs y Jerry Garfield

Uso de la lezna para empujar el retentor



El caso del bistec jugoso

o, porque la documentación de la orden de reparación es tan importante

La mesera sirve el plato con un jugoso corte de carne frente a usted. Jugoso, se hace agua la boca, término medio. Pero – yo ordené el guisado. Unos minutos más tarde, la mesera regresa con otra carne. Asado a la perfección en la parrilla y con una guarnición de hongos que se ven exquisitos.

¿Qué está sucediendo? Primero, la mesera no anotó su orden. Luego, cuando usted devolvió el bistec, ella solamente le dijo al cocinero que usted no estaba contento con su comida. Sin conocer la naturaleza del problema, el chef cocinó otro bistec y esta vez le agregó hongos. ¿Problema resuelto? ¡Para nada!

Entonces, ¿cuál es el punto aquí? La documentación de la orden de reparación.

La descripción detalla da de la condición que ocasionó que el cliente trajera el vehículo a reparación, la causa y la corrección (las tres Cs) son elementos importantes.

En primer lugar, este es un beneficio para usted. Una indicación precisa de la condición le ayudará a resolver rápidamente y con precisión la preocupación del cliente. Y eso es muy bueno para reducir las reclamaciones y mejorar el CSI. Las indicaciones claras y completas de la causa y la corrección son necesarias para hacer las reclamaciones de garantía en caso necesario y apoyar las revisiones de reclamaciones.

En segundo lugar, la misma información es crítica para los ingenieros de GM y los gerentes de Calidad de Marca quienes revisan las partes devueltas con los proveedores de partes en el Centro de Devoluciones de Partes en Garantía. Desean conocer la causa raíz de

por qué la parte tuvo que ser reemplazada para que la condición se pueda resolver rápidamente. Examinan las partes devueltas y realizan pruebas detalladas para saber por qué se devolvió la pieza, por qué falló su funcionamiento. El documento más importante que tienen para apoyar sus pruebas es la orden de reparación que usted envía con la parte.

Algunas veces el tamaño de la muestra es muy pequeño, solamente una media docena de piezas. Si dos o tres de las órdenes de reparación contienen información incompleta, la muestra se reduce aun más y esto reduce significativamente la efectividad del proceso de análisis.

La primera C – Condición

Todo comienza con el consultor de servicio. Aquí hay algunos consejos del sitio web del Sistema Operativo de Ventas al detalle GM en <http://gmweb.sivweb.com/gmros> (o en GM infoNET en Canadá).

Escuche con atención la descripción que el cliente hace de la condición. Haga preguntas con respuestas abiertas para obtener tanta información como pueda acerca de la condición.

Repita al cliente lo que le dijo, con otras palabras, para asegurarse de que entendió lo que se dijo. Luego documente claramente las observaciones del cliente acerca de la condición en la orden de reparación exactamente como se indicaron. No interprete. El técnico necesita conocer el problema desde el punto de vista del cliente. En caso necesario, agregue una nota por

separado a la orden de reparación para captar toda esta información.

La segunda y tercera C – Causa y Corrección

El segundo y tercer paso son responsabilidad del técnico. Pero es igualmente importante encontrar la causa y hacer la corrección que hacer la documentación de lo que sucedió durante el diagnóstico y reparación. La información detallada en este punto ayuda a los ingenieros en GM a identificar y resolver más rápidamente los problemas en los productos:

- Códigos de diagnóstico de fallas
- Resultados de pruebas
- Números de circuitos
- Ubicaciones descriptivas
- Observaciones relevantes

Algunos ejemplos

Consulte el boletín 00-00-89-015A. Contiene buenos y malos ejemplos de descripciones de condiciones, causas y correcciones para más de veinte órdenes de reparación.

Se muestran dos ejemplos a continuación.

En el futuro, cuando llene una orden de reparación, ya sea que usted sea un técnico o consultor de servicio, tómese unos momentos adicionales para escribir los detalles. Esto puede marcar la diferencia.

Sin su ayuda seguiremos sirviendo bisteces cuando nos ordenen guisados.

– Gracias a Keith McKenzie y Gary Smits

Mal ejemplo	Buen ejemplo
<i>Condición:</i> No se puede abrir la puerta trasera	<i>Condición:</i> El cliente indica que no puede abrir la puerta trasera
<i>Causa:</i> Manija rota	<i>Causa:</i> Manija de la puerta en T se partió en los brazos de pivote
<i>Corrección:</i> Reemplazo de manija	<i>Corrección:</i> Reemplazo de la manija T y el bisel
Mal ejemplo	Buen ejemplo
<i>Condición:</i> Ruido en la parte posterior	<i>Condición:</i> Ruido de fuerte rugido en el extremo trasero a más de 32 km/h (20 MPH)
<i>Causa:</i> Falla en el cojinete de rodamiento	<i>Causa:</i> Falla en el rodamiento del piñón – torsión de precarga muy alta 40 lb. pulg. (4.5 N·m)
<i>Corrección:</i> Reemplace todos los cojinetes de rodamiento traseros	<i>Corrección:</i> Reemplazo del piñón diferencial trasero y rodamientos laterales

Nuevo formato para devolución de la transmisión



El artículo sobre la documentación de las ordenes de reparación aplica también para el casi de las transmisiones. Pero en el caso de los componentes que deben ser regresados como una clave de una posible modificación en la fabricación, existen muchas consideraciones adicionales.

Una de estas es el formato de retroalimentación del producto, que debe acompañar a cada transmisión que se devuelva cuando se instale un reemplazo de servicio. Esto se detalla en el Boletín 01-07-30-029. Anteriormente, el formato de retroalimentación se incluía dentro de un sobre y se amarraba a la transmisión dentro de la caja de devolución.

El nuevo formato, que se muestra en la foto, debe insertarse en el sobre transparente y pegarse por fuera del cartón de empaque.

Cuando llegan los núcleos al centro de recepción de partes, se les inspecciona en busca de daños, partes faltantes y otros factores que podrían afectar la fabricación. Ahora, si no hay un formato de retroalimentación adjunta, se tratará como una parte faltante. El departamento de partes recibirá un recordatorio y se enviará un resumen con los formatos de retroalimentación faltantes a cada región, organizados por ID del concesionario.

Puede evitar este inconveniente, llenando el formato completamente, colocándolo en el sobre y adjuntándolo en el empaque. Asegúrese de explicar con el máximo detalle porqué se reemplazó la transmisión. En Ingeniería usarán esta información para analizar la causa de raíz. Como se explicó en el otro artículo en este ejemplar, estos datos son extremadamente valiosos para garantizar la mejora continua en nuestros productos.

Puede solicitar formatos adicionales (NP 24221234) y sobres (NP 2XJ19572) directamente de la entrega mundial a concesionarios GM Dealer World Delivery. Teléfono 1.866.700.0001, fax 1.313.957.5555, o email a DWD_orders@Budco.com.

– Gracias a Bob Martin

Nuevo mensaje exclusivo-para-información en CAT

El Centro de Atención Técnica de General Motors (CAT) ha implementado un nuevo mensaje exclusivo para solicitar información al que puede acceder para preguntas rápidas que no requieren asistencias de diagnóstico. Los mensajes han sido enviados por DCS y VME Express explicando el nuevo mensaje exclusivo para información. Este artículo tiene como finalidad apoyar dichas comunicaciones así como contestar algunas preguntas que han surgido recientemente con respecto a este nuevo servicio.

Cuando llame al CAT y seleccione el mensaje Exclusivo para Información, hablará con los mismos consultores de siempre. Verificarán, como siempre, su código de concesionario y su nombre para verificar que esté autorizado para llamar. Luego pasarán directamente a la razón de su llamada. El consultor CAT le proporcionará la información solicitada, en caso de que cuente con ella. No se requerirá un caso CAT para estas llamadas, aunque será necesaria la información relacionada con el vehículo con fines de verificación.

El mensaje de Asistencia de Diagnóstico será el mismo que antes. El consultor le solicitará la información relacionada con el vehículo, el diagnóstico basado en la estrategia y el historial de reparación. Crearán un caso CAT y solicitarán un seguimiento en forma de una llamada para asistencia adicional o un cierre de caso por VME o Fax.

La percepción individual sobre Exclusivo para Información podrá ser diferente y estos cambios requerirán el uso del sentido común y buen juicio en ambos extremos de la línea. A continuación se enuncian algunos criterios básicos para ambos tipos de llamadas, así como los números telefónicos alternativos para información que el CAT no puede proporcionar.

Cuando usar el servicio Exclusivo para Información:

- Información PI
- Información o aclaración TSB
- Información o aclaración de una Campaña

Cuando usar el servicio de Asistencia para el Diagnóstico:

- Intentos previos de reparación para el mismo problema
- El cliente desea la recompra del vehículo
- Ya existe un caso CAT
- Cuando exista duda sobre el servicio que debe usarse

El CAT de información no puede proporcionar:

- Información o autorización de garantías
- Contacte al Centro de Negocios de

Concesionarios (DBC) al 1.888.414.6322

- Refacciones
Contacte a ParTech al 1.800.433.6961
- Problemas con el equipo Techline o TIS 2000
Contacte al Centro de Soporte al Cliente de Techline al 1.800.828.6860
- Preguntas relacionadas con Pruebas del Gremio de Servicios
Contacte a las Oficinas Principales del Programa al 1.800.610.5669

Estas son algunas preguntas y respuestas frecuentes con relación al servicio Exclusivo para Información.

- P. ¿Puedo darles a nuestros clientes el número de CAT GM para que puedan llamar para solicitar información?
- R. No, el CAT no está equipado para manejar preguntas directamente de los clientes. Solamente el personal de servicio autorizado por el concesionario puede llamar al CAT.
- P. Si llamo al servicio Exclusivo para Información, ¿hablaré con las mismas personas que contestan las llamadas de Diagnóstico?
- R. Si, los mismos consultores manejan las llamadas de información y de diagnóstico. Por ejemplo, los consultores que manejan las llamadas de Dirección pueden manejar Info sobre dirección y Diagnóstico de la dirección.
- P. ¿Se puede recibir un número de caso CAT GM cuando se llama al servicio exclusivo para información?
- R. Si, una llamada exclusiva para información se puede convertir en una llamada para asistencia de diagnóstico, en donde abrir un caso CAT será lo más adecuado para usted.
- P. ¿Necesito tener a la mano la orden de reparación cuando llame al servicio Exclusivo para Información?
- R. Si, el consultor CAT necesitará verificar que la información proporcionada corresponda con el tipo de vehículo en el que está trabajando.
- P. Si ya tengo un número CAT GM y estoy llamando para solicitar asistencia adicional, ¿qué servicio debo utilizar?
- R. Al servicio de Diagnóstico.

– Gracias a Asistencia Técnica de GM

Esta revisión de los boletines de servicio liberada a mediados de marzo indica el número de boletín, el número del boletín al que reemplaza (en su caso), tema y modelos.

INFORMACIÓN GENERAL:

99-00-89-019B; reemplaza al 99-00-89-019; Centro de Partes en Garantía/ Programa Corporativo de Devolución de Partes; Modelos de vehículos de pasajeros y camiones 2002 y anteriores

HVAC:

01-01-39-005A; reemplaza al 01-01-39-005; Ruido o vibración en la cabina de pasajeros con el A/C encendido entre 2000-2400 RPM (Reemplace la manguera de salida del calefactor); Modelos 2001-02 de Chevrolet y GMC C/K Pickup con motor 4.3L V6 (VIN W – RPO L35) y Aire Acondicionado (RPO C60)

SUSPENSIÓN:

01-03-08-003A; reemplaza al 01-03-08-003; Ruido como chillido de la suspensión delantera y/o trasera (Lubrique los bujes del estabilizador); 1997-2002 Chevrolet Malibu, Oldsmobile Cutlass, Alero, Pontiac Grand Am

01-03-10-008A; reemplaza al 01-03-10-008; Falsa información del Sistema de Monitoreo de Inflado de las Llantas (TIM) en la iluminación de la lámpara/mensaje (Instale un nuevo módulo de control de tracción de frenos electrónicos - (EBTCM); Modelos 1999-2001 de Buick Century, Regal, 2000-01 Chevrolet Impala, Monte Carlo

02-03-08-002; El frente del vehículo está demasiado bajo y se ve el fondo por las defensas (Reemplace los resortes de suspensión delanteros e inspeccione / reemplace el soporte y montura); Modelos 2000-01 de Auto patrulla Chevrolet Impala con RPO 9C1 y Carro patrulla 9C3 SEO, Contenido limitado

02-03-08-003; Revisión de las especificaciones de apriete del sujetador de la suspensión delantera; Modelos 2000-02 de Chevrolet Malibu, Oldsmobile Alero, Pontiac Grand Am

02-03-10-001; La llanta de refacción es de un tamaño distinto a las otras llantas; Modelos 2001-02 GMC Sierra C3, GMC C/K utilitarios, GMC Sierra Denali, Cadillac Escalade, EXT

EJE DE TRANSMISIÓN:

02-04-17-001; Vibración o estremecimiento al acelerar (Reemplace la flecha propulsora e instale nueva brida/sello de piñón); Modelos 1999-2002 de Chevrolet y GMC C1500 Series con cabina extendida con Trans Auto 4L60-E (RPO M30)

02-04-21-002; Se enciende el indicador de "Servicio 4WD"; se establece el DTC

B2725 (Reemplace el interruptor de control de cambios de la caja de transmisión); Modelos 2002 Chevrolet y utilitarios GMC S/T con transmisión en las cuatro ruedas

FRENOS:

01-05-23-011A; reemplaza al 01-05-23-011; Ruido de cascabeleo que sale del frente del vehículo (Instale paquete de servicio para calibrador delantero); Modelos 2000-01 de Buick Century, Regal, Chevrolet Impala, Monte Carlo, Venture, Oldsmobile Intrigue, Silhouette, Pontiac Grand Am, Montana

MOTOR/SISTEMA DE PROPULSIÓN:

00-06-04-010A; reemplaza al 00-06-04-010; Información sobre producto nuevo – Uso y Diagnóstico de Sensor de Oxígeno; Modelos 2000 de Chevrolet y GMC C/K con motor 7.4L (VIN J – RPO L29)

02-06-01-006; La cantidad correcta de aceite para motor necesita subirse de la marca baja a la marca completa en la bayoneta; 1999-2002 Chevrolet Tracker

02-06-04-002; Irregularidades de información para comunicación al utilizar herramientas de exploración generales (Re programe PCM); Modelos 2001 de Chevrolet y GMC C/K Pickup con motor Diesel 6.6L Duramax™ (VIN 1 - RPO LB7)

02-06-04-003; Procedimiento de retiro de tanque de combustible auxiliar; Modelos 2001-02 Chevrolet y GMC C/K 3600 Cab Chasis

02-06-04-005; Revisión de DTC P1221; especificado en los vehículos 2001-02 con motor 4.8L, 5.3L, 5.7L, 6.0L o 8.1L (VINs V, T, G, S, U – RPOs LR4, LM7, LS1, LS6, LQ4, L18)

02-06-04-006; Lámpara SES encendida, la MIL se enciende intermitentemente, se establece DTC, se quema el fusible, el motor no arranca (Repare el cableado); Modelos 1997-2002 de Chevrolet y GMC F Modelo MD Tilt Cab con motor Isuzu 7.8L Diesel (VIN 3 - RPO LG4) o Caterpillar 3126 Diesel (VIN C - RPO LG5)

TRANSMISIÓN/EJES:

00-07-30-007A; reemplaza al 00-07-30-007; Ruido de patinaje, zumbido cuando está en Estacionamiento (P) o en Neutral, se enciende SES o SVS (Reemplace el cojinete de soporte de la corona de transmisión); vehículos especificados 1999-2000 con motor 3.4L o 3.8L y Trans Hydraulic 4T65-E (RPOs MN3, MN7, M15)

02-07-29-001; Ruido de cascabeleo /rugido que viene de la transmisión (Diagnostique y repare); Modelos 2000-02 de Chevrolet Cavalier, Pontiac Sunfire, 2001-02 Oldsmobile Alero, Pontiac Grand Am con transmisión manual (RPO M86 o M94)

02-07-30-007; Se enciende luz "Temp Lub AT" , Se establece DTC 15 (Ajuste el Liq de Trans Auto a nivel correcto); Modelos 1999-2002 de Chevrolet y GMC W Series MD Tilt Cab con motor Diesel y Trans Auto AISIN

CARROCERÍA Y ACCESORIOS:

01-08-45-006A; reemplaza al 01-08-45-006; Disponibilidad de terminales eléctricas Micro 64 para reparación de cableado; Modelos 2002 de Cadillac Seville, Chevrolet Cavalier, Oldsmobile Alero, Pontiac Grand Am, Sunfire

01-08-66-011B; reemplaza al 01-08-66-011A; Perforación trasera en el techo (Instale nueva sección trasera del techo); Modelos 1995-2001 de Chevrolet y GMC S/T 2 y 4 puertas de utilitarios y modelos 1996-2001 de Oldsmobile Bravada

02-08-44-002; Programa de Intercambio de Radios Clarion y Solución de Problemas en el sistema de audio: camiones específicos 1995-2002 MD

02-08-45-001; No funciona luz de domo, luces de día y/o retardo de tiempo en luz de domo (Repare la conexión en G200); Modelos 1999-2002 de Chevrolet Tracker

02-08-49-001; Revisión de procedimiento de diagnóstico de medidor de gasolina inadecuado o que no funciona; Modelos 1999-2000 de Chevrolet Malibu, Oldsmobile Cutlass

02-08-51-001; Pintura de revestimiento; 2002 Chevrolet Avalanche

02-08-56-001; Procedimiento revisado de aprendizaje para Pass-Key III®; específicos 1997-2000 de pasajeros

02-08-57-002; Alfombra posterior mojada (Instale goma de menor tolerancia); Modelo 2002 de Chevrolet Avalanche, Cadillac Escalade EXT

02-08-66-001; Se desprende el sello de la cubierta de carga (Limpie y aplique sellador a la cañuela); Modelo 2002 de Chevrolet Avalanche, Cadillac Escalade EXT

02-08-67-001; el toldo se cuelga en la abertura del quemacocos (Vuelva a unir las cintas Velcro®); Modelos 2002-01 Chevrolet Impala

02-08-68-001; Características del funcionamiento normal del sistema de control de crucero; Modelos 1999-2002 de Chevrolet Tracker

02-08-111-001; La pintura se desgasta rápidamente (Reemplace sellador); 1998-2001 Chevrolet Corvette

02-08-116-001; Comunicación intermitente o códigos de datos seriales de DTC se almacenan en memoria; Modelos 1997-2002 de Chevrolet Malibu, Oldsmobile Alero, Cutlass, Pontiac Grand Am con motor 3.1L o 3.4L (VINs J, M, E – RPOs LG8, L82, LA1)