

está entre la punta de prueba y la unidad 1VR. Repita este procedimiento en las diferentes clavijas para aislar la sección deficiente del mazo de alambres.

PRUEBA DEL REGULADOR DE VOLTAJE DE INSTRUMENTOS

El regulador de voltaje de los instrumentos se puede comprobar en el vehículo. Para comprobar, desconecte el alambre del indicador de la unidad emisora y conecte el alambre de una lámpara de prueba o el alambre positivo de un voltímetro (con escala de 20 volts) al alambre del indicador de combustible. Conecte el otro extremo a una buena tierra. Con el interruptor de ignición en CONT. o ACC. un destello de la lámpara o una fluctuación de voltaje indicarán que el regulador de voltaje de instrumentos está en buenas condiciones y que el circuito a los indicadores no está interrumpido. Si la lámpara se enciende y no pulsa, vea si la caja de la unidad 1VR está correctamente conectada a tierra.

No conecte a tierra ni produzca chispa en ninguna de las terminales del regulador de voltaje de instrumentos. Esto quemaría el mazo de alambres o el regulador de voltaje o ambos.

PRUEBA DE CALIBRACION DEL INDICADOR O REGULADOR DE VOLTAJE DE INSTRUMENTOS

Cuando se sospeche que están mal calibrados el regulador de voltaje de instrumentos o el indicador, habiendo fluctuación o una lectura demasiado alta o demasiado baja, se deben comprobar simultáneamente el indicador y el regulador de voltaje de instrumentos. Esta prueba se hace en el vehículo.

Al comprobar el indicador para ver si está bien calibrado, con una resistencia de 10 ohms para lecturas altas y una resistencia de 73 ohms para lecturas bajas, el puntero debe estar cerca de los puntos de graduación de alta o baja en el cuadrante.

Para hacer las pruebas, desconecte el alambre de la unidad emisora correspondiente. Con el interruptor de ignición en CONT y una resistencia de 10 ohms conectada al alambre del indicador y el otro extremo conectado a tierra, el indicador debe dar un registro alto. Una resistencia de 73 ohms debe dar un registro bajo.

Si el indicador no funciona como se indica, reemplace el regulador de voltaje de instrumentos y repita la prueba para determinar si el indicador está deficiente.

Si el indicador registra correctamente, la falla estaba en el regulador. Si el indicador continúa mal calibrado, está en malas condiciones y debe reemplazarse.

PRUEBA DE LA LUZ INDICADORA DE PRESION DE ACEITE

Para comprobar la luz indicadora, ponga el interruptor de ignición en CONT. No ponga en marcha el motor. La luz debe encenderse. Ponga en marcha el motor.

La luz debe apagarse indicando que la presión de aceite se ha elevado a un valor de seguridad.

Para comprobar el interruptor de presión de aceite en el motor, ponga el interruptor de ignición en CONT. sin poner en marcha el motor. La luz indicadora debe encenderse. Si no se enciende, haga un corto a tierra en la terminal de la unidad del interruptor de presión de aceite. Si se enciende la luz, el interruptor de presión de aceite está deficiente o no está sellado correctamente al motor.

Asegúrese que se usa un sellador conductor de electricidad en todos los interruptores de presión de aceite que no tienen cinta blanca en las roscas de montaje. Si aún no se enciende la luz, la bombilla está quemada o los alambres de la bombilla al interruptor de ignición y al de presión de aceite, están deficientes.

PRUEBA DEL VELOCIMETRO

Para comprobar la exactitud del odómetro, conduzca el automóvil por una distancia de un Km que ya se tenga medido. La exactitud del velocímetro se puede comprobar comparando el velocímetro que se esté comprobando con otro que se sepa que está exacto, mientras los dos automóviles se mueven a la misma velocidad, o sincronizando el vehículo en un Km medido. Consulte las especificaciones de tolerancia de calibración del Velocímetro.

PRUEBA DE LAS LUCES INDICADORAS DE TEMPERATURA FRIO Y CALIENTE

Durante la prueba, no aplique 12 volts directamente a las terminales del interruptor de temperatura. Este voltaje dañaría el interruptor.

Haga la prueba en la luz FRIA solamente si el motor está frío (a menos de 52° C). Gire el interruptor a la posición CONT. La luz azul marcada FRIA debe encenderse.

Si no enciende:

1. La temperatura del motor es más alta que 52° C.

2. El circuito eléctrico no está completo.

3. La unidad del interruptor no tiene buena tierra al motor.

Conecte un alambre puente del cuerpo del interruptor de tempe-