

To musi przeczytać informacje dla wszystkich, którzy mieli problemy z TBW. To jest biuletyn serwisowy wydany przez HD w dniu 1/7/2011, to biuletyn nr TT418A: Teoria i diagnostyka P2135 i P2101 DTC. Mam zamiar to trochę skondensować, ale wierzę również z moich wcześniejszych doświadczeń z moją TBW, że będzie to również obejmować kod P1510.

TT418A biuletyn serwisowy dotyczy modeli Touring, Police i Trike na później w 2008 r.

Objawy: Obawy dotyczące właściwości jezdnych lub wydajności; Nieprawidłowe lub nieregularne działanie mechaniczne; Przerwywana lub nieregularna praca elektryczna.

Uwaga: [czujnik położenia przepustnicy](#) DTC P0120, P0220, P0122, P0123, P0222 i P223 w obwodzie (TPS) powinny mieć priorytet diagnostyczny nad kodem P2135. Jeśli którykolwiek z tych kodów TPS istnieje jednocześnie z P2135, należy je najpierw zbadać, korzystając z instrukcji diagnostycznej.

TCA ma dwa potencjometry (oznaczone jako TPS1 i TPS2) i elektryczny silnik prądu stałego do sterowania uruchamianiem przepustnicy. Dwa czujniki TPS działają naprzeciw siebie. Po otwarciu przepustnicy napięcie TPS1 wynosi od 0,0 do 5,0 V, a napięcie TPS2 od 5,0 do 0,0 V. Suma dwóch napięć TPS powinna zawsze wynosić około 5,0 woltów. Są to: TPS1, styk nr 37 (przewód BN / V) modułu ECM i TPS2 styk nr 36 (przewód BN / R) modułu ECM

Czujniki TPS1 i TPS2 nigdy nie powinny zwiększać prądu stałego większego niż 5,13 V (VDC) ani mniejszego niż 4,87 VDC. Suma napięć poza tym zakresem powinna zarejestrować aktualny kod P2135.

Rozwiązywanie problemów:

Uważa się, że FRETTING CORROSION jest głównym czynnikiem przyczyniającym się do tego kodu. Słabe połączenie na siłowniku przepustnicy (TCA) może wpływać na napięcia czujnika zgłaszane do ECM, co spowoduje wygenerowanie tego kodu DTC. Jak widać w części Informacje ogólne, napięcie czujnika należy zmienić tylko o 0,13 VDC, aby ewentualnie ustawić kod.

Najczęstsze pojazdy, które mają te objawy, to pojazdy z silnikami o długości ponad 8000 mil (12875 kilometrów) lub 103 cali sześciennych i większymi silnikami. Uważa się, że wibracje przyczyniają się do STANU FRETTINGU.

Procedura naprawy:

1. Monitorując napięcia TPS1 i TPS2 na Digital Technician 2 (DT 2), poruszaj złączami TCA [211] i ECM [78].
2. Jeżeli napięcie zmienia się podczas poruszania złączem ECM, wymienić odpowiednie zaciski ECM (część # 72605-08). Te przewody to: TPS1, brązowy pin nr 37 brązowego / fioletowego drutu modułu ECM i TPS2, brązowy pin nr 36 brązowego / czerwonego przewodu modułu ECM.
3. Jeśli podczas przesuwania złącza ECM nie zostanie zauważona zmiana napięcia, przyczyną problemu może być TCA. Wymień wszystkie zaciski gniazdowe na NOWE (część nr 72663-11, używana w bieżącej produkcji) na złączu TCA [211B].

4. PRZED PODŁĄCZENIEM ZŁĄCZA TCA wyczyść męskie styki TCA wacikiem i alkoholem i MONTAŻ Z SMAREM DIELEKTRYCZNYM.

DTC P2101

Informacje ogólne: TCA zawiera dwa potencjometry (oznaczone jako TPS1 i TPS2) oraz elektryczny silnik prądu stałego do sterowania uruchamianiem przepustnicy. TPS1 i TPS2 są montowane w TCA. Są one połączone z wpustem wału płyty przepustnicy i służą do komunikowania położenia płyty przepustnicy.

Każdy TPS dostarcza dane wejściowe do ECM w odpowiedzi na położenie płyty przepustnicy. ECM aktywuje silnik w TCA, aby przesunąć płytkę przepustnicy, w oparciu o sygnały z czujnika Twist Grip Sensor (TGS). Gdy ECM wysyła modulacje napięcia na styki 2 i 3 0 TCA w celu przesunięcia silnika przepustnicy, sprawdza kolejne zmiany napięcia TPS1 i TPS2. Jeśli nie wykryje zmian TPS, ustawi ten kod.

Rozwiązywanie problemów: Najpierw sprawdź, czy przepustnica porusza się swobodnie, gdy silnik nie pracuje. Jeśli nie, TCA wymaga wymiany.

Słabe połączenia ECM wydają się być najbardziej prawdopodobną przyczyną. Należy pamiętać, że problem ten może ulec pogorszeniu, gdy miska [siedzenia](#) styka się ze złączem ECM. W większości przypadków jest to spowodowane instalacją [gniazda na](#) rynku wtórnym .

Słabe połączenie na stykach ECM nr 29 i 30 może spowodować przerwanie napięcia w silniku przepustnicy i ustawić ten kod. Podobnie ECM wykorzystuje napięcie z żółtego / zielonego drutu na pinie nr 52 do zasilania mocy używanej na pinach 29 i 30 i może powodować te same objawy.

Oto schemat połączeń, które należy wyczyścić i nasmarować