Scenic: Anomalía presión de aceite + ventilador

Autor:
Data de publicació: 12-06-2021

Anomalía presión de aceite + batería baja, ventilador disparado y no arranca. Scenic

Hoy he realizado unas reparaciones en la scenic, el modelo es el 1.9 dci del año 2006

El caso es que al terminar he conectado la batería y al intentar arrancar me sale el mensaje de "anomalía presión de aceite y batería baja" el coche no me ha llegado a arrancar, encendiéndose el electroventilador y teniendo que desconectar la batería para que no se descargue.

En un principio no he hecho ningún corto pero es posible que se haya podido soltar algún conector.

Hace tiempo vi que tengo un cablecito suelto cerca de la batería, parece como si fuera una masa pero al no fallar nada no le di importancia.

¿Sabéis qué le puede pasar?

Anónimo

La ECU tanto para diesel como para gasolina no suelen llevar un sensor o captador de presión de aceite lubricante, para eso hay una luz indicadora para que sea el operario quien tome la decisión. Lo de la batería tampoco es algo que detenga el arranque.

Lo que SI puede hacer como usuario o propietario es revisar si los conectores no tienen presencia de pátina o si no están rotos y revisar uno por uno, aplicar limpia contactos cuando sea necesario, también revisar los fusibles y conectores tanto en la UPC como en caja de fusibles de la cabina.

Lo que NO debe hacer es comprar repuestos sin haber localizado "la falla", o sea por simples suposiciones. Lo recomendable es verificar la parte eléctrica primero y si no aparece algo evidente entonces toca pasarle el Scanner.

el 24 abr. 16

Muchas gracias por tu respuesta.

Por supuesto seguiré tus consejos pero pienso que puede ser algo más profundo.

Hay otros modelos parecidos al mio con los mismos síntomas por lo que pienso que pueda ser una avería generalizada. En las respuestas ofrecidas siempre acaban solicitando un mail para responder por privado

el 24 abr. 16

Después de revisar todo lo dicho anteriormente, el coche ha arrancado como si no hubiera pasado nada.

Pienso que el fallo está en la masa de la centralita de motor posiblemente ese cable que vi desconectado, parece ser la masa de la centralita. Posiblemente, todo este tiempo había hecho masa a través del chasis y hoy al manipularlo ha salido el fallo.

Tendré que asegurarme de que ese cable tiene que ir conectado a masa y no es de otra cosa.

Muchas gracias por vuestra ayuda

el 24 abr. 16

Nos pasan frecuentemente ese tipo de situaciones, que después de aplicar todos los conocimientos y siguiendo los procedimientos de verificación que están en el manual de taller la falla se solucione volviendo a conectar un cablecito. Si supiera lo complicados que son los esquemas eléctricos sólo del motor de ese coche, van en un CD parte por parte. La ECU lleva como 112 contactos, que bien por usted que sólo era eso.

Scenic 2 1.9 dci no arranca, mensajes de anomalías carga batería y presión de aceite ...

He visto que varios a varios usuarios de scenic II de hacia el año 2004, como la mía, tienen este problema y quería ver si me puedes orientar para darle una solución, ya que cada vez que lo comento con alguien le suena a chino.

El año pasado en verano ya me lo hizo en un viaje largo y con calor y hasta esta semana santa en que viajé a Madrid (soy de Asturias) y de nuevo con calor, no me lo volvió a hacer.

El coche no arranca y en la pantalla aparecen los mensajes de anomalía de la batería, de la presión de aceite, del freno de mano ... Vamos como si se hubiese vuelto loco. Cuando pasa esto el ventilador está funcionando y después de un cacho salta la velocidad más rápida y está así un pedazo hasta que se para y entonces sí que permite arrancar el coche.

Dentro de poco tengo otro viaje largo hacia el Sur y me gustaría ir con el problema solucionado, por lo que si pudieras echarme una mano te lo agradecería.

RESPUESTA DE MARCOSS99

3

marcoss99, Este es el espacio de Marcoss99 para compartir con vosotros mis...

Varios pueden ser los elementos que fallan cuando suceden los síntomas que comentas, pero lo que está claro es que cuando se presentan la avería se encuentra en este triángulo:
UPC .- unidad de control de potencia . Conviene revisar los fusibles y tomas de corriente y hacer un control exhaustivo de su electrónica. Si falla el vehículo puede no arrancar o tener dificultades de arranque ya que sirve para el control y protección del motor.

La centralita de inyección necesita alimentación, si no la recibe de cualquiera de las maneras, una podría ser la alimentación de corriente que le pudiera dar la UPC o bien porque existen cables rotos por ejemplo, ésta pone en marcha los ventiladores para informar de dicha " incidencia " ; en otras ocasiones existen defectos en la masa de la centralita del motor.
UCH.- Unidad de control de habitáculo . También tiene fusibles algunos de importancia para la alimentación del sistema, de los ventiladores y en su interior incorpora el chip de antiarranque . Suelen humedecerse con lo que el vehículo empieza a sufrir de síntomas también parecidos al tuyo y no arranca. Especial atención a los zócalos de conexión del cableado.
Centralita de inyección y/o cableado vinculado a la misma .- Debido a que está muy próxima a la UCH si ésta se llega a humedecer o las masas de la centralita se mojan ; en algunos casos dicha centralita pueden llegar a desconfigurarse con lo que ésta activa los ventiladores como comentas.
Insisto la zona es muy propensa a la humedad y a la entrada de agua.
He encontrado de todo placas de UCH húmedas, fusibles de potencia literalmente podridos, cables mojados..., cuando ha aparecido un Megane con los mismos síntomas que el tuyo, en más de una ocasión ; pero insisto en que han de revisar, al margen de los problemas de humedad cableado de alimentación, masas y conectores de la centralita de inyección.

A este respecto es interesante realizar un control diagnóstico con la unidad Clip Renault.

Recibe un muy cordial saludo de Marcos.

el 23 abr. 14

Hola Marcos,

Muchas gracias por la rapidez en la respuesta.

Como veo, son varias las variables que me dices y como era lógico, todo relacionado con lo eléctrico.

En mi caso concreto, sólo me pasa cuando al coche le meto un viaje largo y hace calor. Aprieto el botón de arranque y en vez de arrancar, empiezan a salir las anomalías dichas y queda encendido el ventilador, después salta la velocidad más rápida y cuando al cacho se para, el coche arranca sin problema.

Entiendo que si fuera por humedad, me lo tendría que hacer también en otras circunstancias, es decir, que me lo hiciera en Asturias, porque se supone que por aquí de humedad andamos bien, pero claro aquí le meto menos kilómetros seguidos y no suele hacer mucho calor.

La verdad que me tiene un poco desesperado porque los mecánicos no saben de que puede ser y a mí me da miedo meter dinero en una reparación y que no sea eso.

De los casos que te hayan podido comentar. ¿Hay alguno que se asemeje al mío?

Gracias de nuevo por todo

el 24 abr. 14

Los casos más habituales se deben a la entrada de humedad en estas placas. No es necesario encontrar humedad en las placas sino que el efecto de ésta ya haya podrido, deteriorado o sulfatado cables, conexiones, bases de fusibles...

Ello no quita con que los problemas puedan surgir por otros lados.

No puedo comparar tu caso en concreto con otro pues el tuyo puede ser diferente.

Ahora bien, los mecánicos tienen que esforzarse en resolver el problema.

Los entornos de diagnosis de la Clip son muy potentes y pueden incluso hasta diagnosticarse circuitos internos de la centralita de la inyección por bloques, entre otros.

Desde aquí no tengo la ventaja con la que cuentan los mecánicos de poder observar, comprobar y diagnosticar.

No obstante, te ofreceré cierta información y te diré por donde empezaría a buscar yo con la información que me ofreces.

La avería es de importancia pues no permite el arranque del vehículo y se presenta cuando el motor está caliente después de tiempo más o menos prolongado.

El sistema acciona el ventilador a la vez hasta que éste en un momento dado se apaga (entiendo que acto seguido o poco después es cuando se puede volver a poner en marcha el motor).

En tu coche en particular, el ventilador se pone en marcha de manera intempestiva y con imposibilidad de arranque en varias circunstancias (dejando de lado los problemas de humedad).

Cuando se desprograma la unidad de control de la inyección (cosa que dudo porque cuando se enfría vuelve a arrancar) o ésta deja de mandar o bien por culpa del cableado se dejan de recibir emisiones por el canal multiplexado hacia la UPC.

Normalmente en estos casos el ventilador no para de funcionar hasta descargar completamente la batería.

En otros casos puede ofrecer síntomas parecidos, cuando un calculador defectuoso perturba la red multiplexada.

Por otra parte el síntoma que padece tu Renault en principio no es compatible con ninguna avería en lo que se viene a llamar función motor " intersistemas " esto es cualquier componente de la inyección pues además cuando hay un problema en alguna sonda que active el ventilador ; éste se activa pero permite el arranque del vehículo.

Así pues creo que el problema tiene su origen en la alimentación eléctrica hacia el sistema de inyección que se reproduce con el calor y que cesa cuando baja el mismo. Me inclino en un principio hacia un problema en la UPC o en su cableado.

Diversas pruebas pueden ayudar a intentar resolver el problema .

Lo primero es comprobar todos los cables de alimentación desde la UPC hacia la centralita y las masas de la misma . Conviene revisar el estado de la batería y sus conexiones en ese momento.

Repasar todos los zócalos de los fusibles, cableados y relés de alimentación de corriente.

Con la máquina diagnóstico que comprueben el estado de la caja UPC y su configuración.

Es interesante el poder saber si se cuenta con alimentación eléctrica hacia el calculador o los sistemas cuando sucede el problema.

Acto seguido se comprueba si existe trama de información del calculador a la UPC lo que podría indicar un fallo en el propio calculador por efecto del calor o su falta de alimentación que debió ser comprobada en primera instancia como te indiqué anteriormente.

Para ello es necesario utilizar en más de un caso la máquina diagnóstico.

Recibe un muy cordial saludo de Marcos.

el 25 abr. 14

Marcos, muchas gracias por tu dedicación al tema.

Espero poder hacer algo con todo ésto al respecto y que me ayude a encontrar la solución. Muchas gracias de nuevo por tu esfuerzo.

Un saludo,

César.

Jose Maria P.R

Me pasa igual y lo que hago es girar un poco el borne negativo que esta algo flojo (ya lo apreté y seguía el fallo) y arranca inmediatamente al volver a intentarlo. No se por que? Pero me gustaría. Me trae harto tener que hacerlo cada vez que le da por no arrancar.

Megane no enciende, solo prende ventilador

Mi megane no enciende, se quedo sin batería tras una semana parado lo abrí con la llave cargue batería y al dar start solo prende el ventilador y de ahí no pasa, ya cambie la batería y sigue igual, no arranca, el auto es un megane 2005 motor 2.0 version hachback, espero me pueda ayudar por que estoy vuelto loco por que no enciende de

Moises Montore, todo tiene solución

Fue la UPC o caja de fusibles que está aún costado de la batería, compre una y se solucionó el problema

Jose Maria P.R

A mi me pasa exactamente lo mismo. Me trae loco. Coincido en que sobre todo me pasa cuando hace calor. Cuando me pasa lo que hago es abrir el capo y girar un poco el borne negativo sobre el eje del negativo de la batería y ni se por qué, pero arranca perfectamente. Pruébalo cuando te pase y veras aunque tengas que dejar medio apretado el borne negativo. Al menos arranca perfectamente si llevas prisa.

el 24 ago. 17

marcoss99, Este es el espacio de Marcoss99 para compartir con vosotros mis...

Lo primero en estos casos concretos para el Renault Megane es comprobar el estado de las masas en especial las que se encuentran en la zona de la centralita motor y que la alimentan y de la caja conocida como UPC o de control de potencia que es donde se ubican los fusibles (tanto la caja UPC como la centralita suelen encontrarse muy próximas en la zona del cofre motor lado conductor).

También puedes comprobar el estado de los fusibles y del zócalo donde van alojados en búsqueda de fusibles quemados o rotos y bases sulfatadas.

Ten en cuenta además que el fenómeno de que no arranque y se enciendan los ventiladores es una consecuencia del

sistema de la centralita de inyección por la cual en ocasiones responde de esa manera cuando se desconfiguran internamente.

Si compruebas las masas y las alimentaciones de corriente (fusibles) están en buen estado de orden te recomiendo acudas a un agente Renault pues como usuario no tienes lamentablemente más margen de actuación para actuar sobre los sistemas electrónicos tanto de UCH, UPC o la propia centralita.

Recibe mi más cordial saludo.

el 1 oct. 14

Gracias por su pronta atención, le comento que en el tablero me marca anomalia electrónica o eléctrica, y se queda prendido el foco stop, no si se esa informacion le sirva ya que se me paso decirla, espero su respuesta buen día.

el 1 oct. 14

Moisés es probable que el problema por lo que comentas venga vinculado a la centralita de inyección. En ocasiones porque no recibe la alimentación eléctrica necesaria o bien porque internamente se ha desconfigurado como te indicaba (cables cortados, presencia de sulfato en los terminales de masa, cortocircuitos de fusibles por entrada de agua a la caja UPC de fusibles, desprogramación de la centralita... son fallos un tanto habituales en estos modelos lamentablemente.)

Los ventiladores los activa la propia centralita de control y se impide el arranque apareciendo los mensajes en el cuadro de mando que indicas.

Si todo el cableado de masa y alimentación de la centralita, así como los fusibles de alimentación y potencia se encuentran en buen estado ; sólo me queda recomendarte que acudas a un agente Renault para que hagan un chequeo de la centralita de control para intentar recuperarla así como del cableado de conexión a la misma en primera instancia.

Recibe un muy cordial saludo de Marcos.

el 2 oct. 14