Engenharia da Reparação
Boletim técnico ER-BT-009 · Eng. Mec. Thiago Camargo · revisado em 13 de outubro de 2026
blog.engenhariadareparacao.com.br/codigos-de-falha/jeep-dtc-p0575-piloto-automatico/

CÓDIGO DE FALHA · PILOTO AUTOMÁTICO (SPEED CONTROL)

DTC P0575 Jeep: circuito dos botões do piloto automático, roteiro FCA e clockspring

P0575 no Jeep: como a FCA testa os botões do piloto automático (resistência e tensão por tecla), o clockspring com garantia de 15 anos e o que confere.

DTC P0575 | Jeep | Chrysler | Piloto automático (Speed Control)

Modelos consultados nas fontes: Jeep Wrangler JK 2007–2010 (roteiro do manual) · Jeep Wrangler JK 2011–2016 (boletim do clockspring)

Eng. Mec. Thiago Camargo
Engenheiro Mecânico · responsável técnico

Revisado em 13 de outubro de 2026
9 min de leitura
5 fontes citadas

RESUMO PARA A BANCADA

- **P0575** é a descrição genérica de falha no circuito de entrada do piloto automático. O texto do código **muda por fabricante**: confira no scanner.
- Nos Jeep FCA o circuito tem dois sinais (**V71** e **V72**) e um retorno (**V937**). Cada botão é um resistor: **20,5 kΩ** sem tecla apertada.
- Roteiro FCA: tensão no scanner → resistência de cada tecla → curto a +B → circuito aberto (abaixo de 5 Ω) → curtos (abaixo de 100 Ω) → tensão scanner × voltímetro → PCM.
- Wrangler JK 2011–2016: a FCA estendeu para **15 anos** a garantia do clockspring (boletim **08-005-17 Rev. A**, inclui LATAM) para P0579/P0581/P0591/P0593 e códigos de airbag.
- O “0,2 Ω de resistência parasita” que circula não existe no manual: o 0,2 é a diferença máxima em **volts** entre scanner e voltímetro.

Ficha rápida: DTC P0575

Código	**P0575**
Sistema	Piloto automático (Speed Control)

Descrição no manual	`Cruise Control Input Circuit (descrição genérica); a FCA detalha o mesmo circuito em P0579–P0581, P0585 e P0591–P0593`
O que significa	O módulo leu um sinal fora do esperado nos botões do piloto automático do volante. Nos Jeep FCA, os botões são resistores que dividem uma tensão lida pelo PCM.
Por onde começar	Ler todos os DTCs (inclusive airbag e U1109). Com o scanner, olhar a tensão dos interruptores e desconectar o conector dos botões: se subir acima de 4,8 V, o defeito é o interruptor.
Como validar o reparo	Apagar o DTC, rodar com o piloto automático ativado e reler: o código não pode voltar (Powertrain Verification Test).
Modelos nas fontes	Jeep Wrangler JK 2007–2010 (roteiro do manual) · Jeep Wrangler JK 2011–2016 (boletim do clockspring)

01 O que é o P0575

Nos scanners genéricos, o P0575 aparece como **Cruise Control Input Circuit**: falha no circuito de entrada do piloto automático[5]. O texto exato **muda por fabricante**. Na Saab 9-5 2011, por exemplo, o mesmo número quer dizer *Cruise Control Switch Signal Message Counter Incorrect* e o roteiro passa pelo módulo da carroceria[4].

Nos Jeep da FCA, o circuito dos botões do volante aparece no manual e nos boletins com números próprios: **P0579, P0581, P0585, P0591 e P0593**[1, 2]. O roteiro deste boletim vale para qualquer um deles, porque todos testam o mesmo circuito.

> ⚠ **Leia todos os módulos antes de começar**
>
> Se junto com o código do piloto aparecerem **códigos do airbag do motorista (B1B00–B1B07)**, do **sensor de ângulo de direção (C123F, C1219, C2205)** ou **U1109** (comunicação LIN com os comandos do volante), o suspeito número um é o **clockspring**[2]. Vá direto para a seção 04.

20,5 kΩ
interruptor sem tecla apertada, entre sinal e retorno

4,8 V
tensão acima da qual o interruptor é condenado (conector solto)

5 Ω
limite de resistência dos fios de sinal e retorno

15 anos
garantia do clockspring no Wrangler JK 2011–2016

02 Como o circuito funciona

Os botões do piloto não mandam “liga” e “desliga”: cada tecla liga um **resistor diferente** entre o sinal e o retorno. O PCM lê a tensão que sobra e descobre qual tecla foi apertada. São dois sinais, para o módulo conferir um com o outro[1].

CIRCUITO	FUNÇÃO	O QUE A FALHA PROVOCA
V71 S/C Signal 1	Sinal do interruptor nº 1 até o PCM.	Leitura incoerente com o sinal 2: o PCM grava o código[1].
V72 S/C Signal 2	Sinal do interruptor nº 2 até o PCM.	Idem; o manual dá exemplo de Accel no sinal 1 e Coast no sinal 2 ao mesmo tempo[1].
V937 S/C Return	Retorno comum dos dois interruptores.	Resistência no retorno desloca a leitura de todas as teclas[1].
Clockspring	Leva os fios do volante que gira para a coluna fixa.	No JK 2011–2016 aparece junto com códigos do airbag, do ângulo de direção e U1109[2].

Resistência de cada tecla (Wrangler JK 2010)

TECLA APERTADA	V71 → V937	V72 → V937
Nenhuma	20,5 kΩ	20,5 kΩ
On/Off	0,47 kΩ	8,87 kΩ
Set	5,49 kΩ	0,825 kΩ
Coast	2,94 kΩ	0,47 kΩ
Cancel	1,24 kΩ	3,92 kΩ
Resume/Accel	15,4 kΩ	1,87 kΩ

Valores medidos nos terminais do interruptor, conforme o manual de serviço[1]. Confirme no manual do seu modelo: outras gerações podem usar resistores diferentes.

Tensão de cada tecla no scanner (motor em marcha lenta)

TECLA APERTADA	INTERRUPTOR Nº 1	INTERRUPTOR Nº 2
Nenhuma	4,31 a 4,78 V	4,31 a 4,78 V
On/Off	0,59 a 1,13 V	3,53 a 3,92 V
Resume/Accel	3,88 a 4,17 V	2,04 a 2,47 V
Set	3,16 a 3,56 V	1,17 a 1,56 V
Coast	2,57 a 2,94 V	0,77 a 1,09 V
Cancel	1,59 a 1,99 V	2,84 a 3,25 V

Faixas do manual de serviço do Wrangler JK 2010[1].

03 Roteiro FCA passo a passo

Roteiro do manual de serviço do Wrangler JK 2010 para o circuito dos interruptores (V71, V72, V937)[1]. Antes de começar, o manual pede o procedimento de pré-diagnóstico do motor.

⊗ Não espete o conector do PCM

O manual avisa: medir com ponta direto nos terminais do conector do PCM **danifica os terminais** e cria mau contato. A FCA usa a ferramenta especial **Miller 8815** para essas medições[1].

1

O código está ativo? VERIFICAÇÃO

Motor em temperatura normal, leia os DTCs. Se preciso, rode o carro com o piloto ativado repetindo as condições do **freeze frame**. O código de correlação é de duas viagens: se aparecer em uma só, pode ter sido o motorista apertando duas teclas ao mesmo tempo[1].

✓ **Como confirmar:** código ativo ou pendente? Siga para o passo 2. Não? Roteiro de falha intermitente[1].

2 Tensão com o conector solto SCANNER

No scanner, monitore a tensão dos interruptores e **desconecte o conector dos botões**[1].

✓ **Como confirmar:** subiu para **acima de 4,8 V**? Troque o interruptor. Não subiu? Siga para o passo 3[1].

3 Resistência de cada tecla BANCADA

Ignição desligada. Retire o interruptor do volante e meça entre **V71 → V937** e **V72 → V937** apertando cada tecla. Compare com a tabela da seção 02[1].

✓ **Como confirmar:** todos os valores conferem? Siga para o passo 4. Algum fora? Troque o interruptor com valor errado[1].

4 Curto com +B CHICOTE

Desconecte o conector **C3 do PCM** e meça a tensão em V71 e V72 no conector do piloto[1].

✓ **Como confirmar:** abaixo de 5,0 V? Siga para o passo 5. Acima de 5,0 V? Repare o curto com a bateria em V71 ou V72[1].

5 Fios de sinal abertos CHICOTE

Meça a resistência de V71 e V72 do conector do piloto até os terminais da ferramenta 8815[1]. Esse trecho inclui a passagem pelo volante e pela coluna.

✓ **Como confirmar:** abaixo de **5,0 Ω** em cada fio? Siga para o passo 6. Acima? Repare a resistência excessiva no fio[1].

6 Retorno V937 aberto CHICOTE

Meça o retorno V937 do conector do piloto até a ferramenta 8815, nos dois conectores de interruptor[1].

✓ **Como confirmar:** abaixo de 5,0 Ω nas duas medidas? Siga para o passo 7. Acima? Repare o retorno[1].

7 Curtos entre fios e à massa CHICOTE

No conector do interruptor, meça entre V937 e cada sinal, entre **V71 e V72**, e entre cada sinal e a **massa**[1].

✓ **Como confirmar:** sinal × retorno **acima de 5,0 Ω**, V71 × V72 e sinal × massa **acima de 100 Ω**: sem curto, siga para o passo 8. Abaixo? Repare o curto encontrado[1].

8 Scanner × voltímetro VALIDAÇÃO

Em marcha lenta, compare a tensão de cada tecla no scanner (tabela da seção 02) com o voltímetro em retroprova de V71 e V72 no interruptor[1].

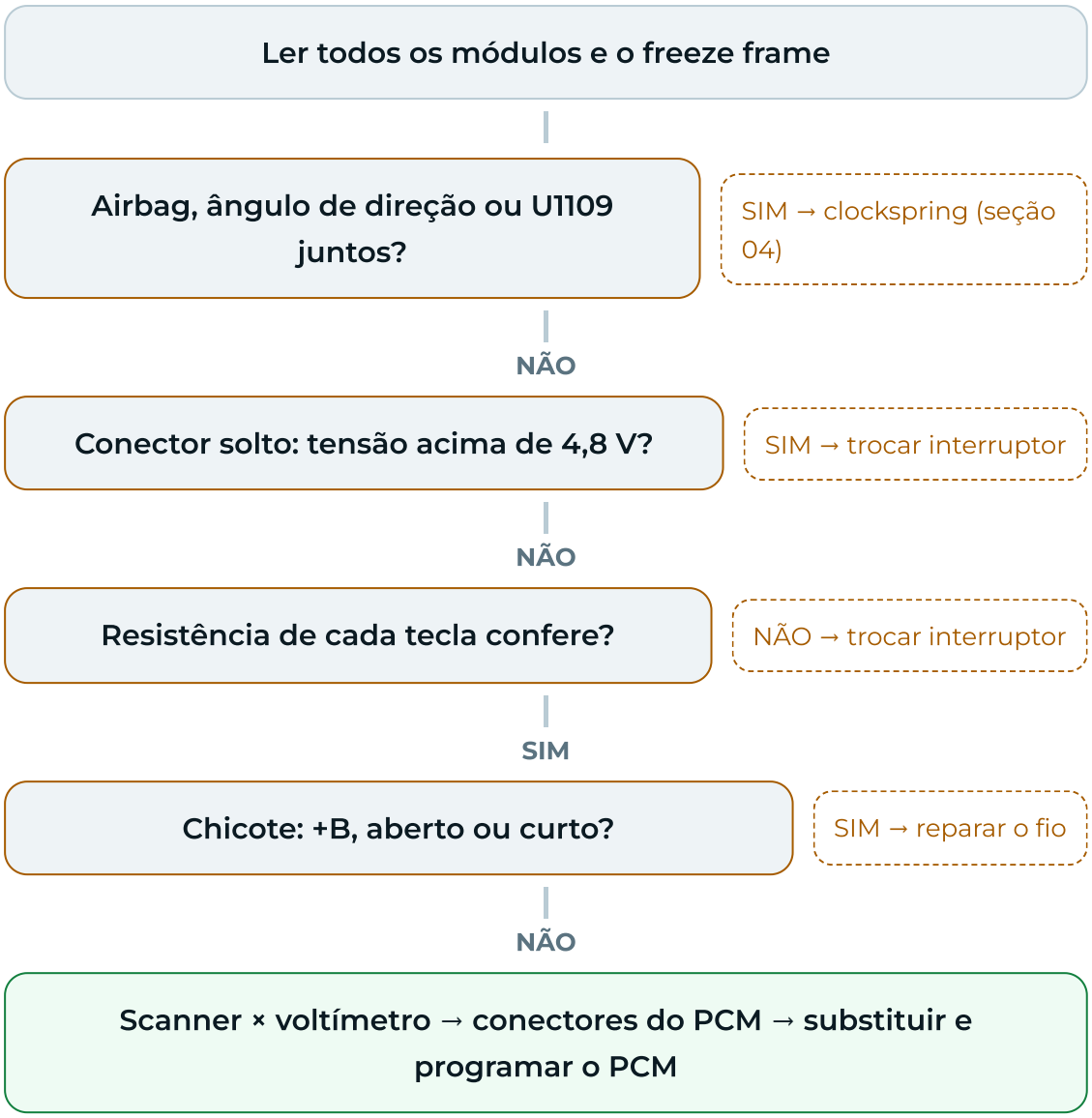
✓ **Como confirmar:** valores fora da faixa e diferença **menor que 0,2 V** entre scanner e voltímetro? Troque o interruptor. Não? Siga para o passo 9[1].

9 Conectores e PCM AÇÃO FINAL

Antes de condenar o módulo, inspecione os terminais do conector do PCM (corrosão, dano, terminal recuado) e, pelo esquema, todo o chicote, com atenção às linhas de alimentação e massa. Sem defeito, o manual manda **substituir e programar o PCM**[1].

✓ **Como confirmar:** Powertrain Verification Test sem o código de volta.

Fluxo resumido



04 Clockspring: o que a FCA reconhece

DOCUMENTO	MODELOS	O QUE DIZ
Boletim 08-005-17 Rev. A (X68)	Wrangler JK 2011–2016, mão esquerda, fabricados de 16/02/2010 a 02/05/2016; vale para NAFTA, APAC, **LATAM** e EMEA	Com P0579, P0581, P0591, P0593, U1109, códigos do airbag do motorista ou do sensor de ângulo, e depois de seguir o diagnóstico de cada DTC: trocar clockspring, capas da coluna e tampa traseira do volante. Garantia de **15 anos**, quilometragem livre; 0,6 h de mão de obra[2].
Recall S33 / 16V-290	Wrangler JK 2007–2010, fabricados de 02/03/2006 a 13/08/2010	Clockspring pode absorver poeira em ambiente muito empoeirado e comprometer os circuitos do airbag; a remoção do airbag tem procedimento revisado[3].

> **⚠ Airbag do motorista**
> Retirar o volante ou o clockspring exige remover o airbag. Siga o procedimento de remoção do manual do seu modelo: no Wrangler JK afetado pelo recall, a FCA publicou procedimento revisado[3].

> **ⓘ Renegade, Compass e Cherokee**
> As fontes oficiais que conseguimos ler cobrem o Wrangler JK. Nos outros modelos a arquitetura dos comandos do volante pode ser outra (o próprio JK 2011–2016 já usa comunicação LIN, pelo U1109[2]). Use o roteiro como método, mas confirme os números de circuito, valores e conectores no manual do modelo que está na bancada.

05 O roteiro do P0575 que circula: o que confere

4	3	1	3
CONFIRMADAS	A AJUSTAR	INCORRETA	SEM FONTE

AFIRMAÇÃO QUE CIRCULA	STATUS	O QUE DIZEM AS FONTES
Interruptores resistivos alteram a tensão de referência lida pelo PCM	OK	Confirmado: V71/V72 e retorno V937, com valor por tecla[1].
Clockspring é ponto crônico de falha	OK	A FCA estendeu a garantia para 15 anos no Wrangler JK 2011–2016[2] e fez recall no 2007–2010[3].
Medir a resistência de cada tecla e comparar com o manual	OK	É o passo 3 do roteiro FCA[1].
Apagar e confirmar que o código não volta	OK	Powertrain Verification Test ao fim de cada reparo[1].
P0575 é o código dos botões nos Jeep	AJUSTAR	Descrição genérica[5]; nas fontes da FCA o circuito aparece como P0579–P0593 e P0585[1, 2], e o texto do P0575 muda por fabricante[4].
A luz acende após ciclos consecutivos	AJUSTAR	O manual trata o código de correlação como de duas viagens[1]; a luz no painel não é descrita.

AFIRMAÇÃO QUE CIRCULA	STATUS	O QUE DIZEM AS FONTES
Girar o volante de batente a batente medindo o clockspring	AJUSTAR	Boa prática de oficina, não está no roteiro. A FCA manda seguir o diagnóstico de cada DTC e trocar a peça[2].
Resistência parasita acima de 0,2 Ω nas linhas	INCORRETO	O manual usa abaixo de 5,0 Ω (fio aberto) e abaixo de 100 Ω (curto). O 0,2 é a diferença em **volts** entre scanner e voltímetro[1].
Vale para Renegade, Compass, Cherokee e Wrangler	SEM FONTE	Só encontramos fonte oficial do Wrangler JK.
O sistema desliga o piloto “por segurança”	SEM FONTE	A estratégia do módulo não é descrita nas fontes.
TSB de software do PCM para falso positivo	SEM FONTE	Não encontrado. O boletim público desse circuito é o do clockspring[2].

ⓘ Veja também

Termos como freeze frame, DTC e PCM estão no glossário. Outros códigos revisados na biblioteca de códigos de falha.

ⓘ Veja em vídeo

Material de apoio genérico em espanhol: P0575 — Falla en el circuito del control de crucero[5]. Não é específico de Jeep: use como complemento ao manual de serviço.

06 Perguntas frequentes

O que significa o código P0575?

É a descrição genérica de falha no circuito de entrada do piloto automático (Cruise Control Input Circuit). O texto exato muda por fabricante: na Saab 9-5 2011, por exemplo, o P0575 é Cruise Control Switch Signal Message Counter Incorrect. Confira a descrição no scanner do veículo.

Quanto deve medir o botão do piloto automático do Jeep?

No manual do Wrangler JK 2010, entre o sinal e o retorno V937 o interruptor mede 20,5 kΩ sem tecla apertada. No sinal 1 (V71): On/Off 0,47 kΩ, Set 5,49 kΩ, Coast 2,94 kΩ, Cancel 1,24 kΩ e Resume/Accel 15,4 kΩ.

O clockspring pode causar falha no piloto automático do Jeep?

Sim. No Wrangler JK 2011–2016, o boletim FCA 08-005-17 Rev. A manda diagnosticar e substituir o clockspring quando aparecem P0579, P0581, P0591, P0593, U1109 ou códigos do airbag do motorista, com garantia estendida de 15 anos.

Posso medir direto no conector do PCM?

Não. O manual da FCA avisa que espetar os terminais do conector do PCM danifica os terminais e manda usar a ferramenta especial Miller 8815 para as medições.

Existe atualização de software do PCM para o P0575 em Jeep?

Não encontramos boletim da FCA com atualização de software para o P0575. O boletim público ligado a esse circuito no Wrangler é o de substituição do clockspring (08-005-17 Rev. A).

DA TEORIA À BANCADA

Quer resolver esse tipo de falha no módulo, e não só trocar peça?

O manual do fabricante termina na substituição da unidade. Nos treinamentos da Engenharia da Reparação, o foco é o **reparo do módulo na bancada**, com procedimento testado.

ACERVO DE INJEÇÃO ELETRÔNICA

ER Assinatura: manuais técnicos de ECU

Todos os manuais técnicos de ECU da Engenharia, com novos módulos entrando no acervo.

- ✓ ME7.5.30, MEG17.9.12, EDC16C9, IAW 7GF e mais
- ✓ Atualizações mensais

Já é aluno? Abra um chamado no suporte técnico com os DTCs e o que já foi testado.

07 Referências

[1] Jeep Wrangler (JK) 2010 Service Information — P0585 Speed Control Switch 1/2 Correlation (teste completo dos interruptores V71/V72/V937)
FCA US (Chrysler) — reprodução em s3.amazonaws.com/jeepwranglerjk2010
s3.amazonaws.com/jeepwranglerjk2010/7c033432.html

[2] Service Bulletin 08-005-17 REV. A — Clockspring Replacement (X68 Warranty Extension), 2011–2016 (JK) Jeep Wrangler
FCA US LLC — arquivo público da NHTSA
static.nhtsa.gov/odi/tsbs/2017/MC-10217579-9999.pdf

[3] Dealer Service Instructions — Safety Recall S33 / NHTSA 16V-290 Airbag Clockspring, 2007–2010 (JK) Jeep Wrangler
FCA US LLC — arquivo público da NHTSA
static.nhtsa.gov/odi/rcl/2016/RCRIT-16V290-0775.pdf

[4] 2011 Saab 9-5 — DTC P0575: Cruise Control Switch Signal Message Counter Incorrect
GM/Saab WIS — reprodução em saabwisonline.com
saabwisonline.com/9-5-9650/2011/3-electrical-system/cruise-control-system/fault-diagnosis-...

[5] P0575 — Falla en el circuito del control de crucero (vídeo)
AVTOPRO ES OBD, YouTube
MATERIAL DE APOIO GENÉRICO, NÃO É FONTE OFICIAL
www.youtube.com/watch?v=wkPvr7Q2ePk

Procedimentos, conectores e tempos variam por modelo e ano. Este boletim é material didático e não substitui o manual de serviço do veículo atendido. Achou algo a corrigir? Envie a fonte para a equipe.