

留 意 事 項

※車両には、試験の都合上、バッテリー上がりを防ぐため、充電器を接続しています。

問題 1

試験は着席した状態で行うこと。

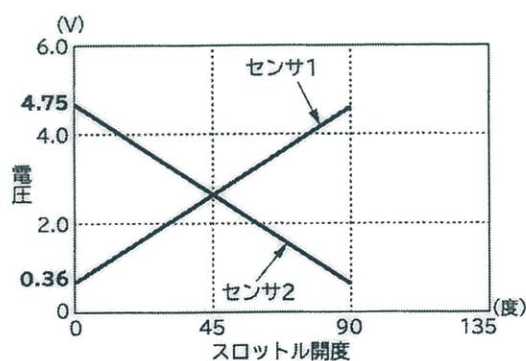
問 1 ～ 問 3

《ダイアグコード（DTC）検出条件の抜粋》

ダイアグコード	検 出 条 件
P0222	スロットルポジションセンサ1の信号電圧が低すぎる。
P0223	スロットルポジションセンサ1の信号電圧が高すぎる。
P0122	スロットルポジションセンサ2の信号電圧が低すぎる。
P0123	スロットルポジションセンサ2の信号電圧が高すぎる。

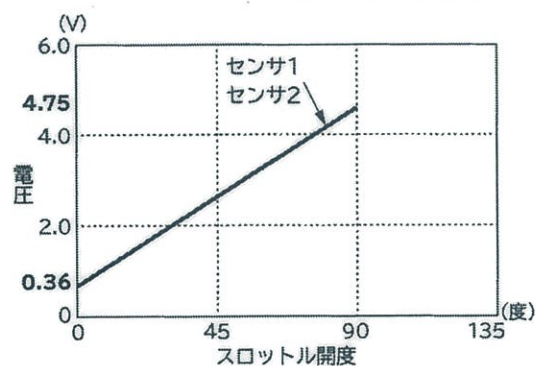
《スロットルポジションセンサの基準値》

【エンジン ECU への入力値】



変換

【外部診断器の表示値】



- ① 外部診断器のデータモニタに表示される「ETCスロットルセンサ2バンク1」（スロットルポジションセンサ2）の値は、ECU 内部で変換されているため、エンジン ECU への入力値とは異なる。
- ② DTC の検出条件による判定は、外部診断器のデータモニタに表示される値に基づいている。

※ ETC＝電子制御スロットル

問 4

- ① 電圧測定は、チェック・ボックスに設けた測定端子で行うこと。
- ② チェック・ボックスの番号と、回路図内の番号は、同じです。
- ③ 測定端子で、抵抗の測定は行わないこと。

留 意 事 項

問題 2

- ① 試験は着席した状態で行うこと。
- ② パワー・ウインド・メイン・スイッチの配線は延長してあります。

問 2

- ① 電圧測定は、チェック・ボックスに設けた測定端子で行うこと。
- ② チェック・ボックスの番号と、回路図内の番号は、同じです。
- ③ 測定端子で、抵抗の測定は行わないこと。

留意事項

問題3

- ① 試験は着席した状態で行うこと。
- ② ドア・ミラーの左右切り替えスイッチは, R 側にしてあるので**触らない**こと。
- ③ 格納機能は停止させています。

問1

- ① ドア・ミラー調節スイッチと鏡面が向く方向（正常時）



問2

- ① 電圧測定は, チェック・ボックスに設けた測定端子で行うこと。
- ② チェック・ボックスの番号と, 回路図内の番号は, 同じです。
- ③ 測定端子で, 抵抗の測定は行わないこと。

留意事項

問題4

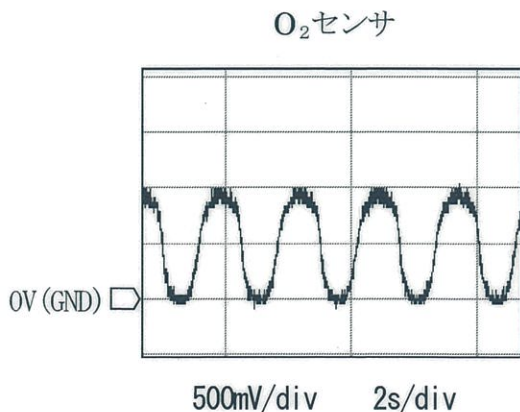
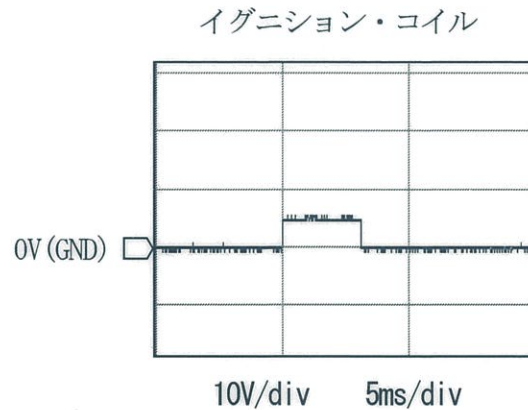
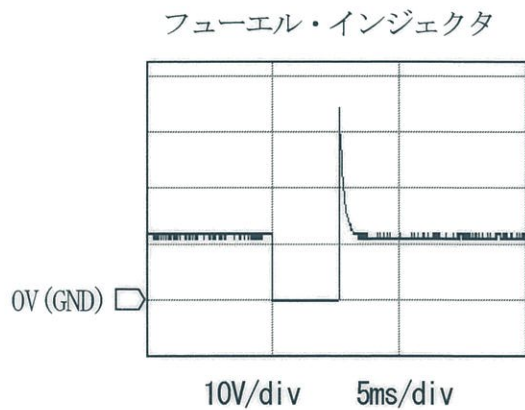
- ① 試験は着席した状態で行うこと。
- ② デジタル式サーキット・テスタは使用しないこと。

問1～問4

① 基準電圧波形及び基準電圧値

測定条件：無負荷，2000rpm 一定，水温 80℃

《基準電圧波形》



台上のオシロスコープは **5ms/div** に固定されているため、左図の波形を参考に判断すること。
信号波形は、0V⇔1V 間で変化する。

《基準電圧値》

エア・フロー・センサ：1.5～1.7V

水温センサ：0.6～0.8V

- ② 測定は、チェック・ボックスに設けた測定端子で行うこと。
なお、マイナス・プローブは接続済みです。
- ③ チェック・ボックスの番号と、回路図内の番号は、同じです。
- ④ オシロスコープ（ノートパソコン）の設定は変更できません。
- ⑤ トリガーは自動でかかります。
- ⑥ Ch. 2 : 10V/div, 5ms/div, プローブは×1 です。
Ch. 3 : 500mV/div, 5ms/div, プローブは×1 です。

● オシロスコープの設定状態（波形は0V一定時のものです。）

