

# 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

- ① パワー・ウインドの作動確認は、試験の都合上、**後席右側スイッチ**で操作を行い（配線を延長してあります。）、車両の運転席側スイッチでの操作は行わないこと。
- ② オートUP及びオートDOWNでの確認は不要です。



### 問2

- ① 電圧測定は、アナログ式サーキット・テスタを使用し、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。**

### 問3

#### 《正常時の電圧値》

測定端子番号	電 圧
1, 2	スイッチ操作時、電源電圧から0Vに変化すること。
3, 4, 5, 6	スイッチ操作時、モータの電源側に9V以上発生すること。
7, 8, 9	常に9V以上で一定であること。

- ① 外部診断器の画面はオシロスコープに設定してあります。

# 留意事項

## 問題2

試験は着席した状態で行うこと。

### 問2

#### 《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
U0073	・バスオフが0.1秒間に1回以上発生する状態が10回連続して発生した場合
C1202	・リザーバ・レベル低下状態が継続した場合。 ・リザーバ・レベル・ウォーニング・スイッチ回路の断線状態が約20秒以上継続した場合。
C1203	・スキッド・ECU以外のECUから送信される基本情報が工場出荷時の記憶と異なる場合。
C120F	・リザーバ・レベル・ウォーニング・スイッチ回路の断線状態が2秒以上継続した場合。
C1417	・スキッド・ECU内部電圧が16.44V以上の状態が0.8秒以上継続した場合。

### 問4

#### 《正常時の電圧値》

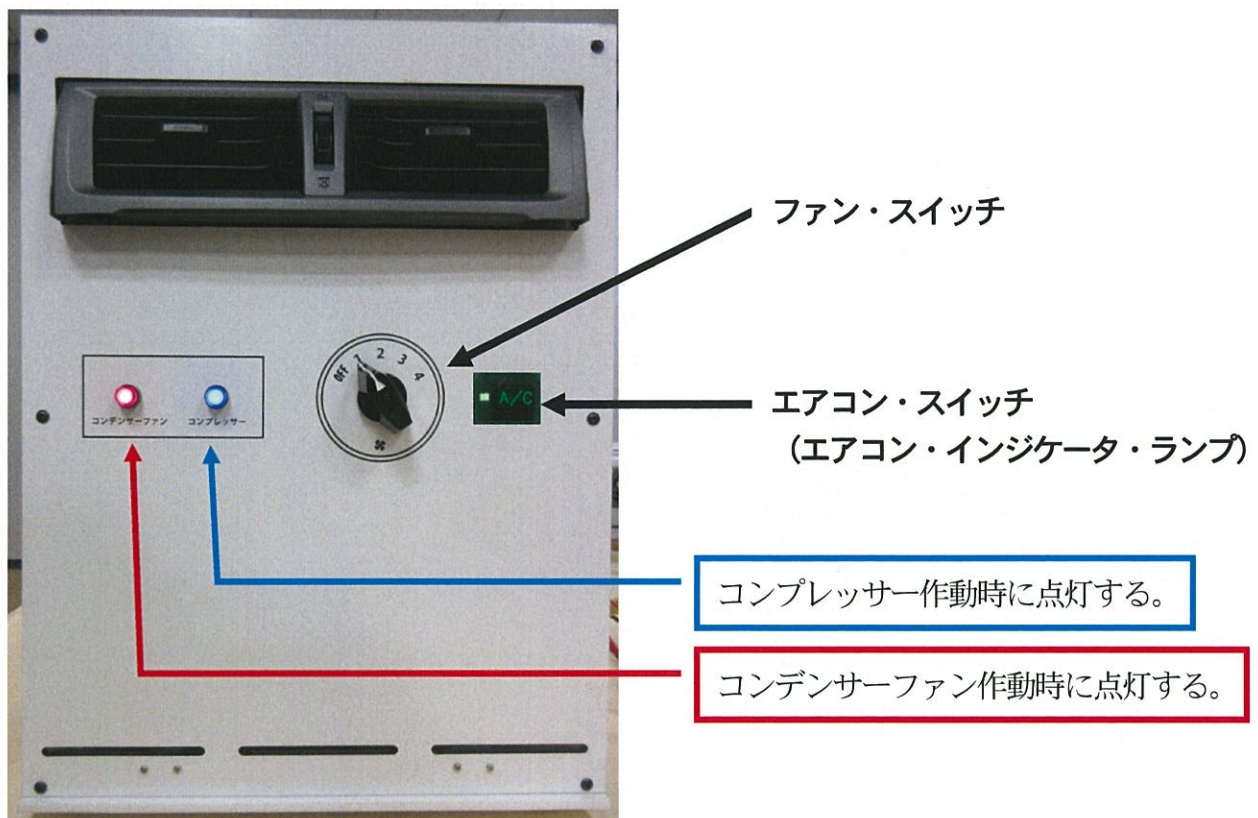
測定端子番号	電圧
54	4～6V

- ① 電圧測定は、デジタル式サーキット・テスタを使用し、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 エアコン・ブロア・ファン・シミュレータ (実物写真)



### 問1

- ① 正常な状態では、ファン・スイッチをOFF～4に順に操作すると、風量が段階的に増えていく。

### 問2

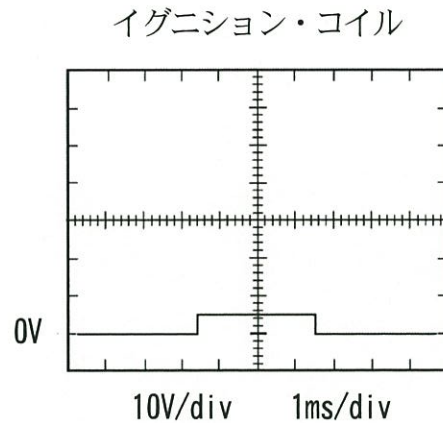
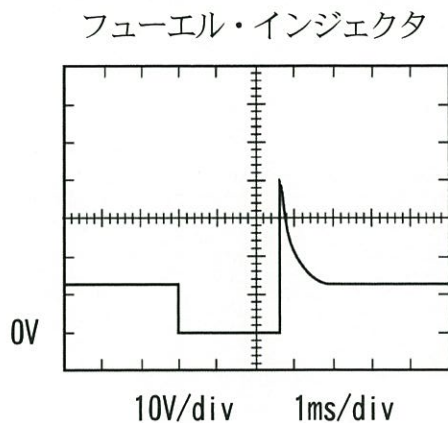
- ① 電圧測定は、デジタル式サーキット・テスタを使用し、チェック・ボックスに設けた測定端子で行うこと。
- ② チェック・ボックスの番号と、回路図内の番号は、同じです。
- ③ 測定端子で、抵抗の測定は行わないこと。



# 留意事項

## 問題4

- ① 試験は着席した状態で行うこと。
- ② ≪駆動信号の基準電圧波形≫



## 問1

- ① 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 トリガーは自動でかかるため、オシロスコープ（ノートパソコン）の操作はしないこと。
- ④ V/DIVは10V，TIME/DIVは5ms，プローブは×1です。
- ⑤ マイナス・プローブは測定端子60に接続済みです。

・オシロスコープの設定状態（波形は0V一定時のものです。）

