

## 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

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



**問1** 後席右側スイッチの操作は試験委員が行うので、必要に応じて指示すること。

### 問2

- ① 電圧測定は、チェック・ボックスに設けた指定した測定端子だけで行うこと。
- 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 測定は、**電圧レンジ**のみを用いること。

# 留意事項

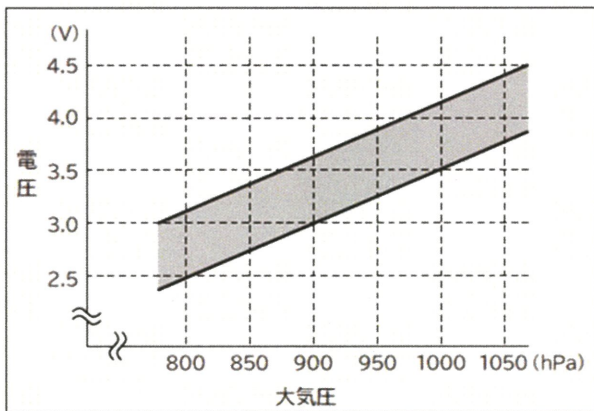
## 問題2

試験は着席した状態で行うこと。

### 《ダイアグコード（DTC）検出条件の抜粋》

ダイアグコード	表示	検出条件
P0555	マスタバック圧力センサ	ECMに送信される信号電圧が高過ぎる, または低過ぎる。

## 問1



マスタバック圧力センサ 電圧特性

※マスタバック圧力センサは絶対圧センサであるが、試験の都合上、標高による大気圧の補正は考慮しなくてよい。

- ① 電圧測定は、チェック・ボックスに設けた指定した測定端子だけで行うこと。
- 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 測定は、電圧レンジのみを用いること。

## 問2

- ① ハンド・バキューム・ポンプとマスタバック圧力センサの圧力導入口はバキューム・ホースで接続してあります。
- ② エンジン停止時に測定した電圧とハンド・バキューム・ポンプで-40.0kPaを加えたときの電圧差は以下のとおりです。

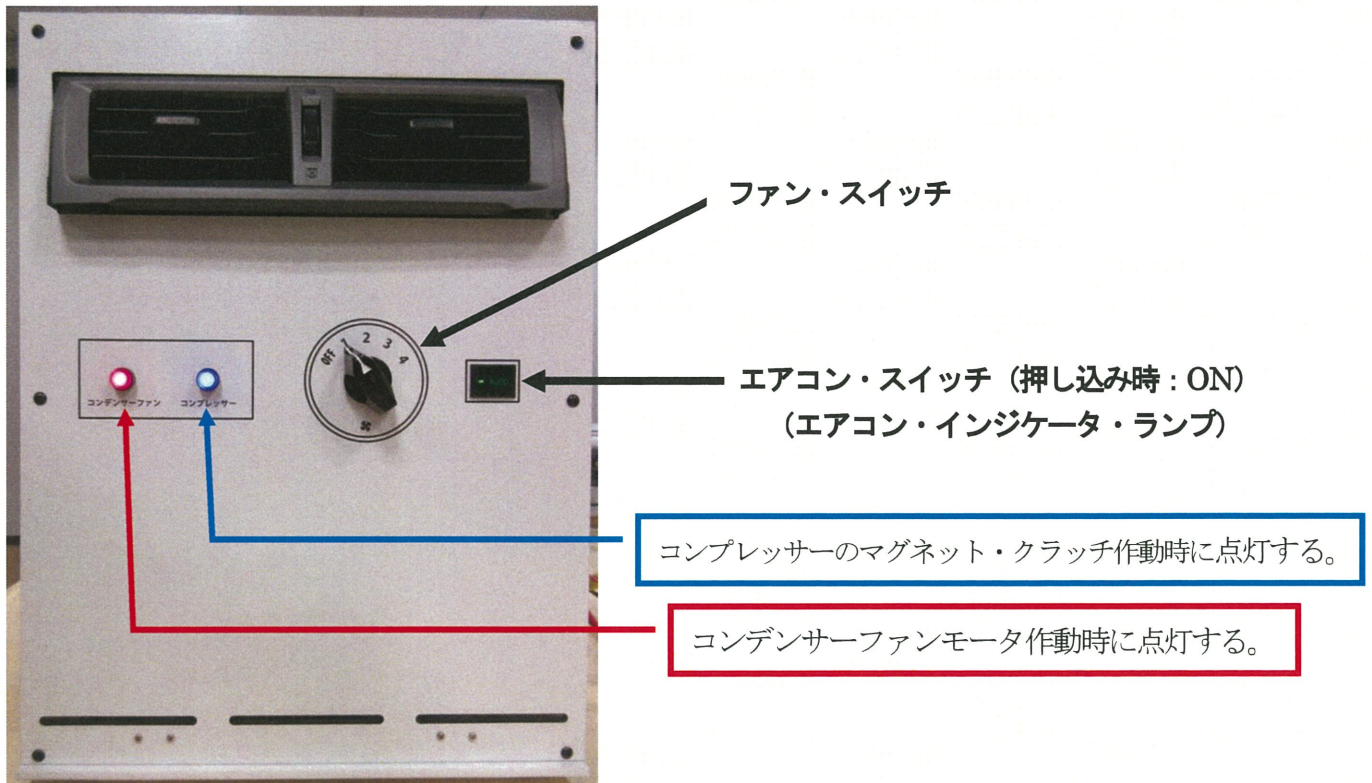
圧力	電圧差
-40.0kPa	1.5V ~ 2.0V

- 問3 コネクタの切り離しは試験委員が行うので、必要に応じて指示すること。

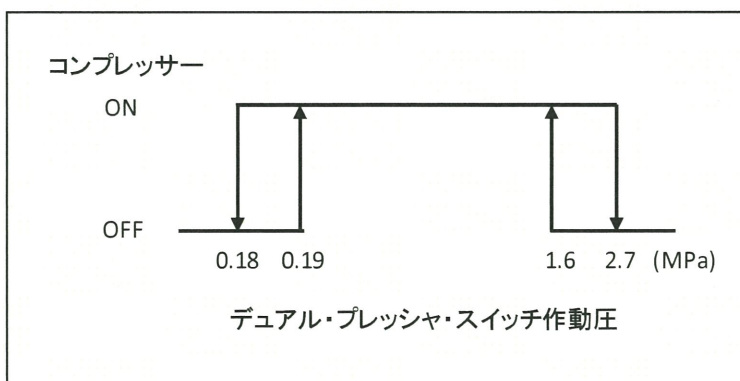
# 留意事項

## 問題3

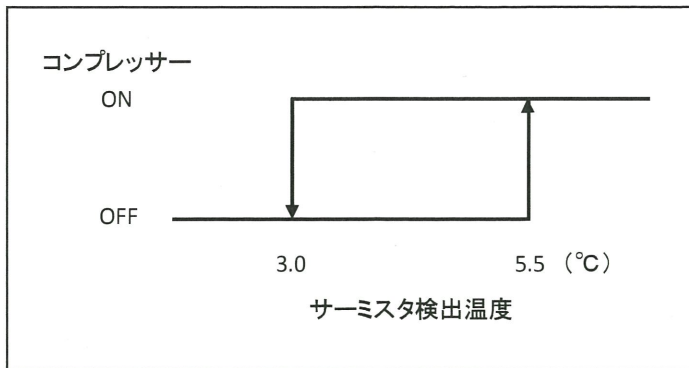
- ① 試験は着席した状態で行うこと。
- ② エアコン・ブロア・ファン・シミュレータ(実物写真)は下図のとおりである。



- ③ デュアル・プレッシャ・スイッチは、冷媒サイクルを保護するため低圧側と高圧側の冷媒圧力が設定圧力になると作動する。



- ④ サーマ・アンプは、エバポレーターの凍結を防止するため、コンプレッサーの ON-OFF 信号をエンジン ECU に出力する。



## 問2

- ① 電圧測定は、**デジタル・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 測定は、**電圧レンジ**のみを用いること。

# 留意事項

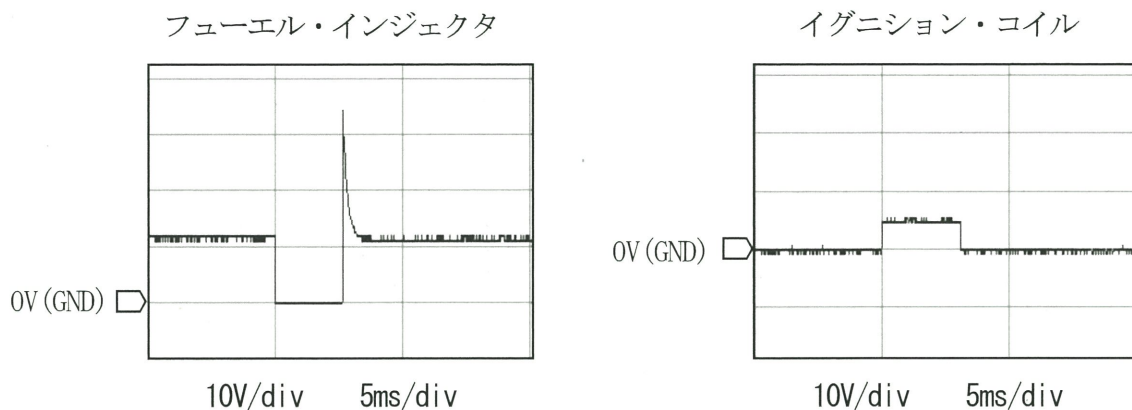
問題4 試験は着席した状態で行うこと。

## 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°C

#### 《基準電圧波形》



#### 《基準電圧値》

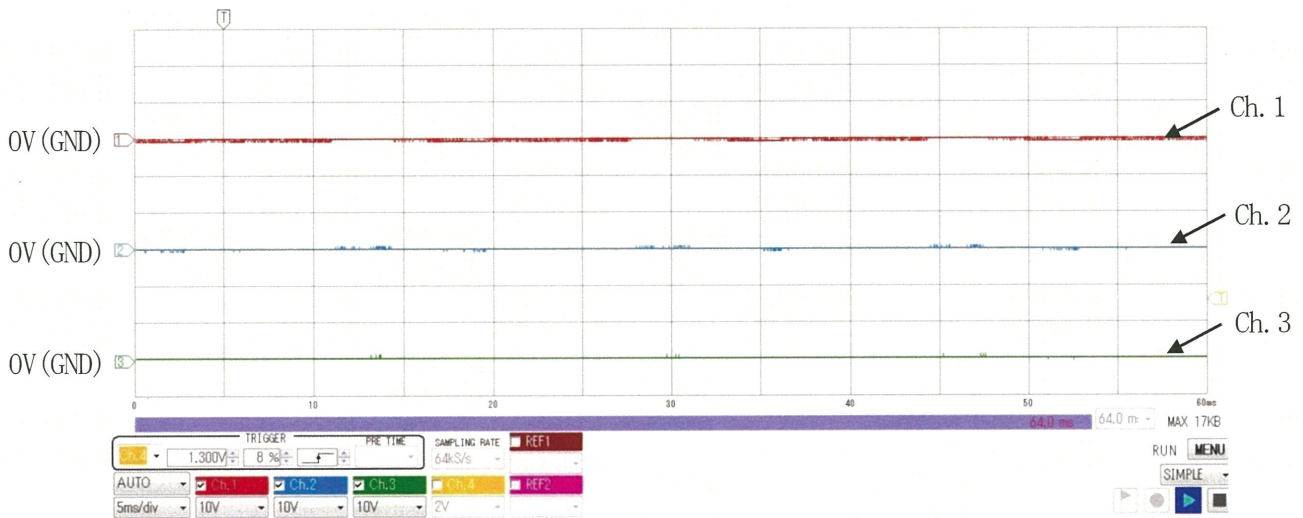
エア・フロー・センサ：1.4～1.7V

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。
- 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**。  
なお，オシロスコープの**マイナス・プローブは接続済み**です。
- ⑤ 時間軸のトリガー・ポイントは，1番シリンダの点火制御信号で掛けています。

- ⑥ オシロスコープの設定は、V/div : 10V, TIME/div : 5ms, プロローブは×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。)



- ⑦ デジタル・サーキット・テスタを使用した測定は、**電圧レンジのみ**を用いること。