

2 エンジン

変更項目のみ記載、記載なき項目は、
既刊の新型車解説書・整備解説書を参照
下さい。

2-2 エンジン点検・調整

- 整備要領……………2-2
- (6) スパークプラグ……………2-2
- (7) Vリブドベルト……………2-2
- (11) エンジン調整……………2-3

2-9 エアインテークシステム

- 構造・作動……………2-5
- 整備要領……………2-8
- (6) エアクリーナASSY&
スロットルボディ (SC車) ……2-8

2-10 フューエルシステム

- 構造・作動……………2-10

2-12 エミッションコントロールシステム

- 構造・作動……………2-10

2-13-A 電子制御式燃料噴射装置(NA)

トラブルシューティング

- 変更内容……………2-15
- (3) エンジンが始動しない場合の点検……………2-15

2-13-B 電子制御式燃料噴射装置(SC)

トラブルシューティング

- 変更内容……………2-16
- 概要……………2-17
- (2) 基本点検……………2-19
- (3) エンジンが始動しない場合の点検……………2-20
- (6) トラブルコードに基づく点検……………2-25
- (7) セレクトモニタによる点検……………2-38
- (8) 不具合現象に基づく点検……………2-43

■ 主要変更点

- (1) NA EMPi車にチャンピオン製のスパークプラグを追加した。
- (2) SC A/C + P/S付車は、ベルト調整時のたわみ量を変更した。
- (3) SC EMPi車の ISCシステムの変更に伴い、アイドル回転数調整が自動化されたため、この調整機構（スロットルボディのアジャストスクリュー）を廃止した。
- (4) NAキャブ車のアイドル回転時のHC濃度基準値が変更された。
- (5) SC車のISCシステムを変更した。内容は、サーモエアバルブ、サブISCバルブ、エアコンFICDバルブ等の機能を統合したデューティ制御式ロータリソレノイド型のISCバルブを新設した。
これに伴い、システム図、そして過給圧ソレノイドバルブを変更した。
- (6) 吸入管圧力を検出している圧力センサの形状を変更した。
- (7) ブローバイシステムにチェックバルブを追加した。
- (8) 排気ガス重量低減のため、キャブ車の真空式点火進角装置の性能を変更した。
- (9) SC車のISCシステムの変更に伴い、電子制御式燃料噴射装置のトラブルシューティングの一部を変更した。
- (10) SC車インタークーラのシールプレートを廃止した。
- (11) SC車用ECUのステー形状を変更した。
- (12) EXマニホールドとEXパイプ結合部を、ボルト、ナット各2個締付とした（1箇所ナット→ボルト化）。
- (13) DOHC動弁機構のバルブリフタの切欠きを、2ヵ所→1ヵ所に変更した。

(6) スパークプラグ

点検・交換

<変更内容>

NA EMPi車に、チャンピオン製のスパークプラグが追加された。

スパークプラグ適合型番

車種	NGK型番	ND型番	チャンピオン型番	電極すき間mm
NAキャブ車	BKR4E-11	—	—	1.0~1.1
NA EMPi車	BKR5E-11	K16PRU11	RCIOYC4	1.0~1.1
SC EMPi-SOHC車	BKR6E	K20PR-U	—	0.7~0.8
SC EMPi-DOHC車	DCPR7E	XU22EPR-U	—	0.8~0.9

(注) 交換作業、点検については、整備解説書上巻、'92-3 (G5241A) を参照のこと。

(7) Vリブドベルト

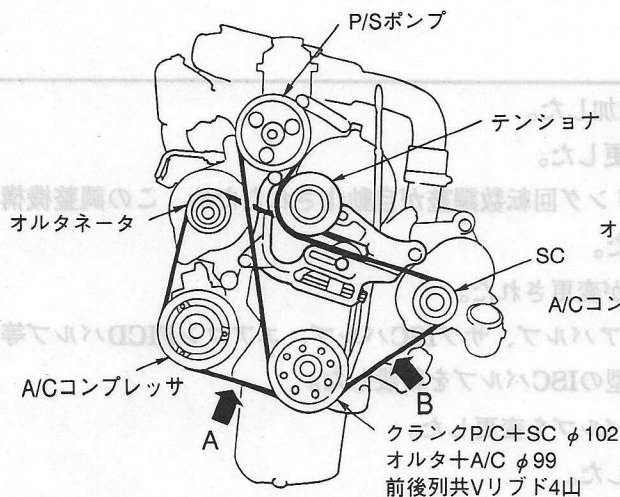
点検・調整

<変更内容>

SC-A/C + P/S付車 ベルト調整時のたわみ量が変更された。(下図、Aベルト)

<SC車>

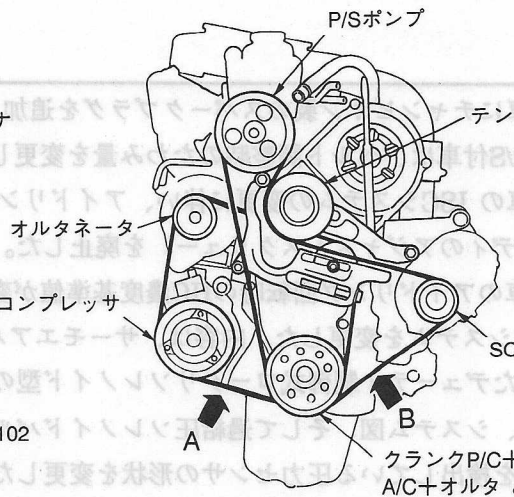
① ENO7Z A/C+P/S付車



<変更後>

	Aベルトのたわみ	Bベルトのたわみ
新品	4.5~5.5mm/10kg	6~7mm/10kg
継続品	5.5~6.5mm/10kg	6.5~7.5mm/10kg

② ENO7X A/C+P/S付車



<変更前>

	Aベルトのたわみ	Bベルトのたわみ
新品	4.5~5.5mm/10kg	6~7mm/10kg
継続品	5~6mm/10kg	6.5~7.5mm/10kg

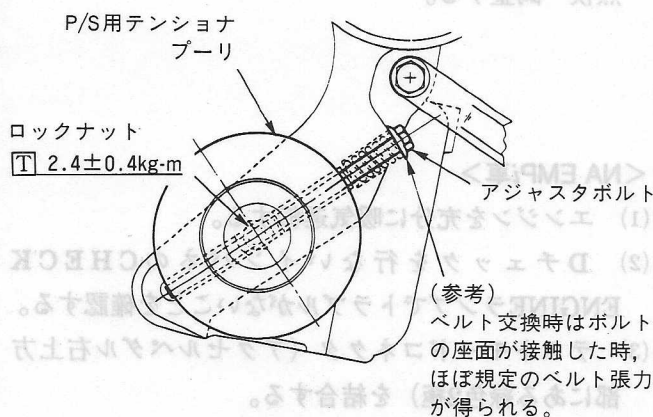
点検・交換

＜P/S付車のVリブドベルト調整機構＞

パワーステアイルポンプ駆動用ベルトの張力調整はアジャスタボルトによって行なう。

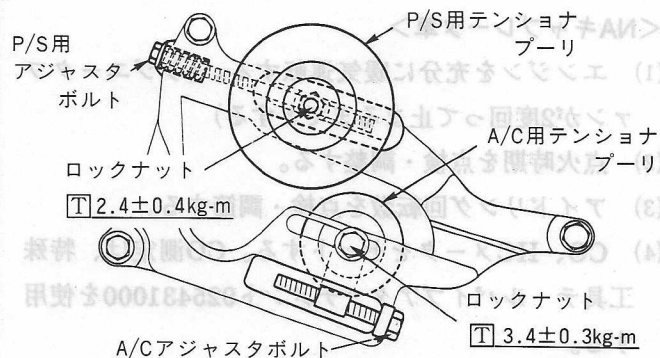
(1) P/S付NA車（オルタネータ+P/S駆動ベルト）

- テンショナプーリのロックナットをゆるめ、アジャスタボルトを回わし、プーリを移動させてベルトに張力を与え、ベルトのたるみを確認する。
- ロックナットを回わしロックする。



(2) P/S+A/C付 SC車（A/C+オルタネータ駆動ベルト）

- ① P/S駆動ベルトの張力調整要領は(1)を参照。



- ② A/C用テンショナプーリのロックナットをゆるめ、アジャスタボルトを回わし、ベルトの張力調整を行なう。調整後ロックナットを回わしロックする。

(11) エンジン調整（アイドル時）

アイドル回転数調整

＜変更内容＞

(SC EMPi車)

ISCシステムの変更に伴い、アイドル回転数調整が自動調整になったため、アイドル回転数調整機構（スロットルボディのアジャストスクリュー）を廃止した。

注意

アイドル回転数が基準値を外れた場合は、トラブルシューティングを参照のこと。

基準値

電気負荷がすべてOFFのとき	800±50rpm
ヒータブロー、ヘッドライト、ラジエータファン、リヤデフォグのいずれかがONのとき	850±50rpm

エンジン・調整

<変更内容>

NAキャブレター車のHC濃度基準値が変更された。

<変更後>

HC (ppm)	800以下
----------	-------

<点検・調整>

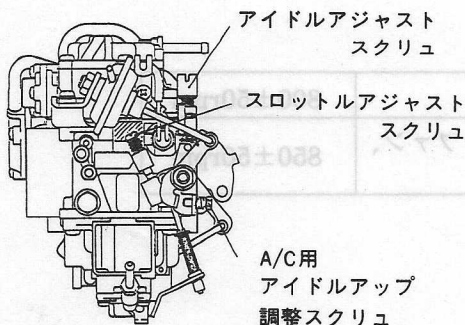
<NAキャブレター車>

- (1) エンジンを十分に暖気運転する。(ラジエータファンが2度回って止まるまでとする)
- (2) 点火時期を点検・調整する。
- (3) アイドリング回転数を点検・調節する。
- (4) CO、HCメータをセットする。CO測定は、特殊工具テールパイプアタッチメント925431000を使用する。

CO (%)	1.5±0.5
HC (ppm)	800以下

注意

- ・走行後はアイドリングで5分以上放置した後に調整すること。(走行直後はシリンダヘッドの排気ポート付近の温度が高く、COの浄化が促進されているので、通常のCOメータでは感知しにくい)
- ・アイドルアジャストスクリューはあらかじめ最適にセットしてあるので通常は調整する必要はない。CO、HCの測定値が上表に合わない場合は、アイドルアジャストスクリューの調整と、スロットルアジャストスクリューの調整を併用して行なう。



<変更前>

HC (ppm)	1000以下
----------	--------

- (5) 調整しても基準値に入らない場合は、VIVIO整備解説書上巻92.3 (G5241A) の「フューエルシステム、キャブレター」(P2-117~126) の項を参照し、点検・調整する。

<NA EMPi車>

- (1) エンジンを十分に暖気運転する。
- (2) Dチェックを行ないインパネのCHECK ENGINEランプでトラブルがないことを確認する。
- (3) テストモードコネクタ (アクセルペダル右上部にある緑色2極) を結合する。
- (4) エンジン回転計、タイミングライトをセットし、点火時期が正しく調整されているか点検する。
- (5) アイドリング回転数を点検・調整する。
- (6) CO、HCメータをセットする。CO測定は、特殊工具テールパイプアタッチメント925431000を使用する。

CO (%)	1.5±0.5
HC (ppm)	1000以下

注意

- ・走行後はアイドリングで5分以上放置した後に調整すること。(走行直後はシリンダヘッドの排気ポート付近の温度が高く、COの浄化が促進されているので、通常のCOメータでは感知しにくい)
- ・アイドルアジャストスクリューはあらかじめ最適にセットしてるので通常は調整する必要はない。
- (7) テストモードコネクタを必ず分離する。

■ 構造・作動

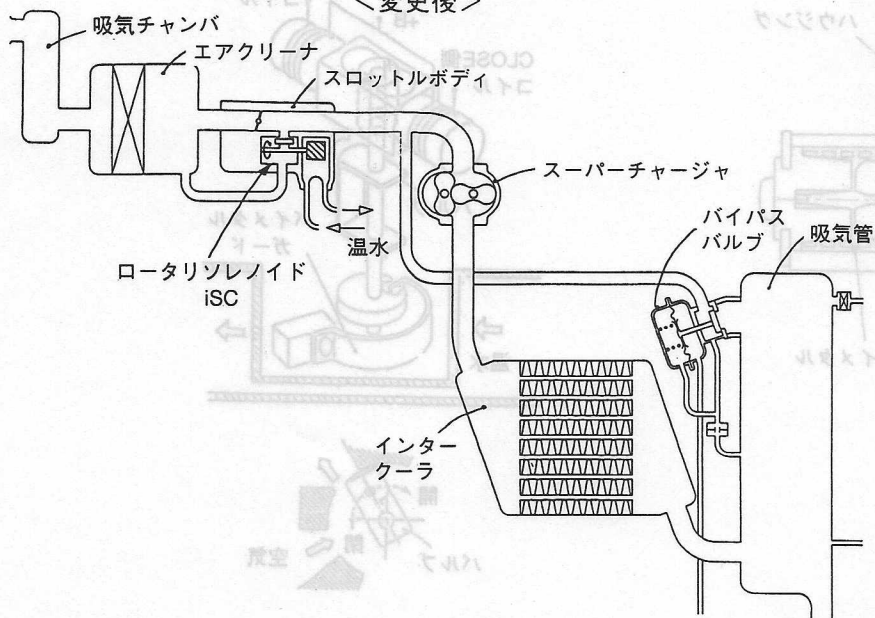
— 点検・交換 —

SC車のISCシステムの変更

<変更内容>

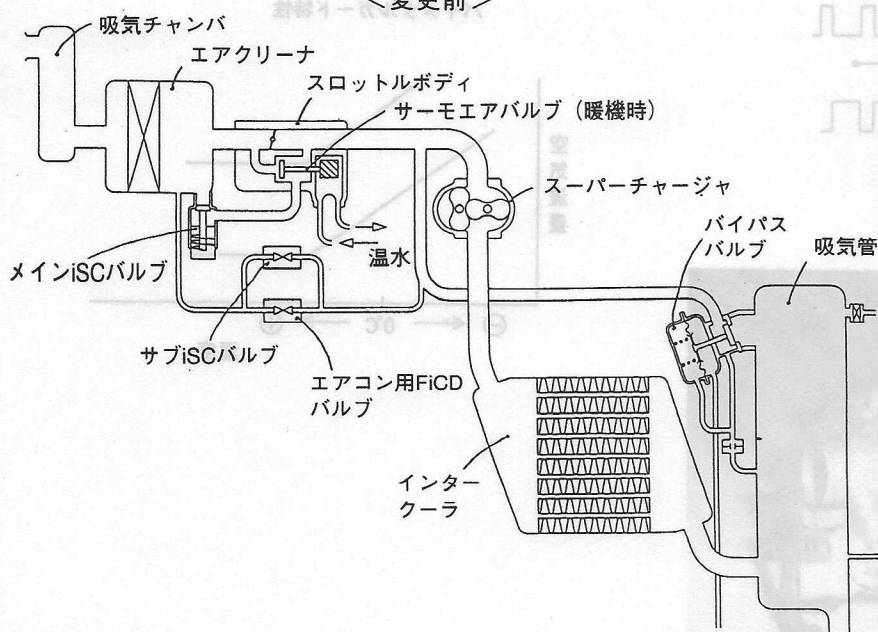
メインISCバルブ（デューティ比制御）、サーモエアバルブ、サブISCバルブ、エアコンFICDバルブ等、SC車のISCシステムの機能を、新設のデューティ制御式ロータリソレノイド型ISCバルブに統合し、システムの簡素化と機能向上を図った。これに伴い、前記の各種バルブは廃止された。

<変更後>



バルブ 車種	ロータリソレ ノイド型ISC
DOHC-5MT	○
SOHC-ECVT	○

<変更前>



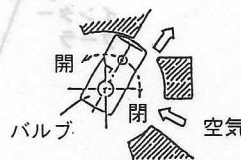
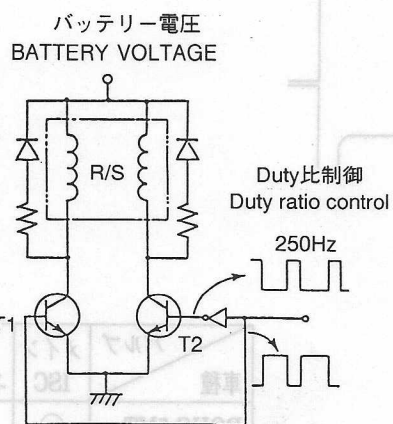
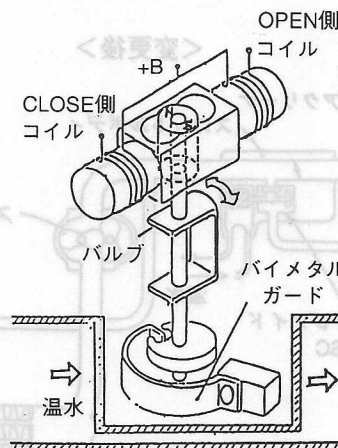
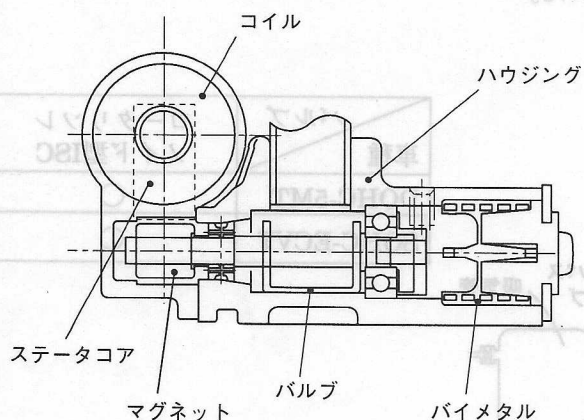
バルブ 車種	メイン ISC	サーモ エアバルブ	サブISC VSV
DOHC-5MT	○	○	×
SOHC-ECVT	○	○	○

バルブ 車種	A/C FICD	過給圧VSV からの新気導入
DOHC-5MT	○	○
SOHC-ECVT	○	○

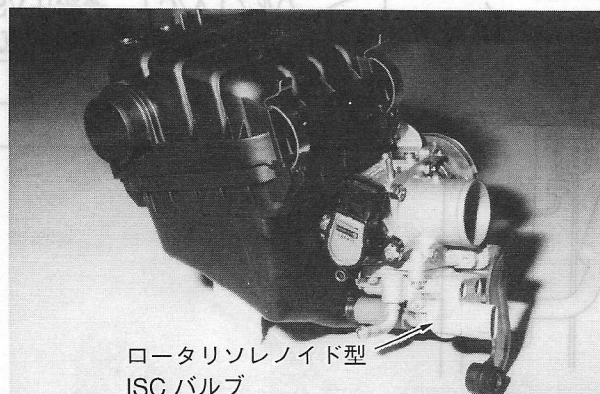
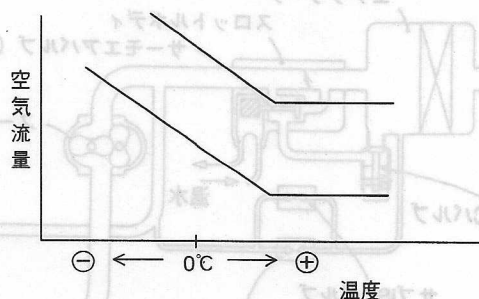
ロータリソレノイド型ISCバルブ

EMPi ECUからの信号により、電磁コイルがシャフトを中心に動かし（デューティ比制御）、これによりバルブ部の開口面積を変え吸入空気量をコントロールする。

また、バイメタルガード（水温の変化によりシャフトが円周方向に動く）で、冷却水温に対するバルブの可動範囲の調整を行う。

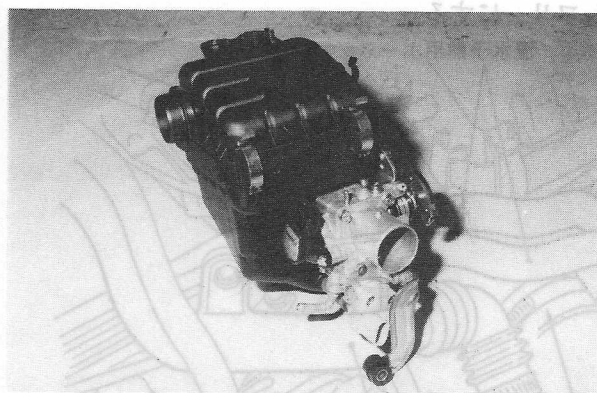


バイメタルガード特性



ロータリソレノイド型ISCバルブ

對 策



スーパー
チャージャヘ

イェロスアイでサイヤメント用サビーマキハース (3)

＜特点＞

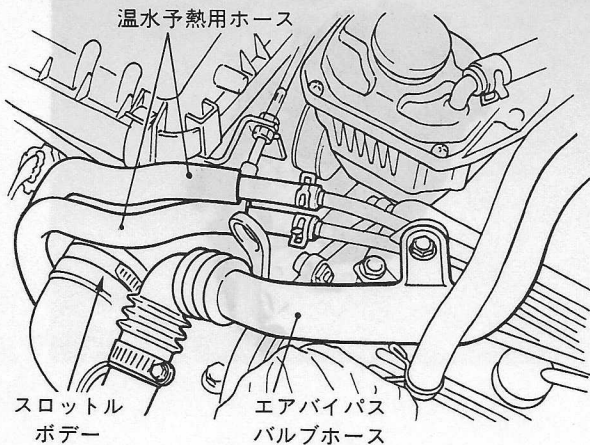
■ 整備要領 (1) エアクリーナASSY&スロットルボディ (SC車)

脱着・点検

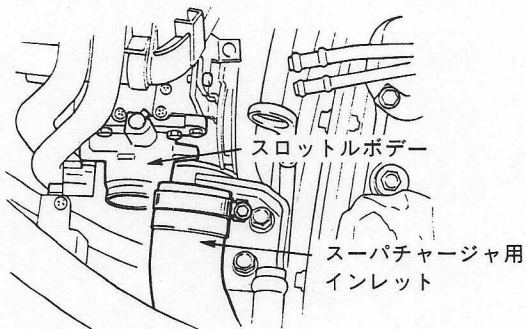
<SC車>

<取外し>

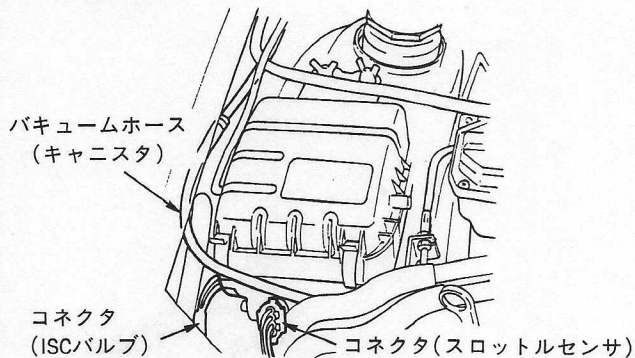
- (1) フロントバンパーを取外す。
- (2) パイプ（インタクーラ）を取外す。
- (3) スロットルボディ温水予熱用ホースをパイプと分離しフリーにする。



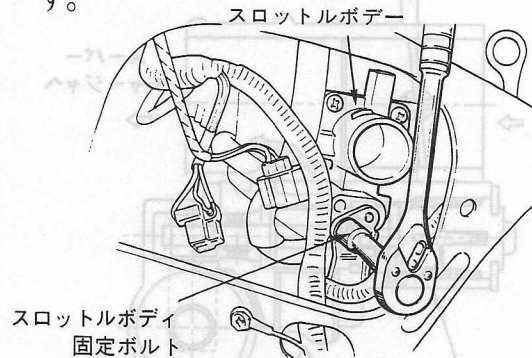
- (4) エアバイパスバルブ用ホースを分離する。
- (5) スーパーチャージャのインレットケースを取外す。
- (6) スーパーチャージャ用インレットダクトをスロットルボディより取り外す。



- (7) ブローバイホース、キャニスタ用バキュームホースを取外す。



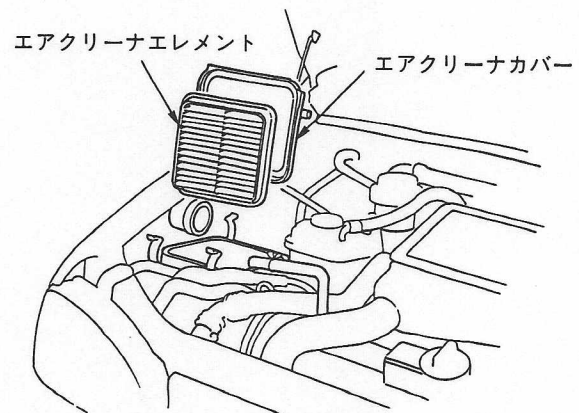
- (8) スロットルセンサとISCバルブコネクタを分離する。
- (9) アクセルケーブルとECVT用ケーブルを取外す。
- (10) エアクリーナカバー固定用ナットを外す。
- (11) エアインテークダクトをスロットルボディより外す。



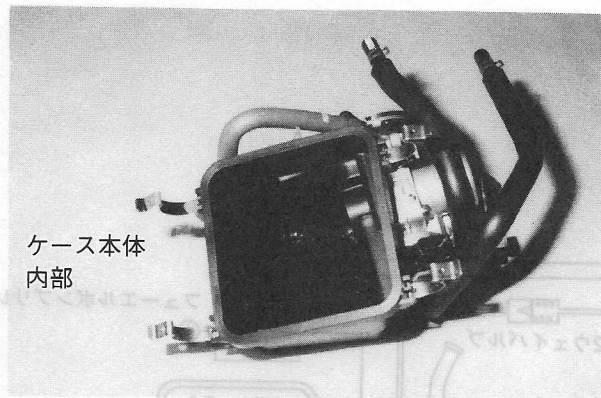
- (12) スロットルボディ下方の締付けボルトを取外す。
- (13) エアクリーナとスロットルボディを一体で取外す。

<点検>

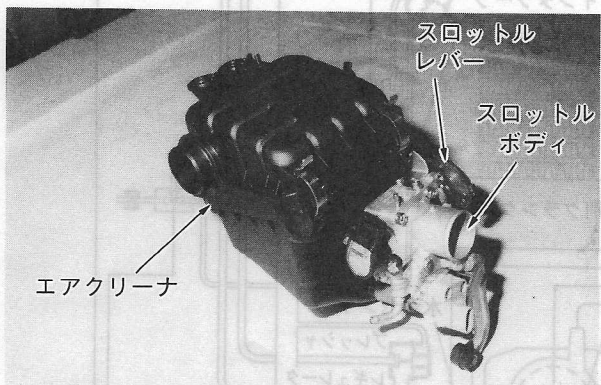
- (1) エアクリーナエレメントの嵌合部、シール部を点検する。
- (2) ケース本体の損傷、亀裂など発生の有無を点検する。
- (3) ケース本体内部が異常に汚れていないかを点検する。



脱着・点検



- (4) スロットルレバーを全閉～全開まで、手で回転させた時、スムーズに作動することを点検する。
- ・ スロットルレバーが引っ掛からないこと。
 - ・ スロットルシャフトの回転が、スムーズなこと。
 - ・ スロットルシャフトは、著しいガタがないこと。

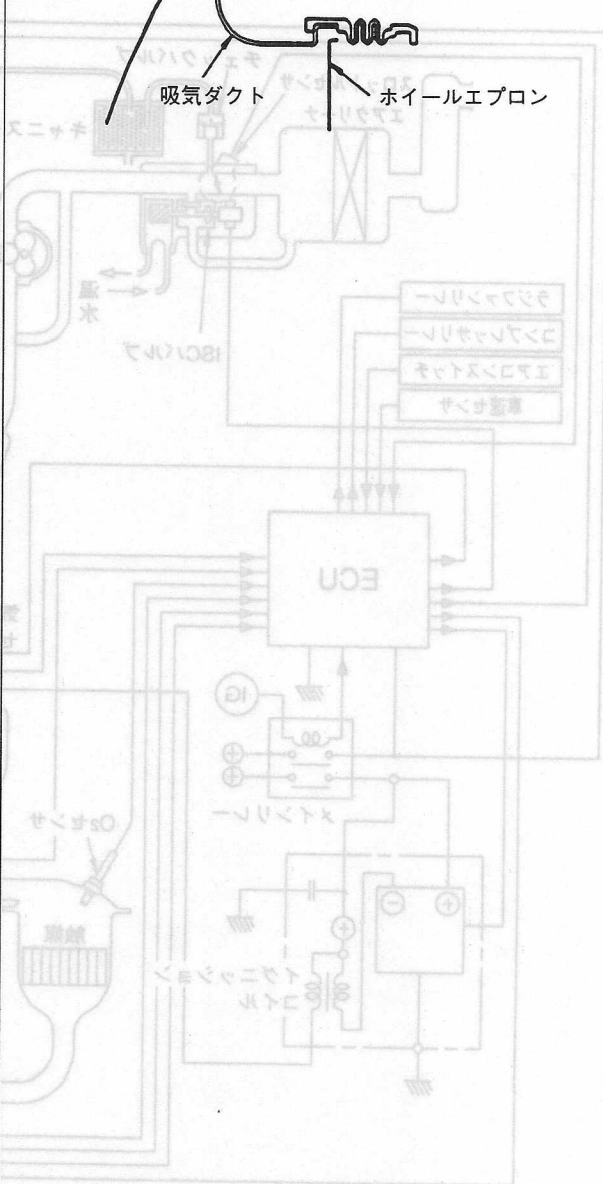
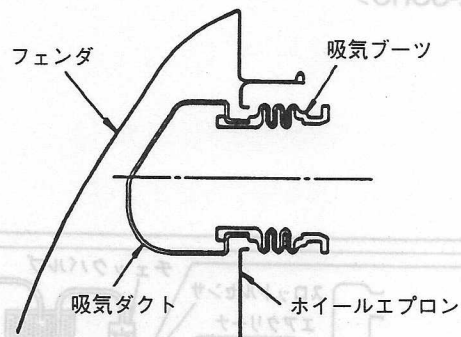


取付けは取外し作業の逆順序で行なう。

注意

吸気ブーツは、先に単独でフェンダ内の吸気ダクトに確実に挿入する。

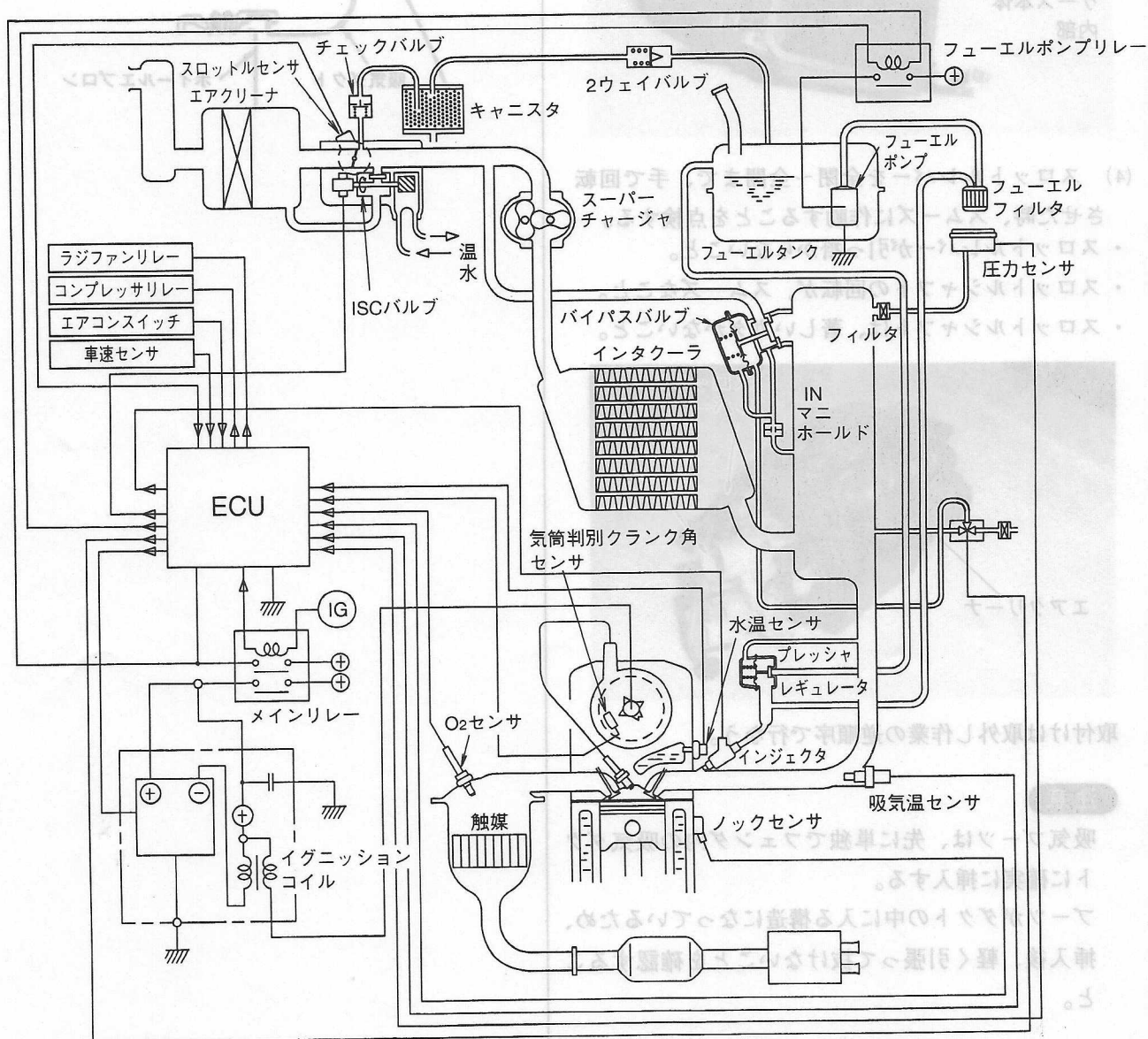
ブーツがダクトの中に入る構造になっているため、挿入後、軽く引張って抜けないことを確認すること。



■ 構造・作動

システム図

<SC EMPi-SOHC>



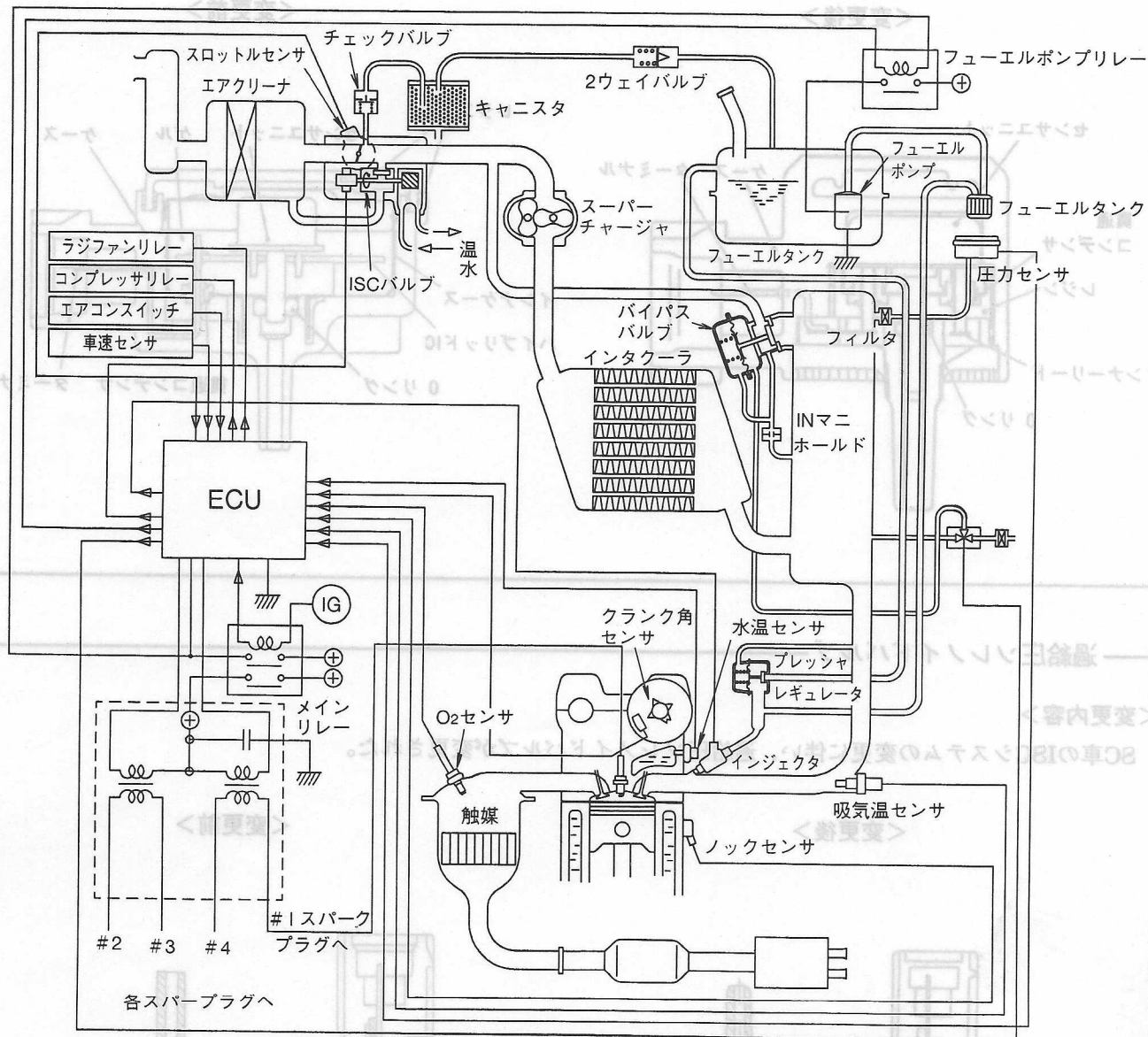
■ 構造・作動

システム図

<SC EMPi-DOHC>

<容内変更>

。六J 変更き対派のヤくサ代玉るバアJ 出射き代玉入却



<容内変更>

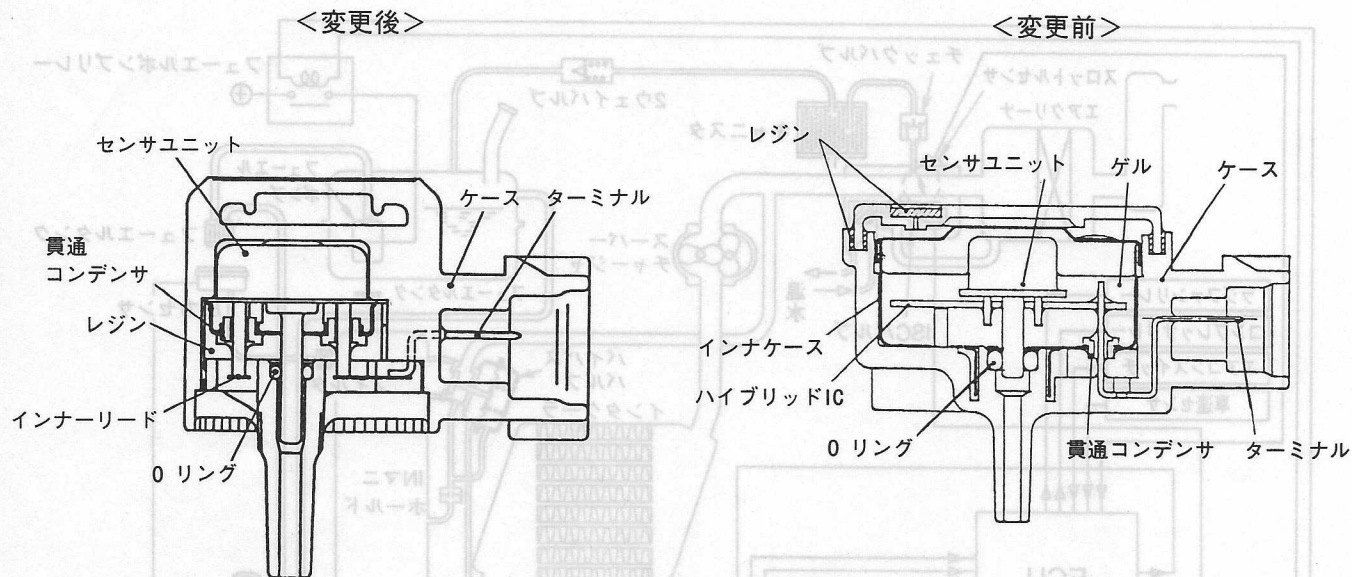
。六J 変更き対派のヤくサ代玉るバアJ 出射き代玉入却

。のき大バアJ 用装テX3R 088 (注)

圧力センサ

<変更内容>

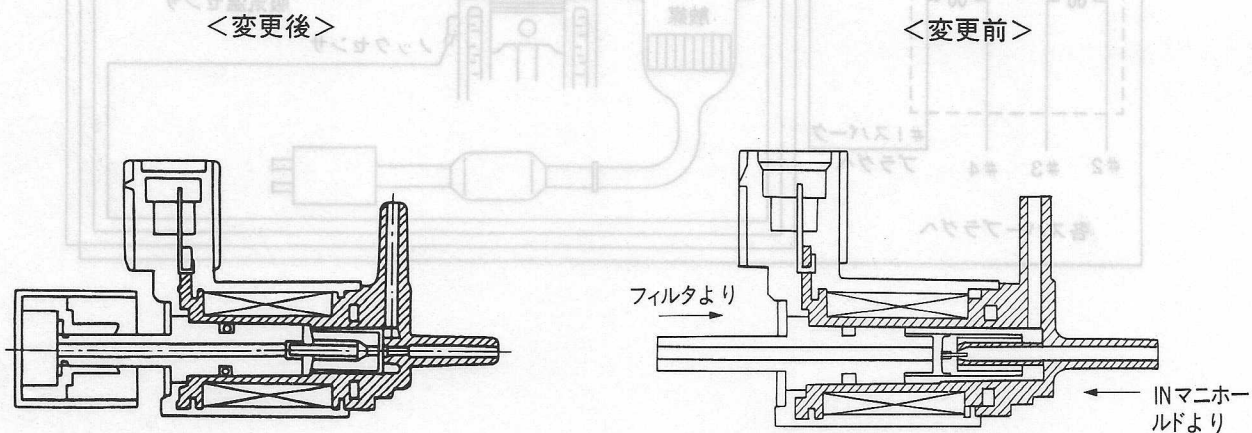
吸入圧を検出している圧力センサの形状を変更した。



過給圧ソレノイドバルブ

<変更内容>

SC車のISCシステムの変更に伴い、過給圧ソレノイドバルブが変更された。



(注) 660 REXで使用していたもの。

アイドル回転数制御システム

<変更内容>

<内容変更>

A/C ON 時のアイドル回転数を変更した。

<アイドルアップ>

ヘッドライト、フォグランプ、ヒータ、リヤデフォッグ、ラジエータファンおよびA/C作動時はECUにそれぞれの信号を入力し、ISCバルブによってアイドルアップを行う。

アイドル回転数 [rpm]	通常時	800±50
	電気負荷 ON	850±50
	A/C ON	1000±50

(車マキ) 燃料系統点検表

<内容変更>

燃料系統点検表の項目を変更した。

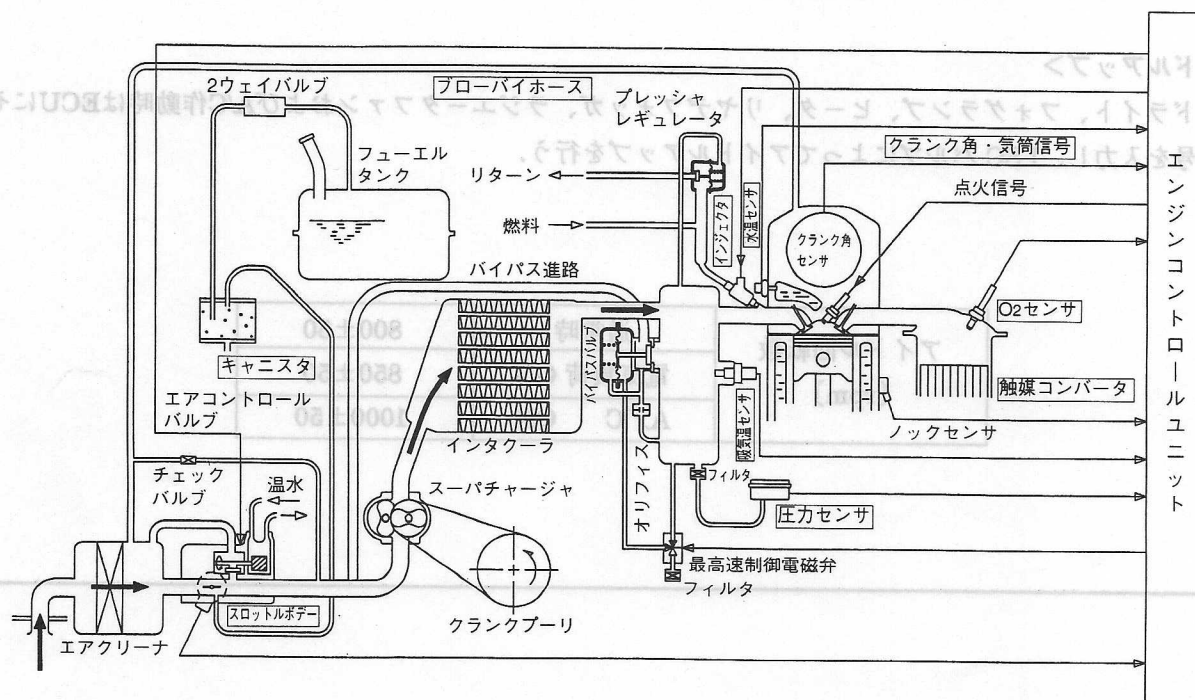
前変更	変更後	燃料系統点検表	
→	0.750-2.1500-10.3000	最小値 mq/l	燃料点検 量
0.75-2.300	0.75-1.15	大空真 mq/l	
0.11	10.4	CO	10.15-11.0
1.50	1.30	HC	(g/km)
0.47	0.30	NOx	
→	90	CO	11-11.5
11.0	9.0	HC	(g/100g)
0.00	0.30	NOx	

■ 構造・作動

— 排気ガス浄化システム図 —

<変更内容>

ISCバルブの汚れ防止のため、ブローバイシステムにチェックバルブを追加した。



— 真空式点火進角装置 (キャブ車) —

<変更内容>

排気ガス重量低減のため、キャブ車の真空式点火進角装置の性能を変更した。

		変更後	変更前
点火進角装置	遠心式 °/rpm	0/750-5/1,500-10/3,000	←
	真空式 °/rpm	0/75-4/175	0/75-5/200
10.15モード (g/km)	CO	10.4	11.0
	HC	1.20	1.50
	NOx	0.30	0.47
11モード (g/test)	CO	90	←
	HC	9.0	11.0
	NOx	3.30	5.00

■ 変更内容

容内変更

■ 準備品

- スバルセレクトモニター用カートリッジ変更 (新規部品番号: 49834 5600)

品番準

(参考) J2271YA000 FRCターミナルキット

注文先: 用品開発部

対応本基 (S)

J2271YA001 電工ペンチ

(3) エンジンが始動しない場合の点検

(3)-2 点火システム点検

④ IGコイル単体点検

- IGコイル抵抗 (一次・二次) 変更

一次側コイル抵抗測定

基準値

約1.5Ω

二次側コイル抵抗測定

基準値

約26kΩ

■ 変更内容

内容変更 ■

入出力図 (ISCバルブシステム変更・FICD廃止・過給表示灯廃止による変更)

品番表 ■

■ 準備品

- ・スバルセレクトモニター用カートリッジ新設 (新規部品番号: 49834 5600)

(2) 基本点検

エンジン始動可能時の点検

<アイドリング回転数の点検>追加 (アイドリング無調整化による追加)

(3) エンジンが始動しない場合の点検

(3)-2点火システム点検

⑦-2 クランク角センサ・ハーネス点検 (セレクトモニタを使用した場合) 点検手順変更 (E)

(5) 自己診断, 故障診断

チェックエンジンランプによる方法

④ 「ISCバルブ作動点検」の変更 (P2-28参照)

⑥ 「サブISCバルブ作動点検」(SOHC車のみ) 廃止 (ISCバルブシステム変更による廃止)

(6) トラブルコードに基づく点検

トラブルコード23 圧力センサ系

② 圧力センサ アースハーネスの点検 点検手順変更 (端子配列変更による変更)

トラブルコード24 ISCバルブ系 (ISCバルブシステム変更による全面変更)

トラブルコード27 サブISCバルブ系 (SOHC車) 廃止 (ISCバルブシステム変更による廃止)

トラブルコード54 吸気系

④-B アイドルSWからの入力信号点検 (セレクトモニタによる点検) 変更
(セレクトモニターカートリッジ仕様変更による変更)

⑤-A エアコン信号の点検 (テストによる点検) 廃止 (FICD廃止による廃止)

⑤-B エアコン信号の点検 (セレクトモニタによる場合) 廃止 (FICD廃止による廃止)

トラブルコード62 電気負荷信号系

②-B ECUへの電気負荷の入力信号点検 (セレクトモニタによる点検) 点検手順変更
(セレクトモニター仕様変更による変更)

トラブルコード63 ヒータブロー信号系

②-B ECU~ブローモータ間のハーネス, コネクタ点検 (セレクトモニタによる点検) 点検手順変更
(セレクトモニターカートリッジ仕様変更による変更)

(7) セレクトモニターによる点検

■ Fモード

F00 年式 (YEAR) 表示内容変更 (セレクトモニター仕様変更による変更)

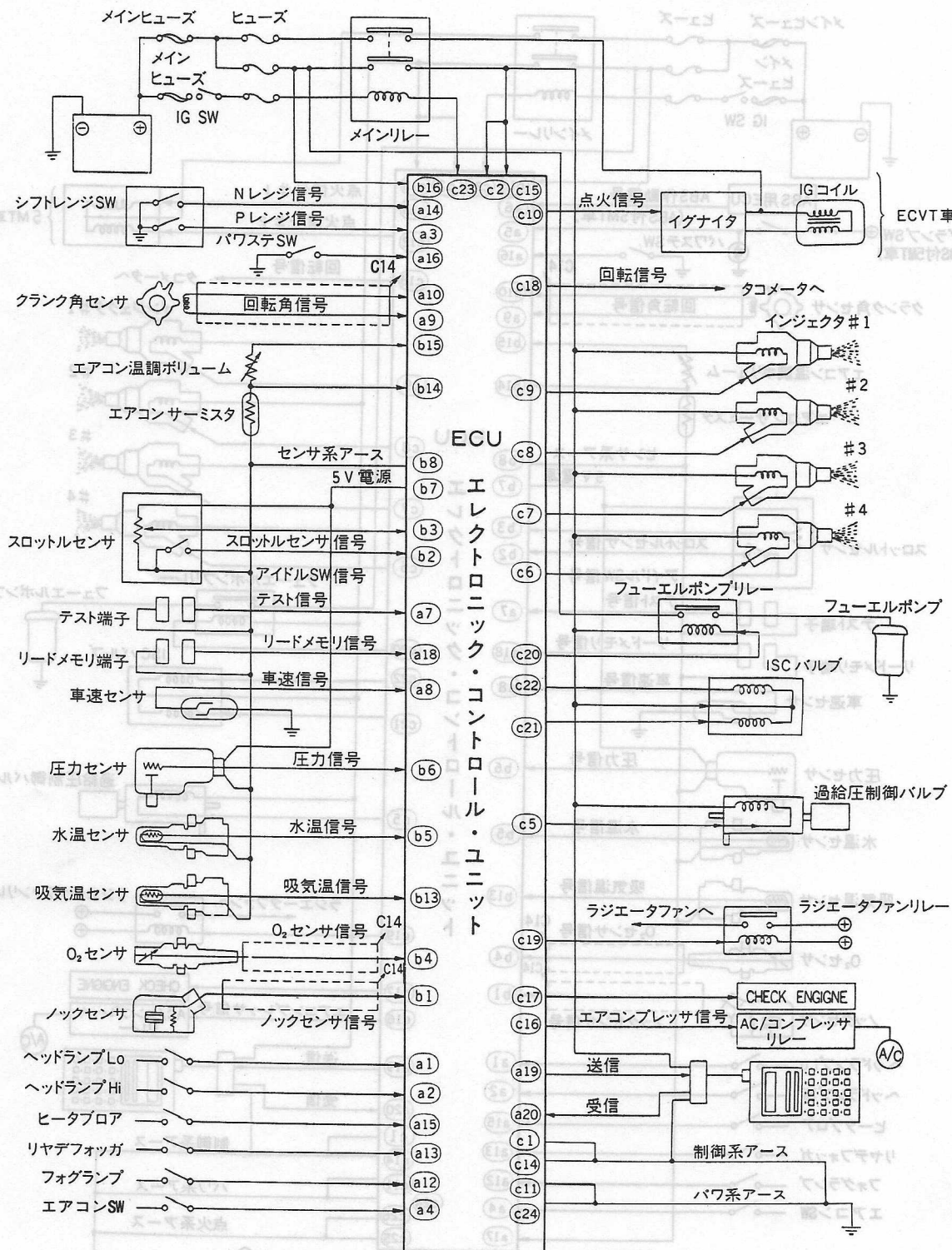
■ FAモード (セレクトモニターカートリッジ仕様変更による全面変更)

■ 基準外の時の不具合現象 FAモード変更 (セレクトモニターカートリッジ仕様変更による変更)

(8) 不具合現象に基づく点検 (ISCバルブシステム変更・アイドリング回転数無調整化による変更)

＜入力側＞

＜出力側＞

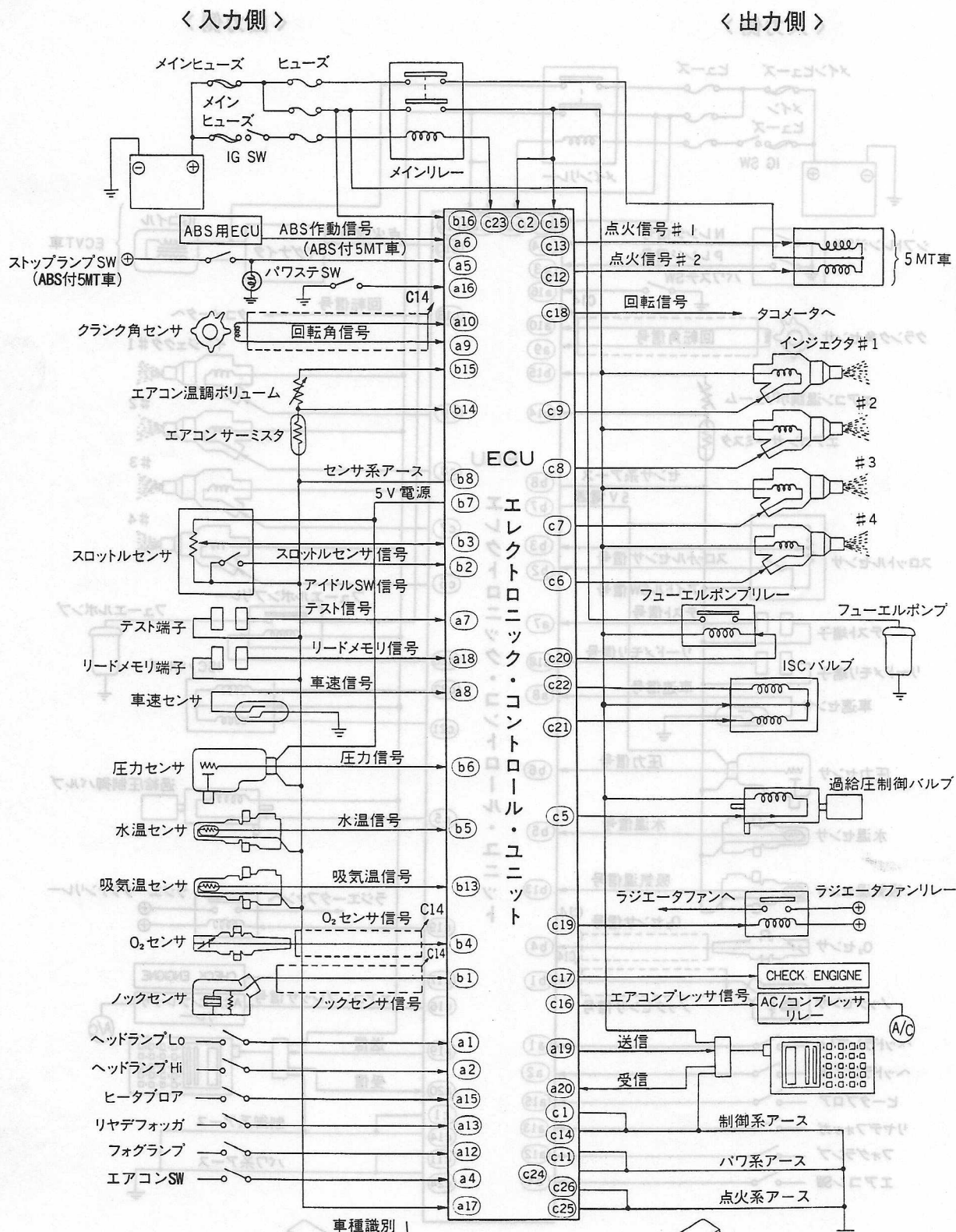


	10	9	8	7			4	3	2	1
		20	19	18		16	15	14	13	12

コネクタ①車体背面図

は DOHC EMPi用の為
除外してある。

入出力図 (DOHC車)



13	12	11	9	8	7	6	5			2	1	
26	25	24	23	22	21	20	19	18	17	16	15	14

コネクタ③車体側背面図

8	7	6	5	4	3	2	1
16	15	14	13				

コネクタ②背面図

	10	9	8	7	6	5	4		2	1
		20	19	18	17	16	15		13	12

コネクタ①車体側背面図

コネクタ③車体側背面図

コネクタ⑥背面図

コネクタ②車体側背面図



(注) a3 a14 c10

は SOHC EMPi用の為
除外してある。

(2) 基本点検

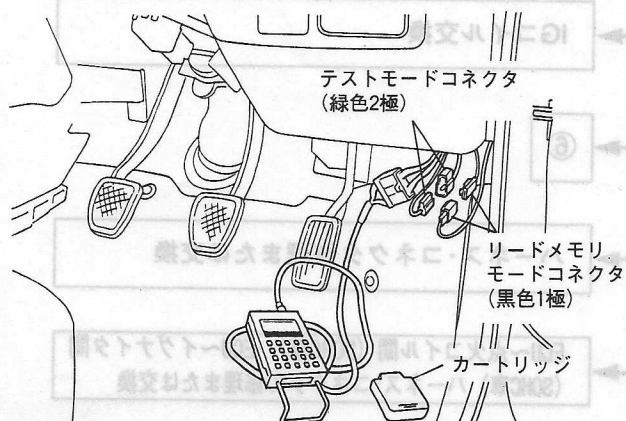
エンジン始動可能時の点検

<点火時期の点検・調整>

'92.3整備解説書 上巻 2-18ページ参照

<アイドル回転数点検>

- (1) エンジンを十分に暖機運転する。(ラジエータファンが2度回って止まるまでとする)
- (2) Dチェックを行ないインパネのCHECK ENGINEランプでトラブルがないことを確認する。
- (3) テストモードコネクタ (アクセルペダル右上部にある緑色2極) を結合する。
- (4) タイミングライト又はセレクトモニタをセットし、点火時期が正しく調整されているか点検する。
- (5) リードメモリモードコネクタ (テストモードコネクタの隣にある黒色1極) を結合する。



- (6) セレクトモニターに、「F04」を入力し、表示されるエンジン回転数を点検する。

車 種	アイドル回転数	点火時期 (BTDC°)
SC EMPi-SOHC車	800±50rpm	10°±3°/800rpm
SC EMPi-DOHC車	800±50rpm	10°±3°/800rpm

- (7) アイドリング回転数が基準値内にならない場合は次のとおり点検する。

- ① Dチェックを実地する。
トラブルがあれば、トラブルコードに基づく点検を行う。
- ② 点火時期を調整する。
- ③ 「トラブルコード21」の要領で水温センサ系の点検を行う。
- ④ スロットルボディの温水配管を点検する。
- ⑤ 吸気系配管のつぶれ・抜け・誤配管がないか点検する。
- ⑥ 「トラブルコード24」の要領でISCバルブ系を点検する。

<アイドルバキュームの点検>

- (1) インテークマニホールドのコレクタチャンバの垂直ニップルに接続しているホースにT字形コネクタを使用して、バキュームゲージを接続する。
- (2) エンジンを十分に暖機した後、アイドル状態で、マニホールド負圧が基準値にあることを確認する。

基準値	DOHC	-390~-470mmHg
	SOHC	-370~-450mmHg

- (3)

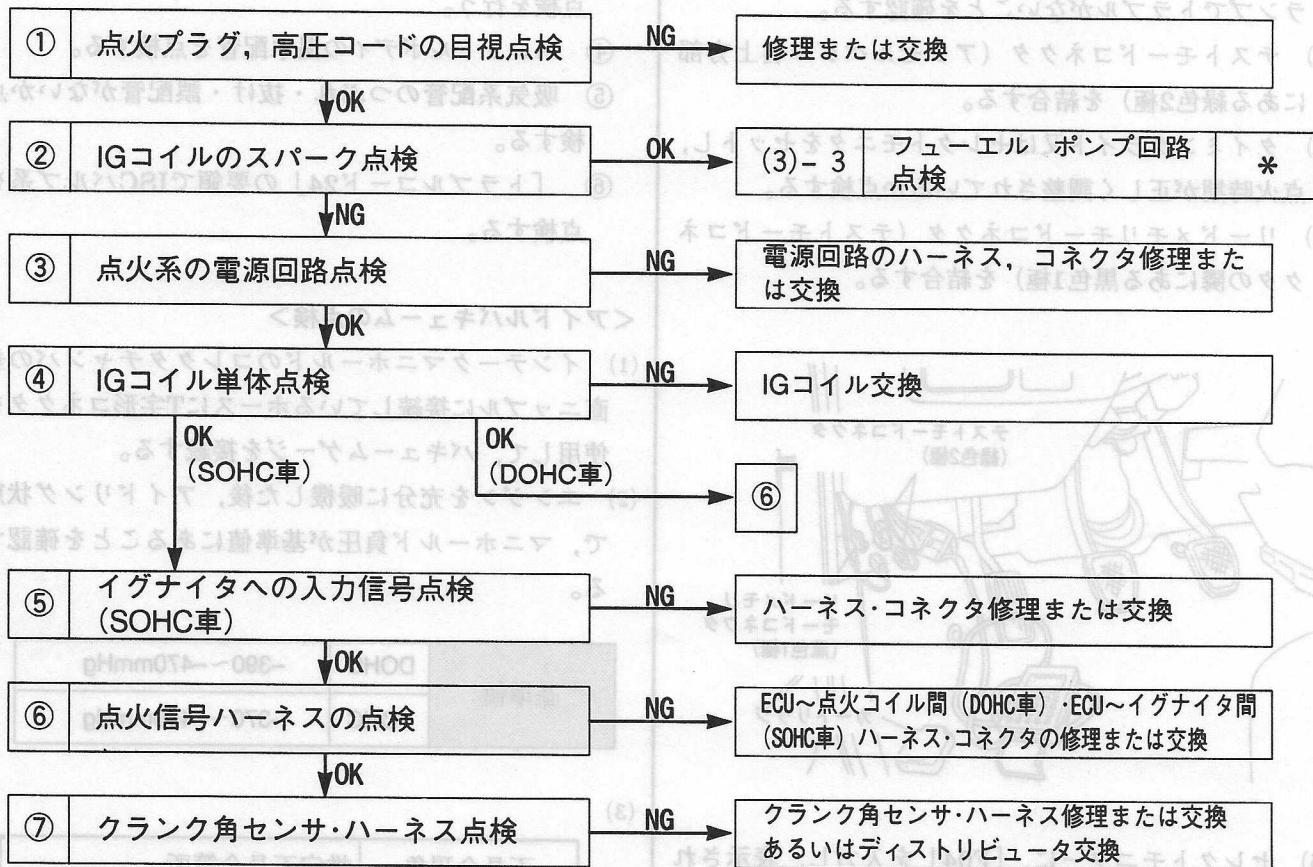
不具合現象	推定不具合箇所
基準値より小さい (アイドル不調 加速力不足 燃費不良)	・INマニホールドガasket部の漏れ ・イグニッション タイミングのずれ ・バルブ クリアランス狭い ・バルブ ガイドすき間大 ・バルブ シート漏れ

(3) エンジンが始動しない場合の点検

斜点本基 (5)

(3) - 2. 点火システム点検

点検手順

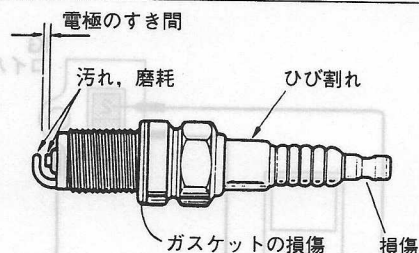


*VIVIO整備解説書(上)

92.3.P2-194参照

点火プラグ (BTD)	点火プラグ (BTD)	点火プラグ (BTD)
10 ± 3 ° 1800rpm	10 ± 3 ° 1800rpm	10 ± 3 ° 1800rpm
10 ± 3 ° 1800rpm	10 ± 3 ° 1800rpm	10 ± 3 ° 1800rpm

① 点火ランプ、高圧コードの目視点検



- (1) プラグのくすぶり、かぶりはないかを点検
- (2) プラグギャップは適正かを点検

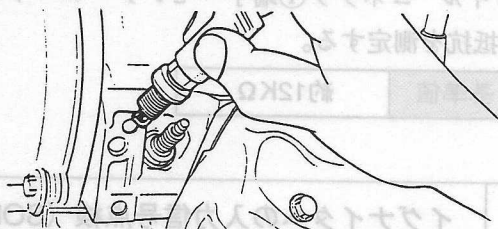
基準値

0.7～0.8mm (SOHC車)

0.8～0.9mm (DOHC車)

- (3) 高圧コードの断線はないかを点検

② IGコイルのスパーク点検



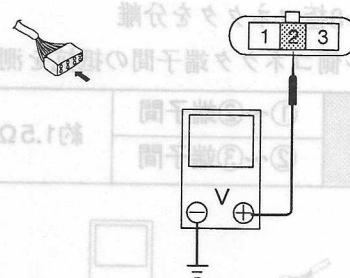
SOHC車は、任意の気筒のスパークコードをプラグから取外し、スパークコードのキャップにスパークプラグを組付けた後、スパークプラグの側方電極をエンジンに接触させ、アクセル全開でスタータモータにより、エンジンクランキングを行ない、良好な火花が飛ぶことを確認する。

DOHC車は、#1・4または#2・3コードとプラグをセットにし、シリンダヘッドにプラグ先端を押しつけた状態でエンジンクランキングを行い、良好な火花が飛ぶことを確認する。

注意 アクセル（スロットルバルブ）は、必ず全開状態にし行なうこと。アクセル全開でクランキング中は、燃料噴射を停止するようになっているので、プラグのくすぶりや、シリンダ内に燃料がたまるのを防止できる。

また、ガソリンの噴出を防止するため、プラグは外さないで、プラグキャップに他の新品プラグを取り付けて行うこと。

③-1 点火系の電源回路（DOHC車）

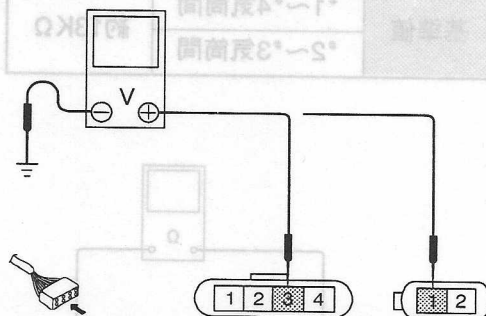


- (1) IGコイル3極コネクタを分離
- (2) IG SW ON, ボディ側3極コネクタ②端子とボディ間の電圧を測定

基準値

バッテリー電圧

③-2 点火系の電源回路（SOHC車）



- (1) イグナイタ4極コネクタ, IGコイル2極コネクタを分離
- (2) 4極コネクタ③端子にテストの+側, 一側をボディ側に接続する
- (3) IG SW ON, 電圧測定

基準値

バッテリー電圧

- (4) 2極コネクタの①端子の電圧を同様に測定する。

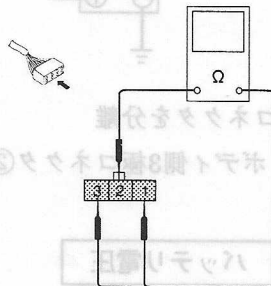
基準値

バッテリー電圧

④-1 IGコイル単体点検 (DOHC車)

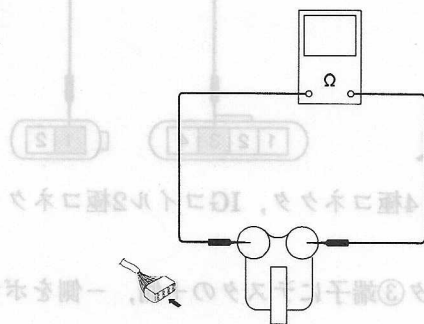
- (1) IGコイル3極コネクタを分離
- (2) IGコイル側コネクタ端子間の抵抗を測定

基準値	①～②端子間	約1.5Ω
	②～③端子間	

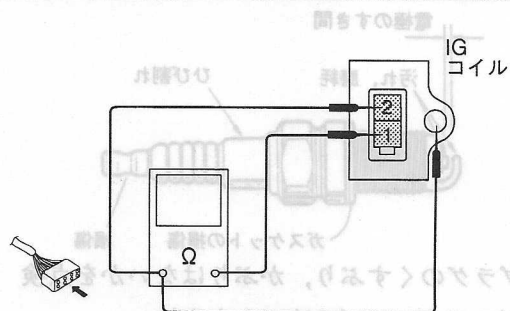


- (3) 各コイルのハイテンションコード挿入部間の抵抗を測定

基準値	*1～*4気筒間	約13KΩ
	*2～*3気筒間	



④-2 IGコイル単体点検 (SOHC車)



- (1) IGコイルの2極コネクタを分離する。
- (2) 一次側コイルの点検

IGコイル コネクタ間の抵抗を測定する

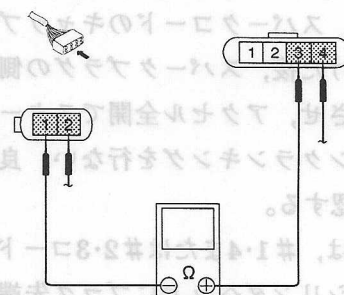
基準値	約1Ω
-----	-----

- (3) 二次コイルの点検

IGコイル コネクタ①端子～センターコードそう入部間の抵抗を測定する。

基準値	約12KΩ
-----	-------

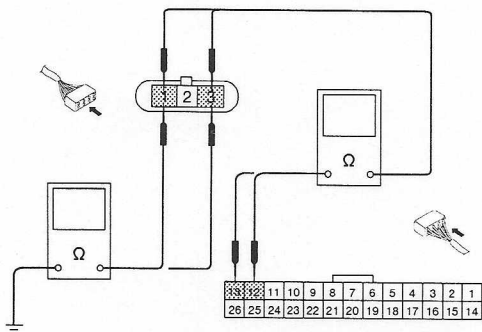
⑤ イグナイタへの入力信号点検 (SOHC車)



- (1) イグナイタの4極, IGコイルの2極コネクタを分離する。
- (2) 4極, 2極コネクタ間の導通を点検する。

基準	2極コネクタ①～4極コネクタ③端子間	導通
	2極コネクタ②～4極コネクタ④端子間	あり

⑥-1 点火信号ハーネスの点検 (DOHC車)



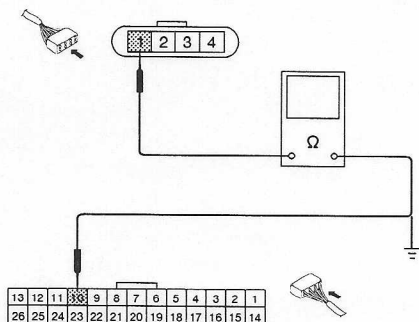
- (1) ECU26極コネクタおよびIGコイル3極コネクタを分離
- (2) 26極車体側コネクタと3極車体側コネクタ間の導通を点検

基準	26極⑫～3極①端子間	導通あり
	26極⑬～3極③端子間	

- (3) 3極車体側コネクタとボデー間の導通を点検

基準	3極①端子～ボデー間	導通なし
	3極③端子～ボデー間	

⑥-2 点火信号ハーネスの点検 (SOHC車)



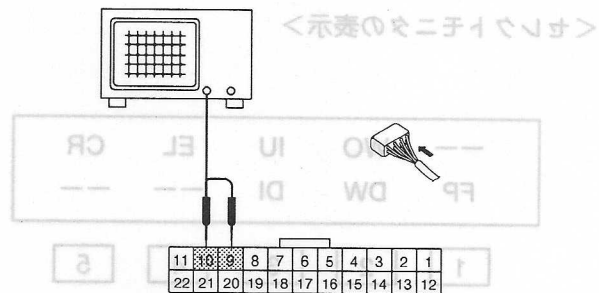
- (1) ECU26極コネクタおよびイグナタ4極コネクタを分離
- (2) 26極車体側コネクタと⑩端子～4極車体側コネクタ①端子間の導通を点検

基準	導通あり
----	------

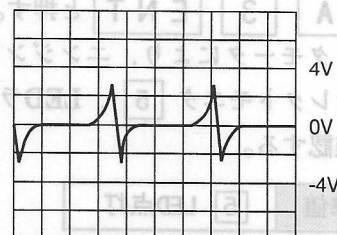
- (3) 4極車体側コネクタ①端子～ボデー間の導通を点検

基準	導通なし
----	------

⑦-1 クランク角センサ・ハーネス点検 (オシロスコープを使用した場合)



- (1) ECU22極コネクタを分離
- (2) 車体側コネクタのa⑩端子にプローブの+側, a⑨端子にアースリードを接続する。
- (3) クランキングして波形点検



⑦-2 クランク角センサ・ハーネス点検
(セレクトモニタを使用した場合)

<セレクトモニタの表示>

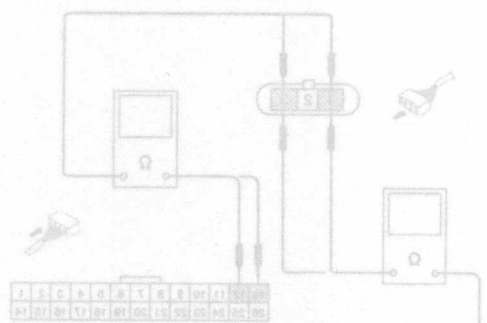
--	WO	IU	EL	CR
FP	DW	DI	---	---

1	2	3	4	5
6	7	8	9	10

- (1) セレクトモニタを接続する。
- (2) IG SW ON, セレクトモニタをONにする。
- (3) ファンクションキーでモードを指定
F A 3 ENT と押す。
- (4) スタータモータにより, エンジンをクランキング
する。セレクトモニタ 5, LEDランプが点灯する
ことを確認する。

基準値 5 LED点灯

(車CHO2) 針点のスネーハ号計火点



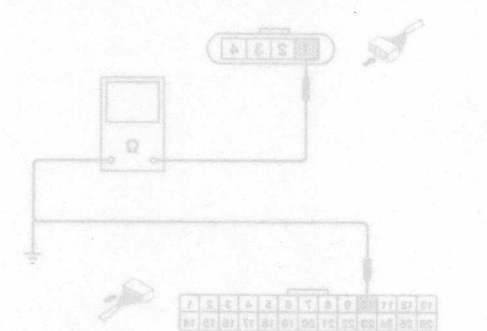
(1) ECU26極におおひナ4極 (2) 36極車体間 (3) 針点

いふ部断	間干断①断②断③断④断⑤断⑥断⑦断⑧断⑨断⑩断⑪断⑫断⑬断⑭断⑮断⑯断⑰断⑱断⑲断⑳断㉑断㉒断㉓断㉔断㉕断㉖断㉗断㉘断㉙断㉚断㉛断㉜断㉝断㉞断㉟断㊱断㊲断㊳断㊴断㊵断㊶断㊷断㊸断㊹断㊺断㊻断㊼断㊽断㊾断㊿	部断
いふ部断	間干断①断②断③断④断⑤断⑥断⑦断⑧断⑨断⑩断⑪断⑫断⑬断⑭断⑮断⑯断⑰断⑱断⑲断⑳断㉑断㉒断㉓断㉔断㉕断㉖断㉗断㉘断㉙断㉚断㉛断㉜断㉝断㉞断㉟断㊱断㊲断㊳断㊴断㊵断㊶断㊷断㊸断㊹断㊺断㊻断㊼断㊽断㊾断㊿	部断

(3) 針点

いふ部断	間一マホ一干断①断②断③断④断⑤断⑥断⑦断⑧断⑨断⑩断⑪断⑫断⑬断⑭断⑮断⑯断⑰断⑱断⑲断⑳断㉑断㉒断㉓断㉔断㉕断㉖断㉗断㉘断㉙断㉚断㉛断㉜断㉝断㉞断㉟断㊱断㊲断㊳断㊴断㊵断㊶断㊷断㊸断㊹断㊺断㊻断㊼断㊽断㊾断㊿	部断
いふ部断	間一マホ一干断①断②断③断④断⑤断⑥断⑦断⑧断⑨断⑩断⑪断⑫断⑬断⑭断⑮断⑯断⑰断⑱断⑲断⑳断㉑断㉒断㉓断㉔断㉕断㉖断㉗断㉘断㉙断㉚断㉛断㉜断㉝断㉞断㉟断㊱断㊲断㊳断㊴断㊵断㊶断㊷断㊸断㊹断㊺断㊻断㊼断㊽断㊾断㊿	部断

(車CHO2) 針点のスネーハ号計火点



(1) ECU26極におおひナ4極 (2) 36極車体間 (3) 針点

(3) 針点

いふ部断	部断
------	----

(3) 針点

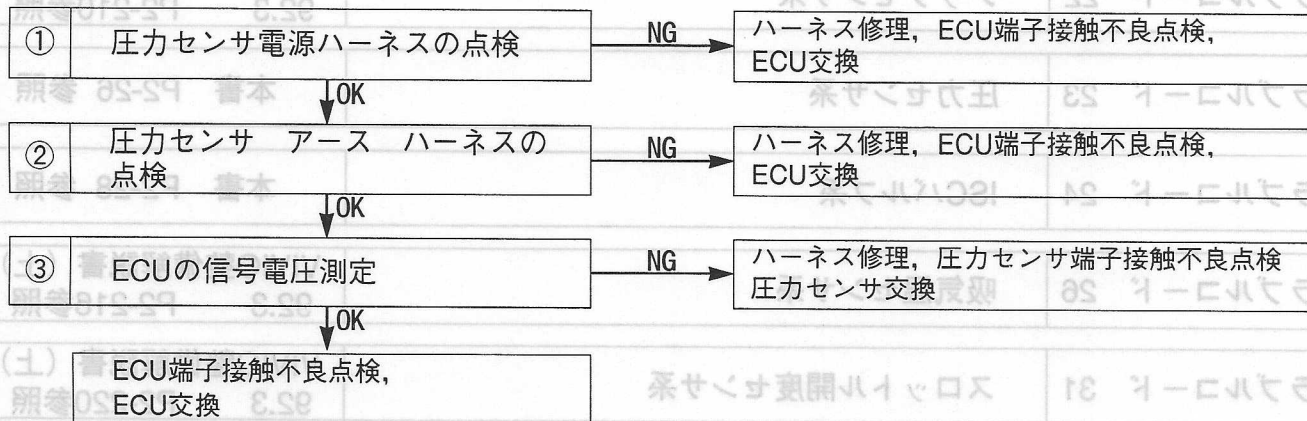
いふ部断	部断
------	----

(6) トラブルコードに基づく点検

トラブルコード 21	水温センサ系	VIVIO整備解説書 (上) 92.3 P2-208参照
トラブルコード 22	ノックセンサ系	VIVIO整備解説書 (上) 92.3 P2-210参照
トラブルコード 23	圧力センサ系	本書 P2-26 参照
トラブルコード 24	ISCバルブ系	本書 P2-28 参照
トラブルコード 26	吸気温センサ系	VIVIO整備解説書 (上) 92.3 P2-216参照
トラブルコード 31	スロットル開度センサ系	VIVIO整備解説書 (上) 92.3 P2-220参照
トラブルコード 32	O ₂ センサ系	VIVIO整備解説書 (上) 92.3 P2-222参照
トラブルコード 33	車速センサ系	VIVIO整備解説書 (上) 92.3 P2-224参照
トラブルコード 42	アイドルSW系	VIVIO整備解説書 (上) 92.3 P2-226参照
トラブルコード 44	過給圧制御バルブ	VIVIO整備解説書 (上) 92.3 P2-228参照
トラブルコード 52	クラッチ信号系	VIVIO整備解説書 (上) 92.3 P2-230参照
トラブルコード 54	吸気系	本書 P2-30 参照
トラブルコード 58	ABS信号系	VIVIO整備解説書 (上) 92.3 P2-236参照
トラブルコード 62	電気負荷信号系	本書 P2-33 参照
トラブルコード 63	ヒータブロー信号系	本書 P2-36 参照
トラブルコード 66	ブレーキ信号系	VIVIO整備解説書 (上) 92.3 P2-244参照

トラブルコード 23 圧力センサ

点検手順



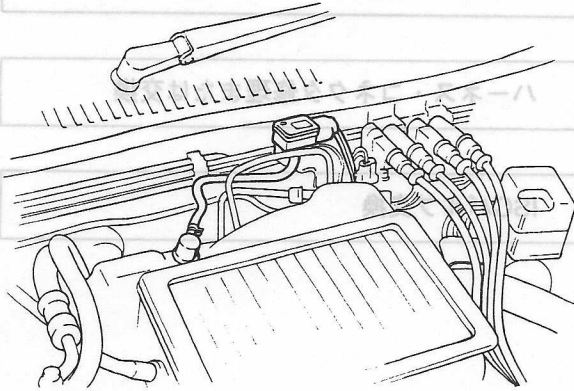
ECU		圧力センサ	
b6	YR	圧力信号	2
b7	RY	5V電源	3
b8	BR	センサー系アース	1
	(C122)		(A185)

エンジン・ECU・センサー

① 圧力センサ電源ハーネスの点検

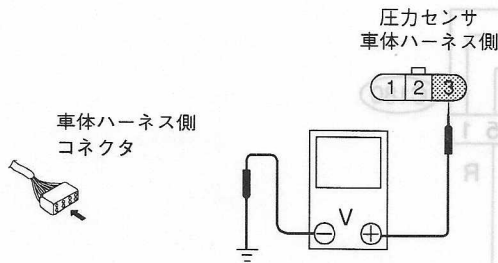
(1) IG SW OFF

(2) 圧力センサのコネクタを分離する。



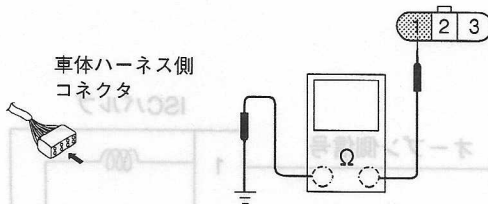
(3) IG SW ONにする。

(4) 圧力センサ コネクタ車体側③端子と、ボデー間の電圧を測定する。



基準値 4V以上

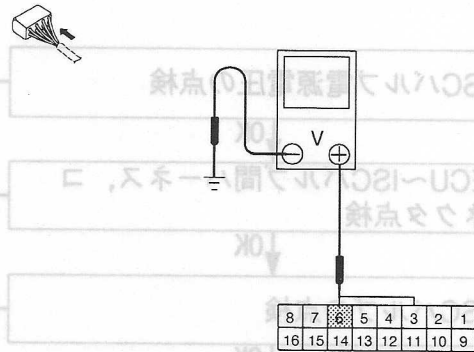
② 圧力センサ アースハーネスの点検



圧力センサ コネクタ車体側①端子とボデー間の導通を点検する。

基準 導通あり

③ ECUの信号電圧測定



(1) ECU16極コネクタ⑥端子にテストを接続する。

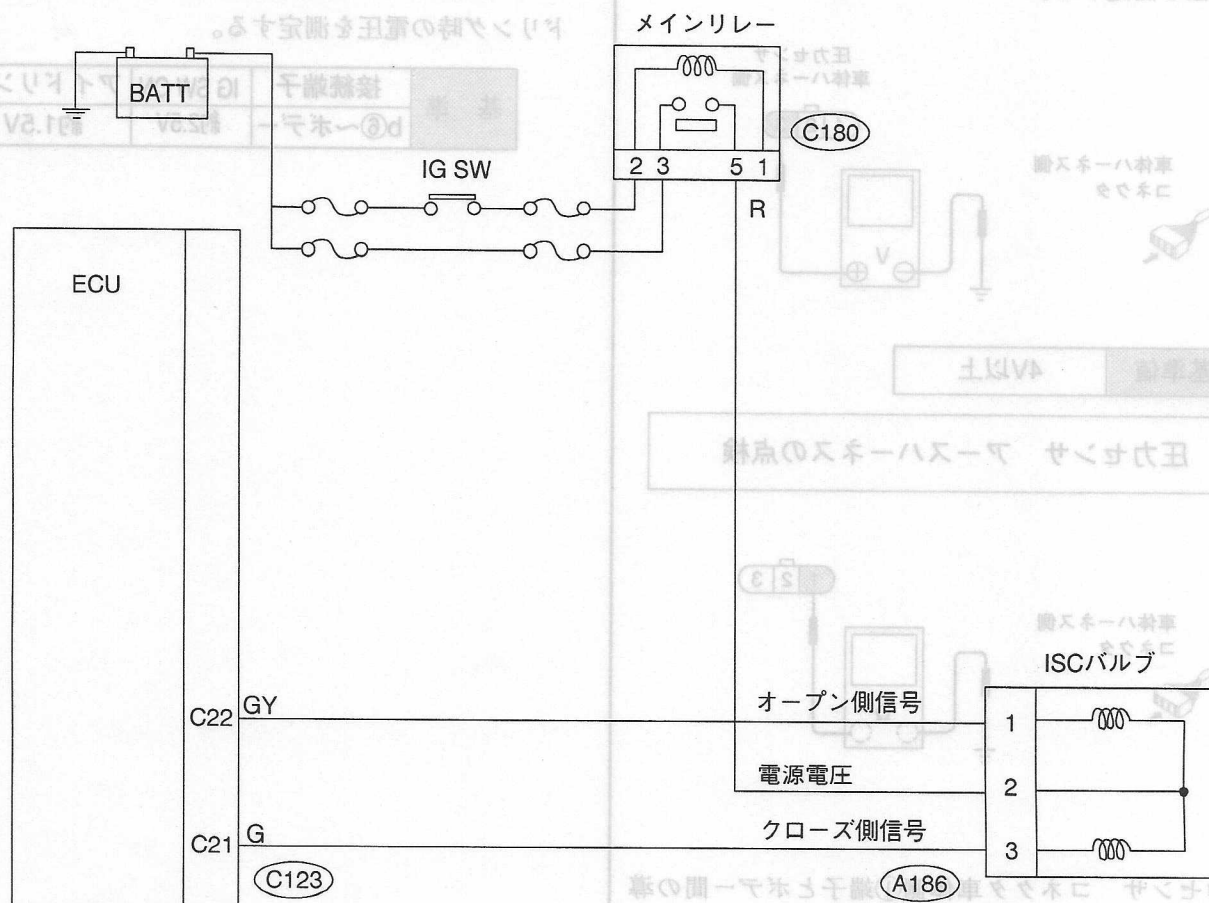
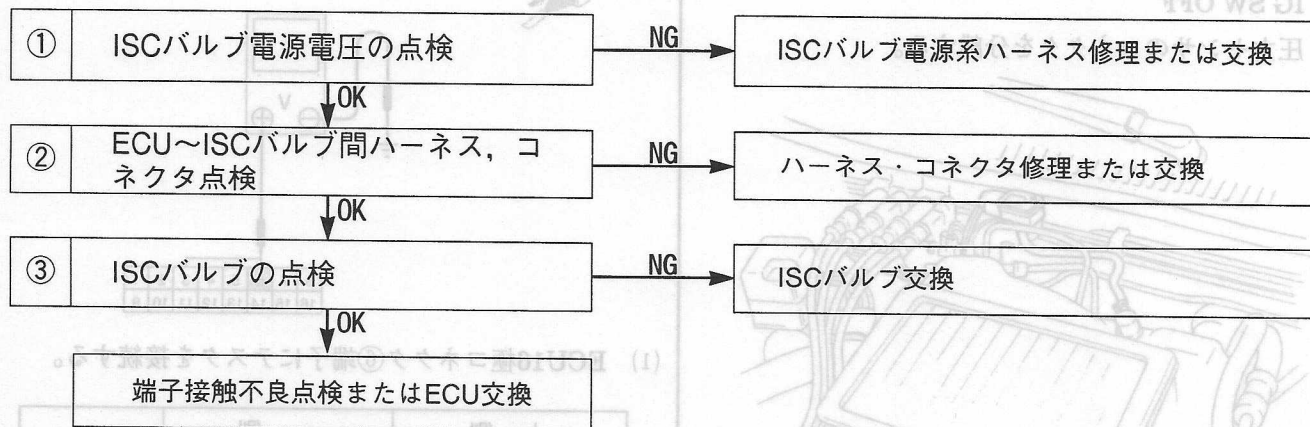
＋ 側	－ 側	信号系統
ECUb⑥端子	ボデーアース	

(2) IG SW ON (E/G始動させない) 時、およびアイドリング時の電圧を測定する。

基準	接続端子	IG SW ON	アイドリング
	b⑥～ボデー	約2.5V	約1.5V

トラブルコード 24 ISCバルブ

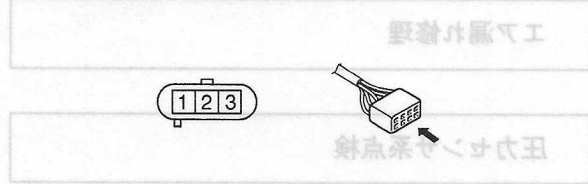
点検手順



系統図 42 1-10-10-10

① ISCバルブ電源電圧の点検

ISC側ハーネスコネクタ

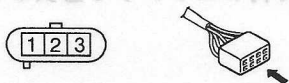


- (1) IG SW OFF
- (2) ISCバルブコネクタ分離
- (3) IG SW ON (エンジンは始動させない)
- (4) ボディハーネス側コネクタ端子②～ボディ間電圧測定

基準値	バッテリー電圧
-----	---------

② ECU～ISCバルブ間ハーネス・コネクタ点検

ISC側ハーネスコネクタ



ECU側ハーネスコネクタ



- (1) ECU側コネクタとISCバルブ側コネクタ分離
- (2) 各端子間の導通を点検する。

ECU側～バルブ側	備考
② ～ ①	オープン側
② ～ ③	クローズ側

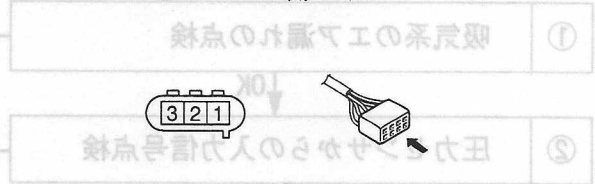
基準	導通あり
----	------

- (3) 各端子とボディ間の導通を点検する。

基準	導通なし
----	------

③ ISCバルブの点検 ———— 點手點點

ISCバルブ側コネクタ



- (1) IG SW OFF
- (2) ISCバルブコネクタ分離
- (3) ISCバルブ側コネクタの各端子間の抵抗を測定

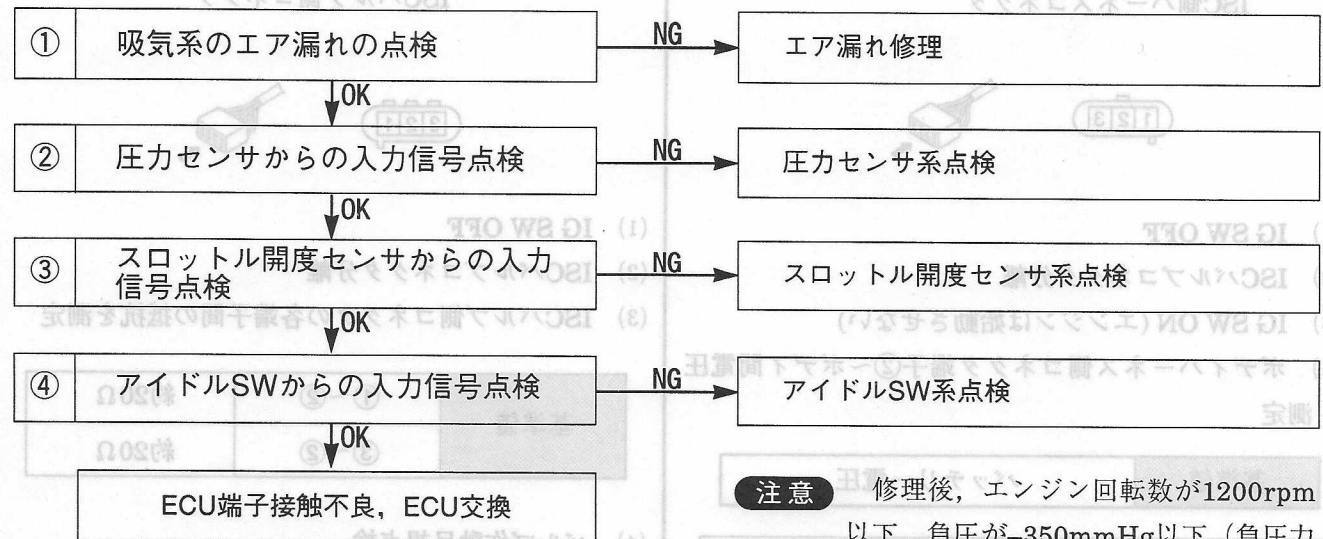
基準値	①～②	約20Ω
	③～②	約20Ω

- (4) バルブ作動目視点検
 - ① バルブを取り外す。
 - ② コネクタを接続
 - ③ IG SW ON, バルブの作動を確認する。
- (5) バルブにカーボンが付着していないか点検する。

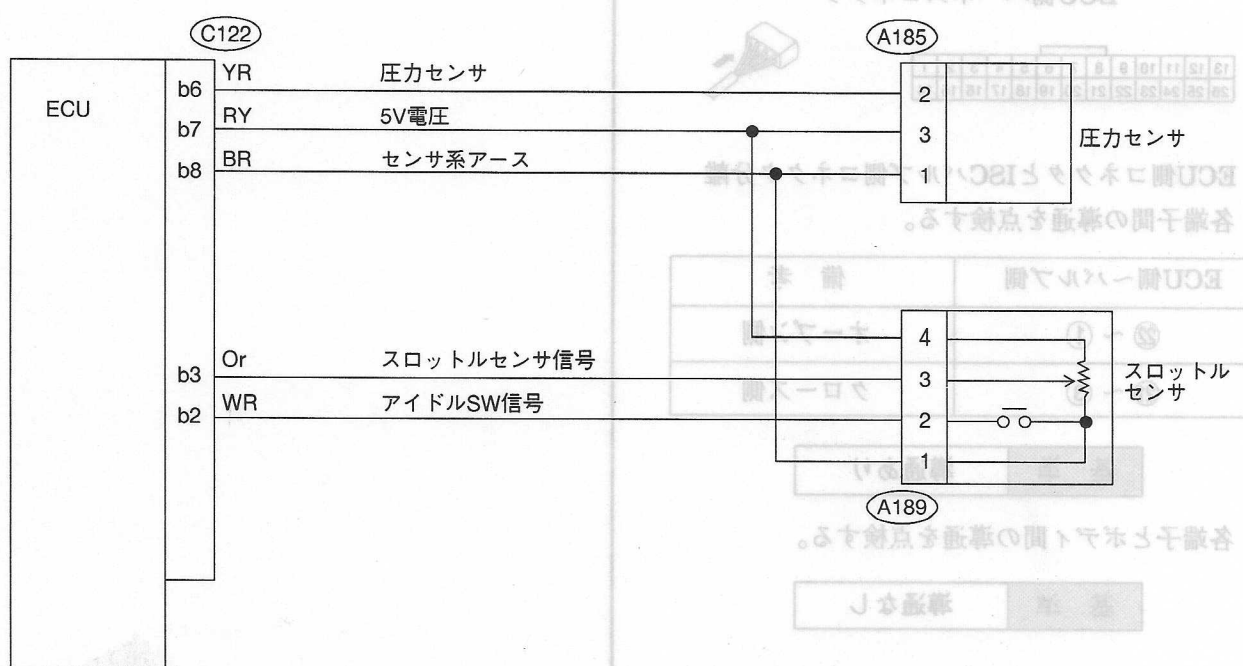


トラブルコード 54 吸気系

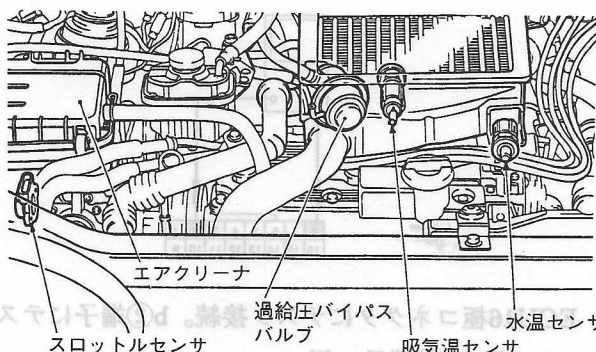
点検手順



注意 修理後、エンジン回転数が1200rpm以下、負圧が-350mmHg以下（負圧力が大きくなる方向）になる迄、自己診断が正常と判断しない。従って、エンジンを十分に暖機し、アイドリング状態で再チェックする必要がある。



① 吸気系のダクト、ホース類のエア漏れ点検



次の点を中心に点検する。

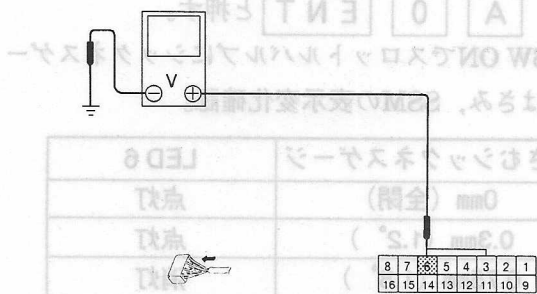
- (1) 吸気ダクトに割れ、ひび、穴等がないか。
- (2) 吸気ダクトの外れはないか。
- (3) 吸気ダクトは指定の方法で接続されているか。
- (4) インテークマニホールドは指定の方法で接続されているか（ガスケット抜け、ボルト締付トルク不足等）
- (5) ホース類・ニップル等の抜けやゆるみはないか。
- (6) 圧力センサのホースは正しく接続されているか。

<参考>

吸気系のエア漏れは、スロットルバルブよりエンジン側の系統（SC、インテークラ、吸気ダクト、インテークマニホールド等）を点検する。

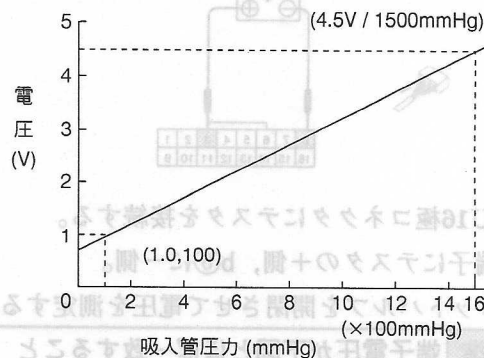
②-A 圧力センサからの入力信号点検 （テストによる点検）

- (1) ECUコネクタにテストを接続。
b⑥端子にテストの+側、-側ボデーアース。



- (2) エンジンを始動し、吸入管圧力を測定。

基準 吸入圧力（絶対圧）とb⑥端子電圧が下図とほぼ一致すること



<注記>

吸入管圧力（絶対圧）は、バキュームゲージ（負圧計）による値に対し、大気圧（平地で約760mmHg）を加えた値である。

ゲージの読み	吸入管圧力
-100mmHg	約660mmHg

②-B 圧力センサからの入力信号点検 （セレクトモニタによる点検）

<セレクトモニタの表示>

MAIN.P (F20)
290mmHg

- (1) セレクトモニタを接続する。
- (2) ファンクションキーでモードを指定。
F 2 0 ENT と押す。
- (3) エンジンを暖機し、セレクトモニタの表示変化を確認する。

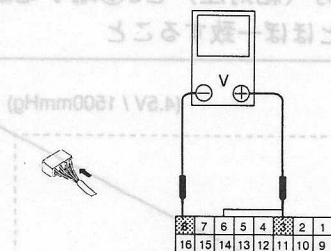
基準 吸入管圧力（絶対圧）とほぼ同じ値を表示すること

<参考> アイドリング時の吸入管圧力（絶対圧）

DOHC車：290～360mmHg

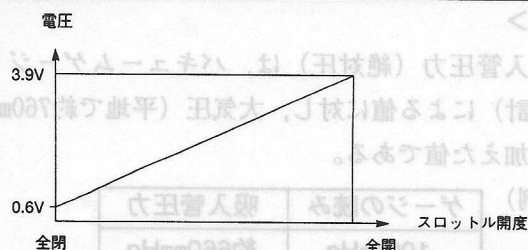
SOHC車：310～390mmHg

③-A スロットル開度センサからの入力信号点検 (テスタによる点検)



- (1) ECU16極コネクタにテスタを接続する。
b③端子にテスタの+側, b⑧に-側。
- (2) スロットルバルブを開閉させて電圧を測定する。

基準 端子電圧が下図とほぼ一致すること



③-B スロットルセンサからの入力信号点検 (セレクトモニタによる点検)

<SSMの表示>

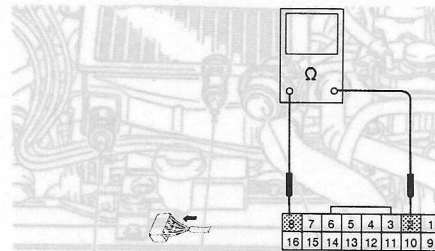
THV (F10)
35deg

全閉：約15°

全開：約98°

- (1) SSM接続
- (2) ファンクションキーでモード指定
F 0 9 ENT と押す。
- (3) IG SW ONでスロットルバルブを開閉させ、SSMの表示変化を確認。

④-A アイドルSWからの入力信号点検 (テスタによる点検)



- (1) ECU16極コネクタにテスタ接続。b②端子にテスタの+側, b⑧端子-側。
- (2) スロットルバルブにシックネスゲージをはさみ電圧を測定する。

はさむシックネスゲージ	電圧
0mm (全閉)	1V以下
0.3mm (1.2°)	1V以下
0.75mm (1.8°)	4V以上

④-B アイドルSWからの入力信号点検 (セレクトモニタによる点検)

<SSMの表示>

UD	RM	--	--	SB
ID	---	---	OA	O2

1	2	3	4	5
6	7	8	9	10

- (1) SSM接続
- (2) ファンクションキーでモード指定
F A 0 ENT と押す。
- (3) IG SW ONでスロットルバルブにシックネスゲージをはさみ、SSMの表示変化確認。

はさむシックネスゲージ	LED 6
0mm (全閉)	点灯
0.3mm (1.2°)	点灯
0.75mm (1.8°)	消灯

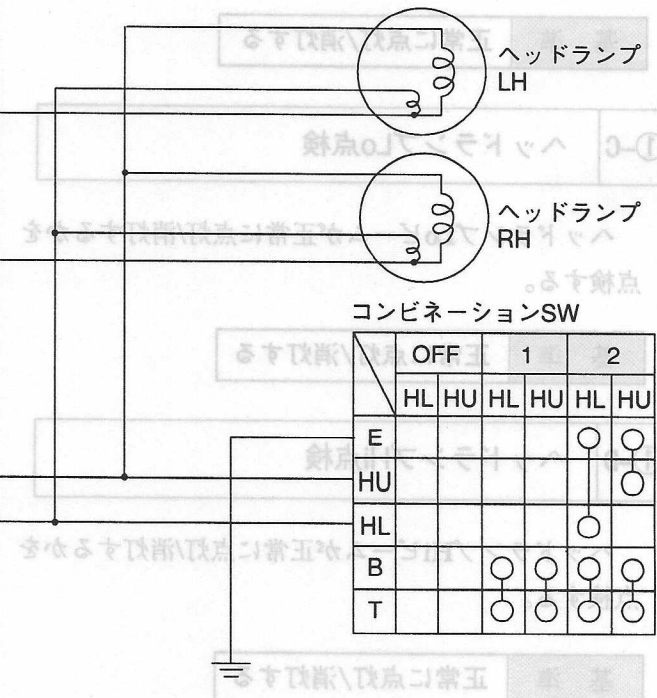
① 各電気負荷の単体点検

各電気負荷・回路点検

② ECUへの電気負荷の入力信号点検

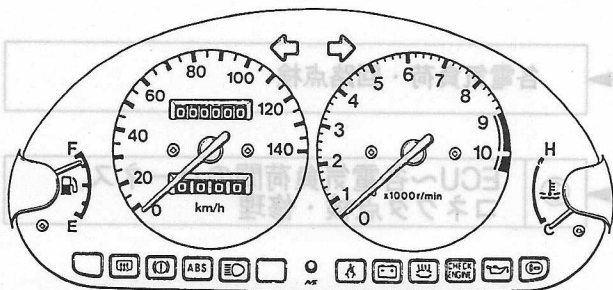
③ ECU～各電気負荷間のハーネス、コネクタ点検・修理

ECU端子接触不良, ECU交換



系号計駐負電器 S8 1ーCバてモイ

①-A リヤデフォッグの点検



リヤデフォッグSWのON/OFFに応じてリヤデフォッグモニターランプ（コンビネーションメータ内）が点灯/消灯するかを点検する。

基準 ON/OFFに応じて点灯/消灯

①-B フォグランプの点検

フォグランプが正常に点灯/消灯するか点検

基準 正常に点灯/消灯する

①-C ヘッドランプLo点検

ヘッドランプLoビームが正常に点灯/消灯するかを点検する。

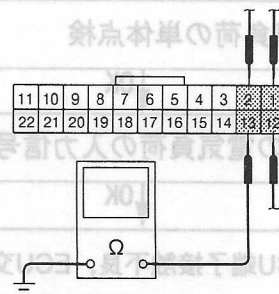
基準 正常に点灯/消灯する

①-D ヘッドランプHi点検

ヘッドランプHiビームが正常に点灯/消灯するかを点検する。

基準 正常に点灯/消灯する

②-A ECUへの電気負荷の入力信号点検 (テストによる点検)



(1) ECUのコネクタにテスト接続

系統	+側	－側	信号名
A	a⑬端子	ボデー アース	リヤデフォッグ信号
B	a⑫端子		フォグランプ信号
C	a①端子		ヘッドランプLo信号
D	a②端子		ヘッドランプHi信号

(2) IG SW ONで各電気負荷のSWをON/OFFさせた時の電圧を測定する。

基準値	A系統	リヤデフォッグ SW	ON -10V以上 OFF -0V
	B系統	フォグランプ SW	ON -10V以上 OFF -0V
	C系統	ヘッドランプ Lo	ON -1V以上 OFF -バッテリー電圧
	D系統	ヘッドランプ Hi	ON -1V以上 OFF -バッテリー電圧

系号計でロてまーゴ 88 11ーロバてマイ

②-B ECUへの電気負荷の入力信号点検
(セレクトモニタによる点検)

<SSMの表示>

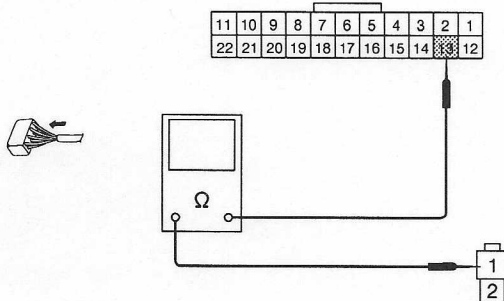
—	WO	IU	EL	CR
FP	DW	DI	—	—

1	2	3	4	5
6	7	8	9	10

- (1) SSM接続
- (2) IG SW ON, SSM ON
- (3) ファンクションキーでモード指定
F A 3 ENT と押す。
- (4) 各電気負荷のSWをON/OFFさせ、No4 LEDの点滅を確認する。

基準 SW/ONで#4 LED点灯
OFFで消灯

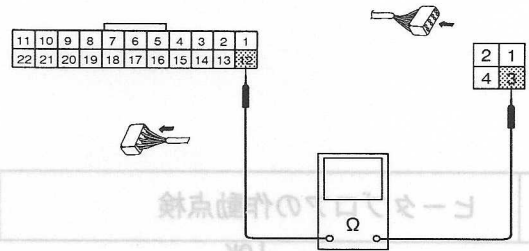
③-A リヤデフォッグSW～ECU間のハーネス点検



- (1) ECU22極, リヤデフォッグの2極コネクタを分離する。
- (2) 22極⑬端子, 2極①端子間の導通を点検する。

基準 導通あり

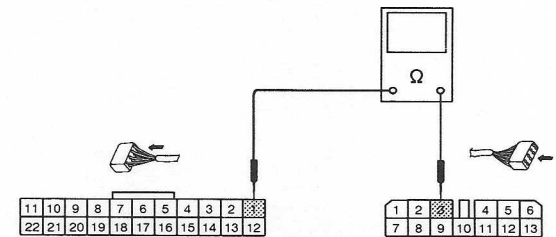
③-B フォグランプSW～ECU間のハーネス点検



- (1) ECU22極, フォグランプSWの4極コネクタを分離する。
- (2) 22極⑬端子, 4極側③端子間の導通を点検する。

基準 導通あり

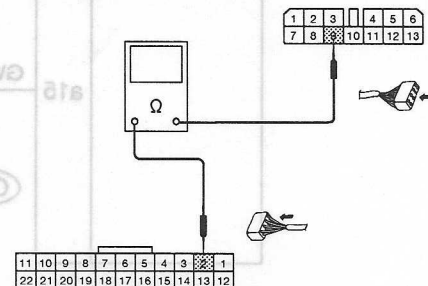
③-C ECU～ライティングSW間のハーネス点検 (Lowビーム)



- (1) ECU22極, ライティングSWの13極コネクタを分離する。
- (2) ECU22極①端子, ライティングSW13極側③端子間の導通を点検する。

基準 導通あり

③-C ECU～ライティングSW間のハーネス点検 (Hiビーム)



- (1) ECU22極, ライティングSWの13極コネクタを分離する。
- (2) ECU22極②端子, ライティングSW13極側⑨端子間の導通を点検する。

基準 導通あり

トラブルコード 63 ヒータブローア信号系

点検手順

① ヒータブローアの作動点検

NG

ヒータブローア回路修理

OK

② ECU～ブローアモータ間のハーネス、コネクタ点検

NG

ハーネス、コネクタ修理

OK

ECU端子接触不良、ECU交換

ECU

a15 GW

(C121)

→ ヒータブローアSW

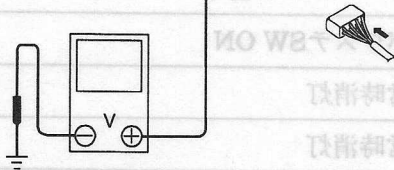
① ヒータブロアの作動点検

ヒータブロアが正常にON/OFFするかを点検する。

基準 正常に作動する

②-A ECU～ブロア モータ間のハーネス、コネクタ点検 (テストによる点検)

11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1
22	21	20	19	18	17	16	15	14	13	12



(1) ECUの22極コネクタ⑮端子とボデー間の電圧測定

基準 ヒータブロア OFF時：バッテリー電圧
ヒータブロア ON 時：1V以下

②-B ECU～ブロア モータ間のハーネス、コネクタ点検 (セレクトモニタによる点検)

<セレクトモニタの点検>

CL	—	—	HB	PS
IQ	MD	AC	—	PW

1	2	3	4	5
6	7	8	9	10

- (1) SSM接続
- (2) IG SW ON, SSM ON
- (3) ファンクションキーでモード指定
F A 1 ENT と押す。
- (4) ヒータブロアをON/OFFさせ、# 4 LEDの点灯/消灯を確認する。

基準 SW・ONで# 4 LED点灯
OFFで消灯

(7) セレクトモニターによる点検 ■ FAモード

ファンクションコード			表示点灯項目内容	
コードNO.	略 称	LED番号	信 号 名 称	LEDの点灯条件
FA0	UD	1	テストモードコネクタ入力	テストモードコネクタ接続
	RM	2	リードメモリコネクタ入力	リードメモリコネクタ接続
	SB	5	ABS車識別入力	MT, ABS車
	ID	6	アイドルSW入力	アイドルSW ON
	OA	9	O ₂ モニター信号	O ₂ センサ活性化
	O ₂	10	O ₂ リファレンス信号	リッチ判定時
FA1	CL	1	クラッチ信号	ECVT車, クラッチON時
	HB	4	ヒーターブロー信号	ヒータブロー信号
	PS	5	パワステSW	パワステSW ON
	IQ	6	(未使用)	常時消灯
	MD	7	(未使用)	常時消灯
	AC	8	エアコン信号	エアコンSW ON
	PW	10	(未使用)	常時消灯
FA2	CP	1	(未使用)	常時消灯
	CE	2	チェックエンジンランプ出力	チェックエンジンランプ点灯
	RF	3	ラジエータファン出力	ラジエーターファンON
	AR	4	A/Cコンプレッサ出力	A/Cコンプレッサ作動
	AF	5	(未使用)	常時消灯
	DC	6	(未使用)	常時消灯
	AB	9	ABS作動信号	MT車, ABS作動時
	BR	10	ブレーキSW信号	ブレーキ踏み込み
FA3	WO	2	過給圧制御出力	過給圧制御バルブON
	IU	3	(未使用)	常時消灯
	EL	4	電気負荷信号	電気負荷信号
	CR	5	クランク角センサー診断	クランク角センサー信号入力済み
	FP	6	フューエルポンプ出力	フューエルポンプ作動
	DW	7	過給圧制御診断入力	過給圧制御バルブON
	DI	8	(未使用)	常時消灯

注意 ブレーキ信号・ABS信号は、SOHC車およびDOHC車のABS識別信号（FA0LEDNo.5）OFF時には、常に消灯となる。

FA0

スイッチ1 (SW1)

表示内容

LEDNo.	信 号 名	記 号
1	テストモードコネクタ入力	UD
2	リードメモリコネクタ入力	RH
5	ABS車識別入力	SB
6	アイドルSW入力	ID
9	O ₂ モニター信号	OA
10	O ₂ リファレンス信号	O ₂

UD	RH	—	—	SB
ID	—	—	—	OA
				O ₂

1	2	3	4	5
6	7	8	9	10

点灯条件

- LED NO.1 テストモードコネクタ結合時点灯
- LED NO.2 リードメモリコネクタ結合時点灯
- LED NO.5 MT, ABS車点灯, その他消灯
- LED NO.6 アクセル開放時点灯, 踏み込み時消灯
- LED NO.9 O₂センサ活性時点灯
- LED NO.10 O₂センサリッチ判定時点灯

FA1

スイッチ2 (SW2)

表示内容

LEDNo.	信 号 名	記 号
1	クラッチ信号	CL
4	ヒータブロー信号	HB
5	パワステSW信号	PS
6	(未使用)	IQ
7	(未使用)	MD
8	エアコン信号	AC
10	(未使用)	PW

CL	—	—	HB	PS
IQ	MD	AC	—	PW

1	2	3	4	5
6	7	8	9	10

点灯条件

- LED NO.1 始動後Dレンジで点灯, Nレンジ消灯 (ECVT車)
- LED NO.4 ヒータブロー使用中点灯, OFF時消灯
- LED NO.5 最大転舵時点灯, その他消灯 (パワーステアリング付き車)
- LED NO.6 常時消灯 (未使用)
- LED NO.7 常時消灯 (未使用)
- LED NO.8 A/C SW ON時点灯, OFF時消灯
- LED NO.10 常時消灯 (未使用)

FA2

スイッチ3 (SW3)

表示内容

LEDNo.	信号名	記号
1	(未使用)	CP
2	チェックエンジンランプ出力	CE
3	ラジエータファン出力	RF
4	A/Cコンプレッサ出力	AR
5	(未使用)	AF
6	(未使用)	DC
9	ABS作動信号	AB
10	ブレーキ信号	BR

CP	CE	RF	AR	AF
DC	--	--	AB	BR

1	2	3	4	5
6	7	8	9	10

点灯条件

- LED NO.1 常時消灯 (未使用)
- LED NO.2 チェックエンジンランプ点灯時点灯
- LED NO.3 ラジエータファンON時点灯
- LED NO.4 A/CコンプレッサON時点灯
- LED NO.5 常時消灯 (未使用)
- LED NO.6 常時消灯 (未使用)
- LED NO.9 ABS作動時のみ点灯
(MT, ABS車のみ) その他消灯
- LED NO.10 ブレーキ踏み込み時点灯
(MT, ABS車のみ) その他消灯

FA3

スイッチ4 (SW4)

表示内容

LEDNo.	信号名	記号
2	過給圧制御出力	WO
3	(未使用)	IU
4	電気負荷信号	EL
5	クランク角センサ入力信号	CR
6	フューエルポンプ出力	FP
7	過給圧制御診断入力	DW
8	(未使用)	DI

--	WO	IU	EL	CR
FP	DW	DI	--	--

1	2	3	4	5
6	7	8	9	10

点灯条件

- LED NO.2 テストモードコネクタ結合,
IG SW ONで点滅
- LED NO.3 常時消灯 (未使用)
- LED NO.4 電気負荷 (ヘッドランプ・フォグ
ランプ・リヤデフォグ) 使用時
点灯すべてOFF時消灯
- LED NO.5 クランク角センサ信号入力後点灯
- LED NO.6 フューエルポンプ作動時点灯
- LED NO.7 テストモードコネクタ結合し,
IG SW ONで点滅
- LED NO.8 常時消灯 (未使用)

■ 基準の時の不具合現象

モード			不具合症状
F01	VB		ランプ暗くなる, エンスト, 始動不能 (バッテリー上がり), ランプ切れ バッテリーオーバーチャージまたは劣化, チャージランプ点灯
F03	VSP		エンスト, アイドリング回転戻り不良
F04	EREV		なし
F06	TW		始動性不良, 加減速不良, 燃費悪化, ラジエータファン回り放しまたは作動せず, オーバーヒート
F07	AVDS		アイドリング不調
F10	THV		加速不良
F11	TIM		エンスト, アイドリング不調, 加減速不良
F12	ISC		エンスト, アイドリング回転数高いまたは低い
F13	02		アイドリング不調
F16	ALPHA		ドライバビリティ悪化
F20	MANI:P		エンスト, アイドリング不調, ドライバビリティ悪化
F28	TA		高温始動時アイドリング不調
F29	VKNK		ノッキング発生, 燃費悪化
FA0	UD	LED 1	Dチェックモードに入ったまま, または入らない, チェックエンジンランプ点滅
	RM	2	リードメモリモードに入ったまま, または入らない, チェックエンジンランプ点滅
	SB	5	ABS作動時, 車両安定性不良
	ID	6	アイドリング回転数が高い, 走行性不良
	OA	9	アイドリング不調
	O ₂	10	アイドリング不調
FA1	CL	LED 1	エンスト
	HB	4	A/C作動せず, エンスト・ヒータブローON時アイドリングアップしない
	PS	5	転舵時エンスト
	IQ	6	(未使用)
	MD	7	(未使用)
	AC	8	A/C作動せず
	PW	10	(未使用)
FA2	CP	LED 1	(未使用)
	CE	2	チェックエンジンランプ点灯せず, または点灯したまま
	RF	3	ラジファンが回り放し, または回らず, オーバーヒート
	AR	4	A/CコンプレッサONしない, またはONしたまま, エンスト
	AF	5	(未使用)
	DC	6	(未使用)
	AB	9	ABS作動時車両安定性不良
	BR	10	ABS作動時車両安定性不良

モード			不具合症状	リーチ	
FA3	WO	LED 2	出力低下	VB	F01
	IU	3	(未使用)		
	EL	4	エンスト, 電気負荷ON時アイドルリングアップしない	VSP	F03
	CR	5	エンスト, 始動不能	EREV	F04
	FP	6	エンスト, 始動不能	TW	F06
	DW	7	出力低下		
	DI	8	(未使用)	AVDS	F07
				THV	F10
FA1				TIM	F11
				ISC	F12
				OS	F13
				ALPHA	F16
				MAIN-P	F20
				TA	F28
				VKIN	F29
	UD	LED 1	リリーチ時にエンジンが止まる		
	RM	2	リリーチ時にエンジンが止まる		
	SB	5	ABS作動時、車両安定不良		
FA2	ID	6	アイドル回転数が高い、走行不良		
	OA	9	アイドル回転数が高い		
	OS	10	アイドル回転数が高い		
	CL	LED 1	エンジン		
	HB	4	A/C作動せず、エンジン回転数が高い		
	PS	5	エンジン回転数が高い		
	IG	6	(未使用)		
	MD	7	(未使用)		
	AC	8	A/C作動せず		
	PW	10	(未使用)		
FA3	CP	LED 1	(未使用)		
	CE	2	エンジン回転数が高い		
	RP	3	エンジン回転数が高い、または回らない		
	AR	4	A/CコンプレッサONしない、またはONしたまま、エンジン		
	AP	5	(未使用)		
	DC	6	(未使用)		
	AB	9	ABS作動時車両安定不良		
	BR	10	ABS作動時車両安定不良		

(8) 不具合現象に基づく点検

不具合現象 指定原因箇所	不 具 合 内 容														
	E/G始動せず			アイドル不安定	一定走行不良	加減速不良	アイドル回転戻り不良	バックファイア発生	ノッキング	燃費悪化	走行中ショック	E／G吹き上がり不良	エンスト	エアコン作動しない	チェックエンジンランプ点灯／点滅
	初爆なし	初爆あり	完爆後エンスト												
ECU・電源&アース	◎										△		△		
圧力センサ		△	◎	○	△	△	△			△		△	△		△
吸気温センサ				△						△		△			△
水温センサ	△	○	△	△		△	△			○		△			△
アイドルSW						○	○					△			△
スロットルセンサ						○					△	△			△
フューエルポンプ	○	△	△	△	△	○		△	△			△	△		
プレッシャレギュレータ	○	○	△		○	○		△	△	△					
フューエルインジェクタ	△	△	△	○	○	○		○			○	○	△		
イグナイタ	△					○		△					△		
IGコイル	△					○		△					△		
スパークプラグ	△	◎	○	◎		◎		◎				○	△		
ノックセンサ									○		△				△
クランク角センサ	○												△		
ISCバルブ		△	◎	○			○			○			△		△
O ₂ センサ				△											△
過給圧制御バルブ		△													△
吸気系エア洩れ				○			◎					△			
サーモエアバルブ(ワックス)	△	△	△	△			○								
車速センサ							△						○		△
シフトレンジSW信号				△									△		△
電気負荷信号				△									△		
ヒータブロー信号				△										○	
エアコン信号													○	○	
ECVTコントロールユニット											△		△		
テスト端子またはリードメモリ端子接続したまま				△			△						△		◎
E/G～ボデー間アース	◎										△	△			
アイドリング 高い/低い	○	○	○	◎			△	◎	◎	○		○	△		
スロットルワイヤ調整							◎								
バルブクリアランス		△	△	○	△			△							

<注記> 点検手順 ◎→○→△

