

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》

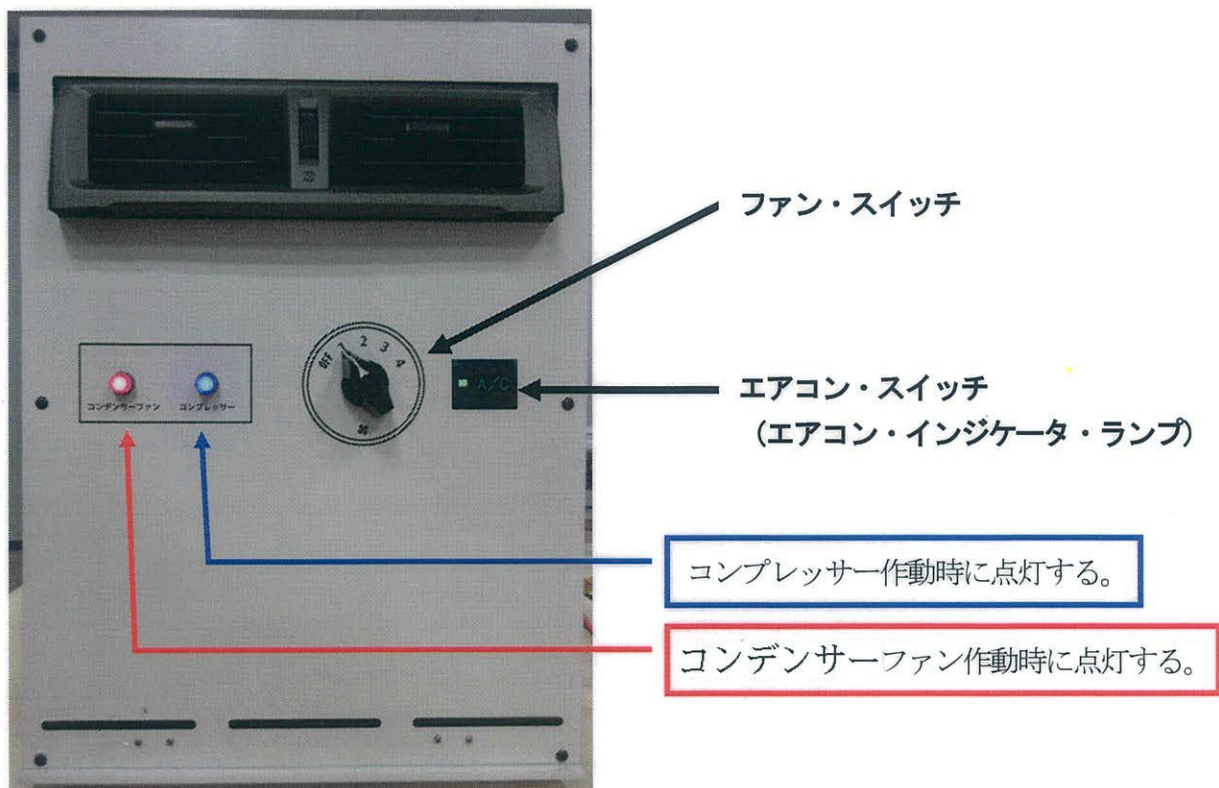
測定端子番号	電圧
54	4～6V

- 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。

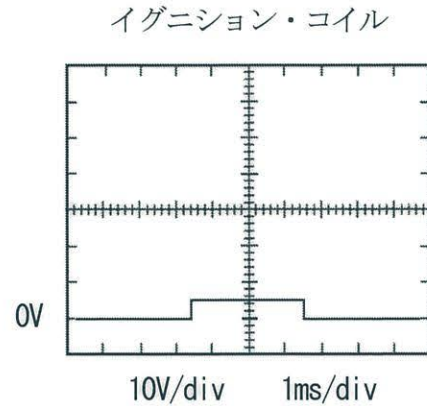
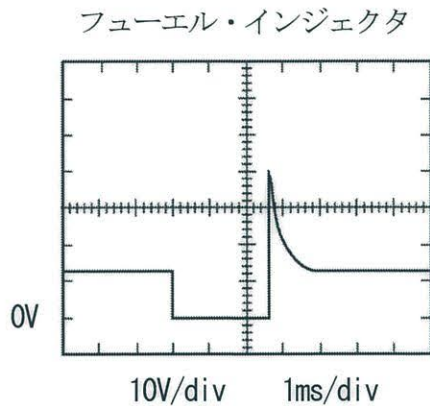
問2

- 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。）

