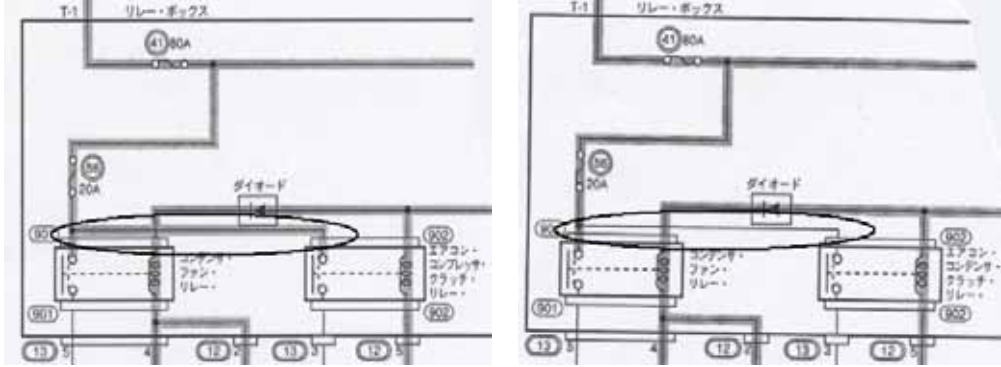






〔エンジン電子制御装置〕

変更頁	変更行又は図	変更内容（ゴシック体変更部分）
17～22頁	図1-17,18,19,20,21,22	図中の「エアコン・コンデンサ・クラッチ・リレー」を「エアコン・コンプレッサ・クラッチ・リレー」に変更
18頁	図1-18	配線に赤色(赤アミ)を追加(部)(変更部分を表示) (正) (誤) 
25頁	上から13行目	ここでは、 デジタル式 について説明する。
27頁	機能の上から5枠目	メイン・ファンクション・スイッチで、 導通チェック （  表示）のモードを選択後、 セレクト・キー によってダイオード測定モードを選択したとき、～
	機能の上から6枠目	メイン・ファンクション・スイッチで、 導通チェック （  表示）のモードを選択すると、 () マークが表示され、導通を ブザー と 抵抗値 で知らせる機能をもっている。
30頁	()交流電圧計の表	確度の範囲 10～20Hz（ 注参照 ）を追加する。 (注)周波数の 10～20Hz の表示範囲において、正確には、10Hz 以上 20Hz 未満のことをいう。以下、すべての確度の周波数欄において同じ。
40頁	下から12～13行目	～入力抵抗(インピーダンス)11M を表示されている場合は、電圧計の内部抵抗が11M であるので～
41頁	下から15行目	～ $\left[\frac{1M \times 11M}{1M + 11M} = \frac{11M^2}{12M} \right]$ 916.667k となる。
44頁	上から8行目	～、負荷抵抗2個は電圧計の内部抵抗に対して $\frac{1}{20,000,000}$ の値になり、測定上は～
46頁	図1-67	真の実効値方式の表示 AUTO 50 を AUTO 5 に変更
49頁	上8行目	タでは、 導通チェック ・レンジを設定する。
	上から10～12行目	導通点検 では、図1-74のようにファンクション・スイッチで  表示を選択すると、導通ブザー表示を行うと共に、～
	下から12行目	点検は、 テスト・リード を接続すると値を示す。～
	下から7行目	～、分解能（ 導通チェックのレンジ：0.1 ）が高いため、コイルの保有～
	下から3～2行目	～、また、 図1-75,76 のように導通測定モードで表示器に～、計測値が一定値以下（ 図のテストでは約100以下 ）であると、ブザーで知らせる～
51頁	図1-82	各レンジごとの測定値、5k 時 「1.1781k」
	下から6行目	～・スイッチで選択し、次に SELECT キーを押して表示部にダイオード・～
55頁	下から8行目	VOLTS / Div: ボルト ・パー・デビジョン: 電圧 / 目盛のこと、～

		(部) (変更部分を表示) (正)
60 頁	図 1 - 95	(誤)
	下から 21 ~ 19 行目	* 点火入力信号 HIGH : ECU (B 9 端子) ECU アース (D 1 端子) * 点火出力信号 : ECU (D 5 端子) ECU アース (D 1 端子) * 制御切り替え信号 : ECU (D 1 1 端子) ECU アース (D 1 端子)
	図 1 - 96	ch 1 1 V 50 ms ch 2 .5 V
	図 1 - 97	ch 1 .5 V .1 s ch 2 .5 V
61 頁	図 1 - 98	ch 1 .5 V 10 ms ch 2 1 V
64 頁	上から 10 行目	回転速度の 状態に応じて 、ダッシュ・ポット効果の～
	下から 13 ~ 12 行目	ISC V (コイル A Hi) : ECU (B 5 端子) ECU アース (A 1 2 端子) ISC V (コイル B Hi) : ECU (B 7 端子) ECU アース (A 1 2 端子)
66 頁	下から 11 行目	* インジェクタ駆動 A : ECU (D 1 5 端子) ECU アース (D 1 端子)
79 頁	図 2 - 5	左上側部品名称 : 電磁スビル・バルブ
80 頁	図 2 - 6	右上側部品名称 : 電磁スビル・バルブ
89 頁	図 2 - 32	信号端子から分岐点まで接続されているシールド線を削除
91 頁	図 2 - 39	信号端子から分岐点まで接続されているシールド線を削除
93 頁	図 2 - 43 , 45	I G スイッチ ON
95 頁	図 2 - 50 , 51	I G スイッチ ON
96 頁	図 2 - 53 , 54	I G スイッチ ON
97 頁	図 2 - 56 , 58	I G スイッチ ON
100 頁	上から 4 行目	～ 異なった場合は、信号線 又は アース線に異常が発生しているため、～
	上から 19 行目	～ に電圧が発生すれば、 センサ のアース線に異常がある。
	上から 20 行目	～ が発生すれば、エンジン ECU 本体 又は 、 ECU のアース線に異常がある。
103 頁	上から 14 行目	～ とエンジン ECU 間の 安定化電源線 又は 信号線に～
108 頁	下から 7 行目	～ が発生すれば、 ECU が 正常 なので、 安定化電源線 又は アース線 に異常がある。
	下から 3 行目	上記 ～ の測定で基準電圧 が発生している場合、2 箇所の測定値が～
112 頁	下から 14 行目	の測定で 2 箇所の測定値共に酸素濃度電圧特性図にほぼ一致していない場合 、エンジン～
	下から 13 ~ 12 行目	～ にほぼ一致すれば、 センサ側は正常 なのでエンジン ECU に異常の～
116 頁	図 2 - 119	回転電圧特性の縦軸 (電圧 V) の数値「8」を「6」に変更
117 頁	図 2 - 121 , 123	回転電圧特性の縦軸 (電圧 V) の数値「8」を「6」に変更
119 頁	上から 15 行目	～ に抵抗をもっている場合は、 シールド線 の ECU 側から ECU のアース端子間に～

121 頁	下から 6 行目	～に発生しない場合は、信号線又はアース線に異常がある。
	下から 4 行目	～、センサ本体の異常が考えられる。
122 頁	上から 9 行目	電圧が発生していれば、ECU本体に異常が～
142 頁	上から 1 行目	～とエンジンECU間の配線又はECU本体に異常が～
146 頁	下から 6 行目	～液体の時間当たりの燃料流量を規制して～
148 頁	図 2 - 213	インジェクタ波形全体を 4 V 上側に上げる。
150 頁	上から 3 行目	～の一次コイル駆動端子とボデー間の電圧を測定したときに電源電圧が～
	上から 16 行目	～、低下しなければ、駆動アンプが駆動していないため、駆動アンプ側に異常が～
151 頁	下から 1 行目	～、駆動電圧約 4.8 ± 1 V 発生する。
152 頁	図 2 - 226	駆動電圧及び信号電圧の破線の位置の変更
154 頁	図 2 - 231	フィードバック・センサ信号電圧特性の縦軸（電圧 V）の数値「15」を「5」に変更
157 頁	図 2 - 239	フィードバック・センサ信号電圧特性の縦軸（電圧 V）の数値「15」を「5」に変更
162 頁	図 2 - 253	エンジン ECU 及びほかの ECU の中にある「入力回路」を「入出力回路」に変更
164 頁	図 2 - 256, 258	エンジン ECU 及びほかの ECU の中にある「入力回路」を「入出力回路」に変更
165 頁	図 2 - 260, 262	エンジン ECU 及びほかの ECU の中にある「入力回路」を「入出力回路」に変更
166 頁	上から 4 行目	図 2 - 263、264 のように～
	図 2 - 263, 264	エンジン ECU 及びほかの ECU の中にある「入力回路」を「入出力回路」に変更
169 頁	下から 2 行目	再噴射条件の)) の条件の～
187 頁	図 2 - 290～292	電磁スピル・バルブ
188 頁	下から 16 行目	～の幅が変化する。電磁スピル・バルブ駆動の～
	下から 14 行目	電磁スピル・バルブ駆動信号
	下から 12 行目	～と噴射信号により電磁スピル・バルブ駆動信号電圧が～
189 頁	下から 16 行目	～が長くなっている。電磁スピル・バルブ駆動の～
	下から 14 行目	電磁スピル・バルブ駆動信号
	下から 12 行目	～と噴射信号により電磁スピル・バルブ駆動信号も～
	下から 11 行目	～、噴射時間と電磁スピル・バルブ駆動信号の～
190 頁	下から 6 行目	電磁スピル・バルブ駆動信号
191 頁	下から 5 行目	電磁スピル・バルブ駆動信号
197 頁	D 欄のその他	（お客様の車の使用状況が短い距離が多く、～）