

ТАБЛИЦА ДАННЫХ/РЕЖИМ АКТИВНОЙ ДИАГНОСТИКИ

1. ТАБЛИЦА ДАННЫХ

УКАЗАНИЕ:

С помощью таблицы данных диагностического прибора возможно считывание параметров выключателей, датчиков, приводов и другого оборудования без снятия с автомобиля.

Для сокращения времени диагностики рекомендуется в первую очередь изучить таблицу данных.

ПРИМЕЧАНИЕ:

В следующей таблице значения в колонке «Нормальные условия» являются справочными. При определении неисправных деталей следует руководствоваться не только параметрами, соответствующими «нормальным условиям».

- Запустить и прогреть двигатель.
- Выключить зажигание (OFF).
- Подсоединить портативный диагностический прибор к разъему DLC3.
- Включить зажигание (ON).
- Включить диагностический прибор.
- Выбрать в меню Enter/ Diagnosis/ OBD MOBD/ Power train/ Engine and ECT/ Data List.
- Считать значения таблицы данных на дисплее диагностического прибора.

Показания портативного диагностического прибора	Измеряемое значение/ диапазон	Нормальные условия	Примечания
MIL	Контрольная лампа MIL: ВКЛ. (ON) или ВЫКЛ. (OFF)	ВЫКЛ. (OFF)	—
Fuel System Status (Bank 1) (Fuel Sys #1)	Состояние топливной системы (ряд 1): OL: Разомкнутый контур (работа без обратной связи) CL: Замкнутый контур (работа с обратной связью) OL DRIVE: Обратная связь отключается при ненормальных условиях работы автомобиля, например: чрезмерно большая подача топлива OL FAULT: обратная связь отключается при выявлении неисправности системы. CL FAULT: Управление с обратной связью осуществляется по сигналу только одного переднего кислородного датчика (другие кислородные датчики неисправны)	CL: режим холостого хода прогретого двигателя	—
Fuel System Status (Bank 2) (Fuel Sys #2)	Состояние топливной системы (ряд 2): аналогично ряду 1	CL: режим холостого хода прогретого двигателя	—
Calculated Load (Calc Load)	Нагрузка двигателя/ 0-100% (100% соответствует полностью открытой дроссельной заслонке)	11,4-16,4%: частота вращения холостого хода (кондиционер выключен, положение N) 13,1-18,9%: частота вращения 2500 об/мин (кондиционер выключен, положение N)	—
Coolant Temp (Coolant Temp)	Температура охлаждающей жидкости (ECT)/ -40-140°C (-40-284°F)	80-95°C (176-203°F) Двигатель прогрет	-40°C (-40°F) : обрыв в цепи датчика ECT 140°C (284°F) или выше: короткое замыкание в цепи датчика температуры охлаждающей жидкости
Short FT #1 (Short FT #1)	Краткосрочная коррекция подачи топлива (ряд 1): -100-0%: объем впрыска топлива уменьшается 0-100%: объем впрыска топлива увеличивается	0 ± 20%	—
Short FT #2 (Short FT #2)	Краткосрочная коррекция подачи топлива (ряд 2)/ аналогично ряду 1	0 ± 20%	—
Long FT #1 (Long FT #1)	Долговременная коррекция подачи топлива (ряд 1) (записанное в память значение коррекции подачи топлива): -100-0 %: обеднение состава 0-100%: обогащение состава 0%: стехиометрическое соотношение	0 ± 20%	—
Long FT #2 (Long FT #2)	Долговременная коррекция подачи топлива (ряд 2): аналогично ряду 1	0 ± 20%	—
Engine Speed (Engine Spd)	Частота вращения двигателя: 0-16383,75 об/мин	650 -750 об/мин: на режиме холостого хода после прогрева двигателя	—

ДИАГНОСТИКА — СИСТЕМА EFI (1GR-FE) (с августа 2004 года)

Показания портативного диагностического прибора	Измеряемое значение/ диапазон	Нормальные условия	Примечания
Vehicle Speed (Vehicle Spd)	Скорость автомобиля: 0-255 км/ч	Фактическая скорость движения	Соответствует скорости, указанной на спидометре
IGN Advance (Ign Advance)	Увеличение угла опережения зажигания (цилиндр № 1): -64°-63,5°	7-24°: Частота вращения холостого хода (кондиционер выключен, положение N)	—
Intake Air (Intake Air)	Температура воздуха на впуске: -40-140°C (-40-284°F)	Соответствует температуре окружающего воздуха	-40°C (-40°F) : обрыв в цепи датчика температуры воздуха на впуске 140°C (284°C) или выше: короткое замыкание в цепи датчика температуры воздуха на впуске
MAF (MAF)	Расход воздуха по данным расходомера воздуха: 0-655,35 г/с	3,2-4,7 г/с: Холостой ход двигателя	0 г/с: обрыв в цепи питания датчика расходомера воздуха или обрыв/короткое замыкание в цепи VG Не менее 160 г/с: обрыв в цепи E2G
Throttle Position (Throttle Pos)	Датчик крайних положений (№ 1 и 2) дроссельной заслонки: 0-100 %	10-24 %: дроссельная заслонка полностью закрыта 64-96 %: дроссельная заслонка полностью открыта	—
O2S B1 S2 (O2S B1 S2)	Напряжение кислородного датчика (ряд 1, датчик 2): 0-1,275 В	0,1-0,9 В	—
O2FT B1 S2 (O2FT B1 S2)	Краткосрочная коррекция подачи топлива (ряд 1, датчик 1): -100-99,2%	0 ± 20%	—
O2S B2 S2 (O2S B2 S2)	Напряжение кислородного датчика (ряд 2, датчик 2): 0-1,275 В	0,1-0,9 В	—
O2FT B2 S2 (AF FT B2 S2)	Краткосрочная коррекция подачи топлива (ряд 2, датчик 1): -100-99,2%	0 ± 20%	—
Engine Run Time (Eng Run Time)	Время после запуска двигателя: 0-65535 с	—	—
MIL ON Run Distance (MIL On Run Dist)	Расстояние, пройденное после включения контрольной лампы MIL: 0-65535 км	0 км	—
Catalyst Temperature (Bank 1 Sensor 1)*	Расчетная температура нейтрализатора (ряд 1, датчик 1): -40-6513,5°C	300-800°C: Нейтрализатор прогрет	—
Catalyst Temperature (Bank 2 Sensor 1)*	Расчетная температура нейтрализатора (ряд 2, датчик 1): -40 - 6513,5°C	300-800°C: Нейтрализатор прогрет	—
Catalyst Temperature (Bank 1 Sensor 2)*	Расчетная температура нейтрализатора (ряд 1, датчик 2): -40-6 513,5°C	200-800°C: Нейтрализатор прогрет	—
Catalyst Temperature (Bank 2 Sensor 2)*	Расчетная температура нейтрализатора (ряд 2, датчик 2): -40-6 513,5°C	200-800°C: Нейтрализатор прогрет	—
AF FT B1 S1 (AF FT B1 S1)	Кратковременная коррекция подачи топлива (ряд 1, датчик 1): Мин.: 0, макс.: 1,999	Менее 1 (0,000-0,999) = обедненная смесь Более 1 (1,001-1,999) = обогащенная смесь	—
AFS B1 S1 (AFS B1 S1)	Низкое выходное напряжение датчика состава топливовоздушной смеси (ряд 1, датчик 1): Мин.: 0 В, макс.: 7,999 В	2,8-3,8 В: Холостой ход двигателя	—
AF FT B2 S1 (AF FT B2 S1)	Краткосрочная коррекция подачи топлива (ряд 2, датчик 1): Мин.: 0, макс.: 1,999	Менее 1 (0,000-0,999) = обедненная смесь Более 1 (1,001-1,999) = обогащенная смесь	—
AFS B2 S1 (AFS B2 S1)	Низкое выходное напряжение датчика состава топливовоздушной смеси (ряд 2, датчик 1): Мин.: 0 В, макс.: 7,999 В	2,8-3,8 В: Холостой ход двигателя	—
Warm-up Cycle Cleard DTC (Wu Cysc DTC Clear)	Расстояние, пройденное после удаления кодов DTC: 0-255	—	—

ДИАГНОСТИКА — СИСТЕМА EFI (1GR-FE) (с августа 2004 года)

Показания портативного диагностического прибора	Измеряемое значение/ диапазон	Нормальные условия	Примечания
Distance from DTC Cleared (Dist DTC Clear)	Расстояние, пройденное после удаления кодов DTC: 0-65535 км	—	—
Battery Voltage (BATT)	Напряжение аккумуляторной батареи	11-14 В	—
Vehicle Load (Vehicle Load)	Нагрузка автомобиля: 0-25700%	—	—
Air-Fuel Ratio (Air-Fuel Ratio)	Соотношение воздух-топливо: 0-1,999 (1,0: стехиометрическое [соотношение воздух-топливо = 14,5])	Около 1,0 на режиме холостого хода после прогрева двигателя	Напр.: При отображении «1,2» соотношение воздух-топливо рассчитывается следующим образом Воздух-топливо = 14,5 × 1,2 = 17,4 (обедненная смесь)
Throttle Sensor Position (Throttle Pos)	Положение датчика дроссельной заслонки: 0-100%	10-24%: дроссельная заслонка полностью закрыта 64-96%: дроссельная заслонка полностью открыта	—
Throttle Sensor Position #2 (Throttle Pos #2)	Положение № 2 дроссельной заслонки: 100%	10-24%: дроссельная заслонка полностью закрыта 64-96%: дроссельная заслонка полностью открыта	—
Accelerator Position No. 1 (Accel Pos #1)	Положение № 1 педали акселератора: 100%	10-22%: педаль акселератора отпущена 54-86%: педаль акселератора полностью нажата	—
Accelerator Position No.2 (Accel Pos #2)	Положение № 2 педали акселератора: 100%	12-42%: педаль акселератора отпущена 66-98%: педаль акселератора полностью нажата	—
Throttle Motor (Throttle Mot)	Привод дроссельной заслонки: 0-100%	—	—
Running Time From MIL ON (MIL On Run Time)	Время работы двигателя после включения контрольной лампы MIL: 0-65535 минут	0 мин.	—
Time After DTC Cleared (Time DTC Clear)	Время после удаления кодов DTC: 0-65535 мин.	—	—
Knock Correction Learning Value (Knock Corrt Val)	Записанное в память значение коррекции датчика детонации: -64-1984° (угол поворота коленчатого вала)	—	—
Knock Feedback Value (Knock FB Val)	Сигнал обратной связи датчика детонации: -64-1984° (угол поворота коленчатого вала)	—	—
Purge Density Learning Value (Purge Density)	Уменьшение объема впрыска при прохождении потока через угольный адсорбер: -50-350%	—	—
Purge Flow (Purge Flow)	На впуске в расходомер воздуха/ 0-100%	—	—
Model Code (Model Code)	Код модели:	—	Определение кода модели: GGJ12#
Engine Type (Engine Type)	Тип двигателя:	—	Определение типа двигателя: 1GR-FE
Cylinder Number (Cylinder Number)	Номер цилиндра: Мин.: 0, макс.: 255	—	Определение номера цилиндра: 6
Throttle Position No.1 (Throttle POS #1)	Напряжение датчика № 1 положения дроссельной заслонки: 0-4,98 В	—	Фиксированный набор параметров ETCS
Throttle Position No. 2 (Throttle POS #2)	Напряжение датчика № 2 положения дроссельной заслонки: 0-4,98 В	—	Фиксированный набор параметров ETCS
Accelerator Position No.1 (Accel Pos #1)	Напряжение педали акселератора в положении № 1: 0-4,98 В	—	Фиксированный набор параметров ETCS
Accelerator Position No.2 (Accel Pos #2)	Напряжение педали акселератора в положении № 1: 0-4,98 В	—	Фиксированный набор параметров ETCS

ДИАГНОСТИКА — СИСТЕМА EFI (1GR-FE) (с августа 2004 года)

Показания портативного диагностического прибора	Измеряемое значение/ диапазон	Нормальные условия	Примечания
Throttle Motor Current (Throttle Mot)	Ток привода дроссельной заслонки: 0-19,92 А	—	Фиксированный набор параметров ETCS
Throttle Motor Open Duty (Thrtl Mot (Open))	Продолжительность включения привода для открытия дроссельной заслонки на: 0-100%	—	Фиксированный набор параметров ETCS
Throttle Motor Close Duty (Thrtl Mot (Close))	Продолжительность включения привода для открытия дроссельной заслонки на: 0-100%	—	Фиксированный набор параметров ETCS
Throttle Sens Open Pos #1 (Throttle Ssr #1)	Напряжение датчика дроссельной заслонки в положении № 1: 0-4,98 В	—	Технические данные ETCS
Throttle Sens Open Pos #2 (Throttle Ssr #2)	Напряжение датчика дроссельной заслонки в положении № 2: 0-4,98 В	—	Технические данные ETCS
Accel Fully Close Lean #1 (Accel Lrn Val#1)	Записанное в память значение № 1 напряжения, соответствующего полностью отпущенной педали акселератора: 0-124,512	—	Технические данные ETCS
Accel Fully Close Lean #2 (Accel Lrn Val#2)	Записанное в память значение № 1 напряжения, соответствующего полностью отпущенной педали акселератора: 0-124,512	—	Технические данные ETCS
Throttle Position Commanded (Thrtl Comnd Val)	Задаваемое положение дроссельной заслонки: 0-4,98 В	—	Технические данные ETCS
Throttle Sens Open #1 (AD) (Thrtl Ssr #1 AD)	Положение привода дроссельной заслонки № 1 AD: 0-4,98 В	—	Технические данные ETCS
Accel Fully Close #1 (AD) (accel Ssr #1 AD)	Значение № 1 AD напряжения, соответствующего полностью отпущенной педали акселератора: 0-4,98 В	—	Технические данные ETCS
ST1 (ST1)	Педаль тормоза: ВКЛ. (ON)/ ВЫКЛ. (OFF)	ВКЛ. (ON): Отпущена OFF: Нажата	—
Actuator Power Supply (Actuator Power)	Питание привода дроссельной заслонки: ВКЛ. (ON)/ ВЫКЛ. (OFF)	ВКЛ. (ON): Зажигание включено (ON)	—
Open Side Malfunction (OPN Malfunction)	Неисправность при открытии дроссельной заслонки: ВКЛ. (ON)/ ВЫКЛ. (OFF)	ВЫКЛ. (OFF)	—
Accelerator Position No. 1 (Accle POS #1)	Напряжение датчика № 1 положения педали акселератора: 0-5 В	0,4-1,4 В: педаль акселератора отпущена 3,1-4,6 В: педаль акселератора полностью нажата	—
Accelerator Position No. 2 (Accle POS #2)	Напряжение датчика № 2 положения педали акселератора: 0-5 В	1,0-2,2 В: педаль акселератора отпущена 3,9-5,0 В: педаль акселератора полностью нажата	—
Throttle Position No. 1 (Throttle POS #1)	Напряжение датчика № 1 положения дроссельной заслонки: 0-5 В	0,4-1,4 В: дроссельная заслонка полностью закрыта 3,1-4,6 В: дроссельная заслонка полностью открыта	—
Throttle Position No. 2 (Throttle POS #2)	Напряжение датчика № 2 положения дроссельной заслонки: 0-5 В	1,0-2,2 В: дроссельная заслонка полностью закрыта 3,9-5,0 В: дроссельная заслонка полностью открыта	—
Throttle Requirement Position (Thrtl Req Pos)	Заданное положение дроссельной заслонки: 0-5 В	—	—
Throttle Motor Duty (Open) (Thrtl Mot (Open))	Продолжительность включения привода для открытия дроссельной заслонки на: 0-100%	—	—
Throttle Motor Duty (Close) (Thrtl Mot (Close))	Продолжительность включения привода для закрытия дроссельной заслонки на: 0-100%	—	—
Fail Safe Drive (Main CPU) (Fail #1)	В зависимости от того, включена или выключена функция работы в аварийном режиме: ВКЛ. (ON)/ ВЫКЛ. (OFF)	ВКЛ. (ON): отказ системы ETCS	—

ДИАГНОСТИКА — СИСТЕМА EFI (1GR-FE) (с августа 2004 года)

Показания портативного диагностического прибора	Измеряемое значение/ диапазон	Нормальные условия	Примечания
Fail Safe Drive (Fail #2)	В зависимости от того, включена или выключена функция работы в аварийном режиме: ВКЛ. (ON)/ ВЫКЛ. (OFF)	ВКЛ. (ON): отказ системы ETCS	—
Throttle Idle Position (Throttld Pos)	В зависимости от того, определяет датчик положения дроссельной заслонки режим холостого хода или нет: ВКЛ. (ON)/ ВЫКЛ. (OFF)	ВКЛ. (ON): холостой ход двигателя	—
Accelerator Idle Position (Accelld Pos)	В зависимости от того, определяет датчик положения педали акселератора режим холостого хода или нет: ВКЛ. (ON)/ ВЫКЛ. (OFF)	ВКЛ. (ON): холостой ход двигателя	—
ETCS Actuator Power (+BM)	Питание системы ETCS: ВКЛ. (ON)/ ВЫКЛ. (OFF)	ВКЛ. (ON)	—
Throttle Motor (Throttle Mot)	Ток подается на привод дроссельной заслонки (ВКЛ. (ON)/ ВЫКЛ. (OFF))	—	—
Throttle Fully Close Lean #1 (Thrl Learn Val)	Записанное в память значение № 1 напряжения, соответствующее полностью закрытой дроссельной заслонке: 0-5 В	—	—
Throttle Motor Current (ThrottleMot)	Ток привода дроссельной заслонки: 0-80 А	0-20 А	—
+BM Voltage (+BM Voltage)	Напряжение источника питания системы ETCS: 0-20 В	—	—
MISFIRE RPM*	Средняя частота вращения двигателя при обнаружении неисправности: 0-6 375 об/мин	—	—
MISFIRE LOAD*	Средняя нагрузка двигателя, при которой возникают пропуски зажигания: 0-3,98 г/об	—	—
Cylinder #1 Misfire Rate*	Цилиндр № 1: количество пропусков зажигания на каждые 200 оборотов	0	—
Cylinder #2 Misfire Rate*	Цилиндр № 2: количество пропусков зажигания на каждые 200 оборотов	0	—
Cylinder #3 Misfire Rate*	Цилиндр № 3: количество пропусков зажигания на каждые 200 оборотов	0	—
Cylinder #4 Misfire Rate*	Цилиндр № 4: количество пропусков зажигания на каждые 200 оборотов	0	—
Cylinder #5 Misfire Rate*	Цилиндр № 5: количество пропусков зажигания на каждые 200 оборотов	0	—
Cylinder #6 Misfire Rate*	Цилиндр № 6: количество пропусков зажигания на каждые 200 оборотов	0	—
Ignition*	Количество зажиганий	—	Частота пропусков зажигания=количество пропусков зажигания/количество зажиганий
Multiple Cylinders Misfire Rate*	Количество пропусков зажигания во всех цилиндрах на каждые 200 оборотов двигателя	0	—
MisfireMonitoring*	Предельное значение частоты пропусков зажигания	Более 30%	—
Check Mode (Check Mode)	Режим активной диагностики: 0: ВКЛ. (ON), 1: ВЫКЛ. (OFF)	ВКЛ. (ON): режим активной диагностики включен (ON)	см. стр. 05-210
SPD Test (SPD Test)	Данные датчика скорости автомобиля в режиме активной диагностики: 0: COMPL, 1: INCOMPL	—	см. стр. 05-210
OXS1 Test (OXS1 Test)	Данные кислородного датчика в режиме активной диагностики: 0: COMPL, 1: INCOMPL	—	см. стр. 05-210
OXS2 Test (OXS2 Test)	Данные кислородного датчика в режиме активной диагностики: 0: COMPL, 1: INCOMPL	—	см. стр. 05-210
A/F Test Results (Bank 1) (A/F Ssr Test B1)	Данные датчика состава топливоздушной смеси в режиме активной диагностики: 0: COMPL, 1: INCOMPL	—	см. стр. 05-210
A/F Test Results (Bank 2) (A/F Ssr Test B2)	Данные датчика состава топливоздушной смеси в режиме активной диагностики: 0: COMPL, 1: INCOMPL	—	см. стр. 05-210

ДИАГНОСТИКА — СИСТЕМА EFI (1GR-FE) (с августа 2004 года)

Показания портативного диагностического прибора	Измеряемое значение/ диапазон	Нормальные условия	Примечания
Starter Signal (Starter Sig)	Сигнал стартера: ВКЛ. (ON)/ ВЫКЛ. (OFF)	ВКЛ. (ON): прокручивание коленчатого вала стартером	—
Closed Throttle Position Switch (Ctp SW)	Датчик закрытого положения дроссельной заслонки: ВКЛ. (ON)/ ВЫКЛ. (OFF)	ВКЛ. (ON): дроссельная заслонка закрыта	—
A/C Signal (A/C Signal)	Сигнал кондиционера: ВКЛ. (ON)/ ВЫКЛ. (OFF)	ВКЛ. (ON): кондиционер включен	—
Electrical Load Signal (Elect Load Sig)	Сигнал электрической нагрузки	ВКЛ. (ON): включены фары или обогреватель стекла	—
Stop Light Switch (Stop Light SW)	Выключатель стоп-сигнала	ВКЛ. (ON): педаль тормоза нажата	—
Power Steering Switch (PS SW)	Сигнал усилителя рулевого управления: ВКЛ. (ON)/ ВЫКЛ. (OFF)	ВКЛ. (ON): усилитель рулевого управления работает	—
Starter Control (Starter Control)	Выключатель стартера: ВКЛ. (ON)/ ВЫКЛ. (OFF)	ВКЛ. (ON): реле стартера включено	—
Power Steering Switch (PS Signal)	Сигнал усилителя рулевого управления: ВКЛ. (ON)/ ВЫКЛ. (OFF)	ВКЛ. (ON): при первом повороте рулевого колеса после включения зажигания (ON)	—
ACC Relay (ACC Relay)	Реле ACC CUT: ВКЛ. (ON)/ ВЫКЛ. (OFF)	ВКЛ. (ON): прокручивание коленчатого вала стартером	—
Starter Relay (Starter Relay)	Реле ACC CUT: ВКЛ. (ON)/ ВЫКЛ. (OFF)	ВКЛ. (ON): прокручивание коленчатого вала стартером	—
VVT Change Angle (Bank1) (VVT Aim Angl #1)	Требуемый угол изменения фаз газораспределения (ряд 1): мин.: 0%, макс.: 100%	0%: холостой ход двигателя	Сигнал работы VVT при активации системы
VVT Change Angle (Bank2) (VVT Aim Angl #2)	Требуемый угол изменения фаз газораспределения (ряд 1): мин.: 0%, макс.: 100%	0%: холостой ход двигателя	Сигнал работы VVT при активации системы
VVT Change Angle (Bank1) (VVT Chng Angl #1)	Фактический угол VVT (ряд 1): 0-60° (угол поворота коленчатого вала)	—	—
VVT Change Angle (Bank2) (VVT Chng Angl #2)	Фактический угол VVT (ряд 2): 0-60° (угол поворота коленчатого вала)	—	—
VVT OCV Duty (Bank1) (VVT OCV Duty B1)	Угол открытия синхронизирующего клапана системы VVT (ряд 1): 0-100%	—	—
VVT OCV Duty (Bank1) (VVT OCV Duty B1)	Угол открытия синхронизирующего клапана системы VVT (ряд 2): 0-100%	—	—
Idle Fuel Cut (FC Idl)	Прекращение подачи топлива при замедлении	ВКЛ. (ON): педаль акселератора отпускается при частоте вращения двигателя 3000 об/мин	—
FC TAU (FC TAU)	Прекращение подачи топлива при малой нагрузке	ВКЛ. (ON): длинный спуск	—
Fuel Pump Speed Control (Fuel Pmp Sp Ctl)	Реле топливного насоса: ВКЛ. (ON)/ ВЫКЛ. (OFF)	ВКЛ. (ON)	—
ACIS VSV (Acis VSV)	VSV системы впуска с переменной геометрией (ACIS): ON (открыт)/ OFF (закрыт)	—	—
EVAP Purge VSV (Evap (Purge) VSV)	VSV EVAP: ON (открыт)/ OFF (закрыт)	—	—
Fuel Pump/ Speed Status (Fuel Pump/Spd)	Топливный насос: ВКЛ. (ON)/ ВЫКЛ. (OFF)	ВКЛ. (ON): зажигание включено (ON)	—
TC and TE1 (TC/E1)	Подсоединить клеммы TC и TE1 к разъему DLC3: ON (подсоединены)/OFF (разъединены)	—	—
Initial Engine Coolant Temp (Ini Cool Temp)	Температура охлаждающей жидкости при запуске двигателя	—	—
Initial Intake Air Temperature (Ini Intake Temp)	Температура воздуха на впуске при запуске двигателя	—	—

Показания портативного диагностического прибора	Измеряемое значение/ диапазон	Нормальные условия	Примечания
Injection Volume (Cylinder 1) (Inj Vol)	Объем впрыска топлива (цилиндр № 1)	—	—
Injector (Injector)	Продолжительность впрыска	1,3-2,8 мс: частота вращения холостого хода, двигатель прогрет (кондиционер выключен, положение N)	—

При отсутствии дополнительных условий режим холостого хода характеризуется следующим: рычаг переключения передач находится в положении N или P, кондиционер и всё вспомогательное оборудование выключено.

*: Автомобили для Европы

2. РЕЖИМ АКТИВНОЙ ДИАГНОСТИКИ

УКАЗАНИЕ:

С помощью диагностического прибора режим активной диагностики позволяет задействовать реле, электровакуумный клапан (VSV), привод и другое оборудование без снятия с автомобиля.

Для сокращения времени рекомендуется в первую очередь изучить выполнить диагностику в активном режиме. Во время диагностирования в активном режиме отображается таблица данных.

- Подсоединить портативный диагностический прибор к разъему DLC3.
- Включить зажигание (ON).
- Выбрать следующие пункты меню: Enter/ Diagnosis/ OBD MOBD/ Power train/ Engine and ECT/ Active Test.
- Считать значения на дисплее диагностического прибора.

Показания портативного диагностического прибора	Объект диагностики	Диапазон проверки	Примечания
Control the injection volume (Inj Vol)	Объем впрыска топлива	-12,5-25%	Частота вращения двигателя не более 3000 об/мин Объем впрыска плавно изменяется в диапазоне -12,5-25%.
Control the injection volume for A/F sensor (A/F Control)	Объем впрыска топлива	Переключение: -12,5% или 25%	Частота вращения двигателя не более 3000 об/мин Следующая проверка соотношения воздух-топливо позволяет построить кривую выходного напряжения кислородного датчика
Activate the VSV for intake control (Intake CH VSV1)	VSV системы ACIS	ВКЛ. (ON)/ВЫКЛ. (OFF)	—
Activate the Fuel Pump Speed Control (Fuel Pmp Sp CH)	Управление скоростью работы топливного насоса	ON (низкая скорость)/ OFF (высокая скорость)	—
Control the Fuel Pump/Speed (Fuel Pump/Spd)	Топливный насос	ВКЛ. (ON)/ВЫКЛ. (OFF)	—
Active the VVT System (bank 1) (VVT Ctrl B1)	Синхронизирующий клапан системы VVT (ряд 1)	ВКЛ. (ON)/ВЫКЛ. (OFF)	Неравномерная работа двигателя на холостом ходу или двигатель глохнет при включении синхронизирующего клапана
Control the VVT System (bank 2) (VVT Ctrl B2)	Синхронизирующий клапан системы VVT (ряд 2)	ВКЛ. (ON)/ВЫКЛ. (OFF)	Неравномерная работа двигателя на холостом ходу или двигатель глохнет при включении синхронизирующего клапана
Control the VVT (bank 1) (VVT B1)	Привод системы VVT (ряд 1)	-128-127% Данное значение суммируется со значением синхронизирующего клапана 100%: максимальное опережение -100%: максимальное запаздывание	Неравномерная работа двигателя на холостом ходу или двигатель глохнет при включении привода VVT на 100% Проверка возможна при работе двигателя на холостом ходу

ДИАГНОСТИКА — СИСТЕМА EFI (1GR-FE) (с августа 2004 года)

Показания портативного диагностического прибора	Объект диагностики	Диапазон проверки	Примечания
Control the VVT (bank 2) (VVT B2)	Привод системы VVT (ряд 2)	-128-127% Данное значение суммируется со значением синхронизирующего клапана 100%: максимальное опережение -100%: максимальное запаздывание	Неравномерная работа двигателя на холостом ходу или двигатель глохнет при включении привода VVT на 100% Проверка возможна при работе двигателя на холостом ходу
Connect the TC and TE1 (TC/E1)	Клеммы TC и TE1	ВКЛ. (ON): Клеммы TC и TE1 соединены ВЫКЛ. (OFF): Клеммы TC и TE1 разъединены	—
Control the Idle Fuel Cut Prohibit (FC Idle Prohibit)	Запрещение прекращения подачи топлива при замедлении	ВКЛ. (ON)/ВЫКЛ. (OFF)	—
Activate the VSV for EVAP Control (Evap VSV (Alone))	VSV системы EVAP	ВКЛ. (ON)/ВЫКЛ. (OFF)	—
Control the ETCS Open/Close Slow Speed (ETCS slow)	Привод дроссельной заслонки	ВКЛ. (ON): дроссельная заслонка медленно открывается	Проверка возможна при выполнении следующих условий: Зажигание включено (ON) Двигатель не запускается Нажать педаль акселератора до упора: не менее 58 градусов
Control the ETCS Open/Close Fast Speed (ETCS Fast)	Привод дроссельной заслонки	ВКЛ. (ON): дроссельная заслонка открывается быстро	См. выше
Control the Cylinder #1 Fuel Cut (Fuel Cut #1)	Прекращение подачи топлива в цилиндр № 1	ВКЛ. (ON)/ВЫКЛ. (OFF)	Проверка возможна при остановке автомобиля и работе двигателя на холостом ходу
Control the Cylinder #2 Fuel Cut (Fuel Cut #2)	Прекращение подачи топлива в цилиндр № 2	ВКЛ. (ON)/ВЫКЛ. (OFF)	См. выше
Control the Cylinder #3 Fuel Cut (Fuel Cut #3)	Прекращение подачи топлива в цилиндр № 3	ВКЛ. (ON)/ВЫКЛ. (OFF)	См. выше
Control the Cylinder #4 Fuel Cut (Fuel Cut #4)	Прекращение подачи топлива в цилиндр № 4	ВКЛ. (ON)/ВЫКЛ. (OFF)	См. выше
Control the Cylinder #5 Fuel Cut (Fuel Cut #5)	Прекращение подачи топлива в цилиндр № 5	ВКЛ. (ON)/ВЫКЛ. (OFF)	См. выше
Control the Cylinder #6 Fuel Cut (Fuel Cut #6)	Прекращение подачи топлива в цилиндр № 6	ВКЛ. (ON)/ВЫКЛ. (OFF)	См. выше