

ТАБЛИЦА ДАННЫХ/ДИАГНОСТИКА В АКТИВНОМ РЕЖИМЕ

1. ТАБЛИЦА ДАННЫХ

УКАЗАНИЕ:

Рабочие параметры (установки) выключателей, датчиков, приводов (исполнительных механизмов) и т. д. можно определить с помощью таблицы данных, отображаемой на дисплее портативного диагностического прибора II, без снятия деталей и разборки узлов. Для сокращения времени диагностики рекомендуется в первую очередь изучить таблицу данных.

ПРИМЕЧАНИЕ:

В таблице, приведенной ниже, значения в колонке «Нормальное состояние» являются справочными. При определении неисправных деталей следует руководствоваться не только параметрами, соответствующими «нормальным условиям».

- (a) Прогреть двигатель.
- (b) Повернуть ключ зажигания в положение ВЫКЛ. (OFF).
- (c) Подключить портативный диагностический прибор II к разъему DLC3.
- (d) Повернуть ключ зажигания в положение ВКЛ. (ON).
- (e) Включить прибор.
- (f) Выбрать следующие пункты меню: Powertrain/Engine and ECT/Data List.
- (g) Проверить значения по таблице, приведенной ниже.

Сообщение на экране портативного диагностического прибора II (аббревиатура)	Измеряемое значение/Диапазон (отображаемый)	Нормальное состояние*1	Примечания
Injection Volume (INJ VOLUME)	Объем впрыскиваемого топлива: Мин.: 0 мм ³ , макс.: 1279,98 мм ³	3-10 мм ³ : Холостой ход двигателя	—
Engine SPD (ENGINE SPD)	Частота вращения двигателя: Мин.: 0 об/мин, макс.: 16 383,75 об/мин	750-850 об/мин: Холостой ход двигателя	—
MAF (MAF)	Количество всасываемого воздуха по данным расходомера воздуха: Мин.: 0 г/с, макс.: 655,35 г/с	<ul style="list-style-type: none"> 3,2-4,7 г/с: холостой ход двигателя 13,1-18,9 г/с: двигатель работает без нагрузки (2500 об/мин) 	Если расход воздуха равен примерно 0,0 г/с: <ul style="list-style-type: none"> Обрыв в цепи электропитания расходомера воздуха Цепь VG разомкнута или замкнута накоротко, если значение равно 135,0 г/с или более: Обрыв в цепи E2G
PIM (PIM)	Абсолютное давление во впускном коллекторе: Мин.: 0 кПа, макс.: 255 кПа	<ul style="list-style-type: none"> 85-110 кПа: холостой ход двигателя 80-110 кПа: частота вращения коленчатого вала двигателя 2000 об/мин 90-130 кПа: частота вращения коленчатого вала двигателя 3000 об/мин 	—
Coolant Temp (COOLANT TEMP)	Температура охлаждающей жидкости: Мин.: -40°C, макс.: 215°C	80-95°C (176-203°F): после прогрева двигателя	Если значение равно -40°C или 140°C, то цепь датчика разомкнута или замкнута накоротко
Intake Air (INTAKE AIR)	Температура воздуха на впуске: Мин.: -40°C, макс.: 215°C	Равна температуре воздуха во впускном коллекторе	
Fuel Temp. (FUEL TEMP)	Температура топлива: Мин.: -40°C, макс.: 215°C	Действительная температура топлива	
Accel Position (ACCEL POSITION)	Положение акселератора: Мин.: 0%, макс.: 100%	<ul style="list-style-type: none"> 10-22%: педаль акселератора отпущена 52-90%: педаль акселератора нажата 	Данный параметр считывается в положении зажигания ВКЛ. (ON) без запуска двигателя.

Сообщение на экране портативного диагностического прибора II (аббревиатура)	Измеряемое значение/Диапазон (отображаемый)	Нормальное состояние*1	Примечания
Vehicle SPD (VEHICLE SPD)	Скорость движения автомобиля: Мин.: 0 км/ч, макс.: 255 км/ч	Фактическая скорость движения	Значение скорости по показаниям спидометра
Throttle POS (THROTTLE POS)	Положение дроссельной заслонки: Мин.: 1 ступень, макс.: 255 ступеней	<ul style="list-style-type: none"> 1 ступень: дроссельная заслонка полностью закрыта 255 ступеней: дроссельная заслонка полностью открыта 	Данный параметр считывается при включенном зажигании (ON) без запуска двигателя.
Common Rail Pressure (COMN RAIL PRESS)	Давление в общей топливной магистрали высокого давления Common Rail: Мин.: 0 МПа, макс.: 255 МПа	30-40 кПа: холостой ход двигателя	—
Ambient Temperature (AMBI TEMP SENS)	Датчик температуры окружающего воздуха: Мин.: -40°C, макс.: 215°C	Действительная температура наружного воздуха:	Если значение равно -40°C или 140°C, то цепь датчика разомкнута или замкнута накоротко
Accel Open SW (ACCEL OPEN SW)	Датчик открытия педали акселератора: ВКЛ. (ON) или ВЫКЛ. (OFF)	ВКЛ. (ON): зажигание включено (ON(IG))	—
Revised Injection Volume #1 (INJ VOL FB #1)	Коррекция объема впрыскиваемого топлива (цилиндр № 1): Мин.: -10 мм ³ , макс.: 10 мм ³	3,0-3,0 мм ³ : холостой ход двигателя	—
Revised Injection Volume #2 (INJ VOL FB #2)	Коррекция объема впрыскиваемого топлива (цилиндр № 2): Мин.: -10 мм ³ , макс.: 10 мм ³	3,0-3,0 мм ³ : холостой ход двигателя	—
Revised Injection Volume #3 (INJ VOL FB #3)	Коррекция объема впрыскиваемого топлива (цилиндр № 3): Мин.: -10 мм ³ , макс.: 10 мм ³	3,0-3,0 мм ³ : холостой ход двигателя	—
Revised Injection Volume #4 (INJ VOL FB #4)	Коррекция объема впрыскиваемого топлива (цилиндр № 4): Мин.: -10 мм ³ , макс.: 10 мм ³	3,0-3,0 мм ³ : холостой ход двигателя	—
M-INJ/PILOT ON (M-INJ/PILOT ON)	M-INJ/PILOT ON: Мин.: 0 мкс, макс.: 65 535 мкс	600-1200 мкс: холостой ход двигателя	—
Pilot-Injection (PILOT-INJ)	Предварительный впрыск Мин.: 0 мкс, макс.: 65 535 мкс	400-700 мкс: холостой ход двигателя	—
Stop Light SW (STOP LIGHT SW)	Выключатель стоп-сигнала: ВКЛ. (ON) или ВЫКЛ. (OFF)	<ul style="list-style-type: none"> ON: педаль тормоза нажата OFF: педаль тормоза отпущена 	—
Starter SIG (STARTER SIG)	Сигнал стартера: ВКЛ. (ON) или ВЫКЛ. (OFF)	ВКЛ. (ON): Прокручивание коленчатого вала стартером	—
Check Mode (CHECK MODE)	Активный режим: ВКЛ. (ON) или ВЫКЛ. (OFF).	ВКЛ. (ON): активный режим ВКЛ.	—
EGR Step POS (EGR STEP POS)	Положение клапана POF: Мин.: 0 ступеней, макс.: 125 ступеней	0-125 ступеней: холостой ход двигателя	—
Injection Volume Feedback (INJ FB VALUE)	Значение объема впрыскиваемого топлива на основании сигнала обратной связи: Мин.: -10 мм ³ , макс.: 9,92 мм ³	4,0-4,0 мм ³ : холостой ход двигателя	—

*: Если в условиях проверки не указан режим холостого хода, рычаг переключения передач должен находиться в нейтральном положении «N», выключатель кондиционера и все выключатели вспомогательного оборудования выключены.

2. АКТИВНЫЙ РЕЖИМ ДИАГНОСТИРОВАНИЯ

УКАЗАНИЕ:

При диагностировании в активном режиме можно включать реле, электровакуумный клапан (VSV) и приводы, не снимая с автомобиля никаких узлов. Диагностирование в активном режиме выполняется с помощью портативного диагностического прибора II. Для сокращения времени диагностики рекомендуется в первую очередь выполнить диагностирование в активном режиме.

Во время диагностирования в активном режиме отображается таблица данных.

- Подключить портативный диагностический прибор II к разъему DLC3.
- Включить зажигание.
- Включить прибор.
- Выбрать следующие пункты меню: Powertrain/Engine and ECT/Active Test.
- Выполнить диагностирование в активном режиме в соответствии с данными таблицы, приведенной ниже.

Сообщение на экране портативного диагностического прибора II (аббревиатура)	Описание проверки	Диапазон проверки	Примечания
TE1 (TC) (TC/TE1)	Соединить клеммы TC и TE1	ВЫКЛ. (OFF)/ ВКЛ. (ON)	—
Fuel leak test (FUEL LEAK TEST)	Создать давление в общей топливной магистрали высокого давления Common Rail, чтобы проверить герметичность системы	ВЫКЛ. (OFF)/ ВКЛ. (ON)	<ul style="list-style-type: none"> Давление топлива в общей топливной магистрали высокого давления 135 МПа, частота вращения двигателя увеличена до 2000 об/мин (положение ON) Вышеуказанные условия сохранены при диагностировании
EGR Step POS (EGR STEP POS)	Открыть и закрыть клапан ПОГ	Положения 0-125	<ul style="list-style-type: none"> Клапан ПОГ полностью закрыт в положении 0 и полностью открыт в положении 125 Количество газа, поступающего во впускной коллектор из клапана ПОГ, меняется в зависимости от положения клапана
Injector cut #1 (INJECTOR CUT #1)	Прекратить впрыск топлива из форсунки № 1	ВЫКЛ. (OFF)/ ВКЛ. (ON)	Впрыск топлива прекращается при диагностировании
Injector cut #2 (INJECTOR CUT #2)	Прекратить впрыск топлива из форсунки № 2	ВЫКЛ. (OFF)/ ВКЛ. (ON)	См. выше
Injector cut #3 (INJECTOR CUT #3)	Прекратить впрыск топлива из форсунки № 3	ВЫКЛ. (OFF)/ ВКЛ. (ON)	См. выше
Injector cut #4 (INJECTOR CUT #4)	Прекратить впрыск топлива из форсунки № 4	ВЫКЛ. (OFF)/ ВКЛ. (ON)	См. выше