

# СИСТЕМА СНИЖЕНИЯ ТОКСИЧНОСТИ ОТРАБОТАВШИХ ГАЗОВ (1ZZ-FE/3ZZ-FE)

120F0-01

## ПРОВЕРКА БЕЗ СНЯТИЯ С АВТОМОБИЛЯ



### 1. ПРОВЕРИТЬ СИСТЕМУ КОРРЕКЦИИ СОСТАВА СМЕСИ

(a) При использовании портативного диагностического прибора II:

- (1) Подключить портативный диагностический прибор II к разъему DLC3.
- (2) Включить зажигание (ON).
- (3) Выбрать режим прибора: Powertrain/Engine and ECT/Data List/O2S B1 S2.

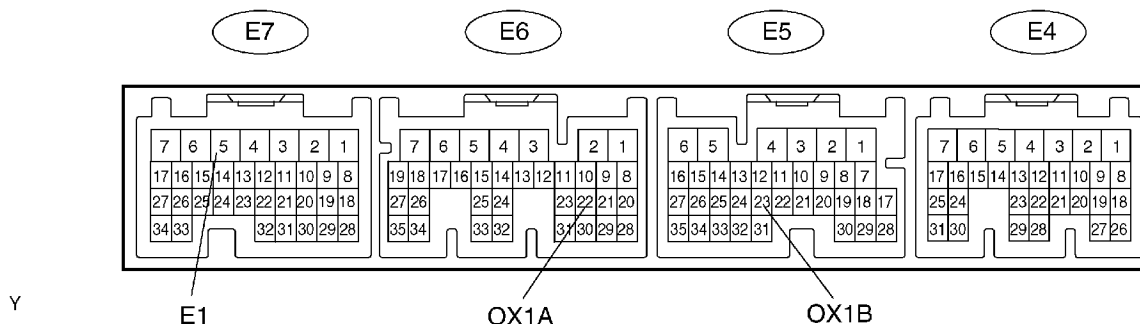
(b) При отсутствии портативного диагностического прибора II:

- (1) Подсоединить вольтметр к клеммам E5-23 (OX1B) и E7-5 (E1) и к клеммам E6-22 (OX1A) и E7-5 (E1) блока ЭБУ.

### ПРЕДОСТЕРЕЖЕНИЕ:

Подсоединить провода прибора к разъему (со стороны жгута проводов), подключенному к ЭБУ двигателя.

### ЭБУ двигателя



A66714

(c) Прогреть подогреваемый кислородный датчик при частоте вращения двигателя 2500 об/мин в течение 2 минут.

(d) При частоте вращения двигателя 2500 об/мин показания прибора должны изменяться в пределах от 0 В до 1 В.

### СООТВ.:

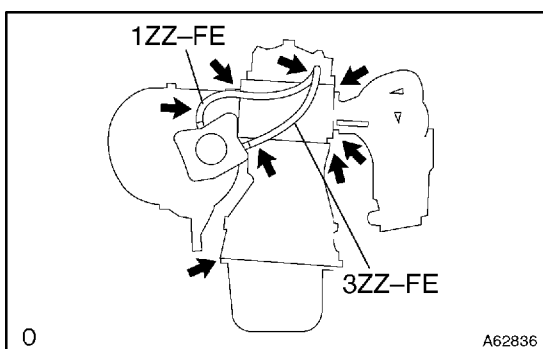
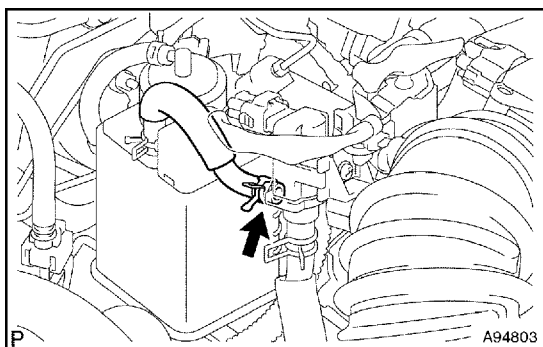
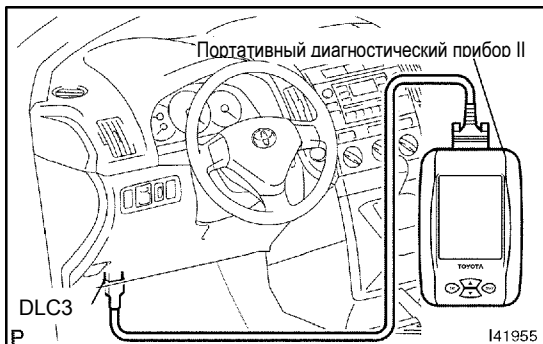
Выходное напряжение изменяется не менее 8 раз за 10 секунд

### ПРЕДОСТЕРЕЖЕНИЕ:

- Проверку проводить сразу же, как только прогреется датчик.
- Если изменение напряжения на выходе датчика не соответствует приведенным выше требованиям, то необходимо прогреть кислородный датчик еще раз.
- Если и после повторного прогрева датчика изменение выходного напряжения не соответствует норме, проверить коды неисправности DTC. (см. стр. 05-28).

**2. ПРОВЕРИТЬ ЧАСТОТУ ВРАЩЕНИЯ ДВИГАТЕЛЯ, ПРИ КОТОРОЙ ПРЕКРАЩАЕТСЯ ПОДАЧА ТОПЛИВА**

- (a) Увеличить частоту вращения двигателя не менее чем до 3500 об/мин.
- (b) С помощью стетоскопа проверить звук работающей форсунки.
- (c) Убедиться, что при отпускании рычага дроссельной заслонки звук работающей форсунки на мгновение прекращается, а затем возобновляется.

**3. ПРОВЕРИТЬ СИСТЕМУ УЛАВЛИВАНИЯ ПАРОВ ТОПЛИВА**

- (a) Проверить работу системы.
    - (1) Подключить портативный диагностический прибор II к разъему DLC3.
    - (2) После запуска двигателя отсоединить вакуумный шланг, как показано на рисунке.
    - (3) Выбрать режим прибора: Powertrain/Engine and ECT/Active Test/Purge VSV.
    - (4) Убедиться, что во входном патрубке вакуумного управляющего клапана (VSV) имеется разрежение.
    - (5) Завершить диагностику в активном режиме (Active Test) и подсоединить шланг для отвода топливных паров.
    - (6) Выбрать режим прибора: Powertrain/Engine and ECT/Data List/EVAP VSV.
    - (7) Прогреть двигатель и совершить пробную поездку, чтобы убедиться, что клапан VSV открывается и закрывается.
- 4. ВИЗУАЛЬНО ПРОВЕРИТЬ ШЛАНГИ, МЕСТА СОЕДИНЕНИЙ И УПЛОТНЕНИЯ**
- (a) Провести внешний осмотр.
    - (1) Проверить, нет ли в указанных на рисунке узлах двигателя утечек, трещин и других повреждений.

**УКАЗАНИЕ:**

Неплотности в местах присоединения датчика уровня масла, крышки маслосливной горловины, шланга системы принудительной вентиляции картера и других деталей могут нарушить работу двигателя. Отсоединение, неплотное соединение или трещины в деталях системы впуска, находящихся между корпусом дроссельной заслонки и головкой цилиндров, могут стать причиной подсоса воздуха в систему и нарушения работы двигателя.

Устранить обнаруженные при осмотре двигателя дефекты.