

# **CONTROLE DE STABILITE MITSUBISHI (MITSUBISHI SC)**

**Cliquez sur le signet correspondant pour sélectionner l'année du modèle  
que vous souhaitez.**

# CONTROLE DE STABILITE MITSUBISHI (MITSUBISHI SC)

## TABLE DES MATIERES

<b>INFORMATIONS GENERALES .....</b>	<b>2</b>	Vérification du capteur de vitesse du véhicule .....	18
<b>SPECIFICATIONS D'ENTRETIEN .....</b>	<b>4</b>	<b>ECU DE SC* .....</b>	<b>19</b>
<b>OUTILS SPECIAUX .....</b>	<b>4</b>	<b>SENSOR DE G .....</b>	<b>20</b>
<b>LOCALISATION DES PANNES .....</b>	<b>5</b>	<b>CAPTEUR DE VITESSE DE LA ROUE (AVANT DROIT) .....</b>	<b>20</b>
<b>VERIFICATION POUVANT ETRE EFFECTUEE SUR LE VEHICULE .....</b>	<b>18</b>	<b>CAPTEUR DE VITESSE DU VEHICULE .....</b>	<b>20</b>
Essai de fonctionnement du système MITSUBISHI SC .....	18		
Vérification du capteur de vitesse de la roue (avant droit) .....	18		

### PRECAUTIONS A OBSERVER POUR L'ENTRETIEN DES VEHICULES EQUIPES DU SYSTEME DE RETENUE SUPPLEMENTAIRE (SRS)

#### AVERTISSEMENT!

- (1) La réparation ou l'entretien incorrect d'un composant quelconque du SRS, ou d'un composant relatif au SRS, risque de causer des blessures, ou le décès d'une personne chargée de la réparation (en actionnant par mégarde le sac gonflable) ou du conducteur/passager (en rendant impossible l'utilisation du SRS.)
- (2) La réparation ou l'entretien d'un composant quelconque du SRS ou d'un composant relatif au SRS doit être effectué uniquement chez un concessionnaire agréé MITSUBISHI.
- (3) Le personnel du concessionnaire agréé MITSUBISHI doit revoir entièrement ce manuel, et spécialement le CHAPITRE 52B - Système de retenue supplémentaire (SRS), avant de procéder à la réparation ou l'entretien d'un composant quelconque du SRS ou d'un composant relatif au SRS.

#### REMARQUE

Le SRS comprend les composants suivants: capteurs de choc avant, ECU de SRS, voyant SRS, module de sac gonflable, unité de contact et câblage d'interconnexion. D'autres composants relatifs au SRS (qui doivent être déposés ou installés conjointement à la réparation ou l'entretien du SRS) sont indiqués dans la table des matières avec un astérisque (\*).

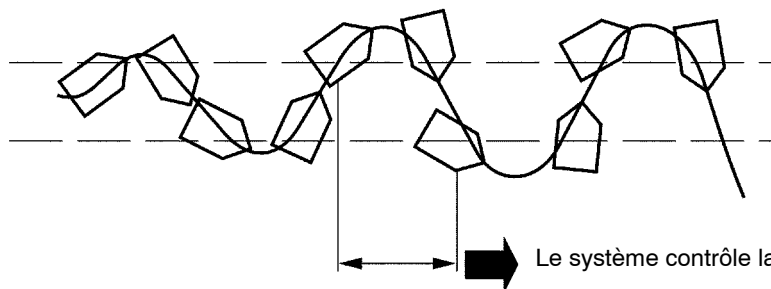
## INFORMATIONS GENERALES

Le système de contrôle de stabilité MITSUBISHI (MITSUBISHI SC), qui corrige les facteurs de danger de la conduite en contrôlant la sortie du moteur (par exemple en contrôlant la traction), a été adopté.

Le système MITSUBISHI SC juge que le véhicule est instable par l'intermédiaire du capteur de gravité latéral.

Le système contrôlera alors la sortie du moteur, sur la base de la vitesse du véhicule et de l'angle d'ouverture du papillon des gaz.

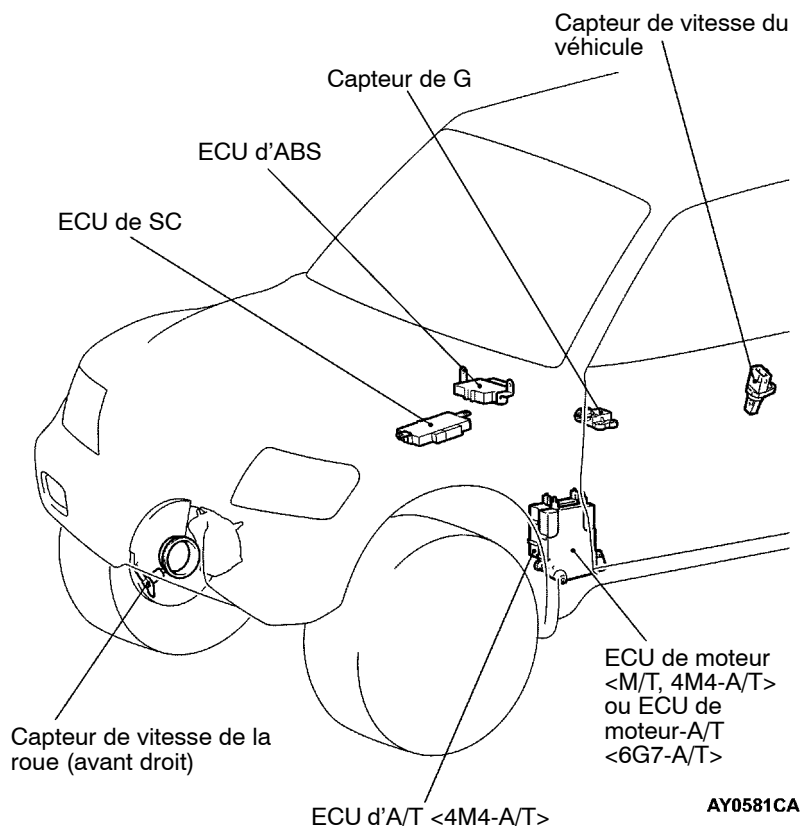
En outre, si le système tombe en panne, le voyant SC situé dans le combiné d'instruments de bord s'allumera ou clignotera pour en avertir le conducteur.



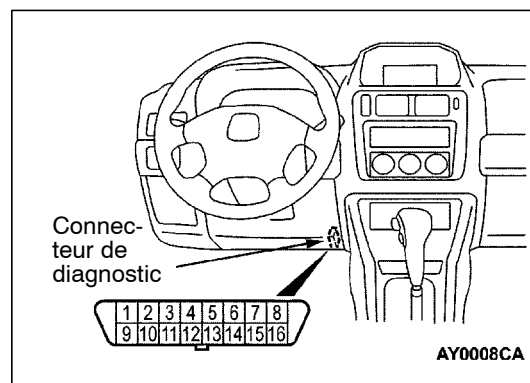
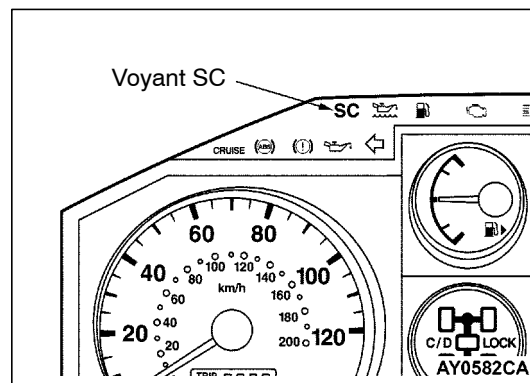
Le système juge que le véhicule est instable par l'intermédiaire du capteur de gravité latéral.

Y0580CA

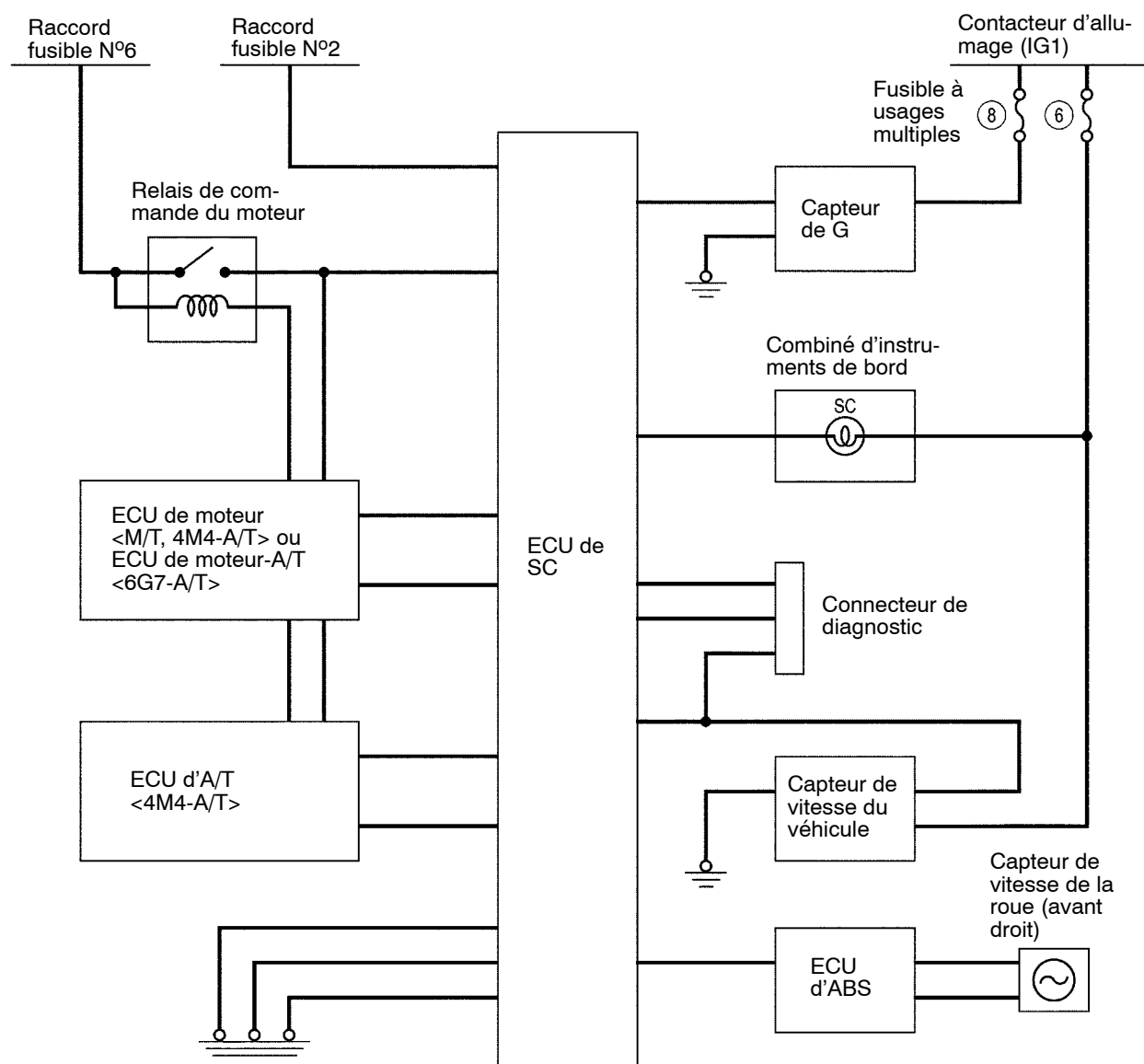
### Diagramme du système



AY0581CA



# Diagramme du circuit du système



Y0587CA

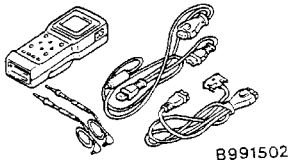
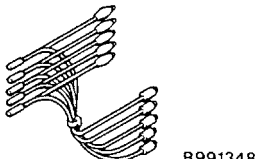
## TABLEAU DE REFERENCE DES COMPOSANTS PRINCIPAUX

Composants	Fonctions
ECU de SC	Reçoit les signaux de plusieurs capteurs, et transmet un signal de commande de sortie de moteur à l'ECU de moteur ou à l'ECU de moteur-A/T, sur la base de ces informations.
ECU de moteur <M/T, 4M4-A/T>	Transmet les informations du moteur (telles que le signal APS et le régime du moteur), qui sont nécessaires pour contrôler le système Mitsubishi SC, à l'ECU de SC.  Compense la sortie du moteur selon l'état du moteur actuel sur demande de l'ECU de SC.
ECU de moteur-A/T <6G7-A/T>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Transmet les informations du moteur (telles que le signal APS et le régime du moteur), qui sont nécessaires pour contrôler le système Mitsubishi SC, à l'ECU de SC.</li> <li>Transmet les informations du moteur (telles que la position de changement de vitesses), qui sont nécessaires pour contrôler le système Mitsubishi SC, à l'ECU de SC.</li> </ul> Compense la sortie du moteur selon l'état du moteur actuel sur demande de l'ECU de SC.
ECU d'A/T <4M4-A/T>	Transmet les informations relatives au changement de vitesses (telle que la position de changement de vitesses), qui sont nécessaires pour contrôler le système Mitsubishi SC, à l'ECU de SC.
ECU d'ABS	Transmet le signal de capteur de vitesse de la roue (avant droit) à l'ECU de SC.
Capteur de G	Mesure la gravité latérale du véhicule, et transmet ces informations à l'ECU de SC sous forme de signal de tension.
Capteur de vitesse du véhicule	Transmet la vitesse du véhicule (vitesse d'engrenage de sortie de boîte de vitesses) à l'ECU de SC.
Voyant SC	S'allume ou clignote lorsque l'ECU de SC transmet un signal indiquant l'erreur du système.
Connecteur de diagnostic	Lorsqu'un code de diagnostic est établi, le MUT-II communique avec le système via ce connecteur.

## SPECIFICATIONS D'ENTRETIEN

Eléments	Eléments	Valeur normale
Tension de sortie du capteur de G V	Lorsque le véhicule est immobile	2,35 - 2,65
	Lorsqu'une flèche marquée sur l'étiquette du capteur de G est orientée vers le bas	3,3 - 3,7

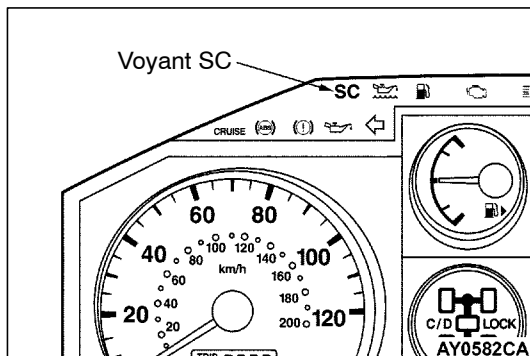
## OUTILS SPECIAUX

Outils	Numéro	Dénomination	Application
 B991502	MB991502	Sous-ensemble du MUT-II	Vérification du système MITSUBISHI SC (affichage du diagnostic utilisant le MUT-II)
 B991348	MB991348	Jeu de faisceau d'essai	Vérification du capteur de G

## LOCALISATION DES PANNES

### MARCHE A SUIVRE STANDARD POUR LA LOCALISATION DES PANNES DE DIAGNOSTIC

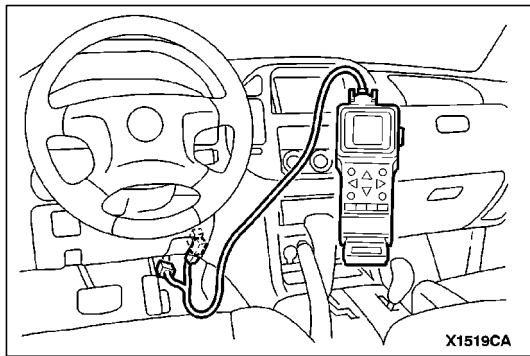
Voir le Manuel de base, CHAPITRE 00 - Méthode pour la localisation des pannes/Points d'intervention pour la vérification.



### CONTROLE DU VOYANT SC

Vérifier si le voyant SC s'allume bien comme suit.

1. Lorsque la clé de contact est mise sur "ON", le voyant SC s'allume.
2. Lorsque le moteur démarre, le voyant SC s'éteint.
3. Si le mode d'éclairage du témoin ne fonctionne pas comme décrit ci-dessus, vérifier les codes de diagnostic.



### FONCTION DE DIAGNOSTIC

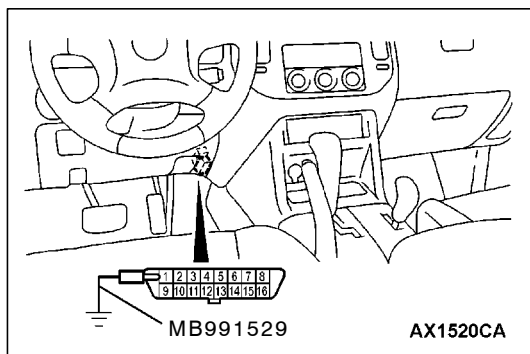
#### METHODE DE LECTURE DES CODES DE DIAGNOSTIC

##### LORSQUE LE MUT-II EST UTILISE

Brancher le MUT-II au connecteur de diagnostic et lire les codes de diagnostic.

##### Attention

Mettre le contacteur d'allumage sur la position "LOCK"(OFF) avant de brancher ou de débrancher le MUT-II.



##### LORSQUE LE VOYANT SC EST UTILISE

1. Utiliser l'outil spécial pour mettre à la masse la borne N°1 (borne de commande de diagnostic) du connecteur de diagnostic.
2. Mettre le contacteur d'allumage sur la position ON.
3. Lire les codes de diagnostic en observant le clignotement du voyant.

(Voir le Manuel de base, CHAPITRE 00 - Méthode pour la localisation des pannes/Points d'intervention pour la vérification.)

#### METHODE D'EFFACEMENT DES CODES DE DIAGNOSTIC

Brancher le MUT-II au connecteur de diagnostic et effacer les codes de diagnostic.

##### Attention

Mettre le contacteur d'allumage sur la position "LOCK"(OFF) avant de brancher ou de débrancher le MUT-II.

## TABLEAU DE VERIFICATION POUR LES CODES DE DIAGNOSTIC

N° du code de diagnostic	Élément de diagnostic	Voyant SC	Page de référence
27*1	Système d'alimentation électrique de l'ECU de SC (baisse de tension anormale)	Clignote	13E-6
51*2	Système du capteur de vitesse du véhicule (anomalie du signal de sortie)	Clignote	13E-7
52	Système du capteur de vitesse du véhicule (circuit ouvert ou court-circuit)	Clignote	13E-8
53*2	Système du capteur de vitesse de la roue (circuit ouvert ou court-circuit)	Clignote	13E-8
55*2	Système du capteur de G	Clignote	13E-9
71	Ligne de communication entre l'ECU de moteur ou l'ECU de moteur-A/T et le système	Clignote	13E-10
72	Système de l'ECU de moteur ou l'ECU de moteur-A/T	S'allume	13E-10
74*2	Ligne de communication entre l'ECU d'A/T et le système <4M4-A/T>	Clignote	13E-11
81*1	L'ECU de SC contrôle le système pendant trop longtemps	Clignote	13E-11

## REMARQUE

\*1: Les codes N°27 et 81 sont effacés de la mémoire si l'état normal est rétabli.

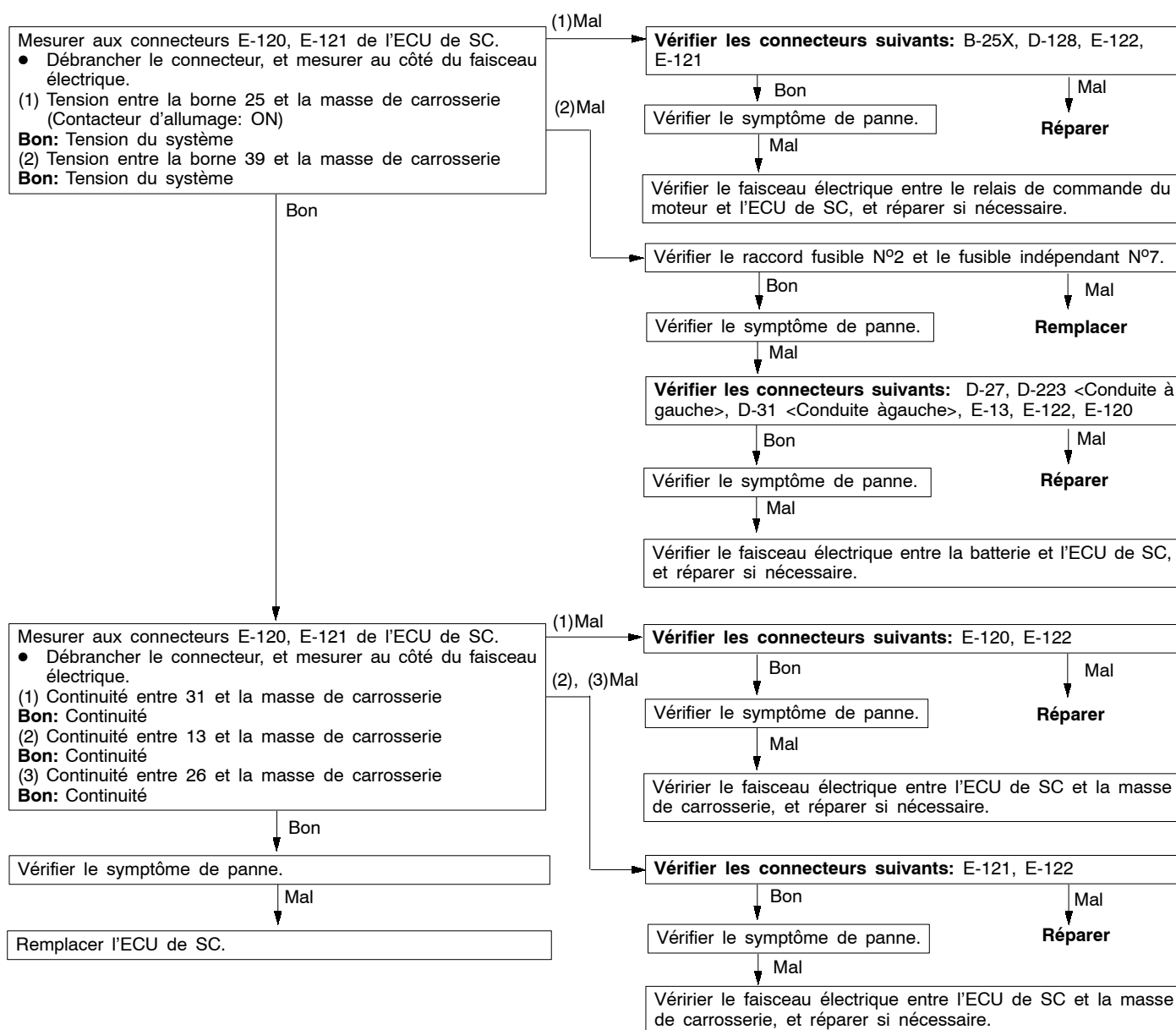
\*2: Pour les codes N°51, 53, 55 et 74, un code de diagnostic sera établi dans les dix secondes suivant la détection d'une panne.

## PROCEDURE DE VERIFICATION POUR LES CODES DE DIAGNOSTIC

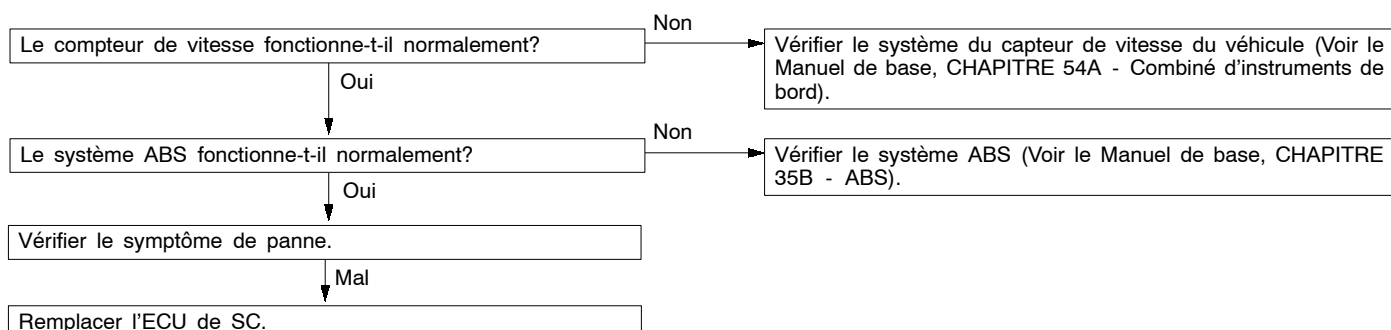
Code N°27 Système d'alimentation électrique de l'ECU de SC (baisse de tension anormale)	Cause probable
Ce code de diagnostic est établi si la tension d'alimentation de l'ECU de SC baisse au-dessous d'un certain niveau.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anomalie de la batterie</li> <li>• Anomalie du faisceau électrique ou du connecteur</li> <li>• Anomalie de l'ECU de SC</li> </ul>

## Attention

Si la tension du système baisse pendant la vérification, ce code sera émis pour indiquer une anomalie produite actuellement. Le diagnostic correct de l'anomalie ne pourra pas être effectué. Avant d'effectuer la procédure suivante, vérifier la batterie et la recharger si nécessaire.

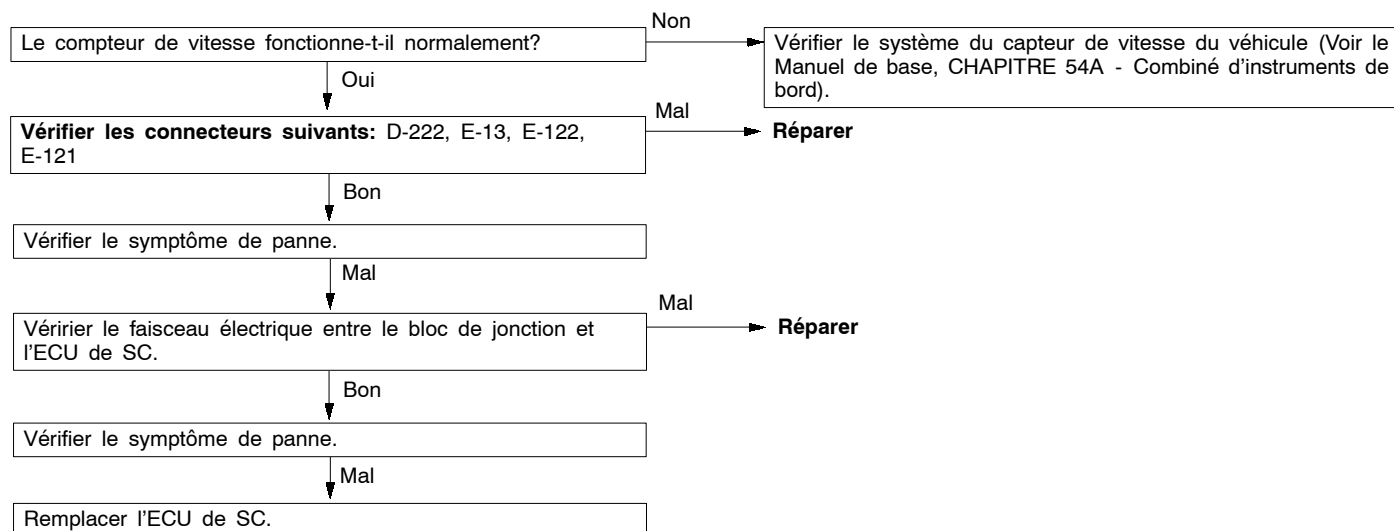


Code N°51 Système du capteur de vitesse du véhicule	Cause probable
Ce code de diagnostic est établi lorsque le signal de vitesse du véhicule provenant du capteur de vitesse du véhicule est différent de celui provenant du capteur de vitesse de la roue (avant droit).	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anomalie du système du capteur de vitesse du véhicule</li> <li>• Anomalie du système du capteur de vitesse de la roue</li> <li>• Anomalie de l'ECU de SC</li> </ul>

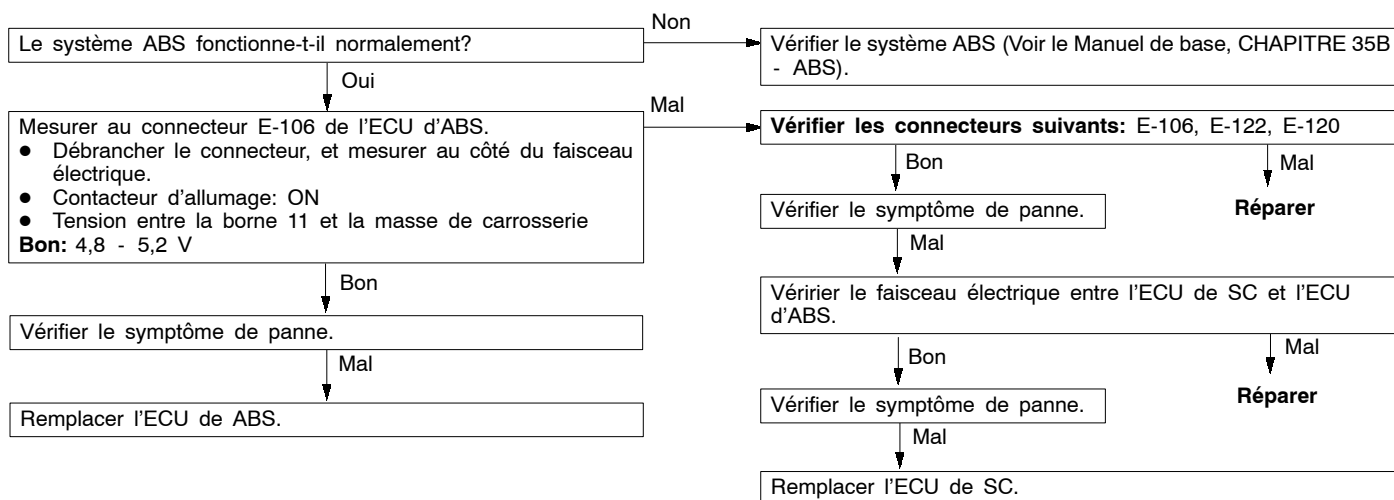




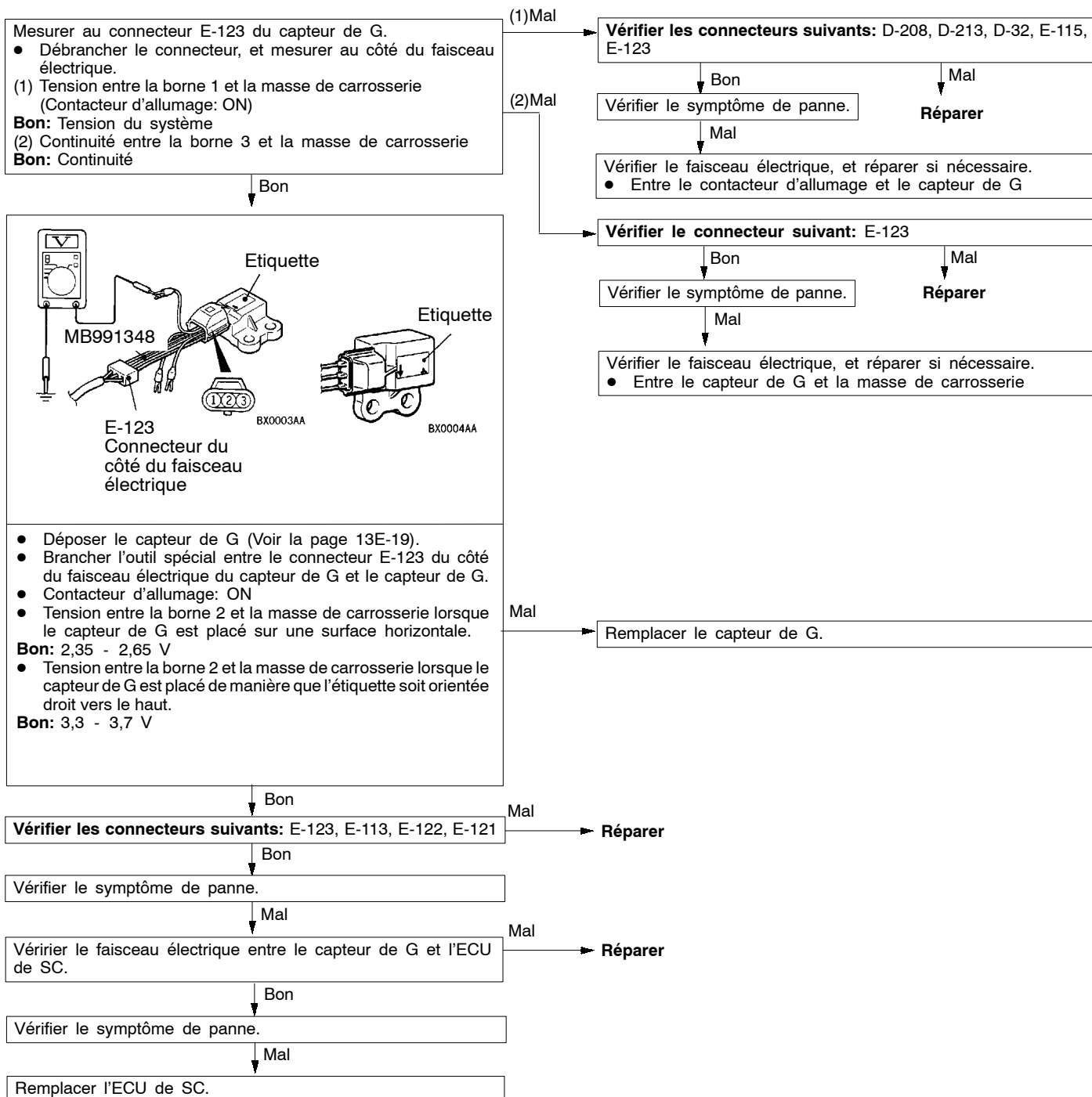
Code N°52 Système du capteur de vitesse du véhicule (circuit ouvert ou court-circuit)	Cause probable
Ce code de diagnostic est établi lorsque le capteur de vitesse du véhicule n'envoie pas le signal de vitesse du véhicule à l'ECU de SC.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Anomalie du capteur de vitesse du véhicule</li> <li>Anomalie du faisceau électrique ou du connecteur</li> <li>Anomalie de l'ECU de SC</li> </ul>



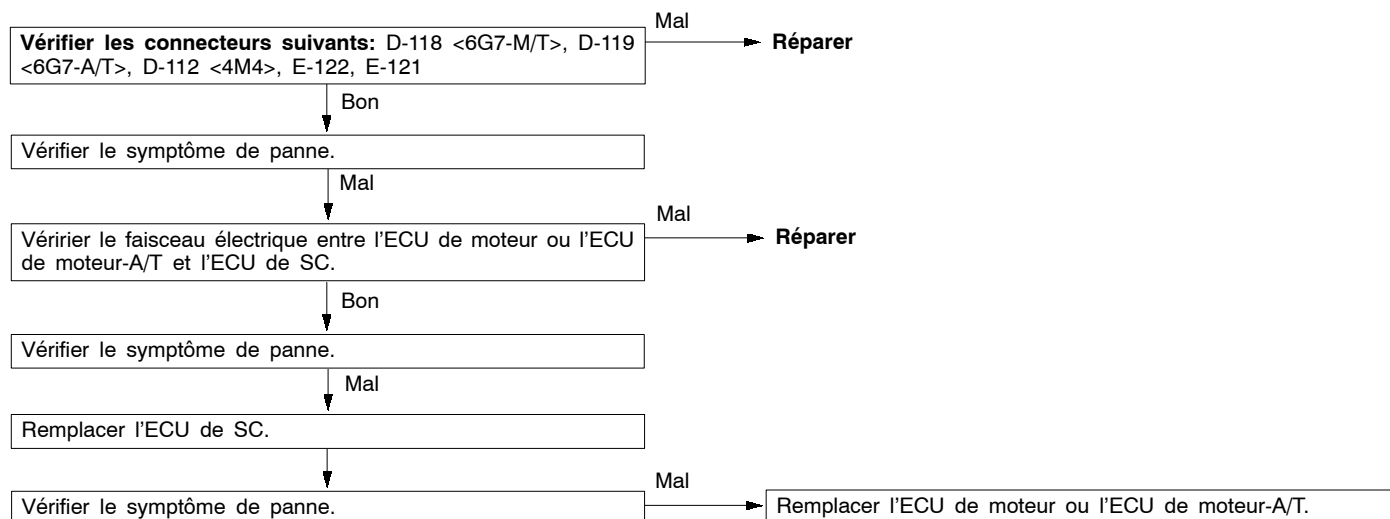
Code N°53 Système du capteur de vitesse de la roue (circuit ouvert ou court-circuit)	Cause probable
Ce code est émis lorsque la détection du circuit ouvert ou du court-circuit effectuée par le circuit de matériel de l'ECU d'ABS détecte qu'il y a un circuit ouvert ou un court-circuit dans le fil (+) ou (-) dans l'un des quatre capteurs de vitesse de la roue et que par conséquent les signaux ne sont pas entrés.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Anomalie du capteur de vitesse de la roue</li> <li>Anomalie du faisceau électrique ou du connecteur</li> <li>Anomalie de l'ECU d'ABS</li> </ul>



Code N°55 Système du capteur de G	Cause probable
<p>Ce code est émis dans les cas suivants:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Lorsque la sortie du capteur de G est inférieure à 0,5 V ou supérieure à 4,5 V (circuit ouvert ou court-circuit dans le circuit du capteur de G)</li> <li>• Lorsqu'il n'y a pas de variation de la tension de sortie du capteur de G (sortie du capteur de G grippée)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anomalie du capteur de G</li> <li>• Anomalie du faisceau électrique ou du connecteur</li> <li>• Anomalie de l'ECU de SC</li> </ul>



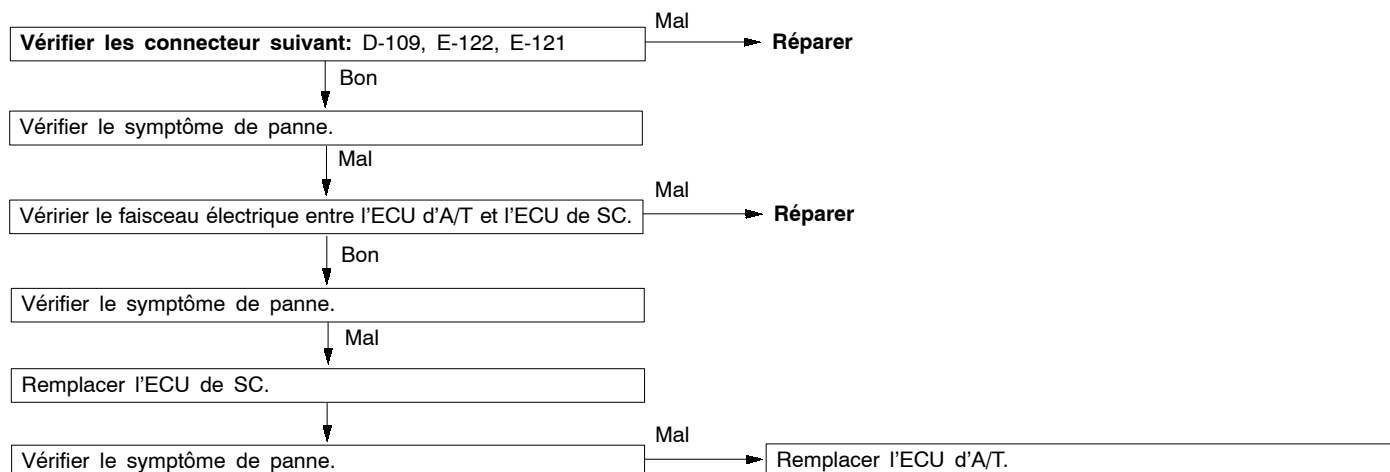
Code N°71 Ligne de communication entre l'ECU de moteur ou l'ECU de moteur-A/T et le système	Cause probable
Ce code de diagnostic est établi lorsqu'une erreur se produit en raison d'un circuit ouvert ou d'un court-circuit dans la ligne de communication série entre l'ECU de SC et l'ECU de moteur ou l'ECU de moteur-A/T, d'une panne interne de l'ECU ou d'une ligne de blindage incorrecte.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anomalie du faisceau électrique ou du connecteur</li> <li>• Anomalie de l'ECU de moteur ou de l'ECU de moteur-A/T</li> <li>• Anomalie de l'ECU de SC</li> </ul>



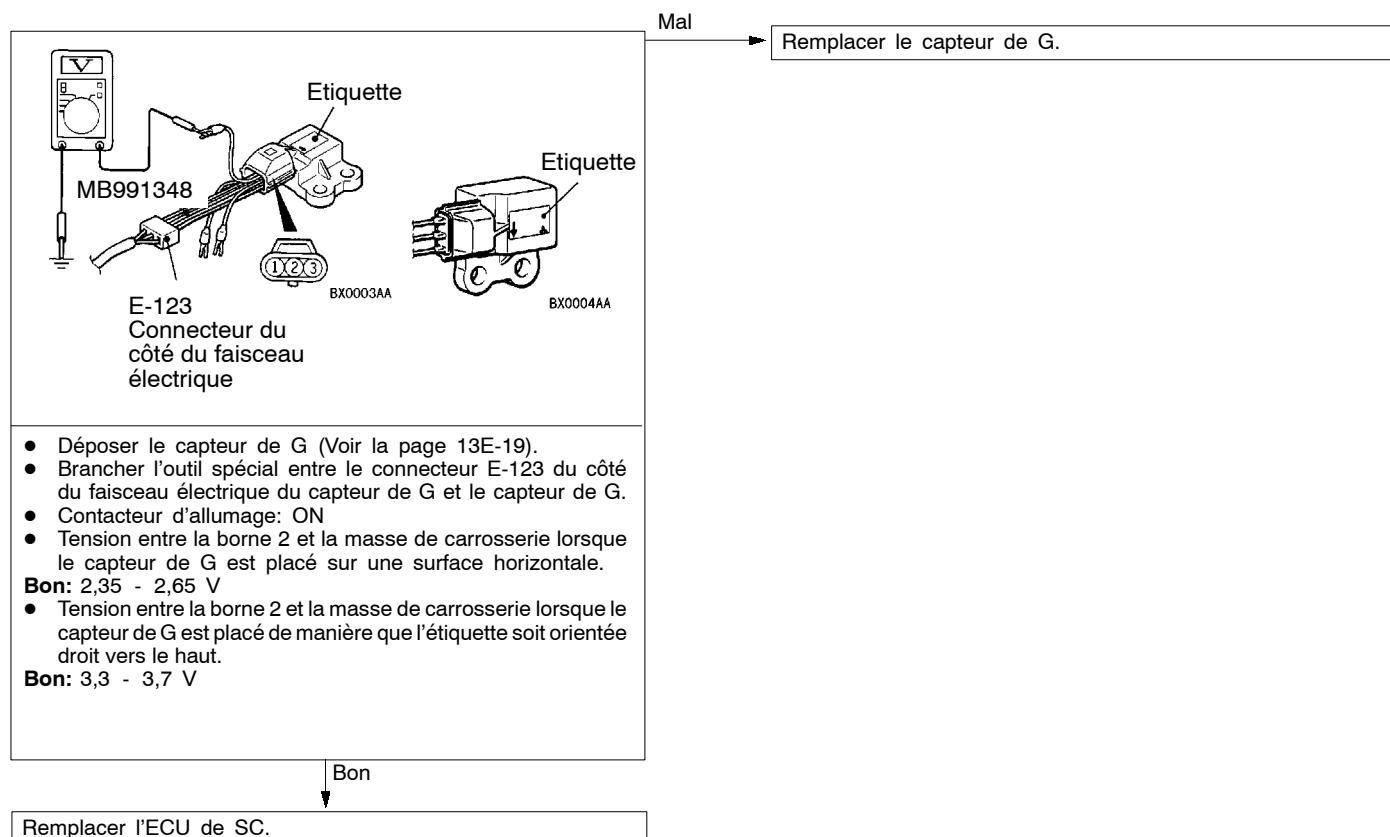
Code N°72 Système de l'ECU de moteur ou l'ECU de moteur-A/T	Cause probable
Ce code de diagnostic est établi lorsque l'ECU de moteur ou l'ECU de moteur-A/T détecte une panne du système. Sur le système GDI <6G7> ou sur le système de carburant diesel <4M4>, la panne du système est transmise de l'ECU de moteur ou de l'ECU de moteur-A/T via une ligne de communication série vers l'ECU de SC.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anomalie du système GDI &lt;6G7&gt;</li> <li>• Anomalie du système de carburant diesel &lt;4M4&gt;</li> </ul>

- Effectuer la localisation des pannes du système GDI. <6G7> (Voir le Manuel de base, CHAPITRE 13A - Localisation des pannes.)
- Effectuer la localisation des pannes du système de carburant diesel. <4M4> (Voir le Manuel de base, CHAPITRE 13C - Localisation des pannes.)

Code N°74 Ligne de communication entre l'ECU de A.T et le système <4M4-A/T>	Cause probable
Ce code de diagnostic est établi lorsqu'une erreur se produit en raison d'un circuit ouvert ou d'un court-circuit dans la ligne de communication série entre l'ECU de SC et l'ECU d'A/T, d'une panne interne de l'ECU ou d'une ligne de blindage incorrecte.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Anomalie du faisceau électrique ou du connecteur</li> <li>Anomalie de l'ECU d'A/T</li> <li>Anomalie de l'ECU de SC</li> </ul>



Code N°81 L'ECU de SC contrôle le système pendant trop longtemps	Cause probable
Ce code de diagnostic est établi lorsque l'ECU de SC contrôle le système pendant vingt secondes ou plus.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Anomalie du capteur de G</li> <li>Anomalie de l'ECU de SC</li> </ul>



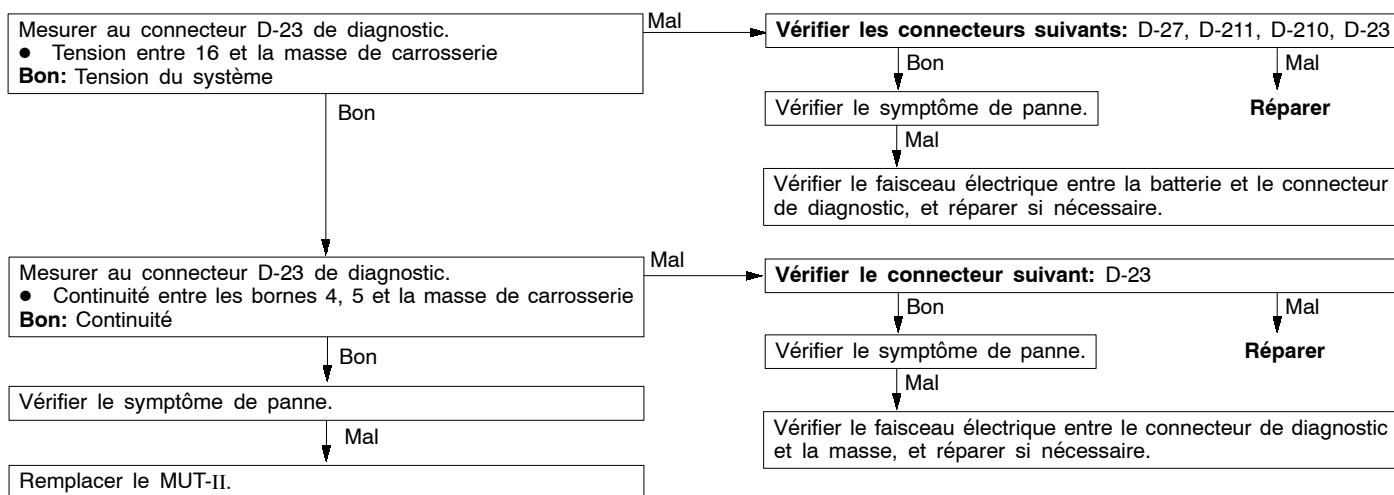
## TABLEAU DE VERIFICATION POUR LES SYMPTOMES DE PANNE

Symptôme de panne	N° de procédure de vérification	Page de référence
La communication avec le MUT-II est impossible.	1	13E-12
La communication avec le MUT-II et l'ECU de SC est impossible.	2	13E-13
Le voyant SC ne s'allume pas lorsque la clé de contact est mise sur ON (moteur arrêté).	3	13E-14
Le voyant SC reste allumé après que le moteur a démarré.	4	13E-14

## PROCEDURE DE VERIFICATION POUR LES SYMPTOMES DE PANNE

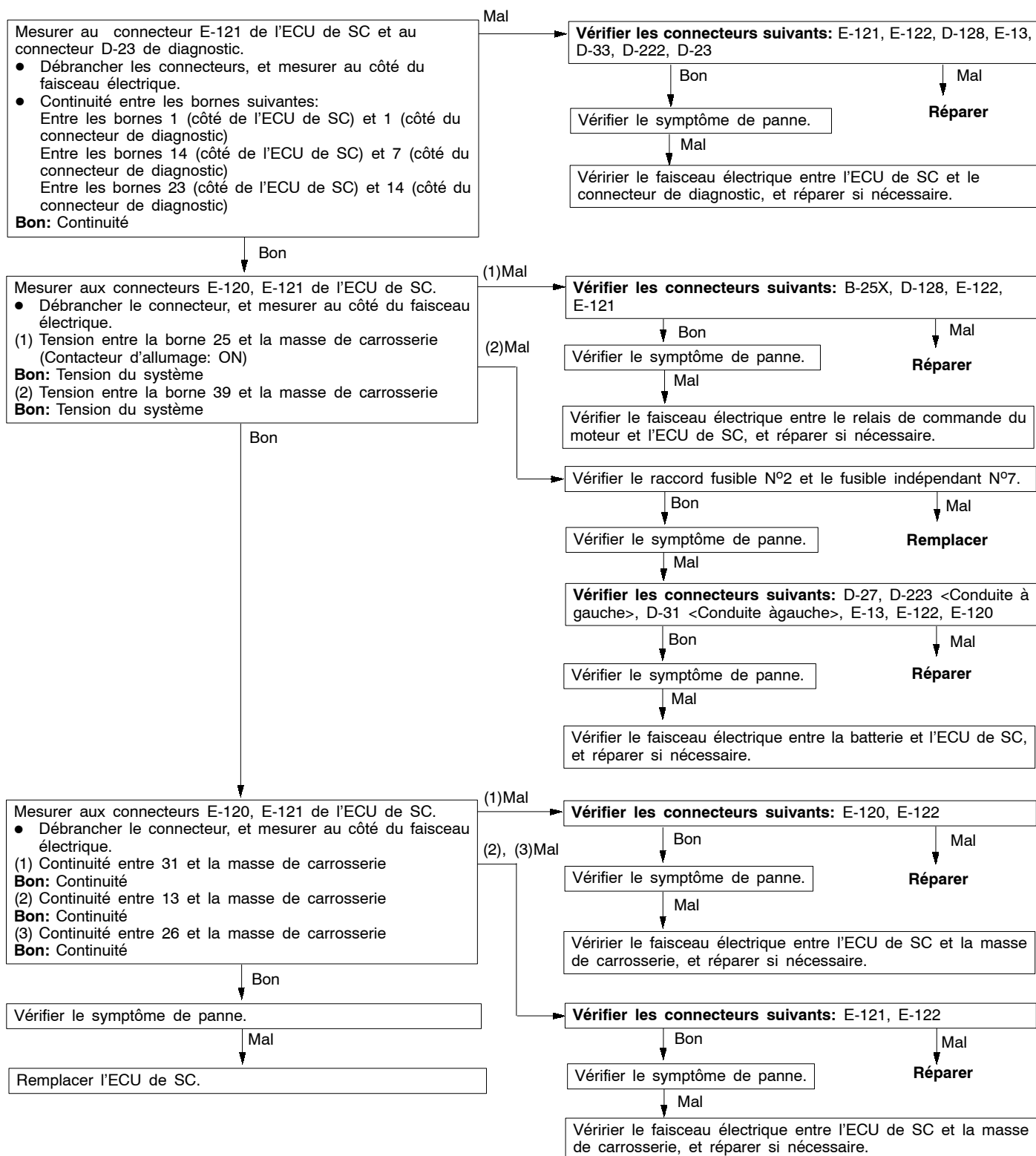
## Procédure de vérification 1

La communication avec le MUT-II est impossible.	Cause probable
La cause est probablement une anomalie du circuit d'alimentation électrique du connecteur de diagnostic ou du circuit de masse.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Anomalie du connecteur de diagnostic</li> <li>Anomalie du faisceau électrique ou du connecteur</li> </ul>



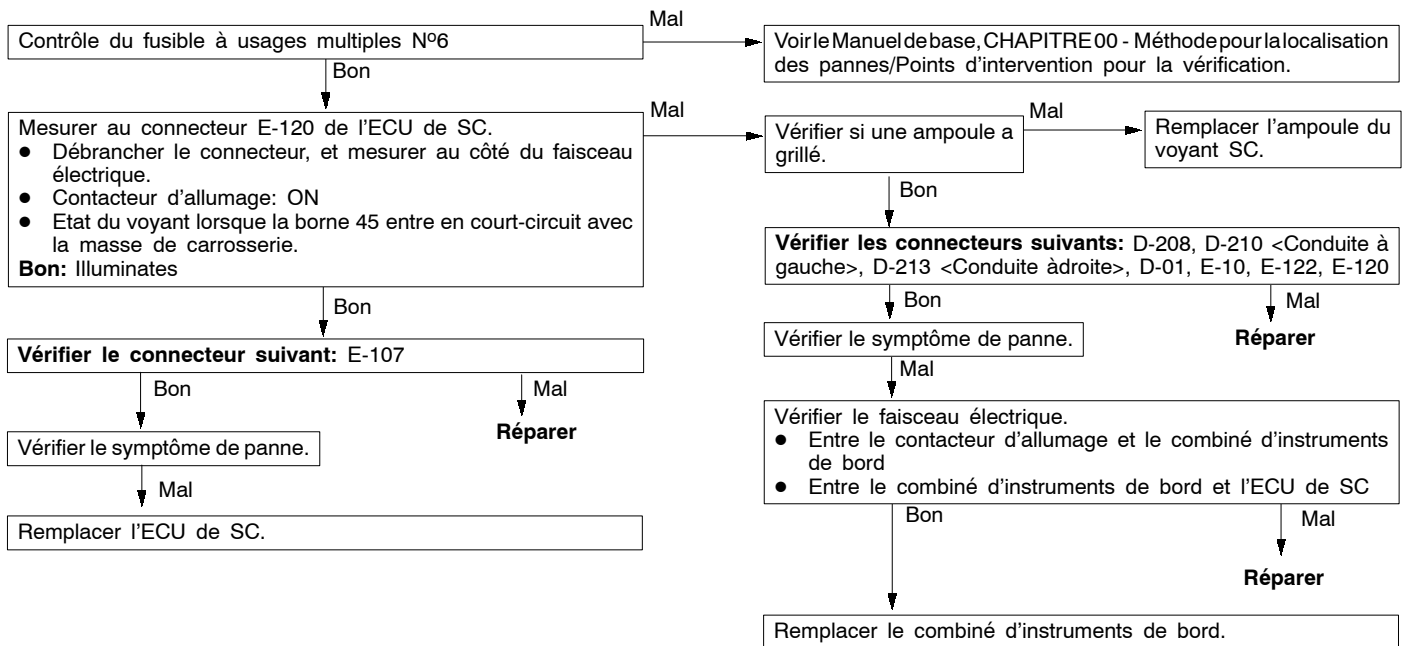
## Procédure de vérification 2

La communication avec le MUT-II et l'ECU de SC est impossible.	Cause probable
La cause est probablement un circuit ouvert dans le circuit d'alimentation électrique de l'ECU de SC ou un circuit ouvert dans le circuit de sortie de diagnostic.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Anomalie du faisceau électrique ou du connecteur</li> <li>Anomalie de l'ECU de SC</li> </ul>



## Procédure de vérification 3

Le voyant SC ne s'allume pas lorsque la clé de contact est mise sur ON (moteur arrêté).	Cause probable
Lorsque la clé de contact est mise sur la position de marche, l'ECU de SC commence à communiquer avec l'ECU de moteur ou l'ECU de moteur-A/T. L'ECU de SC allumera alors le voyant de SC si le régime du moteur est de 350 tr/mn ou moins. Si le voyant SC ne s'allume pas, la cause est probablement un circuit ouvert dans le circuit d'alimentation électrique du voyant SC, une ampoule de témoin grillée ou un circuit ouvert entre le voyant SC et l'ECU de SC.	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Fusible grillé</li> <li>● Ampoule du voyant SC grillée</li> <li>● Anomalie du faisceau électrique ou du connecteur</li> <li>● Anomalie du combiné d'instruments de bord</li> <li>● Anomalie de l'ECU de SC</li> </ul>

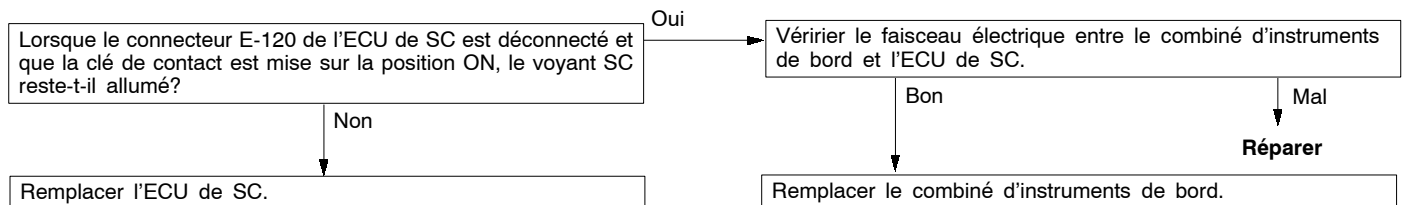


## Procédure de vérification 4

Le voyant SC reste allumé après que le moteur a démarré.	Cause probable
La cause est probablement un court-circuit dans le circuit d'éclairage du voyant SC.	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Anomalie du combiné d'instruments de bord</li> <li>● Anomalie du faisceau électrique (court-circuit)</li> <li>● Anomalie de l'ECU de SC</li> </ul>

## REMARQUE

Ce symptôme de panne est limité aux cas où la communication avec le MUT-II est possible (l'alimentation électrique de l'ECU de SC est normale) et que le code de diagnostic est un code de diagnostic normal.



## TABLEAU DE REFERENCE DE LA LISTE DES DONNEES

Les éléments des données d'entrée d'ECU suivants peuvent être lus en utilisant le MUT-II.

N° d'élément	Élément de vérification	Conditions de vérification		Etat normal
10	Vitesse du véhicule	Lorsqu'on conduit le véhicule		L'affichage du compteur de vitesse et l'affichage du MUT-II sont identiques.
11	Capteur de position de la pédale d'accélérateur	Contacteur d'allumage: ON	Relâcher la pédale d'accélérateur.	0,9 - 1,1 V
			Appuyer progressivement sur la pédale d'accélérateur.	Augmente en réponse à la course d'enfoncement de la pédale.
			Appuyer à fond sur la pédale d'accélérateur.	4,0 V ou plus
18	Tension d'alimentation électrique	Contacteur d'allumage: ON		Tension du système
19	Contacteur de position de la pédale d'accélérateur (Contacteur de ralenti)	Contacteur d'allumage: ON	Relâcher la pédale d'accélérateur.	ON
			Appuyer légèrement sur la pédale d'accélérateur.	OFF
20	Contacteur d'allumage	Contacteur d'allumage: ON		ON
		Contacteur d'allumage: OFF		OFF
22	Vitesse de la roue avant droite	Lorsqu'on conduit le véhicule		L'affichage du compteur de vitesse et l'affichage du MUT-II sont identiques.
28	Type du moteur	Véhicules avec le moteur 6G74		6G74
		Véhicules avec le moteur 4M41		4M41
30	Contrôle de traçage	Le contrôle du système SC est activé.		ON
		Le contrôle du système SC n'est pas activé.		OFF
31	Spécification du moteur 1	Véhicules avec le moteur 6G74		DOHC
		Véhicules avec le moteur 4M41		-
32	Spécification du moteur 2	Véhicules avec le moteur 6G74		N/A
		Véhicules avec le moteur 4M41		-
33	Spécification du moteur 3	Véhicules avec le moteur 6G74		MIVEC/ETV
		Véhicules avec le moteur 4M41		-
35	Destination	-		EC
40	Régime moteur	Appuyer progressivement sur la pédale d'accélérateur.		L'affichage du compte-tours et l'affichage du MUT-II sont identiques.
51	Contacteur de neutralisation	Contacteur d'allumage: ON Moteur: arrêté	Position du levier sélecteur: P	P
			Position du levier sélecteur: R	R
			Position du levier sélecteur: N	N
			Position du levier sélecteur: D	D
52	Position de changement de vitesses	Position du levier sélecteur: mode sport	Conduite à une vitesse constante de 10 km/h en 1ère	1ère
			Conduite à une vitesse constante de 30 km/h en 2ème	2ème
			Conduite à une vitesse constante de 50 km/h en 3ème	3ème
			Conduite à une vitesse constante de 50 km/h en 4ème	4ème
			Conduite à une vitesse constante de 70 km/h en 5ème	5ème



N° d'élé- ment	Elément de vérifica- tion	Conditions de vérification	Etat normal
63	Capteur de G	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Contacteur d'allumage: ON</li> <li>● Lorsque le véhicule est immobile (horizontal)</li> </ul>	2,35 - 2,65 V
		Lorsqu'on conduit le véhicule	1,0 - 4,0 V

## TABLEAU D'ESSAIS D'ACTUATEUR

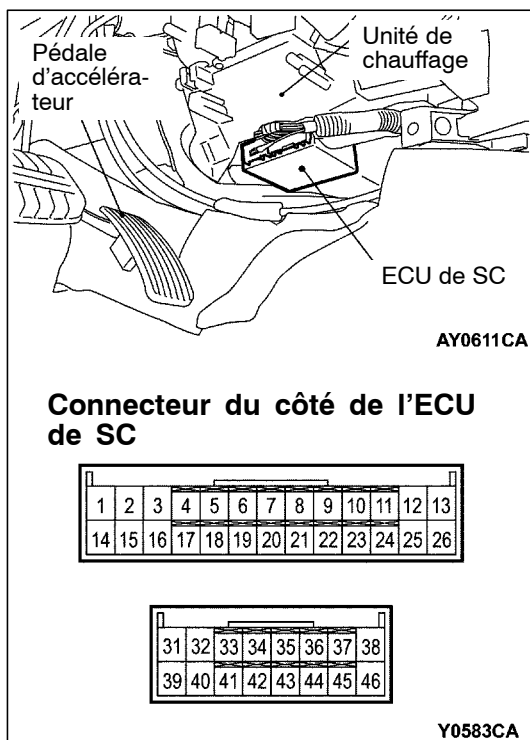
Les actuateurs suivants peuvent être entraînés en force en utilisant le MUT-II.

### REMARQUE

1. Les essais d'actuateur ne peuvent pas être effectués lorsque le fonctionnement de l'ECU de SC a été arrêté par le dispositif de sécurité positive.
2. Les essais d'actuateur ne peuvent être effectués que quand le véhicule est arrêté.

## SPECIFICATIONS DES ESSAIS D'ACTUATEURS

N° d'élé- ment	Elément de vérification	Contenu de l'entraînement
05	Essai de fonctionnement du système MITSUBISHI SC	Transmet le signal, qui demande l'absence de couple et l'ouverture complète du papillon des gaz, à l'ECU de moteur ou à l'ECU de moteur-A/T pendant trois secondes.

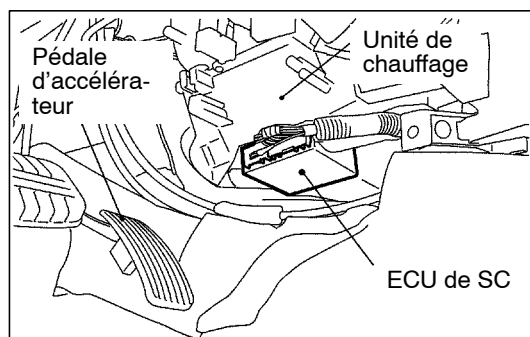


## CONTROLE AUX BORNES DE L'ECU DE SC

### TABLEAU DES TENSIONS DE BORNES

1. Mesurer les tensions entre la borne respective et la masse.
2. La disposition des bornes est montrée sur l'illustration.

N° de borne	Élément de vérification	Conditions de vérification	Etat normal
1	Entrée de sélection de diagnostic	Lorsque le MUT-II est connecté.	1 V ou moins
		Lorsque le MUT-II n'est pas connecté.	Environ 5 V
14	MUT-II	Lorsque le MUT-II est connecté.	Communication sérieelle avec le MUT-II
		Lorsque le MUT-II n'est pas connecté.	1 V ou moins
15, 16	ECU d'A/T <4M41-A/T>	Contacteur d'allumage: ON	Communication sérieelle avec l'ECU de SC
		Contacteur d'allumage: OFF	0 V
17, 18	ECU de moteur <M/T, 6G74-A/T> ou ECU de moteur-A/T <6G74-A/T>	Contacteur d'allumage: ON	Communication sérieelle avec l'ECU de SC
		Contacteur d'allumage: OFF	0 V
19	Entrée du capteur de G	Contacteur d'allumage: ON Position horizontale du véhicule	2,4 - 2,6 V
21	Entrée de l'ECU d'ABS [capteur de vitesse de la roue (avant droit)]	Contacteur d'allumage: ON Déplacer le véhicule lentement vers l'avant.	Alterne entre 0 V et 5 V
23	Entrée du capteur de vitesse du véhicule	Contacteur d'allumage: ON Déplacer le véhicule lentement vers l'avant.	Alterne entre 0 V et 8 - 12 V
25	Alimentation électrique de l'ECU de SC	Contacteur d'allumage: ON	Tension du système
		Contacteur d'allumage: OFF	0 V
39	Alimentation électrique de secours de l'ECU de SC	Toujours	Tension du système
45	Sortie du voyant SC	Contacteur d'allumage: ON Lorsque le voyant est éteint.	Tension du système
		Lorsque le voyant est allumé.	2 V ou moins



AY0611CA

### Connecteur du côté du faisceau électrique

13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1
26	25	24	23	22	21	20	19	18	17	16	15	14

38	37	36	35	34	33	32	31
46	45	44	43	42	41	40	39

Y0584CA

### TABLEAU DE VERIFICATION DE LA RESISTANCE ET DE LA CONTINUITE ENTRE LES BORNES

1. Mettre le contacteur d'allumage sur la position LOCK (OFF).
2. Vérifier la résistance et la continuité avec le connecteur de l'ECU de SC déconnecté.
3. Vérifier la résistance et la continuité entre les bornes figurant dans le tableau ci-après.
4. La disposition des bornes est montrée sur l'illustration.

N° de borne	Nom du signal	Etat normal
Entre la borne 13 et la masse de carrosserie	Masse	Continuité
Entre la borne 26 et la masse de carrosserie	Masse	
Entre la borne 31 et la masse de carrosserie	Masse	

## VERIFICATION POUVANT ETRE EFFECTUEE SUR LE VEHICULE

### ESSAI DE FONCTIONNEMENT DU SYSTEME MITSUBISHI SC

1. Brancher le MUT-II au connecteur de diagnostic à 16 broches.

#### Attention

**Mettre le contacteur d'allumage sur la position LOCK (OFF) avant de brancher ou de débrancher le MUT-II.**

2. Placer le levier de changement de vitesses au point mort <M/T>, ou le levier sélecteur sur la position P.
3. Démarrer le moteur.
4. Utiliser le MUT-II pour activer l'essai d'actuateur (élément N°5) tout en appuyant à fond sur la pédale d'accélérateur. Vérifier si le régime du moteur diminue bien progressivement.

#### Attention

**Activer l'essai d'actuateur pendant trois secondes. Relâcher la pédale d'accélérateur immédiatement après que l'essai d'actuateur est terminé, sinon le régime du moteur augmentera.**

#### REMARQUE

Pendant l'essai d'actuateur, l'ECU de SC transmet le signal, qui demande l'absence de couple et l'ouverture complète du papillon des gaz, à l'ECU de moteur ou à l'ECU de moteur-A/T pendant trois secondes.

### CONTROLE DU CAPTEUR DE VITESSE DE LA ROUE (AVANT DROIT)

Voir le Manuel de base, CHAPITRE 35B - Vérification pouvant être effectuée sur le véhicule.

### CONTROLE DU CAPTEUR DE VITESSE DU VEHICULE

Voir le Manuel de base, CHAPITRE 54A - Combiné d'instruments de bord.

## ECU DE SC

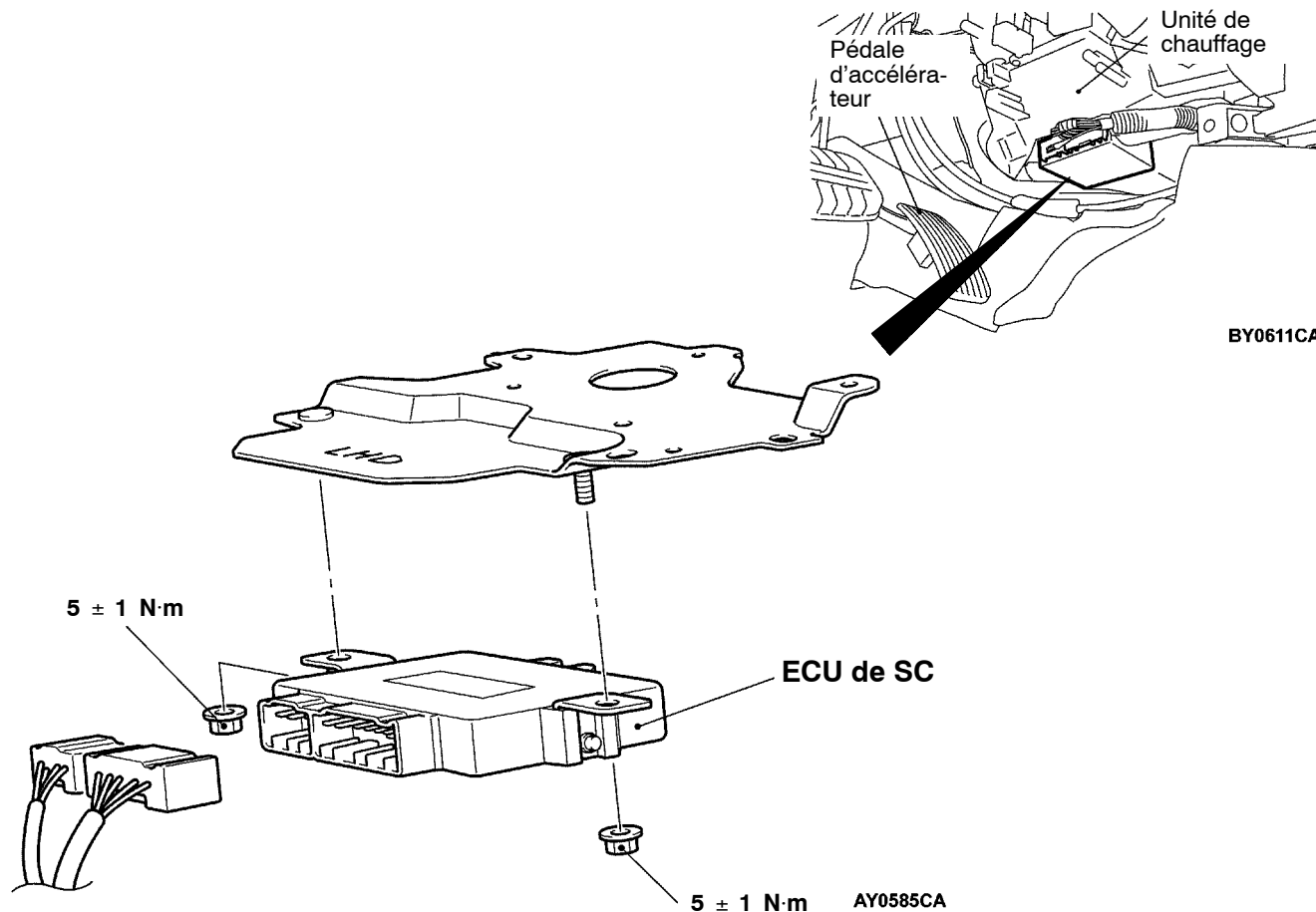
### DEPOSE ET POSE

#### Attention

Lors de la dépose et de la pose de l'ECU de SC, ne pas le cogner contre l'ECU de SRS.

#### Opérations précédant la dépose et succédant à la pose

Dépose et pose de la console de plancher avant (Voir le Manuel de base, CHAPITRE 52A.)



## CAPTEUR DE G

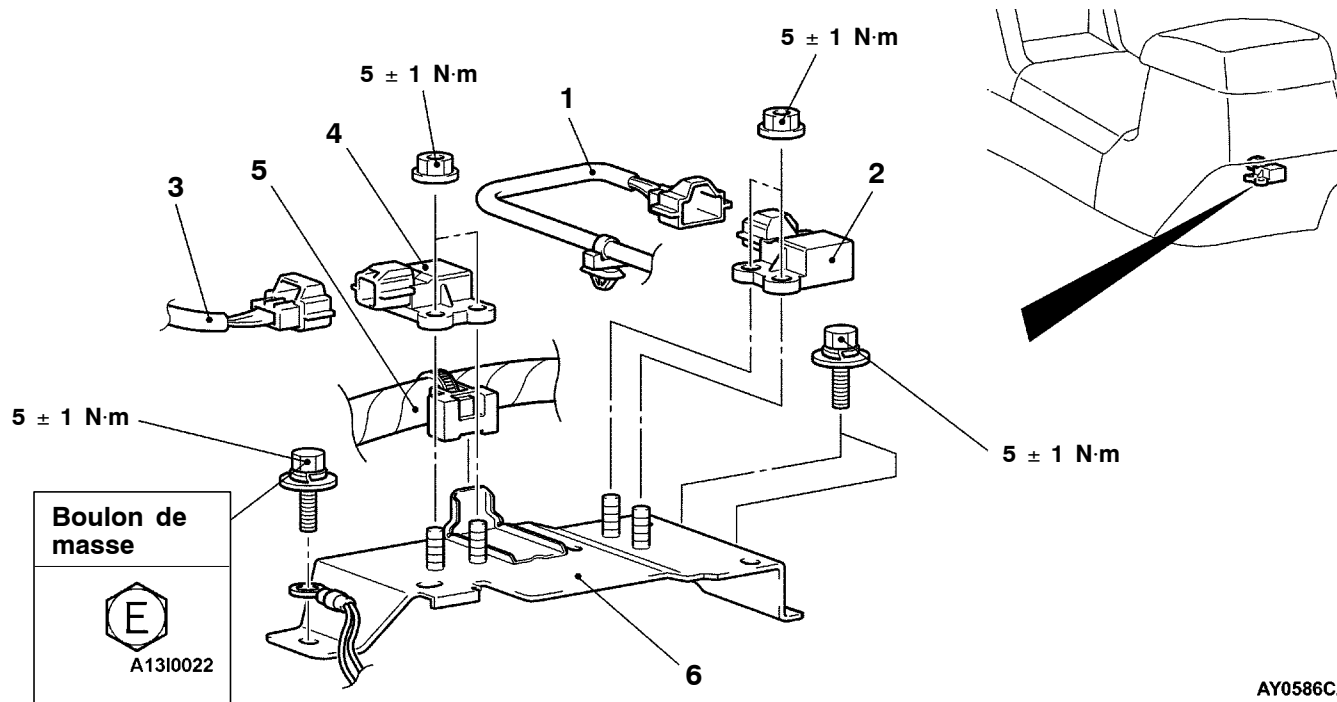
### DEPOSE ET POSE

#### Attention

Ne pas laisser tomber le capteur de G, ne pas lui faire subir de chocs.

#### Opérations précédant la dépose et succédant à la pose

Dépose et pose de la console de plancher arrière  
(Voir le Manuel de base, CHAPITRE 52A.)



AY0586CA

#### Procédure de dépose

1. Connecteur du capteur de G (pour SC) et collier de faisceau
2. Capteur de G (pour SC)
3. Connecteur du capteur de G (pour ABS)
4. Capteur de G (pour ABS)
5. Collier de faisceau <Conduite à gauche>
6. Support du capteur de G

## CAPTEUR DE VITESSE DE LA ROUE (AVANT DROIT)

Voir le Manuel de base, CHAPITRE 35B - Capteur de vitesse de la roue.

## CAPTEUR DE VITESSE DU VEHICULE

Voir le Manuel de base, CHAPITRE 54A - Combiné d'instruments de bord.