

mitsubishi stabilitäts- regelung (mitsubishi sc)

Klicken Sie auf das entsprechende Lesezeichen, um das erforderliche
Modelljahr zu wählen.

mitsubishi STABILITÄTS- REGELUNG (mitsubishi SC)

INHALT

ALLGEMEINE INFORMATIONEN	2	Prüfung des Fahrgeschwindigkeitssensors ..	18
WARTUNGSTECHNISCHE DATEN	4	SC-ECU*	19
SPEZIALWERKZEUG	4	G-SENSOR	20
FEHLERSUCHE	5	RADDREHZAHLSENSOR (VORNE RECHTS)	20
WARTUNG AM FAHRZEUG	18	FAHRGESCHWINDIGKEITS- SENSOR	20
Betriebsprüfung der MITSUBISHI SC	18		
Prüfung des Raddrehzahlsensors (vorne rechts)	18		

WARNUNG BETREFFEND WARTUNG VON FAHRZEUGEN MIT ZUSÄTZLICHEM RÜCKHALTESYSTEM (SRS)

WARNUNG!

- (1) Falsche Behandlung oder Wartung jeglicher Bestandteile des SRS oder damit zusammenhängender Komponenten kann zu Verletzungen oder gar tödlichen Unfällen des Wartungspersonals (durch unbeabsichtigtes Auslösen des Airbags) oder des Fahrers führen (durch Desaktivierung des Airbags).
- (2) Handhabung und Wartung jeglicher Bestandteile des SRS oder damit zusammenhängender Komponenten dürfen nur von einer autorisierten MITSUBISHI-Fachwerkstatt durchgeführt werden.
- (3) MITSUBISHI-Werkstattpersonal muß die vorliegende Anleitung sorgfältig durchlesen, vor allem BAUGRUPPE 52B - Zusätzliches Rückhaltesystem (SRS), bevor mit Handhabung und Wartung jeglicher Bestandteile des SRS oder damit zusammenhängender Komponenten begonnen wird.

HINWEIS

Das SRS umfaßt die folgenden Bestandteile: vorderer Aufprallsensoren, SRS-ECU, SRS-Warnleuchte, Airbag-modul, Wickelfeder und zugehörige Kabelbäume. Weitere mit der SRS-Baugruppe verbundene Teile (die bei SRS-Wartung eventuell ausgebaut bzw. eingebaut werden müssen) sind im Inhaltsverzeichnis mit einem Sternzeichen (*) gekennzeichnet.

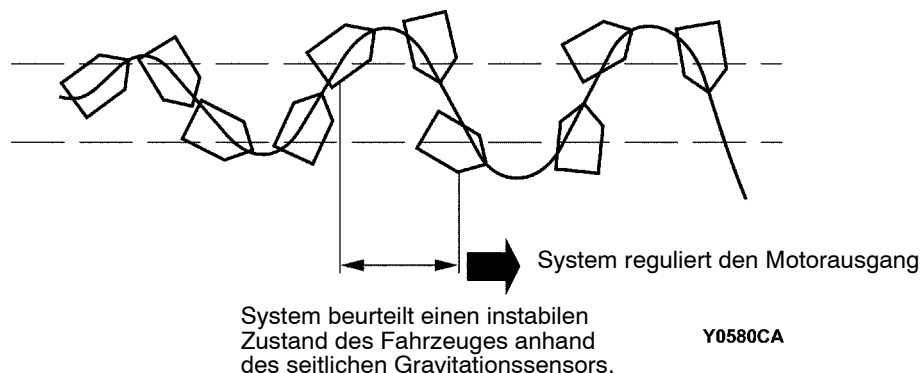
ALLGEMEINE INFORMATIONEN

Die MITSUBISHI Stabilitätsregelung (MITSUBISHI SC) wurde eingeführt, welche für unsicheres Fahren durch Regelung des Motorausgangs (z.B. Traktionsregelung) kompensiert.

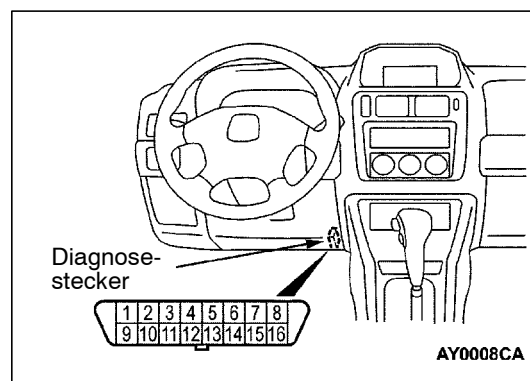
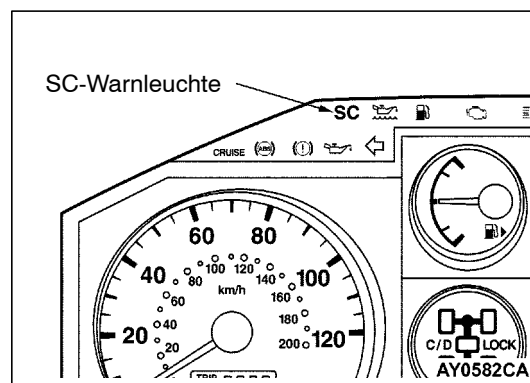
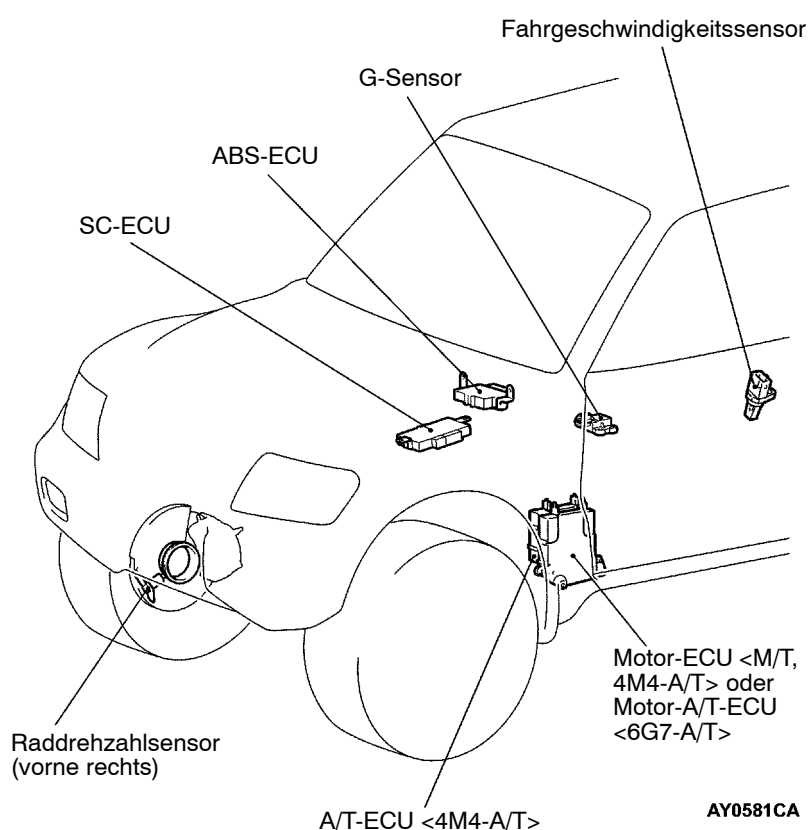
Die MITSUBISHI SC beurteilt anhand des seitlichen Gravitationsensors eine instabile Bedingung des Fahrzeuges.

Danach reguliert das System den Motorausgang anhand der Fahrgeschwindigkeit und des Drosselklappen-Öffnungswinkels.

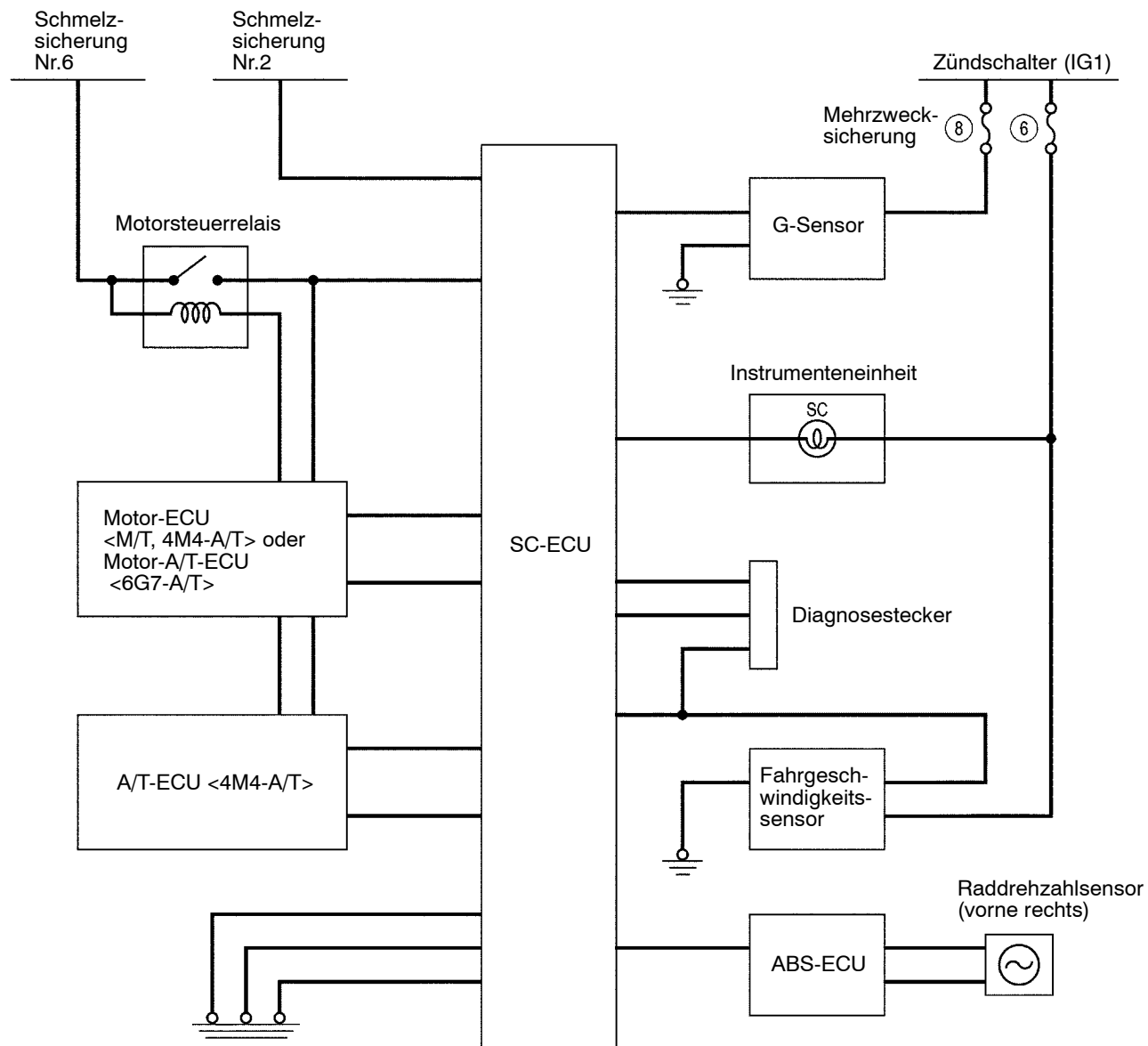
Falls das System ausfällt, leuchtet oder blinkt die SC-Warnleuchte in der Instrumenteneinheit, um den Fahrer zu warnen.



Systemdiagramm



System-Schaltplan



Y0587CA

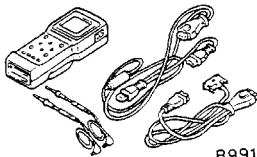
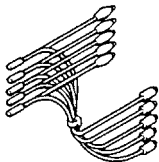
REFERENZTABELLE DER WICHTIGSTEN KOMPONENTEN

Komponente	Funktionen
SC-ECU	Empfängt die Signale von den verschiedenen Sensoren und gibt anhand dieser Informationen des Reguliersignal für den Motorausgang an das Motor-ECU <M/T> oder Motor-A/T-ECU aus.
Motor-ECU <M/T, 4M4-A/T>	Überträgt die Motorinformationen (wie das APS-Signal und die Motordrehzahl) an das SC-ECU, die für die Steuerung der Mitsubishi SC erforderlich sind. Kompensiert für den Motorausgang gemäß gegenwärtiger Motorbedingung auf Anfrage von dem SC-ECU.
Motor-A/T-ECU <6G7-A/T>	<ul style="list-style-type: none"> Überträgt die Motorinformationen (wie das APS-Signal und die Motordrehzahl) an das SC-ECU, die für die Steuerung der Mitsubishi SC erforderlich sind. Überträgt die Getriebeinformationen (wie die Schaltposition) an das SC-ECU, die für die Steuerung der Mitsubishi SC erforderlich sind. Kompensiert für den Motorausgang gemäß gegenwärtiger Motorbedingung auf Anfrage von dem SC-ECU.
A/T-ECU <4M4-A/T>	Überträgt die Getriebeinformationen (wie die Schaltposition) an das SC-ECU, die für die Steuerung der Mitsubishi SC erforderlich sind.
ABS-ECU	Überträgt das Signal des Raddrehzahlsensors (vorne rechts) an das SC-ECU.
G-Sensor	Mißt die seitliche Gravitation des Fahrzeuges und überträgt diese Information als ein Spannungssignal an das SC-ECU.
Fahrgeschwindigkeits-sensor	Überträgt das Fahrgeschwindigkeitssignal (Drehzahl des Getriebeabtriebsrades) an das SC-ECU.
SC-Warnleuchte	Leuchtet oder blinkt, wenn das SC-ECU ein System überträgt, das einen Systemfehler anzeigt.
Diagnosestecker	Wenn ein Diagnosecode eingestellt ist, kommuniziert das MUT-II über diesen Stecker mit dem System.

WARTUNGSTECHNISCHE DATEN

Gegenstand	Sollwert
Ausgangsspannung des G-Sensors	Wenn das Fahrzeug stationär ist
	Wenn der Pfeil am Etikett des G-Sensors nach unten weist
	2,35 - 2,65
	3,3 - 3,7

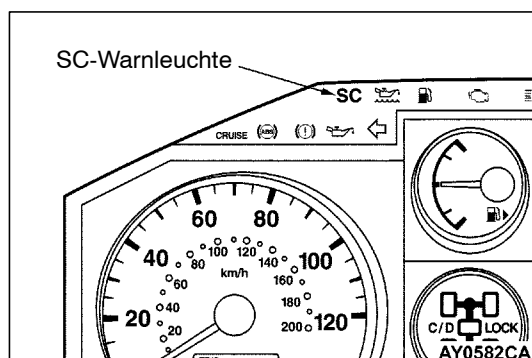
SPEZIALWERKZEUG

Werkzeug	Nummer	Bezeichnung	Anwendung
 B991502	MB991502	MUT-II sub assembly	Kontrolle der MITSUBISHI SC (Diagnose wird mittels MUT-II angezeigt)
 B991348	MB991348	Prüfkabelsatz	Kontrolle des G-Sensors

FEHLERSUCHE

NORMALFLUSS DER DIAGNOSE-FEHLERSUCHE

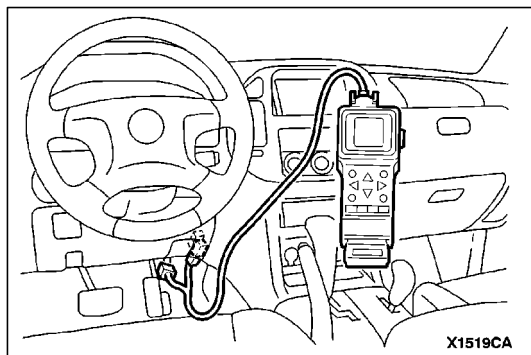
Siehe den Hauptband der Anleitung BAUGRUPPE 00 - Hinweise zur Fehlersuche und Prüfverfahren.



INSPEKTION DER SC-WARNLEUCHTE

Überprüfen, ob die SC-Warnleuchte wie folgt leuchtet.

1. Wenn der Zündschlüssel auf "ON" gedreht wird, leuchtet die SC-Warnleuchte auf.
2. Wenn der Motor startet, wird die SC-Warnleuchte ausgeschaltet.
3. Falls eine andere als die obige Beleuchtung festgestellt wird, die Diagnosecodes überprüfen.



DIAGNOSTISCHE FUNCTIONEN

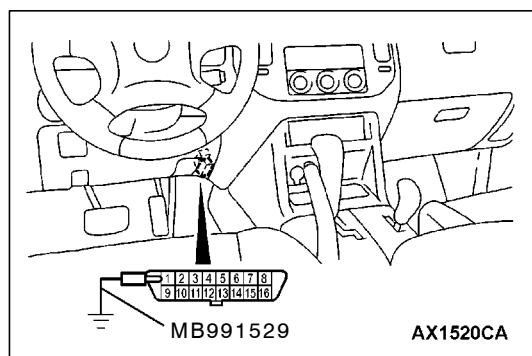
METHODE FÜR DAS ABLESEN DER DIAGNOSECODES

BEI VERWENDUNG DES MUT-II

Das MUT-II an den Diagnosestecker anschließen und die Diagnosecodes ablesen.

Vorsicht

Den Zündschalter auf Position "LOCK" (OFF) drehen, bevor Sie das MUT-II anschließen oder abtrennen.



BEI VERWENDUNG DER WARNLEUCHTE

1. Das Spezialwerkzeug verwenden, um die Klemme Nr. 1 (Diagnosesteuerungsklemme) des Diagnosesteckers mit Masse zu verbinden.
2. Den Zündschalter einschalten.
3. Den Diagnosecode ablesen, indem das Blinken der Warnleuchte beobachtet wird.
(Siehe Hauptband der Anleitung BAUGRUPPE 00 - Hinweise zur Fehlersuche und Prüfverfahren.)

LÖSCHEN DER DIAGNOSECODES

Das MUT-II an den Diagnosestecker anschließen und die Diagnosecodes löschen.

Vorsicht

Den Zündschalter auf Position "LOCK" (OFF) drehen, bevor das MUT-II angeschlossen oder abgetrennt wird.

DIAGNOSECODE-TABELLE

Diagnose-code Nr.	Diagnosepunkt	SC-Warnleuchte	Bezugsseite
27* ¹	Stromversorgungssystem des SC-ECU (abnormaler Spannungsabfall)	Blinkt	13E-6
51* ²	Fahrgeschwindigkeits-Sensorsystem (abnormales Ausgangssignal)	Blinkt	13E-7
52	Fahrgeschwindigkeits-Sensorsystem (offener Schaltkreis oder Kurzschluß)	Blinkt	13E-8
53* ²	Raddrehzahl-Sensorsystem (offener Schaltkreis oder Kurzschluß)	Blinkt	13E-8
55* ²	G-Sensorsystem	Blinkt	13E-9
71	Kommunikationsleitung zwischen dem Motor-ECU oder dem Motor-A/T-ECU und dem System	Blinkt	13E-10
72	System des Motor-ECU oder des Motor-A/T-ECU	Leuchtet	13E-10
74* ²	Kommunikationsleitung zwischen dem Motor-A/T-ECU und dem System <4M4-A/T>	Blinkt	13E-11
81* ¹	Das SC-ECU steuert das System zu lang	Blinkt	13E-11

HINWEIS

*1: Die Codes Nr.27 und 81 werden aus dem Speicher gelöscht, wenn die Bedingung wieder normal wird.

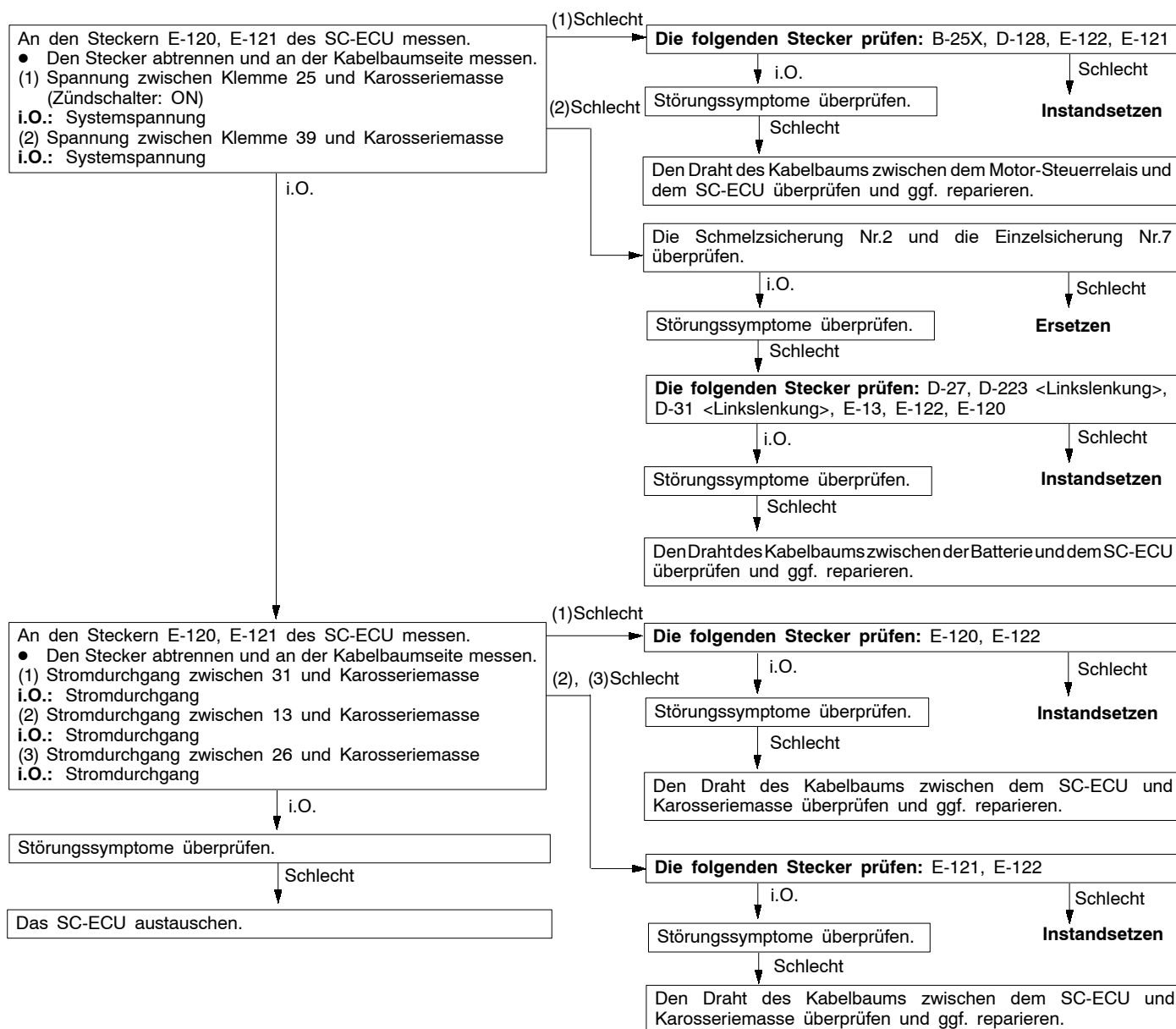
*2: Für die Codes Nr.51, 53, 55 und 74 wird ein Diagnosecode zehn Sekunden nach der Feststellung des Fehlers eingestellt.

DIE DEN DIAGNOSECODES ENTSPRECHENDEN PRÜFVERFAHREN

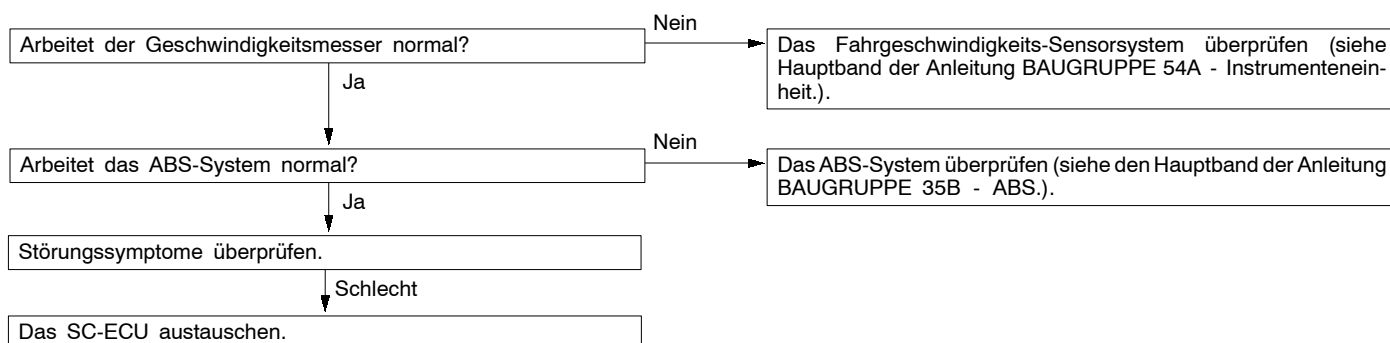
Code Nr.27 Stromversorgungssystem des SC-ECU (abnormaler Spannungsabfall)	Wahrscheinliche Ursache
Dieser Diagnosecode wird eingestellt, wenn die Versorgungsspannung des SC-ECU unter einen bestimmten Pegel absinkt.	<ul style="list-style-type: none"> • Fehlbetrieb der Batterie • Defekter Kabelbaum oder Stecker • Fehlbetrieb des SC-ECU

Vorsicht

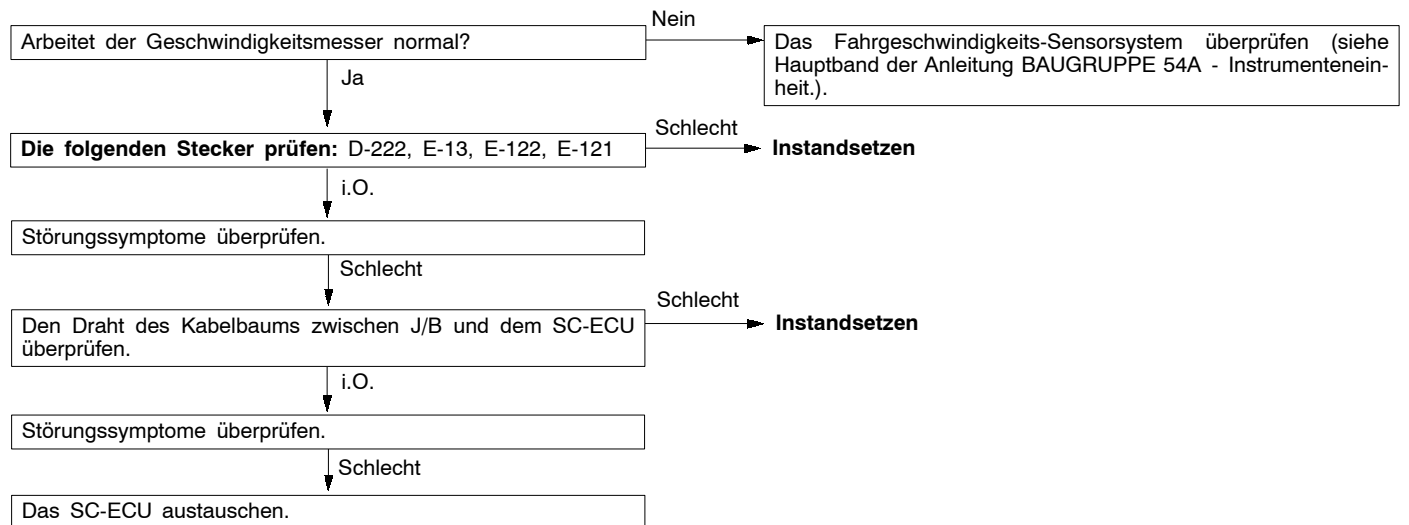
Falls die Systemspannung während der Inspektion absinkt, wird dieser Code ausgegeben, um ein aktuelles Problem anzuzeigen. Dabei ist die richtige Problemdiagnose nicht möglich. Bevor der folgende Vorgang ausgeführt wird, die Batterie überprüfen und ggf. aufladen.



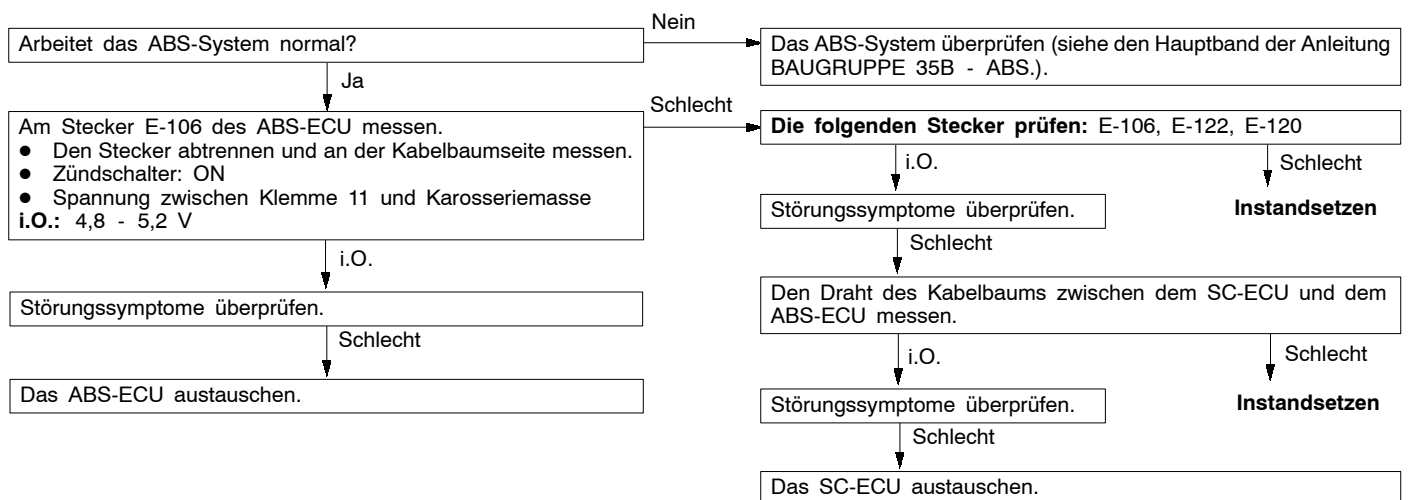
Code Nr.51 Fahrgeschwindigkeits-Sensorsystem	Wahrscheinliche Ursache
Dieser Diagnosecode wird eingestellt, wenn das Fahrgeschwindigkeitssignal von dem Fahrgeschwindigkeitssensor nicht gleich zu dem Signal von dem Raddrehzahlsensor (vorne rechts) ist.	<ul style="list-style-type: none"> • Fehlbetrieb des Fahrgeschwindigkeits-Sensorsystems • Fehlbetrieb des Raddrehzahl-Sensorsystems • Fehlbetrieb des SC-ECU



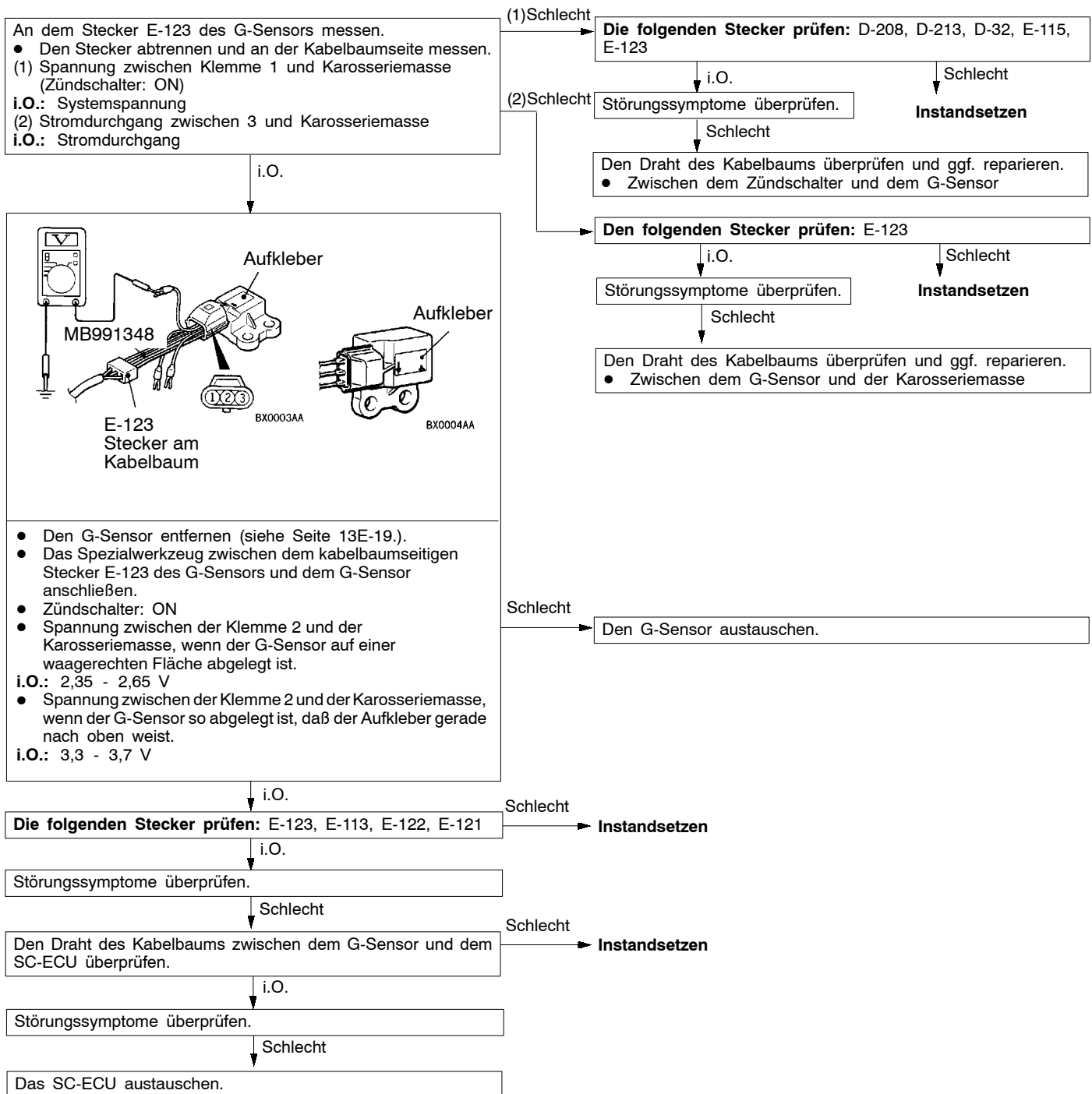
Code Nr.52 Fahrgeschwindigkeits-Sensorsystem (offener Schaltkreis oder Kurzschluß)	Wahrscheinliche Ursache
Dieser Diagnosecode wird eingestellt, wenn der Fahrgeschwindigkeitssensor kein Fahrgeschwindigkeitssignal an das SC-ECU sendet.	<ul style="list-style-type: none"> • Fehlbetrieb des Fahrgeschwindigkeits-Sensorsystems • Defekter Kabelbaum oder Stecker • Fehlbetrieb des SC-ECU



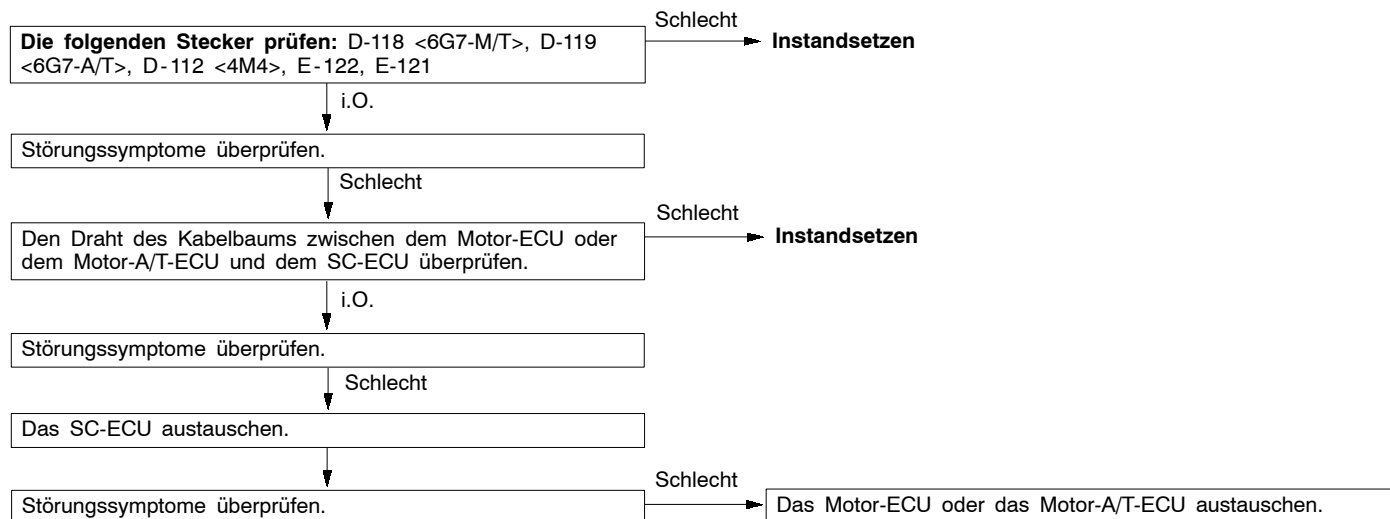
Code Nr.53 Raddrehzahl-Sensorsystem (offener Schaltkreis oder Kurzschluß)	Wahrscheinliche Ursache
Dieser Code wird ausgegeben, wenn die ABS-ECU-Hardware einen offenen Schaltkreis oder Kurzschluß in dem (+) oder (-) Draht einer der vier Raddrehzahlsensoren feststellt und die Signale daher nicht ausgegeben werden.	<ul style="list-style-type: none"> • Fehlbetrieb des Raddrehzahl-Sensorsystems • Defekter Kabelbaum oder Stecker • Fehlbetrieb des ABS-ECU



Code Nr.55 G-Sensorsystem	Wahrscheinliche Ursache
<p>Diese Code wird in den folgenden Fällen ausgegeben:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wenn der Ausgang des G-Sensors niedriger als 0,5 V oder höher als 4,5 V ist (Offener Schaltkreis oder Kurzschluß in dem Schaltkreis des G-Sensors) • Wenn die Ausgangsspannung des G-Sensors nicht variiert (Ausgang des G-Sensors festgefressen) 	<ul style="list-style-type: none"> • Fehlbetrieb des G-Sensors • Defekter Kabelbaum oder Stecker • Fehlbetrieb des SC-ECU



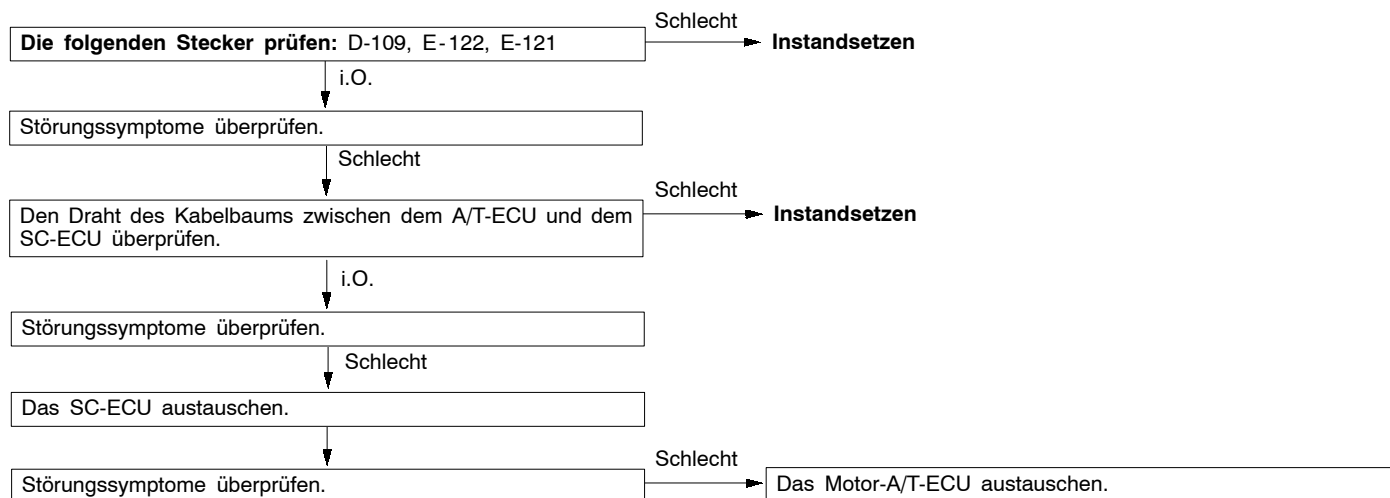
Code Nr.71 Kommunikationsleitung zwischen dem Motor-ECU oder dem Motor-A/T-ECU und dem System	Wahrscheinliche Ursache
Dieser Diagnosecode wird eingestellt, wenn es aufgrund eines offenen Schaltkreises oder eines Kurzschlusses in der seriellen Kommunikationsleitung zwischen dem SC-ECU und dem Motor-ECU oder dem Motor-A/T-ECU, eines internen Versagens in dem ECU oder aufgrund einer unzureichenden abgeschirmten Leitung zu einem Fehler kommt.	<ul style="list-style-type: none"> Defekter Kabelbaum oder Stecker Fehlbetrieb des Motor-ECU oder des Motor-A/T-ECU Fehlbetrieb des SC-ECU



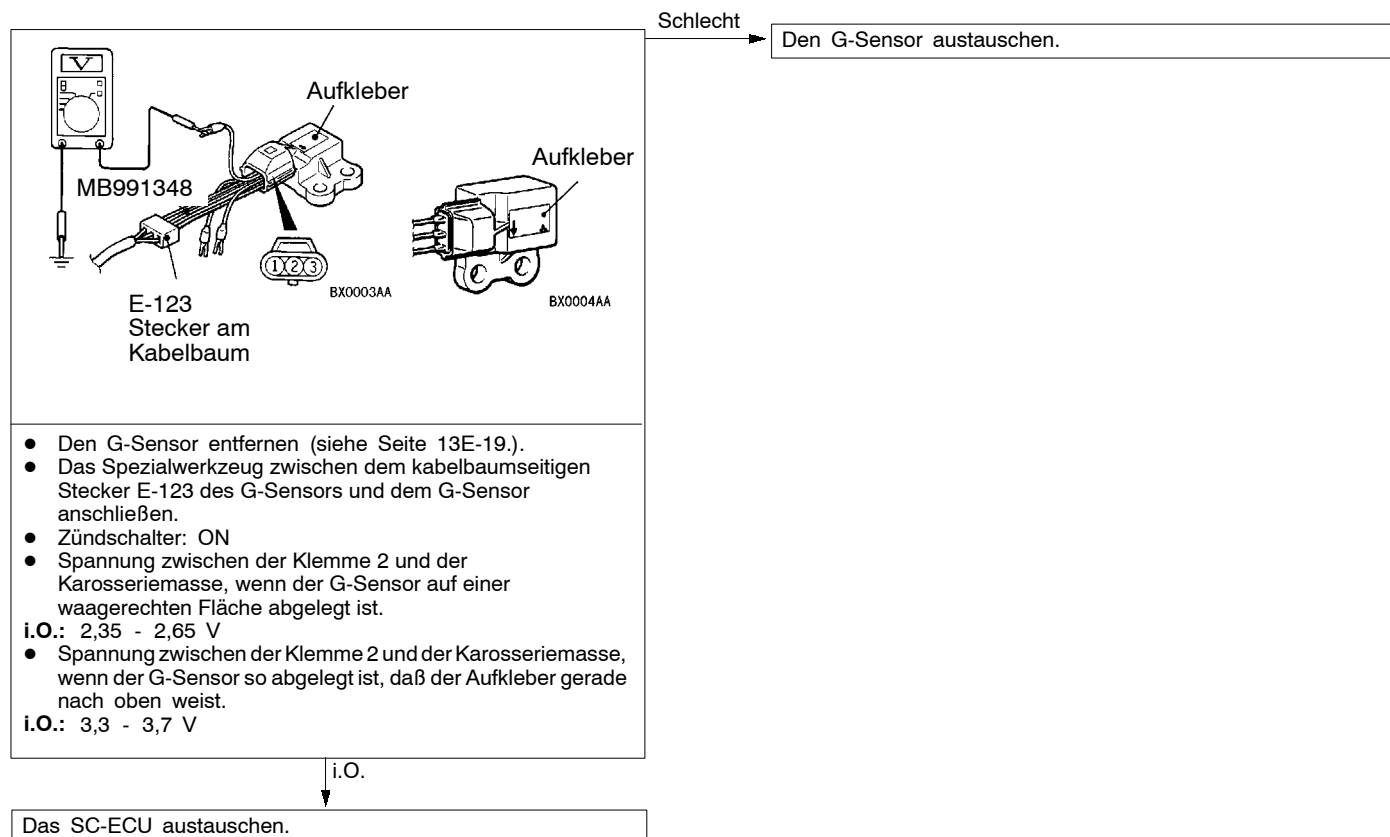
Code Nr.72 System des Motor-ECU oder des Motor-A/T-ECU	Wahrscheinliche Ursache
Dieser Diagnosecode wird eingestellt, wenn das Motor-ECU oder das Motor-A/T-ECU einen Systemfehler feststellt. Bei dem GDI-System <6G7> oder Diesel-Kraftstoffsystem <4M4> wird der Systemfehler von dem Motor-ECU oder dem Motor-A/T-ECU über die serielle Kommunikationsleitung an das SC-ECU übertragen.	<ul style="list-style-type: none"> Fehlbetrieb des GDI-Systems <6G7> Fehlbetrieb des Diesel-Kraftstoffsystems <4M4>

- Die Störungsbeseitigung für das GDI-System <6G7> ausführen.
(Siehe den Hauptband der Anleitung BAUGRUPPE 13A - Fehlersuche.)
- Die Störungsbeseitigung für das Diesel-Kraftstoffsystem <4M4> ausführen.
(Siehe den Hauptband der Anleitung BAUGRUPPE 13C - Fehlersuche.)

Code Nr.74 Kommunikationsleitung zwischen dem Motor-A/T-ECU und dem System <4M4-A/T>	Wahrscheinliche Ursache
Dieser Diagnosecode wird eingestellt, wenn es aufgrund eines offenen Schaltkreises oder Kurzschlusses in der seriellen Kommunikationsleitung zwischen dem SC-ECU und dem Motor-A/T-ECU, einem internen Versagen in dem ECU oder einer unzureichend abgeschirmten Leitung zu einem Fehler kommt.	<ul style="list-style-type: none"> Defekter Kabelbaum oder Stecker Fehlbetrieb des A/T-ECU Fehlbetrieb des SC-ECU



Code Nr.81 Das SC-ECU steuert das System zu lang	Wahrscheinliche Ursache
Dieser Diagnosecode wird eingestellt, wenn das SC-ECU das System für 20 Sekunden oder länger steuert.	<ul style="list-style-type: none"> Fehlbetrieb des G-Sensors Fehlbetrieb des SC-ECU



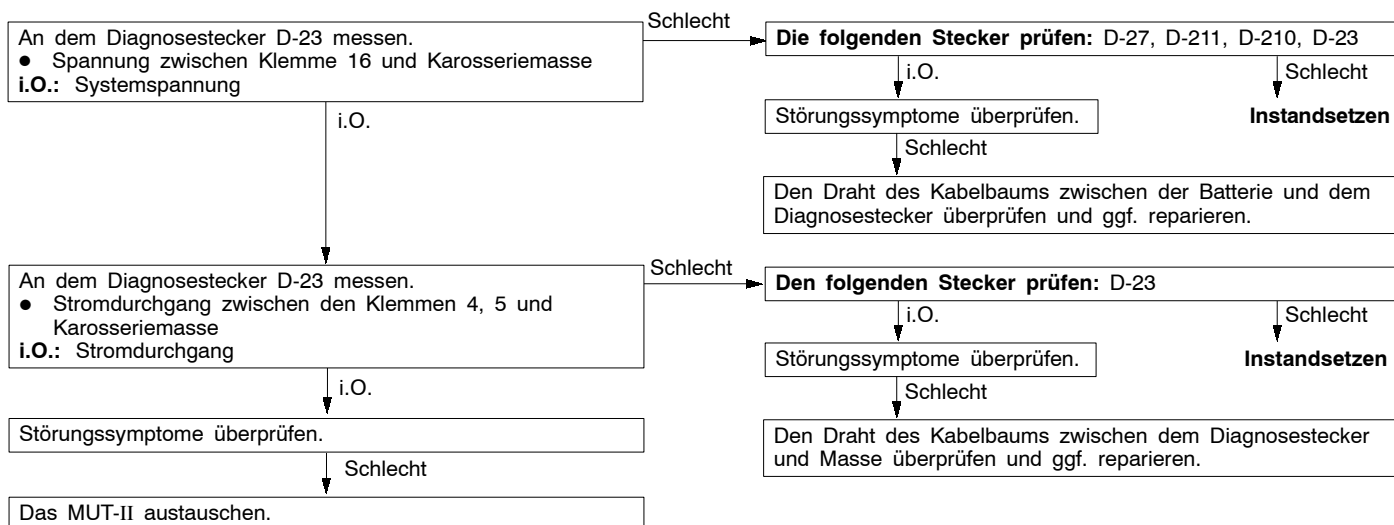
STÖRUNGSSYMPTOME-TABELLE

Störungssymptom	Prüfverfahren Nr.	Bezugsseite
Kommunikation mit dem MUT-II ist nicht möglich.	1	13E-12
Kommunikation mit dem MUT-II und dem SC-ECU nicht möglich.	2	13E-13
Die SC-Warnleuchte leuchtet nicht auf, wenn der Zündschlüssel auf Position ON gedreht wird (bei abgestelltem Motor).	3	13E-14
Die SC-Warnleuchte verbleibt eingeschaltet, nachdem der Motor angelassen wurde.	4	13E-14

DIE DEN STÖRUNGSSYMPTOMEN ENTSPRECHENDEN PRÜFVERFAHREN

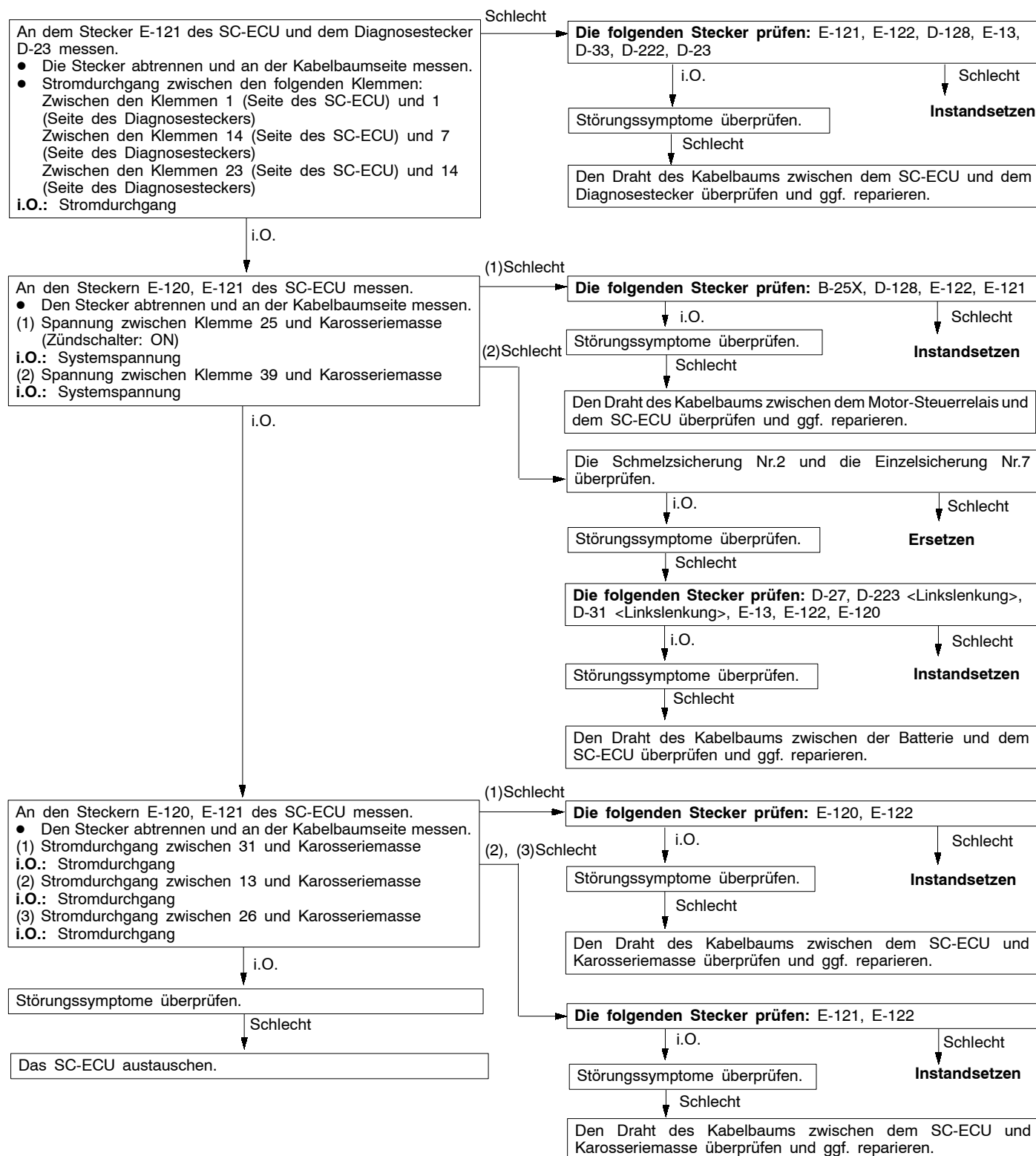
Prüfverfahren 1

Kommunikation mit dem MUT-II ist nicht möglich.	Wahrscheinliche Ursache
Die Ursache liegt wahrscheinlich in einem Fehler in dem Stromversorgungsschaltkreis des Diagnosesteckers oder in dem Masseschaltkreis.	<ul style="list-style-type: none"> Fehlbetrieb des Diagnosesteckers Defekter Kabelbaum oder Stecker



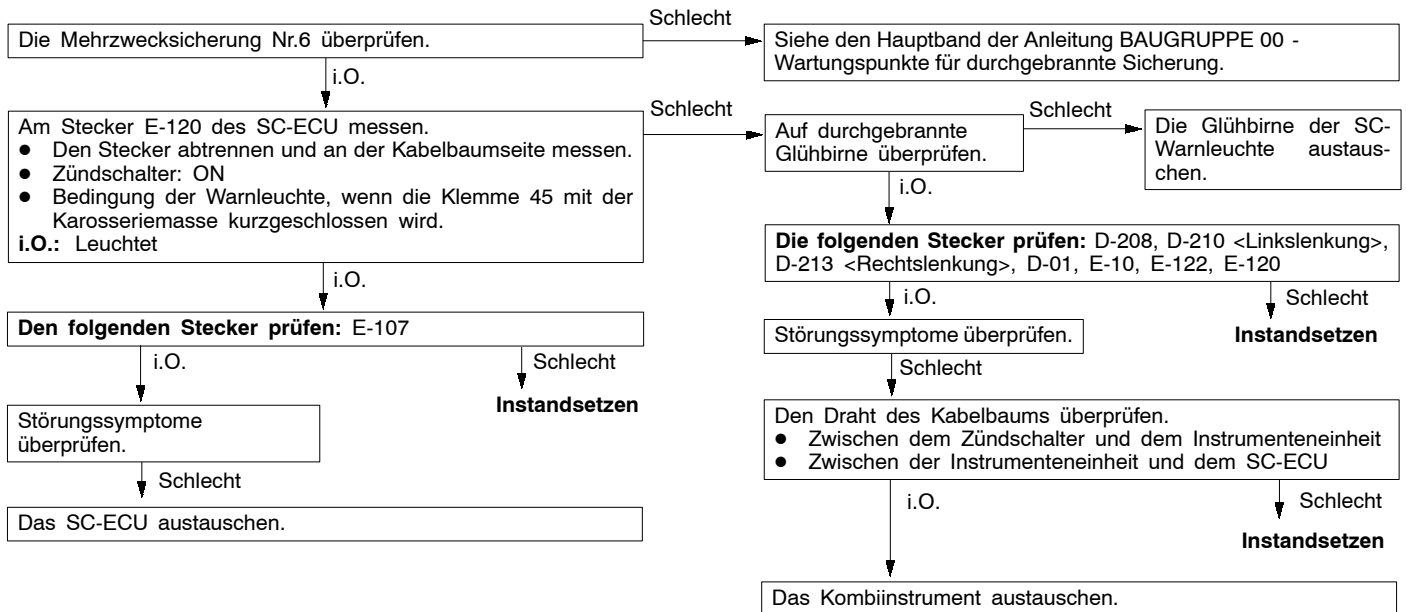
Prüfverfahren 2

Kommunikation mit dem MUT-II und dem SC-ECU nicht möglich.	Wahrscheinliche Ursache
Die Ursache ist wahrscheinlich ein offener Schaltkreis in dem Stromversorgungs-Schaltkreis des SC-ECU oder ein offener Schaltkreis in dem Diagnoseausgangs-Schaltkreis.	<ul style="list-style-type: none"> Defekter Kabelbaum oder Stecker Fehlbetrieb des SC-ECU



Prüfverfahren 3

Die SC-Warnleuchte leuchtet nicht auf, wenn der Zündschlüssel auf Position ON gedreht wird (bei abgestelltem Motor).	Wahrscheinliche Ursache
Wenn der Zündschalter eingeschaltet wird, beginnt das SC-ECU mit dem Motor-ECU oder dem Motor-A/T-ECU zu kommunizieren. Danach schaltet das SC-ECU die SC-Warnleuchte ein, wenn die Motordrehzahl 350 r/min. oder weniger beträgt. Falls die SC-Warnleuchte nicht aufleuchtet, liegt die Ursache wahrscheinlich an einem offenen Schaltkreis im Stromversorgungs-Schaltkreis der SC-Warnleuchte, einer durchgebrannten Glühbirne oder einem offenen Schaltkreis zwischen der SC-Warnleuchte und dem SC-ECU.	<ul style="list-style-type: none"> • Durchgebrannte Sicherung • Durchgebrannte Glühbirne der SC-Warnleuchte • Defekter Kabelbaum oder Stecker • Fehlbetrieb der Instrumenteneinheit • Fehlbetrieb des SC-ECU

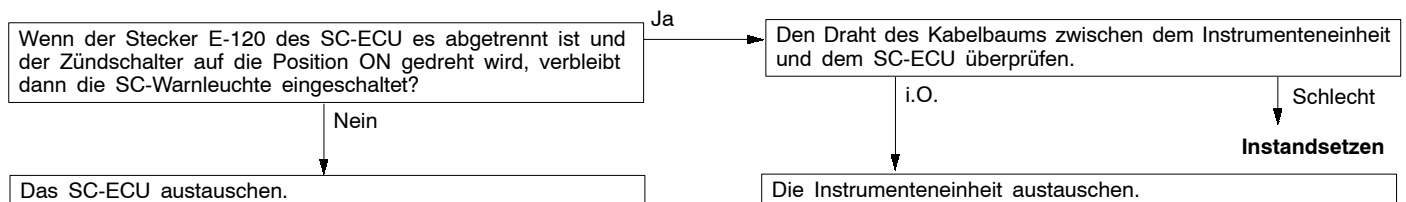


Prüfverfahren 4

Die SC-Warnleuchte verbleibt eingeschaltet, nachdem der Motor angelassen wurde.	Wahrscheinliche Ursache
Die Ursache ist wahrscheinlich ein Kurzschluß im Schaltkreis der SC-Warnleuchte.	<ul style="list-style-type: none"> • Fehlbetrieb der Instrumenteneinheit • Fehlbetrieb des Kabelbaums (Kurzschluß) • Fehlbetrieb des SC-ECU

HINWEIS

Dieses Störungssymptom ist begrenzt auf Fälle, in welchen die Kommunikation mit dem MUT-II möglich ist (Stromversorgung des SC-ECU es ist normal) und der Diagnosecode ein normaler Diagnosecode ist.



WARTUNGSDATEN-TABELLE

Die folgenden Eingabedaten des Motor-Steuergerätes können mit dem MUT-II abgelesen werden.

Post-en Nr.	Zu überprüfende Gegenstände	Prüfbedingung		Normaler Status
10	Fahrgeschwindigkeit	Wenn mit dem Fahrzeug gefahren wird		Anzeige des Geschwindigkeitsmessers und Anzeige des MUT-II sind identisch.
11	Gaspedal-Positionssensor	Zündschalter: ON	Das Gaspedal freigeben.	0,9 - 1,1 V
			Das Gaspedal langsam nieder drücken.	Wird mit zunehmendem Niederdrücken des Gaspedals erhöht.
			Das Gaspedal vollständig nieder drücken.	4,0 V oder mehr
18	Versorgungsspannung	Zündschalter: ON		Systemspannung
19	Gaspedal-Positionsschalter (Leerlaufschalter)	Zündschalter: ON	Das Gaspedal freigeben.	Ein
			Das Gaspedal etwas niederdrücken.	Aus
20	Zündschalter	Zündschalter: ON		Ein
		Zündschalter: OFF		Aus
22	Drehzahl des rechten Vorderrades	Wenn mit dem Fahrzeug gefahren wird		Anzeige des Geschwindigkeitsmessers und Anzeige des MUT-II sind identisch.
28	Motortyp	Fahrzeuge mit Motor 6G74		6G74
		Fahrzeuge mit Motor 4M41		4M41
30	Antiklopfregelung	SC-Systemsteuerung ist aktiviert		Ein
		SC-Systemsteuerung ist nicht aktiviert		Aus
31	Motorspezifikation 1	Fahrzeuge mit Motor 6G74		DOHC
		Fahrzeuge mit Motor 4M41		-
32	Motorspezifikation 2	Fahrzeuge mit Motor 6G74		N/A
		Fahrzeuge mit Motor 4M41		-
33	Motorspezifikation 3	Fahrzeuge mit Motor 6G74		MIVEC/ETV
		Fahrzeuge mit Motor 4M41		-
35	Bestimmungsgebiet	-		EC
40	Motordrehzahl	Das Gaspedal langsam nieder drücken.		Anzeige des Drehzahlmessers und Anzeige des MUT-II sind identisch.
51	Anlaßsperrschalter	Zündschalter: ON Motor: Abgestellt	Wahlhebelposition: P	P
			Wahlhebelposition: R	R
			Wahlhebelposition: N	N
			Wahlhebelposition: D	D
52	Schaltposition	Wahlhebelposition: Sportmodus	Fahren mit konstanter Geschwindigkeit von 10 km/h im ersten Gang	Erster Gang
			Fahren mit konstanter Geschwindigkeit von 30 km/h im zweiten Gang	Zweiter Gang
			Fahren mit konstanter Geschwindigkeit von 50 km/h im dritten Gang	Dritter Gang
			Fahren mit konstanter Geschwindigkeit von 50 km/h im vierten Gang	Vierter Gang
			Fahren mit konstanter Geschwindigkeit von 70 km/h im fünften Gang	Fünfter Gang

Post-en Nr.	Zu überprüfende Gegenstände	Prüfbedingung	Normaler Status
63	G-Sensor	<ul style="list-style-type: none"> • Zündschalter: ON • Bei stationärem Fahrzeug (auf ebenem Boden) 	2,35 - 2,65 V
		Wenn mit dem Fahrzeug gefahren wird	1,0 - 4,0 V

STELLANTRIEB-TESTTABELLE

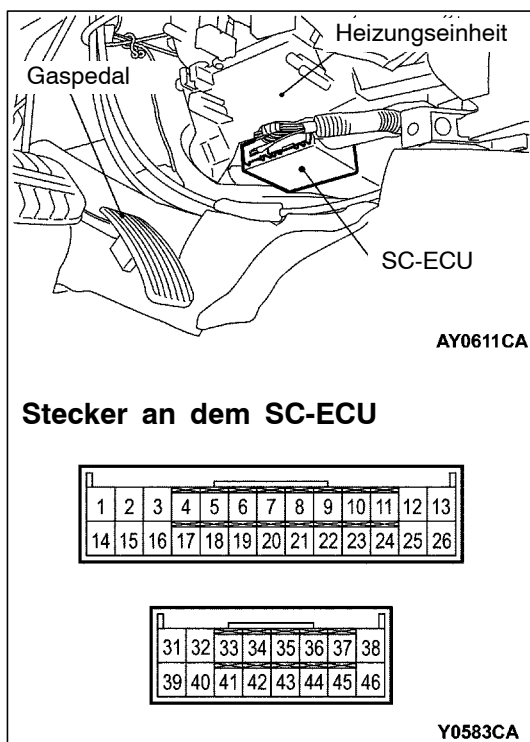
Die folgenden Stellantriebe können unter Verwendung des MUT-II zwangsweise angetrieben werden.

HINWEIS

1. Die Tests der Stellantriebe können nicht ausgeführt werden, wenn der Betrieb des SC-ECU durch die Fail-Safe-Funktion gestoppt wurde.
2. Die Tests der Stellantriebe können nur bei gestopptem Fahrzeug ausgeführt werden.

STELLANTRIEB-TESTSPEZIFIKATIONEN

Posten Nr.	Zu überprüfende Gegenstände	Antrieb
05	Betriebsprüfung der MITSUBISHI SC	Überträgt das Signal, das kein Drehmoment und vollständig geöffnete Drosselklappe erfordert, an das Motor-ECU oder das Motor-A/T-ECU für drei Sekunden.

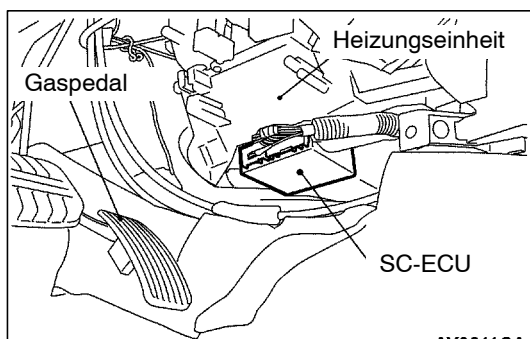


PRÜFUNG AN DER KLEMME DES SC-ECU

TABELLE DER KLEMMENSINNUNGEN

1. Die Spannungen zwischen den entsprechenden Klemmen und Masse messen.
2. Die Klemmen sind gemäß Abbildung angeordnet.

Klemme Nr.	Zu überprüfende Gegenstände	Prüfbedingung		Normaler Status
1	Diagnose-Wahleingang	Wenn das MUT-II angeschlossen ist		1 V oder weniger
		Wenn das MUT-II nicht angeschlossen ist		Ca. 5 V
14	MUT-II	Wenn das MUT-II angeschlossen ist		Serielle Kommunikation mit dem MUT-II
		Wenn das MUT-II nicht angeschlossen ist		1 V oder weniger
15, 16	A/T-ECU <4M41-A/T>	Zündschalter: ON		Serielle Kommunikation mit dem SC-ECU
		Zündschalter: OFF		0 V
17, 18	Engine-ECU <M/T, 6G74-M/T> oder Engine-A/T-ECU <6G74-A/T>	Zündschalter: ON		Serielle Kommunikation mit dem SC-ECU
		Zündschalter: OFF		0 V
19	Eingang des G-Sensors	Zündschalter: ON Fahrzeug in horizontaler Position		2,4 - 2,6 V
21	Eingang des ABS-ECU [Raddrehzahlsensor (vorne rechts)]	Zündschalter: ON Das Fahrzeug langsam vorwärts bewegen		Abwechselnd 0 V und 5 V
23	Eingang des Fahrgeschwindigkeitssensors	Zündschalter: ON Das Fahrzeug langsam vorwärts bewegen		Abwechselnd 0 V und 8 - 12 V
25	Stromversorgung des SC-ECU	Zündschalter: ON		Systemspannung
		Zündschalter: OFF		0 V
39	Backup-Stromversorgung des SC-ECU	Immer		Systemspannung
45	Ausgang der SC-Warnleuchte	Zündschalter: ON	Wenn die Lampe ausgeschaltet ist	Systemspannung
			Wenn die Lampe leuchtet	2 V oder weniger



AY0611CA

Stecker am Kabelbaum

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

PRÜFTABELLE FÜR WIDERSTAND UND STROMDURCHGANG ZWISCHEN DEN KLEMMEN

1. Den Zündschalter auf Position LOCK (OFF) drehen.
2. Die Widerstände und den Stromdurchgang bei abgetrenntem Stecker des SC-ECU überprüfen.
3. Die Widerstände und den Stromdurchgang zwischen den in der folgenden Tabelle aufgeführten Klemmen überprüfen.
4. Die Klemmen sind gemäß Abbildung angeordnet.

Klemme Nr.	Signalbezeichnung	Normaler Status
Zwischen Klemme 13 und Karosseriemasse	Masse	Stromdurchgang
Zwischen Klemme 26 und Karosseriemasse	Masse	
Zwischen Klemme 31 und Karosseriemasse	Masse	

WARTUNG AM FAHRZEUG

BETRIEBSPRÜFUNG DER MITSUBISHI SC

1. Das MUT-II an den 16poligen Diagnosestecker anschließen.

Vorsicht

Den Zündschalter auf Position LOCK (OFF) drehen, wenn das MUT-II angeschlossen oder abgetrennt wird.

2. Den Schalthebel auf Neutral stellen <mechanisches Schaltgetriebe> oder den Wahlhebel auf den Bereich P stellen.
3. Den Motor anlassen.
4. Das MUT-II verwenden, um den Stellantriebtest (Posten Nr.05) zu aktivieren, während das Gaspedal vollständig niedergedrückt wird. Darauf achten, daß die Motordrehzahl langsam abnimmt.

Vorsicht

Den Stellantriebtest für drei Sekunden aktivieren. Das Gaspedal nach Beendigung des Stellantriebtests sofort freigeben, oder die Motordrehzahl steigt an.

HINWEIS

Während des Stellantriebtests überträgt das SC-ECU das Signal, das kein Drehmoment und eine vollständig geöffnete Drosselklappe erfordert, an das Motor-ECU oder Motor-A/T-ECU für drei Sekunden.

PRÜFUNG DES RADDREHZAHLSENSORS (VORNE RECHTS)

Siehe den Hauptband der Anleitung BAUGRUPPE 35B - Wartung am Fahrzeug.

PRÜFUNG DES FAHRGESCHWINDIGKEITSSENSORS

Siehe den Hauptband der Anleitung BAUGRUPPE 54A - Instrumenteneinheit.

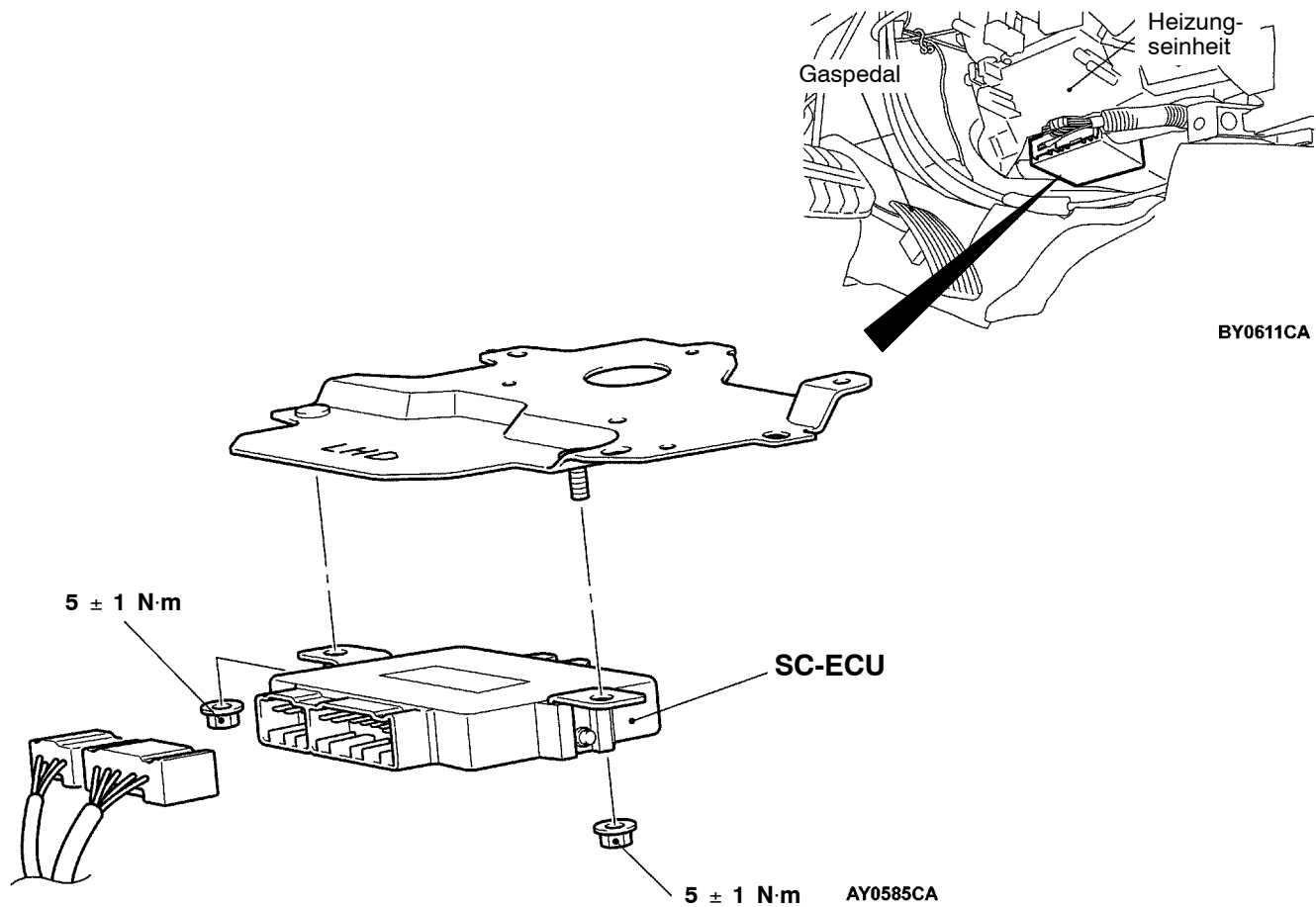
SC-ECU

AUS- UND EINBAU

Vorsicht

Wenn das SC-ECU aus- oder eingebaut wird, damit nicht gegen das SRS-ECU schlagen.

Vor dem Ausbau und nach dem Einbau
Ausbau und Einbau der vorderen Bodenkonsole
(Siehe Hauptband der Anleitung BAUGRUPPE 52A.)



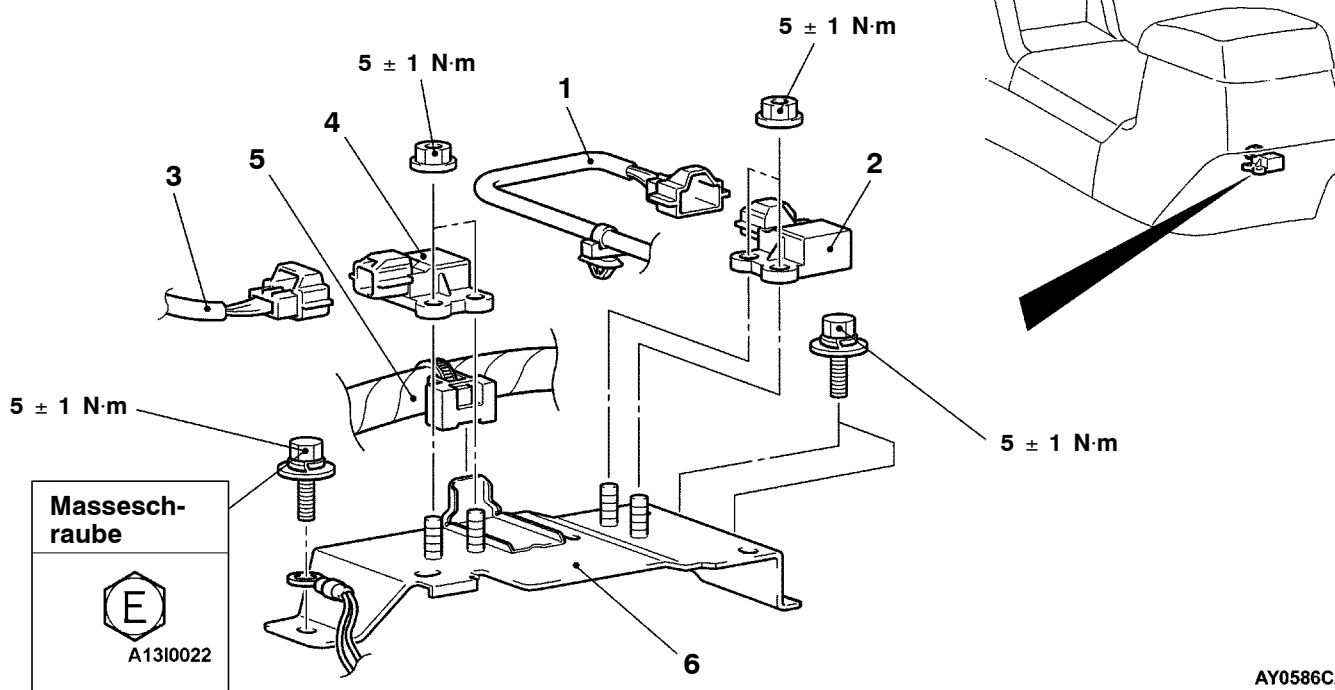
G-SENSOR

AUS- UND EINBAU

Vorsicht

Den G-Sensor nicht fallen lassen und keinen Stößen aussetzen.

Vor dem Ausbau und nach dem Einbau
Ausbau und Einbau der hinteren Bodenkonsole
(Siehe Hauptband der Anleitung BAUGRUPPE 52A.)



Ausbaustufen

- | | |
|---|--|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Stecker des G-Sensors (für SC) und Kabelbaumklemme 2. G-Sensor (für SC) 3. Stecker des G-Sensors (für ABS) | <ol style="list-style-type: none"> 4. G-Sensor (für ABS) 5. Kabelbaumklemme <Linkslenkung> 6. Halterung des G-Sensors |
|---|--|

RADDREHZAHLSENSOR (VORNE RECHTS)

Siehe den Hauptband der Anleitung BAUGRUPPE 35B - Raddrehzahlsensor.

FAHRGESCHWINDIGKEITSSENSOR

Siehe den Hauptband der Anleitung BAUGRUPPE 54A - Instrumenteneinheit.