

# 6 3Y-E エンジン

変更概要 .....	6-2
<b>エンジン調整</b> .....	6-2
準備品 .....	6-2
基本点検 .....	6-2
<b>EFI システム</b> .....	6-3
準備品 .....	6-3
トラブルシューティング	
(ダイアグノーシス) .....	6-3
ダイアグノーシス (ノーマルモード) による点検 .....	6-3
ダイアグノーシス (テストモード) による点検 .....	6-5
<b>フューエルシステム</b> .....	6-6
機能点検 .....	6-6
燃圧点検 .....	6-6
<b>単体点検</b> .....	6-6
エンジンコントロールコンピューター .....	6-6
エンジンコントロールコンピューター点検 .....	6-6
<b>イグニッション</b> .....	6-12
準備品 .....	6-12
単体点検 .....	6-12
IIA .....	6-12
イグナイター .....	6-13

## 変更概要



3Y-E エンジンの改良により、トヨタ マークII ワゴン・バン修理書/追補版(品番 62142, 1993年2月発行)の内容から次の項目を変更しました。

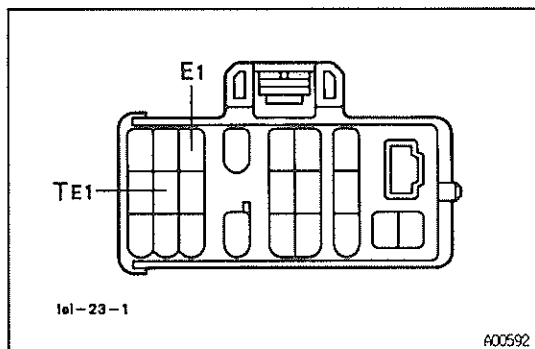
- 1 エンジン調整
  - 基本点検 (点火時期)
- 2 EFI システム
  - ダイアグノーシスコード一覧表 (ノーマルモード, テストモード)
  - フューエルシステム機能点検 (燃圧点検)
  - 単体点検 (エンジンコントロールコンピューター)
- 3 イグニッション
  - 単体点検 (IIA, イグナイター)

## エンジン調整

## 準備品


## 計器

	09843-18010	タコバルスピックアップワイヤ	回転計取り付け用
	09843-18020	ダイアグノーシスチェックワイヤ	ダイアグノーシスコネクター短絡用



## 基本点検

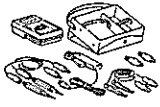






## 1 点火時期およびアイドル回転数点検

- (1) ダイアグノーシスチェックワイヤを使用して、ダイアグノーシスコネクターの  $T_{E1} \leftrightarrow E_1$  端子間を短絡する。
  -  短絡位置を間違えると故障の原因となるため、絶対に間違えない。
- (2) 点火時期を測定する。
  - 基準値 BTDC 2~6°
  - 基準値外の場合は、IIA を動かして基準値の中央値に調整する。
- (3)  $T_{E1} \leftrightarrow E_1$  端子間を開放する。
- (4) 点火時期を確認する。
  - 基準値 BTDC 7~17°
- (5) エンジン回転を上げたとき点火時期がすみやかに進角することを確認する。
- (6) アイドル回転数を確認する。
  - 基準値 650~750r/min (M/T車)
  - 700~800r/min (A/T車)

# EFI システム

## 準備品

### 計器

	09082-00012	トヨタ電気カルテスター	エンジンコントロールコンピューター点検用
	(09083-00060)	ミニテストリード	エンジンコントロールコンピューター点検用
	09843-18020	ダイアグノーシスチェックワイヤ	ダイアグノーシスコネクタ短絡用
	09991-50100	トヨタダイアグノーシスリーダーセット	ダイアグノーシスコード読み取り用 コンピューターデータ点検用
	09991-50320	プログラム IC カード エンジンシステム 3	ダイアグノーシスコード読み取り用 コンピューターデータ点検用
	TB-707 EFI-4T	EFI フューエルプレッシャー ゲージ （籐バンザイ扱い 籐イヤサカ扱い）	燃圧点検用
	TB-501 HVP-1	マイティバック （籐バンザイ扱い 籐イヤサカ扱い）	エンジンコントロールコンピューター PIM 電圧測定用
オシロスコープ			エンジンコントロールコンピューター点検用

20501

T0028745

## トラブルシューティング (ダイアグノーシス)

### ダイアグノーシス (ノーマルモード) による点検

#### 1 ダイアグノーシスコード一覧表

(参考) 二つ以上のコード番号が出力される場合は、コード番号の小さい順に表示する。

コード 番号	診断項目 [端子記号]	診断内容	点検部位
		① 診断条件 ② 異常状態 ③ 異常期間 ④ その他	
12	回転信号系統 1 [NE]	① クランキング中 ② NE 信号が入力されない ③ 5秒以上	<ul style="list-style-type: none"> <li>ワイヤハーネスおよびコネクタ (NE 信号系統)</li> <li>IIA (NE センサー)</li> <li>エンジンコントロールコンピューター</li> </ul>
13	回転信号系統 2 [NE]	① エンジン回転数 1500 r/min 以上 ② NE 信号が入力されない ③ 1秒以上	<ul style="list-style-type: none"> <li>ワイヤハーネスおよびコネクタ (NE 信号系統)</li> <li>IIA (NE センサー)</li> <li>エンジンコントロールコンピューター</li> </ul>
14	点火信号系統 [IGF, IGT]	① アイドル回転時 ② IGT 信号を出力しているにもかかわらず IGF 信号が入力されない ③ 1秒以上	<ul style="list-style-type: none"> <li>ワイヤハーネスおよびコネクタ (イグナイター+BおよびIGF, IGT 系統)</li> <li>イグナイター</li> <li>エンジンコントロールコンピューター</li> <li>イグニッションコイル</li> </ul>
21	O <sub>2</sub> センサー信号系統 [OX]	① エンジン暖機後, エンジン回転数 2500 r/min 以上 ② O <sub>2</sub> センサー出力電圧の振幅が 0.3V 未満 ③ 60 秒以上 ④ 2トリップ	<ul style="list-style-type: none"> <li>O<sub>2</sub> センサー</li> <li>エンジンコントロールコンピューター</li> </ul>
22	水温センサー信号系統 [THW, E2]	① IG スイッチ ON ② 水温センサー回路の短絡または断線 ③ 1秒以上	<ul style="list-style-type: none"> <li>ワイヤハーネスおよびコネクタ (水温センサー系統)</li> <li>水温センサー</li> <li>エンジンコントロールコンピューター</li> </ul>
24	吸気温センサー信号系統 [THA, E2]	① IG スイッチ ON ② 吸気温センサー回路の短絡または断線 ③ 1秒以上	<ul style="list-style-type: none"> <li>ワイヤハーネスおよびコネクタ (吸気温センサー系統)</li> <li>吸気温センサー</li> <li>エンジンコントロールコンピューター</li> </ul>
25	リーン異常系統 [OX]	① エンジン暖機後, エンジン回転数 2500 r/min 以上 ② O <sub>2</sub> センサーがリッチ信号を出力しない ③ 90 秒以上 ④ 2トリップ	<ul style="list-style-type: none"> <li>燃料系統 (インジェクター, 燃圧)</li> <li>点火系統 (スパークプラグ, イグナイター)</li> <li>吸気系統 (バキュームセンサー)</li> <li>ワイヤハーネスおよびコネクタ (O<sub>2</sub> センサー系統)</li> <li>O<sub>2</sub> センサー</li> <li>エンジンコントロールコンピューター</li> </ul>
31	バキュームセンサー信号系統 [PIM, VC, E2]	① IG スイッチ ON ② バキュームセンサー回路の短絡または断線 ③ 1秒以上	<ul style="list-style-type: none"> <li>ワイヤハーネスおよびコネクタ (バキュームセンサー系統)</li> <li>バキュームセンサー</li> <li>エンジンコントロールコンピューター</li> </ul>
41	スロットルポジション センサー信号系統 [VC, VTA, E2]	① IG スイッチ ON ② スロットルポジションセンサー回路の短絡または断線 ③ 5秒以上	<ul style="list-style-type: none"> <li>ワイヤハーネスおよびコネクタ (スロットルポジションセンサー系統)</li> <li>スロットルポジションセンサー</li> <li>エンジンコントロールコンピューター</li> </ul>
42	スピードセンサー信号系統 [SPD]	M/T 車 ① エンジン暖機後, エンジン回転数 2000~5000 r/min で走行時 ② スピードセンサー信号が入力されない ③ 10 秒以上	<ul style="list-style-type: none"> <li>ワイヤハーネスおよびコネクタ (スピードセンサー系統)</li> <li>スピードセンサー</li> <li>エンジンコントロールコンピューター</li> </ul>
		A/T 車 ① エンジン暖機後, エンジン回転数 3000 r/min 以上で走行時, シフト位置 P, N レンジ以外 ② スピードセンサー信号が入力されない ③ 10 秒以上	

2トリップ: 診断内容①,②,③を一旦記憶, IG OFF→ON後, 再度診断内容①,②,③が成立時

ダイアグノーシス (テストモード) による点検

1 ダイアグノーシスコード一覧表

- (参考) ・テストモード時もノーマルモードの診断を行っているためノーマルモードの一覧表も併用する。
- ・コード番号 42(スピードセンサー信号系統), 43(スターター信号系統), 51(スイッチ信号系統)はダイアグノーシスのメモリーに記憶しない。(T<sub>21</sub>↔E<sub>1</sub>端子間開放またはトヨタダイアグノーシスリーダーのコネクター切り離しにて消去)
  - ・二つ以上のコード番号が出力される場合は、コード番号の小さい順に表示する。

コード番号	診断項目 [端子記号]	診断内容			点検部位
		① 診断条件	② 異常状態	③ 異常期間	
21	O <sub>2</sub> センサー信号系統 [OX]	① エンジン暖機後, エンジン回転数 2500r/min 以上 ② O <sub>2</sub> センサー出力電圧の振幅が 0.3V 未満 ③ 60 秒以上			・O <sub>2</sub> センサー ・エンジンコントロールコンピューター
22	水温センサー信号系統 [THW, E2]	① IG スイッチ ON ② 水温センサー回路の短絡または断線 ③ 1秒未満			・ワイヤハーネスおよびコネクター (水温センサー系統) ・水温センサー ・エンジンコントロールコンピューター
24	吸気温センサー信号系統 [THA, E2]	① IG スイッチ ON ② 吸気温センサー回路の短絡または断線 ③ 1秒未満			・ワイヤハーネスおよびコネクター (吸気温センサー系統) ・吸気温センサー ・エンジンコントロールコンピューター
25	リーン異常系統 [OX]	① エンジン暖機後, エンジン回転数 2500r/min 以上 ② O <sub>2</sub> センサーがリッチ信号を出力しない ③ 60 秒以上			・燃料系統 (インジェクター, 燃圧) ・点火系統 (スパークプラグ, イグナイター) ・吸気系統 (バキュームセンサー) ・ワイヤハーネスおよびコネクター (O <sub>2</sub> センサー系統) ・O <sub>2</sub> センサー ・エンジンコントロールコンピューター
31	バキュームセンサー信号系統 [PIM, VC, E2]	① IG スイッチ ON ② バキュームセンサー回路の短絡または断線 ③ 1秒未満			・ワイヤハーネスおよびコネクター (バキュームセンサー系統) ・バキュームセンサー ・エンジンコントロールコンピューター
41	スロットルポジション センサー信号系統 [VC, VTA, E2]	① IG スイッチ ON ② スロットルポジションセンサー回路の短絡または断線 ③ 1秒未満			・ワイヤハーネスおよびコネクター (スロットルポジションセンサー系統) ・スロットルポジションセンサー ・エンジンコントロールコンピューター
42	スピードセンサー信号系統 [SPD]	② テストモード中, ダイアグノーシスコネクターの T <sub>21</sub> ↔E <sub>1</sub> 端子間が短絡されるまでに, スピードセンサー信号が入力されない			・ワイヤハーネスおよびコネクター (スピードセンサー系統) ・スピードセンサー ・エンジンコントロールコンピューター
43	スターター系統 [STA]	② テストモード中, ダイアグノーシスコネクターの T <sub>21</sub> ↔E <sub>1</sub> 端子間が短絡されるまでに, スターター信号が入力されない			・ワイヤハーネスおよびコネクター (スターター信号系統) ・エンジンコントロールコンピューター
51	スイッチ信号 [A/C, IDL, NSW]	① テストモード中, エンジン始動後ダイアグノーシスコネクターの T <sub>21</sub> ↔E <sub>1</sub> 端子間短絡 ただし IDL 接点 OFF 診断は始動後 3 秒以上経過 ② 以下のいずれかが成立時 ・シフト位置 P, N レンジ以外 (A/T 車) ・A/C スイッチ ON ・IDL 接点 OFF			・ニュートラルスタートスイッチ系統 ・A/C スイッチ系統 ・スロットルポジションセンサー IDL 系統 ・エンジンコントロールコンピューター

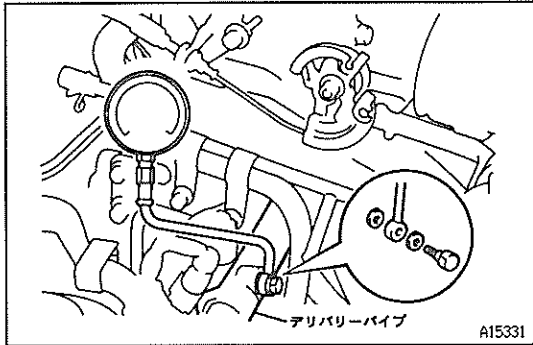
## フューエルシステム

T0038748

### 機能点検

T0038747

#### 燃圧点検



- 1 燃料流出防止作業
- 2 EFI プレッシャーゲージ取り付け
  - (1) デリバリーパイプのボルトを取りはずす。
    - **注意** フューエルパイプラインに若干残圧があるため、ウエスなどで覆い、ガソリンの飛散を防ぐ。
  - (2) ガasketを介して、デリバリーパイプにEFIフューエルプレッシャーゲージを取り付ける。  
T=17.7N・m (180kgf・cm)
  - (3) バッテリー⊖ターミナルを取り付ける。
- 3 燃料漏れ点検
- 4 エンジン始動
- 5 燃圧点検
  - 基準値 269.7~308.9kPa (2.75~3.15kgf/cm<sup>2</sup>) (アイドル回転時)
- 6 燃料流出防止作業
- 7 EFI プレッシャーゲージ取りはずし
  - (1) EFIフューエルプレッシャーゲージをはずし、新品のガasketを介して、ボルトを取り付ける。  
T=17.7N・m (180kgf・cm)
- 8 燃料漏れ点検

### 単体点検

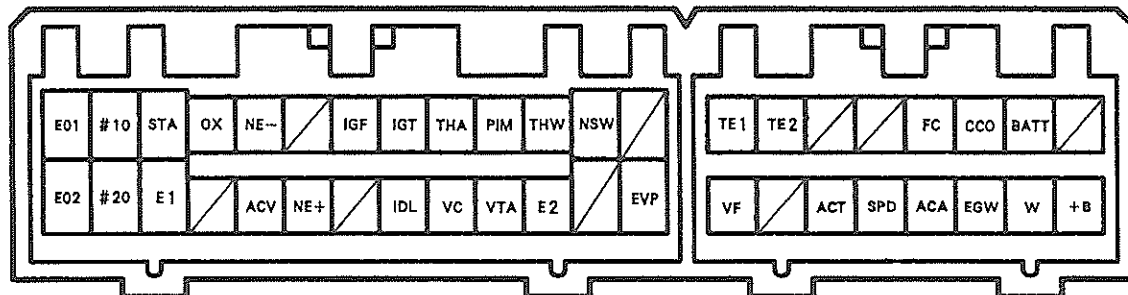
T0038748

## エンジンコントロールコンピューター エンジンコントロールコンピューター点検

T0038748

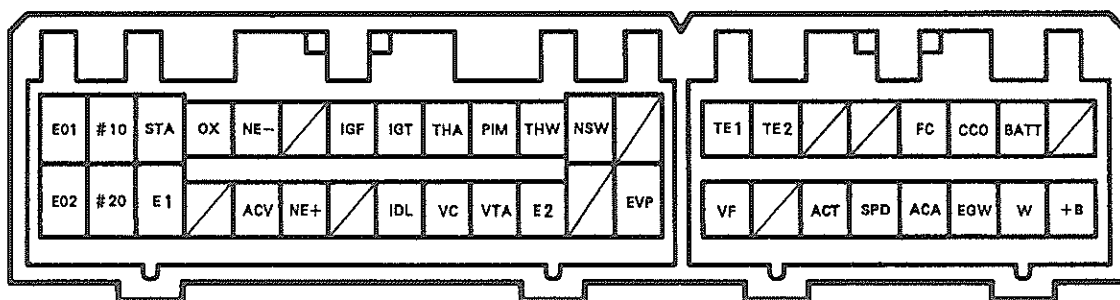
- 1 コンピューター作動点検
  - (1) トヨタエレクトリカルテスターにミニテストリードを接続し、各端子間の電圧を測定する。
    - **注意** ・コネクタはコンピューターに接続した状態で、コネクタの裏側から点検する。
    - ・測定前に電源点検 (IG ON 時 10~14V) およびアース点検 (IG OFF 時各アース端子↔エンジン, ボデー間 5Ω以下) を実施する。
    - ・電圧を測定する場合は、テスターが電圧レンジになっていることを確認してから行う。
  - (2) オシロスコープを使用して各端子間でパルスが発生していることを確認する。
    - **注意** 掲載のオシロスコープ波形は参考例であり、ノイズ、チャタリング波形などは省略してある。

〈参考〉 基準値欄内の※印は、一覧表の後にオシロスコープ波形を掲載している。



Vd-42-2

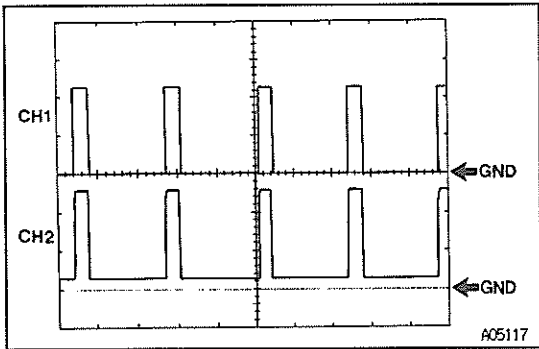
点検系統	端子	入出力	測定条件	基準値 [V]
電源系統	BATT ↔ E1	入力	常時	9 ~ 14
	+B ↔ E1	入力	エンジン停止, IG スイッチ ON	9 ~ 14
	VC ↔ E1	出力	エンジン停止, IG スイッチ ON	4.5 ~ 5.5
点火信号系	IGT ↔ E1	出力	暖機後, アイドル回転時	パルス発生※
	IGF ↔ E1	入力	暖機後, アイドル回転時	パルス発生※
回転信号系	NE+ ↔ NE-	入力	暖機後, アイドル回転時	パルス発生※
噴射信号系	#10, #20 ↔ E1	出力	暖機後, アイドル回転時	パルス発生※
バキュームセンサー系	PIM ↔ E1	入力	67kPa (500mmHg) の負圧をかけたとき	1.3 ~ 1.9
			大気開放時	3.3 ~ 3.9
O <sub>2</sub> センサー系	OX ↔ E1	入力	暖機後, エンジン回転数 2500r/min で 2 分間保持	パルス発生※
スピードセンサー系	SPD ↔ E1	入力	約 20 km/h 走行時	パルス発生※
水温センサー系	THW ↔ E1	入力	冷却水温 60~120°C (暖機時)	0.2 ~ 1.0
吸気温センサー系	THA ↔ E1	入力	吸気温度 0~80°C (暖機時)	0.5 ~ 3.4
排気温センサー系	CCO ↔ E1	入力	排気温 950°C 以下	1.0 ~ 5.5
排気温ウォーニング系	EGW ↔ E1	出力	ダイアグノーシスコネクタの CCO ↔ E1 端子間短絡 (排気温ウォーニングランプ点灯時)	0 ~ 3
			アイドル回転時 (ウォーニングランプ消灯時)	9 ~ 14
チェックエンジンウォーニング系	W ↔ E1	出力	水温センサーのコネクタを切り離す (チェックエンジンウォーニングランプ点灯時)	0 ~ 3
			アイドル回転時 (ウォーニングランプ消灯時)	9 ~ 14
ニュートラルスタートスイッチ系 (A/T 車)	NSW ↔ E1	入力	シフト位置 P, N レンジ	0 ~ 3
			シフト位置 P, N レンジ以外	9 ~ 14
スターター信号系	STA ↔ E1	入力	クランキング時	6 以上
フィードバックモニター系	VF ↔ E1	出力	暖機後, エンジン回転数 2500r/min で 2 分間保持した後, アイドル回転に戻す	1.8 ~ 3.2



Vd-42-2

点検系統	端子	入出力	測定条件	基準値 [V]
スロットルポジション センサー系	IDL ↔ E1	入力	スロットルバルブ全閉	0 ~ 3
			スロットルバルブ全開	9 ~ 14
	VTA ↔ E1		スロットルバルブ全閉	0.3 ~ 0.8
			スロットルバルブ全開	3.2 ~ 4.9
A/Cスイッチ系	ACA ↔ E1	入力	A/C ON (マグネットクラッチ ON)	9 ~ 14
			A/C OFF	0 ~ 3
A/Cカット系	ACT ↔ E1	出力	A/C ON	4.5 ~ 5.5
			上記状態からスロットルバルブ全閉→全開, 3秒間	0 ~ 2
キャニスターバージ VSV系	EVP ↔ E1	出力	エンジン停止, IGスイッチ ON	9 ~ 14
			暖機後, アイドル回転時 (キャニスター VSV ON)	パルス発生※
サーキットオープニング リレー系	FC ↔ E1	出力	エンジン停止, IGスイッチ ON	9 ~ 14
			アイドル回転時	0 ~ 3
A/Cアイドルアップ VSV系	ACV ↔ E1	出力	A/C ON (マグネットクラッチ ON)	0 ~ 3
			A/C OFF	9 ~ 14
テスト端子	TE1 TE2 ↔ E1	出力	エンジン停止, IGスイッチ ON	9 ~ 14
			ダイアグノーシスコネクターの T <sub>E1</sub> ↔ E <sub>1</sub> 端子間, T <sub>E2</sub> ↔ E <sub>1</sub> 端子間短絡	0 ~ 3
アース系	E1 E2 ↔ ボデー E01 ↔ アース E02	アース	(導通点検)	(常時導通)

JA9698



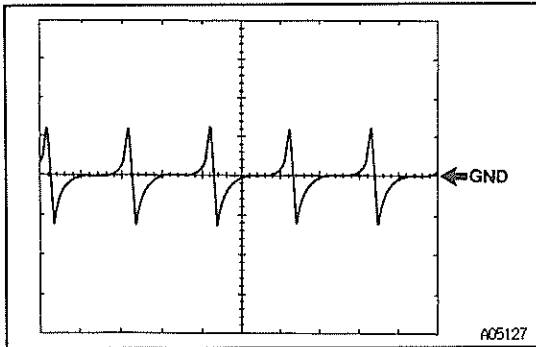
〈参考〉 オシロスコープ波形

測定端子 CH1: IGT↔E1 CH2: IGF↔E1

計器セット 2V/DIV, 20ms/DIV

測定条件 暖機後, アイドル回転時

エンジン回転数が高くなるにつれ, 各波形周期は短くなる。



測定端子 NE+↔NE-

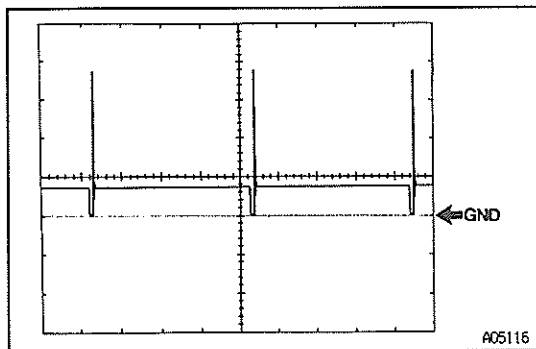
計器セット 2V/DIV, 20ms/DIV

測定条件 暖機後, アイドル回転時

エンジン回転数が高くなるにつれ

① 各波形振幅は大きくなる。

② 各波形周期は短くなる。

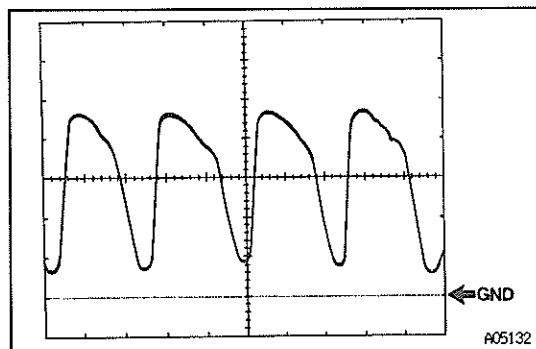


測定端子 #10, #20↔E1

計器セット 20V/DIV, 20ms/DIV

測定条件 暖機後, アイドル回転時

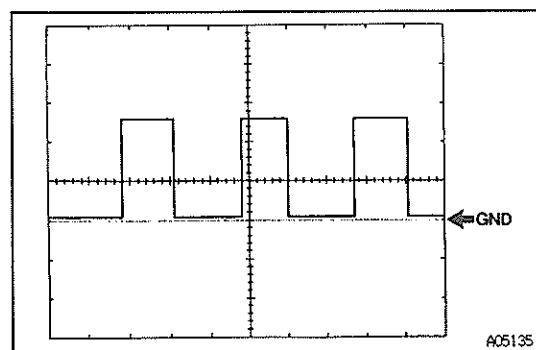
エンジン回転数が高くなるにつれ, 波形周期は短くなる。



測定端子 OX↔E1

計器セット 0.2V/DIV, 0.5s/DIV

測定条件 暖機後, エンジン回転数 2500r/min で2分間保持

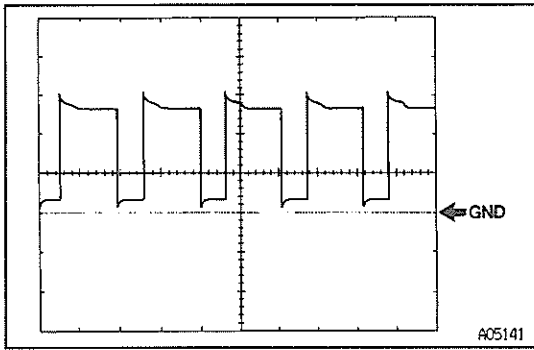


測定端子 SPD↔E1

計器セット 5V/DIV, 20ms/DIV

測定条件 約 20km/h 走行時

車速が高くなるにつれ, 波形周期が短くなる。



測定端子 EVP↔E1

計器セット 5V/DIV, 50ms/DIV

測定条件 暖機後, アイドル回転時

- 状況により図の波形が発生しない場合がある。
- 状況によりデューティ比が異なる場合がある。

## 2 コンピューターデータ点検

- (1) トヨタダイアグノーシスリーダーにプログラム IC カードをセットする。
- (2) トヨタダイアグノーシスリーダーをダイアグノーシスコネクターに接続する。
- (3) イグニッションスイッチをONまたは、エンジンを始動する。
- (4) トヨタダイアグノーシスリーダーにエンジンシステムコード“819”を入力する。
- (5) 「チェックナイヨウセンタク」にて「エンジンECUデータ」を画面に表示させ、○スイッチを押す。

## 3 コンピューターデータ読み取り上の注意

コンピューターデータの値は、測定上のわずかな差、測定環境の違い、車両の経時変化等により値が大きくバラツキ、明確な基準値（判定時）を示すことが困難である。

- 参考値内であっても不具合となる場合がある。
- 息つき、ラフアイドルのような微妙な現象に対しては同型車、同一条件でデータを比較し、コンピューターデータの全項目から総合的に判断する必要がある。

項目	点検条件	参考値	異常時の点検項目
TAU	冷間始動～暖機運転	徐々に減少	PIM, THW, OX 電圧 吸気系エアもれ 燃圧
	アイドル回転時	2.3～3.5ms	
	2000r/min 時	2.1～3.2ms	
	3000r/min 時	2.1～3.4ms	
IGt	アイドル回転時 (TE1 ON)	2～6℃A	TE1 電圧
	アイドル回転時 (TE1 OFF)	10～21℃A	PIM, THW, IDL 電圧
	2000r/min 時	36～40℃A	
	3000r/min 時	38～42℃A	
NE	エンジン停止 (イグニッションスイッチ ON時)	0 r/min	NE 信号
	エンジン一定回転時	大きな変動がない	
PIM	エンジン停止 (イグニッションスイッチ ON時)	91～104 kPa {680～780mmHg}	VC, PIM 電圧
	アイドル回転時	33～39 kPa {250～290mmHg}	
	2000r/min 時	27～32 kPa {200～240mmHg}	
	3000r/min 時	28～33 kPa {210～250mmHg}	
THW	完全暖機時	80℃以上	THW 電圧
VTA	スロットルバルブ全閉時	2°以下	VC, VTA 電圧
	スロットルバルブ全開時	80°以上	
	スロットルバルブ全閉→全開	連続して変化	
SPD	走行中 (スピードメーターと比較)	大きな差がない	SPD 信号
STA	クランキング時	ON	STA 電圧
IDL	スロットルバルブ全閉→開時	ON→OFF	IDL 電圧
A/C	A/C OFF→ON 時	OFF→ON	A/C 電圧
NSW	A/T Nレンジ→Dレンジ時	ON→OFF	NSW 電圧
OX	2500r/min 一定回転時	rich/lean を繰り返す	OX 電圧, TAU, アース電位 吸気系エアもれ, 燃圧



補正フラグ	1		2		3		4		5	
	始動後増量		暖機後増量		A/F フィードバック		—		—	
スイッチコンディション	1	2	3	4	5	6	7	8		
	STA	IDL	A/C	NSW	OX	—	—	DIAG		

# イグニッション

- 注意**
- ・エンジン回転中は、バッテリーターミナルをはずさない。
  - ・有害なパルスが発生するような行為をしない。

## 準備品

### 計器

	09082-00012	トヨタエレクトリカルテスター	各部点検用
	(09083-00060)	ミニテストリード	エンジンコントロールコンピューター点検用
オシロスコープ			エンジンコントロールコンピューター点検用

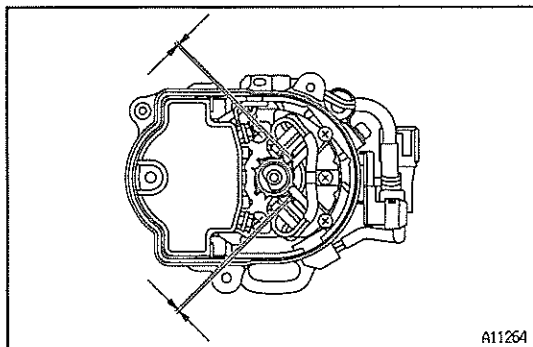
20501

## 単体点検

T0038751

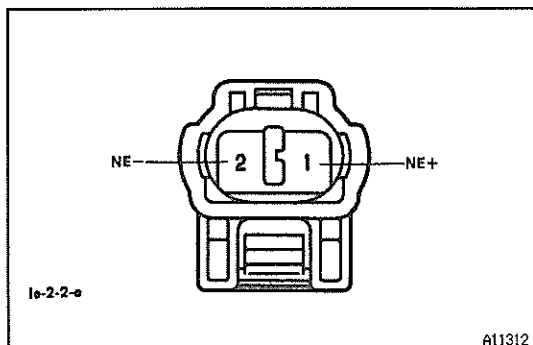
### IIA

- 注意**
- 文中の冷間時\*、温間時\*とは、ピックアップコイルおよびイグニッションコイル本体の温度を表す。  
また、温度設定範囲を冷間時（-10～50℃）、温間時（50～100℃）とする。



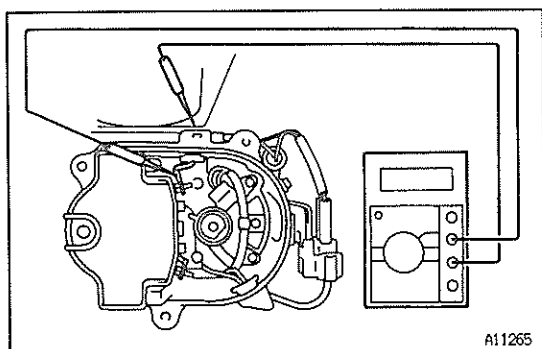
#### 1 エアギャップ点検

- (1) ディストリビューターキャップ、ローターおよびダストプルーフカバーを取りはずす。
- (2) シックネスゲージを使用して、エアギャップを測定する。  
基準値 0.2～0.4mm  
基準値外の場合は、ディストリビューターハウジングを交換する。



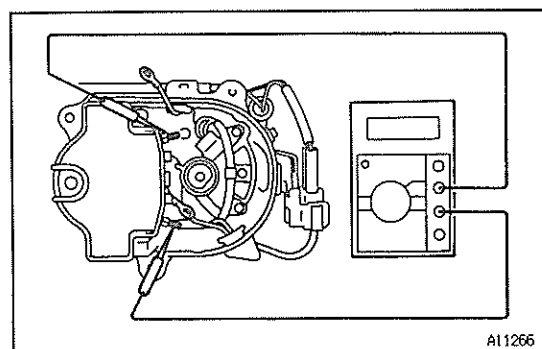
#### 2 ピックアップコイル抵抗点検

- (1) IIA のコネクタを切り離す。
- (2) イグニッションスイッチを OFF にして、NE+ ↔ NE- 端子間の抵抗を測定する。  
基準値 370～550Ω（冷間時\*）  
475～650Ω（温間時\*）
- (3) IIA のコネクタを接続する。



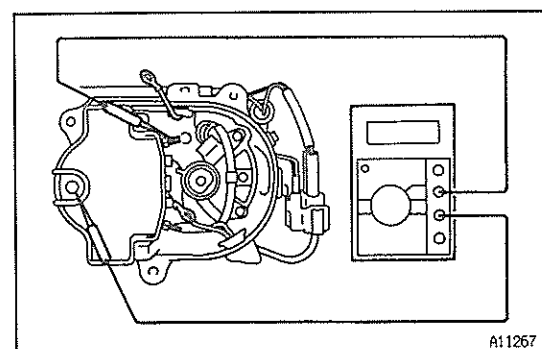
### 3 入力電圧測定

- (1) イグニッションスイッチを ON にする。
  - (2) イグニッションコイルの⊕端子↔ボデーアース間の電圧を測定する。
- 基準値 10~14V



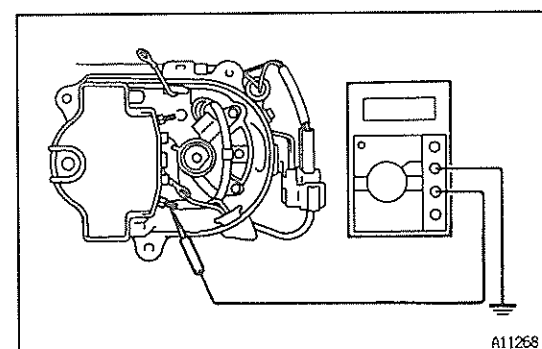
### 4 一次コイル抵抗点検

- (1) イグニッションスイッチを OFF にする。
  - (2) イグニッションコイルの端子をはずす。
  - (3) イグニッションコイルの⊕端子↔⊖端子間の抵抗を測定する。
- 基準値 1.11~1.75Ω (冷間時\*)  
1.41~2.05Ω (温間時\*)



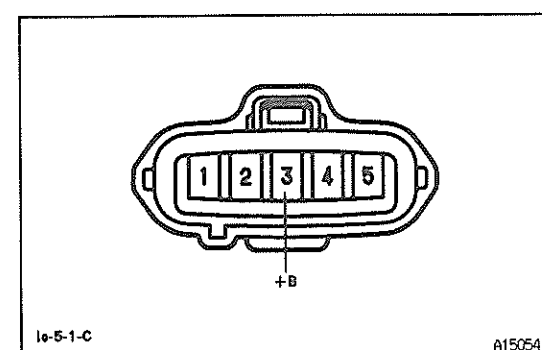
### 5 二次コイル抵抗点検

- (1) イグニッションコイルの⊕端子↔高圧端子間の抵抗を測定する。
- 基準値 9.0~15.7 kΩ (冷間時\*)  
11.4~18.4 kΩ (温間時\*)



### 6 絶縁抵抗点検

- (1) イグニッションコイルの⊖端子↔ボデーアース間の抵抗を測定する。
- 基準値 10MΩ以上
- (2) イグニッションコイルの端子を接続する。
  - (3) ダストブルーフカバー、ローターおよびディストリビューターキャップを取り付ける。



## イグナイター




### 1 入力電圧点検

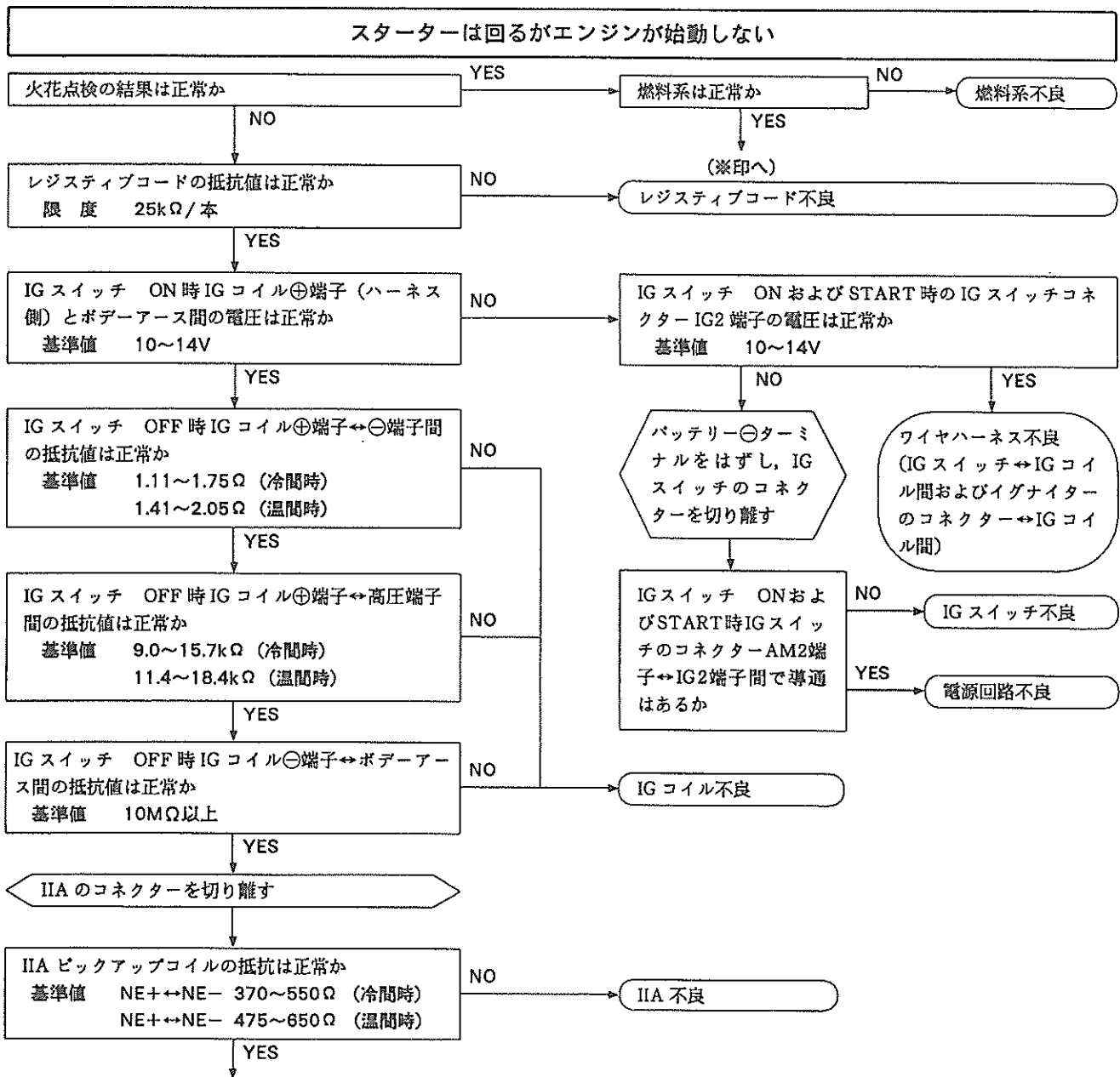
- (1) イグナイターの5極コネクタを切り離す。
  - (2) イグニッションスイッチを ON にする。
  - (3) ワイヤハーネス側の5極コネクタの+B端子↔ボデーアース間の電圧を測定する。
- 基準値 10~14V
- (4) 5極コネクタを接続する。

2 イグナイター点検

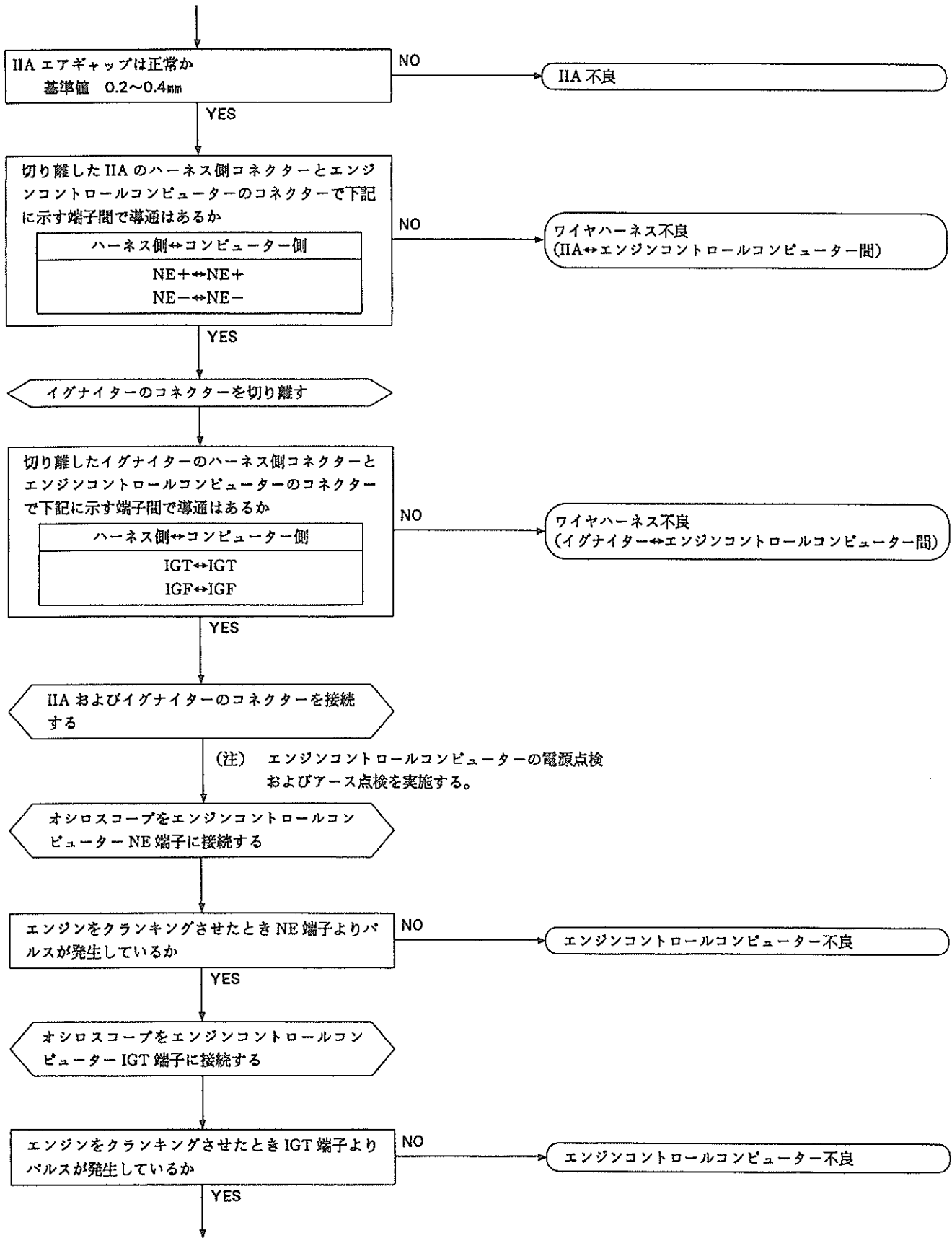
**注意** イグナイターはIC部品を多数内蔵しており、イグナイター単体の点検は困難なため、次のフローチャートに従い点検した結果、良否を判断する。

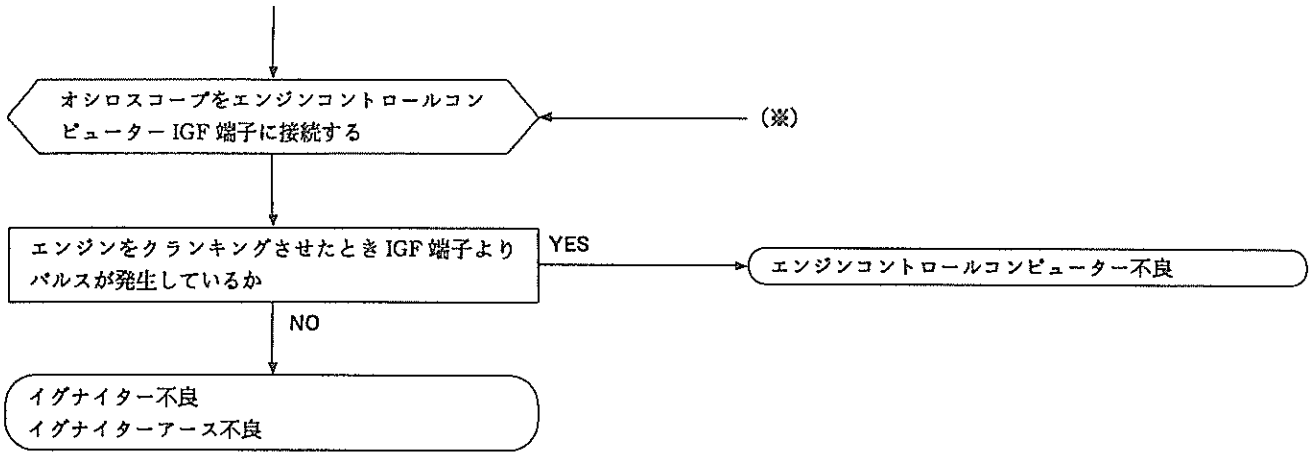
〈参考〉 フローチャートの見方

-  ……作業する項目
-  ……点検する項目
-  ……不具合要因

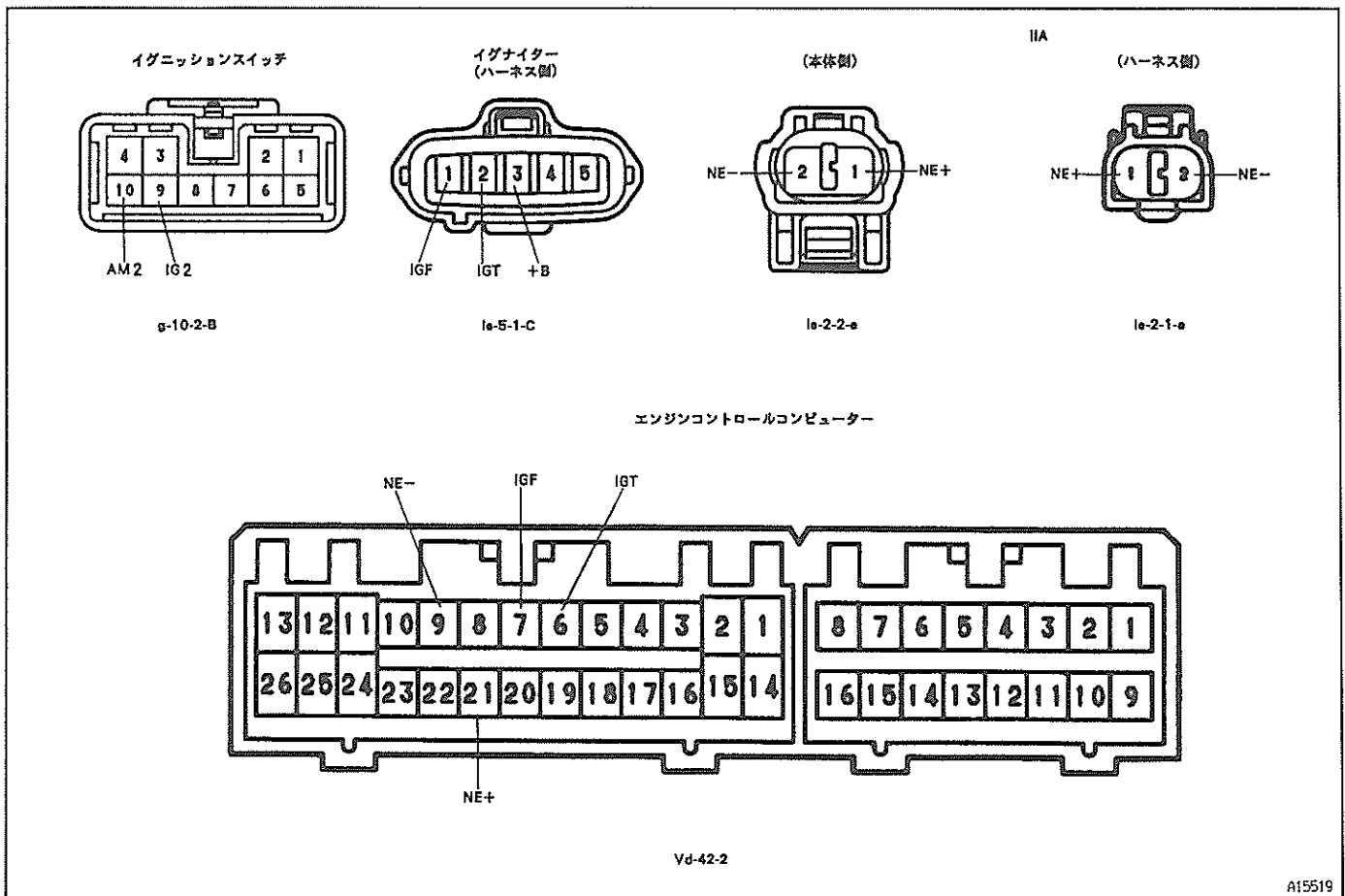


JA9237





JA9239



A15519