

1

自己診断 操作方法について

◆チェックエンジンウォーニングランプによる読み取り

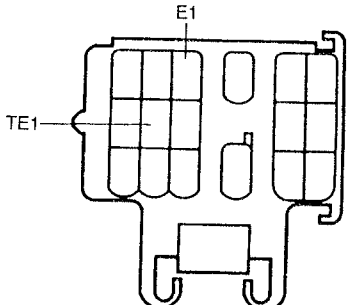
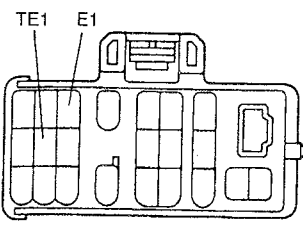
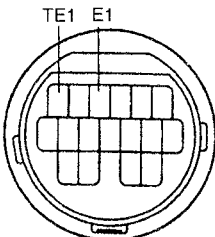
注意：クラウン マジェスタ S14及びクラウン ハードトップ S14（デジタルメーター車）は4ページの内容が適用される。

■ ノーマルモード

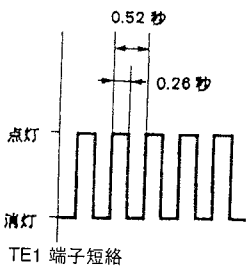
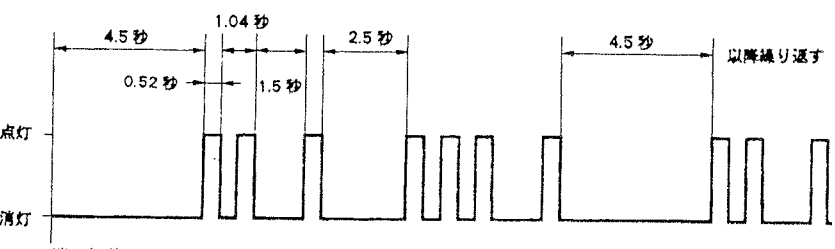
■ 1 ■ コードの読み取り

- ①スロットルバルブ全閉（IDL接点ON）、シフト位置N, Pレンジ（A/T）、エアコンOFFにする。
- ②ダイアグノーシスコネクタ、または室内のTDCLのTE1⇄E1端子を短絡する。

注意：室内のTDCLは設置されていない車種もある。配線図からTDCLの有無を確認できる。

ダイアグノーシスコネ (コネクターの形状は2種類ある)		TDCL
		

- ③IGスイッチをONにしてチェックウォーニングランプの回数からコードを読み取る。

コード表示の代表例	
正常時  点灯 0.52 秒 消灯 0.26 秒 TE1 端子短絡 ※点灯時間及び消灯時間が0.25秒間隔のタイプもある。	異常時 (コード"21"と"31"を出力する場合)  点灯 4.5 秒 消灯 0.52 秒 TE1 端子短絡 ※最初の点灯時間が4秒後のタイプもある（2回目以降は4.5秒）。点灯時間及び消灯時間が0.5秒間隔のタイプもある。

- 参考：1. コードを表示しない（ランプが点滅しない）場合はTE1⇄E1端子系の断線、コンピュータ不良が考えられる。
2. ランプが常時している場合はワイヤハーネスのショート（かみ込みなど）が考えられる。
3. 1000rpm以上でランプが点灯し、コードを出力しない場合は一度イグニッションスイッチをOFFにした後、再度点検する。それでもコードを出力しない場合はコンピュータ不良が考えられる。

■ 2 ■ コード読み取り時の注意点

- ①コードを表示する場合、次の点に注意して読み取る。
 - ・異常箇所が2項目以上ある場合は、コード番号の小さい順に表示する。

■ 3 ■ コード記憶消去時の注意点

- ①EFIヒューズをしばらく取り外し、電源供給を遮断することによりコンピューター内のメモリからコードを消去させる。ヒューズ接続後、必ず正常コードが出力されることを確認する。

テストモード

注意：テストモードの自己診断機能が付いていない車種もある。

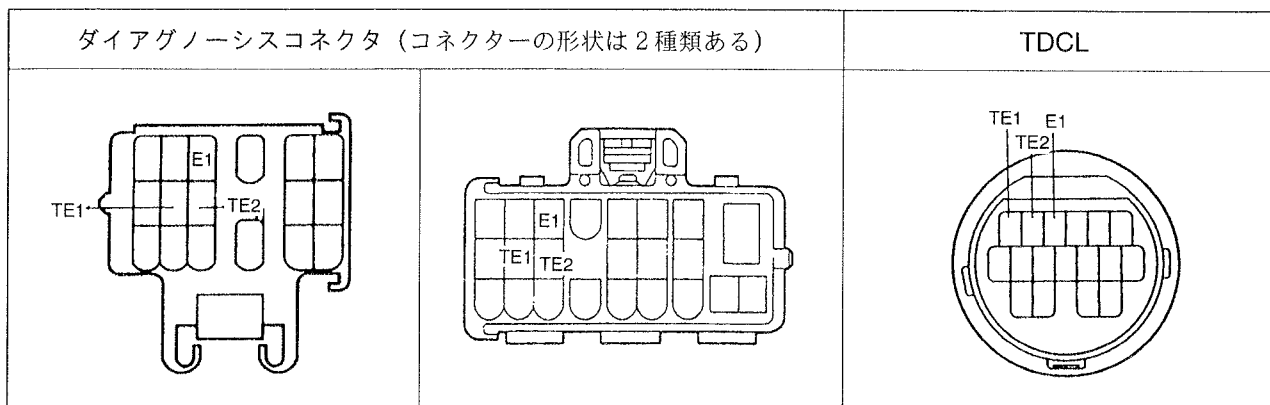
テストモードとはノーマルモードに比べ異常検出の感度をアップし各センサからの信号検出を向上させたものである。また、ノーマルモードの診断項目以外にスターター信号系統、スイッチ信号系統などを追加している。

テストモードによる点検は、各センサの信号系統の異常が考えられる場合でも、ノーマルモードで正常コード出力していたり、ノーマルモードの診断項目以外で異常が考えられる場合に行う。

■ 1 ■ コード読み取り

- ①ノーマルモードで読み取り後、コードの記憶消去を行う。
- ②IGスイッチOFFの状態ダイアグノーシスコネクタ、または室内のTDCLのTE2⇄E1端子を短絡する。

注意：室内のTDCLは設置されていない車種もある。配線図からTDCLの有無を確認できる。



- ③IGスイッチをONにしてチェックエンジンウォーニングランプが早い点滅になることを確認する。早い点滅になることで、テストモードになっていることを示す。以後、コードを読み終えるまで端子短絡を開放しない。また、IGスイッチもOFFしない。
- ④スターターでエンジンを始動し、チェックエンジンウォーニングランプが消灯することを確認する。この作業でスターター信号系統の診断と自己診断系統の作動確認を行っている。
- ⑤車速5 km/h以上で走行テストを行う。この作業でスピードセンサー信号系統の診断を行っている。走行テストでは特に、不具合の発生した状態を再現してみる。
- ⑥走行テスト後、TE1⇄E1端子を短絡し自己診断コードを読み取る。

■ 2 ■ 不具合箇所絞り込み

テストモードで異常コードを表示した場合、次の方法により不具合箇所の絞り込みを行う。

- ①テストモードでの自己診断コード読み取り後、EFIヒューズをしばらく以上取り外し、コードの記憶消去を行う。
- ②ダイアグノーシスコネクタ、または室内のTDCLのTE2⇄E1端子を短絡した状態でエンジンを始動する。
- ③アイドル状態のまま、テストモード点検で出力した不具合系統のコネクタ及びハーネスを振ってみる。この時点でチェックエンジンウォーニングランプが点灯すれば、その箇所のコネクタまたはハーネスに接触不良のおそれがある。

■ 3 ■ テストモード点検時の注意点

- ①テストモードでは次の点に注意して点検する。
 - ・テストモード時もノーマルモード時の診断を行っているため、ノーマルモードのコード一覧表も併用する。
 - ・異常箇所が2項目以上ある場合は、コード番号の小さい順に表示する。

◆マルチインフォメーションディスプレイによる読み取り

参考：マルチインフォメーションディスプレイはデジタルメーター内・下部中央に設置してある。

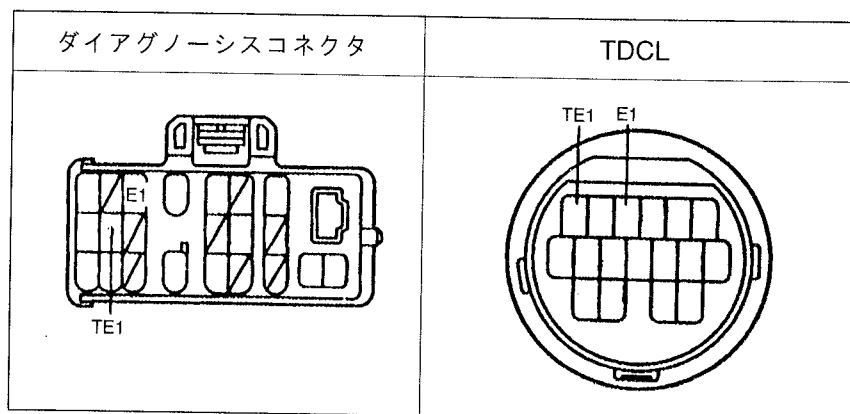
《対象車両》

- ・クラウン マジェスタ S14…全車
- ・クラウン ハードトップ S14…デジタルメーター車

■ ノーマルモード

■ 1 ■ コードの読み取り

- ①スロットバルブ全閉（IDL接点ON）、シフト位置NまたはPレンジ、エアコンOFF状態にする。
- ②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またはTDCLのTE1⇄E1端子を短絡する。
注意：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。



※スクロールスイッチはデジタルメーター内・下部、左側から2番目のスイッチ

- ③イグニッションスイッチをONにしてスクロールスイッチを数回押し、マルチインフォメーションディスプレイを“EFI”の表示にしてコードを読み取る。

参考・イグニッションスイッチをONにすると“ダイアグモード”と表示する。

- ・スクロールスイッチを押して“EFI”表示にしてから数秒後に正常の場合は“EFI OK”、ダイアグコードを記憶している場合は“EFI NG”と表示する。
- ・イグニッションスイッチをONにしてから5秒以上経過してスクロールスイッチを押した場合は、“EFI”は表示せずに“EFI OK”または“EFI NG”を表示する。
- ・“EFI NG”と表示した後、自動的にコードを読み込み、読み込みが終了するとコードを1つずつ表示する。
- ・コンピューターからメーターに入力される電圧レベルが変動しない場合、“EFI —”が表示される。この場合次のような原因が考えられる。

1. コンピューターがコードを出力する状態になっていない
2. ワイヤハーネス（コンピューター～メーター）の断線、ショート
3. コンピューターのアース浮き

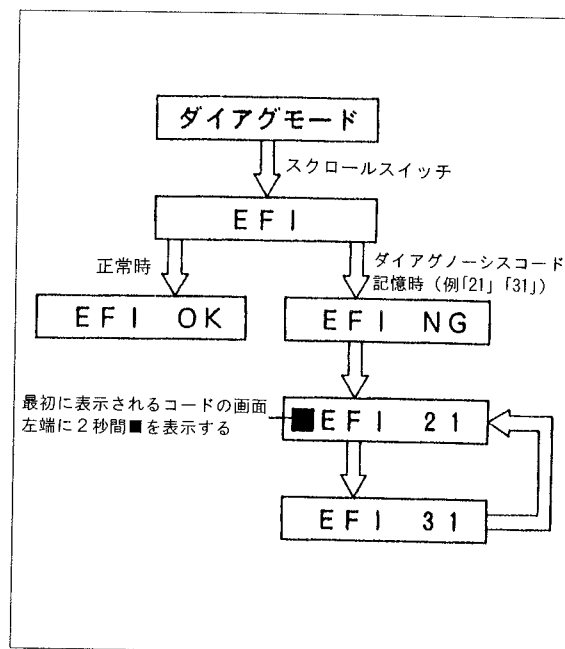
- ・コンピューターからメーターに入力される電圧レベルは変動しているが、メーターがコードを読み取れない場合、“EFI E”が表示される。この場合、次のような原因が考えられる。

1. コンピューターのアース浮き
2. ノイズ

■ 2 ■ コード読み取り時の注意点

- ①コードを表示する場合、次の点に注意して読み取る。

- ・異常箇所が2項目以上ある場合は、コード番号の小さい順に表示する。



■ 3 ■ コード記憶消去時の注意点

- ①EFIヒューズをしばらく取り外し、電源供給を遮断することによりコンピューター内のメモリからコードを消去させる。
ヒューズ接続後、必ず“EFI OK”が表示されることを確認する。

テストモード

テストモードとは、ノーマルモードに比べて異常検出の感度をアップし各センサーからの信号検出を向上させたものである。また、ノーマルモードの診断項目以外に、スターター信号系統およびスイッチ信号系統を追加している。

テストモードによる点検は、各センサーの信号系統の異常が考えられる場合でも、ノーマルモードダイアグノーシスが正常を出力していたり、ノーマルモードの診断項目以外で異常が考えられる場合に行う。

■ 1 ■ コードの読み取り

- ①ノーマルモードで読み取り後、コードの記憶消去を行う。
②ダイアグノーシスチェックワイヤを使用して、TDCLのTE2⇔E1端子を短絡する。

注意・イグニッションスイッチがOFFの状態で短絡する。

・ダイアグノーシスコードを読み終えるまで開放しない。

- ③イグニッションスイッチをONにし、テストモード表示（マルチインフォメーションディスプレイの右端に“■”を表示）が点灯することを確認する。

注意・ダイアグノーシスコードを読み終えるまでイグニッションスイッチをOFFにしない。

- ④スターターを使用してエンジンを始動する。

参考・スターター信号系統の診断およびダイアグノーシス機能の作動確認。

- ⑤車速 5 km/h以上で走行テストを行う。

参考・車速センサー信号系統の診断。

・不具合の発生した状態（走行条件など）を再現してみる。

- ⑥走行テスト後TE1⇔E1端子を短絡してスクロールスイッチを数回押し、マルチインフォメーションディスプレイを“EFI”の表示にしてコードを読み取る。

参考・TE1⇔E1端子を短絡すると“ダイアグモード”と表示する。

・スクロールスイッチを押して“EFI”表示にしてから数秒後に正常の場合は“EFI OK”、ダイアグコードを記憶している場合は“EFI NG”と表示する。

・TE1⇔E1端子を短絡してから5秒以上経過してスクロールスイッチを押した場合は、“EFI”は表示せずに“EFI OK”または“EFI NG”を表示する。

・“EFI NG”と表示した後、自動的にコードを読み込み、読み込みが終了するとコードを1つずつ表示する。

・コードを表示する場合は、最初に表示されるコードの画面左端に2秒間“■”を表示する。

・コンピューターからメーター入力される電圧レベルが変動しない場合、“EFI —”が表示される。この場合、次のような原因が考えられる。

1. コンピューターがコードを出力する状態になっていない
2. ワイヤハーネス（コンピューター～メーター）の断線、ショート
3. コンピューターのアース浮き

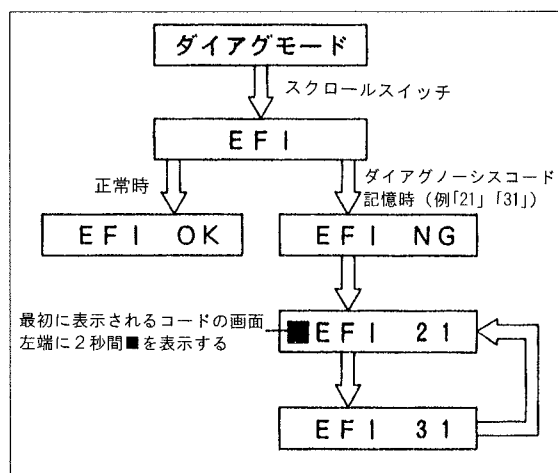
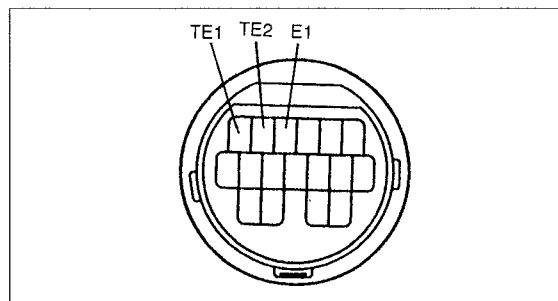
・コンピューターからメーターに入力される電圧レベルは変動しているが、メーターがコードを読み取れない場合、“EFI E”が表示される。この場合、次のような原因が考えられる。

1. コンピューターのアース浮き
2. ノイズ

■ 2 ■ 不具合箇所絞り込み

■ 3 ■ テストモード点検時の注意点

ともに「チェックエンジンウォーニングランプによる読み取り」を参照。



2

クラウン マジェスタ S14

注意 4WD車は省略。

システム図

〔3.10発行〕 ■ 2JZ-GEエンジン ■ 1UZ-FEエンジン

自己診断

〔3.10発行〕 ■ 2JZ-GEエンジン ■ 1UZ-FEエンジン

部品配置図

〔3.10発行〕 ■ 2JZ-GEエンジン ■ 1UZ-FEエンジン

点検基準値

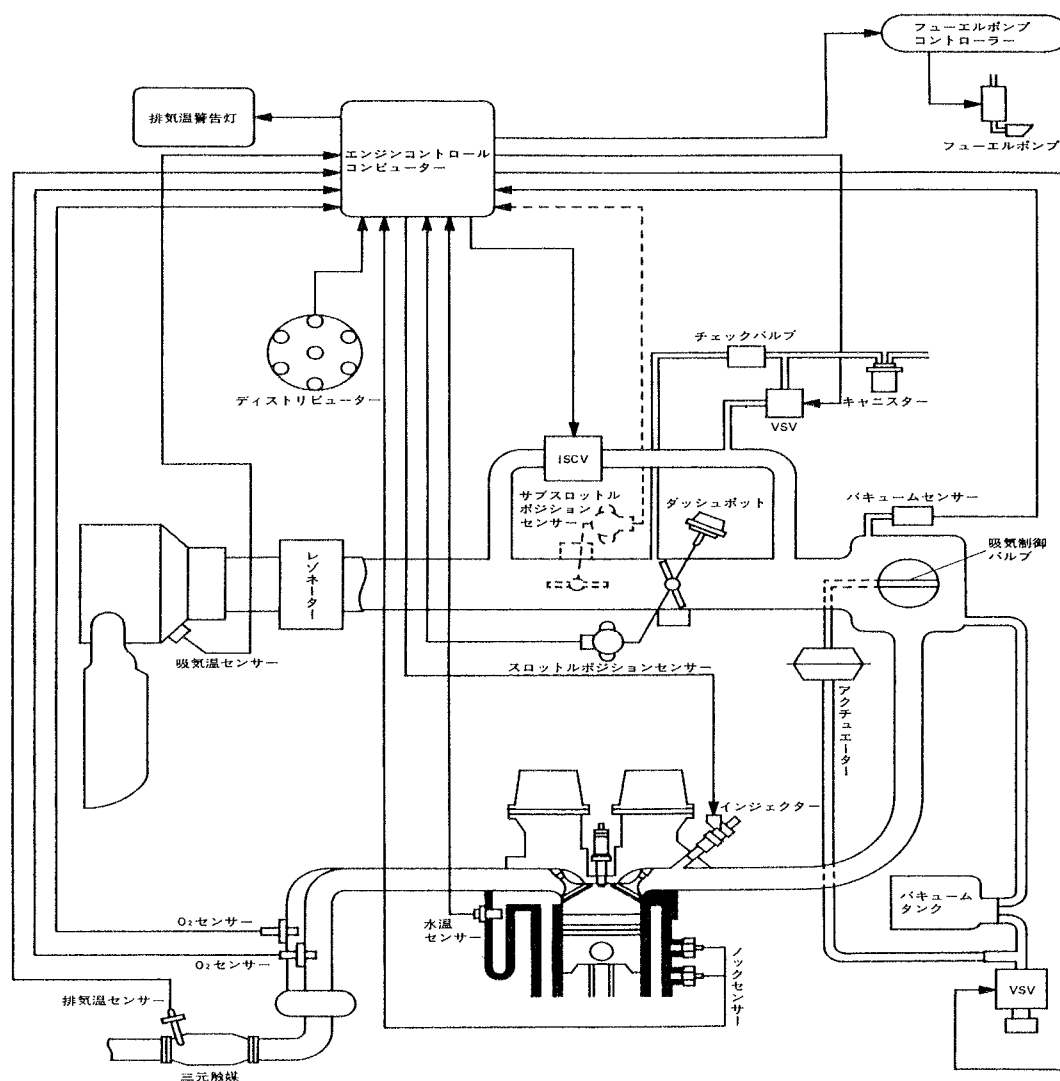
〔3.10発行〕 ■ 2JZ-GEエンジン ■ 1UZ-FEエンジン

〔5. 8 追補〕 ■ 1UZ-FEエンジン

配線図

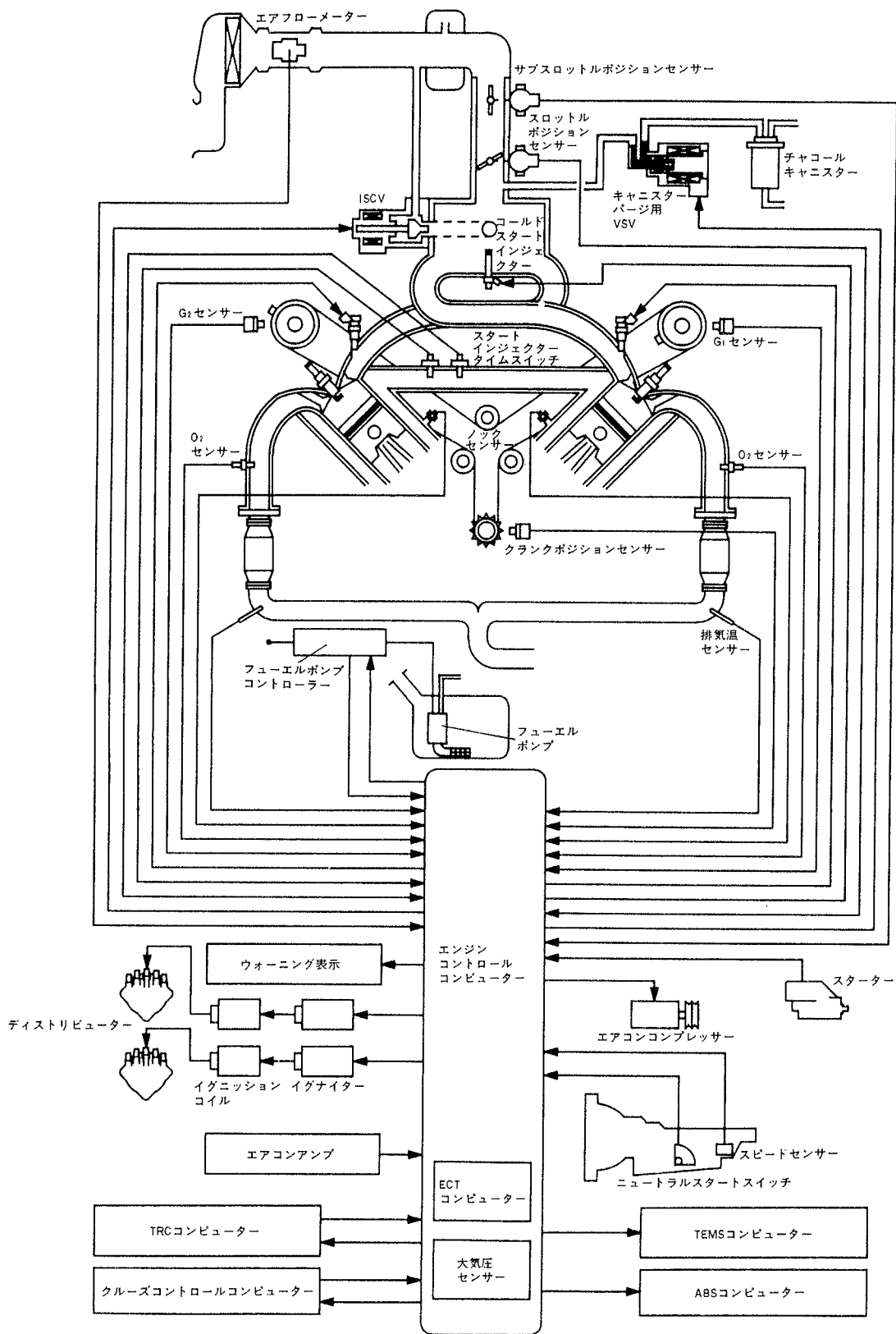
〔3.10～〕 ■ 2JZ-GEエンジン ■ 1UZ-FEエンジン

システム図 〔3.10発行〕 ■ 2JZ-GEエンジン



〔3.10発行〕 ■ 1UZ-FEエンジン

注意：平成5年8月～ コールドスタートインジェクターが廃止され、ヒーター付きO₂センサーが採用されている。



自己診断 [3.10発行] ■2JZ-GEエンジン

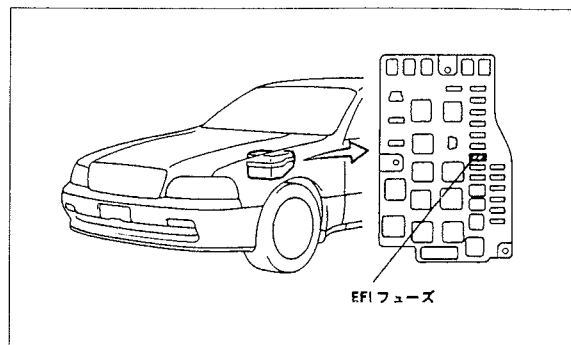
参考：平成5年8月の追補の内容を含む。

■1 ■ ノーマルモードコード読み取り

※「1」自己診断 操作方法について」を参照。

■2 ■ ノーマルモードコード記憶消去

①EFIヒューズ（20A）を10秒以上取り外す。



■3 ■ ノーマルモードコード一覧

コード	診断項目〔端子記号〕	診断内容	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〔G1,G2,NE〕	～5年8月	①STA ON信号入力後2秒間	②GまたはNE信号が入力されない		
		5年8月～	①STA ON信号入力後2秒以上でSTA ON中に一度でも+Bが11V以下	②GまたはNE信号が入力されない		
			①STA ON後0.3秒以上	②G—信号断線時		
13	回転信号系統2〔NE〕	①エンジン回転数1000rpm以上	②NE信号が入力されない			
14	点火信号系統〔IGf,IGt〕	①クランキング中およびエンジン回転中	②IGf信号が入力されない	③6点火以上連続		
16	ECT CPU系統	②ECTコンピューター異常				
21	O ₂ センサー信号系統〔前側OX1〕	～5年8月	①冷却水温80℃以上、エンジン回転数1500rpm以上、車速100km/h以下、吸気管圧力規定以上、フィードバック制御作動中	②O ₂ センサー信号出力電圧が0.45Vを横切って0.35V（リーン）～0.70V（リッチ）を60秒間に6回以上	③①、②を記憶IG OFF⇒ON後再度①、②	
		5年8月～	①冷却水温80℃以上、車速100km/h未満（走行条件：A/C ON,Dレンジ,OD OFF）	②O ₂ センサー信号出力電圧が0.45Vを横切って0.35V（リーン）～0.70V（リッチ）	③60秒以上	④2トリップ
22	水温センサー信号系統〔THW,E2〕	～5年8月	②水温センサー回路の短絡、断線	③0.5秒以上		
		5年8月～	②水温センサー回路の短絡、断線または水温160℃以上	③0.5秒以上		
24	吸気温センサー信号系統〔THA,E2〕	②吸気温センサー回路の短絡、断線	③0.5秒以上			
25	リーン異常系統〔OX1,OX2〕	①エンジン暖機後、エンジン回転数1500rpm以上、車速100km/h以下	②O ₂ センサー信号がリッチ信号出力されていない状態が90秒以上	③①、②を記憶IG OFF⇒ON後再度①、②		
28	O ₂ センサー信号系統〔後側OX2〕	①冷却水温80℃以上、エンジン回転数1500rpm以上、車速100km/h以下、吸気管圧力が規定値以上、フィードバック制御作動中	②O ₂ センサー信号出力電圧が0.45Vを横切って0.35V（リーン）～0.70V（リッチ）を60秒間に6回以上	③①、②を記憶IG OFF⇒ON後再度①、②		
31	バキュームセンサー信号系統〔PIM,Vcc,E2〕	②バキュームセンサー回路の短絡、断線	③0.5秒以上			
41	メインスロットルポジションセンサー系統〔VC(C),VTA1,IDL1,E2〕	②メインスロットルポジションセンサー回路の短絡、断線	③0.5秒以上			

コード	診 断 項 目〔端子記号〕	診 断 内 容 ①診断条件 ②異常状態 ③異常期間 ④その他
42	スピードセンサー信号系統 〔SPDまたはSP1〕	①エンジン回転数2800rpm以上、ニュートラルスタートスイッチOFF、ブレーキOFF ②車速信号 0 km/h ③ 8 秒以上
47	サブスロットル ポジションセンサー系統 〔VC(C),VTA2,IDL2,E2〕	②サブスロットルポジションセンサー回路の短絡、断線 ③0.5秒
52	ノックセンサー信号系統 〔前側KNK1〕	①エンジン回転数1600～5200rpmの間 ②ノックセンサー回路の短絡、断線
53	ノック制御系統	①エンジン回転数650～5200rpmの間 ②エンジンコントロールコンピューター異常（ノックコントロール制御用）
55	ノックセンサー信号系統 〔後側KNK2〕	①エンジン回転数1600～5200rpmの間 ②ノックセンサー回路の短絡、断線
78	フューエルポンプ異常 〔FPC,DI,(FP)〕	①STA ON 2 秒以上でエンジン回転数が1000rpm以上にならず再度IG ONにして STA OFF⇒ON後0.5～2.0秒の間 ②DI信号がHiレベルにならない

注意：「～5年8月」または「5年8月～」は生産時期を示す。

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

■ 4 ■ テストモードコード読み取り

※「1」自己診断 操作方法について」を参照。

■ 5 ■ テストモードコード記憶消去

①ノーマルモードと同じ方法で消去する。

■ 6 ■ テストモードコード一覧

コード	診 断 項 目〔端子記号〕	診 断 内 容 ①診断条件 ②異常状態 ③異常期間 ④その他
13	回転信号系統 〔G1,G2,NE〕	～5年8月 ①G信号 2 パルスの間上 ②NE信号が12パルス入力されない
		5年8月～ ①エンジン回転数400rpm以上 ②G信号 2 パルスの間にNE信号が12パルス以外
21	O ₂ センサー 信号系統 〔前側OX1〕	～5年8月 ①冷却水温80℃以上、エンジン回転数1500rpm以上、車速100km/h以下、吸気管圧力 規定値以上、フィードバック制御作動中 ②O ₂ センサー信号出力電圧が0.45Vを横切って0.35V（リーン）～0.70V（リッチ） を60秒間に 6 回以上
		5年8月～ ①冷却水温80℃以上、車速100km/h未満で走行時 （走行条件：A/C ON,Dレンジ,OD OFF） ②O ₂ センサー信号出力電圧が0.45Vを横切って0.35V（リーン）～0.70V（リッチ） ③60秒以上
22	水温センサー信号系統 〔THW,E2〕	②水温センサー回路の短絡、断線
24	吸気温センサー信号系統 〔THA,E2〕	②吸気温センサー回路の短絡、断線
25	リーン異常系統 〔OX1,OX2〕	①エンジン暖機後、エンジン回転数1500rpm以上、車速100km/h以下 ②O ₂ センサー信号がリッチ信号が出力されていない状態が90秒以上
28	O ₂ センサー 信号系統 〔後側OX2〕	～5年8月 ①冷却水温80℃以上、エンジン回転数1500rpm以上、車速100km/h以下、吸気管圧力 が規定値以上、フィードバック制御作動中 ②O ₂ センサー信号出力電圧が0.45Vを横切って0.35V（リーン）～0.70V（リッチ） を60秒間に 6 回以上
		5年8月～ ①冷却水温80℃以上、車速100km/h未満で走行時 （走行条件：A/C ON,Dレンジ,OD OFF） ②O ₂ センサー信号出力電圧が0.45Vを横切って0.35V（リーン）～0.70V（リッチ） ③60秒以上

コード	診 断 項 目〔端子記号〕	診 断 内 容 ①診断条件 ②異常状態 ③異常期間 ④その他
31	バキュームセンサー 信号系統〔PIM,VCC,E2〕	②バキュームセンサー回路の短絡、断線
41	メインスロットル ポジションセンサー系統 〔VC(C),VTA1,IDL1,E2〕	②メインポジションセンサー回路の短絡、断線
42	スピードセンサー信号系統 〔SPDまたはSP1〕	①車速 5 km/h以上 ②車速信号、5 km/h以上の信号が出力されない
43	スタータ信号系統〔SPA〕	②スターター信号が入力されない
47	サブスロットル ポジションセンサー系統 〔VC(C),VTA2,IDL2,E2〕	②サブスロットルポジションセンサー回路の短絡、断線
51	スイッチ信号系統 〔A/C,IDL1,(IDL2),NSW〕	①ダイアグノーシスコネクターのTE1⇄E1端子間短絡でA/C ONまたはIDL接点OFF またはシフト位置P,Nレンジ以外
78	フューエルポンプ異常 〔FPC,DI,(FP)〕	①STA ON 2秒以上でエンジン回転数が1000rpm以上にならず ②DI信号がHiレベルにならない

注意：「～5年8月」または「5年8月～」は生産時期を示す。

参考：コード42、43、51は自己診断のメモリに記憶しない。

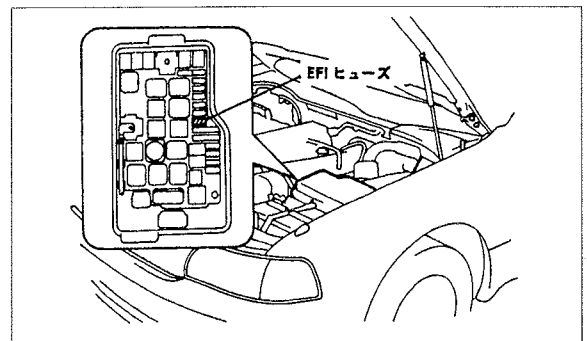
■ 自己診断 (3.10発行) ■ 1UZ-FEエンジン

■ 1 ■ ノーマルモードコード読み取り

※「1 自己診断 操作方法について」を参照。

■ 2 ■ ノーマルモードコード記憶消去

①EFIヒューズ (20A) を10秒以上取り外す。



■ 3 ■ ノーマルモードコード一覧

コード	診 断 項 目〔端子記号〕	診 断 内 容 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 〔G1,G2,NE〕	①STA ON信号入力後 2 秒間 ②GまたはNe信号が入力されない
13	回転信号系統 2〔NE+〕 G,Ne位相差異常 〔G1+,G2+〕	①エンジン回転数1000rpm以上 ②Ne信号が入力されない ②G信号とNe信号の位相ずれ、またはG信号 (G1、G2) が入力されない
14	点火信号系統 (IGf1) 〔IGF1,IGT1〕	①IGT1信号を出力している ②IGF1信号が入力されない ③8～11点火連続かつ0.3秒以上
15	点火信号系統 (IGf2) 〔IGF2,IGT2〕	①IGT2信号を出力している ②IGF2信号が入力されない ③8～11点火連続かつ0.3秒以上
16	ECT CPU系	②ECT CPU異常
21	O ₂ センサー信号系統 (左バンク)〔OXL1〕	①冷却水温80℃以上、エンジン回転数1500rpm以上、車速100km/h以下、吸入空気量 規定値以上 ②O ₂ センサー信号出力電圧が0.45Vを横切って0.35V (リーン) ～0.70V (リッチ) を60秒間に 6 回以上 ③①、②を記憶IG OFF⇒ON後再度①、②

コード	診 断 項 目〔端子記号〕	診 断 内 容 ①診断条件 ②異常状態 ③異常期間 ④その他
22	水温センサー信号系統 〔THW,E2〕	②水温センサー回路が短絡、断線または水温が160℃以上 ③0.5秒以上
24	吸気温センサー信号系統 〔THA,E2〕	②吸気温センサー回路が短絡、断線 ③0.5秒以上
25	リーン異常系統 〔OXL1,OXL2〕	①エンジン暖機後、エンジン回転数1500rpm以上、車速130km/h以下 ②O ₂ センサー信号がリッチ信号出力されていない状態が90秒以上 ③①、②を記憶IG OFF⇒ON後再度①、②
28	O ₂ センサー信号系統 (右バンク) 〔OXL2〕	①冷却水温80℃以上、エンジン回転数1500r/min以上、車速100km/h以下、吸入空気量 規定値以上 ②O ₂ センサー信号出力電圧が0.45Vを横切って0.35V (リーン) ~0.70V (リッチ) を60秒間に6回以上 ③①、②を記憶IG OFF⇒ON後再度①、②
31	カルマンセンサー入力 信号系統 〔VC,KS,E2〕	①エンジン回転数3000rpm以上 ②カルマンセンサー信号が入力されない ③1.3秒以上でエンストをした
35	大気圧センサー異常	②大気圧センサー回路の短絡、断線 ③0.5秒以上
41	メインスロットル ポジションセンサー系統 〔VC,VTA1,IDL1,E2〕	②メインスロットルセンサー回路の短絡 (+B、グランド)、断線 ③0.5秒以上
42	スピード信号系統 〔SPD〕	①エンジン回転数2800rpm以上、ニュートラルスタートスイッチOFF、ブレーキOFF リバースOFF ②車速信号 0 km/h ③8秒以上
47	サブスロットルポジション センサー信号系統 〔VC,VTA2,IDL2,E2〕	②サブスロットルセンサー回路の短絡 (+B、グランド)、断線 ③0.5秒以上
52	ノックセンサー信号系統 (左バンク) 〔KNK1〕	①エンジン回転数1600~5200rpmの間 ②ノックセンサー回路の短絡、断線
53	ノック制御系統	①エンジン回転数650~5200rpmの間 ②エンジンコントロールコンピューター異常 (ノックコントロール制御)
55	ノックセンサー信号系統 (右バンク) 〔KNK2〕	①エンジン回転数1600~5200rpmの間 ②ノックセンサー回路の短絡、断線
72	可変容量A/C系統	①A/C ON、エンジン回転数が300rpm以上 ②A/Cトルク信号がLoレベルまたはHiレベル ③5秒以上
78	フューエルポンプ系統 〔FP,FPC,DI〕	①STA ON 2秒以上でエンジン回転数1000rpm以上ならず再度IG ONにしてSTA OFF ⇒ON後0.5~2.0秒の間 ②DI信号がHiレベルにならない

参考：G⊙がオープンした場合、コード12は検出しない。

コード16、53は自己診断のメモリに記憶しない。

■ 4 ■ テストモードコード読み取り

※「**1** 自己診断 操作方法について」を参照。

■ 5 ■ テストモードコード記憶消去

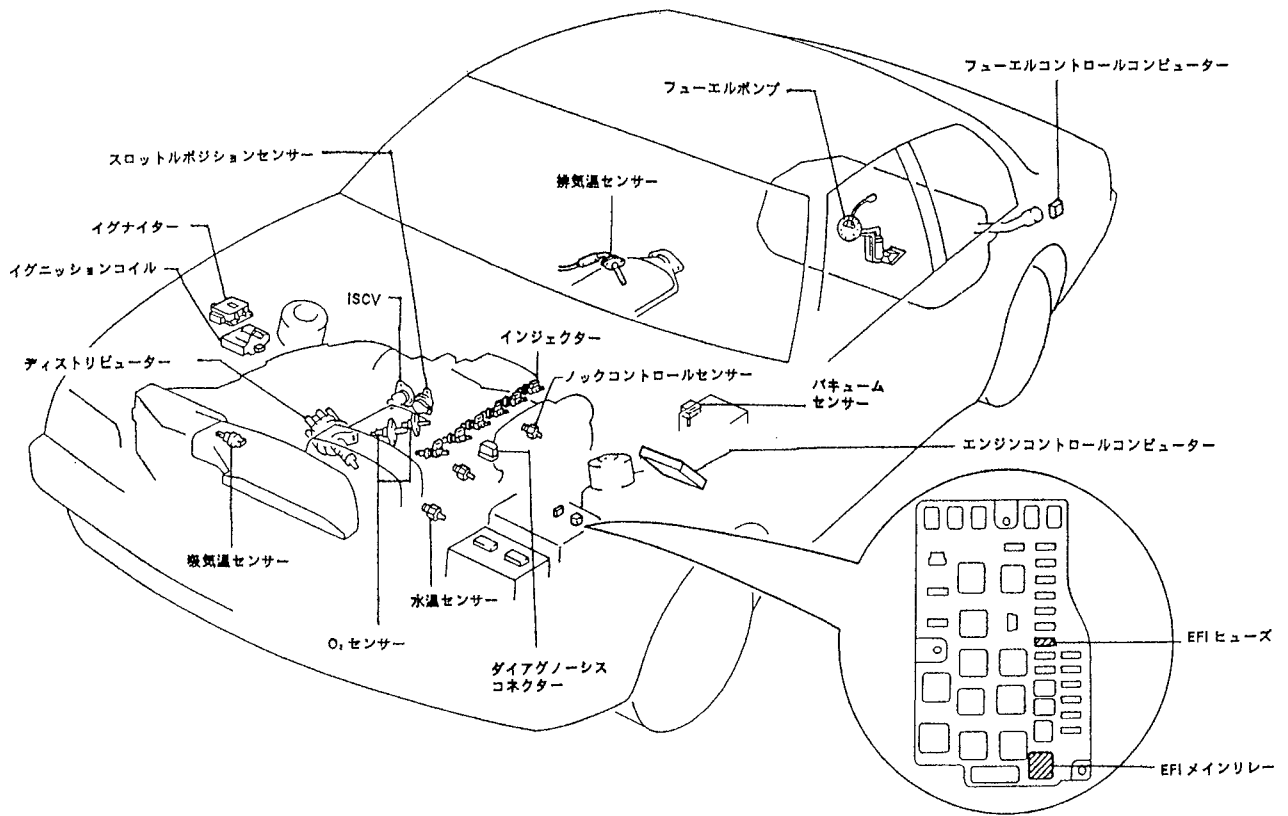
①ノーマルモードと同じ方法で消去する。

■ 6 ■ テストモードコード一覧

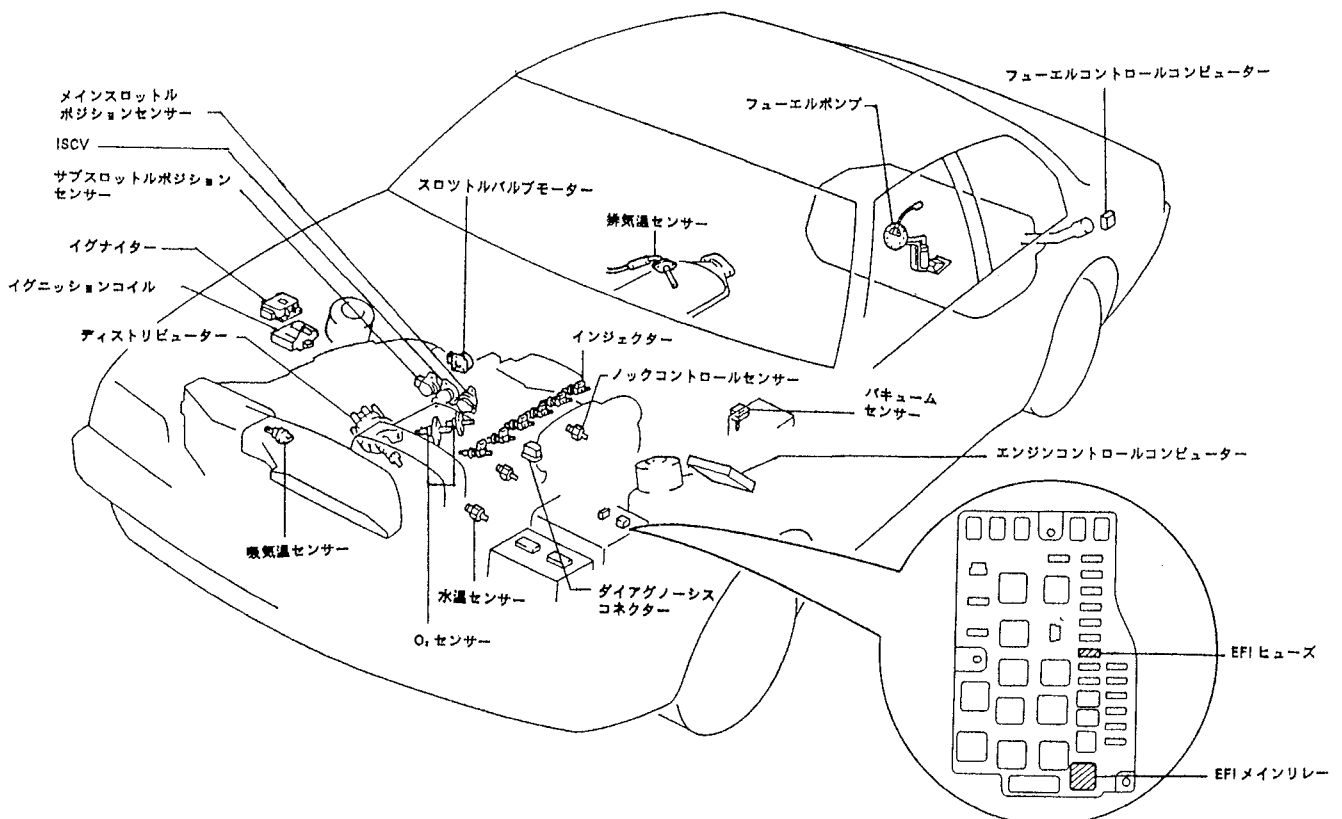
コード	診 断 項 目〔端子記号〕	診 断 内 容 ①診断条件 ②異常状態 ③異常期間 ④その他
13	回転信号系統 〔G1,G2,NE〕	①G信号 2 パルスの間 ②NE信号が12パルス入力されない
21	O ₂ センサー信号系統 (左バンク) 〔OXL1〕	①冷却水温80℃以上、エンジン回転数1500rpm以上、車速100km/h以下、吸入空気量 規定値以上 ②O ₂ センサー信号出力電圧が0.45Vを横切って0.35V (リーン) ~0.70V (リッチ) を60秒間に 6 回以上
22	水温センサー信号系統 〔THW,E2〕	②水温センサー回路の短絡、断線
24	吸気温センサー信号系統 〔THA,E2〕	②吸気温センサー回路の短絡、断線
25	リーン異常系統 〔OXL1,OXL2〕	①エンジン暖機後、エンジン回転数1500rpm以上、車速130km/h以下 ②O ₂ センサー信号がリッチ信号が出力されていない ③90秒以上
28	O ₂ センサー信号系統 (右バンク) 〔OXL2〕	①冷却水温80℃以上、エンジン回転数1500rpm以上、車速100km/h以下、吸入空気量 規定値以上 ②O ₂ センサー信号出力電圧が0.45Vを横切って0.35V (リーン) ~0.70V (リッチ) を60秒間に 6 回以上
41	メインスロットルポジショ ンセンサー信号系統 〔VC,VTA1,IDL1,E2〕	メインスロットルポジションセンサー回路の短絡 (+B、グランド)、断線
42	スピード信号系統 〔SPD〕	①車速 5 km/h以上 ②車速信号 5 km/h以上の信号が入力されない
43	スタータ信号系統〔STA〕	②スターター信号が入力されない
47	サブスロットルポジション センサー信号系統 〔VC,VTA2,IDL2,E2〕	②サブスロットルポジションセンサー回路の短絡 (+B、グランド)、断線
51	スイッチ信号系統 〔A/C,IDL1,(IDL2),NSW〕	①エアコンOFF、IDL接点ON、シフト位置P、Nレンジ ②エアコンONまたはIDL接点OFFまたはシフト位置P、Nレンジ以外
78	フューエルポンプ異常 〔FP,FPC,DI〕	①STA ON 2 秒以上でエンジン回転数が1000rpm以上にならず、再度IG ONにしてSTA ON後 ②DI信号がHiレベルにならない ③0.5~2.0秒間

参考：コード43、51は自己診断のメモリに記憶しない。

◆TRCなし



◆TRC付き



部品配置図 [3.10発行] ■1UZ-FEエンジン

注意：平成5年8月～ コールドスタートインジェクターが廃止され、ヒーター付きO₂センサーが採用されている。

