

ESPECIFICACIONES DE SERVICIO

PERNO ESTÁNDAR

| | |
|---------------------------------------------------------|------|
| CÓMO DETERMINAR LA RESISTENCIA DE LOS PERNOS | SS-1 |
| PAR DE APRIETE ESPECIFICADO PARA LOS PERNOS ESTÁNDAR .. | SS-2 |
| CÓMO DETERMINAR LA RESISTENCIA DE LAS TUERCAS..... | SS-4 |

LUBRICANTES Y REFRIGERANTES

| | |
|---------------------------------------------|------|
| LUBRICANTES ESPECIFICADOS Y CAPACIDAD | SS-5 |
|---------------------------------------------|------|

SS

VALORES DE REFERENCIA PARA EL MANTENIMIENTO PERIÓDICO

| | |
|--------------------------------------------------------------------------------------|------|
| MOTOR | SS-6 |
| MECANISMOS PARA EVITAR LA EMISIÓN DE GASES DAÑINOS COMO HUMOS Y GASES OLOROSOS | SS-7 |
| SUSPENSIÓN | SS-7 |
| MECANISMO DE CONDUCCIÓN | SS-7 |
| MECANISMO DE FRENOS | SS-8 |
| MECANISMO DE DIRECCIÓN | SS-8 |

OPERACIONES PARA DESCONECTAR Y VOLVER A CONECTAR EL TERMINAL NEGATIVO DE LA BATERÍA

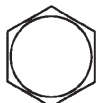
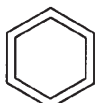
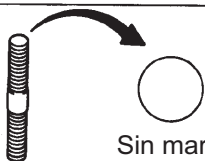
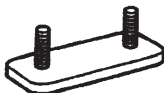




















| | |
|---------------------|-------|
| MANTENIMIENTO | SS-10 |
|---------------------|-------|

OPERACIONES PARA INSTALAR, EXTRAER Y SUSTITUIR PIEZAS

| | |
|---------------------|-------|
| MANTENIMIENTO | SS-11 |
|---------------------|-------|

PERNO ESTÁNDAR

CÓMO DETERMINAR LA RESISTENCIA DE LOS PERNOS

| Tipos de pernos | | | | Clase |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| Perno hexagonal | | Espárrago prisionero | Perno soldado | |
| Perno ahuecado estándar | Perno ahuecado profundo | | | |
| <div><div>4</div><div></div><div>Sin marca</div></div> | <div><div></div><div>Sin marca</div></div> | <div><div></div><div>Sin marca</div></div> | <div><div></div></div> | 4T |
| <div><div>5</div><div></div></div> | <div><div></div></div> | | | 5T |
| <div><div>6</div><div></div><div>con arandela</div></div> | <div><div></div><div>con arandela</div></div> | <div><div></div></div> | | 6T |
| <div><div>7</div><div></div></div> | <div><div></div><div></div></div> | | | 7T |
| <div><div>8</div><div></div></div> | <div><div></div></div> | <div><div></div><div></div></div> | | 8T |
| <div><div>9</div><div></div></div> | <div><div></div></div> | | | 9T |
| <div><div>10</div><div></div></div> | <div><div></div><div></div></div> | | | 10T |
| <div><div>11</div><div></div></div> | <div><div></div><div></div></div> | | | 11T |

PAR DE APRIETE ESPECIFICADO PARA LOS PERNOS ESTÁNDAR

1. PAR DE APRIETE ESPECIFICADO

OBSERVACIÓN:

Los valores de par de apriete de la siguiente tabla son las especificaciones para apretar los pernos revestidos de zinc no lubricados.




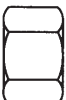

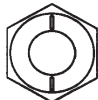
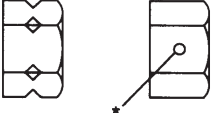






| Clase | Diámetro (mm) | Paso de rosca (mm) | Par de apriete especificado (perno de hexagonal de la culata) (N*m [kgf*cm]) | Perno de brida hexagonal (N*m [kgf*cm]) |
|-------|---------------|--------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------|
| 4T | 6 | 1,0 | 5{55} | 6{60} |
| ↑ | 8 | 1,25 | 12,5{130} | 14{145} |
| ↑ | 10 | 1,25 | 26{260} | 29{290} |
| ↑ | 12 | 1,25 | 47{480} | 53{540} |
| ↑ | 14 | 1,5 | 74{760} | 84{850} |
| ↑ | 16 | 1,5 | 115{1150} | 127{1300} |
| 5T | 6 | 1,0 | 6,5{65} | 7,5{75} |
| ↑ | 8 | 1,25 | 15,5{160} | 17,5{175} |
| ↑ | 10 | 1,25 | 32{330} | 36{360} |
| ↑ | 12 | 1,25 | 59{600} | 65{670} |
| ↑ | 14 | 1,5 | 91{930} | 100{1050} |
| ↑ | 16 | 1,5 | 140{1400} | 157{1600} |
| 6T | 6 | 1,0 | 8{80} | 9{90} |
| ↑ | 8 | 1,25 | 19{195} | 21{210} |
| ↑ | 10 | 1,25 | 39{400} | 44{440} |
| ↑ | 12 | 1,25 | 71{730} | 80{810} |
| ↑ | 14 | 1,5 | 110{1100} | 125{1250} |
| ↑ | 16 | 1,5 | 170{1750} | 191{1950} |
| 7T | 6 | 1,0 | 10,5{110} | 12{120} |
| ↑ | 8 | 1,25 | 25{260} | 28{290} |
| ↑ | 10 | 1,25 | 52{530} | 58{590} |
| ↑ | 12 | 1,25 | 95{970} | 105{1050} |
| ↑ | 14 | 1,5 | 145{1500} | 165{1700} |
| ↑ | 16 | 1,5 | 230{2300} | 255{2600} |
| 8T | 6 | 1,0 | 12{125} | 14{145} |
| ↑ | 8 | 1,25 | 29{300} | 33{330} |
| ↑ | 10 | 1,25 | 61{620} | 68{690} |
| ↑ | 12 | 1,25 | 110{1100} | 120{1250} |
| ↑ | 14 | 1,5 | 170{1750} | 195{2000} |
| ↑ | 16 | 1,5 | 260{2700} | 299{3050} |
| 9T | 8 | 1,25 | 34{340} | 37{380} |
| ↑ | 10 | 1,25 | 70{710} | 78{790} |
| ↑ | 12 | 1,25 | 125{1300} | 140{1450} |
| 10T | 8 | 1,25 | 38{390} | 42{430} |
| ↑ | 10 | 1,25 | 78{800} | 88{890} |
| ↑ | 12 | 1,25 | 140{1450} | 155{1600} |
| 11T | 8 | 1,25 | 42{430} | 47{480} |
| ↑ | 10 | 1,25 | 87{890} | 97{990} |

SS

| Clase | Diámetro (mm) | Paso de rosca (mm) | Par de apriete especificado (perno de hexagonal de la culata) (N*m [kgf*cm]) | Perno de brida hexagonal (N*m [kgf*cm]) |
|-------|---------------|--------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------|
| ↑ | 12 | 1,25 | 155{1600} | 175{1800} |

CÓMO DETERMINAR LA RESISTENCIA DE LAS TUERCAS

SS

| Tipos de tuercas | | | Clase |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|
| Perno hexagonal estándar | Tuerca hexagonal estándar antigua | | |
| | Tuerca forjada en frío | Tuerca procesada por corte | |
|  Sin marca | | | 4N |
|  Sin marca (con arandela) |  Sin marca (con arandela) |  Sin marca | 5N (4T) |
|  6N | | | 6N |
| |  7N |  7N | 7N (5T) |
|  8N | | | 8N |
|  10N |  10N |  Sin marca | 10N (7T) |
|  11N | | | 11N |
|  12N | | | 12N |

*: Más de una marca en la parte posterior de la tuerca

D025090J01

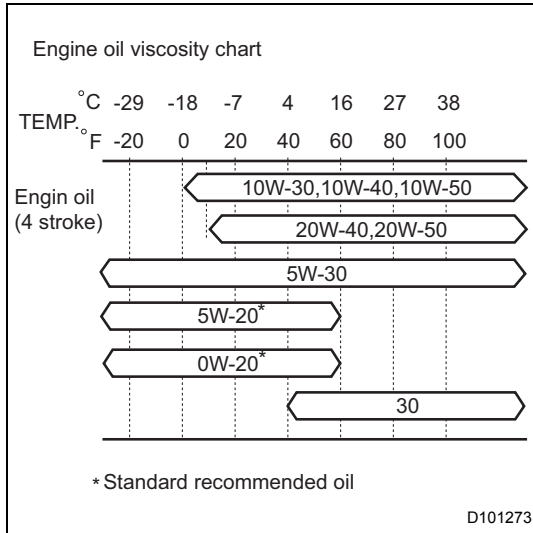
OBSERVACIÓN:

Cuando reemplace una tuerca, utilice una clasificación de resistencia de tuerca igual o superior al número de clasificación de resistencia del perno opuesto (ejemplo: perno = 4T, tuerca = 4N o superior).

LUBRICANTES Y REFRIGERANTES

LUBRICANTES ESPECIFICADOS Y CAPACIDAD

1. ACEITE DE MOTOR



| Modelo de motor | Cambio de aceite solamente Volumen de llenado (L) | Aceite y filtro de aceite Volumen de llenado durante el cambio (L) |
|-----------------|------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|
| 3SZ-VE | 2,9 | 3,2 |
| K3-VE | 2,0 | 3,5 |

OBSERVACIÓN:

El volumen de llenado durante el cambio de aceite o del filtro de aceite es la cantidad de aceite que se drena del tapón de drenaje.

AVISO:

- Tomando esta tabla como referencia, utilice un aceite con la viscosidad más adecuada a la temperatura del aire.
- Cierre el tapón de drenaje después de confirmar que se ha drenado suficientemente el aceite antiguo.
- Realice siempre una comprobación final de la cantidad de aceite con la ayuda de una varilla indicadora del nivel de aceite. (Caliente el motor dejándolo en régimen de ralentí durante 5 minutos, párelo y compruebe que la cantidad de aceite llega al nivel F de la varilla.)

2. LUBRICANTES Y REFRIGERANTES DISTINTOS DEL ACEITE DE MOTOR

| Elemento (tipo) | Capacidad (L) (referencia) | Lubricante especificado |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------|
| Refrigerante (3SZ-VE) | M/T: 4,6 | Solución anticongelante basada en etilenglicol |
| ↑ | Transmisión automática: 4,4 | ↑ |
| Refrigerante (K3-VE) | Transmisión manual: 4,3 | ↑ |
| ↑ | Transmisión automática: 4,2 | ↑ |
| Líquido de la transmisión automática (Transmisión) | 4,6 | DEXRON-III |
| Aceite de transferencia (Vehículos con tracción en las 4 ruedas con transmisión automática) | 1,6 | Aceite de engranajes de transmisión manual (API GL-3 o GL-4, SAE 75W-90, 75W-85 ó 75W-80) |
| Aceite de la transmisión manual (Vehículo FR) | 1,2 | ↑ |
| Aceite de la transmisión manual (4WD) | 2,2 (Incluida la transferencia) | ↑ |
| Aceite del diferencial delantero | 0,45 | Aceite de engranaje del diferencial (API GL-5, SAE 80W-90) |
| Aceite del diferencial trasero (excepto vehículos equipados con diferencial de deslizamiento limitado) | 1,8 | ↑ |
| Aceite del diferencial trasero (Vehículos equipados con diferencial de deslizamiento limitado) | 1,8 | Aceite de engranajes del diferencial de deslizamiento limitado (API GL-5, SAE 80W-90) |
| Líquido de la servodirección | 0,7 | DEXRON-III |
| Líquido de frenos | - | FMVSS116 DOT3 o DOT4 |
| Líquido del embrague | - | ↑ |
| Aceite del compresor del A/C | - | ND-OIL8 |

VALORES DE REFERENCIA PARA EL MANTENIMIENTO PERIÓDICO

MOTOR

1. RELACIONADOS CON EL MOTOR

Estándar:

| Elemento | 3SZ-VE | K3-VE |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|--------------|
| Polea W/P y desviación de la correa de la bomba P/S (fuerza de empuje 100 N [10,2 kgf]) (mm): al instalar piezas nuevas (en frío) | 9-11 | ← |
| Polea W/P y desviación de la correa de la bomba P/S (fuerza de empuje 100 N [10,2 kgf]) (mm): durante el mantenimiento (en frío) | 13-15 | ← |
| Polea W/P y tensión de la correa de la bomba P/S (N [kgf]): al instalar piezas nuevas (en frío) | 883±49{90±5} | 637±49{65±5} |
| Polea W/P y tensión de la correa de la bomba P/S (N [kgf]): durante el mantenimiento (en frío) | 441±98{45±10} | ← |
| Densidad específica del líquido de la batería (temperatura del líquido 20°C): valores especificados | 1,25-1,29 | ← |
| Densidad específica del líquido de la batería (temperatura del líquido 20°C): diferencia entre elementos de la batería | Por debajo de 0,04 | ← |
| Ajuste del encendido (BTDC)/(r/min): cortocircuito de EFI-T (*1) | 4-8/600-750 | ← |
| Ajuste del encendido (BTDC)/(r/min): circuito abierto de EFI-T (*1) | 0-15/600-750 | ← |
| Ajuste del encendido (con la herramienta DS-II): terminal TC en ON | BTDC 4-8CA | ← |
| Ajuste del encendido (con la herramienta DS-II): terminal TC en OFF | BTDC 0-15CA | ← |
| Régimen de ralentí (margen en las posiciones N y P) (r/min) | 600-750 | ← |
| Holgura de válvulas IN (en frío) (mm) | 0,145-0,235 | ← |
| Holgura de válvulas EX (en frío) (mm) | 0,275-0,365 | ← |
| Par de apriete [N*m{kgf*cm}] | Comprobación innecesaria debido al apriete del área de plasticidad | ← |
| Par de apriete del colector de admisión (N*m [kgf*cm]) | 19{194} | ← |
| Par de apriete del colector de escape [N*m{kgf*cm}] | 35{357} | ← |
| Presión de compresión (330 r/min) (MPa [kgf/cm ²]): valor estándar | 1,47{15,0} | ← |
| Presión de compresión (330 r/min) (MPa [kgf/cm ²]): límite | 1,08{11,0} | ← |
| Presión de compresión (330 r/min) (MPa [kgf/cm ²]): diferencia entre los cilindros | 0,15 (1,5) como máximo | ← |
| Distancia entre electrodos de las bujías (mm): valores especificados | 0,8-0,9(*2) | 1,0-1,1 |
| Distancia entre electrodos de las bujías (mm): máximo | 1,1 | ← |
| Presión de apertura de la válvula del tapón del radiador (kPa[kgf/cm ²]): valores especificados | 93,3-122,7{0,95-1,25} | ← |
| Presión de apertura de la válvula del tapón del radiador (kPa[kgf/cm ²]): máximo | 78,5{0,8} | ← |

(*1):

Entre los terminales EFI-T y E del DLC

(*2):

No requiere ajuste alguno porque se utiliza un tapón de iridio.

MECANISMOS PARA EVITAR LA EMISIÓN DE GASES DAÑINOS COMO HUMOS Y GASES OLOROSOS

1. MECANISMOS PARA EVITAR LA EMISIÓN DE GASES DE ESCAPE Estándar:

| Elemento | 3SZ-VE | K3-VE |
|--------------------------------------|-------------------|-------|
| Concentración de CO al ralentí (%) | Por debajo de 0,2 | ← |
| Concentración de HC al ralentí (ppm) | Por debajo de 200 | ← |

SUSPENSIÓN

1. RELACIONADO CON LA SUSPENSIÓN DELANTERA Estándar:

| Elemento | J200LG | J210LG | J211LG | J200RG | J210RG |
|-----------------------------------------------------------------------------------|-----------|-----------|--------|-----------|--------|
| Deslizamiento en el lado delantero (por 1 m) (mm) | 0±5 | ← | ← | ← | ← |
| Convergencia delantera (mm) | 0±2 | ← | ← | ← | ← |
| Ángulo de caída delantero (grados) | 0°30'±45' | ← | ← | ← | ← |
| Avance del pivote delantero (grados) | 4°47'±1° | ← | ← | ← | ← |
| Inclinación del eje de dirección delantero (grados) | 12°25'±1° | ← | ← | ← | ← |
| Ángulo de giro de los neumáticos (vehículos con neumáticos de tamaño 215/ 65 R16) | Interior | 40°32'±2° | ← | ← | ← |
| | Exterior | 34°05'±2° | ← | ← | ← |
| Ángulo de giro de los neumáticos (vehículos con neumáticos de tamaño 235/ 60 R16) | Interior | 39°06'±2° | - | 39°06'±2° | ← |
| | Exterior | 33°06'±2° | ← | 33°06'±2° | ← |

MECANISMO DE CONDUCCIÓN

1. MECANISMO DE CONDUCCIÓN Estándar:

| Elemento | J200LG | J210LG | J211LG | J200RG | J210RG |
|------------------------------------------------------------|--------------------|--------|--------|--------|--------|
| Holgura del cubo del eje delantero (mm) | Por debajo de 0,05 | ← | ← | ← | ← |
| Holgura del cubo del eje trasero (mm) | Por debajo de 0,8 | ← | ← | ← | ← |
| Par de apriete de las tuercas de las ruedas (N*m [kgf*cm]) | 103{1050} | ← | ← | ← | ← |
| Banda de rodamiento restante (mm) | 1,6 o más | ← | ← | ← | ← |

2. PRESIÓN DE AIRE

(a) Igual para velocidades generales y altas

Estándar:

| Tamaño del neumático | Ruedas delanteras (kPa [kgf/cm ²]) | Ruedas traseras (kPa [kgf/cm ²]) |
|----------------------|---------------------------------------------------|-------------------------------------------------|
| 215 / 65R16 98S | 200{2,0} | ← |
| 235 / 60R16 100H | 210{2,1} | ← |

MECANISMO DE FRENOS

1. RELACIONADO CON LOS FRENOS

Estándar:

| Elemento | J200LG | J210LG | J211LG | J200RG | J210RG |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|--------|--------|--------|
| Juego libre del pedal del freno (sin vacío) (mm) | 0,5-2 | ← | ← | ← | ← |
| Distancia de reserva del pedal del freno (mm) | 122 o más (Motor al ralentí después de calentarse y fuerza del pedal de 294 N [30 kgf]) | ← | ← | ← | ← |
| Velocidad de liberación del pedal del freno de estacionamiento (Fuerza de funcionamiento de 196 N [20 kgf]) (número de muescas) | 4-7 | ← | ← | ← | ← |
| Enganche del freno de estacionamiento: fuerza de frenado | Más del 20% del peso del vehículo que se inspecciona | ← | ← | ← | ← |
| Grosor del forro de la zapata del freno de tambor trasero (mm): máximo | 1,0 (Referencia: 5,5 en productos nuevos) | ← | ← | ← | ← |
| Diámetro interior del tambor del freno trasero (mm): máximo | 229,6 (Referencia: 228,6 en productos nuevos) | ← | ← | ← | ← |
| Grosor de la pastilla del freno de disco delantero (mm): máximo | 1,0 (Referencia: 10,0 en productos nuevos) | ← | ← | ← | ← |
| Grosor del rotor del disco delantero (mm): máximo | 15,0 (disco sólido) (Referencia: 16,0 en productos nuevos) 21,0 (disco ventilado) (Referencia: 22,0 en productos nuevos) | ← | ← | ← | ← |
| Enganche del freno (fuerza de frenado) (*): total de las ruedas traseras | Más del 10% de la carga del eje | ← | ← | ← | ← |
| Enganche del freno (fuerza de frenado) (*): asimetría en cada rueda | Menos del 8% de la carga del eje | ← | ← | ← | ← |
| Enganche del freno (fuerza de frenado) (*): suma total | Superior al 50% del peso del vehículo que se inspecciona | ← | ← | ← | ← |

(*):

Resulta difícil realizar estas mediciones en vehículos que tienen las ruedas delanteras bloqueadas, por lo que debe suponerse que se ajustan a la suma total.

MECANISMO DE DIRECCIÓN

1. RELACIONADO CON EL CHASIS

Estándar:

| Elemento | J200LG | J210LG | J211LG | J200RG | J210RG |
|------------------------------------------------------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Juego libre de la dirección (Circunferencia exterior del volante) (mm) | 0-30 | ← | ← | ← | ← |

OPERACIONES PARA DESCONECTAR Y VOLVER A CONECTAR EL TERMINAL NEGATIVO DE LA BATERÍA

MANTENIMIENTO

| Tarea | Procedimiento | Comportamientos inadecuados, Funciones con anomalías | Observaciones |
|-----------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------|
| Inicialización del sistema de elevallunas eléctrico | <ol style="list-style-type: none">1. Desconecte el terminal negativo (-) de la batería o el conector del interruptor maestro del elevallunas eléctrico.2. Espere al menos 5 segundos y conecte el terminal negativo (-) de la batería o el conector del interruptor maestro del elevallunas eléctrico.3. Abra completamente la ventanilla de la puerta del asiento del conductor.4. Suba la ventanilla de la puerta del asiento del conductor y mantenga el interruptor en la dirección de subida durante al menos 2 segundos, incluso después de haber cerrado completamente la ventanilla. | <ul style="list-style-type: none">• Función de apertura y cierre automáticos de la ventanilla de la puerta• Función de protección contra objetos atascados• Funcionamiento remoto de cada asiento con el interruptor del asiento del conductor | Es necesario configurar el interruptor maestro del asiento del conductor |

SS

OPERACIONES PARA INSTALAR, EXTRAER Y SUSTITUIR PIEZAS

MANTENIMIENTO

1. Tarea de sustitución

| Pieza de repuesto | Tarea necesaria | Comportamientos inadecuados, Funciones con anomalías | Observaciones |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> Conjunto de la transmisión automática Conjunto del cuerpo de la válvula Conjunto del motor Cable de la transmisión | 1. Inicialización del valor aprendido de la transmisión automática | <ul style="list-style-type: none"> Engranaje duro de la transmisión | |
| <ul style="list-style-type: none"> Sensor de velocidad de derrape | 1. Alcance el punto cero del sensor de velocidad de derrape, el sensor G y el sensor de presión del cilindro maestro. | <ul style="list-style-type: none"> Se enciende el indicador luminoso de deslizamiento El avisador acústico suena Funcionamiento erróneo o prohibido del control de VSC | |
| <ul style="list-style-type: none"> Conjunto del actuador (incluido en la ECU de control de derrape) | 1. Alcance el punto cero del sensor de velocidad de derrape, el sensor G y el sensor de presión del cilindro maestro. | <ul style="list-style-type: none"> Se enciende el indicador luminoso de deslizamiento El avisador acústico suena Funcionamiento erróneo o prohibido del control de VSC | |
| <ul style="list-style-type: none"> Sensor de presión del cilindro maestro | 1. Alcance el punto cero del sensor de velocidad de derrape, el sensor G y el sensor de presión del cilindro maestro. | <ul style="list-style-type: none"> Se enciende el indicador luminoso de deslizamiento El avisador acústico suena Funcionamiento erróneo o prohibido del control de VSC | |
| <ul style="list-style-type: none"> Ordenador del código inmovilizador (caja del código de identificación) | 1. Registro del código de identificación (consulte el método de registro en el manual) | <ul style="list-style-type: none"> Funciones inalámbricas Arranque del motor | |
| <ul style="list-style-type: none"> Conjunto del interruptor maestro del elevallunas eléctrico Conjunto del motor del regulador del elevallunas eléctrico (asiento del conductor) Regulador de la ventanilla de la puerta delantera (asiento del conductor) | 1. Inicialización del sistema de elevallunas eléctrico | <ul style="list-style-type: none"> Función de apertura y cierre automáticos de la ventanilla de la puerta Función de protección contra objetos atascados Funcionamiento remoto de cada asiento con el interruptor del asiento del conductor | <ul style="list-style-type: none"> Es necesario configurar el interruptor maestro del asiento del conductor |

2. INICIALIZACIÓN DEL VALOR APRENDIDO DE LA TRANSMISIÓN AUTOMÁTICA

AVISO:

Después de conectar el terminal de la batería, espere al menos 1 minuto para inicializar los valores aprendidos de la transmisión automática.

OBSERVACIÓN:

Los valores aprendidos no se inicializarán (borrarán) simplemente al desconectar el terminal negativo (-) de la batería.

- (a) Tras confirmar que la palanca de cambios se encuentra en la posición P, conecte el DS-II al DLC y gire el interruptor de encendido a la posición ON y encienda el DS-II.

AVISO:

No arranque el motor.

- (b) Lleve a cabo la inicialización de los valores aprendidos de la transmisión automática

- (1) Para inicializar los valores aprendidos, siga las indicaciones visualizadas en la pantalla del DS-II y seleccione MAIN MENU [OPERATION SUPPORT] →

OPERATION SUPPORT CLASSIFICATION [A/T] → [AT LEARNED VALUE INITIALIZATION] y ejecute [AT LEARNED VALUE INITIALIZATION].

OBSERVACIÓN:

La inicialización tardará aproximadamente 1 minuto en completarse.

3. ALCANCE EL PUNTO CERO DEL SENSOR DE VELOCIDAD DE DERRAPE, EL SENSOR G Y EL SENSOR DE PRESIÓN DEL CILINDRO MAESTRO

AVISO:

Mida siempre el punto cero sobre una superficie nivelada (inclinación inferior al 1%). No abra ni cierre las puertas ni tampoco agite el vehículo durante la operación. No arranque el motor para evitar las vibraciones del ralentí.

(a) ACTIVE EL MODO DE CALIBRACIÓN AL PUNTO CERO DEL SENSOR

- (1) Coloque el vehículo sobre una superficie nivelada.
- (2) Gire el interruptor de encendido a la posición ON y pulse el interruptor TRC OFF para activar el modo de calibración al punto cero del sensor.

OBSERVACIÓN:

El indicador luminoso de deslizamiento se enciende, al tiempo que suena un avisador acústico.

(b) Calibre al punto cero el sensor de velocidad de derrape y el sensor de presión del cilindro maestro.

- (1) Mantenga el vehículo parado y suelte el pedal del freno durante al menos 1 segundo.

OBSERVACIÓN:

Cuando se haya calibrado correctamente al punto cero el sensor de presión del cilindro maestro, sólo se apagará el avisador acústico.

- (2) Cuando se haya calibrado al punto cero cada sensor, finalizará el modo de calibración al punto cero y se apagará el indicador de deslizamiento.

OBSERVACIÓN:

- Si se detecta velocidad de las ruedas, se cancelará el modo de calibración al punto cero y se apagará el indicador luminoso de deslizamiento.
- Si se manipula el interruptor TRC OFF durante el modo de calibración al punto cero, se apagará el indicador luminoso de deslizamiento y se cancelará el modo de calibración al punto cero. (El modo de calibración al punto cero también se cancela cuando se apaga el interruptor de encendido.)
- Pulse de nuevo el interruptor TRC OFF para reiniciar el modo de calibración al punto cero. Sin embargo, el modo de calibración al punto cero no se llevará a cabo en los elementos ya completados.
- Si se detectan problemas en algún elemento, el modo de calibración al punto cero finalizará debido a la manipulación del interruptor TRC OFF y no será posible volver a examinar los elementos aplicables si no se reinicia el modo de calibración al punto cero.

SS