

контакт	цепь
	Разъем X1
A1	Вход сигнала датчика положения коленчатого вала (контакт "А"). При вращении коленчатого вала двигателя на контакте присутствует сигнал напряжения переменного тока, близкий по форме к синусоиде. Частота и амплитуда сигнала пропорциональны частоте вращения коленчатого вала.
A2	Не используется.
A3	Вход 1 сигнала датчика детонации. Сигнал представляет собой напряжение переменного тока, амплитуда и частота которого зависят от вибраций блока цилиндров двигателя.
A4	Вход. Разрешение программирования (для CAN D). Не используется.
B1	Вход сигнала датчика положения коленчатого вала (контакт "В"). При вращении коленчатого вала двигателя на контакте присутствует сигнал напряжения переменного тока, близкий по форме к синусоиде. Частота и амплитуда сигнала пропорциональны частоте вращения коленчатого вала.
B2	Не используется.
B3	Вход 2 сигнала датчика детонации. Сигнал представляет собой напряжение переменного тока, амплитуда и частота которого зависят от вибраций блока цилиндров двигателя.
B4	Выход. Главное реле. Не используется.
C1	Не используется.
C2	Вход. Датчик температуры воздуха на впуске. Напряжение на контакте зависит от температуры поступающего в двигатель воздуха: при температуре 30 °С напряжение около 2,5 В. При обрыве в цепи датчика напряжение на контакте 5±0,1 В.
C3	Вход сигнала датчика массового расхода воздуха. Сигнал цифровой с частотной зависимостью от количества, проходящего через ДМРВ воздуха (частота увеличивается при увеличении расхода воздуха).
C4	Выход управления нагревателем управляющего датчика кислорода. Напряжение питания нагревателя датчика кислорода поступает с выхода (клемма "87") главного реле. Сигнал управления импульсный, активный уровень - низкий, не более 2 В. Коэффициент заполнения изменяется в диапазоне 0...100% в зависимости от температуры и влажности в области установки датчика.
D1	Масса диагностического датчика кислорода. Напряжение на контакте должно быть равным нулю.
D2	Вход сигнала запроса на включение кондиционера. Не используется.
D3	Вход сигнала ДТОЖ. Напряжение на контакте зависит от температуры охлаждающей жидкости: при температуре 22 °С напряжение около 3,0 В. При обрыве в цепи датчика напряжение на контакте 5±0,1 В.
D4	Вход. Датчик давления масла (ДДМ).
E1	Масса датчиков положения дроссельной заслонки. Напряжение на контакте должно быть равным нулю.
E2	Вход/Выход CAN L. Не используется.
E3	Вход/Выход CAN H. Не используется.
E4	Выход управления клапаном продувки адсорбера. Напряжение питания клапана продувки адсорбера поступает с выхода (клемма "87") главного реле. Сигнал управления импульсный, активный уровень - низкий, не более 1 В. Коэффициент заполнения изменяется в зависимости от режима работы двигателя в диапазоне 0...100%.

						"ИТЦ АВТО"				3100.25100.12052		Лист 60	

66

				"ИТЦ АВТО"				3100.25100.12052		Лист 63	