
CONTROL DE ESTABILIDAD MITSUBISHI (MITSUBISHI SC)

Haga clic en el marcador correspondiente para seleccionar el modelo del año deseado.

CONTROL DE ESTABILIDAD MITSUBISHI (MITSUBISHI SC)

INDICE

INFORMACION GENERAL	2	Verificación del sensor de velocidad del vehículo	18
ESPECIFICACIONES PARA EL SERVICIO	4	ECU de SC*	19
HERRAMIENTAS ESPECIALES	4	SENSOR DE G	20
LOCALIZACION DE FALLAS	5	SENSOR DE VELOCIDAD DE LA RUEDA (DELANTERO DERECHO)	20
SERVICIO EN EL VEHICULO	18	SENSOR DE VELOCIDAD DEL VEHICULO	20
Prueba de funcionamiento del MITSUBISHI SC	18		
Verificación del sensor de velocidad de la rueda (Delantero derecho)	18		

ADVERTENCIAS SOBRE LOS TRABAJOS DE SERVICIO EN LOS VEHICULOS CON SISTEMA DE SEGURIDAD SUPLEMENTARIO (SRS)

¡ADVERTENCIA!

- (1) Un trabajo de servicio o mantenimiento incorrecto de cualquiera de las piezas del SRS o de las piezas relacionadas al SRS puede dar lugar a heridas o incluso muerte del personal de servicio (debido a un incendio o explosión del colchón de aire cuya causa sea un trabajo negligente) o del conductor y pasajero (debido a inutilizar el SRS).
- (2) Los trabajos de servicio y mantenimiento de las piezas del SRS o piezas relacionadas con el SRS se deben realizar siempre en un concesionario autorizado de MITSUBISHI.
- (3) El personal del concesionario de MITSUBISHI deberá estudiar a fondo este manual, especialmente el GRUPO 52B - Sistema de seguridad suplementario (SRS), antes de empezar cualquier tipo de trabajo. Esto puede ser ya bien sea servicio o mantenimiento de las piezas del SRS o de las piezas relacionadas al SRS.

NOTA

El SRS tiene los siguientes equipos: sensores de choque delantero, ECU de SRS, luz de aviso SRS, módulo del colchón de aire, muelle y cableado de interconexión. Otros componentes relacionados con el SRS (que podrían desmontarse/instalarse en conexión con el servicio o mantenimiento del SRS) aparecen en el índice con un asterisco (*).

INFORMACION GENERAL

Se ha incluido el sistema de Control de Estabilidad MITSUBISHI (MITSUBISHI SC) que compensa una conducción poco segura controlando la potencia del motor (es decir, el control de tracción). El MITSUBISHI SC determina que el vehículo está inestable a través del sensor de gravedad lateral.

El sistema controla la potencia del motor de acuerdo con la velocidad del vehículo y el ángulo de apertura de la mariposa de gases. Además, si se produce un fallo del sistema, la luz de aviso de SC en el medidor combinado se encenderá o destellará para avisarle al conductor.

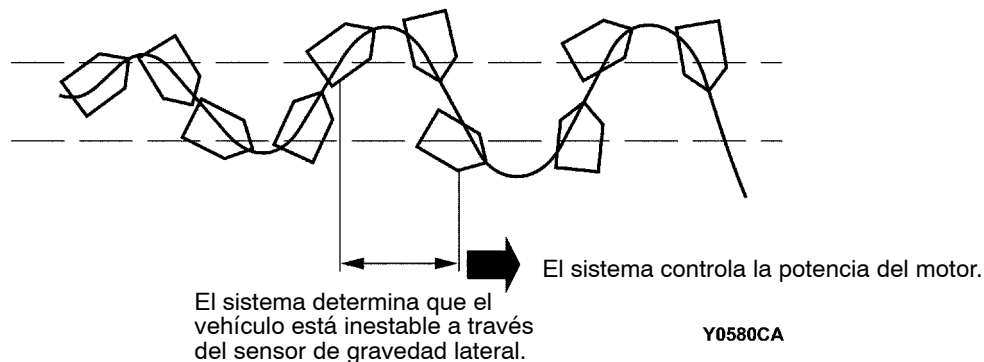


Diagrama del sistema

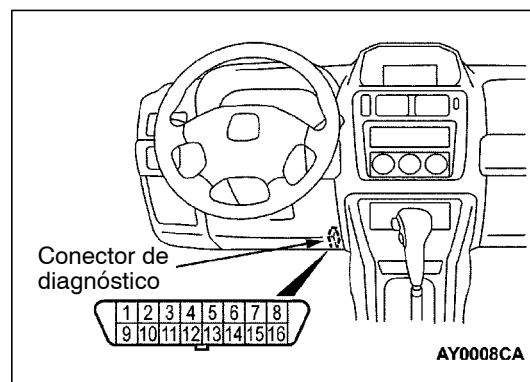
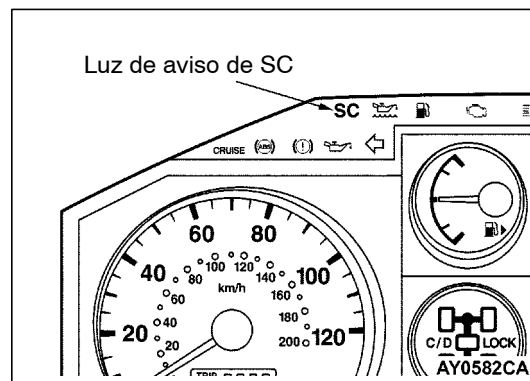
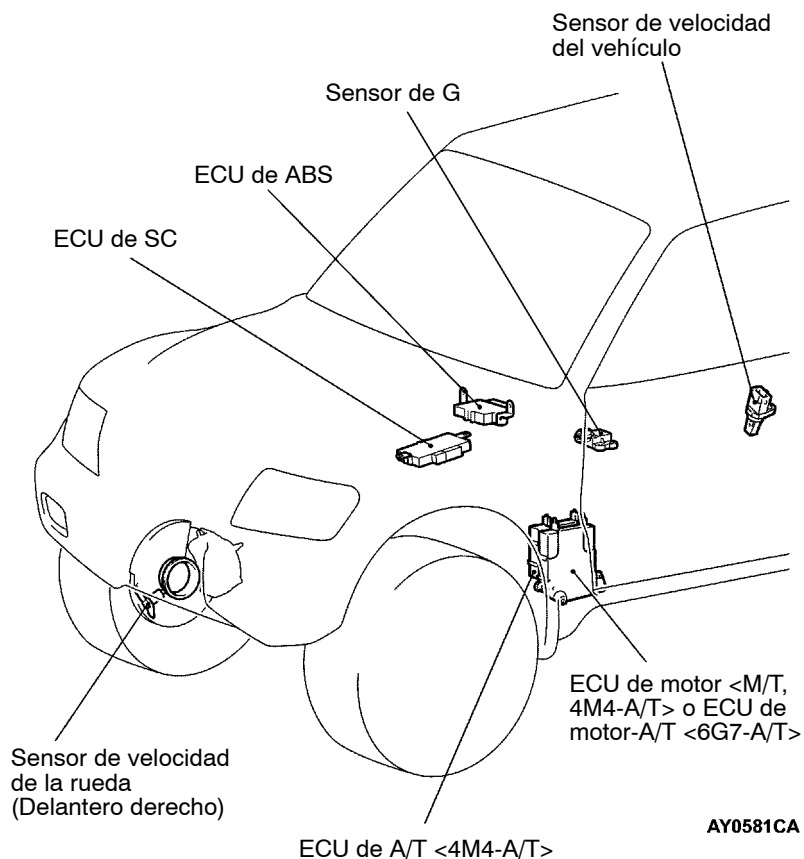
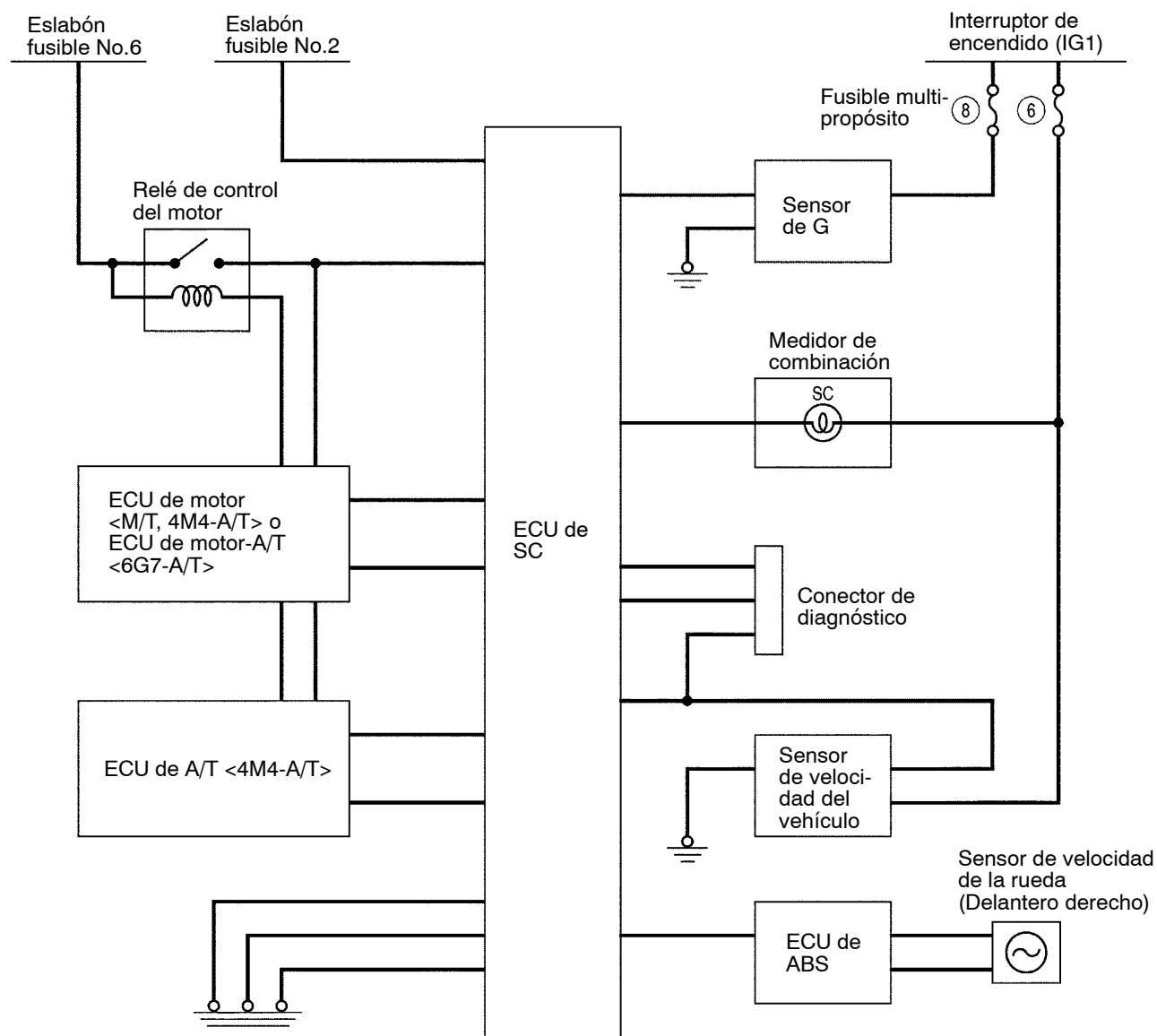


Diagrama del circuito del sistema



Y0587CA

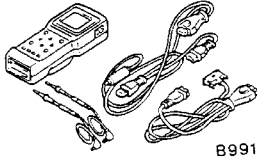
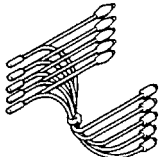
CUADRO DE REFERENCIA DE PRINCIPALES PIEZAS

Piezas	Funciones
ECU de SC	Recibe señales de los distintos sensores y transmite una señal de control de salida del motor al ECU de motor o ECU de motor-A/T, basado en la información.
ECU de motor <M/T, 4M4-A/T>	Transmite la información del motor (como la señal APS y la velocidad del motor) que es necesaria para el control del Mitsubishi SC, al ECU de SC.
	Compensa la potencia el motor de acuerdo con estado actual del motor en base a la solicitud del ECU de SC.
ECU de motor-A/T <6G7-A/T>	<ul style="list-style-type: none">• Transmite la información del motor (como la señal APS y la velocidad del motor) necesaria para controlar el Mitsubishi SC, al ECU de SC.• Transmite la información de la transmisión (como la posición del cambio), necesaria para controlar el Mitsubishi SC, al ECU de SC.
	Compensa la potencia del motor de acuerdo con la condición actual del motor en base a la solicitud del ECU de SC.
ECU de A/T <4M4-A/T>	Transmite la información de la transmisión (como la posición del cambio), necesaria para controlar el Mitsubishi SC, al ECU de SC.
ECU de ABS	Transmite la señal del sensor de velocidad de la rueda (delantero derecho) al ECU de SC.
Sensor de G	Mide la gravedad lateral del vehículo y transmite la información al ECU de SC como señal de voltaje.
Sensor de velocidad del vehículo	Transmite la velocidad del vehículo (velocidad de engranaje de salida de la transmisión) al ECU de SC.
Luz de aviso de SC	Se enciende o destella cuando el ECU de SC transmite una señal que indica error del sistema.
Conector de diagnóstico	Cuando aparece un código de diagnóstico, el MUT-II se comunica con el sistema a través de este conector.

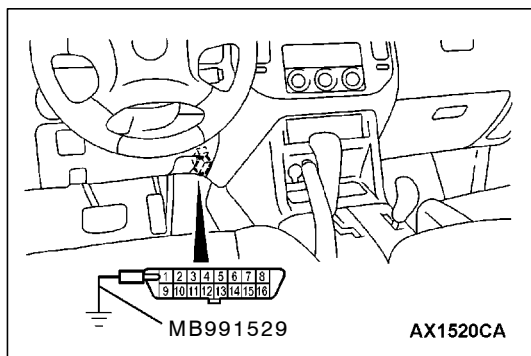
ESPECIFICACIONES PARA EL SERVICIO

Puntos		Valor normal
Voltaje de salida del sensor de G V	Cuando el vehículo está parado	2,35 - 2,65
	Cuando una flecha en la etiqueta del sensor de G está apuntando hacia abajo	3,3 - 3,7

HERRAMIENTAS ESPECIALES

Herramientas	Número	Nombre	Aplicación
 B991502	MB991502	Subconjunto de MUT-II	Verificación del MITSUBISHI SC (Indicación de diagnóstico con el MUT-II)
 B991348	MB991348	Juego del mazo para prueba	Verificación del sensor de G

Girar el interruptor de encendido a la posición “LOCK” (OFF) antes de conectar o desconectar el MUT-II.



CUADRO DE INSPECCION PARA LOS CODIGOS DE DIAGNOSTICO

No. de código de diagnóstico	Punto de diagnóstico	Luz de aviso de SC	Página de referencia
27* ¹	Sistema de alimentación eléctrica del ECU de SC (caída anormal del voltaje)	Destella	13E-6
51* ²	Sistema del sensor de velocidad del vehículo (anormalidad de la señal de salida)	Destella	13E-7
52	Sistema del sensor de velocidad del vehículo (circuito abierto o cortocircuito)	Destella	13E-8
53* ²	Sistema del sensor de velocidad de la rueda (circuito abierto o cortocircuito)	Destella	13E-8
55* ²	Sistema de sensor de G	Destella	13E-9
71	Línea de comunicación entre el ECU de motor o ECU de motor-A/T y el sistema	Destella	13E-10
72	Sistema del ECU de motor o ECU de motor-A/T	Se enciende	13E-10
74* ²	Línea de comunicación entre el ECU de A/T y el sistema <4M4-A/T>	Destella	13E-11
81* ¹	El ECU de SC controla el sistema demasiado tiempo	Destella	13E-11

NOTA

*¹: Los códigos No. 27 y 81 se borran de la memoria si la condición vuelve a la normal.

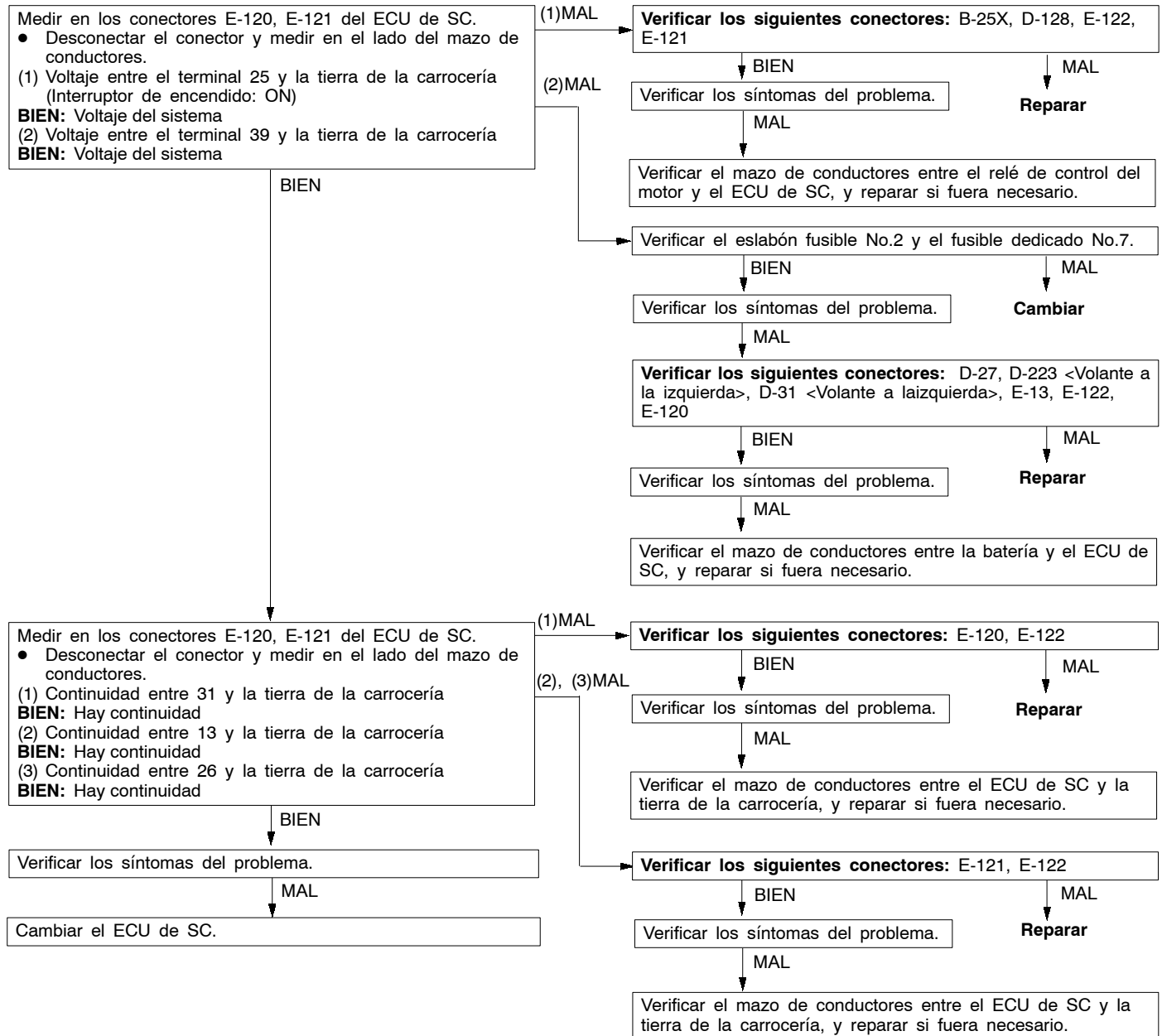
*²: Para los códigos No. 51, 53, 55 y 74, se ajusta un código de diagnóstico en diez segundos después de detectar un fallo.

PROCEDIMIENTO DE INSPECCION PARA LOS CODIGOS DE DIAGNOSTICO

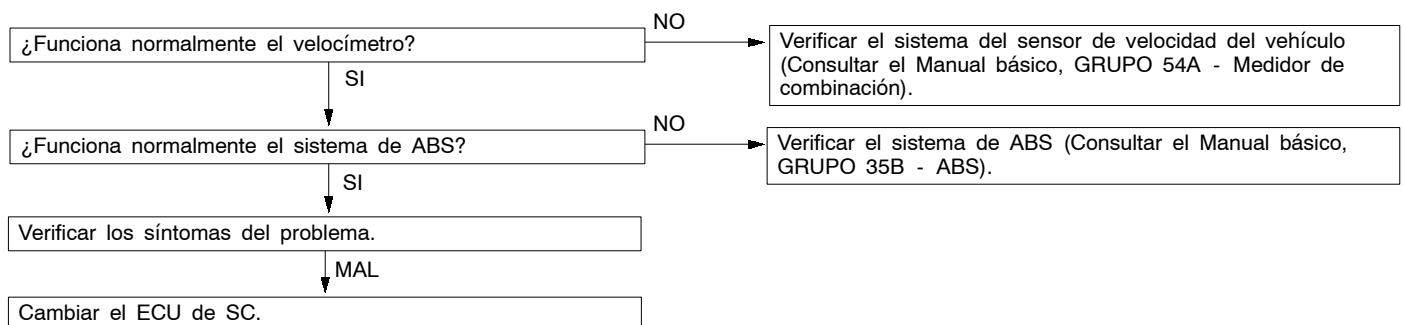
Código No.27 Sistema de alimentación eléctrica del ECU de SC (caída anormal del voltaje)	Causas probables
Este código de diagnóstico se transmite si el voltaje de la alimentación eléctrica del ECU de SC cae por debajo de determinado nivel.	<ul style="list-style-type: none"> • Malfuncionamiento de la batería • Malfuncionamiento del mazo de conductores o conector • Malfuncionamiento del ECU de SC

Precaución

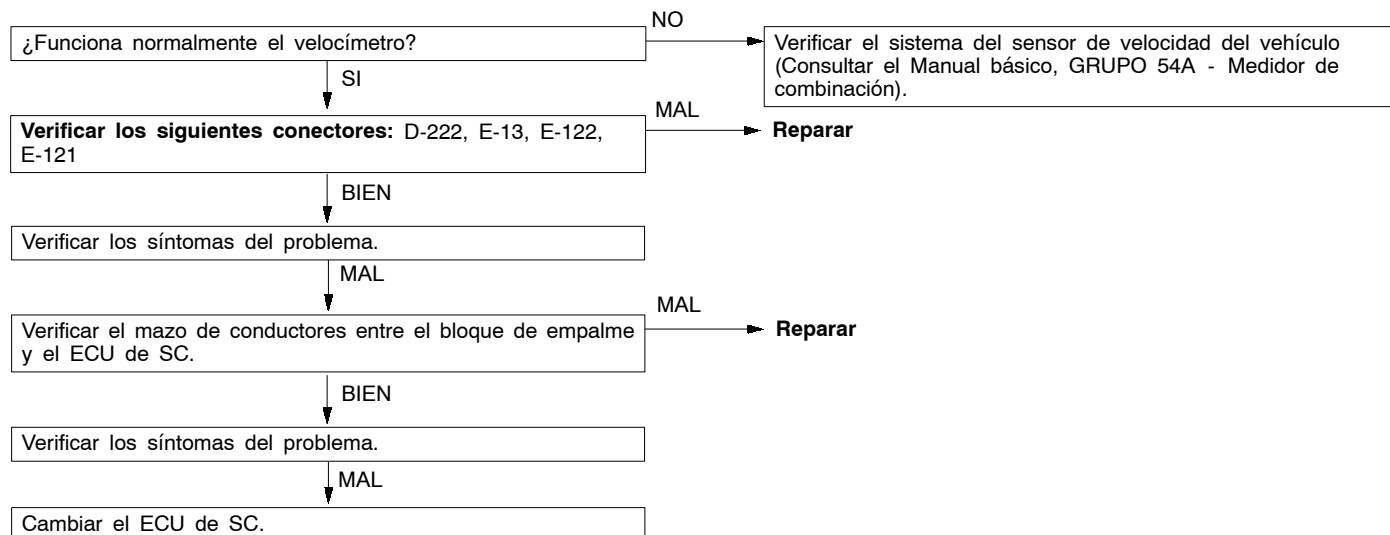
Si el voltaje del sistema cae durante la inspección, este código aparece para indicar un problema vigente. Y no será posible un diagnóstico correcto del problema. Antes de realizar el siguiente procedimiento, verificar la batería y recargar si fuera necesario.



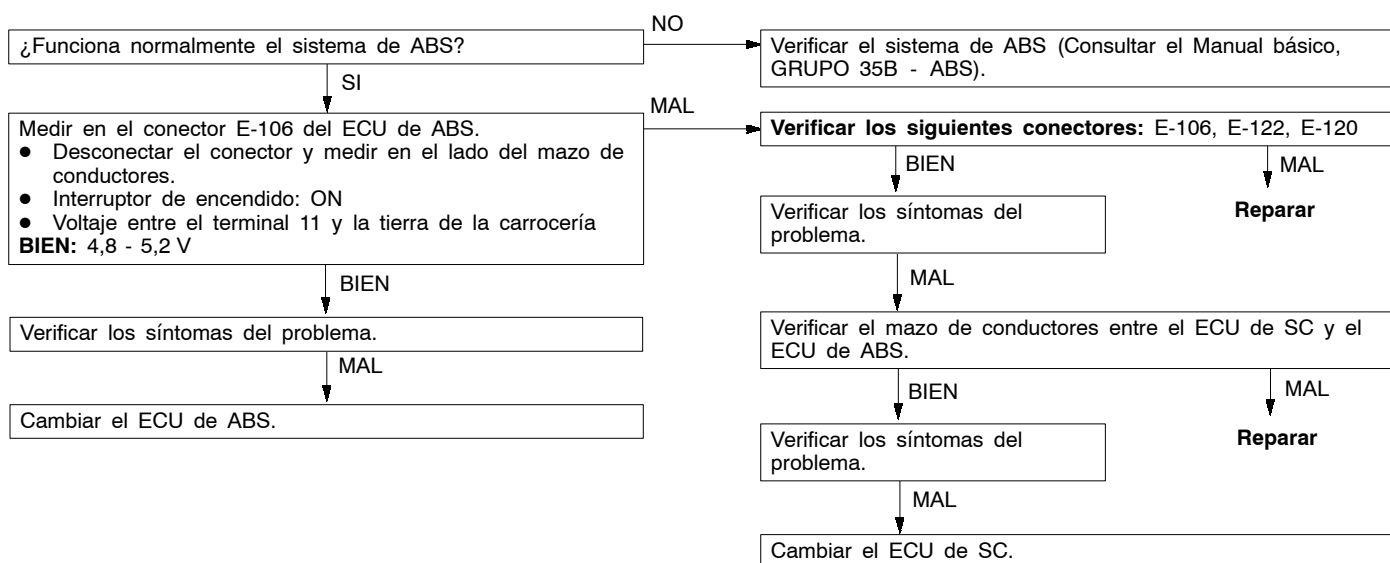
Código No.51 Sistema del sensor de velocidad del vehículo	Causas probables
Este código de diagnóstico aparece cuando la señal de velocidad del vehículo, del sensor de velocidad del vehículo, no es la misma que la del sensor de velocidad de la rueda (delantero derecho).	<ul style="list-style-type: none"> Malfuncionamiento del sistema del sensor de velocidad del vehículo Malfuncionamiento del sistema del sensor de velocidad de la rueda Malfuncionamiento del ECU de SC



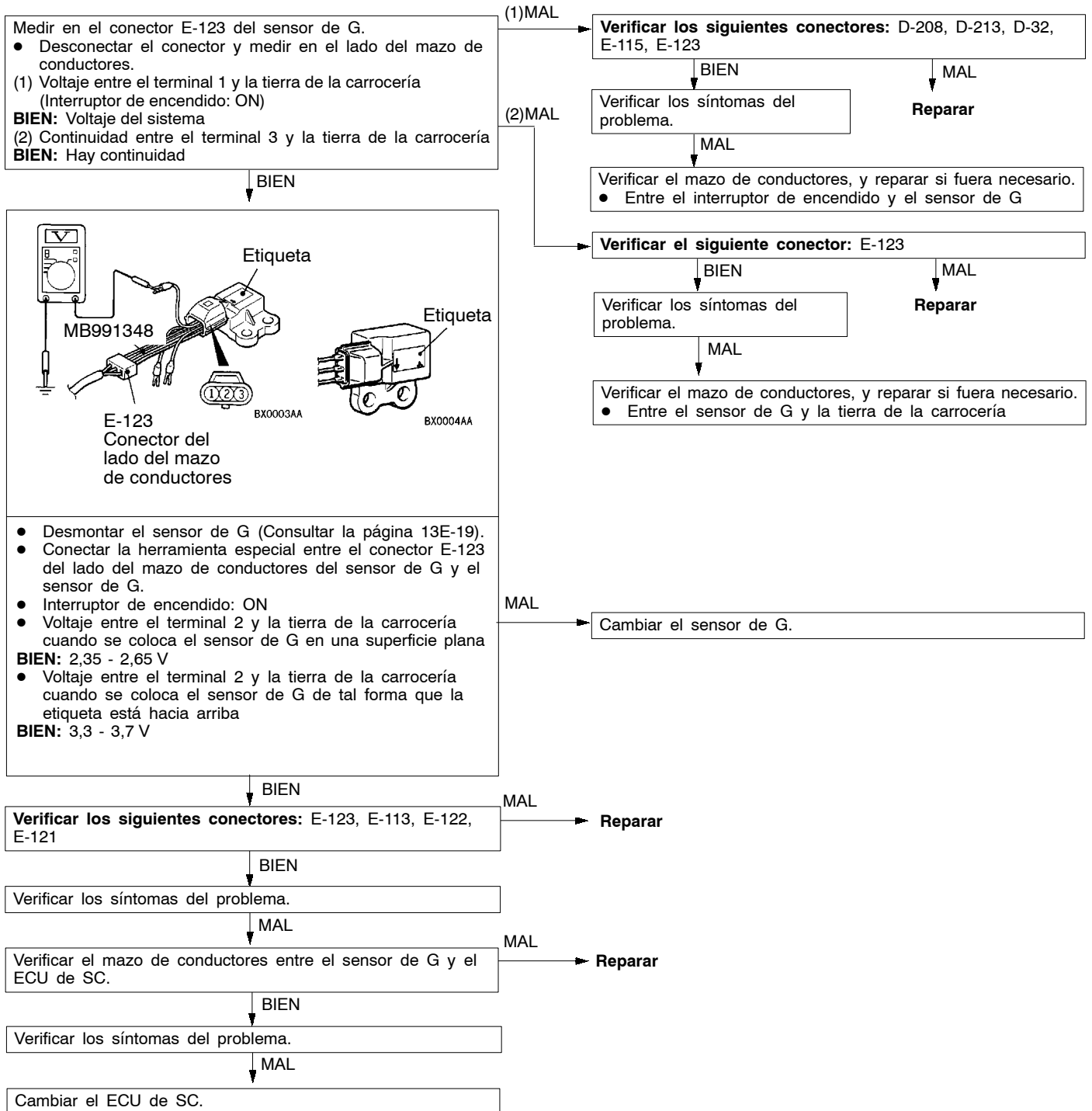
Código No.52 Sistema del sensor de velocidad del vehículo (circuito abierto o cortocircuito)	Causas probables
Este código de diagnóstico aparece cuando el sensor de velocidad del vehículo no transmite la señal de velocidad del vehículo al ECU de SC.	<ul style="list-style-type: none"> • Malfuncionamiento del sensor de velocidad del vehículo • Malfuncionamiento del mazo de conductores o conector • Malfuncionamiento del ECU de SC



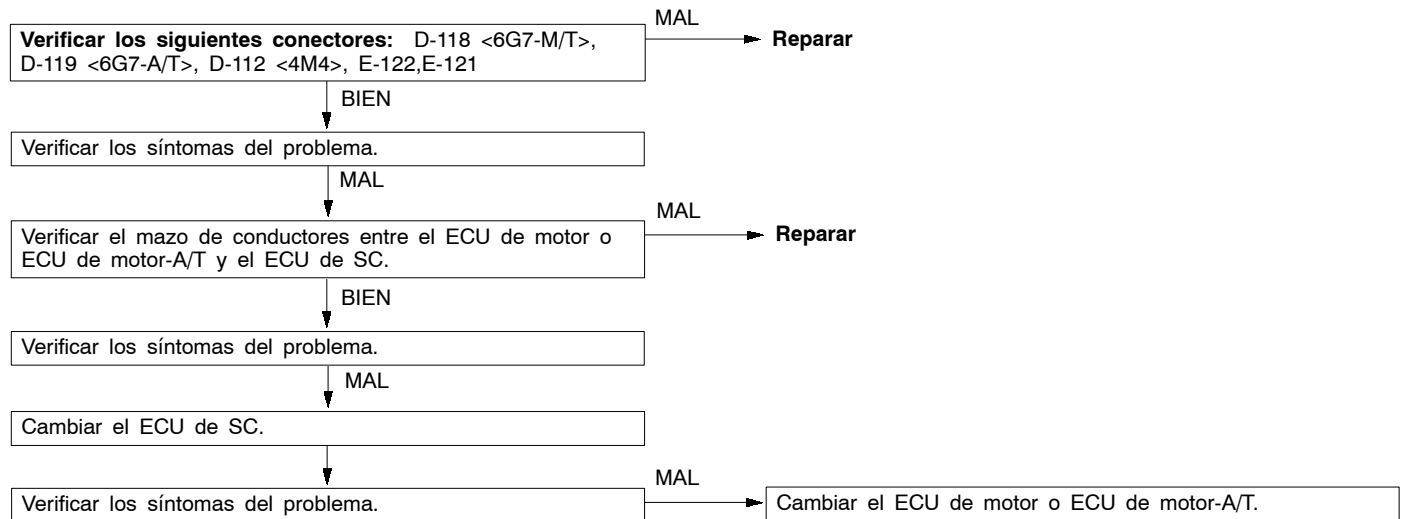
Código No.53 Sistema del sensor de velocidad de la rueda (circuito abierto o cortocircuito)	Causas probables
Este código aparece cuando la detección de circuito abierto o cortocircuito realizada por el circuito de hardware del ECU de ABS detecta que hay un circuito abierto o cortocircuito en el cable (+) o (-) en uno de los cuatro sensores de velocidad de la rueda y no entran, en consecuencia, las señales.	<ul style="list-style-type: none"> • Malfuncionamiento del sensor de velocidad de la rueda • Malfuncionamiento del mazo de conductores o conector • Malfuncionamiento del ECU de ABS



Código No.55 Sistema del sensor de G	Causas probables
<p>Este código aparece en los siguientes casos:</p> <ul style="list-style-type: none"> Cuando la salida del sensor de G es menor que 0,5 V o mayor que 4,5V (Circuito abierto o cortocircuito en el circuito del sensor de G) Cuando no hay variación en el voltaje de salida del sensor de G (salida del sensor de G atascado) 	<ul style="list-style-type: none"> Malfuncionamiento del sensor de G Malfuncionamiento del mazo de conductores o conector Malfuncionamiento del ECU de SC



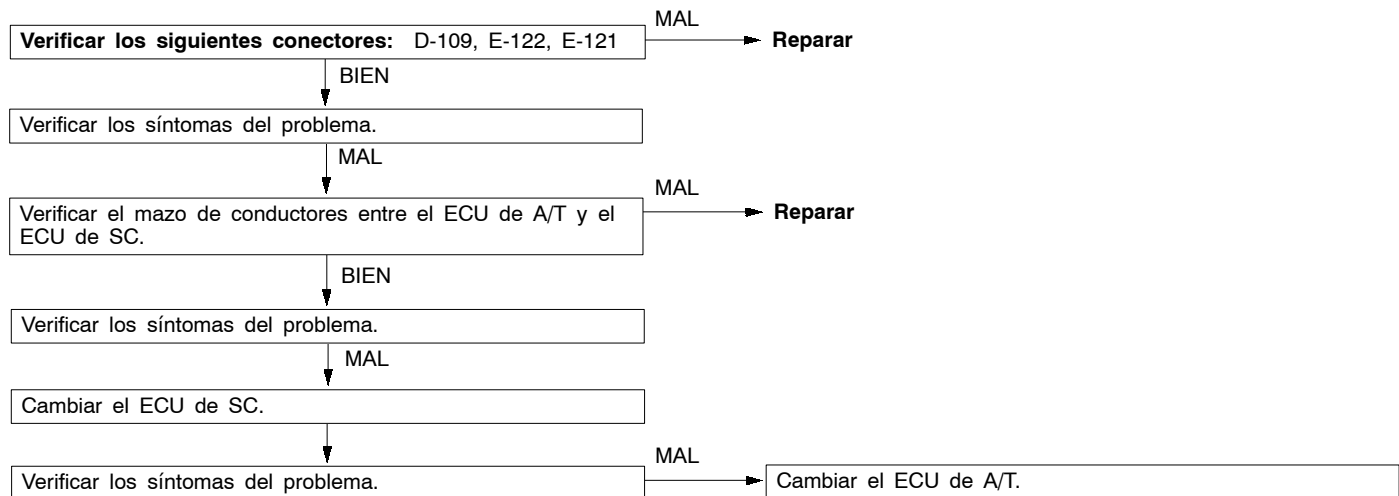
Código No.71 Línea de comunicación entre el ECU de motor o ECU de motor-A/T y el sistema	Causas probables
Este código de diagnóstico aparece cuando se produce un error debido a circuito abierto o cortocircuito en la línea de comunicación serial entre el ECU de SC y el ECU de motor o el ECU de motor-A/T, fallo interno en el ECU o incorrecta línea blindada.	<ul style="list-style-type: none"> • Malfuncionamiento del mazo de conductores o conector • Malfuncionamiento del ECU de motor o ECU de motor-A/T • Malfuncionamiento del ECU de SC



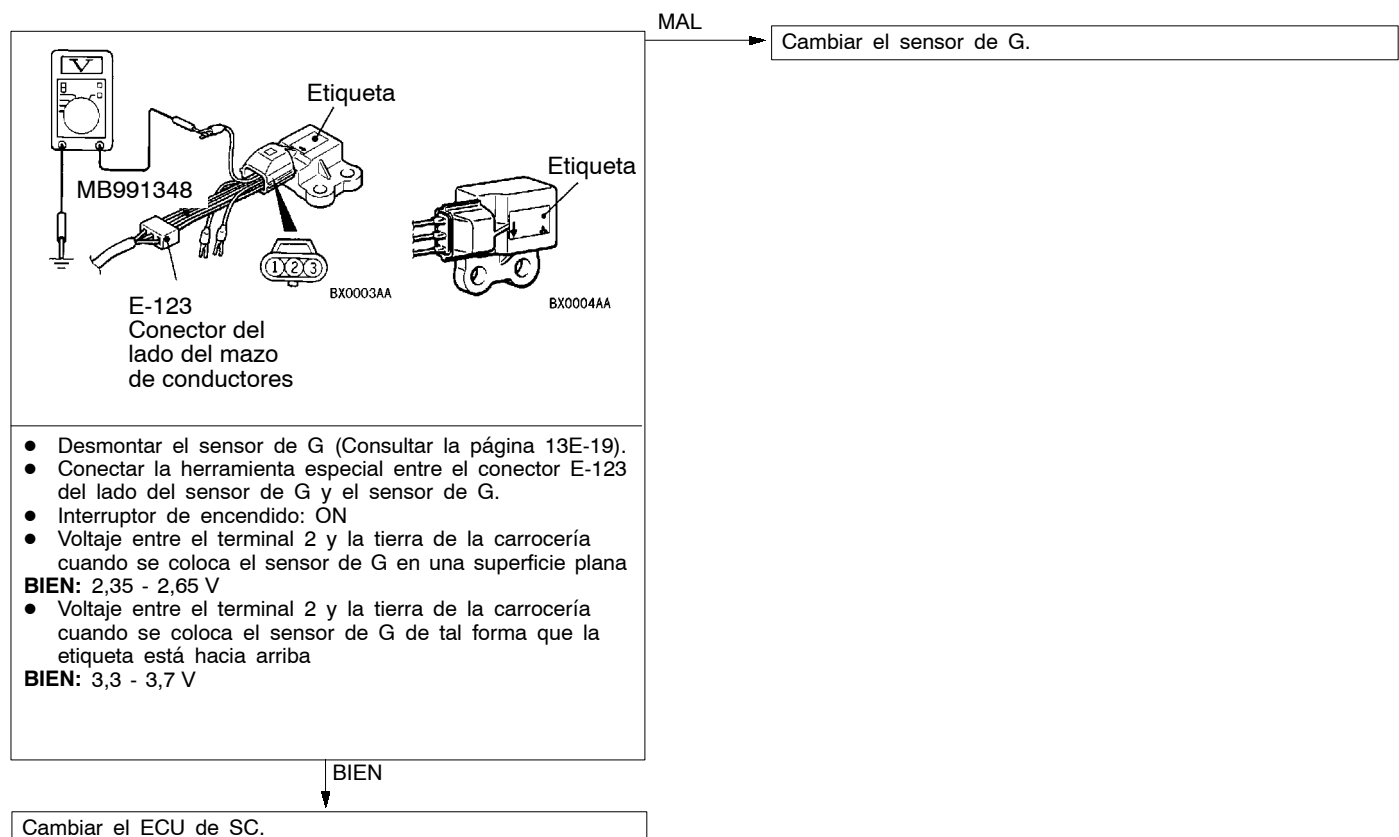
Código No.72 Sistema del ECU de motor o ECU de motor-A/T	Causas probables
Este código de diagnóstico aparece cuando el ECU de motor o el ECU de motor-A/T detecta un fallo del sistema. En el sistema de GDI <6G7> o sistema de combustible diesel <4M4>, el fallo del sistema se transmite del ECU de motor o ECU de motor-A/T a través de la línea de comunicación serial al ECU de SC.	<ul style="list-style-type: none"> • Malfuncionamiento del sistema de GDI <6G7> • Malfuncionamiento del sistema de combustible diesel <4M4>

- Realizar la localización de fallas del sistema de GDI.
(Consultar el Manual básico, GRUPO 13A - Localización de fallas.)
- Realizar la localización de fallas del sistema de combustible diesel. <4M4>
(Consultar el Manual básico, GRUPO 13C - Localización de fallas.)

Código No.74 Línea de comunicación entre el ECU de A/T y el sistema <4M4-A/T>	Causas probables
Este código de diagnóstico aparece cuando se produce un error debido a circuito abierto o cortocircuito en la línea de comunicación serial entre el ECU de SC y el ECU de A/T, fallo interno en el ECU o incorrecta línea blindada.	<ul style="list-style-type: none"> • Malfuncionamiento del mazo de conductores o conector • Malfuncionamiento del ECU de A/T • Malfuncionamiento del ECU de SC



Código No.81 El ECU de SC controla el sistema demasiado tiempo	Causas probables
Este código de diagnóstico aparece cuando el ECU de SC está controlando el sistema durante 20 segundos o más.	<ul style="list-style-type: none"> • Malfuncionamiento del sensor de G • Malfuncionamiento del ECU de SC



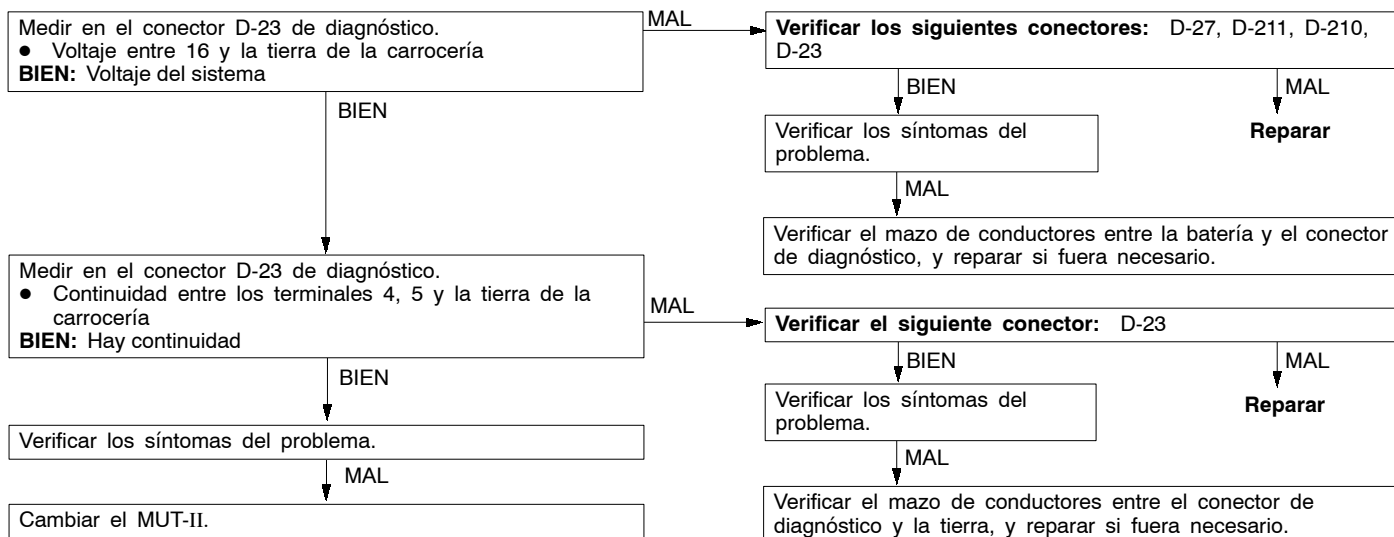
CUADRO DE INSPECCION PARA LOS SINTOMAS DE PROBLEMA

Síntoma del problema	No. del procedimiento de inspección	Página de referencia
La comunicación con el MUT-II es imposible.	1	13E-12
La comunicación con el MUT-II y el ECU de SC es imposible.	2	13E-13
La luz de aviso de SC no se enciende cuando se gira la llave de encendido a ON (motor parado).	3	13E-14
La luz de aviso de SC permanece encendida después de arrancar el motor.	4	13E-14

PROCEDIMIENTOS DE INSPECCION PARA LOS SINTOMAS DE PROBLEMA

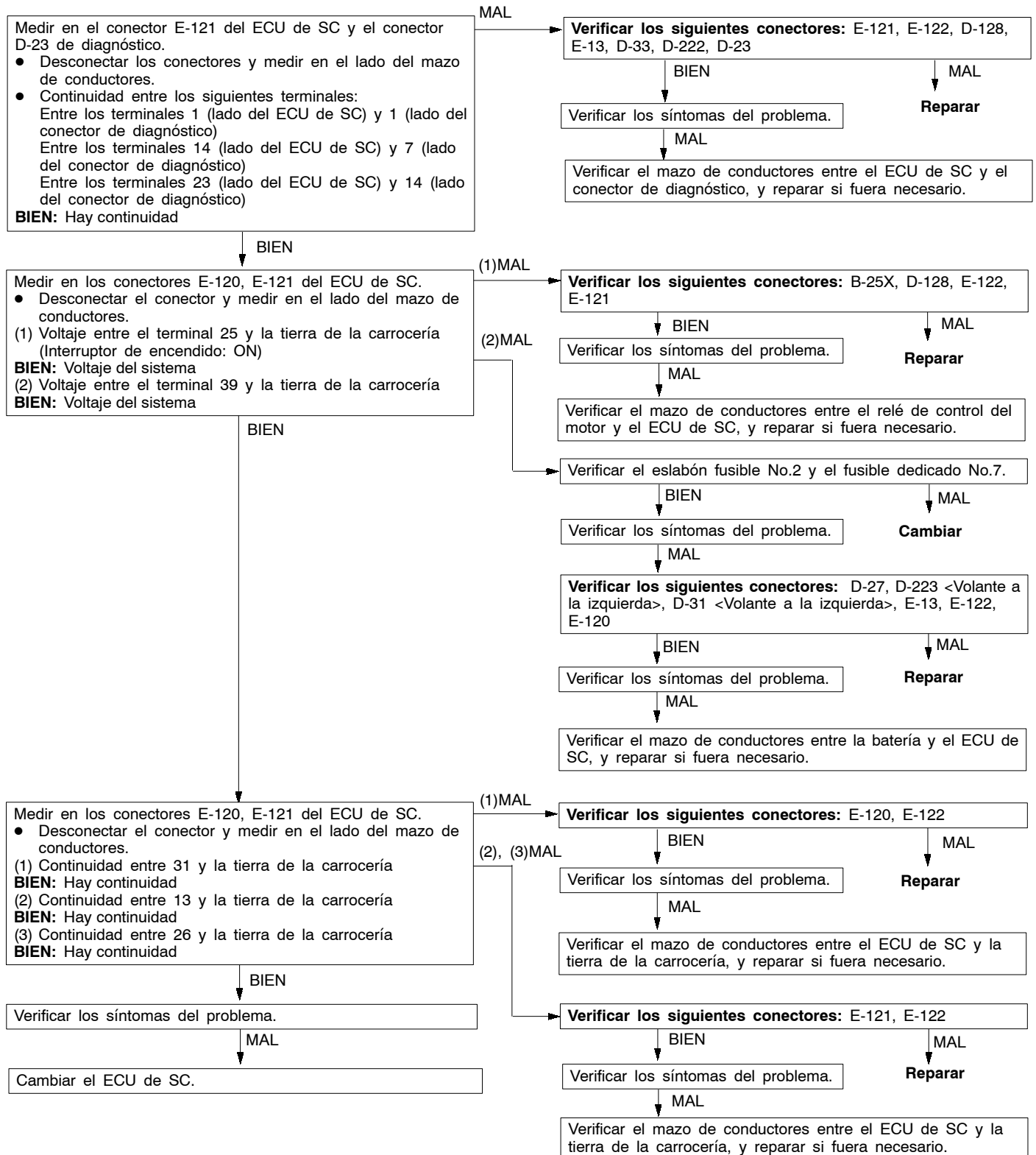
Procedimiento de inspección 1

La comunicación con el MUT-II es imposible.	Causas probables
La causa probable es un malfuncionamiento del circuito de alimentación eléctrica del conector de diagnóstico o circuito a tierra.	<ul style="list-style-type: none"> • Malfuncionamiento del conector de diagnóstico • Malfuncionamiento del mazo de conductores o conector



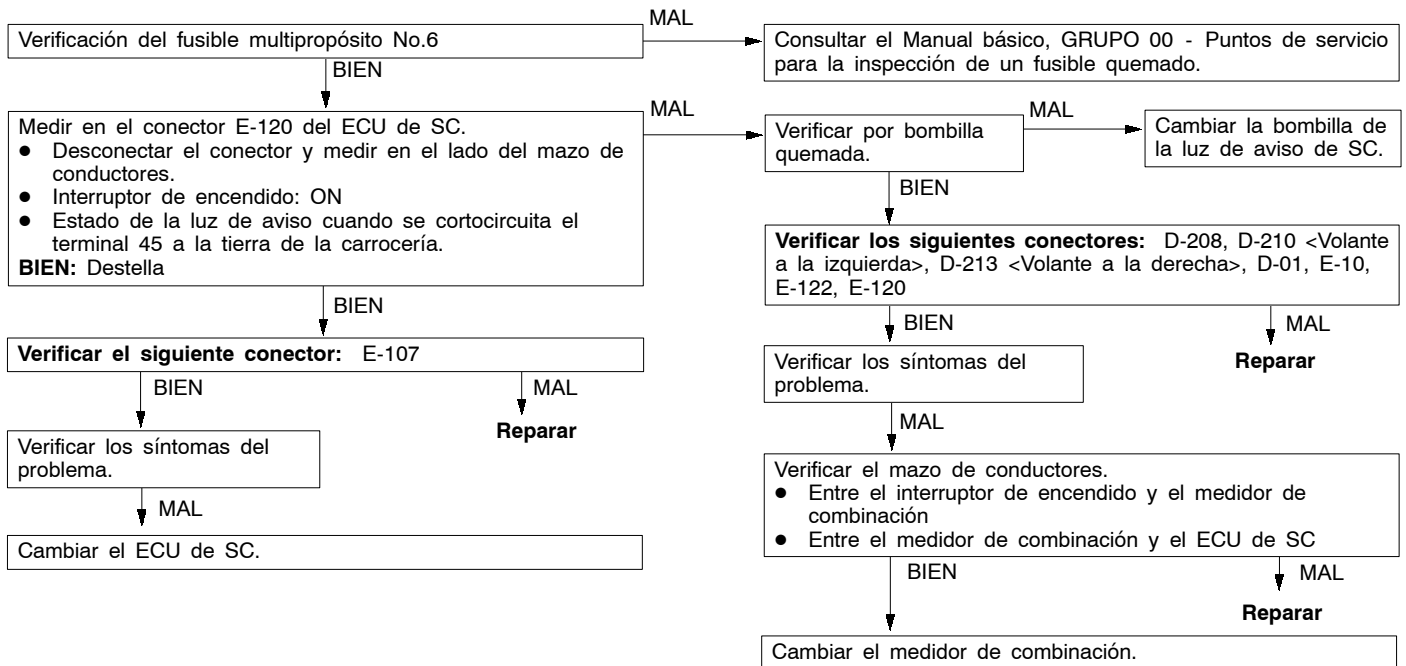
Procedimiento de inspección 2

La comunicación con el MUT-II y el ECU de SC es imposible.	Causas probables
La causa probable es un circuito abierto en el circuito de alimentación eléctrica del ECU de SC o un circuito abierto en el circuito de salida de diagnóstico.	<ul style="list-style-type: none"> • Malfuncionamiento del mazo de conductores o conector • Malfuncionamiento del ECU de SC



Procedimiento de inspección 3

La luz de aviso de SC no se enciende cuando se gira la llave de encendido a ON (motor parado).	Causas probables
<p>Cuando se gira el interruptor de encendido a ON, el ECU de SC empieza a comunicarse con el ECU de motor o ECU de motor-A/T. El ECU de SC enciende la luz de aviso de SC si la velocidad del motor es de 350 rpm o menos. Si la luz de aviso de SC no se enciende, la causa probable es un circuito abierto en el circuito de alimentación eléctrica de la luz de aviso de SC, bombilla quemada o un circuito abierto entre la luz de aviso de SC y el ECU de SC.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Fusible quemado ● Bombilla de la luz de aviso de SC quemada ● Malfuncionamiento del mazo de conductores o conector ● Malfuncionamiento del medidor de combinación ● Malfuncionamiento del ECU de SC

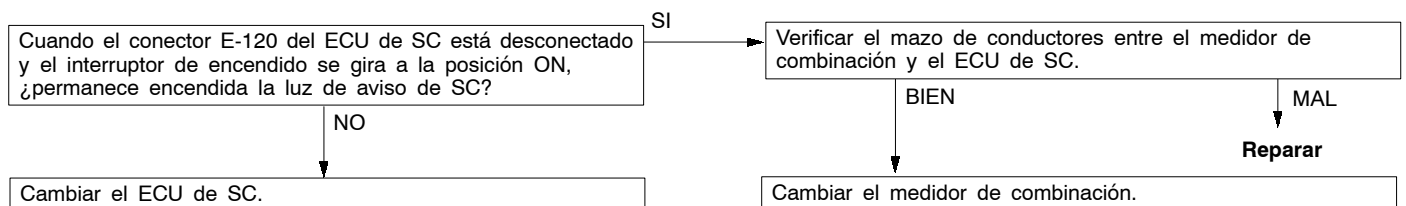


Procedimiento de inspección 4

La luz de aviso de SC permanece encendida después de arrancar el motor.	Causas probables
<p>La causa probable es un cortocircuito en el circuito de encendido de la luz de aviso de SC.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Malfuncionamiento del medidor de combinación ● Malfuncionamiento del mazo de conductores (cortocircuito) ● Malfuncionamiento del ECU de SC

NOTA

Este síntoma de problema está limitado a los casos donde la comunicación con el MUT-II es posible (alimentación eléctrica del ECU de SC está norma) y el código de diagnóstico es el código de diagnóstico normal.



CUADRO DE REFERENCIA DE LA LISTA DE DATOS

Los siguientes puntos de datos de entrada de ECU pueden leerse con el MUT-II.

No. de punto	Punto de verificación	Condiciones de inspección		Condición normal
10	Velocidad del vehículo	Cuando se conduce el vehículo		La indicación del velocímetro y la indicación del MUT-II son iguales.
11	Sensor de posición del pedal del acelerador	Interruptor de encendido: ON	Soltar el pedal del acelerador.	0,9 - 1,1 V
			Pisar gradualmente el pedal del acelerador.	Aumento en la respuesta al recorrido al pisar el pedal.
			Pisar a fondo el pedal del acelerador.	4,0 V o más
18	Voltaje de alimentación eléctrica	Interruptor de encendido: ON		Voltaje del sistema
19	Interruptor de posición del pedal de acelerador (Interruptor de ralentí)	Interruptor de encendido: ON	Soltar el pedal del acelerador.	ON
			Pisar ligeramente el pedal del acelerador.	OFF
20	Interruptor de encendido	Interruptor de encendido: ON		ON
		Interruptor de encendido: OFF		OFF
22	Velocidad de la rueda delantera derecha	Cuando se conduce el vehículo		La indicación del velocímetro y la indicación del MUT-II son iguales.
28	Tipo del motor	Vehículos con el motor 6G74		6G74
		Vehículos con el motor 4M41		4M41
30	Control de trazo	El control del sistema SC está activado.		ON
		El control del sistema SC no está activado.		OFF
31	Especificación del motor 1	Vehículos con el motor 6G74		DOHC
		Vehículos con el motor 4M41		-
32	Especificación del motor 2	Vehículos con el motor 6G74		N/A
		Vehículos con el motor 4M41		-
33	Especificación del motor 3	Vehículos con el motor 6G74		MIVEC/ETV
		Vehículos con el motor 4M41		-
35	Destino	-		EC
40	Velocidad del motor	Pisar gradualmente el pedal del acelerador.		La indicación del tacómetro y la indicación del MUT-II son iguales.
51	Interruptor inhibidor	Interruptor de encendido: ON Motor: parado	Posición de la palanca selectora: P	P
			Posición de la palanca selectora: R	R
			Posición de la palanca selectora: N	N
			Posición de la palanca selectora: D	D
52	Posición del cambio	Posición de la palanca selectora: modo deportivo	Conducción a una velocidad constante de 10 km/h en primera 10 km/h en 1a	1a
			Conducción a una velocidad constante de 30 km/h en primera 30 km/h en 2a	2a
			Conducción a una velocidad constante de 50 km/h en primera 50 km/h en 3a	3a
			Conducción a una velocidad constante de 50 km/h en primera 50 km/h en 4a	4a
			Conducción a una velocidad constante de 70 km/h en primera 70 km/h en 5a	5a

No. de punto	Punto de verificación	Condiciones de inspección	Condición normal
63	Sensor de G	<ul style="list-style-type: none"> ● Interruptor de encendido: ON ● Cuando el vehículo está parado (horizontal) 	2,35 - 2,65 V
		Cuando se conduce el vehículo	1,0 - 4,0 V

CUADRO DE PRUEBA DEL IMPULSOR

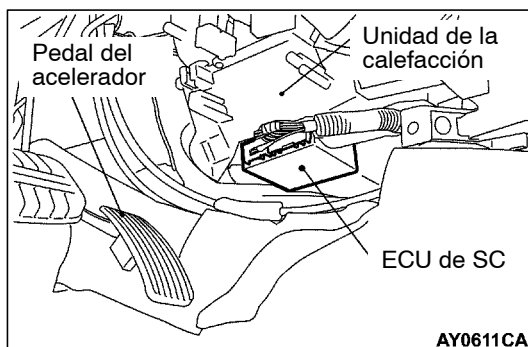
Los siguientes impulsores pueden accionarse a la fuerza utilizando el MUT-II.

NOTA

1. No pueden hacerse las pruebas de impulsor cuando se ha parado el funcionamiento del ECU de SC por la función de protección contra fallas.
2. Las pruebas de impulsor sólo pueden hacerse con el vehículo parado.

ESPECIFICACIONES DE LA PRUEBA DEL IMPULSOR

No. de punto	Punto de verificación	Contenido de la activación
05	Prueba de funcionamiento del MITSUBISHI SC	Transmite la señal, que solicita que no haya torsión y mariposa de gases totalmente abierta, al ECU de motor o ECU de motor-A/T durante tres segundos.



Conector del lado del ECU de SC

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26

31	32	33	34	35	36	37	38
39	40	41	42	43	44	45	46

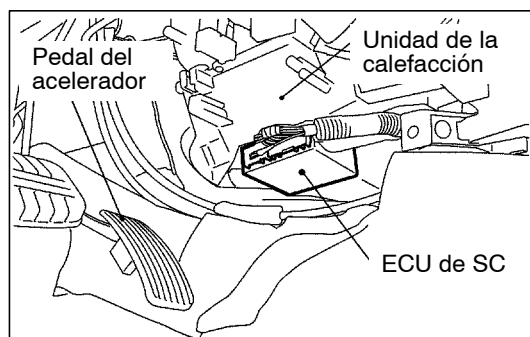
Y0583CA

VERIFICACION EN EL TERMINAL DEL ECU DE SC

CUADRO DE VOLTAJE DE TERMINAL

1. Medir los voltajes entre el correspondiente terminal y la tierra.
2. La distribución de terminales aparece en la figura.

No. del terminal	Punto de verificación	Condiciones de inspección		Condición normal
1	Entrada de selección de diagnóstico	Cuando está conectado el MUT-II.		1 V o menos
		Cuando no está conectado el MUT-II.		Aprox. 5 V
14	MUT-II	Cuando está conectado el MUT-II.		Comunicación serial con el MUT-II
		Cuando no está conectado el MUT-II.		1 V o menos
15, 16	ECU de A/T <4M41-A/T>	Interruptor de encendido: ON		Comunicación serial con el ECU de SC
		Interruptor de encendido: OFF		0 V
17, 18	ECU de motor <M/T, 6G74-A/T> o ECU de motor-A/T <6G74-A/T>	Interruptor de encendido: ON		Comunicación serial con el ECU de SC
		Interruptor de encendido: OFF		0 V
19	Entrada del sensor de G	Interruptor de encendido: ON El vehículo está horizontal.		2,4 - 2,6 V
21	Entrada del ECU de ABS [sensor de velocidad de la rueda (delantero derecho)]	Interruptor de encendido: ON Mover el vehículo lentamente en avance.		Alterna entre 0 V y 5 V
23	Entrada del sensor de velocidad del vehículo	Interruptor de encendido: ON Mover el vehículo lentamente en avance.		Alterna entre 0 V y 8 - 12 V
25	Alimentación eléctrica del ECU de SC	Interruptor de encendido: ON		Voltaje del sistema
		Interruptor de encendido: OFF		0 V
39	Alimentación eléctrica de reserva del ECU de SC	Todo el tiempo		Voltaje del sistema
45	Salida de la luz de aviso de SC	Interruptor de encendido: ON	Con la luz apagada.	Voltaje del sistema
			Con la luz encendida.	2 V o menos



AY0611CA

Conector del lado del mazo de conductores

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

CUADRO DE VERIFICACION POR RESISTENCIA Y CONTINUIDAD ENTRE TERMINALES

1. Girar el interruptor de encendido a la posición LOCK (OFF).
2. Verificar las resistencias y continuidad con el conector del ECU de SC desconectado.
3. Verificar las resistencias y continuidad entre los terminales en la lista del cuadro a continuación.
4. La distribución de terminales aparece en la figura.

No. del terminal	Nombre de la señal	Condición normal
Entre el terminal 13 y la tierra de la carrocería	Tierra	Hay continuidad
Entre el terminal 26 y la tierra de la carrocería	Tierra	
Entre el terminal 31 y la tierra de la carrocería	Tierra	

SERVICIO EN EL VEHICULO

PRUEBA DE FUNCIONAMIENTO DEL MITSUBISHI SC

1. Conectar el MUT-II en el conector de diagnóstico de 16 patillas.

Precaución

Girar el interruptor de encendido a la posición LOCK (OFF) antes de conectar o desconectar el MUT-II.

2. Mover la palanca de cambios a punto muerto <M/T> o la palanca selectora a la posición P.
3. Arrancar el motor.
4. Utilizar el MUT-II para activar la prueba del impulsor (punto No.05) mientras pisa a fondo el pedal del acelerador. Verificar que la velocidad del motor disminuye gradualmente.

Precaución

Activar la prueba del impulsor durante tres segundos. Soltar inmediatamente el pedal del acelerador después de completar la prueba del impulsor o aumentará la velocidad del motor.

NOTA

Durante la prueba del impulsor, el ECU de SC transmite la señal que solicita que no haya torsión y mariposa de gases totalmente abierta, al ECU de motor o ECU de motor-A/T durante tres segundos.

VERIFICACION DEL SENSOR DE VELOCIDAD DE LA RUEDA (DELANTERO DERECHO)

Consultar el Manual básico, GRUPO 35B - Servicio en el vehículo.

VERIFICACION DEL SENSOR DE VELOCIDAD DEL VEHICULO

Consultar el Manual básico, GRUPO 54A - Medidor de combinación.

ECU DE SC

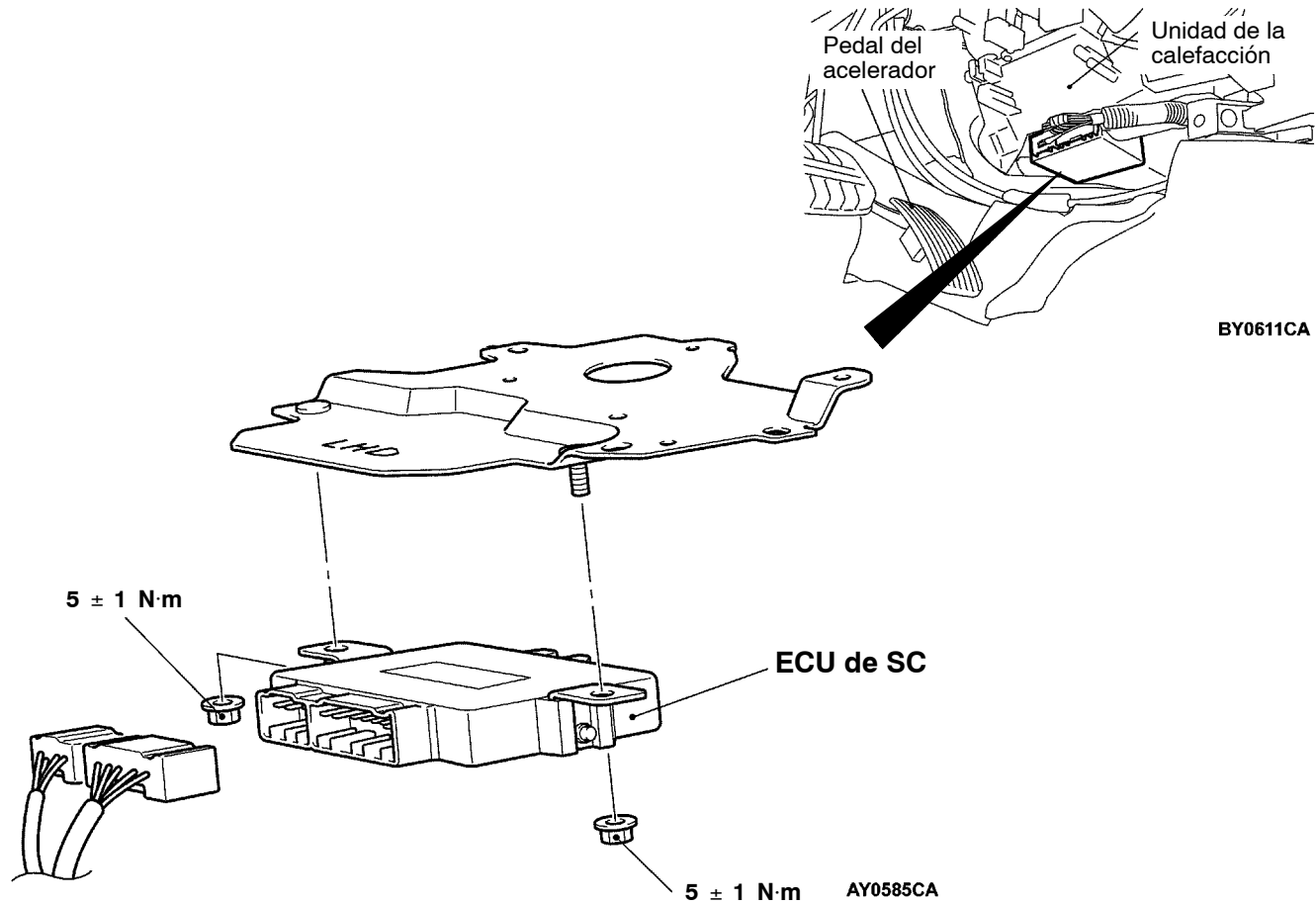
DESMONTAJE E INSTALACION

Precaución

Al desmontar e instalar el ECU de SC, no permitir que golpee contra el ECU de SRS.

Trabajos a realizar antes del desmontaje y después de la instalación

Desmontaje e instalación de la consola del piso delantera (Consultar el Manual básico, GRUPO 52A.)



SENSOR DE G

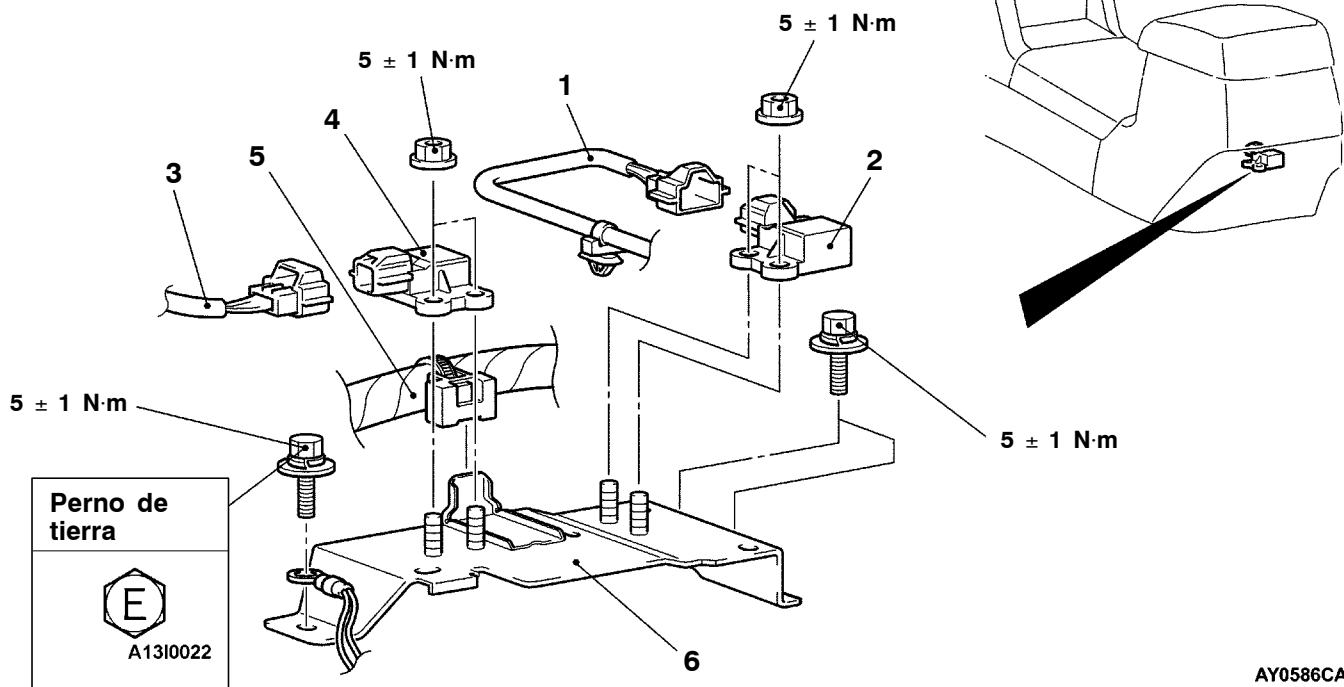
DESMONTAJE E INSTALACION

Precaución

No dejar caer el sensor de G o exponerlo a un golpe.

Trabajos a realizar antes del desmontaje y después de la instalación

Desmontaje e instalación de la consola del piso trasera
(Consultar el Manual básico, GRUPO 52A.)



AY0586CA

Pasos para el desmontaje

1. Conector del sensor de G (para SC) y abrazadera del mazo de conductores
2. Sensor de G (para SC)
3. Conector del sensor de G (para ABS)
4. Sensor de G (para ABS)
5. Abrazadera del mazo de conductores <Volante a la izquierda>
6. Ménsula del sensor de G

SENSOR DE VELOCIDAD DE LA RUEDA (DELANTERO DERECHO)

Consultar el Manual básico, GRUPO 35B - Sensor de velocidad del vehículo.

SENSOR DE VELOCIDAD DEL VEHICULO

Consultar el Manual básico, GRUPO 54A - Medidor de combinación.