1.エアクリーナーを取り外し、フェンダーのＸ11診断ソケットのカバーを外します。
2.ＤＵＴＹモードにテスターメーターを設定し、赤いプローブを＃3穴に、黒いプローブを診断ソケットの＃2穴に入れます。（テスターにＤＵＴＹモードがない場合は電圧測定モードにする。）
3.キーを回しアクセサリーオンにしますが、始動はしないでください。70%(=3.8V)を読みます。
4.エンジンを始動します。デューティサイクルは、酸素センサが暖まるまで50%固定(190Eでは7V)になります。暖気運転中で、電子装置（EHA)が動作している場合は30%(=9.6V)またはそれ以下(9.6V以上)になります。車をアイドリング状態にして水温80℃まで加熱します。
5.コンピュータが空燃比を制御しているときは、50%以外の値が読み取られ、常に変化します。この時点で、3mmの六角レンチを使用して、燃料ディストリビューターで機械的な燃料混合物を調整することができます。 Allenを挿入し、次にゆっくり慎重に押して、キーをネジに合わせます。強くは押さないでください。マスフローセンサーフラップを押し下げて燃料を追加します。
＜六角レンチがはまるネジはバネで浮いていて、少し押すと下がり、下にある本ネジの頭にハマります。押しすぎると、本ネジが回転されずとも下方に押し出されて、エアフローフラップが下がり数値が急変したり、エンストします。軽く、押して、すこしだけ回してみて、本ネジと噛み合う感じになるようにします。嚙み合うと、わずかな力ではびくとも回転しないくらい固いです。スカスカに回るようだと、まだかみ合っていません。＞
6.時計回りはよりリッチで、反時計回りはリーン、わずかに回すだけです。
＜結構固いです。微調整の段階になると、ネジが僅かに回せる最小限の動きでも、行きすぎます。機械式時計の緩急針の調整並みに難しいです。回せたのかどうかわからないくらいの超微小加減での調整になります。この調整は触らない方がいい、専門家に任せた方がいい、というのは本当です。＞
7. Allenをゆっくり回して圧力を解放し、次に読みがどこに行くかを少し調べます。アイドル時には、変更が表示されるまでに10秒かかります。逃げた場合、正しい読み込みができません。
8. **50%(**6.8V)のデューティサイクルに近い値になるまで、1/16回転または分刻みで、少しづつ調整します。これにより、EHAの電流を0に近づけ、適切な燃料混合制御が可能になります。
9.50％のデューティ・サイクルを得ることができない場合は、O2センサー不良または接続されていません（コネクターは、助手席の前部座席の前の床マットの下にあります）。O2　センサーを交換しても、50％に設定することはできない場合は、他の何かに問題があります。
10.スロットルを開けたときに、一時リッチ（低いデューティサイクル％、V上昇）になって、すぐに50%(190Eでは6.8V=56%)に戻るはずです。反対の場合は、おそらくエアフローポテンショメータ不良で、コンピュータがスロットルを開けたことを知らされていません。
11.あなたの車は45-55％（7.6V～6.2V)程度になるはずです。今度は回転数を2500rpm程度まで上げてください。アイドル数の%よりも10％低く(+1V)なるはずです。そうでない場合は、EHAを再調整する必要があります。
＜10～13の項については、もう一つの英語マニュアルＢでは、2500ｒｐｍで、アイドル数デューティサイクル％の上下10％以内であれば正常と書いてあります。私のクルマでは、７％アップでしたから、Ｂの方が正しいと思います。＞
12. EHAは、燃料分配器の側面にある小さなブラックボックスです。中央には取り外しが必要なネジがあり、2mmのアレンキーが必要です。反時計回りはリーン、時計回りはリッチです。
13.2500rpmで25%ならば反時計回りに回して（リーンにするために）、2500rpmで70%ならば時計回りに回してください（リッチにするために）。非常に僅かな調整しか要しません。それは1/8 回転刻みづつにしてください。
アイドル時に45％〜50％(7.6～6.8V)、2500rpmで38％〜40％(=8V)に設定されています。
14.正しく調整できれば、あなたの車はあなたが信じられないほど素晴らしくなります。数値があなたのものと一致しないようなら、あなたはそれを調整する必要があります。