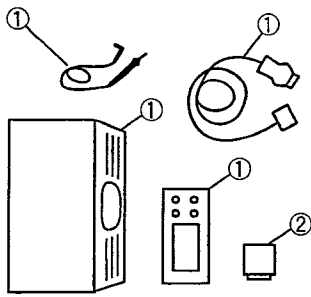
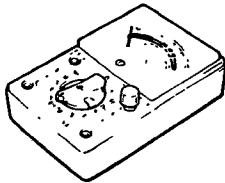
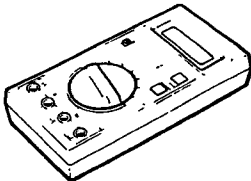
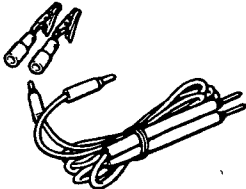
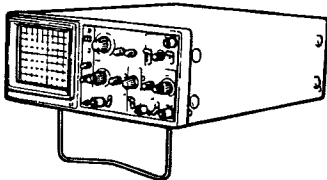
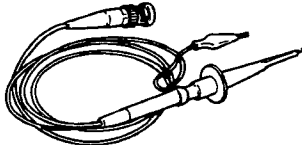
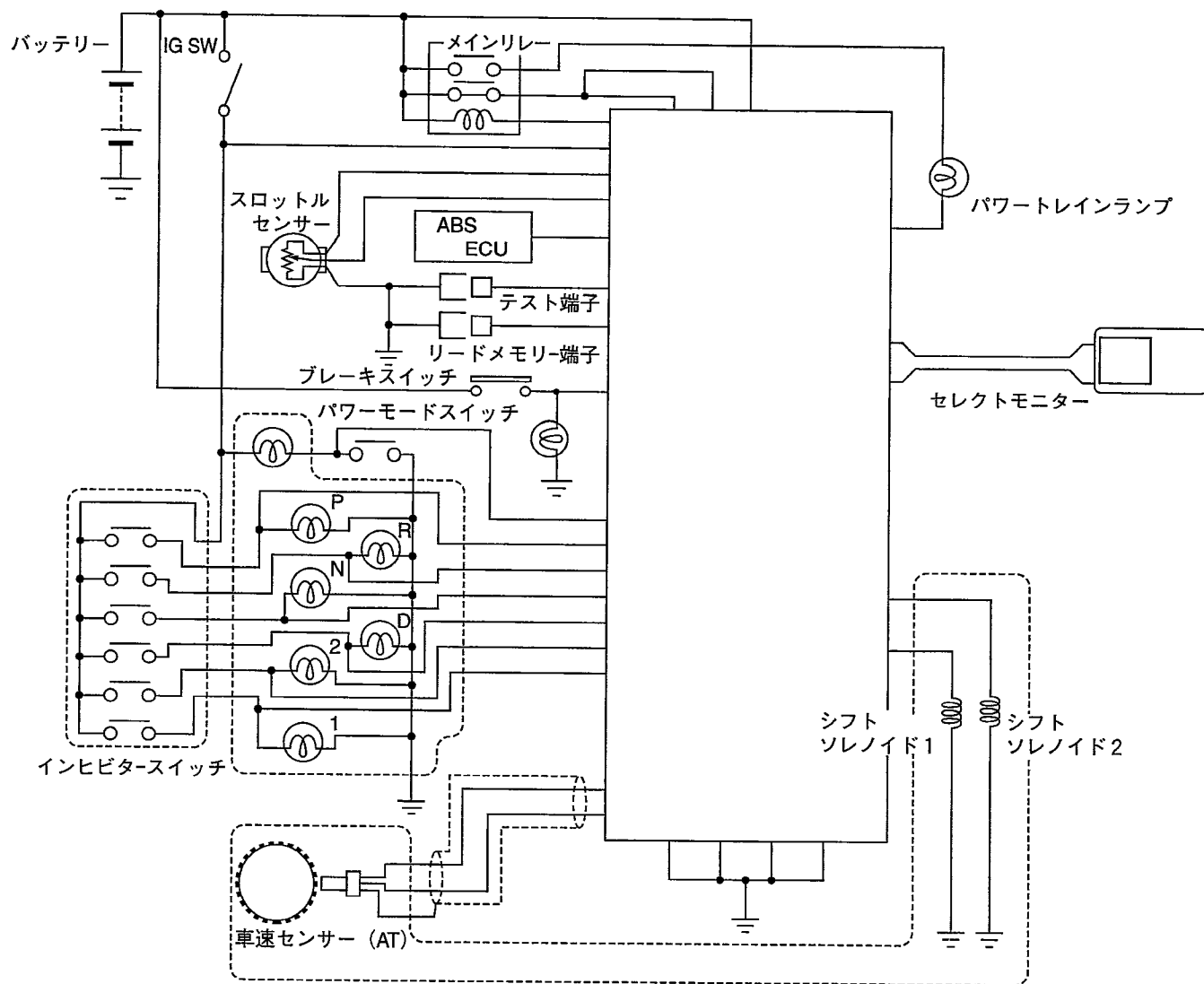


3 3ATシステム

3-1 準備品	3-2
3-2 システム概要	3-3
〔1〕 入出力図	3-3
〔2〕 入出力電圧値	3-4
〔3〕 入出力信号	3-5
〔4〕 フェイルセーフ	3-6
〔5〕 自己診断の方法	3-6
■ パワートレインランプ	3-6
■ セレクトモニター	3-6
〔6〕 セレクトモニターの機能	3-7
■ 機能概要	3-7
■ データ表示	3-7
■ LED表示	3-7
3-3 故障診断の実施	3-8
〔1〕 故障診断の流れ	3-8
〔2〕 基本点検	3-9
■ オイルレベル点検	3-9
■ インヒビタスイッチ	3-10
■ ストールテスト	3-10
■ ライン圧テスト	3-11
3-4 ダイアグコードに基づく点検	3-13
■ ダイアグコード一覧	3-13
■ コード別故障診断	3-14
コード2-10 パワーモードスイッチ	3-14
コード57 インヒビターSW（レンジSW）系	3-16
コード71 シフトソレノイド1系	3-18
コード72 シフトソレノイド2系	3-20
3-5 不具合現象に基づく点検	3-22
3-6 メモリークリア	3-24
〔1〕 パワートレインランプ	3-24
〔2〕 セレクトモニター	3-24

ST		①	スバル セレクトモニター キット 22771AA010	ECU入出力信号や制御データを モニターし、不具合系統の診断 を行う。
		②	スバル セレクトモニター用 カートリッジ 24082AA120	
計器	サーキットテスター (アナログタイプ)  サーキットテスター (デジタルタイプ)  テストリード線 ワニ口クリップ 			各電圧、回路抵抗測定
	オシロスコープ  プローブ 			各信号波形観測

〔1〕 入出力図



システム概要

〔2〕 入出力電圧値

区分	点 検 系 統		測定端子		計 測 値				備 考
			端子No.	線色	測定条件	IG SW OFF	IG SW ON	アイドリング時	
電 源	ECU電源		R134 2	R	電源負荷OFF	0V	約12V	約12～14V	
	バックアップ電源		R134 12	WR		約12V	約12V	約12～14V	
入 カ	スロットルセンサー	電源	R134 13	RY	——	——	5V	5V	
		信号	R134 6	R	全開/全閉	——	4.5V/0.5V	測定不可	
	車速センサー (AT車)		R135 1	W	オシロスコープ点検	——	電磁ピックアップ波形		
			R135 9	B					
	ABS信号		R133 9	GY	オシロスコープ点検	——	ON/OFF信号		ABS車
	Pレンジ信号		R135 5	YG	Pレンジ/Pレンジ以外	——	12V/0V	←	
	Rレンジ信号		R135 4	RW	Rレンジ/Rレンジ以外	——	12V/0V	←	
	Nレンジ信号		R135 3	YB	Nレンジ/Nレンジ以外	——	12V/0V	←	
	Dレンジ信号		R135 2	YW	Dレンジ/Dレンジ以外	——	12V/0V	←	
	2レンジ信号		R135 11	YR	2レンジ/2レンジ以外	——	12V/0V	←	
	1レンジ信号		R135 10	YL	1レンジ/1レンジ以外	——	12V/0V	←	
	パワースイッチ		R135 15		パワースイッチON/OFF	0	0V/12V	←	
出 カ	ブレーキスイッチ		R135 12		ブレーキ踏はなし	0	12V/0V	←	
	パワートレインランプ		R133 21	LG	点灯/消灯	——	1.5V/—	1.5V以下/12V	
	セレクトモニター		R134 20	RB	——	——	5V	←	
	テストモードコネクター		R134 16	BR	開放/接続	0	12V/0V	←	
ア ー ス	リードメモリーコネクター		R134 17	LgW	開放/接続	0	12V/0V	←	
	パワー系アース		R133 12,25	BL	——	0	0	0	
	シフトソレノイド	1	R135 7	GB	ソレノイドON/OFF	12V (1速) /0V (2、3速)			
		2	R135 6	GW	ソレノイドON/OFF	12V (1、2速) /0V (3速)			
	制御系アース		R134 11,12	BB	——	0	0	0	
	センサー系アース		R134 1	BG	——	0	0	0	

〔3〕 入出力信号

点検系統	測定端子						測定条件	波 形
	+			-				
	コネク ターNo.	端子 No.	線色	コネク ターNo.	端子 No.	線色		
車速 センサー	R135	1	W	R135	9	B	約40km/hで 走行	

〔4〕 フェイルセーフ

- コード33 車速センサー
- 3速に固定
- コード57 インヒビターSW
- 複数同時入力時
D>N・P>R>2>1の優先順位で制御
 - 無入力時
直前のレンジで制御
- コード71、72 シフトソレノイド1および2
- 3速固定とする。(ソレノイドOFFとする)

〔5〕 自己診断の方法

■ パワートレインランプ

1. IG SW OFFの状態、テストモードコネクタが分離、リードメモリーコネクタが結合の状態にする。
2. エンジンを開始させる。
3. アイドリング状態において、パワートレインランプの点滅をチェックする。
 - OKコード出力の場合…自己診断は現時点で全てがOKと判定しているため、リードメモリーコネクタを分離した後、パワートレインランプが消えていることを確認する。
 - ダイアグコード出力の場合…コードを読み取った後、リードメモリーコネクタを分離する。

■ セレクトモニター

1. IG SW OFFの状態、テストモードコネクタ、リードメモリーコネクタ共に分離されていることを確認
2. SSM接続後、IG SW ON
3. SSMの電源 SW ON
4. 画面表示にしたがって操作を行い「全ダイアグコードの点検」または、EMPIシステムの「ダイアグコードの点検」を選択し、ダイアグノーシスコードを確認する。

注意 個別システムは「EMPIシステム」「ATシステム」のいずれを選択しても診断コードはE/G AT両方のコードを出力する。

[6] セレクトモニターの機能

■ 機能概要

セレクトモニター（略称：SSM）は、下記内容の項目について測定することで電子制御系の故障診断に活用できる。

データ表示：入力・出力信号類のデータを直接表示し、基準値と比較することでセンサー信号系統の断線、ショート、センサー類の特性異常が判別できる。

LED表示：入力・出力信号のON - OFFと動作状態がLEDの点灯により判別できる。

ダイアグコード表示：バックアップメモリー内のダイアグコードを表示する。

メモリークリア：バックアップメモリー内のダイアグコードをクリアできる。

セレクトモニター機能の「データ表示」により、センサー、アクチュエーターの特性を測定して基準データと比較し、不具合原因となっている項目を点検。

■ データ表示

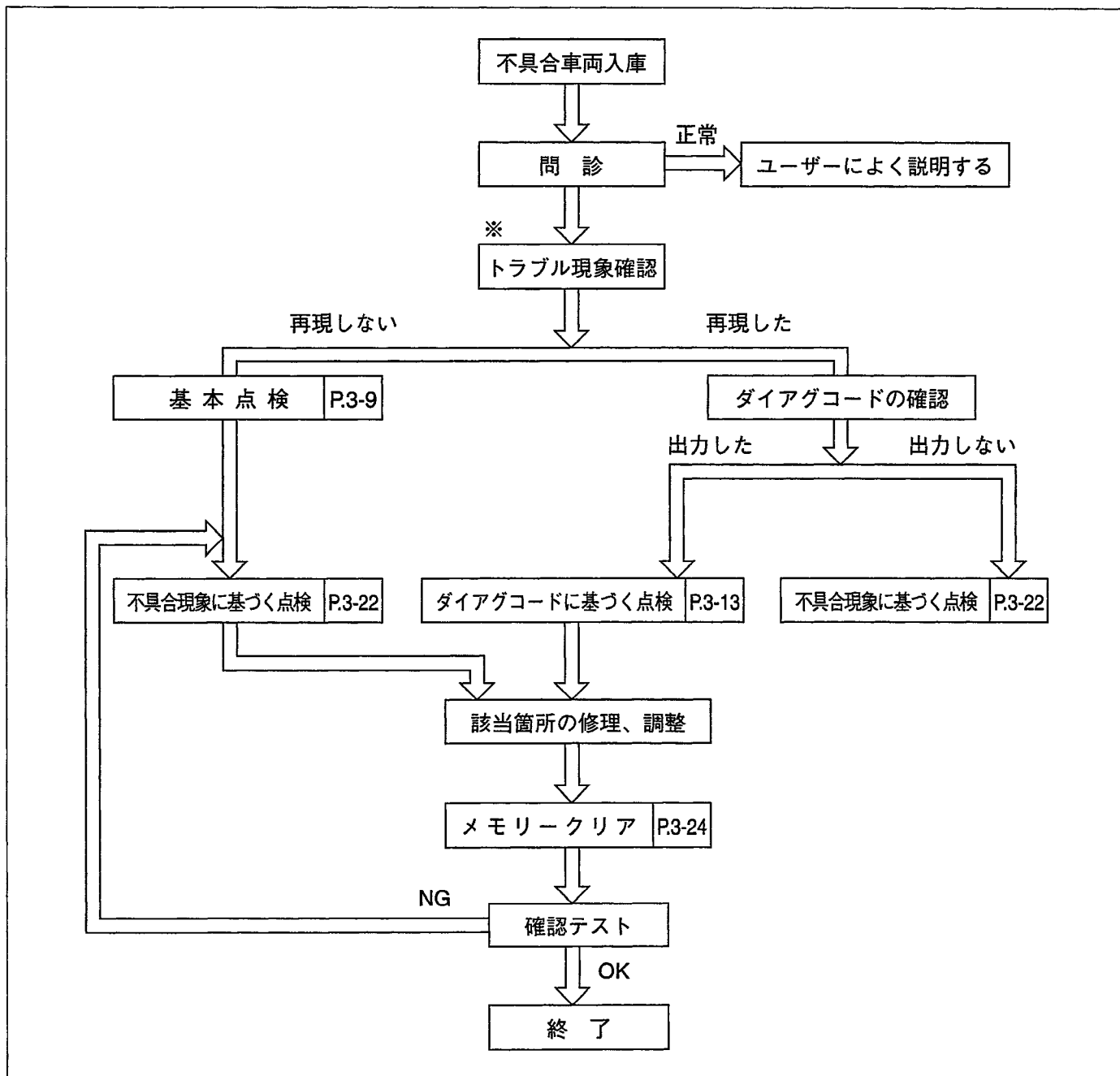
入力・出力信号 測定項目	表示内容等	基準値	
		測定条件	数値
バッテリー電圧	ECUに供給されているバッテリー電圧 (V)	IG SW ON	約12V
車速	ECUに入力されている車速 (km/h)		
エンジン回転数	クランク角センサーから入力されているエンジン回転数 (rpm)		
スロットル開度	スロットルセンサーから入力されたスロットルバルブ開度 (deg)	全開	65~105deg
		全閉	0~1.8deg
ギヤ位置	ECUが指示している現在の変速段		

EGIと共通にする

■ LED表示

信号名称	LED点灯条件
リードメモリー端子	リードメモリー端子接続時
テストモード端子	テストモード端子接続時
アイドルSW	スロットル全閉時
ABS作動	ABS作動時
ABSモニター	ABS作動信号がONしたことがあるとき
1レンジ	1レンジ時
2レンジ	2レンジ時
Dレンジ	Dレンジ時
Rレンジ	Rレンジ時
N/Pレンジ	NまたはPレンジ時

〔1〕故障診断の流れ



<参考>※

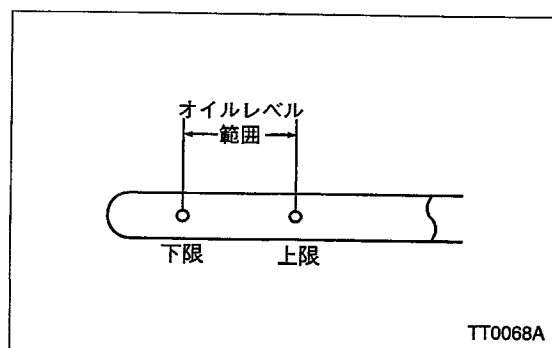
問診だけでは車両の把握をしきれない場合が多く実車確認により不具合を再現させて状況を分析する必要がある。不具合を再現できない場合はお客様に発生の状況を確認して実際の使用状態に近い条件下で確認する必要がある。また、再現性の乏しい不具合等では、ハーネスなどを手で動かしながら確認し、接触不良がないか確かめる必要がある。

〔2〕基本点検

■ オイルレベル点検

<点検手順>

1. オイルの温度が60～80℃（通常作業状態）になるまで運転をして、暖機する。（目安として、ラジエーターファンが2回作動するまで）
2. アイドリング状態にして、セレクトレバーをPから1レンジまで各レンジにセレクトしPレンジに戻す。
（P⇄R⇄N⇄D⇄2⇄1）
3. 車両を平坦な場所に止め、Pレンジでアイドリング状態に保持する。
レベルゲージでオイル量を点検する。



4. オイル量が少ない場合は、スバルATF（3AT専用、指定オイル）を補充する。

注意

- オイル量は、トランスミッションの冷態時と暖機時とでは異なるので、必ず暖機状態で行う。
- オイル量が少ない場合は、オイル漏れが考えられるので、ケース合わせ面、オイルパイプまわりなど点検する。

<オイルの種類、油量>

オイル交換時期		40,000km毎
使用オイル		スバルATF（3AT専用）
オイル量	ドレインプラグから抜いたとき	
	総量 （含、オイルクーラー）	約1.5
		2WD一般 3.8
		2WD赤帽 4.1
	4WD一般 4.2	

オイルは、オイルパイプ（レベルゲージ部）から入れ、オイルレベルの確認は、エンジンを十分暖機し、アイドリング状態で行う。

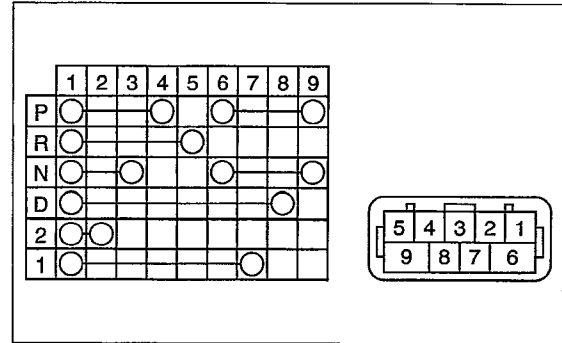
■ インヒビタースイッチ点検

<点検手順>

1. エアクリーナーを取り外す
2. インヒビタースイッチのコネクターを外す
3. 各レンジで端子間の導通を点検する

<調整>

1. セレクトレバーをNレンジにする。
2. インヒビタースイッチ取り付けボルトをゆるめる。
3. トランスミッション側アームがN位置にあることを確認する。
4. 特殊工具・ストッパーピンをアームの調整穴に差し込む。
5. 取り付けボルトを締め付ける。
6. 特殊工具・ストッパーピンを取り外す。



■ ストールテスト

<目的>

エンジン性能、およびトランスミッション内部の異常の有無を点検する。

<テスト前の準備>

1. スロットルバルブの全開度合いを点検する。
2. エンジンオイルを点検する。
3. 冷却水を点検する。
4. ミッションオイルを点検する。

<ストールテストの手順>

1. 4輪をジャッキアップして実施する。(安全のため)

- 注意** やむをえず、地上で行う場合は、広い場所に車両を置き、前後輪に輪止めをし、周囲の安全を十分確認する。
2. エンジンを十分暖機し、ミッションオイル温度を60～80℃にする。(目安として、ラジエーターファンが2回作動するまで)
 3. エンジン回転計を運転席から見える位置に取り付ける。
 4. ハンドブレーキを十分に引く。
 5. エンジンを始動する。
 6. セレクトレバーを2レンジにセットし、フットブレーキを強く踏んで、アクセルペダルを全開まで踏み込む。
 7. エンジン回転数が安定したら、回転数(ストール回転)を、すばやく読み取り、アクセルペダルをもどす。
 8. Nレンジに入れ、アイドリング状態で1分以上休み、冷却する。(1回終了毎に)
 9. 2、1、Rレンジで、同様のストールテストを行う。

注意 ストールテストは、できる限り短時間(5秒以内)で行うこと。

<ストール回転数>

エンジン	基準値 (rpm)	エンジン	基準値 (rpm)
NA - SPi	2500～3100	SC-MPi	2800～3200

<判定>

ストールテスト結果	推定原因	ストールテスト結果	推定原因
基準値より低い	• エンジンの出力不足 • トルクコンバーターの不良	Rレンジのみ基準値より高い	• フロントクラッチの滑り • ロー&リバースブレーキの滑り
Dと2レンジが基準値より高い (1とRレンジは正常)	• ワンウェイクラッチの滑り	Rと1レンジが基準値より高い (Dと2レンジは正常)	• ロー&リバースブレーキの滑り
Dと2と1レンジが基準値より高い (Rレンジは正常)	• フォワードクラッチの滑り	全レンジが基準値より高い	• ライン圧が低い

■ ライン圧テスト

<ライン圧テストの手順>

1. エアクリーナーを外してから、トランスミッションケース上部のライン圧点検用盲プラグを外し、特殊工具・プレッシャーゲージアダプター、オイルプレッシャーゲージを取り付ける。
2. 4輪をジャッキアップして実施する。(安全のため)
- 注意** やむをえず、地上で行う場合は、広い場所に車両を置き、前後輪に輪止めをし、周囲の安全を十分確認する。
3. エンジンを十分暖機し、ミッションオイル温度を60~80℃にする。(目安として、ラジエーターファンが2回作動するまで)
4. ハンドブレーキを十分に引く。
5. フットブレーキを踏み、セレクトレバーをDレンジにし、アイドリング時とストール時 (アクセルペダル全開) の油圧を測定する。
6. Rレンジで、同様の油圧測定を行う。

注意 ストール時の油圧測定は、すばやく行う (5秒以内)。また、1回のテストが終了するごとに、Nレンジに入れ、アイドリング状態で1分以上休み冷却する。

<基準値>

油圧 [kg/cm²]

条 件	エンジン	Dレンジ	Rレンジ	条 件	エンジン	Dレンジ	Rレンジ
アイドリング時	NA	4.3~4.7	8.8~9.8	ストール時	NA	6.7~7.6	13.9~15.7
	SC				SC	7.3-8.0	15 ; 1~16.7

<判定>

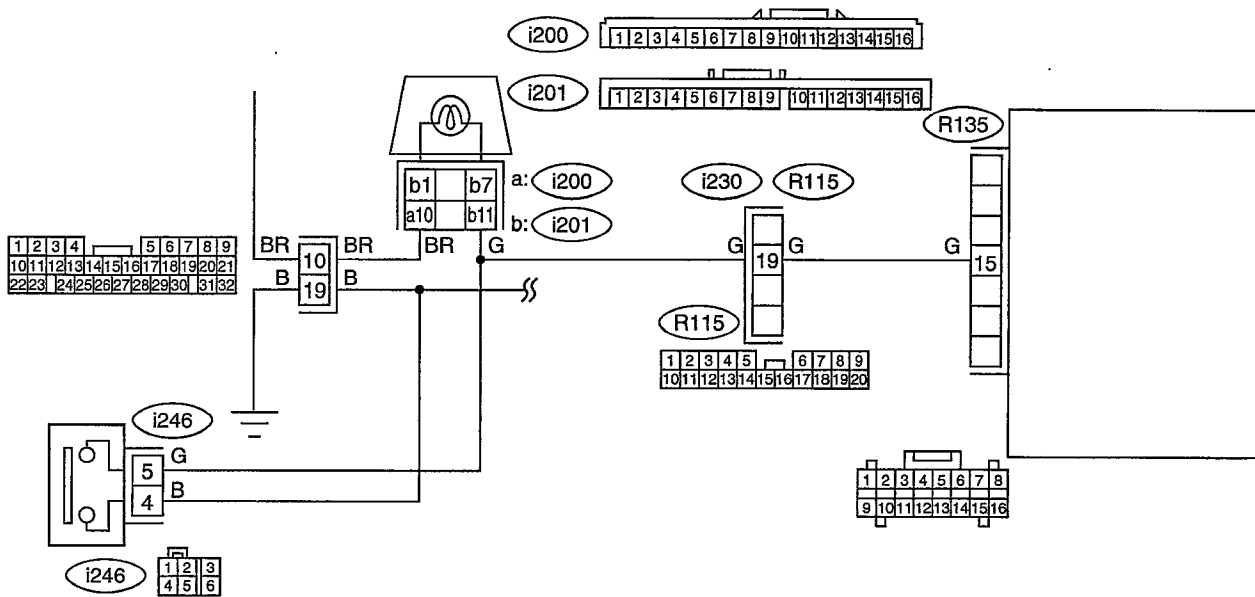
テ ス ト 結 果	推 定 原 因
各レンジで油圧が基準値より高い	• バキュームダイヤフラムの不良 • バキュームホースの不良
各レンジで油圧が基準値より低い	• バキュームダイヤフラムの不良 • 油圧回路の圧力リーク • オイルポンプの不良 • オイルストレーナーの目づまり
Dレンジのみ油圧が基準値より低い	• Dレンジ油圧回路のリーク • フォワードクラッチでの圧力リーク
Rレンジのみ油圧が基準値より低い	• Rレンジ油圧回路のリーク • フロントクラッチ、ロー&リバースブレーキでの圧力リーク
アイドリング回転とストール回転で圧力が変化しない	• プレッシャーレギュレーターバルブの摺動不良 • バキュームスロットルバルブの摺動不良 • バキュームホースの外れ • オイルストレーナーの目づまり

■ ダイアグコード一覧

コード2-10	パワーモードスイッチ
コード57	インヒビターSW (レンジSW) 系
コード71	シフトソレノイド1系
コード72	シフトソレノイド2系

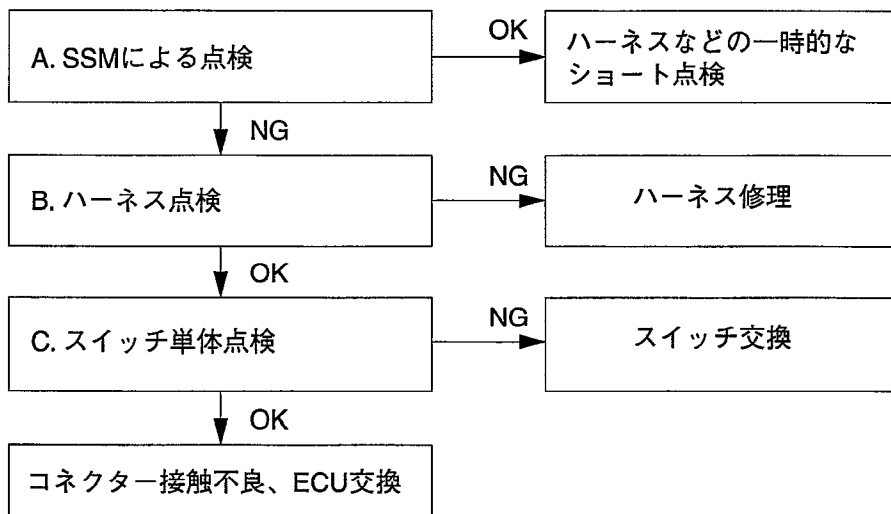
■ コード別故障診断

コード2-10 パワーモードSW



TP0041A

• フローチャートに従い点検する



ダイアグコードに基づく点検

A : SSMによる点検

1. SSMを接続し、スイッチ状態を表示する。個別システムの「現在のデータ表示」の「LED表示」を選択し、パワーモードスイッチの状態を表示する。
2. パワーモードスイッチを操作し、スイッチのON、OFFを確認。

基準値	パワーモード位置 : ON 上記以外 : OFF
-----	-----------------------------

B : ハーネス点検

1. ECUコネクターR135、コネクターi246分離。
2. ハーネスが断線していないか導通点検。
3. コネクターR135の(15)番端子～コネクターi246の(5)番端子

基準値	導通あり
-----	------

4. ハーネスとボディ間でショートしていないか点検。
5. コネクターi246の(5)番端子～ボディ

基準値	導通なし
-----	------

6. コネクターi246の(4)番端子～ボディ

基準値	導通あり
-----	------

C : スイッチ単体点検

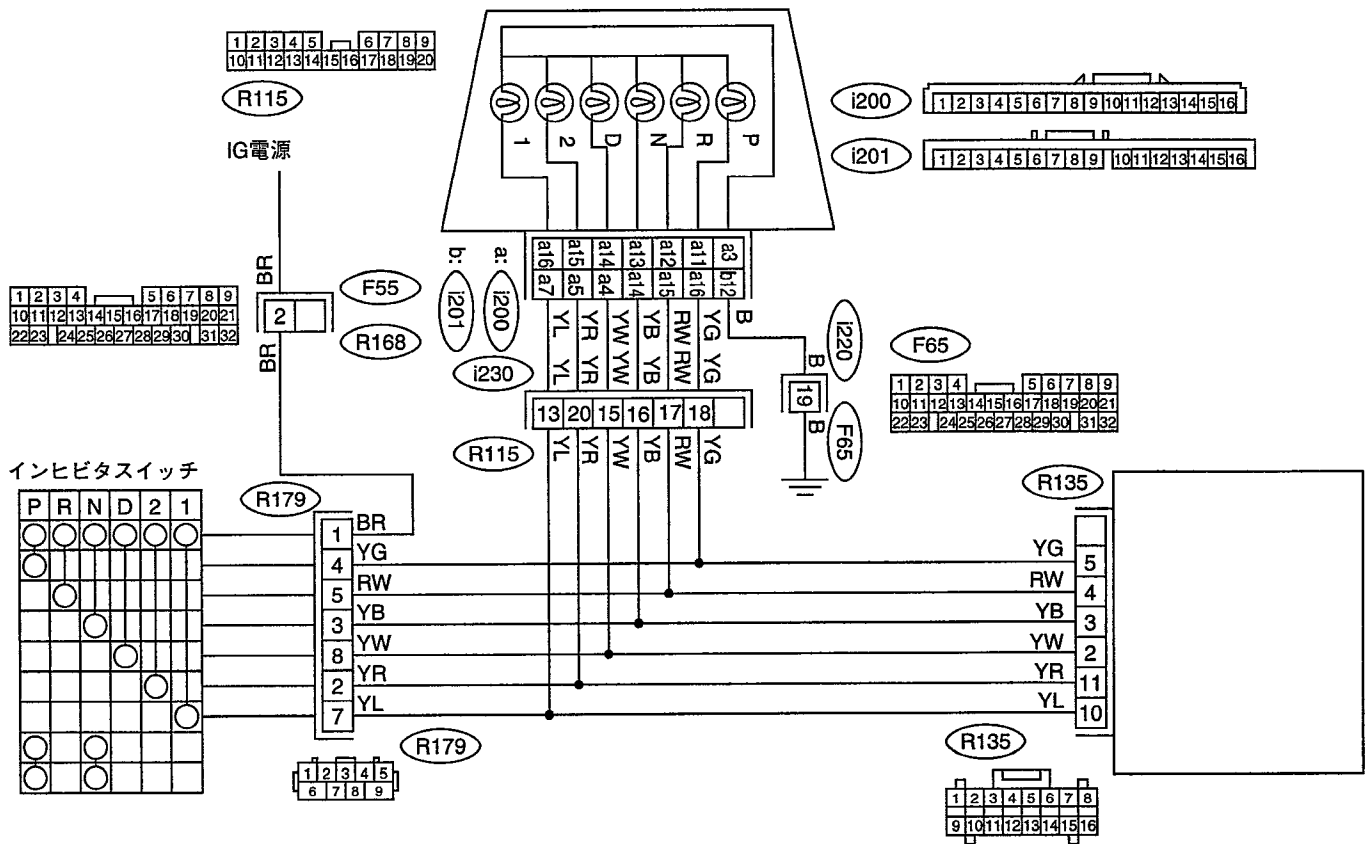
1. コネクターi246を分離。
2. スイッチ間の導通点検。
3. コネクターi246スイッチ側端子間

基準値	パワーモードモードSW ON時導通あり 上記以外導通なし
-----	---------------------------------

4. コネクターi246の(5)番端子～ボディ

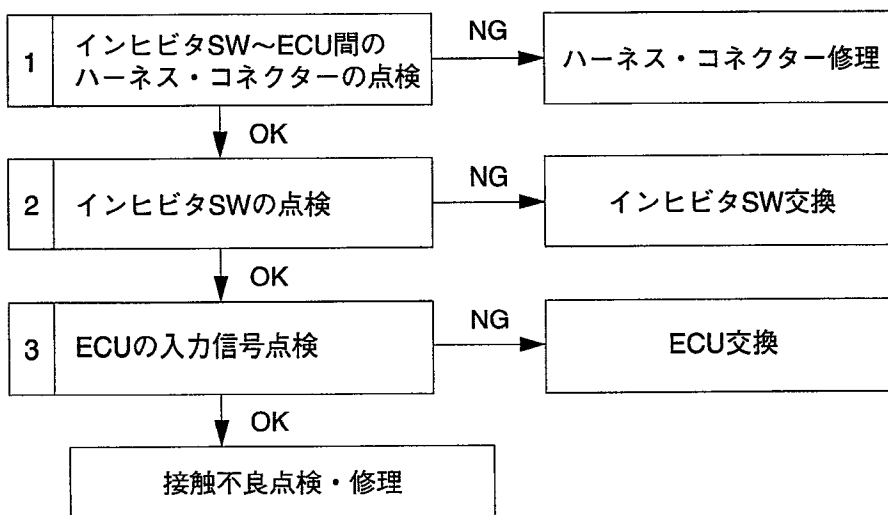
基準値	導通なし
-----	------

コード57 インヒビターSW（レンジSW）系



TP0042A

- フローチャートに従い点検する

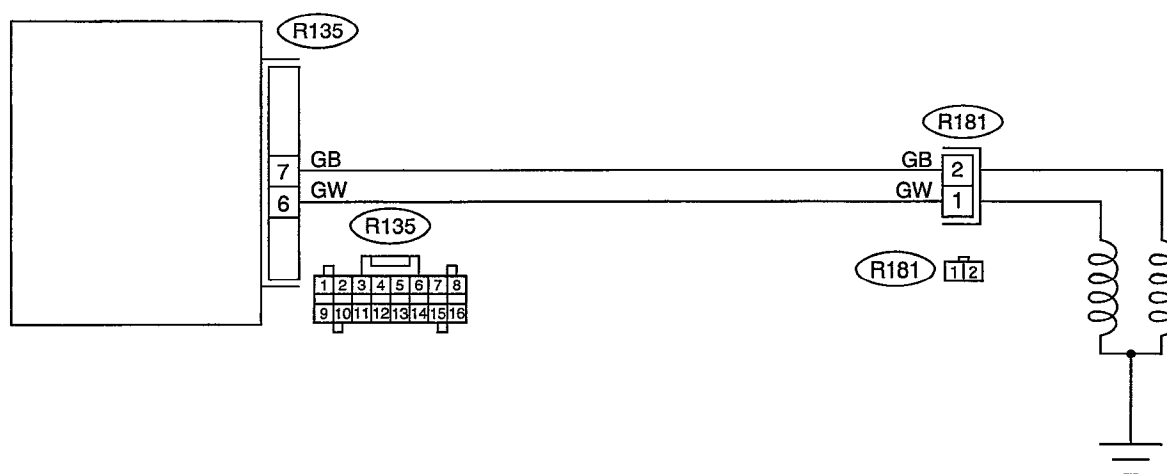


1. インヒビターSW～ECU間のハーネス・コネクタの点検	- ECUコネクタを分離する。 - インヒビターSWのコネクタを分離する。 - ECUボディハーネス側コネクタ端子～インヒビターSWボディハーネス側コネクタ端子間の導通を点検する。 R135 (5) 番端子～R179 (4) 番端子 R135 (4) 番端子～R179 (5) 番端子 R135 (3) 番端子～R179 (3) 番端子 R135 (2) 番端子～R179 (8) 番端子 R135 (11) 番端子～R179 (2) 番端子 R135 (10) 番端子～R179 (7) 番端子 <table border="1" data-bbox="500 688 1235 751"> <tr> <td>基準値</td><td>導通あり</td></tr> </table>	基準値	導通あり
基準値	導通あり		

2. インヒビターSWの点検	- インヒビターSWのコネクタを分離する。 - セレクトレバーを点検レンジ位置にセレクトする。 - インヒビターSW端子間の導通を点検する。 Pレンジ (1) - (4) Rレンジ (1) - (5) Nレンジ (1) - (3) Dレンジ (1) - (8) 2レンジ (1) - (2) 1レンジ (1) - (7) <table border="1" data-bbox="500 1140 1230 1241"> <tr> <td>基準値</td><td>当該レンジ : 導通あり その他のレンジ : 導通なし</td></tr> </table>	基準値	当該レンジ : 導通あり その他のレンジ : 導通なし
基準値	当該レンジ : 導通あり その他のレンジ : 導通なし		

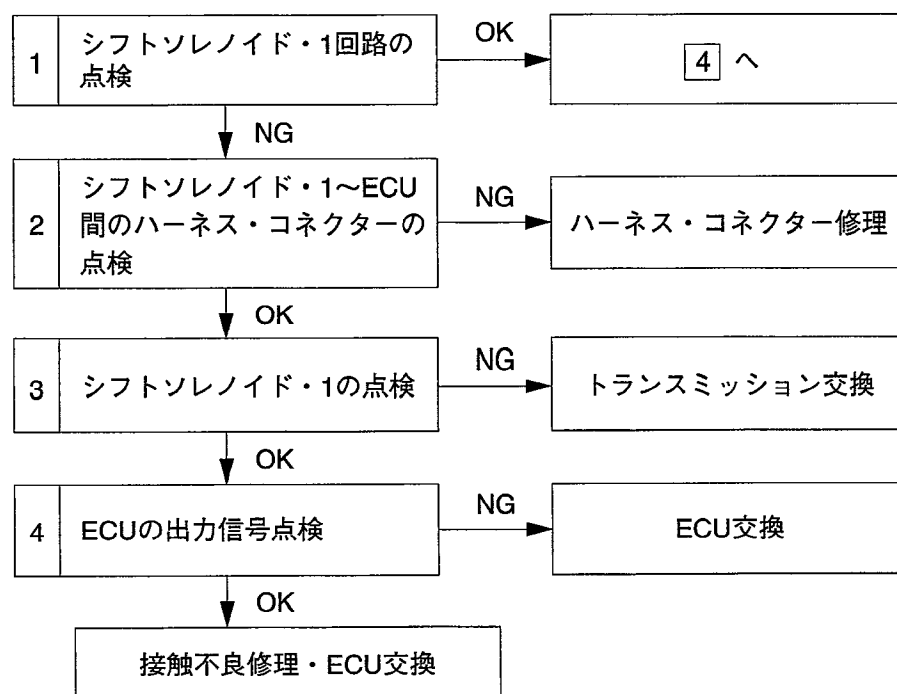
3. ECUの入力信号点検	- すべてのコネクタを結合する。 - IG SW ON - セレクトレバーを点検レンジ位置にセレクトする - ECUコネクタ端子～GND間の電圧を測定する。 PレンジR135 (5) 番端子-GND RレンジR135 (4) 番端子-GND NレンジR135 (3) 番端子-GND DレンジR135 (2) 番端子-GND 2レンジR135 (11) 番端子-GND 1レンジR135 (10) 番端子-GND <table border="1" data-bbox="492 1822 1224 1923"> <tr> <td>基準値</td><td>当該レンジ : 12V その他のレンジ : 0V</td></tr> </table>	基準値	当該レンジ : 12V その他のレンジ : 0V
基準値	当該レンジ : 12V その他のレンジ : 0V		

コード71 シフトソレノイド1系



TP0043A

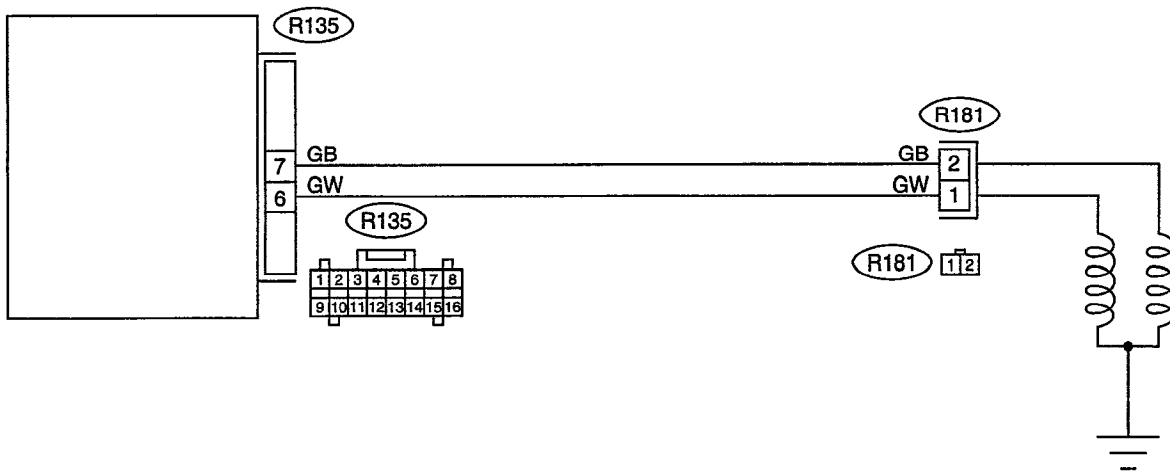
- フローチャートに従い点検する



ダイアグコードに基づく点検

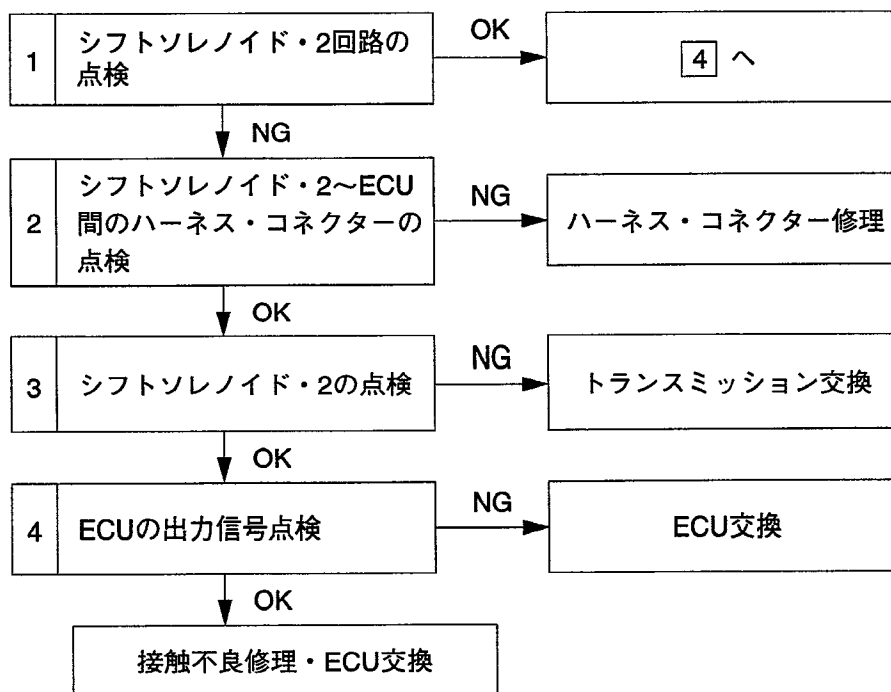
1. シフトソレノイド・1回路の点検	1. IG SW OFFとする。 2. ECUコネクタを分離する。 3. ボディハーネス側R135 (7) 番端子～ボディアース間の抵抗を測定する。 <table border="1" data-bbox="513 373 1247 436"> <tr> <td>基準値</td><td>21～38Ω</td></tr> </table>	基準値	21～38Ω		
基準値	21～38Ω				
2. シフトソレノイド・1～ECU間のハーネス・コネクタの点検	1. ECUコネクタを分離する。 2. シフトソレノイドのコネクタを分離する。 3. ボディハーネス側R135 (7) 番端子～ボディハーネス側R181 (2) 番端子間の導通を点検する。 <table border="1" data-bbox="513 737 1247 800"> <tr> <td>基準値</td><td>導通あり</td></tr> </table> 4. シフトソレノイド・コネクタ端子とボディ (GND) 間の絶縁を点検する。 <table border="1" data-bbox="513 898 1247 961"> <tr> <td>基準値</td><td>導通なし</td></tr> </table>	基準値	導通あり	基準値	導通なし
基準値	導通あり				
基準値	導通なし				
3. シフトソレノイド・1の点検	1. シフトソレノイドのコネクタを分離する。 2. ボディハーネス側R181とボディ (GND) 間の抵抗を測定。 (2) ～GND <table border="1" data-bbox="513 1220 1247 1283"> <tr> <td>基準値</td><td>21～38Ω</td></tr> </table>	基準値	21～38Ω		
基準値	21～38Ω				
4. ECUの出力信号点検	1. すべてのコネクタを結合する。 2. 車をリフトアップ。 3. エンジン、トランスミッション暖機運転。 4. ECUコネクタR135 (7) 番端子～ボディアース間の電圧をエンジン始動、Dレンジのアイドルで測定。 <table border="1" data-bbox="513 1623 1247 1686"> <tr> <td>基準値</td><td>バッテリー電圧</td></tr> </table>	基準値	バッテリー電圧		
基準値	バッテリー電圧				

コード72 シフトソレノイド2系



TP0043A

• フローチャートに従い点検する



1. シフトソレノイド・1回路の点検	1. IG SW OFFとする。 2. ECUコネクタを分離する。 3. ボディハーネス側R135 (6) 番端子～ボディアース間の抵抗を測定する。 <table border="1" data-bbox="505 373 1240 436"> <tr> <td>基準値</td><td>21～38Ω</td></tr> </table>	基準値	21～38Ω		
基準値	21～38Ω				
2. シフトソレノイド・1～ECU間のハーネス・コネクタの点検	1. ECUコネクタを分離する。 2. シフトソレノイドのコネクタを分離する。 3. ボディハーネス側R135 (6) 番端子～ボディハーネス側R181 (1) 番端子間の導通を点検する。 <table border="1" data-bbox="505 737 1240 800"> <tr> <td>基準値</td><td>導通あり</td></tr> </table> 4. シフトソレノイド・コネクタ端子とボディ (GND) 間の絶縁を点検する。 <table border="1" data-bbox="505 898 1240 961"> <tr> <td>基準値</td><td>導通なし</td></tr> </table>	基準値	導通あり	基準値	導通なし
基準値	導通あり				
基準値	導通なし				
3. シフトソレノイド・1の点検	1. シフトソレノイドのコネクタを分離する。 2. ボディハーネス側R181とボディ (GND) 間の抵抗を測定。 (1) - GND <table border="1" data-bbox="505 1220 1240 1283"> <tr> <td>基準値</td><td>21～38Ω</td></tr> </table>	基準値	21～38Ω		
基準値	21～38Ω				
4. ECUの出力信号点検	1. すべてのコネクタを結合する。 2. 車をリフトアップ。 3. エンジン、トランスミッション暖機運転。 4. ECUコネクタR135 (6) 番端子～ボディアース間の電圧をエンジン始動、Dレンジのアイドリングで測定する。 <table border="1" data-bbox="505 1625 1240 1688"> <tr> <td>基準値</td><td>バッテリー電圧</td></tr> </table>	基準値	バッテリー電圧		
基準値	バッテリー電圧				

主原因 不具合症状	インヒビタスイッチ	車速センサー	スロットルセンサー	バキュームダイヤフラム&ホース	セレクトケーブル	シフトソレノイド1	シフトソレノイド2	プレッシャレギュレータバルブ	バンドブレーキ	フロントクラッチ	フオワードクラッチ	ロー&リバースブレーキ	N↓Rアクيومバルブ
P-Nでスタータ回らず、またはR-D-2.1で回る	A				A								
変速せず	A					B	B						
3速固定	C	A				A	A						
1レンジで変速段保持できず (アップシフトする)	A												
2レンジで3速までアップシフトする	A												
キックダウン変速せず			A										
変速点高い		C	B										
変速点低い			A										
変速ショック大				A				A	B				
N-Dセレクトショック大				A				B					
N-Rセレクトショック大				A				B					A
変速時すべり感				A				A	B	B	B		
1レンジエンジンブレーキ効かず										B	B	A	

<注記>点検手順はA→B→Cの順で行なう。

不具合現象に基づく点検

不具合現象	不具合発生時の状況	推 定 原 因	点検方法
パワートレインランプが点滅する	停車中に点滅開始した (変速がおかしいこともある)	シフトソレノイド回路の断線・ショートにより、コード71または72が表示された	コード71、72を参照
		スロットルセンサ系の断線・ショート故障でコード31が表示された	コード31を参照
		ECUへ複数のレンジSW信号が入力されたため、故障と判断されてバックアップ制御を行っている（可能性としては低い）	コード57を参照
	急加速や高速走行時に点滅開始し、3速に固定された	ECUへ車速信号が入力されないためコード33が表示された。（ある程度エンジン回転が高くないと検出しない）	コード33を参照
	急加速や高速走行時に点滅開始し、低車速で変速するようになった	スロットルセンサ系の断線・ショート故障でコード31が表示された	コード31を参照
	走行時に、変速がおかしくなり点滅した	シフトソレノイド回路の断線・ショートにより、コード71または72が表示された	コード71、72を参照
変速しない	全レンジ	車速センサ系故障で3速固定になった	コード33を参照
		ECU電源系故障で3速固定になった	ヒューズ系を点検
		ソレノイド系故障で3速固定になった	コード71,72参照
変速がおかしい	変速点が低い	スロットルセンサ系の断線・ショート故障または、GND系の断線故障により、所定開度固定で制御を行っている（コード31を表示）	コード31を参照
		スロットルセンサーの特性異常により、実際のスロットル開度よりも小さい値がECUへ入力され、変速点が低くなった	コード31を参照
	変速点が高い	車速センサ系故障によりECUへ車速が入力されず、故障と判断するまではアップシフトしないので変速車速が高くなった（故障と判断したら、コード31を表示3速固定になる）	コード33を参照
		スロットルセンサの特性異常により、実際のスロットル開度よりも大きい値がECUへ入力され、変速点が高くなった	コード31を参照

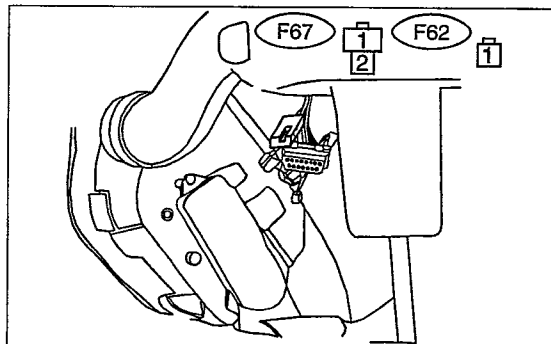
〔1〕コネクター接続による方法

1. IG SW OFFの状態ですテストモードコネクター（緑・2極）、リードメモリーコネクター（黒・1極）をそれぞれ接続し、Dチェックを行う。
2. チェックエンジンランプ点滅
 - クリアメモリー完了。

IG SW OFF、テストモードコネクター、リードメモリーコネクターを分離する。

- ダイアグコードを表示

ダイアグコードに基づく点検を行う。



〔2〕セレクトモニターによる方法

1. IG SW ON
2. セレクトモニターSW ON
3. 個別システムの「メモリークリア」を選択し、画面表示にしたがって操作する。
4. IG SW OFF

注意 メモリークリアを行ったとき、ECUを取り外し後、バッテリー端子を取り外し後はアイドリング回転数が上昇することがあるが、異常ではない。これはISCバルブのデューティ制御の学習値が消去したためである。アイドリング回転数を元に戻すには、エアコンOFF状態で2分間程度のアイドリングを行う。