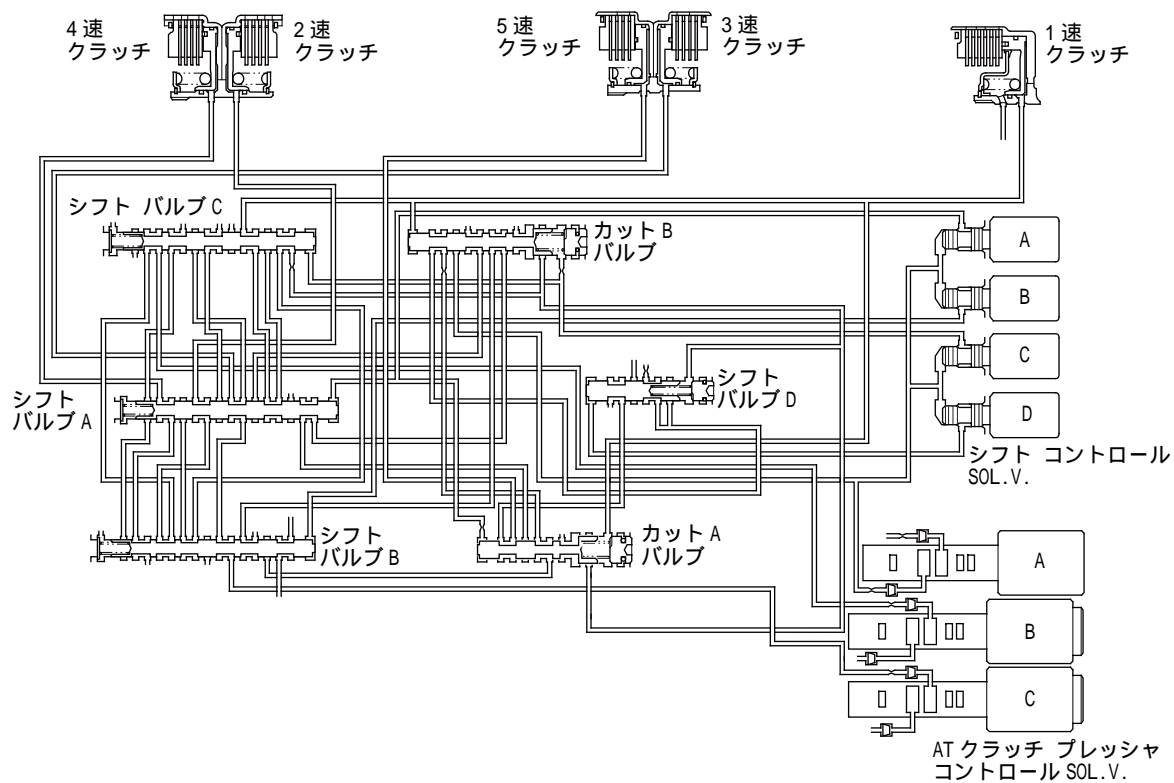


# DTC 解説

## DTC P0746: AT クラッチ プレSSHャ コントロール SOL.V.A OFF 固着 (AT システム )

### 検知原理解説



01\_P0746P\_SYYB00

# DTC 解説

シフト コントロール SOL.V. の出力によるクラッチへの油圧供給 (D ポジション )

	イン ギヤ	1 速	1 速 -2 速	2 速	2 速 -3 速	3 速	3 速 -4 速	4 速	4 速 -5 速	5 速
シフト コント ロール SOL.V.A	OFF	OFF	ON	ON	OFF	OFF	ON	ON	OFF	OFF
シフト コント ロール SOL.V.B	OFF	ON	ON	OFF	OFF	OFF	OFF	ON	ON	ON
シフト コント ロール SOL.V.C	OFF	OFF	OFF	OFF	OFF	ON	ON	ON	ON	OFF
シフト コント ロール SOL.V.D	OFF	OFF/ ON	OFF/ ON	OFF/ ON	OFF/ ON	OFF/ ON	OFF/ ON	OFF/ ON	OFF/ ON	OFF/ ON
1 速クラッチ	CPC A	LINE	CPC C		CPC A					
2 速クラッチ	CPC B		CPC B	LINE	CPC B		CPC A			
3 速クラッチ	CPC C				CPC C	CPC C	CPC C			
4 速クラッチ							CPC B	CPC B	CPC B	
5 速クラッチ									CPC C	CPC C

LINE: ライン圧

CPCA: AT クラッチ プレッシュャ コントロール SOL.V.A 圧

CPCB: AT クラッチ プレッシュャ コントロール SOL.V.B 圧

CPCC: AT クラッチ プレッシュャ コントロール SOL.V.C 圧

各クラッチへの油圧は、シフト コントロール SOL.V. の ON/OFF によって作動するシフト バルブにより制御される。  
シフト バルブの作動により、ライン圧 /AT クラッチ プレッシュャ コントロール SOL.V. 圧が各クラッチへ供給される。  
各クラッチへの油圧供給は、各々図および表に即した状態となる。  
PGM-FI ECU は、実測のメインシャフトおよびカウンタシャフトの回転数比を演算してモニタすると同時に、ギヤ比から算出されるメインシャフトとカウンタシャフトの回転数比について、各変速段ごとにあらかじめ想定される誤った値を設定しており、2つの回転数比の比較を行っている。  
実測の回転数比が想定される誤った回転数比と同調した場合、PGM-FI ECU は故障と判定し、DTC をストアする。

## 検知頻度・検知順序・検知所要時間・検知手法種別・ OBD ステータス

検知頻度	常時
( 当該 DTC の ) 検知順序	なし
検知所要時間	2 秒間以上 ( 症状 1-A )
	2.5 秒間以上 ( 症状 1-B、2-B、3-A )
	1.5 秒間以上 ( 症状 2-A、3-B )
検知手法種別	2D/C(2 連続検知手法 )、PGM-FI 警告灯：消灯、D 表示灯：点滅
OBD ステータス	正常判定、故障判定、未完了

D/C: Drive Cycle( ドライブ サイクル )

# DTC 解説

## 検知実行条件

条件項目	下限	上限
ATF 温度 [ATF 温度]**		120
車速 [車速]**		9km/h
バッテリー電圧 [バッテリー電圧]	11V	
ギヤ ポジションの状態	1 速*	
	ニュートラルからリバース**	
	リバース***	
当該 DTC の検知禁止要求を行う DTC	P0117、P0118、P0122、P0123、P0222、P0223、P0705、P0706、P0716、P0717、P0718、P0721、P0722、P0723、P0747、P0751、P0752、P0756、P0757、P0761、P0762、P0766、P0767、P0776、P0777、P0796、P0797、P0842、P0843、P0847、P0848、P0962、P0963、P0966、P0967、P0970、P0971、P0973、P0974、P0976、P0977、P0979、P0980、P0982、P0983、P1658、P1659、P1683、P1684、P1746、P1747、P1780、P2101、P2118、P2122、P2123、P2127、P2128、P2135、P2138、P2176	

\* : 症状 1-A、2-A

\*\* : 症状 1-B、2-B、3-A

\*\*\*: 症状 3-B

[ ]: HDS パラメータ

## 故障判定基準

次のいずれかの場合。

- ・ 症状 1-A 発生後、症状 1-B が発生した場合。
- ・ 症状 2-A 発生後、症状 2-B が発生した場合。
- ・ 症状 3-A 発生後、症状 3-B が発生した場合。

症状	PGM-FI ECU の指令	実際の車両の状態
1-A	1 速走行	ニュートラル
1-B	ニュートラルからリバース変速	ニュートラル
2-A	1 速走行	5 速走行
2-B	ニュートラルからリバース変速	ニュートラル
3-A	ニュートラルからリバース変速	ニュートラル
3-B	リバース走行	リバース走行

## 推定故障部位

AT クラッチ プレッシュャ コントロール SOL.V.A の OFF 固着

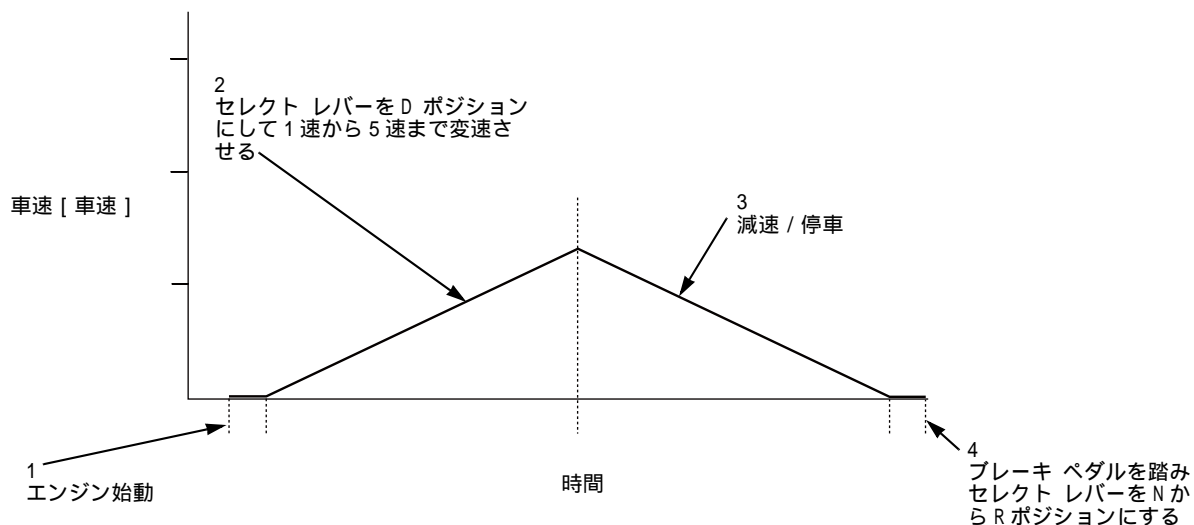
# DTC 解説

## 再現テスト手法

HDS を使用する方法

なし。

実際の代表的テスト走行による方法



01\_P0746D\_SYYB00

1. エンジンを始動する。
  2. セレクト レバーを D ポジションにして 1 速から 5 速まで変速させる。
  3. 減速 / 停車する。
  4. ブレーキ ペダルを踏みセレクト レバーを N から R ポジションにする。
- ・ テスト走行を行う際は、法令遵守の上、マナーを守り周囲の状況に即した運転をすること。

## DTC のストアとクリア

### DTC のストア

車両が故障と判定した場合、PGM-FI ECU メモリにテンポラリ DTC がストアされる。次回の D/C において同一の故障が検知 (2 連続検知) されると PGM-FI 警告灯が点灯することなく、D 表示灯が点滅し、DTC およびフリーズ データがストアされる。

### DTC のクリア

スキャン ツール (HDS を含む) のクリア コマンドの使用、もしくはバッテリー端子の取外しにより D 表示灯、テンポラリ DTC、DTC およびフリーズ データがクリアされる。