本田技研工業株式会社

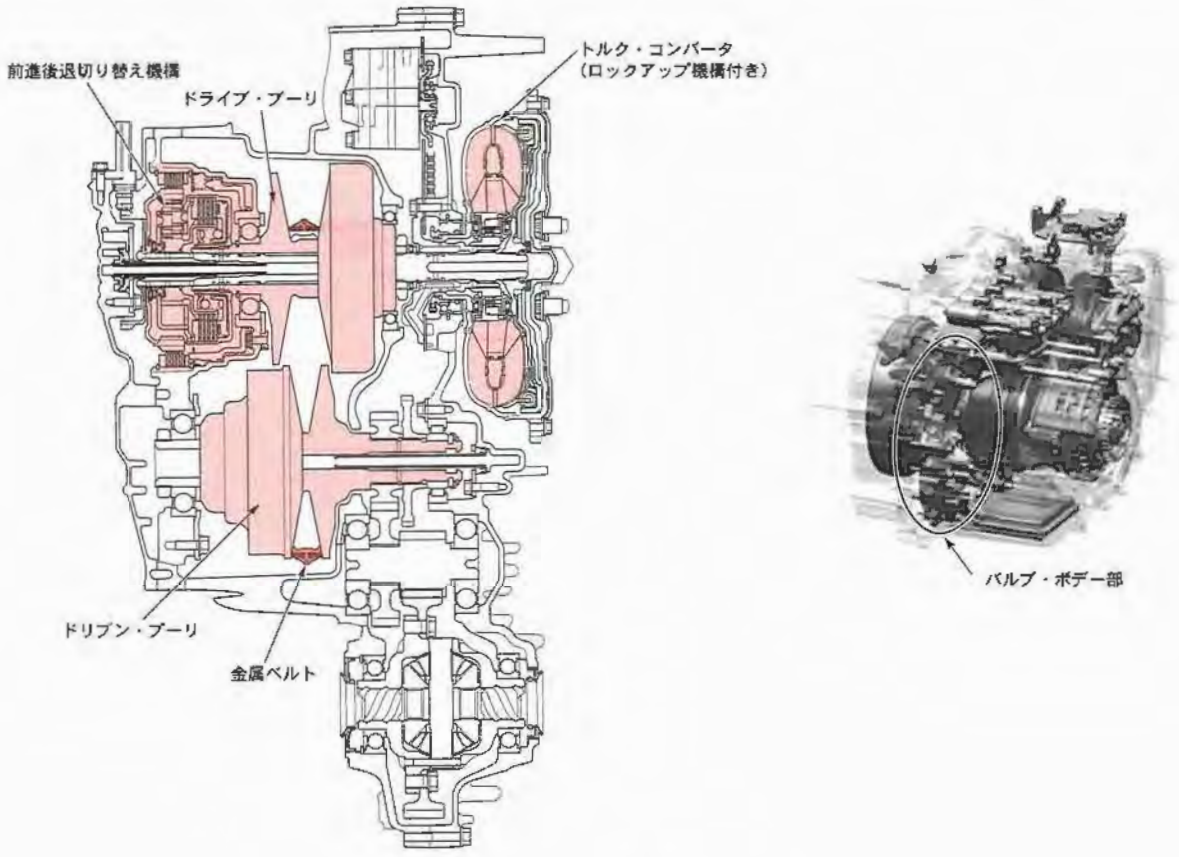
Ⅰ　トルク・コンバータ付きCVT

通称名	車両型式	エンジン型式	ミッション型式	適用時期	出典資料
フィット	DBA－GE6 DBA－GE8	L13A L15A	SE5A	2007.10～	サービス・マニュアル構造編　60TF010 サービス・マニュアル整備編 上巻60TF000A 下巻60TF000B

1　概　要(図Ⅰ－1，2)

フィット(GE6，GE8)に搭載されるトルク・コンバータ方式CVTは，変速制御，ロックアップ制御，クリープ制御などを電子制御によりコントロールし，走行条件に応じ低速から高速まで無段階で変速することでスムーズな走行を可能としている。また，クリープ力を最適制御して低燃費を実現している。

CVTの構造は，ドライブ・プーリ，ドリブン・プーリと金属ベルトによる変速部と前進後退切り替え機構，油圧で各機構を制御するバルブ・ボデーとロックアップ機構，トルク・コンバータなどで構成されている。

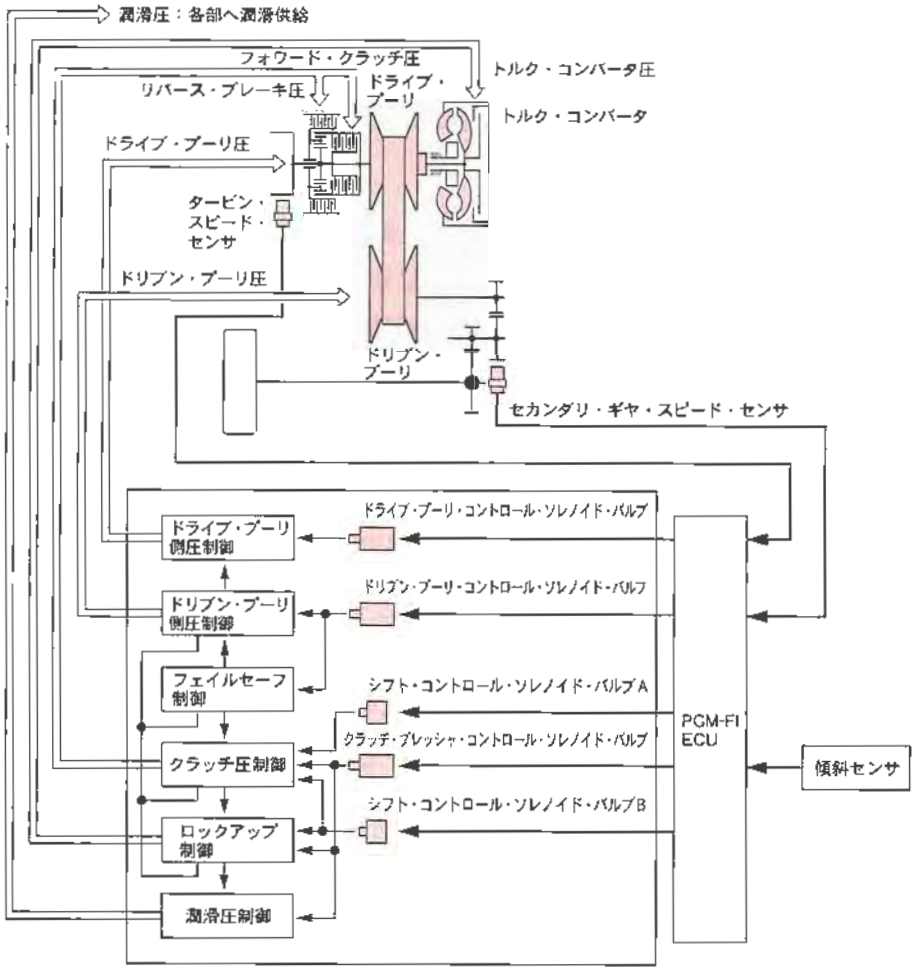


図Ⅰ－1　概　要

2　構造・機能

1)　システム構成(図Ⅰ－2)

CVTは，ドライブ・プーリ，ドリブン・プーリ，前進後退切り替え機構などからなる変速機構と各種油圧制御バルブで油圧の切り替えや調圧を行う油圧制御機構，及び，ドライブ/ドリブンのスピード・センサや傾斜センサ，リニア・ソレノイドなどのアクチュエータ，PGM－FI ECUなどの電子制御部で構成されている。

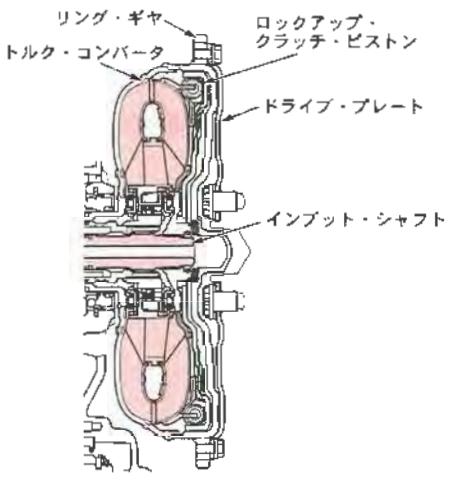


図Ⅰ－2　システム構成図

2)　構成部品の構造・機能

(1)　トルク・コンバータ(図Ⅰ－3)

トルク・コンバータは，エンジン・クランクシャフトに直結したドライブ・プレートに接続されており，スタータ・リング・ギヤ付きで，フライホイール・マスにもなっている。また，ロックアップ・クラッチを内蔵し，ロックアップ時にはエンジン動力をダイレクトにインプット・シャフトに伝達する。



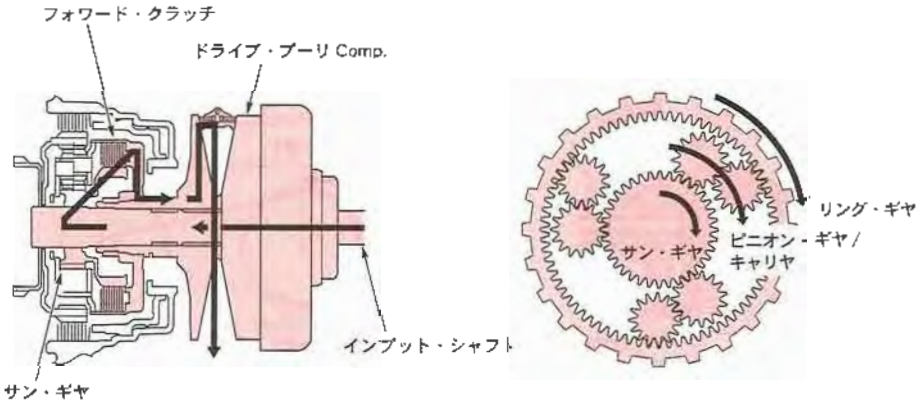
図Ⅰ－3　トルク・コンバータ

(2) 前進後退切り替え機構

前進後退切り替え機構は，サン・ギヤ，ピニオン・ギヤ(キャリヤ)，リング・ギヤのプラネタリ・ギヤ機構，及び，前進状態にするフォワード・クラッチ，後退状態にするリバース・ブレーキで構成されている。

(イ) 前　進(図Ⅰ－4)

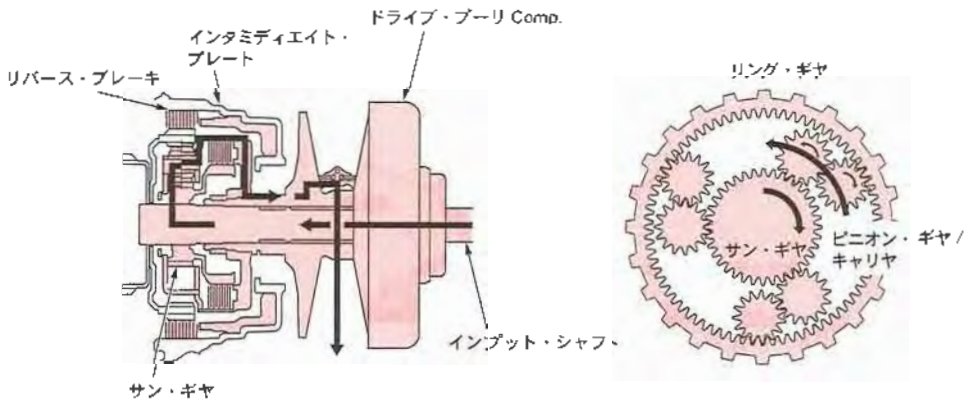
セレクト・レバーを前進ポジションにシフトすると，フォワード・クラッチがつながり，インプット・シャフトにスプラインかん合しているサン・ギヤからの動力がドライブ・プーリ・シャフトに伝達され，インプット・シャフトとドライブ・プーリ・シャフトは同じ方向に回転する。また，プラネタリ・ギヤ機構のリング・ギヤとプラネタリAssyはインプット・シャフトと同方向に回転するが，ドライブ・プーリ・シャフトの動力伝達には関与していない。



図Ⅰ－4　前　進

(ロ) 後　退(図Ⅰ－5)

セレクト・レバーをRポジションにシフトすると，リバース・ブレーキがつながり，プラネタリ・リング・ギヤをインタミディエイト・プレートに固定する。インプット・シャフトの動力はサン・ギヤを回転させ，リング・ギヤが固定されているためピニオン・ギヤが自転しながらキャリヤAssyごとインプット・シャフトの回転方向とは逆方向に公転する。ピニオン・ギヤ・キャリヤはフォワード・クラッチ・ガイドにかん合しているため，ドライブ・プーリ・シャフトはインプット・シャフトと逆方向に回転する。

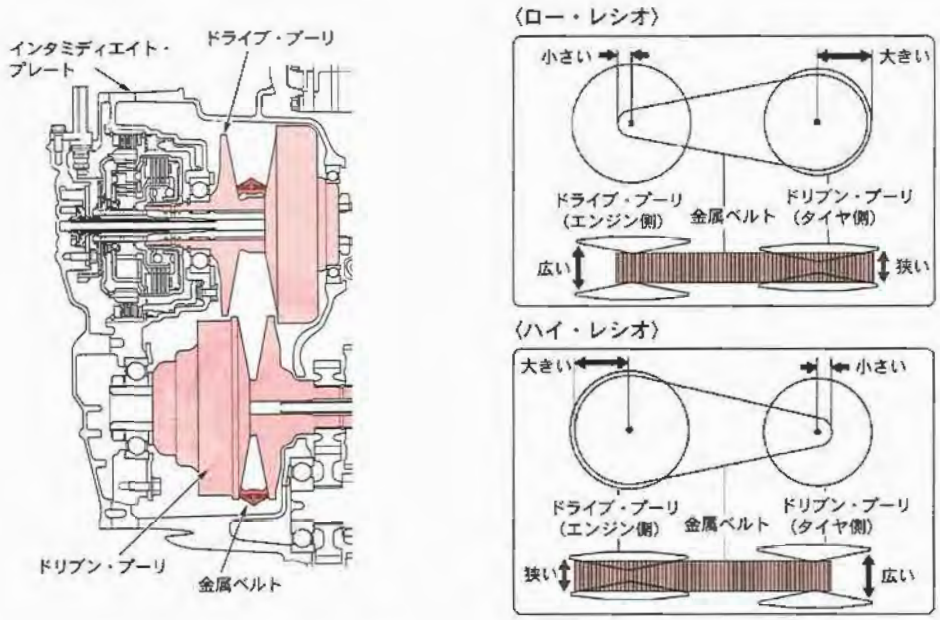


図Ⅰ－5　後　退

(3) 変速機構(図Ⅰ－6)

変速機構は，油圧により溝幅が変化するプーリ及び金属ベルトで構成されている。

ドライブ・プーリ，ドリブン・プーリは，インダミディエイト・プレートに取り付けられており，二つのプーリ間を金属ベルトで連結され，変速は，プーリ溝幅を可変させてプーリ実効径を連続的に変化させて行っている。



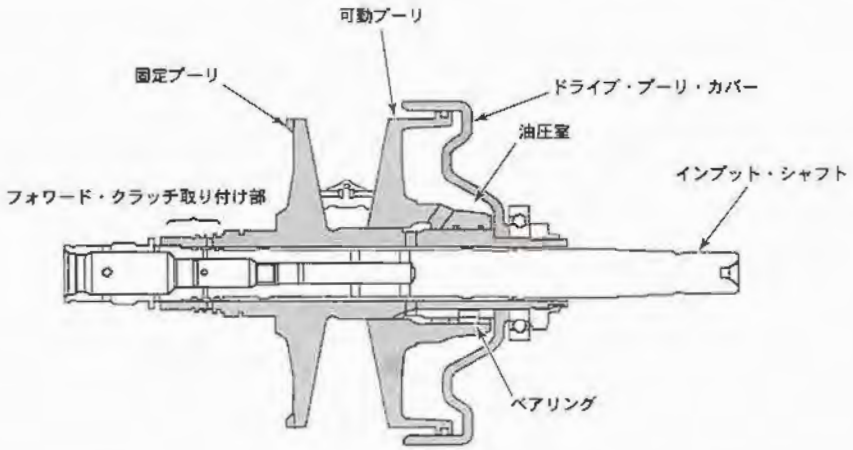
図Ⅰ－6　変速機構

(イ) ドライブ・プーリ(図Ⅰ－7)

ドライブ・プーリは，固定プーリと可動プーリで構成されている。

固定プーリは，プーリとシャフトを一体成形し，シャフトには可動プーリ支持部とフォワード・クラッチ取り付け部が設けてある。また，内部をインプット・シャフトが貫通する構造になっている。

可動プーリは，固定プーリにベアリングを介して取り付けられシャフト上を移動できるようになっている。また，背面に油圧室を形成するためのドライブ・プーリ・カバーがシャフトに取り付けられている。



図Ⅰ－7　ドライブ・プーリ

(ロ) ドリブン・プーリ(図Ⅰ－8)

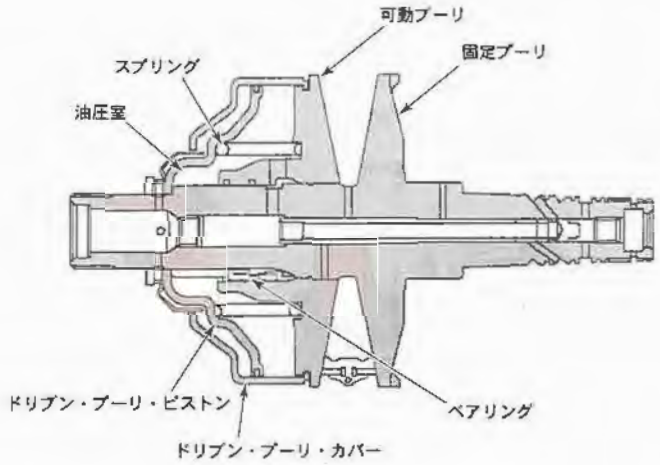
ドリブン・プーリは，ドライブ・プーリと同様に固定プーリと可動プーリで構成されている。

固定プーリは，プーリとシャフトを一体成形し，シャフトには可動プーリ支持部を設けている。

可動プーリは，固定プーリにベアリングを介して取り付けられシャフト上を移動できるようになっている。

また，背面に油圧室を形成するためのドリブン・プーリ・カバーが可動プーリに取り付けられ，ドリブン・プーリ・ピストンがシャフトに取り付けられており，油圧室にはプーリを押し出すスプリングが備えられている。

作動は，ドライブ・プーリとドリブン・プーリの油圧室の油圧を変化させてプーリ溝幅を可変し，ギヤ比を制御する。

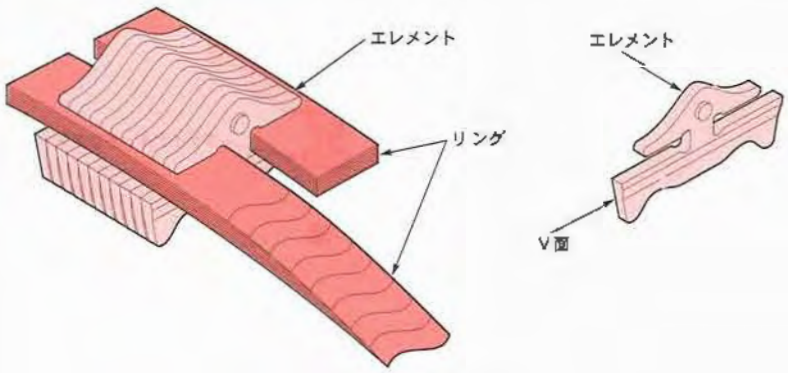


図Ⅰ－8 ドリブン・プーリ

(4) 金属ベルト(図Ⅰ－9)

ドライブ・プーリとドリブン・プーリを連結している金属製のベルトは，2束のリングと約400個のエレメントにより構成されている。

エレメントのV面がドライブ・プーリとドリブン・プーリのプーリ面と接触し，両側から強く押さえ付けられてエンジンの動力をドライブ・プーリからドリブン・プーリに伝える。

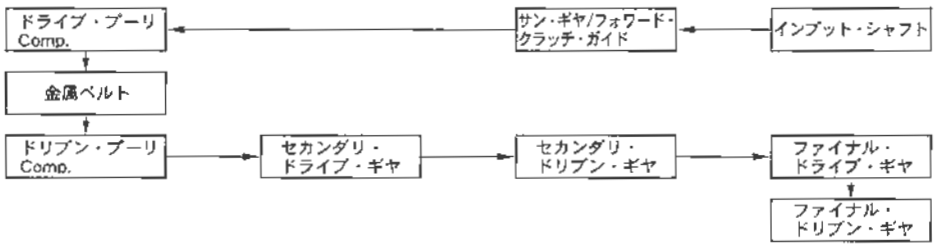


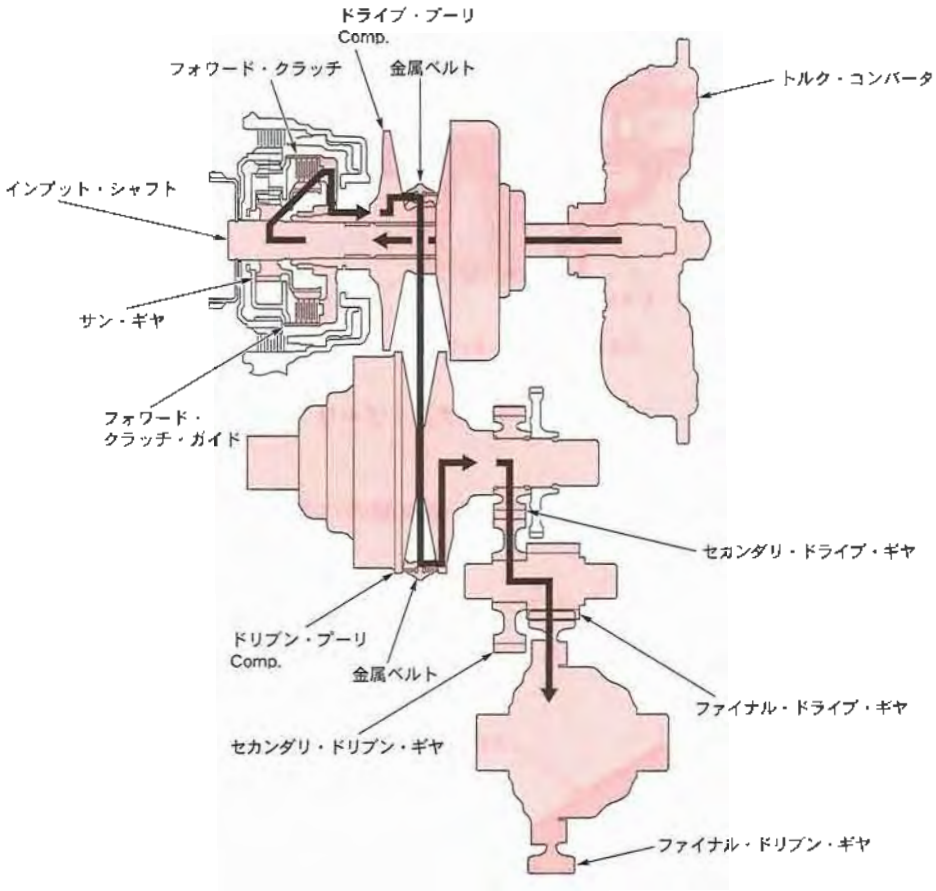
図Ⅰ－9 金属ベルト

(5) 動力伝達経路

(イ) 前　進(図Ⅰ－10)

前進時は，前進後退切り替え機構のフォワード・クラッチON，リバース・ブレーキOFFで，ドライブ・プーリとドリブン・プーリのプーリ比は，2.419～0.421で伝達される。

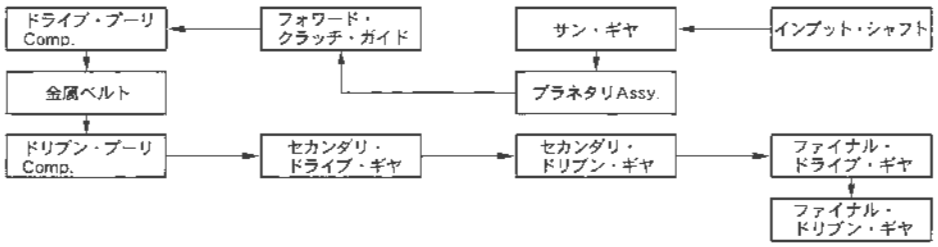


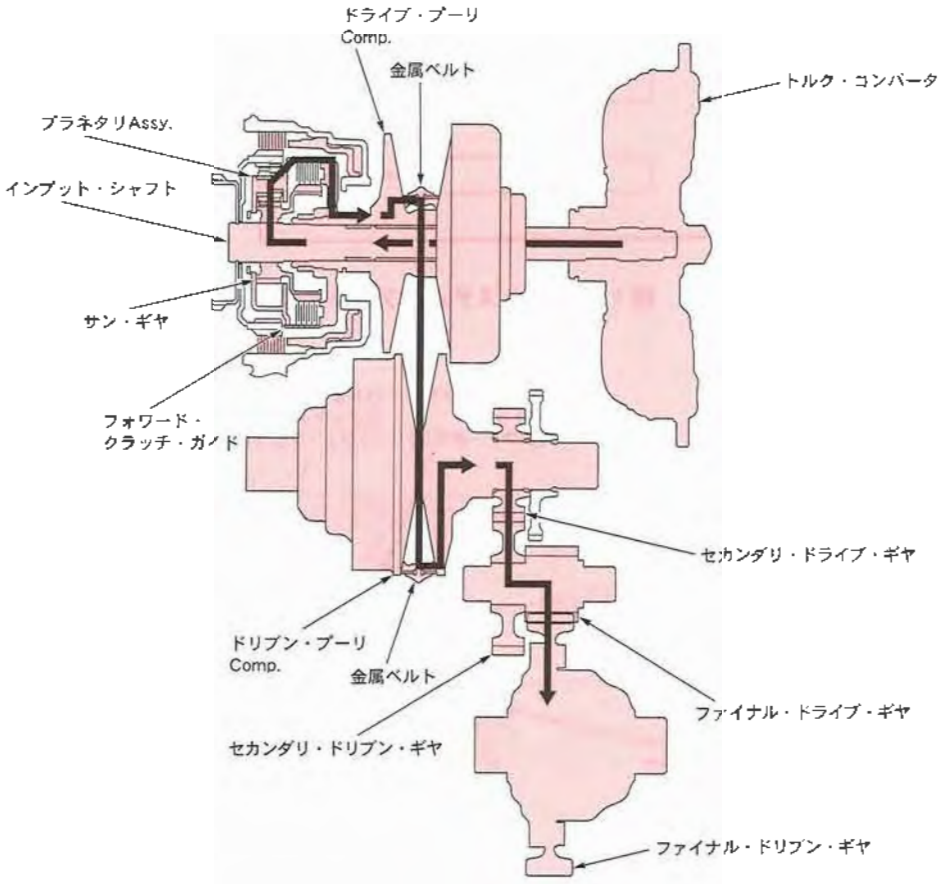


図Ⅰ－10　前　進

(ロ) 後　退(図Ⅰ－11)

後退時は，前進後退切り替え機構のフォワード・クラッチOFF，リバース・ブレーキONで，ドライブ・プーリとドリブン・プーリのプーリ比は，2.419～1.446で伝達される。





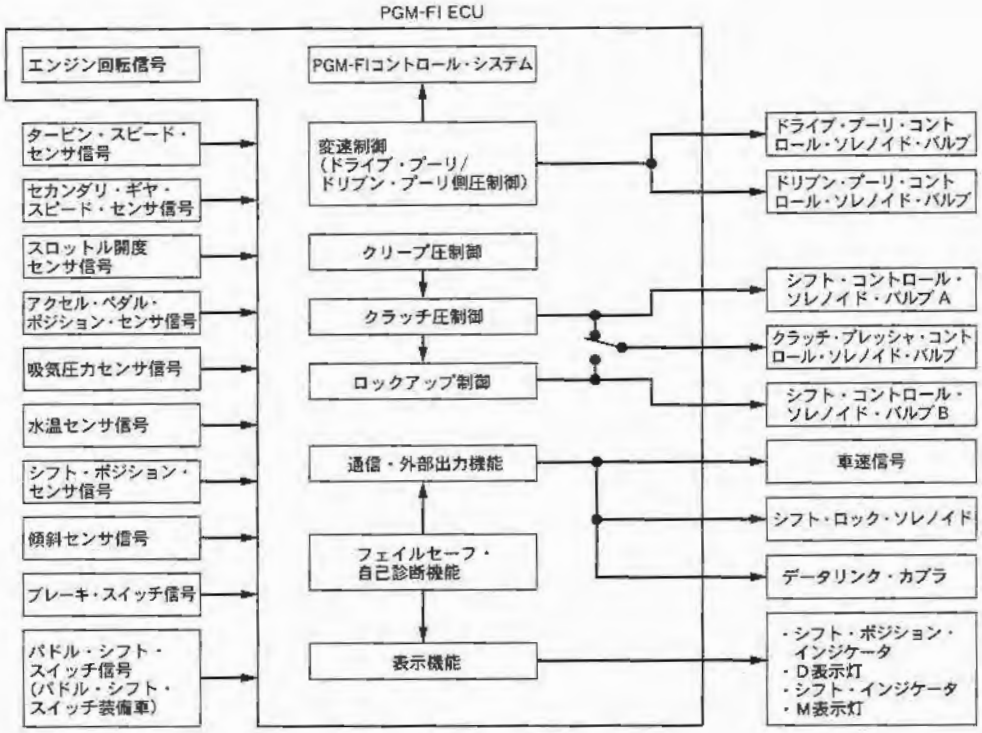
図Ⅰ－11　後　退

3)　CVT制御

(1)　電子制御システム(図Ⅰ－12)

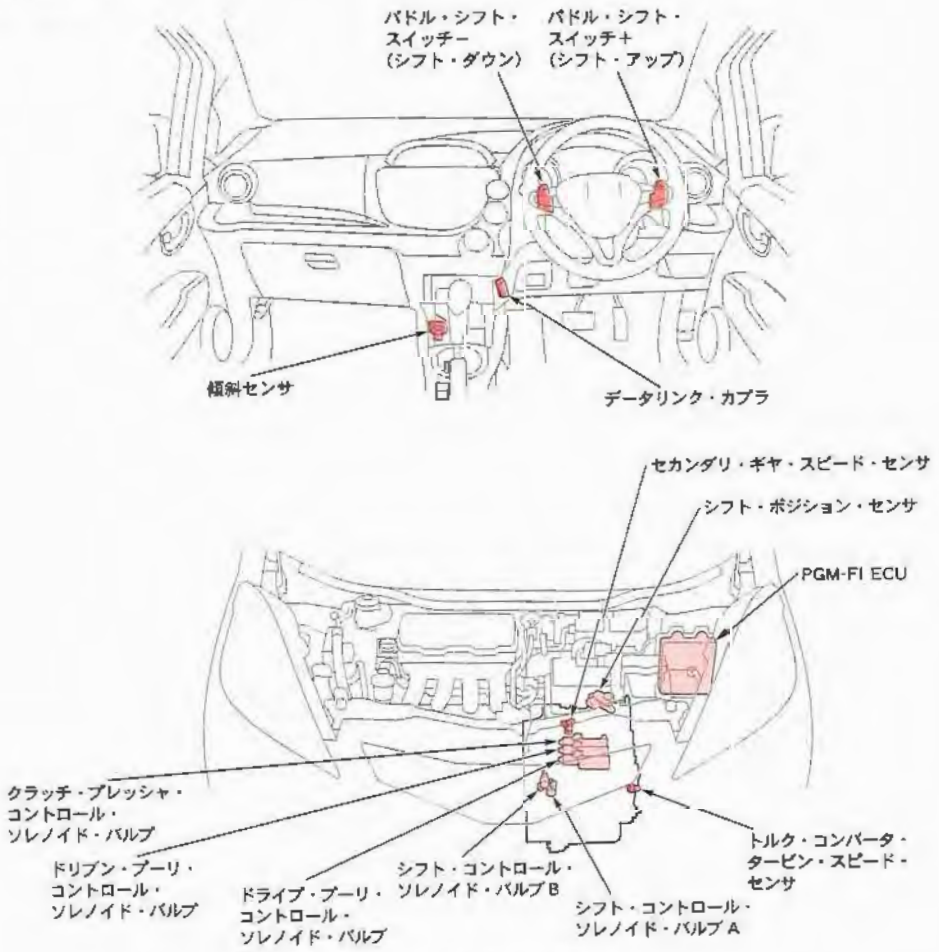
CVTを制御する電子制御装置は，PGM－FI ECUとPGM－FIコントロール・システムと共用の各種センサ，スイッチ及びCVTコントロール・システムのスピード・センサ，ソレノイド・バルブなどで構成され，あらゆる走行条件に応じた最適な変速制御，ロックアップ制御，及びクリープ制御を行っている。

PGM－FI ECUは自己診断機能をもち，PGM－FI ECUへの入出力制御信号を常時チェックして，CVTコントロール・システムの異常を検知した場合は，コンビネーション・メータ内のD表示灯を等間隔で点滅させて運転者に異常の発生を知らせる。



図Ⅰ－12　システム・ブロック図

(2)　構成部品概要(図Ⅰ－13)



図Ⅰ－13　システム構成図

構成部品	機　　能
トルク・コンバータ・タービン・スピード・センサ	ドライブ・プーリの回転速度を検出している。
セカンダリ・ギヤ・スピード・センサ	ドリブン・プーリの回転速度を検出している。
シフト・ポジション・センサ	セレクト・レバー位置に応じたシフト・ポジション信号を検出している。
傾斜センサ	車体の傾きを検出している。
パドル・シフト・スイッチ＋	パドル・シフト・モード時，変速段をシフト・アップする。
パドル・シフト・スイッチ－	パドル・シフト・モード時，変速段をシフト・ダウンする。
シフト・コントロール・ソレノイド・バルブA	ON・OFFソレノイドでECUの駆動信号により，フォワード・クラッチ，リバース・ブレーキへの油路の切り替えを行う。
シフト・コントロール・ソレノイド・バルブB	ON・OFFソレノイドでECUの駆動信号により，ロックアップ・クラッチへの油路の切り替えを行う。
クラッチ・プレッシャ・コントロール・ソレノイド・バルブ	リニア・ソレノイドでECUの駆動信号により，フォワード・クラッチ，リバース・ブレーキ，ロックアップ・クラッチの油圧を制御する。
ドライブ・プーリ・コントロール・ソレノイド・バルブ	リニア・ソレノイドでECUの駆動信号により，ドライブ・プーリの油圧を制御している。
ドリブン・プーリ・コントロール・ソレノイド・バルブ	リニア・ソレノイドでECUの駆動信号により，ドリブン・プーリ油圧を制御している。

(3)　変速制御

CVT変速は，金属ベルトにより連結されたドライブ・プーリとドリブン・プーリのプーリ比を，前進時2.419～0.421間で変化させ無段階に行われる。また，後退時は，2.419～1.446間のプーリ比に制御する。

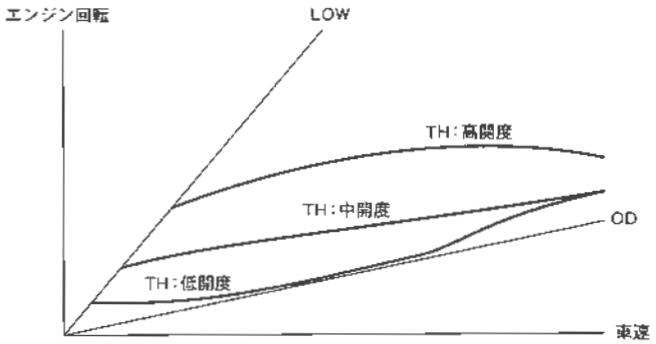
プーリ比は，PGM－FI ECUにメモリされた各ポジションの基本シフト・マップより，車速とアクセル・ペダル開度(アクセル・ペダル・ポジション・センサ信号)からエンジン回転速度が目標値になるように，PGM－FI ECUがドライブ・プーリとドリブン・プーリの側圧信号を制御して行われる。

DポジションとSポジションには，平たん路の変速マップのほかに，登坂路や降坂路での変速を制御するPROSMATEC(プロスマテック)システム，ワインディング路走行時のコーナリングGシフト制御が設定されている。また，パドル・シフト装備車では，Dパドル・シフト・モード制御，Sパドル・シフト・モード制御が設定されている。

(イ)　自動無段変速(図Ⅰ－14)

自動無段変速は，PGM－FI ECUがPGM－FI ECUにメモリされている走行マップに，車速とアクセル・ペダル開度(アクセル・ポジション・センサ信号)などの情報から補正を行い，最適なエンジン回転速度で走行できるように目標値を指示している。

Dポジション平たん路走行時の車速に対する目標エンジン回転速度を，アクセル・ペダル開度(アクセル・ペダル・ポジション・センサ信号)の低開度，中開度及び高開度時の変速特性をグラフに示してある。



図Ⅰ－14　自動無段変速

(ロ) パドル・シフト・モード

(a) Dパドル・シフト・モード制御

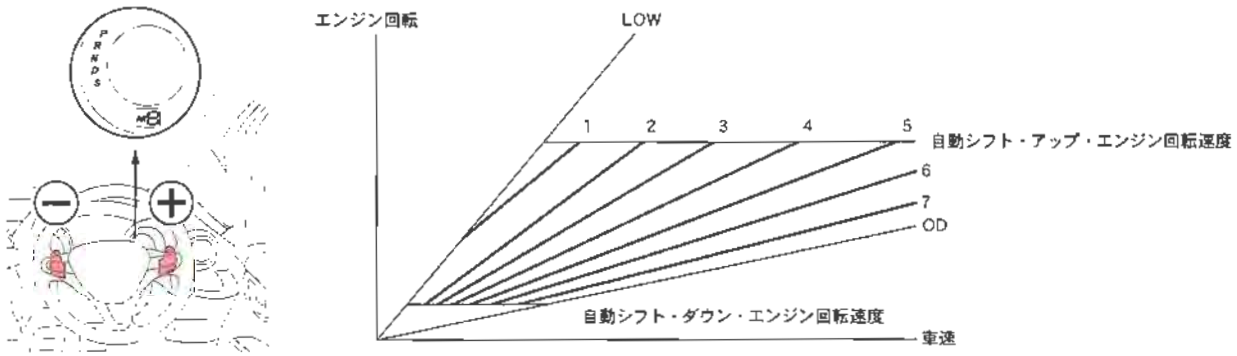
Dパドル・シフト・モード制御は，Dポジションで走行中に減速させたいときなど，パドル・シフト・スイッチー(シフト・ダウン)を操作することによりシフト・ダウンを行うことができる。そのとき，コンビネーション・メータ内のシフト・インジケータにはシフト・ダウンされる変速段が表示される。アクセル・ペダルを踏み込んでシフト・ダウンされるとシフト・インジケータの表示は消え，Dポジションの通常モードに切り替わる。また，PGM－FI ECUが走行状態がクルーズ走行と判定したときにもDポジションの通常モードに切り替わる。

(b) Sパドル・シフト・モード制御(図Ⅰ－15)

Sパドル・シフト・モード制御は，Sポジションのときにパドル・シフト・スイッチを操作すると，ブーリ比を7段の固定比に設定して手動変速を行うSパドル・シフト・モードに切り替わり，コンビネーション・メータ内のM表示灯が点灯し，シフト・インジケータには走行している変速段が表示される。

パドル・シフト・スイッチ＋(シフト・アップ)又はパドル・シフト・スイッチ－(シフト・ダウン)を操作することにより，1速から7速までの変速段が選択でき，運転者の意志に沿ったマニュアル・トランスミッション感覚の走行ができる。

Sパドル・シフト・モードでは，自動シフト・アップ・エンジン回転速度，自動シフト・ダウン・エンジン回転速度を設定してある。Sパドル・シフト・モードで走行中，エンジン回転速度が設定してある自動シフト・アップ・エンジン回転速度に達したとき，変速段を自動でシフト・アップする。また，自動シフト・ダウン・エンジン回転速度に達したときは，変速段を自動でシフト・ダウンする。停車中に，Sパドル・シフト・モードを選択した場合は1速になる。



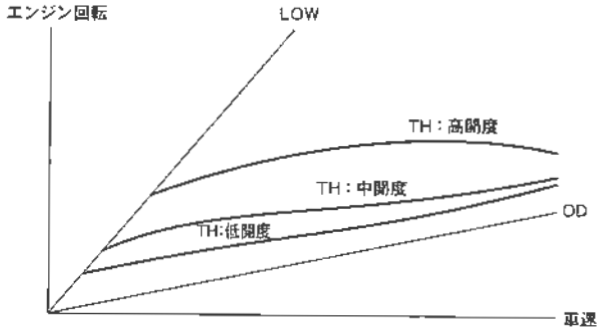
図Ⅰ－15 Sパドル・シフト・モード制御

(ハ) PROSMATEC(プロスマテック)システム

PROSMATEC(プロスマテック)システムは，Dポジション及びSポジションにおいて，エンジン冷却水温が約75℃から110℃，車速が約16km/h以上のときに行われる。また，PROSMATEC(プロスマテック)システムには，登坂路走行時の登坂制御と，降坂路走行時の降坂制御がある。

(a) 登坂制御(図Ⅰ－16)

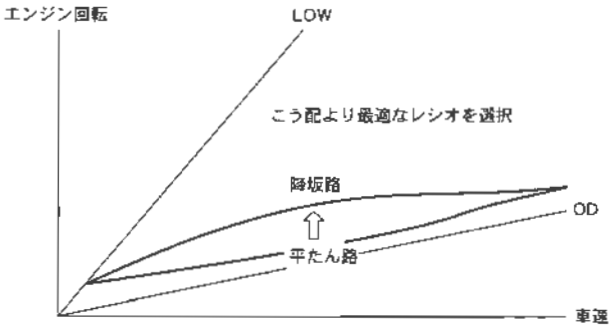
登坂制御は，Dポジション及びSポジションで走行中，PGM－FI ECUがアクセル・ペダル開度(アクセル・ペダル・ポジション・センサ信号)や車速から走行路を登坂路と判断した場合に，道路のこう配に応じた最適な走行マップを算出して，パワフルでスムーズな登坂路走行を行うシステムである。



図Ⅰ－16　登坂制御

(b)　降坂制御(図Ⅰ－17)

降坂制御は，Dポジション及びSポジションで走行中，PGM－FI ECUがアクセル・ペダル開度(アクセル・ペダル・ポジション・センサ信号)や車速から走行路を降坂路と判断した場合に，道路のこう配に応じた最適な走行マップを算出して，エンジン・ブレーキを効かせてスムーズな降坂走行を行うシステムである。



図Ⅰ－17　降坂制御

(二)　コーナリングGシフト制御

コーナリングGシフト制御は，Dポジション及びSポジションで走行中，PGM－FI ECUがアクセル・ペダル開度(アクセル・ペダル・ポジション・センサ信号)や車速，横Gから走行路をワインディング路と判断した場合に，アクセルOFF時のエンジン回転速度を高めに設定し，パワフルでスポーティなワインディング路走行を行うシステムである。

(4)　クラッチ圧制御

クラッチ圧制御は，PGM－FI ECUがイン・ギヤ時のショック軽減，金属ベルトの保護，リバース・インヒビタ機能などのためにシフト・コントロール・ソレノイド・バルブAとクラッチ・プレッシャ・コントロール・ソレノイド・バルブを駆動してフォワード・クラッチ，リバース・ブレーキに作用する油圧を制御してスムーズなクラッチのつながりやトランスミッションへの負荷軽減を行っている。

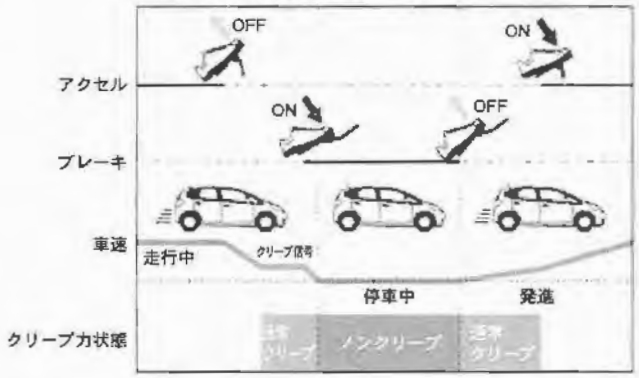
(5)　クリープ制御(図Ⅰ－18，19)

クリープ制御は，停止中の車両に対してPGM－FI ECUがフォワード・クラッチに作用する油圧を制御してフォワード・クラッチの接続を強弱させ，車両の停止している状況に応じたクリープを制御する。

平たん路及び降坂路で，Dポジションでブレーキ・ペダルを踏み込み，アクセル・ペダルをを踏み込んでいない状態での停止中は，PGM－FI ECUがクラッチ・プレッシャ・コントロール・ソレノイド・バルブを制御してフォワード・クラッチ圧を減圧してクラッチの接続を弱める。フォワード・クラッチをスリップさせることにより，車輪に掛かるクリープ力を低減してトルク・コンバータのスリップ・ロスを減少させ，エンジン負荷を低減させて燃費の向上を図っている。

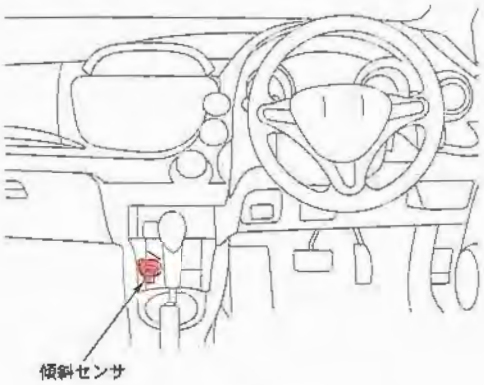
登坂路で停止中から再発進するときなどクリープ力が必要なときは，フォワード・クラッチを接続してクリープ力を発生させる。車両が登坂路で，Dポジションでブレーキ・ペダルを踏み込み，アクセル・ペダルを踏み込んでいない状態での停止中は，PGM－FI ECUはクラッチ・プレッシャ・コントロール・ソレノイド・バルブにフォワード・クラッチ圧を保持させてクラッチの接続を保持させる。フォワード・クラッチが接続していることにより，トルク・コンバータのスリップからクリープ力が発生し，ブレーキ・ペダルを離したときに車両にクリープ力が働くようにしている。

〈クリープ力切り替え作動イメージ図〉



図Ⅰ－18　クリープ制御

車両の室内前方センタ・コンソール下フロアに傾斜センサを設置して，平たん路，登坂路など路面のこう配を傾斜センサが検出してPGM－FI ECUに出力している。PGM－FI ECUは走行中，走行抵抗，駆動力，ブレーキ・スイッチ信号の入力などから傾斜値を演算推定し，傾斜センサからのこう配入力値と比較して誤差を補正しながらクリープ制御に関する走行情報をメモリする。傾斜センサの脱着，交換時などは傾斜センサ初期学習が必要になる。傾斜センサ初期学習を行った場合は，PGM－FI ECUにメモリされたクリープ制御に関する走行情報は消去される。



図Ⅰ－19　傾斜センサ

(6)　ロックアップ制御

ロックアップ制御は，PGM－FI ECUが各センサやスイッチからの信号をもとにシフト・コントロール・ソレノイド・バルブBとクラッチ・プレッシャ・コントロール・ソレノイド・バルブを駆動し，トルク・コンバータ内のロックアップ・クラッチ・ピストンに掛かる油圧をを制御して，トルク・コンバータのロックアップ制御を行っている。

ロックアップ制御は，エンジン水温が約50℃以上のD．S．Lポジジョンと Sパドル・シフト・モードの3速から行われ，ドライバビリティと燃費の向上を図っている。また，ロックアップ制御にはロックアップOFF領域，ロックアップ・コントロール領域及び完全ロックアップ領域の制御領域を設定し，走行中のロックアップ・クラッチに掛かる油圧を制御している。

3　点検・整備のポイント

1)　傾斜センサの学習

(1)　傾斜センサの初期学習

参考　・以下の項目にいずれか一つでも該当する場合は，HDS(Honda Diagnostic System 以下 HDS という。)を使用してPGM－FI ECUに傾斜センサ初期学習を行うこと。

－PGM－FI ECUを交換した場合

－PGM－FI ECUのプログラムをアップ・デートした場合

－傾斜センサの取り外し，取り付け，又は交換した場合

－傾斜センサ出力異常を検知した場合

・傾斜センサ初期学習を行わない場合，コンビネーション・メータ内のR表示灯が点灯又は点滅する可能性がある。

・この作業は，水平な場所で行う作業と，水平ではない場所で行う作業の二通りの方法がある。車両を置く場所の水平が確認できない場合は，水平ではない場所での作業を行うこと。

・作業は，乗員1名で行い，学習中は振動を発生させないようにすること。

・DTCを検知している場合は故障箇所の修理を行った後にこの学習を行うこと。

・この学習を行うとPGM－FI ECUにメモリされたクリープ制御に関する走行情報は消去される。

〈水平な場所での作業〉(図Ⅰ－20)

①パーキング・ブレーキを掛ける。

②タイヤの空気圧が基準値であることを確認する。(車両のタイヤ・ラベル参照)基準値から外れているときは，空気圧を基準値に調整する。

③車室内の温度が10～40℃の範囲であるかを測定し，必要な場合は，エア・コンディショナを使用して車室内温度を調整する。

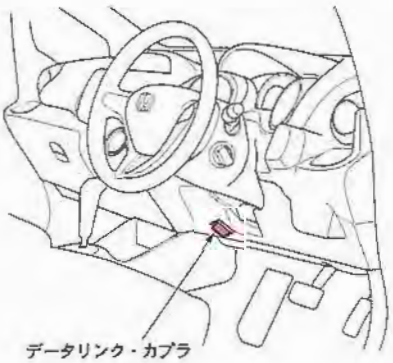
④データリンク・カプラにHDSを接続する。

⑤イグニション・スイッチをON(Ⅱ)にする。

⑥HDSのATテスト・モード・メニューから各種テストを選択する。HDSがPGM－FI ECUと通信できない場合は，データリンク回路の点検を行う。

⑦各種テスト・メニューの傾斜センサ学習メニューで，傾斜センサ初期学習を選択し，学習回数1回を選択する。

⑧HDSの表示に従い作業を進め，学習完了の表示で傾斜センサ初期学習は完了。



図Ⅰ－20　データリンク・カプラ

参考　学習完了以外が表示された場合，HDSの表示に従い作業を行うこと。

〈水平ではない場所での作業〉(図Ⅰ－21)

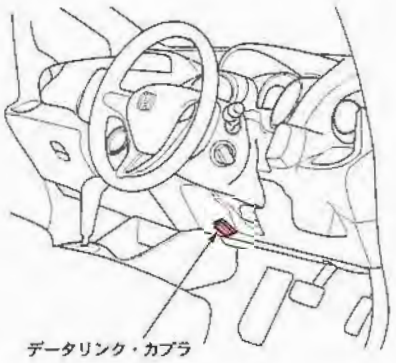
①パーキング・ブレーキを掛ける。

②タイヤの空気圧がが基準値であることを確認する。(車両のタイヤ・ラベル参照)基準値から外れているときは，空気圧を基準値に調整する。

③すべてのタイヤの位置にマークを付ける。

④車室内の温度が10～40℃の範囲であるかを測定し，必要な場合はエア・コンディショナを使用して車室内温度を調整する。

⑤データリンク・カプラにHDSを接続する。
⑥イグニション・スイッチをON(Ⅱ)にする。
⑦HDSのATテスト・モード・メニューから各種テストを選択する。HDSがPGM－FI ECUと通信できない場合は，データリンク回路の点検を行う。
⑧各種テスト・メニューの傾斜センサ学習メニューで，傾斜センサ初期学習を選択し，学習回数2回を選択する。
⑨HDSの表示に従い作業を進め，1回目の学習終了後，車両の前後を反転し，マークを付けた位置にタイヤを合わせて止め，パーキング・ブレーキを掛ける。



図Ⅰ－21　データリンク・カプラ

⑩引き続きHDSの表示に従い作業を進め，学習完了の表示で傾斜センサ初期学習は完了。

参考　学習完了以外が表示された場合，HDSの表示に従い作業を行うこと。

(2)　傾斜センサ走行学習の補正

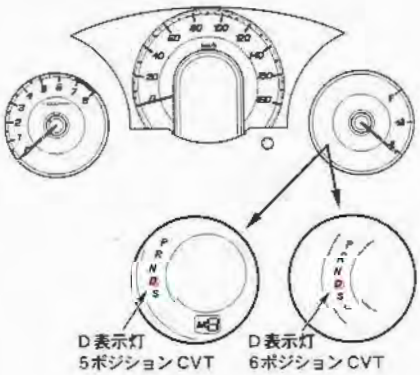
参考　クリープ力が弱く，Dポジションで上り坂のときブレーキ・ペダルを踏んでいる力を緩めると後退する，又はクリープ力が強く，Dポジションで平たん路にブレーキ・ペダルルを踏んで止まっているとき，ブレーキ・ペダルを踏んでいる力を緩めると前進する場合は，傾斜センサ走行学習補正を行う。

傾斜センサ走行学習の補正の作業は，(1)傾斜センサ初期学習と同様に進め，HDSの各種テスト・メニューの傾斜センサ学習メニューから「傾斜センサ走行学習の補正」を選択して行う。

2)　電装系故障診断の進め方(図Ⅰ－22)

PGM－FIコントロール・システムとATコントロール・システムを統合したPGM－FI ECUは自己診断機能を備えており，イグニション・スイッチがON(Ⅱ)の位置のときにシステムの入出力系に異常が発生すると，コンビネーション・メータ内のD表示灯を等間隔で点滅させて異常の発生を表示する。

①イグニション・スイッチをON(Ⅱ)にし，D表示灯の点滅を確認する。
②D表示灯が点滅している場合は，ダイアグノスティック・トラブル・コード(DTC)を確認し，表示されたDTCの故障診断を行う。D表示灯が点滅していない場合は，DTCを確認し，DTCがある場合は表示されたDTCの故障診断を行い，DTCがない場合は症状別油圧系故障診断を行う。

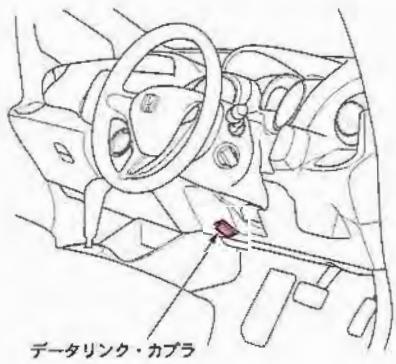


図Ⅰ－22　D表示灯

(1)　DTCの確認/DTCのクリア(図Ⅰ－23)

①データリンク・カプラにHDSを接続する。

参考　HDSの取り扱いについては，HDSの取扱説明書を参照のこと。



図Ⅰ－23　データリンク・カプラ

②イグニション・スイッチをON(Ⅱ)にする。HDSがPGM－FI ECUと通信できない場合は，データリンク回路を点検する。

③HDSに表示されるDTC及びフリーズ・データを確認する。又はDTCのクリアを行う。

(2) DTC一覧

DTC SAEコード (Hondaコード)	2D/C ○：適用	故障診断検知項目	D表示灯の点滅
P0501(36-5)	—	セカンダリ・ギヤ・スピード・センサ故障	点滅する
P0502(36-3)	—	セカンダリ・ギヤ・スピード・センサ回路短絡又は断線	点滅する
P062F(0-7)	—	PGM-FI ECU EEPROM故障	点滅する
P0705(5-2)	—	シフト・ポジション・センサ及びセンサ回路短絡	点滅する
P0706(6-2)	○	シフト・ポジション・センサ及びセンサ回路断線	点滅しない
P0716(52-5)	—	トルク・コンバータ・タービン・スピード・センサ故障	点滅する
P0717(52-3)	—	トルク・コンバータ・タービン・スピード・センサ回路短絡又は断線	点滅する
P0746(104-3)	○	ドライブ・プーリ・コントロール・ソレノイド・バルブOFF固着	点滅する
P0751(70-3)	○	シフト・コントロール・ソレノイド・バルブA OFF固着	点滅する
P0752(70-4)	○	シフト・コントロール・ソレノイド・バルブA ON固着	点滅する
P0756(71-3)	○	シフト・コントロール・ソレノイド・バルブB OFF固着	点滅する
P0757(71-4)	○	シフト・コントロール・ソレノイド・バルブB ON固着	点滅する
P0780(100-1)	—	油圧制御システム故障	点滅する
P0796(106-3)	○	クラッチ・プレッシャ・コントロール・ソレノイド・バルブOFF固着	点滅する
P0797(106-4)	○	クラッチ・プレッシャ・コントロール・ソレノイド・バルブON固着	点滅する
P0962(38-3)	—	ドライブ・プーリ・コントロール・ソレノイド・バルブ回路短絡又は断線	点滅する
P0963(38-4)	—	ドライブ・プーリ・コントロール・ソレノイド・バルブ故障	点滅する
P0966(39-3)	—	ドリブン・プーリ・コントロール・ソレノイド・バルブ回路短絡又は断線	点滅する
P0967(39-4)	—	ドリブン・プーリ・コントロール・ソレノイド・バルブ故障	点滅する
P0970(50-3)	—	クラッチ・プレッシャ・コントロール・ソレノイド・バルブ回路短絡又は断線	点滅する
P0971(50-4)	—	クラッチ・プレッシャ・コントロール・ソレノイド・バルブ故障	点滅する
P0973(7-3)	—	シフト・コントロール・ソレノイド・バルブA回路短絡	点滅する
P0974(7-4)	—	シフト・コントロール・ソレノイド・バルブA回路断線	点滅する
P0976(8-3)	—	シフト・コントロール・ソレノイド・バルブB回路短絡	点滅する
P0977(8-4)	—	シフト・コントロール・ソレノイド・バルブB回路断線	点滅する
P16C0(99-1)	—	CVTコントロール・システム未書き込み	点滅しない
P1840(36-13)	○	セカンダリ・ギヤ・スピード・センサ前進方向検出機能故障	点滅する
P1841(36-14)	○	セカンダリ・ギヤ・スピード・センサ後退方向検出機能故障	点滅する
P1842(52-13)	○	トルク・コンバータ・タービン・スピード・センサ正回転方向検出機能故障	点滅する
P1855(58-9)	○	傾斜センサ故障	点滅する
P1856(58-7)	○	傾斜センサ回路短絡又は断線	点滅する
P1857(58-8)	○	傾斜センサ回路天絡	点滅する
P1890(42-1)	—	CVT変速機能故障	点滅する
P1898(100-2)	○	ドライブ・プーリ・コントロール・ソレノイド・バルブON固着，又はドリブン・プーリ・コントロール・ソレノイド・バルブOFF固着	点滅する
P1899(100-3)	○	ドライブ・プーリ・コントロール・ソレノイド・バルブOFF固着，又はドリブン・プーリ・コントロール・ソレノイド・バルブON固着	点滅する
U0029(107-12)	—	F－CAN通信異常(PGM-FI ECU受信不能(BUS－OFF))	点滅する
U0121(107-7)	—	F－CAN通信異常(PGM-FI ECU－ABSモジュレータ・コントロール・ユニット通信不能)	点滅する
U0122(107-4)	—	F－CAN通信異常(PGM-FI ECU－VSAモジュレータ・コントロール・ユニット通信不能	点滅する