

2 オートマチックトランスアクスル

変更概要	2-2
機能点検	2-2
準備品	2-2
機能点検	2-3
ストールテスト	2-3
油圧テスト	2-3
変速表	2-4
ECT	2-5
準備品	2-5
部品配置図	2-6
トラブルシューティング	2-7
トラブルシューティングの進め方	2-7
ダイアグノーシスについて	2-8
診断ツール S2000 によるダイアグノーシス点検	2-8
O/D OFF インジケータランプによる ダイアグノーシス点検	2-8
アクティブテスト	2-11
マニュアル走行テスト	2-11
フローチャートによるトラブルシューティング	2-12
単体点検	2-14
エンジンコントロールコンピューター	2-14
バルブボデー ASSY	2-20
準備品	2-20
バルブボデー ASSY (A241E)	2-21
脱着構成図	2-21
構成部品分解・組み付け	2-22
アッパーおよびローバルブボデー	2-22
分解構成図	2-22
アッパーバルブボデー	2-23
分解構成図	2-23
断面図	2-24
キーおよびシート位置	2-25
チェックボール位置	2-26
ローバルブボデー	2-27
分解構成図	2-27
断面図	2-28
キーおよびシート位置	2-29

変更概要

T0062014

3S-GE (VVT-i) エンジン採用に伴い、MR2 修理書/追補版 (品番 62832, 1996 年 6 月発行) の内容に以下の項目を追加しました。

- 1 機能点検要領
- 2 ECT 点検要領
- 3 バルブボデー ASSY 脱着分解要領

T0062015

機能点検

準備品

計器

	OPG-210	オートマチックトランスミッションオイル レッシャーゲージ セット	油圧測定用
	ATG-100	油バンザイ扱い 油イヤサカ扱い	

油脂・その他

トヨタ純正 オートフルード D-II	30308	オートマチックトランスアクスル注入用
--------------------	-------	--------------------

機能点検

- 各テストは、必ず基本点検、調整およびエンジン点検を行った後に実施する。
- 通常走行状態の油温（50～80°C）で行う。
- エアコンは、OFF 状態で行う。

ストールテスト

1 ストール回転数点検

● 5秒以上連続して行わない。

- (1) パーキングブレーキレバーを引き、輪止めをする。
- (2) エンジン回転計を取り付ける。
- (3) ブレーキペダルを踏み、エンジンを始動する。
- (4) 左足でブレーキペダルを強く踏み D レンジにシフトし、右足でアクセルレターペダルをいっぱい踏み込んだときの最高エンジン回転数をすばやく読み取る。

基準値

エンジン型式	トランスアクスル型式	ストール回転数 [r/min]
3S-GE	A241E	2400±200

油圧テスト

1 ラインプレッシャー点検

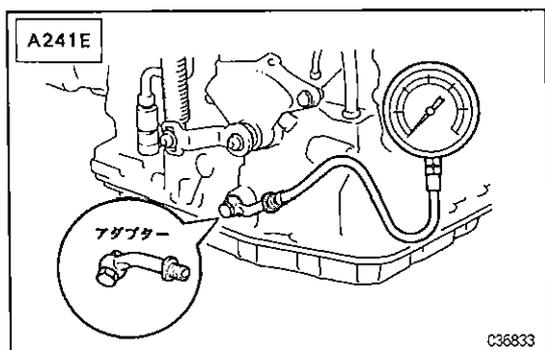
- (1) パーキングブレーキレバーを引き、輪止めをする。
- (2) テストプラグをはずし、油圧ゲージを取り付ける。
- (3) ブレーキペダルを踏み、エンジンを始動する。
- (4) 左足でブレーキペダルを強く踏み、D レンジおよび R レンジにシフトし右足でアクセルレターペダルを操作して、各エンジン回転数における油圧を測定する。

基準値

基準値

トランスアクスル型式 (エンジン型式)	シフト位置	ラインプレッシャー [MPa {kgf/cm ² }]	
		アイドル時	ストール時
A241E (3S-GE)	D レンジ	0.37 ~ 0.42 {3.8 ~ 4.3}	0.72 ~ 0.86 {7.3 ~ 8.8}
	R レンジ	0.64 ~ 0.79 {6.5 ~ 8.1}	1.33 ~ 1.58 {13.6 ~ 16.1}

JB9598



変速表

A241E (3S-GE)

[km/h]

スロットルバルブ開度		全開			全閉		全開		
変速点		1→2	2→3	3→O/D	3→O/D	O/D→3	O/D→3	3→2	2→1
D	エコノミー	57～65	111～121	—	32～39	19～26	170～187	105～115	40～48
	パワー	63～72	118～129	—	40～48	19～26	170～187	111～121	40～48
	マニュアル	49～58	100～110	142～158	32～39	19～26	134～150	91～101	41～49
*1 2	エコノミー	63～72	—	—	—	—	—	—	40～48
	パワー	63～72	—	—	—	—	—	—	40～48
L	エコノミー、パワー、マニュアル	—	—	—	—	—	—	—	52～61

*1：マニュアル時 2nd ホールド

ロックアップ点 (Dレンジでスロットルバルブ開度3%時) [km/h]

ロックアップ	ON		OFF	
	ギヤ位置	3→3L*2	O/D→O/DL	O/DL→O/D
エコノミー	55～63	59～67	53～62	49～58
パワー	68～77	68～77	63～72	63～72
マニュアル	73～82	81～101	83～92	67～76

*2：O/D スイッチ OFF(O/D禁止)時のみ

E C T

準備品

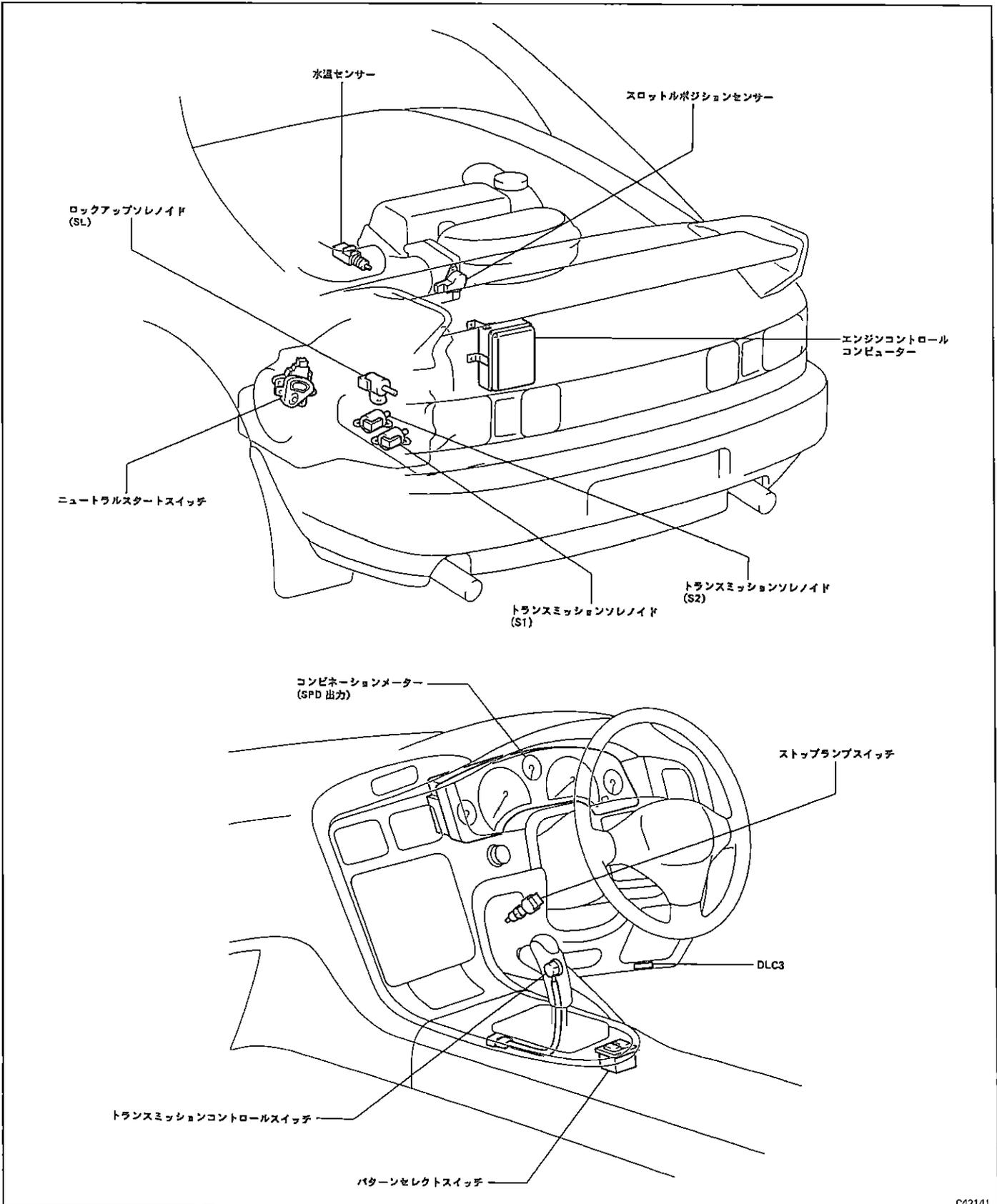
計器

トヨタ電気カルテスター 09082-00030	70030	各部点検用
ピン 09083-00101	70284	各部点検用
ベースリード 09083-00140	70285	各部点検用
 09843-18040	ダイアグノーシスチェックワイヤ No.2	DLC3 短絡用
S2000 セット 09991-60100	57302	ダイアグノーシスコード読み取り用 コンピューターデータ読み取り用
S2000 プログラムカード 09991-60200	57303	ダイアグノーシスコード読み取り用 コンピューターデータ読み取り用
オシロスコープ	20501	エンジンコントロールコンピューター点検用

2

部品配置図

2



トラブルシューティング

本トラブルシューティングはECT制御装置に起因する項目を主体に記載してある。

- **注意** ・燃料系部品の点検、脱着および電気系部品の脱着を行う場合は、ダイアグノーシスコードを読み取った後、バッテリー⊖ターミナルを取りはずす。
- ・燃料系路を切り離す場合は、作業の前に燃料流出防止作業を行い、周囲に燃料が飛散しないようウエスなどをあてがう。また、組み付け後、燃料漏れ点検を行う。
- ・各配線のコネクターをはずす場合は、コネクター本体を持って行い、絶対に配線を引っ張らない。また接続時は確実にはめる。

トラブルシューティングの進め方

トラブルシューティングを行う前に以下の項目を必ず実施する。

1 電源電圧点検

- (1) バッテリー電圧を測定する。

基準値 10~14V (エンジン停止時)

● **注意** バッテリー電圧が低いと誤診断のおそれがある。

- (2) バッテリー、ヒューズ、ヒューズブルリンク、コネクター、ワイヤハーネス、アースの状態を確認する。

● **注意** EFIヒューズ(15A)またはバッテリーターミナルをはずすとコンピューターの記憶データが消去されるので、点検が終わるまでははずさない。

2 基本点検

(「基本点検」参照)

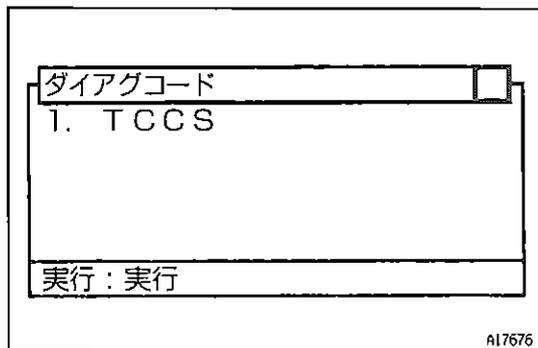
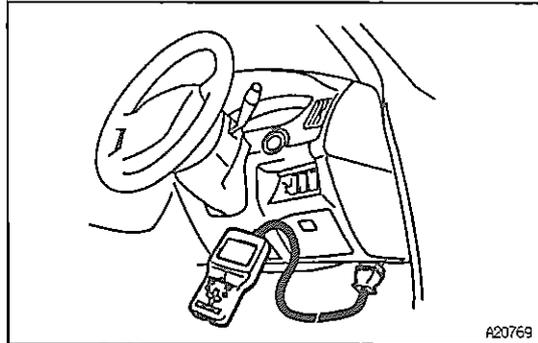
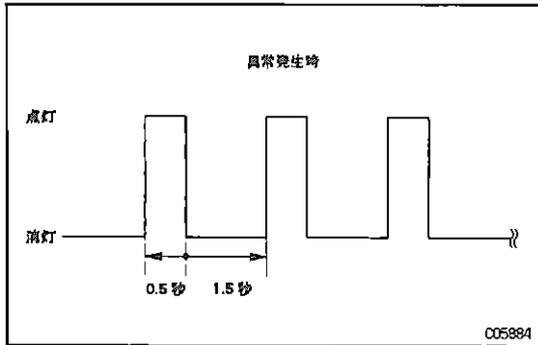
3 機能点検

(「機能点検」参照)

4 ダイアグノーシスコード点検

(「ダイアグノーシスコード点検」および「フローチャートによる

トラブルシューティング」参照)



ダイアグノーシスについて

1 ダイアグノーシス機能

- (1) エレクトリカルコントロールシステムに異常が発生した場合に、O/D OFF インジケータランプを図のように点滅させる。
注 異常項目が正常復帰した場合は点滅しない。
- (2) (1)の診断結果は、エンジンコントロールコンピューターに記憶される。
注 コンピューターの記憶データが消去されるので、EFI ヒューズ15A およびバッテリー端子は点検が終わるまでははずさない。

診断ツール S2000 によるダイアグノーシス点検

1 ダイアグノーシスコード読み取り

- (1) S2000 を DLC3 に接続する。

- (2) 画面表示に従って操作を行い「ダイアグコードチェック」画面を表示させ、ダイアグノーシスコードを確認する。

2 ダイアグノーシスコード記憶消去

- (1) 画面表示に従って操作を行い「ダイアグコードチェック」画面を表示させ、ダイアグノーシスコード消去を選択して消去を行う。

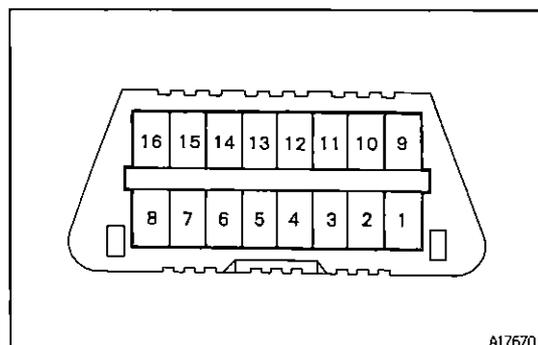
O/D OFF インジケータランプによる ダイアグノーシス点検

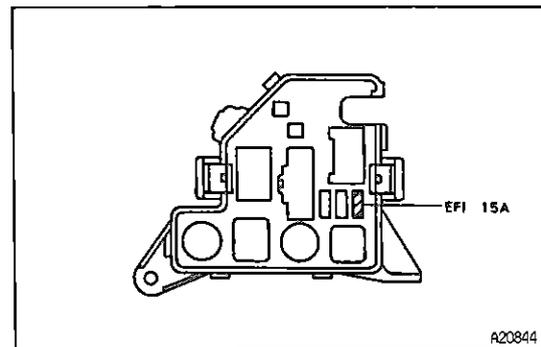
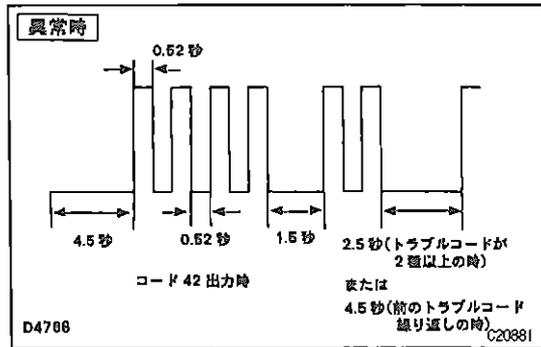
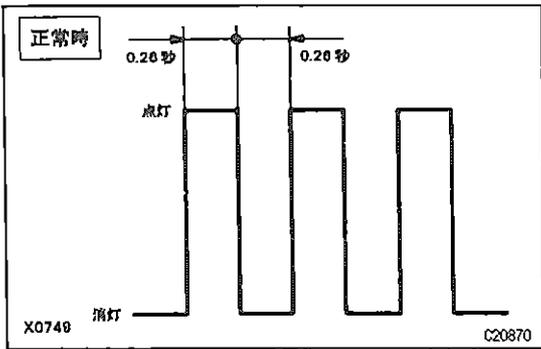
1 O/D OFF インジケータランプ点検

- (1) イグニションスイッチを ON にする。
- (2) トランスミッションコントロールスイッチを OFF にしたとき、O/D OFF インジケータランプが点灯し、スイッチを ON にしたとき、消灯することを確認する。
 (参考) ・スイッチ OFF 時、ランプが点灯しない場合は、ワイヤーハーネスの断線、ヒューズ切れ、バルブ切れが考えられる。
 ・ランプが常時点灯する場合は、ワイヤーハーネスのショート(かみ込み)が考えられる。

2 ダイアグノーシスコード読み取り

- (1) DLC3 の 13(TC) ↔ 4(CG) 端子間を短絡する。
- (2) イグニションスイッチを ON にする。
- (3) トランスミッションコントロールスイッチを ON にする。





- (4) ダイアグノーシスコード (O/D OFF インジケータランプの点灯回数) を読み取る。
- (5) DLC3 の 13(TC) ↔ 4 (CG) 端子間を開放する。

(参考) ・正常の場合は 0.26 秒点灯, 0.26 秒消灯を繰り返す。
 ・ダイアグノーシスコードが1つの場合は, 4.5 秒の間隔をおいて同一コードを出力し, 複数のコードを出力する場合は, 異なるコードを 2.5 秒間隔で出力する。また, 一巡すると 4.5 秒の間隔をおいて再度出力する。
 ・二つ以上のコード番号が出力される場合は, コード番号の小さい順に表示する。

3 ダイアグノーシスコード記憶消去

- (1) 異常箇所修理後, EFI ヒューズ 15A を 10 秒以上はずし, 再度接続する。
- (2) 接続後, 正常コードが出力されることを点検する。
注意 異常コードが出力された場合は, コードに従って再度修理を行う。

ダイアグノーシスコード一覧表

- ・診断コードのSAEはS2000を使用した場合の出力コードを従来はO/D OFFインジケータランプを使用した場合の出力コードを示す。(SAE: アメリカ自動車技術会)
- ・二つ以上のコードが出力される場合は、番号の小さい順に表示する。

A241E (3S-GE)

ダイアグコード		診断項目 (ECU端子名称)	診断内容 ①前提条件 ②検出条件 ③検出時間 ④その他	ランプ	コード	要因部品
SAE	従来			点滅	記憶	
P0500	42	スピードセンサー 信号系統 (SPD)	① シフトレバー位置P, Nレンジ以外, エンジン回転数2000r/min以上で走行中。 ただし, スロットルポジションセンサーの異常を検出していない ② スピードセンサー信号が入力されない。 ③ 1秒以上	○	○	・ワイヤハーネスおよびコネクター (スピードセンサー信号系統) ・スピードセンサー ・スピードメーター ・エンジンコントロールコンピューター
P0753	62	ソレノイドNo1 信号系統 (S1)	① 変速を伴う走行中 ② ソレノイドNo1回路の短絡または断線 ③ ②を1回検出してコードを記憶, 2回以上でO/D OFFインジケータランプを点滅	○	○	・ワイヤハーネスおよびコネクター (ソレノイドNo1信号系統) ・ソレノイドNo1 ・エンジンコントロールコンピューター
P0758	63	ソレノイドNo2 信号系統 (S2)	① 変速を伴う走行中 ② ソレノイドNo2回路の短絡または断線 ③ ②を1回検出してコードを記憶, 2回以上でO/D OFFインジケータランプを点滅	○	○	・ワイヤハーネスおよびコネクター (ソレノイドNo2信号系統) ・ソレノイドNo2 ・エンジンコントロールコンピューター
P0773	64	ロックアップソレノイド信号系統 (SL)	① ロックアップ速度領域 ② ロックアップソレノイド回路の短絡または断線 ③ 1秒未満	×	○	・ワイヤハーネスおよびコネクター (ロックアップソレノイド信号系統) ・ロックアップソレノイド ・エンジンコントロールコンピューター

*: 2トリップ: 診断内容①, ②, ③を一旦記憶, イグニッションスイッチ OFF→ON後, 再度診断内容①, ②, ③が成立時

JB8702

注意 P0753 (62), P0758 (63), P0773 (64) のコードが表示された場合, ソレノイドの電氣的不具合であり, スティック, 詰まりなどの機械的な不具合は表示しない。

アクティブテスト

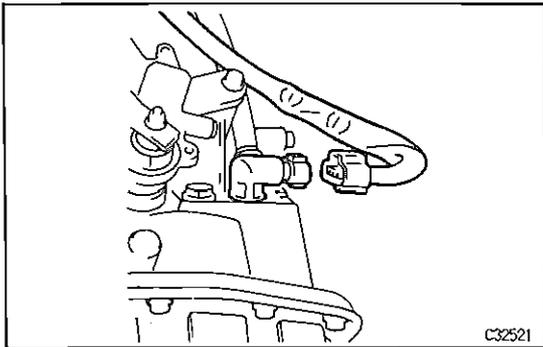
1 アクティブテスト

- (1) S2000 を DLC 3 に接続する。
- (2) 画面表示に従って操作を行い「アクティブテスト」画面を表示させ、アクティブテストを行う。

アクティブテスト表

項目名	テスト内容	制約事項
ECT 変速位置	任意の変速位置に設定が可能	車速 50km/h を超えた場合は、テストを中止する
ロックアップソレノイド	ロックアップの ON ⇔ OFF が可能	車速 60km/h 以下、またはスロットル開度 0% 以上の場合はテストを中止する

JB8704



マニュアル走行テスト

1 マニュアル走行テスト

- (1) トランスミッションソレノイドコネクタを切り離す。
- (2) 走行中にそれぞれのレンジに合ったギヤに変速されているか点検する。

基準

シフトレバー位置	Dレンジ	2レンジ	Lレンジ
ギヤポジション	O/D	O/D	1速

フローチャートによるトラブルシューティング

1 フローチャートの見方

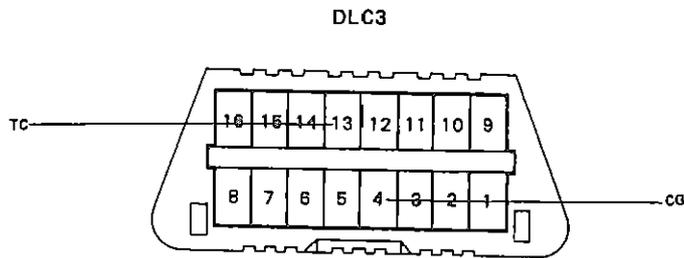
◇ ……作業する項目

□ ……点検する項目

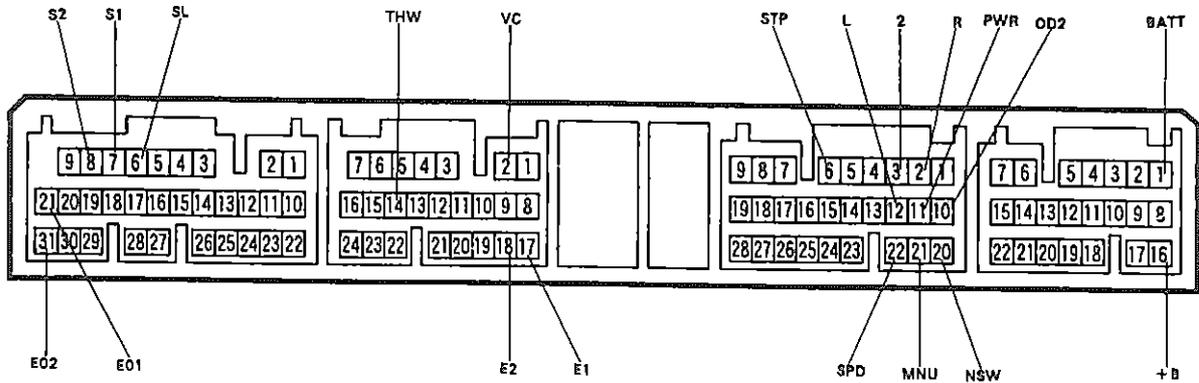
・条件の記入のない項目はイグニッションスイッチ ON で行う。

○ ……不具合要因

・ワイヤハーネス系も含む。



エンジンコントロールコンピューター



A17670 A19227

C43143

ダイアグノーシスコード

DLC3 に S2000 を接続するまたは DLC3 の 13 (Tc) ↔ 4 (CG) 端子間を短絡する

ダイアグノーシスコードを読み取る
コード "P0753(62)"
"P0758(63)"
"P0773(64)"

コード "P0500 (42)"

- ・スピードセンサー不良
- ・スピードセンサー系ワイヤハーネス短絡, 断線

エンジンコントロールコンピューターのコネクターを切り離し, 各ソレノイド ↔ E1 端子間の抵抗を測定し基準値どおりか点検する

基準値

S1, S2, SL ↔ E1	11 ~ 15Ω
-----------------	----------

NO

- ・ソレノイド不良
- ・ソレノイド系ワイヤハーネス短絡, 断線

YES

エンジンコントロールコンピューター出力回路異常

単体点検

エンジンコントロールコンピューター

1 コンピューター点検

- (1) トヨタ電気リカルテスターを使用して、各端子とボデーアース間の電圧を測定する。

 ・測定前に電源点検 (IG ON 時 9~14V) およびアース点検 (IG OFF 時各アース端子↔エンジン, ボデー間 5Ω以下) を実施する。

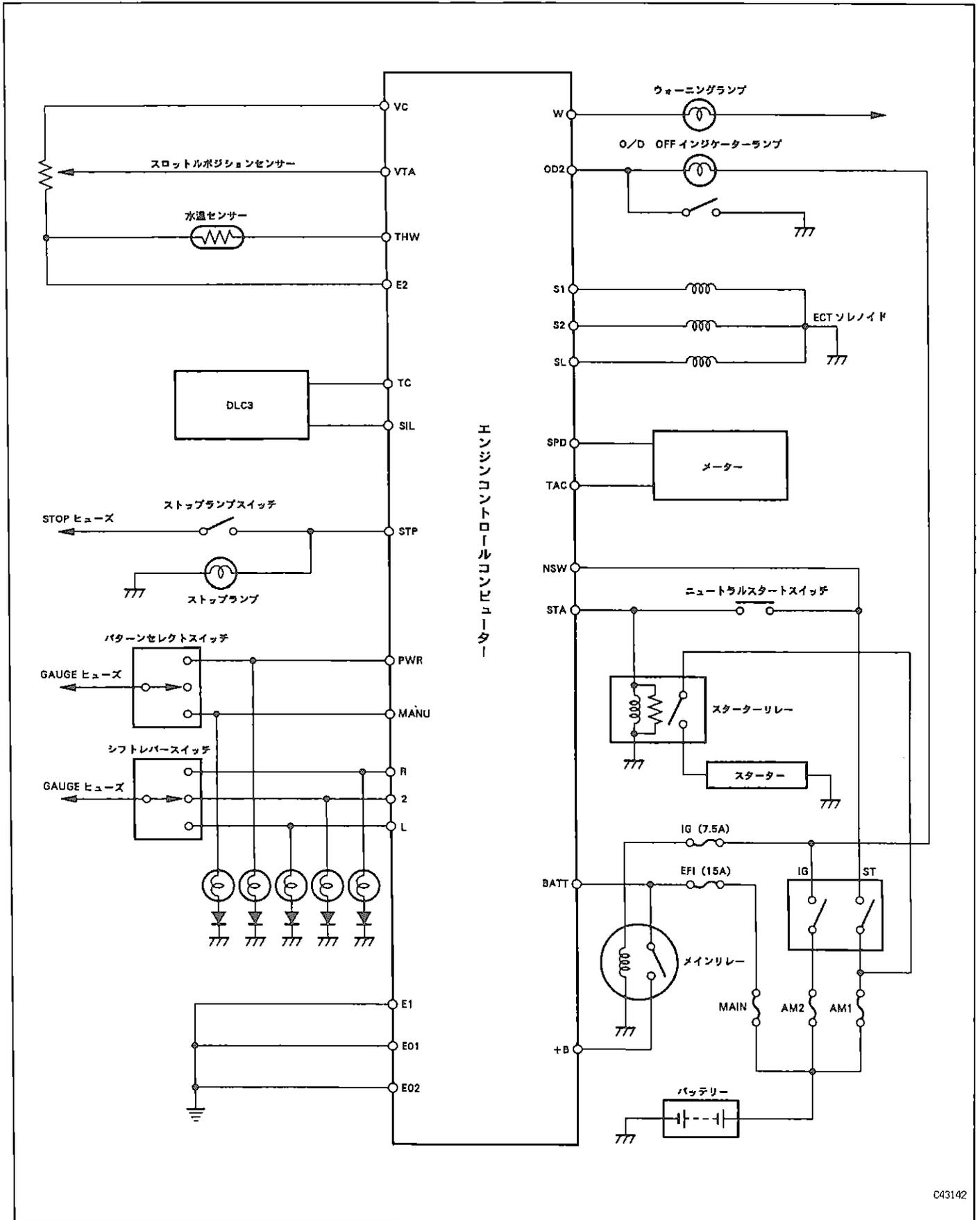
・コネクタをコンピューターに接続しておきコネクタの裏側から点検する。

・測定条件に指示のないものは、エンジン停止、イグニッションスイッチ ON の状態で点検する。

- (2) オシロスコープを使用して、基準値欄内に※印があるものに関して、各端子間でパルスが発生していることを確認する。

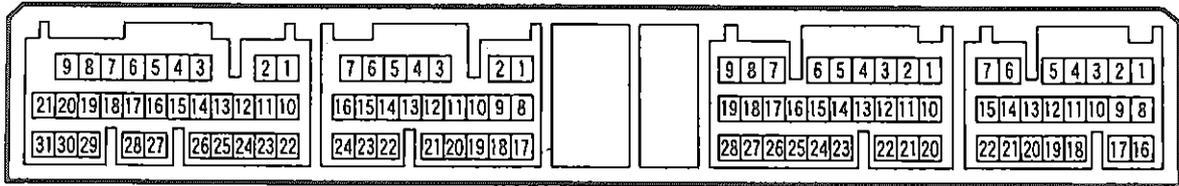
(参考) 掲載のオシロスコープ波形は参考例であり、ノイズ、チャタリング波形などは省略してある。

A241E (3S-GE)



043142

A241E (3S-GE)



A19227

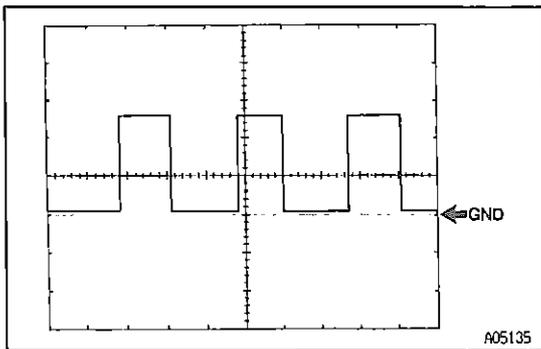
コネクタ	端子番号	端子記号	入出力	項目	測定条件	基準値
A	6	SL [E1]	出力	電圧	車両停止状態	0 ~ 1.5V
	7	S1 [E1]	出力	電圧	車両停止状態, シフトレバー N レンジ	0 ~ 1.5V
					車両停止状態, シフトレバー D レンジ	9 ~ 14V
	8	S2 [E1]	出力	電圧	車両停止状態	0 ~ 1.5V
	21	E01 [ボデーアース]	-	導通	常時	導通あり
31	E02 [ボデーアース]	-	導通	常時	導通あり	
B	2	VC [E1]	出力	電圧	エンジン停止, イグニッションスイッチ ON	4.5 ~ 5.5V
	14	THW[E1]	入力	電圧	冷却水温 60 ~ 120°C (暖機時)	0.2 ~ 1.0V
	17	E1 [ボデーアース]	-	導通	常時	導通あり
	18	E2 [ボデーアース]	-	導通	常時	導通あり
C	2	R [E1]	入力	電圧	シフトレバー R レンジ	7.5 ~ 14V
					シフトレバー R レンジ以外	0 ~ 1.5V
	3	2 [E1]	入力	電圧	シフトレバー 2 レンジ	7.5 ~ 14V
					シフトレバー 2 レンジ以外	0 ~ 1.5V
	6	STP [E1]	入力	電圧	ブレーキペダルを踏む (スイッチ ON)	7.5 ~ 14V
					ブレーキペダルを離す (スイッチ OFF)	0 ~ 1.5V
	10	OD2 [E1]	入力	電圧	トランスミッションコントロールスイッチ ON (O/D 許可)	9 ~ 14V
					トランスミッションコントロールスイッチ OFF (O/D 禁止)	0 ~ 3V
11	PWR [E1]	入力	電圧	パターンセレクトスイッチ "POWER" ON	7.5 ~ 14V	
				パターンセレクトスイッチ "POWER" OFF	0 ~ 1.5V	
12	L [E1]	入力	電圧	シフトレバー L レンジ	7.5 ~ 14V	
				シフトレバー L レンジ以外	0 ~ 1.5V	

[] はテスター棒の⊖側を示す

コネクタ	端子番号	端子記号	入出力	項目	測定条件	基準値
C	20	NSW [E1]	入力	電圧	シフトレバー P, N レンジ	0 ~ 3V
					シフトレバー P, N レンジ以外	9 ~ 14V
	21	MNU [E1]	入力	電圧	パターンセレクトスイッチ "MANU" ON	7.5 ~ 14V
パターンセレクトスイッチ "MANU" OFF					0 ~ 1.5V	
	22	SPD [E1]	入力	波形	車速約 20km/h 走行時	パルス発生 ※
D	1	BATT [E1]	入力	電圧	常時	9 ~ 14V
	16	+B [E1]	入力	電圧	エンジン停止, イグニッションスイッチ ON	9 ~ 14V

[] はテスター棒の⊖側を示す

JB6834



(参考) オシロスコープ波形

測定端子 SPD ↔ E1

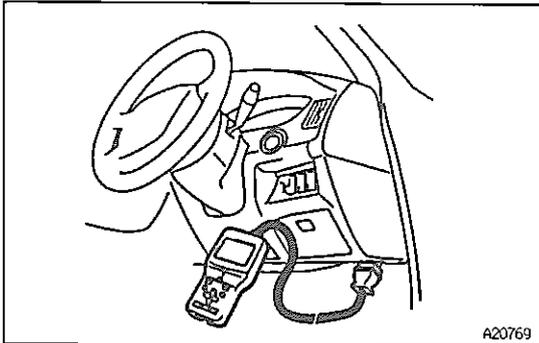
計器セット 2V/DIV, 20ms/DIV

測定条件 車速約 20km/h 走行時

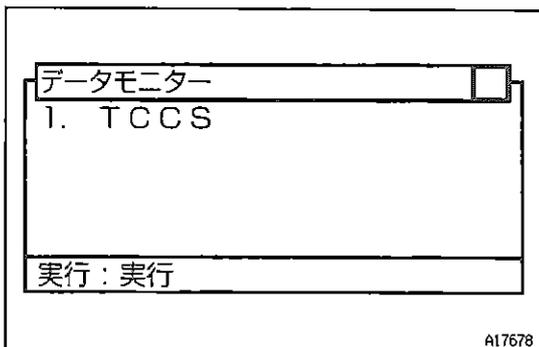
(参考) 車速が上がるほど, 波形周期は短くなる。

2 コンピューターデータ点検

- コンピューターデータの値は、測定上わずかな差、測定環境の違い、車両の経時変化などにより値が大きくバラツキ、明確な基準値（判定時）を示すことが困難である。従って、参考値内であっても不具合となる場合がある。
- 息つき、ラフアイドルのような微妙な現象に対しては、同型車を同一条件でデータ採取後比較する手法を用い、コンピューターデータの全項目から総合的に判断する必要がある。



- (1) 診断ツール S2000 を DLC3 に接続する。



- (2) 画面指示に従って操作を行い「データモニター」画面を表示させコンピューターデータを点検する。

項目名	項目解説	点検条件	参考値	異常時の点検項目
SPD1	車速を表す。	停車時	0km/h	SPD 電圧
		一定車速走行時	大きな変動がないこと	
THPS	スロットルバルブの開度を表す。 表示範囲: 0 ~ 100%	スロットルバルブ全閉時	6 ~ 16%	VTA 電圧
		スロットルバルブ全開時	70 ~ 90%	
		スロットルバルブ全閉 → 全開	連続して変化	
ECT	ギヤ位置 (段) を表す。	走行中	それぞれのギヤ位置 (段) に変速	VTA 電圧 SPD 信号
	ロックアップ作動中を表す。	ロックアップ OFF → ON	OFF → ON	
	T/Mコントロール SW を表す。	OFF → ON	OFF → ON	
IDL	スロットルバルブ全閉を表す。	スロットルバルブ全閉 → 全開	ON → OFF	各スイッチ信号
NSW	シフトレバー位置 N (P) を表す。	シフトレバー N → D	ON → OFF	
STP1	ブレーキペダル踏中を表す。	ブレーキペダル離す → 踏む	OFF → ON	
PWR	パターンセレクト SW (パワーパターン) を表す。	パターンセレクトスイッチ "PWR" OFF → "PWR" ON	OFF → ON	
MANU	パターンセレクト SW (マニュアルパターン) を表す。	パターンセレクトスイッチ "MANU" OFF → "MANU" ON	OFF → ON	
R	R レンジを表す。	シフトレバー N → R	OFF → ON	
2	2 レンジを表す。	シフトレバー N → 2	OFF → ON	
L	L レンジを表す。	シフトレバー N → L	OFF → ON	
D	D レンジを表す。	シフトレバー N → D	OFF → ON	

JB8705

2

バルブボデー ASSY

準備品

工具

ソケットレンチ (8mm)

10108

バルブボデー分解, 組み付け用

計器

ノギス (0~200mm)

20201

各部点検用

油脂・その他

トヨタ純正 オートフルード D-II

30308

オートマチックトランスアクスル注入用

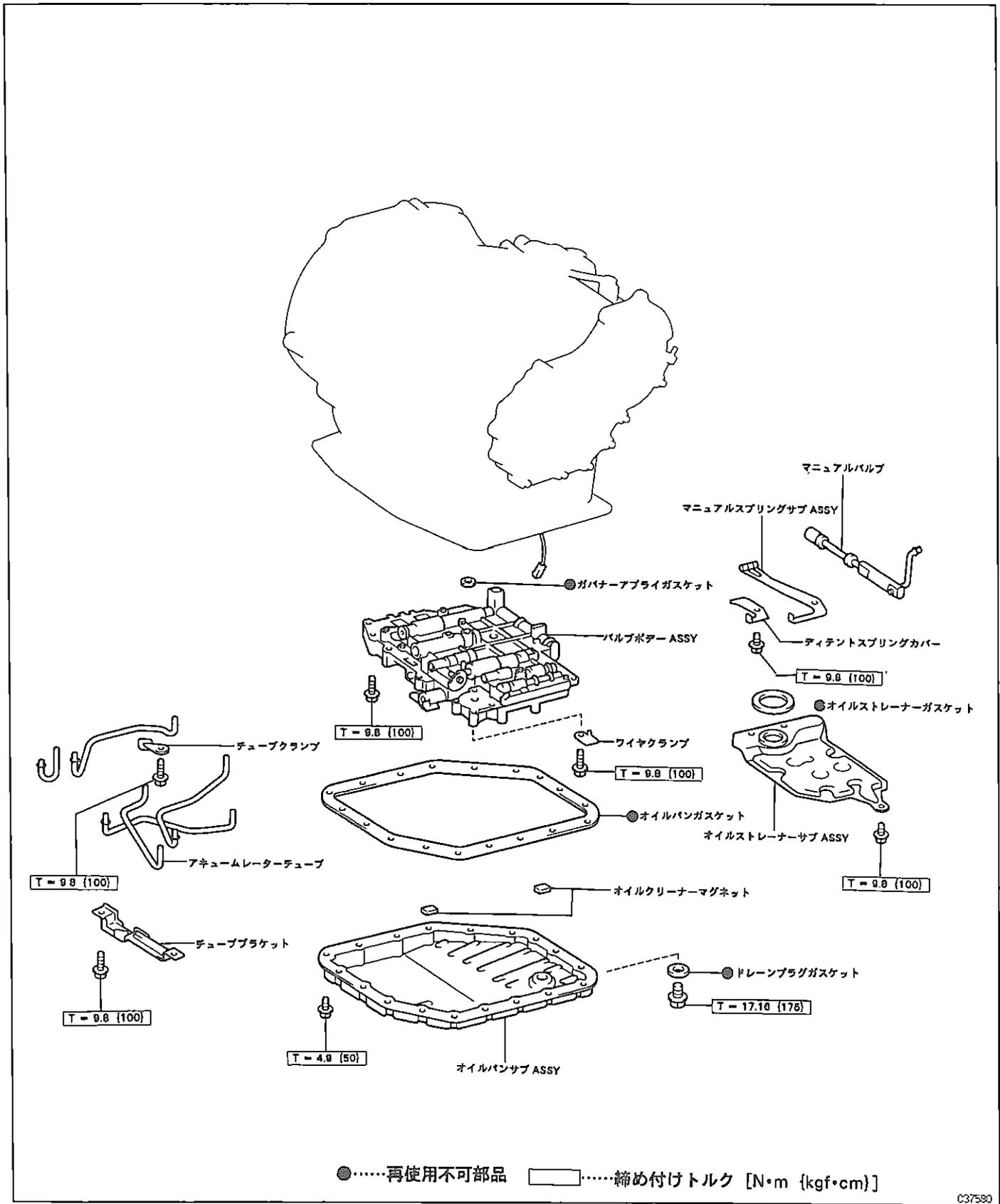


バルブボデー ASSY を車上から取りはずすと、アキュムレーターピストン、チェックボールボデーおよびスプリングが落下するので、トランスアクスル ASSY 取りはずし後、バルブボデー ASSY のオーバーホールを行う。

バルブボデー ASSY (A241E)

脱着構成図

2

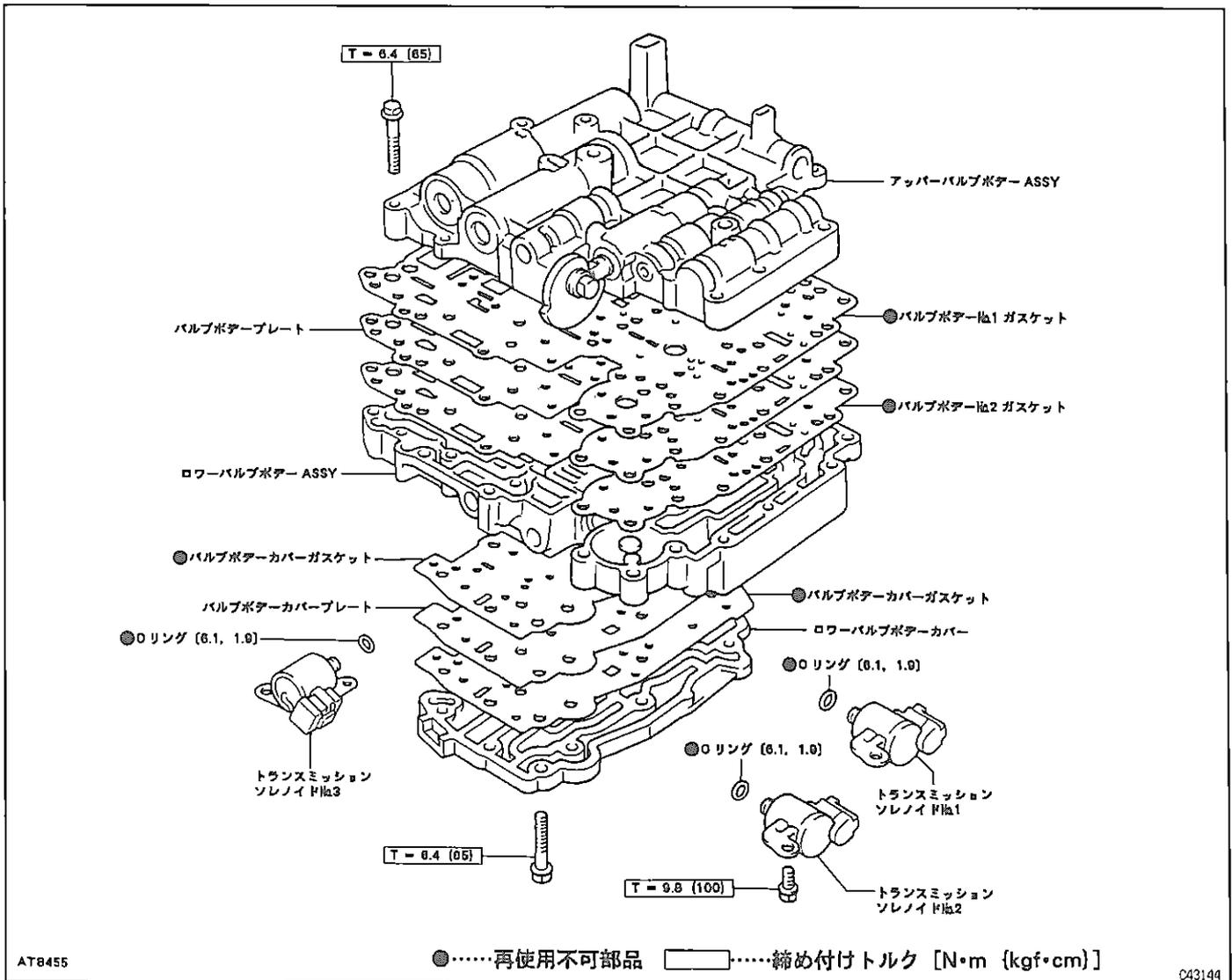


構成部品分解・組み付け

- 注意**
 - ・分解、組み付け作業や分解部品は、清潔なビニールマット上またはアルミ分解皿で行い、金属製作業台上やウエスの上に直接置かない。
 - ・バリのないことを確認して組み付ける。
 - ・落下したものは使用しない。
 - ・類似した部品が多いので分解部品は点検、組み付けを適切に行えるように順序よく整理しておく。
- (参考)
 - ・取りはずしにくいバルブは、バルブボデーを斜めにして振るか、マグネットハンドを使用して取りはずす。

アッパーおよびロワーバルブボデー

分解構成図



AT8455

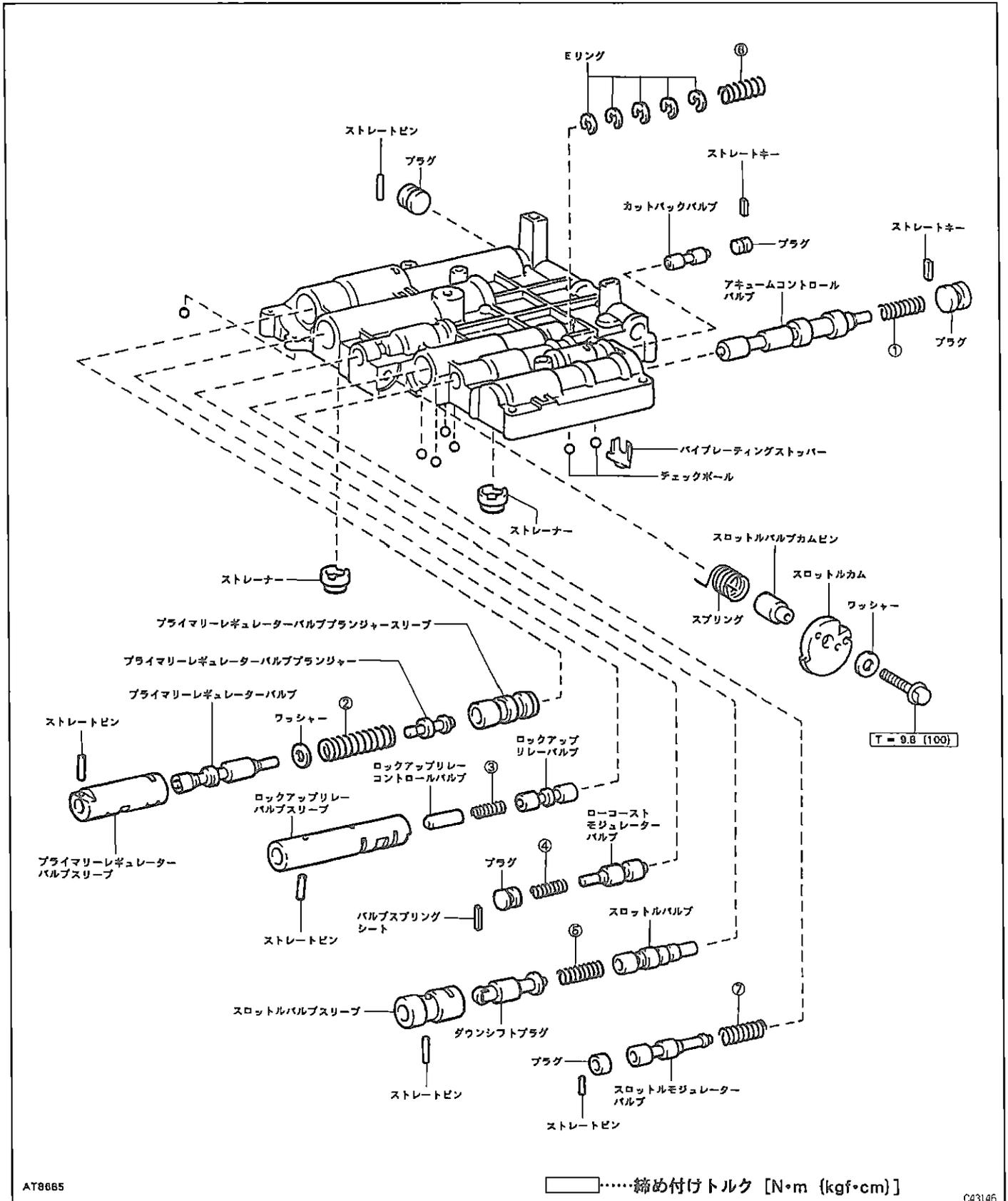
C43144

アッパーバルブボデー

TO003623

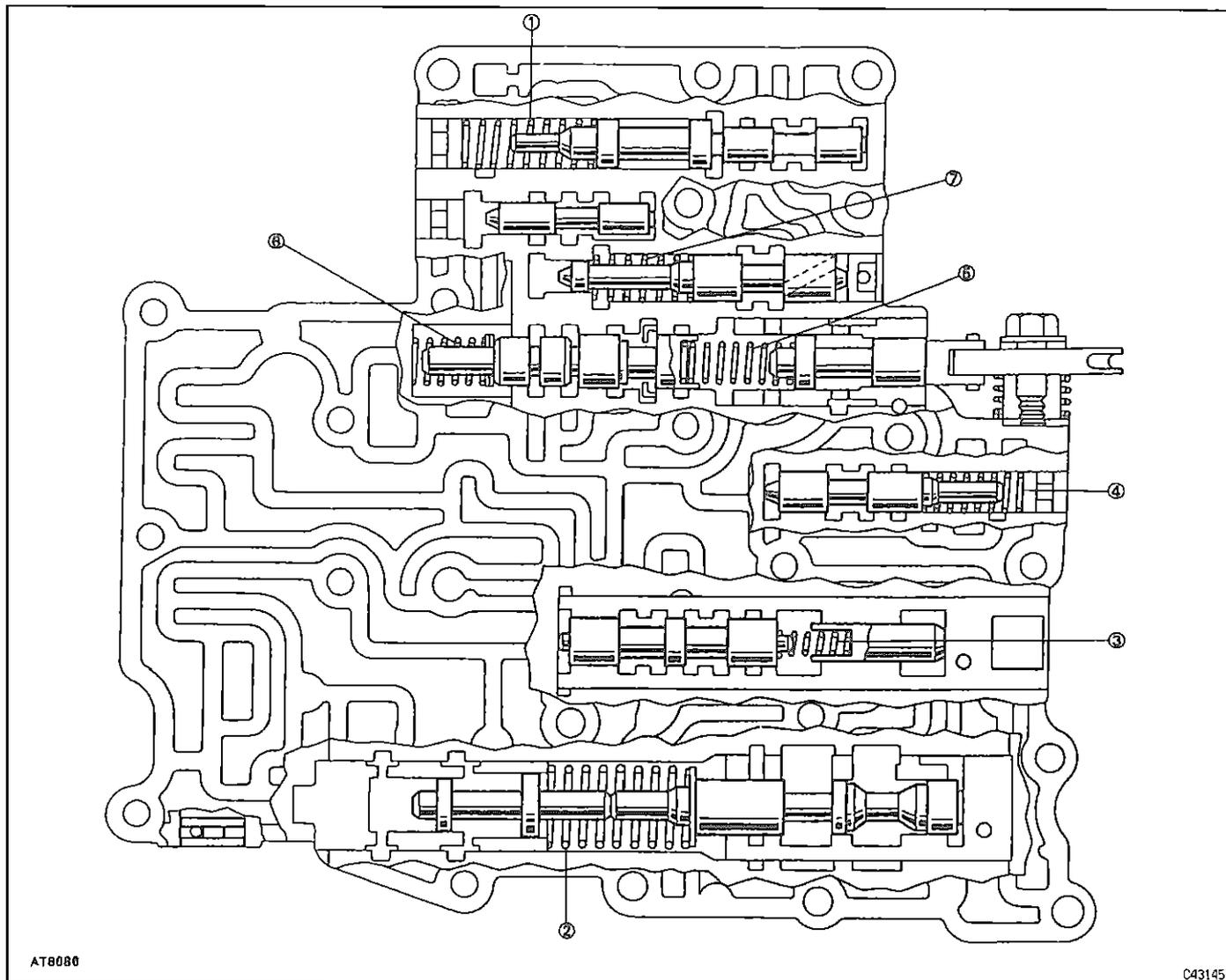
分解構成図

2



断面図

2



AT8080

043145

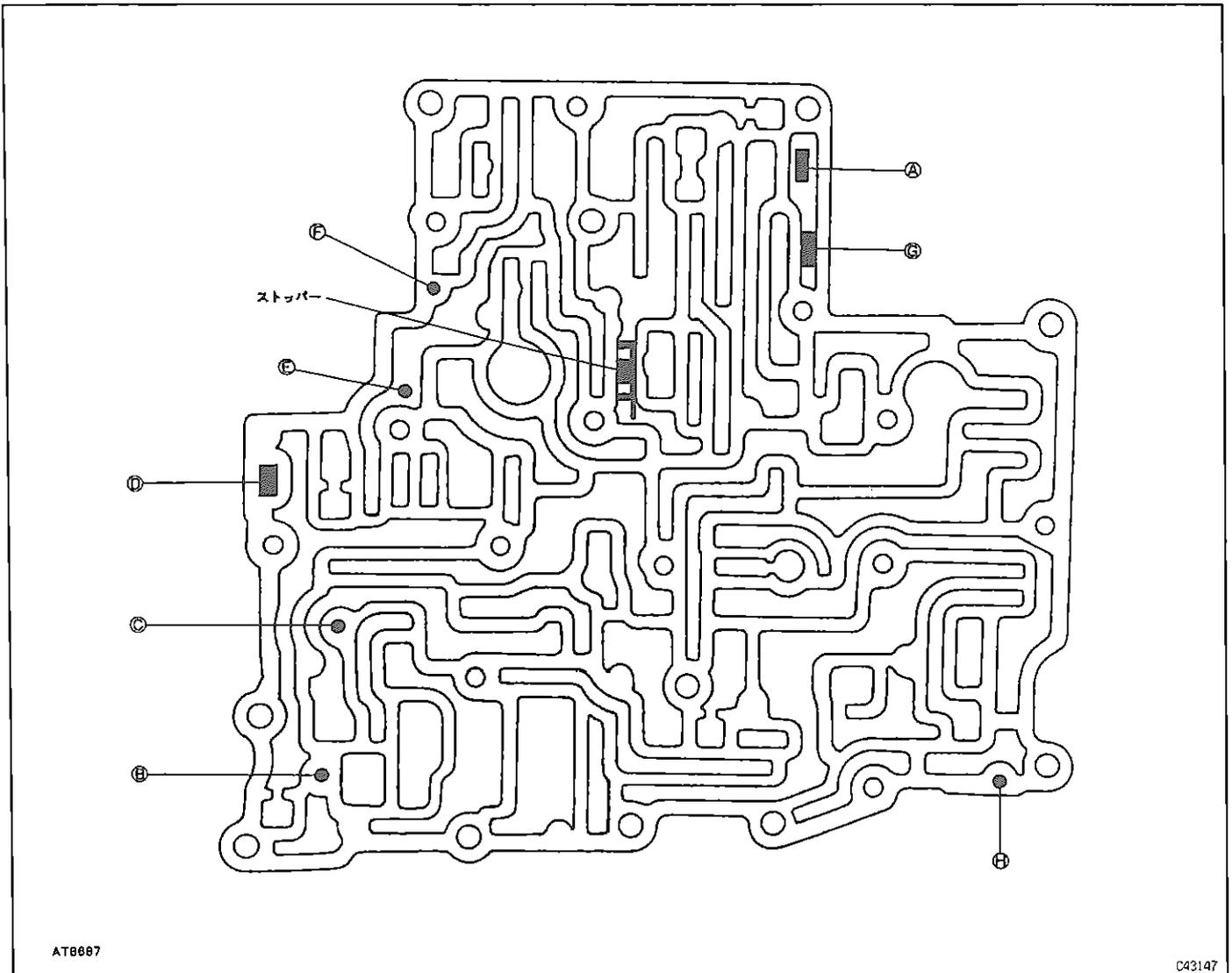
〈参考〉 スプリングの寸法および識別色

図番	使用箇所	自由長 (mm)	外径 (mm)	識別色	図番	使用箇所	自由長 (mm)	外径 (mm)	識別色
①	アキュムコントロールバルブ	34.8	9.8	なし	⑤	ダウンシフトプラグ	30.0	8.7	青
②	プライマリレギュレーターバルブ	66.7	18.6	紫	⑥	カットバックバルブ	29.2	9.2	ライトグリーン
③	ロックアップリレーバルブ	18.8	5.1	なし	⑦	スロットルモジュレーターバルブ	29.9	9.0	緑
④	ローコストモジュレーターバルブ	27.5	8.3	黄					

キーおよびシート位置

1 キーおよびシート位置

2



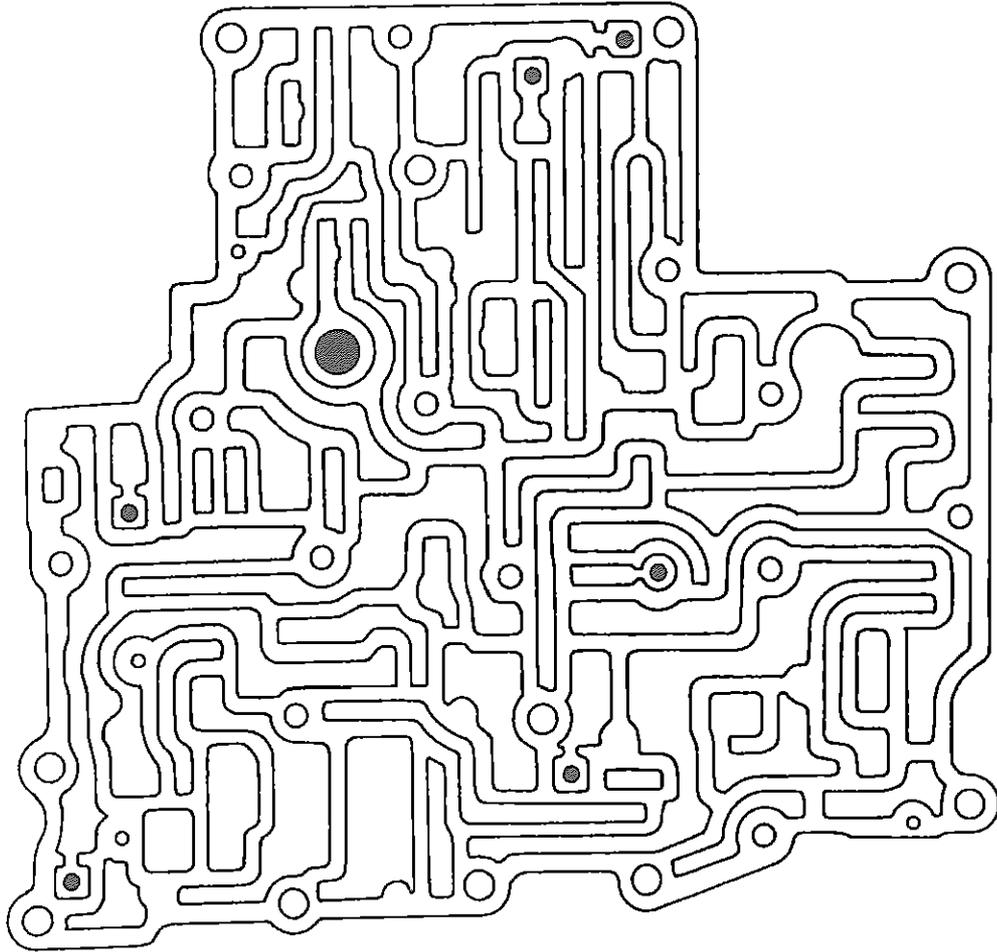
〈参考〉 キーおよびピン寸法

図番	使用箇所	縦 (mm)	横 (mm)	厚さ (mm)	図番	使用箇所	縦 (mm)	横 (mm)	厚さ (mm)
Ⓐ	アキュムコントロールバルブ	15.0	5.0	3.2	Ⓒ	ダウンシフトプラグ	20.8	—	φ3
Ⓑ	プライマリレギュレーターバルブ	27.8	—	φ3	Ⓓ	スロットルモジュレーターバルブ	14.2	—	φ2
Ⓒ	ロックアップコントロールバルブ	27.8	—	φ3	Ⓔ	カットバックバルブ	16.0	5.0	3.2
Ⓓ	ローコストモジュレーターバルブ	21.2	5.0	3.2	Ⓕ	マニュアルバルブ	14.3	—	φ2

JE8820

チェックボール位置

1 チェックボール位置



C43148

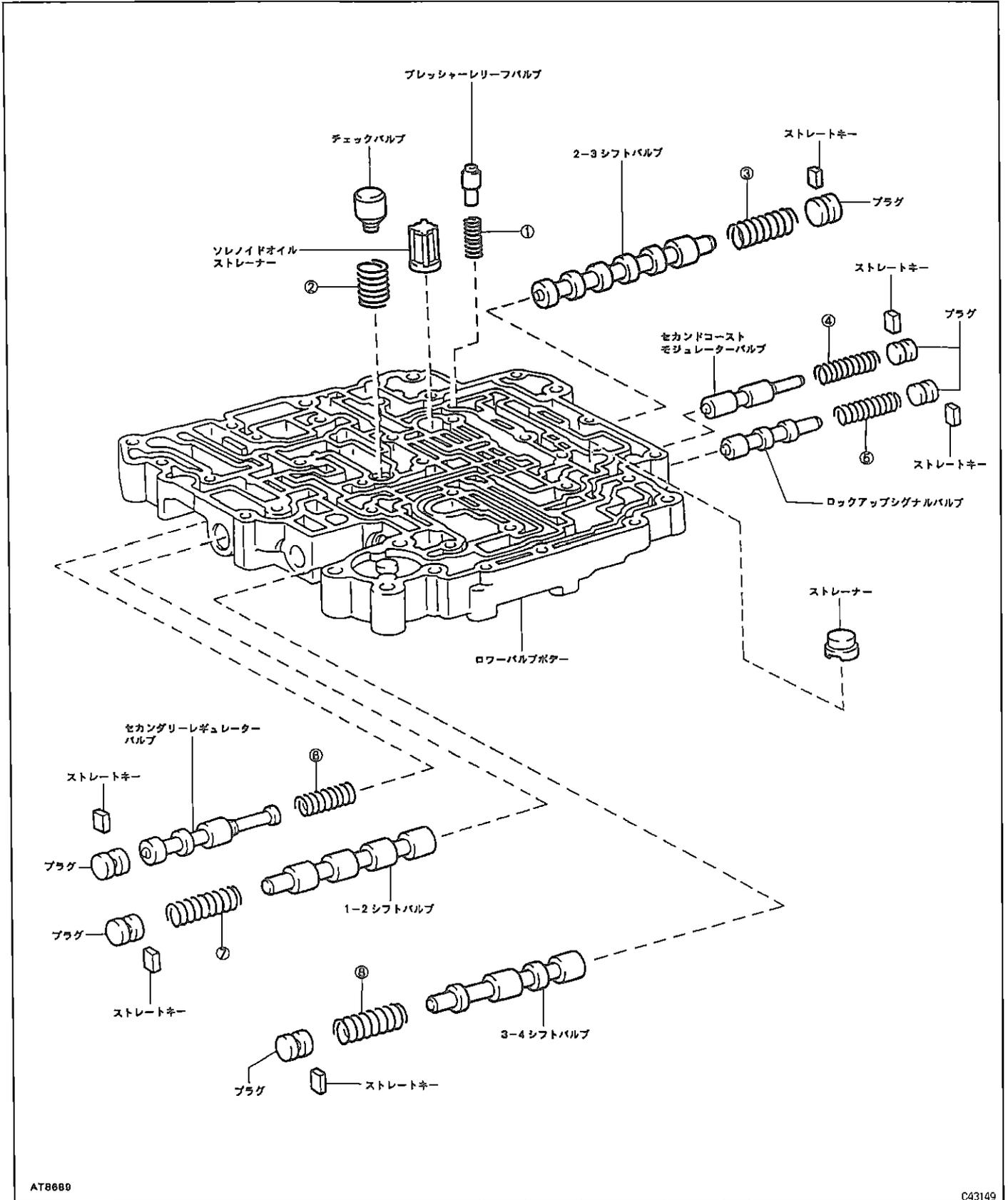
2

ローバルブボデー

T0002624

分解構成図

2

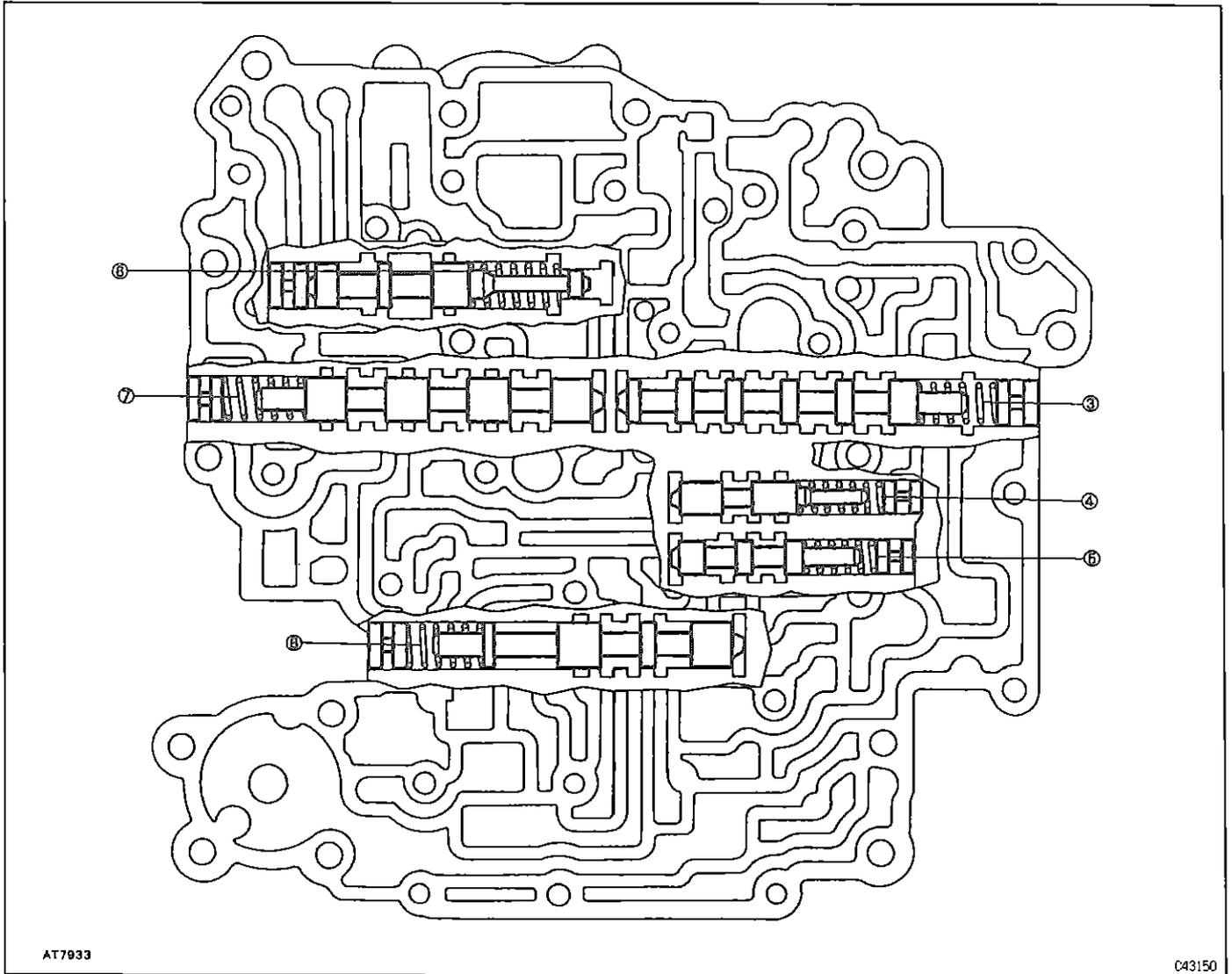


AT8689

C43149

断面図

2



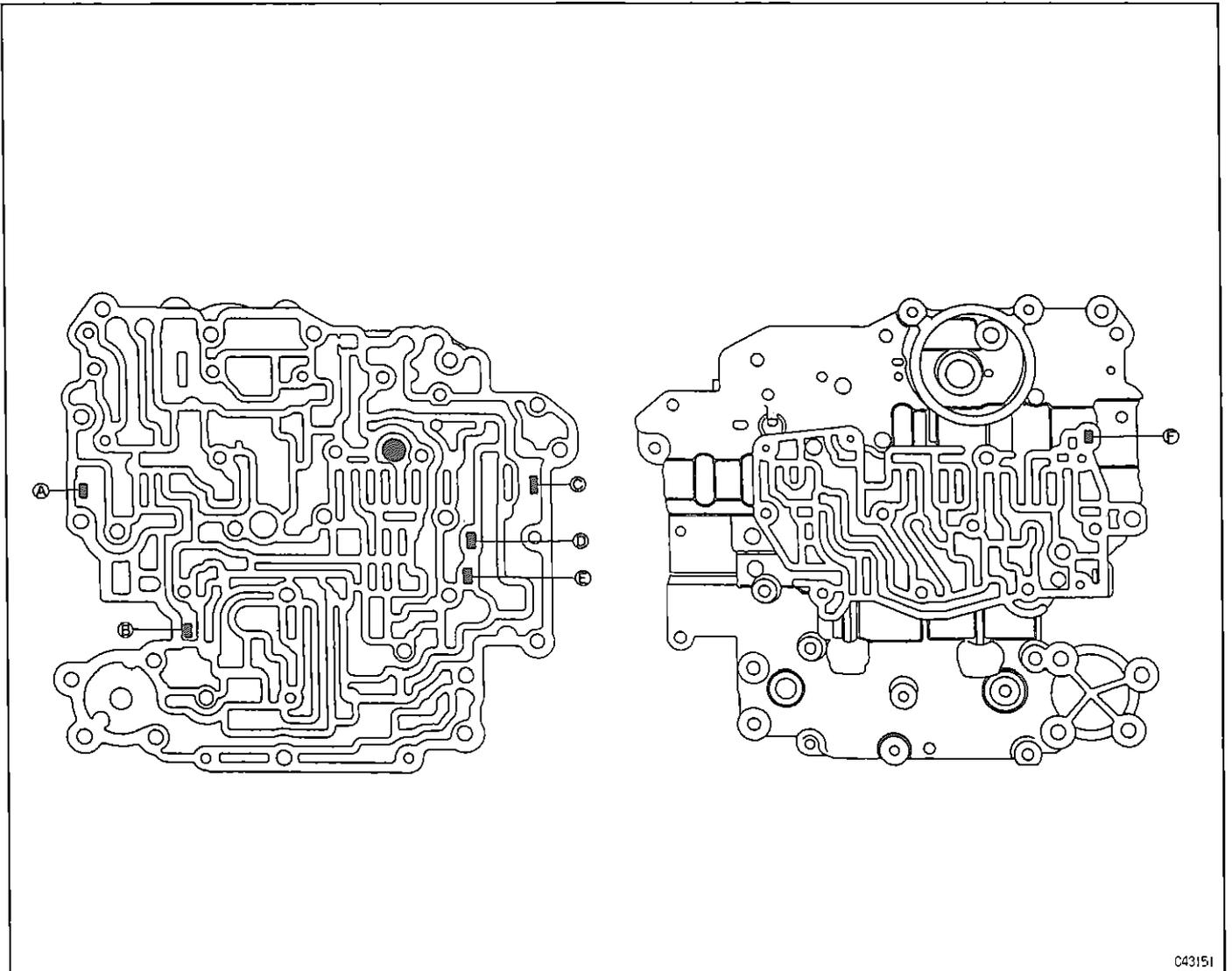
〈参考〉 スプリングの寸法および識別色

図番	使用箇所	自由長 (mm)	外径 (mm)	識別色	図番	使用箇所	自由長 (mm)	外径 (mm)	識別色
①	プレッシャーレリーフバルブ	11.2	6.4	なし	⑥	セカンダリーレギュレーターバルブ	27.4	11.0	青
②	チェックバルブ	18.3	12	黄	⑦	1-2 シフトバルブ	30.8	9.7	紫
③	2-3 シフトバルブ	30.8	9.7	紫	⑧	3-4 シフトバルブ	30.8	9.7	紫
④	セカンドコーストモジュレーターバルブ	29.6	8.3	赤					
⑤	ロックアップシグナルバルブ	30.0	8.2	オレンジ					

キーおよびシート位置

1 キーおよびシート位置

2



C43151

〈参考〉 キー寸法

図番	使用箇所	縦 (mm)	横 (mm)	厚さ (mm)	図番	使用箇所	縦 (mm)	横 (mm)	厚さ (mm)
Ⓐ	1-2 シフトバルブ	11.5	5.0	3.2	Ⓐ	セカンドコースト モジュレーターバルブ	11.5	5.0	3.2
Ⓑ	3-4 シフトバルブ	11.5	5.0	3.2	Ⓑ	ロックアップシグナルバルブ	11.5	5.0	3.2
Ⓒ	2-3 シフトバルブ	11.5	5.0	3.2	Ⓒ	セカンダリーレギュレーターバルブ	9.2	6.0	3.2

JB8321

MEMO