

2 シャシー

2・1 シャシー	2-2
オートマチックトランスアクスル	2-2
ステアリング	2-5

2・1	シャシー
-----	------

■機構説明

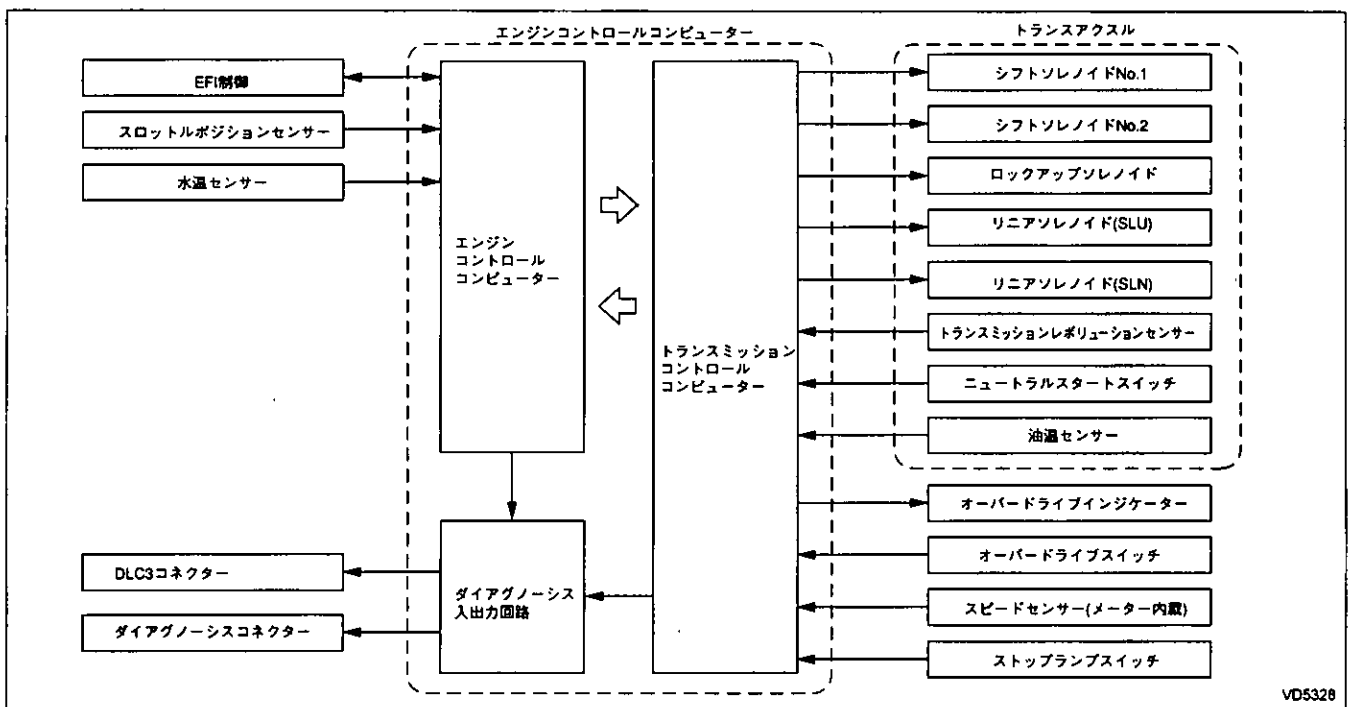
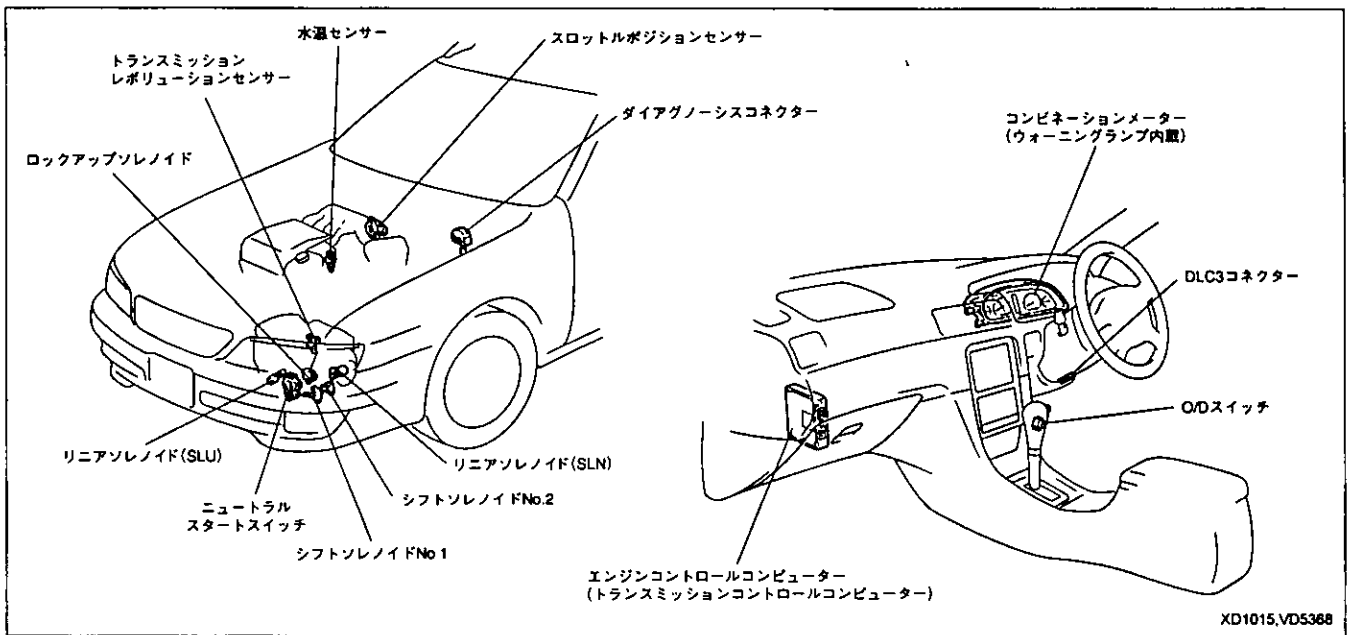
□オートマチックトランスアクスル

1. A541E/A541F型電子制御式4速オートマチックトランスアクスル(ECT-iE)

●2MZ-FEエンジン搭載車に設定のA541E型(2WD車)およびA541F型(4WD車)オートマチックトランスアクスルは、従来のECT-iに加えてフレックスロックアップ制御を加えたECT-iE(intelligent Efficient)を採用して低燃費特性を実現しました。

基本的な構造・作動は、1MZ-FEエンジン搭載車に設定のA541E(ECT-iE)型と同じです。

また、登降坂変速制御の内容を一部変更しました。



▶構造と作動

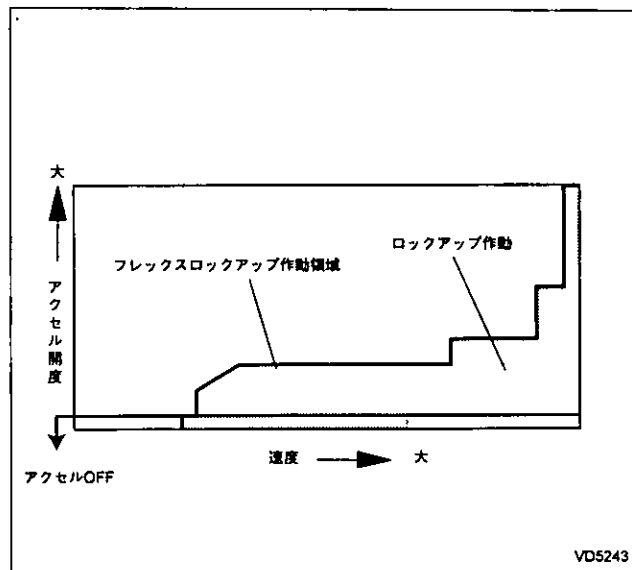
【1】フレックスロックアップシステム

ロックアップクラッチ(機械的な動力伝達)とトルクコンバーター(流体による動力伝達)の動力伝達配分を走行条件に応じてきめ細やかに制御することにより伝達効率を大幅に高めています。

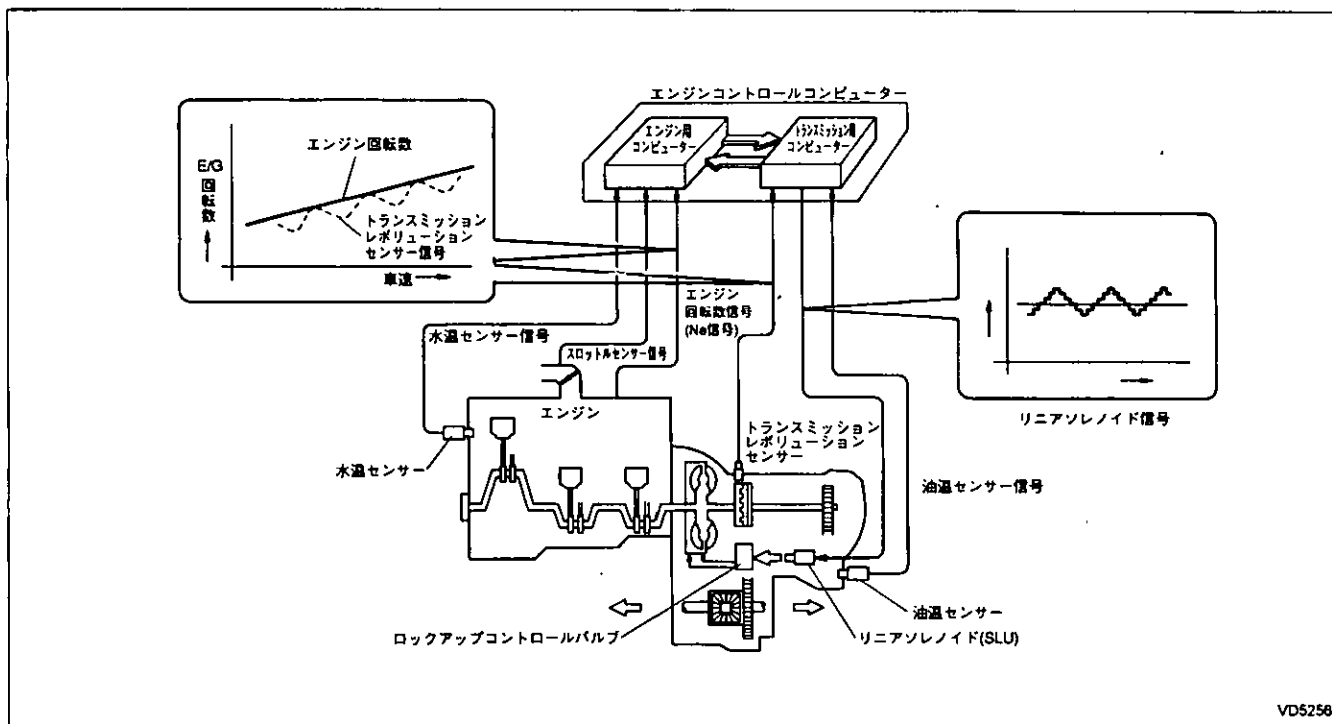
アクセルON時は、中・高速域においてロックアップをONしています。

フレックスロックアップシステムでは、中間モード(ロックアップクラッチに微小な滑りを与える)を低車速域に設定し、ロックアップ作動領域をより拡大しています。

また、減速時においてもロックアップ作動を行うことにより、フューエルカット領域の拡大が可能となり、大幅な燃費の向上を実現しています。



VD5243



VD5256

① 作動条件

フレックスロックアップは、Dレンジの3rd, 4thを選択している場合で右記のように作動します。

フレックスロックアップ作動

O/Dスイッチ	シフトポジション	アクセルON	アクセルOFF
ON	3rd	○	○
	4th	○	○
OFF	3rd	×	○

フレックスロックアップシステムの作動は、オイルの劣化も悪影響を受ける要因となります。従って、必ず専用のオートフルード・タイプT-IVを使用してください。

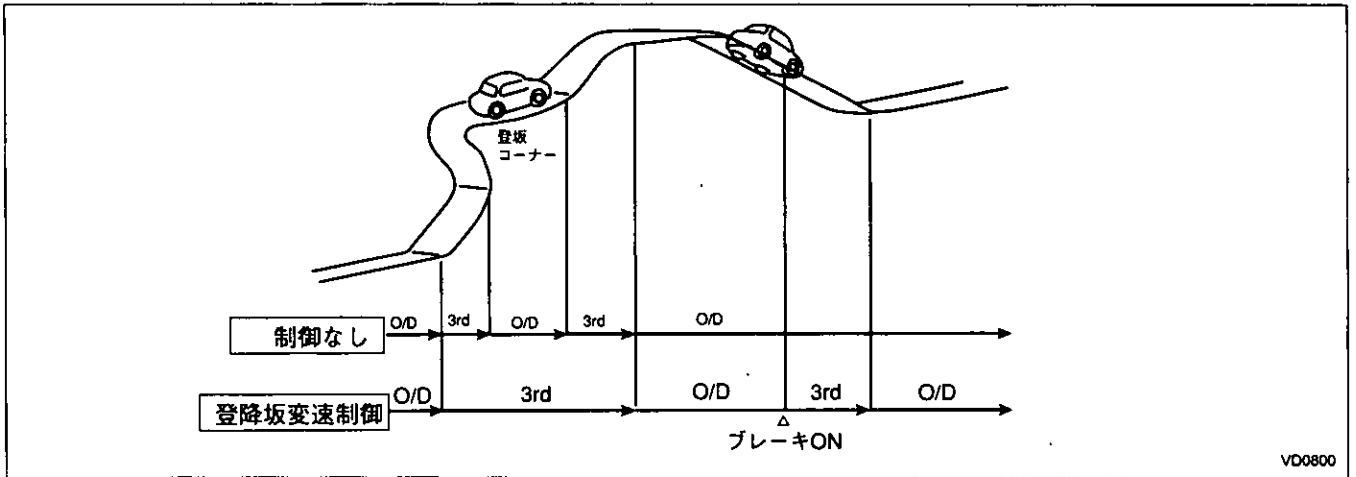
なお、異種のオイルを混入あるいは交換した場合、フレックスロックアップシステムが正常に作動しなくなる場合があります。

【2】登降坂変速制御

登降坂変速制御を一部変更しました。従来と同様、アップダウンのあるワインディング路等の走行で、登坂時には4thへのアップシフトを制限し、スムーズな走行を実現します。

なお、降坂時において、4th走行中、スロットル開度と車両加速度により下りを判定した場合、ブレーキ操作を検知すると3rdにダウンシフトして適度なエンジンブレーキ力を発生させます。

なお、入出力信号および登降坂判定などは従来と同様です。

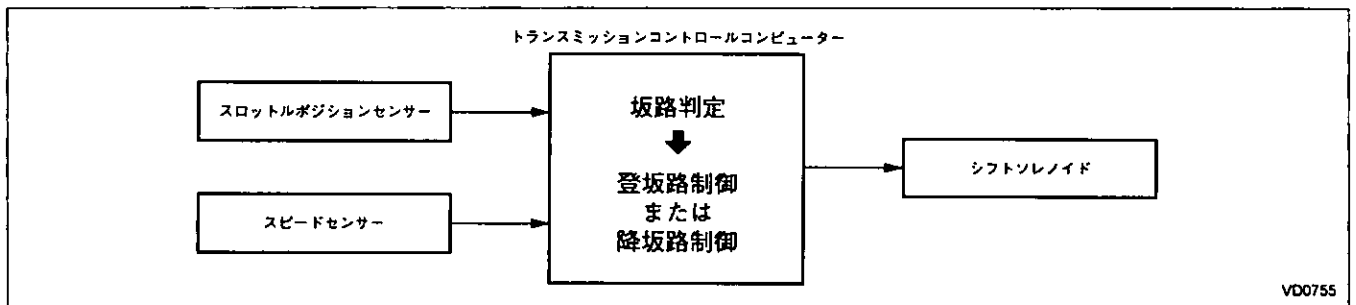


VD0800

(1) 構造・作動

① 制御システム

システムは通常のECT制御と同じくスロットルポジションセンサー、スピードセンサーにより構成されています。

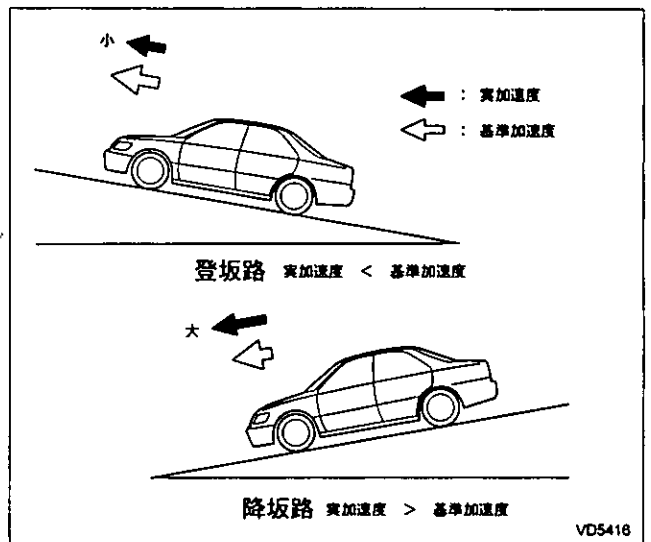


VD0755

② 登・降坂路判定

コンピューター内に記憶された基準加速度と、スピードセンサー信号から算出した実際の加速度とを比較することで登・降坂路を判定します。

基準加速度より実加速度が小さい場合が登坂路、基準加速度より実加速度が大きい場合を降坂路として判定しています。

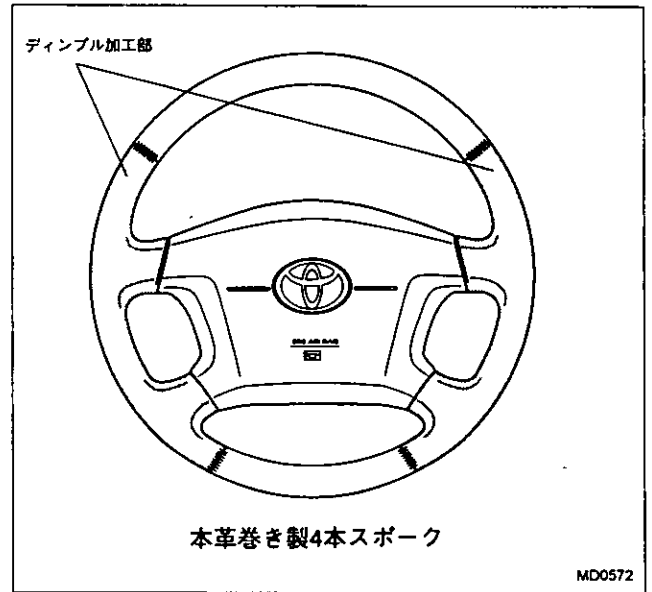


VD5418

□ステアリング

1. ステアリングホイール

- Sパッケージ車に、SRSエアバッグ付き本革巻き製4本スポークステアリングホイールを標準設定しました。
- グリップ表皮の一部にディンプル加工を採用しました。



MEMO