

(19) 日本国特許庁(JP)

## (12) 公開特許公報(A)

(11) 特許出願公開番号

特開2008-121609

(P2008-121609A)

(43) 公開日 平成20年5月29日(2008.5.29)

(51) Int.Cl.	F 1	テーマコード (参考)
<b>F02D 41/12</b> (2006.01)	F02D 41/12	330J 3G093
<b>F02D 29/00</b> (2006.01)	F02D 29/00	H 3G301
<b>F02D 29/02</b> (2006.01)	F02D 29/02	341 3J552
<b>F16H 61/02</b> (2006.01)	F16H 61/02	
<b>F16H 59/02</b> (2006.01)	F16H 59:02	

審査請求 未請求 請求項の数 8 O L (全 13 頁) 最終頁に続く

(21) 出願番号	特願2006-308118 (P2006-308118)	(71) 出願人	000003207 トヨタ自動車株式会社 愛知県豊田市トヨタ町1番地
(22) 出願日	平成18年11月14日 (2006.11.14)	(74) 代理人	110000017 特許業務法人アイテック国際特許事務所
		(72) 発明者	陣野 国彦 愛知県豊田市トヨタ町1番地 トヨタ自動車株式会社内
		F ターム (参考)	3G093 AA05 AA06 BA19 DA01 DA06 DB00 DB05 DB15 EA05 EB03 FA11 FB02 3G301 JA02 KA27 MA25 PE01Z PF00Z PF01Z PF03Z PF05Z 3J552 MA06 NA01 NB01 PA59 RC16 SB03 SB09 VA70W VB01W VC01W VD01W

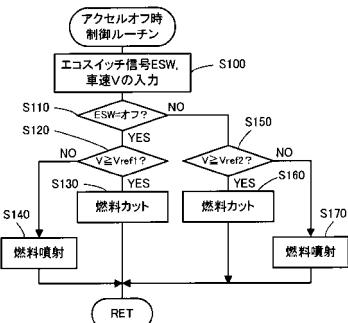
(54) 【発明の名称】車両およびその制御方法

## (57) 【要約】

【課題】燃費優先の指示がなされたときに必要な車両の動特性を確保した上で燃費の向上を図る。

【解決手段】アクセルオフ時にエコスイッチがオンとされているときには、車速Vがエコスイッチがオフとされているときの閾値V<sub>ref1</sub>より小さな閾値V<sub>ref2</sub>未満に至ったときに、エンジンの燃料カットを中止してエンジンに燃料供給を再開する(S150, S170)。これにより、エンジン22の燃料カットの継続時間を長くすることができ、車両の動特性が若干低下する場合が生じるもの、車両の動特性を確保した上で車両の燃費を更に向上させることができる。

【選択図】図2



**【特許請求の範囲】****【請求項 1】**

走行用の動力を出力する内燃機関を搭載する車両であって、燃費優先を指示する燃費優先指示スイッチと、車速を検出する車速検出手段と、

アクセルオフ時には前記検出された車速が前記燃費優先指示スイッチの状態に基づく車速以上である条件を含む所定の燃料カット条件が成立しているときに前記内燃機関の燃料供給が停止されるよう前記内燃機関を制御すると共に該内燃機関の燃料供給が停止されている状態で前記所定の燃料カット条件が不成立になったときに燃料供給を開始するよう前記内燃機関を制御するアクセルオフ時制御手段と、  
10  
を備える車両。

**【請求項 2】**

前記アクセルオフ時制御手段は、アクセルオフ時に前記燃費優先指示スイッチがオフのときには前記検出された車速が第1車速以上である条件を前記所定の燃料カット条件の一つとして用いて前記内燃機関の燃料供給の停止と開始とが行なわれるよう前記内燃機関を制御し、アクセルオフ時に前記燃費優先指示スイッチがオンのときには前記検出された車速が前記第1車速より小さい第2車速以上である条件を前記所定の燃料カット条件の一つとして用いて前記内燃機関の燃料供給の停止と開始とが行なわれるよう前記内燃機関を制御する手段である請求項1記載の車両。  
20

**【請求項 3】**

請求項1または2記載の車両であって、

前記内燃機関の出力軸側の動力を無段階に変速して車軸側に出力する無段変速手段を備え、

前記アクセルオフ時制御手段は、アクセルオフ時には前記内燃機関が予め定められた回転数で回転するよう前記無段変速手段を制御する手段である、  
車両。  
30

**【請求項 4】**

走行用の動力を出力する内燃機関を搭載する車両であって、

燃費優先を指示する燃費優先指示スイッチと、

前記内燃機関の回転数を検出する回転数検出手段と、  
30

アクセルオフ時には前記検出された回転数が前記燃費優先指示スイッチの状態に基づく回転数以上である条件を含む所定の燃料カット条件が成立しているときに前記内燃機関の燃料供給が停止されるよう前記内燃機関を制御すると共に該内燃機関の燃料供給が停止されている状態で前記所定の燃料カット条件が不成立になったときに燃料供給を開始するよう前記内燃機関を制御するアクセルオフ時制御手段と、  
を備える車両。

**【請求項 5】**

前記アクセルオフ時制御手段は、アクセルオフ時に前記燃費優先指示スイッチがオフのときには前記検出された回転数が第1回転数以上である条件を前記所定の燃料カット条件の一つとして用いて前記内燃機関の燃料供給の停止と開始とが行なわれるよう前記内燃機関を制御し、アクセルオフ時に前記燃費優先指示スイッチがオンのときには前記検出された回転数が前記第1回転数より小さい第2回転数以上である条件を前記所定の燃料カット条件の一つとして用いて前記内燃機関の燃料供給の停止と開始とが行なわれるよう前記内燃機関を制御する手段である請求項4記載の車両。  
40

**【請求項 6】**

前記内燃機関の出力軸側の動力を有段階に変速して車軸側に出力する有段変速手段を備える請求項4または5記載の車両。

**【請求項 7】**

走行用の動力を出力する内燃機関と、燃費優先を指示する燃費優先指示スイッチと、を備える車両の制御方法であって、  
50

アクセルオフ時に前記燃費優先指示スイッチがオフのときには車速が第1車速以上である条件を含む第1の燃料カット条件が成立しているときに前記内燃機関の燃料供給が停止されるよう前記内燃機関を制御すると共に該内燃機関の燃料供給が停止されている状態で前記第1の燃料カット条件が不成立になったときに燃料供給を開始するよう前記内燃機関を制御し、アクセルオフ時に前記燃費優先指示スイッチがオンのときには車速が前記第1車速より小さい第2車速以上である条件を含む第2の燃料カット条件が成立しているときに前記内燃機関の燃料供給が停止されるよう前記内燃機関を制御すると共に該内燃機関の燃料供給が停止されている状態で前記第2の燃料カット条件が不成立になったときに燃料供給を開始するよう前記内燃機関を制御する、

ことを特徴とする車両の制御方法。

10

#### 【請求項 8】

走行用の動力を出力する内燃機関と、燃費優先を指示する燃費優先指示スイッチと、を備える車両の制御方法であって、

アクセルオフ時に前記燃費優先指示スイッチがオフのときには前記内燃機関の回転数が第1回転数以上である条件を含む第1の燃料カット条件が成立しているときに前記内燃機関の燃料供給が停止されるよう前記内燃機関を制御すると共に該内燃機関の燃料供給が停止されている状態で前記第1の燃料カット条件が不成立になったときに燃料供給を開始するよう前記内燃機関を制御し、アクセルオフ時に前記燃費優先指示スイッチがオンのときには前記内燃機関の回転数が前記第1回転数より小さい第2回転数以上である条件を含む第2燃料カット条件が成立しているときに前記内燃機関の燃料供給が停止されるよう前記内燃機関を制御すると共に該内燃機関の燃料供給が停止されている状態で前記第2の燃料カット条件が不成立になったときに燃料供給を開始するよう前記内燃機関を制御する、

20

ことを特徴とする車両の制御方法。

#### 【発明の詳細な説明】

#### 【技術分野】

#### 【0001】

本発明は、車両およびその制御方法に関し、詳しくは、走行用の動力を出力する内燃機関を搭載する車両およびその制御方法に関する。

#### 【背景技術】

#### 【0002】

従来、この種の車両としては、減速時にエンジンへの燃料を停止する際にクラッチオフまたはニュートラルの継続時間に応じて燃料復帰のエンジン回転数を変更するものが提案されている（例えば、特許文献1参照）。この車両では、燃料復帰のエンジン回転数をクラッチオフの継続時間が1秒以内であるときには700 rpmとし、クラッチオフの継続時間が1秒を超えるときには900 rpmとすることにより、シフトチェンジ時のクラッチオフが短時間のときの燃費の向上を図ると共にクラッチオフやニュートラルの継続時間が長いときのエンジンストールを防止している。

30

#### 【特許文献1】特開平5-231214号公報

#### 【発明の開示】

#### 【発明が解決しようとする課題】

#### 【0003】

上述の車両を一例として挙げることができるように、燃料停止しているエンジンへの燃料復帰の回転数を制御することにより、燃費の向上と車両の動特性の低下の抑制とを図ることができるが、若干の車両の動特性の低下を伴っても燃費の向上を図りたい場合がある。このような要請から、燃費優先を指示するスイッチなどが設けられている車両もあり、必要な車両の動特性を確保した上で燃費の向上を図ることが望まれている。

40

#### 【0004】

本発明の車両およびその制御方法は、燃費優先の指示がなされたときに必要な車両の動特性を確保した上で燃費の向上を図ることを目的とする。

#### 【課題を解決するための手段】

50

**【 0 0 0 5 】**

本発明の車両およびその制御方法は、上述の目的を達成するために以下の手段を採った。

**【 0 0 0 6 】**

本発明の第1の車両は、  
走行用の動力を出力する内燃機関を搭載する車両であって、  
燃費優先を指示する燃費優先指示スイッチと、  
車速を検出する車速検出手段と、

アクセルオフ時には前記検出された車速が前記燃費優先指示スイッチの状態に基づく車速以上である条件を含む所定の燃料カット条件が成立しているときに前記内燃機関の燃料供給が停止されるよう前記内燃機関を制御すると共に該内燃機関の燃料供給が停止されている状態で前記所定の燃料カット条件が不成立になったときに燃料供給を開始するよう前記内燃機関を制御するアクセルオフ時制御手段と、  
を備えることを要旨とする。

10

**【 0 0 0 7 】**

この本発明の第1の車両では、アクセルオフ時には車速が燃費優先指示スイッチの状態に基づく車速以上である条件を含む所定の燃料カット条件が成立しているときに内燃機関の燃料供給が停止されるよう内燃機関を制御し、その後、所定の燃料カット条件が不成立になったときに燃料供給を開始するよう内燃機関を制御する。これにより、燃費優先指示スイッチの状態に応じて燃料カットを実行することができると共に内燃機関への燃料供給を開始することができる。即ち、燃費優先の指示がなされたときに必要な車両の動特性を確保した上で燃費の向上を図ることができる。

20

**【 0 0 0 8 】**

こうした本発明の第1の車両において、前記アクセルオフ時制御手段は、アクセルオフ時に前記燃費優先指示スイッチがオフのときには前記検出された車速が第1車速以上である条件を前記所定の燃料カット条件の一つとして用いて前記内燃機関の燃料供給の停止と開始とが行なわれるよう前記内燃機関を制御し、アクセルオフ時に前記燃費優先指示スイッチがオンのときには前記検出された車速が前記第1車速より小さい第2車速以上である条件を前記所定の燃料カット条件の一つとして用いて前記内燃機関の燃料供給の停止と開始とが行なわれるよう前記内燃機関を制御する手段であるものとすることもできる。また、本発明の第1の車両において、前記内燃機関の出力軸側の動力を無段階に変速して車軸側に出力する無段変速手段を備え、前記アクセルオフ時制御手段は、アクセルオフ時には前記内燃機関が予め定められた回転数で回転するよう前記無段変速手段を制御する手段である、ものとすることもできる。

30

**【 0 0 0 9 】**

本発明の第2の車両は、  
走行用の動力を出力する内燃機関を搭載する車両であって、  
燃費優先を指示する燃費優先指示スイッチと、  
前記内燃機関の回転数を検出する回転数検出手段と、

40

アクセルオフ時には前記検出された回転数が前記燃費優先指示スイッチの状態に基づく回転数以上である条件を含む所定の燃料カット条件が成立しているときに前記内燃機関の燃料供給が停止されるよう前記内燃機関を制御すると共に該内燃機関の燃料供給が停止されている状態で前記所定の燃料カット条件が不成立になったときに燃料供給を開始するよう前記内燃機関を制御するアクセルオフ時制御手段と、  
を備えることを要旨とする。

**【 0 0 1 0 】**

この本発明の第2の車両では、アクセルオフ時には内燃機関の回転数が燃費優先指示スイッチの状態に基づく回転数以上である条件を含む所定の燃料カット条件が成立しているときに内燃機関の燃料供給が停止されるよう内燃機関を制御し、その後、所定の燃料カット条件が不成立になったときに燃料供給を開始するよう内燃機関を制御する。これにより

50

、燃費優先指示スイッチの状態に応じて燃料カットを実行することができると共に内燃機関への燃料供給を開始することができる。即ち、燃費優先の指示がなされたときに必要な車両の動特性を確保した上で燃費の向上を図ることができる。

#### 【0011】

こうした本発明の第2の車両において、前記アクセルオフ時制御手段は、アクセルオフ時に前記燃費優先指示スイッチがオフのときには前記検出された回転数が第1回転数以上である条件を前記所定の燃料カット条件の一つとして用いて前記内燃機関の燃料供給の停止と開始とが行なわれるよう前記内燃機関を制御し、アクセルオフ時に前記燃費優先指示スイッチがオンのときには前記検出された回転数が前記第1回転数より小さい第2回転数以上である条件を前記所定の燃料カット条件の一つとして用いて前記内燃機関の燃料供給の停止と開始とが行なわれるよう前記内燃機関を制御する手段であるものとすることもできる。また、本発明の第2の車両において、前記内燃機関の出力軸側の動力を有段階に変速して車軸側に出力する有段变速手段を備えるものとすることもできる。

10

#### 【0012】

本発明の第1の車両の制御方法は、  
走行用の動力を出力する内燃機関と、燃費優先を指示する燃費優先指示スイッチと、を備える車両の制御方法であって、

アクセルオフ時に前記燃費優先指示スイッチがオフのときには車速が第1車速以上である条件を含む第1の燃料カット条件が成立しているときに前記内燃機関の燃料供給が停止されるよう前記内燃機関を制御すると共に該内燃機関の燃料供給が停止されている状態で前記第1の燃料カット条件が不成立になったときに燃料供給を開始するよう前記内燃機関を制御し、アクセルオフ時に前記燃費優先指示スイッチがオンのときには車速が前記第1車速より小さい第2車速以上である条件を含む第2の燃料カット条件が成立しているときに前記内燃機関の燃料供給が停止されるよう前記内燃機関を制御すると共に該内燃機関の燃料供給が停止されている状態で前記第2の燃料カット条件が不成立になったときに燃料供給を開始するよう前記内燃機関を制御する、

20

ことを特徴とする。

#### 【0013】

この本発明の第1の車両の制御方法では、アクセルオフ時に燃費優先指示スイッチがオフのときには車速が第1車速以上である条件を含む第1の燃料カット条件が成立しているときに内燃機関の燃料供給が停止されるよう内燃機関を制御し、その後、第1の燃料カット条件が不成立になったときに燃料供給を開始するよう内燃機関を制御する。一方、アクセルオフ時に燃費優先指示スイッチがオンのときには車速が第1車速より小さい第2車速以上である条件を含む第2の燃料カット条件が成立しているときに内燃機関の燃料供給が停止されるよう内燃機関を制御し、その後、第2の燃料カット条件が不成立になったときに燃料供給を開始するよう内燃機関を制御する。これにより、燃費優先指示スイッチの状態に応じて燃料カットを実行することができると共に内燃機関への燃料供給を開始することができる。即ち、燃費優先の指示がなされたときに必要な車両の動特性を確保した上で燃費の向上を図ることができる。

30

#### 【0014】

本発明の第2の車両の制御方法は、  
走行用の動力を出力する内燃機関と、燃費優先を指示する燃費優先指示スイッチと、を備える車両の制御方法であって、

40

アクセルオフ時に前記燃費優先指示スイッチがオフのときには前記内燃機関の回転数が第1回転数以上である条件を含む第1の燃料カット条件が成立しているときに前記内燃機関の燃料供給が停止されるよう前記内燃機関を制御すると共に該内燃機関の燃料供給が停止されている状態で前記第1の燃料カット条件が不成立になったときに燃料供給を開始するよう前記内燃機関を制御し、アクセルオフ時に前記燃費優先指示スイッチがオンのときには前記内燃機関の回転数が前記第1回転数より小さい第2回転数以上である条件を含む第2燃料カット条件が成立しているときに前記内燃機関の燃料供給が停止されるよう前記

50

内燃機関を制御すると共に該内燃機関の燃料供給が停止されている状態で前記第2の燃料カット条件が不成立になったときに燃料供給を開始するよう前記内燃機関を制御する、ことを特徴とする。

#### 【0015】

この本発明の第2の車両の制御方法では、アクセルオフ時に燃費優先指示スイッチがオフのときには内燃機関の回転数が第1回転数以上である条件を含む第1の燃料カット条件が成立しているときに内燃機関の燃料供給が停止されるよう内燃機関を制御し、その後、第1の燃料カット条件が不成立になったときに燃料供給を開始するよう内燃機関を制御する。一方、アクセルオフ時に燃費優先指示スイッチがオンのときには内燃機関の回転数が第1回転数より小さい第2回転数以上である条件を含む第2燃料カット条件が成立しているときに内燃機関の燃料供給が停止されるよう内燃機関を制御し、その後、第2の燃料カット条件が不成立になったときに燃料供給を開始するよう内燃機関を制御する。これにより、燃費優先指示スイッチの状態に応じて燃料カットを実行することができると共に内燃機関への燃料供給を開始することができる。即ち、燃費優先の指示がなされたときに必要な車両の動特性を確保した上で燃費の向上を図ることができる。

10

#### 【発明を実施するための最良の形態】

#### 【0016】

次に、本発明を実施するための最良の形態を実施例を用いて説明する。

#### 【実施例1】

20

#### 【0017】

図1は、本発明の第1実施例としての自動車20の構成の概略を示す構成図である。第1実施例の自動車20は、図示するように、エンジン用電子制御ユニット(以下、エンジンECUという。)26によりガソリンや軽油などの燃料の噴射制御や点火制御を受けて駆動するエンジン22と、エンジン22のクランクシャフト24とデファレンシャルギヤ36を介して駆動輪38a, 38bに連結された駆動軸34とに接続されオートマチックトランスミッション用電子制御ユニット(以下、ATECUという。)32に駆動制御される無段階に変速可能な自動無段変速機30と、車両全体をコントロールする車両用電子制御ユニット60と、を備える。なお、エンジンECU26は、エンジン22のクランクシャフト24の回転位置を検出するクランクポジションセンサ23から入力されるクランクポジションに基づいてエンジン22の回転数Neも計算している。また、自動無段変速機30は、ロックアップ機構付きのトルクコンバータと無段変速機とから構成されており、無段変速機としては、例えば、ベルト式のCVT(Continuously Variable Transmission)により構成されている。

30

#### 【0018】

車両用電子制御ユニット60は、CPU62を中心とするマイクロプロセッサとして構成されており、CPU62の他に処理プログラムを記憶するROM64と、データを一時的に記憶するRAM66と、時間を計時するタイマ68と、図示しない入出力ポートおよび通信ポートとを備える。車両用電子制御ユニット60には、イグニッシュョンスイッチ70からのイグニッシュョン信号、シフトレバー71の操作位置を検出するシフトポジションセンサ72からのシフトポジションSP、アクセルペダル73の踏み込み量を検出するアクセルペダルポジションセンサ74からのアクセル開度Acc、ブレーキペダル75の踏み込み量を検出するブレーキペダルポジションセンサ76からのブレーキペダルポジションBP、車速センサ78からの車速V、運転席近傍に取り付けられて車両の燃費を優先する旨を指示するエコスイッチ79からのエコスイッチ信号ESWなどが入力ポートを介して入力されている。車両用電子制御ユニット60は、エンジンECU26やATECU32と通信ポートを介して接続されており、エンジンECU26やATECU32と各種制御信号やデータのやりとりを行なっている。

40

#### 【0019】

次に、こうして構成された第1実施例の自動車20の動作について説明する。図2は踏み込まれていたアクセルペダル73がオフとされたときに第1実施例の車両用電子制御ユ

50

ニット 60 により実行されるアクセルオフ時制御ルーチンの一例を示すフロー チャートである。このルーチンは、アクセルオフの最中に所定時間毎（例えば、数 msec 毎）に繰り返し実行される。なお、第 1 実施例の自動車 20 では、アクセルオフ時には、車速にもよるがエンジン 22 の回転数 Ne が 1300 rpm 程度から徐々に低下して 1000 rpm で回転するよう自動無段変速機 30 の変速比が制御されるいわゆるコスト制御が実行されている。

#### 【0020】

アクセルオフ時制御ルーチンが実行されると、車両用電子制御ユニット 60 の CPU 62 は、まず、エコスイッチ 79 からのエコスイッチ信号 ESW や車速センサ 78 からの車速 V など制御に必要なデータを入力し（ステップ S100）、入力したエコスイッチ信号 ESW のオンオフを判定する（ステップ S110）。エコスイッチ信号 ESW がオフのとき、即ち、運転者が燃費を優先する指示を行なっていないときには、車速 V を閾値 Vref1 と比較し（ステップ S120）、車速 V が閾値 Vref1 以上のときには、他の燃料カット条件が成立しているのを条件にエンジン 22 への燃料をカットして（ステップ S130）、本ルーチンを終了し、車速 V が閾値 Vref1 未満のときには、エンジン 22 への燃料噴射を行なって（ステップ S140）、本ルーチンを終了する。ここで、閾値 Vref1 は、エコスイッチ 79 がオフとされているときにエンジン 22 への燃料カットを中止してエンジン 22 に燃料を供給する車速として設定されるものであり、例えば 20 km/h や 15 km/hなどを用いることができる。したがって、比較的高速でアクセルオフしたときには、エンジン 22 の燃料カットが行なわれ、その後、車速 V が閾値 Vref1 未満に至ったときに、エンジン 22 の燃料カットが中止されてエンジン 22 への燃料噴射が再開される。また、燃料カット条件としては、上述した車速 V が閾値 Vref1 以上であることの他に、エンジン 22 の暖機が完了していることやエンジン 22 の排気管に取り付けられた浄化装置の触媒暖機が完了していることなどを挙げることができる。燃料カットは、燃料カット用の制御信号をエンジン ECU 26 に送信し、エンジン ECU 26 が受信した制御信号に基づいて実行することにより、行なわれる。

10

20

30

40

#### 【0021】

一方、ステップ S110 でエコスイッチ信号 ESW がオンと判定されたときには、運転者が燃費を優先する指示を行なっていると判断し、車速 V を閾値 Vref1 より小さな閾値 Vref2 と比較し（ステップ S150）、車速 V が閾値 Vref2 以上のときには、他の燃料カット条件が成立しているのを条件にエンジン 22 への燃料をカットし（ステップ S160）、車速 V が閾値 Vref2 未満と判定されたときには、エンジン 22 への燃料噴射を行なって（ステップ S170）、本ルーチンを終了する。ここで、閾値 Vref2 は、エコスイッチ 79 がオンとされているときにエンジン 22 への燃料カットを中止してエンジン 22 に燃料を供給する車速として設定されるものであり、エコスイッチ 79 がオフとされているときの閾値 Vref1 より例えば 5 km/h や 10 km/h など小さな値が用いられる。このように、エコスイッチ 79 がオンとされているときにエンジン 22 への燃料カットを中止して燃料供給を再開する車速をエコスイッチ 79 がオフとされているときに比して小さくすることにより、エンジン 22 の燃料カットの継続時間を長くすることができ、車両の燃費を更に向上させることができる。

30

#### 【0022】

図 3 は、アクセルオフ時の車速 V とエンジン 22 の燃料カットの状態の時間変化の一例を示す説明図である。図示するように、エコスイッチ 79 がオフのときには時間 T2 に燃料カットをオフするが、エコスイッチ 79 がオンのときには時間 T2 より遅い時間 T3 に燃料カットをオフする。即ち、エコスイッチ 79 がオンのときには、燃料カットをオフとする時間を遅くすることにより、燃費の向上を図っているのである。

#### 【0023】

以上説明した第 1 実施例の自動車 20 によれば、アクセルオフ時にエコスイッチ 79 がオンとされているときには、エンジン 22 の燃料カットを中止してエンジン 22 に燃料供給を再開する車速をエコスイッチ 79 がオフとされているときに比して小さな車速とする

50

から、エンジン 22 の燃料カットの継続時間を長くすることができ、車両の動特性が若干低下する場合が生じるもの、車両の動特性を確保した上で車両の燃費を更に向上させることができる。

#### 【0024】

第1実施例の自動車 20 では、自動無段変速機 30 をロックアップ機構付きのトルクコンバータとベルト式のCVTにより構成するものとしたが、ベルト式のCVTに代えてトロイダル式の無段変速機により構成するものとしてもよい。また、アクセルオフ時にエンジン 22 の回転数を調整するものであれば無段変速機以外の変速機を用いるものとしても差し支えない。

#### 【実施例 2】

#### 【0025】

次に、本発明の第2実施例の自動車 20B について説明する。図 4 は、第2実施例の自動車 20B の構成の概略を示す構成図である。第2実施例の自動車 20B は、図 4 と図 1 に示すように、第1実施例の自動車 20 の自動無段変速機 30 を自動有段変速機 30B とした点および自動無段変速機 30 を制御する AT E C U 32 を自動有段変速機 30B を制御する AT E C U 32B とした点を除いて第1実施例の自動車 20 と同一のハード構成をしている。したがって、重複した説明を省略するために、第2実施例の自動車 20B の構成のうち第1実施例の自動車 20 の構成と同一の構成については、同一の符号を付し、その詳細な説明は省略する。第2実施例の自動車 20B が搭載する自動有段変速機 30B は、ロックアップクラッチ付きのトルクコンバータと有段変速機とから構成されており、有段変速機としては例えば 4 速や 5 速のトランスミッションとして構成されている。

#### 【0026】

こうして構成された第2実施例の自動車 20B では、踏み込まれていたアクセルペダル 73 がオフとされたときには図 5 に示すアクセルオフ時制御ルーチンが実行される。このルーチンは、アクセルオフの最中に所定時間毎（例えば、数 msec 毎）に繰り返し実行される。なお、第2実施例の自動車 20B では、アクセルオフ時には、エンジン 22 の回転数 Ne がアイドル回転数（例えば 600 rpm）より若干高い回転数に至ったときにトルクコンバータのロックアップが解除される。

#### 【0027】

アクセルオフ時制御ルーチンが実行されると、車両用電子制御ユニット 60 の CPU 62 は、まず、エコスイッチ 79 からのエコスイッチ信号 ESW やエンジン 22 の回転数 Ne など制御に必要なデータを入力し（ステップ S200）、入力したエコスイッチ信号 ESW のオンオフを判定する（ステップ S210）。ここで、エンジン 22 の回転数 Ne は、クランクポジションセンサ 23 からのクランクポジションに基づいて計算されたものをエンジン ECU 26 から通信により入力するものとした。エコスイッチ信号 ESW がオフのとき、即ち、運転者が燃費を優先する指示を行なっていないときには、エンジン 22 の回転数 Ne を閾値 Nref1 と比較し（ステップ S220）、回転数 Ne が閾値 Nref1 以上のときには他の燃料カット条件が成立しているのを条件にエンジン 22 への燃料をカットして（ステップ S230）、本ルーチンを終了し、エンジン 22 の回転数 Ne が閾値 Nref1 未満のときにはエンジン 22 への燃料噴射を行なって（ステップ S240）、本ルーチンを終了する。ここで、閾値 Nref1 は、エコスイッチ 79 がオフとされているときにエンジン 22 への燃料カットを中止してエンジン 22 に燃料を供給するエンジン 22 の回転数として設定されるものであり、例えば 1800 rpm や 1700 rpm などを用いることができる。したがって、比較的高速でアクセルオフしたときには、エンジン 22 の燃料カットが行なわれ、その後、エンジン 22 の回転数 Ne が閾値 Nref1 未満に至ったときに、エンジン 22 の燃料カットが中止されてエンジン 22 への燃料噴射が再開される。また、燃料カット条件としては、上述したエンジン 22 の回転数 Ne が閾値 Nref1 以上であることの他に、エンジン 22 の暖機が完了していることやエンジン 22 の排気管に取り付けられた浄化装置の触媒暖機が完了していることなどを挙げができる。燃料カットは、燃料カット用の制御信号をエンジン ECU 26 に送信し、エンジ

10

20

30

40

50

ン E C U 2 6 が受信した制御信号に基づいて実行することにより、行なわれる。

【0028】

一方、ステップ S 2 1 0 でエコスイッチ信号 E S W がオンと判定されたときには、運転者が燃費を優先する指示を行なっていると判断し、エンジン 2 2 の回転数 N e を閾値 N r e f 1 より小さな閾値 N r e f 2 と比較し(ステップ S 2 5 0 )、回転数 N e が閾値 N r e f 2 以上とのときには、他の燃料カット条件が成立しているのを条件にエンジン 2 2 への燃料をカットし(ステップ S 2 6 0 )、回転数 N e が閾値 N r e f 2 未満と判定されたときには、エンジン 2 2 への燃料噴射を行なって(ステップ S 2 7 0 )、本ルーチンを終了する。ここで、閾値 N r e f 2 は、エコスイッチ 7 9 がオンとされているときにエンジン 2 2 への燃料カットを中止してエンジン 2 2 に燃料を供給するエンジン 2 2 の回転数として設定されるものであり、エコスイッチ 7 9 がオフとされているときの閾値 N r e f 1 より例えば 4 0 0 p r m や 5 0 0 r p m 程度小さな値が用いられる。このように、エコスイッチ 7 9 がオンとされているときにエンジン 2 2 への燃料カットを中止して燃料供給を再開するエンジン 2 2 の回転数をエコスイッチ 7 9 がオフとされているときに比して小さくすることにより、エンジン 2 2 の燃料カットの継続時間を長くすることができ、車両の燃費を更に向上させることができる。

10

【0029】

図 6 は、アクセルオフ時のエンジン 2 2 の回転数 N e とエンジン 2 2 の燃料カットの状態の時間変化の一例を示す説明図である。図示するように、エコスイッチ 7 9 がオフのときには時間 T 2 に燃料カットをオフするが、エコスイッチ 7 9 がオンのときには時間 T 2 より遅い時間 T 3 に燃料カットをオフする。即ち、エコスイッチ 7 9 がオンのときには、燃料カットをオフとする時間を遅くすることにより、燃費の向上を図っているのである。

20

【0030】

以上説明した第 2 実施例の自動車 2 0 B によれば、アクセルオフ時にエコスイッチ 7 9 がオンとされているときには、エンジン 2 2 の燃料カットを中止してエンジン 2 2 に燃料供給を再開するエンジン 2 2 の回転数をエコスイッチ 7 9 がオフとされているときに比して小さな回転数とするから、エンジン 2 2 の燃料カットの継続時間を長くすることができ、車両の動特性が若干低下する場合が生じるもの、車両の動特性を確保した上で車両の燃費を更に向上させることができる。

30

【0031】

第 2 実施例の自動車 2 0 B では、自動有段変速機 3 0 B を搭載するものとしたが、運転者のシフト操作により変速するマニュアル式の有段変速機を搭載するものとしてもよい。

【0032】

実施例では、発明を実施するための最良の形態として自動車 2 0 , 2 0 B に適用したものを説明したが、こうした自動車 2 0 , 2 0 B に限定されるものではなく、自動車以外の車両に適用するものとしてもよく、自動車を含めた車両の制御方法の形態としてもよい。

【0033】

ここで、実施例の主要な要素と課題を解決するための手段の欄に記載した発明の主要な要素との対応関係について説明する。第 1 実施例では、エンジン 2 2 が「内燃機関」に相当し、エコスイッチ 7 9 が「燃費優先指示スイッチ」に相当し、車速センサ 7 8 が「車速検出手段」に相当し、アクセルオフ時にエコスイッチ 7 9 のオンオフの状態に応じて車速 V が閾値 V r e f 1 や閾値 V r e f 2 以上であると共にエンジン 2 2 の暖機が完了していることや浄化装置の触媒暖機が完了していることなどの条件が成立しているときにエンジン 2 2 の燃料カットを実行すると共に、その後、車速 V が閾値 V r e f 1 や閾値 V r e f 2 未満に至ったときにエンジン 2 2 への燃料供給を再開する図 2 のアクセルオフ時制御ルーチンのステップ S 1 2 0 ~ S 1 7 0 の処理を実行する車両用電子制御ユニット 6 0 が「アクセルオフ時制御手段」に相当する。そして、自動無段変速機 3 0 が「無段変速手段」に相当する。第 2 実施例では、エンジン 2 2 が「内燃機関」に相当し、エコスイッチ 7 9 が「燃費優先指示スイッチ」に相当し、クランクポジションセンサ 2 3 とクランクポジションセンサ 2 3 からのクランクポジションに基づいてエンジン 2 2 の回転数 N e を演算す

40

50

るエンジン E C U 2 6 とが「回転数検出手段」に相当し、アクセルオフ時にエコスイッチ 7 9 のオンオフの状態に応じてエンジン 2 2 の回転数 N e が閾値 N r e f 1 や閾値 N r e f 2 以上であると共にエンジン 2 2 の暖機が完了していることや浄化装置の触媒暖機が完了していることなどの条件が成立しているときにエンジン 2 2 の燃料カットを実行すると共に、その後、エンジン 2 2 の回転数 N e が閾値 N r e f 1 や閾値 N r e f 2 未満に至ったときにエンジン 2 2 への燃料供給を再開する図 5 のアクセルオフ時制御ルーチンのステップ S 2 2 0 ~ S 2 7 0 の処理を実行する車両用電子制御ユニット 6 0 が「アクセルオフ時制御手段」に相当する。そして、自動有段変速機 3 0 B が「有段変速手段」に相当する。なお、実施例の主要な要素と課題を解決するための手段の欄に記載した発明の主要な要素との対応関係は、実施例が課題を解決するための手段の欄に記載した発明を実施するための最良の形態を具体的に説明するための一例であることから、課題を解決するための手段の欄に記載した発明の要素を限定するものではない。即ち、課題を解決するための手段の欄に記載した発明についての解釈はその欄の記載に基づいて行なわれるべきものであり、実施例は課題を解決するための手段の欄に記載した発明の具体的な一例に過ぎないものである。

10

## 【0 0 3 4】

以上、本発明を実施するための最良の形態について実施例を用いて説明したが、本発明はこうした実施例に何等限定されるものではなく、本発明の要旨を逸脱しない範囲内において、種々なる形態で実施し得ることは勿論である。

20

## 【産業上の利用可能性】

## 【0 0 3 5】

本発明は、車両の製造産業などに利用可能である。

## 【図面の簡単な説明】

## 【0 0 3 6】

【図 1】本発明の第 1 実施例としての自動車 2 0 の構成の概略を示す構成図である。

【図 2】第 1 実施例の車両用電子制御ユニット 6 0 により実行されるアクセルオフ時制御ルーチンの一例を示すフローチャートである。

【図 3】アクセルオフ時の車速 V とエンジン 2 2 の燃料カットの状態の時間変化の一例を示す説明図である。

30

## 【図 4】第 2 実施例の自動車 2 0 B の構成の概略を示す構成図である。

【図 5】第 2 実施例の車両用電子制御ユニット 6 0 により実行されるアクセルオフ時制御ルーチンの一例を示すフローチャートである。

【図 6】アクセルオフ時のエンジン 2 2 の回転数 N e とエンジン 2 2 の燃料カットの状態の時間変化の一例を示す説明図である。

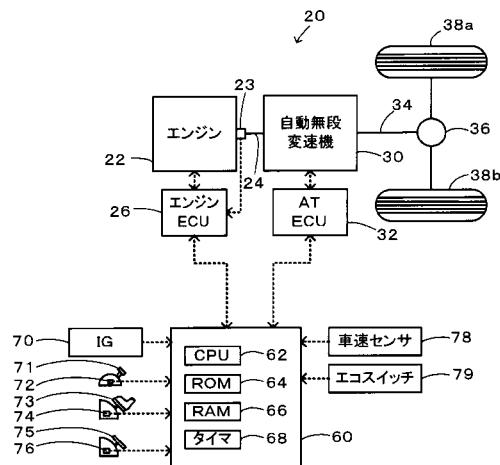
## 【符号の説明】

## 【0 0 3 7】

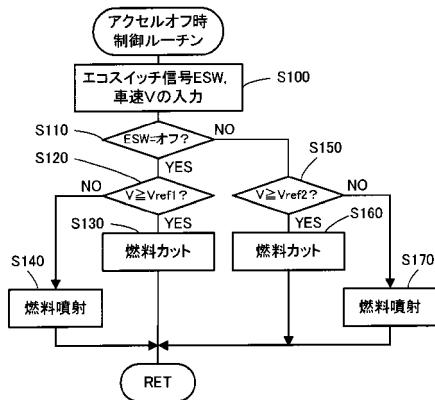
2 0 , 2 0 B 自動車、2 2 エンジン、2 3 クランクポジションセンサ、2 4 クランクシャフト、2 6 エンジン用電子制御ユニット(エンジン E C U)、3 0 自動無段変速機、3 0 B 自動有段変速機、3 2 , 3 2 B オートマチックトランスミッション用電子制御ユニット( A T E C U )、3 4 駆動軸、3 6 デファレンシャルギヤ、3 8 a , 3 8 b 駆動輪、6 0 車両用電子制御ユニット、6 2 C P U 、6 4 R O M 、6 6 R A M 、6 8 タイマ、7 0 イグニッシュョンスイッチ、7 1 シフトレバー、7 2 シフトポジションセンサ、7 3 アクセルペダル、7 4 アクセルペダルポジションセンサ、7 5 ブレーキペダル、7 6 ブレーキペダルポジションセンサ、7 8 車速センサ、7 9 エコスイッチ。

40

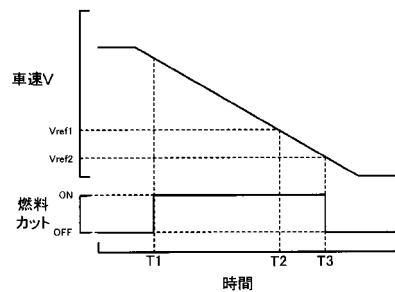
【図1】



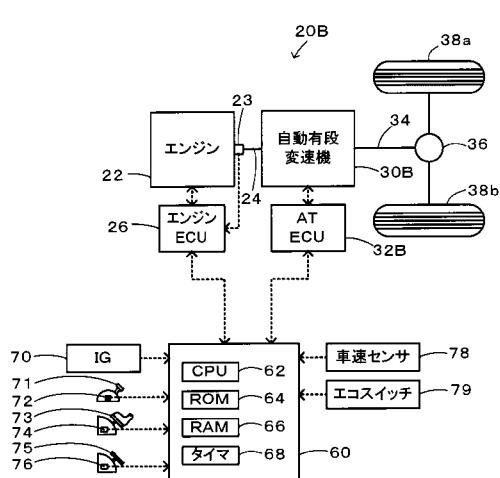
【図2】



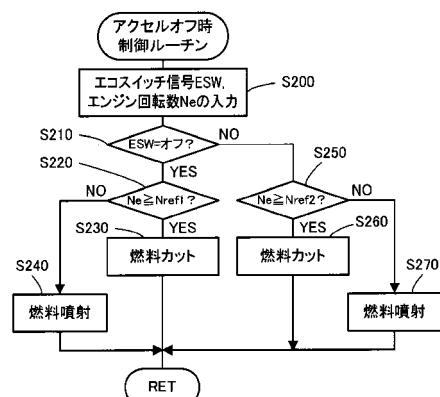
【図3】



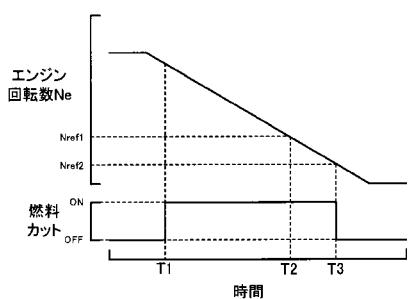
【図4】



【図5】



【図 6】



---

フロントページの続き

(51) Int.Cl.	F I	テーマコード(参考)
F 16 H 59/18	(2006.01)	F 16 H 59:18
F 16 H 59/42	(2006.01)	F 16 H 59:42
F 16 H 59/44	(2006.01)	F 16 H 59:44
F 16 H 61/66	(2006.01)	F 16 H 101:00
F 16 H 61/684	(2006.01)	F 16 H 103:10