

【公報種別】特許法第 17 条の 2 の規定による補正の掲載

【部門区分】第 5 部門第 2 区分

【発行日】平成 16 年 9 月 30 日 (2004.9.30)

【公開番号】特開 2000-205392 (P2000-205392A)

【公開日】平成 12 年 7 月 25 日 (2000.7.25)

【出願番号】特願 平 11-5926

【国際特許分類第 7 版】

F 1 6 H 61/02

// F 1 6 H 59:24

F 1 6 H 59:44

【F I】

F 1 6 H 61/02

F 1 6 H 59:24

F 1 6 H 59:44

【手続補正書】

【提出日】平成 15 年 9 月 16 日 (2003.9.16)

【手続補正 1】

【補正対象書類名】明細書

【補正対象項目名】0 0 0 7

【補正方法】変更

【補正の内容】

【0 0 0 7】

しかし、渋滞走行時のように極低速走行と車両停止状態が交互に頻繁に繰り返される場合には、短時間の停止でその度にニュートラル制御が開始及び終了することになる。このため、特にニュートラル制御の終了時のトルク伝達開始による駆動力変化（変速ショックに類似したもの）が頻繁に発生し、運転者は違和感を覚える。また、運転者が車庫入れをする場合等のように、クリープ走行とブレーキ操作により車両を操作する場合も同様に、ニュートラル制御の開始により頻繁に駆動力変化が発生する。

【手続補正 2】

【補正対象書類名】明細書

【補正対象項目名】0 0 2 3

【補正方法】変更

【補正の内容】

【0 0 2 3】

また、主制御部 1 は、エンジン回転センサ（クランク角センサ）13 により検出したエンジン回転速度（トルクコンバータの入力軸回転速度）と、入力軸回転センサ（タービン回転センサ）11 により検出した入力軸回転速度（トルクコンバータの出力軸回転速度）との回転数差を所定値に近づけるようにライン圧ソレノイド 9 に信号が出力される。

【手続補正 3】

【補正対象書類名】明細書

【補正対象項目名】0 0 2 5

【補正方法】変更

【補正の内容】

【0 0 2 5】

[車両稼働状態の取得]

先ず、車両稼働状態記憶手段 1c は各センサからの車両稼働状態の情報を取得する。具体的には、ステップ S 100 ではスロットル開度センサ 3 の信号からエンジン負荷に相当するスロットル開度の情報を取得し、ステップ S 101 では車速センサ 4 の信号から車速情

報を取得する。ステップ S 1 0 2 ではブレーキスイッチ 1 4 によりブレーキの作動状態情報を取り込む。ステップ S 1 0 3 ではシフト位置スイッチ 5 からシフト位置情報を取り込む。ステップ S 1 0 4 ではエンジン回転センサ（クランク角センサ）1 3 からエンジン回転速度情報を取り込む。ステップ S 1 0 5 では入力軸回転センサ（タービン回転センサ）1 1 から入力軸回転速度情報を取り込む。

【手続補正 4】

【補正対象書類名】明細書

【補正対象項目名】0 0 3 1

【補正方法】変更

【補正の内容】

【0 0 3 1】

ステップ S 1 2 0 では、ニュートラル制御手段 1 a からロックアップソレノイド 1 2 に対し、デューティ比が 9 5 % の制御信号が出力される。この信号によりロークラッチへ供給する油圧回路が切り換えられ通常のライン圧から減圧された圧力へ切り換わる。

【手続補正 5】

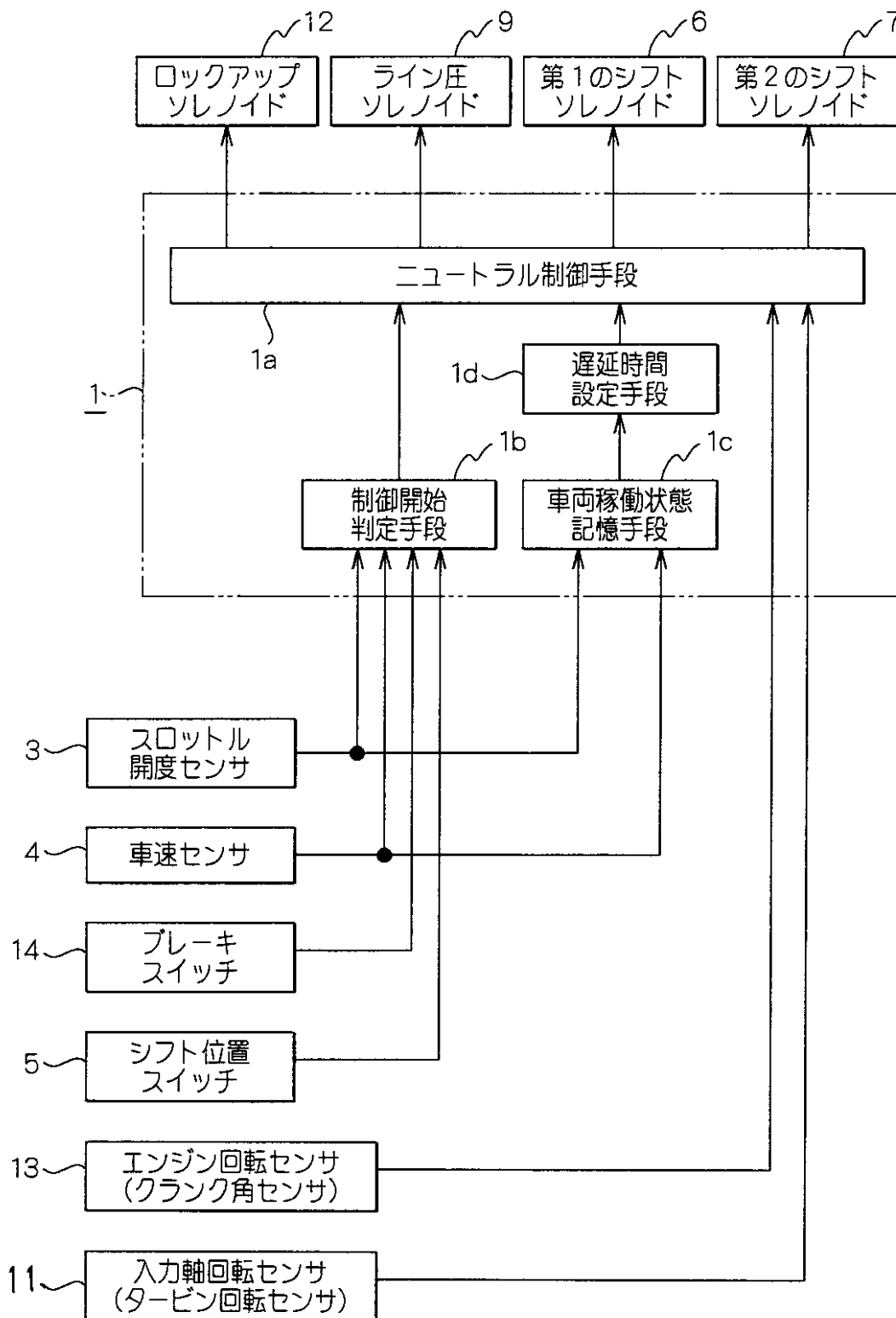
【補正対象書類名】図面

【補正対象項目名】図 1

【補正方法】変更

【補正の内容】

【図 1】



【手続補正 6】

【補正対象書類名】図面

【補正対象項目名】図 2

【補正方法】変更

【補正の内容】

【 図 2 】

