

4WD回路のしゃ断

＜フルタイム車（MT車、ECVT車共通）＞

エンジンルームのトランスミッション上部にあるトランスファシフトロッドで4WD↔2WDを切替える。

・4WD→2WD

⊖ドライバー等によりロッドの溝を使って引き出す。

・2WD→4WD

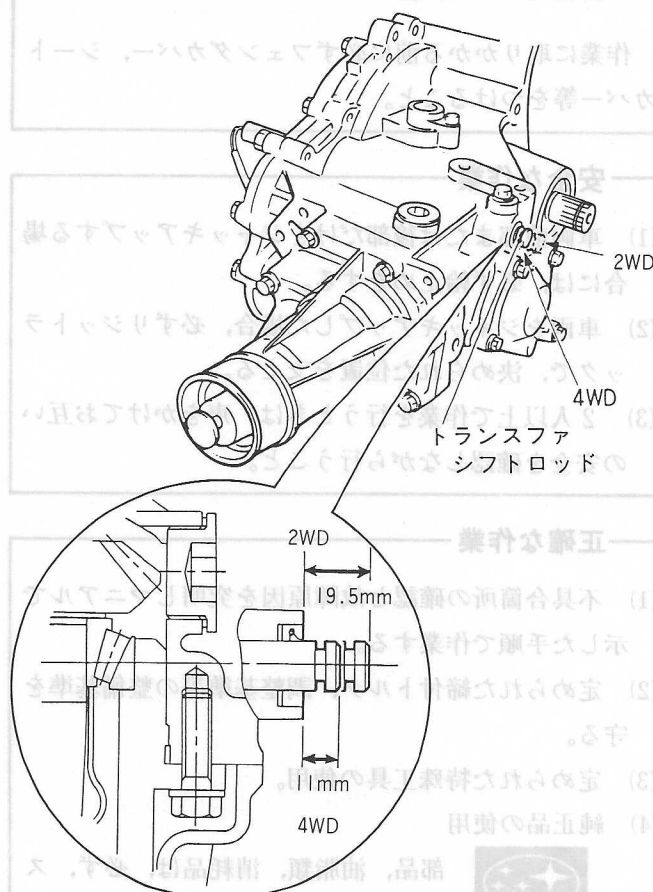
＋ロッドを手で押込む。

注意

・4WD↔2WDの切替えが重い場合は、噛合クラッチにトルクがかかっており、直進走行後、操作するとスムーズに切替わる。

・4WD↔2WD切替えストロークは8.5mmで2WD時のシフトロッドの端面は、ハウジング面より19.5mmである。

・2WD時、ABS付車はセンサの故障検出が作動し（IGN時）センサ異常のトラブルコードが点滅するので、測定終了後はクリアメモリを行うこと。



ブレーキテスト

＜ECVT車の制動力測定時の注意事項＞

ECVT車は、制動力測定においてギヤミッション車に比較して初期値が高く出る。これは変速機（CVT）の特性によるもので、エンジン運転中、CVTのプーリにコントロールされた油圧が常に掛かりスチールベルトに張力が掛かった状態となる。この張力の影響で制動力測定時の初期値が高く出る。

したがって、ブレーキテストを使用してブレーキの引きずりの有無を確認する場合には下記の条件で実施すること。

測定条件	エンジン停止，Nレンジ
判定基準	片輪20kg※1以下

※1：判定基準値を越えた場合は車両をジャッキアップして、各輪ずつ手で回し車輪の回転状態を確認する。

