3　動力伝達システム

変更項目のみ記載，記載なき項目は，既刊の新型車解説書・整備解説書を参照して下さい。

〔1〕ECVT ……3-2
■ 構造・作動……3-2
〔2〕プロペラシャフト……3-3
■ 構造・作動……3-3
〔3〕リヤデファレンシャルマウンティング……3-4
■ 構造・作動……3-4

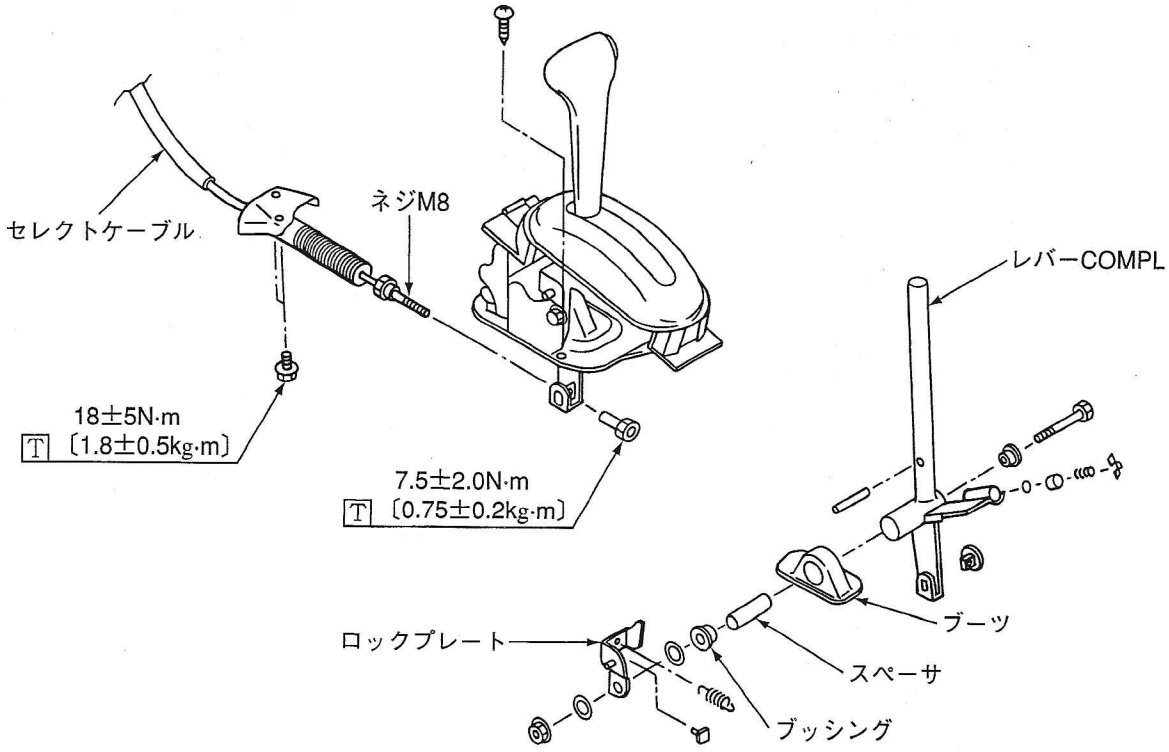
■ 主要変更点

(1) ECVT車のセレクトシステムは，レバーとセレクトケーブルとの結合部の形状を変更した。
(2) SC-EMPi SOHC ECVT車は，ECVT制御用ECUとエンジン制御用ECUを一体化した。
(3) プロペラシャフトのセンターマウントは，インシュレータ外筒を圧入タイプから挟みこみタイプに変更した。
(4) リヤデファレンシャル　マウンティングのフロントブッシュは，ストッパーの一体化，また，リヤブッシュは，外筒の廃止等を行なった。

〔1〕 ECVT ■ 構造・作動

セレクトシステム

(1) レバーCOMPL部およびセレクトケーブルとの結合部の構造を簡素化した。
(2) (1)項に伴い，レバー側結合部の形状を変更した。



〔注記〕調整は「N」位置で行なう。

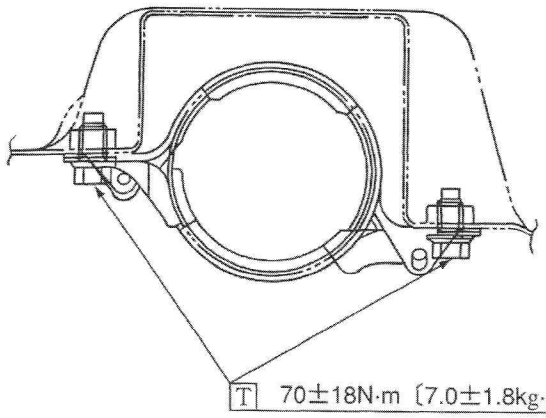
ECU

＜SC-EMPi SOHC ECVT車＞

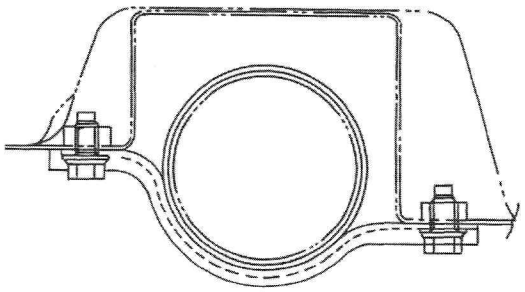
ECVT制御用ECUとエンジン制御用ECUを一体化した。

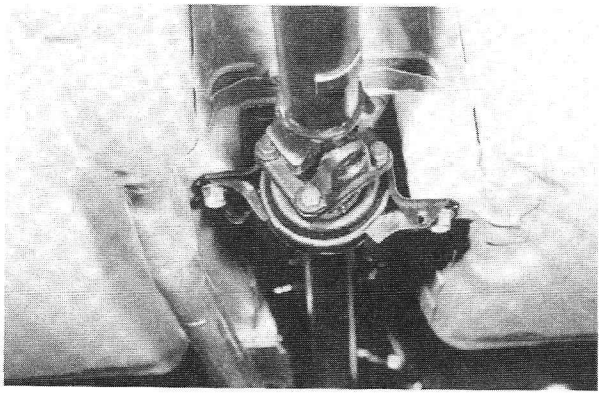
〔2〕 プロペラシャフト ■ 構造・作動

センターマウント　インシュレータ外筒を圧入タイプから挟みこみタイプに変更した。



〔参考〕　従来車





＜注記＞

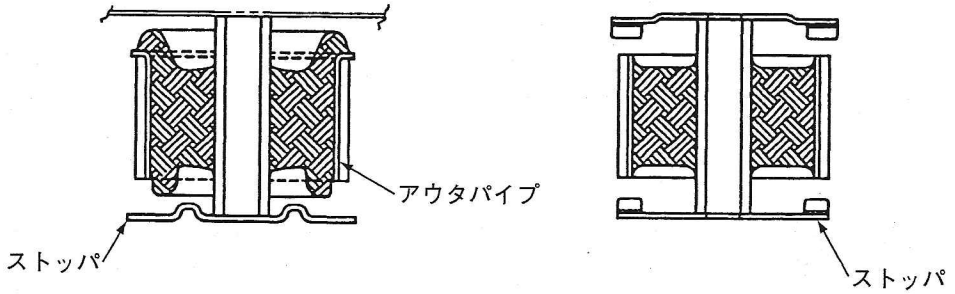
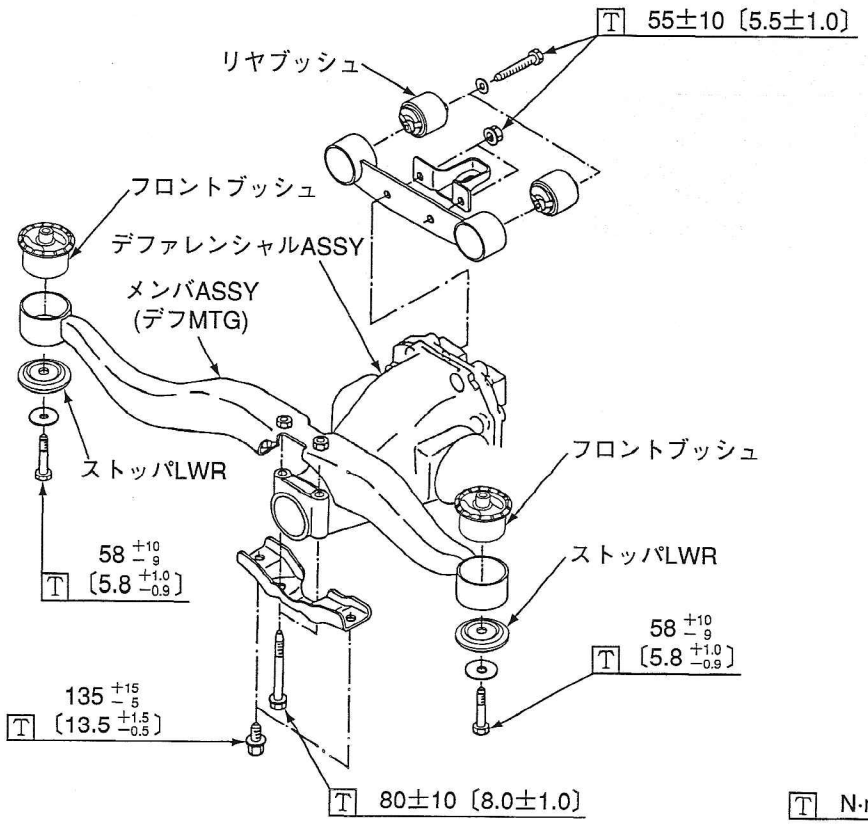
取付け作業時，インシュレータ外筒が上下ブラケットの前後フランジに確実におさまっていることを確認する。

〔3〕 リヤデファレンシャルマウンティング ■ 構造・作動

フロントブッシュは，ストッパの一体化，リヤブッシュは，外筒の廃止等を行ない構造を変更した。

〔参考〕 従来車

（フロントブッシュ）



（リヤブッシュ）