

定义和缩略词

节气门开度

发动机机制动:在节气门全关减速滑行过程中，发动机通过手动减档降低车速的状况。

节气门全开减档:将油门踏板迅速踩到底（满行程），进行强制减档。

大节气门开度:约油门踏板行程的3/4, 75%的节气门开度。

小节气门开度:约油门踏板行程的1/4, 25%的节气门开度。

中等节气门开度:约油门踏板行程的1/2, 50%的节气门开度。

最小节气门开度:加档所需的最小节气门开度。

节气门全开 (WOT):油门踏板的全部行程，100%节气门开度。

节气门全关减速滑行:当车辆在行驶且挂在前进档时，油门踏板完全松开。

换档状况的定义

振击:离合器或制动带突然强制接合。

颤动:震颤或跳动。这种状况可能在变矩器离合器接合时最为明显。感觉就象牵引挂车一样。

滞后:这种状况指在一段时间内应该换档但没有换档。对此可以这样说明：在踩下油门踏板至节气门半开或全开时，或者在手动减档到较低档位时，离合器或制动带接合的速度比预计的慢。该术语也被定义为“LATE（延迟）”或“EXTENDED（延长）”。

双重振击 - 两次感觉:离合器或制动带接连两次突然强制接合。

过早:车辆达到适当的速度前进行换档的状况。这种状况容易使发动机在加档后空耗。

末尾振击:换档结束时的感觉比换档开始时更坚实。该术语也被称为“END FEEL（末尾感觉）”或“SLIP BUMP（滑移振击）”。

坚实:在中到大节气门开度时，离合器或制动带的接合明显加快，被认为是正常现象。不应将这种接合与换档“HARSH（生硬）”或“ROUGH（不平顺）”混淆。

突然增大:发动机转速迅速提高，并伴随扭矩瞬时消失的现象。该状况通常在换档过程中发生。该状况也被称为“SLIPPING（打滑）”。

生硬 - 不平顺:离合器或制动带的接合过于“FIRM（坚实）”。这种状况在任何节气门开度下都非正常现象。

游车:重复快速进行一系列的加档或减档操作使发动机转速发生明显变化，例如4-3-4档换档模式。这种状况也被称为“BUSYNESS（频繁变速）”。

初始感觉:换档开始时的感觉明显比换档结束时的感觉更坚实。

延迟:在给定的节气门开度条件下，发动机转速高于正常转速时发生的换档。

颤振:重复出现的振动现象，类似于“CHUGGLE（颤动）”，但更为剧烈和快速。这种状况可能在特定的车速范围内更明显。

打滑:发动机转速明显提高，而车速却未提高。打滑通常发生在离合器或制动带初始接合期间或之后。

疲软:离合器或制动带发生非常缓慢的、几乎觉察不到的接合，几乎没有换档感觉。

喘振:重复出现的、与发动机相关的加速和减速状况，没有“CHUGGLE（颤动）”那么强烈。

卡滞:两个反向离合器和/或制动带试图同时接合，引起发动机发生空耗，发动机转速明显损失。

噪声状况

传动机构噪声:鸣鸣声或隆隆声，随车速增大或减弱，并且在节气门略开的轻微加速状态下最为明显。在车辆静止，处于驻车档或空档操作档位时，这种状况也可能非常明显。

主驱动器噪声:与车速有关的嗡嗡声，在节气门略开的轻微加速状态下最为明显。

行星齿轮噪声:与车速有关的鸣鸣声，在1档、2档、4档或倒档时最为明显。加档后，这种状况可能减轻或消失。

泵噪声:高音调的鸣鸣声，随发动机转速的提高而显著增强。在车辆静止或行驶时，这种状况在所有操作档位下都可能很明显。

变矩器噪声:鸣鸣声，通常在车辆停止且变速器在前进档(D)或倒档(R)时出现。噪声将随发动机转速的提高而增强。

驾驶员换档控制

驾驶员换档控制(DSC)允许驾驶员像手动变速器一样换档。关于详细的驾驶员换档控制的操作说明，参见车辆“用户手册”。

变速器缩略语

A/C:空调

AC:交流电

AT:自动变速器

CC:温度控制

DC:直流电

DIC:驾驶员信息中心

DLC:数据链路连接器

DMM:数字式万用表

DSC:驾驶员换档控制

DTC:故障诊断码

EBTCM:电子制动/牵引力控制模块

ECCC:电子控制容量离合器

ECT:发动机冷却液温度

EMI:电磁干扰

IAT:进气温度

IGN:点火

IMS (内部模式开关):内部模式开关

ISS:输入速度传感器

MAP:进气歧管绝对压力

MIL:故障指示灯

NC:常闭

NO:常开

OBD:车载诊断

OSS:输出轴转速传感器

PC:压力控制

PCM:动力总成控制模块

PCS:压力控制电磁阀

PS:压力开关

PWM:脉宽调制

RPM:转/分

SS:换档电磁阀

STL:维修变速器灯

TAP:变速器自适应压力

TCC:变矩器离合器

TFP:变速器油压

TFT:变速器油温度

TP:节气门位置

VSS:车速传感器

WOT:节气门全开