

[No. 19] 前進4段のロックアップ機構付き電子制御式ATのライン・プレッシャ制御に関する記述として、**不適切なものは次のうちどれか。**

- (1) エンジン・ブレーキ時のDレンジ4速から2レンジにダウン・シフトした場合、AT内部のクラッチに大きな駆動力が加わるため、ライン・プレッシャを通常の変速時より高くしている。
- (2) AT・ECUはエンジンの負荷を車速センサの信号で判断し、車速をもとにライン・プレッシャ特性が設定されているため、車速が増すに従ってライン・プレッシャは高くなりクラッチやバンドの締結力を強めている。
- (3) ATFが低温（-10℃以下）のときは、AT内部のクラッチやブレーキに作動遅れが発生するため、アクセル開度には関係なくライン・プレッシャを常に最高圧にしている。
- (4) Rレンジでは、減速比が大きいため動力伝達容量を高めるためにD、2、1レンジよりライン・プレッシャを高めている。

---

**答（2）**

エンジンの負荷はスロットル・ポジション・センサの信号で判断する。