

# 原廠不敢面對的真象

老一輩曾說買車要買(偷又搭拉),  
耐操又沒什麼毛病。  
於是我開始做了功課及研究, 剛好豐田也大改款  
也買了一台(偷又搭拉)。

我信老一輩的話, 我信你個鬼!  
什麼叫做耐操及沒毛病!  
開始參與各種大小的保固專案  
別人沒有中的我中  
別人有中的我也有中

在此感謝豐田和泰, 在購入本車三年內, 學會了一般人所不知道的維修方式  
及道路測試, 跑了三次消基會, 二次立法院參加漏水及檸檬法案修正公聽會  
, 開始查GOOGLE維修守冊, 寫報告書。

四驅源由:

STD I型出現在日本汽車工業最繁榮的年代, 在豐田全輪驅動的所有變體中仍然是  
最完美、最可靠和最高效的公路車。這款“全時四驅”確實是一款永久性的、“完  
整的”, 而且重要的是, 它建立在無故障且穩定的自動變速箱的基礎上。唯一的基  
本缺點(按照現代標準)是沒有任何車橋差速鎖, 這使得汽車對條件對角線很敏  
感。唉, 最後一批 STD I 車型的生產於 2002 年完成。

對於 B 級車型, 豐田使用了兼職 4WD (V-Flex I) 從 1980 年代後期到 2010 年代。目  
前, 這種類型適用於豐田唯一的實用車型。

1990 年代的長期危機使整體經濟成為一種新趨勢——材料經濟、有用的選擇, 當  
然還有完美的建築。豐田 4WD 的突破發生在 1997 年之後——隨著 V-Flex II 的啟動  
和大規模實施, 最先進的系統之一變成了最原始的系統。它的缺點是眾所周知的  
:

- 粘性聯軸器的延遲“操作”,
- 有限的鎖定能力,
- 主動驅動時的潛在危險,
- 有限的聯軸器壽命。

當然, 即使是這種可疑的 4WD 仍然比單驅更可取, 但問題是有經驗的車主有一  
些東西可以比較。自 2015 年以來, V-Flex II 不再用於豐田自己開發的車型, 並且  
仍然是大發重新包裝車型的一個屬性。

世界上最常見的全輪驅動類型 - 帶有機電聯軸器 - 於 1998 年為豐田推出 (ATC)。  
最初 - 用於小型貨車, 但逐漸進入較低級別, 取代 V-Flex, 並進入 SUV 級別, 消除  
全職人員的殘餘。這種類型的缺點:

- 鎖定能力  
有限, - 負載下的操作時間有限,
  - 聯軸器軸承的磨損(有關詳細信息, 請參閱“ATC 聯軸器維修”)。
- 總的來說, ATC的效能達不到全時四輪驅動, 但明顯超過了V-Flex。

值得一提的是——1990 年代末出現了新的豐田/愛信變速器(最新版本的 A24# 系列、U 系列)，其使用壽命與前輩相比大幅提升減少，這對於裝載更多的 AWD 車輛尤其明顯。結果，四輪驅動變速箱不僅效率降低，而且可靠性也降低。

對於當時剛剛起步的 SUV/跨界車級別，豐田保留了最簡單版本的全時(STD II)，實際上是從以前的帶有機械變速箱的模型中藉鑑而來的(除了在中央差速器中安裝了五顆衛星而不是四顆衛星)。與流體力學耦合相比，粘性耦合的預期低效率也影響了這種情況下的性能。

到 2000 年代中期，技術的發展允許完全放棄粘性耦合，讓所有三個差速器都免費 (VSC+) - 現在使用制動系統模擬鎖定。這種類型在生產中停留的時間不長，很快所有的跨界車都收到了 ATC 4WD。

總的來說，隨著車輛穩定系統(日本品牌——2000 年代後半期)的實施，以及通過剎車模擬差速鎖的出現，世界四驅發展的新階段開始了。一些製造商的可選 4WD 和 ESP 甚至比某些版本的具有過度“軟”中心鎖定或其模擬的全時提供更好的效果。但不是在豐田的情況下——比較不同品牌的現代 SUV 的實際行為，有必要認識到——豐田的可選 4WD 和 difflock 仿真設置非常不成功。僅在 2010 年代末發布新型號時才概述了一些改進。

從 2000 年代中期開始，全輪驅動的性能一直延續到 2000 年代中期(單驅動版本甚至更早獲得 CVT)，這並不是最好的方式拒絕 AT 而支持 CVT。這對於輕型汽車來說不是那麼重要，但對於小型貨車，尤其是跨界車來說，CVT 成為發動機和車輪之間動力傳輸電路中最窄、最脆弱和最昂貴的部分。

另一種自 2001 年以來已知的有條件全輪驅動，已由眾多混合動力車型 (E-4WD) 形成。有了這個想法的外部誘惑、漂亮的值 and 後電機扭矩的圖表，實際上牽引能力沒有達到預期——E-4WD 的效率甚至達不到類似非混合動力車型的 ATC。

自己的“扭矩矢量”類型(DTV) 豐田在 2018 年才推出，比日產晚了八年，比本田晚了近十五年，比 MMC 晚了二十年。Potius sero quam nunquam。

### 先看DTV影片原理(最重要的安全系統)

DTV中文名為：“動態扭矩矢量控制四驅系統”是這一代RAV4榮放全球首創的新模式，除了可以做到前輪的50%-100%，後輪0%-50%的動力分配之外，後輪還可以實現單輪0%-100%的動力分配，通俗點說就是後軸的動力可以完全使用在某一個輪胎上，實現“單輪脫困”

<https://youtu.be/LCqCa7PP1gE>

### AWD作動方式

<https://youtu.be/jm-Ncjunuc>

[https://www.youtube.com/watch?v=d1UG1a38diw&ab\\_channel=ToyotaCanada](https://www.youtube.com/watch?v=d1UG1a38diw&ab_channel=ToyotaCanada)

### Dtv系統解說

[https://twgreatdaily.com/7MMzn3ABjYh\\_GJGVYHhm.html](https://twgreatdaily.com/7MMzn3ABjYh_GJGVYHhm.html)

<https://new.qq.com/omn/20210704/20210704A03GG900.html>

<https://www.bellevilletoyota.com/en/news/view/toyota-s-all-wheel-drive-targeted-a>

[pproaches/85222](https://toyota-club.net/files/techdata/dtc/tr_4wd_dtv_rav4.htm)

故障代碼

[https://toyota-club.net/files/techdata/dtc/tr\\_4wd\\_dtv\\_rav4.htm](https://toyota-club.net/files/techdata/dtc/tr_4wd_dtv_rav4.htm)

[https://toyota-club.net/files/faq/19-01-30\\_faq\\_dtv\\_4wd\\_eng.htm](https://toyota-club.net/files/faq/19-01-30_faq_dtv_4wd_eng.htm)

豐田RAV4下放8AT(TDV系統)果然首年登上冠軍寶座。

本人車子於2019/03/28交車，第四天發現加力箱在換檔時會產生類似齒輪磨擦打滑異音，於是跟原廠協調清明節後進廠。

連假過後開始進廠測試(本人也協同解說問題)

原廠表明已聽到異音

<https://youtu.be/2aLv1ZpkPVs>

認為是本人改卡鉗問題，本人也拆除換回原廠測試，一樣聽到這聲音，基於首次遇到此狀況，表明個案需要錄影存証。

(當時聲音約一秒左右)

不斷的請我一直反覆測了幾個月，最後讓我出保加力箱。

在line群及臉書發文之下，原來我並不孤單～

出保料件到貨後，我現場檢示及拍照📷(如圖)

約定日期出保四天。

約週六中午交車，開開心心的去牽車回家。

在離家不到三公里的路途中，我~~~~~

居然聽到那熟悉的聲音😞👉。

當下立即撥電話請員工代班，我立即開回廠表明有聲音出現。

他們也派組員陪同我上車測試，在測試的過程中，雖有聽到聲音但時間秒數過短。不足以錄影存証。並告知我(等聲音大點再來錄影測試)。

當下我聽了，也忍了。

畢竟我是第一台出保這問題。

19年-20年中我不斷的測試，也發現出另一個問題，(差速器齒輪作動異常)

如影片：

<https://youtu.be/-ddxaVAQd2w>

我們先回歸加力箱問題，在交涉許久才願意更換第三顆。

在更換一週後去原廠把車開回家，雖然沒有愉快心情。

過了幾天，想去外面走走順回南部。

繞著縣道林道來回中，不知不覺又聽到那短暫的加力箱聲😞👉

也順便把差速器異音錄影存檔(如影片)。

隔天立即反應。週一回到了原廠立即反應這些問題。

他們也只好建檔上傳回和泰。

在這段時間中，差速器的異音愈來愈頻繁。

聲音大到輪胎壓到人孔蓋一樣！

老婆有一次開車，以為壓到什麼異物或爆胎，下車查看並無異狀。

當頻率愈來愈多時，老婆開車愈來愈害怕。

思慮到安全因素，決定2020/12月立即增購小車。  
讓老婆開小車載小朋友及家母看醫生使用。  
2021年1月放至原廠讓他們測試到過年前一天交還車給我。  
並訂差速器及漏水一併處理。  
三月份零件到料，即開始排程進廠20天為期出保差速器及漏水更換作業。

更換完畢後，抱持著愉快心情去牽車。

三個月後(2021/6月)，那後差的聲音又再度出現！

跟上一顆一樣，初期症狀為一聲。  
嚴重時改二聲長音碰碰！  
回廠時告知聲音，原廠表示再留車觀察幾天，於是我又留車了…。

幾天後接到原廠電話，表明是否能約一天雙方去試車瞭解狀況。  
我也同意雙方去測試，2021/09/01約定日期去測試。  
在這測試當中，也測試變速箱二檔鐵片磨擦聲及差速器異音，在測試當天皆有錄到異音。

過沒幾天原廠來電，說要會談及解說。

在這解說當中我提出訴求`

- 1.從2019/03/28交車至今，本車大小維修出保進廠逾80次。  
漏水/加力箱/差速器等大小出保品項次數不知多少回。  
車你們要怎修？我累了！我進廠時間及測試油錢不知花了多少？我不想當白老鼠了。
- 2.同型款車種要求加力箱/差速器提供十年保固。  
在美國同型款車已提供十年保固，台灣為什麼不能提供？  
(原廠回覆無法修復。台灣不適用！)  
只能無限輪迴一直出保到過保！  
只能無限輪迴一直出保到過保！  
只能無限輪迴一直出保到過保！

天阿！任誰當下聽到這也無法接受。

過保之後，哪一個家庭能接受維修費用高達8-16萬的費用？

- 3.召回更換出保專案。
- 4.客服部(江)姜主管所欠我履約保證文件尚未給我(有錄音當)

在等待許久，終於接到原廠電話。

- 1.十年保不可能，只能無限輪迴一直出保到過保。
- 2.經過原廠測試單位，結論是正常？  
(去年送審車測中心都沒有報告了！現在哪來的測試？)  
本人也在檸檬法修正案也遇見車測中心主管告知有送審文件.主管說要回去查原先加力箱異音也說正常，結果開始出保！)  
有聲音代表正常。那沒聲音代表？  
(截至目前12月15日止)  
未接獲相關與會人員協商，12/13日回廠保養時詢問人員，上層消失蹤影！  
完完全全未下達任何指示，原廠某車測人員是路人？還是根本憑空捏造出來的虛

擬人物?)。前後說詞不一，難取信於人。

不久再次來電告知，目前確定只能一直出保下去別無選擇。

本人心想，跟TOYOTA 購自全球同一款車相同零件。

為什麼美國能主動告知延長保固專案？

為什麼台灣不能？只能任憑耗時檢測出保？

無限輪回到過保固？

提出訴求方式：

1.同等款車種，加力箱/差速器十年保固(美國方面已提供保固)

2.已目前已知相同車款有聲音不下佰台，告知召回更換

3.客服部江姓主管所欠的相關文件,請依照對話內容給予本人

1. 美國原文部份內容

**Some 2019 – 2020 model year RAV4 Adventure and Limited grade AWD vehicles may exhibit an abnormal noise from the rear differential assembly when accelerating from a stop and/or on deceleration after driving the vehicle for 15 – 20 minutes or more. This condition occurs with Normal drive mode selected during disconnect/connect timing of the AWD system. Follow the Repair Procedure in this bulletin to address this condition.**

2019-2020年所生產的2.5AD版差速器零件部份產生異音，台灣部份始終保持著個案問題，不願正面回應，在消保申訴中也委託車輛中心測試，但始終得不到答案也未見測試報告。

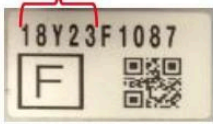
**Production Change Information (continued)**

2. Use the figure below as a guide to determine the production date from the serial number.

**Figure 2. Rear Differential Serial Number Breakdown**

**Example:**18Y23F1087 → Produced November 23, 2018

Year (YY) / Month (M) / Day (DD)

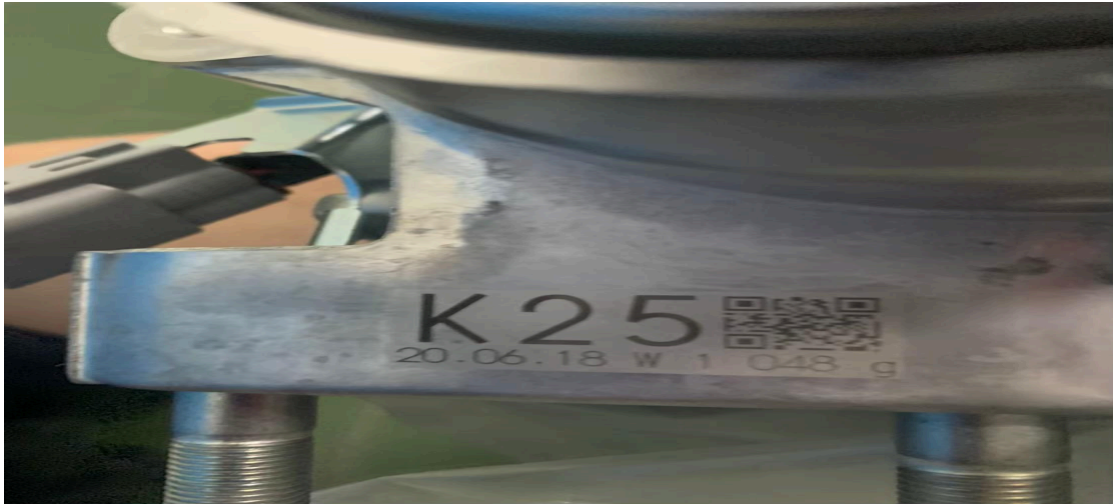


**Production Month**

|          |          |
|----------|----------|
| • A: Jan | • G: Jul |
| • B: Feb | • H: Aug |
| • C: Mar | • I: Sep |
| • D: Apr | • X: Oct |
| • E: May | • Y: Nov |
| • F: Jun | • Z: Dec |

2. 在加力箱部份

1.2019年3月上市加力箱編號**36100-42170**，在降速時會產生齒輪異音，反應多次，並提供相關文件才願意更換。在銷售這款車型中，許多車主也曾反應原廠，原廠表示有聲音再來錄音。但這一來一往的時間及測試，耗費的是時間及體力不堪其擾，反覆不斷的花費時間測試。最後更換加力箱編號**36100-42172**，最後才稍有改善異音問題



相關網址(差速器)

英文版

[https://toyota-club.net/files/faq/19-01-30\\_faq\\_dtv\\_4wd.htm](https://toyota-club.net/files/faq/19-01-30_faq_dtv_4wd.htm)

中文版

[https://toyota-club.net/files/faq/19-01-30\\_faq\\_dtv\\_4wd\\_eng.htm](https://toyota-club.net/files/faq/19-01-30_faq_dtv_4wd_eng.htm)

差速器問題/文件載區

<https://www.carcomplaints.com/Toyota/RAV4/2019/tsbs/tsb-t-sb-0067-20.shtml>

在第三次消保管調解當天2022/01/03

□ 原廠針對產生異音指用油過熱產生異音?

■ A:本人使用的差速油及加力箱油均用原廠油。除非原廠油有問題!在維修完當天, 本人由原廠開車回家路程不到3公里, 油溫會過高?和泰自行送文油品給台灣車測中心是如何測試?來證明是油溫過高?而不是機械機具問題?

□ 在2021年3月開始送修差速器後, 同年六月發生異音。同年九月原廠陪同路測均發生異音現象。到2022年一月三日原廠派人協商, 依上層指示不再做出保固更換!理由:我就換新的給你了。有問題再換也一樣, 何必再換?所以根據合約內容保固是假的?在底盤動力系統是重要元件也有出保上限?(當下聽完和泰所下達的指示給協商人員, 我腦中想著是該跳船了。)

■ (連原廠都不會修了, 何必留這台車呢)

■ (連原廠都不會修了, 何必留這台車呢)

■ (連原廠都不會修了, 何必留這台車呢)

那麼重要的DTV安全系統

② 在這台案例中,日本也有相同問題, 為何日本方面都知道?唯獨台灣說母廠未提供問題?美國方面在2019-2020年當中, 針對加力箱及差速器發出四件維修報告書內容明文記載, 提供十年保固。台灣呢?推拖機油問題?重點機油也是和泰提供的, 由和泰處理維修, 怎推拖使用人問題?

4.在最後當中表示, 目前這個問無法維修, 但在保固內可以更換。(問題2)(暗示有上限維修)

□ 過保後每次維修報價8萬多, 試問有幾個家庭可以忍受原廠設計問題, 由使用人承擔這龐大維修費用?

在管理階是上層不知道?還是中階管理層未上報?地方經銷聽從中階管理層指示操作, 在三年中來未獲明確指示。拖延時間及無法維修太可惡至極。  
同樣一套DTV目前2.0款及2.5款有這樣問題卻不願處理, 和泰最高層人員不知道這重大問題嗎?

螺絲鬆了  
真的有問題了  
各位車友們  
不管是已交車或未交車的  
上述有這些狀況的  
一定要去原廠更換  
自己的權利要自己去爭取/買車請三思  
畢竟我已跳船了  
這也是我最後一次發這維修文了  
和泰不再是以前的認真負責的態度了