

# エンジン

## エンジン概要

51年排出ガス規制は50年規制よりNOxの排出規制が強化されていますが、18R-UエンジンではEGRの量を増加し燃焼温度を下げることに対処しました。

しかし、EGRの量を増加すると運転性能の悪化や燃料消費の増加等の性能低下を生じます。そこでこれらについては次のような手段に対処しました。

### (1) 運転性については

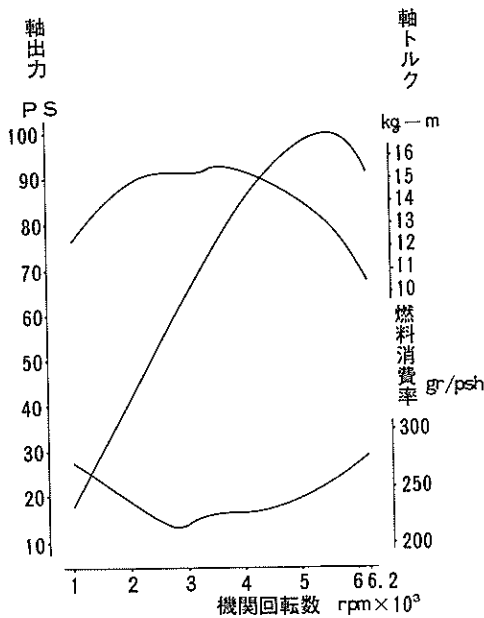
- ① 点火時期制御装置の変更による点火時期の変更
- ② 補助燃料供給装置の採用 (M/T車のみ)

### (2) 燃料消費の増加には

- ① サーモスタットの開弁温度の変更
- ② トップ走行時のEGRカット (M/T車のみ)

## エンジン性能

### (1) エンジン性能曲線



### (2) 18R-Uエンジン主要諸元比較

項目	51年	50年
排気量 cc	1968	←
最高出力 PS/rpm	100/5500	←
最大トルク kg-m/rpm	15.5 / 3600	←
圧縮比	8.5	←
点火時期 BTDC/rpm	7°/750	←
最少燃料消費率 g/PSH (rpm)	216 (2800)	218 (2400)

図1-1 エンジン性能曲線

T 1504

## エンジンの変更点

### (1) サーモスタット

燃費向上のためサーモスタットの開弁温度を82℃から88℃に変更しました。

# エ ン ジ ン

## キャブレタ

- (1) 51年度排出ガス規制に適合させるため諸元の変更をしました。
- (2) M / T車については補助燃料供給装置を設定するためバキューム通路を1部変更しました。
- (3) チョーク オープナ システムを変更し暖機特性を向上させました。

キャブレタ諸元比較表

型 式	51 年	50 年
型 式	ツ ー バレル	←
メ ー ン ジ ェ ッ ト 径	フアースト (mm)	M / T車 1.12 A / T車 1.16
	セカンド (mm)	1.80
ス ロ ー ジ ェ ッ ト 径	フアースト (mm)	←
	セカンド (mm)	←
パ ワ ー ジ ェ ッ ト 径 (mm)	0.5	←
ボ ン プ ジ ェ ッ ト 径 (mm)	0.5	←
加 速 ポ ン プ ス ト ロ ー ク (mm)	4.5	←
フューエル レベル (ボデー上面より) (mm)	21~23	←
フロート調整	上 昇 時 (mm)	3.5
	下降時のリップのすき間 (mm)	0.9~1.1
フアースト	全 閉 角 度 (度)	9
スロツトル	セ コ タ ツ チ (度)	57~61
	全 開 角 度 (度)	89~91
セカンド	全 閉 角 度 (度)	20
	全 開 角 度 (度)	89~91
キックアップ	フアースト スロツトル バルブ全開時のセカンド スロツトルバルブとフランジとのすき間 (mm)	0.1~0.3
フアースト	チヨーク バルブ全閉時のフアースト スロツトル バルブ角度 (度)	22~24
	暖機後のエンジン回転数 (rpm)	(M / T車) 2400~2800* (A / T車) 2400~2800
アンローダ	スロツトル バルブ全開時のチヨーク バルブ角度 (度)	46~48
	チヨーク バルブ全閉角度 (度)	20
アイドル アジャステイング	スクリュ セットもどし量(回)	約2
スロツトル	TP作動時のフアーストスロツトル バルブ角度 (度)	15~17
	TP作動時のエンジン回転数 (rpm)	1100~1300
チヨーク	チヨーク プレーカ作動時のチヨーク バルブ角度 (度)	38~40
チヨーク	チヨーク オープナ作動時のチヨーク バルブ角度 (度)	63~67
チ ョ ー ク	バルブ 全 閉 温 度 (℃)	20
電熱チヨーク	コイル+PTC抵抗値 (Ω)	6.5~8.5

(注) バルブ角度はいずれも水平面からの角度を示す。