

エ ン ジ ン — 3 T-U —

Ⅲ エ ン ジ ン

51年適合2 T-Uエンジンを、次のように変更して、排気量アップ、出力アップをはかりました。

1. 変 更 点 概 要

51年2 T-U、3 T-Uエンジン主要諸元比較

項 目	51 年 2 T-U	51 年 3 T-U
総 排 気 量 (cc) (内径×行程 mm)	1588 (85.0×70.0)	1770 (85.0×78.0)
最 高 出 力 PS/r.p.m	90 / 6000	98 / 5700
最 大 ト ル ク kg-m/r.p.m	13.0 / 3800	15.2 / 3400
圧 縮 比	9.0	←
点 火 時 期 B.T.D.C/r.p.m	10/800(M/T)	18/650(M/T) 10/750(A/T)
最 小 燃 料 消 費 率 g/PS·h(r.p.m)	217(2200)	218(2200)

		51年2 T-U	51年3 T-U
アイドル回転数	M/T	800 rpm	650rpm
	A/T [Nレンジ]	950rpm	750rpm
点 火 時 期	M/T	10°(B T D C)/800rpm	18°(B T D C)/650rpm
	A/T [Nレンジ]	10°(B T D C)/950rpm	10°(B T D C)/750rpm

主 なる 変 更 点

項 目	2 T-Uとの比較	目 的, 機 能
(1) クランク シャフト	変 更	ストローク アップ
(2) ピストン	頭部形状変更	圧縮比の調整
(3) ウォータ アウトレットハウジング	バイパス ホース 取り付け部形状変更	アイドル時および冷間進角 用B V S Vの取り付け
(4) エキゾースト マニホールド	デュアル化	出力向上による運転性および燃費の向上
(5) ウォータ ポンプ	オート カップリング ファンを採用	出力損失および騒音の低減
(6) デイストリビュータ	進角特性変更	補助進角装置の採用
(7) キャブレタ	一部諸元変更	最適化および2段 チョーク ブレーカの採用

エンジン - 3T-U -

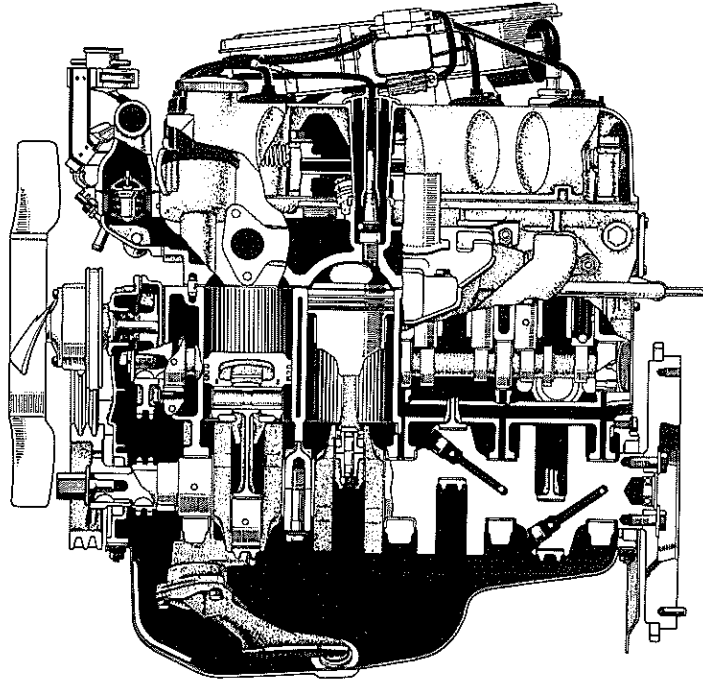


図3-1 エンジン縦断面図

T 2526

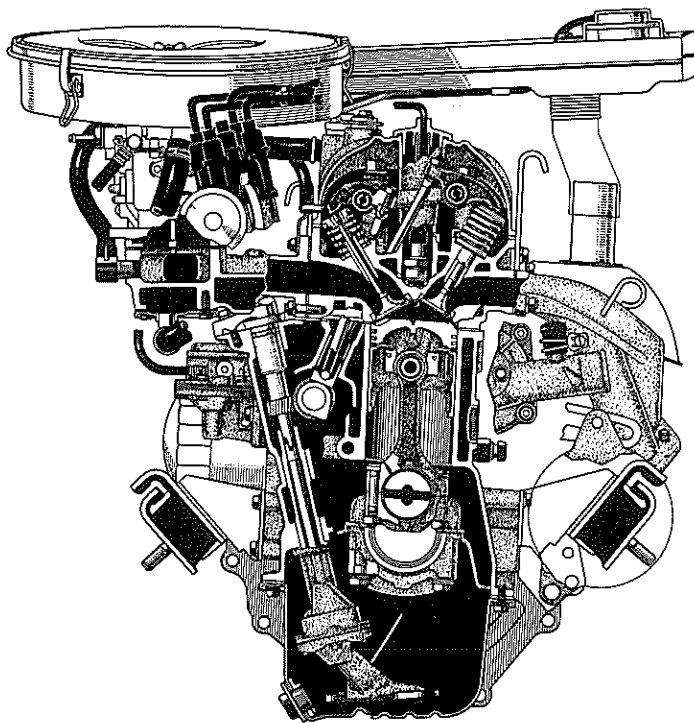


図3-2 エンジン横断面図

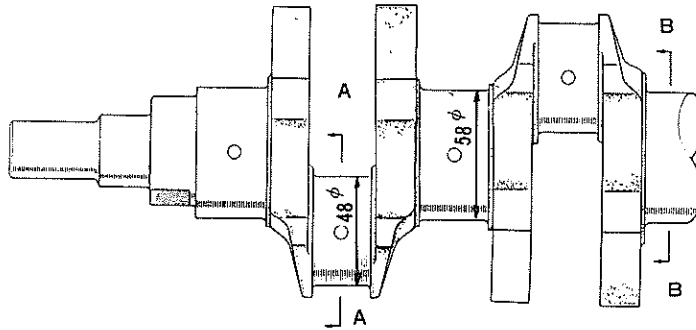
T 2527

エンジン — 3 T-U —

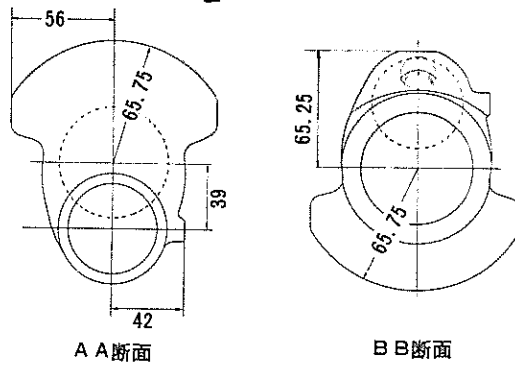
2. 各部解説

(1) クランク シャフト

ピストン ストロークをアップするために、形状を変更しました。また、静粛性向上のため8バランス タイプにしました。



T2647



A A断面

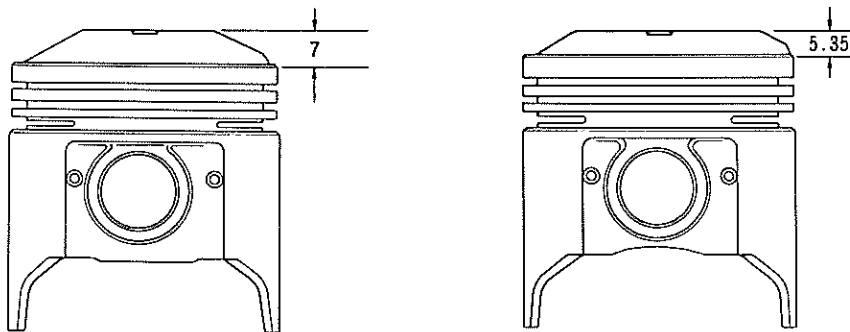
B B断面

図3-3 クランク シャフト

T2646

(2) ピ ス ト ン

頭部形状を変更しました。



51年 2 T-U

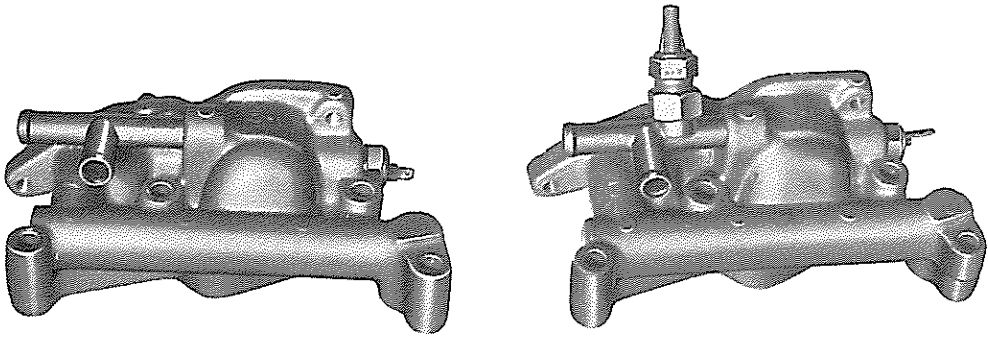
51年 3 T-U

図3-4 ピ ス ト ン

T2528

(3) ウォータ アウトレットハウジング

冷間進角用BVS V取り付けのため、バイパス ホース取り付け部の形状を変更しました。



2 T - U

3 T - U

図3-5 ウォータ アウトレットハウジング

(4) エキゾースト マニホルド

中高速域の出力、トルク向上のため、デュアルタイプのエキゾースト マニホルドを採用しました。

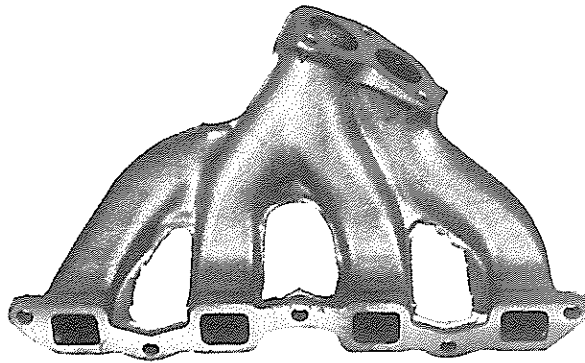


図3-6 エキゾースト マニホルド

A 0373

エ ン ジ ン — 3 T-U —

(5) オート カップリング ファン

ウオータ ポンプ本体の変更はありませんが、冷却ファンを2 T-Uエンジンの直結式からオート カップリング式に変更して、騒音の低減、燃費の改善をはかりました。これは、現行の12 Tエンジンで採用しているものと基本的に同じです。

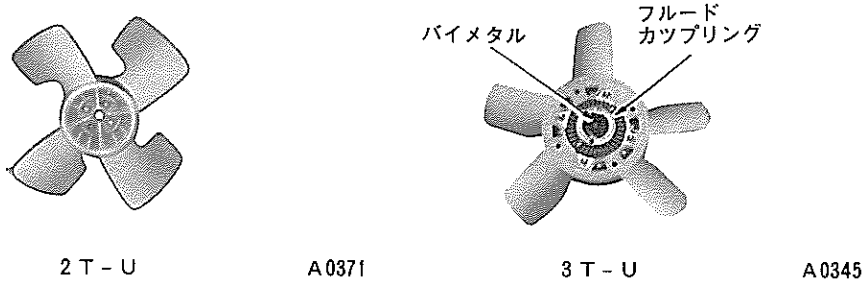


図3-7 冷却ファン

フルード カップリング オイル

使用オイル	シリコン オイル
油 量	25cc
粘 度	3000 Cst

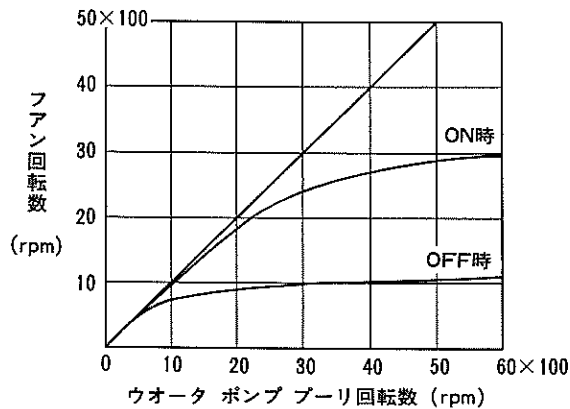


図3-8 ウオータ ポンプ プーリ回転数

T 2883

オート カップリング ファンの採用にともない、つぎの点も変更しました。

- ① ファンを従来の4枚式から5枚式に変更し、ファン径を大きくしました。
- ② ファン径の拡大により、ファン シュラウドの形状も変更しました。

なお、12 Tエンジンとプーリ径、シリコン オイル粘度が異なります。

(6) デイストリビュータ

51年適合 2T-Uエンジンの通常進角機構に加えて、新たにアイドリング時および冷間時に常時進角を行なう真空式進角装置を追加しました。
また、進角特性も最適しました。

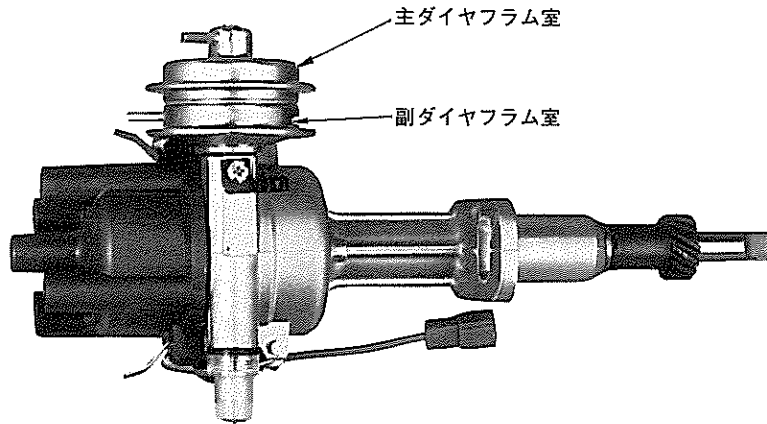


図3-9 デイストリビュータ外観

A0522

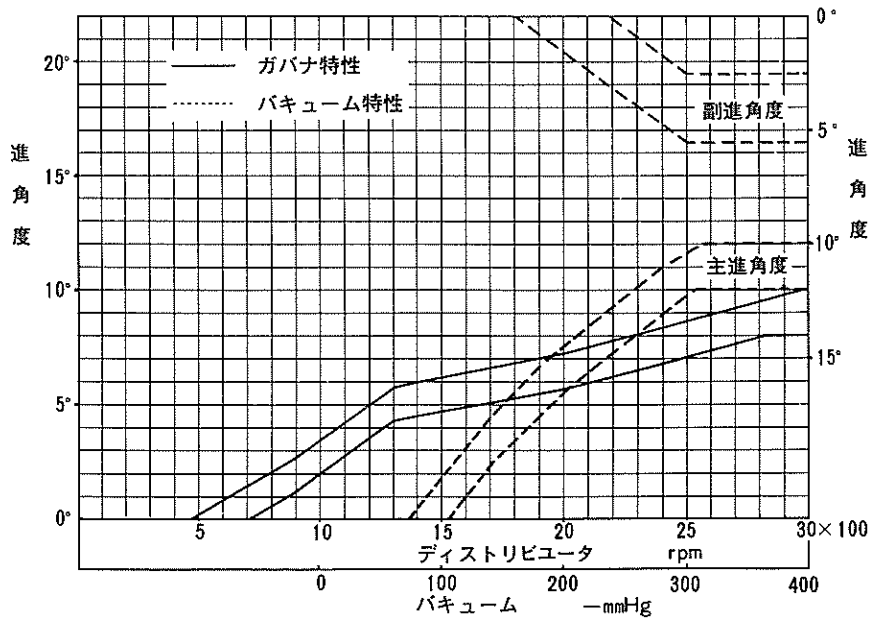


図3-10 進角特性図

T2820

エンジン — 3T-U —

(7) キャブレタ

エンジン本体の変更に合わせて、諸元を一部変更しました。

また、始動直後のCO、HCを減少させるために2段チヨーク ブレーカを採用しました。

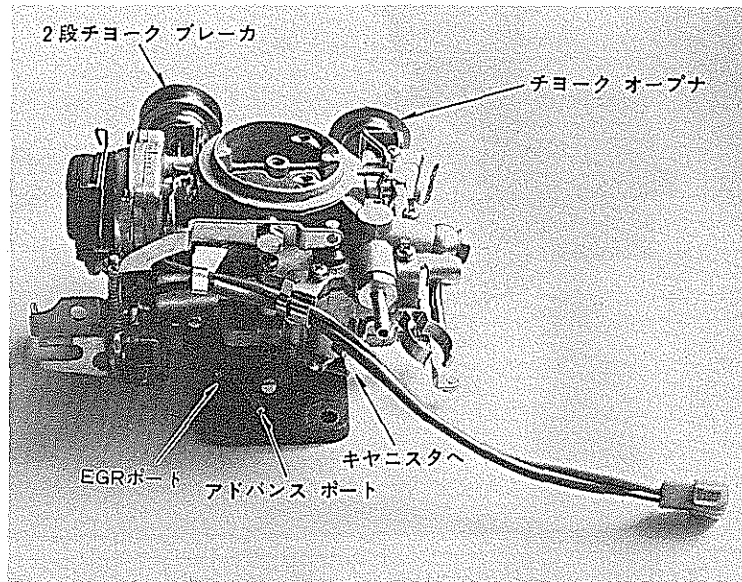


図3-11 キャブレタ外観

A 0635

キャブレタ系統図

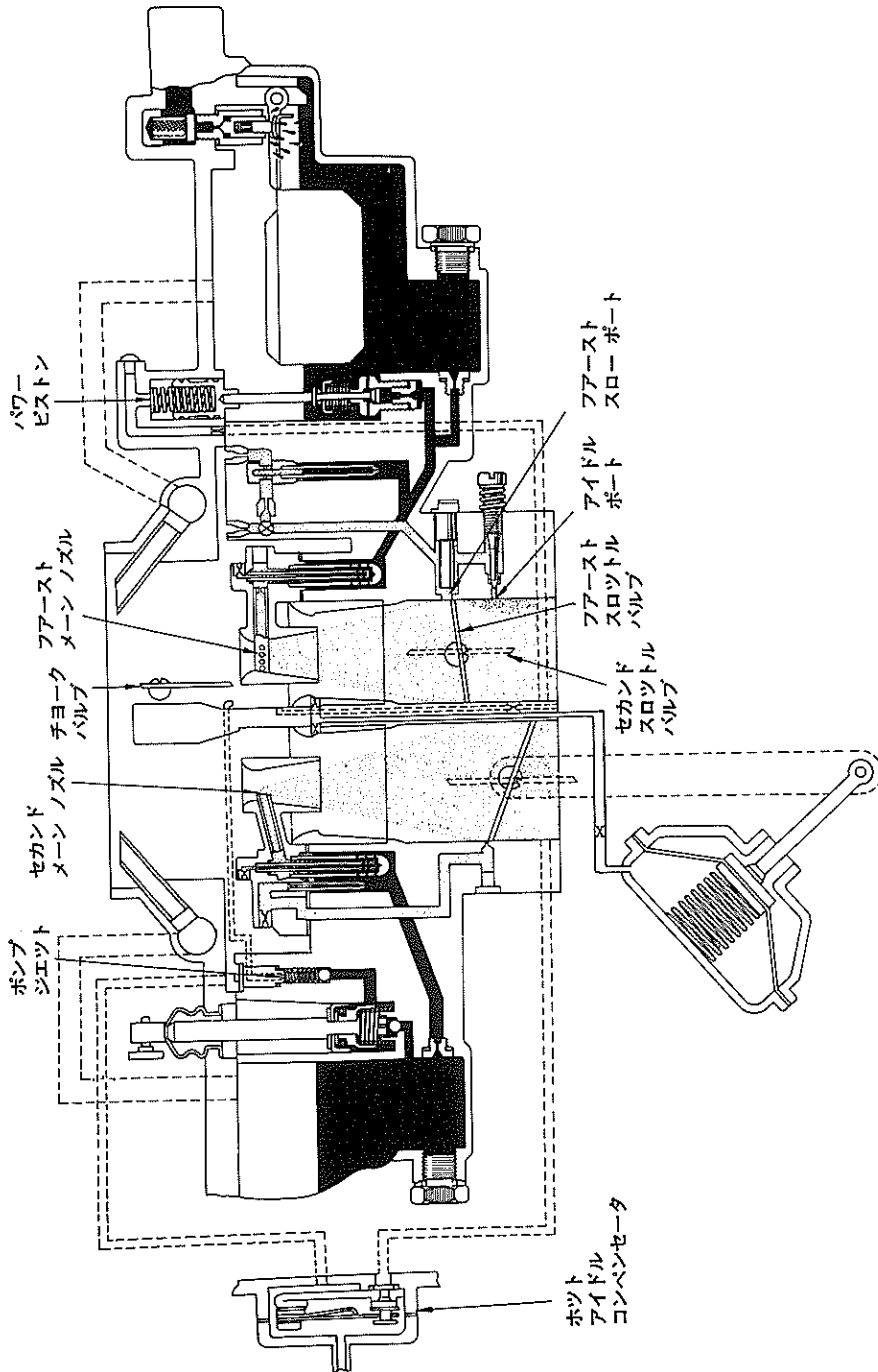


図3-12 キャブレタ系統図

T0765

エ ン ジ ン — 3 T-U —

キャブレタ諸元表

部 位		51年 2 T-U	51年 3 T-U
エ ア ホ ー ン	内 径 × 外 径 (mm)	58×63	←
ボ ア 径	(プライマリ×セカンダリ) (mm)	30×34	←
ラ ー ジ	ベンチュリ (ヌ) (mm)	22×26	←
スモ ー ル	ベンチュリ (ヌ) (mm)	8×9	←
メ イ ン	ノ ズ ル (ヌ) (mm)	(8コ×0.8)×2.4	←
メ イ ン	ジエツト (ヌ) (mm)	1.04×1.53	1.07×1.62
ス ロ ー	ジエツト (ヌ) (mm)	0.5×0.7	0.48×0.7
パ ワ ー	ジエツト 径 (mm)	0.53	←
ポ ン プ	ジエツト 径 (mm)	0.50	0.40
パワ ー	ピストン作用(開始)バキユーム(mmHg)	-160±10	←
加 速	ポ ン プ ス ト ロ ー ク (mm)	5	←
エ コ ノ マ イ ザ	ジエツト 径 (mm)	0.98	←
フ ユ ー エ ル	レ ベ ル (ボデー上面から) (mm)	20	←
フ ロ ー ト 調 整	上 昇 時 (mm)	4.0	←
	下 降 時 (mm)	1.2	←
フ ァ ー ス ト ス ロ ッ ト ル バ ル ブ	全 閉 角 度 (度)	7	←
	セコタッチ(全閉角度より) (度)	50	←
セ カ ン ド ス ロ ッ ト ル バ ル ブ	全 閉 角 度 (度)	20	←
	全 開 角 度 (度)	80	←
キ ッ ク ア ヅ プ	フ ァ ー ス ト ス ロ ッ ト ル バ ル ブ全開のときセカンド ス ロ ッ ト ル バ ル ブとボデーと のすき間 (mm)	(キツク角5°) 0.6	(キツク角1.5°) 0.15
フ ァ ー ス ト ア イ ド ル	チ ョ ー ク バ ル ブ全閉時のス ロ ッ ト ル バ ル ブ開度 (全閉 角度より) (度)	15	←
ア ン ロ ー ダ	ス ロ ッ ト ル バ ル ブ全開時の チ ョ ー ク バ ル ブ開度 (全閉 角度より) (度)	27	←
	チ ョ ー ク バ ル ブ全閉角度 (度)	20	←
チ ョ ー ク	オ ー プ ナ 開 度 (度)	57.5	←
チ ョ ー ク	ブ レ ー カ 開 度 (度)	18	19(1段め), 22(2段め)