

エ ン ジ ン

1. M-U(LPG)エンジン性能

M-U(LPG)エンジン主要諸元表

項 目	M-U(LPG)	M-U (参考)
排 気 量 cc	1988	←
最 高 出 力 PS/rpm	95/5200	110/5600
最 大 ト ル ク kg.m/rpm	15.0/3000	16.0/3800
圧 縮 比	8.6	←
アイドル回転数 rpm	700	750
点 火 時 期 BTDC/rpm	20°/700	16°/750
最小燃料消費量 g/psh(rpm)	205(2600)	220(2600)

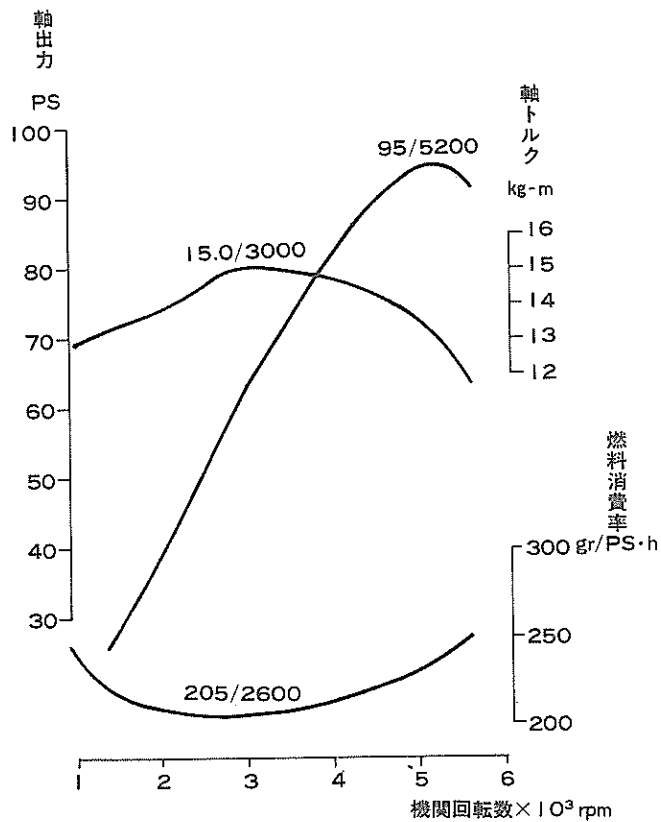


図2-1 M-U(LPG)エンジン性能曲線

T4417

2. エンジン本体

(1) シリンダ ヘッド カバーおよびガスケット

PCV装置の変更に伴いシリンダ ヘッド カバーの形状を変更してブローバイ ガスの取り出し口を設けました。ヘッド カバーの内側にはベンチレーション バツフル プレートが取り付けられており、ブローバイ ガスとオイルの分離を行なっています。またヘッド カバー底面部およびガスケットを改良してシール性を向上させました。

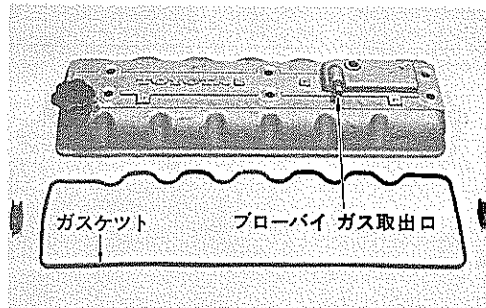


図2-2 シリンダ ヘッド カバーおよびガスケット

A 1026

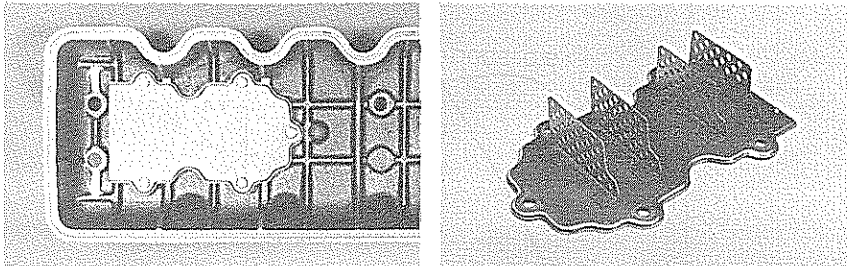


図2-3 ベンチレーション バツフル プレート

A 1027, 1028

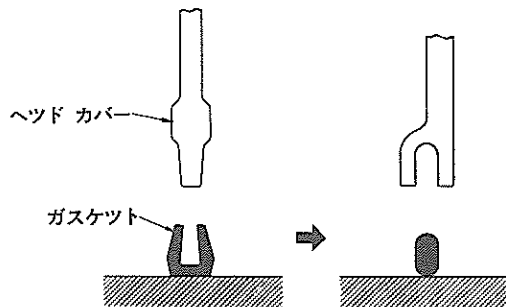


図2-4 シール方式の改良

T 4318

(2) 吸排気系統

エキゾースト マニホルド

エキゾースト マニホルドのシリンダ ヘッド取付部に補強リブを追加して、剛性をアップしました。

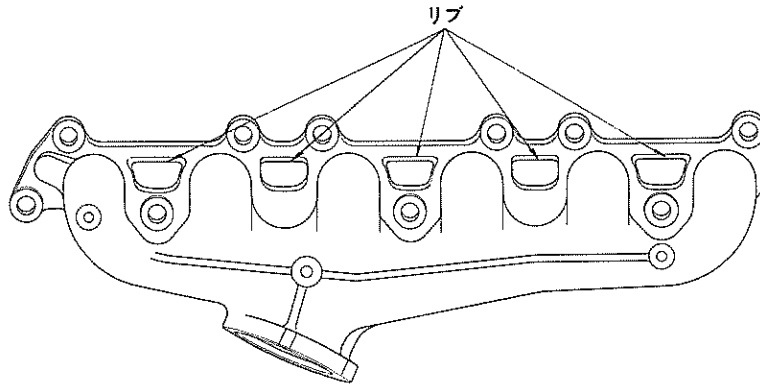


図2-5 エキゾースト マニホルド

T4418

(3) 冷却系統

ウオータ ホース

LPG レギュレータ加熱用ウオータ ホースを追加しました。

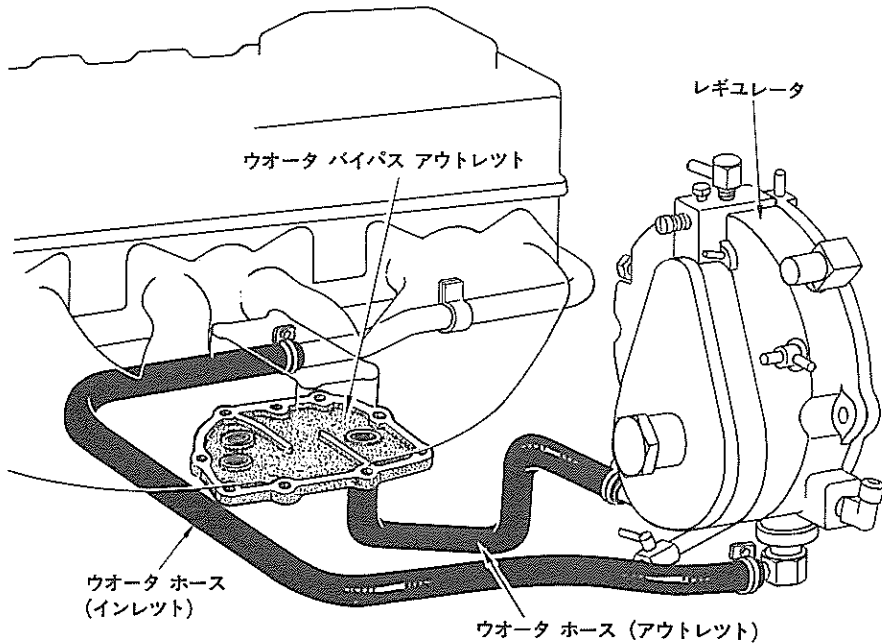


図2-6 ウオータ ホース配管

T4424

エ ン ジ ン - 電 気 系 統 -

3. 電気系統

変更部位	変更内容	変更目的
点火装置	フルトランジスタ式 (51年M-EUと同じ)	点火系の信頼性向上と メンテナンスフリー
デイストリビュータ	進角特性(下図参照) 点火時期 20°/700rpm	LPG燃料との適合
点火プラグ	W20EPR BPR6ES	燃焼室温度高温化に対応
オルタネータ	12V-65A(51年M-EUと同)	充電性能向上
バッテリー	N50ZL(60AH)	始動性向上
スタータ	12V-1.0kW(51年4M-Uと同) (12V-1.4kW(寒冷地オプション))	始動性向上

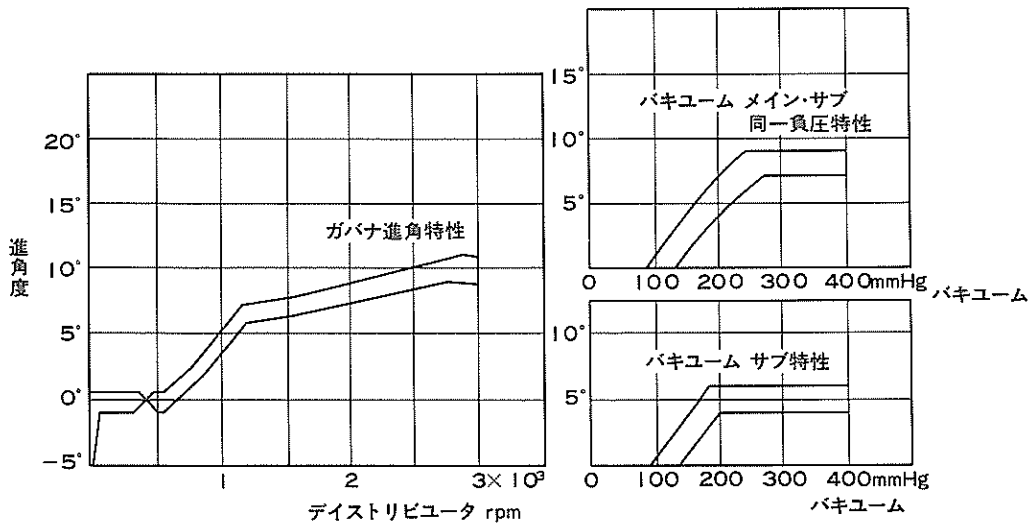


図2-7 デイストリビュータ進角特性図

T4419

エンジン ー燃料系統ー

4. 燃料系統

部 位	内 容
フューエル タンク容量 ℓ フューエル タンクの位置 燃料パイプ材質 燃料3過器 気 化 器	71 トランク ルーム内 鋼管、高圧ゴム 陶 器 式 M-U(LPG)
LPG装置 充 填 口 形 式 過 充 填 防 止 装 置 安 全 弁 形 式 過 流 防 止 弁 形 式	クイック カツプリング フロント ゲージ式、視窓式液面式 充 填 バルブ 20~24kg/cm ² 取 出 し バルブ 0.5kg/cm ²

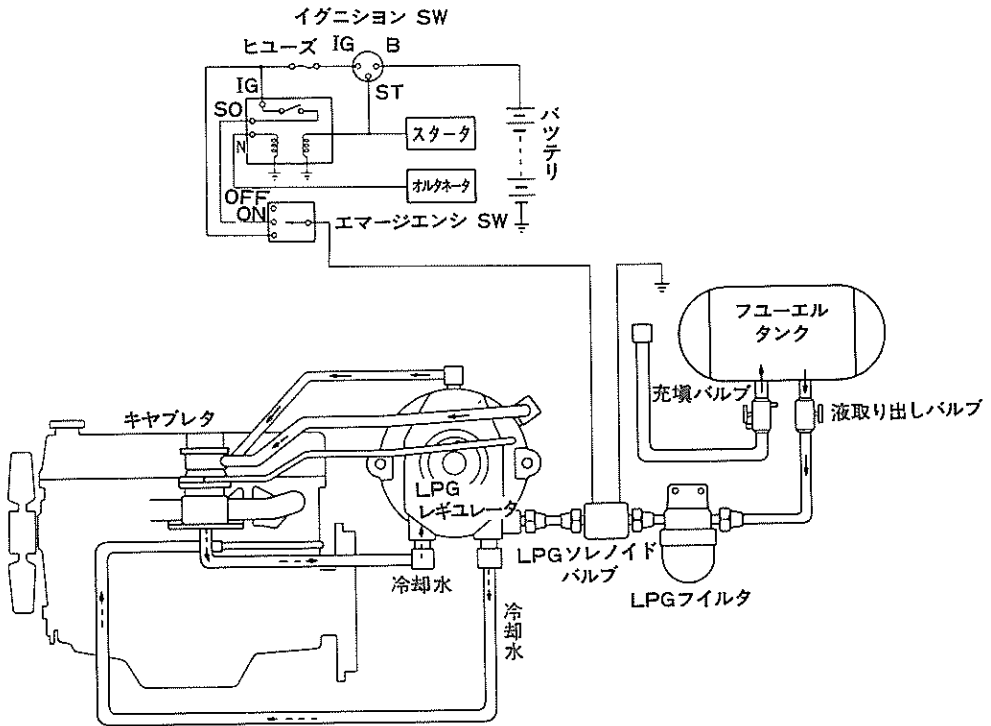


図2-8 LPG装置系統図

T 4420

(1) キャブレタ

排出ガス浄化規制に対応させるには空燃比のばらつきを抑える必要があるため、ベンチュリ部を機械加工仕上げにし精度を向上しました。また、気化器出力弁制御装置用ダイヤフラムの取り付けなどを行いました。

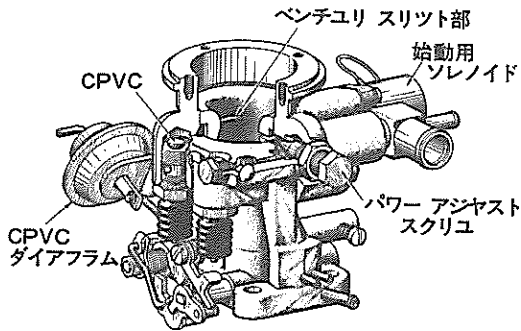


図2-9 キャブレタ

T 4425

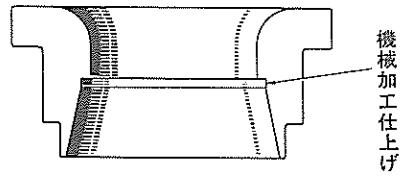


図2-10 キャブレタ ベンチュリ部

T 0263

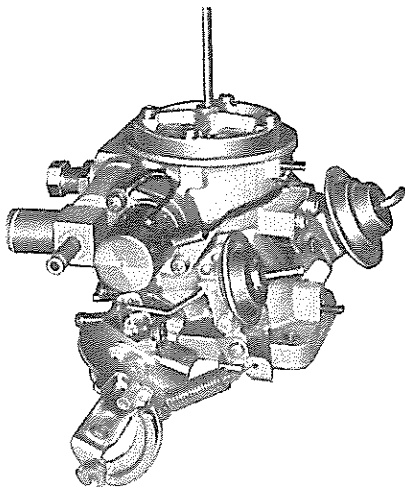
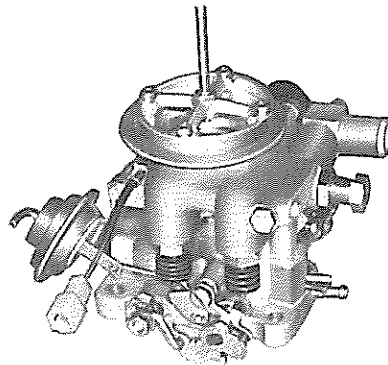


図2-11 キャブレタ外観



A 0149, 0150

(2) レギュレータ

触媒過熱防止のため、エンジン ブレーキ時、1次スロー燃料カット機構を新規に入れた他は従来のレギュレータと変更ありません。

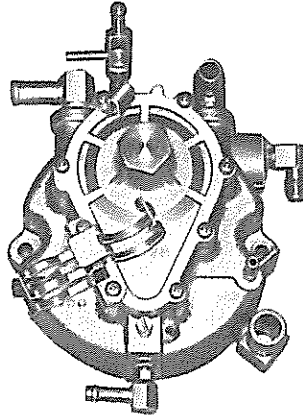


図2-12 レギュレータ外観

A 0151

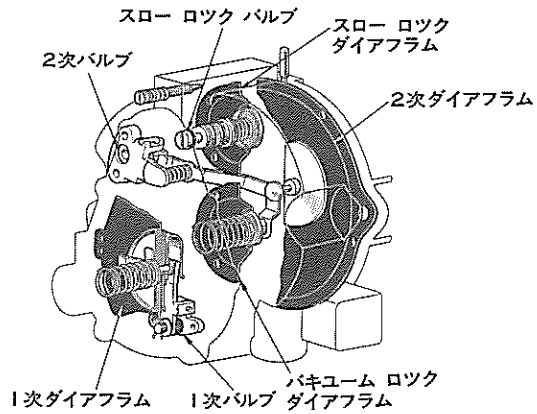


図2-13 レギュレータ内部

T 0301

エンジン - 燃料系統 -

スロー系統

スロー系統は一次バルブで減圧されたガスがスロー ロック バルブを通り、低速燃料用通路に送られます。スロー ロック バルブはスロー ロック ダイアフラムに負圧がかかった時に開きます。

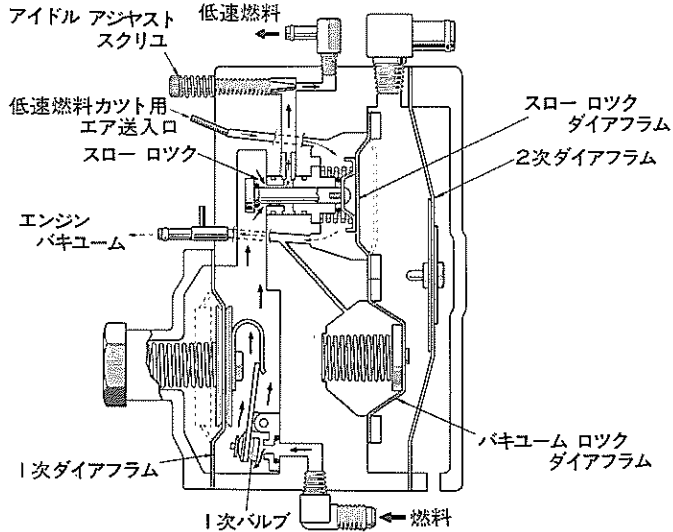


図2-14 スロー系統

T 0264

主燃料系統

一次減圧室から二次バルブを通して二次減圧室に送られてきた燃料は大気圧となつて主燃料通路へ送られます。二次バルブは、キャブレタ ベンチュリ部に燃料が吸い込まれると、二次減圧室には負圧がかかり、セカンド ダイアフラムにより開かれます。

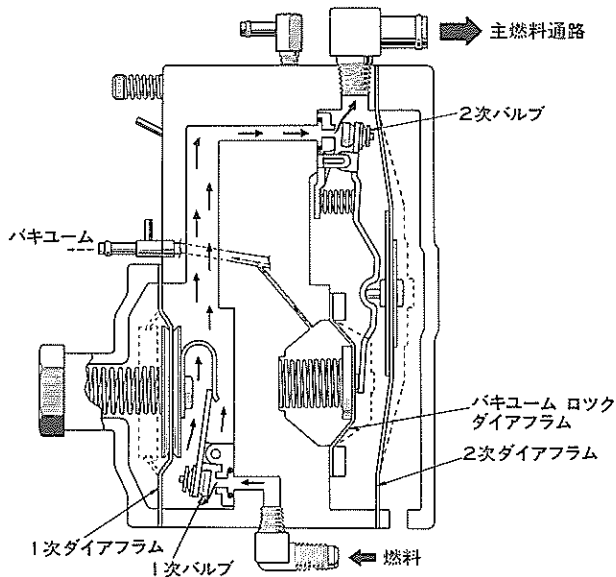
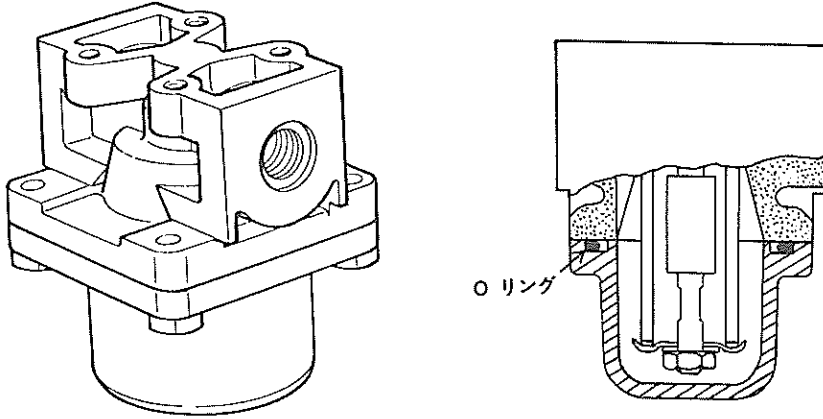


図2-15 メイン系統

T 0265

(3) フューエル フィルタ

シール性能の良いフランジ面シール タイプのフューエル フィルタを採用しています。



・図2-16 フューエル フィルタ

T4434

(4) フューエル タンク

ラツゲージ ルーム前方に71ℓ (コナLPG車は79ℓ)のフューエル タンクを配置しました。

なお、タンク キヤツプの開閉はラツゲージ ルーム内タンク キヤツプ近くのレリーズ ロッドを引いて行ないます。

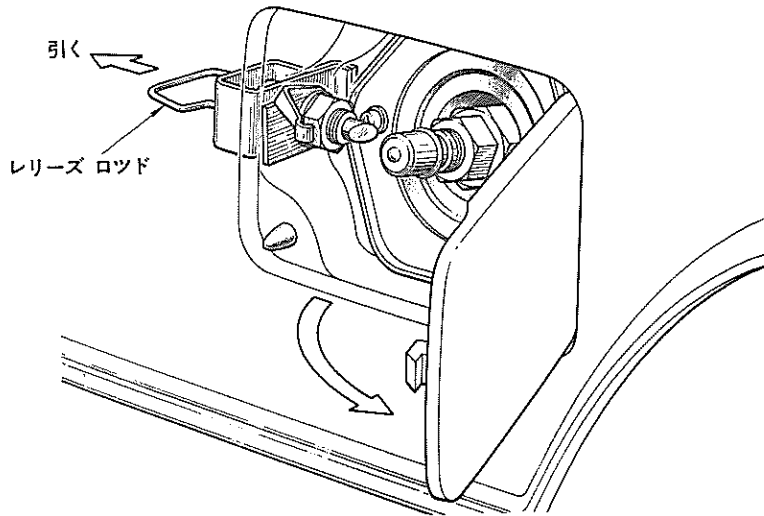


図2-17 LPG タンク キヤツプ装置

T4435

エンジン ー燃料系統ー

(5) フューエル パイプ, フューエル配管

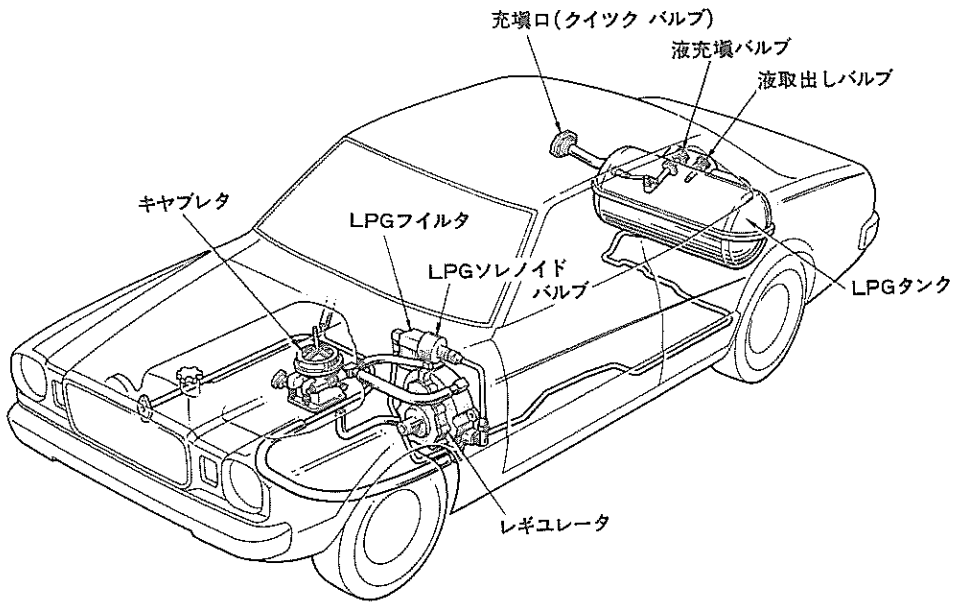


図2-18 フューエル系統

T4421