Издательство: Toyota ltd
Язык: Русский
Формат: PDF
Качество: изначально компьютерное
Кол-во страниц: 145
Описание:полное описание двигателей 1AZ-FE / 2AZ-FE / 2AD-FHV / 2AD-FTV:Двигатель 1AZ-FE: четырехцилиндровый, рядный, с рабочим объемом 2,0 литра, с 16-клапанной головкой цилиндров.
Двигатель 2AZ-FE: четырехцилиндровый, рядный, с рабочим объемом 2,4 литра, с 16-клапанной головкой цилиндров.

01NEG8Y: В двигателе используется интеллектуальная система регулирования фаз газораспределения (VVT-i), система раздельного зажигания (DIS), интеллектуальная система управления дроссельной заслонкой (ETCS-i). При создании двигателя была поставлена цель достижения высокой мощности, низкого уровня шума, низкого расхода топлива и низкой токсичности.
ОСОБЕННОСТИ ДВИГАТЕЛЕЙ 1AZ-FE И 2AZ-FE
Показатели двигателей 1AZ-FE и 2AZ-FE были достигнуты за счет использования перечисленных в таблице решений.
(1)Высокая удельная мощность и надежность
(2)Низкий уровень шума и вибрации
(3)Компактная конструкция двигателя с небольшой массой
(4)Простота технического обслуживания
(5)Низкая токсичность отработавших газов и низкий расход топлива
Использование алюминиевого блока цилиндров в сочетании с головкой цилиндров из магний-алюминиевого сплава.Камера сгорания шатрового типа с клиновыми вытеснителями на поршне.Используется уравновешивающий вал с полимерными шестернями.Установлены толкатели клапанов без регулировочных шайб.Используется электронная система регулирования фаз газораспределения VVT-i.Впускной коллектор выполнен из пластмассы Дроссельный патрубок с электромеханичексим управлением.Используется тонкостенный трехкомпонентный каталитический нейтрализатор.
Используется замкнутая (безвозвратная) топливная система.Для соединения топливных шлангов с топливными трубками применяются быстродействующие

разъемы.Используются 12-дырчатые форсунки с высокой степенью дробления. Применяются свечи зажигания с иридиевой наплавкой на электрод.В генераторе применяется обмотка сегментного типа.
Используется стартер PS (планетарный редуктор - электродвигатель с сегментной обмоткой).Используется электронная система управления дроссельной заслонкой ETCS-i.Система зажигания DIS исключает необходимость коррекции угла опережения зажигания при техобслуживании.Для определения положения дроссельной заслонки используется датчик бесконтактного типа.Используется плоский датчик топливо-воздушной смеси.

скачать с depositfiles 8 мб