

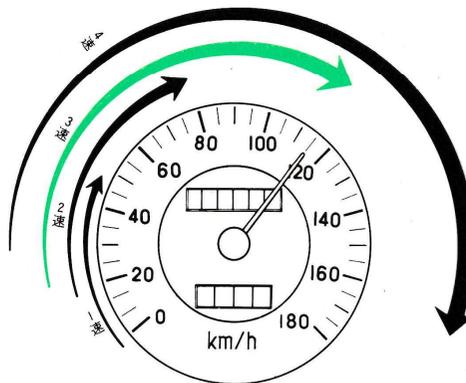
# トランスミッション

## 小気味よく決まるトランスミッション

ただ出足が良いというだけでなく小気味よく決まるトランスミッションとレスポンスの良いエンジンがホットな加速フィーリングを生みだします。

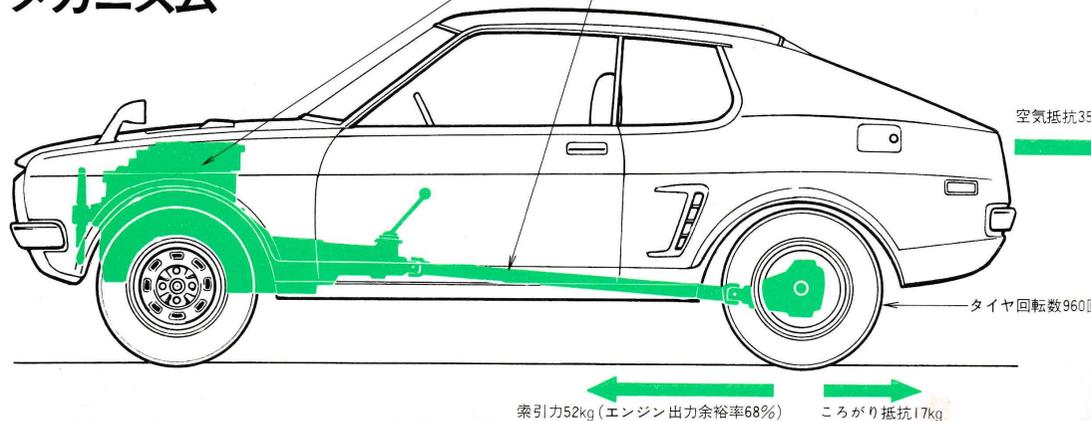


## クロスレシオの4段ミッション



各ギヤ比はクロスレシオとし、あらゆる走行条件に合コンジンの特性をフルにひきだします。特にサードギヤはよく、スポーツライクな運転が楽しめます。

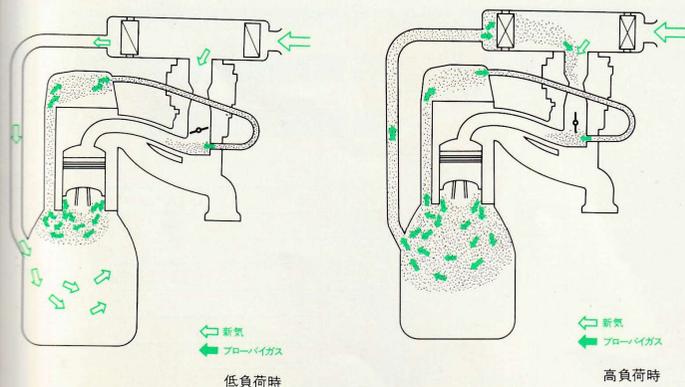
## 100km/h定常走行時のメカニズム



# 排気ガスをよりきれいにする数々の対策



シールドシステムのブローバイガス還元装置



### ①有害なガスを放出しないブローバイガス還元装置

ネプチューンエンジン用ブローバイガス還元装置には独得のシールドシステムを採用し、有害なガスが車外に出ないようにするとともにエンジン内部を常時、浄化しています。

### ②公害と性能をよく考えた点火特性

ディストリビュータは加減速時の排気ガスの多い時に燃焼効率が高くなるよう、公害と性能面から点火進角特性を決めています。

### ③排気ガスをきれいにするアイドルコンペンセーター

アイドルリングでエンジンが熱くなると、混合気が濃くなりがちですが、アイドルコンペンセーターの装着により常に正常な混合気が得られ、排気ガスをきれいにするうえ、酷暑時でもエンジンは快調です。

### ④排気ガスに万全を期すアイドルリミッター

アイドルリミッターを装着してありますので、排気ガス対策は万全であり、エンジンアイドルリングはいつもスムーズです。

### マスクー法案とは

1975年からは排気ガスの最低基準を1970年の許容排気ガス量の90%減、つまり10分の1にするということです。その結果従来のタイムスケジュールで決められていた1980年の目標値を1975年まで早めることになりました。

### 従来の許容量計画とマスクー法案

	HC	CO	NOx	粉じん
規制以前	14.6	116.3	400	0.4
従来の計画	2.9	37.0	—	—
1975	0.5	11.0	0.9	0.1
1980	0.25	4.9	0.4	0.03
マスクー法案(1975年)	0.29	3.7	0.4	0.04

### 日本の規制状況

1971年4月CO [走行時平均濃度1.5%約23ppm  
アイドル時最高濃度4.5%]  
HC、NOx、粉じんについては規制立案中、ただし、炭水素(HC)規制のためのブローバイガス還元装置は、1970年9月より取付けを規制している。