

新ガゼールで、はじめて世に送る 新鋭CA18E・T型エンジン。 ECCS(エンジン集中電子制御システム)も採用。

軽量・コンパクト・低燃費/新ガゼール1800シリーズ全車CA18系エンジンに。

水冷直列4気筒、シングルOHC、クロスフロータイプ。小型・軽量、高出力、高レスポンス。Zエンジンで高い評価を得た2点点火急速燃焼方式をさらに進化させている。

CA18Engine Series

● CA18E・T Engine

135ps/6000rpm

20.0kgm/3600rpm

13.0km/ℓ(※)

● CA18E Engine

115ps/6000rpm

16.5kgm/3600rpm

14.4km/ℓ(※)

● CA18S Engine

100ps/5600rpm

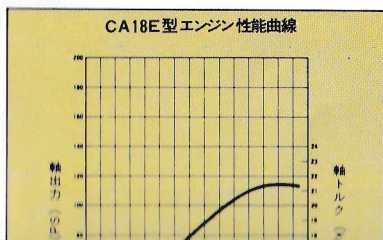
15.2kgm/2800rpm

14.0km/ℓ(※)※10モード燃費(運輸省審査値)OD付5速フロアシフト

高性能CA18型+ECCS+TURBO=CA18E・T(ターボチャージャー付)型エンジン
CA18型エンジンの大きな特長である軽量、低フリクションを生かし、高性能・小型ターボユニットの装着、ノックセンサーによる点火時期制御などにより、CA18型エンジンシリーズでの高性能エンジンになっている。特に小型ターボチャージャーの採用が、低速域でのパワー、トルクの向上を実現した。従来のZ18E・T型とCA18E・T型のエンジン性能曲線を比較すれば、低速域でのパワーアップがよりよく解る。また、燃料供給装置、点火装置をコントロールユニットで集中制御するECCS(エンジン集中電子制御システム)も新採用されている。10モード燃費(運輸省審査値)13.0km/ℓ(いずれもOD付5速フロアシフト車)と極めて良好な燃費を実現。クーペ、ハッチバックともターボR-X・G、ターボR-Xに搭載。日産が世に問う最新エンジンである。

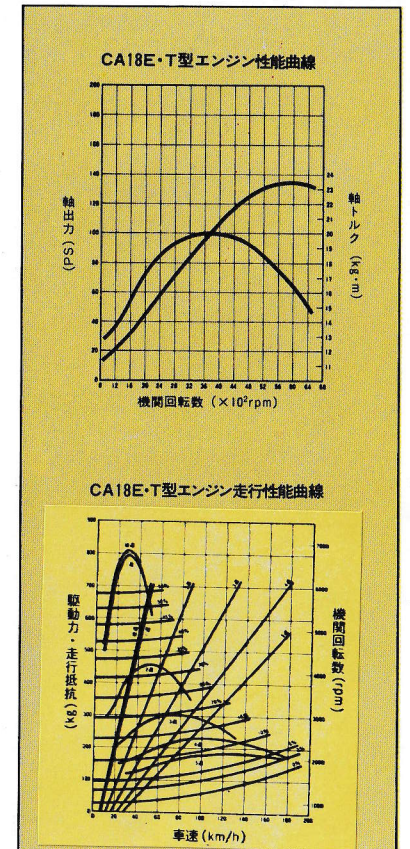
さらにパワーアップした新鋭CA18E型。

シリンダーヘッド、吸気マニホールドのポイント、さらには吸気弁の径を拡大し、トルクの向上を図った。最高出力115ps/6000rpm、最大トルク16.5kgm/3600rpm。ハイウェイでの連続高速走行時のなめらかな高回転、低速時のネバリ強いドライブビリティをあわせ持つコンパクトな高性能エンジン。また、高負荷時には2点点火から1点点火に切り換わり、静しゅく性も大幅に向上。排出ガス対策としては三元触媒方式を採用し、よりクリーンで、より低燃費を同時に実現。R-X・Eに搭載。



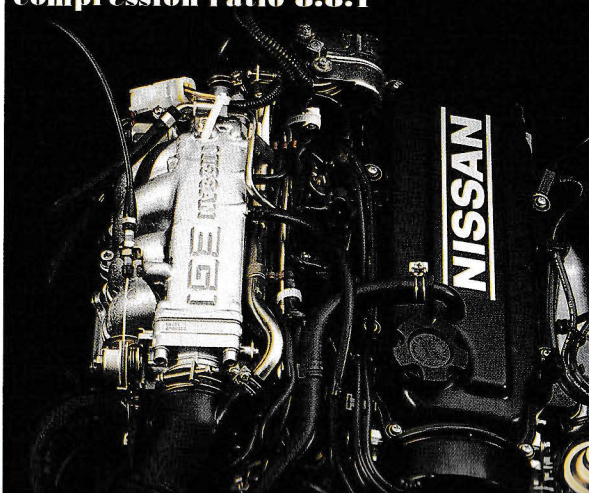
CA18E・T 1809cc, 4 cylinder

maximum output 135PS/6000rpm
maximum torque 20.0kgm/3600rpm
compression ratio 8.0:1



CA18E 1809cc, 4 cylinder

maximum output 115PS/6000rpm
maximum torque 16.5kgm/3600rpm
compression ratio 8.8:1



CA18S 1809cc, 4 cylinder

maximum output 100PS/5600rpm
maximum torque 15.2kgm/2800rpm
compression ratio 8.8:1



抜群のトータルバランス—CA18S型エンジン。驚異的な小型・軽量。ハイパワーと低燃費、そして実用域で優れたトルク性能。CA型エンジンは、エンジンに求められる諸性能を高い次元でバランスさせた世界でも例を見ない傑作エンジン。最高出力100ps/5600rpm、最大トルク15.2kgm/2800rpm。圧縮比8.8。10モード燃費(運輸省審査値)14.0km/ℓ。60km/h定地走行(運輸省届出値)22.0km/ℓ。シリンダーブロック、クランクシャフトの剛性を高め静しゅく性もさらに向上。最も至難とされていた、小型・軽量・低騒音を見事に両立。R-Xに新搭載。

