

お詫びと訂正

会誌「自動車技術」Vol.77, No.8 (2023年8月発行)に掲載いたしました年鑑号「12. ガソリンエンジン」の記事に一部誤りがございました。深くお詫びいたしますとともに以下の通り訂正いたします。(文献番号20234397)

(誤) 表1 日本の主な新型エンジン

メーカー	エンジン型式	シリンダ配列	ボア×ストローク[mm]	排気量[L]	圧縮比[-]	動弁系方式	吸気方式	燃料噴射方式	最高出力[kW/rpm]	最大トルク[Nm/rpm]	主な搭載車両	特徴
トヨタ	G16E-GTS	L3	φ87.5×89.7	1.618	10.5	DOHC 4V	TC	DI+PFI	224/6,500	370/3,000~5,550	GRカローラ	排気用カムシャフト軸受強化,バルブ付3本出しマフラー,冷却性能向上アルミ製オイルクーラー,燃料ポンプ吐出力アップ,ピストン強化
日産	HR14 DDe	L3	φ78.0×100	1.434	13.0	DOHC 4V-	NA	DI	72/5,600	123/5,600	SERENA e-POWER	変圧縮比機構, LP-EGR, 電動吸気可変バルブタイミング機構(排気中間ロック式), M10 点火プラグ, 110mJ 高エネルギー点火, 多機能冷却制御, ミラーボアコーティング, カム軸1ボアリング, 排気マニホールド一体シリンダヘッド, 可変容量オイルポンプ, 耐熱1,050℃ターボチャージャー
	KR15 DDT	L3	φ84.0×90.1~88.9	1.497~1.477	8.0~14.0	DOHC 4V	TC	DI	106/4,400~5,000	250/2,400~4,000	X-TRAIL, ROGUE	可変圧縮比, LP-EGR, 電動吸気可変バルブタイミング機構(排気中間ロック式), 110mJ M10 点火プラグ, ミラーボアコーティング, 可変容量オイルポンプ
マツダ	PY-VPH	L4	φ89.0×100	2.488	13.0	DOHC 4V	NA	DI	138/6,000	250/4,000	CX-60 PHEV	プラグインハイブリッドシステム, 筒内直接噴射, 可変バルブタイミング機構, ミラーサイクル, 電動パワーステアリング, 充電制御, アイドリングストップ
	PE-VPS	L4	φ83.5×91.2	1.997	13.0	DOHC 4V	NA	DI	115/6,000	199/4,000	MAZDA3, CX-30	Mハイブリッド
ホンダ	LFC	L4	φ81.0×96.7	1.993	13.9	DOHC 4V	NA	DI	104/6,000	182/4,500	CIVIC e:HEV	最大燃圧 35MPa, 電動吸気可変バルブタイミング機構, 油圧排気可変バルブタイミング機構, 2次バランサ
	K20C	L4	φ86.0×85.9	1.995	9.8	DOHC 4V	TC	DI	243/6,500	420/2,600~4,000	CIVIC TYPE-R	ターボチャージャー改良(ベアリング摩擦損失低減, コンプレッサ翼小径化, タービンスクロール小型化)

(正) 表1 日本の主な新型エンジン

メーカー	エンジン型式	シリンダ配列	ボア×ストローク[mm]	排気量[L]	圧縮比[-]	動弁系方式	吸気方式	燃料噴射方式	最高出力[kW/rpm]	最大トルク[Nm/rpm]	主な搭載車両	特徴
トヨタ	G16E-GTS	L3	φ87.5×89.7	1.618	10.5	DOHC 4V	TC	DI+PFI	224/6,500	370/3,000~5,550	GRカローラ	排気用カムシャフト軸受強化,バルブ付3本出しマフラー,冷却性能向上アルミ製オイルクーラー,燃料ポンプ吐出力アップ,ピストン強化
日産	HR14 DDe	L3	φ78.0×100	1.433	13.0	DOHC 4V-	NA	DI	72/5,600	123/5,600	SERENA e-POWER	油圧吸排気可変バルブタイミング, ミラーサイクル, ミラーボアコーティング, 排気マニホールド一体シリンダヘッド, エンジンフロントエンカプセリング, フレキシブルフライホイール, スタータモータの取り付け構造の廃止
	KR15 DDT	L3	φ84.0×90.1~88.9	1.497~1.477	8.0~14.0	DOHC 4V	TC	DI	106/4,400~5,000	250/2,400~4,000	X-TRAIL	可変圧縮比, LP-EGR, 負圧コントロール用パタフライ式バルブ, 可変容量オイルポンプ
マツダ	PY-VPH	L4	φ89.0×100	2.488	13.0	DOHC 4V	NA	DI	138/6,000	250/4,000	CX-60 PHEV	プラグインハイブリッドシステム, 筒内直接噴射, 可変バルブタイミング機構, ミラーサイクル, 電動パワーステアリング, 充電制御, アイドリングストップ
	PE-VPS	L4	φ83.5×91.2	1.997	13.0	DOHC 4V	NA	DI	115/6,000	199/4,000	MAZDA3, CX-30	Mハイブリッド
ホンダ	LFC	L4	φ81.0×96.7	1.993	13.9	DOHC 4V	NA	DI	104/6,000	182/4,500	CIVIC e:HEV	最大燃圧 35MPa, 電動吸気可変バルブタイミング機構, 油圧排気可変バルブタイミング機構, 2次バランサ
	K20C	L4	φ86.0×85.9	1.995	9.8	DOHC 4V	TC	DI	243/6,500	420/2,600~4,000	CIVIC TYPE-R	ターボチャージャー改良(ベアリング摩擦損失低減, コンプレッサ翼小径化, タービンスクロール小型化)

(誤) 表2 米国の主な新型エンジン

メーカー	エンジン型式*1	シリンダ配列	ボア×ストローク [mm]	排気量 [L]	圧縮比 [-]	動弁系方式	吸気方式	燃料噴射方式	最高出力 [kW / rpm]	最大トルク [Nm / rpm]	主な搭載車両	特徴
Ford	99A	V8	φ107×93	6.754	10.8	OHV 2V ロッカーアーム	NA	PFI	302/5,000	603/4,000	F-SERIES SUPER DUTY	可変バルブタイミング機構
GM (CHEV- ROLET)	L8T (未発売)	V8	φ103.25 ×98	6.564	10.8	OHV 2V ロッカーアーム	NA	DI	299/5,200	629/4,001	SILVERADO HD	筒内直噴システム
	LT6	V8	φ104.25 ×80	5.463	12.5	DOHC 4V	NA	DI	500/8,400	623/6,300	CORVETTE Z06	フラットクランク , チタン製 吸気バルブ, 鍛造アルミピ ストン, ドライサンプオイルシ ステム, ダイヤモンドドライ カーボン加工 (ピストンリン グ, カムフォロウ)

(正) 表2 米国の主な新型エンジン

メーカー	エンジン型式*1	シリンダ配列	ボア×ストローク [mm]	排気量 [L]	圧縮比 [-]	動弁系方式	吸気方式	燃料噴射方式	最高出力 [kW / rpm]	最大トルク [Nm / rpm]	主な搭載車両	特徴
Ford	99A	V8	φ107.2 ×93.5	6.748	10.8	OHV 2V ロッカーアーム	NA	PFI	302/5,000	603/4,000	F-SERIES SUPER DUTY	可変バルブタイミング機構
GM (CHEV- ROLET)	L8T (未発売)	V8	φ103.25 ×98	6.564	10.8	OHV 2V ロッカーアーム	NA	DI	299/5,200	629/4,001	SILVERADO HD	筒内直噴システム
	LT6	V8	φ104.25 ×80	5.463	12.5	DOHC 4V	NA	DI	500/8,400	623/6,300	CORVETTE Z06	フラットブレーンクランク , チタン製吸気バルブ, 鍛造ア ルミピストン, ドライサンプ オイルシステム, ダイヤモン ドライカーボン加工 (ピス トンリング, カムフォロウ)

(誤) 表3 欧州の主な新型エンジン

メーカー	エンジン型式*1	シリンダ配列	ボア×ストローク [mm]	排気量 [L]	圧縮比 [-]	動弁系方式	吸気方式	燃料噴射方式	最高出力 [kW / rpm]	最大トルク [Nm / rpm]	主な搭載車両	特徴
VW	DLA	L3	φ74.5×76.4	0.999	11.4	DOHC 4V	TC	DI	70/5,000 ~5,500	175/1,600 ~3,500	Polo	可変バルブタイミング機構, DSG (DCT), ミラーサイクル燃焼, バリ アプルーターポジオメトリ
	DNF	L4	φ82.5×92.8	1.984	9.3	DOHC 4V	TC	DI	235/5,350 ~6,500	420/2,100 ~5,350	Golf R Tiguan R	高圧噴射(350 bar), 可変バルブ タイミング機構, DSG(DCT)
Audi	CXY	V8	φ86.0×86.0	3.996	11.0	DOHC 4V	TC	DI	338/5,500	660/1,850 ~4,500	A8 60 TF SI quattro	電子式スロットル, 可変バルブ タイミング機構, マイルドハイブリ ッド
BMW	S68	V8	φ89.0×88.3	4.395	10.5	DOHC 4V	TC	DI	390/5,500 ~6,000	750/1,800 ~4,600	X7 M60i xDrive	ツインターボ , 高圧噴射(350 bar), クロスバンクエキゾーストマニホ ールド, Double-VANOS, VALVET RONIC, マイルドハイブリッド
	B58B30M2	L6	φ82.0×94.6	2.998	11.0	DOHC 4V	TC	DI+PFI	276/5,200 ~6,250	540/1,850 ~5,000	740i	デュアルインジェクションシステ ム, VANOS, VALVETRONIC, ア クティブイグニッションコイル, マイルドハイブリッド
Stellantis	HURRI- CANE TWIN- TURBO I-6 - SO	L6	φ84.0×90.0	2.993	10.4	DOHC 4V	TC	DI	309/5,200	635/3,500	Wagoneer	高圧噴射 (350bar), チャージエア クレーラ, デュアル水冷エキゾース トマニホールド, プラズマトラン スファーワイヤークーティング, クールド EGR (SOのみ), 低慣性 ターボチャージャー
	HURRI- CANE TWIN- TURBO I-6 - HO	L6	φ84.0×90.0	2.993	9.5	DOHC 4V	TC	DI	375/5,700	678/3,500	Grand Wagoneer	

(正) 表3 欧州の主な新型エンジン

メーカー	エンジン型式*1	シリンダ配列	ボア×ストローク [mm]	排気量 [L]	圧縮比 [-]	動弁系方式	吸気方式	燃料噴射方式	最高出力 [kW / rpm]	最大トルク [Nm / rpm]	主な搭載車両	特徴
VW	DLA	L3	φ74.5×76.4	0.999	11.4	DOHC 4V	TC	DI	70/5,000 ~5,500	175/1,600 ~3,500	Polo	可変バルブタイミング機構, DSG (DCT), ミラーサイクル燃焼, バリ アプルーターポジオメトリ
	DNF	L4	φ82.5×92.8	1.984	9.3	DOHC 4V	TC	DI	235/5,350 ~6,500	420/2,100 ~5,350	Golf R Tiguan R	高圧噴射(350 bar), 可変バルブ タイミング機構, DSG(DCT)

Audi	CXY	V8	φ86.0×86.0	3.996	11.0	DOHC 4V	TC	DI	338/5,500	660/1,850 ~4,500	A8 60 TF SI quattro	電子式スロットル, 可変バルブタイミング機構, マイルドハイブリッド
BMW	S68	V8	φ89.0×88.3	4.395	10.5	DOHC 4V	TC	DI	390/5,500 ~6,000	750/1,800 ~4,600	X7 M60i xDrive	ツインパワーターボ , クロスバンクエキゾーストマニホールド, Double-VANOS, VALVETRONIC, マイルドハイブリッド
	B58B30M2	L6	φ82.0×94.6	2.998	11.0	DOHC 4V	TC	DI+PFI	276/5,200 ~6,250	540/1,850 ~5,000	740i	デュアルインジェクションシステム, VANOS, VALVETRONIC, アクティブイグニッションコイル, マイルドハイブリッド
Stellantis	HURRICANE TWIN- TURBO I-6 - SO	L6	φ84.0×90.0	2.993	10.4	DOHC 4V	TC	DI	313/5,200	635/3,500	Wagoneer	高圧噴射 (350bar), チャージエアクーラ, デュアル水冷エキゾーストマニホールド, プラズマトランスファーワイヤーコーティング, クールド EGR (SO のみ), 低慣性ターボチャージャ
	HURRICANE TWIN- TURBO I-6 - HO	L6	φ84.0×90.0	2.993	9.5	DOHC 4V	TC	DI	375/5,700	678/3,500	Grand Wagoneer	

本文修正箇所(2箇所)

P114 左段1行目

誤)

1,434cc

正)

1,433cc

P114 左段3行目

誤)

HR12DE で採用済のミラーボアコーティング、~~デュアルインジェクタ~~などに加え、排気可変バルブタイミング機構やクランクジャーナル径拡大などにより 72kW まで高出力化された。

正)

HR12DE で採用済のミラーボアコーティングなどに加え、**直噴**、排気可変バルブタイミング機構やクランクジャーナル径拡大などにより 72kW まで高出力化された。