

■ จุดที่แตกต่าง

รายการในตารางด้านล่างจะแสดงจุดที่แตกต่างระหว่างเครื่องยนต์ 1KD-FTV และ 2KD-FTV

หมวด	รายการข้อมูล	1KD-FTV	2KD-FTV	2KD-FTV เวอร์ชันสูง
โครงสร้างของเครื่องยนต์	ร่องแหวนเหล็กชุบแข็ง SIRM (Sintered Iron Reinforced Material) ถูกใช้ในร่องแหวนตัวบนของลูกสูบ	○	—	—
	กระโปรงลูกสูบเคลือบด้วยเรซิน	○	—	—
	ร่องแหวนเหล็กหล่อผสมนิเกิล (Ni-resist cast iron ring carrier) ถูกใช้ในร่องแหวนตัวบนของลูกสูบ	—	○	○
	เคลือบ PVD (Physical Vapor Deposition) บนผิวของแหวนอัดตัวที่ 1	○	○* <sup>1</sup>	○* <sup>1</sup>
	ใช้เพลาสมุด 2 ตัว	○	—	—
ระบบไอดีและไอเสีย	ใช้วาล์วควบคุมการหมุนเวียนอากาศ	○	—	—
	ใช้เทอร์โบชาร์จเจอร์ชนิดแผ่นปรับมุมแปรผัน	○	—	—
	ใช้เทอร์โบชาร์จเจอร์ชนิดระบายอากาศ	—	○	○
	ใช้อินเตอร์คูลเลอร์	○	—	○* <sup>2</sup>
	ใช้ตัวแปลงสภาพไอเสียแบบทำปฏิกิริยากับออกซิเจน	○* <sup>3</sup>	○* <sup>3</sup>	○* <sup>2</sup>
ระบบเชื้อเพลิง	ใช้แผงระบายความร้อนน้ำมันเชื้อเพลิง	○	—	○* <sup>2</sup>
ระบบไฟชาร์จ	ใช้อัลเทอร์เนเตอร์ชนิดเซนเซอร์คอนดักเตอร์	○* <sup>4</sup>	○	○* <sup>4</sup>
ระบบสตาร์ท	ใช้ชนิดเฟืองทดเพลาเนตตารีพร้อมขั้วแม่เหล็กภายใน	○* <sup>5</sup>	—	○* <sup>5</sup>
ระบบควบคุมเครื่องยนต์	ใช้เซ็นเซอร์ตำแหน่งวาล์ว EGR	—	○* <sup>6</sup>	○* <sup>6</sup>
	ใช้มาตรวัดปริมาณอากาศ	○	—	—
	ใช้ระบบควบคุมการหมุนเวียนอากาศ	○	—	—
	ใช้ระบบควบคุมเทอร์โบชาร์จเจอร์	○	—	—

- \*<sup>1</sup>: สำหรับรุ่นที่ไม่ผ่านมาตรฐานการควบคุมมลพิษเท่านั้น
- \*<sup>2</sup>: สำหรับรุ่นจำหน่ายในประเทศไทยเท่านั้น
- \*<sup>3</sup>: สำหรับรุ่นที่ผ่าน EURO III หรือ Tier 1 เท่านั้น
- \*<sup>4</sup>: ยกเว้นรุ่นที่จำหน่ายในประเทศอเมริกากลางและอเมริกาใต้
- \*<sup>5</sup>: สำหรับรุ่นจำหน่ายในประเทศอเมริกากลางและอเมริกาใต้เท่านั้น
- \*<sup>6</sup>: สำหรับรุ่นที่มีระบบ EGR เท่านั้น