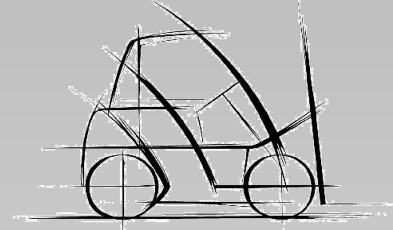
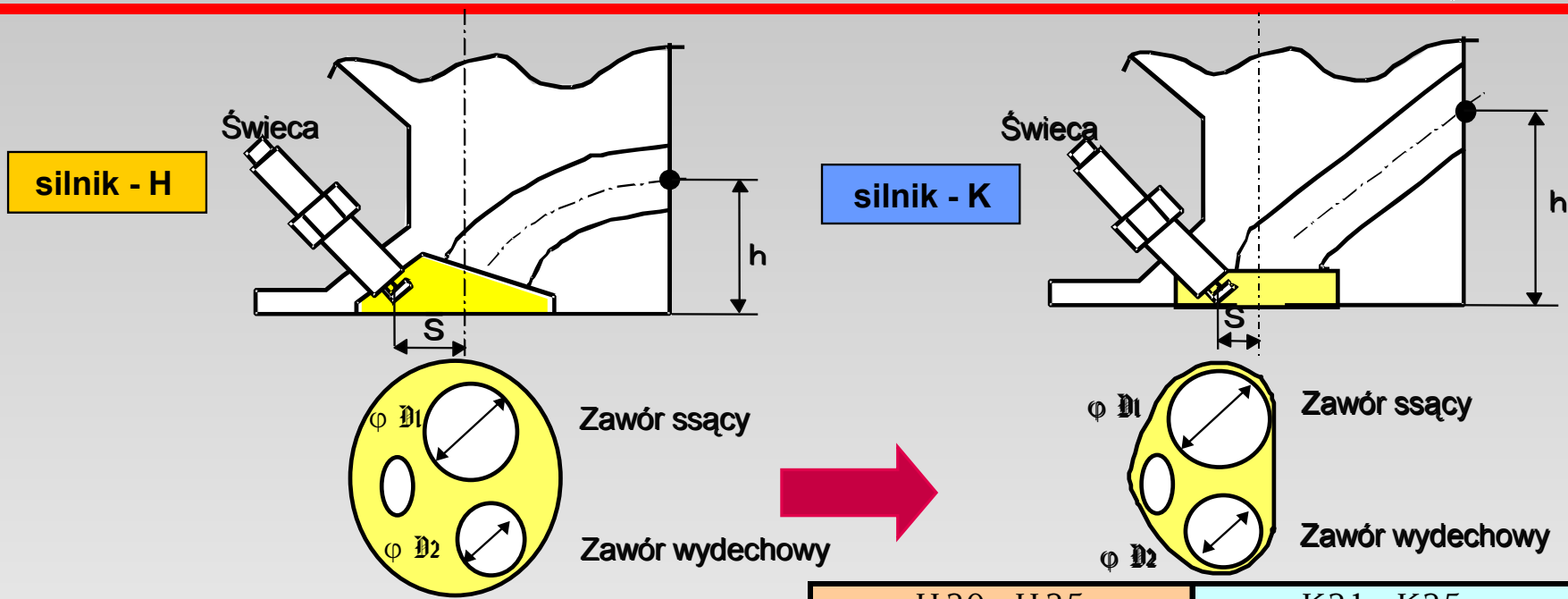
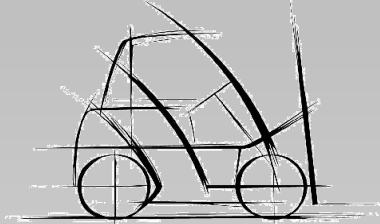


# Nowy silnik



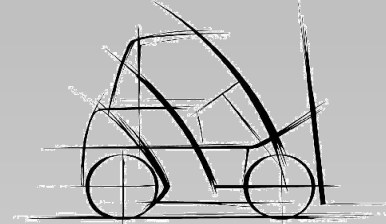
- Silnik **K21-K25**
  - Kontynuacja silnika H
    - Blok
    - Wał korbowy
    - Konstrukcja wałka rozrządu
  - Nowy aluminiowa głowica
    - Zmiana kształtu komory spalania
    - Zwiększenie efektywności cieplnej
    - Uszczelka głowicy z nierdzewnej stali

# Nowy silnik Głowica silnika K

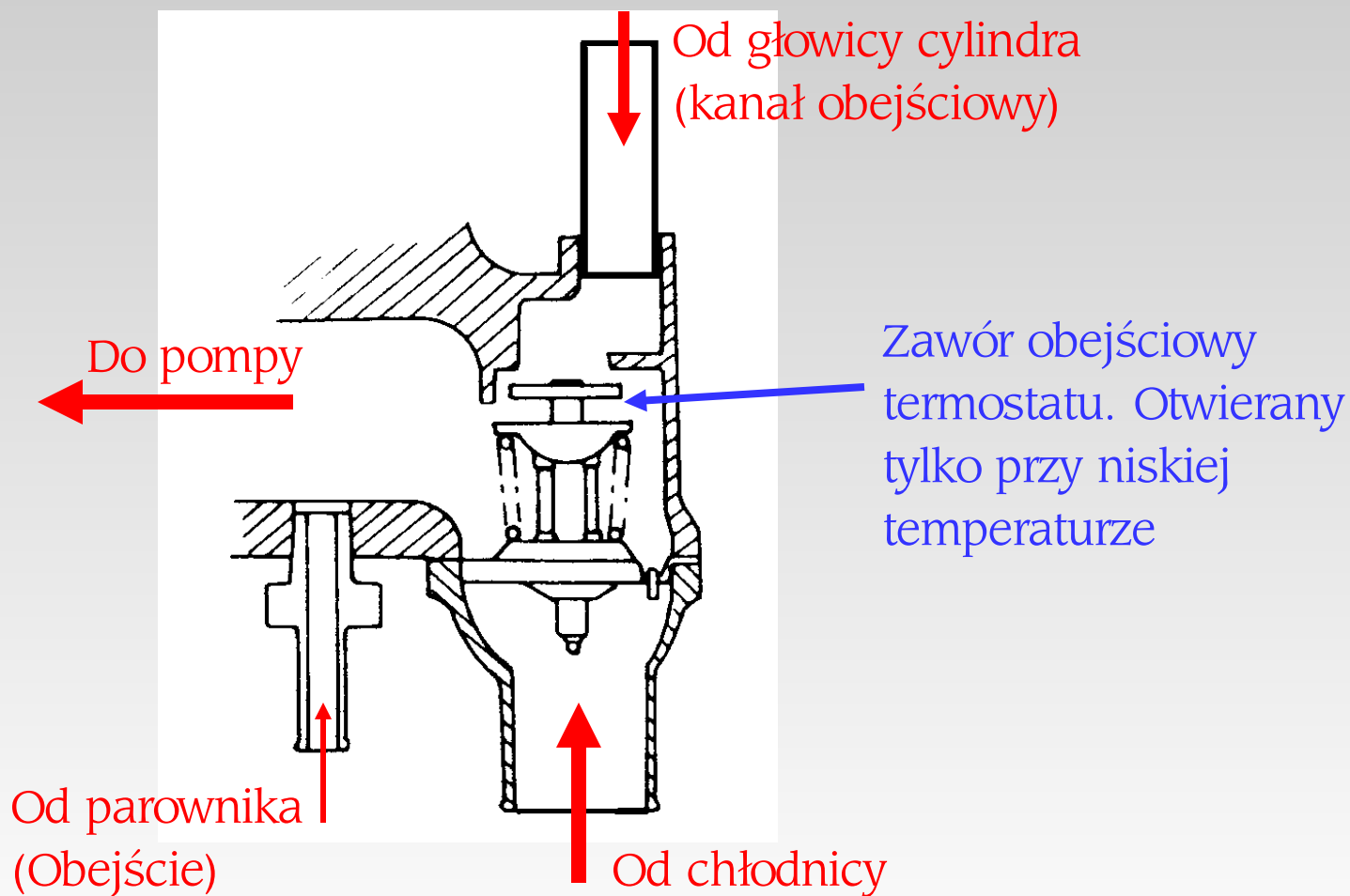


			H20 , H25	K21 , K25
Materiał			Odlew żeliwny	Aluminium
Komora spalania - kształt			Klin	Wanna
Komora spalania - wielkość			Duża	Mała
Świeca zapłonowa - odległość od środka	S	mm	29.4(1.15 in.)	10.7(.42 in)
	φD1	mm	φ35(1.38 in.)	φ38(1.50 in.)
Średnica zaworu	φD2	mm	φ30(1.18 in.)	φ32(1.26 in.)
	h	mm	53(2.09 in.)	78(3.07 in.)

# Nowy silnik Ulepszony układ chłodzenia

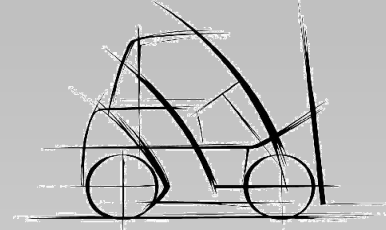


- Użycie obejściowego *termostatu*

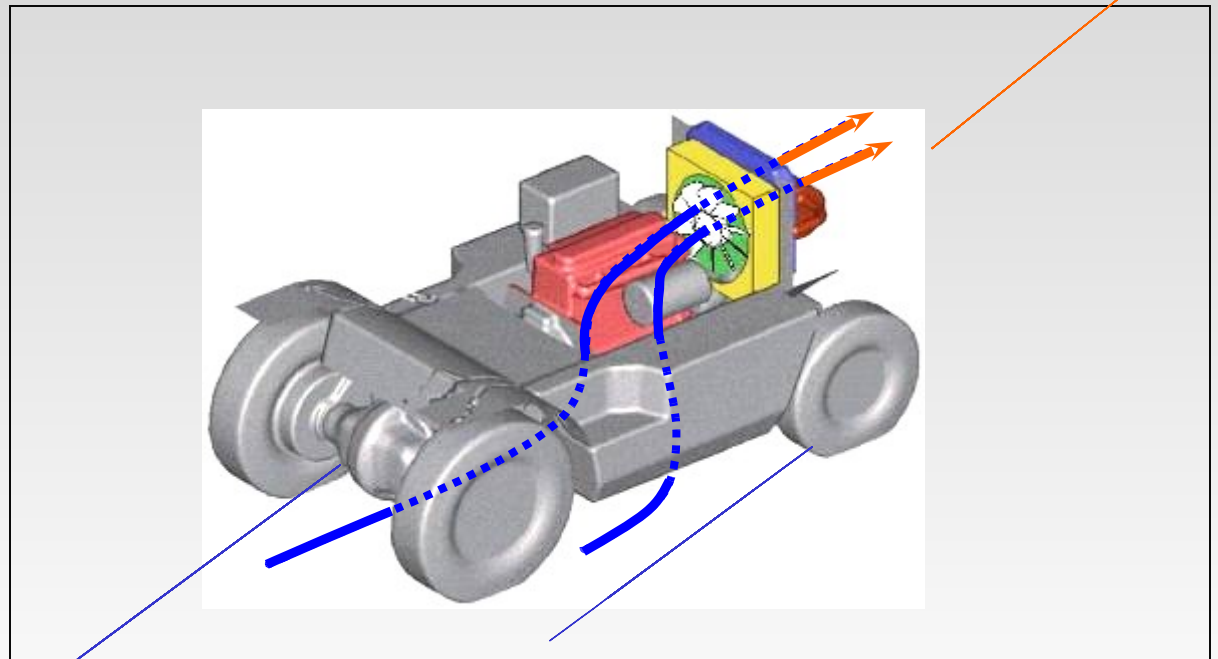


# Nowy silnik

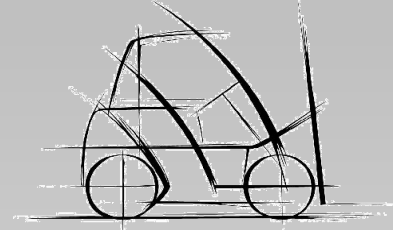
## Ulepszony system chłodzenia



- Wzrost wydajności pompy
- Lepszy obieg powietrza
- Więcej kanałów / Więcej powierzchni



# Nowy silnik



- System wtrysku paliwa w silnikach zasilanych LPG i benzyną
- **Silnik MHI Diesel, 3,3 litrów, 4 cylindry**
  - Gazy spalinowe spełniające normę Tier 2 (Europe)
    - Będą spełniać również normę Tier 3 (Europe)
  - Dostępny system DPF
  - Dostępny system Anti spark