

(19) 日本国特許庁(JP)

(12) 特 許 公 報(B2)

(11) 特許番号

特許第6450474号  
(P6450474)

(45) 発行日 平成31年1月9日(2019.1.9)

(24) 登録日 平成30年12月14日(2018.12.14)

(51) Int. Cl.	F I	
FO2B 33/06 (2006.01)	FO2B 33/06	
FO2B 33/18 (2006.01)	FO2B 33/18	
FO2M 26/03 (2016.01)	FO2M 26/03	
FO2M 26/17 (2016.01)	FO2M 26/17	
FO2D 41/02 (2006.01)	FO2D 41/02	3 O 1 B
		請求項の数 10 (全 25 頁) 最終頁に続く

(21) 出願番号	特願2017-556378 (P2017-556378)	(73) 特許権者	000005326 本田技研工業株式会社 東京都港区南青山二丁目1番1号
(86) (22) 出願日	平成28年10月3日(2016.10.3)	(74) 代理人	110001379 特許業務法人 大島特許事務所
(86) 国際出願番号	PCT/JP2016/079347	(72) 発明者	三瓶 衛 埼玉県和光市中央1丁目4番1号 株式会 社本田技術研究所内
(87) 国際公開番号	W02017/104230		
(87) 国際公開日	平成29年6月22日(2017.6.22)		
審査請求日	平成30年1月23日(2018.1.23)	審査官	北村 亮
(31) 優先権主張番号	特願2015-246548 (P2015-246548)		
(32) 優先日	平成27年12月17日(2015.12.17)		
(33) 優先権主張国	日本国(JP)		

最終頁に続く

(54) 【発明の名称】 内燃機関

(57) 【特許請求の範囲】

【請求項1】

スロットルバルブを備えた吸気通路に接続された過給シリンダ、前記過給シリンダに接続されると共に排気通路に接続された燃焼シリンダを備えた内燃機関本体と、

前記内燃機関本体に回転可能に支持され、前記過給シリンダ及び前記燃焼シリンダにそれぞれ受容されたピストンがそれぞれコンロッドによって接続された共通のクランクシャフトと、

前記排気通路と前記吸気通路とを接続し、既燃焼ガスを前記吸気通路に供給するEGR通路と、

前記燃焼シリンダと前記排気通路の間に設けられ、前記内燃機関本体に形成された膨張シリンダと、

前記過給シリンダ及び前記燃焼シリンダの少なくとも一方に燃料を供給する第1インジェクタと、

前記膨張シリンダに燃料を供給する第2インジェクタとを有し、

前記膨張シリンダに受容されたピストンが、コンロッドによって前記クランクシャフトに接続されていることを特徴とする内燃機関。

【請求項2】

1 燃焼サイクルにおいて、前記第1インジェクタ及び前記第2インジェクタから供給される燃料量の合計が、前記吸気通路を通過する吸気量に対して略理論空燃比となる量に制御されていることを特徴とする請求項1に記載の内燃機関。

10

20

## 【請求項3】

スロットルバルブを備えた吸気通路に接続された過給シリンダ、前記過給シリンダに接続されると共に排気通路に接続された燃焼シリンダを備えた内燃機関本体と、

前記内燃機関本体に回転可能に支持され、前記過給シリンダ及び前記燃焼シリンダにそれぞれ受容されたピストンがそれぞれコンロッドによって接続された共通のクランクシャフトと、

前記排気通路と前記吸気通路とを接続し、既燃焼ガスを前記吸気通路に供給するEGR通路と、

前記燃焼シリンダと前記排気通路の間に設けられ、前記内燃機関本体に形成された膨張シリンダと、

前記膨張シリンダに受容されたピストンが、コンロッドによって前記クランクシャフトに接続され、

前記燃焼シリンダは、それぞれ前記過給シリンダ及び前記膨張シリンダに接続された第1燃焼シリンダ及び第2燃焼シリンダを含み、

前記第1燃焼シリンダ及び前記第2燃焼シリンダのそれぞれに受容されたピストンが、コンロッドによって前記クランクシャフトに接続され、

前記第1燃焼シリンダ及び前記第2燃焼シリンダは、4サイクルで駆動され、

前記過給シリンダ及び前記膨張シリンダは、2サイクルで駆動され、

前記過給シリンダの圧縮行程は、前記第1燃焼シリンダ及び前記第2燃焼シリンダのいずれかの吸気行程と少なくとも一部が重なり、

前記過給シリンダの吸気行程は、前記第1燃焼シリンダ及び前記第2燃焼シリンダのいずれかの排気行程と少なくとも一部が重なることを特徴とする内燃機関。

## 【請求項4】

前記過給シリンダと前記第1燃焼シリンダとの間、及び前記過給シリンダと前記第2燃焼シリンダとの間には通過する空気を冷却するインタークーラーが設けられていることを特徴とする請求項3に記載の内燃機関。

## 【請求項5】

前記クランクシャフトの軸線方向において、前記第1燃焼シリンダと前記第2燃焼シリンダとの間に前記過給シリンダが配置され、

前記インタークーラーは、前記過給シリンダの近傍に配置され、前記クランクシャフトの軸線方向において前記第1燃焼シリンダと対応する部分から前記第2燃焼シリンダと対応する部分まで延びていることを特徴とする請求項4に記載の内燃機関。

## 【請求項6】

前記インタークーラーは、前記過給シリンダの上方に配置されていることを特徴とする請求項5に記載の内燃機関。

## 【請求項7】

前記EGR通路は、前記吸気通路における前記スロットルバルブと前記過給シリンダ側の端部との間に接続されていることを特徴とする請求項1～請求項6のいずれか1つの項に記載の内燃機関。

## 【請求項8】

前記EGR通路には、通過する既燃焼ガスを冷却するEGRクーラーが設けられていることを特徴とする請求項1～請求項7のいずれか1つの項に記載の内燃機関。

## 【請求項9】

前記EGR通路における前記EGRクーラーよりも前記吸気通路側の部分には、通過する既燃焼ガスの流量を調節するEGRバルブが設けられていることを特徴とする請求項8に記載の内燃機関。

## 【請求項10】

前記過給シリンダを開閉するバルブ、及び前記膨張シリンダを開閉するバルブの少なくとも一方は、前記燃焼シリンダを開閉するバルブを開閉駆動するカムシャフトによって開閉駆動されることを特徴とする請求項1～請求項9のいずれか1つの項に記載の内燃機関

10

20

30

40

50

## 【発明の詳細な説明】

## 【技術分野】

## 【0001】

本発明は、過給シリンダ及び膨張シリンダを有する内燃機関に関する。

## 【背景技術】

## 【0002】

内燃機関の熱効率を向上させるために、ターボチャージャやスーパーチャージャ等の過給機が広く使用されている。しかしながら、これらの過給機は、近年活発に開発が進められた結果、その容積効率の向上や流量域の拡大、応答性等が限界に近づきつつある。特に、ターボチャージャは、内燃機関の熱効率が向上するほど利用可能な排気エネルギーが低下するため、今後適用するメリットが薄れる可能性がある。

10

## 【0003】

このような問題を解決し得る発明として、内燃機関本体に空気又は混合気を圧縮する過給シリンダを設けたものがある（例えば、特許文献1）。過給シリンダは、コンロッドを介して内燃機関のクランクシャフトに結合されたピストンの往復動によって空気又は混合気を圧縮し、圧縮した空気又は混合気を燃焼シリンダに供給する。過給シリンダは、クランクシャフトと連動して駆動されるため、ターボチャージャのような過給応答遅れ（ターボラグ）が発生せず、また排気エネルギーを必要としない。また、特許文献1に係る内燃機関では、燃焼シリンダから排出される既燃焼ガスを内燃機関本体に設けられた膨張シリンダに供給し、既燃焼ガスによって膨張シリンダのピストンを駆動させ、既燃焼ガスから更にエネルギーを取り出すようにしている。

20

## 【先行技術文献】

## 【特許文献】

## 【0004】

【特許文献1】米国特許第8,371,256号公報

## 【発明の概要】

## 【発明が解決しようとする課題】

## 【0005】

上記の内燃機関は、未だ研究段階であり、更なる熱効率の向上の余地がある。

30

## 【0006】

本発明は、以上の背景を鑑み、過給シリンダ及び膨張シリンダを有する内燃機関の熱効率を向上させることを課題とする。

## 【課題を解決するための手段】

## 【0007】

上記課題を解決するために本発明の一態様は、スロットルバルブ（2C）を備えた吸気通路（2）に接続された過給シリンダ（8）、前記過給シリンダに接続されると共に排気通路（3）に接続された燃焼シリンダ（6）を備えた内燃機関本体（1A）と、前記内燃機関本体に回転可能に支持され、前記過給シリンダ及び前記燃焼シリンダにそれぞれ受容されたピストン（6A、8A）がそれぞれコンロッドによって接続された共通のクランクシャフト（11）と、前記排気通路と前記吸気通路とを接続し、既燃焼ガスを前記吸気通路に供給するEGR通路（5、5A）とを有することを特徴とする内燃機関（1）を提供する。

40

## 【0008】

この態様によれば、内燃機関の熱効率が向上する。吸気が過給シリンダを経て燃焼シリンダに供給される構成では、低負荷時にスロットルバルブが絞られることによって吸入負圧が大きくなり、ポンピングロスが比較的大きくなるが、EGRガスを吸気通路に導入する本態様では、吸入負圧を低減させ、ポンピングロスを低減させることができる。また、EGRガスの導入によって、燃焼シリンダでの燃焼温度が低下して冷却損失が低減する。また、燃焼温度の低下に伴う燃焼室温度の低下によってノッキングが抑制される。

50

## 【 0 0 0 9 】

また、上記の態様において、前記 E G R 通路は、前記吸気通路における前記スロットルバルブと前記過給シリンダ側の端部との間に接続されているとよい。

## 【 0 0 1 0 】

この態様によれば、過給シリンダの吸入負圧によって E G R ガスが吸気通路に導入される。また、E G R ガスがスロットルバルブを通過しないため、スロットルバルブへの煤の付着が抑制される。

## 【 0 0 1 1 】

また、上記の態様において、前記 E G R 通路には、通過する既燃焼ガスを冷却する E G R クーラー ( 5 B ) が設けられているとよい。

10

## 【 0 0 1 2 】

この態様によれば、吸気温度が低下するため、燃焼シリンダの温度が低下してノッキングが抑制されると共に、燃焼温度が低下して冷却損失が低減される。また、吸気密度が増加するため、出力が向上する。

## 【 0 0 1 3 】

また、上記の態様において、前記 E G R 通路における前記 E G R クーラーよりも前記吸気通路側の部分には、通過する既燃焼ガスの流量を調節する E G R バルブ ( 5 C ) が設けられているとよい。

## 【 0 0 1 4 】

この態様によれば、E G R ガスの流量調節が可能になる。

20

## 【 0 0 1 5 】

また、上記の態様において、前記燃焼シリンダと前記排気通路の間に設けられ、前記内燃機関本体に形成された膨張シリンダ ( 9 ) を更に有し、前記膨張シリンダに受容されたピストン ( 9 A ) が、コンロッドによって前記クランクシャフトに接続されているとよい。

## 【 0 0 1 6 】

この態様によれば、膨張シリンダによって、燃焼シリンダで発生した既燃焼ガスからエネルギーが回収される。

## 【 0 0 1 7 】

また、上記の態様において、前記過給シリンダ及び前記燃焼シリンダの少なくとも一方に燃料を供給する第 1 インジェクタ ( 4 6 ) と、前記膨張シリンダに燃料を供給する第 2 インジェクタ ( 4 7 ) とを有するとよい。また、1 燃焼サイクルにおいて、前記第 1 インジェクタ及び前記第 2 インジェクタから供給される燃料量の合計が、前記吸気通路を通過する吸気量に対して略理論空燃比となる量に制御されているとよい。

30

## 【 0 0 1 8 】

この態様によれば、燃焼シリンダにおいて希薄燃焼を行うことによって熱効率を向上させると共に、第 2 インジェクタによる燃焼噴射によって排気ガスの空燃比を、三元触媒の活性に適した理論空燃比にすることができる。また、第 2 インジェクタから噴射された燃料は、膨張シリンダで燃焼することによって膨張シリンダを駆動させるため、燃費が更に向上する。

40

## 【 0 0 1 9 】

また、上記の態様において、前記燃焼シリンダは、それぞれ前記過給シリンダ及び前記膨張シリンダに接続された第 1 燃焼シリンダ ( 6 ) 及び第 2 燃焼シリンダ ( 7 ) を含み、前記第 1 燃焼シリンダ及び前記第 2 燃焼シリンダのそれぞれに受容されたピストン ( 6 A 、 7 A ) が、コンロッドによって前記クランクシャフトに接続され、前記第 1 燃焼シリンダ及び前記第 2 燃焼シリンダは、4 サイクルで駆動され、前記過給シリンダ及び前記膨張シリンダは、2 サイクルで駆動され、前記過給シリンダの圧縮行程は、前記第 1 燃焼シリンダ及び前記第 2 燃焼シリンダのいずれかの吸気行程と少なくとも一部が重なり、前記過給シリンダの吸気行程は、前記第 1 燃焼シリンダ及び前記第 2 燃焼シリンダのいずれかの排気行程と少なくとも一部が重なりとよい。

50

## 【 0 0 2 0 】

この態様によれば、各シリンダを効率良く駆動させることができる。過給シリンダ及び膨張シリンダは2サイクルで駆動されるため、燃焼シリンダを4サイクル(ストローク)とする場合、燃焼シリンダを2個設けることによって、各シリンダの動作を互いに対応させることができる。

## 【 0 0 2 1 】

また、上記の態様において、前記過給シリンダと前記第1燃焼シリンダとの間、及び前記過給シリンダと前記第2燃焼シリンダとの間には通過する空気を冷却するインタークーラー(4)が設けられているとよい。

## 【 0 0 2 2 】

この態様によれば、充填効率が向上する。

## 【 0 0 2 3 】

また、上記の態様において、前記クランクシャフトの軸線方向において、前記第1燃焼シリンダと前記第2燃焼シリンダとの間に前記過給シリンダが配置され、前記インタークーラーは、前記過給シリンダの近傍に配置され、前記クランクシャフトの軸線方向において前記第1燃焼シリンダと対応する部分から前記第2燃焼シリンダと対応する部分まで延びているとよい。

## 【 0 0 2 4 】

この態様によれば、過給シリンダから第1又は第2燃焼シリンダまでの流路長が短縮される。また、過給シリンダから第1又は第2燃焼シリンダまでの流路長が概ね等しくなる。

## 【 0 0 2 5 】

また、上記の態様において、前記インタークーラーは、前記過給シリンダの上方に配置されているとよい。

## 【 0 0 2 6 】

この態様によれば、内燃機関をコンパクトに形成することができる。

## 【 0 0 2 7 】

また、上記の態様において、前記過給シリンダを開閉する弁(31、32)、及び前記膨張シリンダを開閉する弁(37)の少なくとも一方は、前記燃焼シリンダを開閉する弁(33、34、35、36)を開閉駆動するカムシャフト(41、42)によって開閉駆動されるとよい。

## 【 0 0 2 8 】

この態様によれば、従来のSOHCやDOHC等の動弁機構を利用して、過給シリンダ及び膨張シリンダを駆動することができる。

## 【 発明の効果 】

## 【 0 0 2 9 】

以上の構成によれば、過給シリンダ及び膨張シリンダを有する内燃機関において熱効率を向上させることができる。

## 【 図面の簡単な説明 】

## 【 0 0 3 0 】

【 図 1 】 第 1 実施形態に係る内燃機関の構成図

【 図 2 】 ( A ) 第 1 実施形態に係る各シリンダ及び各クランクピンの位置関係を示す透視側面図、( B ) 第 1 実施形態に係る各シリンダ及び各クランクピンの位置関係を示す透視平面図

【 図 3 】 第 1 実施形態に係るクランクシャフトを示す斜視図

【 図 4 】 第 1 実施形態に係る動弁機構を示す透視側面図

【 図 5 】 第 1 実施形態に係る動弁機構を示す平面図

【 図 6 】 第 1 実施形態に係る内燃機関の動作行程図

【 図 7 】 第 1 実施形態の変形例に係る内燃機関の各シリンダの配置を示す( A ) 平面図、( B ) 側面図、( C ) 正面図

10

20

30

40

50

【図 8】第 1 実施形態の変形例に係る内燃機関の各シリンダの配置を示す ( A ) 平面図、  
( B ) 側面図

【図 9】第 2 実施形態に係る内燃機関の構成図

【図 10】第 2 実施形態に係る内燃機関を示す透視側面図

【図 11】第 2 実施形態に係る各シリンダの配置を示す平面図

【図 12】第 2 実施形態に係るクランクシャフトを示す斜視図

【図 13】第 2 実施形態に係る内燃機関の動作行程図

【図 14】第 2 実施形態の変形例に係る内燃機関の構成図

【図 15】第 3 実施形態に係る内燃機関の各シリンダの配置を示す平面図

【図 16】( A ) 第 3 実施形態に係るクランクシャフトを示す平面図、( B ) 第 3 実施形  
態に係る各シリンダ及び各クランクピンの位置関係を示す透視側面図 10

【図 17】( A ) 第 3 実施形態の変形例に係るクランクシャフトを示す平面図、( B ) 第  
3 実施形態の変形例に係る各シリンダ及び各クランクピンの位置関係を示す透視側面図

【発明を実施するための形態】

【0031】

以下、図面を参照して本発明に係る内燃機関の実施形態について説明する。

【0032】

(第 1 実施形態)

図 1 及び図 2 に示すように、内燃機関 1 は、内燃機関本体 1 A と、吸気装置 2 と、排気  
装置 3 と、インタークーラー 4 と、EGR 装置 5 とを有する。内燃機関本体 1 A は、シリ  
ンダブロック 1 B と、シリンダブロック 1 B の上部に結合されたシリンダヘッド 1 C と、  
シリンダヘッド 1 C の上部に結合されたヘッドカバー 1 D と、シリンダブロック 1 B の下  
部に結合されたオイルパン 1 E とを有する。 20

【0033】

シリンダブロック 1 B の上部には、第 1 燃焼シリンダ 6、第 2 燃焼シリンダ 7、過給シ  
リンダ 8、及び膨張シリンダ 9 が形成されている。各シリンダ 6 ~ 9 の上端は、シリンダ  
ブロック 1 B の上端面に開口し、シリンダヘッド 1 C によって閉塞されている。各シリ  
ンダ 6 ~ 9 の下端は、シリンダブロック 1 B の下部に形成されたクランク室に繋がっている  
。クランク室にはクランクシャフト 11 が配置されている。クランクシャフト 11 は、シ  
リンダブロック 1 B に回転可能に支持されている。説明の便宜上、クランクシャフト 11  
の軸線 A は左右に延在しているものとする。 30

【0034】

各シリンダ 6 ~ 9 は、クランクシャフト 11 の軸線 A に沿った方向に一側 (右側) から  
、第 1 燃焼シリンダ 6、膨張シリンダ 9、過給シリンダ 8、第 2 燃焼シリンダ 7 の順で配  
置されている。すなわち、軸線 A に沿った方向において、第 1 燃焼シリンダ 6 及び第 2 燃  
焼シリンダ 7 の間に、膨張シリンダ 9 及び過給シリンダ 8 が配置されている。

【0035】

クランクシャフト 11 の軸線 A を含み、略上下に延びる面を基準面とすると、第 1 燃焼  
シリンダ 6 及び第 2 燃焼シリンダ 7 の軸線は、概ね基準面上に配置されている。なお、第  
1 燃焼シリンダ 6 及び第 2 燃焼シリンダ 7 の軸線は、基準面に対して若干前後にオフセッ  
トして配置されてもよい。また、基準面は、クランクシャフト 11 の軸線 A を中心として  
前後に傾斜していてもよい。膨張シリンダ 9 の軸線は基準面に対して前方に傾斜し、過給  
シリンダ 8 の軸線は基準面に対して後方に傾斜している。膨張シリンダ 9 及び過給シリ  
ンダ 8 は、いわゆる V 型に配置されている。膨張シリンダ 9 及び過給シリンダ 8 は、前後方  
向から見て、少なくとも一部が互いに重なりを有することが好ましい。このようにすると  
、内燃機関 1 の軸線 A 方向における長さを短縮することができる。 40

【0036】

図 3 に示すように、クランクシャフト 11 は、右側から第 1 ジャーナル 12 A、右第 1  
アーム 13 A R、第 1 クランクピン 14 A、左第 1 アーム 13 A L、第 2 ジャーナル 12  
B、右第 2 アーム 13 B R、第 2 クランクピン 14 B、中央第 2 アーム 13 B C、第 3 ク  
 50

ランクピン 14 C、左第 2 アーム 13 B L、第 3 ジャーナル 12 C、右第 3 アーム 13 C R、第 4 クランクピン 14 D、左第 3 アーム 13 C L、第 4 ジャーナル 12 D を有している。第 1 ~ 第 4 ジャーナル 12 (12 A ~ 12 D) は、互いに同軸に配置され、クランクシャフト 11 の回転軸を構成する。左右の第 1 アーム 13 A R、13 A L、左右の第 2 アーム 13 B R、13 B L、左右の第 3 アーム 13 C R、13 C L のそれぞれは、各ジャーナル 12 から径方向に延びている。中央第 2 アーム 13 B C は、クランクシャフト 11 の周方向に延びている。第 1 ~ 第 4 クランクピン 14 (14 A ~ 14 D) は、それぞれクランクシャフト 11 の軸線 A と平行に配置されている。第 2 クランクピン 14 B と第 3 クランクピン 14 C との間にはジャーナルはなく、第 2 クランクピン 14 B と第 3 クランクピン 14 C とは中央第 2 アーム 13 B C によって接続されている。図 2 (A) に示すように、クランクシャフト 11 の軸線 A に沿った方向から見て、第 2 クランクピン 14 B と第 3 クランクピン 14 C とは少なくとも一部が重なるように配置されているとよい。このようにすると、クランクシャフト 11 の剛性が向上する。

10

## 【0037】

第 1 燃焼シリンダ 6 に往復動可能に受容された第 1 燃焼ピストン 6 A は、コンロッド (不図示) を介して第 1 クランクピン 14 A に接続されている。膨張シリンダ 9 に往復動可能に受容された膨張ピストン 9 A は、コンロッドを介して第 2 クランクピン 14 B に接続されている。過給シリンダ 8 に往復動可能に受容された過給ピストン 8 A は、コンロッドを介して第 3 クランクピン 14 C に接続されている。第 2 燃焼シリンダ 7 に往復動可能に受容された第 2 燃焼ピストン 7 A は、コンロッドを介して第 4 クランクピン 14 D に接続されている。

20

## 【0038】

過給シリンダ 8 の往復運動部重量と膨張シリンダ 9 の往復運動部重量との和が、第 1 燃焼シリンダ 6 の往復運動部重量と第 2 燃焼シリンダ 7 の往復運動部重量との和と略等しく設定されている。これにより、各シリンダ 6 ~ 9 に生じる慣性力が互いに打ち消し合い、振動が低減される。

## 【0039】

図 2 (A) に示すように、クランクシャフト 11 の軸線 A に沿った方向であって、クランクシャフト 11 が時計回りになる側 (右側) から見て、第 1 クランクピン 14 A 及び第 4 クランクピン 14 D は、同位相 (クランク角  $0^\circ$  とする) に配置されている。第 2 クランクピン 14 B 及び第 3 クランクピン 14 C は、第 1 燃焼ピストン 6 A が下死点にあるときに膨張ピストン 9 A 及び過給ピストン 8 A が上死点付近に位置するように、第 1 クランクピン 14 A との位相差が設定されている。

30

## 【0040】

また、第 2 クランクピン 14 B は、第 1 燃焼ピストン 6 A が下死点にあるときに膨張ピストン 9 A が上死点を過ぎた位置にあるように若干の角度が進角されてもよい。また、第 3 クランクピン 14 C は、第 1 燃焼ピストン 6 A が下死点にあるときに過給ピストン 8 A が上死点の手前の位置にあるように若干の角度が遅角されてもよい。

## 【0041】

膨張シリンダ 9 の行程容積及び過給シリンダ 8 の行程容積のいずれも、第 1 燃焼シリンダ 6 の行程容積及び第 2 燃焼シリンダ 7 の行程容積のいずれよりも大きく設定されている。本実施形態では、第 1 燃焼シリンダ 6 及び第 2 燃焼シリンダ 7 の行程容積が等しく、膨張シリンダ 9 及び過給シリンダ 8 の行程容積が等しく設定されている。他の実施形態では、膨張シリンダ 9 の行程容積と過給シリンダ 8 の行程容積とが互いに相違するように設定されてもよい。本実施形態では、各シリンダ 6 ~ 9 のストロークは等しく設定されており、膨張シリンダ 9 及び過給シリンダ 8 の直径が各燃焼シリンダの直径よりも大きく設定されている。

40

## 【0042】

図 1 に示すように、内燃機関 1 は、吸気通路を構成する吸気装置 2 と過給シリンダ 8 とを接続する過給吸気通路 21 と、過給シリンダ 8 とインタークーラ 4 のクーラー入口 4

50

Aとを接続する過給排気通路22と、インタークーラー4の第1出口4Bと第1燃焼シリンダ6とを接続する第1吸気通路23と、第1燃焼シリンダ6と膨張シリンダ9とを接続する第1排気通路24と、インタークーラー4の第2出口4Cと第2燃焼シリンダ7とを接続する第2吸気通路25と、第2燃焼シリンダ7と膨張シリンダ9とを接続する第2排気通路26と、膨張シリンダ9と排気通路を構成する排気装置3とを接続する膨張排気通路27とを有する。各通路21~27は、シリンダヘッド1Cに形成された通路や、管部材によって構成されている。

【0043】

吸気装置2は、上流側からエアインレット2A、エアクリーナ2B、スロットルバルブ2C、吸気ヘッド2Dを有している。過給吸気通路21は、吸気装置2の下流端に接続されている。排気装置3は、上流側から三元触媒3A、消音器3B、排気出口3Cを有している。膨張排気通路27は、排気装置3の上流端に接続されている。

10

【0044】

インタークーラー4は、過給シリンダ8の近傍であって、シリンダヘッド1C及びヘッドカバー1Dの上方、かつ後方に配置されている。より詳細には、インタークーラー4は、後述する動弁機構40の後方に配置されているとよい。インタークーラー4は、空冷式の熱交換器や、水や他の冷媒を使用する公知の熱交換器であってよい。インタークーラー4は、上述したように、過給排気通路22に接続されるクーラー入口4Aと、第1吸気通路23に接続される第1出口4Bと、第2吸気通路25に接続される第2出口4Cとを有する。インタークーラー4は、クーラー入口4Aから第1出口4B及び第2出口4Cに流れる空気(混合気)を冷却する。図2(B)に示すように、インタークーラー4は、クランクシャフト11の軸線Aと平行に左右に延び、第1燃焼シリンダ6に対向する右端と第2燃焼シリンダ7に対向する左端とを有する。クーラー入口4Aはインタークーラー4の長手方向における中央に設けられ、第1出口4Bはインタークーラー4の右端に設けられ、第2出口4Cはインタークーラー4の左端に設けられている。これにより、過給排気通路22、第1吸気通路23、及び第2吸気通路25を短縮することができる。

20

【0045】

過給吸気通路21及び過給排気通路22の過給シリンダ8側の開口端、第1吸気通路23及び第1排気通路24の第1燃焼シリンダ6側の開口端、第2吸気通路25及び第2排気通路26の第2燃焼シリンダ7側の開口端、及び膨張排気通路27の膨張シリンダ9側の開口端は、それぞれ2股に分岐し、各シリンダ6~9に接続している。

30

【0046】

図1に示すように、過給吸気通路21の分岐した開口端のそれぞれと過給シリンダ8との境界には、それぞれ過給吸気通路21を開閉する過給吸気弁31が設けられている。過給排気通路22の分岐した開口端のそれぞれと過給シリンダ8との境界には、それぞれ過給排気通路22を開閉する過給排気弁32が設けられている。第1吸気通路23の分岐した開口端のそれぞれと第1燃焼シリンダ6との境界には、それぞれ第1吸気通路23を開閉する第1吸気弁33が設けられている。第1排気通路24の分岐した開口端のそれぞれと第1燃焼シリンダ6との境界には、それぞれ第1排気通路24を開閉する第1排気弁34が設けられている。第2吸気通路25の分岐した開口端のそれぞれと第2燃焼シリンダ7との境界には、それぞれ第2吸気通路25を開閉する第2吸気弁35が設けられている。第2排気通路26の分岐した開口端のそれぞれと第2燃焼シリンダ7との境界には、それぞれ第2排気通路26を開閉する第2排気弁36が設けられている。膨張排気通路27の分岐した開口端のそれぞれと膨張シリンダ9との境界には、それぞれ膨張排気通路27を開閉する膨張排気弁37が設けられている。過給吸気弁31、過給排気弁32、第1吸気弁33、第1排気弁34、第2吸気弁35、第2排気弁36、及び膨張排気弁37は、公知のポペットバルブであり、図示しないバルブスプリングに付勢されて通常時には各通路を閉じ、動弁機構40の作動によって所定のタイミングで各通路21~27を開く。第1排気通路24と膨張シリンダ9との境界、及び第2排気通路26と膨張シリンダ9との境界には、開閉弁は設けられていない。

40

50



## 【 0 0 4 7 】

図 4 に示すように、動弁機構 4 0 は、シリンダヘッド 1 C とヘッドカバー 1 D との間に形成された動弁室 1 F に配置されている。図 5 に示すように、動弁機構 4 0 は、クランクシャフト 1 1 と平行に延びる前側カムシャフト 4 1 及び後側カムシャフト 4 2 と、前側ロッカシャフト 4 3 及び後側ロッカシャフト 4 4 とを有する。前側カムシャフト 4 1 及び前側ロッカシャフト 4 3 は、概ね膨張シリンダ 9 の上方に配置され、後側カムシャフト 4 2 及び後側ロッカシャフト 4 4 は、概ね第 1 燃焼シリンダ 6 及び第 2 燃焼シリンダ 7 の上方に配置されている。前側カムシャフト 4 1 及び後側カムシャフト 4 2 は、図示しないタイミングチェーン及びスプロケットからなる動力伝達機構によってクランクシャフト 1 1 と連結され、クランクシャフト 1 1 の 1 / 2 の回転数で回転する。

10

## 【 0 0 4 8 】

前側ロッカシャフト 4 3 には、第 1 排気ロッカアーム 4 3 A、膨張排気ロッカアーム 4 3 B、及び第 2 排気ロッカアーム 4 3 C が回動可能に支持されている。後側ロッカシャフト 4 4 には、第 1 吸気ロッカアーム 4 4 A、過給吸気ロッカアーム 4 4 B、過給排気ロッカアーム 4 4 C、及び第 2 吸気ロッカアーム 4 4 D が回動可能に支持されている。前側カムシャフト 4 1 に形成された各カム山にそれぞれ所定のタイミングで押圧されることによって、第 1 排気ロッカアーム 4 3 A は第 1 排気弁 3 4 を開き、膨張排気ロッカアーム 4 3 B は膨張排気弁 3 7 を開き、第 2 排気ロッカアーム 4 3 C は第 2 排気弁 3 6 を開く。後側カムシャフト 4 2 に形成された各カム山にそれぞれ所定のタイミングで押圧されることによって、第 1 吸気ロッカアーム 4 4 A は第 1 吸気弁 3 3 を開き、過給吸気ロッカアーム 4 4 B は過給吸気弁 3 1 を開き、過給排気ロッカアーム 4 4 C は過給排気弁 3 2 を開き、第 2 吸気ロッカアーム 4 4 D は第 2 吸気弁 3 5 を開く。このように、第 1 燃焼シリンダ 6 及び第 2 燃焼シリンダ 7 を開閉する各弁 3 3 ~ 3 6 を開閉駆動する前側カムシャフト 4 1 及び後側カムシャフト 4 2 が、過給シリンダ 8 を開閉する弁 3 1、3 2 及び膨張シリンダ 9 を開閉する弁 3 7 を開閉駆動する。

20

## 【 0 0 4 9 】

図 6 に示すように、過給シリンダ 8 は、クランクシャフト 1 1 が 1 回転する間に吸気行程と圧縮行程とを有する 2 サイクルで駆動される。吸気行程は、過給ピストン 8 A が上死点から下死点まで下降する期間であり、このとき過給吸気弁 3 1 が開かれ、過給排気弁 3 2 が閉じられることによって過給吸気通路 2 1 から過給シリンダ 8 に空気（混合気）が吸入される。圧縮行程は、過給ピストン 8 A が下死点から上死点まで上昇する期間であり、このとき過給吸気弁 3 1 が閉じられ、過給排気弁 3 2 が開かれることによって過給シリンダ 8 から過給排気通路 2 2 に空気（混合気）が送られると共に圧縮される。

30

## 【 0 0 5 0 】

第 1 燃焼シリンダ 6 及び第 2 燃焼シリンダ 7 は、公知の 4 サイクルレシプロエンジンと同様に、クランクシャフト 1 1 が 2 回転する間に吸気行程、圧縮行程、膨張行程、及び排気行程を行う 4 サイクルで駆動される。第 1 燃焼シリンダ 6 及び第 2 燃焼シリンダ 7 は、位相が 3 6 0 ° ずれている。

## 【 0 0 5 1 】

膨張シリンダ 9 は、クランクシャフト 1 1 が 1 回転する間に膨張行程と排気行程とを有する 2 サイクルで駆動される。膨張行程は、膨張ピストン 9 A が上死点から下死点まで下降する期間であり、このとき膨張排気弁 3 7 が閉じられることによって第 1 排気通路 2 4 又は第 2 排気通路 2 6 から膨張シリンダ 9 に既燃焼ガスが流れ、膨張ピストン 9 A が押し下げられる。排気行程は、膨張ピストン 9 A が下死点から上死点まで上昇する期間であり、このとき膨張排気弁 3 7 が開かれることによって膨張シリンダ 9 から膨張排気通路 2 7 に既燃焼ガスが流れる。

40

## 【 0 0 5 2 】

クランクシャフト 1 1 が 2 回転する間において、過給シリンダ 8 の 1 回目の圧縮行程は第 1 燃焼シリンダ 6 及び第 2 燃焼シリンダ 7 の一方の吸気行程と同じタイミングで行われ、過給シリンダ 8 の 2 回目の圧縮行程は第 1 燃焼シリンダ 6 及び第 2 燃焼シリンダ 7 の他

50

方の吸気行程と同じタイミングで行われる。これにより、過給シリンダ 8 の圧縮行程では、過給シリンダ 8 から過給排気通路 2 2 及びインタークーラー 4 を介して第 1 燃焼シリンダ 6 又は第 2 燃焼シリンダ 7 に空気（混合気）が圧送される。過給シリンダ 8 の行程容積は第 1 燃焼シリンダ 6 及び第 2 燃焼シリンダ 7 のそれぞれの行程容積よりも大きいため、第 1 燃焼シリンダ 6 又は第 2 燃焼シリンダ 7 に供給される空気（混合気）は加圧される。すなわち、過給シリンダ 8 は、第 1 燃焼シリンダ 6 又は第 2 燃焼シリンダ 7 に過給することができる。

【 0 0 5 3 】

クランクシャフト 1 1 が 2 回転する間において、膨張シリンダ 9 の 1 回目の膨張行程は第 1 燃焼シリンダ 6 及び第 2 燃焼シリンダ 7 の一方の排気行程と同じタイミングで行われ、膨張シリンダ 9 の 2 回目の膨張行程は第 1 燃焼シリンダ 6 及び第 2 燃焼シリンダ 7 の他方の排気行程と同じタイミングで行われる。これにより、膨張シリンダ 9 の膨張行程では、第 1 燃焼シリンダ 6 又は第 2 燃焼シリンダ 7 から既燃焼ガスが膨張シリンダ 9 に流入し、膨張ピストン 9 A が下死点に向かって押し下げられる。このとき、膨張シリンダ 9 の行程容積は第 1 燃焼シリンダ 6 及び第 2 燃焼シリンダ 7 のそれぞれの行程容積よりも大きいため、既燃焼ガスからエネルギーを取り出すことができる。

【 0 0 5 4 】

なお、図 6 に示すタイミングに対して、過給シリンダ 8 の各行程を遅角させてもよい。この場合、第 1 燃焼シリンダ 6 及び第 2 燃焼シリンダ 7 の吸気行程の後期において、過給シリンダ 8 による圧縮効果が強くなり、過給圧（過給効率）が上昇する。また、なお、図 6 に示すタイミングに対して、膨張シリンダ 9 の各行程を進角させてもよい。この場合、第 1 燃焼シリンダ 6 及び第 2 燃焼シリンダ 7 の排気行程が開始するときに、膨張シリンダ 9 では膨張ピストン 9 A が既に下降しているため膨張シリンダ 9 に負圧が発生し、吸い出し効果によって第 1 燃焼シリンダ 6 及び第 2 燃焼シリンダ 7 から膨張シリンダ 9 に排気が円滑に流れる。これらの過給シリンダ 8 の遅角化及び膨張シリンダ 9 の進角化は、第 2 クランクピン 1 4 B 及び第 3 クランクピン 1 4 C の位置調節や、過給シリンダ 8 及び膨張シリンダ 9 の位置調節によって達成される。

【 0 0 5 5 】

図 1 に示すように、EGR 装置 5 は、排気装置 3 と吸気装置 2 とを接続するように設けられている。EGR 装置 5 は、排気装置 3 の三元触媒 3 A よりも下流側かつ消音器 3 B よりも上流側の通路部分と、吸気装置 2 のスロットルバルブ 2 C よりも下流側の通路部分とを接続する EGR 通路 5 A を有する。EGR 通路 5 A が三元触媒 3 A よりも下流側に接続されることによって、EGR ガスに起因するデポジットが抑制される。他の実施形態では、EGR 通路 5 A の排気側の端部は、三元触媒 3 A よりも上流側の通路部分に接続されてもよい。EGR 装置 5 は、EGR 通路 5 A に排気側から順に設けられた EGR クーラー 5 B と、EGR バルブ 5 C とを有する。EGR クーラー 5 B は、空冷又は水冷の熱交換器であり、内部を通過する EGR ガス（既燃焼ガス）を冷却する。EGR バルブ 5 C は、開度調節可能な制御弁であり、EGR 通路 5 A を流れる EGR ガスの流量を調節する。排気装置 3 の三元触媒 3 A よりも上流側の通路部分は膨張シリンダ 9 から排出される排気ガスによって圧力が高く、吸気通路のスロットルバルブ 2 C よりも下流側の通路部分は過給シリンダ 8 の吸い込みによって負圧が発生しているため、圧力差によって EGR ガスが EGR 通路 5 A を排気側から吸気側に流れる。

【 0 0 5 6 】

内燃機関 1 は、燃料であるガソリンを噴射する第 1 インジェクタ 4 6 及び第 2 インジェクタ 4 7 を有する。第 1 インジェクタ 4 6 は、過給シリンダ 8、及び第 1 及び第 2 燃焼シリンダ 6、7 の少なくとも一方に燃料を供給するように設けられており、吸気装置 2 のスロットルバルブ 2 C よりも下流側の通路部分、過給吸気通路 2 1、過給シリンダ 8、第 1 吸気通路 2 3、第 1 燃焼シリンダ 6、第 2 吸気通路 2 5、及び第 2 燃焼シリンダ 7 のいずれかに設けられている。本実施形態では、第 1 インジェクタ 4 6 が過給吸気通路 2 1 に設けられた例を示す。第 1 インジェクタ 4 6 が、インタークーラー 4 よりも下流側に設けられ

10

20

30

40

50

る場合、各燃焼シリンダ 6、7 に対応して分岐した各通路に第 1 インジェクタ 4 6 が設けられる。すなわち、第 1 インジェクタ 4 6 は、第 1 吸気通路 2 3 又は第 1 燃焼シリンダ 6 に 1 つ、第 2 吸気通路 2 5 又は第 2 燃焼シリンダ 7 に 1 つ設けられる。第 1 インジェクタ 4 6 が過給シリンダ 8 を含みその上流側に設けられた場合、第 1 燃焼シリンダ 6 及び第 2 燃焼シリンダ 7 までの距離が長く確保されると共に、過給シリンダ 8 における圧縮、攪拌作用によって混合気の均質化が向上する。また、燃料の酸化に伴う吸気の冷却によって、過給シリンダ 8 に供給される吸気の密度が増加するため、過給シリンダ 8 の過給効率が向上すると共に、熱効率が向上する。

【 0 0 5 7 】

第 2 インジェクタ 4 7 は、膨張シリンダ 9 に燃料を供給するべく、第 1 排気通路 2 4、第 2 排気通路 2 6、及び膨張シリンダ 9 のいずれかに設けられる。

10

【 0 0 5 8 】

第 1 インジェクタ 4 6 は、空燃比が理論空燃比よりも希薄となるように燃料噴射量が制御される。これにより、各燃焼シリンダでは、燃費に有利な希薄燃焼が行われる。第 1 燃焼シリンダ 6 及び第 2 燃焼シリンダ 7 には、それぞれ点火プラグ（不図示）が設けられており、燃焼は点火プラグの火花によって開始する。

【 0 0 5 9 】

第 2 インジェクタ 4 7 は、膨張シリンダ 9 に直接に燃料を噴射する。第 2 インジェクタ 4 7 は、全ての第 1 インジェクタ 4 6 による燃料噴射量と合わせて、空燃比が略理論空燃比となるように燃料噴射量が制御される。膨張シリンダ 9 には、点火プラグが設けられており、燃焼は点火プラグの火花によって開始する。膨張シリンダ 9 では第 1 燃焼シリンダ 6 又は第 2 燃焼シリンダ 7 で発生した既燃焼ガスのエネルギーに加えて、第 2 インジェクタ 4 7 からの燃料の燃焼エネルギーによって膨張ピストン 9 A が駆動される。

20

【 0 0 6 0 】

第 2 インジェクタ 4 7 による燃料噴射によって、三元触媒 3 A に流れる既燃焼ガス（排気ガス）は理論空燃比で燃焼したガスになるため、三元触媒 3 A が適切に機能することができる。また、第 2 インジェクタ 4 7 から噴射された燃料の燃焼エネルギーは、膨張シリンダ 9 を駆動するために使用されるため燃費の更なる向上が図れる。

【 0 0 6 1 】

他の実施形態では、膨張シリンダ 9 の点火プラグを省略し、第 2 インジェクタ 4 7 から噴射された燃料を自着火させるようにしてもよい。また、第 2 インジェクタ 4 7 による燃料噴射を休止可能にしてもよい。

30

【 0 0 6 2 】

以下、第 1 実施形態に係る内燃機関 1 の効果について説明する。内燃機関 1 は、EGR 装置 5 によって EGR ガスを吸気装置 2 に導入するため、低負荷時におけるスロットルバルブ 2 C の開度を比較的大きくして、過給シリンダ 8 に起因するポンピングロスを低減させることができる。また、EGR ガスの導入によって、燃焼シリンダ 6、7 での燃焼温度が低下して冷却損失が低減する。また、燃焼温度の低下に伴う燃焼室温度の低下によってノッキングが抑制される。過給シリンダ 8 は、クランクシャフト 1 1 によって駆動されるため、負荷変動時の過給応答性が高い。EGR ガスは、過給シリンダ 8 が発生する負圧によって吸気装置 2 への導入量が増加するため、負荷上昇時に応答性良く導入量が増加する。そのため、第 1 及び第 2 燃焼シリンダ 6、7 においてノッキングが抑制され、点火タイミングのリタードが不要になる。これにより、内燃機関 1 の熱効率が上昇する。

40

【 0 0 6 3 】

内燃機関 1 では、過給シリンダ 8 の吸入負圧によって EGR ガスが吸気通路に導入される。また、EGR ガスがスロットルバルブ 2 C を通過しないため、スロットルバルブ 2 C への煤の付着が抑制される。また、EGR クーラー 5 B によって冷却された EGR ガスが各燃焼シリンダ 6、7 に導入されることによって、各燃焼シリンダ 6、7 の温度が低下して、更にノッキングが抑制されると共に、燃焼温度が低下して冷却損失が低減される。

【 0 0 6 4 】

50

内燃機関 1 では、第 1 インジェクタ 4 6 から供給される燃料によって、各燃焼シリンダ 6、7 において希薄燃焼を行って、熱効率を向上させる。そして、第 2 インジェクタ 4 7 から供給される燃料によって、排気ガスの空燃比を三元触媒 3 A の活性に適した理論空燃比にする。また、第 2 インジェクタ 4 7 から供給される燃料は、膨張シリンダ 9 で燃焼することによって膨張シリンダ 9 を駆動させるため、燃費の低下が抑制される。

【 0 0 6 5 】

内燃機関 1 では、第 1 燃焼シリンダ 6 及び第 2 燃焼シリンダ 7 がクランクシャフト 1 1 の軸線 A 方向における両端部に配置され、互いに離間しているため、内燃機関本体 1 A の放熱が促進される。また、第 1 燃焼シリンダ 6 及び第 2 燃焼シリンダ 7 の間に過給シリンダ 8 が配置されているため、過給シリンダ 8 から第 1 燃焼シリンダ 6 への吸気の通路長と、過給シリンダ 8 から第 2 燃焼シリンダ 7 への吸気の通路長との差を小さくすることができる。また、第 1 燃焼シリンダ 6 及び第 2 燃焼シリンダ 7 の間に膨張シリンダ 9 が配置されているため、第 1 燃焼シリンダ 6 から膨張シリンダ 9 への排気の通路長と、第 2 燃焼シリンダ 7 から膨張シリンダ 9 への排気の通路長との差を小さくすることができる。これにより、各燃焼シリンダ 6、7 への吸気量及び排気量が均一になる。

【 0 0 6 6 】

第 1 実施形態に係る内燃機関 1 では、過給シリンダ 8 及び膨張シリンダ 9 は基準面に対して傾斜し、V 型に配置されているが、図 7 ( A ) ~ ( C ) に示すように、第 1 燃焼シリンダ 6、第 2 燃焼シリンダ 7、過給シリンダ 8、及び膨張シリンダ 9 は、それぞれの軸線が互いに平行となるように配置されてもよい。この場合、右側から、第 1 燃焼シリンダ 6、膨張シリンダ 9、過給シリンダ 8、第 2 燃焼シリンダ 7 の順で配置し、第 1 燃焼シリンダ 6 及び第 2 燃焼シリンダ 7 を基準面上に配置し、膨張シリンダ 9 を基準面に対して前方にオフセットさせ、過給シリンダ 8 を基準面に対して後方にオフセットさせるとよい。或は、膨張シリンダ 9 を基準面に対して後方にオフセットさせ、過給シリンダ 8 を基準面に対して前方にオフセットさせてもよい。また、前方から見て、膨張シリンダ 9 と過給シリンダ 8 とが、少なくとも一部において互いに重なりを有するようにするとよい。このように配置すると、第 1 燃焼シリンダ 6、膨張シリンダ 9、過給シリンダ 8、及び第 2 燃焼シリンダ 7 をコンパクトに配置することができ、内燃機関 1 の小型化が図れる。

【 0 0 6 7 】

また、図 8 に示すように、第 1 実施形態に係る内燃機関 1 の、第 1 燃焼シリンダ 6、過給シリンダ 8、膨張シリンダ 9、第 2 燃焼シリンダ 7 の構成を 1 つの気筒群としてそれぞれ含む 2 つのシリンダバンク 7 1、7 2 を形成し、V 型に配置してもよい。すなわち、4 つの燃焼シリンダと、2 つの過給シリンダ 8 と、2 つの膨張シリンダ 9 とを有する合計 8 気筒の内燃機関としてもよい。このとき、各シリンダバンク 7 1、7 2 の気筒群は、内燃機関の中心を上下に延びる軸線を中心として互いに回転対称形になるように配置されるとよい。この配置では、各シリンダバンク 7 1、7 2 の膨張シリンダ 9 の干渉が避けられるため、各シリンダバンク 7 1、7 2 を互いに近接させることができ、内燃機関 1 の小型化が可能になる。各気筒群を構成する過給シリンダ 8 及び膨張シリンダ 9 は、上記の変形例 ( 図 7 参照 ) のように互いに平行に配置されてもよく、第 1 実施形態に係る内燃機関 1 のように V 型に配置されてもよい。また、気筒群どうしは、互いに平行に配置されてもよく、水平対向に配置されてもよい。

【 0 0 6 8 】

( 第 2 実施形態 )

次に、第 2 実施形態に係る内燃機関 1 0 0 について説明する。第 2 実施形態に係る内燃機関 1 0 0 の内で、第 1 実施形態に係る内燃機関 1 と同様の構成については説明を省略し、また同一の符号を付す。

【 0 0 6 9 】

図 9 ~ 図 1 1 に示すように、第 2 実施形態に係る内燃機関 1 0 0 の内燃機関本体 1 0 1 A は、左右に延びるクランクシャフト 1 1 1 を回転可能に支持するクランクケース 1 0 1 B と、クランクケース 1 0 1 B 上部に結合され、それぞれ左右に延びる前シリンダブロッ

ク101C及び後シリンダブロック101Dと、前及び後シリンダブロック101C、101Dの上部にそれぞれ結合された前シリンダヘッド101E及び後シリンダヘッド101Fと、前及び後シリンダヘッド101E、101Fの上部にそれぞれ結合された前ヘッドカバー101G及び後ヘッドカバー101Hと、クランクケース101Bの下部に結合されたオイルパン101Jとを有する。前シリンダブロック101C及び後シリンダブロック101Dはそれぞれ左右に延びている。

【0070】

後シリンダブロック101Dには、右側から第1燃焼シリンダ103、過給シリンダ104、第2燃焼シリンダ105が直列に形成されている。前シリンダブロック101Cには、右側から第3燃焼シリンダ106、膨張シリンダ107、第4燃焼シリンダ108が直列に形成されている。各シリンダ103～108の上端は、前及び後シリンダブロック101C、101Dの上端面に開口し、シリンダヘッド101E、101Fによって閉塞されている。各シリンダ103～108の下端は、シリンダブロック1Bの下部に形成されたクランク室に繋がっている。第1燃焼シリンダ103、過給シリンダ104、及び第2燃焼シリンダ105は第1気筒群109を構成し、第3燃焼シリンダ106、膨張シリンダ107、及び第4燃焼シリンダ108は第2気筒群110を構成する。

10

【0071】

第1～第4燃焼シリンダ103、105、106、108は互いに同じ大きさに形成されている。過給シリンダ104及び膨張シリンダ107は、互いに同じ大きさに形成され、かつ第1燃焼シリンダ103よりも大きく形成されている。第1～第4燃焼シリンダ103、105、106、108と過給シリンダ104及び膨張シリンダ107とは長さが互いに等しく形成され、過給シリンダ104及び膨張シリンダ107は第1～第4燃焼シリンダ103、105、106、108よりも直径が大きく形成されている。

20

【0072】

クランクシャフト111の軸線Aを含み、略上下に延びる基準面に対して、第1気筒群109の各シリンダ103～105は同じ角度だけ後傾し、第2気筒群110の各シリンダ106～108は同じ角度だけ前傾している。すなわち、第1気筒群109及び第2気筒群110はV型に形成されている。前方から見て、第1燃焼シリンダ103と第3燃焼シリンダ106は同じ位置に配置され、過給シリンダ104と膨張シリンダ107とは同じ位置に配置され、第2燃焼シリンダ105と第4燃焼シリンダ108は同じ位置に配置されている。

30

【0073】

図12に示すように、クランクシャフト111は、右側から第1ジャーナル112A、右第1アーム113AR、第1クランクピン114A、左第1アーム113AL、第2ジャーナル112B、右第2アーム113BR、第2クランクピン114B、左第2アーム113BL、第3ジャーナル112C、右第3アーム113CR、第3クランクピン114C、左第3アーム113CL、第4ジャーナル112Dを有している。

【0074】

図10に示すように、第1クランクピン114Aは、親子コンロッド116を介して、第1燃焼シリンダ103に往復動可能に受容された第1燃焼ピストン103Aと、第3燃焼シリンダ106に往復動可能に受容された第3燃焼ピストン106Aとに接続されている。親子コンロッド116は、第1クランクピン114Aと第1燃焼ピストン103A及び第3燃焼ピストン106Aの一方とを接続するマスターコンロッド117と、マスターコンロッド117と第1燃焼ピストン103A及び第3燃焼ピストン106Aの他方とを接続するリンクコンロッド118とを有する。本実施形態では、マスターコンロッド117は、第1クランクピン114Aに回動可能に支持された筒部117A及び筒部の両端部から径方向外方に突設された一对の支持壁117Bとを有する大端部117Cと、第1燃焼ピストン103Aのピストンピンに回動可能に支持された小端部(番号省略)と、小端部と大端部117Cの各支持壁117Bとを接続するロッド部117Dとを有する。ロッド部117Dの大端部側部分は、クランクシャフト111の軸線方向に二股に分岐してお

40

50

り、各支持壁 117B に結合されている。リンクコンロッド 118 は、マスターコンロッド 117 の大端部 117C の筒部 117A の外周面に回動可能に支持された大端部 118A と、第 3 燃焼ピストン 106A のピストンピンに回動可能に支持された小端部（番号省略）と、小端部と大端部 118A とを接続するロッド部 118B とを有する。マスターコンロッド 117 の大端部 117C とリンクコンロッド 118 の大端部 118A とは、第 1 クランクピン 114A を中心として互いに同軸に配置されている。マスターコンロッド 117 のロッド部 117D の小端部側部分とリンクコンロッド 118 のロッド部 118B とは、クランクシャフト 111 の軸線方向において同位置に配置されている。なお他の実施形態では、リンクコンロッド 118 の大端部 118A は、マスターコンロッド 117 の大端部 117C の一部に、第 1 クランクピン 114A の軸線と異なる回動軸線を有して回動可能に支持されてもよい。また、マスターコンロッド 117 が第 3 燃焼ピストン 106A に接続され、リンクコンロッド 118 が第 1 燃焼ピストン 103A に接続されてもよい。第 2 クランクピン 114B は、上述したものと同様の親子コンロッド 116 を介して、過給シリンダ 104 に往復動可能に受容された過給ピストン 104A と、膨張シリンダ 107 に往復動可能に受容された膨張ピストン 107A とに接続されている。同様に、第 3 クランクピン 114C は、上述したものと同様の親子コンロッド 116 を介して、第 2 燃焼シリンダ 105 に往復動可能に受容された第 2 燃焼ピストン 105A と、第 4 燃焼シリンダ 108 に往復動可能に受容された第 4 燃焼ピストン 108A とに接続されている。

10

## 【0075】

吸気通路を構成する吸気装置 2 は、上流側からエアインレット 2A、エアクリーナ 2B を有し、下流端が第 1 分岐通路 2E 及び第 2 分岐通路 2F に分岐している。第 1 分岐通路 2E には第 1 スロットルバルブ 2G が設けられ、第 2 分岐通路 2F には第 2 スロットルバルブ 2H が設けられている。

20

## 【0076】

図 9 に示すように、内燃機関 100 は、吸気装置 2 の第 1 分岐通路 2E と過給シリンダ 104 とを接続する過給吸気通路 121 と、過給シリンダ 104 とインタークーラー 4 のクーラー入口 4A とを接続する過給排気通路 122 と、インタークーラー 4 の第 1 出口 4B と第 1 燃焼シリンダ 103 とを接続する第 1 吸気通路 123 と、第 1 燃焼シリンダ 103 と排気装置 3 とを接続する第 1 排気通路 124 と、インタークーラー 4 の第 2 出口 4C と第 2 燃焼シリンダ 105 とを接続する第 2 吸気通路 125 と、第 2 燃焼シリンダ 105 と排気装置 3 とを接続する第 2 排気通路 126 とを有する。各通路 121 ~ 126 は、後シリンダヘッド 101F に形成された通路や、管部材によって構成されている。

30

## 【0077】

後シリンダヘッド 101F の上部には、第 1 実施形態と同様のインタークーラー 4 が設けられている。インタークーラー 4 は左右に延び、クランクシャフト 111 の軸線 A 方向において第 1 燃焼シリンダ 103 に対向する右端と第 2 燃焼シリンダ 105 に対応する左端とを有する。

## 【0078】

内燃機関 100 は、吸気装置 2 の第 2 分岐通路 2F と第 3 燃焼シリンダ 106 とを接続する第 3 吸気通路 131 と、第 3 燃焼シリンダ 106 と膨張シリンダ 107 とを接続する第 3 排気通路 132 と、吸気装置 2 の第 2 分岐通路 2F と第 4 燃焼シリンダ 108 とを接続する第 4 吸気通路 133 と、第 4 燃焼シリンダ 108 と膨張シリンダ 107 とを接続する第 4 排気通路 134 と、膨張シリンダ 107 と排気装置 3 とを接続する膨張排気通路 135 とを有する。各通路 131 ~ 135 は、前シリンダヘッド 101E に形成された通路や、管部材によって構成されている。

40

## 【0079】

排気装置 3 は、第 1 実施形態と同様の構成を有する。第 1 排気通路 124、第 2 排気通路 126、及び膨張排気通路 135 は、排気装置 3 の上流端に接続されている。

## 【0080】

EGR 装置 5 は、排気装置 3 の三元触媒 3A よりも下流側かつ消音器 3B よりも上流側

50

の通路部分と、第1分岐通路2Eのスロットルバルブ2Cよりも下流側の通路部分とを接続するEGR通路5Aと、EGR通路5Aの下流端から分岐して第2分岐通路2Fのスロットルバルブ2Hよりも下流側の通路部分に接続する分岐通路5Dとを有する。EGR通路5Aの分岐通路5Dが分岐した部分よりも排気側部分にはEGRクーラー5Bが設けられ、EGR通路5Aの分岐通路5Dが分岐した部分よりも吸気側部分には第1EGRバルブ5Cが設けられ、分岐通路5Dには第2EGRバルブ5Eが設けられている。

【0081】

過給吸気通路121と過給シリンダ104との境界には過給吸気通路121を開閉する過給吸気弁141が設けられ、過給排気通路122と過給シリンダ104との境界には、過給排気通路122を開閉する過給排気弁142が設けられている。第1吸気通路123と第1燃焼シリンダ103との境界には、第1吸気通路123を開閉する第1吸気弁143が設けられ、第1排気通路124と第1燃焼シリンダ103との境界には第1排気通路124を開閉する第1排気弁144が設けられている。第2吸気通路125と第2燃焼シリンダ105との境界には、第2吸気通路125を開閉する第2吸気弁145が設けられ、第2排気通路126と第2燃焼シリンダ105との境界には第2排気通路126を開閉する第2排気弁146が設けられている。第3吸気通路131と第3燃焼シリンダ106との境界には第3吸気通路131を開閉する第3吸気弁147が設けられ、第3排気通路132と第3燃焼シリンダ106との境界には第3排気通路132を開閉する第3排気弁148が設けられている。第4吸気通路133と第4燃焼シリンダ108との境界には、第4吸気通路133を開閉する第4吸気弁149が設けられ、第4排気通路134と第4燃焼シリンダ108との境界には第4排気通路134を開閉する第4排気弁150が設けられている。膨張排気通路135と膨張シリンダ107との境界には、膨張排気通路135を開閉する膨張排気弁151が設けられている。各弁141～151は、公知のポペットバルブであり、図示しないバルブスプリングに付勢されて通常時には各通路を閉じ、後述する後動弁機構155又は前動弁機構156の作動によって所定のタイミングで各通路を開く。第3排気通路132と膨張シリンダ107との境界、及び第4排気通路134と膨張シリンダ107との境界には、開閉弁は設けられていない。

【0082】

図10に示すように、後動弁機構155は、第1気筒群109の各シリンダ103～105の各弁を開閉駆動する装置であり、後シリンダヘッド101Fと後ヘッドカバー1Dとの間に形成された後動弁室に配置されている。後動弁機構155は、クランクシャフト111によって駆動される後第1カムシャフト及び後第2カムシャフトと、後第1ロッカシャフト及び後第2ロッカシャフトと、後第1ロッカシャフトに回転可能に支持され、後第1カムシャフトによって所定のタイミングで第1吸気弁143、過給排気弁142、第2吸気弁145をそれぞれ押圧する各ロッカアームと、後第2ロッカシャフトに回転可能に支持され、後第2カムシャフトによって所定のタイミングで第1排気弁144、過給吸気弁141、第2排気弁146をそれぞれ押圧する各ロッカアームとを含む。

【0083】

後動弁機構155は、公知の気筒休止機構155Aを含む。気筒休止機構155Aは、例えば各ロッカアームに組み込まれるものであってよい。具体例として、気筒休止機構155Aは、ロッカアームをカムシャフトに押圧される部分を含む第1部分と、各弁を押圧する部分を含む第2部分とに分割し、第1部分及び第2部分に変位可能に支持され、油圧によって移動する連結ピンによって、第1部分と第2部分との連結、解除を選択的に行うものであってよい。気筒休止機構155Aは、選択的に、第1気筒群109の全ての弁の開作動を停止させ、第1気筒群109の駆動を休止させる。

【0084】

前動弁機構156は、第2気筒群110の各シリンダ106～108の各弁を開閉駆動する装置であり、前シリンダヘッド101Eと前ヘッドカバー101Gとの間に形成された前動弁室に配置されている。前動弁機構156は、クランクシャフト111によって駆動される前第1カムシャフト及び前第2カムシャフトと、前第1ロッカシャフト及び前第

10

20

30

40

50

2 ロッカシャフトと、前第1 ロッカシャフトに回転可能に支持され、前第1 カムシャフトによって所定のタイミングで第3 吸気弁1 4 7 及び第4 吸気弁1 4 9 をそれぞれ押圧する各ロッカアームと、前第2 ロッカシャフトに回転可能に支持され、前第2 カムシャフトによって所定のタイミングで第3 排気弁1 4 8、膨張排気弁1 5 1、第4 排気弁1 5 0 をそれぞれ押圧する各ロッカアームとを含む。

【0085】

図13は、内燃機関100の各シリンダ103～108における行程を示す。第1～第4 燃焼シリンダ103、105、106、108は4サイクルで駆動される。第2 燃焼シリンダ105は第1 燃焼シリンダ103に対して360°の位相がずれており、第3 燃焼シリンダ106は第1 燃焼シリンダ103に対して、第1 燃焼シリンダ103と第3 燃焼シリンダ106がなす角度だけ位相がずれており、第4 燃焼シリンダ108は第3 燃焼シリンダ106に対して360°の位相がずれている。すなわち、第1～第4 燃焼シリンダ103、105、106、108は不等間隔爆発となる。過給シリンダ104及び膨張シリンダ107は2サイクルで駆動される。過給シリンダ104の圧縮行程は、第1 燃焼シリンダ103又は第2 燃焼シリンダ105の吸気行程と重なるように設定されている。また、膨張シリンダ107の吸気行程は、第3 燃焼シリンダ106又は第4 燃焼シリンダ108の排気行程と重なるように配置されている。

【0086】

図9に示すように、後側の第1 気筒群109に対して設けられる後側インジェクタ161は、過給吸気通路121、過給シリンダ104、第1 吸気通路123、第1 燃焼シリンダ103、第2 吸気通路125、第2 燃焼シリンダ105のいずれかに設けられている。本実施形態では、後側インジェクタ161は、第1 燃焼シリンダ103と第2 燃焼シリンダ105とに設けられている。後側インジェクタ161は、気筒休止機構155Aが第1 気筒群109を休止させるとき、燃料噴射を停止する。前側の第2 気筒群110に対して設けられる前側インジェクタ162は、第3 吸気通路131又は第3 燃焼シリンダ106に1つと、第4 吸気通路133又は第4 燃焼シリンダ108に1つ設けられている。また、膨張シリンダ107に追加のインジェクタ163が設けられてもよい。膨張シリンダ107に設けられる追加のインジェクタ163は、第1 実施形態と同様の効果を奏する。

【0087】

第2 実施形態に係る内燃機関100は、気筒休止機構155Aを備えているため、高負荷時に第1 気筒群109及び第2 気筒群110の双方を駆動して高出力運転を行い、低負荷時に第1 気筒群109を休止して第2 気筒群110のみを駆動して高効率運転を行うことができる。第1 気筒群109に過給シリンダ104を設け、第2 気筒群110に膨張シリンダ107を設けたため、第1 気筒群109及び第2 気筒群110の出力特性の差が大きくなる。そのため、第1 気筒群109の駆動及び休止を選択することによって、内燃機関100の出力特性を大きく変化させ、低負荷状態から高負荷状態まで広く対応することができる。内燃機関100は、低負荷状態では、膨張シリンダ107を含む高効率な第2 気筒群110を使用するため、高効率な運転を行うことができる。

【0088】

上記の第2 実施形態に係る内燃機関100において、過給シリンダ104は第1及び第2 燃焼シリンダ103、105に対して遅角側にオフセットした位置に配置されてもよい。また、膨張シリンダ107を第3及び第4 燃焼シリンダ106、108に対して進角側にオフセットした位置に配置されてもよい。

【0089】

上記の第2 実施形態に係る内燃機関100では、第1 気筒群109及び第2 気筒群110はV型に配置されているが、第1 気筒群109及び第2 気筒群110は互いに平行に配置されてもよい。また、第1 気筒群109及び第2 気筒群110が互いに平行に配置された状態で、過給シリンダ104は第1及び第2 燃焼シリンダ103、105に対して遅角側にオフセットした位置に配置されてもよい。また、膨張シリンダ107を第3及び第4 燃焼シリンダ106、108に対して進角側にオフセットした位置に配置されてもよい。

10

20

30

40

50



## 【 0 0 9 0 】

上記の第2実施形態に係る内燃機関100の変形例として、図14に示すように、EGR装置5の分岐通路5D及び第2EGRバルブ5Eを省略し、代わりに第3排気通路132と第3吸気通路131とを接続する第2EGR通路171と、第4排気通路134と第4吸気通路133とを接続する第3EGR通路172とを設けてもよい。第2EGR通路171及び第3EGR通路172は前シリンダヘッド101Eに形成された通路であることが好ましい。EGRガス(排気ガス)は、第3排気通路132と第3吸気通路131との圧力差によって第2EGR通路171を第3吸気通路131側に流れ、第4排気通路134と第4吸気通路133との圧力差によって第3EGR通路172を第4吸気通路133側に流れる。

10

## 【 0 0 9 1 】

(第3実施形態)

第3実施形態に係る内燃機関200は、図15に示すように、上記の第2実施形態に係る内燃機関100において、第1気筒群109に対して第2気筒群110をクランクシャフト111の軸線A方向に沿って左側にオフセットさせた形態を有する。第3実施形態に係る内燃機関200では、クランクシャフト201の軸線A方向において、第3燃焼シリンダ106の中心は第1燃焼シリンダ103の中心と過給シリンダ104の中心との間に位置し、膨張シリンダ107の中心は過給シリンダ104の中心と第2燃焼シリンダ105の中心との間に位置し、第4燃焼シリンダ108の中心は第2シリンダの中心よりも過給シリンダ104側と相反する側(左側)に配置されている。第3実施形態に係る内燃機関200では、第1及び第2気筒群109、110の配置に対応して、クランクシャフト201の構成が第2実施形態に係る内燃機関100のクランクシャフト111の構成と異なる。第3実施形態に係る内燃機関200において、第2実施形態と同様の構成については説明を省略する。

20

## 【 0 0 9 2 】

図16(A)に示すように、第3実施形態に係る内燃機関200のクランクシャフト201は、右側から第1ジャーナル202A、右第1アーム203AR、第1クランクピン204A、第2クランクピン204B、左第1アーム203AL、第2ジャーナル202B、右第2アーム203BR、第3クランクピン204C、第4クランクピン204D、左第2アーム203BL、第3ジャーナル202C、右第3アーム203CR、第5クランクピン204E、第6クランクピン204F、左第3アーム203CL、第4ジャーナル202Dを有している。第1クランクピン204Aと第2クランクピン204Bとは、直接に接続されていてもよく、間にクランクアーム(ウエブ)を介して接続されてもよい。第3クランクピン204Cと第4クランクピン204Dとは、直接に接続されていてもよく、間にクランクアーム(ウエブ)を介して接続されてもよい。第5クランクピン204Eと第6クランクピン204Fとは、直接に接続されていてもよく、間にクランクアーム(ウエブ)を介して接続されてもよい。

30

## 【 0 0 9 3 】

図16(B)に示すように、クランクシャフト201の軸線A方向から見て、第1クランクピン204Aと第2クランクピン204Bとは少なくとも一部において重なりを有することが好ましい。同様に、クランクシャフト201の軸線A方向から見て、第3クランクピン204Cと第4クランクピン204Dとは少なくとも一部において重なりを有することが好ましい。クランクシャフト201の軸線A方向から見て、第5クランクピン204Eと第6クランクピン204Fとは少なくとも一部において重なりを有することが好ましい。この構成によれば、クランクシャフト201の剛性が向上する。

40

## 【 0 0 9 4 】

第1クランクピン204Aはコンロッドを介して第1燃焼ピストン103Aに接続され、第2クランクピン204Bはコンロッドを介して第3燃焼ピストン106Aに接続され、第3クランクピン204Cはコンロッドを介して過給ピストン104Aに接続され、第4クランクピン204Dはコンロッドを介して膨張ピストン107Aに接続され、第5ク

50

ランクピン 204E はコンロッドを介して第 2 燃焼ピストン 105A に接続され、第 6 クランクピン 204F はコンロッドを介して第 4 燃焼ピストン 108A に接続されている。

【0095】

第 1 クランクピン 204A 及び第 5 クランクピン 204E は、同位相に配置されている。第 3 クランクピン 204C は、第 1 燃焼ピストン 103A が下死点に位置するときに過給ピストン 104A が上死点に位置するように配置されている。なお、第 3 クランクピン 204C は、第 1 燃焼ピストン 103A が下死点に位置するときに過給ピストン 104A が上死点より手前に位置するように遅角されていてもよい。

【0096】

第 2 クランクピン 204B 及び第 6 クランクピン 204F は、互いに同位相に配置されている。第 2 クランクピン 204B は、第 1 燃焼ピストン 103A が上死点に位置するときに第 3 燃焼ピストン 106A が上死点に位置するように配置されている。第 4 クランクピン 204D は、第 2 燃焼ピストン 105A が下死点に位置するときに膨張ピストン 107A が上死点に位置するように配置されている。なお、第 4 クランクピン 204D は、第 3 燃焼ピストン 106A が下死点に位置するときに膨張ピストン 107A が上死点を過ぎた位置にあるように進角されていてもよい。

10

【0097】

内燃機関 200 は、第 1 燃焼シリンダ 103 と、第 3 燃焼シリンダ 106 及び第 4 燃焼シリンダ 108 の一方とが同時に爆発した後、360°の間隔をおいて第 2 燃焼シリンダ 105 と第 3 燃焼シリンダ 106 及び第 4 燃焼シリンダ 108 の他方とが同時に爆発を行う。

20

【0098】

内燃機関 200 では、過給シリンダ 104 の位置を第 1 燃焼シリンダ 103 に対して遅角側にオフセットさせてもよい。また、膨張シリンダ 107 の位置を第 3 燃焼シリンダ 106 に対して進角側にオフセットさせてもよい。

【0099】

内燃機関 200 では、第 1 気筒群 109 と第 2 気筒群 110 との配置は、V 型でも平行配置でもよい。

【0100】

第 3 実施形態の内燃機関 200 の一部の構成を変形したものを、第 3 実施形態の変形例に係る内燃機関 300 とする。内燃機関 300 は、内燃機関 200 と比較して、クランクシャフト 301 の構成が異なる。また、過給シリンダ 104 の位置が第 1 燃焼シリンダ 103 に対して遅角側にオフセットされ、膨張シリンダ 107 の位置が第 3 燃焼シリンダ 106 に対して進角側にオフセットさせている。内燃機関 300 の他の構成は、内燃機関 200 と同様である。

30

【0101】

図 17 (A) に示すように、右側から第 1 ジャーナル 302A、右第 1 アーム 303AR、第 1 クランクピン 304A、左第 1 アーム 303AL、第 2 ジャーナル 302B、右第 2 アーム 303BR、第 2 クランクピン 304B、左第 2 アーム 303BL、第 3 ジャーナル 302C、右第 3 アーム 303CR、第 3 クランクピン 304C、左第 3 アーム 303CL、第 4 ジャーナル 302D、右第 4 アーム 303DR、第 4 クランクピン 304D、左第 4 アーム 303DL、第 5 ジャーナル 302E、右第 5 アーム 303ER、第 5 クランクピン 304E、左第 5 アーム 303EL、第 6 ジャーナル 302F、右第 6 アーム 303FR、第 6 クランクピン 304F、左第 6 アーム 303FL、第 7 ジャーナル 302G を有している。

40

【0102】

第 1 クランクピン 304A はコンロッドを介して第 1 燃焼ピストン 103A に接続され、第 2 クランクピン 304B はコンロッドを介して第 3 燃焼ピストン 106A に接続され、第 3 クランクピン 304C はコンロッドを介して過給ピストン 104A に接続され、第 4 クランクピン 304D はコンロッドを介して膨張ピストン 107A に接続され、第 5 ク

50

ランクピン 304E はコンロッドを介して第 2 燃焼ピストン 105A に接続され、第 6 クランクピン 304F はコンロッドを介して第 4 燃焼ピストン 108A に接続されている。

【0103】

第 1 クランクピン 204A 及び第 5 クランクピン 204E は、同位相に配置されている。第 3 クランクピン 204C は、第 1 燃焼ピストン 103A が下死点に位置するときに過給ピストン 104A が上死点に位置するように配置されている。また、第 3 クランクピン 204C は、第 1 燃焼ピストン 103A が下死点に位置するときに過給ピストン 104A が上死点より手前に位置するように遅角されていてもよい。

【0104】

第 2 クランクピン 204B 及び第 6 クランクピン 204F は、互いに同位相に配置されている。第 2 クランクピン 204B は、第 1 燃焼ピストン 103A が下死点に位置するときに第 3 燃焼ピストン 106A が上死点に位置するように配置されている。第 4 クランクピン 204D は、第 2 燃焼ピストン 105A が下死点に位置するときに膨張ピストン 107A が上死点に位置するように配置されている。また、第 4 クランクピン 204D は、第 3 燃焼ピストン 106A が下死点に位置するときに膨張ピストン 107A が上死点を過ぎた位置にあるように進角されていてもよい。

10

【0105】

内燃機関 300 は、第 1 燃焼シリンダ 103、第 3 燃焼シリンダ 106 及び第 4 燃焼シリンダ 108 の一方、第 2 燃焼シリンダ 105、第 3 燃焼シリンダ 106 及び第 4 燃焼シリンダ 108 の他方の順に 180° の等間隔で爆発を行う。

20

【0106】

内燃機関 300 では、第 1 気筒群 109 と第 2 気筒群 110 との配置は、V 型でも平行配置でもよい。

【0107】

以上で具体的実施形態の説明を終えるが、本発明は上記実施形態に限定されることなく幅広く変形実施することができる。例えば、内燃機関 200、300 では、第 1 気筒群 109 と第 2 気筒群 110 との前後位置は逆であってもよい。また、クランクシャフト 201、301 の軸線が前後に延びるように配置され、第 1 気筒群 109 と第 2 気筒群 110 とが左右に配置されてもよい。

【符号の説明】

30

【0108】

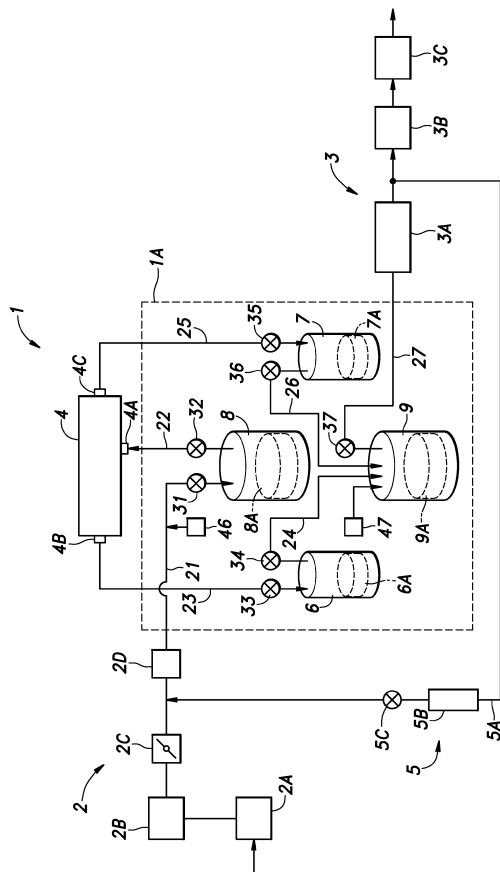
- 1 : 内燃機関
- 1 A : 内燃機関本体
- 2 : 吸気装置 (吸気通路)
- 2 C : スロットルバルブ
- 3 : 排気装置 (排気通路)
- 3 A : 三元触媒
- 4 : インタークーラー
- 5 : EGR 装置
- 5 A : EGR 通路
- 5 B : EGR クーラー
- 5 C : EGR バルブ
- 6 : 第 1 燃焼シリンダ
- 7 : 第 2 燃焼シリンダ
- 8 : 過給シリンダ
- 9 : 膨張シリンダ
- 1 1 : クランクシャフト
- 4 6 : 第 1 インジェクタ
- 4 7 : 第 2 インジェクタ
- 1 0 0 : 内燃機関

40

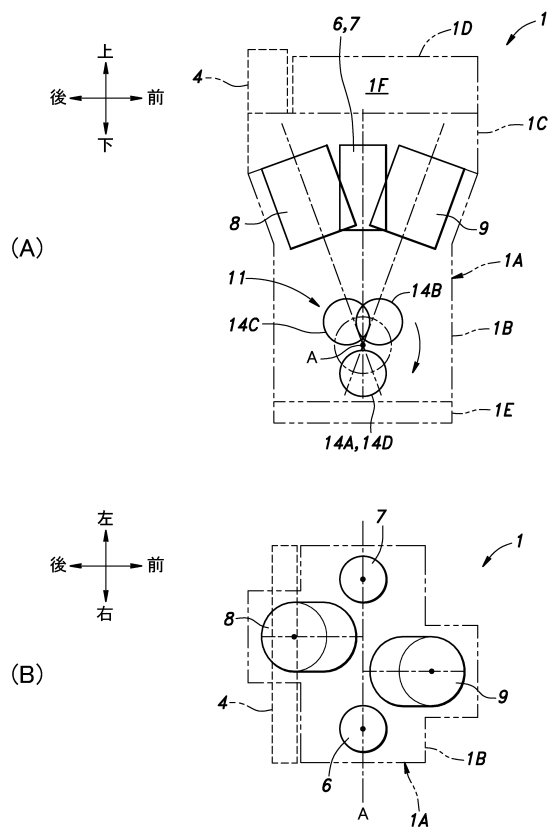
50

- 1 0 1 A : 内燃機関本体
- 1 0 3 : 第1 燃焼シリンダ
- 1 0 4 : 過給シリンダ
- 1 0 5 : 第2 燃焼シリンダ
- 1 0 6 : 第3 燃焼シリンダ
- 1 0 7 : 膨張シリンダ
- 1 0 8 : 第4 燃焼シリンダ
- 1 0 9 : 第1 気筒群
- 1 1 0 : 第2 気筒群
- 1 1 1 : クランクシャフト
- 1 5 5 A : 気筒休止機構
- 1 7 1 : 第2 E G R 通路
- 1 7 2 : 第3 E G R 通路
- A : 軸線

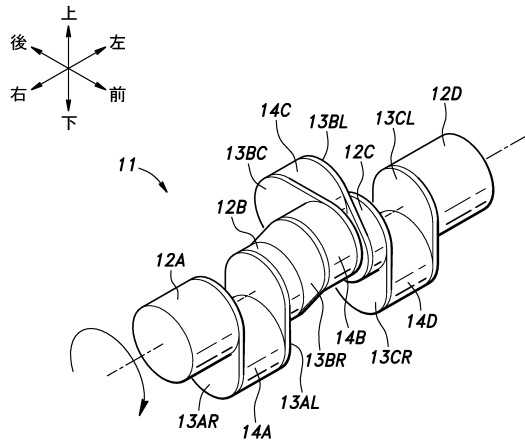
【 図 1 】



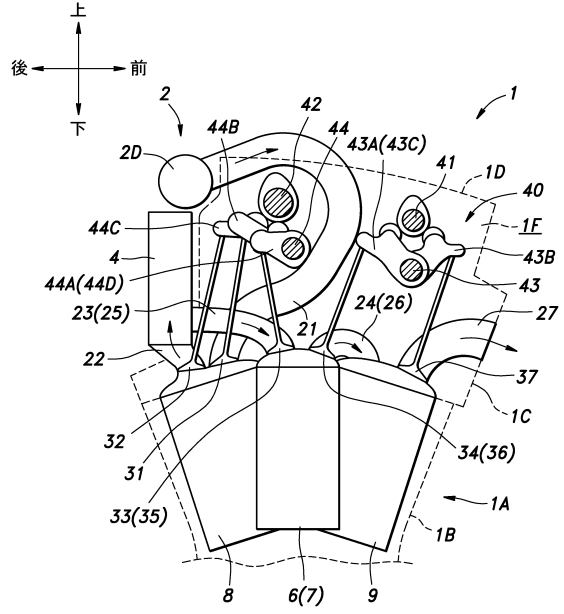
【 図 2 】



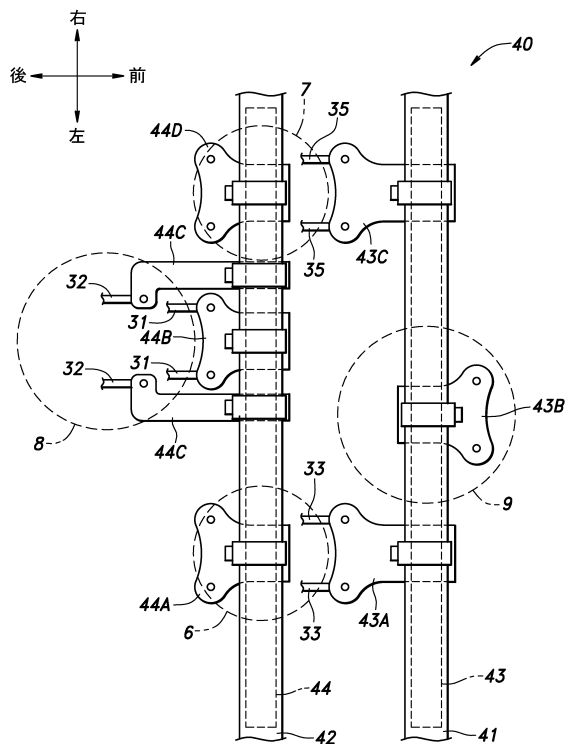
【図3】



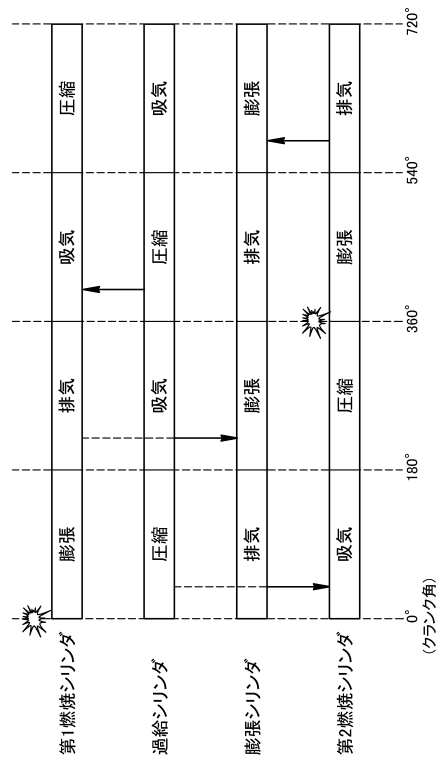
【図4】



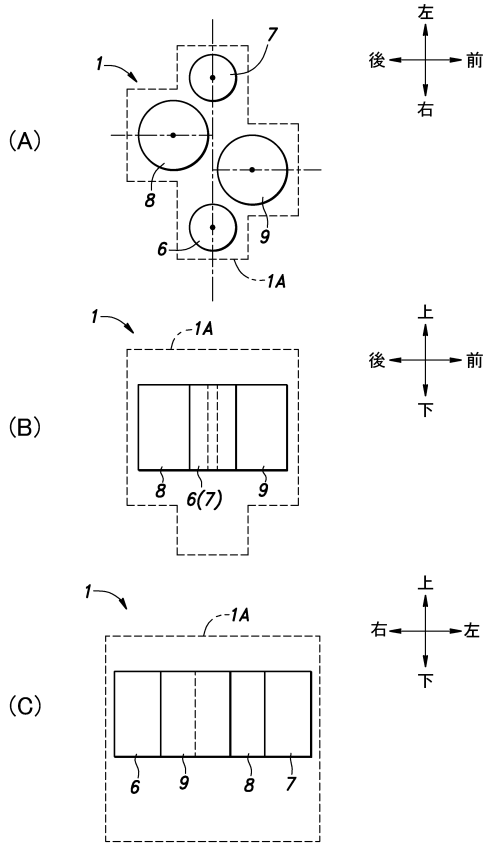
【図5】



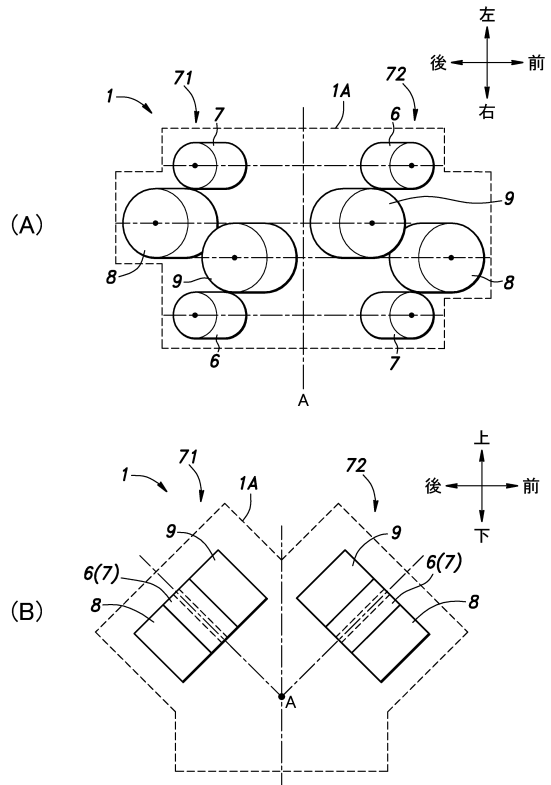
【図6】



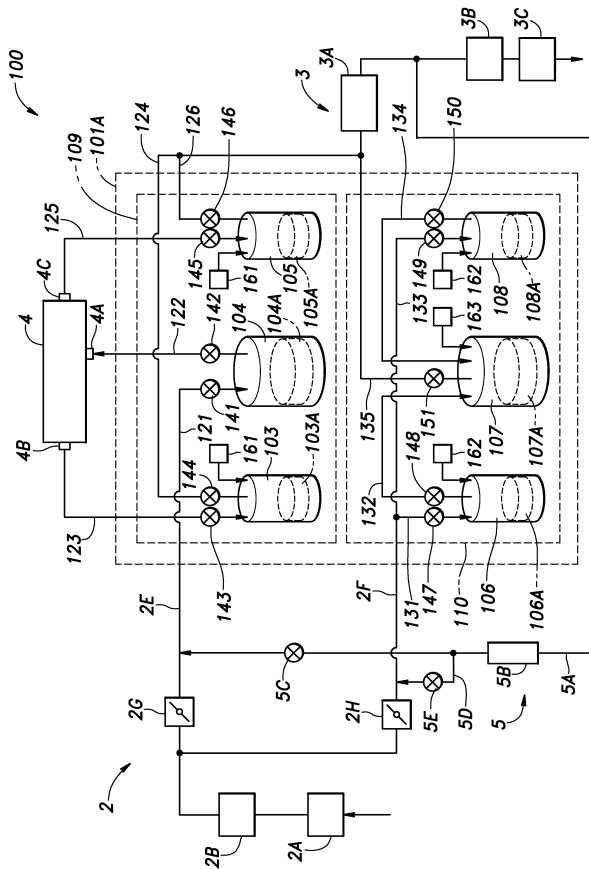
【図7】



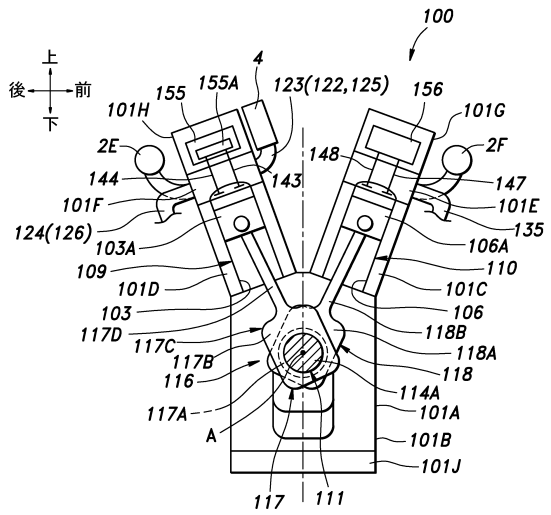
【図8】



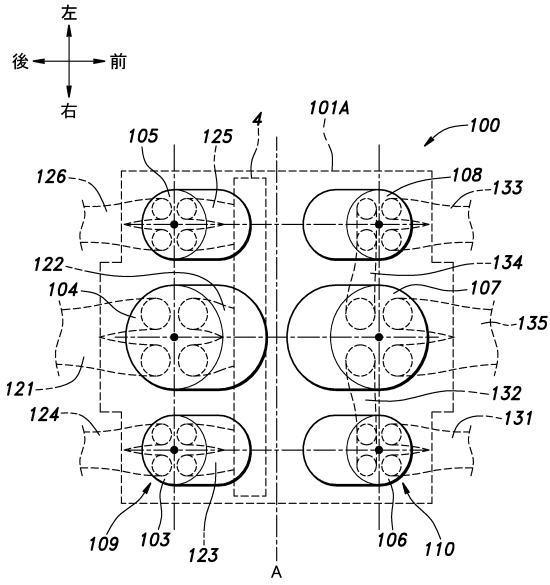
【図9】



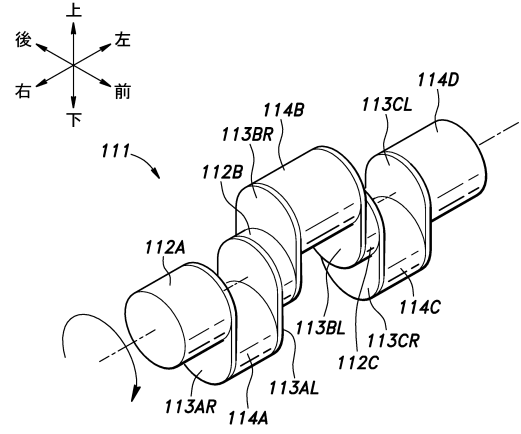
【図10】



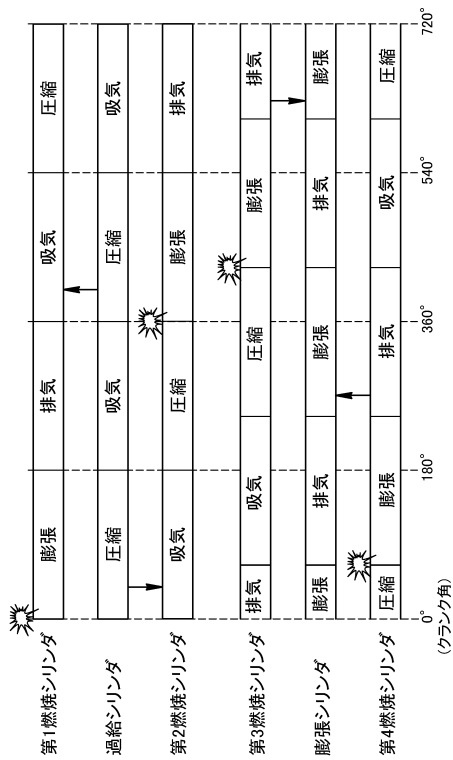
【図11】



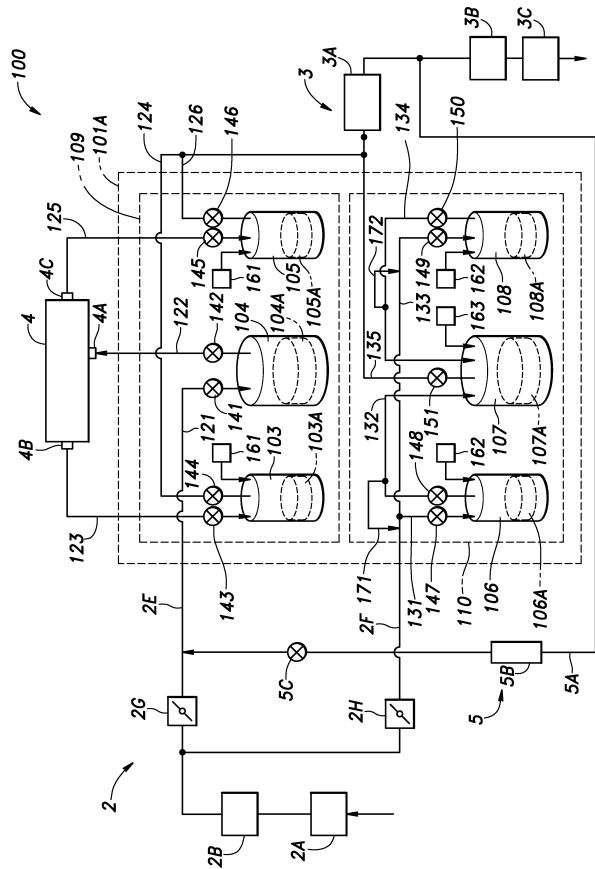
【図12】



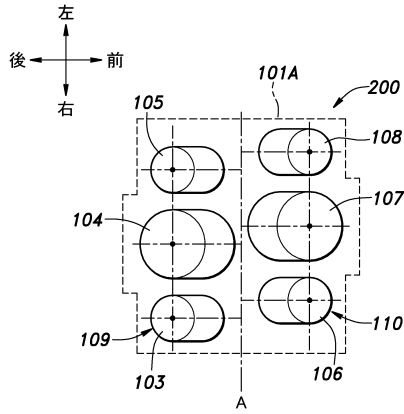
【図13】



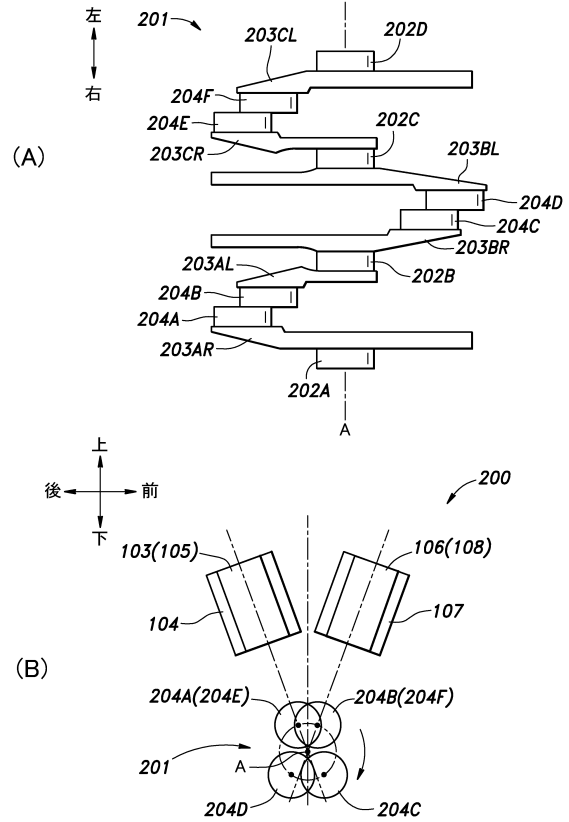
【図14】



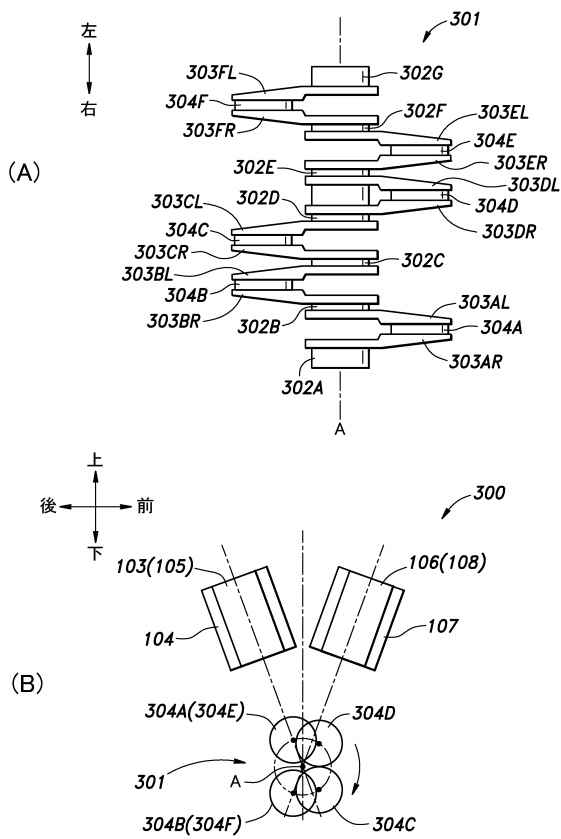
【図15】



【図16】



【図17】





## フロントページの続き

(51)Int.Cl.		F I			
<i>F 0 2 B</i>	<i>75/18</i>	<i>(2006.01)</i>	<i>F 0 2 D</i>	<i>41/02</i>	<i>3 0 1 D</i>
<i>F 0 2 B</i>	<i>29/04</i>	<i>(2006.01)</i>	<i>F 0 2 D</i>	<i>41/02</i>	<i>3 0 1 E</i>
			<i>F 0 2 D</i>	<i>41/02</i>	<i>3 0 5</i>
			<i>F 0 2 B</i>	<i>75/18</i>	<i>P</i>
			<i>F 0 2 B</i>	<i>75/18</i>	<i>C</i>
			<i>F 0 2 B</i>	<i>75/18</i>	<i>D</i>
			<i>F 0 2 B</i>	<i>29/04</i>	<i>K</i>

- (56)参考文献 特開平04 - 262025 (JP, A)  
 特開平04 - 166656 (JP, A)  
 特開2004 - 108192 (JP, A)  
 米国特許第08371256 (US, B2)  
 特開2010 - 151064 (JP, A)  
 特表2013 - 538980 (JP, A)  
 特表2006 - 517638 (JP, A)

## (58)調査した分野(Int.Cl., DB名)

*F 0 2 B* *3 3 / 0 6*  
*F 0 2 B* *2 9 / 0 4*  
*F 0 2 B* *3 3 / 1 8*  
*F 0 2 B* *7 5 / 1 8*  
*F 0 2 D* *4 1 / 0 2*  
*F 0 2 M* *2 6 / 0 3*  
*F 0 2 M* *2 6 / 1 7*