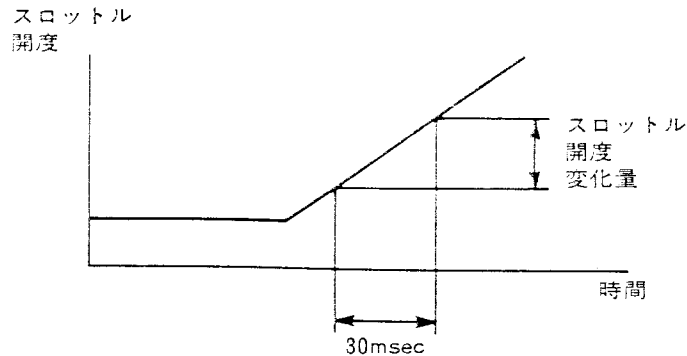


また、スロットル全開時の直表時期をより適正にするための進角補正は、エンジン回転数が1,000～4,500rpmで行われていたものを1,000～11,500rpmの間にも行い、その間の回転域でスロットル全開状態を向上させている。エンジン回転数が1,000～11,500rpmに於いて、ある一定の時間（30msec）の間スロットル開度変化量に応じて進角補正（ θ ）の大小を行っている。

PGMコントロールは、スロットル開度の変化量が30msec間に20°以下の場合には2.8°、それ以上の変化量には5.6°の進角補正を行っている。



PGM-キャブレータ II

キャブレータ エア ジェット コントロール システム

エンジンが要求する混合気（理想混合気）とキャブレータがエンジンへ供給する混合気はそれぞれ下のグラフのように異なる。このシステムは、キャブレータが供給する混合気を、エンジンが要求する混合気により近付けるため、キャブレータのエアジェットに空気を送り込むシステムである。

PGM-キャブレータ IIは、エア ジェットとソレノイドバルブをそれぞれ一個追加し、より細かいコントロールが可能になっている。

PGMコントロールはエンジン回転数（パルス ジェネレータ）、スロットル開度（スロットル センサ）から入力される値により、No.1ソレノイドバルブ、No.2ソレノイドバルブを別々に作動させ、サブエアクリーナからメインエアブリードへの空気の流入量を調整している。

キャブレータの供給する混合気が濃い時、グラフの斜線の域には、ソレノイドをONさせてメインエアブリードへの空気の流入量を増加させることにより混合気を希釈させ、エンジンの要求する空燃比に近付けている。

PGM-キャブレータ IIは、エンジン回転数、スロットル開度に基づいた適正な混合気を低回転から高回転までコントロールすることができるようになり、全域でドライバビリティが向上した。

