

## SUMMARY CCRL AUTOMOBILE TRIALS

### DIESEL

- Large Fuel Economy Advantage.
- Advantage Increases As Temperature Decreases.
- No Drivability Problems In Cold Weather.
- Meets Canadian Emissions Standards At All Temperatures.

### STRATIFIED CHARGE

- Similar But Much Less Dramatic Effects Than The Diesel.

### LEAN BURN

- Disadvantage In Summer Fuel Economy Is Reversed As Temperature Decreases.
- For Canada, Compression Ratio Might Be Increased And Leaded Gasoline Used To Give Additional Energy System Saving.

### TURBO-CHARGED WITH KNOCK LIMITER

- Offers Equal Or Better Fuel Economy And Lower Emissions Than Conventional Counterpart Over Canadian Temperatures.

### CONVENTIONAL CARBURETION WITH CATALYST

- This Technology Does Not Seem Particularly Suited To Canadian Conditions, Resulting In The Wide Discrepancy Between Published And Actual In-Use Fuel Economy Figures.

## RÉSUMÉ ESSAIS DE MOTEURS POUR VÉHICULES AUTOMOBILES LABORATOIRE CANADIEN DE RECHERCHE SUR LA COMBUSTION

### DIESEL

- Très économique
- D'autant plus avantageux que la température est basse
- Aucun défaut de fonctionnement par temps froid
- Émissions conformes aux normes antipollution du Canada, indépendamment de la température

### À CHARGE STRATIFIÉE

- Mêmes qualités que le moteur diesel, mais à un degré moindre

### À MÉLANGE PAUVRE

- Consommation mauvaise par temps chaud, mais s'améliorant à mesure que le thermomètre descend.
- Ce type de moteur, au Canada, pourrait permettre une économie d'énergie encore plus grande si le taux de compression était accru et si on l'alimentait à l'essence ordinaire, avec plomb.

### SURALIMENTÉ, À LIMITEUR DE COGNEMENTS

- Consommation égale ou inférieure à celle du moteur classique; pollution moindre

### À CARBURATEUR ET CATALYSEUR

- Ce type de moteur ne semble pas parfaitement adapté au climat canadien, ce qui expliquerait l'écart important constaté entre les chiffres publiés et la consommation réelle.