

2E[[editar](#)]

El **2E** es un motor de 1295 cm³ (1,3 L) con distribución [SOHC](#) cono tres válvulas por cilindro. La potencia era de 65 a 82 CV (48 a 60 kW) (65 a 82 CV) a 6,000 rpm cono 72 lb·pie (98 N·m) de torque a 3600 rpm hasta 77 lb·pie (104 N·m) de torque a 5200 rpm. Apareció en 1985, y se discontinuó en 1998. El motor 2E apareció tanto en versiones carburadas como versiones con inyección electrónica (llamado 2E-E). El motor 2E-TE, apareciendo en 1986, es un motor turbocargado generando 101 CV (74 kW; 101 CV). Una versión mejorada, el 2E-TELU generaba 110 CV (81 kW; 110 CV).

Specs¹

- Diámetro x Carrera: 73 x 77,4 mm (2,87 x 3,05 plg)
- Cilindrada: 1295 cm³ (1,3 L)
- Relación de compresión: 9.5:1
- Tiempo de encendido: 10 grados APMS

Transmisión

- 5 marchas [Transmisión manual](#): [C150](#), [C152](#) (turbo model)
- Transmisión automática: [A132](#)

Usado en

- AE92, AE111 [Toyota Corolla](#) (South Africa)
- [Toyota Corolla](#)/[Toyota Sprinter](#) EE90, EE96, EE97, EE100
- [Toyota Starlet](#) EP71, EP81, EP82 (2E-E, Si Version), EP90
- [Toyota Starlet](#) EP76V Van (2E-LJ) - 73 CV (54 kW; 72 HP) a 6,000 rpm, 10,3 kg·m (101 N·m; 74 lb·pie) at 4,000 rpm²
- [Toyota Corsa](#)
- [Toyota Conquest](#) (South Africa)
- [Toyota Tazz](#) (South Africa)
- [Toyota Tercel](#) (Caribbean/South America/Middle East)

3E[[editar](#)]

El **3E** es un motor de 1456 cm³ (1,5 L) con distribución SOHC cono tres válvulas por cilindro. Su potencia era de 79 a 88 CV (58 a 65 kW) (78 a 87 HP) a 6,000 rpm con 87 lb·pie (118 N·m) de torque a 4,000 rpm hasta 89 lb·pie (121 N·m) de torque a 4,800 rpm. Apareció en 1986, y se discontinuó en 1994. Los motores 3E aparecieron tanto en versiones carburadas (3E) como versiones con inyección electrónica (3E-E). El 3E-TE, apareciendo en 1986, es una versión turboalimentada de 115 CV (85 kW; 113 HP) a 5,600 rpm con 17,5 kg·m (172 N·m; 127 lb·pie) de torque a 3,200 rpm.

Especificaciones

- Diámetro x Carrera 73 x 87 mm (2,87 x 3,43 plg)
- Cilindrada: 1295 cm³ (1,3 L)
- Relación de compresión: 9.3:1 (8.0:1 3E-TE)

Usado en

- [Toyota Corolla/Sprinter](#) EE98V (van)
- [Toyota Corolla/Sprinter](#) EE107V/EE108G (van/wagon)
- [Toyota Corona](#) ET176V (van)
- [Toyota Tercel/Corolla II/Corsa](#) EL31

Los motores *3E* y *3E-E* se consideran un poco menos seguros que otros motores Toyota, aunque también se encuentran entre los motores más fáciles de reparar. Los problemas más comunes que afectan a estos motores son la falla prematura del sello del vástago de la válvula ([caucho de nitrilo](#)), la acumulación de carbono en las válvulas de admisión y el colapso del anillo de control de aceite en el pistón. Cualquiera de estas condiciones puede conducir a una inactividad brusca, calado y bujías sucias y, por lo tanto, debe diagnosticarse de manera diferencial. Los sellos del vástago de la válvula, al menos, pueden reemplazarse con sellos de silicona que duran mucho más.

4E^[editar]

El **4E** es un motor de 1331 cm³ (1,3 L) con distribución [DOHC](#). Diámetro y carrera son 74 x 77,4 mm (2,91 x 3,05 plg). Su potencia es desde 74 HP (55 kW; 75 CV) a 6,400 rpm hasta 99 HP (74 kW; 100 CV) a 6,600 rpm con 81 lb·pie (110 N·m) de torque a 3,600 rpm hasta 86 lb·pie (117 N·m) de torque a 4,000 rpm. Apareció en 1989, y fue discontinuado en 1998. Los motores 4E sólo llevaron inyección electrónica.

Usado en

- [Toyota Starlet](#) EP82, EP85, EP91, EP95
- [Toyota Tercel](#)
- [Toyota Corolla](#)
- [Toyota Paseo](#)
- [Toyota Cynos](#)

Primera generación 4E-FE^[editar]

La primera generación de los motores 4E encontrada en los modelos [Starlet](#) GI, Soleil y Corolla se produjeron desde 1989 hasta 1996. Este motor producía 88 HP (66 kW; 89 CV) a 6,600 rpm y 86 lb·pie (117 N·m) a 5,200 rpm. Este motor tiene mucho en común con el 4E-FTE, compartiendo el mismo cuerpo de aceleración, e inyectores un poco más grandes.

Especificaciones

- Diámetro x Carrera 74 x 77,4 mm (2,91 x 3,05 plg)
- Cilindrada: 1295 cm³ (1,3 L)
- Relación de compresión: 9.6:1

Segunda generación 4E-FE^[editar]

La segunda generación del motor 4E-FE se introdujo en 1996 produciendo menos potencia pico: 75 CV (55 kW; 74 HP) a 5,500 rpm, pero un poco más de torque pico: 87 lb·pie (118 N·m) a 4,400 rpm. La segunda generación del motor 4E-FE es

esencialmente el mismo motor que la primera, pero se cambiaron los colectores de admisión y escape además de una pequeña alteración de la [ECU](#) pensada para reducir las emisiones de escape.

Especificaciones

- Diámetro x Carrera 74 x 77,4 mm (2,91 x 3,05 plg)
- Cilindrada: 1295 cm³ (1,3 L)
- Relación de compresión: 9.6:1

Tercera generación 4E-FE [\[editar\]](#)

En 1997 el colector de admisión fue cambiado al igual que la ECU y el resultado fue 85 CV (63 kW; 84 HP) para el [Corolla](#) y 82 CV (60 kW; 81 HP) para el [Starlet](#). Este motor se discontinuó en 1999.

4E-FTE [\[editar\]](#)

La primera generación del **4E-FE** fue la base del 4E-FTE en 1989, que es un motor [turboalimentado](#) generando 135 CV (99 kW; 133 HP) a 6,400 rpm con 116 lb·pie (157 N·m) de torque a 4,800 rpm. El 4E-FTE el motor más potente de la serie E jamás producido. Fue producido exclusivamente para el Toyota Starlet GT Turbo (JDM) y su sucesor, el Toyota Glanza V (JDM). Sin embargo, el motor 4E-FTE fue un motor muy famoso para los entusiastas de los cambios de motor para pequeños Toyotas como el Corolla, Tercel, Paseo y Sera en los cuales encajaba sin necesidad de piezas extras. El 4E-FTE difiere internamente del 4E-FE debido a sus (ahora más fuertes) bielas, pistones de menor compresión (reducida de 9.6:1 a 8.5:1) y cigüeñal más fuerte. La distribución y la culata son iguales al 4E-FE. El 4E-FTE también cuenta con un amortiguador armónico en vez de una polea de cigüeñal conovencional. El turbocargador que llevaba el 4E-FTE era el propio modelo de Toyota CT9, que caracteriza con una wastegate interna con dos modos: bajo 0,4 bar (5,7 psi) y alto 0,65 bar (9,2 psi) presión de sobrealimentación. El modo bajo es controlado por un solenoide y la ECU y el modo alto es controlado con un actuador conectado al turboalimentador. El 4E-FTE tiene un [intercooler](#) montado sobre el. El 4E-FTE era emparejado con la transmisión Toyota C52 (para el EP82 Starlet GT) y la transmisión C56 (para el EP91 Glanza V).

Especificaciones

- Diámetro x Carrera 74 x 77,4 mm (2,91 x 3,05 plg)
- Cilindrada: 1295 cm³ (1,3 L)
- Relación de compresión: 8.5:1

5E [\[editar\]](#)

El **5E** es un motor de 1497 cm³ (1,5 L) de distribución DOHC con 16 válvulas (4 por cilindro). La potencia varía entre 93 HP (69 kW; 94 CV) a 5,400 rpm hasta 110 CV (81 kW; 108 HP) a 6,400 rpm con 91 lb·pie (123 N·m) de torque a 3,200 rpm hasta 100 lb·pie (136 N·m) de torque a 4,000 rpm. Se introdujo en 1990 y se discontinuó en 1998. Todos los 5E fueron de inyección electrónica. En 1995 Toyota cambió el sistema de encendido a uno sin distribuidor, un diseño de bobina en bujía, también cambió de [OBD](#) a OBD-II y empezó a usar pistones planos.

Specs

- Diámetro x Carrera 74 x 87 mm (2,91 x 3,43 plg)
- Cilindrada: 1497 cm³ (1,5 L)
- 9.4:1 compression ratio

Usado en

- [Toyota Paseo](#)
- [Toyota Sera](#)
- [Toyota Tercel](#)
- [Toyota Raum](#)
- [Toyota Corolla](#)
- [Toyota Corsa](#)
- [Toyota Caldina](#)
- [Toyota Corolla II](#)
- [Toyota Cynos](#)
- [Toyota Vios](#)