31981L0334

L 131/6 *AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK HIVATALOS LAPJA* 1981.5.18.

A BIZOTTSÁG IRÁNYELVE

(1981. április 13.)

a gépjárművek megengedett zajszintjére és kipufogórendszereire vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló 70/157/EGK tanácsi irányelvnek a műszaki fejlődéshez történő hozzáigazításáról

(81/334/EGK)

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

tekintettel az Európai Gazdasági Közösséget létrehozó szerződésre,

tekintettel a legutóbb a 80/1267/EGK irányelvvel [1] módosított, a gépjárművek és pótkocsijaik típusjóváhagyására vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 1970. február 6-i 70/156/EGK tanácsi irányelvre [2] és különösen annak 13. cikkére,

tekintettel a legutóbb a 77/212/EGK irányelvvel [3] módosított, a gépjárművek megengedett zajszintjére és kipufogórendszereire vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 1970. február 6-i 70/157/EGK tanácsi irányelvre [4] és különösen annak 3. cikkére,

mivel a vonatkozó tapasztalatoknak köszönhetően és tekintettel a technika jelenlegi állására most lehetőség nyílik a mozgó és az álló járművek által okozott zaj mérési eljárásáról szóló előírásokat úgy módosítani, hogy azok jobban megfeleljenek a tényleges közlekedési körülményeknek;

mivel a 70/157/EGK irányelv 3. cikke szerint a műszaki fejlődéshez történő hozzáigazítás eljárásából ki kell zárni a határértékek módosítását; mivel tájékoztató céllal ajánlatos ezen irányelvet kiegészíteni a 77/212/EGK irányelvben meghatározott határértékekkel; mivel azonban fennáll a szándék, hogy adott időben lejjebb szállítsák ezeket a határértékeket az arra előírt eljárásnak megfelelően;

mivel a kipufogórendszerek éppúgy, mint azok részei, külön kerülnek forgalomba alkatrészként; mivel amennyiben ezek a járműbe történő beszerelés előtt szintén vizsgálhatók, szabad mozgásuk megkönnyíthető egy EGK-típus-jóváhagyási eljárás kialakításával, amely a 78/315/EGK irányelvvel [5] módosított 70/156/EGK irányelv 9a. cikke értelmében önálló műszaki egységnek tekintett önálló rendszerekre vonatkozik;

mivel az ezen irányelvben előírt intézkedések összhangban vannak a gépjárműágazatban a kereskedelem technikai akadályainak felszámolásáról szóló irányelveknek a műszaki fejlődéshez történő hozzáigazításával foglalkozó bizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

A 70/157/EGK irányelv a következőképpen módosul:

1. A 2. cikk helyébe a következő rendelkezés lép:

„*2. cikk*

A tagállamok a megengedett zajszintre és a kipufogórendszerre vonatkozó indokok alapján nem tagadhatják meg az EGK- vagy a nemzeti típusjóváhagyás megadását a járműtípus vagy kipufogórendszer-típus, illetve ilyen rendszer alkatrészeinek mint önálló műszaki egységnek a vonatkozásában,

– ha a jármű a zajszint vagy a kipufogórendszer tekintetében megfelel az I. melléklet előírásainak,

– ha a 70/156/EGK irányelv 9a. cikkének értelmében önálló műszaki egységnek tekintett kipufogórendszer vagy annak alkatrésze megfelel a II. melléklet előírásainak.”

2. A 2a. cikk helyébe a következő rendelkezés lép:

„*2a. cikk*

(1) A tagállamok a megengedett zajszintre és a kipufogórendszerre vonatkozó indokok alapján nem tagadhatják meg és nem tilthatják meg a járművek értékesítését, nyilvántartásba vételét, forgalomba helyezését vagy a használatát, ha azok zajszintje és a kipufogórendszere megfelel az I. melléklet előírásainak.

[1] HL L 375., 1980.12.31., 34. o.
[2] HL L 42., 1970.2.23., 1. o.
[3] HL L 66., 1977.3.12., 33. o.
[4] HL L 42., 1970.2.23., 16. o.
[5] HL L 81., 1978.3.28., 1. o.

(2) A tagállamok a zajszintre és a kipufogórendszerre vonatkozó indokok alapján nem tilthatják meg a 70/156/EGK irányelv 9a. cikke értelmében önálló műszaki egységnek tekintett kipufogórendszer vagy annak alkatrészeinek forgalomba hozatalát, ha ez a rendszer, illetve alkatrészei a 2. cikk értelmében megfelelnek egy olyan típusnak, amelyre a típusjóváhagyást megadták."

3. A 3. cikkben a „I.1. és az I.4.1.4. pont" helyébe az „I. melléklet 5.2.2.1. és 5.2.2.5. pontja" szöveg lép.

4. A melléklet helyébe ezen irányelv I., II., III. és IV. melléklete lép.

2. cikk

(1) 1982. január 1-jétől a tagállamok a zajszintre és a kipufogórendszerre vonatkozó indokok alapján:

– nem tagadhatják meg az EGK-típusjóváhagyás megadását vagy a 70/156/EGK irányelv 10. cikke (1) bekezdésének utolsó francia bekezdésében említett okirat vagy a nemzeti típusjóváhagyás kiállítását egy gépjárműtípus vonatkozásában, vagy

– nem tilthatják meg a járművek forgalomba helyezését,

ha e járműtípus vagy e járművek zajszintje és kipufogórendszere megfelel az ezen irányelvvel módosított 70/157/EGK irányelv előírásainak.

(2) 1984. október 1-jétől a tagállamok:

– nem adják ki a 70/156/EGK irányelv 10. cikke (1) bekezdésének utolsó francia bekezdésében említett okiratot olyan járműtípus tekintetében, amelynek zajszintje és kipufogórendszere nem felel meg az ezen irányelvvel módosított 70/157/EGK irányelv előírásainak,

– megtagadhatják a nemzeti típusjóváhagyást olyan járműtípusra, amelynek zajszintje és kipufogórendszere nem felel meg az ezen irányelvvel módosított 70/157/EGK irányelv előírásainak.

(3) 1985. október 1-jétől a tagállamok megtilthatják olyan járművek forgalomba helyezését, amelyek zajszintje és kipufogórendszere nem felel meg az ezen irányelvvel módosított 70/157/EGK irányelv előírásainak.

3. cikk

A tagállamok 1982. január 1-jéig hatályba léptetik azokat a rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek megfeleljenek. Erről haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot.

4. cikk

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, 1981. április 13-án.

a Bizottság részéről

Karl-Heinz NARJES

a Bizottság tagja

I. MELLÉKLET

A GÉPJÁRMŰTÍPUS ZAJSZINTJÉRE VONATKOZÓ EGK-TÍPUSJÓVÁHAGYÁS

1. FOGALOMMEGHATÁROZÁSOK

1.1. **Járműtípus a zajszintre vonatkozó EGK-típusjóváhagyás alkalmazásában**

A zajszintre vonatkozó EGK-típusjóváhagyás alkalmazásában „járműtípus": olyan járművek összessége, amelyek nem különböznek lényegesen egymástól a következő jellemzők vonatkozásában:

1.1.1. a felépítmény alakja vagy anyagai (különösen a motortér és annak hangszigetelése);

1.1.2. a jármű hosszúsága és szélessége;

1.1.3. motortípus (két- vagy négyütemű motor, alternáló- vagy forgódugattyús, a hengerek száma és lökettérfogata, a karburátorok, illetve a befecskendezőrendszerek száma és típusa, a szelepek elrendezése, névleges teljesítmény és a névleges teljesítményhez tartozó fordulatszám (S);

1.1.4. az erőátviteli rendszer, különösen a sebességfokozatok száma és a hozzátartozó áttételi viszonyszám;

1.1.5. a kipufogórendszerek száma, típusa és elrendezése;

1.1.6. a szívórendszerek száma, típusa és elrendezése.

1.2. **Kipufogó- és szívórendszerek**

1.2.1. A „kipufogórendszer": olyan alkatrészek összessége, amelyek a járműmotor által okozott kipufogási zaj tompításához szükségesek.

1.2.2. A „szívórendszer": olyan alkatrészek összessége, amelyek szükségesek a járműmotor által okozott szívási zaj tompításához.

1.2.3. Ennek az irányelvnek az alkalmazásában ezek a rendszerek nem tartalmazzák a csővezetékeket.

1.3. **Különféle típusú kipufogó- vagy szívórendszerek**

A „különféle típusú kipufogó- vagy szívórendszerek": olyan rendszerek, amelyek a következő, alapvető különbségeket mutatják:

1.3.1. az alkatrészek különböző védjegyet vagy kereskedelmi nevet viselnek;

1.3.2. a rendszerekben az alkatrészek anyagai különbözőek, vagy amelyekben az alkatrészek mérete, alakja eltérő; a bevonati eljárás (galvanizálás, alumínium bevonat stb.) nem tekintendő típuseltérésnek;

1.3.3. rendszerek, amelyeknél legalább egy alkatrész működési elve eltérő;

1.3.4. rendszerek, amelyekben az alkatrészek összeszerelése eltérő.

1.4. **Egy kipufogó- vagy szívórendszer alkatrésze**

„A kipufogó- vagy szívórendszer alkatrésze": olyan önálló alkatrészek egyike, amely a többivel együtt a kipufogórendszert (pl. kipufogócsövek, hangtompító) vagy a szívórendszert (pl. levegőszűrő) alkotja.

2. EGK-TÍPUS-JÓVÁHAGYÁSI KÉRELEM

2.1. Az EGK-típus-jóváhagyási kérelmet valamely járműtípus zajszintjének vonatkozásában a jármű gyártójának vagy meghatalmazott képviselőjének kell benyújtania.

2.2. A kérelemhez mellékelni kell az alább megnevezett dokumentumokat három példányban, valamint a következő adatokat:

2.2.1. a jármű típusának leírása, hivatkozva az 1.1. pontban említett pontokra. A jármű- és motortípust azonosító számokat és/vagy jelöléseket fel kell tüntetni;

2.2.2. egy jegyzék a kipufogó- és szívórendszerek alkatrészeiről, megfelelő azonosítással;

2.2.3. egy rajz a teljes kipufogórendszerről, a járműben elfoglalt helyzetének megadásával;

2.2.4. egy megfelelően részletes rajz minden egyes alkatrészről oly módon, hogy könnyen megtalálható és azonosítható legyen, valamint az alkalmazott anyag megjelölése.

2.3. A jármű gyártójának vagy meghatalmazott képviselőjének a típusjóváhagyásra benyújtott járműtípus egy példányát át kell adnia a vizsgálatok lefolytatásáért felelős műszaki szolgálat számára.

2.4. A műszaki szolgálat kérésére be kell mutatni a kipufogórendszer és egy olyan hengerűrtartalommal és legnagyobb névleges teljesítménnyel rendelkező motor mintapéldányát, mint amilyen a típusjóváhagyásra benyújtott járműbe kerül beépítésre.

3. JELÖLÉSEK

3.1. A kipufogó- és szívórendszerek alkatrészein a rögzítőelemek és a csövek kivételével fel kell tüntetni az alábbiakat:

3.1.1. a rendszerek és alkatrészeik gyártójának védjegye vagy neve;

3.1.2. a gyártó kereskedelmi jelölése.

3.2. E jelöléseknek tisztán olvashatóknak és kitörölhetetlennek kell lenniük.

4. EGK-TÍPUSJÓVÁHAGYÁS

4.1. Amennyiben a 2.1. pont szerinti kérelmet jóváhagyták, az illetékes hatóság a III. mellékletben bemutatott minta szerinti bizonyítványt állít ki, amelyet csatolni kell a jármű EGK-típusbizonyítványához.

5. ELŐÍRÁSOK

5.1. **Általános meghatározások**

5.1.1. A járművet, annak motorját, kipufogó- és szívórendszereit úgy kell megtervezni, kialakítani és felszerelni, hogy szokásos üzemi körülmények mellett és az előforduló rezgések ellenére a jármű teljesítse ezen irányelv követelményeit.

5.1.2. A rendszereket úgy kell megtervezni, kialakítani és felszerelni, hogy a jármű üzemi körülményeinek megfelelő korróziós igénybevétellel szemben kielégítő ellenállással rendelkezzék.

5.2. **A zajszintekre vonatkozó követelmények**

5.2.1. *Mérési módszer*

5.2.1.1. Az EGK-típusjóváhagyásra benyújtott járműtípus zajkibocsátását mozgó járműveknél az 5.2.2.4. pontban leírt, álló járműveknél az 5.2.3.4. pontban leírt, egyenként 2-2 módszer elvégzésével kell mérni [1].

5.2.1.2. Az 5.2.1.1. pont szerint mért két értéket fel kell jegyezni a vizsgálati jegyzőkönyvbe és a III. mellékletben szereplő minta szerinti bizonyítványba.

5.2.2. *A mozgó jármű zajszintje*

5.2.2.1. Határértékek

A melléklet 5.2.2.2.–5.2.2.5. pontja szerint mért zajszint nem haladhatja meg a következő határértékeket:

	Jármű-kategóriák	Érték dB(A)-ban (decibel (A))
5.2.2.1.1.	Személyszállító járművek a vezetőüléssel együtt legfeljebb kilenc üléssel	80
5.2.2.1.2.	Személyszállító járművek a vezetőüléssel együtt kilencnél több üléssel, amelyek megengedett össztömege nem haladja meg a 3,5 tonnát	81
5.2.2.1.3.	Áruszállító járművek, amelyek megengedett össztömege nem haladja meg a 3,5 tonnát	81
5.2.2.1.4.	Személyszállító járművek a vezetőüléssel együtt kilencnél több üléssel, amelyek megengedett össztömege meghaladja a 3,5 tonnát	82
5.2.2.1.5.	Áruszállító járművek, amelyek megengedett össztömege meghaladja a 3,5 tonnát	86
5.2.2.1.6.	Személyszállító járművek a vezetőüléssel együtt kilencnél több üléssel, 147 kW vagy annál nagyobb motorteljesítménnyel	85
5.2.2.1.7.	Áruszállító járművek 147 kW, vagy annál nagyobb motorteljesítménnyel, amelyek megengedett össztömege meghaladja a 12 tonnát	88

5.2.2.2. Mérőeszközök

5.2.2.2.1. Akusztikai mérések

Precíziós zajszintmérő készüléket kell használni a zajszint méréséhez, amely megfelel annak a típusnak, amelyet a Nemzetközi Elektrotechnikai Bizottság (IEC) 179. kiadványának („Precíziós zajszintmérő”) 2. kiadása leír. A mérésekhez a mérőkészülék „gyors” kijelző sebességét és az „A” súlyozógörbét kell alkalmazni, amelyeket szintén e kiadvány ír le.

Minden egyes mérési sorozat kezdetén és végén a zajszintmérőt a gyártó útmutatásainak megfelelően kalibrálni kell, megfelelő hangforrás (pl. dugattyúmembrán) segítségével. Amennyiben a zajszintmérő készülék mérési hibái ezeknél a kalibrálásoknál egy mérési sorozat folyamán meghaladják az 1 dB-t, akkor ezeket a méréseket érvénytelennek kell tekinteni.

[1] Az álló helyzetben történő vizsgálat elvégzése azért szükséges, hogy vonatkoztatási értéket határozhassanak meg a hatóság részére, amelyet a jármű üzemeltetési vizsgálataihoz használnak fel.

5.2.2.2.2. Sebességmérések

A motor fordulatszámát és a jármű sebességét a mérési szakaszon ± 3 % pontossággal kell meghatározni.

5.2.2.3. Mérési körülmények

5.2.2.3.1. Vizsgálati helyszín

A vizsgálati helyszín egy központi gyorsítási szakaszból áll, amelyet egy kellően sík vizsgálati terület vesz körül. A gyorsítási szakasznak síknak kell lennie; az útpályának száraznak és olyan kialakításúnak kell lennie, hogy a gördülési zaj alacsony maradjon.

A vizsgálati területen a gyorsulási szakasz közepén levő hangforrás és a mikrofon közötti szabad hangtér feltételeit ± 1 dB pontossággal be kell tartani. Ez a feltétel akkor tekintendő teljesítettnek, ha a gyorsítási szakasz középpontja körül 50 m-es távolságban nincsenek nagy hangvisszaverő felületek, mint pl. kerítések, sziklák, hidak vagy épületek. A vizsgálati felületnek legalább a gyorsítási szakasz középpontja körül 10 m-ig kemény anyagból kell lennie, mint pl. beton, aszfalt vagy akusztikailag ezekkel egyenértékű anyag és nem szabad, hogy azt szabad porhó, magas fű, laza föld vagy salak fedje.

A mikrofon környezetében nem szabad semmilyen akadálynak lennie, ami a hangteret befolyásolhatná és a mikrofon és a hangforrás között nem szabad senkinek sem tartózkodnia. A mérést végző megfigyelő személynek olyan helyzetet kell elfoglalnia, hogy önmaga ne befolyásolja a mérőkészülékről leolvasott értékeket.

5.2.2.3.2. Időjárási körülmények

A méréseket kedvezőtlen időjárási feltételek esetén nem szabad elvégezni. Meg kell bizonyosodni arról, hogy az eredményeket nem befolyásolják a széllökések.

5.2.2.3.3. Környezeti zaj

A méréseknél a vizsgálati járművön kívüli hangforrásnak és a szél hatásának A-súlyozású hangszintje legalább 10 dB(A)-val a jármű által kibocsátott zajérték alatt kell hogy legyen. A mikrofonra fel lehet szerelni alkalmas szélvédő ernyőt, amennyiben figyelembe veszik annak hatását a mikrofon iránykarakterisztikájára és érzékenységére.

5.2.2.3.4. A jármű állapota

A méréseknél a járműnek menetkész állapotban kell lennie a 70/156/EGK irányelv I. mellékletének 2.6. pontjában meghatározottaknak megfelelően, és a nem szétkapcsolható járműveket leszámítva nem vontathat pótkocsit vagy félpótkocsit.

A gumiabroncsoknak olyan típusúaknak kell lenniük, amilyeneket a gyártó általában erre a járműre szerel, a guminyomásnak, illetve a guminyomásoknak meg kell felelniük a terheletlen járművel szembeni követelményeknek.

A mérések megkezdése előtt a motort a hőmérséklet, a beállítás, a tüzelőanyag, a gyújtógyertyák, a karburátorok(ok) tekintetében (szükség szerint) rendes üzemi körülményekre kell hozni. Ha a jármű automatikus működtetésű hűtőventilátorral van felszerelve, akkor ebbe a rendszerbe a mérések során nem szabad beavatkozni.

Kettőnél több meghajtott kerékkel rendelkező járműveknél csak a normál országúti hajtást kell bekapcsolni.

5.2.2.4. Mérési módszer

5.2.2.4.1. A mérések jellege és száma

Miközben a jármű elhalad az AA' és a BB' egyenesek között (l. az 1. ábrát), meg kell mérni az A-súlyozású legnagyobb zajszintet decibelben (dB). A mérés érvénytelen, ha az általános zajszinttől szokatlanul eltérő csúcsértéket állapítanak meg.

A jármű mindegyik oldalán legalább két mérést kell végezni.

5.2.2.4.2. A mikrofon elhelyezése

A mikrofont a pálya CC' referenciaegyenesétől (1. ábra) 7,5 m ± 0,2 m távolságban és a talajtól 1,2 m ± 0,1 m magasságban kell elhelyezni. Legnagyobb érzékenységének tengelyét vízszintesre kell állítani, és annak a jármű pályájára (CC' egyenes) merőlegesnek kell lennie.

5.2.2.4.3. Üzemi feltételek

5.2.2.4.3.1. Általános feltételek

A járművet a gyorsítási szakaszon minden mérésnél egyenes vonalban kell vezetni úgy, hogy a hosszirányú középvonal a lehető legközelebb legyen a CC' egyeneshez.

A járművel az 5.2.2.4.3.2. és az 5.2.2.4.3.3. pont szerint egyenletes sebességgel kell az AA' egyenest megközelíteni. Amint a jármű eleje eléri az AA' egyenest, a fojtószelepet működtető berendezést olyan gyorsan, ahogyan azt lehetséges, teljes terhelési állásba kell vinni. A fojtószelepnek ezt az állását meg kell tartani addig, amíg a jármű hátsó vége el nem éri a BB' egyenest, ebben az időpontban a fojtószelepet a lehető leggyorsabban alapjárati helyzetbe kell visszaállítani.

A nem szétkapcsolható csuklós járműveknél a félpótkocsit nem kell figyelembe venni a BB' egyenesen történő áthaladás tekintetében.

5.2.2.4.3.2. Megközelítési sebesség

A járműnek az AA' egyenest állandó sebességgel, a következő három sebesség közül az alacsonyabb értékkel kell megközelítenie:

– olyan motorfordulatszám (S) háromnegyedének megfelelő sebesség, amelynél a motor névleges teljesítményét fejti ki,

– 50 km/h.

Ha a járművet előválasztás nélküli automata sebességváltóval szerelték fel, a járművet 30, 40 és 50 km/h megközelítési sebességgel kell vizsgálni, vagy a típusára jellemző legnagyobb sebesség háromnegyedével, ha ez a sebesség az alacsonyabb. Vizsgálati eredménynek az olyan sebességen kapott mérési eredményt tekintik, ahol legnagyobb a zajszint.

5.2.2.4.3.3. A sebességváltó fokozatának kiválasztása (ha a jármű rendelkezik sebességváltóval)

5.2.2.4.3.3.1. Nem automata, kézi működtetésű sebességváltó

5.2.2.4.3.3.1.1. Az olyan M_1 és N_1 kategóriájú járműveket [1], amelyek legfeljebb négy előremeneti fokozatú sebességváltóval vannak felszerelve, a második fokozatban kell vizsgálni.

Az e kategóriába tarozó olyan járműveket, amelyeket négynél több fokozattal rendelkező sebességváltóval szereltek fel, egymás után a második és a harmadik fokozatban kell vizsgálni. A méréseknél kizárólag azokat a teljes áttételi viszonyokat kell figyelembe venni, amelyek a rendes közúti közlekedést szolgálják. A két zajszintből, amelyet a nevezett körülmények között határoznak meg, számtani középértéket kell képezni.

5.2.2.4.3.3.1.2. Az M_1 és az N_1 [1] kategóriába nem tartozó olyan járműveket, amelyeknél az előremeneti fokozatok száma X (beleértve a kiegészítő sebességváltóval vagy szorzóáttételes tengellyel elérhető fokozatokat), egymás után minden fokozatban meg kell vizsgálni, amely $\frac{X}{2}$ felett van [2].Az eredmények alapjául egyedül az a vizsgálati körülmény szolgál, amelyik a legmagasabb zajszintet adja.

Az 1.1.2. és az 1.1.4. pont rendelkezéseitől eltérően, az azonos motorral és azonos kipufogó- és szívórendszerrel felszerelt, de eltérő hosszúságú és szélességű, valamint teljes áttételi viszonyú járművek azonos típusúaknak tekinthetők. Ilyen esetekben elegendő lehet, ha egyetlen, a típust képviselő járművet vizsgálnak, alapvetően a menetkész állapotban legkisebb súlyú járművet választva.

[1] A 70/156/EGK irányelv I. mellékletének 0.4. pontjában megadott fogalommeghatározás szerint (HL L 42., 1970.2.23.).

[2] Ha az $\frac{X}{2}$ nem egész szám, akkor a felette levő fokozatot kell választani.

A kiválasztott jármű akkor számít reprezentatívnak, ha a legmagasabb zajszintet $\frac{X}{2}$ és X közötti fokozattal érik el.

Ellenkező esetben ki kell terjeszteni a vizsgálatokat, hogy lefedjék a teljes áttételi viszonyok teljes tartományát, ami mértékadó mindezeknek a járműveknek a számára.

5.2.2.4.3.3.2. Automata sebességváltó kézi előválasztással

Ha a jármű kézi működtetésű előválasztóval van felszerelve X előremeneteli fokozattal, akkor a vizsgálatot az előválasztó X állásában kell elvégezni, az automatikus visszakapcsolót (pl. „kick-down") üzemen kívül kell helyezni. Ha a sebességváltó az AA' egyenes elérése után automatikusan visszakapcsol, akkor meg kell ismételni a vizsgálatot, szükség esetén az X–1 vagy X–2 állás használatával, egészen az előválasztó olyan legmagasabb állásáig, amely lehetővé teszi a vizsgálat lefolyását automatikus visszakapcsolás nélkül (továbbra is kikapcsolt kick-down mellett).

Ha a jármű kézi kiegészítő sebességváltóval vagy szorzóáttételes tengellyel van felszerelve, akkor azt az állást kell választani, amelyik megfelel a rendes utcai forgalomnak. Az előválasztó különleges állásai, amelyek a lassú manőverezéseket vagy a fékezést szolgálják, nem választhatók.

5.2.2.5. Az eredmények kiértékelése

5.2.2.5.1. A mérőeszközök pontatlansága figyelembevételének érdekében a készülékről leolvasott, 1 dB (A) értékekkel csökkentett érték számít mérési eredménynek.

5.2.2.5.2. A mérési eredmények akkor tekintendők érvényesnek, ha az ugyanazon a járműoldalon mért értékek közötti eltérés nem haladja meg a 2 dB(A)-t.

5.2.2.5.3. Vizsgálati eredménynek a legmagasabb mérési eredmény számít. Abban az esetben, ha ez az érték több mint 1 dB(A)-val meghaladja a vizsgált jármű kategóriájára megengedett legnagyobb zajszintet, két további mérést kell végezni. Az így kapott négy mérési eredmény közül háromnak az előírt határértékeken belül kell lennie.

5.2.3. *A jármű zaja álló helyzetben*

5.2.3.1. Zajszint a jármű környezetében

Az üzemelő járművön történő megfelelő ellenőrzések végrehajtása érdekében a zajszintet a kipufogónyílás közelében kell mérni, összhangban a következő követelményekkel, a vizsgálati jelentésbe bekerülő mérési eredményeket pedig a bizonyítvány kiadása céljából a III. melléklet szerint kell megadni.

5.2.3.2. Mérőeszközök

5.2.3.2.1. Akusztikai mérések

Az 5.2.2.2.1. pontban megadott precíziós zajszintmérő készüléket kell használni.

5.2.3.2.2. Fordulatszámmérések

A motor fordulatszámát olyan fordulatszámmérő segítségével kell meghatározni, amelynek eltérése legfeljebb ± 3 % lehet. A járműbe beépített fordulatszámmérő ilyen mérésekre nem használható.

5.2.3.3. Mérési körülmények

5.2.3.3.1. Vizsgálati terület (2. ábra)

Vizsgálati területnek minden olyan hely használható, ahol nincsenek említésre méltó akusztikai zavarok. Különösen alkalmasak erre a sík felületek, amelyeket beton, aszfalt vagy más kemény anyag fed, és amelyeknél nagy a visszaverődés; nem alkalmasak azok a felületek, amelyek döngölt vagy hengerelt földből kerültek kialakításra. A vizsgálati területnek rendelkeznie kell legalább egy olyan négyszög méreteivel, amelynek oldalai 3 m távolságban vannak a jármű körvonalaitól. E négyszögön belül nem szabad jelentős akadályoknak lenniük, pl. a megfigyelőn és a vezetőn kívül más személynek. A járművet e négyszögön belül úgy kell elhelyezni, hogy a mérőmikrofon az esetleg előforduló járdaszegély peremétől legalább 1 m távolságra legyen.

5.2.3.3.2. Időjárási feltételek

A méréseket nem szabad kedvezőtlen időjárási feltételek esetén elvégezni. Meg kell bizonyosodni arról, hogy a széllökések nem befolyásolják az eredményeket.

5.2.3.3.3. Környezeti zaj

A mérőműszeren leolvasott, a környezeti zaj és a szél által keltett zajszintnek legalább 10 dB (A) értékkel a mérendő zajszint alatt kell lennie. A mikrofon felszerelhető szél elleni megfelelő védelemmel, amennyiben figyelembe veszik annak hatását a mikrofon érzékenységére.

5.2.3.3.4. A jármű állapota

A mérések megkezdése előtt a jármű motorját a rendes üzemi hőmérsékletre kell hozni. Ha a jármű automatikus működtetésű hűtőventilátorral van felszerelve, mérés közben a kapcsoló automatikájának működése nem befolyásolható.

A mérések közben a sebességváltó karnak üres állásban kell lennie.

5.2.3.4. Mérési módszer

5.2.3.4.1. A mérések jellege és száma

Az 5.2.3.4.3. pont szerinti üzemi ciklus során az A-súlyozású legnagyobb zajszintet decibelben (dB) kell mérni.

Minden mérési ponton legalább három mérést kell végezni.

5.2.3.4.2. A mikrofon elhelyezése (2. ábra)

A mikrofont a kipufogócső végének szintjében, vagy a vizsgálati felület fölött 0,2 méterre kell elhelyezni annak megfelelően, amelyik nagyobb. A mikrofon membránját a kipufogógázok kiömlőnyílásával szembe kell irányítani, és ettől a nyílástól 0,5 m távolságra kell elhelyezni. A mikrofon legnagyobb érzékenysége tengelyének párhuzamosnak kell lennie az útpálya felületével, és 45° ± 10°-os szöget kell bezárnia a kiáramló kipufogógázok iránya által meghatározott függőleges síkkal.

Erre a függőleges síkra vonatkoztatva a mikrofont arra az oldalra kell állítani, ahol a legnagyobb a lehetséges távolság a mikrofon és a jármű kontúrja között.

Amennyiben a kipufogórendszernek több kipufogónyílása van, amelyek középpontjai 0,3 m-nél nem nagyobb távolságra vannak egymástól, és azonos hangtompítóval vannak összekötve, akkor a mikrofonnak a jármű körvonalához legközelebb eső, vagy az útpálya felülete fölött legmagasabban elhelyezett kivezetőnyílás felé kell néznie. Egyébként minden kipufogónyílásnál külön méréseket kell végezni, és csak a legnagyobb mért értékeket kell rögzíteni.

Függőleges kipufogási irányú járműveknél (pl. haszonjárművek) a mikrofont a kipufogónyílás magasságában kell elhelyezni, mégpedig függőlegesen felfelé irányítva. 0,5 m távolságra kell lennie a kipufogónyílástól, a jármű legközelebb lévő oldalfalán.

Amennyiben a jármű olyan kialakítású, hogy a mikrofont a járművön levő akadályok miatt (pl. pótkerék, tüzelőanyag-tartály, akkumulátortér) nem lehet a 2. ábrának megfelelően elhelyezni, akkor a méréshez rajzot kell készíteni, amelyen egyértelműen látható a mikrofon számára kiválasztott elrendezés. Amennyire lehetséges, a mikrofont legalább 0,5 m-re a legközelebbi akadálytól kell elhelyezni, és legnagyobb érzékenységének tengelyét a kipufogónyílásra kell irányítani, mégpedig olyan helyen, amelyet az előbb említett akadályok a legkevésbé befolyásolnak.

5.2.3.4.3. A motor üzemi körülményei

A motorfordulatszámot a névleges teljesítményhez tartozó fordulatszám (S) a háromnegyedén kell tartani.

Az állandó fordulatszám elérése után a fojtószelep működtető szerkezetét hirtelen alapjárati állásba kell vinni. A zajszintet az üzemi folyamat közben kell mérni, amely magában foglalja az állandó fordulatszám rövid idejű fenntartását, valamint a lassulás teljes időtartamát; mérési eredménynek a zajszintmérő készülék által mutatott legnagyobb értéket kell tekinteni.

5.2.3.5. Mérési eredmények (vizsgálati jelentés)

5.2.3.5.1. A III. melléklet szerinti bizonyítvány kiadása céljából készülő vizsgálati jelentésben fel kell jegyezni minden szükséges adatot, különösen azokat, melyeket az álló jármű zajának mérése során használtak.

5.2.3.5.2. A műszerről leolvasott értékeket a legközelebbi egész decibelértékre kell fel-, illetve lekerekíteni.

Csak azokat a mért értékeket kell figyelembe venni, amelyeket három egymást követő mérésnél mértek, és amelyek eltérése egymástól nem nagyobb, mint 2 dB (A).

5.2.3.5.3. Mérési eredménynek a három mért érték közül a legnagyobbat kell tekinteni.

5.3. **Szálas anyagokat tartalmazó kipufogórendszerek**

5.3.1. Hangtompítók készítéséhez csak akkor szabad szálas anyagokat felhasználni, ha megfelelő intézkedések történnek a tervezés és a gyártás fázisaiban annak biztosítására, hogy a hatékonyságot elérik a közúti közlekedésben az 5.2.2.1. pontban meghatározott határértékek figyelembevétele mellett. Egy ilyen típusú hangtompító akkor számít hatékonynak a közúti közlekedésben, ha a kipufogógázok nem kerülnek érintkezésbe a szálas anyaggal, vagy ha a járműprototípus hangtompítóját, amelyet az 5.2.2. és az 5.2.3. pont szerint vizsgálnak, a zajmérések előtt a közúti közlekedés számára normál állapotba hozták. Ez történhet az 5.3.1.1., az 5.3.1.2. és az 5.3.1.3. pontban leírt eljárások egyikével, vagy azáltal, hogy a hangtompítóból eltávolítják a szálas anyagot.

5.3.1.1. 10 000 km-es folyamatos országúti üzemeltetés

5.3.1.1.1. Ennek az üzemeltetési módnak körülbelül a felének városi üzemmódból, a másik felének nagy sebességű, nagytávolságú futásból kell állnia; a folyamatos közúti üzemeltetés megfelelő próbapályaprogrammal helyettesíthető.

5.3.1.1.2. A két sebességtartomány néhány esetben változtatható.

5.3.1.1.3. A teljes vizsgálati programnak legalább tíz megszakítást kell tartalmaznia, amelyek mindegyikének legalább három órán át kell tartania, a lehűlés és az esetleges kondenzáció hatásainak reprodukálása érdekében.

5.3.1.2. Kondicionálás próbapadon

5.3.1.2.1. A hangtompítót szériatartozékaival és a járműgyártó utasításainak figyelembevétele mellett fel kell szerelni a motorfékpaddal összekapcsolt motorra.

5.3.1.2.2. A vizsgálatokat hat, egyenként hatórás sorozatban kell elvégezni, minden vizsgálati sorozat között legalább 12 órás megszakítással, a lehűlés és az esetleges kondenzáció hatásainak reprodukálása érdekében.

5.3.1.2.3. A motort minden hatórás vizsgálati sorozaton belül a következő üzemi körülményekre kell beállítani:

1. 5 perc alapjárat;

2. 1 óra negyed terheléssel az S névleges fordulatszám háromnegyedén;

3. 1 óra fél terheléssel az S névleges fordulatszám háromnegyedén;

4. 10 perc teljes terheléssel az S névleges fordulatszám háromnegyedén;

5. 15 perc fél terheléssel az S névleges fordulatszámon;

6. 30 perc negyed terheléssel az S névleges fordulatszámon.

A hat szakasz teljes időtartama: három óra.

Minden vizsgálati sorozat a fenti hat szakasz két sorozatát tartalmazza.

5.3.1.2.4. A vizsgálat közben a hangtompítót nem szabad a járműnél fellépő légmozgás mintájára mesterséges légáramlattal hűteni. A gyártó kérésére azonban lehet hűtést alkalmazni, hogy elkerüljék, hogy a hangtompítóba belépő kipufogógázok hőmérséklete meghaladja azt az értéket, ami a legnagyobb sebességével haladó járműnél fellép.

5.3.1.3. Kondicionálás nyomásingadozások által

5.3.1.3.1. A kipufogórendszert vagy annak alkatrészeit a 2.3. pontban leírt járműre vagy a 2.4. pontban leírt motorra kell szerelni. Az első esetben a járművet görgős próbapadra kell állítani. A második esetben a motort a motorfékpadra kell szerelni.

A vizsgálóberendezést, amelynek felépítését a 3. ábra mutatja be, a kipufogórendszer kimenetére kell felszerelni. Megengedettek más berendezések is, amelyek egyenértékű eredményeket szolgáltatnak.

5.3.1.3.2. A vizsgálóberendezést úgy kell beállítani, hogy egy gyorsműködtetésű szelep váltakozóan megszakítsa és újraindítsa a kipufogógáz-áramlást 2500 cikluson keresztül.

5.3.1.3.3. A szelepnek nyitnia kell, ha a kipufogógázok nyomása, amelyet legalább 100 mm-re a belépő perem után mérnek, eléri a 0,35 bar és a 0,40 bar közötti nyomást. Zárnia kell, ha ez a nyomás legfeljebb 10 %-kal tér el a nyitott szelep mellett mérhető állandósult értéktől.

5.3.1.3.4. Az időkéséses relékapcsolót a kipufogás időtartamára kell beállítani, amely az 5.3.1.3.3. pont alapján adódik.

5.3.1.3.5. A motor fordulatszámának a legnagyobb motorteljesítményhez tartozó S fordulatszám 75 %-ának kell lennie.

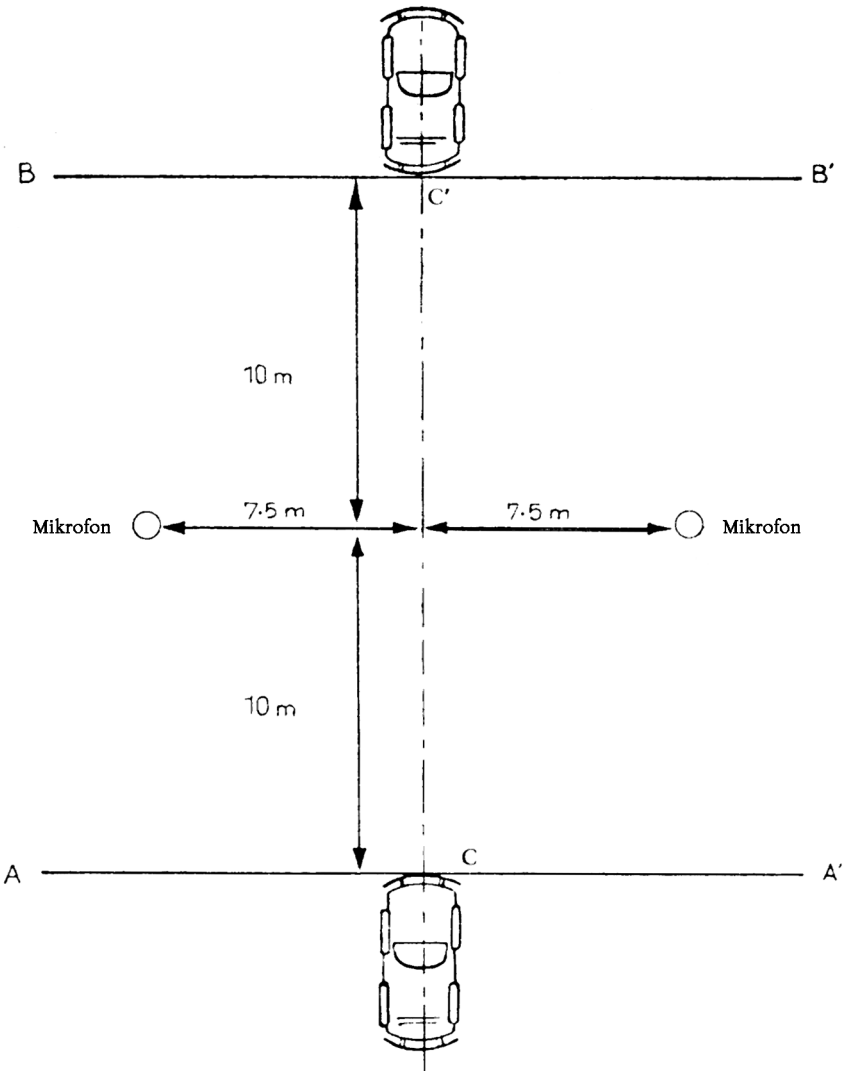
5.3.1.3.6. A motorfékpad által jelzett teljesítménynek a motorfordulatszám (S) 75 %-ánál mért, teljes fojtószelep-nyitáshoz tartozó teljesítmény 50 %-ának kell lennie.

5.3.1.3.7. A vizsgálat alatt minden vízleeresztő furatot le kell zárni.

5.3.1.3.8. A vizsgálat összességében nem tarthat tovább 48 óránál.

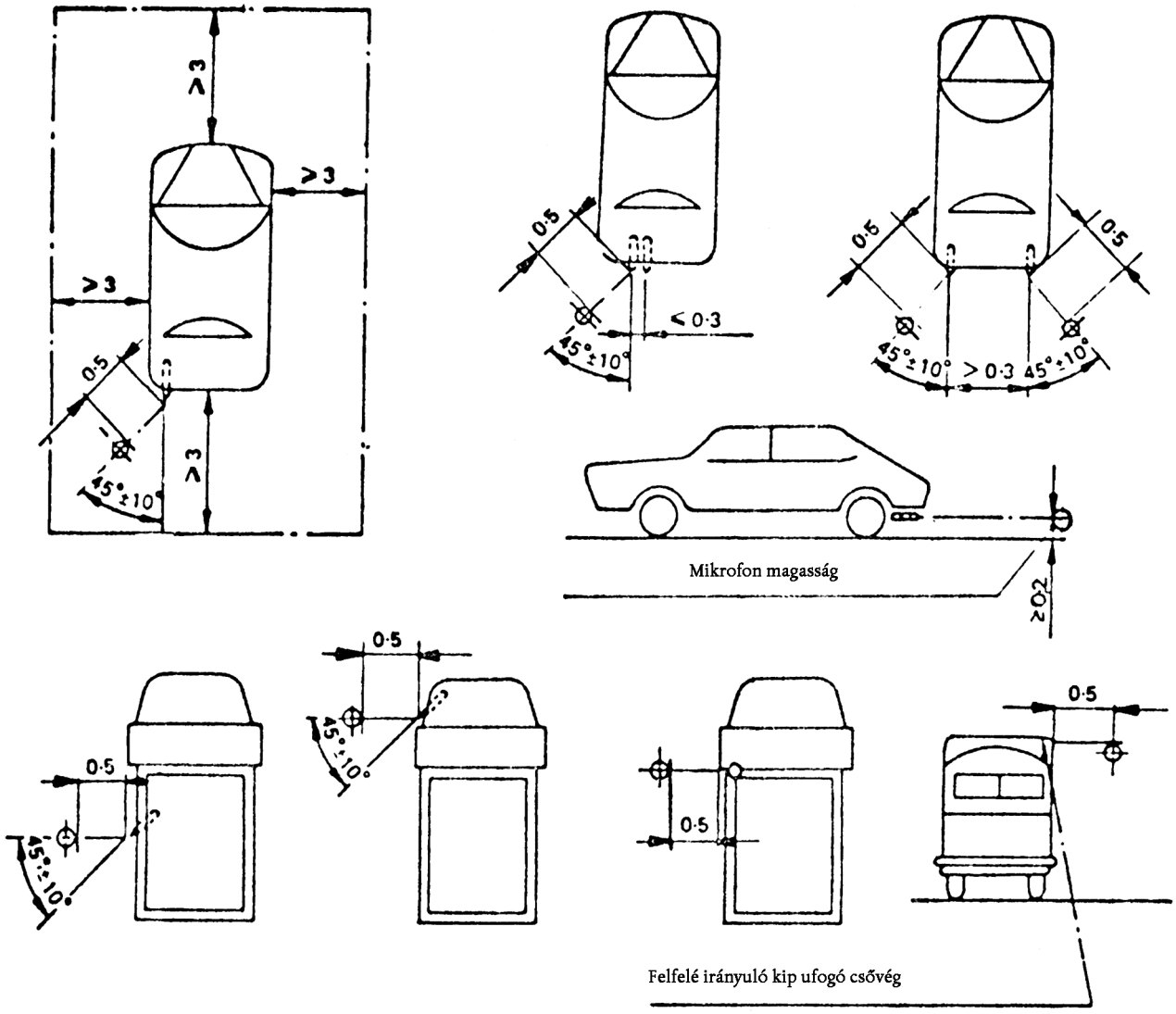
Ha szükség van hűtési periódusokra, azokat minden óra után be lehet iktatni.

5.3.2. Amennyiben az EGK-típusjóváhagyásról szóló 70/156/EGK irányelv 8. cikkének (3) bekezdése alkalmazandó, az irányelv 5.3.1.2. pontban leírt vizsgálati eljárást kell használni.



1 ábra

A mikrofon elhelysezése mozgó jármű méréhez



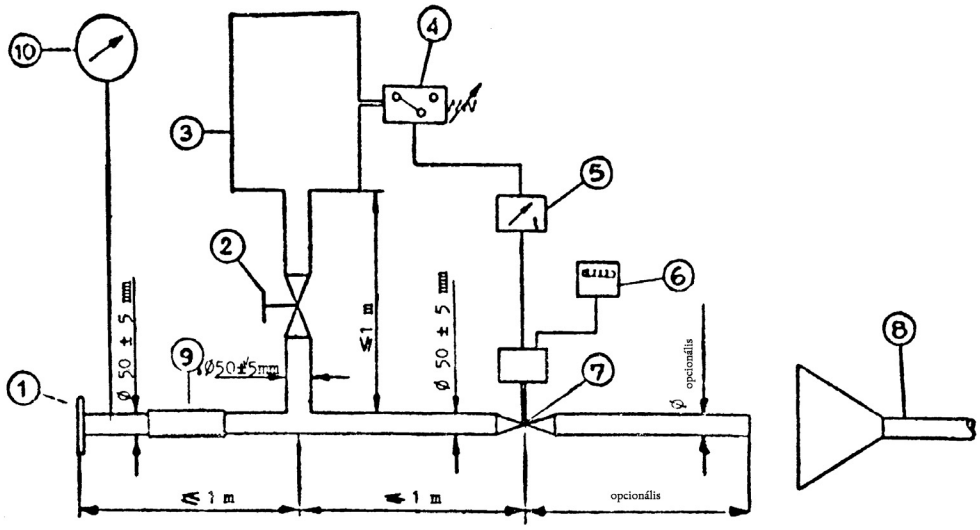
2 ábra

Vizsgálati terűlet és mikrofon-el helysezése álló jármű méréhez

Minden méret méterben megadva

3 ábra

Vizsgálóberendezés a nyomásingadozások általi kondicionáláshoz



1. Belepő karima, vagy hüvely a vizsgálati kipufogórebdszer hátujához történő csatlakoztatáshoz
2. Kézi működtetésű szabályozó szelep.
3. 35-40 liter űrtartalmú kiegyenlítő tartály.
4. Nyomáskapcsoló 0,05-2,5 bar működési tartománnyal
5. Időkéséses kapcsoló.
6. Impulzus- számláló.
7. Gyorsműködésű szelep, mint pl. kipufogófék szelep, 60 mm átmérőjű, 4 barnál 120 N kimenetű pneumatikus hengerrel működtetve. Nyitáskor és záráskor a reakcióidő nem lehet 0,5 s-nál több.
8. Kipufogógáz-elszivás.
9. Rugalmas tömlő.
10. Nyomásmérő.

II. MELLÉKLET

KIPUFOGÓRENDSZEREK MINT ÖNÁLLÓ MŰSZAKI EGYSÉGEK EGK-TÍPUSJÓVÁHAGYÁSA (CSERE-KIPUFOGÓRENDSZEREK)

0. HATÁLY

E melléklet a 70/156/EGK irányelv 9a. cikke értelmében önálló műszaki egységnek minősülő, M_1 és N_1 kategóriájú egy vagy több járműtípusra cserealkatrészként történő felszerelésre szánt kipufogórendszerek vagy azok alkatrészeire vonatkozó típusjóváhagyásokra alkalmazandó.

1. FOGALOMMEGHATÁROZÁSOK

1.1. „Csere-kipufogórendszerek vagy azok alkatrészei": az I. melléklet 1.2.1. pontjában meghatározott kipufogórendszer olyan részei, amelyeket arra szánnak, hogy járművekben olyan részek helyett alkalmazzák őket, amelyeket az I. melléklet szerint hagytak jóvá.

2. EGK-TÍPUS-JÓVÁHAGYÁSI KÉRELEM

2.1. A csere-kipufogórendszer vagy annak alkatrésze önálló műszaki egységként történő EGK-típusjóváhagyása iránti kérelmet az önálló műszaki egységet gyártó járműgyártónak vagy meghatalmazott képviselőjének kell benyújtania.

2.2. A csere-kipufogórendszer minden típusára vagy alkatrészeire vonatkozó EGK-típus-jóváhagyási kérelemhez csatolni kell az alábbi dokumentumokat három példányban, valamint a következő adatokat:

2.2.1. – a járműtípus(ok) leírása az I. melléklet 1.1. pontjának megfelelően, amelyekre a kipufogórendszer vagy alkatrészei felszerelendők. Meg kell adni a számokat és a jeleket, amelyek a motor- és a járműtípust jelölik;

2.2.2. – a csere-kipufogórendszer leírása a rendszer alkatrészeinek viszonylagos elrendezésének megadásával, valamint felszerelési útmutatóval;

2.2.3. – részletes rajzok az alapanyagok megadásával együtt úgy, hogy minden alkatrész és annak elhelyezése könnyen felismerhető legyen.

A rajzokon meg kell adni az EGK-típus-jóváhagyási szám részére kijelölt helyet.

2.3. Az illetékes műszaki szolgálat kérésére a kérelmezőnek csatolnia kell a követezőket:

2.3.1. – a rendszer két példánya, amely számára az EGK-típusjóváhagyást kérik;

2.3.2. – egy eredeti kipufogórendszer, amelyet a jármű típusjóváhagyásakor szereltek a járműre;

2.3.3. – a típus egy jellemző járműve, amelyre a rendszert felszerelik, és amelynek

– menet közbeni zajszintje az I. melléklet 5.2.2.1. pontjának határértékein belül van, és a típusjóváhagyás alapjául szolgáló értékeket 3 dB (A)-nál jobban nem lépi túl,

– álló helyzetben mért zajszintje a típusjóváhagyás alapjául szolgáló értéken belül van;

2.3.4. – egy önálló motor, amely megfelel a fentiekben említett járműtípusnak.

3. JELÖLÉSEK

3.1. A csere-kipufogórendszereknek és alkatrészeiknek a rögzítőelemeket és a kipufogócsöveket leszámítva viselniük kell az alábbiakat:

3.1.1. – a csere-kipufogórendszer gyártójának védjegye vagy kereskedelmi neve;

3.1.2. – a gyártó kereskedelmi jelölése;

3.1.3. – az EGK-típus-jóváhagyási szám, amely előtt szerepelnie kell a betűknek, amelyek a típusjóváhagyást kiadó országot jelölik ([1]).

3.2. E jelöléseknek jól olvashatónak és letörölhetetlennek kell lenniük.

4. EGK-TÍPUSJÓVÁHAGYÁS

4.1. Ha a 2.1. pont értelmében a kérelem jóváhagyásra kerül, az illetékes hatóság kiállítja a IV. melléklet mintája szerinti bizonyítványt. A típus-jóváhagyási szám előtt szerepelniük kell a betűknek, amelyek a típusjóváhagyást megadó országot jelölik.

5. ELŐÍRÁSOK

5.1. **Általános előírások**

5.1.1. A csere-kipufogórendszereket vagy alkatrészeit úgy kell megtervezni, kialakítani és felszerelését lehetővé tenni, hogy biztosítsák, hogy a jármű megfelel az irányelv előírásainak a szokásos üzemi körülmények mellett, ideértve azokat a rezgéseket is, amelyeknek ki lehet téve.

5.1.2. A csere-kipufogórendszereket vagy alkatrészeit úgy kell megtervezni, kialakítani és felszerelhetőségét biztosítani, hogy a jármű szokásos üzemi körülményei mellett megfelelő ellenállással rendelkezzenek azzal a korróziós jelenséggel szemben, aminek ki vannak téve.

5.2. **A zajszintre vonatkozó előírások**

5.2.1. A csere-kipufogórendszerek vagy alkatrészeik akusztikai hatékonyságát az I. melléklet 5.2.2.4. és 5.2.3.4. pontjában leírt módszerekkel kell vizsgálni.

A csere-kipufogórendszernek vagy alkatrészeinek e melléklet 2.3.3. pontjában említett járműbe történő beszerelése után a két módszer (álló és mozgó jármű) szerint mért zajszinteknek teljesíteniük kell a következő feltételek egyikét:

5.2.1.1. nem léphetik túl a zajszinteket, amelyeket a EGK-típusjóváhagyás megadásánál e járműtípus számára alapul vettek;

5.2.1.2. nem léphetik túl a zajszinteket, amelyeket a 2.3.3. pontban megnevezett járműnél mértek, amikor a jármű olyan kipufogó berendezéssel volt felszerelve, amelyik megfelel annak, amellyel jármű az EGK-típusjóváhagyás járműtípus számára történt megadásakor fel volt szerelve.

5.3. **A jármű teljesítményének mérése**

5.3.1. A csere-kipufogórendszernek vagy alkatrészeinek biztosítaniuk kell, hogy a jármű teljesítménye összehasonlítható legyen az eredeti kipufogórendszerrel vagy annak alkatrészeivel elért teljesítménnyel.

5.3.2. A csere-kipufogórendszert vagy, a gyártó választása szerint, a rendszer alkatrészeit olyan eredeti kipufogórendszerrel vagy annak alkatrészeivel kell összehasonlítani, amelyeknek szintén új állapotban kell lenniük, és egymás után kell őket a 2.3.3. pontban említett járműre felszerelni.

([1]) B = Belgium, D = Német Szövetségi Köztársaság, DK = Dánia, F = Franciaország, GR = Görögország, I = Olaszország, IRL = Írország, L = Luxemburg, NL = Hollandia, UK = Egyesült Királyság

5.3.3. E vizsgálatot a kipufogógáz-ellennyomás mérésével kell elvégezni az alábbi 5.3.4.1. vagy 5.3.4.2. pont előírásainak megfelelően. A csere-kipufogórendszernél mért érték nem haladhatja meg 25 %-nál nagyobb mértékben az eredeti kipufogórendszernél mért értékeket.

5.3.4. *Vizsgálati módszer*

5.3.4.1. Motor mérési módszere

A méréseket a motorfékpadhoz csatlakoztatott, a 2.3.4. pont szerinti motoron kell elvégezni.

A motorfékpadot úgy kell beállítani, hogy teljesen nyitott fojtószelepnél legyen elérhető a névleges teljesítmény S fordulatszáma.

Az 1., a 2. és a 3. ábra mutatja a mérési hely távolságát a kipufogó-gyűjtőcsőtől, amelyet a kipufogógáz ellennyomásának mérésekor be kell tartani.

5.3.4.2. Járművizsgálati módszer

A méréseket a 2.3.3. pontban leírt járművön kell elvégezni.

A vizsgálatokat:

– közúton, vagy

– görgős próbapadon kell végezni.

A motort úgy kell leterhelni, hogy teljesen nyitott fojtószeleppel legyen elérhető a névleges teljesítmény S fordulatszáma.

Az 1., a 2. és a 3. ábra mutatja a mérési hely és a kipufogó-gyűjtőcső közötti távolságot, amelyet a kipufogógáz ellennyomásának mérésekor be kell tartani.

5.4. **Kiegészítő előírások szálas anyaggal ellátott kipufogórendszerekhez vagy azok alkatrészeihez**

Szálas anyagok nem használhatók csere-kipufogórendszerek vagy alkatrészeik gyártásánál, kivéve ha megfelelő intézkedések történnek a tervezés és a gyártás fázisaiban annak biztosítására, hogy az I. melléklet 5.2.2.1. pontjában szereplő határértékeknek megfelelően a hatékonysági szint megvalósításra kerüljön.

Az ilyen hangtompító rendszer a közlekedésben akkor tekinthető hatékonynak, ha a kipufogógázok nem kerülnek érintkezésbe a szálas anyagokkal, vagy ha a szálas anyagok eltávolítását követően a zajszint megfelel az 5.2.1. pontban megállapított követelményeknek akkor, amikor a kipufogórendszert a járműben vizsgálják az I. melléklet 5.2.2. és 5.2.3. pontjaiban leírt módszerek szerint.

Amennyiben e feltételek nem teljesülnek, akkor a teljes kipufogórendszert kondicionálásnak kell alávetni. A kondicionálást az I. melléklet 5.3.1.1., 5.3.1.2. vagy 5.3.1.3. pontja szerinti három módszer egyikének megfelelően kell elvégezni.

A kondicionálást követően a zajszintet vizsgálni kell a fenti 5.2.1. pontban meghatározottak szerint.

Amennyiben az 5.2.1.2. pontban leírt módszert alkalmazzák, az EGK-típusjóváhagyás kérelmezője igényelheti az eredeti kipufogórendszer kondicionálását, vagy pedig kiürített eredeti berendezést kell bemutatnia.

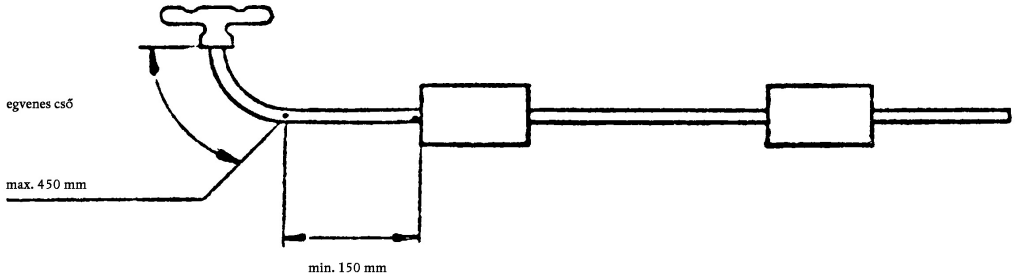
6. GYÁRTÁSMEGFELELŐSÉG

6.1. Minden csere-kipufogórendszernek vagy azok alkatrészeinek, amelyek az irányelv szerinti EGK-típusjóváhagyási számmal vannak jelölve, meg kell felelniük annak a típusnak, amely számára az EGK-típusjóváhagyást megadták, és eleget kell tenniük az 5. pont előírásainak.

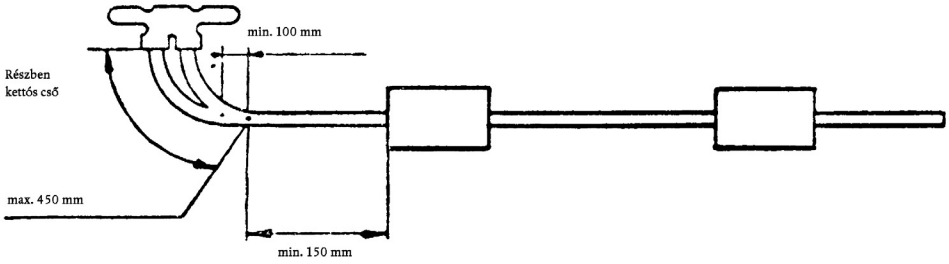
6.2. A 6.1. pont szerinti megfelelőségi vizsgálat céljából a sorozatgyártásból ki kell emelni egy kipufogórendszert vagy annak alkatrészeit, amelyek az EGK-típusjóváhagyási számot viselik. A gyártást az irányelv előírásaival megegyezőnek kell tekinteni, ha az 5.2. pontnak megfelelően mért zajszint nem haladja meg 1 dB (A)-nál nagyobb mértékben azt a zajszintet, amelyet a csere-kipufogórendszer vagy alkatrészei e típusa számára az EGK-típusjóváhagyás megadásához végzett vizsgálatnál mértek.

Mérési pontok – kipufogógáz-ellennyomás

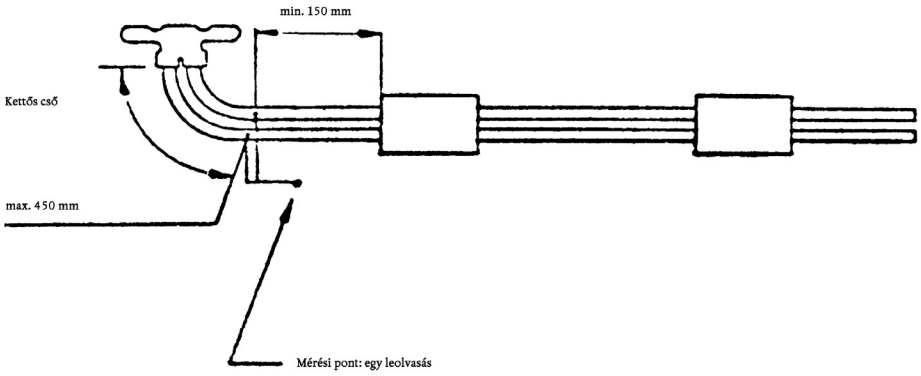
1. ábra



2. ábra ([1])



3. ábra



([1]) Ha ez nem lehetséges, a 3. ábrát kell használni.

III. MELLÉKLET

MINTA

Legnagyobb méret: A/4 (210 mm × 297 mm)

A hatóság neve

ZAJSZINTRE VONATKOZÓ EGK-JÁRMŰTÍPUSBIZONYÍTVÁNY MELLÉKLETE

(a gépjárművek és pótkocsijaik típusjóváhagyására vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 1970. február 6-i 70/156/EGK tanácsi irányelv 4. cikkének (2) bekezdése és 10. cikke)

A 81/334/EGK irányelv szerinti módosítások figyelembevételével

Az EGK-típus-jóváhagyási szám: .....

1. A jármű védjegye vagy kereskedelmi neve: .....

2. Járműtípus: .....

2.1. Adott esetben a járművek jegyzéke az I. melléklet 5.2.2.4.3.3.1.2. pontjának megfelelően: .....

3. A gyártó neve és címe: .....

.....

4. Adott esetben a gyártó meghatalmazott képviselőjének neve és címe: .....

.....

5. Motor:

5.1. Gyártó: .....

5.2. Típus: .....

5.3. Modell: .....

5.4. Legnagyobb névleges teljesítmény (1)..... kW .....percenkénti fordulatnál

6. Erőátvitel: nem automata sebességváltó/automata sebességváltó (2)

6.1. A fokozatok száma: .....

7. Felszerelés: .....

7.1. Kipufogó hangtompító:

7.1.1. Gyártó, adott esetben meghatalmazott képviselője:

7.1.2. Modell: .....

7.1.3. Típus: ..... a ..... rajz szerint

7.2. Szíváshangtompító: .....

7.2.1. Gyártó, adott esetben meghatalmazott képviselője: .....

7.2.2. Modell: .....

7.2.3. Típus: ..... a ..... rajz szerint

7.3. Gumiabroncs mérete: .....

(1) A 80/1269/EGK irányelvnek megfelelően mérve (HL L 357., 1980.12.31., 46. o.)
(2) A nem megfelelő rész törlendő.

8. Mérések:

8.1. A mozgó jármű zajszintje:…

	Mérési eredmények		A sebességváltó kar állása
	Bal, dB (A) (1)	Jobb, dB (A) (1)	
1. mérés			
2. mérés			
3. mérés			
4. mérés			
Mérési eredmény:		dB (A)/E (2)	

8.2. Az álló jármű zajszintje:

	dB (A)	A motor fordulatszáma
1. mérés		
2. mérés		
3. mérés		
Mérési eredmény:		dB (A)/E (2)

9. A járművet vizsgálatra bemutatták ……-án.

10. A típus-jóváhagyási vizsgálatokért felelős műszaki szolgálat: ……

……

11. Az e szolgálat által kiállított vizsgálati jelentés dátuma: ……

12. Az e szolgálat által kiállított vizsgálati jelentés száma: ……

13. A típusjóváhagyás a zajszintet tekintve megadva/megtagadva (3), (4)

14 Hely: ……

15. Dátum: ……

16. Aláírás: ……

17. A fenti típus-jóváhagyási számot viselő következő dokumentumokat csatolták ehhez a melléklethez (szükség esetén kitöltendő): ……

18. Megjegyzések: ……

……

(1) A megadott értékek l dB (A) csökkenté IV. MELLÉKLETssel, az I. melléklet 5.2.2.5.1. pontjának előírásai szerint.
(2) Az „E" azt jelzi, hogy a mérésre a 81/334/EGK irányelv szerint került sor.
(3) A 81/334/EGK irányelvnek megfelelően eldöntve (HL L 131., 1981.5.18.).
(4) A nem megfelelő rész törlendő.

IV. MELLÉKLET

MINTA

Legnagyobb méret: A/4 (210 × 297)

A hatóság neve

AZ ÖNÁLLÓ MŰSZAKI EGYSÉGRE VONATKOZÓ EGK-TÍPUSBIZONYÍTVÁNY

(a gépjárművek és pótkocsijaik típusjóváhagyására vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 1970. február 6-i 70/156/EGK tanácsi irányelv 9a. cikke)

Önálló műszaki egység: csere-kipufogórendszer

Az önálló műszaki egység EGK-típus-jóváhagyási száma [1]: .....

1. Védjegy vagy kereskedelmi név: .....
2. Típus: .....
3. A gyártó neve és címe: .....
   .....
4. Adott esetben a gyártó meghatalmazott képviselőjének neve és címe: .....
   .....
5. Az önálló műszaki egység felépítése: .....
   .....
6. A járműtípus(ok) védjegye vagy kereskedelmi neve, amelyre a hangtompítót felszerelik [2]: .....
   .....
7. A járműtípus a ..... gyári számmal kezdődik
   a ..... gyári számmal végződik
8. Motor:

8.1. Típusa (külső gyújtású, dízelmotor): .....

8.2. Ütemek száma: kétütemű vagy négyütemű: .....

8.3. Hengerűrtartalom: .....

8.4. Legnagyobb névleges teljesítmény [3]..... kW ..... percenkénti fordulatszámnál
   .....

9. A sebességváltó fokozatainak száma: .....
10. A sebességváltó alkalmazott áttételi arányai: .....
11. A tengely áttételi aránya(i): .....
12. Zajszintértékek:
   – mozgó jármű: ..... dB (A), stabilizált sebesség: ..... km/h a gyorsulás előtt;
   – álló jármű: ..... dB (A), ... percenkénti fordulatszámnál.

(1) A mindenkori jóváhagyó ország betűjelével kezdődően: B = Belgium, D = NSZK, DK = Dánia, F = Franciaország, GR = Görögország, I = Olaszország, IRL = Írország, L = Luxemburg, NL = Hollandia, UK = Egyesült Királyság.
(2) Több járműtípus esetén a 7-14. pontban fel kell tüntetni minden típus adatait.
(3) A 80/1269/EGK irányelvnek megfelelően mérve (HL L 375., 1980.12.31., 46. o.).

13. A kipufogógáz-ellennyomás eltérései: .....

14. Esetleges használati korlátozások, szerelési útmutatás: .....

.....

15. A minta bemutatásának dátuma az önálló műszaki egységre vonatkozó EGK-típusjóváhagyás kiállítása céljából: ...

.....

16. Műszaki szolgálat: .....

17. A műszaki szolgálat által kiállított vizsgálati jelentés dátuma: .....

18. A műszaki szolgálat által kiállított vizsgálati jelentés száma: .....

19. A műszaki egység számára az EGK-típusjóváhagyás megadva/elutasítva [1].....

20. Hely: .....

21. Dátum: .....

22. Aláírás: .....

23. Az adott önálló műszaki egység típus-jóváhagyási számát viselő következő dokumentumokat csatolták ehhez a melléklethez (szükség esetén kitöltendő): .....

24. Megjegyzések: .....

.....

[1] A nem megfelelő rész törlendő.