31988L0195

L 92/50 *ÚŘEDNÍ VĚSTNÍK EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ* 9.4.1988

SMĚRNICE KOMISE

ze dne 24. března 1988,

kterou se přizpůsobuje technickému pokroku směrnice Rady 80/1269/EHS o sbližování právních předpisů členských států týkajících se výkonu motorů motorových vozidel

(88/195/EHS)

KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského hospodářského společenství,

s ohledem na směrnici Rady 80/1269/EHS ze dne 16. prosince 1980 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se výkonu motorů motorových vozidel [1], a zejména na článek 3 uvedené směrnice,

vzhledem k tomu, že na základě získaných zkušeností a současného stavu techniky je nyní možné upravit postupy zkoušení stanovené ve směrnici 80/1269/EHS, a zejména je uvést do souladu s nejnovějšími výsledky vývoje v rámci Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů a Mezinárodní organizace pro normalizaci (ISO);

vzhledem k tomu, že opatření této směrnice jsou v souladu se stanoviskem Výboru pro přizpůsobení směrnic týkajících se motorových vozidel technickému pokroku,

PŘIJALA TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Přílohy I a II směrnice 80/1269/EHS se mění v souladu s přílohou této směrnice.

Článek 2

1. Od 1. dubna 1988 nesmějí členské státy z důvodů týkajících se výkonu motoru:

— odmítnout udělit EHS schválení typu nebo vydat doklad uvedený v čl. 10 odst. 1 poslední odrážce směrnice Rady 70/156/EHS [2] nebo udělit vnitrostátní schválení typu pro typ vozidla, ani

— zakázat první uvedení vozidla do provozu,

pokud byl výkon motoru tohoto typu vozidla nebo tohoto vozidla stanoven podle směrnice 80/1269/EHS ve znění této směrnice.

2. Od 1. října 1988 členské státy:

— nesmějí již vydat doklad uvedený v odst. 1 čl. 10 poslední odrážce směrnice 70/156/EHS pro typ vozidla, jehož výkon motoru nebyl stanoven podle směrnice 80/1269/EHS ve znění této směrnice, a

— mohou odmítnout udělit vnitrostátní schválení typu pro typ vozidla, jehož výkon nebyl stanoven podle směrnice 80/1269/EHS ve znění této směrnice.

3. Od 1. října 1992 mohou členské státy zakázat první uvedení do provozu vozidla, jehož výkon motoru nebyl stanoven podle směrnice 80/1269/EHS ve znění této směrnice.

Článek 3

Členské státy uvedou v účinnost právní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí do 1. dubna 1988. Neprodleně o nich uvědomí Komisi.

Článek 4

Tato směrnice je určena členským státům.

V Bruselu dne 24. března 1988.

Za Komisi

COCKFIELD

místopředseda

[1] Úř. věst. L 375, 31.12.1980, s. 46.
[2] Úř. věst. L 42, 23.2.1970, s. 1.

PŘÍLOHA

Příloha I směrnice 80/1269/EHS se nahrazuje tímto:

„PŘÍLOHA I

STANOVENÍ VÝKONU MOTORU

1. EHS SCHVÁLENÍ TYPU

1.1 **Žádost o EHS schválení typu**

Žádost o EHS schválení typu pro určitý typ vozidla z hlediska výkonu motoru podává výrobce vozidla nebo jeho pověřený zástupce.

1.1.1 K žádosti musí být přiloženy tyto dokumenty v trojím vyhotovení a následující údaje:

1.1.1.1 řádně vyplněný informační dokument,

1.1.1.2 údaje podle dodatku 1 nebo 2.

1.1.2 Jestliže technická zkušebna provede zkoušky ke schválení typu sama, musí jí být předloženo vozidlo představující typ vozidla, který má být schválen.

1.2 **Dokumentace**

Jestliže byla obdržena žádost podle bodu 1.1, vyhotoví příslušný správní orgán dokument podle vzoru uvedeného v příloze II. K vyhotovení tohoto dokumentu může příslušný správní orgán členského státu, který provádí zkoušky pro EHS schválení typu, použít protokol vypracovaný schválenou nebo uznanou laboratoří podle této směrnice.

2. OBLAST PŮSOBNOSTI

2.1 Tato metoda se týká spalovacích motorů, které se používají k pohonu vozidel kategorií M a N podle definice v příloze I směrnice 70/156/EHS a náležejí k některému z těchto druhů:

2.1.1 pístové spalovací motory (zážehové nebo vznětové) s výjimkou motorů s volnými písty;

2.1.2 motory s rotujícími písty.

2.2 Metoda se vztahuje na motory s přirozeným sáním jakož i na přeplňované motory.

3. DEFINICE

Pro účely této směrnice:

3.1 ‚netto výkonem' se rozumí výkon dosažený na zkušebním stavu na konci klikového hřídele nebo rovnocenného orgánu při odpovídajících otáčkách motoru a s pomocným zařízením podle tabulky 1. Může-li se měření výkonu provádět pouze na motoru s namontovanou převodovkou, je nutno brát v úvahu účinnost převodovky;

3.2 ‚maximálním netto výkonem' se rozumí maximální hodnota výkonu netto, měřená při plném zatížení motoru;

3.3 ‚sériově vyráběným zařízením' se rozumí zařízení určené výrobcem pro předpokládané použití.

4. PŘESNOST MĚŘENÍ VÝKONU PŘI PLNÉM ZATÍŽENÍ

4.1 **Točivý moment:** ±1 % měřeného momentu ([1])

4.2 **Otáčky**

Přesnost měření musí být ±0,5 %. K měření otáček motoru je třeba přednostně použít čítač otáček samočinně synchronizovaný s chronometrem.

4.3 **Spotřeba paliva:** ±1 % měřené spotřeby

4.4 **Teplota paliva:** ±2 K

4.5 **Teplota nasávaného vzduchu na vstupu do motoru:** ±2 K

4.6 **Barometrický tlak:** ±100 Pa

4.7 **Tlak v sacím potrubí:** ±50 Pa (viz poznámku 1a u tabulky 1)

4.8 **Tlak ve výfukovém potrubí vozidla**: 200 Pa (viz poznámku 1b u tabulky 1).

5. ZKOUŠKA KE STANOVENÍ NETTO VÝKONU MOTORU

5.1 **Pomocná zařízení**

5.1.1 *Použitá pomocné zařízení*

Při zkoušce musí být na zkušebním stavu instalována pomocná zařízení nezbytná pro práci motoru při předpokládaném použití (uvedená v tabulce 1), pokud možno ve stejné poloze, v jaké by se nacházela při předpokládaném použití.

5.1.2 *Odpojená pomocná zařízení*

Pomocná zařízení, která jsou nutná pouze k provozu vozidla a bývají namontována na motoru, musí být při zkoušce odstraněna.

Jako příklad lze uvést:

— vzduchový kompresor pro brzdy,

— čerpadlo posilovače řízení,

— čerpadlo systému odpružení,

— klimatizační systém.

Pokud nelze pomocné zařízení odmontovat, může se stanovit výkon, který toto zařízení odebírá v nezatíženém stavu, a připočíst k měřenému výkonu motoru.

([1]) Zařízení na měření točivého momentu musí být kalibrováno se zřetelem ke ztrátám třením. Přesnost v dolní polovině měřicího rozsahu dynamometrického stavu může být ±2 % měřeného točivého momentu.

TABULKA 1

Pomocná zařízení instalovaná při zkoušce ke stanovení netto výkonu motoru

Číslo	Pomocná zařízení	Použití při zkoušce netto výkonu
1	Sací systém	
	sběrné sací potrubí vzduchový filtr ([1a]) tlumič sání ([1a]) zařízení pro omezení emisí z klikové skříně omezovač otáček	ano – sériově vyráběné zařízení
2	Zařízení pro předehřívání nasávaného vzduchu	ano – sériově vyráběné zařízení (je-li to možné, nastaví se do nejvýhodnější pozice)
3	Výfukový systém	
	čistič výfuku sběrné výfukové potrubí spojovací potrubí tlumič ([1b]) výfuková trubka ([1b]) výfuková brzda ([2]) přeplňovací zařízení	ano – sériově vyráběné zařízení
4	Čerpadlo pro dodávku paliva ([3])	ano – sériově vyráběné zařízení
5	Karburátor	
	elektronický systém řízení, měřič průtoku vzduchu apod. (jsou-li instalovány)	ano – sériově vyráběné zařízení
	redukční ventil odpařovač směšovač	zařízení motorů na plynné palivo
6	Zařízení pro vstřikování paliva (pro zážehové a vznětové motory)	
	předfiltr filtr čerpadlo vysokotlaké potrubí vstřikovač popřípadě škrticí klapka v sacím potrubí ([4]) elektronický systém řízení, měřič průtoku vzduchu apod. (jsou-li instalovány) regulátor/systém ovládání automatická zarážka plného zatížení u ozubené tyče v závislosti na atmosférických podmínkách	ano – sériově vyráběné zařízení
7	Chlazení kapalinou	
	ne kryt výstupu vzduchu	kapota motoru
	chladič ano – sériově vyráběné zařízení ([5]) proudnicový kryt ventilátoru vodní čerpadlo termostat ([7])	ventilátor ([5]), ([6])

Číslo	Pomocná zařízení	Použití při zkoušce netto výkonu
8	Chlazení vzduchem	
	proudnicový kryt	ano – sériově vyráběné zařízení
	dmychadlo ([5]), ([6])	
	zařízení pro regulaci teploty	
9	Elektrická zařízení	ano – sériově vyráběné zařízení ([8])
10	Přeplňovací zařízení (je-li instalováno)	
	kompresor poháněný přímo nebo nepřímo motorem nebo výfukovými plyny	ano – sériově vyráběné zařízení
	mezichladič ([9])	
	čerpadlo chladicí kapaliny nebo ventilátor (poháněné motorem)	
	zařízení regulující průtok chladicí kapaliny (je-li instalováno)	
11	Pomocný ventilátor zkušebního stavu	ano, je-li nutný
12	Zařízení proti znečišťujícím látkám ([10])	ano – sériově vyráběné zařízení

([1a]) Kompletní systém sání se instaluje způsobem odpovídajícím předpokládanému použití:

je-li riziko znatelného vlivu na výkon motoru; u dvoutaktních motorů a zážehových motorů; na žádost výrobce. V ostatních případech může být použit rovnocenný systém, přičemž je třeba během zkoušky ověřit, zda se tlak v sacím potrubí neliší o více než 100 Pa od mezní hodnoty určené výrobcem pro čistý vzduchový filtr.

([1b]) Kompletní výfukový systém se instaluje způsobem odpovídajícím předpokládanému použití:

je-li riziko znatelného vlivu na výkon motoru; u dvoutaktních motorů a zážehových motorů; na žádost výrobce.

V ostatních případech může být instalován rovnocenný systém pod podmínkou, že tlak měřený na výstupu z výfukového systému motoru se neliší od tlaku určeného výrobcem o více než 1 000 Pa. Výstupem z výfukového systému motoru se rozumí bod nalézající se 150 mm ve směru proudění od konce části výfukového systému namontované na motoru.

([2]) Je-li motor vybaven výfukovou brzdou, musí být její škrticí klapka upevněna v plně otevřené poloze.

([3]) V případě potřeby může být tlak v přívodu paliva seřízen tak, aby odpovídal tlakům, které se vyskytují při předpokládaném použití motoru (zejména je-li použit systém s vracením paliva).

([4]) Škrticí klapka v sacím potrubí je regulační klapkou pneumatického regulátoru vstřikovacího čerpadla. Regulátor nebo zařízení pro vstřikování paliva mohou obsahovat další zařízení, která mohou ovlivňovat množství vstřikovaného paliva.

([5]) Chladič, ventilátor, kryt ventilátoru, vodní čerpadlo a termostat se umístí ve stejných vzájemných polohách jako na vozidle. Cirkulaci chladicí kapaliny musí obstarávat pouze vodní čerpadlo motoru. Kapalina smí být chlazena buď chladičem motoru, nebo vnějším okruhem, za předpokladu, že tlaková ztráta tohoto okruhu a tlak na vstupu do čerpadla zůstávají v podstatě stejné jako v systému chlazení motoru. Žaluzie, pokud je jimi chladič vybaven, musí být v otevřené poloze. Nemohou-li být ventilátor, chladič a proudnicový kryt připojeny k motoru obvyklým způsobem, stanoví se výkon odebíraný ventilátorem, který je instalován odděleně ve správné poloze vzhledem k chladiči a (případnému) krytu, při otáčkách odpovídající otáčkám motoru, při kterých se měří výkon motoru, a to buď výpočtem ze standardních parametrů, nebo praktickými zkouškami. Tento výkon, korigovaný na normální atmosférické podmínky podle bodu 6.2, se odečte od korigovaného výkonu motoru.

([6]) V případě odpojitelného ventilátoru nebo dmychadla se musí zkouška provést s připojeným ventilátorem (nebo dmychadlem).

([7]) Termostat může být zablokován v plně otevřené poloze.

([8]) Minimální výkon generátoru: výkon generátoru musí být omezen na hodnotu, která je nevyhnutelně zapotřebí pro napájení zařízení nezbytných pro práci motoru. Je-li nutno připojit baterii, musí být použita plně nabitá baterie v dobrém stavu.

([9]) Přeplňované motory s mezichladičem se zkoušejí se zařízením pro chlazení náplně buď kapalinou, nebo vzduchem, avšak na přání výrobce může být zařízení pro chlazení vzduchem nahrazeno zařízením zkušebního stavu. Ve všech případech se měření výkonu při každých otáčkách musí provádět se stejnými hodnotami spádu teploty a tlaku vzduchu, který je nasáván do motoru přes chladič náplně na zkušebním stavu, jako jsou hodnoty určené výrobcem pro tento systém na kompletním vozidle.

([10]) Tímto zařízením může být například systém recyklace výfukových plynů, katalytický konvertor, termický reaktor, systém vstřikování sekundárního vzduchu a systém zabraňující vypařování paliva.

5.1.3 *Pomocná zařízení pro spouštění vznětových motorů*

U pomocných zařízení sloužících ke spouštění vznětových motorů přicházejí v úvahu tyto dva případy:

a) elektrické spouštění: instaluje se generátor, který v případě potřeby napájí pomocná zařízení nezbytná pro práci motoru;

b) spouštění jinými než elektrickými prostředky: jsou-li pro práci motoru nezbytná určitá elektrická pomocná zařízení, instaluje se generátor, který tyto zařízení napájí. V opačném případě se generátor odstraní.

V obou případech je instalován a v podmínkách bez zatížení pracuje systém, který vyrábí a akumuluje energii potřebnou pro spouštění.

5.2 **Podmínky seřízení**

Podmínky seřízení při zkoušce ke stanovení netto výkonu jsou uvedeny v tabulce 2.

TABULKA 2

Podmínky seřízení

1	seřízení karburátoru (karburátorů)	Použije se beze změny seřízení podle údaje výrobce pro sériovou výrobu
2	seřízení dávkování vstřikovacího čerpadla	
3	seřízení zapalování nebo vstřiku (křivka předstihu)	
4	seřízení regulátoru	
5	zařízení proti znečišťujícím látkám	

5.3 **Podmínky zkoušky**

5.3.1 Zkouška ke stanovení netto výkonu se u zážehových motorů provádí při plném plynu a u vznětových motorů při pevném nastavení vstřikovacího čerpadla pro plné zatížení, přičemž motor je vystrojen podle tabulky 1.

5.3.2 Měří se při stabilizovaných pracovních podmínkách a při dostatečné dodávce čerstvého vzduchu do motoru. Motor musí být předem zaběhnut podle doporučení výrobce. Ve spalovacích prostorech mohou být v omezeném množství přítomny usazeniny.

Podmínky zkoušky, jako je vstupní teplota nasávaného vzduchu, musí být zvoleny co nejblíže referenčním podmínkám (viz bod 6.2), aby byla hodnota korekčního součinitele co nejnižší.

5.3.3 Teplota vzduchu nasávaného do motoru (okolní teplota) se měří ve vzdálenosti do 0,15 m před vstupem do vzduchového filtru nebo, pokud se nepoužívá vzduchový filtr, ve vzdálenosti do 0,15 m před otvorem sání. Teploměr nebo termočlánek musí být stíněn proti sálavému teplu a umístěn přímo do proudu vzduchu. Musí být rovněž stíněn proti zpětnému stříkání paliva. K získání reprezentativního průměru vstupní teploty se měří v dostatečném počtu měřicích míst.

5.3.4 Měřit se nesmí, dokud točivý moment, otáčky a teplota nejsou po dobu nejméně jedné minuty v podstatě konstantní.

5.3.5 Otáčky motoru se během zkušebního chodu nebo během měření nesmějí odchylovat od zvolených otáček o více než ±1 % nebo ±10 $min.^{-1}$, podle toho, která z těchto hodnot je větší.

5.3.6 Hodnoty zatížení brzdy, spotřeby paliva a teploty nasávaného vzduchu se musí odečítat současně, za výsledek měření se považuje hodnota, která je průměrem dvou stabilizovaných po sobě následujících hodnot, které se u zatížení brzdy a spotřeby paliva neliší o více než 2 %.

5.3.7 Teplota chladicí kapaliny na výstupu z motoru se musí udržovat s přesností ±5 K na horní termostatem řízené teplotě určené výrobcem. Pokud výrobce teplotu neuvádí, musí být teplota (353 ± 5) K.

U vzduchem chlazených motorů musí být v bodě určeném výrobcem udržována teplota v mezích +0/20 K na úrovni maximální teploty určené výrobcem za referenčních podmínek.

5.3.8 Teplota paliva se měří na vstupu do karburátoru nebo do systému vstřikování a udržuje se v mezích určených výrobcem motoru.

5.3.9 Teplota mazacího oleje měřená v klikové skříni, popřípadě na výstupu z výměníku tepla oleje, se musí udržovat v mezích určených výrobcem motoru.

5.3.10 Pokud je to nezbytné k udržení teploty v mezích stanovených v bodech 5.3.7, 5.3.8 a 5.3.9, může být použit pomocný regulační systém.

5.3.11 *Palivo*

Použije se některé z paliv dostupných na trhu bez jakýchkoli přísad potlačujících kouřivost. Ve sporných případech se použije referenční palivo:

a) u zážehových motorů palivo podle bodu 1 a

b) u vznětových motorů palivo podle bodu 2

přílohy VI směrnice Rady 70/220/EHS ze dne 20. března 1970 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se opatření proti znečišťování vzduchu plyny z motorových vozidel [1], naposledy pozměněné směrnicí 83/351/EHS [2].

Místo výše uvedených referenčních paliv mohou být na přání výrobce použita též referenční paliva definovaná organizací CEC [3] v dokumentu CEC-RF-08-A-85 (zážehové motory na bezolovnaté palivo) nebo CEC-RF-03-A-84 (vznětové motory).

5.4 **Postup zkoušky**

Měří se při dostatečném počtu různých otáček motoru, umožňujícím přesně definovat celou křivku výkonu od nejnižších po nejvyšší otáčky doporučené výrobcem. V tomto intervalu otáček musí být zahrnuty otáčky, při kterých má motor svůj nejvyšší výkon. Při každých otáčkách se stanoví průměr nejméně ze dvou měření v ustáleném stavu.

5.5 **Měření stupně kouřivosti**

U vznětových motorů se musí během zkoušky kontrolovat výfukové plyny, zda jsou splněny podmínky podle přílohy VI ke směrnici Rady 72/306/EHS [4].

5.6 **Zaznamenávané údaje**

Zaznamenávají se údaje uvedené v dodatku 1.

6. KOREKČNÍ SOUČINITELE VÝKONU

6.1 **Definice**

Korekční součinitel výkonu je součinitel, kterým se násobí naměřený výkon ke stanovení výkonu motoru při referenčních atmosférických podmínkách podle bodu 6.2:

$P_o = \alpha \cdot P$,

kde

P_o je korigovaný výkon (tj. výkon při referenčních atmosférických podmínkách);

α je korekční součinitel (α_a nebo α_d);

P je měřený výkon (při zkoušce).

[1] Úř. věst. L 76, 6.4.1970, s. 1.
[2] Úř. věst. L 197, 20.7.1983, s. 1.
[3] Evropská rada pro koordinaci vývoje zkoušek maziv a paliv pro motory.
[4] Úř. věst. L 190, 20.8.1972, s. 1.

6.2 **Referenční atmosférické podmínky**

6.2.1 *Teplota T_o:* 298 K (25 °C)

6.2.2 Tlak suchého vzduchu p_{so}: 99 kPa

Poznámka: hodnota tlaku suchého vzduchu je založena na celkovém tlaku 100 kPa a tlaku vodní páry 1 kPa.

6.3 **Atmosférické podmínky při zkoušce**

Během zkoušky musí být dodrženy tyto atmosférické podmínky:

6.3.1 Teplota T

U zážehových motorů: 288 K ≤ T ≤ 308 K

U vznětových motorů: 283 K ≤ T ≤ 313 K

6.3.2 *Tlak p_s*

80 kPa ≤ p_s ≤ 110 kPa

6.4 **Stanovení korekčních součinitelů** [1] α_a a α_d

6.4.1 *Zážehový motor s přirozeným nasáváním nebo přeplňovaný motor – součinitel α_a:*

$$\alpha_a = \left(\frac{99}{P_s}\right)^{1,2} \cdot \left(\frac{T}{298}\right)^{0,6}, \text{ [2]}$$

kde:

T je absolutní teplota vzduchu nasávaného motorem v Kelvinech (K);

p_s je atmosférický tlak suchého vzduchu v kilopascalech (kPa), tj. celkový barometrický tlak minus tlak vodní páry.

Podmínky, které musí být v laboratoři splněny:

Zkouška je platná, je-li korekční součinitel α_a v mezích

0,93 ≤ α_a ≤ 1,07.

V případě překročení těchto mezních hodnot se v protokolu o zkoušce uvede získaná korigovaná hodnota a přesné údaje o podmínkách při zkoušce (teplota a tlak).

6.4.2 *Vznětový motor – součinitel α_d*

Korekční součinitel výkonu α_d vznětových motorů při konstantním průtoku paliva se získá pomocí vzorce:

$\alpha_d = f_a . f_m$,

kde

f_a je atmosférický činitel;

f_m je charakteristický parametr pro každý typ motoru a seřízení.

6.4.2.1 Atmosférický činitel f_a

Tento činitel vyjadřuje účinek podmínek okolního prostředí (tlaku, teploty, vlhkosti) na vzduch nasávaný motorem.

Vzorec pro stanovení atmosférického činitele se různí podle druhu motoru.

6.4.2.1.1 Motory s přirozeným nasáváním a motory s mechanickým přeplňováním

$$f_a = \left(\frac{99}{P_s}\right) \cdot \left(\frac{T}{298}\right)^{0,7}$$

6.4.2.1.2 Motory přeplňované turbodmychadlem s mezichladičem nasávaného vzduchu nebo bez mezichladiče

$$f_a = \left(\frac{99}{P_s}\right)^{0,7} \cdot \left(\frac{T}{298}\right)^{1,5}$$

---

[1] Zkoušet lze v klimatizovaných prostorech za řízených atmosférických podmínek

[2] U motorů vybavených zařízením pro automatickou regulaci teploty nasávaného vzduchu, které je konstruováno tak, že při plném zatížení při 25 °C není přiváděn ohřátý vzduch, se musí zkoušet s tímto zařízením zcela uzavřeným. Je-li toto zařízení při 25 °C ještě činné, provede se zkouška se zařízením normálně fungujícím; v tomto případě se exponent u teplotního členu ve vztahu pro korekční součinitel bere roven nule (tj. odpadá teplotní korekce).

6.4.2.2 Činitel motoru f_m

f_m je funkcí korigovaného průtoku paliva q_c podle vzorce:

$f_m = 0{,}036 \cdot q_c - 1{,}14$

kde

$q_c = q/r,$

kde

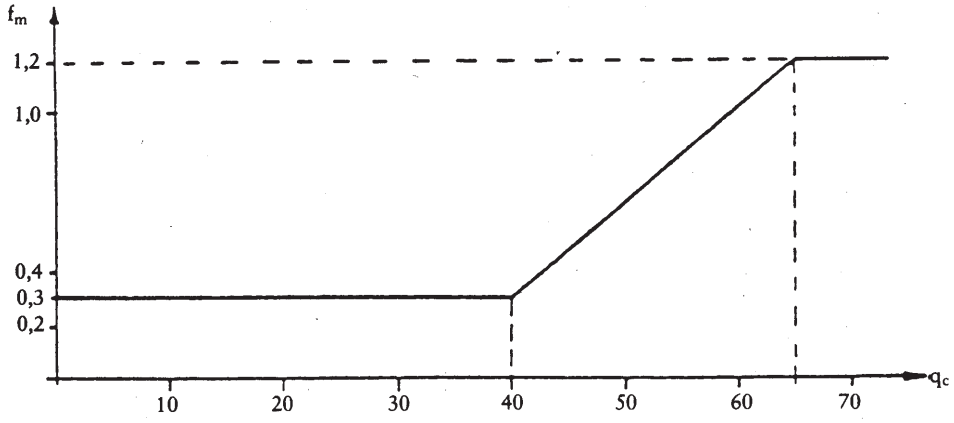
q je průtok paliva v mg na jeden cyklus a na litr celkového zdvihového objemu (mg/L na 1 cyklus);

r je poměr tlaků mezi výstupem a vstupem kompresoru (u motorů s přirozeným nasáváním $r = 1$).

Uvedený vzorec platí pro interval hodnot q_c od 40 mg/L na 1 cyklus do 65 mg/L na 1 cyklus.

Pro hodnoty q_c nižší než 40 mg/L na 1 cyklus se použije konstantní hodnota $f_m = 0{,}3$.

Pro hodnoty q_c vyšší než 65 mg/L na 1 cyklus se použije konstantní hodnota $f_m = 1{,}2$ (viz připojený obrázek).



6.4.2.3 Podmínky, které musí být v laboratoři splněny:

Zkouška je platná, je-li korekční součinitel α_d v mezích

$0{,}9 \leq \alpha_d \leq 1{,}1.$

V případě překročení těchto mezních hodnot se v protokolu o zkoušce uvede získaná korigovaná hodnota a přesné údaje o podmínkách při zkoušce (teplota a tlak).

7. PROTOKOL O ZKOUŠCE

Protokol o zkoušce musí obsahovat výsledky a veškeré výpočty nutné ke stanovení netto výkonu podle přílohy II spolu s vlastnostmi motoru podle dodatku 1 nebo dodatku 2 k této příloze.

8. ÚPRAVA TYPU MOTORU

Každá úprava motoru dotýkající se vlastností, které jsou uvedeny v dodatku 1 nebo v dodatku 2 k této příloze, musí být oznámena příslušnému správnímu orgánu. Tento orgán pak může:

8.1 buď dospět k závěru, že provedené úpravy nemají podstatný vliv na výkon motoru, nebo

8.2 požádat, aby byl výkon motoru nově stanoven zkouškami, které považuje za nezbytné.

9. DOVOLENÉ ODCHYLKY PŘI MĚŘENÍ NETTO VÝKONU

9.1 Netto výkon motoru změřený technickou zkušebnou se může lišit od netto výkonu udaného výrobcem o ±2 %, s dovolenou odchylkou 1,5 % pro otáčky motoru.

9.2 Netto výkon motoru stanovený při zkoušce pro kontrolu shodnosti výroby se může lišit od netto výkonu stanoveného při zkoušce pro schválení typu o ±5 %.“

Dodatek 1 k příloze I směrnice 80/1269/EHS se mění takto:

Netýká se českého znění.

V bodech 3.2.2.1.3, 3.2.2.4.3, 3.2.2.4.4 a 3.2.2.4.5 se výraz „ot/min“ nahrazuje výrazem „min^{-1}“.

V bodě 3.2.2.3.3 se výraz „bar“ nahrazuje výrazem „kPa“.

Dodatek 2 k příloze I směrnice 80/1269/EHS se mění takto:

V bodě 3.2.2.4 se výraz „bar“ nahrazuje výrazem „kPa“.

Příloha II směrnice 80/1269/EHS se mění takto:

V bodech 5.1.1, 5.1.2 a 5.1.3 se výraz „mbar“ nahrazuje výrazem „kPa“.

V bodech 5.3, 6.1, 6.2, 6.3 a 6.4 se se výraz „ot/min“ nahrazuje výrazem „min^{-1}“.

Netýká se českého znění.