31988L0195

L 92/50 *URADNI LIST EVROPSKIH SKUPNOSTI* 9.4.1988

DIREKTIVA KOMISIJE

z dne 24. marca 1988

o prilagoditvi Direktive Sveta 80/1269/EGS o približevanju zakonodaje držav članic, ki se nanaša na moč motorja motornih vozil, tehničnemu napredku

(88/195/EGS)

KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI JE

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske gospodarske skupnosti,

ob upoštevanju Direktive Sveta 80/1269/EGS z dne 16. decembra 1980 o približevanju zakonodaje držav članic v zvezi z močjo motorja motornih vozil ([1]), zlasti člena 3,

ker je glede na pridobljene izkušnje in najsodobnejšo tehnologijo zdaj primerno natančneje opredeliti preskusne postopke v Direktivi 80/1269/EGS in jih uskladiti predvsem z zadnjimi spremembami Gospodarske komisije ZN za Evropo in Mednarodne organizacije za standardizacijo (ISO);

ker so bili ukrepi te direktive v skladu z mnenjem Odbora za prilagajanje tehničnemu napredku direktiv o motornih vozilih,

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

Člen 1

Prilogi I in II k Direktivi 80/1269/EGS se spremenita skladno s prilogo k tej direktivi.

Člen 2

1. Po 1. aprilu 1988 ne sme nobena država članica zaradi razlogov v zvezi z močjo motorja:

— zavrniti podelitve EGS-homologacije ali izdaje kopije certifikata, predvidenega v zadnji alinei člena 10(1) Direktive Sveta 70/156/EGS ([2]), ali podelitve nacionalne homologacije za neki tip vozila, ali

— prepovedati začetka uporabe vozil,

če je bila moč motorja tega tipa vozila ali teh vozil določena skladno z Direktivo 80/1269/EGS, nazadnje spremenjeno s to direktivo.

2. Po 1. oktobru 1988 države članice:

— ne smejo več izdajati kopij certifikata, predvidenega v zadnji alinei člena 10(1) Direktive 70/156/EGS za neki tip vozila, pri katerem moč motorja ni bila določena skladno z Direktivo 80/1269/EGS, nazadnje spremenjeno s to direktivo,

— lahko zavrnejo podelitev nacionalne homologacije za neki tip vozila, pri katerem moč motorja ni bila določena skladno z Direktivo 80/1269/EGS, nazadnje spremenjeno s to direktivo.

3. Po 1. oktobru 1992 lahko države članice prepovejo začetek uporabe vozil, pri katerih moč motorja ni bila določena skladno z Direktivo 80/1269/EGS, nazadnje spremenjeno s to direktivo.

Člen 3

Države članice sprejmejo predpise, potrebne za uskladitev s to direktivo, do 1. aprila 1988. O tem takoj obvestijo Komisijo.

Člen 4

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

V Bruslju, 24. marca 1988

Za Komisijo

COCKFIELD

Podpredsednik

([1]) UL L 375, 31.12.1980, str. 46.
([2]) UL L 42, 23.2.1970, str. 1.

PRILOGA

Priloga I k Direktivi 80/1269/EGS se nadomesti z naslednjim:

„PRILOGA I

DOLOČANJE MOČI MOTORJA

1. EGS-HOMOLOGACIJA

1.1 **Vloga za EGS-homologacijo**

Vlogo za EGS-homologacijo za neki tip vozila glede na moč motorja vloži proizvajalec vozila ali njegov zastopnik.

1.1.1 Vlogi je treba priložiti spodaj navedene dokumente v treh izvodih ter:

1.1.1.1 pravilno izpolnjen opisni list,

1.1.1.2 podatke, predpisane v dodatkih 1 in 2.

1.1.2 Če tehnična služba, pristojna za opravljanje homologacijskih preskusov, sama opravi preskuse, ji je treba preskrbeti reprezentančno vozilo za tip, za katerega se zahteva homologacija.

1.2 **Dokumenti**

Če je vloga iz 1.1 sprejeta, mora pristojni organ pripraviti dokument po vzorcu iz Priloge II. Pri pripravi tega dokumenta lahko pristojni organ države članice, ki izvaja preskuse EGS-homologacije, uporabi poročilo odobrenega ali imenovanega preskusnega laboratorija na podlagi določb te direktive.

2. PODROČJE UPORABE

2.1 Ta metoda se uporablja pri motorjih z notranjim zgorevanjem, ki se uporabljajo za pogon vozil kategorije M in N, kakor je opredeljeno v Prilogi I k Direktivi 70/156/EGS, in ki spadajo med katerega od naslednjih tipov motorjev.

2.1.1 Motorji z notranjim zgorevanjem: batni motorji (prisilni vžig ali kompresijski vžig) razen motorjev s prostim batom.

2.1.2 Motorji z vrtljivim batom (rotacijski motorji).

2.2 Ta metoda se uporablja pri sesalnih motorjih ali tlačnem polnjenju motorjev.

3. POMEN IZRAZOV

V tej direktivi:

3.1 ‚Koristna moč' pomeni moč, doseženo na preskusni napravi na koncu ročične gredi ali na enakovredni napravi pri ustreznem številu vrtljajev motorja z dodatno opremo iz Tabele 1. Če se lahko moč izmeri samo s prigrajenim menjalnikom, je treba upoštevati učinkovitost menjalnika (prestavna razmerja).

3.2 ‚Nazivna moč' pomeni največjo koristno moč, izmerjeno pri polni obremenitvi motorja.

3.3 ‚Standardna oprema' pomeni opremo, ki jo v neko izvedbo vgradi proizvajalec.

4. TOČNOST MERITEV PRI POLNI OBREMENITVI

4.1 **Navor**: ± 1 % izmerjenega navora ([1])

4.2 **Število vrtljajev motorja**

Točnost meritve mora biti ± 0,5 %. Število vrtljajev motorja je treba po možnosti izmeriti s števcem vrtljajev z avtomatsko sinhronizacijo in s kronometrom (ali merilnikom hitrosti).

4.3 **Poraba goriva**: ± 1 % izmerjene porabe.

4.4 **Temperatura goriva**: ± 2 K.

4.5 **Temperatura zraka pri vstopu v motor**: ± 2 K.

4.6 **Tlak**: ± 100 Pa.

4.7 **Tlak v sesalni cevi**: ± 50 Pa (glej opombo 1a k Tabeli 1).

4.8 **Tlak v izpušni cevi vozila**: ± 200 Pa (glej opombo 1b k Preglednici 1).

5 PRESKUS ZA DOLOČITEV KORISTNE MOČI MOTORJA

5.1 **Dodatna oprema**

5.1.1 *Dodatna oprema, vključena v preskus*

Med preskusom je treba na preskusno napravo vgraditi dodatno opremo, ki je potrebna za delovanje motorja v predvideni izvedbi (po seznamu iz Tabele 1), po možnosti na isto mesto kakor v predvideni izvedbi.

5.1.2 *Dodatna oprema, ki jo je treba odstraniti*

Nekaj opreme, ki je potrebna samo za delovanje vozila in ki je nameščena na motorju, je treba za preskus odstraniti.

Primer nepopolnega seznama te opreme:

— kompresor za zrak za zavore,

— kompresor za servokrmiljenje,

— kompresor za uravnavanje vzmetenja,

— klimatska naprava.

Če dodatne opreme ni mogoče odstraniti, se določi moč, ki jo absorbira ta oprema pri neobremenjenem motorju, in doda k izmerjeni moči motorja.

([1]) Merilnik navora je treba kalibrirati ob upoštevanju izgube zaradi trenja. Natančnost v spodnji polovici merilnega območja naprave za merjenje moči je lahko ± 2 % izmerjenega navora.

TABELA 1

Dodatna oprema, ki jo je treba vključiti pri določanju koristne moči motorja

Št.	Dodatna oprema	Vgrajena za preskus koristne moči motorja
1	Sesalni sistem	
	Sesalna cev Filter za zrak ([1a]) Dušilec zvoka ([1a]) Naprava za odsesavanje plinov iz ohišja motorja Naprava za omejevanje hitrosti ([1a])	Da, pri standardni opremi
2	Grelna naprava za predgrevanje vstopnega zraka na sesalni cevi	Da, pri standardni opremi (po možnosti mora biti nameščena na najugodnejšem mestu)
3	Izpušni sistem	
	Naprava za čiščenje izpušnih plinov Izpušni kolektor Izpušni kanali ([1b]) Dušilec zvoka ([1b]) Izpušna cev ([1b]) Zavora na izpušne pline ([2]) Naprava za tlačno polnjenje	Da, pri standardni opremi
4	Črpalka za gorivo ([3])	Da, pri standardni opremi
5	Uplinjač	
	Elektronski kontrolni sistem, merilnik pretoka zraka itd. (če je vgrajen)	Da, pri standardni opremi
	Regulator tlaka Uparjevalnik Mešalna naprava	Oprema za plinske motorje
6	Oprema za vbrizgavanje goriva (bencin in dizelsko gorivo)	
	Predfilter Filter Tlačilka Visokotlačna cev Šoba Hladilnik vsesanega zraka, če je vgrajen ([4]) Elektronski krmilni sistem, merilnik pretoka zraka itd. (če je vgrajen) Regulator Omejilnik moči v odvisnosti od atmosferskih pogojev	Da, pri standardni opremi
7	Tekočinsko hlajenje	
	Pokrov motorja Odprtina za zrak na pokrovu motorja	Ne
	Hladilnik Ventilator ([5]) ([6]) Okrov za usmerjanje zraka na ventilatorju Vodna črpalka Termostat ([7])	Da, pri standardni opremi ([5])

Št.	Dodatna oprema	Vgrajena za preskus koristne moči motorja
8	Zračno hlajenje	
	Okrov za usmerjanje zraka Puhalo ([5]) ([6]) Regulator temperature	Da, pri standardni opremi
9	Električna oprema	Da, pri standardni opremi ([8])
10	Oprema za tlačno polnjenje (če je vgrajena)	
	Polnilnik, ki ga poganja bodisi neposredno motor in/ali izpušni plini Hladilnik polnilnega zraka ([9]) Črpalka ali ventilator hladilnega sredstva (ki ju poganja motor) Regulator pretoka hladilnega sredstva (če je vgrajen)	Da, pri standardni opremi
11	Dodatni ventilator na preskusni napravi	Da, po potrebi
12	Naprava proti onesnaževanju ([10])	Da, pri standardni opremi

([1a]) Celotni sesalni sistem se namesti, kakor je določeno za predvideno izvedbo vozila;

če obstaja nevarnost, da bi znatno vplival na moč motorja; pri dvotaktnih motorjih in motorjih na prisilni vžig; če tako zahteva proizvajalec. V drugih primerih se lahko uporabi enakovreden sistem, pri tem je treba preveriti, da se sesalni tlak ne razlikuje več kakor za 100 Pa od največje dovoljene meje, ki jo je navedel proizvajalec za čist zračni filter.

([1b]) Celotni izpušni sistem se namesti, kakor je določeno za predvideno izvedbo:

če obstaja nevarnost, da bi znatno vplival na moč motorja; pri dvotaktnih motorjih in motorjih na prisilni vžig; če tako zahteva proizvajalec.

V drugih primerih se lahko namesti enakovreden sistem pod pogojem, da se tlak, izmerjen pri izhodu iz izpušnega sistema motorja, ne razlikuje več kakor za 1 000 Pa od tlaka, ki ga je navedel proizvajalec. Izhod iz izpušnega sistema motorja je določen kot točka, ki je oddaljena 150 mm v smeri toka plinov od konca tistega dela izpušnega sistema, pritrjenega na motor.

([2]) Če je v motor vgrajena zavora na izpušne pline, mora biti loputa za zrak fiksirana v odprtem položaju.

([3]) Tlak v sistemu za dovod goriva je mogoče po potrebi uravnavati, da se doseže tlak, ki obstaja v neki izvedbi motorja (zlasti če se uporablja ‚povratni vod za gorivo').

([4]) Tipalo tlaka vsesanega zraka uravnava zračni regulator tlačilke. Regulator ali oprema za vbrizgavanje goriva lahko vključuje tudi druge enote, ki lahko vplivajo na količino vbrizganega goriva.

([5]) Hladilnik, ventilator, usmerjevalni okrov ventilatorja, vodna črpalka in termostat se namestijo na preskusno napravo v isti relativni položaj kakor na vozilu. Kroženje hladilne tekočine poganja samo vodna črpalka motorja. Tekočino lahko hladi bodisi hladilnik motorja ali pa zunanji tokokrog pod pogojem, da ostaneta izguba tlaka tega tokokroga in tlak na vhodu v črpalko v bistvu enaka kakor v hladilnem sistemu motorja. Če je vgrajena žaluzija hladilnika, mora biti odprta. Če ventilatorja, hladilnika in usmerjevalnega okrova (če se uporablja) ni mogoče primerno namestiti na motor, se moč, ki jo absorbira ventilator, če je posebej nameščen na pravo mesto glede na hladilnik in usmerjevalni okrov (če se uporablja), določi pri tistih številih vrtljajev, ustreznih številom vrtljajev motorja, ki se uporabljajo za določanje moči motorja, z izračunom iz standardnih lastnosti ali s praktičnimi preskusi. Ta moč, preračunana na običajne zunanje (atmosferske) pogoje, opredeljene v 6.2, se odšteje od korigirane moči.

([6]) Če je vgrajen ventilator ali puhalo, ki se lahko odklopi, ali progresivno delujoč ventilator, se preskus opravi z izklopljenim ventilatorjem (ali puhalom) oziroma takrat, ko progresivno delujoči ventilator deluje z največjim zamikom.

([7]) Termostat je lahko fiksiran v povsem odprtem položaju.

([8]) Najmanjša moč alternatorja: moč alternatorja se omeji na moč, potrebno za pogon dodatne opreme, ki je nujna za delovanje motorja. Če je treba priključiti akumulator, mora biti poln in v dobrem stanju.

([9]) Motorji s hlajenjem polnilnega zraka se preskušajo tako, da se vstopni zrak hladi z zrakom ali hladilno tekočino, na željo proizvajalca pa lahko hladilnik z zračnim hlajenjem nadomesti preskusna naprava. V vseh primerih se moč pri vsakem številu vrtljajev določa z enakim padcem tlaka in temperature zraka skozi hladilnik polnilnega zraka na preskusni napravi, kakor je navedel proizvajalec za sistem celotnega vozila.

([10]) Vključujejo lahko, na primer, recirkulacijo izpušnih plinov, katalizator, toplotni reaktor, sekundarni dovod zraka in napravo za zmanjšanje emisije zaradi izhlapevanja goriva.

5.1.3 *Dodatna oprema za zagon motorja na kompresijski vžig*

Pri dodatni opremi za zagon motorjev na kompresijski vžig se preskušata naslednji dve izvedbi:

(a) električni zagon: vgrajen je alternator, ki po potrebi poganja pomožno opremo, nujno za delovanje motorja;

(b) neelektrični zagon: če obstaja oprema na električni pogon, ki je nujna za delovanje motorja, se za pogon te opreme namesti alternator. Drugače se alternator odstrani.

V obeh primerih se namesti sistem za proizvodnjo in akumulacijo energije, potreben za zagon in delujoč v neobremenjenem stanju.

5.2 **Pogoji nastavitve**

Nastavitve za preskus določitve koristne moči prikazuje Tabela 2.

TABELA 2

Pogoji nastavitve

1	Nastavitev uplinjača(-ev)	Nastavitev po navodilih proizvajalca in uporabljena pri neki izvedbi brez dodatnih sprememb
2	Nastavitev sistema za vbrizgavanje	
3	Vžig ali čas vbrizga (krivulja vbizgavanja)	
4	Nastavitev regulatorja	
5	Naprave proti onesnaževanju	

5.3 **Pogoji preskušanja**

5.3.1 Koristno moč pri motorjih na prisilni vžig preskušajo pri obratovanju motorja s polno močjo in pri motorjih na kompresijski vžig s fiksno nastavitvijo črpalke za vbrizgavanje goriva na najvišjo stopnjo, pri tem pa mora biti motor opremljen z dodatno opremo iz Tabele 1.

5.3.2 Podatke o delovanju je treba evidentirati pri stabiliziranih pogojih delovanja in z dovajanjem zadosti zunanjega zraka motorju. Ta mora biti utečen po priporočilih proizvajalca. V zgorevalnem prostoru so lahko usedline, vendar v omejeni količini.

Preskusni pogoji, kakršna je temperatura polnilnega zraka, naj bodo čim bolj podobni referenčnim pogojem (glej 6.2) zaradi čim manjšega korekcijskega faktorja.

5.3.3 Temperatura polnilnega zraka za motor (zunanji zrak) se izmeri v območju do 0,15 m od točke vstopa v filter za zrak oziroma v območju do 0,15 m od vstopne odprtine za zrak, če se filter za zrak ne uporablja. Termometer ali temperaturni člen je treba zaščititi pred toploto iz okolja in namestiti neposredno v tok zraka. Zaščititi ga je treba tudi pred povratnim pršenjem goriva. Za določitev reprezentančne povprečne temperature vsesanega zraka je potrebno zadostno število merilnih mest.

5.3.4 Podatki se odčitavajo, ko so navor, število vrtljajev in temperatura najmanj eno minuto konstantni.

5.3.5 Število vrtljajev motorja se med delovanjem motorja ali odčitavanjem ne sme razlikovati od določenega števila za več kakor ± 1 % ali ± 10 min^{-1} z upoštevanjem večje vrednosti.

5.3.6 Podatki o ugotovljeni obremenitvi zavore, porabi goriva in temperaturi vsesanega zraka se odčitajo hkrati in morajo predstavljati povprečje dveh stabiliziranih zaporednih vrednosti, ki se glede obremenitve zavore in porabe goriva ne smeta razlikovati za več kakor 2 %.

5.3.7 Temperatura hladilne tekočine na izhodu iz motorja mora biti ± 5 K zgornje temperature, nadzorovane s termostatom po navodilih proizvajalca. Če ta ni navedel temperature, mora znašati 353 K ± 5 K.

Za motorje z zračnim hlajenjem mora biti temperatura na točki, ki jo določi proizvajalec, v območju + 0/– 20 K največje vrednosti, kakršno je navedel proizvajalec za referenčne pogoje.

5.3.8 Temperaturo goriva je treba izmeriti ob vstopu goriva v uplinjač oziroma v napravi za vbrizgavanje goriva in mora ostati v mejah, ki jih je določil proizvajalec motorja.

5.3.9 Če obstaja temperatura maziva, izmerjena v posodi za mazivo ali na izhodu iz oljnega hladilnika, mora biti v mejah, ki jih je določil proizvajalec motorja.

5.3.10 Po potrebi se lahko uporablja pomožni sistem uravnavanja za ohranjanje temperature v mejah, določenih v 5.3.7, 5.3.8 in 5.3.9.

5.3.11 *Gorivo*

Treba je uporabiti eno med komercialnimi gorivi brez dodatkov za zmanjšanje dimljenja. V primeru spora je referenčno gorivo:

a) za motorje na prisilni vžig, kakor je opredeljeno v odstavku 1 Priloge VI, in

b) za motorje na kompresijski vžig, kakor je opredeljeno v odstavku 2 Priloge VI

Direktive Sveta 70/220/EGS z dne 20. marca 1970 o približevanju zakonodaje držav članic o ukrepih, ki jih je treba sprejeti proti onesnaževanju zraka s plini iz motornih vozil ([1]), kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo 83/351/EGS ([2]).

Namesto zgornjega referenčnega goriva se po izbiri proizvajalca lahko uporablja tudi referenčno gorivo, ki ga je CEC ([3]) opredelil kot CEC-RF-08-A-85 (motorji na prisilni vžig, za katere se uporablja neosvinčeno gorivo) ali CEC-RF-03-A-84 (motorji na kompresijski vžig).

5.4 **Postopek preskušanja**

Meritve je treba opraviti pri zadosti različnih številih vrtljajev motorja zaradi čim natančnejše določitve krivulje, kakor jo je določil proizvajalec za moč motorja med nič in največjim številom vrtljajev. Razpon različnih številih vrtljajev mora vključevati tisto število, pri katerem motor proizvede največjo moč. Za vsako število vrtljajev je treba določiti povprečje najmanj dveh stabiliziranih meritev.

5.5 **Meritev indeksa dimljenja**

Pri motorjih na kompresijski vžig se med preskusom merijo izpušni plini zaradi preverjanja skladnosti s pogoji iz Priloge VI k Direktivi Sveta 72/306/EGS ([4]).

5.6 **Podatki, ki jih je treba beležiti**

Beležiti je treba podatke iz Dodatka I.

6 KOREKCIJSKI FAKTORJI ZA MOČ

6.1 **Pomen izraza**

Korekcijski faktor za moč je koeficient, s katerim se določi moč motorja pri referenčnih zunanjih pogojih iz točke 6.2:

$P_o = \alpha \cdot P$,

pri čemer je

P_0 korigirana moč (t. j. moč v referenčnih zunanjih pogojih);

α korekcijski faktor (α_a ali α_d);

P izmerjena moč (preskusna moč).

([1]) UL L 76, 6.4.1970, str. 1.
([2]) UL L 197, 20.7.1983, str. 1.
([3]) European Coordinating Council for the Development of Performance Tests for Lubricants and Engine Fuels (Evropski koordinacijski svet za razvoj preskusov za motorno mazivo in gorivo).
([4]) UL L 190, 20.8.1972, str. 1.

6.2 **Referenčni atmosferski pogoji**

6.2.1 *Temperatura (T_0)*: 298 K (25 °C)

6.2.2 *Suhi tlak (p_{so})*: 99 kPa

Opomba: Osnova za suhi tlak je skupni tlak 100 kPa in tlak vodnih hlapov 1 kPa.

6.3 **Atmosferski pogoji pri preskusu**

Atmosferski pogoji pri preskusu morajo biti naslednji:

6.3.1 *Temperatura (T)*

Za motorje na prisilni vžig: 288 K ≤ T ≤ 308 K

Za motorje na kompresijski vžig: 283 K ≤ T ≤ 313 K

6.3.2 *Tlak (p_s)*

80 kPa ≤ p_s ≤ 110 kPa.

6.4 **Določanje korekcijskih faktorjev α_a in α_d** [1]

6.4.1 *Sesalni motorji ali tlačno polnjeni motorji na prisilni vžig – faktor α_a:*

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

pri čemer je

T absolutna temperatura zraka, ki ga vsesa motor, v kelvinih (K);

p_s je skupni suhi zračni tlak v kilopaskalih (kPa), to je skupni barometrski tlak minus tlak vodnih hlapov.

V laboratoriju morajo biti izpolnjeni naslednji pogoji:

Za veljavni preskus mora biti korekcijski faktor α_a takšen, da je:

0,93 ≤ α_a ≤ 1,07.

Če so te meje prekoračene, je treba v poročilu o preskusu navesti dobljeno vrednost in natančno opisati preskusne pogoje (temperaturo in tlak).

6.4.2 *Motorji na kompresijski vžig – faktor α_d*

Korekcijski faktor za moč α_d za motorje na kompresijski vžig pri konstantnem dovodu goriva se dobi z naslednjo formulo:

$$\alpha_d = (f_a)\ f_{m,}$$

pri čemer je

f_a atmosferski faktor;

f_m značilni parameter za vsak tip motorja in nastavitev.

6.4.2.1 Atmosferski faktor f_a

Ta faktor označuje učinek zunanjih pogojev (tlak, temperatura in vlažnost) na zrak, ki ga vsesa motor.

Formula za atmosferski faktor se razlikuje glede na tip motorja.

6.4.2.1.1 Sesalni motorji in motorji z mehanskim polnilnikom

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

6.4.2.1.2 Motorji s turbopolnilnikom, s hlajenjem ali brez hlajenja polnilnega zraka.

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

---

[1] Preskusi se lahko opravljajo v klimatiziranih prostorih, kjer so zunanji pogoji lahko nadzorovani.

[2] Pri motorjih z avtomatskim regulatorjem temperature zraka, ki deluje tako, da pri polni obremenitvi pri 25 °C segretega zraka ne dodaja, se preskus izvede s popolnoma zaprtim regulatorjem. Če regulator pri 25 °C še dovaja segreti zrak, potem se pri preskusu regulator uporablja v običajnem načinu uporabe in se za eksponent temperaturnega pogoja v korekcijskem faktorju vzame 0 (brez popravka temperature).

6.4.2.2 Faktor motorja f_m

f_m je funkcija q_c (popravek pretoka goriva):

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

pri čemer je

$q_c = q/r,$

pri čemer je

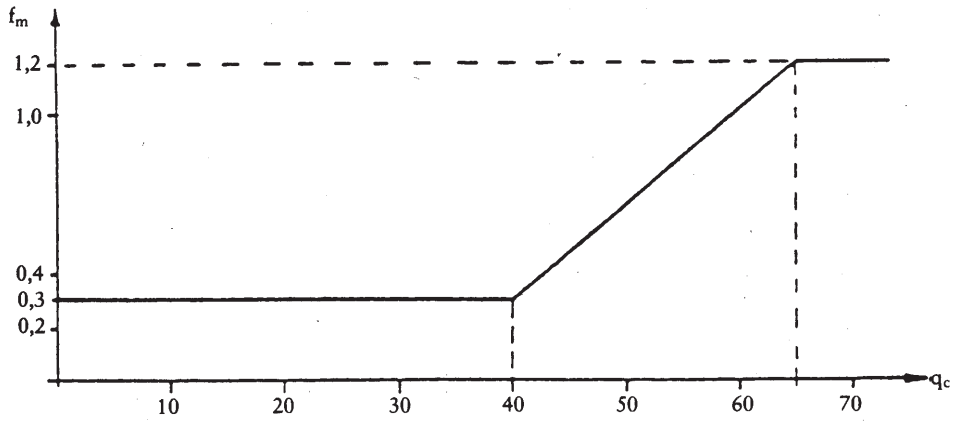
q pretok goriva v miligramih na cikel na liter skupne gibne prostornine (mg/(liter · cikel));

r je razmerje med tlakom pri vstopu v polnilnik in pri izstopu iz polnilnika (za sesalne motorje r = 1).

Ta formula velja za interval vrednosti q_c med 40 mg/(liter. cikel) in 65 mg/(liter · cikel).

Za vrednosti q_c, ki so manjše od 40 mg/(liter · cikel), se vzame konstantna vrednost, f_m, je enaka 0,3 (f_m = 0,3).

Za vrednosti q_c, ki so večje od 65 mg/(liter · cikel), se vzame konstantna vrednost, f_m je enaka 1,2 (f_m = 1,2) (glej sliko):



6.4.2.3 Pogoji, ki jih mora izpolnjevati laboratorij.

Za veljavni preskus mora biti korekcijski faktor α_d takšen, da je

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

Če so te meje prekoračene, je treba v poročilu o preskusu navesti dejansko korekturno vrednost in natančno opisati preskusne pogoje (temperaturo in tlak).

7 POROČILO O PRESKUSU

Poročilo o preskusu mora vsebovati rezultate in vse izračune, ki so potrebni za ugotovitev koristne moči, kakor je navedeno v Prilogi II, skupaj z lastnostmi motorja iz dodatkov 1 ali 2 k tej prilogi.

8 SPREMEMBE TIPA MOTORJA

Vse spremembe motorja, ki se ne ujemajo z oznakami iz Dodatka 1 ali Dodatka 2 k tej prilogi, je treba prijaviti pristojnemu organu. Ta organ lahko:

8.1 oceni, da ni verjeten bistveni vpliv sprememb na moč motorja, ali

8.2 zahteva, da se ponovno določi moč motorja, tako da se izvedejo vsi preskusi, ki so po mnenju organa potrebni.

9 DOVOLJENO RAZLIKOVANJE PRI MERJENJU KORISTNE MOČI

9.1 Koristna moč motorja, ki jo izmeri tehnična služba, se lahko za ± 2 % razlikuje od koristne moči, ki jo je navedel proizvajalec, pri čemer se število vrtljajev motorja lahko razlikuje za 1,5 %.

9.2 Koristna moč motorja pri preskusu skladnosti proizvodnje se lahko razlikuje za ± 5 % od koristne moči pri homologacijskem preskusu.“

Dodatek 1 k Direktivi 80/1269/EGS se spremeni:

Podnaslov „(Dizelski motorji)“ se nadomesti z „(Motorji na kompresijski vžig)“.
V točkah 3.2.2.1.3, 3.2.2.4.3, 3.2.2.4.4 in 3.2.2.4.5 se „vrt/min“ nadomesti z „min^{-1}“.
V točki 3.2.2.3.3. se „bar“ nadomesti s „kPa“.

Dodatek 2 k Direktivi 80/1269/EGS se spremeni:

V točki 3.2.2.4 se „bar“ nadomesti s „kPa“.

Priloga II k Direktivi 80/1269/EGS se spremeni:

V točkah 5.1.1, 5.1.2 in 5.1.3 se „mbar“ nadomesti s „kPa“.
V točkah 5.3, 6.1, 6.2, 6.3 in 6.4 se „vrt/min“ nadomesti z „min^{-1}“.
V točkah 5.6.3, 5.6.4, 6.1 in 6.2 se besedilo „dizelski motor“ nadomesti z „motor na kompresijski vžig“.