31988L0076

1988.2.9. *AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK HIVATALOS LAPJA* L 36/1

A TANÁCS IRÁNYELVE

(1987. december 3.)

a gépjárművek motorjainak kipufogógázai által okozott levegőszennyezés elleni intézkedésekre vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló 70/220/EGK irányelv módosításáról

(88/76/EGK)

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK TANÁCSA,

tekintettel az Európai Gazdasági Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 100a. cikkére,

tekintettel a Bizottság javaslatára [1],

az Európai Parlamenttel együttműködve [2],

tekintettel a Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére [3],

mivel intézkedések meghozatala szükséges annak érdekében, hogy a belső piac 1992. december 31-ig fokozatosan megvalósuljon; mivel a belső piac magában foglal egy belső határok nélküli olyan térséget, amelyben az áruk, a személyek, a szolgáltatások és a tőke szabad mozgása biztosított;

mivel az Európai Közösségnek a Tanács által 1973. november 22-én jóváhagyott első környezetvédelmi cselekvési programja szerint a gépjárművek kipufogógázai által okozott levegőszennyezés elleni küzdelemben a legújabb tudományos eredményeket is figyelembe kell venni, és a már elfogadott irányelveket ennek megfelelően módosítani kell; mivel a harmadik cselekvési program szerint további erőfeszítések szükségesek a gépjárműmotorok jelenlegi szennyezőanyag-kibocsátási szintjének jelentős csökkentése érdekében;

mivel a 70/220/EGK irányelv [4] rögzíti az ilyen motorok szénmonoxid- és el nem égetett szénhidrogének kibocsátása határértékeit; mivel ezeket a határértékeket először a 74/290/EGK irányelv [5] szállította lejjebb és a 77/102/EGK irányelv [6] alapján kiegészítette a megengedett nitrogénoxid-kibocsátás határértékeivel; mivel e három szennyező anyag határértékeit a 78/665/EGK [7] és a 83/351/EGK [8] irányelv folyamatosan lejjebb szállította;

mivel azok a munkák, amelyeket a Bizottság a gépjárműszektor területén érvényes szabályozások továbbfejlesztésére irányuló globális stratégia érdekében folytatott politikája keretében végez, megmutatták, hogy az európai ipar jelenleg rendelkezik olyan motortechnológiákkal, vagy fejleszt olyanokat, amelyek a határértékek újabb csökkentését lehetővé teszik; mivel a közösségi politika célkitűzéseit más területeken, főként az ésszerű energiafelhasználás területén, ez a csökkentés az említett időszak alatt nem veszélyezteti;

([1]) HL C 178., 1984.7.6., 9. o., HL C 318., 1984.11.29., 6. o. és HL C 257., 1987.9.28., 1. o.

([2]) A Hivatalos Lapban közzétett vélemény: HL C 12., 1985.1.14., 65. o. és HL C 190., 1987.7.20., 180. o. és 1987. november 18-i álláspont (HL C 345., 1987.12.21., 59. o.)

([3]) HL C 25., 1985.1.28., 46. o.

([4]) HL L 76., 1970.4.6., 1. o.

([5]) HL L 159., 1974.6.15., 61. o.

([6]) HL L 32., 1977.2.3., 32. o.

([7]) HL L 223., 1978.08.14., 48. o.

([8]) HL L 197., 1983.7.20., 1. o.

mivel az innovációs készséget és az ipari versenyképességet, mind a belső piacokon, mind a külföldi piacokon támogatni kell; mivel szükséges, hogy a Közösség intézkedéseket fogadjon el a gépjárművek kibocsátása vonatkozásában; mivel ezeknek az intézkedéseknek biztosítaniuk kell mind a környezetvédelem magas színvonalát, mind azt a lehetőséget, hogy olyan értékeket érjenek el, amelyek megfelelnek az európai feltételeknek, hogy hatásuk a környezetre végső soron azonos értékű legyen az Egyesült Államokban a gépjárművekre érvényes kipufogógáz-szabványokéval; mivel e célkitűzés elérése érdekében a gépjárművek egyes lökettérfogatai vonatkozásában különböző megoldást kell megvalósítani, hogy a Közösség előírásait, amennyire lehetséges, ésszerű költségekkel és különböző műszaki eszközökkel be lehessen tartani; mivel az 1,4 l motorlökettérfogat alatti gépjárműosztályok határértékei megfelelnek az európai gyártók jelenlegi műszaki-gazdasági helyzetének a piac e területén; mivel az 1992/93. évekre a határértékeket 1987-ben kell meghatározni;

mivel ezen irányelv határértékei a 70/220/EGK irányelvben meghatározott vizsgálati módszeren alapulnak, azonban ez további kiigazítást igényel, hogy ne csak a sűrű forgalmú városi zónák feltételeinek feleljen meg, hanem a zónákon kívül esőknek is; az ennek elfogadására vonatkozó döntést legkésőbb 1987-ben meg kell hozni;

mivel a 70/220/EGK irányelv 5. cikke említi annak lehetőségét, hogy a mellékletek rendelkezéseit a műszaki fejlődéshez hozzáigazítsák;

mivel mindazon gépjárművek benzinmotorjait, amelyekre az irányelvek vonatkoznak, ólmozatlan benzinnel történő üzemeltetésre kell kialakítani, amelynek következtében az ólomalapú adalékok használata a tüzelőanyagokban megszüntethető, és ezzel döntő lépés történhet a környezet ezen elem által történő szennyezésének csökkentésére;

mivel az irányelv hatálya alá eső külső gyújtású motorokra vonatkozó előírásoknak a motorok által kibocsátott szennyező anyagok specifikus jellegére tekintettel összeegyeztethetőeknek kell maradniuk e motorok által kibocsátott egyéb szennyező anyagokra vonatkozó rendelkezések későbbi módosításaival a 72/306/EGK irányelvben [1] említettek szerint;

mivel az európai szabványok elfogadása és a módosított európai menetciklus bevezetése közötti időben kívánatos, hogy az olyan gépjárművek, amelyek a típusjóváhagyást az egyenértékű szabványok alapján a közösség exportpiacain megkapják, az EGK-típusjóváhagyást is megkaphassák;

mivel azok a tagállamok, amelyek ezt kívánják, az ezen irányelvben megállapított új határértékeket előzetesen alkalmazhatják a Szerződésben rögzített szabályok betartása mellett; viszont azok az országok, amelyek ezt a jogot igénybe veszik, nem tilthatják meg sem az országukban gyártott vagy külföldről behozott gépjárművek eladását, sem használatát, ha azok a közösségi előírásoknak megfelelnek,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

A 70/220/EGK irányelv I., II., III., VI. és VII. melléklete ezen irányelv melléklete szerint módosul. Egy új IIIA. melléklet kerül beillesztésre.

2. cikk

(1) 1988. július 1-jétől a tagállamok a motorok kipufogógázai által okozott levegőszennyezésre vagy a motorok tüzelőanyagokra vonatkozó követelményeire történő hivatkozással,

– nem tagadhatják meg valamely gépjárműtípus számára az EGK-típusjóváhagyás vagy a legutóbb a 87/403/EGK irányelvvel [2] módosított 70/156/EGK irányelv [3] 10. cikke (1) bekezdésének második francia bekezdésében előírt okiratok kiállítását vagy a nemzeti típusjóváhagyás megadását,

– nem tilthatják meg a gépjárművek első forgalomba helyezését,

amennyiben ez a gépjárműtípus vagy e gépjárművek légszennyezőgáz-kibocsátása, valamint a motor követelményei a tüzelőanyagok vonatkozásában megfelelnek a legutóbb ezen irányelvvel módosított 70/220/EGK irányelv rendelkezéseinek.

(2) A tagállamok 1988. október 1-jétől a 2 000 cm^3-nél nagyobb motor-lökettérfogatú gépjárműtípusokra,

[1] HL L 190., 1972.8.20., 1. o.

[2] HL L 220., 1987.8.8., 44. o.

[3] HL L 42., 1970.2.23., 1. o.

1990. október 1-jétől az 1 400 cm³-nél kisebb motor-lökettérfogatú gépjárműtípusokra,

1991. október 1-jétől 1 400 cm³ és 2 000 cm³ közötti motor-lökettérfogatú gépjárműtípusokra és 1994. október 1-jétől a sűrítéses gyújtású, közvetlen befecskendezésű motorral felszerelt azonos motor-lökettérfogatú gépjárműtípusokra,

– már nem adhatják ki a 70/156/EGK irányelv 10. cikke (1) bekezdésének utolsó francia bekezdésében előírt dokumentumot a gépjárműtípusokra,

– megtagadhatják a gépjárműtípusra a nemzeti típusjóváhagyás megadását,

ha az adott gépjárműtípus légszennyezőgáz-kibocsátása nem felel meg a legutóbb ezen irányelvvel módosított 70/220/EGK irányelv mellékleteiben foglalt követelményeknek.

(3) A tagállamok 1989. október 1-jétől 2 000 cm³-nél nagyobb motor-lökettérfogatú gépjárműtípusokra,

1991. október 1-jétől 1 400 cm³-nél kisebb motor-lökettérfogatú gépjárműtípusokra,

1993. október 1-jétől 1 400 cm³ és 2 000 cm³ közötti motor-lökettérfogatú gépjárműtípusokra és 1996. október 1-jétől sűrítéses gyújtású, közvetlen befecskendezésű motorral felszerelt azonos motor-lökettérfogatú gépjárműtípusokra,

megtilthatják a gépjárművek első forgalomba helyezését, amennyiben a gépjármű légszennyezőgáz-kibocsátása és a motor követelményei a tüzelőanyagok vonatkozásában nem felelnek meg a legutóbb ezen irányelvvel módosított 70/220/EGK irányelv mellékleteiben foglalt követelményeknek.

3. cikk

(1) A tagállamok megtagadhatják a nemzeti típusjóváhagyás, az EGK-típusjóváhagyás vagy a 70/156/EGK irányelv 10. cikk (1) bekezdésének második francia bekezdésében előírt okirat kiadását a külső gyújtású motorral felszerelt gépjárműveknél, amelyeknél a motor követelményei a tüzelőanyagok vonatkozásában nem felelnek meg a legutóbb ezen irányelvvel módosított 70/220/EGK irányelv mellékleteiben foglalt rendelkezéseknek, mégpedig

– 1988. október 1-jétől 2 000 cm³-nél nagyobb motor-lökettérfogatú gépjárműtípusokra vonatkozóan, kivéve a 8.1. pontban meghatározott gépjárműveket,

– 1989. október 1-jétől az egyéb gépjárműtípusokra vonatkozóan.

(2) 1990. október 1-jétől a tagállamok megtilthatják külső gyújtású motorral felszerelt olyan gépjárművek első forgalomba helyezését, amelyeknél a motor követelményei a tüzelőanyagok vonatkozásában nem felelnek meg a legutóbb ezen irányelvvel módosított 70/220/EGK irányelv mellékleteiben foglalt rendelkezéseknek, kivéve ha a gyártó olyan igazolást állít ki, amelyet az a műszaki szolgálat elfogad, amely az eredeti típusjóváhagyást a kipufogógáz-értékekre megadta és amelyben kijelentik, hogy a gépjárművek hozzáigazítása az új tüzelőanyag-követelményekhez nagyobb műszaki változtatásokat követel meg, úgymint a szívó- illetve kipufogószelep-ülések anyagának megváltoztatását, a sűrítési arány csökkentését vagy a motor teljesítményveszteség-kompenzáló képességének fokozását; ilyen esetben ezt a tilalmat csak a 2. cikk (3) bekezdésében meghatározott időpontoktól kezdődően kell alkalmazni.

4. cikk

Legkésőbb 1987. december 31-ig a Tanács a Bizottság javaslatára

– a határértékek további csökkentéséről határoz az 1400 cm³-nél kisebb motor-lökettérfogatú gépjárművekre vonatkozóan, amelyeket legkésőbb 1992-ben alkalmazni kell a nemzeti típusjóváhagyás megadásánál és 1993-ban a gépjárművek első forgalomba hozatalánál,

– módosítja a 70/220/EGK irányelv III. melléklete szerinti vizsgálatot, hogy kiváltképpen a városon kívüli közlekedési ciklusok bevonásával azt hozzáigazítsa a jelenlegi feltételekhez,

– meghatározza az eljárásokat a III. mellékletben foglalt, módosított vizsgálat hatálybaléptetésére, valamint a legutóbb ezen irányelvvel módosított 70/220/EGK irányelv jelenlegi III. és III.A. mellékletének hatályon kívül helyezésére vonatkozó feltételeket, beleértve az átmeneti időt.

5. cikk

A tagállamok hatályba léptetik azokat a rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek 1988. július 1-je előtt megfeleljenek, és erről haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot.

6. cikk

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, 1987. december 3-án.

a Tanács részéről

az elnök

Chr. CHRISTENSEN

MELLÉKLET

„I. MELLÉKLET

1. A következőkkel egészül ki:

„az N1 kategóriájú gépjárművek kivételével, amelyekre a 88/76/EGK irányelv ([1]) szerinti típusjóváhagyás kiadásra került.

A gyártó kérésére ezen irányelv szerinti típusjóváhagyás a sűrítéses gyújtású motorokkal felszerelt M1 és N1 kategóriájú gépjárművekről, amelyekre már kiadták a típusjóváhagyást, kiterjeszthető az M2 és N2 kategóriájú gépjárművekre, amelyek referenciatömege nem haladja meg a 2 840 kg-ot és amelyek teljesítik az e melléklet 6. pontjában foglalt követelményeket (az EGK-típusjóváhagyás kiterjesztése).

([1]) HL L 36., 1988.2.9., 1. o.””

2.2. A szöveg helyébe a következő rendelkezés lép:

„A III.A. melléklet alkalmazásában »referenciatömeg«: a menetkész gépjármű tömege, a gépjárművezető 75 kg-mal figyelembe vett átlagtömegével csökkentve, és megnövelve egy 136 kg-os átlagtömeggel.”

A következő 2.8. pont kerül beillesztésre:

„2.8. »motor-lökettérfogat«:

2.8.1. alternálódugattyús külső gyújtású motoroknál a névleges motor-lökettérfogat;

2.8.1.1. forgódugattyús külső gyújtású motoroknál (Wankel-motorok) a kétszeres névleges motor-lökettérfogat.”

A következő új 3.2.4. pont kerül beillesztésre:

„3.2.4. Annak biztosítására szolgáló intézkedések leírása, hogy a külső gyújtású motorral felszerelt gépjármű felépítési módja szerint csak ólmozatlan benzinnel legyen üzemeltethető a 85/210/EGK irányelv szerint.

Ezt az előfeltételt teljesítettnek kell tekinteni, ha bizonyítható, hogy a tüzelőanyag-tartály betöltő csonkja olyan kialakítású, hogy a tüzelőanyag-tartály nem tölthető olyan töltőszeleppel, amelynek külső átmérője 23,6 mm vagy nagyobb.”

Az 5.1. pontban található szöveg az 5.1.1. számozást kapja és az alábbiakkal egészül ki.

„A gyártó által alkalmazott műszaki megoldásoknak biztosítaniuk kell a légszennyező gázok kibocsátásának tényleges korlátozását a gépjármű rendes élettartama alatt és a szokásos üzemi körülmények között.

5.1.2. A külső gyújtású motorral felszerelt gépjárműnek olyan tervezésűnek kell lennie, hogy a 85/210/EGK irányelv szerint ólmozatlan benzinnel legyen üzemeltethető.”

Az 5.2.1.1.4. pont helyébe a következő szöveg kerül:

„5.2.1.1.4. Az 5.2.1.1.4.2. és az 5.2.1.1.5. pontra is figyelemmel a vizsgálatot háromszor kell megismételni. Az összegyűjtött szénmonoxid-tömegnek, a szénhidrogének és nitrogén-oxidok együttes tömegének és a nitrogénoxid-tömegnek a megfelelő gépjárműosztályoknál az alábbi értékek alatt kell maradnia:

Lökettérfogat C (cm^3-ben)	Szénmonoxid-tömeg L1 (g/vizsgálatonként)	Szénhidrogének és nitrogén-oxidok együttes tömege L2 (g/vizsgálat)	Nitrogénoxid-tömeg L3 (g/vizsgálat)
C > 2 000	25	6,5	3,5
1 400 ≤ C ≤ 2 000	30	8	
C < 1 400	45	15	6

A sűrítéses gyújtású és 2 000 cm^3 fölötti lökettérfogatú motorral felfelszerelt gépjárműveknek meg kell felelniük az 1 400 cm^3 és 2 000 cm^3 közötti lökettérfogat-osztály határértékeinek."

Az 5.2.1.1.4.1., 5.2.1.1.4.2., 5.2.1.1.5.1. és 5.2.1.1.5.2. pontban a szénhidrogének és nitrogén-oxidok együttes tömegére (kibocsátására) történő hivatkozás esetén azt „és a nitrogén-oxidok tömege" vagy „és a nitrogén-oxidok kibocsátása" kifejezéssel kell kiegészíteni.

A következő 6.5. pont kerül beillesztésre:

„6.5. **A tüzelőanyagra vonatkozó különböző motorkövetelményű külső gyújtású motorral felszerelt gépjárműtípusok**

6.5.1. A típusjóváhagyást ki kell terjeszteni olyan gépjárműtípusokra, amelyek a tüzelőanyagra vonatkozó motorkövetelmények miatt kerültek átalakításra, amennyiben a 8.4. pontban meghatározott feltételek teljesültek."

A következő új 6.6. pont kerül beillesztésre:

„6.6. **Gépjárműtípusok automata vagy fokozatmentes sebességváltóval**

6.6.1. A kézi sebességváltással működő gépjárműtípusok jóváhagyása a következő feltételek mellett terjeszthető ki automata vagy fokozatmentes sebességváltóval működő gépjárműtípusokra:

6.6.1.1. Az alkatrészek és rendszerek (kivéve a sebességváltót) alapmegoldásainak, melyek a gáz-halmazállapotú szennyezőanyag-kibocsátást csökkenthetik, beépítettnek és működőképesnek kell lenniük, de ugyanakkor részletkülönbségek megengedettek az automata és a fokozatmentes sebességváltók különböző üzemi jellegzetességeire tekintettel.

6.6.1.2. A gépjárműtípus referenciatömegének a kézi sebességváltóval felszerelt gépjárműtípus referenciatömegétől való eltérésének ± 5 %-nak kell lennie.

6.6.1.3. A gépjárműtípust meg kell vizsgálni és annak meg kell felelnie a következőképpen módosított 5. pontnak:

A nitrogén-oxidok határértékei az 5.2.1.1.4. pontban szereplő táblázatban meghatározott L3-értékek és az 1,3 tényező szorzatából, továbbá a szénhidrogének és a nitrogén-oxidok együttes tömegének határértékei az 5.2.1.1.4. pontban szereplő táblázatban meghatározott L2-értékek és az 1,2 tényező szorzatából adódnak."

A 7.1.1.1. táblázat helyébe a következő táblázat lép:

„Lökettérfogat C (cm^3-ben)	Szénmonoxid-tömeg L1 (g/vizsgálat)	Szénhidrogének és nitrogénoxidok együttes tömege L2 (g/vizsgálat)	Nitrogénoxid-tömeg L3 (g/vizsgálat)
C > 2 000	30	8,1	4,4
1 400 ≤ C ≤ 2 000	36	10	
C < 1 400	54	19	7,5

Sűrítéses gyújtású és 2 000 cm^3-nél nagyobb lökettérfogatú motorral felszerelt gépjárműveknek meg kell felelniük az 1 400 cm^3 és 2 000 cm^3 közötti lökettérfogat-osztály határértékeinek."

A 7.1.1.2. pont második bekezdésének helyébe a következő szöveg kerül:

„L: a 7.1.1.1. pontban meghatározott határérték a szénmonoxid-kibocsátásra, a szénhidrogének és nitrogén-oxidok együttes kibocsátására, valamint nitrogénoxid-kibocsátásra vonatkozóan;"

A következő új 7.2. pont kerül beillesztésre:

„7.2. Ha a típusjóváhagyást a 6.6. pont rendelkezései (automata és fokozatmentesen működő sebességváltók) szerint kiterjesztik, akkor a határértékek nitrogén-oxidokra vonatkozóan a 7.1.1.1. pontban szereplő táblázatban meghatározott L3-értékek és az 1,3 tényező szorzatából, a határértékek a szénhidrogének és nitrogén-oxidok együttes tömegére vonatkozóan a 7.1.1.1. pontban szereplő táblázatban meghatározott L2-értékek és az 1,2 tényező szorzatából adódnak."

A 8.1. pont helyébe a következő rendelkezés lép:

„8.1. A típusjóváhagyásra és a megfelelőség ellenőrzésére vonatkozóan

– az M1 kategóriába nem tartozó gépjárművekre,

– az M_1 kategóriába tartozó gépjárművekre, amelyek több mint hat személy szállítására alkalmasak, a gépjárművezetőt beleértve, vagy legnagyobb össztömegük meghaladja a 2 500 kg-ot, valamint

– azokra a legutóbb a 87/403/EGK irányelvvel [1] módosított, az 70/156/EGK irányelv I. mellékletében meghatározott terepjáró gépjárművekre

a legutóbb a 83/351/EGK irányelvvel módosított 70/220/EGK irányelv 5.2.1.1.4. pontjában szereplő táblázatban (típusjóváhagyás) és 7.1.1.1. pontban szereplő táblázatban (a megfelelőség ellenőrzése) meghatározott határértékeket kell alkalmazni 1989. október 1-jétől az új gépjárműtípusokra és 1990. október 1-jétől azokra a gépjárműtípusokra, amelyeket először helyeznek forgalomba.

[1] HL L 220., 1987.8.8., 44. o. ””

A következő 8.3. és 8.4. pont kerül beillesztésre:

„8.3. **Az I. típusú vizsgálattal egyenértékű, hidegindítás utáni kibocsátások ellenőrzésére szolgáló vizsgálat**

8.3.1. 1 400 cm^3-nél nagyobb lökettérfogatú motorral felszerelt M_1 kategóriájú gépjárművek típusjóváhagyásához és a gyártás ellenőrzéséhez a műszaki szolgálat a gyártó kérésére egyenértékű vizsgálatot végezhet a III.A. melléklet (EPA-ciklus) szerint az 5.2.1.1. pontban leírtak helyett. Ebben az esetben az alábbi rendelkezéseket kell alkalmazni:

8.3.1.1. A gépjárművek típusjóváhagyására vonatkozóan, az 5.2.1.1.4. pontban szereplő táblázatban meghatározott határértékek helyébe az alábbiak lépnek:

– szénmonoxid-tömeg (L1): 2,11 g/km,

– szénhidrogén-tömeg: 0,25 g/km,

– nitrogénoxid-tömeg (L3): 0,62 g/km.

Ezeket a határértékeket teljesítettnek kell tekinteni, ha azokat a vizsgálati eredmények az egyes gépjárműtípusoknál az egyes szennyező anyagok tömegének a következő táblázat szerinti megfelelő romlási tényezővel történt megszorzása esetén nem lépik túl:

Kipufogógáz-utókezelő berendezés	Romlási tényező		
	CO	HC	NO_x
1. Külső gyújtású motor oxidációs katalizátorral	1,2	1,3	1,0
2. Külső gyújtású motor katalizátor nélkül	1,2	1,3	1,0
3. Külső gyújtású motor katalizátorral	1,2	1,3	1,1
4. Sűrítéses gyújtású motor	1,1	1,0	1,0

Azokban az esetekben, amelyekben valamely gyártó megkapta a romlási tényezők kimutatását, amelyek azokra a gépjárműtípusokra jellemzőek, amelyeknél a tanúsítási eljárásokat a közösségi exportpiacokra alkalmazzák, ezeket a tényezőket mindig akkor alkalmazhatják alternatívaként, ha az e pontban megadott határértékeket betartják.

8.3.1.2. A gyártás megfelelőségének ellenőrzéséhez a gépjárműveket a sorozatgyártásból lehet kiválasztani és azokat a III.A. melléklet szerinti vizsgálatnak lehet alávetni.

8.3.1.2.1. Valamely gépjármű akkor nem felel meg a vizsgálaton, ha a 8.3.1. pontban foglaltakkal összhangban jóváhagyott gépjárműtípusra meghatározott romlási tényezők szerinti helyesbítés után a vizsgálati eredmények egy vagy több, a 8.3.1.1. pontban rögzített határértéket túllépnek.

8.3.1.2.2. A sorozat gyártmányai megfelelőnek vagy nem megfelelőnek számítanak, ha egy mintavétel gépjárműveinek vizsgálatánál minden határérték vonatkozásában elfogadó döntés születik, vagy elutasító döntés egy határérték vonatkozásában. Elfogadó döntés születik, ha azon, a 8.3.1.2.1. pont szerint elutasított gépjárművek halmozott száma minden határértékre vonatkozóan kisebb vagy egyenlő, mint a vizsgált gépjárművek halmozott számára vonatkozó elfogadási küszöbérték. Elutasító döntés születik, ha az elutasított gépjárművek halmozott száma„ valamely határértékre vonatkozóan nagyobb vagy egyenlő, mint a vizsgált gépjárművek halmozott számára vonatkozó elutasítási küszöbérték.

Miután valamely határértékre vonatkozóan elutasító döntés született, úgy azokat a gépjárműveket, amelyek vizsgálati eredményei a romlási tényező szerinti helyesbítés után ezt a határértéket túllépik, a gyártásmegfelelőség ellenőrzése tekintetében tovább már nem lehet figyelembe venni.

Azokat az elfogadási és elutasítási küszöbértékeket, amelyek a vizsgált gépjárművek halmozott számával kapcsolatban vannak, a következő táblázat tartalmazza:

A vizsgált gépjárművek halmozott száma	Elfogadási küszöbérték (a nem megfeleltek száma)	Elutasítási küszöbérték (a nem megfeleltek száma)
1	[1]	[2]
2	[1]	[2]
3	[1]	[2]
4	[1]	[2]
5	0	[2]
6	0	6
7	1	7
8	2	8
9	2	8
10	3	9
11	3	9
12	4	10
13	4	10
14	5	11
15	5	11
16	6	12
17	6	12
18	7	13
19	7	13
20	8	14
21	8	14
22	9	15
23	9	15
24	10	16
25	11	16
26	11	17
27	12	17
28	12	18
29	13	19
30	13	19
31	14	20
32	14	20
33	15	21
34	15	21
35	16	22
36	16	22
37	17	23
38	17	23
39	18	24
40	18	24
41	19	25
42	19	26
43	20	26
44	21	27
45	21	27
46	22	28
47	22	28
48	23	29
49	23	29
50	24	30
51	24	30
52	25	31
53	25	31
54	26	32
55	26	32
56	27	33
57	27	33
58	28	33
59	28	33
60	32	33

[1] Sorozatok, amelyek ebben az állapotban nem fogadhatók el.
[2] Sorozatok, amelyek ebben az állapotban nem utasíthatók el.

8.3.1.3. Az olyan gépjárművek gyártói, amelyek kormányhatóságok által kiállított bizonyítványt kaptak közösségi exportpiacokra, amelyek a III.A. melléklet szerinti vizsgálatokkal egyenértékű vizsgálatok eredményeit is tartalmazzák, az ilyen eredményeket előterjeszthetik.

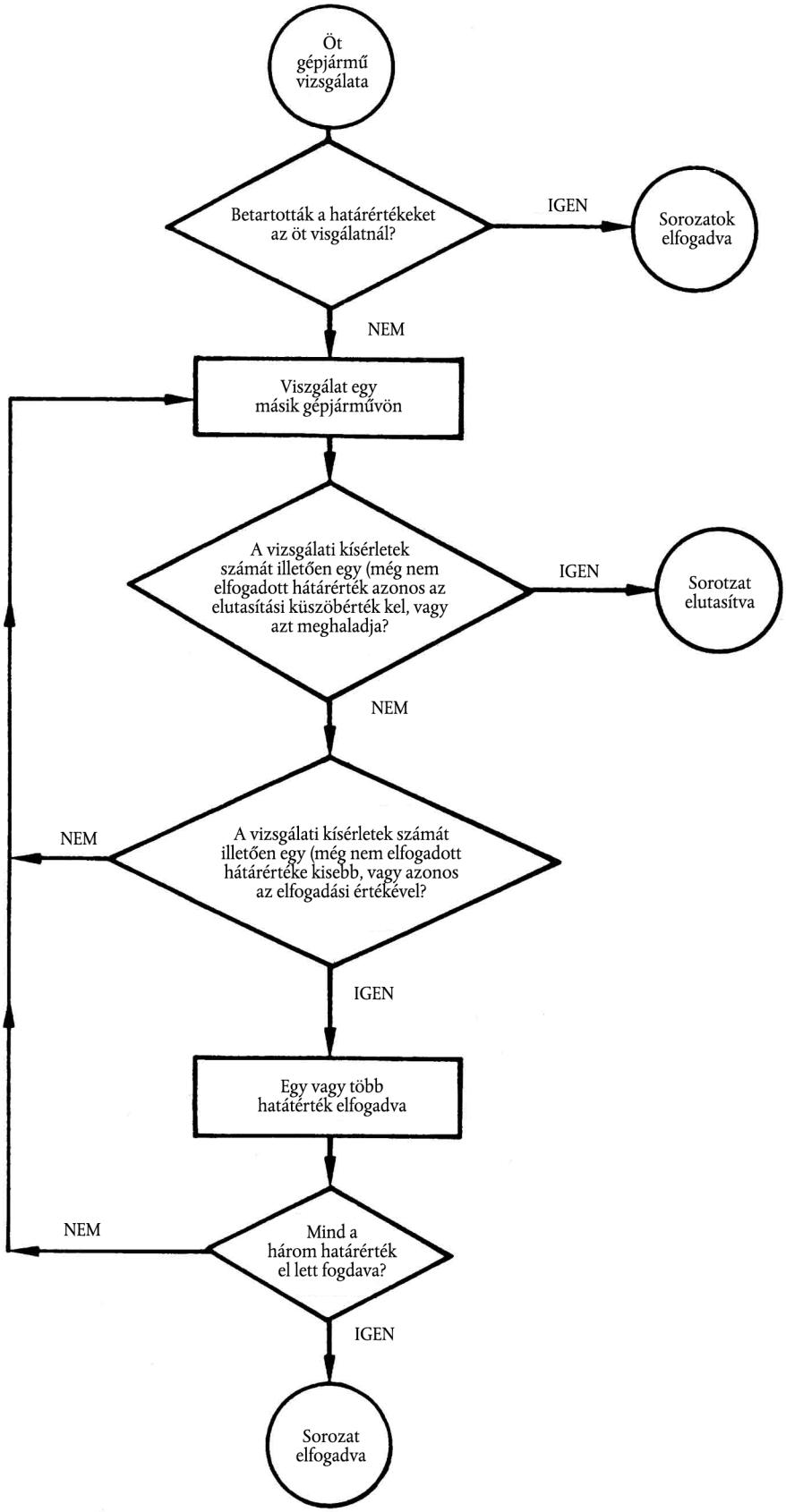
8.4. Az EGK-típusjóváhagyás kiterjesztéséhez olyan gépjárművekre, amelyek már típusjóváhagyást kaptak a legutóbb a 83/351/EGK irányelvvel módosított 70/220/EGK irányelv rendelkezéseivel összhangban, amelyek azonban az ezen irányelvben foglalt, a tüzelőanyag vonatkozásában előírt motorkövetelmények teljesítése érdekében módosításra kerültek, a gyártónak igazolnia kell, hogy:

8.4.1. a gépjárműtípus a tüzelőanyag vonatkozásában az 5.1.2. pontban előírt motorkövetelményeknek megfelel és,

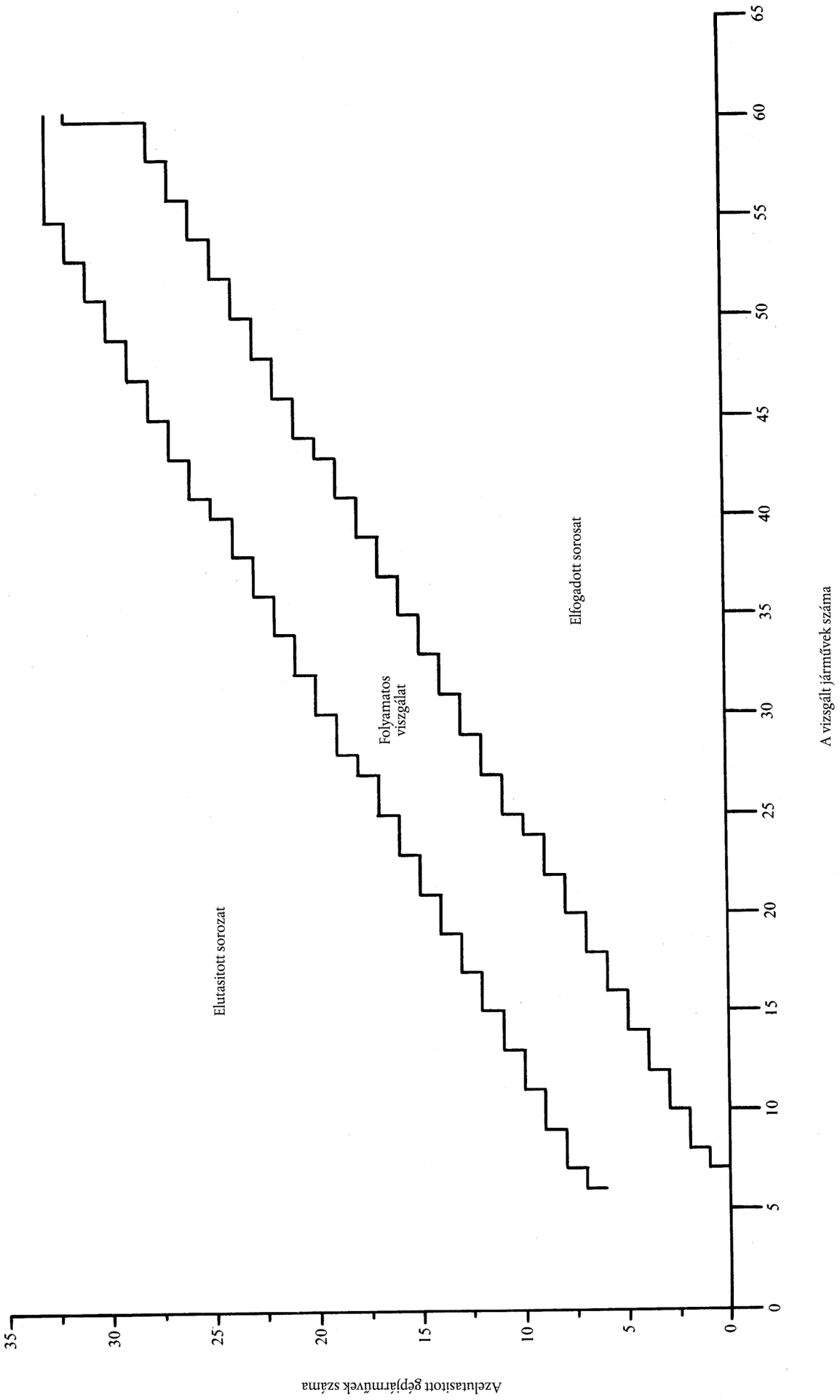
hogy

8.4.2. a gépjármű megfelel a határértékeknek a gyártásmegfelelőség vonatkozásában a legutóbb a 83/351/EGK irányelvvel módosított 70/220/EGK irányelvvel összhangban.”

Mintavétel terve a III.A. melléklet szerinti vizsgálathoz



Mintavétel terve a III.A. melléklet szerinti vizsgálatnál történő használatra



II. MELLÉKLET

Az 1.4. és 1.5. pont után a „([4])” lábjegyzet kerül beillesztésre.

Az 1.7. pont után az „([5])” lábjegyzet kerül beillesztésre.

Az oldal végén a következő lábjegyzetek kerülnek beillesztésre:

„([4]) Ezt az értéket a következő mm-tizedeshelyre felfelé illetve lefelé kell kerekíteni.
([5]) Ezt az értéket a π = 3,1416 segítségével kell kiszámítani és a következő cm^3-re felfelé, illetve lefelé kell kerekíteni.”

A 7. pont után a következő alpont kerül beillesztésre:

„A III. A. mellékletben előírt vizsgálatokhoz mellékelt információk

Sebességváltási pontok (az 1. sebességből a 2. sebességbe stb.): ……

Hidegindítási módszer: ……”

III. MELLÉKLET

A 3.1.7. pontot el kell hagyni.

A szöveg a következő új III. A. melléklettel egészül ki:

„III.A. MELLÉKLET

AZ I. TÍPUSÚ, HIDEGINDÍTÁS UTÁNI KIBOCSÁTÁSOK ELLENŐRZÉSÉRE VONATKOZÓ VIZSGÁLATTAL EGYENÉRTÉKŰ VIZSGÁLAT

1. BEVEZETÉS

Lásd az I. melléklet 8.3. pontját.

2. MENETCIKLUS A JÁRMŰDINAMIKAI PRÓBAPADON

2.1. **A ciklus leírása**

A menetciklus, amelyet a járműdinamikai próbapadon alkalmazni kell, az alábbiakban megjelölt táblázatban és az 1. melléklet grafikonjában leírt ciklus. Ez a táblázat a szakaszok szerinti bontást is tartalmazza.

2.2 A III. melléklet 2.2. pontjában foglaltak szerint.

2.3 **Sebességváltás**

2.3.1. Amennyiben nincsenek ellenkező értelmű adatok, a vizsgálati körülményeket a gyártó ajánlásainak megfelelően kell megvalósítani.

2.3.2. Szabadonfutóval vagy gyorsmeneti fokozattal (overdrive) ellátott gépjárműveket ellenkező adatok hiányában a gyártó által megadott üzemben kell vizsgálni.

2.3.3. Az üresjárati szakaszokat automata sebességváltóval a »menet« állásban (drive) és befékezett kerekekkel kell végrehajtani; kézi sebességváltásokat az első üresjárat kivételével bekapcsolt sebességgel és kioldott tengelykapcsolóval kell elvégezni.

A gépjárművet úgy kell vezetni, hogy a gázpedált a kívánt sebesség tartásához lehetőleg keveset mozgassák.

2.3.4. A gyorsításokat kíméletesen és a jellemző kapcsolási sebességek és eljárások szerint kell végrehajtani. Kézi sebességváltásnál a gépjárművezetőnek minden kapcsolásnál a gázpedált fel kell engednie és a kapcsolást lehetőleg gyorsan kell végrehajtania. Ha a gépjármű nem gyorsítható előírásszerűen, úgy azt a rendelkezésre álló legnagyobb teljesítménnyel kell működtetni, amíg a menetciklusban az adott időpontra előírt sebességet el nem éri.

2.3.5. A lassításokat bekapcsolt sebességi fokozattal kell végrehajtani, a fék- vagy a gázpedál szükség szerinti működtetésével a kívánt sebesség betartása érdekében. A kézi kapcsolású gépjárműveket összekapcsolt tengelykapcsolóval kell vezetni, az előző szakasz sebességfokozatából történő kapcsolás nélkül. Azoknál a szakaszoknál, ahol egészen a megállásig lassítanak, a tengelykapcsoló pedálokat le kell nyomni, amikor a sebesség 24,1 km/h alá esik, ha a motor nem fut már egyenletesen, vagy leállással fenyeget.

2.3.6. *Kézi sebességváltás*

2.3.6.1. A kézi sebességváltóval felszerelt vizsgálati gépjárműveknél a sebességfokozatok kapcsolását a gyártó által ajánlott eljárások szerint kell működtetni, figyelemmel a vizsgálatok végrehajtásával megbízott műszaki szolgálat hozzájárulására.

2.4. **Tűrések**

2.4.1. A próbapadi menetciklus az 1. mellékletben került meghatározásra. A menetciklust a sebesség-/időviszony sima görbéje határozza meg. Magában foglalja az üresjárat, a gyorsítás, állandó sebesség és a lassítás nem ismétléses sorozatát különböző időszakaszokban és hosszúságokban.

2.4.2. A sebességtűrések az alábbiak:

– felső határ: 3,2 km/h a görbe legfelső pontja felett az adott időköz egy másodperce alatt,

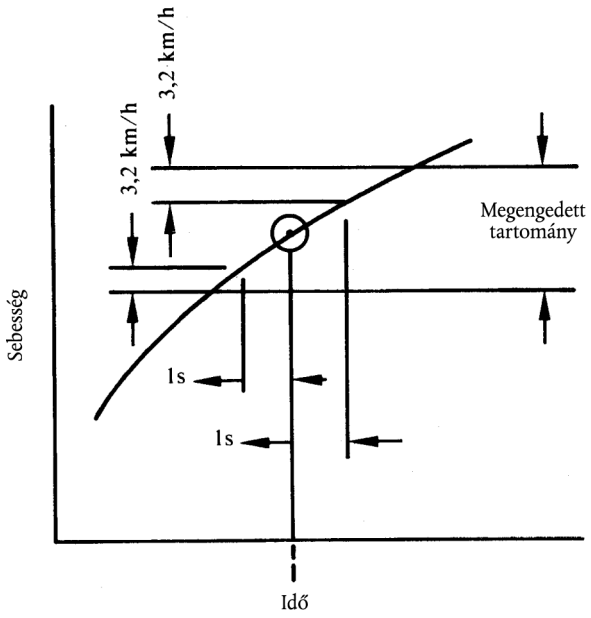
– alsó határ: 3,2 km/h a görbe legalsó pontja alatt az adott időköz egy másodperce alatt,

– a tűréseket túllépő sebességingadozások (ahogy azok a sebességváltáskor felléphetnek) elfogadhatók, ha nem tartanak 2 másodpercnél hosszabb ideig;

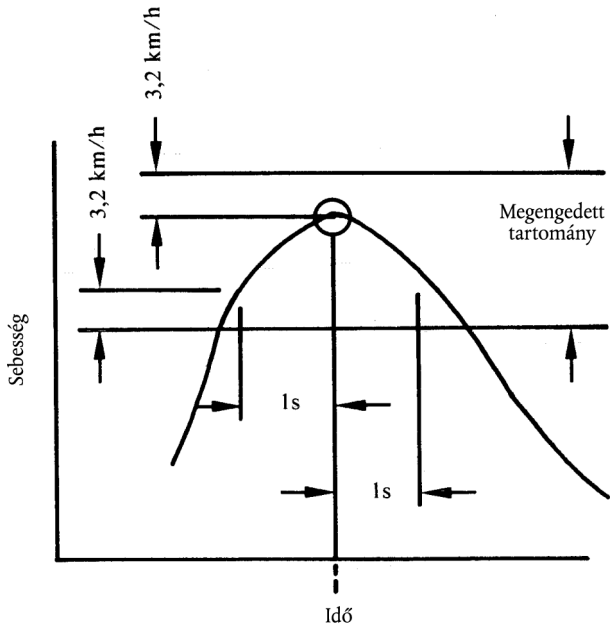
– a megadottaknál alacsonyabb sebességek elfogadhatók, amennyiben a gépjárművet a szakasz alatt rendelkezésre álló legnagyobb teljesítménnyel működtetik,

– a fent meghatározott sebességtűréseket kell alkalmazni, az alsó és a felső határ kivételével, amely 6,4 km/h,

– a következő ábrák az elfogadható sebességtűrések tartományát mutatják a jellemző pontoknál. Az A. ábra a sebességgörbe jellemző növekvő vagy csökkenő szakaszait mutatja 2 másodperc időintervallumban. A B. ábrában a sebességgörbe jellemző szakaszai láthatók, amely tartalmazza a maximális és minimális értéket.



A. ábra



B. ábra

3. GÉPJÁRMŰ ÉS TÜZELŐANYAG

3.1. **Vizsgálati gépjármű**

3.1.1.
3.1.2.
3.1.3.
3.1.4.
3.1.5.
3.1.6.
} a III. melléklet 3.1.1–3.1.6. pontjával megegyező szöveg

3.2. **Tüzelőanyag**

A vizsgálatokhoz a VI. mellékletben meghatározott referencia-tüzelőanyagot kell használni, vagy olyan egyenértékű referencia-tüzelőanyagokat, melyeket az illetékes hatóságok a közösség exportpiacain alkalmaznak.

4. VIZSGÁLÓBERENDEZÉS

4.1 **A járműdinamikai próbapad**

4.1.1. A III. melléklet 4.1.1. pontjával megegyező szöveg, azonban az alábbi alpont kerül beillesztésre:

»Az állítható terhelési görbéjű próbapadokat meghatározott terhelési görbéjű próbapadoknak kell tekinteni, ha megfelelnek a meghatározott terhelési görbéjű próbapadokkal szemben támasztott követelményeknek és meghatározott terhelésű görbéjű próbapadokként használják őket.«

4.1.2.
4.1.3. } a III. melléklet 4.1.1., 4.1.2. és 4.1.3. pontjával megegyező szöveg

4.1.4. *Pontosság*

4.1.4.1. A III. melléklet 4.1.4.1. pontjával megegyező szöveg.

4.1.4.2. Meghatározott terhelési görbéjű próbapad esetén a próbapad menetellenállását úgy kell beállítani, hogy az úthoz viszonyított pontossága 80,5 km/h sebességnél 5 % legyen.

Állítható terhelési görbéjű próbapad esetén a próbapad menetellenállását úgy kell beállítani, hogy az úthoz viszonyított pontossága 80,5; 60 és 40 km/h sebességnél 5 %, és 20 km/h sebességnél 10 % legyen. Alacsonyabb sebességeknél a próbapad felvételének pozitívnak kell lennie.

4.1.4.3.
4.1.4.4. } a III. melléklet 4.1.4.3. és 4.1.4.4. pontjával megegyező szöveg

4.1.5. *A terhelés és a tehetetlenségi nyomaték beállítása*

4.1.5.1. Meghatározott terhelési görbéjű próbapad: a menetellenállás-szimulátort úgy kell beállítani, hogy felvegye a hajtókerekekre 80,5 km/h állandó sebességnél leadott teljesítményt. A mentellenállás meghatározása és beállítása választható eszközeit a 2. melléklet 3. pontja és a 3. melléklet tartalmazza.

4.1.5.2. Állítható terhelési görbéjű próbapad: a menetellenállás-szimulátort úgy kell beállítani, hogy felvegye a hajtókerekekre 20, 40, 60 és 80,5 km/h sebességnél leadott teljesítményt. A mentellenállás meghatározása és beállítása választható eszközeit a 2. melléklet 3. pontja és a 3. melléklet tartalmazza.

4.1.5.3. A III. melléklet 4.1.5.3. pontjával megegyező szöveg.

4.2.
4.3.
4.4.
4.5. } a III. melléklet 4.3–4.7. pontjával megegyező szöveg
4.6.
4.7.

5. A VIZSGÁLAT ELŐKÉSZÍTÉSE

5.1. **A tehetetlenséginyomaték-szimulátoroknak a gépjármű összetehetetlenségi nyomatékaihoz történő igazítása**

A gépjármű referenciatömege (kg)	Egyenértékű tehetetlenségi nyomaték (kg)
Pr ≤ 480	450
480 < Pr ≤ 540	510
540 < Pr ≤ 600	570
600 < Pr ≤ 650	620
650 < Pr ≤ 710	680
710 < Pr ≤ 770	740
770 < Pr ≤ 820	800
820 < Pr ≤ 880	850
880 < Pr ≤ 940	910
940 < Pr ≤ 990	960
990 < Pr ≤ 1 050	1 020
1 050 < Pr ≤ 1 110	1 080
1 110 < Pr ≤ 1 160	1 130
1 160 < Pr ≤ 1 220	1 190
1 220 < Pr ≤ 1 280	1 250
1 280 < Pr ≤ 1 330	1 300
1 330 < Pr ≤ 1 390	1 360
1 390 < Pr ≤ 1 450	1 420
1 450 < Pr ≤ 1 500	1 470
1 500 < Pr ≤ 1 560	1 530
1 560 < Pr ≤ 1 620	1 590
1 620 < Pr ≤ 1 670	1 640
1 670 < Pr ≤ 1 730	1 700
1 730 < Pr ≤ 1 790	1 760
1 790 < Pr ≤ 1 870	1 810
1 870 < Pr ≤ 1 980	1 930
1 980 < Pr ≤ 2 100	2 040
2 100 < Pr ≤ 2 210	2 150
2 210 < Pr ≤ 2 320	2 270
2 320 < Pr ≤ 2 440	2 380
2 440 < Pr	2 490

Lendkerekeket, elektromos vagy más eszközöket lehet alkalmazni a vizsgálati tömegek szimulálására a táblázatban meghatározottak szerint. Ha a megadott egyenértékű vizsgálati tömeg a használt próbapadnál nem alkalmazható, akkor a következő nagyobb, rendelkezésre álló egyenértékű vizsgálati tömeget kell alkalmazni (amely nem haladhatja meg a 115 kg-ot).

Megjegyzés

A gépjármű referenciatömege: a menetkész gépjármű tömege, leszámítva a gépjárművezető átlagos tömegét és hozzáadva 136 kg átlagtömeget.

5.2. A III. melléklet 5.2. pontjával megegyező szöveg.

5.3. **A gépjármű előkezelése**

5.3.1. A vizsgálat előtt a gépjárművet egy olyan helyiségben kell tartani, ahol a hőmérséklet viszonylag állandó, 20 és 30 °C között van.

Ezt az előkezelést legalább hat órán át kell végezni, ha a motorolaj hőmérsékletét mérik vagy legalább tizenkét órán át a motorolaj hőmérsékletének mérése nélkül.

A gyártó kérésére a vizsgálatot legfeljebb 36 órával azután végre kell hajtani, hogy a gépjármű rendes üzemi hőmérsékleten működött.

5.3.2. A III. melléklet 5.3.2. pontjával megegyező szöveg.

6. PRÓBAPADOS VIZSGÁLATI ELJÁRÁS

6.1.
6.1.2.
6.1.3.
6.1.4.
} a III. melléklet 6.1–6.1.4. pontjával megegyező szöveg

6.2. **Vizsgálat és mintavétel**

6.2.1. A kibocsátásvizsgálat előtt a gépjárművet úgy kell elhelyezni, hogy csapadéktól (pl. eső, illetve harmat) védve legyen. A teljes próbapadi vizsgálat egy 12,1 km hosszú hidegindítással kezdődő menetet tartalmaz és egy melegindítással történt menetet szimulál. A gépjárművet a hideg- és a melegindítással történő vizsgálat között 10 percre a próbapadon állva lehet hagyni. A hidegindítással történő vizsgálat két részre oszlik. Az első rész a hidegindítási »tranziens« szakasz, amely a menetciklus 505. másodperce után történő lassítással fejeződik be. A második rész, a »stabilizált« szakasz, a menetciklus maradékát foglalja magában, beleértve a motor kikapcsolását. Ennek megfelelően a melegindítással történő vizsgálat is két részből áll. Az első ismét a »tranziens« szakasz, amely a menetciklusnak azon a pontján ér véget, mint a hidegindítással történő vizsgálat első része. A melegindítással történő vizsgált második része, a »stabilizált« szakasz azonos a hidegindítással történő vizsgálat második részével. A melegindítással történő vizsgálat ezért az első rész befejeztével végződik (505 másodperc).

6.2.2. Minden vizsgálatnál a következő módon kell eljárni:

6.2.2.1. A gépjármű kerekeit a próbapadra kell helyezni anélkül, hogy a motort bekapcsolnák. A görgőfordulat-számlálót le kell nullázni és ki kell reteszelni.

6.2.2.2. A gépjármű motorházfedelét fel kell nyitni és a hűtőventillátort a helyes állásba kell hozni.

6.2.2.3. A mintavételi szelepeket »készenléti« állásba (standby) kell hozni, és a kiürített mintagyűjtő zsákokat a higított kipufogógáz és a hígított levegő mintavételére szolgáló rendszerekre kell csatlakoztatni.

6.2.2.4. Az állandó térfogatú mintavevőt (CVS) – ha még nincs bekapcsolva –, a mintavételi szivattyúkat, a hőmérsékletregisztráló készüléket, a gépjármű hűtőventillátorát és az előmelegített regisztráló készüléket a szénhidrogének elemzésére (csak dízelmotoroknál) be kell kapcsolni. [Az állandó térfogatú mintavevő készülék hőcserélőjét, ha azt használják, az üzemi hőmérsékletére elő kell melegíteni. A dízel-tüzelőanyag szénhidrogénelemző-készülék folyamatos mintavevő-berendezését és a szűrőket (ha ilyeneket alkalmaznak) a vizsgálat megkezdése előtt 190 °C% ± 10 °C% hőmérsékletre elő kell melegíteni.]

6.2.2.5. A gázminták áramlási sebességét a kívánt értékre be kell állítani (minimum 0,28 m^3/h) és a gázárammérő berendezést nullára kell állítani.

Megjegyzés

A CFV-CVS-gázminták áramlási sebességét a Venturi-elv határozza meg.

6.2.2.6. A kipufogógáz-tömlőt a gépjármű kipufogócsövéhez(eihez) kell csatlakoztatni.

6.2.2.7. A gázáramlásmérő készüléket be kell kapcsolni, a mintavételi szelepeket úgy kell beállítani, hogy a minta a »tranziens« kipufogógáz és a »tranziens« hígító levegő mintavevő zsákjába áramoljon (a dízel-szénhidrogénelemző-rendszer integrátorát be kell állítani és adott esetben a regisztrálókártyát be kell jelölni), a gyújtáskulcsot e kell fordítani és a motort be kell indítani.

6.2.2.8. 15 másodperccel a motor beindulása után a sebességváltót fokozatba kell kapcsolni.

6.2.2.9. 20 másodperccel a motor beindítása után kezdődik a menetciklus kezdeti gyorsítása.

6.2.2.10. A gépjárművet a teljesítménymérő próbapad menetciklusa szerint kell vezetni.

6.2.2.11. Az 505 másodperc elteltével bekövetkező lassítás után a gázmintaáramot a »tranziens« zsákokból a »stabilizált« zsákokba kell átirányítani, az 1. számú gázáramlásmérő készüléket (és az 1. számú dízel-szénhidrogén-integrátort) ki kell kapcsolni (a dízel-szénhidrogén-integrátorkártyát be kell jelölni) és a 2. számú gázáramlásmérő készüléket (és a 2. dízel-szénhidrogén-integrátort) üzembe kell helyezni. Az 510. másodpercben meghatározott gyorsítás előtt regisztrálni kell a görgő, illetve tengely mért fordulatait, a számlálót ismét nullára kell állítani, vagy egy második számlálóra kell átkapcsolni. Mihelyt lehetséges, be kell vezetni a »tranziens« kipufogógáz- és a hígítólevegő-mintákat az elemzőrendszerbe, és úgy kell feldolgozni a mintákat, hogy a vizsgálat mintavételi részének befejezését követő 20 percen belül minden elemző készüléken megkapják a kipufogógáz-minta stabilizált értékét.

6.2.2.12. Két másodperccel az utolsó lassítás vége (1 369 mp) után a motort le kell állítani.

6.2.2.13. Öt másodperccel a motor leállítása után, egyidejűleg ki kell kapcsolni a 2. gázáramlásmérő készüléket (és a 2. dízel-szénhidrogén-integrátort) (adott esetben a dízel-szénhidrogén-regisztrálókártyát kereszttel be kell jelölni) és a gázmintavevő szelepeket készenléti helyzetbe (standby) kell állítani. A görgő vagy a tengely mért fordulatait regisztrálni kell, és a számlálót ismét nullára kell állítani. A »stabilizált« kipufogógáz- és hígítólevegő-mintákat olyan gyorsan, ahogy az csak lehetséges, továbbítani kell az elemzőrendszerhez, és úgy kell feldolgozni a gázmintákat, hogy a vizsgálat mintavételi részének befejezését követő 20 percen belül a kipufogógáz-minta stabilizált értékei rendelkezésre álljanak.

6.2.2.14. A mintavétel befejezését követően le kell állítani a hűtőventillátort és a motorháztetőt le kell zárni.

6.2.2.15. Az állandó térfogatú mintavevőt (CVS) leállítják és a kipufogógáz-tömlőt a gépjármű kipufogócsövéről eltávolítják.

6.2.2.16. A 6.2.2.2–6.2.2.10. pontban felsorolt műveleteket a melegindításos vizsgálathoz meg kell ismételni, azzal a kivétellel, hogy csak egy mintavevő zsákra van szükség a kipufogógáz-mintához és egyre a hígító levegőhöz. A 6.2.2.7. pontban leírt bekapcsolási műveletnek 9–11 perccel a hidegindításos gázmintavétel szakaszának befejezése után kell történnie.

6.2.2.17. Az 505 másodperc utáni lassítás befejezése után egyidejűleg le kell állítani az 1. számú gázáramlásmérő készüléket (és az 1. számú dízel-szénhidrogén-integrátort) (adott esetben a dízel-szénhidrogén-regisztrálókártyát kereszttel be kell jelölni), és a gázmintavevő szelepet készenléti helyzetbe (standby) kell állítani (a motor kikapcsolása nem tartozik a melegindításos vizsgálat próbavételi szakaszába). A görgők, illetve a tengely fordulatainak számát regisztrálni kell.

6.2.2.18. A melegindításos vizsgálat »tranziens« kipufogógáz- és hígítólevegő-mintáit olyan gyorsan, ahogyan az csak lehetséges, az elemzőrendszerhez kell vezetni és a mintákat úgy kell feldolgozni, hogy a vizsgálat mintavételi részének befejezését követő 20 percen belül minden elemző készülék a kipufogógáz-minták stabilizált értékeit mutassa.

6.3. **A motor indítása és újbóli indítása**

6.3.1. *Benzinüzemű gépjárművek*

Ezt a pontot a benzinüzemű gépjárművekre kell alkalmazni.

6.3.1.1. A motort a gyártónak a sorozatgyártású gépjárművek kézikönyvében szereplő előírásai szerint kell beindítani. A kezdeti 20 másodperces üresjárat a motor indításával kezdődik.

6.3.1.2. A hidegindító működtetése

Az automatikus hidegindító berendezéssel felszerelt gépjárműveket a gyártónak a sorozatgyártású gépjárművek kézikönyvében szereplő utasításai szerint kell működtetni.

A kézi hidegindító berendezéssel felszerelt gépjárműveket a gyártónak a sorozatgyártású gépjárművek kézikönyvében szereplő utasításai szerint kell működtetni.

6.3.1.3. 15 másodperccel a motor beindítása után sebességfokozatba kell kapcsolni. Adott esetben működtetni kell a féket a kerekek forgásának megakadályozása érdekében.

6.3.1.4. A gépjárművezető szükség esetén működtetheti a hidegindító berendezést, a gázpedált stb., a motor üzemben tartása érdekében.

6.3.1.5. Amennyiben a gyártó sorozatgyártású gépjárművek kézikönyvében szereplő utasításaiban nincsenek adatok a melegindításra vonatkozóan, úgy a motor (automatikus és kézi hidegindító esetében) a gázpedálnak félig történő lenyomásával és a motornak egészen a beindulásig való indítózásával kell üzembe helyezni.

6.3.2. *Dízelüzemű gépjárművek*

A motort a gyártónak a sorozatgyártású gépjárművek kézikönyvében szereplő előírásai szerint kell beindítani. A kezdeti 20 másodperces üresjárat a motor beindulásával kezdődik. Az időpontot követő 15 másodperc után sebességfokozatba kell kapcsolni. Adott esetben működtethető a fék, a gépjármű kerekei forgásának megakadályozása érdekében.

6.3.3. Ha a gépjármű motorja az indító használatát követő 10 másodperc alatt nem indul be, akkor azt be kell szüntetni és az indításképtelenség okát fel kell kutatni. Az állandó térfogatú mintavevő-készüléken lévő gázáramlásmérőt (rendszerint fordulatszámlálót) vagy a kritikus áramlású Venturi-csövet (és a szénhidrogén-integrátort dízelüzemű gépjárművek vizsgálatánál) le kell állítani; a mintavételi szelepeket ennek a megállapítása alatt készenléti állapotba (standby) kell helyezni a vizsgálati időszak alatt. Továbbá, ugyanazon idő alatt le kell állítani az állandó térfogatú mintavevő rendszert (CVS) is, vagy le kell kötni a kipufogógáz-tömlőt a gépjármű kipufogócsövéről, illetve -csöveiről. Amennyiben a motor valamilyen kezelési hiba miatt nem indult be, úgy a gépjárművet újabb hidegindításra kell előkészíteni.

6.3.3.1. Ha a motor a vizsgálat hidegindítási része folyamán nem indul be és ez a gépjármű valamilyen üzemi hibájára vezethető vissza, úgy 30 percnél rövidebb idejű javítás elvégezhető és a vizsgálat folytatható. A motor beindulásával egyidejűleg minden mintavételi rendszert ismét be kell indítani. A motor beindításával megkezdődik a menetciklus időbeli lefolyása. Ha a hiba a gépjármű valamilyen üzemi hibájára vezethető vissza és a motor nem indítható be, a vizsgálat érvénytelen.

6.3.3.2. Ha a motor a vizsgálat melegindítási része folyamán nem indul be, és ez a gépjármű valamilyen üzemi hibájára vezethető vissza, úgy a gépjárművet a gyújtáskulcs elfordítását követő egy perc alatt be kell indítani. Minden mintavételi rendszert a motor beindításával egyidejűleg ismét be kell indítani. A motor beindulásával megkezdődik a menetciklus időbeli lefolyása. Ha a motor a gyújtáskulcs elfordítását követő egy perc alatt nem indul be, a vizsgálat érvénytelen.

6.3.4. A motor »hibás indítása« esetén a gépjárművezető köteles az ajánlott indítási eljárást megismételni (hidegindítót újból beállítani stb.).

6.3.5. *A motor lefulladása* [1]

Ha a motor üresjáratban lefullad, azt haladéktalanul ismét be kell indítani és a vizsgálat folytatni kell. Ha a motor nem indul be elég gyorsan ahhoz, hogy a következő előírt gyorsítást elvégezzék, úgy a menetidő-kijelzőt le kell állítani és a gépjármű úraindításakor ismét be kell indítani.

7. ELEMZÉSI ELJÁRÁS

7.1. A III. melléklet 7.2.2. pontjával megegyező szöveg.

7.2. A III. melléklet 7.2.3. pontjával megegyező szöveg.

7.3. A III. melléklet 7.2.4. pontjával megegyező szöveg.

7.4. A III. melléklet 7.2.5. pontjával megegyező szöveg.

7.5. A III. melléklet 7.2.6. pontjával megegyező szöveg.

7.6. A III. melléklet 7.2.7. pontjával megegyező szöveg.

7.7. A III. melléklet 7.2.8. pontjával megegyező szöveg.

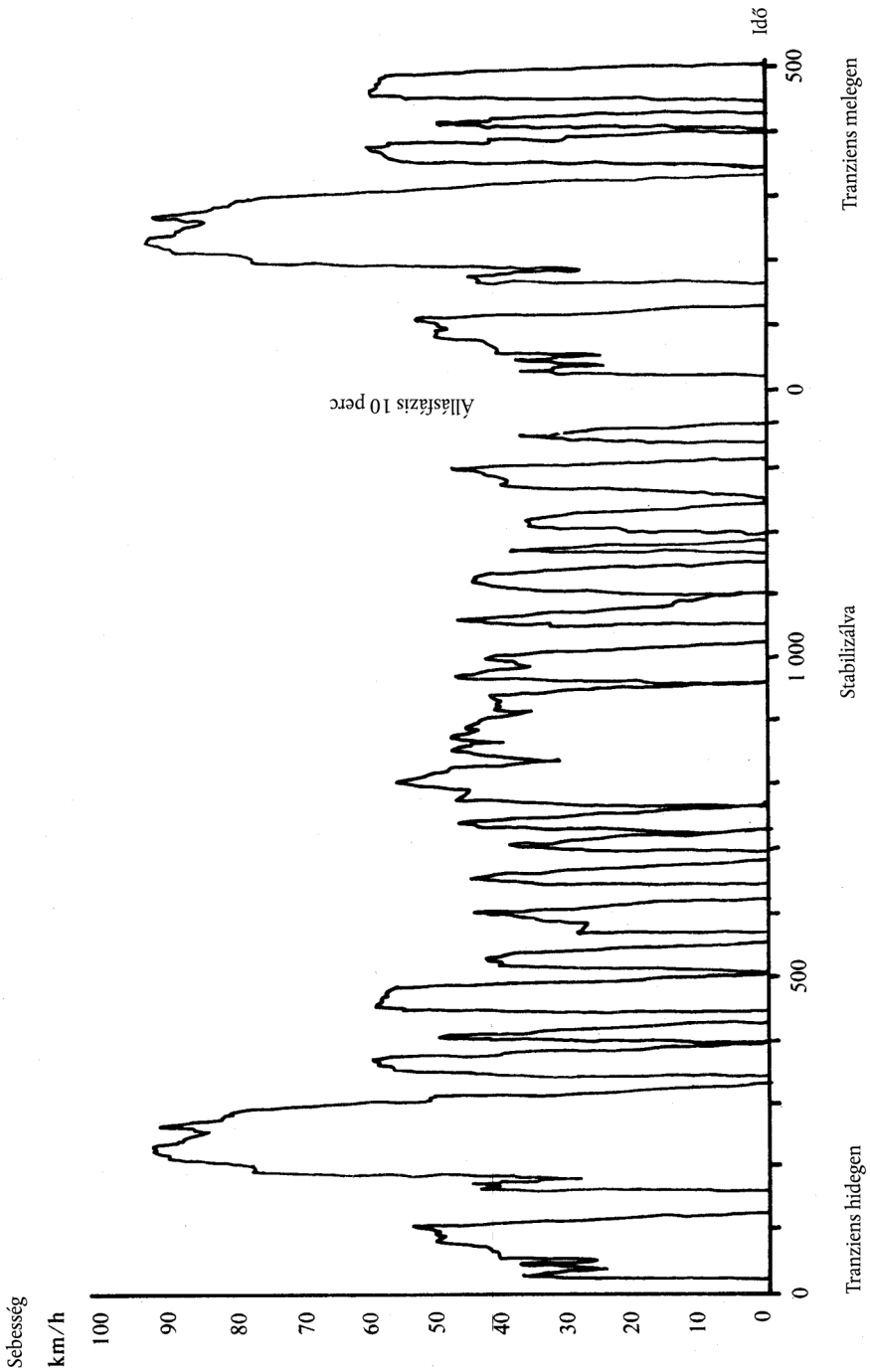
8. A GÁZ-HALMAZÁLLAPOTÚ SZENNYEZŐ ANYAGOK MENNYISÉGÉNEK MEGHATÁROZÁSA

8.1.
8.2. A III. melléklet 8.1. és 8.2. pontjával megegyező szöveg.”

[1] Ha a motor más üzemállapotban, mint az üresjárat, lefullad, úgy a menetidő-kijelzőt le kell állítani, a gépjárművet újból kell indítani, a menetciklus szóban forgó időpontjában szükséges sebességre fel kell gyorsítani és a vizsgálatot folytatni kell. Ha a motor egy percen belül nem indul újból be, a vizsgálat érvénytelen.

1. függelék

VIZSGÁLATI CIKLUS



t	v	t	v	t	v	t	v	t	v	t	v	t	v
0	0,0	20	0,0	40	24,0	60	38,9	80	41,4	100	48,8	120	24,8
1	0,0	21	4,8	41	24,5	61	39,6	81	42,0	101	49,4	121	19,5
2	0,0	22	9,5	42	24,9	62	40,1	82	43,0	102	49,7	122	14,2
3	0,0	23	13,8	43	25,7	63	40,2	83	44,3	103	49,9	123	8,9
4	0,0	24	16,5	44	27,5	64	39,6	84	46,0	104	49,7	124	3,5
5	0,0	25	23,0	45	30,7	65	39,4	85	47,2	105	48,9	125	0,0
6	0,0	26	27,2	46	34,0	66	39,8	86	48,0	106	48,0	126	0,0
7	0,0	27	27,8	47	36,5	67	39,9	87	48,4	107	48,1	127	0,0
8	0,0	28	29,1	48	36,9	68	39,8	88	48,9	108	48,6	128	0,0
9	0,0	29	33,3	49	36,5	69	39,6	89	49,4	109	49,4	129	0,0
10	0,0	30	34,9	50	36,4	70	39,6	90	49,4	110	50,2	130	0,0
11	0,0	31	36,0	51	34,3	71	40,4	91	49,1	111	51,2	131	0,0
12	0,0	32	36,2	52	30,6	72	41,2	92	48,9	112	51,8	132	0,0
13	0,0	33	35,6	53	27,5	73	41,4	93	48,8	113	52,1	133	0,0
14	0,0	34	34,6	54	25,4	74	40,9	94	48,9	114	51,8	134	0,0
15	0,0	35	33,6	55	25,4	75	40,1	95	49,6	115	51,0	135	0,0
16	0,0	36	32,8	56	28,5	76	40,2	96	48,9	116	46,0	136	0,0
17	0,0	37	31,9	57	31,9	77	40,9	97	48,1	117	40,7	137	0,0
18	0,0	38	27,4	58	34,8	78	41,8	98	47,5	118	35,4	138	0,0
19	0,0	39	24,0	59	37,3	79	41,8	99	48,0	119	30,1	139	0,0
t	v	t	v	t	v	t	v	t	v	t	v	t	v
140	0,0	160	0,0	180	41,5	200	67,8	220	80,5	240	91,2	260	87,1
141	0,0	161	0,0	181	43,8	201	70,0	221	81,4	241	91,2	261	86,6
142	0,0	162	0,0	182	42,6	202	72,6	222	82,1	242	90,9	262	85,9
143	0,0	163	0,0	183	38,6	203	74,0	223	82,9	243	90,9	263	85,3
144	0,0	164	5,3	184	36,5	204	75,3	224	84,0	244	90,9	264	84,7
145	0,0	165	10,6	185	31,2	205	76,4	225	85,6	245	90,9	265	83,8
146	0,0	166	15,9	186	28,5	206	76,4	226	87,1	246	90,9	266	84,3
147	0,0	167	21,2	187	27,7	207	76,1	227	87,9	247	90,9	267	83,7
148	0,0	168	26,6	188	29,1	208	76,0	228	88,4	248	90,8	268	83,5
149	0,0	169	31,9	189	29,9	209	75,6	229	88,5	249	90,3	269	83,2
150	0,0	170	35,7	190	32,2	210	75,6	230	88,4	250	89,8	270	82,9
151	0,0	171	39,1	191	35,7	211	75,6	231	87,9	251	88,7	271	83,0
152	0,0	172	41,5	192	39,4	212	75,6	232	87,9	252	87,9	272	83,4
153	0,0	173	42,5	193	43,9	213	75,6	233	88,2	253	87,2	273	83,8
154	0,0	174	41,4	194	49,1	214	76,0	234	88,7	254	86,9	274	84,5
155	0,0	175	40,4	195	53,9	215	76,3	235	89,3	255	86,4	275	85,3
156	0,0	176	39,8	196	58,3	216	77,1	236	89,6	256	86,3	276	86,1
157	0,0	177	40,2	197	60,0	217	78,1	237	90,3	257	86,7	277	86,9
158	0,0	178	40,6	198	63,2	218	79,0	238	90,6	258	86,9	278	88,4
159	0,0	179	40,9	199	65,2	219	79,7	239	91,1	259	87,1	279	89,2

t	v	t	v	t	v	t	v	t	v	t	v	t	v
280	89,5	300	79,0	320	44,3	340	0,0	360	49,0	380	58,7	400	0,0
281	90,1	301	78,2	321	39,9	341	0,0	361	50,9	381	58,6	401	0,0
282	90,1	302	77,4	322	34,6	342	0,0	362	51,7	382	57,9	402	0,0
283	89,8	303	76,0	323	32,3	343	0,0	363	52,3	383	56,5	403	4,2
284	88,8	304	74,2	324	30,7	344	0,0	364	54,1	384	54,9	404	9,5
285	87,7	305	72,4	325	29,8	345	0,0	365	55,5	385	53,9	405	14,5
286	86,3	306	70,5	326	27,4	346	0,0	366	55,7	386	50,5	406	20,1
287	84,5	307	68,6	327	24,9	347	1,6	367	56,2	387	46,7	407	25,4
288	82,9	308	66,8	328	20,1	348	6,9	368	56,0	388	41,4	408	30,7
289	82,9	309	64,9	329	17,4	349	12,2	369	55,5	389	37,0	409	36,0
290	82,9	310	62,0	330	12,9	350	17,5	370	55,8	390	32,7	410	40,2
291	82,2	311	59,5	331	7,6	351	22,9	371	57,1	391	28,2	411	41,2
292	80,6	312	56,6	332	2,3	352	27,8	372	57,9	392	23,3	412	44,3
293	80,5	313	54,4	333	0,0	353	32,2	373	57,9	393	19,3	413	46,7
294	80,6	314	52,3	334	0,0	354	36,2	374	57,9	394	14,0	414	48,3
295	80,5	315	50,7	335	0,0	355	38,1	375	57,9	395	8,7	415	48,4
296	79,8	316	49,2	336	0,0	356	40,6	376	57,9	396	3,4	416	48,3
297	79,7	317	49,1	337	0,0	357	42,8	377	57,9	397	0,0	417	47,8
298	79,7	318	48,3	338	0,0	358	45,2	378	58,1	398	0,0	418	47,2
299	79,7	319	46,7	339	0,0	359	46,3	379	58,6	399	0,0	419	46,3
t	v	t	v	t	v	t	v	t	v	t	v	t	v
420	45,1	440	0,0	460	54,1	480	56,6	500	21,2	520	25,7	540	40,6
421	40,2	441	0,0	461	56,0	481	56,3	501	16,6	521	28,5	541	40,2
422	34,9	442	0,0	462	56,5	482	56,5	502	11,6	522	30,6	542	40,2
423	29,6	443	0,0	463	57,3	483	56,6	503	6,4	523	32,3	543	40,2
424	24,3	444	0,0	464	58,1	484	57,1	504	1,6	524	33,6	544	39,3
425	19,0	445	0,0	465	57,9	485	56,6	505	0,0	525	35,4	545	37,2
426	13,7	446	0,0	466	58,1	486	56,3	506	0,0	526	37,0	546	31,9
427	8,4	447	0,0	467	58,3	487	56,3	507	0,0	527	38,3	547	26,6
428	3,1	448	5,3	468	57,9	488	56,3	508	0,0	528	39,4	548	21,2
429	0,0	449	10,6	469	57,5	489	56,0	509	0,0	529	40,1	549	15,9
430	0,0	450	15,9	470	57,9	490	55,7	510	0,0	530	40,2	550	10,6
431	0,0	451	21,2	471	57,9	491	55,8	511	1,9	531	40,2	551	5,3
432	0,0	452	26,6	472	57,3	492	53,9	512	5,6	532	40,2	552	0,0
433	0,0	453	31,0	473	57,1	493	51,5	513	8,9	533	40,2	553	0,0
434	0,0	454	37,2	474	57,0	494	46,4	514	10,5	534	40,2	554	0,0
435	0,0	455	42,5	475	56,6	495	45,1	515	13,7	535	40,2	555	0,0
436	0,0	456	44,7	476	56,6	496	41,0	516	15,4	536	41,2	556	0,0
437	0,0	457	46,8	477	56,6	497	36,2	517	16,9	537	41,5	557	0,0
438	0,0	458	50,7	478	56,6	498	31,9	518	19,2	538	41,8	558	0,0
439	0,0	459	53,1	479	56,6	499	26,6	519	22,5	539	41,2	559	0,0

t	v	t	v	t	v	t	v	t	v	t	v	t	v
560	0,0	580	28,5	600	34,8	620	0,0	640	0,0	660	41,2	680	0,0
561	0,0	581	28,2	601	35,4	621	0,0	641	0,0	661	41,8	681	0,0
562	0,0	582	27,4	602	36,0	622	0,0	642	0,0	662	43,9	682	0,0
563	0,0	583	27,2	603	36,2	623	0,0	643	0,0	663	43,1	683	0,0
564	0,0	584	26,7	604	36,2	624	0,0	644	0,0	664	42,3	684	0,0
565	0,0	585	27,4	605	36,2	625	0,0	645	0,0	665	42,5	685	0,0
566	0,0	586	27,5	606	36,5	626	0,0	646	3,2	666	42,6	686	0,0
567	0,0	587	27,4	607	38,1	627	0,0	647	7,2	667	42,6	687	0,0
568	0,0	588	26,7	608	40,4	628	0,0	648	12,6	668	41,8	688	0,0
569	5,3	589	26,6	609	41,8	629	0,0	649	16,4	669	41,0	689	0,0
570	10,6	590	26,6	610	42,6	630	0,0	650	20,1	670	38,0	690	0,0
571	15,9	591	26,7	611	43,5	631	0,0	651	22,5	671	34,4	691	0,0
572	20,9	592	27,4	612	42,0	632	0,0	652	24,6	672	29,8	692	0,0
573	23,5	593	28,3	613	36,7	633	0,0	653	28,2	673	26,4	693	0,0
574	25,7	594	29,8	614	31,4	634	0,0	654	31,5	674	23,3	694	2,3
575	27,4	595	30,9	615	26,1	635	0,0	655	33,8	675	18,7	695	5,3
576	27,4	596	32,5	616	20,8	636	0,0	656	35,7	676	14,0	696	7,1
577	21,4	597	33,8	617	15,4	637	0,0	657	37,5	677	9,3	697	10,5
578	28,2	598	34,0	618	10,1	638	0,0	658	39,4	678	5,6	698	14,8
579	28,5	599	34,1	619	4,8	639	0,0	659	40,7	679	3,2	699	18,2
t	v	t	v	t	v	t	v	t	v	t	v	t	v
700	21,7	720	24,1	740	41,0	760	15,1	780	44,3	800	45,1	820	50,9
701	23,5	721	19,3	741	42,6	761	10,0	781	45,1	801	45,9	821	50,7
702	26,4	722	14,5	742	43,6	762	4,8	782	45,5	802	48,3	822	49,2
703	26,9	723	10,0	743	44,4	763	2,4	783	46,5	803	49,9	823	48,3
704	26,6	724	7,2	744	44,9	764	2,4	784	46,5	804	51,5	824	48,1
705	26,6	725	4,8	745	45,5	765	0,8	785	46,5	805	53,1	825	48,1
706	29,3	726	3,4	746	46,0	766	0,0	786	46,3	806	53,1	826	48,1
707	30,9	727	0,8	747	46,0	767	4,8	787	45,9	807	54,1	827	48,1
708	32,3	728	0,8	748	45,5	768	10,1	788	45,5	808	54,7	828	47,6
709	34,6	729	5,1	749	45,4	769	15,4	789	45,5	809	55,2	829	47,5
710	36,2	730	10,5	750	45,1	770	20,8	790	45,5	810	55,0	830	47,5
711	36,2	731	15,4	751	44,3	771	25,4	791	45,4	811	54,7	831	47,2
712	35,6	732	20,1	752	43,1	772	28,2	792	44,4	812	54,7	832	46,5
713	36,5	733	22,5	753	41,0	773	29,6	793	44,3	813	54,6	833	45,4
714	37,5	734	25,7	754	37,8	774	31,4	794	44,3	814	54,1	834	44,6
715	37,8	735	29,0	755	34,6	775	33,3	795	44,3	815	53,3	835	43,5
716	36,2	736	31,5	756	30,6	776	35,4	796	44,3	816	53,1	836	41,0
717	34,8	737	34,6	757	26,6	777	37,3	797	44,3	817	52,3	837	38,1
718	33,0	738	37,2	758	24,0	778	40,2	798	44,3	818	51,5	838	35,4
719	29,0	739	39,4	759	20,1	779	42,6	799	44,4	819	51,3	839	33,0

t	v	t	v	t	v	t	v	t	v	t	v	t	v
840	30,9	860	46,7	880	46,8	900	43,3	920	36,4	940	40,2	960	3,2
841	30,9	861	46,8	881	46,7	901	42,8	921	37,7	941	39,6	961	8,5
842	32,3	862	46,7	882	46,5	902	42,6	922	38,6	942	39,6	962	13,8
843	33,6	863	45,2	883	45,9	903	42,6	923	38,9	943	38,8	963	19,2
844	34,4	864	44,3	884	45,2	904	42,6	924	39,3	944	39,4	964	24,5
845	35,4	865	43,5	885	45,1	905	42,3	925	40,1	945	40,4	965	28,2
846	36,4	866	41,5	886	45,1	906	42,2	926	40,4	946	41,2	966	29,9
847	37,3	867	40,2	887	44,4	907	42,2	927	40,6	947	40,4	967	32,2
848	38,6	868	39,4	888	43,8	908	41,7	928	40,7	948	38,6	968	34,0
849	40,2	869	39,9	889	42,8	909	41,2	929	41,0	949	35,4	969	35,4
850	41,8	870	40,4	890	43,5	910	41,2	930	40,6	950	32,3	970	37,0
851	42,8	871	41,0	891	44,3	911	41,7	931	40,2	951	27,2	971	39,4
852	42,8	872	41,4	892	44,7	912	41,5	932	40,3	952	21,9	972	42,3
853	43,1	873	42,2	893	45,1	913	41,0	933	40,2	953	16,6	973	44,3
854	43,5	874	43,3	894	44,7	914	39,6	934	39,8	954	11,3	974	45,2
855	43,8	875	44,3	895	45,1	915	37,8	935	39,4	955	6,0	975	45,7
856	44,7	876	44,7	896	45,1	916	35,7	936	39,1	956	0,6	976	45,9
857	45,2	877	45,7	897	45,1	917	34,8	937	39,1	957	0,0	977	45,9
858	46,3	878	46,7	898	44,6	918	34,8	938	39,4	958	0,0	978	45,9
859	46,5	879	47,0	899	44,1	919	34,9	939	40,2	959	0,0	979	44,6
t	v	t	v	t	v	t	v	t	v	t	v	t	v
980	44,3	1 000	37,8	1 020	12,2	1 040	0,0	1 060	32,2	1 080	29,0	1 100	0,0
981	43,8	1 001	38,6	1 021	6,9	1 041	0,0	1 061	35,1	1 081	24,1	1 101	0,2
982	43,1	1 002	39,6	1 022	1,6	1 042	0,0	1 062	37,0	1 082	19,8	1 102	1,0
983	42,6	1 003	39,9	1 023	0,0	1 043	0,0	1 063	38,6	1 083	17,9	1 103	2,6
984	41,8	1 004	40,4	1 024	0,0	1 044	0,0	1 064	39,9	1 084	17,1	1 104	5,8
985	41,4	1 005	41,0	1 025	0,0	1 045	0,0	1 065	41,2	1 085	16,1	1 105	11,1
986	40,6	1 006	41,2	1 026	0,0	1 046	0,0	1 066	42,6	1 086	15,3	1 106	16,1
987	38,6	1 007	41,0	1 027	0,0	1 047	0,0	1 067	43,1	1 087	14,6	1 107	20,6
988	35,4	1 008	40,2	1 028	0,0	1 048	0,0	1 068	44,1	1 088	14,0	1 108	22,5
989	34,6	1 009	38,8	1 029	0,0	1 049	0,0	1 069	44,9	1 089	13,8	1 109	23,3
990	34,6	1 010	38,1	1 030	0,0	1 050	0,0	1 070	45,5	1 090	14,2	1 110	25,7
991	35,1	1 011	37,3	1 031	0,0	1 051	0,0	1 071	45,1	1 091	14,5	1 111	29,1
992	36,2	1 012	36,9	1 032	0,0	1 052	0,0	1 072	44,3	1 092	14,0	1 112	32,2
993	37,0	1 013	36,2	1 033	0,0	1 053	1,9	1 073	43,5	1 093	13,8	1 113	33,8
994	36,7	1 014	35,4	1 034	0,0	1 054	6,4	1 074	43,5	1 094	12,9	1 114	34,1
995	36,7	1 015	34,8	1 035	0,0	1 055	11,7	1 075	42,3	1 095	11,3	1 115	34,3
996	37,0	1 016	33,0	1 036	0,0	1 056	17,1	1 076	39,4	1 096	8,0	1 116	34,4
997	36,5	1 017	28,2	1 037	0,0	1 057	22,4	1 077	36,2	1 097	6,8	1 117	34,9
998	36,5	1 018	22,9	1 038	0,0	1 058	27,4	1 078	34,6	1 098	4,2	1 118	36,2
999	36,5	1 019	17,5	1 039	0,0	1 059	29,8	1 079	33,2	1 099	1,6	1 119	37,0

t	v	t	v	t	v	t	v	t	v	t	v	t	v
1 120	38,3	1 140	41,8	1 160	0,0	1 180	32,2	1 200	10,5	1 220	34,6	1 240	9,7
1 121	39,4	1 141	41,0	1 161	0,0	1 181	26,9	1 201	15,8	1 221	35,1	1 241	6,4
1 122	40,2	1 142	39,6	1 162	0,0	1 182	21,6	1 202	19,3	1 222	35,4	1 242	4,0
1 123	40,1	1 143	37,8	1 163	0,0	1 183	16,3	1 203	20,8	1 223	35,2	1 243	1,1
1 124	39,9	1 144	34,6	1 164	0,0	1 184	10,9	1 204	20,9	1 224	34,9	1 244	0,0
1 125	40,2	1 145	32,2	1 165	0,0	1 185	5,6	1 205	20,3	1 225	34,6	1 245	0,0
1 126	40,9	1 146	28,2	1 166	0,0	1 186	0,3	1 206	20,6	1 226	34,6	1 246	0,0
1 127	41,5	1 147	25,7	1 167	0,0	1 187	0,0	1 207	21,1	1 227	34,4	1 247	0,0
1 128	41,8	1 148	22,5	1 168	0,0	1 188	0,0	1 208	21,1	1 228	32,3	1 248	0,0
1 129	42,5	1 149	17,2	1 169	3,4	1 189	0,0	1 209	22,5	1 229	31,4	1 249	0,0
1 130	42,8	1 150	11,9	1 170	8,7	1 190	0,0	1 210	24,9	1 230	30,9	1 250	0,0
1 131	43,3	1 151	6,6	1 171	14,0	1 191	0,0	1 211	27,4	1 231	31,5	1 251	0,0
1 132	43,5	1 152	1,3	1 172	19,3	1 192	0,0	1 212	29,9	1 232	31,9	1 252	1,6
1 133	43,5	1 153	0,0	1 173	24,6	1 193	0,0	1 213	31,7	1 233	32,2	1 253	1,6
1 134	43,5	1 154	0,0	1 174	29,9	1 194	0,0	1 214	33,8	1 234	31,4	1 254	1,6
1 135	43,3	1 155	0,0	1 175	34,0	1 195	0,0	1 215	34,6	1 235	28,2	1 255	1,6
1 136	43,1	1 156	0,0	1 176	37,0	1 196	0,0	1 216	35,1	1 236	24,9	1 256	1,6
1 137	43,1	1 157	0,0	1 177	37,8	1 197	0,3	1 217	35,1	1 237	20,9	1 257	2,6
1 138	42,6	1 158	0,0	1 178	37,0	1 198	2,4	1 218	34,6	1 238	16,1	1 258	4,8
1 139	42,5	1 159	0,0	1 179	36,2	1 199	5,6	1 219	34,1	1 239	12,9	1 259	6,4
t	v	t	v	t	v	t	v	t	v	t	v	t	v
1 260	8,0	1 280	39,4	1 300	45,5	1 320	0,0	1 340	13,0	1 360	26,6		
1 261	10,1	1 281	38,6	1 301	46,7	1 321	0,0	1 341	18,3	1 361	24,9		
1 262	12,9	1 282	37,8	1 302	46,8	1 322	0,0	1 342	21,2	1 362	22,5		
1 263	16,1	1 283	37,8	1 303	46,7	1 323	0,0	1 343	24,3	1 363	17,7		
1 264	16,9	1 284	37,8	1 304	45,1	1 324	0,0	1 344	27,0	1 364	12,9		
1 265	15,3	1 285	37,8	1 305	39,8	1 325	0,0	1 345	29,5	1 365	6,4		
1 266	13,7	1 286	37,8	1 306	34,4	1 326	0,0	1 346	31,4	1 366	4,0		
1 267	12,2	1 287	37,8	1 307	29,1	1 327	0,0	1 347	32,7	1 367	0,0		
1 268	14,2	1 288	38,6	1 308	23,8	1 328	0,0	1 348	34,3	1 368	0,0		
1 269	17,7	1 289	38,8	1 309	18,5	1 329	0,0	1 349	35,2	1 369	0,0		
1 270	22,5	1 290	39,4	1 310	13,2	1 330	0,0	1 350	35,6	1 370	0,0		
1 271	27,4	1 291	39,8	1 311	7,9	1 331	0,0	1 351	36,0	1 371	0,0		
1 272	31,4	1 292	40,2	1 312	2,6	1 332	0,0	1 352	35,4				
1 273	33,8	1 293	40,9	1 313	0,0	1 333	0,0	1 353	34,8				
1 274	35,1	1 294	41,2	1 314	0,0	1 334	0,0	1 354	34,0				
1 275	35,7	1 295	41,4	1 315	0,0	1 335	0,0	1 355	33,0				
1 276	37,0	1 296	41,8	1 316	0,0	1 336	0,0	1 356	32,2				
1 277	38,0	1 297	42,2	1 317	0,0	1 337	0,0	1 357	31,5				
1 278	38,8	1 298	43,5	1 318	0,0	1 338	2,4	1 358	29,8				
1 279	39,4	1 299	44,7	1 319	0,0	1 339	7,7	1 359	28,2				

2. függelék

JÁRMŰDINAMIKAI PRÓBAPAD

1. FOGALOMMEGHATÁROZÁS

1.1. A III. melléklet 2. függelék 1.1. pontjával megegyező szöveg, de az„50 km/h" értéket »80,5 km/h« értékkel kell helyettesíteni.

2. A PRÓBAPAD KALIBRÁLÁSÁNAK MÓDSZERE

2.1. A III. melléklet 2. függelék 2.1. pontjával megegyező szöveg.

2.2. A teljesítményjelző kalibrálása 80,5 km/h mellett.

2.2.1. A próbapadot legalább havonta egyszer kell kalibrálni vagy hatásosságát legalább hetente egyszer meg kell vizsgálni, és amennyiben szükséges, a kalibrálást el kell végezni. A kalibrálást az alább leírt eljárás szerint kell elvégezni 80,5 km/h sebesség mellett. A próbapad által felvett, mért teljesítmény a súrlódás által elnyelt és a teljesítményfelvevő fék által felvett teljesítményből tevődik össze. A próbapadot a vizsgálati tartomány fölötti sebességre kell felgyorsítani. Ezután a próbapad meghajtására használt berendezést leválasztják, és a görgő(ke)t hagyják kifutni. A görgők mozgási energiáját a teljesítményfelvevő fék és a súrlódás veszi fel. Ez a módszer a görgők belső súrlódásának változásait a terhelés alatti állapotban, illetve a terheletlen állapotban nem veszi figyelembe; hasonlóképpen nem veszi figyelembe a hátsó görgő súrlódását sem, ha az terheletlen.

2.2.1.1. Meg kell mérni a meghajtógörgő fordulatszámát, amennyiben ez még nem történt meg. Ehhez felhasználható egy ötödik kerék, fordulatszámmérő vagy egyéb alkalmas eszköz.

2.2.1.2. A gépjárművet a próbapadra kell helyezni, vagy a próbapadot más módon meg kell hajtani.

2.2.1.3. A lendkereket vagy az egyéb tehetetlenséginyomaték-szimuláló berendezést a legszokványosabb járműtömeg-kategóriához, amelyhez a próbapadot használják, üzembe helyezik. Pótlólag még más járműtömeg-kategóriák is kalibrálhatóak, ha ez szükséges.

2.2.1.4. A 80,5 km/h sebességre kell felgyorsítani.

2.2.1.5. A közúti teljesítményt fel kell jegyezni.

2.2.1.6. A próbapadot 96,9 km/h sebességre kell felgyorsítani.

2.2.1.7. A próbapad meghajtására szolgáló berendezést le kell kapcsolni.

2.2.1.8. Fel kell jegyezni azt az időt, amely alatt a próbapad meghajtó görgőjének sebessége 88,5 km/h sebességről 72,4 km/h sebességre csökken.

2.2.1.9. A teljesítményfelvevő féket egy másik szintre kell beállítani.

2.2.1.10. A 2.2.1.1–2.2.1.9. pontban foglaltakat addig kell ismételni, amíg a használt felvett teljesítmény egész tartománya lefedésre kerül.

2.2.1.11. A felvett teljesítményt ki kell számítani. Lásd a 2.2.3. pontot.

2.2.1.12. A 80,5 km/h sebesség mellett jelzett teljesítmény függvényében a felvett teljesítményt ábrázolni kell (az A. ábra szerint).

2.2.2. A hatásosságvizsgálat abban áll, hogy a próbapadot egy vagy több tehetetlenséginyomaték-beállítással (lóerővel) kifutni hagyják, és a kifutási időt az utolsó kalibrálásnál mért kifutási idővel összehasonlítják. Ha a két idő több mint 1 másodperccel (s) tér el egymástól, új kalibrálásra van szükség.

2.2.3. *Számítások*

A próbapad által ténylegesen felvett teljesítményt a következő egyenlettel kell kiszámítani:

$$Pa = W \frac{V_1^2 - V_2^2}{2\,000\ t}$$

ahol:

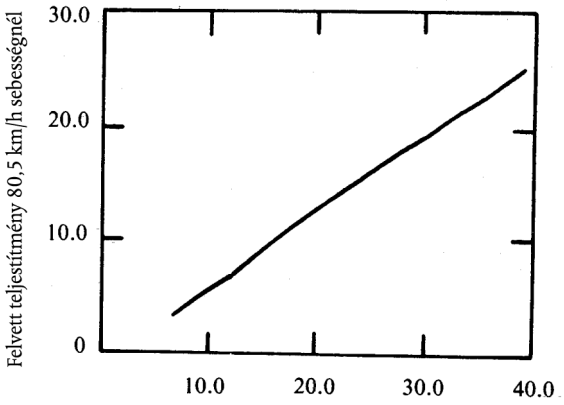
Pa = teljesítmény (kW)

W = egyenértékű tehetetlenségi nyomaték (kg)

V_1 = kezdő sebesség (m/s)

V_2 = végleges sebesség (m/s)

t = a görgősebességnek 88,5 km/h-ról 72,4 km/h-ra va1ó csökkenésének időtartama.



Jelzett teljestítmény 80,5 km/h sebességnél

Felvett teljesítmény = f / jelzett teljesítmény

A. ábra

2.3. A III. melléklet 2. függelék 2.3. pontjával megegyező szöveg.

2.4. El kell hagyni.

3. A PRÓBAPAD BEÁLLÍTÁSA

3.1. **Vákuumos módszer**

A III. melléklet 2. függelék 3.1. pontjával megegyező szöveg, de az„50 km/h mellett" kifejezés helyébe a »80,5 km/h mellett« kifejezés lép.

3.2. **Más beállítási módszerek**

Mint a III. melléklet 2. függelékének 3.2. pontja, de az„50 km/h mellett" kifejezés „80,5 km/h mellett" kifejezéssel kell helyettesíteni.

3.3. **Alternatív módszer**

3.3.1. A teljesítményfelvevő féket úgy kell beállítani, hogy a felvett teljesítményt tényleges 80,5 km/h sebesség mellett jelenítse meg. A próbapad teljesítményfelvételének figyelembe kell vennie a próbapad súrlódását is.

A következő módszert 220 mm-es névleges görgőátmérőjű és 432 mm-es görgőtérközű, kis menetteljesítményű kétgörgős próbapadokra, valamint 1 219 mm-es névleges átmérőjű görgővel felszerelt, nagy menetteljesítményű egygörgős próbapadokra határozták meg. A próbapadok a görgőkre vonatkozó más műszaki jellemzőkkel is használhatók, ha azokat a műszaki szolgálat jóváhagyta.

3.3.2. A próbapad menetellenállás-beállítását az egyenértékű vizsgálati tömeg, a referencia-homloktér, a gépjármű alakja, annak kiálló részei és a gumiabroncsok típusa alapján a következő egyenletek szerint határozzák meg.

3.3.2.1. Könnyű gépjárművek esetén, amelyeket egy kétgörgős próbapadon vizsgálnak:

$$P_A = aA + P + tw$$

ahol:

P_A = beállítás 80,5 km/h-ra (kW)

A = a gépjármű vonatkozási homlokfelülete (m^2); a gépjármű vonatkozási homlokfelülete a gépjármű ortogonális vetülete, – beleértve a gumiabroncsokat és a felfüggesztés alkatrészeit, de kivéve a kiálló részeket –, egy olyan síkra, amely mind a gépjármű hosszsíkjához mind ahhoz a felülethez, amelyen a gépjármű áll, merőleges. Ezt a felületet egy olyan módszerrel, amelyet a vizsgálattal megbízott műszaki szolgálat előre jóváhagyott, 1/100 m^2-es pontossággal kell mérni.

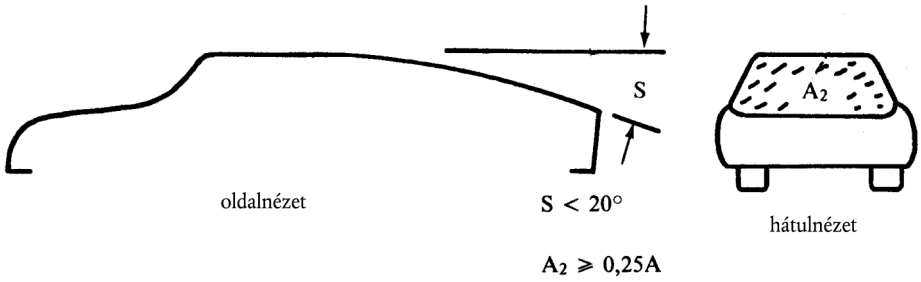
P = teljesítmény-korrekciós tényező az előbbi részekre vonatkozóan e pont 1. táblázata szerint.

w = a gépjármű egyenértékű vizsgálati tömege (kg)

a = 3,45 a csapottfarú, azaz „fastback" karosszériákra; 4,01 minden egyéb könnyű gépjárműhöz

t = 0,0 radiális gumiabroncsú gépjárművek esetében; 4,93 x 10^{-4} minden egyéb gépjármű esetében.

Gépjárműfelépítményeket akkor tekintenek »fastback« karosszériáknak, ha a farfelület (A2) annak a részének vetülete, amely a vízszintessel 20 foknál kisebb szöget alkot, hátrafelé a gépjármű vonatkozási homlokfelületének legalább 25 %-át teszi ki. E felületnek továbbá simának, folyamatosnak és 4 foknál nagyobb helyi egyenetlenségektől mentesnek kell lennie. Az 1.ábra a »fastback« karosszéria egy példáját mutatja.



1. ábra

1. TÁBLÁZAT

A kiálló részek (P) teljesítményfelvétele a teljes kiálló homlokfelülethez (Ap)

Ap (m^2)	P
Ap < 0,03	0,0
0,03 ≤ Ap < 0,06	0,30
0,06 ≤ Ap < 0,08	0,52
0,08 ≤ Ap < 0,11	0,75
0,11 ≤ Ap < 0,14	0,97
0,14 ≤ Ap < 0,17	1,19
0,17 ≤ Ap < 0,19	1,42
0,19 ≤ Ap < 0,22	1,64
0,22 ≤ Ap < 0,25	1.87
0,25 ≤ Ap < 0,28	2,09
0,28 ≤ Ap	2,31

A fenti Ap-homlokfelület analóg módon a gépjármű vonatkozási homlokfelületéhez a gépjármű visszapillantó tükrei, kézi fogantyúi, díszítései, tetőcsomagtartója és egyéb kiálló részeinek egy vagy több síkjaira való ortogonális vetülete összes felületeként van meghatározva, amelyek mind a gépjármű hosszanti síkjához, mind ahhoz a síkhoz viszonyítva, amelyen a gépjármű áll, merőlegesen húzódnak. Kiálló résznek számít bármilyen alkatrész, amely a gépjárműre van felerősítve, több mint 2,25 cm-rel a gépjármű felületén túlnyúlik, és amelynek a vetülete több mint 0,00093 m^2, ha azt egy olyan módszer szerint számítják ki, amelyet a vizsgálatok végrehajtásával megbízott szolgálat jóváhagyott. A fenti összhomloktérben benne foglaltatik minden szerkezet, amelyet szabványos felszereléskénti szállítanak. A szabadon választható egyes felszerelések tere szintén beleszámít, ha feltételezhető, hogy az eladott gépjárművek több, mint 33 %-a lesz ezzel a szerkezettel felszerelve.

3.3.2.2. A könnyű gépjárművekhez való próbapad teljesítményfelvevő beállítását 0,1 kW-ra kell felfelé, illetve lefelé kerekíteni.

3.3.2.3. Könnyű gépjárművek, amelyeket egyetlen nagy görgővel működő próbapadon vizsgálnak:

$$P_A = aA + P + (8{,}22 \times 10^{-4} + 0{,}33\ t)w$$

Az e képletben előforduló valamennyi jelölés a 3.3.2.1. pontban került meghatározásra.

3. függelék

A GÉPJÁRMŰ MENETELLENÁLLÁSA,MÉRÉSI MÓDSZER ORSZÁGÚTON ÉS A JÁRMŰDINAMIKAI PRÓBAPADON

(a III. melléklet 3. függelékével megegyező szöveg)

---

4. függelék

A TÖMEGTEHETETLENSÉGTŐL ELTÉRŐ TEHETETLENSÉGI NYOMATÉKOK ELLENŐRZÉSE

(a III. melléklet 4. függelékével megegyező szöveg)

---

5. függelék

A GÁZMINTAVEVŐ RENDSZEREK MEGHATÁROZÁSA

(a III. melléklet 5. függelékével megegyező szöveg, de az állandó térfogattal történő mintavételhez (CVS) 2 helyett 6 zsák szükséges)

---

6. függelék

A KÉSZÜLÉKEK KALIBRÁLÁSÁNAK MÓDSZERE

(a III. melléklet 6. függelékével megegyező szöveg)

---

7. függelék

A TELJES RENDSZER ELLENŐRZÉSE

(a III. melléklet 5. függelékével megegyező szöveg)

---

8. függelék

A SZENNYEZŐ ANYAGOK TÖMEGKIBOCSÁTÁSÁNAK KISZÁMÍTÁSA

A szennyező anyagok kibocsátott mennyiségét a következő egyenlettel kell kiszámítani:

$$Mi = 0{,}43 \frac{M_{icT}\ M_{is}}{S_{cT} + S_s} + 0{,}57 \frac{M_{iHT} + M_{is}}{S_{HT} + S_s}$$

ahol:

Mi = a kibocsátott szennyező anyag mennyisége, i, gramm/km-ben

M_{icT} = a kibocsátott szennyező anyag mennyisége, i, grammban az első szakasz folyamán (tranziens hidegen)

M_{iHT} = a kibocsátott szennyező anyag mennyisége, i, grammban az utolsó szakasz folyamán (tranziens melegen)

M_{is} = a kibocsátott szennyező anyag mennyisége, i, grammban a második szakasz folyamán (stabilizált)

S_{cT} = az első szakasz folyamán megtett távolság (km-ben)

S_{HT} = az utolsó szakasz folyamán megtett távolság (km-ben)

S_s = a második szakasz folyamán megtett távolság (km-ben)

A kibocsátott szennyezőanyag-mennyiségeket a következő képlet szerint kell kiszámítani.

$$Mi = V_{mix} \times Q_i \times k_H \times C_i \times 10^{76}$$

ahol:

Mi = a kibocsátott i szennyező anyag mennyisége gramm/szakaszban

V_{mix} = higított kipufogógáz mennyisége liter/szakaszban kifejezve, a normál körülményekre korrigálva (273,2 K és 101,33 kPa)

Q_i = az i szennyező anyag sűrűsége gramm/literben normál hőmérsékleten és nyomáson (273,2 K és 101,33 kPa)

k_H = nedvességkorrekciós tényező a kibocsátott hidrogénoxid-mennyiségek kiszámításához (HC és CO esetében nincs nedvességkorrekció)

C_i = az i szennyező anyag koncentrációja a hígított kipufogógázokban, ppm-ben kifejezve és korrigálva a hígító levegőben az i szennyező anyag koncentrációval korrigálva.

VI. MELLÉKLET

Az 1. pontban a táblázatot a következő táblázattal kell helyettesíteni:

„1. **KÜLSŐ GYÚJTÁSÚ MOTORRAL FELSZERELT GÉPJÁRMŰVEK VIZSGALATÁHOZ FELHASZNÁLT REFERENCIA-TÜZELŐANYAG MŰSZAKI ADATAI**

Referencia-tüzelőanyag: CEC RF-08-A-85

Típus: szuperbenzin, ólmozatlan

	Határértékek és egységek		ASTM-eljárás
	minimum	maximum	
Kísérleti oktánszám	95,0		D 2699
Motor oktánszám	85,0		D 2700
Sűrűség 15 °C mellett	0,748	0,762	D 1298
Gőznyomás (Reid szerint)	0,56 bar	0,64 bar	D 323
Desztilláció:			
– kezdeti forráspont	24 °C	40 °C	D 86
– 10 térf. pont	42 °C	58 °C	D 86
– 50 tért. % pont	90 °C	110 °C	D 86
– 90 térf. % pont	155 °C	180 °C	D 86
– Végforrpont	190 °C	215 °C	D 86
Lepárlási maradék		2 %	D 86
A szénhidrogén-elemzés:			
– olefinek		20 % térf.	D 1319
– aromás vegyületek	(beleértve 5 % térf. max.-benzol ([1])	45 % térf.	D 1319 D 3606/D 2267
– telített szénhidrogének		maradvány	D 1319
Szén/hirdogén viszony	viszony		
Oxidációs stabilitás	480 min.		D 525
Maradó gyantatartalom		4 mg/100 ml	D 381
Kéntartalom		0,04 tömeg-%	D 1266/D 2622/D 2785
Korrózió rézlemezen 50 °C mellett		1	D 130
Ólomtartalom		0,005 g/l	D 3237
Foszfortartalom		0,0013 g/l	D 3231

([1]) Oxigéntartalmú komponensek hozzáadása tilos."

A 2. pont helyébe a következő rendelkezés lép:

„2. **SŰRÍTÉSES GYÚJTÁSÚ MOTORRAL FELSZERELT GÉPJÁRMŰVEK VIZSGÁLATÁHOZ HASZNÁLT REFERENCIA-TÜZELŐANYAG MŰSZAKI ADATAI**

Referencia-tüzelőanyag: CEC RF-03-A-84 ([1]) ([3]) ([7])

Típus: Dízelüzemanyag Tulajdonságok

	Határértékek és egységek	ASTM eljárás
Cetánszám ([4])	min. 49	D 613
	max. 53	D 1 298
Sűrűség 5 °C mellett (kg/l)	min. 0,835	
	max.0,845	
Desztilláció ([2]):		
– 50 % pont	min. 245 °C	D 86
– 90 % pont	min. 320 °C	
	max. 340 °C	
– végforrpont	max. 370 °C	
Lobbanáspont	min. 55 °C	D 93

	Határértékek és egységek	ASTM eljárás
CFPP	min. – max. –5 °C	EN 116 (CEN)
Viszkozitás 40 °C	min. 2,5 mm^2/s max. 3,5 mm^2/s	D 445
Kéntartalom	min. (megadandó) max. 0,3 tömeg %	D 1 266/D 2 622 D 2 785
Rézkorrózió	max. 1	D 130
Conradson-szénmaradék (10 % DR)	max. 0,2 tömeg %	D 189
Hamutartalom	max. 0,01 tömeg %	D 482
Víztartalom	max. 0,05 tömeg %	D/95 D/1 744
Közömbösítési (erős sav) szám	max. 0,20 mg KOH/g	
Oxidációs stabilitás (6)	max. 2,5 mg/100 ml	D 2 274
Adalékok (5)		

(1) Egyenértékű ISO-módszerek kerülnek elfogadásra, mihelyt azokat minden fent megadott valamennyi tulajdonságra vonatkozóan kiadják.

(2) A megnevezett számértékek az összesen elpárologtatott mennyiségeket adják meg (százalékosan visszanyert hányad plusz százalékos veszteséghányad).

(3) Az előírásokban megadott értékek »valós értékek«.

A határértékek meghatározása az »Alap meghatározása olajtermékek minőségi vitáihoz« című ASTM D 3244 szabvány alapján történt, és a maximális érték meghatározásánál a zérus feletti 2 R minimális különbség lett figyelembe véve, a maximum és a minimum meghatározásánál a minimális különbség 4R (R = reprodukálhatóság).

E statisztikai okokból szükséges előírásoktól függetlenül, a tüzelőanyag gyártójának zérus értékre kell törekednie, ahol a megadott maximum 2R, és egy átlagértékre, ha maximum és minimum van megadva.

Annak tisztázására, hogy egy tüzelőanyag megfelel-e az előírt követelményeknek, az ASTM D 3244 szabvány feltételeit kell alkalmazni.

(4) A cetán-tartomány nincs összhangban a minimális 4 R tartományra vonatkozó követelménnyel. A tüzelőanyag-szállító és a felhasználó közötti viták esetén azonban felhasználhatók az ASTM D 3244 előírásai az ilyen viták feloldására, amennyiben egyes mérések helyett ismételt méréseket végeznek elegendő számban ahhoz, hogy a szükséges pontosságot biztosítsák.

(5) Ez a tüzelőanyag csak közvetlen lepárlású és krakkolt szénhidrogén-desztillációs összetevőkből állhat; a kéntelenítés megengedett, azonban fémes adalékokat vagy cetánszámjavító adalékokat nem tartalmazhat.

(6) Felülvizsgált oxidációs stabilitás esetén is korlátozott a tárolási időtartam. Ajánlatos a tárolási feltételek és az élettartam tekintetében a szállítótól tanácsot kérni.

(7) Ha egy motor vagy gépjármű termikus hatásfokának kiszámítására van szükség, akkor a tüzelőanyag fűtőértéke a következő képlet szerint számítható ki:
Fajlagos hőtartalom (fűtőérték) (netto) MJ/kg = $(46{,}423 - 8{,}792d^2 + 3{,}170d)(1 - (x + y + s)) + 9{,}420s - 2{,}499x$

ahol:

d = sűrűség 15 °C hőmérsékleten

x = víztartalom, tömegarány (% osztva 100-zal)

y = hamutartalom, tömegarány (% osztva 100-zal)

s = kéntartalom, tömegarány {% osztva 100-zal}."

A VII. melléklet a következő megfogalmazást kapja:

„*VII. MELLÉKLET*

MINTA

Legnagyobb formátum: A4 (210 x 297 mm)

A hatóság megnevezése

MELLÉKLET AZ EGK-JÁRMŰTÍPUSBIZONYÍTVÁNYHOZ A MOTOROK GÁZ-HALMAZÁLLAPOTÚ SZENNYEZŐANYAG-KIBOCSÁTÁSÁRA TEKINTETTEL

(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 83/351/EGK irányelv szerinti módosítás figyelembevételével

Az EGK-típusjóváhagyás száma: .....

1. Gépjármű-kategória (M1, N1 stb.): .....

2. A gépjármű védjegye vagy kereskedelmi elnevezése: .....

3. Gépjárműtípus: .....

4. A gyártó neve és címe: .....

.....

5. Adott esetben a gyártó megbízottjának neve és címe: .....

.....

6. Motor-lökettérfogat (cm^3): .....

7. A menetkész gépjármű tömege: .....

7.1. A gépjármű referenciatömege: .....

8. A gépjármű műszakilag megengedett legnagyobb össztömege: .....

9. Sebességváltó: .....

9.1. Kézi kapcsolású vagy automata [1] [2].....

9.2. A sebességfokozatok száma: .....

9.3. Áttételi viszonyszámok [1]: első fokozat N/V: .....

második fokozat N/V: .....

harmadik fokozat N/V: .....

negyedik fokozat N/V: .....

ötödik fokozat N/V: .....

Utolsó fokozat áttételi viszonya: .....

Gumiabroncsok: méretek: .....

dinamikus gördülési kerület: .....

Meghajtás: első kerekek, hátsó kerekek, négykerék [1]

[1] A nem megfelelő rész törlendő.
[2] Automata sebességváltó/kapcsolás esetén annak megjelölésére minden műszaki adatot meg kell adni.

9.4. A teljesítmény vizsgálata az irányelv III. mellékletének 3.1.6. pontja szerint: .....

.....

10. A gépjármű jóváhagyásra küldésének időpontja: .....

11. A típusjóváhagyási vizsgálatokért felelős műszaki szolgálat: .....

.....

12. A szolgálat által kiállított vizsgálati jegyzőkönyv kelte: .....

13. A szolgálat által kiállított vizsgálati jegyzőkönyv száma: .....

14. Az EGK-típusjóváhagyás megadva – elutasítva (1)

15. A vizsgálatok eredményei a III. melléklet/III.A. melléklet szerint (1):

Egyenértékű tehetetlenségi nyomaték ..... kg

Felvett teljesítmény P_a: ..... kW 50 km/h mellett

Beállítási módszer: .....

15.1. I. típusú vizsgálat a III. melléklet szerint:

CO: ..... g/vizsgálat HC: ..... g/vizsgálat NO_x: ..... g/vizsgálat

15.2. I. típusú vizsgálat a III.A. melléklet szerint:

CO: ..... g/km HC: ..... g/km NO_x: ..... g/km

15.3. II. típusú vizsgálat:

CO: ..... térf. % HC: ..... térf. NO_x: ..... térf. %

15.4. III. típusú vizsgálat

.....

16. Az alkalmazott gázmintavevő rendszer:

16.1. PDP/CVS (1)

16.2. CFV/CVS (1)

16.3. CFO/CVS (1)

17. Hely: .....

18. Dátum: .....

19. Aláírás: .....

20. A következő, a fenti típusjóváhagyási számmal ellátott okmányokat csatolták e melléklethez:
– az irányelv II. mellékletének – megfelelően kitöltött – egy másolati példánya, rajzokat és hozzátartozó diagramokat csatolva,
– a motor és a motortér egy fényképe,
– .....

(1) A nem megfelelő rész törlendő.