

31981L0334

L 131/6

URADNI LIST EVROPSKIH SKUPNOSTI

18.5.1981

DIREKTIVA KOMISIJE**z dne 13. aprila 1981****o prilagoditvah Direktive Sveta 70/157/EGS o približevanju zakonodaje držav članic o dovoljeni ravni hrupa in izpušnem sistemu motornih vozil tehničnemu napredku**

(81/334/EGS)

KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI JE

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske gospodarske skupnosti,

ob upoštevanju Direktive Sveta 70/156/EGS z dne 6. februarja 1970 o približevanju zakonodaj držav članic o homologaciji motornih in priklopnih vozil⁽¹⁾, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo 80/1267/EGS⁽²⁾, zlasti člena 13,ob upoštevanju Direktive Sveta 70/157/EGS z dne 6. februarja 1970 o približevanju zakonodaj držav članic o dovoljeni ravni hrupa in izpušnem sistemu motornih vozil⁽³⁾, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo 77/212/EGS⁽⁴⁾, zlasti člena 3,

ker je na podlagi pridobljenih izkušenj na tem področju, in ob upoštevanju zadnjega stanja tehnike zdaj mogoče spremeniti zahteve v zvezi z metodo za merjenje hrupa premikajočih se in mirujočih vozil, da bi jih bolj uskladili z dejanskimi pogoji obratovanja;

ker določbe iz člena 3 Direktive 70/157/EGS izključujejo spremembo mejnih vrednosti iz postopka prilagajanja tehničnemu napredku; ker je v tej direktivi zaradi obveščanja primerno vključiti mejne vrednosti, kakršne so določene v Direktivi 77/212/EGS; ker pa je načrtovano pravočasno znižanje teh vrednosti v skladu s postopkom, predvidenim za ta primer;

ker se izpušni sistemi in nekateri njihovi sestavni deli tržijo ločeno kot rezervni deli; ker se, kolikor jih je mogoče tudi preveriti, preden so vgrajeni v vozilo, njihov prosti pretok lahko olajša z vzpostavitvijo postopka EGS-homologacije glede teh ločenih sistemov, ki se štejejo za samostojne tehnične enote v smislu člena 9a Direktive 70/156/EGS, vstavljenega z Direktivo 78/315/EGS⁽⁵⁾;

ker so določbe te direktive v skladu z mnenjem Odbora za prilagajanje tehničnemu napredku direktiv o odpravljanju tehničnih ovir pri trgovanju na področju motornih vozil,

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

Člen 1

Direktiva 70/157/EGS se spremeni kot sledi:

1. člen 2 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 2

Nobena država članica ne sme zaradi razlogov, ki se nanašajo na dovoljeno raven hrupa in izpušni sistem, zavrniti EGS-homologacije ali nacionalne homologacije za tip motornega vozila ali tip izpušnega sistema ali sestavni del takšnega sistema, ki se šteje za samostojno tehnično enoto,

— če vozilo izpolnjuje zahteve iz Priloge I glede ravni hrupa in izpušnega sistema,

— če izpušni sistem ali katerikoli njegov sestavni del, ki se šteje za samostojno tehnično enoto v smislu člena 9a Direktive 70/156/EGS, izpolnjuje zahteve iz Priloge II.“

2. člen 2a se nadomesti z naslednjim:

„Člen 2a

1. Nobena država članica ne sme zaradi razlogov, ki se nanašajo na dovoljeno raven hrupa in izpušni sistem, zavrniti ali prepovedati prodaje, registracije, začetka uporabe ali uporabe katerega koli vozila, katerega raven hrupa in izpušni sistem izpolnjujeta zahteve iz Priloge I.

⁽¹⁾ UL L 42, 23.2.1970, str. 1.⁽²⁾ UL L 375, 31.12.1980, str. 34.⁽³⁾ UL L 42, 23.2.1970, str. 16.⁽⁴⁾ UL L 66, 12.3.1977, str. 33.⁽⁵⁾ UL L 81, 28.3.1978, str. 1.

2. Nobena država članica ne sme zaradi razlogov, ki se nanašajo na dovoljeno raven hrupa in izpušni sistem, prepovedati dajanja v promet izpušnega sistema ali katerega koli njegovega sestavnega dela, ki se šteje za samostojno tehnično enoto v smislu člena 9a Direktive 70/156/EGS, če v smislu člena 2 ustreza tipu, za katerega je bila podeljena homologacija.“
3. v členu 3 se „točki I.1 in I.4.1.4“ nadomesti s „točki 5.2.2.1 in 5.2.2.5 Priloge I“.
4. Priloga se nadomesti s prilogami I, II, III in IV k tej direktivi.

Člen 2

1. Od 1. januarja 1982 nobena država članica zaradi razlogov, ki se nanašajo na dovoljeno raven hrupa in izpušni sistem, ne sme:
- zavrniti EGS-homologacije, izdaje dokumenta iz zadnje alinee člena 10(1) Direktive 70/156/EGS ali podelitve nacionalne homologacije za tip motornega vozila, ali
 - prepovedati začetka uporabe vozil,
- če raven hrupa in izpušni sistem tega tipa vozila ali zadevnih vozil izpolnjujeta določbe Direktive 70/157/EGS, kakor je spremenjena s to direktivo.
2. Od 1. oktobra 1984 država članica:
- ne sme več izdati dokumenta iz zadnje alinee člena 10(1) Direktive 70/156/EGS za tip motornega vozila, katerega

raven hrupa in izpušni sistem ne izpolnjujeta določb Direktive 70/157/EGS, kakor je spremenjena s to direktivo,

- lahko zavrne podelitev nacionalne homologacije za tip motornega vozila, katerega raven hrupa in izpušni sistem ne izpolnjujeta določb Direktive 70/157/EGS, kakor je spremenjena s to direktivo.

3. Od 1. oktobra 1985 države članice lahko prepovedo začetek uporabe vozil, katerih raven hrupa in izpušni sistem ne izpolnjujeta določb Direktive 70/157/EGS, kakor je spremenjena s to direktivo.

Člen 3

Do 1. januarja 1982 države članice sprejmejo predpise, potrebne za usklajitev s to direktivo. O tem nemudoma obvestijo Komisijo.

Člen 4

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

V Bruslju, 13. aprila 1981

Za Komisijo

Karl-Heinz NARJES

Član Komisije

PRILOGA I

EGS-HOMOLOGACIJA GLEDE NA RAVEN HRUPA TIP A MOTORNEGA VOZILA

1. OPREDELITEV POJMOV

1.1 Tip vozila za namen EGS-homologacije glede ravni hrupa

V tej direktivi „tip vozila“ pomeni vozila, ki se ne razlikujejo bistveno glede naslednjih delov:

- 1.1.1 oblika ali material nadgradnje (zlasti prostor za vgradnjo motorja in njegova zvočna izolacija);
- 1.1.2 dolžina in širina vozila;
- 1.1.3 tip motorja (dvo- ali štiritalni, s premočrtnim ali vrtilnim gibanjem bata, število in prostornina valjev, število in tip uplinjačev ali sistemov za vbrizgavanje, razpored ventilov, največja nazivna moč motorja in ustrezna vrtilna frekvenca motorja (S));
- 1.1.4 prenosni sistem, zlasti število prestav in njihova razmerja;
- 1.1.5 število, tip in razpored izpušnih sistemov;
- 1.1.6 število, tip in razpored sesalnih sistemov.

1.2 Izpušni in sesalni sistemi

- 1.2.1 „Izpušni sistem“ pomeni celoten sklop delov, potrebnih za zmanjšanje hrupa, ki ga povzroča izpuh motorja vozila.
- 1.2.2 „Sesalni sistem“ pomeni celoten sklop delov, potrebnih za zmanjšanje hrupa, ki ga povzroča dovajanje zraka v motor vozila.
- 1.2.3 V tej direktivi ti sistemi ne vključujejo zbiralnikov.

1.3 Različni tipi izpušnih ali sesalnih sistemov

„Različni tipi izpušnih ali sesalnih sistemov“ pomenijo sisteme, za katere so značilne bistvene razlike, in sicer:

- 1.3.1 sistemi različnih blagovnih znamk ali trgovskih imen;
- 1.3.2 sistemi, pri katerih se značilnosti materialov sestavnega dela razlikujejo ali pri katerih so sestavni deli različnih oblik ali velikosti; pri različnih postopkih površinske obdelave (galvanizacija, prevleka z aluminijem itd.) se šteje, da ti ne povzročijo razlike v tipu;
- 1.3.3 sistemi, pri katerih se načini obratovanja najmanj enega sestavnega dela razlikujejo;
- 1.3.4 sistemi, pri katerih so sestavni deli različno kombinirani.

1.4 Sestavni del izpušnega ali sesalnega sistema

„Sestavni del izpušnega ali sesalnega sistema“ pomeni enega od ločenih sestavnih delov, ki skupaj tvorijo izpušni sistem (npr. izpušne cevi, dejanski glušnik) ali sesalni sistem (npr. zračni filter).

2. VLOGA ZA EGS-HOMOLOGACIJO

- 2.1 Vlogo za EGS-homologacijo glede na raven hrupa tipa motornega vozila mora predložiti proizvajalec vozila ali njegov pooblaščen zastopnik.
- 2.2 Priložiti ji je treba spodaj navedene dokumente v treh izvodih in naslednje podatke:
- 2.2.1 opis tipa vozila v skladu s točkami, navedenimi v zgornji točki 1.1. Navedi je treba številke in/ali simbole, ki opredeljujejo tip motorja in tip vozila;
- 2.2.2 seznam sestavnih delov izpušnega in sesalnega sistema, z ustrezno identifikacijo;
- 2.2.3 risbo celotnega izpušnega sistema z navedbo njegovega položaja na vozilu;
- 2.2.4 podrobno risbo vsakega sestavnega dela, tako da ga je mogoče brez težav locirati in opredeliti, in podatek o uporabljenih materialih.
- 2.3 Vozilo, ki predstavlja tip vozila, za katerega se zahteva homologacija, mora tehnični službi, ki je pristojna za preskuse, dati na razpolago proizvajalec vozila ali njegov pooblaščen zastopnik.
- 2.4 Na zahtevo tehnične službe je treba dati na razpolago tudi primerek izpušnega sistema in motor z najmanj enako prostornino valja in največjo nazivno močjo motorja, kakor je nameščen na vozilu, za katerega se zahteva homologacija.

3. OZNAKE

- 3.1 Sestavni deli izpušnega in sesalnega sistema, razen pritrdilnih delov in cevi, morajo imeti:
- 3.1.1 blagovno znamko ali trgovsko ime proizvajalca sistemov in njihovih sestavnih delov;
- 3.1.2 proizvajalčevo trgovsko oznako.
- 3.2 Te oznake morajo biti jasno čitljive in neizbrisne.

4. EGS-HOMOLOGACIJA

- 4.1 Če je vloga v smislu točke 2.1 odobrena, pristojni organ pripravi potrdilo, ki ustreza tipu v Prilogi III, ki ga je treba priložiti k certifikatu o EGS-homologaciji vozila.

5. ZAHTEVE

5.1 Splošne zahteve

- 5.1.1 Vozilo, njegov motor in izpušni ter sesalni sistem morajo biti načrtovani, izdelani in vgrajeni tako, da ob normalnih pogojih uporabe in ne glede na tresljaje, ki bi jim lahko bili izpostavljeni, vozilo izpolnjuje zahteve te direktive.
- 5.1.2 Sistemi morajo biti načrtovani, izdelani in vgrajeni tako, da je v zvezi s pogoji uporabe vozila dosežena zadostna odpornost proti pojavom korozije, ki so ji izpostavljeni.

5.2 Zahteve glede ravni hrupa

5.2.1 Metoda meritve

5.2.1.1 Hrup tipa vozila, ki je predloženo za EGS-homologacijo, je treba izmeriti v skladu z vsako od obeh metod, opisanih v točki 5.2.2.4 za premikajoča se vozila in v točki 5.2.3.4. za mirujoča vozila ⁽¹⁾.

5.2.1.2 Obe vrednosti, izmerjeni v skladu z zgornjo točko 5.2.1.1, je treba zabeležiti v poročilu o preskusu in v potrdilu, ki ustreza vzorcu, prikazanem v Prilogi III.

5.2.2 Raven hrupa premikajočih se vozil

5.2.2.1 Mejne vrednosti

Raven hrupa, izmerjena v skladu s točkami 5.2.2.2 do vključno 5.2.2.5 te priloge, ne sme preseči naslednjih omejitev:

	Kategorije vozila	Vrednosti, izražene v dB (A) (decibeli (A))
5.2.2.1.1	Vozila za prevoz potnikov z največ devetimi sedeži, vključno z vozniškim sedežem	80
5.2.2.1.2	Vozila za prevoz potnikov z več kot devetimi sedeži, vključno z vozniškim sedežem, katerih največja dovoljena masa ne presega 3,5 tone	81
5.2.2.1.3	Vozila za prevoz blaga, katerih največja dovoljena masa ne presega 3,5 tone	81
5.2.2.1.4	Vozila za prevoz potnikov z več kot devetimi sedeži, vključno z vozniškim sedežem, katerih največja dovoljena masa presega 3,5 tone	82
5.2.2.1.5	Vozila za prevoz blaga, katerih največja dovoljena masa presega 3,5 tone	86
5.2.2.1.6	Vozila za prevoz potnikov z več kot devetimi sedeži, vključno z vozniškim sedežem, katerih moč motorja je enaka ali presega 147 kW	85
5.2.2.1.7	Vozila za prevoz blaga, katerih moč motorja je enaka ali presega 147 kW in katerih največja dovoljena masa presega 12 ton	88

5.2.2.2 Merilni instrumenti

5.2.2.2.1 Zvočne meritve

Naprava, uporabljena za merjenje ravni hrupa, mora biti natančen merilnik jakosti zvoka tipa, ki je opisan v Publikaciji 179 „Natančni merilniki jakosti zvoka“, druga izdaja, Mednarodne komisije za elektrotehniko (IEC). Meritve je treba izvesti z uporabo „hitre“ odzivnosti merilnika jakosti zvoka in krivulje vrednotenja „A“, ki sta tudi opisani v tej publikaciji.

Na začetku in na koncu vsake serije meritev je treba umeriti merilnik jakosti zvoka po navodilih proizvajalca z ustreznim zvočnim virom (npr. pistofon). Preskus je treba šteti za neveljaven, če napake merilnika jakosti zvoka, evidentirane med tem umerjanjem, presežejo 1dB.

⁽¹⁾ Preskus mirujočega vozila se izvede, da se določi referenčna vrednost za organe, ki uporabljajo to metodo za pregled vozil v obratovanju.

- 5.2.2.2.2 Meritve hitrosti
- Vrtilna frekvenca motorja in hitrost vozila na preskusnem območju se določita z natančnostjo 3 % ali bolje.
- 5.2.2.3 Pogoji meritve
- 5.2.2.3.1 Kraj preskušanja
- Kraj preskušanja mora biti sestavljen iz osrednjega pospeševalnega dela, ki ga obkroža povečini raven preskusni teren. Pospeševalni del mora biti raven; površina proge mora biti suha in takšna, da kotalni hrup ostane nizek.
- Na preskusni progi morajo biti pogoji prostega zvočnega polja med zvočnim virom in mikrofonom upoštevani do ± 1 dB. Ta pogoj se šteje kot izpolnjen, če v razdalji 50 m od središča pospeševalnega dela ni velikih predmetov, od katerih se odbija zvok, kot so ograje, skale, mostovi ali stavbe. Površina kraja preskušanja mora biti iz trdega materiala, kot je beton, asfalt ali katerikoli drug zvočno ekvivalenten material v polmeru najmanj 10 m okoli središča pospeševalnega dela in ne sme biti prekrita s pršičem, visoko travo, rahlo zemljo ali pepelom.
- V bližini mikrofona ne sme biti nobene ovire, ki bi lahko vplivala na zvočno polje, in nihče ne sme stati med mikrofonom in zvočnim virom. Opazovalec, ki izvaja meritve, se mora postaviti tako, da ne vpliva na odčitke na merilnem instrumentu.
- 5.2.2.3.2 Vremenske razmere
- Meritve se ne smejo izvajati v slabih atmosferskih razmerah. Zagotoviti je treba, da na rezultate ne vplivajo sunki vetra.
- 5.2.2.3.3 Hrup v okolju
- Pri meritvah mora biti po A-utežena raven hrupa drugih zvočnih virov razen zvočnih virov vozila, ki ga je treba preskusiti, in vplivov vetra, najmanj 10 dB (A) nižja od ravni hrupa vozila. Na mikrofona se lahko namesti ustrezen vetrobran, če je upoštevan njegov vpliv na občutljivost in smerne karakteristike mikrofona.
- 5.2.2.3.4 Stanje vozila
- Pri teh meritvah mora biti vozilo v stanju, pripravljenem za vožnjo, kakor je določeno v točki 2.6 Priloge I k Direktivi 70/156/EGS in, razen za nedeljiva vozila, brez priklopnika ali polpriklopnika.
- Pnevmatike vozila morajo biti takšnega tipa, kot jih proizvajalec običajno namesti na takšna vozila, in morajo biti napolnjene do ustreznega tlaka (tlakov) za prazno vozilo.
- Pred izvajanjem meritev mora motor doseči normalne pogoje obratovanja glede temperature, nastavitvev, goriva, vžigalnih svečk, uplinjača (uplinjačev) itd. (kakor je ustrezno). Če je vozilo opremljeno z ventilatorjem (ventilatorji) z avtomatskim upravljalnim mehanizmom, se med meritvami v ta sistem ne sme posegati.
- Pri vozilih z več kot dvema pogonskim kolesoma mora biti vklopljen samo prenosnik moči za normalno cestno vožnjo.
- 5.2.2.4 Metoda meritve
- 5.2.2.4.1 Vrsta in število meritev
- Najvišja raven hrupa, izražena v A-uteženih decibelih (dB (A)), se izmeri, ko vozilo pelje med črtama AA' in BB' (slika 1). Meritev je neveljavna, če je ugotovljena čezmerna razlika med najvišjo vrednostjo in splošno ravniyo hrupa.
- Na vsaki strani vozila je treba opraviti najmanj dve meritvi.

5.2.2.4.2 Namestitev mikrofona

Mikrofon mora biti nameščen na razdalji $7,5 \pm 0,2$ m od referenčne črte CC' (slika 1) proge in $1,2 \pm 0,1$ m nad tlemi. Os največje občutljivosti mikrofona mora biti vodoravna in pravokotna na pot vozila (črta CC').

5.2.2.4.3 Pogoji vožnje

5.2.2.4.3.1 Splošni pogoji

Pri vseh meritvah je treba vozilo peljati v ravni črti čez pospeševalni del tako, da je vzdolžna srednja ravnina vozila čim bližje črti CC'.

Vozilo se mora približati črti AA' z enakomerno začetno cestno hitrostjo, kakor je določeno v točkah 5.2.2.4.3.2. in 5.2.2.4.3.3. Ko sprednji konec vozila doseže črto AA', se mora dušilna loputa popolnoma odpreti tako hitro, kolikor je praktično mogoče. Ta položaj dušilne lopute je treba obdržati, dokler zadnji konec vozila ne doseže črte BB'; dušilno loputo je treba nato čim hitreje vrniti v položaj prostega teka.

Priklopniki povezanih vozil, ki so nedeljiva, se pri prečkanju črte BB' ne smejo upoštevati.

5.2.2.4.3.2 Hitrost približevanja

Vozilo se mora približati črti AA' z enakomerno hitrostjo, ki ustreza nižji od naslednjih dveh hitrosti:

— hitrost, ki ustreza vrtilni frekvenci motorja, ki je enaka trem četrtnam vrtilne frekvence (S), pri kateri motor razvije največjo nazivno moč;

— 50 km/h.

Če je vozilo opremljeno z avtomatskim menjalnikom brez ročne izbirne ročice, ga je treba preskusiti pri različnih hitrostih približevanja: 30, 40 in 50 km/h ali pri treh četrtninah največje cestne hitrosti, če je ta vrednost nižja. Rezultat preskusa je tisti, ki je pridobljen pri hitrosti, ki povzroča najvišjo raven hrupa.

5.2.2.4.3.3 Izbira prestavnih razmerij (pri vozilih, opremljenih z menjalnikom).

5.2.2.4.3.3.1 Ročni, ne avtomatski menjalnik.

5.2.2.4.3.3.1.1 Vozila v kategoriji M_1 in N_1 ⁽¹⁾, opremljena z menjalnikom, ki nimajo več kakor štirih prestav za vožnjo naprej, je treba preskusiti v drugi prestavi.

Vozila v teh kategorijah, opremljena z menjalnikom, ki imajo več kakor štiri prestave za vožnjo naprej, je treba izmenoma preskusiti v drugi in tretji prestavi. Upoštevati je treba samo skupna prestavna razmerja, namenjena za običajni cesti promet. Izračunati je treba aritmetično srednjo vrednost ravni hrupa, ki so zabeležene za vsako od teh dveh stanj.

5.2.2.4.3.3.1.2 Druga vozila razen tistih v kategorijah M_1 in N_1 ⁽¹⁾, pri katerih je celotno število prestav za vožnjo naprej X (vključno s prestavnimi razmerji, pridobljenimi z dodatnim menjalnikom ali s pogonsko gredjo z več prestavnimi razmerji), je treba preskusiti izmenoma z uporabo razmerij, ki so enaka ali višja od $\frac{X}{2}$ ⁽²⁾. Rezultat preskusa je ta, ki je pridobljen iz razmerja, ki povzroča največjo raven hrupa.

Ne glede na določbe iz točk 1.1.2 in 1.1.4 je mogoče vozila z istim tipom motorja in izpušnega ter sesalnega sistema, vendar z različno dolžino ali širino ter različnimi skupnimi prestavnimi razmerji, šteti za vozila istega tipa. V tem primeru je načeloma dovolj, da se preskusi samo eno vozilo, ki predstavlja zadevni tip, tako da se kot preskusno vozilo izbere vozilo z najnižjo maso v stanju, pripravljenem za vožnjo.

⁽¹⁾ V skladu z definicijo iz točke 0.4 Priloge I k Direktivi 70/156/EGS (UL L 42, 23.2.1970).

⁽²⁾ Če $\frac{X}{2}$ ne ustreza celemu številu, je treba uporabiti najbližje višje razmerje.

Če je najvišja raven hrupa dosežena med razmerjema $\frac{X}{2}$ in X , se izbrano vozilo šteje za vzorčno vozilo svojega tipa.

Če ni tako, je treba preskuse razširiti, tako da zajemajo celoten obseg skupnih prestavnih razmerij, ki jih je treba upoštevati za vozila tega tipa.

5.2.2.4.3.3.2 Avtomatski menjalnik, opremljen z ročno izbirno ročico.

Če je vozilo opremljeno z ročno izbirno ročico z X prestavami za vožnjo naprej, je treba preskus izvesti z izbirno ročico v položaju X ; avtomatsko prestavljanje v nižjo prestavo (npr. „kick-down“) je treba izključiti. Če avtomatska prestavitev v nižjo prestavo nastopi po prečkanju črte AA', je treba preskus ponovno začeti z uporabo, če je potrebno, višjega od obeh položajev izbirnega stikala $X-1$ in $X-2$, kar omogoči izvedbo preskusa brez avtomatske prestavitve v nižjo prestavo (avtomatsko prestavljanje v nižjo prestavo je še naprej izključeno).

Če je vozilo opremljeno z ročnim dodatnim menjalnikom ali s pogonsko gredjo z več prestavnimi razmerji, je treba uporabiti položaj, ki ustreza običajni mestni vožnji. Posebni položaji izbirne ročice za počasne vozne manevre ali zaviranje ne smejo biti uporabljeni.

5.2.2.5 Razlaga rezultatov

5.2.2.5.1 Za upoštevanje netočnosti merilnih instrumentov se rezultat, pridobljen pri vsaki meritvi, določi tako, da se od odčitane vrednosti meritve odšteje 1 dB (A).

5.2.2.5.2 Meritve se štejejo za veljavne, če razlika med dvema zaporednima meritvama na isti strani vozila ne presega 2 dB (A).

5.2.2.5.3 Rezultat preskusa je najvišja izmerjena raven hrupa. Če rezultat za 1 dB (A) presega najvišjo dovoljeno raven hrupa za kategorijo preskušane vozila, se opravi še dve meritvi. Tri od štirih meritev, pridobljenih na ta način, morajo biti znotraj predpisanih omejitev.

5.2.3 Raven hrupa mirujočega vozila

5.2.3.1 Raven hrupa v bližini vozil

Da bi olajšali kasnejša preverjanja na vozilih v uporabi, je treba raven hrupa izmeriti blizu izstopne odprtine izpušnega sistema v skladu z naslednjimi zahtevami, rezultate meritev pa zabeležiti v poročilo o preskusu, ki se pripravi za izdajo potrdila iz Priloge III.

5.2.3.2 Merilni instrumenti

5.2.3.2.1 Zvočne meritve

Za meritve se mora uporabiti natančen merilnik jakosti zvoka, kakor je opredeljen v točki 5.2.2.2.1.

5.2.3.2.2 Meritve vrtilne frekvence motorja

Vrtilna frekvenca motorja se določi s tahometrom s točnostjo 3 % ali bolje. Ta tahometer ne sme biti tahometer vozila.

5.2.3.3 Pogoji meritve

5.2.3.3.1 Kraj preskušanja (slika 2)

Kot kraj preskušanja se lahko uporabi katero koli območje, kjer ni znatnih akustičnih motenj. Zlasti ustrezne so ravne površine, ki so pokrite z betonom, asfaltom ali katero drugo trdo obrabno plastjo in imajo visoko stopnjo odboja; ne smejo se uporabiti površine iz steptane zemlje. Kraj preskušanja mora biti v obliki pravokotnika, katerega stranice so najmanj 3 m oddaljene od strani vozila. Ta pravokotnik ne sme vsebovati nikakršnih znatnih ovir, npr. druge osebe razen opazovalca in voznika. Vozilo mora biti nameščeno znotraj tega pravokotnika, tako da je mikrofoni najmanj 1 m stran od katerega koli robnika.

5.2.3.3.2 Vremenske razmere

Meritve se ne smejo izvajati v slabih atmosferskih razmerah. Zagotoviti je treba, da na rezultate ne vplivajo sunki vetra.

5.2.3.3.3 Hrup v okolju

Odčitki z merilnih instrumentov, ki jih povzročata hrup v okolju in veter, morajo biti najmanj 10 dB (A) nižji od ravni hrupa, ki se meri. Na mikrofona se lahko namesti ustrezen vetrobran, če je upoštevan njegov vpliv na občutljivost mikrofona.

5.2.3.3.4 Stanje vozila

Motor vozila mora pred začetkom meritev doseči normalno temperaturo, ki jo ima med obratovanjem. Če je vozilo opremljeno z ventilatorjem (ventilatorji) z avtomatskim upravljalnim mehanizmom, se med meritvami ravni hrupa v ta sistem ne posega.

Med meritvami mora biti ročica menjalnika v nevtralnem položaju.

5.2.3.4 Metoda meritve

5.2.3.4.1 Vrsta in število meritev

Najvišja raven hrupa, izražena v A-uteženih decibelih (dB (A)), mora biti izmerjena v času obratovanja, ki je naveden v točki 5.2.3.4.3.

Na vsaki merilni točki morajo biti opravljene najmanj tri meritve.

5.2.3.4.2 Položaj mikrofona (slika 2)

Mikrofon mora biti nameščen v višini izpušne odprtine ali 0,2 m nad površino preskusne proge – kar je višje. Membrana mikrofona mora biti obrnjena k izpušni odprtini na razdalji 0,5 m od nje. Os največje občutljivosti mikrofona mora biti vzporedna s površino proge pod kotom $45^{\circ} \pm 10^{\circ}$ na navpično ravnino, ki jo določa smer izpusta izpušnih plinov.

Mikrofon je treba namestiti na tisto stran te navpične ravnine, pri kateri nastane največja možna razdalja med mikrofonom in obrisom vozila.

Če ima izpušni sistem več odprtini, katerih središča med seboj niso oddaljena več kakor 0,3 m in ki so povezane z istim glušnikom, mora biti mikrofon obrnjen k odprtini, ki je najbližja obrisu vozila ali k odprtini, ki je najvišje nad površino proge. V vseh drugih primerih je treba izvesti ločene meritve za vsako odprtino, najvišja zabeležena vrednost pa se vzame kot vrednost preskusa.

Pri vozilih, opremljenih z navpično izpušno odprtino (npr. gospodarska vozila), je treba mikrofon namestiti na višino izpušne odprtine, tako da je obrnjen navzgor in je njegova os navpično. Namestiti ga je treba na razdalji 0,5 m od strani vozila, ki je najbližje izpušni odprtini.

Če je oblika vozila takšna, da mikrofona ni mogoče namestiti v skladu s sliko 2 zaradi ovir, ki so sestavni del vozila (npr. rezervno kolo, rezervoar za gorivo, prostor za akumulator), je treba ob izvajanju meritve izdelati risbo, ki jasno prikazuje položaj mikrofona. Kolikor je to mogoče, mora biti mikrofon več kakor 0,5 m oddaljen od najbližje ovire, njegova os največje občutljivosti pa mora biti obrnjena k izpušni odprtini s položaja, na katerega zgoraj navedene ovire najmanj vplivajo.

5.2.3.4.3 Pogoji obratovanja motorja

Vrtilna frekvenca motorja mora biti ustaljena na treh četrtinah vrtilne frekvence (S), pri kateri motor doseže največjo nazivno moč.

Ko je konstantna vrtilna frekvenca motorja dosežena, je treba loputo uplinjača hitro vrniti v položaj prostega teka. Raven hrupa je treba izmeriti v času obratovanja, ki obsega kratkotrajno ohranitev konstantne vrtilne frekvence motorja in celoten čas zaviranja, pri čemer se kot rezultat preskusa vzame najvišji odčitek z merilnika jakosti zvoka.

5.2.3.5 Rezultati (Poročilo o preskusu)

5.2.3.5.1 V poročilu o preskusu, ki se pripravi za izdajo potrdila iz Priloge III, se navedejo vsi ustrezni podatki, zlasti tisti, uporabljeni pri merjenju hrupa mirujočega vozila.

5.2.3.5.2 Odčitki, zaokroženi na najbližji cel decibel, se odčitajo z merilnega instrumenta.

Upoštevajo se samo vrednosti, pridobljene s treh zaporednih meritev, ki se med seboj ne razlikujejo za več kakor 2 dB (A).

5.2.3.5.3 Rezultat preskusa je najvišja od teh treh vrednosti.

5.3 Izpušni sistemi z vlaknastim materialom

5.3.1 Vlaknasti material se ne sme uporabljati pri konstrukciji glušnikov, razen če so pri načrtovanju ali proizvodnih fazah sprejeti ustrezni ukrepi, s katerimi se zagotovi, da je v cestnem prometu dosežena učinkovitost, potrebna za upoštevanje omejitev iz točke 5.2.2.1. Takšen glušnik se šteje za učinkovitega v cestnem prometu, če izpušni plini niso v stiku z vlaknastim materialom ali če je glušnik prototipa vozila, preskušane v skladu z zahtevami iz točk 5.2.2 in 5.2.3, v normalnem stanju za cestni promet, preden se izvedejo meritve ravni hrupa. To je mogoče doseči z uporabo enega od treh preskusov iz točk 5.3.1.1, 5.3.1.2 in 5.3.1.3 spodaj ali z odstranitvijo vlaknastega materiala iz glušnika.

5.3.1.1 Stalno obratovanje na cesti 10 000 km

5.3.1.1.1 Približno polovica tega obratovanja sestoji iz mestne vožnje, druga polovica pa iz voženj na dolge razdalje pri visoki hitrosti; stalno obratovanje na cesti se lahko nadomesti z ustreznim programom na preskusni progi.

5.3.1.1.2 Obe območji hitrosti je treba večkrat zamenjati.

5.3.1.1.3 Celotni preskusni program mora vsebovati najmanj 10 odmorov, ki trajajo najmanj tri ure, da bi lahko evidentirali učinke hlajenja in kakršne koli kondenzacije, ki bi lahko nastopili.

5.3.1.2 Kondicioniranje na preskusni napravi

5.3.1.2.1 Z uporabo standardne opreme in ob upoštevanju navodil proizvajalca vozila je treba glušnik namestiti na motor, ki je spojen z dinamometrom.

5.3.1.2.2 Preskus je treba opraviti v šestih šesturnih obdobjih z najmanj 12-urnim odmorom med vsakim obdobjem, da bi lahko evidentirali učinke hlajenja in kakršne koli kondenzacije, ki bi lahko nastopili.

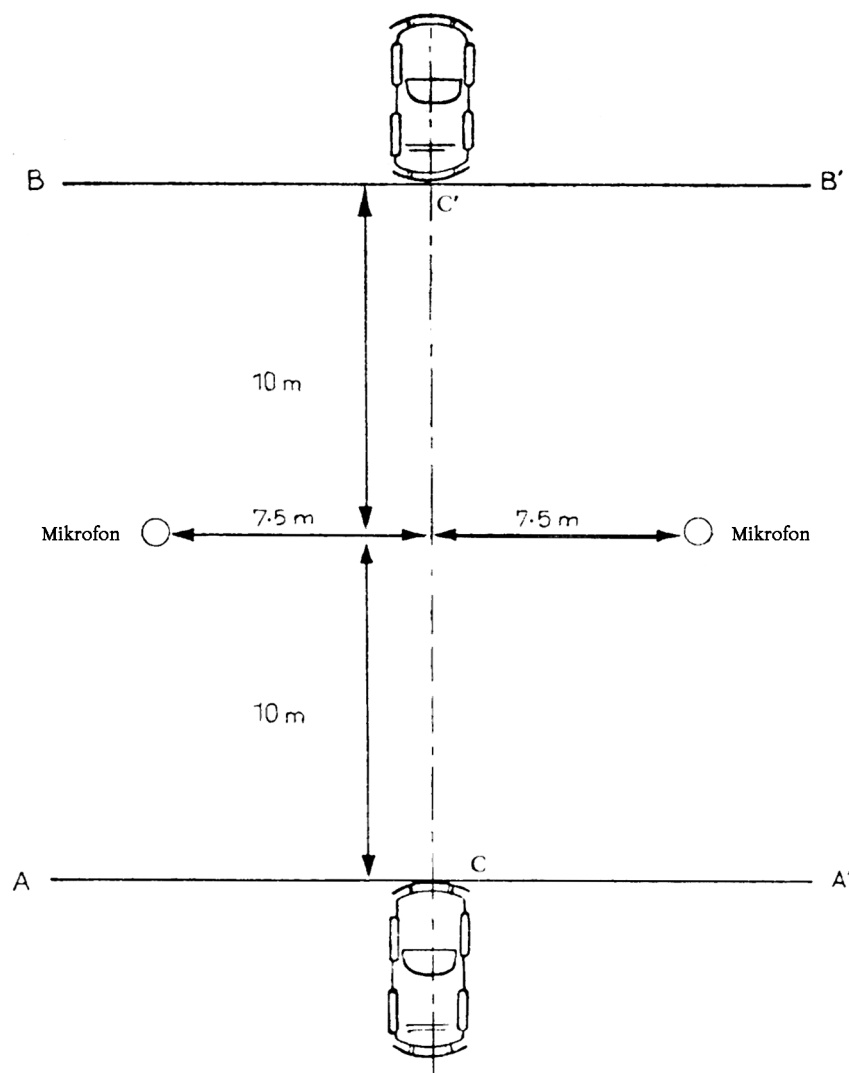
5.3.1.2.3 Med vsakim šesturnim obdobjem se motor izmenoma zažene pod naslednjimi pogoji:

1. pet minut v prostem teku;
2. enourna sekvenca pri $\frac{1}{4}$ obremenitvi s $\frac{3}{4}$ največje nazivne vrtilne frekvence (S);
3. enourna sekvenca pri $\frac{1}{2}$ obremenitvi s $\frac{3}{4}$ največje nazivne vrtilne frekvence (S);
4. 10-minutna sekvenca pri polni obremenitvi s $\frac{3}{4}$ največje nazivne vrtilne frekvence (S);
5. 15-minutna sekvenca pri $\frac{1}{2}$ obremenitvi z največjo nazivno vrtilno frekvenco (S);
6. 30-minutna sekvenca pri $\frac{1}{4}$ obremenitvi z največjo nazivno vrtilno frekvenco (S).

Celotna dolžina šestih sekvenc: tri ure.

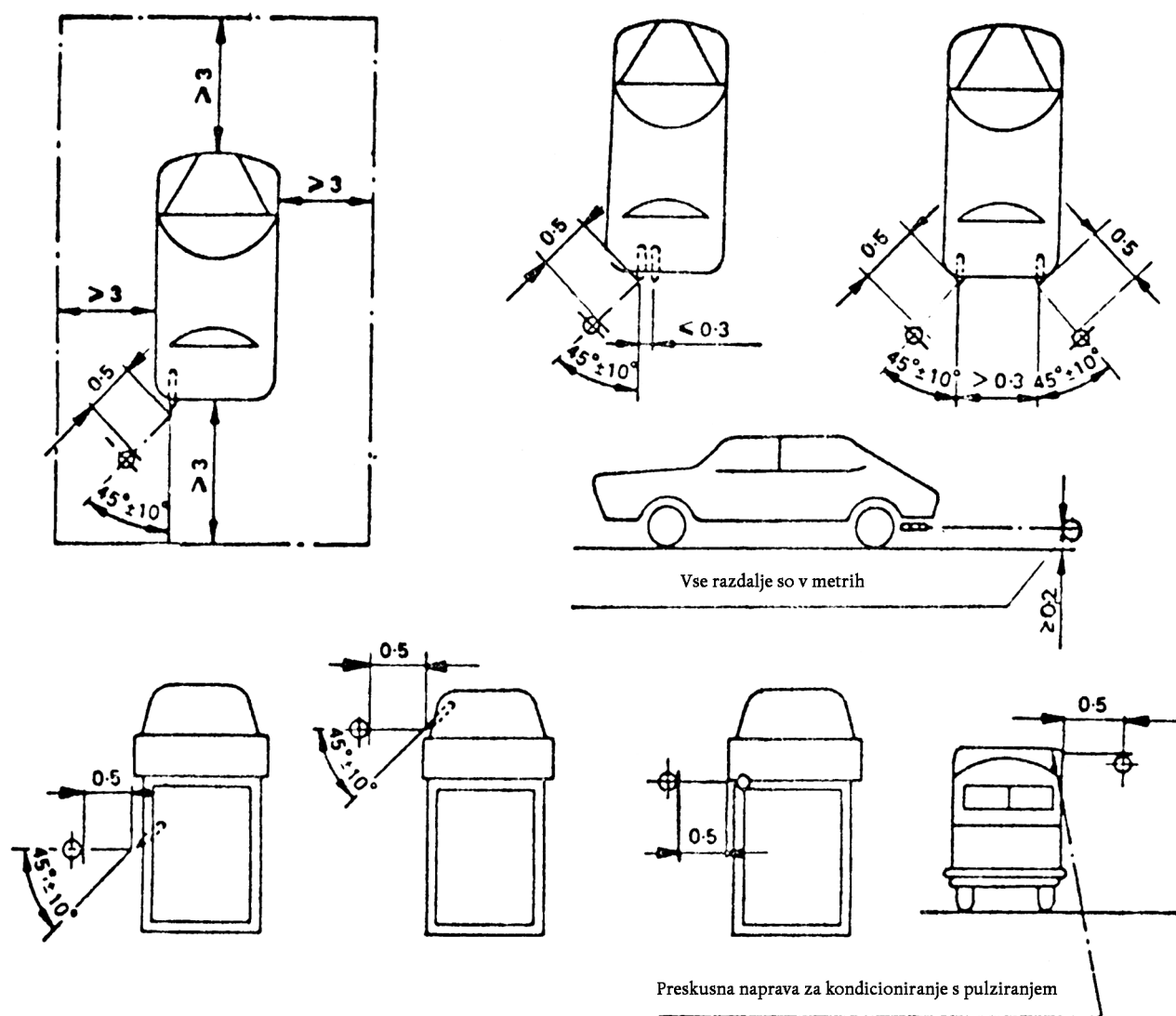
Vsako obdobje mora vsebovati dve skupini od šestih zgoraj navedenih sekvenc.

- 5.3.1.2.4 Med preskusom se glušnik ne sme hladiti z umetnim preprihom, ki bi simuliral običajno gibanje zraka okoli vozila. Kljub temu se sme na zahtevo proizvajalca glušnik hladiti, da ne bi bila prekoračena vstopna temperatura plinov v glušnik, ko vozilo obratuje pri najvišji hitrosti.
- 5.3.1.3 Kondicioniranje s pulziranjem
- 5.3.1.3.1 Izpušni sistem ali njegove sestavne dele je treba namestiti na vozilo iz točke 2.3 ali na motor iz točke 2.4. V prvem primeru je treba vozilo montirati na dinamometer z valji. V drugem primeru je treba motor montirati na dinamometer.
- Preskusno napravo, katere podrobna shema je prikazana na sliki 3, je treba namestiti na odprtino izpušnega sistema. Sprejemljiva je katera koli druga naprava, ki zagotavlja enakovredne rezultate.
- 5.3.1.3.2 Preskusno napravo je treba nastaviti tako, da je pretok izpušnih plinov izmenoma prekinjen in ponovno vzpostavljen s pomočjo hitrozapornega ventila v 2 500 ciklih.
- 5.3.1.3.3 Ventil se mora odpreti, ko protitlak izpušnih plinov, merjen najmanj 100 mm za vstopno prirobnico, doseže vrednost med 0,35 in 0,40 bar. Zapreti se mora, ko se ta protitlak ne razlikuje za več kot 10 % od vrednosti ustaljenega protilaka, merjeno pri odprtem ventilu.
- 5.3.1.3.4 Časovni rele se nastavi za čas trajanja izpuha plinov, ki izhaja iz določb iz točke 5.3.1.3.3 zgoraj.
- 5.3.1.3.5 Vrtilna frekvenca motorja mora predstavljati 75 % vrtilne frekvence (S), pri kateri motor razvije največjo moč.
- 5.3.1.3.6 Moč, ki jo prikaže dinamometer, mora predstavljati 50 % polne moči, dosežene pri polno odprti dušilni loputi, merjeno pri 75 % vrtilne frekvence motorja (S).
- 5.3.1.3.7 Med preskusom je treba zapreti morebitne drenažne odprtine.
- 5.3.1.3.8 Celotni preskus je treba zaključiti v 48 urah.
- Po potrebi se izvede eno obdobje ohlajevanja po vsaki uri.
- 5.3.2 Če se morajo uporabljati določbe člena 8 (3) Direktive 70/156/EGS glede EGS-homologacije, je treba uporabiti preskusno metodo iz točke 5.3.1.2 zgoraj.



Slika 1

Položaji mikrofona za meritev premikajočega se vozila



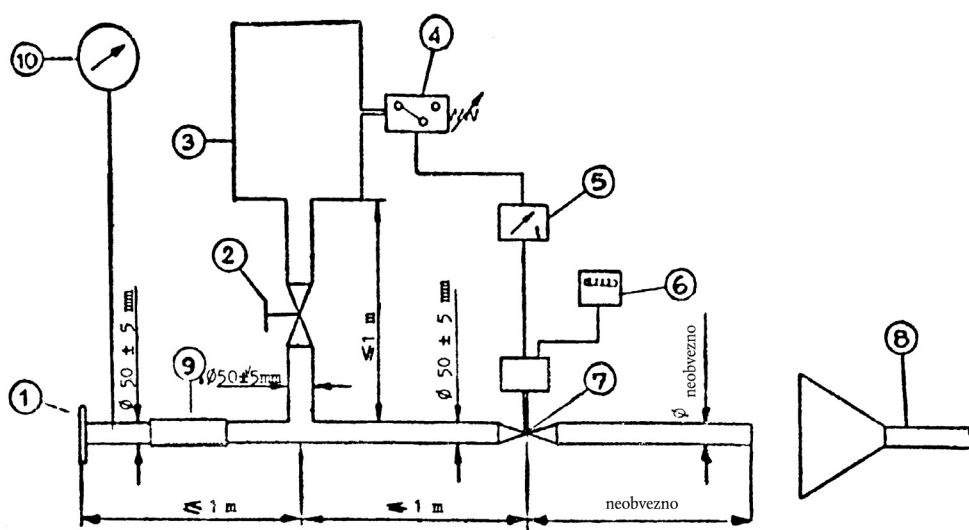
Slika 2

Kraj preskušanja in položaji mikrofona za meritev mirujočega vozila

Vse razdalje so v metrih

Slika 3

Preskusna naprava za kondicioniranje s pulziranjem



1. Vstopna prirobnica ali puša za povezavo z zadnjim delom preskusnega izpušnega sistema
2. Ročni krmilni ventil
3. Izravnalni zbiralnik s prostornino od 35 do 40 litrov
4. Tlačno stikalo z delovnim območjem 0,05 do 2,5 bar
5. Časovni rele
6. Števec impulzov
7. Hitro delujoči ventil, kakor je ventil motorne zavore (na izpušne pline) premera 60 mm, ki ga poganja pnevmatski valj z reakcijsko silo 120 N pri 4 bar. Odzivni čas, tako pri odpiranju kot zapiranju, ne sme preseči 0,5 sekunde.
8. Odvajanje izpušnih plinov
9. Gibka cev
10. Manometer

PRILOGA II

EGS-HOMOLOGACIJA IZPUŠNIH SISTEMOV KOT SAMOSTOJNIH TEHNIČNIH ENOT (NADOMESTNI IZPUŠNI SISTEMI)**0. PODROČJE UPORABE**

Ta priloga se uporablja za homologacijo izpušnih sistemov ali njihovih sestavnih delov kot samostojnih tehničnih enot v smislu člena 9a Direktive 70/156/EGS, ki so namenjeni za namestitev na enega ali več tipov motornih vozil v kategorijah M₁ in N₁ kot nadomestni deli.

1. OPREDELITVE POJMOV

- 1.1 „Nadomestni izpušni sistem ali njegov sestavni del“ pomeni katerikoli del izpušnega sistema, opredeljenega v točki 1.2.1 Priloge I, ki je na vozilu namenjen za zamenjavo dela tipa, za katerega je bila podeljena EGS-homologacija v skladu s Prilogo I.

2. VLOGA ZA EGS-HOMOLOGACIJO

- 2.1 Vlogo za EGS-homologacijo za nadomestni izpušni sistem ali njegov sestavni del kot samostojno tehnično enoto mora predložiti proizvajalec vozila, proizvajalec zadevne samostojne tehnične enote ali njun pooblaščen zastopnik.

- 2.2 Vlogi za EGS-homologacijo za vsak tip nadomestnega izpušnega sistema ali njegovega sestavnega dela je treba priložiti spodaj navedene dokumente v treh izvodih in naslednje podatke:

- 2.2.1 — opis tipa (tipov) vozila, na katerega (katera) se namesti sistem ali njegovi sestavni deli v zvezi z značilnostmi, navedenimi v točki 1.1 Priloge I. Navedi je treba številke in/ali simbole, ki označujejo tip motorja in vozila;
- 2.2.2 — opis nadomestnega izpušnega sistema z navedbo relativnega položaja vsakega sestavnega dela sistema, skupaj z navodili glede vgradnje;
- 2.2.3 — podrobne risbe vsakega sestavnega dela, tako da jih je mogoče brez težav locirati in opredeliti, ter podatek o uporabljenih materialih.

Te risbe morajo prikazovati mesto, predvideno za obvezno namestitev EGS-homologacije.

- 2.3 Na zahtevo zadevne tehnične službe mora vlagatelj predložiti:

- 2.3.1 — dva primera sistema, za katerega je bila vložena zahteva za EGS-homologacijo;
- 2.3.2 — izpušni sistem tipa, ki je bil prvotno nameščen na vozilo, ko je bila podeljena EGS-homologacija;
- 2.3.3 — vozilo, ki predstavlja tip, na katerega se namesti sistem:
- ki mora biti glede ravni hrupa med premikanjem v takšnem stanju, da upošteva omejitve iz točke 5.2.2.1 Priloge I in ne presega za več kot 3 dB (A) vrednosti, ugotovljenih med homologacijskimi preskusi in
 - ki glede ravni hrupa v mirujočem stanju upošteva vrednost, ugotovljeno med homologacijo;
- 2.3.4 — posebej motor, ki ustreza zgoraj opisanemu tipu vozila.

3. OZNAKE

- 3.1 Nadomestni izpušni sistem ali njegovi sestavni deli, razen pritrdilnih delov in cevi, morajo imeti:

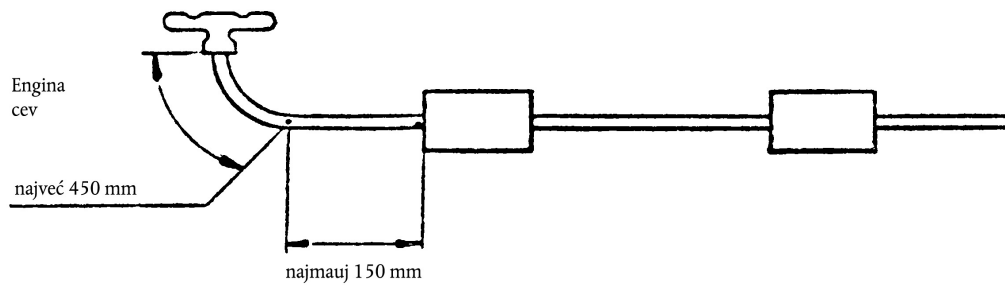
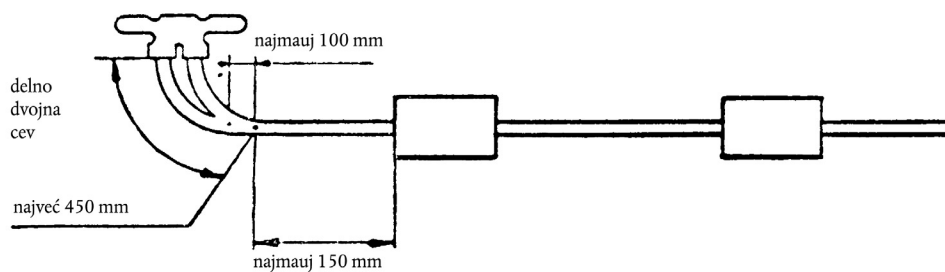
- 3.1.1 — blagovno znamko ali trgovsko ime proizvajalca nadomestnega sistema in njegovih sestavnih delov;
- 3.1.2 — proizvajalčevo trgovsko oznako;
- 3.1.3 — številko EGS-homologacije, pred katero je črkovna oznaka države, ki podeli EGS-homologacijo ⁽¹⁾.
- 3.2 Te oznake morajo biti jasno čitljive in neizbrisne.
4. EGS-HOMOLOGACIJA
- 4.1 Če je vloga v smislu točke 2.1 odobrena, pristojni organ pripravi potrdilo, ki ustreza vzorcu iz Priloge IV. Pred številko homologacije mora črkovna oznaka države, ki podeli EGS-homologacijo.
5. ZAHTEVE
- 5.1 **Splošne zahteve**
- 5.1.1 Nadomestni izpušni sistem ali njegov sestavni del mora biti načrtovan, konstruiran in primeren za vgradnjo tako, da je zagotovljeno, da je vozilo skladno z določbami te direktive ob normalnih pogojih uporabe, ne glede na kakršne koli tresljaje, ki bi jim lahko bilo izpostavljeno.
- 5.1.2 Izpušni sistem ali njegovi sestavni deli morajo biti načrtovani, izdelani in primerni za vgradnjo tako, da je dovolj odporen/so dovolj odporni proti korozijskim pojavom, ki jim je izpostavljen/so jim izpostavljeni v zvezi s pogoji uporabe vozila.
- 5.2 **Zahteve glede ravni hrupa**
- 5.2.1 Zvočno učinkovitost nadomestnega izpušnega sistema ali njegovega sestavnega dela je treba preveriti z uporabo metod, opisanih v točkah 5.2.2.4 in 5.2.3.4 Priloge I.
- Ko je nadomestni izpušni sistem ali njegov sestavni del vgrajen v vozilo iz točke 2.3.3 te priloge, morajo ravni hrupa, pridobljene z uporabo obeh metod (mirujoče in premikajoče se vozilo), izpolnjevati enega naslednjih pogojev:
- 5.2.1.1 ne smejo presegati vrednosti, ki so bile ugotovljene, ko je bila temu tipu vozila podeljena EGS-homologacija;
- 5.2.1.2 ne smejo presegati vrednosti ravni hrupa, izmerjenih na vozilu iz točke 2.3.3, ko je to opremljeno z izpušnim sistemom istega tipa kakor sistem, ki je bil nameščen na vozilo, ko je bila podeljena EGS-homologacija.
- 5.3 **Meritev zmogljivosti vozila**
- 5.3.1 Nadomestni izpušni sistem ali njegovi sestavni deli morajo biti takšni, da je zagotovljeno, da je zmogljivost vozila primerljiva z zmogljivostjo, doseženo z originalnim izpušnim sistemom ali njegovim sestavnim delom.
- 5.3.2 Nadomestni izpušni sistem ali sestavne dele tega sistema, odvisno od proizvajalčeve izbire, je treba primerjati z originalnim izpušnim sistemom ali njegovimi sestavnimi deli, ki so tudi v novem stanju in ki se jih izmenoma namesti na vozilo iz točke 2.3.3.

⁽¹⁾ B = Belgija, D = Zvezna republika Nemčija, DK = Danska, F = Francija, GR = Grčija, I = Italija, IRL = Irska, L = Luksemburg, NL = Nizozemska, UK = Združeno kraljestvo.

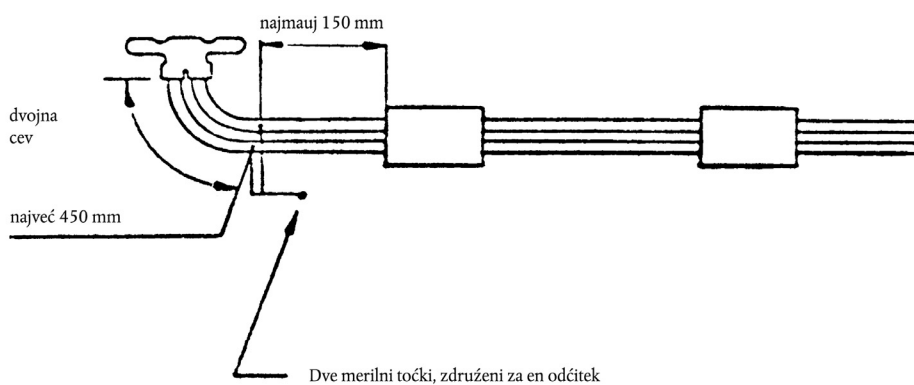
- 5.3.3 Preskus mora biti izveden v obliki meritve izgube tlaka pod pogoji iz točke 5.3.4.1 ali 5.3.4.2. Vrednost, izmerjena z nadomestnim izpušnim sistemom, ne sme za več kot 25 % preseči vrednosti, izmerjene z originalnim sistemom, pod spodaj navedenimi pogoji.
- 5.3.4 *Preskusna metoda*
- 5.3.4.1 Preskus z motorjem
- Meritev je treba izvesti na motorju iz točke 2.3.4, ki je spojen z dinamometrom.
- Pri popolnoma odprti dušilni loputi je treba preskuševališče nastaviti tako, da je dosežena vrtilna frekvenca motorja (S), ki ustreza največji nazivni moči motorja.
- Razdalja merilnega mesta od izpušnega kolektorja, ki jo je treba uporabiti za meritev protitlaka izpušnih plinov, je opredeljena na slikah 1, 2 in 3.
- 5.3.4.2 Preskus z vozilom
- Meritev je treba izvesti na vozilu iz točke 2.3.3.
- Preskus je treba izvesti:
- na cesti ali
 - na dinamometru z valji.
- Pri popolnoma odprti dušilni loputi je treba motor obremeniti tako, da je dosežena vrtilna frekvenca motorja (S), ki ustreza največji nazivni moči motorja.
- Razdalja merilnega mesta od izpušnega kolektorja, ki jo je treba uporabiti za meritev protitlaka izpušnih plinov, je opredeljena na slikah 1, 2 in 3.
- 5.4 **Dodatne določbe glede izpušnih sistemov ali njihovih sestavnih delov, napolnjenih z vlaknastim materialom**
- Vlaknasti material se ne sme uporabljati pri proizvodnji nadomestnih izpušnih sistemov ali njihovih sestavnih delov, razen če so pri načrtovanju ali proizvodnih fazah sprejeti ustrezni ukrepi, s katerimi se zagotovi, da je dosežena raven učinkovitosti, ki ustreza omejitvam iz točke 5.2.2.1 Priloge I.
- Takšen sistem glušnika se šteje za učinkovitega v prometu, če izpušni plini niso v stiku z vlaknastim materialom ali če so po odstranitvi vlaknatega materiala ravni hrupa skladne z zahtevami iz točke 5.2.1 zgoraj, ko je izpušni sistem preskušen na vozilu v skladu z metodami iz točk 5.2.2 in 5.2.3 Priloge I.
- Če ta pogoj ni izpolnjen, je treba na celotnem izpušnem sistemu izvesti kondicioniranje. To je treba opraviti z uporabo ene od treh metod, opisanih v točkah 5.3.1.1, 5.3.1.2 in 5.3.1.3 Priloge I.
- Po kondicioniranju je treba preveriti raven hrupa, kakor je določeno v točki 5.2.1 zgoraj.
- Če se uporabi postopek, opisan v točki 5.2.1.2, lahko vlagatelj EGS-homologacije zahteva kondicioniranje originalnega izpušnega sistema ali predloži takšnega, ki je izprazen.
6. SKLADNOST PROIZVODNJE
- 6.1 Katerikoli nadomestni izpušni sistem ali njegov sestavni del, ki ima številko EGS-homologacije v skladu s to direktivo, mora biti skladen s certificiranim vzorcem izpušnega sistema in izpolnjevati zahteve iz točke 5 zgoraj.
- 6.2 Za preverjanje skladnosti po točki 6.1 zgoraj je treba izpušni sistem ali njegov sestavni del, ki ima številko EGS-homologacije, vzeti iz proizvodne serije. Proizvodnja se šteje za skladno z zahtevami te direktive, če ravni hrupa, izmerjene v skladu s točko 5.2, ne presegajo ravni, izmerjene med homologacijskimi preskusi za EGS-homologacijo tega tipa izpušnega sistema ali njegovega sestavnega dela za več kakor 1 dB (A).

Slika 1

Protitlak — merilne točke

Slika 2 ⁽¹⁾

Slika 3



⁽¹⁾ Če to ni mogoče, uporabite sliko 3.

PRILOGA III

VZOREC

Največja velikost: A4 (210 X 297 mm)

Ime homologacijskega organa

PRILOGA K CERTIFIKATU O EGS-HOMOLOGACIJI V ZVEZI Z RAVNIJO HRUPA

(Členi 4(2) in 10 Direktive Sveta 70/156/EGS z dne 6. februarja 1970 o približevanju zakonodaje držav članic o homologaciji motornih in priklopnih vozil)

Glede na spremembe, sprejete v skladu z Direktivo 81/334/EGS

Številka EGS-homologacije

1. Blagovna znamka ali trgovsko ime vozila:

2. Tip vozila:

2.1 Po potrebi seznam vozil iz točke 5.2.2.4.3.3.1.2 Priloge I:

3. Ime in naslov proizvajalca:

.....

4. Če je primerno, ime in naslov pooblaščenega zastopnika proizvajalca:

.....

5. Motor:

5.1 Proizvajalec:

5.2 Tip:

5.3 Model:

5.4 Največja nazivna moč ⁽¹⁾ kW pri vrt/min.

6. Prenos: ne avtomatski menjalnik/avtomatski menjalnik ⁽²⁾

6.1 Število prestav:

7. Oprema:

7.1 Izpušni glušnik:

7.1.1 Proizvajalec ali pooblaščen zastopnik (morebiten):

7.1.2 Model:

7.1.3 Tip: v skladu z risbo št.

7.2 Sesalni glušnik:

7.2.1 Proizvajalec ali pooblaščen zastopnik (morebiten):

7.2.2 Model:

7.2.3 Tip: v skladu z risbo št.

7.3 Velikost pnevmatik:

⁽¹⁾ Določena v skladu z Direktivo 80/1269/EGS (UL L 375, 31.12.1980, str. 46).

⁽²⁾ Neustrezno črtati.

8. Meritve:

8.1 Raven hrupa premikajočega se vozila:

	Rezultati meritev		Leva stran
	dB (A) ⁽¹⁾ Desna stran	dB (A) ⁽¹⁾ Položaj ročice menjalnika	
1. meritev			
2. meritev			
3. meritev			
4. meritev			
Rezultat preskusa:	dB (A)/E ⁽²⁾		

8.2 Raven hrupa mirujočega vozila:

	dB (A)	Vrtilna frekvenca motorja
1. meritev		
2. meritev		
3. meritev		
Rezultat preskusa:	dB (A)/E ⁽²⁾	

9. Vozilo je bilo predloženo za homologacijo dne:
10. Tehnična služba, pristojna za homologacijske preskuse:
11. Datum poročila o preskusu, ki ga je izdala ta služba:
12. Številka poročila o preskusu, ki ga je izdala ta služba:
13. Homologacija v zvezi z ravniho hrupa je podeljena/zavrtnjena ⁽³⁾ ⁽⁴⁾:
14. Kraj:
15. Datum:
16. Podpis:
17. Naslednji dokumenti z zgoraj navedeno številko homologacije so priloženi k tej prilogi (po potrebi izpolniti): ..
18. Opombe:

⁽¹⁾ Vrednosti meritev so podane z odbitkom 1 dB (A) v skladu z določbami točke 5.2.2.5.1. Priloge I.

⁽²⁾ „E“ označuje, da so bile zadevne meritve izvedene v skladu z Direktivo 81/334/EGS.

⁽³⁾ Določena v skladu z Direktivo 80/1269/EGS (UL L 375, 31.12.1980, str. 46).

⁽⁴⁾ Neustrezno črtati.

PRILOGA IV

VZOREC

Največja velikost: A4 (210 mm X 297 mm)

Ime homologacijskega organa

CERTIFIKAT O EGS-HOMOLOGACIJI V ZVEZI S SAMOSTOJNO TEHNIČNO ENOTO

(Člen 9a Direktive Sveta 70/156/EGS z dne 6. februarja 1970 o približevanju zakonodaje držav članic o homologaciji motornih in priklopnih vozil)

Samostojna tehnična enota: nadomestni izpušni sistem

Številka EGS-homologacije samostojne tehnične enote ⁽¹⁾

1. Blagovna znamka ali trgovsko ime:

2. Tip:

3. Ime in naslov proizvajalca:

4. Če je primerno, ime in naslov pooblaščenega zastopnika proizvajalca:

5. Sestava samostojne tehnične enote:

6. Blagovna znamka ali trgovsko ime tipa (tipov) motornega vozila, na katero se namesti glušnik ⁽²⁾:

7. Tip (tipi) vozila, ki sega od tovarniške številke:

do tovarniške številke:

8. Motor:

8.1 Tip (prisilni vžig, kompresijski vžig):

8.2 Cikli: dvotaktni, štiritahtni:

8.3 Celotna prostornina valjev:

8.4 Največja nazivna moč motorja ⁽³⁾ kW pri vrt/min.

9. Število prestavnih razmerij:

10. Uporabljena prestavna razmerja:

11. Razmerje (razmerja) pogonske gredi:

12. Vrednosti ravni hrupa:

— premikajoče se vozilo dB (A), hitrost ustaljena pred pospeškom pri km/h;

— mirujoče vozilo dB (A), pri vrt/min.

⁽¹⁾ Pred njo je črkovna oznaka države, ki podeli EGS-homologacijo: B = Belgija, D = Zvezna republika Nemčija, DK = Danska, F = Francija, GR = Grčija, I = Italija, IRL = Irska, L = Luksemburg, NL = Nizozemska, UK = Združeno kraljestvo.

⁽²⁾ Če je navedenih več tipov, je treba izpolniti točke 7 do vključno 14 za vsak tip.

⁽³⁾ Določeno v skladu z Direktivo 80/1269/EGS (UL L 375, 31.12.1980, str. 46).

13. Sprememba protitlaka:
 14. Omejitve glede uporabe in zahteve glede vgradnje:
.....
 15. Datum predložitve vzorca za izdajo certifikata o EGS-homologaciji v zvezi s samostojno tehnično enoto:
.....
 16. Tehnična služba:
 17. Datum poročila o preskusu, ki ga je izdala ta tehnična služba:
 18. Številka poročila o preskusu, ki ga je izdala ta tehnična služba:
 19. EGS-homologacija samostojne tehnične enote je podeljena/zavržena ⁽¹⁾
 20. Kraj:
 21. Datum:
 22. Podpis:
 23. Naslednji dokumenti z zgoraj navedeno številko homologacije zadevne samostojne tehnične enote so priloženi k tej prilogi (po potrebi izpolniti):
 24. Opombe:
.....
-

⁽¹⁾ Neustrezno črtati.