

31974L0290

1974.6.15.

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK HIVATALOS LAPJA

L 159/61

A TANÁCS IRÁNYELVE

(1974. május 28.)

a gépjárművek külső gyújtású motorjainak kipufogógázai által okozott levegőszennyezés elleni intézkedésekre vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló 70/220/EGK tanácsi irányelvnek a műszaki fejlődéshez történő hozzáigazításáról

(74/290/EGK)

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK TANÁCSA,

mivel a jövőben az ebbe a kategóriába tartozó motorokat olyan porlasztókkal kell felszerelni, amelyek a motor üresjáratú működése közben, az üzemeltető által elérhető kezelőszervek bármilyen beállítása esetén lehetővé teszik a meghatározott kibocsátási szintek betartását;

tekintettel az Európai Gazdasági Közösséget létrehozó szerződésre,

tekintettel a Bizottság javaslatára,

mivel a 70/220/EGK irányelv jelenlegi rendelkezéseinek az alkalmazása rámutatott arra, hogy e rendelkezések módosítást igényelnek, hogy lehetővé váljon e vizsgálatok elvégzése az illetékes hatóságoknál;

tekintettel a Csatlakozási Okmánnyal⁽¹⁾ módosított, a gépjárművek és pótkocsijaik típusjóváhagyására vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 1970. február 6-i 70/156/EGK⁽²⁾ tanácsi irányelvre és különösen annak 11., 12. és 13. cikkére,

tekintettel a Csatlakozási Okmánnyal módosított, a gépjárművek külső gyújtású motorjainak kipufogógázai által okozott levegőszennyezés elleni intézkedésekre vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 1970. március 20-i 70/220/EGK⁽³⁾ tanácsi irányelvre és különösen annak 5. cikkére,

mivel a szennyezőanyag-kibocsátás tekintetében bizonyos módosítások szükségesek a gépjárművek típusjóváhagyására irányuló hatósági eljárás egyszerűsítése céljából, különösen azért, hogy a típusjóváhagyás olyan gépjárműtípusokra is kiterjeszhető legyen, amelyek súly- és/vagy áttételi viszonyszámai különböznek az eredetileg jóváhagyott típusétól,

mivel a lakosság védelme a növekvő levegőszennyezéssel szemben, különösen a városokban, szükségessé teszi aktív intézkedések megtételét a gépjárművek meghajtására szolgáló külső gyújtású motorok gáz-halmazállapotú szennyezőanyag-kibocsátásának csökkentése érdekében; mivel az ilyen motorok kialakításában bekövetkezett fejlődés lehetővé teszi az elfogadható kibocsátási szint csökkentését;

mivel 1973. október 10-én a Bizottság módosítási javaslatot nyújtott be a gépjárművek kereskedelme műszaki akadályainak megszüntetéséről szóló irányelveknek a műszaki fejlődéshez történő hozzáigazításával foglalkozó bizottsághoz véleményezésre;

⁽¹⁾ HL L 73., 1972. 3. 27., 14. o.

⁽²⁾ HL L 42., 1970. 2. 23., 1. o.

⁽³⁾ HL L 76., 1970. 4. 06., 1. o.

mivel ez a vélemény nem volt kedvező, és a Bizottság a 70/156/EGK irányelv 13. cikke (3) bekezdésének b) albekezdésében meghatározott eljárásnak megfelelően, intézkedések elfogadását javasolta a Tanácsnak,

ELFOGADTA KÖVETKEZŐ IRÁNYELVET:

1. cikk

A 70/220/EGK irányelv I–V. melléklete ezen irányelv melléklete szerint módosul.

2. cikk

(1) 1975. január 1-jétől a tagállamok a gépjárműmotorok szennyezőanyag-kibocsátására vonatkozó indokkal:

- nem tagadhatják meg sem az EGK-típusjóváahagyást, sem a 70/156/EGK irányelv 10. cikke (1) bekezdésének második francia bekezdésében előírt okirat kiállítását, vagy valamely gépjárműtípusra nemzeti típusjóváahagyás kiadását, és
- nem tilthatják meg az ilyen járművek első forgalomba helyezését,

amennyiben a légszennyező gázok kibocsátásának szintje az adott gépjárműtípusnál vagy gépjárműnél megfelel az ezen irányelvvel módosított 70/220/EGK irányelv rendelkezéseinek.

(2) 1975. október 1-jétől a tagállamok:

- nem adhatják ki a 70/156/EGK irányelv 10. cikke (1) bekezdésének második francia bekezdésében előírt okiratot az olyan gépjárműtípusokra, amelyek szennyezőanyag-kibocsátása nem felel meg az ezen irányelvvel módosított 70/220/EGK irányelv követelményeinek, tekintettel az I. mellékletre (a 3.2.1.2.2. pont kivételével), a II. mellékletre, a IV. melléklet 1.2. pontjára és az V. mellékletre,
- megtagadhatják a nemzeti típusjóváahagyás kiadását az olyan gépjárműtípusokra, amelyek szennyezőanyag-kibocsátásának szintje nem felel meg az ezen irányelvvel módosított 70/220/EGK irányelv követelményeinek, tekintettel az I. mellékletre (a 3.2.1.2.2. pont kivételével), a II. mellékletre, a IV. melléklet 1.2. pontjára és az V. mellékletre,

- megtilthatják az olyan gépjárművek első forgalomba helyezését, amelyek szennyezőanyag-kibocsátásának szintje nem felel meg az ezen irányelvvel módosított 70/220/EGK irányelv követelményeinek, tekintettel az I. mellékletre (a 3.2.1.2.2. pont kivételével), a II. mellékletre, a IV. melléklet 1.2. pontjára és az V. mellékletre.

(3) 1976. október 1-jétől a tagállamok:

- nem adhatják ki a 70/156/EGK irányelv 10. cikke (1) bekezdésének második francia bekezdésében előírt okiratot az olyan gépjárműtípusokra, amelyek szennyezőanyag-kibocsátása nem felel meg az ezen irányelvvel módosított 70/220/EGK irányelv követelményeinek, tekintettel az I. melléklet 3.2.1.2.2. pontjára és a IV. melléklet 1.5. pontjára,
- megtagadhatják a nemzeti típusjóváahagyás kiadását az olyan gépjárműtípusokra, amelyek szennyezőanyag-kibocsátásának szintje nem felel meg az ezen irányelvvel módosított 70/220/EGK irányelv követelményeinek, tekintettel az I. melléklet 3.2.1.2.2. pontjára és a IV. melléklet 1.5. pontjára,
- megtilthatják az olyan gépjárművek első forgalomba helyezését, amelyek szennyezőanyag-kibocsátásának a szintje nem felel meg az ezen irányelvvel módosított 70/220/EGK irányelv követelményeinek, tekintettel az I. melléklet 3.2.1.2.2. pontjára és a IV. melléklet 1.5. pontjára.

3. cikk

1974. október 1-je előtt a tagállamok hatályba léptetik azokat a rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek megfeleljenek, és erről haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot.

4. cikk

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, 1974. május 28-án.

a Tanács részéről
az elnök
H. D. GENSCHER

MELLÉKLET

A 70/220/EGK irányelv mellékleteinek módosításai

I. MELLÉKLET: FOGALOMMEGHATÁROZÁSOK, EGK-TÍPUSJÓVÁHAGYÁSI KÉRELEM ÉS VIZSGÁLATI ELŐÍRÁSOK

A 3.2.1.1.4. pont az alábbiak szerint módosul:

„3.2.1.1.4. Az alábbi 3.2.1.1.5. pont rendelkezéseitől függően, a vizsgálatot három alkalommal kell elvégezni. A kibocsátott szén-monoxid és szénhidrogén tömegének az adott referenciasúlyú gépjárműre minden vizsgálatban kisebbnek kell lennie az alábbi táblázatban feltüntetett értéknél:

Referenciasúly (RW) kg-ban	Szénmonoxid-kibocsátás vizsgálaton- ként, g-ban L_1	Szénhidrogén-kibocsátás vizsgálaton- ként, g-ban L_2
$RW \leq 750$	80	6,8
$750 < RW \leq 850$	87	7,1
$850 < RW \leq 1\ 020$	94	7,4
$1\ 020 < RW \leq 1\ 250$	107	8,0
$1\ 250 < RW \leq 1\ 470$	122	8,6
$1\ 470 < RW \leq 1\ 700$	135	9,2
$1\ 700 < RW \leq 1\ 930$	149	9,7
$1\ 930 < RW \leq 2\ 150$	162	10,3
$2\ 150 < RW$	176	10,9

3.2.1.1.4.1. A 3.2.1.1.4. pontban említett szennyező anyagoknál a három mérési eredmény egyikében legfeljebb 10 %-kal túlléphető az adott gépjárműre ott megadott határérték, ha a három mérési eredmény számtani közepértéke az előírt határérték alatt marad. Abban az esetben, ha az előírt határértéket egynél több szennyező anyag lépi túl, közömbös, hogy ez ugyanabban vagy egy másik vizsgálat folyamán következett be.”

A 3.2.1.1.4 pont után a következő 3.2.1.1.5. pontot kell beilleszteni:

„3.2.1.1.5. A 3.2.1.1.4. pontban meghatározott vizsgálatok számát az alábbiakban meghatározott esetekben csökkenteni kell, a 3.2.1.1.4. pontban meghatározott szennyező anyagok bármelyikére vonatkozóan az első vizsgálat eredménye V_1 , a második vizsgálat eredménye pedig V_2 .

3.2.1.1.5.1. Csak egy vizsgálatot kell végrehajtani, ha a kibocsátás minden meghatározott szennyező anyag esetében $V_1 \leq 0,70$ L.

3.2.1.1.5.2. Csak két vizsgálatot kell végrehajtani, ha minden meghatározott szennyező anyag esetében $V_1 \leq 0,85$ L, de legalább egy szennyező anyag esetében $V_1 > 0,70$ L. Továbbá minden meghatározott szennyező anyag tekintetében V_2 -nek elegendő kell tennie a $V_1 + V_2 \leq 1,70$ L és $V_2 \leq L$ követelményeknek.”

A 3.2.1.2.2. pont a következő mondattal egészül ki:

„Ezt a követelményt a IV. mellékletben meghatározott módon kell ellenőrizni, az üzemeltető által elérhető különböző kezelőszervek minden beállításkombinációja esetében.”

A 3.2.1.3.3. pont után a következő 4. pontot kell beilleszteni:

„4. AZ EGK-TÍPUSJÓVÁHAGYÁS KITERJESZTÉSE

4.1 Különböző referenciasúlyú járműtípusok

A járműtípusok jóváhagyása a következő feltételek figyelembevételével kiterjeszhető a jóváhagyott típusoktól csak referenciasúlyukban eltérő gépjárműtípusokra.

4.1.1. A jóváhagyás olyan referenciasúlyú járműtípusra terjeszhető ki, amely a legközelebbi nagyobb, illetve a legközelebbi kisebb egyenértékű tehetetlenségi nyomaték alkalmazását igényli.

4.1.2. Abban az esetben, ha a járműtípus referenciasúlya, amelyre a jóváhagyás kiterjesztését kérik egy, már jóváhagyott járműtípusban alkalmazottnál nagyobb tehetetlenségi nyomatékú lendkerék használatát igényli, a jóváhagyás kiterjesztését meg kell adni.

4.1.3. Abban az esetben, ha a járműtípus referenciasúlya, amelyre a jóváhagyás kiterjesztését kérik egy, már jóváhagyott járműtípusban alkalmazottnál kisebb tehetetlenségi nyomatékú lendkerék használatát igényli, a jóváhagyás kiterjesztését meg kell adni, ha a már jóváhagyott jármű szennyezőanyag-kibocsátása az arra a járműre előírt határértékeken belül van, amelyre a jóváhagyás kiterjesztését kérik.

4.2 Különböző teljes áttételi viszonyú járműtípusok

Egy járműtípusra kiadott jóváhagyás az alábbi feltételek mellett terjeszhető ki a jóváhagyott típustól csak az áttételi viszonzszám tekintetében eltérő járműtípusokra:

4.2.1. Minden egyes, az I. típusú vizsgálatban használt áttételi viszony esetében meg kell határozni az $E = \frac{V_2 - V_1}{V_1}$ egyenletet, ahol V_1 és V_2 – 1 000 ford/perc motor fordulatszámánál – a jóváhagyott járműtípus, illetve azon járműtípus sebessége, amelyre a jóváhagyás kiterjesztését kérik.

4.2.2. Amennyiben $E \leq 5$ % minden egyes áttételi viszony esetén, a jóváhagyás kiterjesztését az I. típusú vizsgálat megismétlése nélkül meg kell adni.

4.2.3. Amennyiben $E > 5$ % legalább egy áttételi viszony esetén, és ha $E \leq 10$ % minden egyes áttételi viszony esetén, az I. típusú vizsgálatot meg kell ismételni, de az – a típusjóváhagyás megadására illetékes hatóságok beleegyezésére is figyelemmel – elvégezhető egy, a gyártó által kiválasztott laboratóriumban is.

4.3 Különböző referenciasúlyú és teljes áttételi viszonyú járműtípusok

Egy járműtípusra megadott jóváhagyás kiterjeszhető olyan járműtípusokra is, amelyek a jóváhagyott típustól csak referenciasúlyukban és teljes áttételi viszonzszámaikban különböznek, amennyiben a 4.1. és 4.2. pontban foglalt valamennyi feltétel teljesül.

4.4 **Megjegyzés**

Ha egy gépjárműtípus jóváhagyása a 4.1.–4.3. pontok rendelkezései szerint történt, az ilyen típusjóváhagyás nem terjeszthető ki más járműtípusokra.”

A 3.2.2. pont helyébe a következő 5. pont lép:

„5. A GYÁRTÁS MEGFELELŐSÉGE

5.1. Általános szabályként, a gyártási modellek megfelelőségét a gépjárműmotor által kibocsátott gáz-halmazállapotú szennyező anyagok (légszennyező gázok) mennyiségének korlátozására tekintettel, a VII. melléklet szerinti közleményben foglaltaknak megfelelően kell ellenőrizni, és szükség esetén a 3.2. pontban leírt I., II. és III. típusú vizsgálatok mindegyike vagy ezek valamelyike alapján is.

5.1.1. A jármű megfelelőségét az I. típusú vizsgálattal a következőképpen kell ellenőrizni:

5.1.1.1. A sorozatból egy járművet ki kell emelni, és alá kell vetni a 3.2.1.1. pontban leírt vizsgálatnak. A 3.2.1.1.4. pontban feltüntetett határértékek helyébe azonban az alábbiak lépnek:

Referenciasúly (RW) kg-ban	Szénmonoxid-kibocsátás vizsgálatonként, g-ban L_1	Szénhidrogén-kibocsátás vizsgálatonként, g-ban L_2
$RW \leq 750$	96	8,8
$750 < RW \leq 850$	105	9,3
$850 < RW \leq 1\ 020$	112	9,6
$1\ 020 < RW \leq 1\ 250$	129	10,4
$1\ 250 < RW \leq 1\ 470$	146	11,1
$1\ 470 < RW \leq 1\ 700$	162	11,9
$1\ 700 < RW \leq 1\ 930$	178	12,6
$1\ 930 < RW \leq 2\ 150$	195	13,3
$2\ 150 < RW$	211	14,1

5.1.1.2. Amennyiben a kiválasztott jármű nem felel meg az 5.1.1.1. pontban foglalt követelményeknek, a gyártó kérheti a mérések elvégzését a sorozatból mintaként kiválasztott más járműveken, az eredetileg vizsgált járművel együtt. A minta

»n« nagyságát a gyártó határozza meg. Az eredetileg kiválasztott járművön kívüli járműveket csak az I. típusú vizsgálatnak kell alávetni.

Az eredetileg vizsgált járműre vonatkozóan a járművön végrehajtott három I. típusú vizsgálat eredményének a számtani közepét kell eredményként figyelembe venni. Ezután minden gáz-halmazállapotú szennyező anyagra meg kell határozni a mintavételezéssel nyert eredmények \bar{x} számtani középértékét és a minta $S^{(1)}$ szórását.

⁽¹⁾ $S^2 = \sum \frac{(x - \bar{x})^2}{n - 1}$, ahol x az n egyedi eredmények bármelyike.

A sorozatgyártás akkor tekinthető megfelelőnek, ha az alábbi feltétel teljesül:

$$\bar{x} + k \cdot S \leq L$$

ahol:

L = az egyes gáz-halmazállapotú szennyező anyagokra vonatkozó, a 5.1.1.1. pontban előírt határértékek;

k = az n-től függő, az alábbi táblázat szerinti statisztikai tényező:

n	2	3	4	5	6	7	8	9	10
k	0,973	0,613	0,489	0,421	0,376	0,342	0,317	0,296	0,279
n	11	12	13	14	15	16	17	18	19
k	0,265	0,253	0,242	0,233	0,224	0,216	0,210	0,203	0,198

$$\text{Ha } n \geq 20 \quad k = \frac{0,860}{\sqrt{n}}$$

- 5.1.2. Abban az esetben, ha a sorozatból kivett járművön II. vagy III. típusú vizsgálatot hajtottak végre, a 3.2.1.2.2. és 3.2.1.3.2. pontban meghatározott követelményeket kell teljesíteni.
- 5.1.3. A III. melléklet 2.1.1. pontjában foglalt előírásoktól függetlenül, a gyártás megfelelőségének ellenőrzésért felelős műszaki szolgálat a gyártó jóváhagyásával végrehajthat I., II. és III. típusú vizsgálatokat olyan járműveken, amelyek 3000 km-nél kevesebbet futottak.”

II. MELLÉKLET: A MOTOR FŐBB JELLEMZŐI ÉS A VIZSGÁLATOK ELVÉGZÉSÉRE VONATKOZÓ ADATOK

Az 1.4. pont szövegének helyébe a következő lép:

„1.4. Hengerek száma és elrendezése:.....”

A lap jobb oldalán látható szöveg (3.2.1.3.1. és 3.2.1.3.5. pont) az alábbiak szerint módosul:

„Tüzelőanyag-szállítási görbe a légáram függvényében, és a görbe fenntartásához szükséges beállítások⁽²⁾.”

III. MELLÉKLET: I. TÍPUSÚ VIZSGÁLAT

A 4.1.4. pont szövegének helyébe a következő lép:

„4.1.4. Ellenőrizni kell, hogy az így kapott fékbeállítás megfelelő-e a menetciklusnak az üresjárat és a maximális sebesség közötti közbenső körülményeire is. Szükség esetén átlagos beállítást kell alkalmazni.”

Az 5.3. pont szövegének helyébe a következő lép:

„5.3. A kézi hidegindító használata

5.3.1. Kézi hidegindító

A hidegindítót minél előbb, főszabályként az első menetciklusban való 0-ról 50 km/h-ra gyorsulás előtt ki kell kapcsolni. Ha ez a követelmény nem teljesíthető, meg kell adni a tényleges kikapcsolás pillanatát. A hidegindítót a gyártó utasításainak megfelelően kell beállítani.

5.3.2. Automata hidegindító

Amennyiben a jármű automata hidegindítóval van felszerelve, a beállítások és a hidegindítás utáni kikapcsolás tekintetében a gyártó utasításainak megfelelően kell eljárni. Abban az esetben, ha a kikapcsolás időpontja nincs feltüntetve, annak a motor elindulása után 13 másodperccel kell megtörténnie.”

A 6.2.1. pont a következőkkel egészül ki:

„Ha a zsák bemeneti nyílása nem biztosítja a vizsgálat alatt a kibocsátott gázok tökéletes keveredését, ezeket a gázokat az elemzést megelőzően össze kell keverni, például egy visszaforgató pumpa használatával.”

7.1. pont: az utolsó fogalom meghatározás az alábbiak szerint módosul:

„PH: a telített vízgőz részleges nyomása higanymilliméterben.”

IV. MELLÉKLET: II. TÍPUSÚ VIZSGÁLAT

Az 1.2. pont szövegének helyébe a következő lép:

„1.2. A II. típusú vizsgálatot azonnal az I. típusú vizsgálat negyedik ciklusa után kell elvégezni, hidegindítás után üresjáraton, a hidegindító kikapcsolt állapotában. A szénmonoxid-kibocsátás minden egymást követő mérése előtt egy, a III. melléklet 1.1. pontja szerinti I. típusú menetciklust kell lefolytatni.”

A következő 1.5. ponttal egészül ki:

„1.5. **A kezelőszervek üresjáratú beállítása**

1.5.1. Fogalom meghatározás

Ennek az irányelvnek az alkalmazásában a

»kezelőszervek«: azok az alkatrészek, amelyek segítségével a motor üresjáratú fordulatszáma változtatható, és a beállításokat az üzemeltető könnyen, csupán az 1.5.1.1. alatt leírt szerszámok használatával módosíthatja. Különösen a tüzelőanyag- és levegőáramlás arányainak beállítására szolgáló eszközök nem számítanak

»kezelőszerveknek«, ha ezek módosítása olyan beállításhatárolók eltávolítását feltételezi, amelyek a szakképzett szerelőket kivéve más számára általában nem teszik lehetővé a módosítás elvégzését.

1.5.1.1. Az üresjáratú beállítások módosítására szolgáló szerszámok: csavarhúzó (hagyományos vagy keresztthoronyos), villáskulcs (zárt végű, nyitott végű vagy állítható), fogó, imbuszkulcs.

1.5.2. A mérési pontok meghatározása

1.5.2.1. Az első mérést az I. típusú vizsgálatnak megfelelő gépjármű-beállításokkal kell elvégezni.

1.5.2.2. Minden egyes fokozatmentesen változtatható kezelőszervhez kielégítő számú jellemző állást kell meghatározni.

1.5.2.3. A kipufogógázok szénmonoxid-tartalmának mérését a kezelőszervek minden lehetséges állásában el kell végezni, de a fokozatmentesen változtatható kezelőszervek esetében csak az 1.5.2.2. pont alatt meghatározott állásokban.

1.5.2.4. A II. típusú vizsgálat kielégítőnek minősül, ha a következő feltételek közül bármelyik teljesül:

- 1.5.2.4.1. Az 1.5.2.3. pont előírásainak megfelelően mért értékek egyike sem haladja meg a határértéket:
- 1.5.2.4.2. az összes kezelőszerv állandó állása mellett az egyik fokozatmentes változtatásával a maximális mért szennyezőanyag-kibocsátás nem haladja meg a határértéket; ennek a követelménynek a fokozatmentesen állított kezelőszervtől függetlenül a többi kezelőszerv különböző beállításkombinációja esetén is teljesülnie kell.
- 1.5.2.5. A kezelőszervek lehetséges állásainak számát korlátozni kell
- 1.5.2.5.1. aszerint, hogy a következők közül melyik a nagyobb: üresjáraton a főtengelyen mért legkisebb fordulatszám; a főtengelyre a gyártó által javasolt üresjárat fordulat szám, mínusz 100 ford/perc;
- 1.5.2.5.2. aszerint, hogy a következők közül melyik a legkisebb: a főtengelyen mért legnagyobb fordulatszám, amelyet a motor üresjárata beállítására szolgáló kezelőszervekkel el lehet érni; a főtengelyre a gyártó által javasolt üresjárat fordulat szám plusz 250 ford/perc; az a főtengelyen mért fordulatszám, amelyre az automata hidegindító szabályoz.
- 1.5.2.6. Továbbá a motor rendeltetésszerű működésével összeférhetetlen kezelőszerv-beállítások nem vehetők figyelembe mérési pontként; különösen ha egy motor több porlasztóval van felszerelve, minden porlasztónak azonos beállításúnak kell lennie.”

V. MELLÉKLET: III. TÍPUSÚ VIZSGÁLAT

A 4.7.7. pont után a következő 5. pontot kell beilleszteni:

„5. ALTERNATÍV VIZSGÁLATI MÓDSZEREK

- 5.1. A jármű akkor tekinthető megfelelőnek, ha a 2.2. pontban meghatározott valamennyi üzemi körülmény között a visszaforgató vagy szellőztető rendszer képes visszavezetni az összes kartergázt, amely a légkörbe kerülhetne.
- 5.2. A 2. és 4.7. pont követelményeit alkalmazni kell erre a módszerre.
- 5.3. **Vizsgálati módszerek**
- 5.3.1. *Általános módszer*
- 5.3.1.1. A motor nyílásainak a motor eredeti állapotának megfelelően kell lenniük.
- 5.3.1.2. A forgattyúházban belüli nyomás mérését a szondarúd nyílásán át kell elvégezni. A nyomást egy döntött csöves nyomásmérő alkalmazásával kell mérni.
- 5.3.1.3. A jármű akkor tekinthető megfelelőnek, ha a 2.2. pontban meghatározott valamennyi üzemi körülmény között a forgattyúházban mért nyomás nem haladja meg a mérés pillanatában fennálló légköri nyomást.
- 5.3.1.4. Amennyiben bármely, a 2.2. pontban meghatározott üzemi körülmény során a forgattyúházban mért nyomás meghaladja a légköri nyomást, akkor el kell végezni az 5.3.2. pontban meghatározott kiegészítő vizsgálatot, ha a gyártó ezt kéri.
- 5.3.1.5. A leírt módszernek megfelelő vizsgálatokban a forgattyúház nyomását ± 1 vízszlop-milliméter pontosságon belül kell mérni.

- 5.3.2. *Kiegészítő vizsgálati módszer*
- 5.3.2.1. A motor nyílásainak a motor eredeti állapotának megfelelően kell lenniük.
- 5.3.2.2. A szondarúd nyílásához egy, a kartergázokat légmentesen záró, körülbelül 5 liter térfogatú zsákot kell csatlakoztatni. Ennek a zsáknak minden egyes vizsgálat előtt üresnek kell lennie.
- 5.3.2.3. A zsákot minden egyes mérés előtt le kell zárni. A szondarudat minden egyes, a 2.2. pontban meghatározott üzemi körülmény esetén egyenként 5 percre kell megnyitni a forgattyúház felé.
- 5.3.2.4. A jármű akkor tekinthető megfelelőnek, ha a 2.2. pont alatt meghatározott körülmények egyike esetén sem tapasztalható felfűvódás a zsákon.
- 5.3.3. *Megjegyzés*
- 5.3.3.1. Abban az esetben, ha a motor tervezéséből adódóan a vizsgálat nem folytatható le az 5.3.1. és 5.3.2. pontban meghatározott módszerekkel, a vizsgálatokat az 5.3.2. pontban meghatározott módszerrel kell lefolytatni, a következő módosításokkal:
- 5.3.3.2. a vizsgálat megkezdése előtt, a gáz összegyűjtéséhez szükséges nyílás kivételével, minden nyílást le kell zárni.
- 5.3.3.3. A zsákot olyan kivezetéshez kell csatlakoztatni, amely semmilyen egyéb nyomásvesztést nem idéz elő, és amely a forgattyúház szellőztető rendszerének közvetlenül a motorhoz való csatlakozásánál van elhelyezve.”
-