



แอดทิฟเพื่อการประหยัดน้ำมัน

GEONE

ทดสอบการปล่อยไอหมุด 10·15



Sanyo Bldg., 22-38 Edobori 1-Chome, Nishi-ku, Osaka 550-0002, Japan
TEL. +81-6-6445-1885 FAX. +81-6-6445-1882 e-mail. info@saramac.co.jp
<https://saramac.co.jp>

รายงานผลการทดสอบไอเสียรถยนต์ (โหมด 10 · 15)

วันที่ _____ หน่วยงานทดสอบ สมาคมเทคโนโลยีการขนส่งยานยนต์แห่งประเทศไทย

◎ ข้อมูลจำเพาะรถทดสอบ

ชื่อรถยนต์ โตโยต้า	รุ่น : TA-NCP34	ประเภทหน่วยพลังงาน 1NZ	เอาต์พุตสูงสุด 81/6000	กิโลวัตต์/นาที-1
หมายเลข VIN NCP34-001753		วงจรถูก 4	กระบอกสูบ 4	การเคลื่อนตัวทั้งหมด 1.496 L
Kyoto 500 ว 1307	ใช้สำหรับผู้โดยสาร	ระบบเกียร์ อัตโนมติ	กึ่งอัตโนมัติ	ธรรมดา
จำนวนคันวิ่ง	29197	อัตราส่วนการลด	4.237	
น้ำหนักรถ	1020	เชื้อเพลิง	เชื้อเพลิงจากแอลกอฮอล์	
น้ำหนักรวมของยานพาหนะ	1295	แรงดันลมยางล้อขับเคลื่อน (มาตรฐาน)	200	kPa
น้ำหนักรถทดสอบ	1130	แรงดันลมยางล้อขับเคลื่อน (จริง)	200	kPa
น้ำหนักเฉลี่ยที่เท่ากัน	1250			

◎ อุปกรณ์ทดสอบ

ไดนามอมิเตอร์แบบแชสซี (DC/DY)	รุ่น RDDY-1210 บริษัท HORIBA จำกัด	โบลเวอร์ (ชนิดความเร็วตามสัดส่วน)	บริษัท โอซาก้า โบลเวอร์ เอ็มเอฟจี. จำกัด
เครื่องวิเคราะห์ก๊าซไอเสีย	(การทดสอบการปล่อยไอเสียขณะเดินเบา)	รุ่น MEXA-9400 บริษัท HORIBA จำกัด	
	(ทดสอบการปล่อยโหมด 10 · 15)	รุ่น MEXA-9400 บริษัท HORIBA จำกัด	
หน่วย CVS	รุ่น CVS-9100 บริษัท HORIBA จำกัด	(ปริมาณการเก็บรวบรวม 4.6 m ³ /นาที)	

◎ ทดสอบการปล่อยไอเสียขณะเดินเบา

อุณหภูมิภายในอาคาร	23.8	°C	อุณหภูมิของน้ำหล่อเย็น	79	°C
ความดันบรรยากาศ	101.1	kPa	อุณหภูมิน้ำมันหล่อลื่น	100	°C

ตำแหน่ง เกียร์	ความเร็วรอบ เครื่องยนต์ min ⁻¹	แรงดันไอดี kPa	ค่าที่วัดได้ (NDIR)			ค่าแก้ไขความเข้มข้น	
			CO	HC	CO ₂	CO	HC
N	700	—	0.0 %	6 ppm	14.4 %	—	—
D	800	—	0.0 %	5 ppm	14.6 %	—	—

◎ ทดสอบการปล่อยแสง 10 · 15 โหมด

อุณหภูมิหลอดแห่งในห้องทดสอบ	24.4 °C ~ 23.8 °C	เวลาเริ่มทดสอบ	15:17	End time	15:32
อุณหภูมิหลอดเบี่ยงในห้องทดสอบ	18.6 °C ~ 18.0 °C	อุณหภูมิน้ำหล่อเย็น	83 °C ~ 80 °C		
อุณหภูมิสัมพัทธ์ภายในห้องทดสอบ	57 %	อุณหภูมิน้ำมันหล่อลื่น	96 °C ~ 96 °C		
ความดันบรรยากาศในห้องทดสอบ	101.1 kPa	โพลไดนามอมิเตอร์แชสซี	187 N	(20 km/h)	
อัตราการสิ้นเปลืองน้ำมัน	— km/L	แรงดันไอดีเครื่องยนต์เทียบเท่า	251 N	(40 km/h)	
ปัจจัยแก้ไขความชื้น NO _x (KH)	1.001 kPa		358 N	(60 km/h)	
		ความแตกต่างของแรงดันสถิตของช่องเปิดท่อไอเสีย	kPa	(70 km/h)	

◎ ผลการทดสอบ

ส่วนประกอบ	ความเข้มข้นของก๊าซไอเสียเจือจาง A	ความเข้มข้นของอากาศเจือจาง B	ความเข้มข้นสุทธิ A-[B×(1-1/DF)]	ปริมาณการปล่อยมลพิษ
CO (NDIR)	1.88 ppm	0.79 ppm	1.14 ppm	0.016 g/km
HC (FID)	2.99 ppmC	2.13 ppmC	0.99 ppmC	0.006 g/km
NO _x (CLD)	1.83 ppm	0.04 ppm	1.79 ppm	0.041 g/km
CO ₂ (NDIR)	0.803 %	0.039 %	0.766 %	171.0 g/km

◎ หมายเหตุ ปกติ ความเร็วในการหมุนขณะไม่มีโหลด (N) 700 ± 50 min⁻¹ การกำหนดเวลาจุดระเบิด 10° / 700 BTDC/min-1

คาร์บอนมอนอกไซด์ ฯลฯ	พิมพ์	ตัวเร่งปฏิกิริยาสามทาง	ตัวเร่งปฏิกิริยาออกซิเดชัน	อีซีอาร์	บีมม	ลิ้นรีด	เซ็นเซอร์ O ₂
อุปกรณ์ป้องกันการกระจายน้ำ	ปริมาณ	1	—	—	—	—	1
	ชื่อผู้ผลิต	การแก้ไขผู้สร้าง	—	—	—	—	การแก้ไขผู้สร้าง

(บันทึก) ชื่อผู้ผลิตควรกรอกตามนี้

- หากอุปกรณ์ระบบควบคุมการปล่อยคาร์บอนมอนอกไซด์ผลิตโดยผู้ผลิตยานยนต์ในประเทศต้นทาง ให้กรอก "ผู้ผลิตแท้"
- หากไม่ใช่ ① ให้กรอกชื่อผู้ผลิตอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้อง (ใช้ตัวย่อได้)
ประเภทหัวฉีดเชื้อเพลิง (---) 1 ชิ้น