



中华人民共和国国家标准

GB 18352.3 — 2005

代替 GB 18352.2—2001

轻型汽车污染物排放限值及测量方法 (中国Ⅲ、Ⅳ阶段)

Limits and measurement methods for emissions from light-duty vehicles
(Ⅲ, Ⅳ)

2005-04-15 发布

2007-07-01 实施

国家环境保护总局
国家质量监督检验检疫总局

发布

GB 18352.3—2005

中华人民共和国
国家标准
轻型汽车污染物排放限值及测量方法
(中国Ⅲ、Ⅳ阶段)
GB 18352.3—2005

*

中国环境科学出版社出版发行
(100062 北京市崇文区广渠门内大街16号)

网 址: <http://www.cesp.cn>

电子信箱: bianji4@cesp.cn

电 话: 010—67112738 传真 010—67112738

印刷厂印刷

版权专有 违者必究

*

2005年7月第1版 开本 880×1230 1/16

2005年7月第1次印刷 印张 8

印数 1—4000 字数 290千字

统一书号: 1380209·010

定价: 58.00元

国家环境保护总局 公 告

2005 年 第 14 号

为贯彻《中华人民共和国大气污染防治法》和《中华人民共和国环境噪声污染防治法》，防治环境污染，保护和改善生活环境和生态环境，保障人体健康，现批准《轻型汽车污染物排放限值及测量方法（中国Ⅲ、Ⅳ阶段）》等五项标准为国家污染物排放标准，并由我局与国家质量监督检验检疫总局联合发布。

标准名称、编号及实施日期如下：

1. 轻型汽车污染物排放限值及测量方法（中国Ⅲ、Ⅳ阶段）（GB 18352.3—2005，自2007年7月1日起实施）
 2. 装用点燃式发动机重型汽车曲轴箱污染物排放限值及测量方法（GB 11340—2005，自2005年7月1日起实施）
 3. 装用点燃式发动机重型汽车燃油蒸发污染物排放限值及测量方法（GB 14763—2005，自2005年7月1日起实施）
 4. 摩托车和轻便摩托车加速行驶噪声限值及测量方法（GB 16169—2005，自2005年7月1日起实施）
 5. 摩托车和轻便摩托车定置噪声限值及测量方法（GB 4569—2005，自2005年7月1日起实施）
- 按有关法律规定，以上标准具有强制执行的效力。

以上标准由中国环境科学出版社出版，可在国家环境保护总局网站（www.sepa.gov.cn）查询。自以上标准实施之日起，下列标准废止：

1. 轻型汽车污染物排放限值及测量方法（Ⅱ）（GB 18352.2—2001）
2. 汽车曲轴箱污染物排放标准（GB 14761.4—93）
3. 汽车曲轴箱排放物测量方法及限值（GB 11340—89）
4. 汽油车燃油蒸发污染物排放标准（GB 14761.3—93）
5. 汽油车燃油蒸发污染物的测量 收集法（GB 14763—93）
6. 摩托车和轻便摩托车噪声限值（GB 16169—1996）
7. 摩托车和轻便摩托车噪声测量方法（GB/T 4569—1996）
8. 轻便摩托车噪声限值及测试方法（GB 16169—2000）
9. 摩托车噪声限值及测试方法（GB 4569—2000）

特此公告。

2005 年 4 月 5 日

目 次

前言	V
1 范围	1
2 规范性引用文件	1
3 术语和定义	1
4 型式核准申请和批准	4
5 技术要求和试验	4
6 型式核准扩展	10
7 生产一致性	12
8 在用车符合性	14
9 标准的实施	15
附录 A (规范性附录) 型式核准申报材料	17
附录 B (资料性附录) 型式核准证书格式	24
附录 C (规范性附录) 常温下冷起动后排气污染物排放试验 (I 型试验)	27
附录 D (规范性附录) 测定双怠速的 CO、HC 和高怠速的 λ 值 (双怠速试验)	64
附录 E (规范性附录) 曲轴箱污染物排放试验 (III 型试验)	66
附录 F (规范性附录) 蒸发污染物排放试验 (IV 型试验)	68
附录 G (规范性附录) 污染控制装置耐久性试验 (V 型试验)	79
附录 H (规范性附录) 低温下冷起动后排气中 CO 和 HC 排放试验 (VI 型试验)	82
附录 I (规范性附录) 车载诊断 (OBD) 系统	86
附录 J (规范性附录) 基准燃料的技术要求	97
附录 K (规范性附录) 燃用液化石油气 (LPG) 或天然气 (NG) 汽车的特殊要求	104
附录 L (规范性附录) 作为独立技术总成的替代用催化转化器的型式核准	106
附录 M (规范性附录) 生产一致性保证要求	112
附录 N (规范性附录) 在用车符合性检查及判定方法	116
附录 O (资料性附录) 参考文献	122

前 言

为贯彻《中华人民共和国环境保护法》和《中华人民共和国大气污染防治法》，防治机动车污染物排放对环境的污染，改善环境空气质量，制定本标准。

本标准修改采用欧盟（EU）对 70/220/EEC 指令《关于协调各成员国有关采取措施以防止机动车排放污染物引起空气污染的法律》进行修订的 98/69/EC 指令《修订 70/220/EEC 指令关于协调各成员国有关采取措施以防止机动车排放污染物引起空气污染的法律》以及随后截止至 2003/76/EC 的各项修订指令的有关技术内容。

本标准与上述欧盟指令相比，主要修改内容：

- M 类车型的分组；
- 基准燃料的技术要求；
- 将原 II 型试验修改为双怠速试验；
- 实施时间；
- 参照经 2001/116/EC 修订的 70/156/EEC 指令《关于协调各成员国有关机动车及其挂车型式认证的各项法律》附件 X 的内容，增加了附录 M “生产一致性保证要求”。

本标准规定了轻型汽车污染物排放第 III 阶段和第 IV 阶段型式核准的要求、车辆生产一致性和在用车符合性的检查和判定方法。

本标准也规定了燃用 LPG 或 NG 轻型汽车的特殊要求。

本标准也规定了作为独立技术总成、拟安装在轻型汽车上的替代用催化转化器，在污染物排放方面的型式核准规程。

本标准与 GB 18352.2—2001 相比主要变化如下：

- 加严了排放限值；
- 改变了 I 型试验和 IV 型试验的试验规程；
- 增加了 VI 型试验的要求、双怠速试验的内容、车载诊断（OBD）系统及其功能的要求、在用车符合性检查及其判定规程、燃用 LPG 或 NG 轻型汽车的特殊要求和作为独立技术总成的替代用催化转化器的型式核准要求；
- 修订了试验用燃料的技术要求。

本标准附录 A、附录 C、附录 D、附录 E、附录 F、附录 G、附录 H、附录 I、附录 J、附录 K、附录 L、附录 M 和附录 N 为规范性附录。附录 B 和附录 O 为资料性附录。

本标准提出了第 IV 阶段预告性要求，在标准规定的执行日期前两年，国家环境保护总局将予以确认。

按照有关法律规定，本标准具有强制执行的效力。

本标准由国家环境保护总局科技标准司提出。

本标准起草单位：中国汽车技术研究中心、北京汽车研究所、中国兵器装备集团公司。

本标准由国家环境保护总局 2005 年 4 月 5 日批准。

本标准自 2007 年 7 月 1 日起实施，自实施之日起代替 GB 18352.2—2001。

本标准由国家环境保护总局解释。

轻型汽车污染物排放限值及测量方法（中国Ⅲ、Ⅳ阶段）

1 范围

本标准规定了装用点燃式发动机的轻型汽车，在常温和低温下排气污染物、曲轴箱污染物、蒸发污染物的排放限值及测量方法，污染控制装置的耐久性要求，车载诊断（OBD）系统的技术要求及测量方法，以及双怠速的测量方法。

本标准规定了装用压燃式发动机的轻型汽车，在常温下排气污染物的排放限值及测量方法，污染控制装置的耐久性要求，以及车载诊断（OBD）系统的技术要求及测量方法。

本标准也规定了轻型汽车型式核准的要求，生产一致性和在用车符合性的检查与判定方法。

本标准也规定了燃用 LPG 或 NG 轻型汽车的特殊要求。

本标准也规定了作为独立技术总成、拟安装在轻型汽车上的替代用催化转化器，在污染物排放方面的型式核准要求。

本标准适用于以点燃式发动机或压燃式发动机为动力、最大设计车速大于或等于 50km/h 的轻型汽车。

本标准不适用于已根据 GB 17691（第Ⅲ阶段或第Ⅳ阶段）规定得到型式核准的 N_1 类汽车。

2 规范性引用文件

下列文件中的条款通过本标准的引用而成为本标准的条款。凡是注日期的引用文件，其随后所有的修改单（不包括勘误的内容）或修订版均不适用于本标准，然而，鼓励根据本标准达成协议的各方研究是否可使用这些文件的最新版本。凡是不注日期的引用文件，其最新版本适用于本标准。

GB 1495—2002 汽车加速行驶车外噪声限值及测量方法

GB 1496—1979 机动车辆噪声测量方法

GB/T 5181—2001 汽车排放术语和定义

GB/T 15089—2001 机动车辆及挂车分类

GB 17691 车用压燃式发动机排气污染物排放限值及测量方法

GB 18047 车用压缩天然气

GB/T 19001—2000 质量管理体系 要求

GB 19159 车用液化石油气

GB 3847—2005 车用压燃式发动机和压燃式发动机汽车排气烟度排放限值及测量方法

3 术语和定义

下列术语和定义适用于本标准。

3.1 轻型汽车

指最大总质量不超过 3 500kg 的 M_1 类、 M_2 类和 N_1 类汽车。

3.2 M_1 、 M_2 和 N_1 类汽车

按 GB/T 15089—2001 规定：

M_1 类车指包括驾驶员座位在内，座位数不超过九座的载客汽车。

M_2 类车指包括驾驶员座位在内座位数超过九座，且最大设计总质量不超过 5 000kg 的载客汽车。

N_1 类车指最大设计总质量不超过 3 500kg 的载货汽车。

3.3 第一类车

指包括驾驶员座位在内，座位数不超过六座，且最大总质量不超过 2 500kg 的 M_1 类汽车。

3.4 第二类车

指本标准适用范围内除第一类车以外的其他所有轻型汽车。

3.5 汽车型式（车型）

指机动车的型式。同一车型在下列主要方面应无差异：

- (1) 附录 C.5.1 规定的、根据基准质量确定的当量惯量；
- (2) 附录 A 列出的发动机和汽车的特性。

3.6 气体燃料

指液化石油气（LPG）或天然气（NG）。

3.7 两用燃料车

指既能燃用汽油又能燃用一种气体燃料，但两种燃料不能同时燃用的汽车。

3.8 单一气体燃料车

指只能燃用某一种气体燃料（LPG 或 NG）的汽车，或能燃用某种气体燃料（LPG 或 NG）和汽油，但汽油仅用于紧急情况或发动机起动用，且汽油箱容积不超过 15L 的汽车。

3.9 基准质量（RM）

指汽车的“整备质量”加上 100kg。

3.10 最大总质量

指汽车制造厂提出的技术上允许的最大质量。

3.11 当量惯量（I）

指在底盘测功机上用惯量模拟器模拟汽车行驶中移动和转动惯量所相当的质量。

3.12 气态污染物

指排气污染物中的一氧化碳（CO）、碳氢化合物（HC）和氮氧化物（ NO_x ）。氮氧化物（ NO_x ）以二氧化氮（ NO_2 ）当量表示，碳氢化合物（HC）以碳（C）当量表示。燃油和气体燃料的碳氢比如下：

——汽油： $C_1H_{1.85}$

——柴油： $C_1H_{1.86}$

——LPG： $C_1H_{2.525}$

——NG： CH_4

进行双怠速试验时，排气中一氧化碳（CO）用体积分数（%）表示；排气中碳氢化合物（HC）用体积分数（ 10^{-6} ）表示，HC 以正己烷当量表示。

3.13 颗粒物（PM）

指按附录 C 中所描述的试验方法，在最高温度为 325K（52℃）的稀释排气中，由过滤器收集到的排气成分。

3.14 排气污染物

对装点燃式发动机的汽车，指排气管排放的气态污染物；

对装压燃式发动机的汽车，指排气管排放的气态污染物和颗粒物。

3.15 蒸发污染物

指汽车排气管排放之外，从汽车的燃料（汽油）系统损失的碳氢化合物蒸气，包括：

- (1) 燃油箱呼吸损失（昼间换气损失）：由于燃油箱内温度变化排放的碳氢化合物（用 $C_1H_{2.33}$ 当量表示）。
- (2) 热浸损失：在汽车行驶一段时间以后，静置汽车的燃料系统排放的碳氢化合物（用 $C_1H_{2.20}$ 当量表示）。

3.16 曲轴箱

指发动机的内部或外部空间，该空间通过内部或外部的通道与油底壳相连，气体和蒸气可以通

过该通道逸出。

3.17 曲轴箱污染物

指从发动机曲轴箱通气孔或润滑系的开口处排放到大气中的物质。

3.18 冷起动装置

指临时加浓空气/燃料混合气，便于发动机起动的装置。

3.19 辅助起动装置

指不通过加浓发动机的空气/燃料混合气，而辅助发动机起动的装置，如：预热塞，改变喷油正时等。

3.20 发动机排量

对往复式活塞发动机，指发动机的名义气缸容积；对转子式发动机，指名义气缸容积的两倍。

3.21 污染控制装置

指汽车上控制或者限制排气污染物或蒸发污染物排放的装置。

3.22 车载诊断（OBD）系统

指排放控制用车载诊断（OBD）系统。它必须具有识别可能存在故障的区域的功能，并以故障代码的方式将该信息储存在电控单元存储器内。

3.23 在用车符合性检查

指按照本标准第 8 章和附录 N 进行的试验和符合性评价。

3.24 适当的保养和使用

指作为一辆试验车，它满足了第 N.2 章选择汽车的接受准则的要求。

3.25 失效装置

指一种装置，它通过测量、感应或响应车辆的运行参数（如汽车速度、发动机转速、变速器挡位、温度、进气支管真空度或其他参数），来激活、调整、延迟或停止某一部件的工作或排放控制系统的功能，使得汽车在正常使用条件下，排放控制系统的效能降低。

下列装置不作为失效装置：

- (1) 为保护发动机不遭损坏或不出事故，以及为了汽车的安全行驶所需要的装置；
- (2) 仅在发动机起动时起作用的装置；
- (3) 在 I 型或 IV 型试验中确实起作用的装置。

3.26 原装催化转化器

指型式核准汽车上的催化转化器或催化转化器总成，其内容填写在附录 B 的相应章节中。

3.27 替代用催化转化器

指拟在市场销售，用于替代已型式核准汽车中的原装催化转化器，并按附录 L 作为独立技术总成获得型式核准的催化转化器或催化转化器总成。

3.28 替代用原装催化转化器

指作为独立技术总成投放市场的原装催化转化器。

3.29 车用 LPG 或 NG 装置

指设计用于安装在一种或多种指定车型上的任何车用 LPG 或 NG 部件总成。

3.30 汽车系族

指附录 K 中由一辆源车确定的一组车型。

3.31 发动机要求的燃料

指发动机正常使用的燃料种类：

- 汽油
- LPG（液化石油气）
- NG（天然气）

——汽油和 LPG

——汽油和 NG

——柴油

4 型式核准申请和批准

4.1 型式核准的申请

4.1.1 汽车制造企业生产、销售汽车必须获得国家的污染物排放控制性能型式核准。一种车型的型式核准申请必须由汽车制造企业提出，申请核准的内容包括一种车型的排气污染物、曲轴箱污染物、蒸发污染物、污染控制装置耐久性和车载诊断（OBD）系统等方面。

4.1.2 按本标准附录 A 的要求提交型式核准有关技术资料。按本标准附录 M 的要求提交有关生产一致性保证材料。

4.1.3 车载诊断（OBD）系统，必须遵守第 I.3 章所述规程，并附上以下内容：

(1) A.4.2.11.2.8 要求的附加资料。

(2) 对于装有点燃式发动机的汽车，在 C.5.3.1 所述的 I 型试验中，将造成污染物排放超出 I.3.3.2 表 I.1 中极限值时的失火百分率。

(3) 对于装有点燃式发动机的汽车，将导致排气催化转化器永久损坏的过热时的失火百分率。

(4) 详细的书面资料，全面叙述车载诊断（OBD）系统的功能性工作特性，包括所有与汽车排放控制系统有关零件的清单，即：车载诊断（OBD）系统监控的传感器、执行器和部件。

(5) 车载诊断（OBD）系统故障指示器（MI）的描述。

(6) 制造厂必须说明为防止损坏和更改排放控制电控单元的各项规定。

(7) 适用时，其他型式核准复印件，并附带与型式核准扩展有关的资料。

(8) 适用时，附件 IB 所述汽车系族的细节。

(9) 为了进行第 I.3 章所述的试验，必须向负责型式核准试验的检测机构提交一辆汽车，此汽车代表了准备型式核准的带有车载诊断（OBD）系统的车型或汽车系族。如果检测机构确定所提交的汽车并不完全代表附件 IB 所述车型或汽车系族，则必须提交一辆替代汽车，若有必要，还需增加一辆汽车，以进行第 I.3 章所述的试验。

4.1.4 适用时，必须提交其他型式核准复印件，并附带与型式核准扩展和确定劣化系数的有关资料。

4.1.5 为进行第 5 章所述试验，必须向负责型式核准试验的检测机构提交一辆能代表待型式核准车型的汽车。

4.2 型式核准的批准

如果满足了第 5 章的有关技术要求，该车型将得到型式核准机关的批准并获得型式核准证书，型式核准证书格式见附录 B。

5 技术要求和试验

5.1 一般要求

5.1.1 影响排气污染物和蒸发污染物排放的零部件，在设计、制造和组装上必须使汽车在正常使用条件下，不论遇到哪种振动，都能满足本标准的要求。

制造厂必须采取技术措施，确保汽车在正常使用条件下和正常寿命期内，能有效控制其排气污染物和蒸发污染物在本标准规定的限值内。这还包括排放控制系统所使用的软管及其接头，以及各个接线的可靠性，它们在制造上必须符合其设计的原始意图。

所有汽车必须装备车载诊断（OBD）系统，该系统应在设计、制造和汽车安装上，能确保汽车在整个寿命期内识别劣化或故障的类型。

如果满足了 5.3（型式核准）、第 7 章（生产一致性）和第 8 章（在用车符合性）的规定，则认

为满足了这些条款的要求。

禁止使用失效装置。

5.1.2 必须采取下列措施之一，防止由于油箱盖丢失造成的蒸发污染物超标和燃油溢出。

(1) 不可拿掉的自动开启和关闭的油箱盖；

(2) 从设计结构上防止油箱盖丢失所造成的蒸发污染物超标；

(3) 其他具有同样效果的任何措施。例如，绳索栓住的或链条栓住的油箱盖；或油箱盖锁和汽车点火使用同一把钥匙，这时，油箱盖只有锁上时才能拔掉钥匙。

5.1.3 电控系统安全性的规定

5.1.3.1 任何采用电控单元控制排放的汽车，必须能防止改动，除非得到了制造厂的授权。如果为了诊断、维修、检查、更新或修理汽车需要改动，应经制造厂授权。任何可重编程序的电控单元代码或运行参数，必须能防止非法改动，并提供一定级别的保护措施，如果这种改动是按照 IA.6.5 规定的协定条文和诊断接口进行的，则至少相当于 1998 年 10 月版的 ISO DIS 15031—7（1996 年 10 月版的 SAEJ 2186）的规定。任何可插拔的用于储存标定数据的芯片，必须装入一个密封的容器内，或由电子算法进行保护，并且对储存的数据必须不能改动，除非使用了专用工具和专用程序。

5.1.3.2 用电控单元代码表示的发动机运转参数，必须不能改动，除非使用了专用工具和专用规程（如：电控单元零部件焊死或封死，或密闭（或封死）的电控单元盒子）。

5.1.3.3 对于装在压燃式发动机上的机械式燃料喷射泵，制造厂必须采取必要的措施，防止汽车使用过程中，其最大供油量的设定被非法改动。

5.1.3.4 制造厂可以申请对那些不必要防护的汽车，豁免这些要求中的某一项。型式核准机关考虑此豁免的准则将包括但不限于：性能芯片目前是否能供应、汽车高性能的能力和汽车计划销售量。

5.1.3.5 采用电控单元可编程序代码系统（如：电可擦除可编程序只读存储器）的制造厂，必须防止非授权改编程序。制造厂必须采取强有力的防非法改动对策，以及防编写功能，只有制造厂在维修时才能用车外电控单元访问程序。具有适当程度防非法改动的方法，将由型式核准机关进行批准。

5.2 型式核准试验项目

不同类型汽车在型式核准时要求进行的试验项目见表 1，各项的执行日期见第 9 章。装压燃式发动机的轻型汽车，还应按 GB 3847—2005 的要求，进行排气烟度试验。

表 1 型式核准试验项目

型式核准试验类型	装点燃式发动机的轻型汽车			装压燃式发动机的轻型汽车
	汽油车	两用燃料车	单一气体燃料车	
I 型	进行	进行（试验两种燃料）	进行	进行
III 型	进行	进行（只试验汽油）	进行	不进行
IV 型	进行	进行（只试验汽油）	不进行	不进行
V 型	进行	进行（只试验汽油）	进行	进行
VI 型	进行	进行（只试验汽油）	不进行	不进行
双怠速	进行	进行（试验两种燃料）	进行	不进行
车载诊断（OBD）系统	进行	进行	进行	进行

注：I 型试验：指常温下冷起动后排气污染物排放试验；
 III 型试验：指曲轴箱污染物排放试验；
 IV 型试验：指蒸发污染物排放试验；
 V 型试验：指污染控制装置耐久性试验；
 VI 型试验：指低温下冷起动后排气中 CO 和 HC 排放试验；
 双怠速试验：指测定双怠速的 CO、HC 和高怠速的 λ 值（过量空气系数）。

5.2.1 燃用汽油的装点燃式发动机的汽车（包括两用燃料车）必须进行下述试验：

—— I 型试验

—— III 型试验

- Ⅳ型试验（两用燃料车仅用汽油进行）
- Ⅴ型试验
- Ⅵ型试验（两用燃料车仅用汽油进行）
- 双怠速试验
- 车载诊断（OBD）系统试验

5.2.2 燃用 LPG 或 NG（单一气体燃料）的装点燃式发动机的汽车必须进行下述试验：

- Ⅰ型试验
- Ⅲ型试验
- Ⅴ型试验
- 双怠速试验
- 车载诊断（OBD）系统试验

5.2.3 装压燃式发动机的汽车必须进行下述试验：

- Ⅰ型试验
- Ⅴ型试验
- 车载诊断（OBD）系统试验

5.3 试验描述和要求

5.3.1 Ⅰ型试验（常温下冷起动后排气污染物排放试验）。

5.3.1.1 所有汽车都必须进行此项试验。

对于单一气体燃料车进行Ⅰ型试验时，应该使用附录 J 所述的不同组分的 LPG 或 NG。对于两用燃料车，应该使用两种燃料分别进行Ⅰ型试验；在用 LPG 或 NG 作燃料时，应该使用附录 J 所述的不同组分的 LPG 或 NG 进行试验。

5.3.1.2 汽车放置在带有负荷和惯量模拟的底盘测功机上，按附录 C 规定的运转循环、排气取样和分析方法、颗粒物取样和称量方法进行试验。图 1 描述了型式核准Ⅰ型试验的流程。

5.3.1.2.1 试验共持续 19min40s，由两部分（1 部和 2 部）组成，应不间断地完成。经制造厂同意，可以在 1 部结束和 2 部开始之间加入不超过 20 秒的不取样时段，以便调整试验设备。

5.3.1.2.2 试验 1 部由 4 个城区循环组成。每个城区循环包含 15 个工况（怠速、加速、匀速、减速等）。

5.3.1.2.3 试验 2 部由 1 个城郊循环组成。该城郊循环包含 13 个工况（怠速、加速、匀速、减速等）。

5.3.1.2.4 试验期间排气被稀释，并按比例将样气收集到一个或多个袋中，在运转循环结束后进行分析，并测量稀释排气的总容积。

5.3.1.3 不仅记录 CO、HC 和 NO_x，也记录装压燃式发动机汽车的 PM。

5.3.1.4 试验应重复三次。每一项试验结果应乘以 5.3.5 确定的相应劣化系数。每次试验求得的排气污染物排放量，必须小于表 2 所示限值：

表 2 Ⅰ型试验排放限值

阶段	类别	级别	基准质量 (RM)/kg	限值/(g/km)									
				一氧化碳 (CO)		碳氢化合物 (HC)		氮氧化物 (NO _x)		碳氢化合物和氮氧化物 (HC + NO _x)		颗粒物 (PM)	
				L ₁	L ₂	L ₃	L ₂ + L ₃	L ₄					
				点燃式	压燃式	点燃式	压燃式	点燃式	压燃式	点燃式	压燃式		
Ⅲ	第一类车	—	全部	2.30	0.64	0.20	—	0.15	0.50	—	0.56	0.050	
		Ⅰ	RM ≤ 1305	2.30	0.64	0.20	—	0.15	0.50	—	0.56	0.050	
	第二类车	Ⅱ	1305 < RM ≤ 1760	4.17	0.80	0.25	—	0.18	0.65	—	0.72	0.070	
		Ⅲ	1760 < RM	5.22	0.95	0.29	—	0.21	0.78	—	0.86	0.100	
Ⅳ	第一类车	—	全部	1.00	0.50	0.10	—	0.08	0.25	—	0.30	0.025	
	第二类车	Ⅰ	RM ≤ 1305	1.00	0.50	0.10	—	0.08	0.25	—	0.30	0.025	
6			Ⅱ	1305 < RM ≤ 1760	2.27	0.64	0.18	—	0.10	0.30	—	0.38	0.040
			Ⅲ	1760 < RM	2.87	0.74	0.18	—	0.10	0.30	—	0.48	0.060

5.3.1.4.1 虽然有 5.3.1.4 的要求,但对于每种污染物而言,只要这三次试验结果的算术平均值小于规定的限值,三次试验结果中允许有一次的值超过限值,但不得超过该限值的 1.1 倍。即使有一种以上的污染物超过规定的限值,不管是发生在同一次试验中,还是发生在不同次的试验中都是允许的。

5.3.1.4.2 当用气体燃料进行试验时,求得的气态污染物的排放量应小于表 2 中对汽油车要求的限值。

5.3.1.5 如果符合下面的条件,5.3.1.4 规定的试验次数可减少(参见图 1)。其中 V_1 是第一次试验的结果, V_2 是第二次试验的结果。

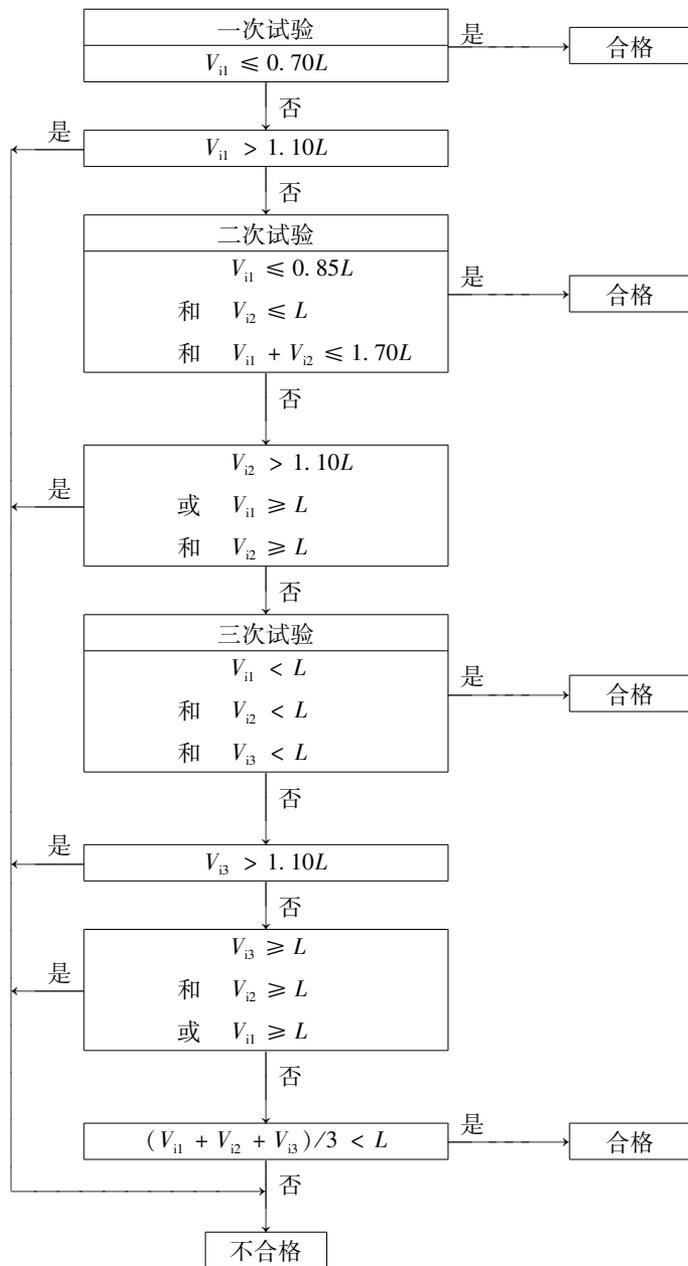


图 1 型式核准 I 型试验流程图

5.3.1.5.1 如果得到的每种污染物或两种污染物排放量的和,不大于 $0.70L$ (即 $V_1 \leq 0.70L$), 则只进行一次试验。

5.3.1.5.2 如果不满足 5.3.1.5.1 的要求,但每种污染物或两种污染物排放量的和满足了以下要

求，则只需进行两次试验：

$$V_1 \leq 0.85L \text{ 和 } V_1 + V_2 \leq 1.70L \text{ 和 } V_2 \leq L$$

5.3.2 双怠速试验（测定双怠速的 CO、HC 和高怠速的 λ 值）

5.3.2.1 除装压燃式发动机的汽车外，所有汽车都必须进行此项试验。

5.3.2.1.1 对于两用燃料车，必须对两种燃料分别进行此项试验。

5.3.2.1.2 对于单一气体燃料车，仅用该气体燃料进行此项试验。

5.3.2.2 制造厂在型式核准时，应提交双怠速的 CO、HC 污染物排放值和高怠速的 λ 值的控制范围。并保证在出厂后 24 个月内车辆的高怠速 λ 值在控制范围内。

5.3.2.3 如果实测的双怠速 CO、HC 排放值和高怠速 λ 值在制造厂申报的控制范围内，则记录制造厂的申报值，否则记录实测值。

5.3.2.4 试验在 I 型试验结束后立即进行，试验方法按附录 D 规定。

5.3.2.5 制造厂应对生产下线的汽车进行双怠速试验。当按照附录 D 进行试验时，汽车的双怠速 CO、HC 排放值和高怠速 λ 值都应在制造厂型式核准时申报的控制范围内。

5.3.3 III型试验（曲轴箱污染物排放试验）

5.3.3.1 除装压燃式发动机的汽车外，所有汽车都必须进行此项试验。

5.3.3.1.1 对于两用燃料车，仅对燃用汽油进行此项试验。

5.3.3.1.2 对于单一气体燃料车，仅对燃用气体燃料进行此项试验。

5.3.3.2 按附录 E 进行试验时，发动机曲轴箱通风系统不允许有任何曲轴箱污染物排入大气。

5.3.4 IV型试验（蒸发污染物排放试验）

5.3.4.1 所有汽油车都必须进行此项试验。两用燃料车仅对燃用汽油进行此项试验。

5.3.4.2 按附录 F 进行试验时，蒸发污染物排放量应小于 2g/试验。

5.3.5 V型试验（污染控制装置耐久性试验）

5.3.5.1 所有轻型汽车应根据 5.2 的规定进行此项试验。

5.3.5.1.1 两用燃料车仅用汽油进行此项试验，燃用气体燃料时的劣化系数可采用燃用汽油时的劣化系数。

5.3.5.1.2 按附录 G 所述的程序，在试验跑道上、或道路上、或底盘测功机上，进行 80 000km 耐久性试验，确定实测劣化系数。

5.3.5.1.3 在制造厂要求下，检测机构可在完成 V 型试验之前，应用表 3 的劣化系数进行 I 型试验。完成 V 型试验后，检测机构可以用 V 型试验中测得的劣化系数替代表 3 的劣化系数，以修正记录在附录 B 中的型式核准 I 型试验结果。

5.3.5.2 虽然在 5.3.5.1 中有要求，制造厂可以选用按 5.3.5.1 规定实测的劣化系数，也可以选用表 3 中所规定的劣化系数替代 5.3.5.1 的实测劣化系数进行 I 型试验。劣化系数是用来确定是否满足 5.3.1.4 和 7.1 的要求。

表 3 劣化系数

发动机类别	劣化系数				
	CO	HC	NO _x	HC + NO _x	PM
点燃式发动机	1.2	1.2	1.2	—	—
压燃式发动机	1.1	—	1.0	1.0	1.2

5.3.6 VI型试验（低温下冷起动后排气中 CO 和 HC 排放试验）

5.3.6.1 所有汽油车都必须进行此项试验。两用燃料车仅对汽油进行此项试验。

5.3.6.2 汽车放置在带有负荷和惯量模拟的底盘测功机上。按附录 C 规定的运转循环 1 部、排气取样和分析方法进行试验。

5.3.6.2.1 试验由 I 型试验 1 部的四个城区运转循环组成。附件 CA 描述了试验 1 部，并由此附件

的图 CA.1 和图 CA.2 加以说明。试验共持续 780s，试验期间不得中止，并在发动机启动时开始取样。

5.3.6.2.2 试验应在环境温度 266K (−7℃) 下进行。试验前，试验汽车应按规定进行预处理，以保证试验结果的再现性。预处理和其他试验规程按附录 H 进行。

5.3.6.2.3 试验期间排气被稀释，并按比例收集样气。试验汽车的排气按照附录 H 规定的规程进行稀释、取样和分析，并测量稀释排气的总容积。分析稀释排气的 CO 和 HC。

5.3.6.3 试验应进行三次。CO 和 HC 测得的排放量必须小于表 4 所示限值：

5.3.6.3.1 虽然有 5.3.6.3 的要求，但对于每种污染物而言，只要这三次测量结果的算术平均值小于规定的限值，三次测量结果中允许有一次的值超过限值，但不得超过该限值的 1.1 倍。即使有一种以上的污染物超过规定的限值，不管是发生在同一次试验中，还是发生在不同次的试验中都是允许的。

表 4 VI 型试验的排放限值

试验温度 266K (−7℃)				
类别	级别	基准质量 (RM) /kg	CO, L ₁ / (g/km)	HC, L ₂ / (g/km)
第一类车	—	全 部	15	1.8
	I	RM ≤ 1305	15	1.8
第二类车	II	1305 < RM ≤ 1760	24	2.7
	III	1760 < RM	30	3.2

5.3.6.3.2 如果三次测量结果的算术平均值在限值的 100% 到 110% 之间，在制造厂要求下，5.3.6.3 规定的试验次数可以增加至十次，此时，仅要求十次测量结果的算术平均值小于限值。

5.3.6.4 符合下面的条件，5.3.6.3 规定的试验次数可以减少。

5.3.6.4.1 如果每种污染物的测量结果，不大于 0.70L，则只进行一次试验。

5.3.6.4.2 如果不满足 5.3.6.4.1 的要求，但每种污染物能满足以下要求，则只需进行两次试验：

$$V_1 \leq 0.85L \text{ 和 } V_1 + V_2 \leq 1.70L \text{ 和 } V_2 \leq L$$

5.3.7 车载诊断 (OBD) 系统试验

5.3.7.1 所有汽车都必须进行此项试验。

5.3.7.2 按附件 IA 进行试验时，车载诊断 (OBD) 系统应满足附录 I 的要求。

5.3.8 替代用催化转化器和替代用原装催化转化器的型式核准试验

5.3.8.1 对于替代用催化转化器，必须按照附录 L 进行试验。

5.3.8.2 对于替代用原装催化转化器，如果满足了 5.3.8.2.1 和 5.3.8.2.2 的要求，则不必按照附录 L 进行试验。

5.3.8.2.1 标识

替代用原装催化转化器应至少标注以下识别内容：

5.3.8.2.1.1 汽车制造厂厂名或注册商标；

5.3.8.2.1.2 5.3.8.3 中记载的替代用原装催化转化器的厂牌和零件识别号。

5.3.8.2.2 资料

替代用原装催化转化器应附有下列资料：

5.3.8.2.2.1 汽车制造厂厂名或注册商标；

5.3.8.2.2.2 5.3.8.3 中记载的替代用原装催化转化器的厂牌和零件识别号；

5.3.8.2.2.3 此替代用原装催化转化器所适用的车型，以及是否适用于装有车载诊断 (OBD) 系统的汽车的标识；

5.3.8.2.2.4 如需要，应提供安装指南；

5.3.8.2.2.5 这些资料应按下列方式之一提供：

——随同替代用原装催化转化器的专页

——替代用原装催化转化器出售时的包装盒上

——其他合适方式

这些资料必须能在汽车制造厂散发到销售点的产品目录中查到。

5.3.8.3 汽车制造厂应以电子格式向检测机构和（或）型式核准机关提供必需的资料，这些资料需与相关的零件号和型式核准文件链接。

这些资料应包括：

- 汽车的厂牌和型式
- 替代用原装催化转化器的厂牌和型式
- 替代用原装催化转化器的零件号
- 相关车型的型式核准号

5.3.9 燃用 LPG 或 NG 汽车的型式核准试验

对于燃用 LPG 或 NG 的汽车，必须按照附录 K 进行试验。

6 型式核准扩展

按本标准型式核准的车型的扩展，应根据下列条款进行：

6.1 与排气污染物有关的扩展（I型和VI型试验）

6.1.1 基准质量不同的车型

6.1.1.1 如果基准质量只要求使用相邻的较大二级或任何较小级的当量惯量，则型式核准可以扩展到该车型。

6.1.1.2 对于第二类车，如果须扩展车型的基准质量所要求使用的当量惯量小于已型式核准车型所用的当量惯量，且已型式核准车型测得的污染物质量在要求扩展车型所规定的限值之内，则可以批准其扩展。

6.1.2 总传动比不同的车型

在下列条件下，对已型式核准的车型，可以扩展到仅总传动比不同的其他车型。

6.1.2.1 对于在 I 型和 VI 型试验中所使用的每一传动比，均须确定其比例：

$$E = \frac{V_2 - V_1}{V_1}$$

式中， V_1 和 V_2 分别为发动机转速在 1000r/min 时，已型式核准车型和要求扩展车型所对应的汽车速度。

6.1.2.2 对于每一传动比，若 $E \leq 8\%$ ，则无须重复 I 型和 VI 型试验，即可批准其扩展。

6.1.2.3 如果至少有一个挡位的传动比 $E > 8\%$ ，但每种挡位下，传动比 $E \leq 13\%$ ，则必须重做 I 型和 VI 型试验，但经型式核准检测机构同意，可在制造厂选定的实验室内进行。试验报告必须送交负责型式核准试验的检测机构。

6.1.3 基准质量和总传动比不同的车型

只要完全符合上述 6.1.1 和 6.1.2 规定的条件，则某一已型式核准的车型，可以扩展到仅在总传动比和基准质量不同的其他车型。

6.1.4 当某一车型按照 6.1.1 至 6.1.3 的规定获得扩展后，此扩展车型不可再扩展到其他车型。

6.2 与蒸发污染物有关的扩展（IV型试验）

6.2.1 在下列条件下，对装蒸发污染物控制系统的某一已型式核准的车型，可以进行扩展：

6.2.1.1 燃料/空气计量（即：喷射、化油器）的基本原理必须相同。

6.2.1.2 燃油箱的形状，燃油箱和液体燃料软管的材料必须相同。试验必须在截面和软管大致长度方面最恶劣的系族进行。由负责型式核准试验的检测机构决定是否接受不同的油气分离器。燃油箱的容积差必须在 $\pm 10\%$ 以内。燃油箱呼吸阀的设置必须相同。

6.2.1.3 贮存燃油蒸气的方法必须相同，如活性炭罐的形状和容积、贮存介质、空气滤清器（如

果用于蒸发污染物排放控制) 等。

6.2.1.4 化油器浮子室的燃油容积差必须在 10ml 以内。

6.2.1.5 脱附贮存蒸气的方法 (即: 空气流量, 起动点或运转循环中的脱附容积) 必须相同。

6.2.1.6 燃油计量系统的密封和通气方法必须相同。

6.2.2 进一步说明:

- (1) 允许发动机尺寸不同;
- (2) 允许发动机功率不同;
- (3) 允许自动变速器和手动变速器, 两轮和四轮驱动;
- (4) 允许车身形状不同;
- (5) 允许车轮和轮胎尺寸不同。

6.3 与污染控制装置耐久性有关的扩展 (V 型试验)

6.3.1 某一已型式核准的车型, 可以扩展到发动机及污染控制装置的组合与已型式核准车型相同的不同车型。

下列所描述的参数相同或能保持在其规定限值之内的车型, 都认为其发动机及污染控制装置的组合是相同的。

6.3.1.1 发动机:

- 缸心距
- 气缸数
- 发动机排量 ($\pm 15\%$)
- 缸体构造
- 气阀数
- 燃油系统
- 冷却系型式
- 燃烧过程

6.3.1.2 污染控制装置:

- 催化转化器:
 - 催化转化器和催化单元的数量
 - 催化转化器的尺寸和形状 (载体容积 $\pm 10\%$)
 - 催化活性的类型 (氧化, 三效, ...)
 - 贵金属含量 (相同或更多)
 - 贵金属比例 ($\pm 15\%$)
 - 载体 (结构和材料)
 - 孔密度
 - 催化转化器封装型式

——催化转化器位置 (在排气系统中的位置和尺寸不应使催化转化器入口温度的变化大于 50K, 应在 I 型试验的设定负荷和 120km/h 匀速行驶条件下检查该温度变化)

- 空气喷射:
 - 有或无
 - 型式 (脉动, 空气泵, ...)

——EGR:

- 有或无

6.3.1.3 当量惯量等级: 当量惯量等级应是邻近的较大二级或任何较小级的当量惯量等级。

6.3.1.4 V 型试验可在一辆在车身、变速器 (自动或手动)、车轮或轮胎的尺寸方面与待型式核准

车型不同的汽车上进行。

6.4 与车载诊断 (OBD) 系统有关的扩展

6.4.1 在车载诊断 (OBD) 系统方面对某一已型式核准的车型, 可以扩展到不同车型, 只要该车型属于附件 IB 所述的同一汽车 OBD 系族。但发动机排放控制系统必须与已批准型式核准车型相同, 且符合附件 IB 中所述的 OBD 发动机系族, 下列汽车特性可以不同:

- 发动机附件
- 轮胎
- 当量惯量
- 冷却系统
- 总传动比
- 变速器型式
- 车身型式

7 生产一致性

必须按照附录 M 采取措施, 来保证生产一致性。生产一致性的检查是以附录 B 的内容为基础。

汽车排气污染物、曲轴箱污染物、蒸发污染物控制以及车载诊断 (OBD) 系统功能方面的生产一致性检查, 是以附录 B 的内容为基础, 必要时, 是以 5.2 所述的全部或部分试验为基础。

7.1 进行 I 型试验时, 如果型式核准的汽车具有一个或多个扩展, 此试验可在附录 A 所述的车型或相关的扩展车型上进行。

7.1.1 在同一汽车系族的批量产品中任意选取三辆车, 型式核准机关选定汽车后, 制造厂不得对所选汽车进行任何调整。

7.1.2 尽管有 C.3.1.1 的要求, 试验车辆不需磨合, 试验是在从生产线下线合格的车辆中抽取的样车上直接进行。

7.1.2.1 然而, 在制造厂要求下, 试验可以在下列汽车上进行:

- 行驶不足 3 000 km 的装点燃式发动机的汽车
- 行驶不足 15 000 km 的装压燃式发动机的汽车

在上述两种情况下, 按制造厂的磨合规范进行磨合, 但不得对这些汽车进行任何调整。

7.1.2.2 如果制造厂要求磨合汽车 (“x” 代表汽车磨合里程, 对于装点燃式发动机的汽车, $x \leq 3\ 000\text{km}$, 对于装压燃式发动机的汽车, $x \leq 15\ 000\text{km}$), 其规程如下:

- 分别测量第一辆试验车 “0” km 和 “x” km 的污染物排放量 (I 型试验)
- 计算每种污染物 “0” km 和 “x” km 之间排放量的渐变系数 (EC):

$$EC = \frac{\text{“x” km 排放量}}{\text{“0” km 排放量}}$$

此系数可以小于 1

- 其他汽车不必磨合, 但其 “0” km 排放量需乘以渐变系数

此时, 用于生产一致性判定的数值分别为:

- 第一辆车为 “x” km 测得值
- 其他汽车为 “0” km 测得值乘以渐变系数

7.1.3 样车按照 5.3.1 进行试验。以同样方式使用劣化系数。限值由 5.3.1.4 给出。

7.1.4 所有这些试验均应使用附录 J 规定的基准燃料。

7.1.5 如果型式核准机关对制造厂提供的生产标准偏差感到满意, 对试验结果的判定按第 MA.1 章进行。

如果型式核准机关对制造厂提供的生产标准偏差感到不满意或者制造厂没有相关记录时, 对试验结果的判定按第 MA.2 章进行。

7.1.6 根据第 MA.1 章或第 MA.2 章的判定准则，以抽取的试验样车数量为基础，一旦所有污染物都满足通过判定临界值，则认为该系列产品 I 型试验合格；一旦某种污染物满足不通过判定临界值，则认为该系列产品 I 型试验不合格。

当某种污染物满足通过判定临界值，此结论不再随其他污染物为了得出结论所追加的试验而改变。

如果不能判定所有污染物都满足通过判定临界值，而又不能判定某种污染物满足不通过判定临界值，则抽取另一辆车进行试验（见图 2）。

如果某种污染物的统计量既不满足通过判定临界值又不满足不通过判定临界值，在加抽车辆试验时，制造厂可随时决定终止试验。这种情况应判定为生产一致性检查 I 型试验不合格。

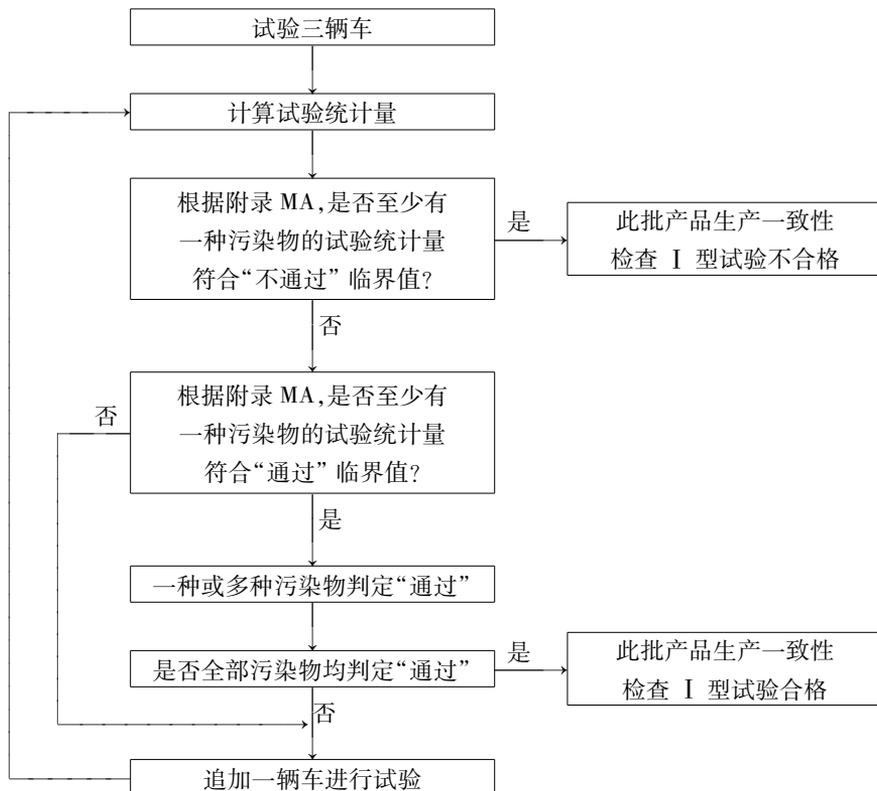


图 2 生产一致性检查 I 型试验流程图

7.2 进行 III 型试验时，应对 7.1.1 抽取的所有汽车都进行此项试验。当按附录 E 试验时，测量结果必须满足 5.3.3.2 的要求。

7.3 进行 IV 型试验时，应按照第 F.7 章的规定进行试验。

7.4 车载诊断（OBD）系统的一致性检查

7.4.1 当型式核准机关认为生产质量可能不满足要求时，从批量产品中随机抽取一辆车，进行附件 IA 所述试验。

7.4.2 若此车符合了附件 IA 所述试验的要求，则认为车载诊断（OBD）系统的生产一致性满足要求。

7.4.3 若所抽汽车不能满足 7.4.2 的要求，必须从批量产品中再随机抽取四辆车，进行附件 IA 所述试验。试验可在行驶里程不足 15000km 的汽车上进行。

7.4.4 若至少有三辆车满足了附件 IA 所述试验的要求，则认为车载诊断（OBD）系统的生产一致性满足要求。

7.5 如果某一车型不能满足 7.1、7.2、7.3 和 7.4 生产一致性检查要求的任意一条，车辆制造厂都应尽快采取所有必需的措施来重新建立生产一致性，否则应撤销该车型的型式核准。

8 在用车符合性

对已通过污染物排放型式核准的车型，制造厂还必须采取适当措施，确保在正常使用条件下和汽车正常寿命期内，污染控制装置始终保持其功能。在表 2 所示的Ⅲ阶段，必须在 5 年或 80 000 km 内（以先达到者为准），对这些措施进行检查。在表 2 所示的Ⅳ阶段，必须在 5 年或 10 000 0 km（以先达到者为准），对这些措施进行检查。

8.1 型式核准机关进行在用车符合性检查时，应以制造厂提供的资料为基础。

附录 N 中的图 N.1 和图 N.2 是在用车符合性检查程序。

8.1.1 确定在用车系族的参数

在用车系族由基本结构参数确定，系族内各汽车的这些参数必须相同。因此，各车型如至少具有相同的或在规定允差范围内的下列参数，则可认为属于同一在用车系族：

- 燃烧过程（二冲程、四冲程、旋转式）
- 缸数
- 缸体结构（直列、V 型、星型、水平对置、其他）（斜置或方向不作为缸体的条件）
- 发动机供油方式（如：直喷或非直喷）
- 冷却系型式（风冷、水冷、油冷）
- 进气方式（自然进气、增压）
- 发动机所用燃料（汽油、柴油、NG、LPG、等），如果某一燃料是常用的，则两用燃料车可归属于该燃料车
 - 催化转化器型式（三效催化转化器或其他）
 - 颗粒捕集器（有或没有）
 - 排气再循环（有或没有）
 - 系族内 0.7 - 1.0 倍最大排量之间的发动机

8.1.2 制造厂所提供的资料必须至少包括下列内容：

- 8.1.2.1 制造厂的名称和地址；
- 8.1.2.2 制造厂资料所涉及范围的各个法定代表人的人名、地址、电话和传真号、e-mail 地址；
- 8.1.2.3 制造厂资料中各车型的型号；
- 8.1.2.4 适用时，制造厂资料中各车型的目录，即按照 8.1.1 的在用车系族组；
- 8.1.2.5 适用时，在用车系族内这些车型的车辆识别号（VIN）代码（VIN 前缀）；
- 8.1.2.6 在用车系族内这些车型的型式核准证书号，适用时，还包括所有扩展和现场修理/召回号；
- 8.1.2.7 制造厂资料所涉及汽车的型式核准扩展和现场修理/召回的详细情况（如型式核准机关要求）；
- 8.1.2.8 制造厂所收集资料的时间范围；
- 8.1.2.9 制造厂资料中汽车的生产日期（如：2007 年制造的汽车）；
- 8.1.2.10 制造厂的在用车符合性检查规程，包括：
 - 8.1.2.10.1 确定汽车所在地的方法；
 - 8.1.2.10.2 汽车选择和剔除准则；
 - 8.1.2.10.3 本程序所采用的试验型式和规程；
 - 8.1.2.10.4 制造厂为确定在用车系族组所采用的接受/剔除准则；
 - 8.1.2.10.5 制造厂收集资料的地域范围；
 - 8.1.2.10.6 所采用的样车数和采样计划。
- 8.1.2.11 制造厂在用车符合性检查的结果，包括：
 - 8.1.2.11.1 包括在试验程序内各汽车（无论试验或没有试验）的特征。特征包括：

- 车型
- 车辆识别号 (VIN)
- 汽车注册号
- 生产日期
- 使用地区 (如已知)
- 所装轮胎型号

- 8.1.2.11.2 某汽车从样车中被剔除的原因;
- 8.1.2.11.3 样车中每辆汽车的维护保养历史 (包括所有的召回);
- 8.1.2.11.4 样车中每辆汽车的修理历史 (如已知);
- 8.1.2.11.5 试验资料, 包括:

- 试验数据
- 试验地点
- 汽车里程表上指示的行驶距离
- 试验燃料规格 (如: 基准燃料或市售燃料)
- 试验条件 (温度、湿度、大气压力)
- 测功机设定 (如: 测功机惯性质量、功率设定)
- 试验结果 (从每系族中至少三种不同汽车得到)

- 8.1.2.12 车载诊断 (OBD) 系统中的指示记录。

8.2 制造厂收集的资料必须非常充分, 以能评定出在用车是否符合规定的正常使用条件, 并且能代表制造厂对地区市场的了解程度。

如果制造厂能向型式核准机关证明, 某一汽车系族车型的年销售量少于 5000 辆, 允许制造厂不进行此车型的在用车符合性自检。

8.3 以 8.1 的审核为基础, 型式核准机关必须做出如下决定之一:

- 该车型或该在用车系族的在用车符合性满足要求, 不需要进一步采取任何行动; 或者
- 制造厂提供的资料不充分, 无法做出决定, 要求制造厂进一步提供资料或试验数据; 或者
- 该车型或该在用车系族中某车型的在用车符合性不能满足要求, 需要按附录 N 进行试验。

虽然根据 8.2 允许制造厂不对某车型进行自检, 但是型式核准机关可以要求按附录 N 对该车型进行试验。

8.4 如果为了检查在用车污染控制装置的性能是否符合要求, 需要进行 I 型试验时, 使用的试验规程必须符合附录 N 规定的统计程序。

8.5 型式核准机关会同制造厂选择试验样车时, 一定要选择确实有证据是在正常条件下行驶了足够里程的汽车。选择样车一定要征求制造厂的意见, 并允许制造厂参与汽车的确认检查。

8.6 在型式核准机关的监督下, 授权制造厂对那些排放水平超标的汽车进行检查, 甚至是破坏性检查, 以确定那些可能不是由于制造厂本身原因 (例如试验前使用了含铅汽油) 造成的劣化。一旦检查结果确认了导致排放超标的责任不在制造厂, 则这些试验结果将从在用车符合性检查中剔除。

8.7 如果型式核准机关按照附录 N 规定的准则, 判定试验结果为不符合, 制造厂必须按照第 N.6 章采取补救措施, 这些补救措施应扩展到属同一车型的在用车, 因为这些车可能会由于同样缺陷受到影响。

制造厂提出的补救措施计划必须经型式核准机关批准。由制造厂负责完成经批准的补救措施计划。

9 标准的实施

9.1 自表 5 规定之日起, 轻型汽车污染物排放型式核准按本标准要求进行。在表 5 规定日期之前,

可以按照本标准的相应要求进行型式核准的申请和批准。

对于按本标准批准型式核准的轻型汽车，其生产一致性的检查，自批准之日起执行。

从表5规定的型式核准执行日期后一年起，所有制造和销售的轻型汽车污染物排放必须符合本标准要求。

表5 型式核准执行日期

试 验 项 目		第 III 阶 段	第 IV 阶 段
I 型试验		2007. 7. 1	2010. 7. 1
III 型试验			
IV 型试验			
V 型试验			
VI 型试验			
车载诊断 (OBD) 系统试验	第一类汽油车	2008. 7. 1	
	其他车辆	2010. 7. 1	

9.2 在用车符合性检查

凡根据本标准要求型式核准、生产的车型，其在用车符合性检查必须符合本标准要求。

附 录 A
(规范性附录)
型式核准申报材料

型式核准申请时, 必须提供包括内容目次的以下材料, 以电子文档提供。

任何示意图, 应以适当的比例充分说明细节; 其幅面尺寸为 A4, 或折叠至该尺寸。如有照片, 应显示其细节。如系统、部件或独立技术总成采用微处理机控制, 应提供其性能资料。

A.1 概述

- A.1.1 厂牌 (制造厂的商品名称):
- A.1.2 型号及商业一般说明:
- A.1.3 车型标识:
- A.1.4 汽车类别:
- A.1.5 制造厂名称和地址:
- A.1.6 组装厂地址:

A.2 汽车总体结构特征

- A.2.1 代表汽车的照片和/或示意图:
- A.2.2 动力轴 (数量, 位置, 相互连接):

A.3 质量和尺寸 (单位为 kg 和 mm) (如适用, 查阅示意图)

- A.3.1 运行状态下带车身汽车的质量, 或, 如制造厂没有安装车身, 则为带驾驶室底盘的质量 (带标准装备, 包括冷却液、机油、燃料、工具、备胎和驾驶员) (最大和最小):
- A.3.2 制造厂申报的技术上允许的最大装载质量 (最大和最小):

A.4 动力系

- A.4.1 制造厂:
- A.4.1.1 发动机型号 (如发动机上标注的, 或其他识别方式):
- A.4.2 发动机
 - A.4.2.1 发动机特性资料
 - A.4.2.1.1 工作原理: 点燃式/压燃式, 四冲程/二冲程⁽¹⁾
 - A.4.2.1.2 气缸数目及排列:
 - A.4.2.1.2.1 缸径: mm
 - A.4.2.1.2.2 行程: mm
 - A.4.2.1.2.3 点火顺序:
 - A.4.2.1.3 发动机排量: cm³
 - A.4.2.1.4 容积压缩比⁽²⁾:
 - A.4.2.1.5 燃烧室和活塞顶示意图, 对于点燃式发动机还有活塞环示意图:
 - A.4.2.1.6 发动机正常怠速转速和高怠速转速 (包括允差): r/min
 - A.4.2.1.7 制造厂申报的发动机正常怠速和高怠速排气中 CO 和 HC 的体积分数⁽²⁾:
 - A.4.2.1.8 制造厂申报的发动机高怠速的 λ 值控制范围⁽²⁾:

(1) 划掉不适用者。

(2) 注明公差。

- A. 4.2.1.9 最大净功率:kW 在.....r/min 下 (制造厂申报值)
- A. 4.2.2 燃料: 柴油/汽油/LPG/NG⁽¹⁾
- A. 4.2.3 无铅汽油辛烷值 (RON):
- A. 4.2.4 燃油供给
- A. 4.2.4.1 化油器式: 是/否⁽¹⁾
- A. 4.2.4.1.1 厂牌:
- A. 4.2.4.1.2 型号:
- A. 4.2.4.1.3 数量:
- A. 4.2.4.1.4 配制⁽²⁾:
 - A. 4.2.4.1.4.1 喷嘴:
 - A. 4.2.4.1.4.2 喉管:
 - A. 4.2.4.1.4.3 浮子室油面.....
 - A. 4.2.4.1.4.4 浮子质量:
 - A. 4.2.4.1.4.5 浮子针阀:
- } 或供油量随空气流量的变化曲线
以及为保持此曲线所要求的设定
- A. 4.2.4.1.5 冷起动系统: 自动/手动⁽¹⁾
- A. 4.2.4.1.5.1 工作原理:
- A. 4.2.4.1.5.2 操作限制/设定^{(1) (2)}:
- A. 4.2.4.2 燃油喷射式 (仅指压燃式): 是/否⁽¹⁾
- A. 4.2.4.2.1 系统说明:
- A. 4.2.4.2.2 工作原理: 直喷式/预燃室式/涡流燃烧室式⁽¹⁾
- A. 4.2.4.2.3 喷油泵
- A. 4.2.4.2.3.1 厂牌:
- A. 4.2.4.2.3.2 型号:
- A. 4.2.4.2.3.3 最大供油量⁽¹⁾⁽²⁾: 在泵转速.....r/min 下, mm³/冲程或循环, 或者供油特性曲线:
- A. 4.2.4.2.3.4 喷油正时⁽²⁾:
- A. 4.2.4.2.3.5 喷油提前曲线⁽²⁾:
- A. 4.2.4.2.3.6 标定程序: 试验台/发动机⁽¹⁾
- A. 4.2.4.2.4 调速器
- A. 4.2.4.2.4.1 型号:
- A. 4.2.4.2.4.2 减油转速
- A. 4.2.4.2.4.2.1 全负荷开始减油转速: r/min
- A. 4.2.4.2.4.2.2 最高空车转速: r/min
- A. 4.2.4.2.4.3 怠速转速: r/min
- A. 4.2.4.2.5 喷油嘴
- A. 4.2.4.2.5.1 厂牌:
- A. 4.2.4.2.5.2 型号:
- A. 4.2.4.2.5.3 开启压力⁽²⁾:kPa 或特性曲线⁽²⁾:
- A. 4.2.4.2.6 冷起动系统
- A. 4.2.4.2.6.1 厂牌:
- A. 4.2.4.2.6.2 型号:

(1) 划掉不适用者。

(2) 注明公差。

- A. 4. 2. 4. 2. 6. 3 说明:
- A. 4. 2. 4. 2. 7 辅助起动装置
- A. 4. 2. 4. 2. 7. 1 厂牌:
- A. 4. 2. 4. 2. 7. 2 型号:
- A. 4. 2. 4. 2. 7. 3 系统说明:
- A. 4. 2. 4. 3 燃料喷射式 (仅对点燃式): 是/否⁽¹⁾
- A. 4. 2. 4. 3. 1 工作原理: 进气支管 (单点/多点⁽¹⁾) /直喷/其他 (说明)⁽¹⁾:
- A. 4. 2. 4. 3. 2 厂牌:
- A. 4. 2. 4. 3. 3 型号:
- A. 4. 2. 4. 3. 4 系统说明:
- A. 4. 2. 4. 3. 4. 1 控制单元型式或数量:
- A. 4. 2. 4. 3. 4. 2 燃料调节器型式:
- A. 4. 2. 4. 3. 4. 3 空气流量传感器型式:
- A. 4. 2. 4. 3. 4. 4 燃料分配器型式:
- A. 4. 2. 4. 3. 4. 5 压力调节器型式:
- A. 4. 2. 4. 3. 4. 6 微开关型式:
- A. 4. 2. 4. 3. 4. 7 怠速调整螺钉型式:
- A. 4. 2. 4. 3. 4. 8 节流阀体型式:
- A. 4. 2. 4. 3. 4. 9 水温传感器型式:
- A. 4. 2. 4. 3. 4. 10 空气温度传感器型式:
- A. 4. 2. 4. 3. 4. 11 温度开关型式:
- A. 4. 2. 4. 3. 5 喷油器: 开启压力⁽²⁾:kPa 或特性曲线⁽²⁾:
- A. 4. 2. 4. 3. 6 喷射正时:
- A. 4. 2. 4. 3. 7 冷起动系统
- A. 4. 2. 4. 3. 7. 1 工作原理:
- A. 4. 2. 4. 3. 7. 2 操作限制/设定⁽¹⁾⁽²⁾:
- A. 4. 2. 4. 4 供油泵
- A. 4. 2. 4. 4. 1 压力⁽²⁾:kPa 或特性曲线⁽²⁾:
- A. 4. 2. 5 点火系
- A. 4. 2. 5. 1 厂牌:
- A. 4. 2. 5. 2 型号:
- A. 4. 2. 5. 3 工作原理:
- A. 4. 2. 5. 4 点火提前曲线⁽²⁾:
- A. 4. 2. 5. 5 静态点火正时⁽²⁾: 上止点前度数:
- A. 4. 2. 5. 6 触点间隙⁽²⁾: mm
- A. 4. 2. 5. 7 闭合角度数⁽²⁾:
- A. 4. 2. 5. 8 火花塞
- A. 4. 2. 5. 8. 1 厂牌:
- A. 4. 2. 5. 8. 2 型号:
- A. 4. 2. 5. 8. 3 火花塞设定间隙:
- A. 4. 2. 5. 9 点火线圈

非连续喷射系统情况下提供相应的细节

(1) 划掉不适用者。

(2) 注明公差。

- A. 4. 2. 5. 9. 1 厂牌:
- A. 4. 2. 5. 9. 2 型号:
- A. 4. 2. 5. 10 点火电容器
- A. 4. 2. 5. 10. 1 厂牌:
- A. 4. 2. 5. 10. 2 型号:
- A. 4. 2. 6 冷却系 (液冷/风冷)⁽¹⁾
- A. 4. 2. 7 进气系
- A. 4. 2. 7. 1 增压器: 有/无⁽¹⁾
- A. 4. 2. 7. 1. 1 厂牌:
- A. 4. 2. 7. 1. 2 型号:
- A. 4. 2. 7. 1. 3 系统说明 (即最大充气压力:kPa, 放气方式 (如有)):
- A. 4. 2. 7. 2 中冷器: 有/无⁽¹⁾
- A. 4. 2. 7. 3 进气管及其附件的说明和示意图 (充气室, 加热器件, 附加进气等等):
- A. 4. 2. 7. 3. 1 进气支管说明 (包括示意图和 (或) 照片):
- A. 4. 2. 7. 3. 2 空滤器, 示意图:, 或
- A. 4. 2. 7. 3. 2. 1 厂牌:
- A. 4. 2. 7. 3. 2. 2 型号:
- A. 4. 2. 7. 3. 3 进气消声器, 示意图:, 或
- A. 4. 2. 7. 3. 3. 1 厂牌:
- A. 4. 2. 7. 3. 3. 2 型号:
- A. 4. 2. 8 排气系
- A. 4. 2. 8. 2 排气系说明和 (或) 示意图:
- A. 4. 2. 9 气阀正时或等效数据
- A. 4. 2. 9. 1 气阀最大升程, 开启和关闭角度, 或者是配气系统相对于上止点的正时数据:
- A. 4. 2. 9. 2 基准值和 (或) 设定范围⁽¹⁾:
- A. 4. 2. 10 使用的润滑剂
- A. 4. 2. 10. 1 厂牌:
- A. 4. 2. 10. 2 型号:
- A. 4. 2. 11 污染物排放的控制装置
- A. 4. 2. 11. 1 曲轴箱气体再循环装置 (说明及示意图):
- A. 4. 2. 11. 2 附加的污染控制装置 (如有, 而且没有包含在其他项目内)
- A. 4. 2. 11. 2. 1 催化转化器, 有/无⁽¹⁾型号:
- A. 4. 2. 11. 2. 1. 1 催化转化器及其催化单元的数目:
- A. 4. 2. 11. 2. 1. 2 催化转化器的尺寸、形状和体积:
- A. 4. 2. 11. 2. 1. 3 催化转化器的作用型式:
- A. 4. 2. 11. 2. 1. 4 贵金属总含量:
- A. 4. 2. 11. 2. 1. 5 相对浓度:
- A. 4. 2. 11. 2. 1. 6 载体 (结构和材料):
- A. 4. 2. 11. 2. 1. 7 孔密度:
- A. 4. 2. 11. 2. 1. 8 催化转化器壳体的型式:
- A. 4. 2. 11. 2. 1. 9 催化转化器的位置 (在排气系统中的位置和基准距离):
- A. 4. 2. 11. 2. 1. 10 热保护: 有/无⁽¹⁾

(1) 划掉不适用者。

- A. 4. 2. 11. 2. 2 氧传感器：有/无⁽¹⁾
- A. 4. 2. 11. 2. 2. 1 型号：
- A. 4. 2. 11. 2. 2. 2 位置：
- A. 4. 2. 11. 2. 2. 3 控制范围：
- A. 4. 2. 11. 2. 3 空气喷射系统：有/无⁽¹⁾
- A. 4. 2. 11. 2. 3. 1 型式（脉冲空气，空气泵等）⁽¹⁾：
- A. 4. 2. 11. 2. 4 排气再循环：有/无⁽¹⁾型号：
- A. 4. 2. 11. 2. 4. 1 特性（流量等）：
- A. 4. 2. 11. 2. 5 蒸发污染物控制系统：有/无⁽¹⁾
- A. 4. 2. 11. 2. 5. 1 全面详细说明装置和它们的调整状态：
- A. 4. 2. 11. 2. 5. 2 蒸发污染物控制系统的示意图：
- A. 4. 2. 11. 2. 5. 3 炭罐示意图：
- A. 4. 2. 11. 2. 5. 4 干碳质量： g
- A. 4. 2. 11. 2. 5. 5 油箱示意图并说明其容量和材料：
- A. 4. 2. 11. 2. 5. 6 油箱和排气管间的热保护示意图：
- A. 4. 2. 11. 2. 6 颗粒捕集器：有/无⁽¹⁾型号：
- A. 4. 2. 11. 2. 6. 1 颗粒捕集器的尺寸、形状和容积：
- A. 4. 2. 11. 2. 6. 2 颗粒捕集器的型式和结构：
- A. 4. 2. 11. 2. 6. 3 位置（在排气管道中的基准距离）：
- A. 4. 2. 11. 2. 6. 4 再生系统或再生方法。说明和（或）示意图：
- A. 4. 2. 11. 2. 7 其他系统（说明和工作原理）：
- A. 4. 2. 11. 2. 8 车载诊断（OBD）系统
- A. 4. 2. 11. 2. 8. 1 MI 的书面说明和（或）示意图：
- A. 4. 2. 11. 2. 8. 2 车载诊断（OBD）系统监测的所有零部件的清单和目的：
- A. 4. 2. 11. 2. 8. 3 下列项目的书面说明：
- A. 4. 2. 11. 2. 8. 3. 1 点燃式发动机⁽¹⁾
- A. 4. 2. 11. 2. 8. 3. 1. 1 催化转化器监测⁽¹⁾：
- A. 4. 2. 11. 2. 8. 3. 1. 2 失火检测⁽¹⁾：
- A. 4. 2. 11. 2. 8. 3. 1. 3 氧传感器监测⁽¹⁾：
- A. 4. 2. 11. 2. 8. 3. 1. 4 车载诊断（OBD）系统监测的其他零部件⁽¹⁾：
- A. 4. 2. 11. 2. 8. 3. 2 压燃式发动机⁽¹⁾
- A. 4. 2. 11. 2. 8. 3. 2. 1 催化转化器监测⁽¹⁾：
- A. 4. 2. 11. 2. 8. 3. 2. 2 颗粒捕集器监测⁽¹⁾：
- A. 4. 2. 11. 2. 8. 3. 2. 3 电子供油系统监测⁽¹⁾：
- A. 4. 2. 11. 2. 8. 3. 2. 4 车载诊断（OBD）系统监测的其他零部件⁽¹⁾：
- A. 4. 2. 11. 2. 8. 4 MI 激活判定（固定的运转循环数或统计方法）：
- A. 4. 2. 11. 2. 8. 5 车载诊断（OBD）系统所用的所有输出代码和格式的清单（每一个都加以说明）：
- A. 4. 2. 11. 2. 8. 6 汽车制造厂必须提供以下附加资料，以确保其车载诊断（OBD）系统与配件、维修零件、诊断工具和检测装置的相容性，除非这些资料涉及知识产权或涉及制造厂或 OEM 供应商的技术机密。

下列资料应在附录 B 中重复提供。

(1) 划掉不适用者。

A. 4. 2. 11. 2. 8. 6. 1 汽车初始型式核准时，所采用的试验类型和预处理循环次数。

A. 4. 2. 11. 2. 8. 6. 2 汽车初始型式核准时，作为车载诊断（OBD）系统对部件监测所采用的车载诊断（OBD）系统验证循环的类型。

A. 4. 2. 11. 2. 8. 6. 3 提供对故障监测和 MI 激活的策略中涉及的所有影响部件的综述文件（规定的行驶循环次数或统计方法），包括每个车载诊断（OBD）系统监测的部件的相关影响参数清单。列出所有与排放相关的每个动力部件、与排放无关但在决定 MI 激活中监测的单个部件的车载诊断（OBD）系统输出代码和格式（每个均需附加说明）。特别必须提供 S 05 模式的 S 21 至 FF 的测试标识，以及在线服务的 S 06 的数据资料。如果通讯系统采用 ISO 15765—4 “道路汽车 对控制器区域网（CAN）的诊断 第 4 部分：与排放有关系统的要求”规定的汽车，必须给出 S 06 模式中 S 00 至 FF 的测试标识的说明，并提供所支持的每个车载诊断（OBD）系统监测的标识号。

A. 4. 2. 11. 2. 8. 6. 4 所要求的信息按下列格式提供，并附在本附录后：

零件名称	故障代码	监测策略	故障判定	MI 激活判定	相关参数	预处理循环	验证试验
催化转化器	P0420	氧传感器 1 和 2 的信号	两个氧传感器信号差异	第三循环	发动机转速、发动机负荷、A/F 模式、催化转化器温度	2 个 I 型试验循环	I 型试验

A. 4. 2. 12 LPG 供给系：有/无⁽¹⁾

A. 4. 2. 12. 1 型式核准号：

A. 4. 2. 12. 2 为 LPG 供给的发动机电控管理单元

A. 4. 2. 12. 2. 1 厂牌：

A. 4. 2. 12. 2. 2 型号：

A. 4. 2. 12. 2. 3 与排放有关的调整可能性：

A. 4. 2. 12. 3 补充资料

A. 4. 2. 12. 3. 1 说明来回切换汽油和 LPG 时保护催化转化器安全的措施：

A. 4. 2. 12. 3. 2 系统布置（电气线路，真空连接补偿软管，等）：

A. 4. 2. 12. 3. 3 符号示意图：

A. 4. 2. 13 NG 供给系：有/无⁽¹⁾

A. 4. 2. 13. 1 型式核准号：

A. 4. 2. 13. 2 为 NG 供给的发动机电控管理单元

A. 4. 2. 13. 2. 1 厂牌：

A. 4. 2. 13. 2. 2 型号：

A. 4. 2. 13. 2. 3 与排放有关的调整可能性：

A. 4. 2. 13. 3 补充资料：

A. 4. 2. 13. 3. 1 说明来回切换汽油和 NG 时保护催化转化器安全的措施：

A. 4. 2. 13. 3. 2 系统布置（电气线路，真空连接补偿软管，等）：

A. 4. 2. 13. 3. 3 符号示意图：

A. 5 传动系

A. 5. 1 离合器（型式）：

A. 5. 1. 1 传递的最大扭矩：

A. 5. 2 变速器

A. 5. 2. 1 型式（手动/自动/CVT^(*)⁽¹⁾）：

(1) 划掉不适用者。

(*) 无级变速箱

A.5.3 速比

挡 位	变速器内部速比 (发动机至变速器输出轴转速比)	主传动比 (变速器输出轴至驱动轮转速比)	总速比
CVT(*)时最大值			
1 挡			
2 挡			
3 挡			
...			
CVT时最小值			
倒挡			

A.6 悬挂系

A.6.1 轮胎和车轮

A.6.1.1 轮胎/车轮组合 (对于轮胎, 指出尺寸标记, 最大负荷能力指标, 最大速度类型符号; 对于车轮, 指出轮辋尺寸和偏差)

A.6.1.1.1 车轴

A.6.1.1.1.1 轴 1:

A.6.1.1.1.2 轴 2:

A.6.1.1.1.3 轴 3:

A.6.1.1.1.4 轴 4:

其他

A.6.1.2 滚动半径的上下限

A.6.1.2.1 轴 1:

A.6.1.2.2 轴 2:

A.6.1.2.3 轴 3:

A.6.1.2.4 轴 4:

其他

A.6.1.3 制造厂推荐的轮胎压力: kPa

A.7 车身

A.7.1 座椅

A.7.1.1 数量:

日期, 文件

(*) 无级变速器。

(1) 划掉不适用者。

附 录 B

(资料性附录)

型式核准证书格式

(最大尺寸: A4 (210mm × 297 mm))

根据 GB18352. 3 标准, 对某一型式的车辆/部件/独立技术总成作如下通知:

型式核准批准⁽¹⁾型式核准扩展⁽¹⁾型式核准拒绝⁽¹⁾型式核准撤消⁽¹⁾型式核准号⁽¹⁾:型式核准扩展号⁽¹⁾:

扩展理由:

B. 1 第一部分

B. 1. 1 厂牌 (制造厂的商品名称):

B. 1. 2 型式和商品的一般叙述:

B. 1. 3 车型的识别方法和位置, 如标在车辆/部件/独立技术总成⁽¹⁾⁽²⁾上:

B. 1. 4 汽车类型:

B. 1. 5 制造厂的名称和地址:

B. 1. 6 对于部件和独立技术总成, 型式核准标志的固定位置和固定方法:

B. 1. 7 总装厂地址:

B. 2 第二部分

B. 2. 1 负责进行型式核准试验的检测机构:

B. 2. 2 试验报告日期:

B. 2. 3 试验报告编号:

B. 2. 4 证书签发日期:

B. 2. 5 签字盖章 (型式核准机关):

B. 2. 6 备注

B. 2. 7 附上型式核准机关保存的资料包索引, 若需要可索取。

(1) 划掉不适用者。

(2) 若车型的识别方法含有的字符与叙述本型式核准的车型/部件/独立技术总称的内容无关, 在文件中这些字符应用符号“?”表示。

件附 BA
(资料性附件)
型式核准证书的附加资料

BA.1 汽车参数及试验条件

- BA.1.1 汽车整备质量:
- BA.1.2 汽车最大总质量:
- BA.1.3 汽车基准质量:
- BA.1.4 座位数(包括驾驶员座):
- BA.1.5 发动机识别号
- BA.1.6 发动机所用燃料: 柴油/汽油/LPG/NG/其他⁽¹⁾
- BA.1.7 发动机所用润滑油
- BA.1.7.1 厂牌:
- BA.1.7.2 型号:
- BA.1.8 变速器
- BA.1.8.1 手动, 挡位数⁽¹⁾
- BA.1.8.2 自动, 速比数⁽¹⁾:
- BA.1.8.3 连续变速: 是/否⁽¹⁾
- BA.1.8.4 分动器速比:
- BA.1.8.5 主传动速比:
- BA.1.9 轮胎型号、尺寸范围:
- BA.1.9.1 I型试验所用轮胎的滚动周长:

BA.2 试验结果

BA.2.1 I型试验

I型试验	CO/ (g/km)	HC/ (g/km) ⁽²⁾	NO _x / (g/km) ⁽²⁾	HC + NO _x ⁽³⁾ /(g/km)	PM ⁽³⁾ / (g/km)
测量值					
乘 DF 后					

BA.2.1.1 对于燃用 LPG、NG 的汽车:

BA.2.1.1.1 复制上表, 对于单一气体燃料车, 应列出燃用所有 LPG 或 NG 基准燃料的测量值; 对于两用燃料车, 应列出燃用汽油和所有 LPG 或 NG 基准燃料的测量值。同时说明结果是测得的还是计算的。

BA.2.1.1.2 若此汽车是系族中一员, 源车的型式核准号:

BA.2.1.1.3 对气体燃料的每种污染物, 系族的排放结果比值“r”。

(1) 删去不适用者;

(2) 适用点燃式;

(3) 适用压燃式。

- BA. 2.2 III型试验:
- BA. 2.3 IV型试验:g/试验
- BA. 2.4 V型试验
- 耐久性类型: 80 000km/无⁽¹⁾
- 劣化系数DF: 实测值/推荐值⁽¹⁾
- 列出其值:

BA. 2.5 VI型试验

VI型试验	CO/ (g/km)	HC/ (g/km)
测量值		

BA. 2.6 车载诊断 (OBD) 系统

- BA. 2.6.1 MI 的书面叙述或图示:
- BA. 2.6.2 由车载诊断 (OBD) 系统监测的所有零部件的清单和功能:
- BA. 2.6.3 书面叙述 (一般工作原理):
- BA. 2.6.3.1 失火检测⁽²⁾:
- BA. 2.6.3.2 催化转化器监测⁽²⁾:
- BA. 2.6.3.3 氧传感器监测⁽²⁾:
- BA. 2.6.3.4 由车载诊断 (OBD) 系统监测的其他零部件⁽²⁾:
- BA. 2.6.3.5 催化转化器监测⁽³⁾:
- BA. 2.6.3.6 颗粒捕集器监测⁽³⁾:
- BA. 2.6.3.7 电控燃油系统执行器监测⁽³⁾:
- BA. 2.6.3.8 由车载诊断 (OBD) 系统监测的其他零部件⁽³⁾
- BA. 2.6.4 MI 激活判定 (运转循环的固定数或统计方法):
- BA. 2.6.5 所有车载诊断 (OBD) 系统输出代码和所用的格式的清单 (每一个都加以说明): ...
- BA. 2.7 双怠速试验

试验内容		CO 值 (%, 体积分数)	HC 值 (10^{-6} , 体积分数)	空燃比 (λ)	发动机转速/ (r/min)	发动机机油 温度/°C
正常怠 速试验	CO 值最高的组合			—		
	HC 值最高的组合			—		
高怠速试验						

BA. 3 催化转化器

BA. 3.1 按本标准所有有关要求试验的原始催化转化器

- BA. 3.1.1 A. 4. 2. 11. 2. 1 中所列原始催化转化器的厂牌和型号:

BA. 3.2 按本标准所有有关要求试验的替代用原始催化转化器

- BA. 3.2.1 A. 4. 2. 11. 2. 1 中所列替代用原始催化转化器的厂牌和型号:

(1) 删除不适用者。

(2) 对点燃式发动机。

(3) 对压燃式发动机。

附录 C

(规范性附录)

常温下冷起动后排气污染物排放试验 (I 型试验)

C.1 概述

本附录说明了 5.3.1 规定的 I 型试验的规程。对燃用 LPG 或 NG 的汽车, 还要应用附录 K 的条款。

C.2 在底盘测功机上的运转循环

C.2.1 循环的说明

在底盘测功机上的运转循环应如附件 CA 所述。

C.2.2 进行循环的一般条件

必要时, 应在试验前试运行运转循环, 以确定如何正确地操作加速踏板和制动踏板, 从而使实际循环接近理论循环并在规定的公差范围内。

C.2.3 变速器的使用

C.2.3.1 若变速器一档所能达到的最高车速低于 15km/h, 对于运转循环 1 部, 则使用二、三和四挡, 而对于运转循环 2 部, 则使用二、三、四和五挡。当使用说明书推荐在水平路面上以二挡起步, 或说明书中规定一档供越野行驶、缓行或牵引时备用的时候, 对于运转循环 1 部也可以使用二、三和四挡, 对于运转循环 2 部可以使用二、三、四和五挡。

汽车不能达到运转循环要求的加速度值和最大车速值时, 应把加速踏板完全踏到底, 直到汽车再次回到要求的运转曲线。偏离运转循环的状况应记录在试验报告中。

C.2.3.2 装有半自动变速器的汽车, 在试验时, 应使用正常驾驶时所使用的挡位, 并按制造厂说明书使用挡位。

C.2.3.3 装有自动变速器的汽车, 应使用最高挡(前进挡)进行试验, 使用加速踏板时, 应尽可能地使汽车获得最均匀的加速, 以保证各挡按正常的次序啮合。此外, 附件 CA 所示的换挡点不再适用; 应在连接每一怠速期间的终点和下一等速期间起点的这段直线所代表的期间内连续加速。C.2.4 给定的公差适用于本条。

C.2.3.4 装有由驾驶员操纵的超速挡的汽车, 对于运转循环 1 部试验时不得使用超速挡。而对于运转循环 2 部则可以使用超速挡。

C.2.3.5 如果某一车型的发动机怠速高于城区运转循环单元中第 5、12 和 24 号操作期间的发动机转速, 在制造厂的要求下, 则在前一操作号期间, 离合器可以脱开。

C.2.4 公差

C.2.4.1 加速、等速和用汽车制动器减速时, 指示车速与理论车速允许公差为 $\pm 2\text{km/h}$ 。若不使用制动器时, 汽车减速过快, 则只能采用 C.6.5.3 的要求。在工况改变时, 车速公差可以大于规定值, 但每次超过公差的时间不得大于 0.5s。

C.2.4.2 时间公差为 $\pm 1\text{s}$ 。该公差对于运转循环 1 部适用于每一换挡期的起点和终点⁽¹⁾, 而对于运转循环 2 部适用于操作序号 3、5 和 7。

C.2.4.3 车速和时间的复合公差如附件 CA 所示。

C.3 汽车和燃料

(1) 应注意, 允许的 2s 时间, 包括换挡时间, 必要时, 还包括为回复到理论循环所需要的一定量时间。

C.3.1 试验汽车

C.3.1.1 汽车的机械状况应良好。对型式核准试验应至少磨合行驶 3000km。

C.3.1.2 排气系统不得有任何泄漏，以免减少发动机排出气体的收集量。

C.3.1.3 检查进气系统的密封性，以保证汽化过程不会因意外的进气而受到影响。

C.3.1.4 发动机和汽车控制装置的设定应符合制造厂的规定。此要求也适用于双怠速（发动机转速和排气中 CO、HC 的含量）、冷起动装置和污染控制装置的设定。

C.3.1.5 必要时，在待试汽车，或与待试汽车等同的汽车上应安装一装置，以便测量按 C.4.1.1 进行底盘测功机设定时所必需的特性参数。

C.3.1.6 负责型式核准试验的检测机构应检查汽车是否与制造厂规定的性能相符，能否正常行驶，特别是能否在冷态和热态时起动。

C.3.2 燃料

对型式核准试验，应使用附录 J 中规定的相应基准燃料。

C.4 试验设备

C.4.1 底盘测功机

C.4.1.1 应采用下列两类测功机中的一类来模拟道路载荷：

载荷曲线固定的测功机，即：测功机的物理特性提供一条固定形状的载荷曲线；

载荷曲线可调的测功机，即：测功机至少有两个道路载荷参数可以调整以形成载荷曲线。

C.4.1.2 测功机的设定应不受时间推移的影响，且不应使汽车产生任何可察觉的可能会妨碍汽车正常运行的振动。

C.4.1.3 测功机应装有惯量模拟和载荷模拟的装置。对双转鼓测功机，这些模拟装置应与前转鼓连接。

C.4.1.4 准确度

C.4.1.4.1 测量和读出的指示载荷，其准确度应能达到 $\pm 5\%$ 。

C.4.1.4.2 对于载荷曲线固定的测功机，在 80km/h 时载荷设定的准确度应达到 $\pm 5\%$ 。对于载荷曲线可调的测功机，测功机载荷对应道路载荷在 120、100、80、60 和 40km/h 时的准确度应达到 $\pm 5\%$ ，而在 20km/h 时为 $\pm 10\%$ ，低于此速度，测功机应能吸收功率。

C.4.1.4.3 旋转部件的总惯量（包括模拟惯量）应是已知的，且在该试验惯量级的 $\pm 20\text{kg}$ 范围内。

C.4.1.4.4 车速应通过转鼓（对于双转鼓测功机，用前转鼓）的转速来测量。车速大于 10km/h 时，其测量准确度应为 $\pm 1\text{km/h}$ 。

C.4.1.4.5 汽车行驶的实际距离应通过转鼓（对于双转鼓测功机，用前转鼓）的转动距离来测量。

C.4.1.5 载荷和惯量设定

C.4.1.5.1 载荷曲线固定的测功机：应在 80km/h 等速下调整载荷模拟器，使其吸收作用在驱动轮上的功率，并应记录在 50km/h 时吸收的功率。确定和设定载荷的方法如附件 CC 所述。

C.4.1.5.2 载荷曲线可调的测功机：应分别在 120、100、80、60、40 及 20km/h 等速下调整载荷模拟器，使其吸收作用在驱动轮上的功率。确定和设定载荷的方法如附件 CC 所述。

C.4.1.5.3 惯量

带有电模拟惯量的测功机，应验证其与机械惯量系统的等效性。确定等效性的方法如附件 CD 所述。

C.4.2 排气取样系统

C.4.2.1 排气取样系统应能抽取被测汽车排气污染物的真实排放量。应该采用定容取样系统(CVS)。这种系统要求将汽车的排气在控制的条件下用环境空气连续稀释。定容取样系统的测量概念中，应满足两个条件：应测定排气与稀释空气的混合气的总体积，并按体积比例连续收集样气进行分析。

排气污染物的质量由样气浓度确定，而样气浓度则根据环境空气中的污染物含量和试验期间的总流量加以修正。

颗粒物的排放水平是使用合适的滤纸，将整个试验过程中，从按比例的部分流量中收集到的排气成分加以确定，并按照 C.4.3.2 的称重法确定其质量。

C.4.2.2 通过排气取样系统的流量应足够大，以免在附件 CE 规定的试验期间可能经历的所有工况下出现冷凝水。

C.4.2.3 附件 CE 例举了两种能满足本附录要求的定容取样系统。

C.4.2.4 排气和空气的混合气在取样探头 S₂ 点应均匀。

C.4.2.5 探头应抽取稀释排气的真实样气。

C.4.2.6 排气取样系统不应漏气。排气取样系统的结构和材料应保证取样系统本身不影响稀释排气中污染物的浓度。若取样系统中的任何部件（热交换器，风机等等）改变稀释排气中任何污染物的浓度，且又无法修正，则该污染物应在该部件之前取样。

C.4.2.7 若被试汽车装有由几个支管组成的排气管，则应将各个支管在尽可能靠近汽车、但又不影响汽车的运行处连接起来。

C.4.2.8 汽车排气管出口处的静压波动，同排气管不带连接管，在测功机上进行运转循环测得的静压波动相比，相差应在 ±1.25kPa 内。如果制造厂向批准型式核准的主管部门递交的书面请求，证实需要更严格的公差，则采用能保持静压波动在 ±0.25kPa 范围内的取样系统。背压应在尽可能靠近排气管出口的排气管中、或具有相同直径的延长管中测量。

C.4.2.9 用于改变排气方向的各种阀门应是快速调节，迅速动作型的。

C.4.2.10 将气体样气收集在容积合适的取样袋中。制造取样袋的材料应保证在贮存污染气体 20min 后，污染气体浓度的变化不超过 ±2%。

C.4.3 分析设备

C.4.3.1 要求

C.4.3.1.1 气态污染物应使用下列仪器分析：

一氧化碳（CO）和二氧化碳（CO₂）分析仪：不分光红外线吸收（NDIR）型。

碳氢化合物（HC）分析仪：对点燃式发动机，氢火焰离子化（FID）型。用丙烷气体标定，以碳原子（C₁）当量表示。

碳氢化合物（HC）分析仪：对压燃式发动机，加热式氢火焰离子化（HFID）型。其检测器、阀、管道等加热至 463K（190℃）±10K。用丙烷气体标定，以碳原子（C₁）当量表示。

氮氧化物（NO_x）分析仪：化学发光（CLA）型或非扩散紫外线谐振吸收（NDUVR）型，两者均需带有 NO_x - NO 转换器。

颗粒物：用重量法测定收集的颗粒物。这些颗粒物应是在各种情况下，用装在样气流中的两个串联安装的滤纸收集的。每对滤纸收集到的颗粒物质量应按下列公式计算：

$$M_p = \frac{V_{\text{mix}}}{V_{\text{ep}} \times d} m_f \quad \text{或} \quad m_f = M_p \times d \times \frac{V_{\text{ep}}}{V_{\text{mix}}}$$

式中：V_{ep}——流经滤纸的体积，m³；

V_{mix}——流经通道的体积，m³；

M_p——颗粒物的排放量，g/km；

M_{limit}——颗粒物排放量的限值（过滤器收集的有效质量的限值），g/km；

m_f——滤纸收集的颗粒物质量，g；

d——相当于运转循环的实际距离，km。

应调整颗粒物取样流量比（V_{ep}/V_{mix}），使其满足：

$$M_p = M_{\text{limit}}, 1\text{mg} \leq m_f \leq 5\text{mg} (\text{当使用 } 47\text{mm 直径的滤纸时})。$$

滤纸表面在接近排气部分应由一种疏水性和惰性的材料构成（涂氟化碳玻璃纤维或等效材料）。

C.4.3.1.2 准确度

所有分析仪应具有测量排气污染物样气浓度所需要的量程和相一致的准确度。

不管标定气体的实际值是多少,测量误差应不超过 $\pm 2\%$ (分析仪的本身误差)。标定气体的体积分数小于 $100 \text{ ppm}^{(1)}$ 时,测量误差应不超过 $\pm 2 \text{ ppm}$ 。环境空气样气应用同一分析仪在适当量程进行测量。

测定所有滤纸的重量所使用的微量天平,应有 $5 \mu\text{g}$ 的准确度和 $1 \mu\text{g}$ 的分辨率。

C.4.3.1.3 冰槽

在分析仪之前不得使用气体干燥装置。除非能证明该装置对气流中的污染物含量没有影响。

C.4.3.2 对压燃式发动机的特殊要求

应使用带有记录器 (R) 的氢火焰离子化 (HFID) 型分析仪,以及加热的取样管路,连续地进行 HC 分析。被测得的碳氢化合物平均浓度应由积分确定。在整个试验期间,加热取样管的温度应控制在 $463 \text{ K} \pm 10 \text{ K}$ ($190^\circ\text{C} \pm 10^\circ\text{C}$)。加热取样管路中应加装一个加热的滤清器 (Fh),它对不小于 $0.3 \mu\text{m}$ 颗粒物的滤清效率为 99% ,以滤掉分析用的连续气流中的固体颗粒物。

取样系统的响应时间(从探头至分析仪入口)应不大于 4 s 。

除非对变化的 CFV 气流作出补偿,否则,所用 HFID 应带有定流量(热交换器)系统,以保证样气的代表性。

颗粒物取样装置由稀释通道、取样探头、过滤单元、分流泵、流量调节器和测量单元组成。颗粒物取样的部分流量是通过两个串联安装的滤纸抽取的。颗粒物取样探头应设置在试验气流的稀释区,使其从均匀的空气/排气混合气中取得有代表性的样气,空气/排气混合气的温度在紧靠滤纸之前应不超过 325 K (52°C)。在流量计中气流温度的波动应不大于 $\pm 3 \text{ K}$,而质量流量比波动不得大于 $\pm 5\%$ 。如果因滤纸超载导致流量的容积变化达到无法接受时,试验应停止。再次试验时,应减少流量比,或者使用较大的滤纸。应在开始试验前 1 h 内从空调室取出滤纸。

试验前,应将颗粒物测量所需滤纸放在空调室内,置于一只防止灰尘进入的开口的盘中,进行至少 8 h 最多 56 h 的预处理(与温度和湿度有关)。将经过预处理后的未污染的滤纸称重并贮存待用。

如果滤纸从称重室拿出来 1 h 内没有使用,它们应再次称重。

如果满足下面的一条或两条,那么, 1 h 的限制可以用 8 h 来代替:

——处理过的滤纸被放置和保存在带有塞子的密封的滤纸架总成内;或者:

——处理过的滤纸被放置在密封的滤纸架总成内,然后立即放到没有气流的取样导管内。

C.4.3.3 标定

每一种分析仪应根据需要经常进行标定,在任何情况下,在型式核准试验前的一个月内标定一次,对于生产一致性的确认,至少每六个月标定一次。

对于 C.4.3.1 规定的分析仪所采用的标定方法见附件 CF。

C.4.4 容积测量

C.4.4.1 采用定容取样器测量稀释排气总容积的方法,应使测量准确度达到 $\pm 2\%$ 。

C.4.4.2 定容取样系统的标定

定容取样系统的容积测量装置的标定方法,应保证达到规定的准确度,其频次应足以保持该准确度。

附件 CF 给出了能达到要求的准确度的标定规程例子。该方法使用一动态流量测量装置,该装置适用于定容取样系统试验中遇到的高流量。该装置应具有按已经批准的国家标准或国际标准检验合格的准确度。

C.4.5 气体

(1) ppm 是 10^{-6} , 以下同。

C.4.5.1 纯气体

如需要,应备有下列纯气体供标定和运行用:

——纯氮气: $\text{HC} \leq 1 \text{ ppmC}$, $\text{CO} \leq 1 \text{ ppm}$, $\text{CO}_2 \leq 400 \text{ ppm}$, $\text{NO} \leq 0.1 \text{ ppm}$

——纯合成空气: $\text{HC} \leq 1 \text{ ppmC}$, $\text{CO} \leq 1 \text{ ppm}$, $\text{CO}_2 \leq 400 \text{ ppm}$, $\text{NO} \leq 0.1 \text{ ppm}$; 氧含量的体积分数为 18% 至 21% 之间

——纯氧气: 纯度 $\text{O}_2 \geq 99.5\%$ 体积分数

——纯氢气 (以及含氢的混合气体): $\text{HC} \leq 1 \text{ ppmC}$, $\text{CO}_2 \leq 400 \text{ ppm}$

——一氧化碳: 最低纯度 99.5% 体积分数

——丙烷: 最低纯度 99.5% 体积分数

C.4.5.2 标定气

应备有下列化学组分的各种混合气体:

—— C_3H_8 和纯合成空气 (见 C.4.5.1)

——CO 和纯氮气

—— CO_2 和纯氮气

——NO 和纯氮气 (在此标定气中, NO_2 含量不超过 NO 含量的 5%)

标定气体的实际浓度应在标称值的 $\pm 2\%$ 以内。

附件 CF 规定的浓度也可以用气体分割器,用纯氮气或纯合成空气稀释而得到,混合装置的准确度应保证稀释的标定气体的浓度在 $\pm 2\%$ 以内。

C.4.6 附加设备

C.4.6.1 温度

附件 CH 中指定的温度测量准确度应为 $\pm 1.5 \text{ K}$ 。

C.4.6.2 压力

大气压力的测量准确度应为 $\pm 0.1 \text{ kPa}$ 。

C.4.6.3 绝对湿度

绝对湿度的测量准确度应为 $\pm 5\%$ 。

C.4.7 排气取样系统应按第 CG.2 章或第 CG.3 章所述方法确认。引出气体量与测得气体量之间最大允许偏差应为 5%。

C.5 试验准备

C.5.1 按汽车的平移惯量调整惯量模拟器

应使用惯量模拟器,使表 C.1 范围内的基准质量与获得的旋转质量的总惯量成比例:

如果底盘测功机没有相应的当量惯量,则采用与汽车基准质量接近的较大一级的当量惯量。

C.5.2 测功机设定

载荷按 C.4.1.5 所述方法调整。在试验报告中应记录所采用的方法及所获得的数据 (当量惯量,特性调整参数)。

C.5.3 汽车预处理

C.5.3.1 为了测量装压燃式发动机汽车的颗粒物,在试验之前至少 6h,最多 36h,应采用附件 CA 中所述的运转循环 2 部连续运转三个循环进行预试验。测功机的设定按 C.5.1 及 C.5.2 规定进行。

对于装点燃式发动机的汽车,当制造厂提出要求时,汽车可以用运转一次 1 部和 2 次 2 部进行预试验。

经预试验后的汽车,在试验之前,应放置于温度相对稳定在 293 ~ 303K (20 ~ 30℃) 之间的室内预置。此预置时间应至少进行 6h,直到发动机机油温度和冷却液 (如有) 温度达到室内温度的 $\pm 2 \text{ K}$ 范围内。

如制造厂提出要求，试验应在汽车正常温度下行驶后 6h 至 30h 内进行。

表 C.1

汽车的基准质量 RM/kg	当量惯量 I/kg
RM ≤ 480	455
480 < RM ≤ 540	510
540 < RM ≤ 595	570
595 < RM ≤ 650	625
650 < RM ≤ 710	680
710 < RM ≤ 765	740
765 < RM ≤ 850	800
850 < RM ≤ 965	910
965 < RM ≤ 1080	1 020
1080 < RM ≤ 1190	1 130
1190 < RM ≤ 1305	1 250
1305 < RM ≤ 1420	1 360
1420 < RM ≤ 1530	1 470
1530 < RM ≤ 1640	1 590
1640 < RM ≤ 1760	1 700
1760 < RM ≤ 1870	1 810
1870 < RM ≤ 1980	1 930
1980 < RM ≤ 2100	2 040
2100 < RM ≤ 2210	2 150
2210 < RM ≤ 2380	2 270
2380 < RM ≤ 2610	2 270
2610 < RM	2 270

C.5.3.1.1 对于燃用 LPG 或 NG、或装点燃式发动机的两用燃料车，在试验完第一种基准燃料之后、试验第二种基准燃料之前，汽车应进行预试验。此预处理采用第二种基准燃料，运行附件 CA 所述运转循环作为预试验循环，包括一次 1 部和 2 次 2 部试验循环。在制造厂要求下，并经检测机构同意，此预试验循环可以延伸。测功机的设定应如 C.5.1 和 C.5.2 所示。

C.5.3.2 轮胎压力应与制造厂规定的相同，并与为调整测功机而进行的预备性道路试验所使用的压力相同。若使用双转鼓测功机，则轮胎压力可比制造厂规定值大 50% 以下。在试验报告中应记录所使用的实际压力。

C.6 台架试验规程

C.6.1 进行循环试验的特定条件

C.6.1.1 试验期间，试验室内温度应在 293 ~ 303K (20 ~ 30℃) 之间，试验室内空气或发动机进气的绝对湿度 $H_{(水/干空气)}$ (g/kg) 应为：

$$5.5 \leq H_{(水/干空气)} \leq 12.2$$

C.6.1.2 汽车在试验期间应接近水平放置，以避免燃料分配异常。

C.6.1.3 应采用变速风机冷却试验汽车。风机的风速应在 10km/h 至 50km/h 及以上的工作范围内，风机出口处的空气线速度应在转鼓相应速度的 ± 5 km/h 之内。风机的最终选择应具备下述特征：

- 出口面积：至少 0.2m²
- 低端离地高度：约 20cm
- 与汽车前端的距离：约 30cm

作为替代的风机，其速度应不小于 6m/s (21.6km/h)。在制造厂的要求下，对于特殊汽车（如厢式车，越野车），可以调整冷却风机的高度。

C.6.1.4 试验时，记录速度随时间的变化，或由数据采集系统收集速度数据。

C.6.2 起动发动机

C.6.2.1 应按照制造厂使用说明书的规定,使用起动装置,起动发动机。

C.6.2.2 发动机起动后,立即开始运转循环1部。

C.6.2.3 燃用LPG或NG的汽车,允许用汽油起动发动机,经过一段预定的且驾驶员不能改变的时间后转换至LPG或NG。

C.6.3 怠速

C.6.3.1 手动或半自动变速器

C.6.3.1.1 怠速期间,离合器接合,变速器置空挡。

C.6.3.1.2 为了按正常循环进行加速,汽车应在运转循环1部的每个怠速后期,加速开始前5s离合器脱开,变速器置一档。

C.6.3.1.3 在运转循环1部开始的第一个怠速时间包括:离合器接合,空挡怠速6s及离合器脱开,变速器置一档,怠速5s。

上述的两个怠速时期应是连续的,在运转循环2部开始时的怠速时间包括离合器脱开,变速器置一档,怠速20s。

C.6.3.1.4 在运转循环1部每个循环中的怠速运转时间包括:离合器接合,变速器置空挡,怠速16s及离合器脱开,变速器置一档,怠速5s。

C.6.3.1.5 在运转循环1部,两个循环之间的怠速运转时间应包括:离合器接合,变速器置空挡,怠速13s及离合器脱开,变速器置一档,怠速5s。

C.6.3.1.6 运转循环2部在减速时期结束时(汽车已停在转鼓上),怠速运转时间包括:离合器接合,变速器置空挡,怠速20s。

C.6.3.2 自动变速器

试验开始时设置好挡位选择器后,在试验期间,任何时候不得再操作挡位选择器,但C.6.4.3所述情况,或者挡位选择器可以使超速挡工作(如有)的情况除外。

C.6.4 加速

C.6.4.1 进行加速时,在整个加速过程中,应尽可能地使加速度恒定。

C.6.4.2 若加速未能在规定时间内完成,如有可能,超出的时间应从换挡允许的时间中扣除,否则,从下一等速工况的时间内扣除。

C.6.4.3 自动变速器

若加速不能在规定时间内完成,则按手动变速器的要求,操作挡位选择器。

C.6.5 减速

C.6.5.1 在运转循环1部单元中的所有减速工况时间内,加速踏板完全松开,离合器接合。当车速降至10km/h时,离合器脱开,但不操作变速杆。

在运转循环2部的所有减速工况时间内,加速踏板完全松开,离合器接合。当最后的减速工况车速降到50km/h时,脱开离合器,但不操作变速杆。

C.6.5.2 如果减速时期比相应工况规定的时间长,则使用汽车的制动器。

C.6.5.3 如果减速时期比相应工况规定的时间短,则在下一个等速或怠速工况时间中恢复至理论循环规定的时间。

C.6.5.4 在运转循环1部减速时期终了时(汽车停止在转鼓上),变速器置于空挡,离合器接合。

C.6.6 等速

C.6.6.1 从加速过渡到下一等速工况时,应避免猛踏加速踏板或关闭节气门。

C.6.6.2 等速工况采用保持加速踏板位置不变的方法实现。

C.7 气态污染物及颗粒物取样和分析

C.7.1 取样

取样应在发动机起动的起点或之前开始 (BS), 终止于运转循环 2 部的最后一个怠速期结束时 (取样终了 (ES))。对于 VI 型试验, 终止于运转循环 1 部的最后一个怠速期结束时。

C. 7.2 分析

C. 7.2.1 取样袋中收集的排气应尽可能快地进行分析, 且在任何情况下, 分析不得迟于运转循环结束后 20min, 把颗粒物滤纸送到称重室不得迟于运转循环结束后 1h, 并在 2h 至 36h 之间进行处理, 然后称重。

C. 7.2.2 在分析每种样气之前, 每种污染物所使用的分析仪量程都应采用合适的零气进行校正。

C. 7.2.3 然后, 用标称浓度为量程的 70% ~ 100% 之间的量距气, 将分析仪调整至标定曲线。

C. 7.2.4 随后应重新检查分析仪的零点。如果读数与 C. 7.2.2 中校正值之差大于该量程的 2%, 则应重复上述步骤。

C. 7.2.5 分析样气。

C. 7.2.6 分析后, 使用同样的气体重新检查零点和量距点。如果检查结果与 C. 7.2.3 的标定值相比在 2% 以内, 则认为分析结果有效。

C. 7.2.7 在本章的各个环节, 各种气体的流速和压力应与标定分析仪时所用的流速和压力相等。

C. 7.2.8 所测得的每种气体污染物的浓度应为测量装置稳定之后读取的数据, 压燃式发动机碳氢化合物排放质量应根据 HFID 读数积分算出, 必要时, 按附件 CE 所述方法对变化流量进行校正。

C. 8 气态污染物及颗粒物排放量的确定

C. 8.1 测定的容积

测定的容积应校正到标准状态: 101.33 kPa 及 273.2 K。

C. 8.2 气态污染物及颗粒物排放总质量

试验期间由汽车排放的每种气态污染物的质量 m , 根据该气体的容积浓度和容积, 以及在上述标准状态下气体密度的乘积来确定。标准状态下气体密度如下:

——对于一氧化碳 (CO): $d = 1.25 \text{ g/L}$

——对于碳氢化合物:

 燃烧汽油 ($\text{CH}_{1.85}$) $d = 0.619 \text{ g/L}$

 燃烧柴油 ($\text{CH}_{1.86}$) $d = 0.619 \text{ g/L}$

 燃烧 LPG ($\text{CH}_{2.525}$) $d = 0.649 \text{ g/L}$

 燃烧 NG (CH_4) $d = 0.714 \text{ g/L}$

——对于氮氧化物 (NO_2): $d = 2.05 \text{ g/L}$

试验期间由汽车排放的颗粒物质量 m_f 是通过称量两个滤纸收集的颗粒物质量来确定, m_1 为第一级滤纸收集的质量, m_2 为第二级滤纸收集的质量:

——如 $0.95 (m_1 + m_2) \leq m_1$, 则 $m_f = m_1$,

——如 $0.95 (m_1 + m_2) > m_1$ 则 $m_f = m_1 + m_2$,

——如 $m_2 > m_1$, 则试验无效。

附件 CH 给出了确定气态污染物和颗粒物排放量的各种计算方法和计算实例。

附件 CA

(规范性附件)

I 型试验用运转循环的分解

CA. 1 运转循环

CA. 1.1 运转循环是由 1 部 (市区运转循环) 和 2 部 (市郊运转循环) 组成, 如图 CA. 1 所示。

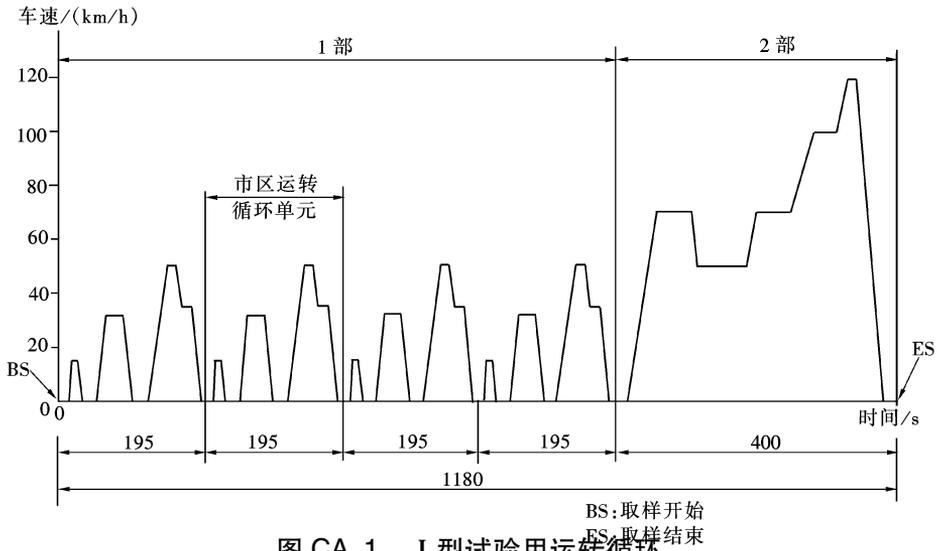


图 CA.1 I 型试验用运转循环

CA.2 运转循环 1 部循环单元

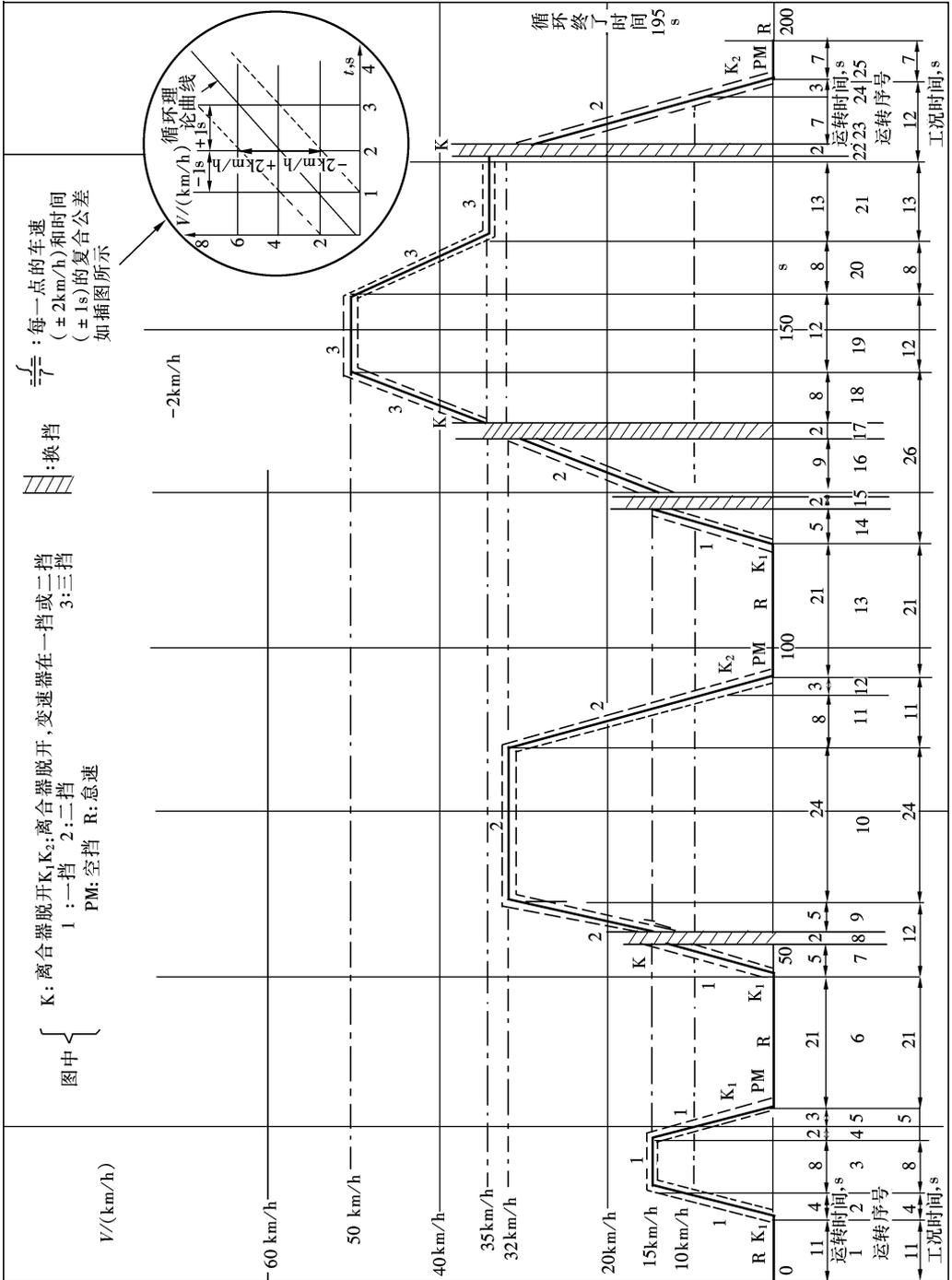
见图 CA.2 和表 CA.1

表 CA.1 在底盘测功机上运转循环 1 部循环单元

操作序号	操作	工况	加速度/ (m/s ²)	车速/ (km/h)	每次时间		累计时间/s	手动换挡时所 使用的挡位
					操作/s	工况/s		
1	怠速	1			11	11	11	6s · PM + 5s · K ₁ *
2	加速	2	1.04	0 - 15	4	4	15	1
3	等速	3		15	8	8	23	1
4	减速	4	-0.69	15 - 10	2	5	25	1
5	减速/离合器脱开		-0.92	10 - 0	3		28	K ₁
6	怠速	5			21	21	49	16s · PM + 5s · K ₁
7	加速	6	0.83	0 - 15	5	12	54	1
8	换挡		2	56				
9	加速	7	0.94	15 - 32	5	24	61	2
10	等速		24	85	2			
11	减速	8	-0.75	32 - 10	8	11	93	2
12	减速/离合器脱开		-0.92	10 - 0	3		96	K ₂
13	怠速	9			21	21	117	16s · PM + 5s · K ₁
14	加速	10	0.83	0 - 15	5	26	122	1
15	换挡		2	124				
16	加速	10	0.62	15 - 35	9	26	133	2
17	换挡		2	135				
18	加速	11	0.52	35 - 50	8	12	143	3
19	等速		12	155	3			
20	减速	12	-0.52	50 - 35	8	8	163	3
21	等速	13		35	13	13	176	3
22	换挡	14			2	12	178	
23	减速		-0.86	35 - 10	7		185	2
24	减速/离合器脱开		-0.92	10 - 0	3		188	K ₂
25	怠速	15			7	7	195	7sPM

* PM.....变速器置空挡，离合器接合。

K₁、K₂.....变速器置一档或二挡，离合器脱开。



CA. 2.1 按工况分解

	时间/s	%
怠速	60	30.8
怠速、车辆减速、离合器脱开	9	4.6
		35.4
换挡	8	4.1
加速	36	18.5
等速	57	29.2
减速	25	12.8
	195	100

CA. 2.2 按使用挡位分解

	时间/s	%
怠速	60	30.8
怠速、车辆减速、离合器脱开	9	4.6
		35.4
换挡	8	4.1
一挡	24	12.3
二挡	53	27.2
三挡	41	21
	195	100

CA. 2.3 一般资料

试验期间平均车速： 19 km/h
 有效行驶时间： 195 s
 每个循环理论行驶距离： 1.013 km
 4个循环的当量距离： 4.052 km

CA. 3 运转循环 2 部

见图 CA. 3 和表 CA. 2

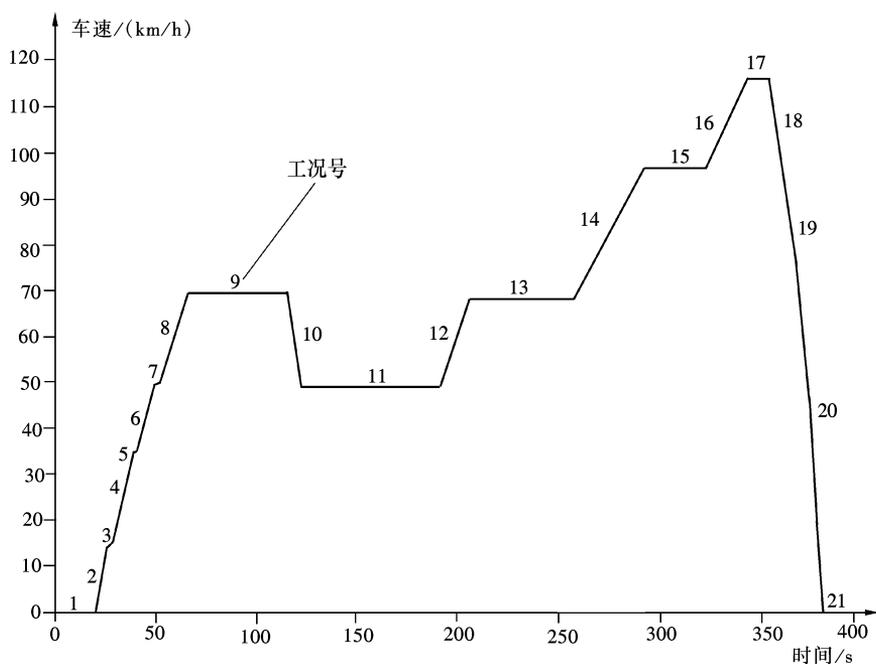


图 CA. 3 | 型试验运转循环 2 部

表 CA.2 I 型试验运转循环 2 部

操作序号	运转状态	工况	加速度/ (m/s^2)	车速/ (km/h)	每次时间		累计时间/s	手动换挡时 使用的挡位		
					操作/s	工况/s				
1	怠速	1			20	20	20	$K_1^{(1)}$		
2	加速	}	0.83	0 ~ 15	5	}	25	1		
3	换挡				2			27	—	
4	加速		0.62	15 ~ 35	9			36	2	
5	换挡		2		2		41	38	—	
6	加速		0.52	35 ~ 50	8			46	3	
7	换挡		2		2			48	—	
8	加速		0.43	50 ~ 70	13			61	4	
9	等速	3		70	50	50	111	5		
10	减速	4	-0.69	70 ~ 50	8	8	119	4s. 5 + 4s. 4		
11	等速	5		50	69	69	188	4		
12	加速	6	0.43	50 ~ 70	13	13	201	4		
13	等速	7		70	50	50	251	5		
14	加速	8	0.24	70 ~ 100	35	35	286	5		
15	等速	9		100	30	30	316	5 ⁽²⁾		
16	加速	10	0.28	100 ~ 120	20	30	336	5 ⁽²⁾		
17	等速	11		120	10	10	346	5 ⁽²⁾		
18	减速	}	-0.69	120 ~ 80	16	}	362	5 ⁽²⁾		
19	减速		12	-1.04	80 ~ 50		8	34	370	5 ⁽²⁾
20	减速、离合器脱开		-1.39	50 ~ 0	10			380	$K_5^{(1)}$	
21	怠速	13			20	20	400	PM ⁽¹⁾		

CA.3.1 按工况分解

	时间/s	(%)
怠速:	40	10.0
车辆减速、离合器脱开:	10	2.5
换挡:	6	1.5
加速:	103	25.8
等速:	209	52.2
减速:	32	8.0
	400	100

CA.3.2 按使用挡位分解

	时间/s	(%)
怠速:	40	10.0

(1) PM—变速器置空挡, 离合器接合; K_1 , K_5 —变速器置一档或五挡, 离合器脱开。

(2) 如果车辆装有多于 5 挡的变速器, 使用附加挡位时应与制造厂推荐的相一致。

车辆减速、离合器脱开:	10	2.5
换挡:	6	1.5
一挡:	5	1.3
二挡:	9	2.2
三挡:	8	2.0
四挡:	99	24.8
五挡:	<u>223</u>	<u>55.7</u>
	400	100

CA.3.3 一般资料

试验期间平均车速:	62.6 km/h
有效行驶时间:	400 s
每个循环理论行驶距离:	6.955 km
最大车速:	120 km/h
最大加速度:	0.833 m/s ²
最大减速度:	-1.389 m/s ²

附件 CB (规范性附件) 底盘测功机

CB.1 载荷曲线固定的底盘测功机的定义

CB.1.1 概述

如果车速为 10 ~ 120 km/h 的道路行驶总阻力不能在底盘测功机上再现, 则推荐使用具有下列特性的底盘测功机。

CB.1.2 定义

CB.1.2.1 具有一个或两个转鼓的底盘测功机。

前转鼓能直接或间接驱动惯性质量及功率吸收装置。

CB.1.2.2 0 ~ 120km/h 车速下由制动装置和底盘测功机内摩擦效应而吸收的负荷如下:

$$F = (a + bV^2) \pm 0.1F_{80} \text{ (不得为负数)}$$

式中: F ——底盘测功机吸收的总负荷, N;

a ——滚动阻力当量值, N;

b ——空气阻力系数当量值, N/(km/h)²;

V ——车速, km/h;

F_{80} ——80 km/h 车速时的负荷, N;

CB.2 底盘测功机标定方法

CB.2.1 概述

本附件叙述了确定测功机制动装置吸收负荷的方法。吸收的负荷包括摩擦效应吸收的负荷以及功率吸收装置所吸收的负荷。

将测功机运转到超过试验转速。然后将起动测功机的装置脱开，被驱动的转鼓转速降低。

转鼓的动能被功率吸收装置及摩擦效应所消耗。本方法不考虑由于转鼓上有无车辆引起的转鼓内部摩擦效应的变化。当后转鼓为自由转鼓时，其摩擦效应也不予考虑。

CB. 2.2 以被吸收的负荷为函数标定 80km/h 下的负荷指示器

采用下列规程（见图 CB.1）。

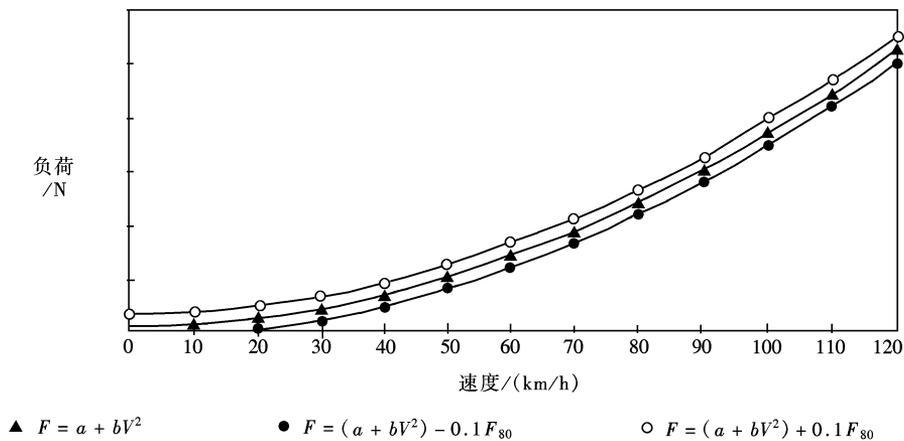


图 CB.1 底盘测功机负荷图解

CB. 2.2.1 若尚未测量转鼓的旋转速度，则应予测量。可以使用第五轮仪、转速计或其他方法。

CB. 2.2.2 将车辆停放在测功机上，或采用其他起动测功机的方法。

CB. 2.2.3 对特定的惯量级采用合适的飞轮或其他惯量模拟系统。

CB. 2.2.4 使测功机的速度达到 80km/h。

CB. 2.2.5 记录指示负荷 F_i (N)。

CB. 2.2.6 使测功机的速度达到 90km/h。

CB. 2.2.7 脱开起动测功机的装置。

CB. 2.2.8 记录测功机速度从 85km/h 降至 75km/h 所经历的时间。

CB. 2.2.9 将功率吸收装置调整到另一不同惯量等级。

CB. 2.2.10 必须重复进行 CB. 2.2.4 至 CB. 2.2.9 步骤多次，使其包括需要用的负荷范围。

CB. 2.2.11 用下列公式计算吸收的负荷：

$$F = \frac{M_i \times \Delta V}{t}$$

式中： F ——吸收的负荷，N，

M_i ——当量惯量，kg（不包括自由后转鼓的惯性效应），

ΔV ——速度差，m/s（10km/h = 2.775m/s），

t ——转鼓从 85km/h 降至 75km/h 所经历的时间，s。

CB. 2.2.12 图 CB.2 表示 80km/h 时指示负荷与 80km/h 时吸收负荷之间的关系示意图。

CB. 2.2.13 必须对所使用的所有惯量等级，重复进行 CB. 2.2.3 至 CB. 2.2.12 所述操作。

CB. 2.3 以其他速度的吸收负荷作为函数标定负荷指示器

必须按需要多次重复进行选定速度下 CB. 2.2 所述规程。

CB. 2.4 根据 80km/h 速度下的基准设定，确认测功机的负荷吸收曲线

CB. 2.4.1 将车辆放置在测功机上，或用其他起动测功机的方法。

CB. 2.4.2 将测功机调至 80km/h 下吸收的负荷（Pa）。

CB. 2.4.3 记录 120，100，80，60，40，20km/h 下吸收的负荷。

CB. 2.4.4 绘出 $F(V)$ 曲线，并确认其是否符合 CB. 1.2.2 的要求。

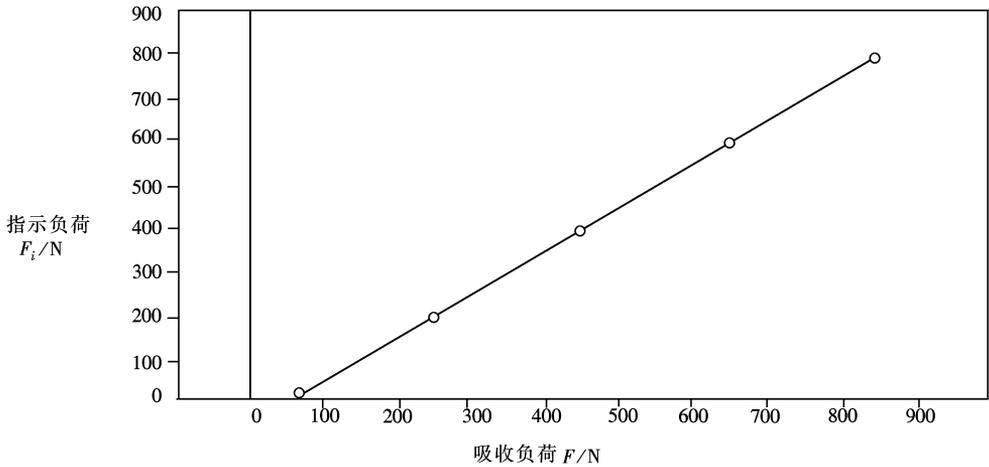


图 CB.2 80km/h 时指示负荷与 80km/h 时吸收负荷之间的关系

CB.2.4.5 对于 80km/h 下的其他负荷值和其他惯量值，均重复 CB.2.4.1 至 CB.2.4.4 规定的规程。

CB.2.5 力及扭矩的标定必须用同一规程。

CB.3 测功机设定

CB.3.1 设定方法

按照附件 CC 的要求，在 80km/h 固定速度下设定测功机。

CB.3.1.1 概述

本方法并非优先推荐的方法，只适用于载荷曲线固定的测功机，作为确定 80km/h 下的载荷设定，不适用于装压燃式发动机的车辆。

CB.3.1.2 试验仪器

车辆进气歧管中的真空度（或绝对压力）的测量准确度为 $\pm 0.25\text{kPa}$ 。必须能连续记录此读数，或记录间隔不大于 1s。车速必须连续记录，准确度为 $\pm 0.4\text{km/h}$ 。

CB.3.1.3 道路试验

CB.3.1.3.1 应满足第 CC.4 章的要求。

CB.3.1.3.2 车辆以 80km/h 的等速行驶，按 CB.3.1.2 的要求记录车速和真空度（或绝对压力）。

CB.3.1.3.3 在每一行驶方向重复 CB.3.1.3.2 规定的规程三次。全部六次行驶应在 4h 内完成。

CB.3.1.4 数据处理和接受准则

CB.3.1.4.1 按 CB.3.1.3.2 及 CB.3.1.3.3 检查测得的结果（车速低于 79.5km/h 及高于 80.5km/h 的时间不准大于 1s）。对于每一次行驶，以 1s 间隔读取一个真空度值，计算平均真空度 (\bar{v}) 及标准偏差 (S)，计算用的真空度读数不得少于 10 个。

CB.3.1.4.2 对于每次行驶的标准偏差不得超过平均值 (\bar{v}) 的 10%。

CB.3.1.4.3 计算六次行驶的平均值 (\bar{v})（每一方向行驶三次）。

CB.3.1.5 测功机设定

CB.3.1.5.1 准备工作

按 CC.5.1.2.2.1 至 CC.5.1.2.2.4 的规定进行操作。

CB.3.1.5.2 设定

底盘测功机预热后，车辆以 80km/h 的等速行驶，调整测功机载荷以再现按 CB.3.1.4.3 测得的真空度 (\bar{v})。偏差应不大于 0.25kPa。使用的仪器应与道路试验时一致。

CB.3.2 替代方法

经制造厂同意,可采用下列方法:

CB.3.2.1 在 80km/h 等速下调整测功机,按表 CB.1 使测功机吸收作用在驱动轮上的负荷:

表 CB.1 推荐的测功机吸收的功率与负荷

车辆的基准质量 RM	当量惯量	80km/h 下测功机吸收的功率和负荷		系 数	
				a	b
kg	kg	kW	N	N	N/ (km/h) ²
RM ≤ 480	455	3.8	171	3.8	0.0261
480 < RM ≤ 540	510	4.1	185	4.2	0.0282
540 < RM ≤ 595	570	4.3	194	4.4	0.0296
595 < RM ≤ 650	625	4.5	203	4.6	0.0309
650 < RM ≤ 710	680	4.7	212	4.8	0.0323
710 < RM ≤ 765	740	4.9	221	5.0	0.0337
765 < RM ≤ 850	800	5.1	230	5.2	0.0351
850 < RM ≤ 965	910	5.6	252	5.7	0.0385
965 < RM ≤ 1080	1020	6.0	270	6.1	0.0412
1080 < RM ≤ 1190	1130	6.3	284	6.4	0.0433
1190 < RM ≤ 1305	1250	6.7	302	6.8	0.0460
1305 < RM ≤ 1420	1360	7.0	315	7.1	0.0481
1420 < RM ≤ 1530	1470	7.3	329	7.4	0.0502
1530 < RM ≤ 1640	1590	7.5	338	7.6	0.0515
1640 < RM ≤ 1760	1700	7.8	351	7.9	0.0536
1760 < RM ≤ 1870	1810	8.1	365	8.2	0.0557
1870 < RM ≤ 1980	1930	8.4	378	8.5	0.0577
1980 < RM ≤ 2100	2040	8.6	387	8.7	0.0591
2100 < RM ≤ 2210	2150	8.8	396	8.9	0.0605
2210 < RM ≤ 2380	2270	9.0	405	9.1	0.0619
2380 < RM ≤ 2610	2270	9.4	423	9.5	0.0646
2610 < RM	2270	9.8	441	9.9	0.0674

CB.3.2.2 除 M₁ 类车外,对于基准质量大于 1700kg 的车辆,或全时四驱车辆,表 CB.1 中给出的功率值应乘上系数 1.3。

附件 CC

(规范性附件)

车辆行驶阻力—道路测量方法—在底盘测功机上的模拟

CC.1 本方法的目的

规定下述方法的目的是测量车辆在道路上等速行驶时的阻力,以及按 C.4.1.5 在测功机上模拟该阻力。

CC.2 道路要求

道路应平直且具有足够长度，以进行下面规定的测量。坡度必须恒定在 $\pm 0.1\%$ 范围内，且不得超过 1.5% 。

CC.3 大气条件

CC.3.1 风

试验时平均风速必须小于 3m/s ，最大风速小于 5m/s 。此外，试验道路的侧向风速分量必须小于 2m/s ，风速应在高出路面 0.7m 处测量。

CC.3.2 湿度

道路必须干燥。

CC.3.3 大气压力及温度

试验时空气密度与基准状态 ($P = 100\text{kPa}$, $T = 293.2\text{K}$) 相差不得超过 $\pm 7.5\%$ 。

CC.4 车辆准备

CC.4.1 试验车辆的选择

如果不是测量一个车型的所有变型，则应采用下列准则选择试验车辆：

CC.4.1.1 车身

如果有不同型式的身，应选取风阻最大的车身。制造厂应为选择提供有关数据。

CC.4.1.2 轮胎

应选择最宽的轮胎。如果轮胎尺寸多于三种，应选择次宽的轮胎。

CC.4.1.3 试验质量

试验质量应为对应最高惯量范围的车辆基准质量。

CC.4.1.4 发动机

试验车辆应具有最大热交换器。

CC.4.1.5 变速器

应试验下述每一种型式的变速器：

- 前轮驱动
- 后轮驱动
- 全时 4×4
- 部分时间 4×4
- 自动变速器
- 手动变速器

CC.4.2 磨合

车辆应处在正常运行状态，并在至少经过 $3\,000\text{km}$ 磨合后进行调整。轮胎必须和车辆同时磨合，或其轮胎花纹深度为原始花纹深度的 $90\% \sim 50\%$ 。

CC.4.3 确认

必须按照制造厂使用说明书，进行下列项目的检查：

- 车轮，车轮装饰件，轮胎（厂牌、型号、气压）
- 前轴几何尺寸
- 制动器的调整（消除附加阻力）
- 前后轴的润滑
- 悬架和车辆水平的调整等

CC. 4.4 试验准备

CC. 4.4.1 车辆装载至其基准质量。车辆水平应调整至载荷的重心位于前排外侧座椅两“R”点的中间，并位于通过这两点的直线上。

CC. 4.4.2 道路试验时，车窗应关闭。空调系统及前照灯的罩盖也都应处于关闭位置。

CC. 4.4.3 车辆必须干净。

CC. 4.4.4 试验开始前，采用适当的方式使车辆达到正常运行温度。

CC. 5 方法

CC. 5.1 滑行能量变化法

CC. 5.1.1 在道路上

CC. 5.1.1.1 试验设备和误差：

时间测量的误差应小于 0.1s；车速测量的误差应小于 2%。

CC. 5.1.1.2 试验规程

CC. 5.1.1.2.1 将车辆加速到比选定试验车速 V 高出 10 km/h 的车速。

CC. 5.1.1.2.2 将变速器置于‘空挡’位置。

CC. 5.1.1.2.3 测量车辆从 $V_2 = V + \Delta V$ km/h 减速至 $V_1 = V - \Delta V$ km/h 所需时间 t_1 ，

式中： $\Delta V \leq 5$ km/h。

CC. 5.1.1.2.4 在相反方向进行同样试验： t_2

CC. 5.1.1.2.5 取时间 t_1 和 t_2 的平均值 T_i 。

CC. 5.1.1.2.6 重复上述试验数次，使平均值 $\bar{T} = \frac{1}{n} \sum_{i=1}^n T_i$ 的统计准确度 (p) 不超过 2% ($p \leq 2\%$)

统计准确度 (p) 的定义为：

$$p = \frac{t \times s}{\sqrt{n}} \times \frac{100}{T}$$

式中： t ——表 CC. 1 给定的系数；

$$s = \sqrt{\frac{\sum_{i=1}^n (T_i - \bar{T})^2}{n - 1}}$$

s ——标准偏差

n ——试验次数

表 CC. 1

n	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
t	3.2	2.8	2.6	2.5	2.4	2.3	2.3	2.2	2.2	2.2	2.2	2.2
$\frac{t}{\sqrt{n}}$	1.6	1.25	1.06	0.94	0.85	0.77	0.73	0.66	0.64	0.61	0.59	0.57

CC. 5.1.1.2.7 按下式计算功率：

$$P = \frac{M \times V \times \Delta V}{500T}$$

式中： P ——功率，kW；

V ——试验车速，m/s；

ΔV ——与车速 V 的速度偏差，m/s；

M ——基准质量，kg；

T ——时间，s。

CC. 5. 1. 1. 2. 8 在道路上测定的功率 (P) 应按下式校正至基准状态下的功率:

$$P_{\text{校正}} = K \times P_{\text{测定}}$$

$$K = \frac{R_R}{R_T} \times [1 + K_R(t - t_0)] + \frac{R_{\text{空气}}}{R_T} \times \frac{\rho_0}{\rho}$$

式中 R_R ——速度 V 时的滚动阻力;

$R_{\text{空气}}$ ——速度 V 时的空气阻力;

R_T ——总运行阻力 = $R_R + R_{\text{空气}}$;

K_R ——滚动阻力的温度校正系数, 取 $8.64 \times 10^{-3}/^{\circ}\text{C}$, 或者经型式核准机关批准过的制造厂给定的校正系数;

t ——道路试验时大气温度, $^{\circ}\text{C}$;

t_0 ——基准大气温度 = 20°C ;

ρ ——试验条件下空气密度;

ρ_0 ——基准状态 (20°C , 1000kPa) 下空气密度。

R_R/R_T 和 $R_{\text{空气}}/R_T$ 比应由车辆制造厂根据公司的正常数据来确定。

如果没有这些数据, 根据制造厂和有关试验机构的协商, 可以采用下式得出的滚动阻力/总阻力的比值:

$$\frac{R_R}{R_T} = a \times M + b$$

式中: M ——车辆质量, kg ;

各种速度下的系数 a , b 由表 CC. 2 给出:

表 CC. 2

$V/$ (km/h)	a	b	$V/$ (km/h)	a	b
20	7.24×10^{-5}	0.82	80	1.85×10^{-4}	0.23
40	1.59×10^{-4}	0.54	100	1.63×10^{-4}	0.18
60	1.96×10^{-4}	0.33	120	1.57×10^{-4}	0.14

CC. 5. 1. 2 在测功机上

CC. 5. 1. 2. 1 试验设备和准确度

测量设备必须与道路用设备相同。

CC. 5. 1. 2. 2 试验规程

CC. 5. 1. 2. 2. 1 将车辆放置在底盘测功机上。

CC. 5. 1. 2. 2. 2 按测功机的要求调整驱动轮的轮胎气压 (冷态)。

CC. 5. 1. 2. 2. 3 调整测功机的当量惯量。

CC. 5. 1. 2. 2. 4 用合适的方法使车辆和测功机达到运转温度。

CC. 5. 1. 2. 2. 5 进行 CC. 5. 1. 1. 2 规定的操作, 但 CC. 5. 1. 1. 2. 4 和 CC. 5. 1. 1. 2. 5 除外, 且将 CC. 5. 1. 1. 2. 7 所述公式中的 M 改为 I 。

CC. 5. 1. 2. 2. 6 调整底盘测功机以再现 CC. 5. 1. 1. 2. 8 的校正功率, 且考虑在道路上车辆重量 (M) 与使用的试验当量惯量 (I) 的差别。可以根据下式计算在道路上从 V_2 滑行至 V_1 的平均校正时间, 然后在测功机上再现该时间:

$$T_{\text{校正}} = \frac{T_{\text{测得}}}{K} \times \frac{I}{M}$$

式中: K 由 CC. 5. 1. 1. 2. 8 规定。

CC. 5. 1. 2. 2. 7 应确定测功机吸收的功率 P_a , 以确保同一车辆在不同日期都再现 CC. 5. 1. 1. 2. 8

中的功率。

CC. 5.2 等速下扭矩测量方法

CC. 5.2.1 在道路上

CC. 5.2.1.1 测量设备和误差

应使用适当的测量仪器测量扭矩，准确度在 2% 以内。

速度测量准确度应在 2% 以内。

CC. 5.2.1.2 试验规程

CC. 5.2.1.2.1 使车辆达到选定的稳定车速 V 。

CC. 5.2.1.2.2 记录至少 20s 期间的扭矩 $C_{(t)}$ 和车速。数据记录系统的准确度，对于扭矩至少应为 $\pm 1\text{Nm}$ ，对于车速至少应为 $\pm 0.2\text{km/h}$ 。

CC. 5.2.1.2.3 在测量期间内，每秒记录的随时间变化的扭矩 $C_{(t)}$ 和速度的变化量应不超过 5%。

CC. 5.2.1.2.4 平均扭矩 C_{t1} 根据下列公式导出：

$$C_{t1} = \frac{1}{\Delta T} \int_t^{t+\Delta t} C_{(t)} dt$$

CC. 5.2.1.2.5 每个方向试验进行三次。求出基准车速下六次测量值的平均扭矩。如果平均车速偏离基准车速 1km/h 以上，应采用线性回归计算平均扭矩。

CC. 5.2.1.2.6 求得扭矩 C_{t1} 和 C_{t2} 的平均值 C_t 。

CC. 5.2.1.2.7 道路试验确定的平均值 C_t 应按照下式校正至基准状态：

$$C_{t\text{校正}} = KC_{t\text{测得}}$$

式中 K 见 CC. 5.1.1.2.8。

CC. 5.2.2 在底盘测功机上

CC. 5.2.2.1 测量设备和误差

应使用与道路测试相同的测试设备。

CC. 5.2.2.2 试验规程

CC. 5.2.2.2.1 进行 CC. 5.1.2.2.1 至 CC. 5.1.2.2.4 规定的操作。

CC. 5.2.2.2.2 进行 CC. 5.2.1.2.1 至 CC. 5.2.1.2.4 规定的操作。

CC. 5.2.2.2.3 调整功率吸收装置，以再现 CC. 5.2.1.2.7 中的校正总道路扭矩。

CC. 5.2.2.2.4 基于同样的目的，进行 CC. 5.1.2.2.7 同样的操作。

附件 CD

(规范性附件)

检查机械惯量以外的其他惯量

CD. 1 目的

采用本附录所述的方法便可检查测功机的模拟总惯量能否满足运转循环中行驶工况的要求。测功机制造厂应提供一种方法来确认 CD. 3 中的技术规定。

CD. 2 原理

CD. 2.1 建立工作方程式

因为测功机转鼓的旋转速度是变化的，转鼓表面的力可以用下式表示：

$$F = I \times \gamma = I_M \times \gamma + F_1$$

式中： F ——转鼓表面的力；

I ——测功机的总惯量（车辆的当量惯量，参见表 C1）；

I_M ——测功机机械质量的惯量；

γ ——转鼓表面切向加速度；

F_i ——惯性力。

注：对带有机械模拟惯量的测功机，此公式解释补充如下：

总惯量表示如下：

$$I = I_M + F_i/\gamma$$

式中： I_M ——可用传统方法计算或测量得出；

F_i ——可在测功机上测量，也可由转鼓的圆周速度计算出来；

γ ——可由转鼓的圆周速度计算出来。

总惯量（ I ）根据加速或减速试验过程加以确定，此试验的数值大于或等于运转循环中获得的数值。

CD.2.2 计算总惯量的规定

试验和计算方法必须能确定总惯量 I ，其相对误差（ $\Delta I/I$ ）小于 2%。

CD.3 技术规定

CD.3.1 模拟总惯量 I 的质量必须与当量惯量的理论值（见 C.5.1）保持相同，限值如下：

CD.3.1.1 每次瞬时值，为理论值的 $\pm 5\%$ ；

CD.3.1.2 以每次循环的每一阶段计算出的平均值，为理论值的 $\pm 2\%$ 。

CD.3.2 对于带手动变速器的车辆，CD.3.1.1 给定的限值在起动 1s 内及换挡 2s 内，可放宽到 $\pm 50\%$ 。

CD.4 验证规程

CD.4.1 每次试验期间，通过 C.2.1 规定的整个循环进行验证。

CD.4.2 但是，如果瞬时加速度比理论循环各阶段中所得到的值，至少大三倍或小三倍时才能满足 CD.3 的要求，则没有必要进行上述验证。

附件 CE

（规范性附件）

排气污染物取样系统的描述

CE.1 概述

CE.1.1 有几种型式的取样装置能满足 C.4.2 规定的要求。在 CE.3.1、CE.3.2 中描述的两装置，如果能够满足有关变稀释度原理的主要准则，都是可以接受的。

CE.1.2 试验室在其通知书中应说明进行试验时所用的取样系统。

CE.2 关于测量排气污染物的变稀释度系统的准则

CE.2.1 范围

本条规定了按照本附件规定，用于测量车辆排气污染物真实质量的排气取样系统的工作特征。

测量污染物质量的变稀释度取样原理应该满足三个条件：

CE.2.1.1 车辆排出的气体必须在规定的条件下，用环境空气进行连续稀释。

CE.2.1.2 必须准确地测量排气和稀释空气的混合气体的总容积。

CE.2.1.3 必须连续地将稀释排气和稀释空气的样气按比例地收集起来，以备分析。

排放的气体污染物质量是由整个试验期间测得的按比例取样的样气的浓度和总容积确定的。样气的浓度按环境空气中污染物含量进行校正。另外，对装压燃式发动机的车辆，测定其颗粒物。

CE. 2.2 技术概述

图 CE. 1 给出了取样系统的示意图。

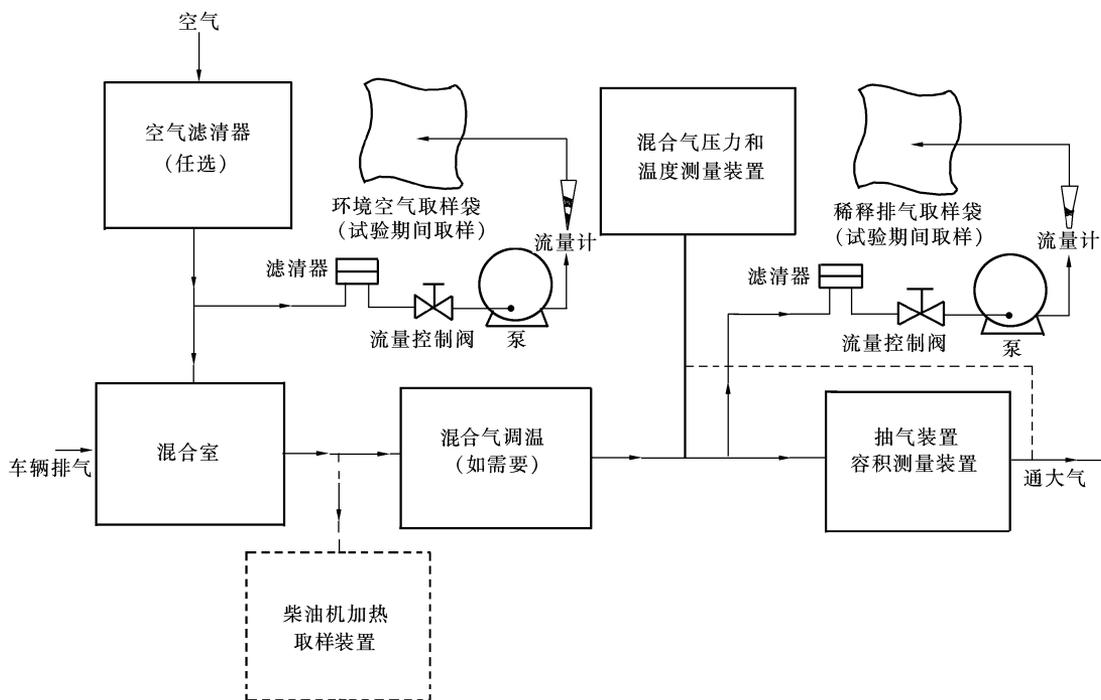


图 CE. 1 测量排气污染物的变稀释度系统的示意图

CE. 2.2.1 车辆的排气必须用足够量的环境空气进行稀释，以防止在取样和测量系统中出现水冷凝。

CE. 2.2.2 此排气取样系统在结构上必须能测量车辆试验循环期间，排气中的 CO_2 、 CO 、 HC 和 NO_x 的平均容积浓度，以及排气中的颗粒物（对装压燃式发动机的车辆）。

CE. 2.2.3 在取样探头处的排气和空气的混合气必须均匀（见 CE. 2.3.1.2）。

CE. 2.2.4 取样探头应能抽取稀释排气中有代表性的样气。

CE. 2.2.5 此系统应能测量待试车辆的稀释排气的总容积。

CE. 2.2.6 取样系统必须不漏气。变稀释度取样系统的结构及其制造材料必须不影响稀释排气中污染物的浓度。如果系统中的任何部件（热交换器、旋风分离器、鼓风机等）可能改变稀释排气中的任何一种污染物的浓度，而对此缺陷又不能进行修正，那么该污染物的取样应在该部件之前。

CE. 2.2.7 如果待试车辆的排气系统有几个排气管，则应在尽可能接近车辆处用一个支管将所有排气管出口连在一起。

CE. 2.2.8 气体样气必须收集在有适当容量的取样袋中，以免在取样期内阻碍气体流动。这些取样袋必须用不影响污染物气体浓度的材料制成（见 CE. 2.3.4.4）。

CE. 2.2.9 变稀释度取样系统的结构上必须能使排气取样时，排气管出口处的背压没有明显改变（见 CE. 2.3.1.1）。

CE. 2.3 特殊要求

CE. 2.3.1 排气收集和稀释装置

CE. 2.3.1.1 车辆排气管出口和混合室之间的连接管必须尽可能短，在任何情况下：

一被试车辆的排气管出口处的静压力和没有在车辆排气管出口处连接任何器件时记录的静压力的差值，在 50km/h 车速时不超过 $\pm 0.75\text{kPa}$ ，或者在试验的全稀释过程中不超过 $\pm 1.25\text{kPa}$ 。压力必

须在排气管出口内或者尽可能接近其末端直径相同的延长管内测量。

一不得改变排气的性质。

CE. 2.3.1.2 必须有一个能混合车辆排气和稀释空气的混合室，混合室出口应产生均匀的混合气。

对于取样探头处的任何一个断面上的混合气均匀度，要求在气流直径上等距分布的最少5个点的平均值相差必须不大于2%。为了尽量减少对排气管出口处状态的影响，以及限制稀释空气处理装置内的压力降，混合室内的压力与大气压力相差不应超过 $\pm 0.25\text{kPa}$ 。

CE. 2.3.2 抽气装置 / 容积测量装置

该装置可以有一个固定速度范围，以保证足够的流量，防止水的冷凝。通常应保证稀释排气取样袋中 CO_2 的容积浓度保持在3%以下。

CE. 2.3.3 容积测量

CE. 2.3.3.1 容积测量装置应该在所有的运转条件下，保持其标定准确度在 $\pm 2\%$ 以内。如果该装置不能在测量点补偿排气和稀释空气混合气的温度变化，必须用一个热交换器以保持温度在规定的运转温度 $\pm 6\text{K}$ 以内。

如有必要，可以使用旋风分离器保护容积测量装置。

CE. 2.3.3.2 紧靠容积测量装置前面必须装一个温度传感器。该温度传感器的准确度应为 $\pm 1\text{K}$ ，并且对温度变化的响应达到62%的时间（在硅油中测量）为0.1s。

CE. 2.3.3.3 在试验期间，压力测量的准确度应为 $\pm 0.4\text{kPa}$ 。

CE. 2.3.3.4 与大气压力的压差，应在容积测量装置上游测量，如有必要，则在容积测量装置下游测量。

CE. 2.3.4 气体取样

CE. 2.3.4.1 稀释排气

CE. 2.3.4.1.1 稀释排气的样气应在抽气装置上游，但在调节装置（如有）的下游取样。

CE. 2.3.4.1.2 流速的变化不得超过平均值的 $\pm 2\%$ 。

CE. 2.3.4.1.3 取样流量不得低于 $5\text{L}/\text{min}$ ，并且不得超过稀释排气流量的0.2%。

CE. 2.3.4.1.4 同等的限值适用于定质量取样系统。

CE. 2.3.4.2 稀释空气

CE. 2.3.4.2.1 稀释空气的样气在靠近环境空气的进口处，以恒定流量取样（如果装有滤清器，则在滤清器后取样）。

CE. 2.3.4.2.2 该空气不得被来自混合区的排气所污染。

CE. 2.3.4.2.3 稀释空气的取样流量必须与稀释排气的取样流量接近。

CE. 2.3.4.3 取样操作

CE. 2.3.4.3.1 取样操作作用的材料不得改变污染物的浓度。

CE. 2.3.4.3.2 可以使用滤纸，从样气中滤掉固体颗粒物。

CE. 2.3.4.3.3 用泵将样气输入到取样袋。

CE. 2.3.4.3.4 用流量控制阀和流量计来得到所需要的取样流量。

CE. 2.3.4.3.5 在三通阀和取样袋之间，可以使用快速气密接头，此接头在取样袋一侧可以自动关闭。也可以用其他方法把样气输送到分析仪（如三通截止阀）。

CE. 2.3.4.3.6 用于引导取样气体的各种阀门必须是快速调节和快速动作型的。

CE. 2.3.4.4 样气存储

样气采集到有足够容量的取样袋中，以免降低取样流量。制造取样袋的材料对混合气体中污染物浓度的变化，在取样结束后20min内，不得大于 $\pm 2\%$ 。

CE. 2.4 试验装压燃式发动机车辆的附加取样设备

CE. 2.4.1 与装点燃式发动机车辆气体取样方法不同，碳氢化合物和颗粒物的取样点均布置在稀释

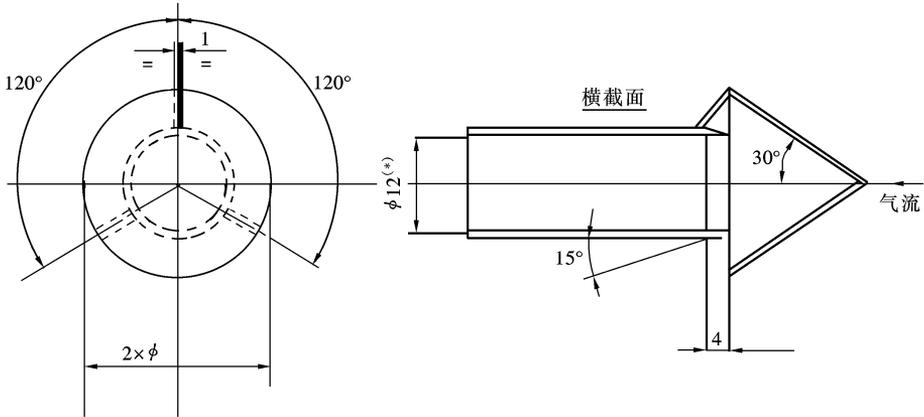
通道内。

CE. 2. 4. 2 为了减少排气管出口和稀释通道入口之间的排气的热损失，管路的长度不应超过 3.6m，或者若为绝热管不应超过 6.1m。管道内径不可超过 105mm。

CE. 2. 4. 3 为了保证在取样点的稀释排气是均匀的，并保证样气含有的气态污染物和颗粒物具有代表性，在稀释通道内必须保证紊流状态（雷诺数不小于 4 000）。稀释通道是由一段用导电材料的直管制成的，稀释通道的直径至少应为 200mm，系统应接地。

CE. 2. 4. 4 颗粒物取样系统由放置在稀释通道内的一只取样探头和两个串联安装的过滤器组成。在两只过滤器气流方向的上游和下游均装有快速动作阀门。

取样探头的结构必须如图 CE. 2 所示。



壁厚：1mm 材料：不锈钢 (*) 最小内径

图 CE. 2 颗粒物取样探头结构

CE. 2. 4. 5 颗粒物取样探头必须按以下要求布置

它应安装在通道的中心线附近，距气体入口下游大约 10 倍通道直径的地方，探头内径至少为 12mm。

从取样探头的端部到过滤器安装处的距离至少应为 5 倍探头直径，但不得超过 1 020 mm。

CE. 2. 4. 6 样气流量测量单元由泵、气体流量调节器及流量测量器件组成。

CE. 2. 4. 7 碳氢化合物取样系统由加热的取样探头、管路、过滤器和泵组成。取样探头必须安装在与颗粒物取样探头距排气入口相同的距离上，但取样不应相互干扰。其最小内径应为 4mm。

CE. 2. 4. 8 所有加热零件的温度应采用加热装置保持在 463K (190℃) ± 10K。

CE. 2. 4. 9 如果不能补偿流速的变化，则必须采用 CE. 2. 3. 3. 1 规定的热交换器和温度控制装置，以保证系统中流速稳定，取样流量成比例。

CE. 3 装置的说明

CE. 3. 1 带容积泵的变稀释度装置 (PDP - CVS) (图 CE. 3)

CE. 3. 1. 1 容积泵 - 定容取样器 (PDP - CVS) 通过计量流过容积泵的定温定压气体来满足本附件的要求。通过测量经过标定的容积泵的转数得到总容积。在稳定流速下，通过泵、流量计和流量控制阀实现比例取样。

CE. 3. 1. 2 图 CE. 3 是该取样系统结构的示意图。由于不同的结构都可以得到精确的结果，因此没有必要与该图严格相符。可以使用诸如仪表、阀、电磁阀及开关之类的附加部件，提供附加的信息，并协调该系统各部件的功能。

CE. 3. 1. 3 取样设备

应包括：

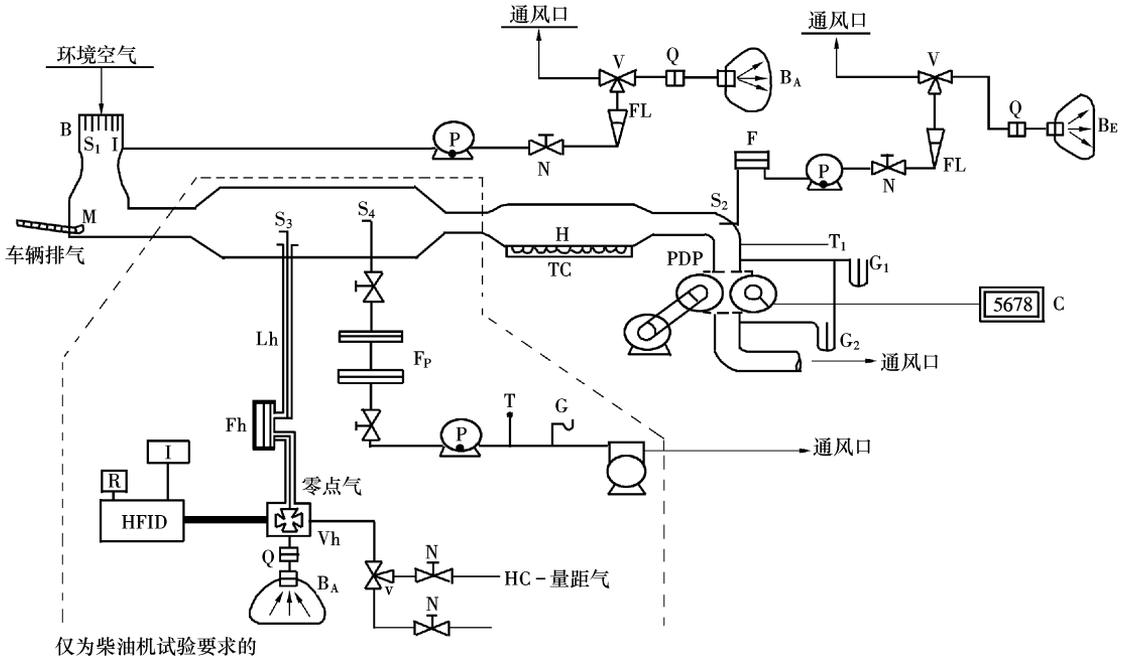


图 CE.3 带容积泵的定容取样器 (PDP-CVS)

- CE.3.1.3.1 一个稀释空气滤清器 (D), 必要时可预热。该滤清器应在两层滤纸中间夹放活性炭, 用于减少和稳定稀释空气中来自周围环境排放的碳氢化合物浓度;
- CE.3.1.3.2 一个混合室 (M), 排气和空气在其中均匀混合;
- CE.3.1.3.3 一个热交换器 (H), 其容量应足以保证在整个试验期间, 在紧靠容积泵的上游处测得的空气/排气混合气的温度, 在设定的运转温度的 $\pm 6\text{K}$ 范围内, 该装置不得影响供分析用的稀释气体中的污染物浓度;
- CE.3.1.3.4 一个温度控制系统 (TC), 用来在试验前预热热交换器, 并在试验期间控制其温度, 以保证其与设定的运转温度的偏差控制在 $\pm 6\text{K}$ 以内;
- CE.3.1.3.5 容积泵 (PDP), 用于输送定容流量的空气/排气混合气, 此泵应有足够大的输送能力, 以消除在试验期间所有工况下系统中可能出现的冷凝水, 通常使用以下流量的容积泵可以保证这一点:
- CE.3.1.3.5.1 流量为运转循环中加速时排气产生的最大流量的二倍, 或
- CE.3.1.3.5.2 足以保证稀释排气取样袋中 CO_2 的容积浓度, 对于汽油和柴油小于 3%, 对于 LPG 小于 2.2%, 对于 NG 小于 1.5%。
- CE.3.1.3.6 一个温度传感器 (T_1) (准确度和精密度为 $\pm 1\text{K}$) 安装在紧靠容积泵的上游处; 用于在试验期间连续监视稀释排气的温度;
- CE.3.1.3.7 一个压力表 (G_1) (准确度和精密度为 $\pm 0.4\text{kPa}$) 安装在紧靠容积泵的上游处; 用于记录混合气与环境空气之间的压差;
- CE.3.1.3.8 另一个压力表 (G_2) (准确度和精密度为 $\pm 0.4\text{kPa}$), 用于记录泵进出口之间的压差;
- CE.3.1.3.9 两个取样探头 (S_1 和 S_2), 用于稀释空气以及稀释排气/空气混合气的定容取样;
- CE.3.1.3.10 一个滤清器 (F), 用于从供分析用的气体流中滤掉固体颗粒物;
- CE.3.1.3.11 泵 (P), 在试验期间用来收集定流量的稀释空气, 以及稀释后的排气/空气混合气;
- CE.3.1.3.12 流量控制器 (N), 用于保证在试验过程中从取样探头 S_1 和 S_2 采集的样气气流是稳定而又均匀的; 并且样气流量应保证在试验结束时, 样气量足以供分析用 (约 $10\text{L}/\text{min}$);
- CE.3.1.3.13 流量计 (FL), 用于在试验期间调节和监控样气的流量;
- CE.3.1.3.14 快速动作阀 (V), 用于将气体样气的恒定气流入取取样袋或者通向对外通风口;

CE. 3.1.3.15 在快速动作阀和各取样袋之间的密封快速接头元件 (Q)，该联接元件应能自动关闭取样袋一侧；作为替代元件，也可使用其他方法输送样气到分析仪器（例如：三通截止阀）；

CE. 3.1.3.16 取样袋 (B)，用于在试验期间分别收集稀释后的排气/空气混合气的样气和稀释空气的样气；其容积应该足够大，以免影响样气流动；取样袋的材料应既不影响测量，也不影响气体样气的化学成分（例如：层压聚乙烯/聚酰胺多层薄膜，或聚氟化烃）；

CE. 3.1.3.17 一个数字计数器 (C)，记录试验期间容积泵的累计转数。

CE. 3.1.4 试验装压燃式发动机车辆时需要的附加设备

为符合 C.4.3.1.1 和 C.4.3.2 的要求，当试验装压燃式发动机车辆时，应使用图 CE.3 中虚线内的附加部件：

- Fh 加热式滤清器；
- S₃ 靠近混合室的取样点；
- V_h 加热式多通阀；
- Q 快速接头，使环境空气样气 B_A 进入 HFID 进行分析；
- HFID 加热式氢火焰离子化分析仪；
- R 和 I 记录和积分瞬时碳氢化合物浓度的设备；
- Lh 加热取样管。

所有加热部件必须保持在 463K (190℃) ± 10K。

颗粒取样系统：

- S₄ 稀释通道内的取样探头；
- F_p 由两只串联安装的过滤器组成的过滤单元；有为将来并联安装一对过滤器的切换结构；
- 取样管；
- 泵，流量调节器，流量测量单元。

CE. 3.2 临界流量文丘里管变稀释度装置 (CFV - CVS) (图 CE.4)

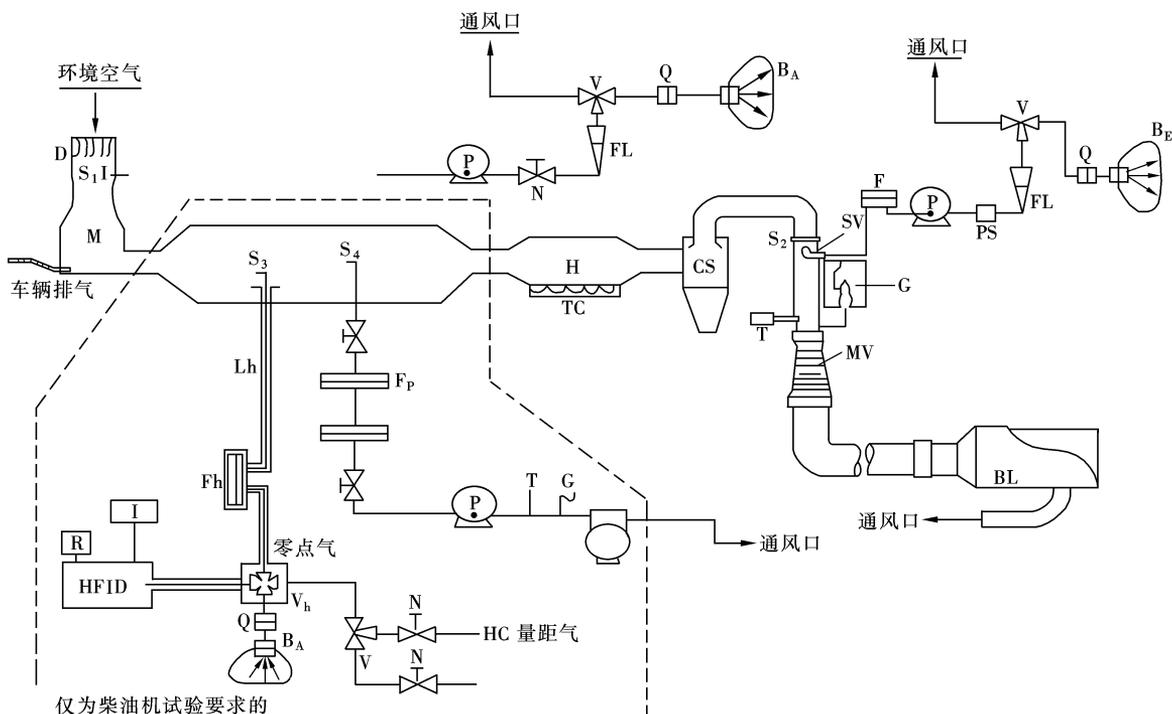


图 CE.4 临界流量文丘里管定容取样器 (CFV - CVS 系统)

CE. 3.2.1 在用 CVS 取样规程中，使用临界流量文丘里管，是以流体力学中关于临界流动原理为基

础。稀释空气和排气的混合气的可变流速保持在音速流动，而音速与气体温度的平方根成正比。在整个试验期间，对气流进行连续监测、计算和积分。

如果再使用一个附加的临界流量取样文丘里管，则可以保证所采气样的比例性。当两个文丘里管进口处的压力和温度均相等时，采样气流的容积正比于稀释排气混合气的总容积，这样就满足了本附件的要求。

CE. 3.2.2 图 CE.4 是此类取样系统的示意图。由于不同的结构均可得到准确的结果，所以没有必要与该图严格相符。可以使用诸如仪表、阀、电磁阀及开关之类的附加部件，以提供附加信息，并协调该系统各部件的功能。

CE. 3.2.3 收集装置

包括：

CE. 3.2.3.1 一个稀释空气滤清器 (D)，必要时可以预热；该滤清器应该在两层滤纸中间夹放活性炭，用于减少和稳定稀释空气中来自环境排放的碳氢化合物浓度；

CE. 3.2.3.2 一个混合室 (M)，排气和空气在其中均匀混合，

CE. 3.2.3.3 一个旋风分离器 (CS)，用于分离颗粒物；

CE. 3.2.3.4 两个取样探头 (S_1 和 S_2)，用于稀释空气及稀释排气/排气混合气的取样；

CE. 3.2.3.5 一个取样临界流量文丘里管 (SV)，用于在取样探头 S_2 处按比例采集稀释排气；

CE. 3.2.3.6 一个滤清器 (F)，用于从供分析用的气体流中滤掉固体颗粒物；

CE. 3.2.3.7 泵 (P)，在试验期间将定流量的稀释空气，以及稀释后的排气/空气混合气送入取样袋；

CE. 3.2.3.8 一个流量控制器 (N)，用于保证在试验过程中，从取样探头 S_1 处采集的样气流量恒定，样气的流量应保证在试验结束时，样气量足够供分析用 (约 10L/min)；

CE. 3.2.3.9 一个缓冲器 (PS)，装在取样管中；

CE. 3.2.3.10 流量计 (FL)，用于在试验期间调节和监控样气的流量；

CE. 3.2.3.11 快速动作电磁阀 (V)，用于将气体样气的恒定气流分一部分进入取样袋或者通向对外排气口；

CE. 3.2.3.12 在快速动作阀与各取样袋之间的密封快速接头元件 (Q)，该联接元件在取样袋一侧应能自动关闭；作为替代元件，也可以使用其他方法输送样气到分析仪器 (例如：三通截止阀)；

CE. 3.2.3.13 取样袋 (B)，用于在试验期间收集稀释后排气/空气的混合气和稀释空气的样气；其容积应该足够大，以免影响样气流动；取样袋的材料应既不影响测量，也不影响样气的化学成分 (例如：层压聚乙烯/聚酰胺多层薄膜，或聚氟化烃)；

CE. 3.2.3.14 一个压力表 (G)，其准确度和精密度在 $\pm 0.4\text{kPa}$ 以内；

CE. 3.2.3.15 一个温度传感器 (T)，其准确度和精密度在 $\pm 1\text{K}$ 以内，并对温度的变化的响应达到 62% 的时间为 0.1s (在硅油中测量)；

CE. 3.2.3.16 一个测量用的临界流量文丘里管 (MV)，用于测量稀释排气的容积流量；

CE. 3.2.3.17 一个足够容量的鼓风机 (BL)，能够运送稀释排气的总容积；

CE. 3.2.3.18 CFV - CVS 系统的能力，必须保证在试验期间可能出现的所有工况下，均不产生冷凝水。这通常采用下列容量的鼓风机来保证：

CE. 3.2.3.18.1 容量为运转循环中加速时排气产生的最大流量的 2 倍；或

CE. 3.2.3.18.2 容量足以保证稀释排气取样袋中 CO_2 容积浓度，对于汽油和柴油小于 3%，对于 LPG 小于 2.2%，对于 NG 小于 1.5%。

CE. 3.2.4 试验装压燃式发动机车辆时需要的附加设备

为符合 C.4.3.1.1 和 C.4.3.2 的要求，当试验装压燃式发动机车辆时，应使用图 CE.4 中虚线内的附加部件：

- Fh 加热式滤清器；
 S₃ 靠近混合室的取样点；
 V_h 加热式多通阀；
 Q 快速接头，使环境空气样气 B_A 进入 HFID 进行分析；
 HFID 加热式氢火焰离子化分析仪；
 R 和 I 记录和积分瞬时碳氢化合物浓度的设备；
 Lh 加热取样管。

所有加热部件必须保持在 $463\text{K} \pm 10\text{K}$ ($190^\circ\text{C} \pm 10^\circ\text{C}$)。

如果对流量变化不能进行补偿，那么就需要 CE. 3.1.3 中所述的热交换器 (H) 和温度控制系统 (TC)，以保证通过文丘里管 (MV) 的流量恒定，并使通过 S₃ 的流量成比例。

颗粒取样系统

- S₄ 稀释通道内的取样探头；
 F_p 由两只串联安装的过滤器组成的过滤单元；有为将来并联安装一对过滤器的切换结构；
 取样管；
 泵，流量调节器，流量测量单元。

附件 CF (规范性附件) 设备的标定方法

CF.1 标定曲线的建立

CF.1.1 每一常用的量程均按 C.4.3.3 的要求，用下列程序进行标定：

CF.1.2 分析仪标定的曲线至少由 5 个标定点组成，尽可能等距分布。最高浓度标定气体的标称值应至少等于满刻度的 80%。

CF.1.3 标定曲线用最小二乘法计算。如果计算结果的多项式大于 3 阶，则标定点数目至少应等于此多项式阶数加 2。

CF.1.4 标定曲线与每一标定气体的标称值相差应不大于 2%。

CF.1.5 标定曲线

根据绘制的标定曲线和标定点的趋势图，就可确定标定工作是否已正确完成。必须标明分析仪的各个特性参数，特别是：

- 刻度
- 灵敏度
- 零点
- 进行标定的日期

CF.1.6 如果能向检测机构证明代用技术（即：电控单元，电子控制量程开关等）能达到同等的准确度，则可使用这些代用技术。

CF.1.7 标定的检查

CF.1.7.1 每次分析之前都应按下列程序对常用的每一量程进行检查：

CF.1.7.2 使用零气体以及标称值是待分析气体推测值的 80% ~ 95% 的量距气体检查标定。

CF.1.7.3 如果两个待测点的测定值与理论值相差不大于满刻度的 $\pm 5\%$ ，则可修改调整参数。否则，应按第 CF.1 章建立新的标定曲线。

CF.1.7.4 试验之后，使用零气体和同样的量距气体进行再检查。如果两次检查结果相差小于

2%，则认为分析结果是有效的。

CF.2 FID 碳氢化合物分析仪响应性的检查

CF.2.1 检测器响应性的优化

FID 分析仪必须按照仪器制造厂的规定进行调整。在最常用的操作量程范围内用丙烷气（平衡气为空气）优化响应性。

CF.2.2 HC 分析仪的标定

分析仪应用丙烷气（平衡气为空气）和纯合成空气进行标定。见 C.4.5.2（标定和量距气）。

按照 CF.1.1 至 CF.1.5 的描述绘制标定曲线。

CF.2.3 不同碳氢化合物的响应系数和推荐的限值

对于某一碳氢化合物，响应系数 (R_f) 是 FID 的 C_1 读数和用 ppm C_1 表示的气瓶气体浓度的比值。

试验气体的浓度响应必须接近所用量程满刻度的 80%。浓度必须已知，用容积表示的重量测量基准值的准确度为 $\pm 2\%$ 。另外，气瓶必须在温度为 293 ~ 303K (20 ~ 30°C) 下预处理 24h。

当分析仪器首次使用以及随后的大修期间，均需要确定其响应系数。试验用气体和推荐的响应系数是：

- 甲烷和纯空气 $1.00 < R_f < 1.15$ ，或对燃用 NG 的车辆 $1.00 < R_f < 1.05$ ；
- 丙烯和纯空气 $0.90 < R_f < 1.00$ ；
- 甲苯和纯空气 $0.90 < R_f < 1.00$ ；

对于丙烷和纯空气，相应的响应系数 (R_f) 为 1.00。

CF.2.4 氧干扰检查和推荐的限值

应根据 CF.2.3 所述，确定响应系数。试验用的气体和推荐的响应系数范围是：

- 丙烷和氮气 $0.95 \leq R_f \leq 1.05$

CF.3 NO_x 转化器的效率试验

用于将 NO₂ 转化为 NO 的转化器的效率试验方法如下：

转化器的效率可以用臭氧发生器，采用图 CF.1 所示的试验设备和下述程序进行试验：

CF.3.1 在最常用的量程下，按制造厂的技术要求标定 CLD，标定时使用零气体和量距气体（量距气体的 NO 含量应约为使用量程的 80%，混合气体中 NO₂ 浓度应低于 NO 浓度的 5%）。NO_x 分析仪开关应置于 NO 位置，使量距气体不通过转化器。记录指示浓度。

CF.3.2 通过一个 T 型接头，将氧或合成空气连续地加入气流中，直到指示的浓度约比 CF.3.1 给出的标定浓度低 10%。记录此指示浓度 (c)。在这一过程中，臭氧发生器不起作用。

CF.3.3 使臭氧发生器起作用以产生足够的臭氧，将 NO 浓度降低至 CF.3.1 给出的标定浓度的 20%（最低为 10%）。记录此指示的浓度 (d)。

CF.3.4 然后将 NO_x 分析仪开关置于 NO_x 位置，使混合气体（包括 NO、NO₂、O₂ 和 N₂）通过转化器。记录此指示的浓度 (a)。

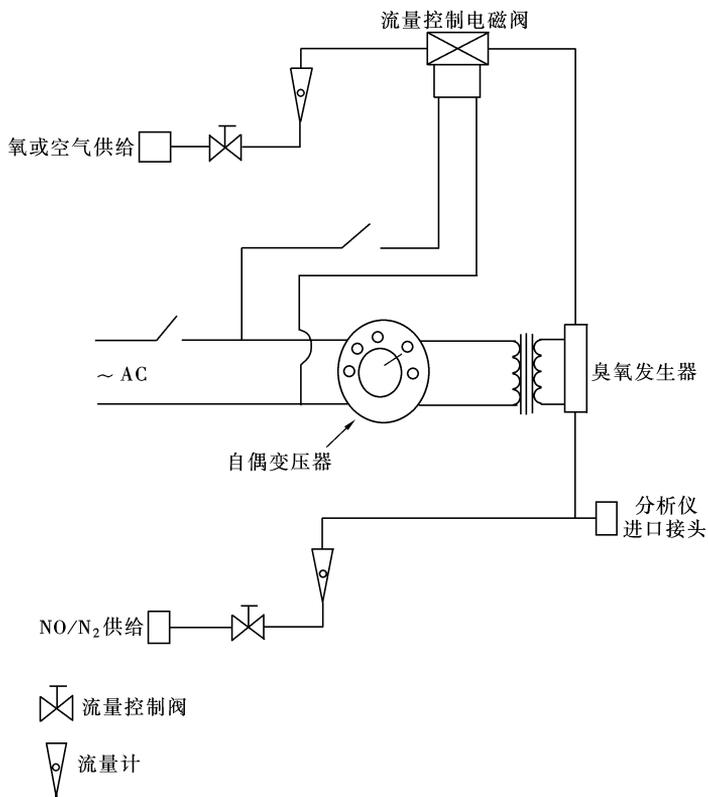
CF.3.5 使臭氧发生器不起作用。CF.3.2 所述的混合气通过转化器进入检测器，记录此指示浓度 (b)。

CF.3.6 使臭氧发生器不起作用，氧气或合成空气的气流也被切断。此时分析仪的 NO_x 读数应比 CF.3.1 中给出的数值大，但不大于 5%。

CF.3.7 NO_x 转化器效率的计算公式如下：

$$\text{效率}(\%) = \left(1 + \frac{a - b}{c - d}\right) \times 100$$

CF.3.8 转化器的效率应不低于 95%。

图 CF.1 NO_x 转化器效率装置简图

CF. 3.9 转化器的效率应至少每周测试一次。

CF. 4 CVS 系统的标定

CF. 4.1 CVS 系统的标定应使用准确的流量计和限流装置。应在各种压力读数下，测量通过系统的流量及被测系统与流量有关的控制参数。

CF. 4.1.1 可使用各种类型的流量计，如：经标定的文丘里管、层流流量计、已标定的转子流量计，只要它们是动态测量系统，且能满足 C. 4.4.1 和 C. 4.4.2 的要求。

CF. 4.1.2 下面给出标定 PDP 和 CFV 单元的详细方法，这些方法使用了准确度能达到要求的层流流量计，且能对标定的有效性进行统计学检查。

CF. 4.2 容积泵（PDP）的标定

CF. 4.2.1 下列标定程序概述了试验设备，试验布置图以及为确定 CVS 泵的流量所应测量的各种参数。所有与泵有关的参数和与流量计有关的参数同时测量，流量计与泵串联连接。然后可以绘制出随相关函数对应的计算流量曲线（在泵进口的绝对压力和温度下以 m³/min 为单位表示），该函数是泵的各参数的特定组合值。由此可确定泵流量和相关函数的线性方程，如果 CVS 系统有多种驱动速度，那么对所使用的每一种流量范围均应进行标定。

CF. 4.2.2 此标定程序是以测量与每点流量有关的泵和流量计参数的绝对值为基础。为保证标定曲线的准确度和完整性，必须保证三个条件：

CF. 4.2.2.1 泵压力必须在泵体上的接头处测量，而不是在泵体的进出口的外部管路中测量。安装在泵的驱动端盖板顶部和底部中心的压力接头暴露在泵腔实际压力中，因此反映了绝对压力差。

CF. 4.2.2.2 标定期间必须保持温度稳定。层流流量计对进口温度波动是敏感的，该波动会导致数据点分散。在几分钟时间内温度逐渐变化 ±1K 是可以接受的。

CF. 4.2.2.3 流量计和 CVS 泵之间的所有连接处均不得有任何泄漏。

CF. 4.2.3 在排气污染物试验时,测量泵的这些参数后,即可用标定方程式计算流量。

CF. 4.2.3.1 图 CF.2 所示为一种可用的试验装置。不同的装置是允许的,但必须经型式核准机关认定其具有同等的准确度。如果使用图 CE.3 所示的试验装置,下列数据应在给定的准确度限值范围内:

大气压力(校正的)(P_B)	$\pm 0.03\text{kPa}$
环境温度(T)	$\pm 0.2\text{K}$
LFE(层流流量计)处的空气温度(ETI)	$\pm 0.15\text{K}$
LFE上游的压力降(EPI)	$\pm 0.01\text{kPa}$
LFE网格前后的压力降(EDP)	$\pm 0.0015\text{kPa}$
CVS泵进口空气温度(PTI)	$\pm 0.2\text{K}$
CVS泵出口空气温度(PTO)	$\pm 0.2\text{K}$
CVS泵进口压力降(PPI)	$\pm 0.22\text{kPa}$
CVS泵出口压力头(PPO)	$\pm 0.22\text{kPa}$
试验期间泵的转数(n)	± 1 转
试验延续时间(最少250s)(t)	$\pm 0.1\text{s}$

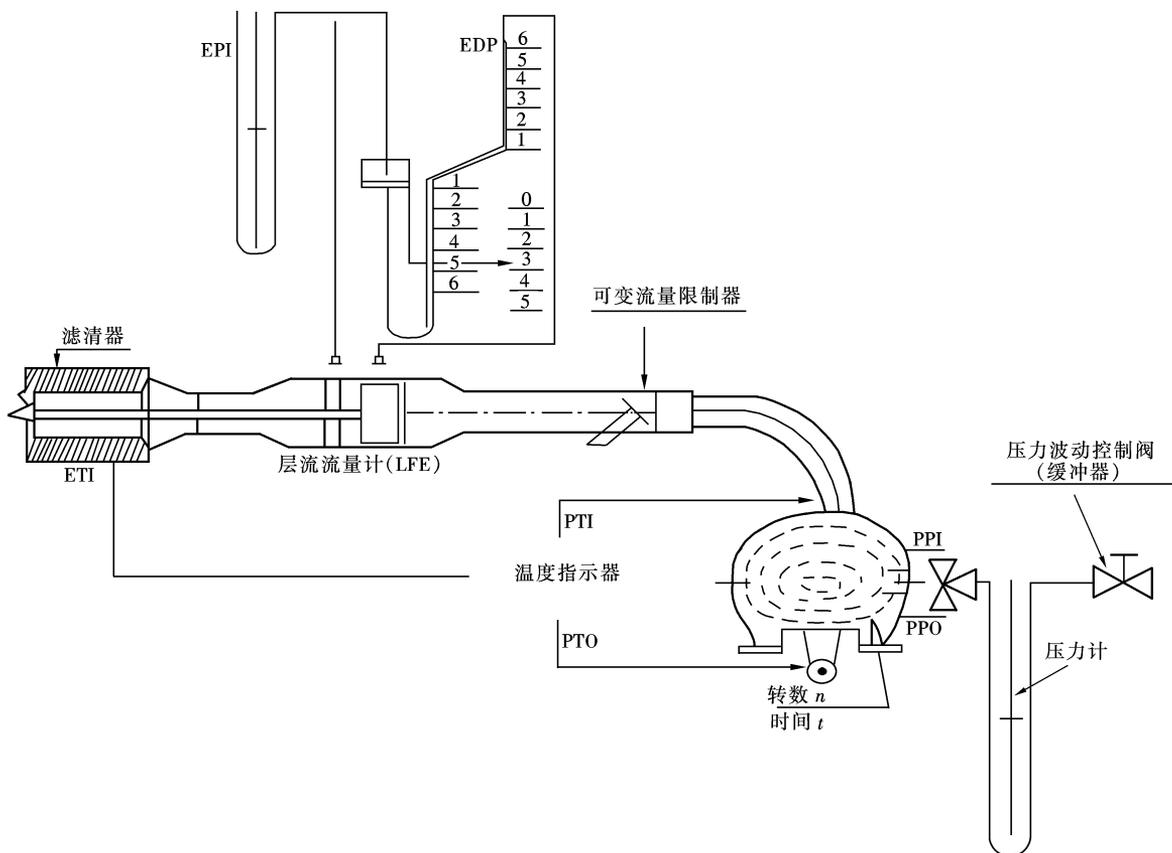


图 CF.2 PDP - CVS 标定布置图

CF. 4.2.3.2 按图 CF.2 所示连接系统之后,在标定开始之前,将可调流量限制器置于全开位置。起动 CVS 泵,运转 20min。

CF. 4.2.3.3 将限流器逐渐关小,使泵进口处压力降逐渐增加(约 1kPa),这样整个标定至少能得到六个数据点。让系统稳定 3min,然后重复数据采集。

CF. 4.2.4 数据分析

CF. 4.2.4.1 根据流量计数据,用制造厂规定的方法,将每一试验点的空气流量 Q_s ,换算成标准

状态下的流量，以 m^3/min 表示。

CF. 4.2.4.2 然后将空气流量以及泵进口处的绝对温度和压力代入下式，转换为泵的流量 (V_0)，用 $\text{m}^3/\text{转}$ 表示。

$$V_0 = \frac{Q_s}{n} \times \frac{T_p}{273.2} \times \frac{101.33}{P_p}$$

式中： V_0 ——在 T_p 和 P_p 下泵的流量， $\text{m}^3/\text{转}$ ；

Q_s ——在 101.33kPa 和 273.2K 下空气流量， m^3/min ；

T_p ——泵进口处温度，K；

P_p ——泵进口处绝对压力，kPa；

n ——泵转速， r/min 。

为了对泵的转速和压力变化，以及和泵打滑率之间的相互影响进行补偿，泵转速 (n)，泵进出口压差以及泵出口绝对压力之间的相关函数 (X_0) 的计算公式如下：

$$X_0 = \frac{1}{n} \sqrt{\frac{\Delta P_p}{P_e}}$$

式中： X_0 ——相关函数；

ΔP_p ——泵进出口压差，kPa；

P_e ——出口绝对压力 ($P_{p0} + P_B$)，kPa。

用最小二乘法线性拟合，得到标定方程如下：

$$V_0 = D_0 - M(X_0)$$

$$n = A - B(\Delta P_p)$$

D_0 、 M 、 A 和 B 为确定直线斜率的交点常数。

CF. 4.2.4.3 对于具有几种速度的 CVS 系统，必须对每种使用的速度进行标定。各量程得到的标定曲线必须近似平行，且交点值 (D_0) 必须随泵流量范围的减小而增加。

如果仔细进行标定，从公式计算出的数值应在测量值 V_0 的 $\pm 0.5\%$ 以内。 M 值随泵不同而不同。在泵启用之前和大修以后均应进行标定。

CF. 4.3 临界流量文丘里管 (CFV) 的标定

CF. 4.3.1 CFV 的标定以临界流量文丘里管的流量方程为基础：

$$Q_s = \frac{K_v \times P}{\sqrt{T}}$$

式中： Q_s ——流量；

K_v ——标定系数；

P ——绝对压力，kPa；

T ——绝对温度，K。

气体流量是进口压力和温度的函数。

下述标定程序是根据压力、温度和空气流量的测定值来确定标定系数值。

CF. 4.3.2 必须按照制造厂推荐的程序对 CFV 的电子部分进行标定。

CF. 4.3.3 临界流量文丘里管的流量标定要求对下列数据进行测量，并达到给定的精度限值：

大气压力 (经校正) (P_B) $\pm 0.03\text{kPa}$

LFE 流量计空气温度 (ETI) $\pm 0.15\text{K}$

LFE 上游压力降 (EPI) $\pm 0.01\text{kPa}$

LFE 网格前后的压力降 (EDP) $\pm 0.0015\text{kPa}$

空气流量 (Q_s) $\pm 0.5\%$

CFV 进口压力降 (PPI) $\pm 0.02\text{kPa}$

文丘里管进口温度 (T_v) $\pm 0.2\text{K}$

CF. 4.3.4 设备应按图 CF.3 布置, 并检查泄漏。流量测量装置和临界流量文丘里管之间的任何泄漏, 均会严重影响标定准确度。

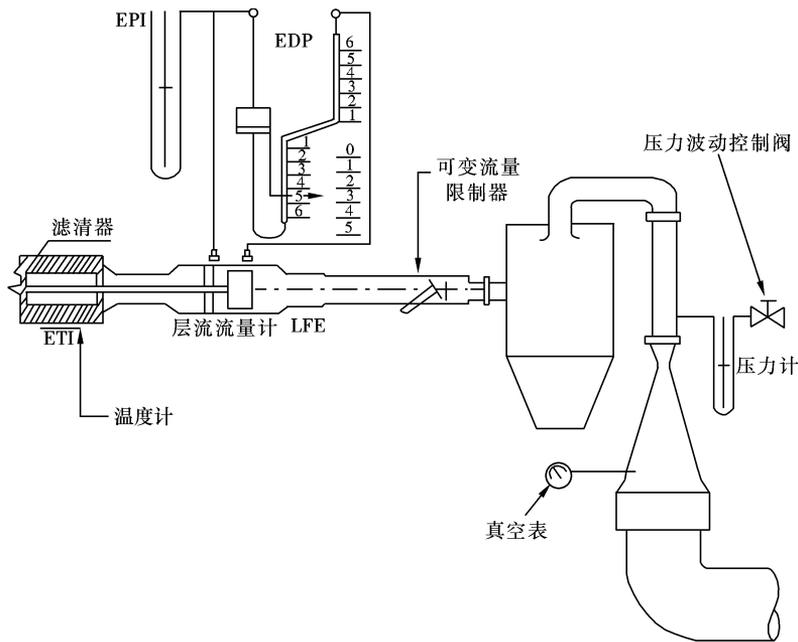


图 CF.3 CFV - CVS 标定布置图

CF. 4.3.5 将可调限流器放在全开的位置, 起动鼓风机。待系统稳定, 记录所有仪器显示的数据。

CF. 4.3.6 改变限流器开度, 在文丘里管临界流量量程内至少读取 8 个读数。

CF. 4.3.7 标定期间记录的数据必须用于下列计算。采用制造厂规定的方法, 根据流量计读数, 计算每一试验点的空气流量 (Q_s)。

每一试验点标定系数的计算值为:

$$K_v = \frac{Q_s \times \sqrt{T_v}}{P_v}$$

式中: Q_s ——在 273.2K 和 101.33kPa 下的流量, m^3/min ;

T_v ——文丘里管进口温度, K;

P_v ——文丘里管进口绝对压力, kPa。

绘制出 K_v 与文丘里管进口压力的关系曲线。对于音速流动, K_v 值应相对稳定。当压力降低 (真空度增加) 时, 文丘里管阻力消失, 而使 K_v 减小。不允许产生这样的 K_v 值变化。

在临界区最少计算 8 个点的 K_v 的平均值及标准偏差。

如果标准偏差与 K_v 平均值之比超过 0.3%, 则应采取纠正措施。

附件 CG

(规范性附件)

系统总准确度的确认

CG.1 为满足 C.4.7 的要求, 应该确定 CVS 取样系统及分析系统的总准确度, 确定总准确度的方法是像通常试验一样运转该系统, 在系统运转时注入一种已知质量的污染气体, 除丙烷的密度应该取标准状态下的 1.967g/L 外, 其余污染物质量均按附件 CH 中的公式进行分析和计算。下面两种已知技术具有足够的准确度。

CG.2 用临界流量量孔装置计量纯气体 (CO 或 C₃H₈) 的恒定流量

将已知量的纯气体 (CO 或 C₃H₈) 通过经标定的临界量孔, 注入 CVS 系统。如果进口压力足够高, 则临界流量量孔调节的流量 (q) (临界流量) 与量孔出口压力无关。CVS 系统按照通常进行排气污染物试验的方法运转约 5 ~ 10min。用通常的设备分析取样袋中收集的气体, 并将试验结果与预先已知的样气的浓度进行比较。如果偏差超过 5%, 应该找出并确定造成偏差的原因。

CG.3 用质量分析技术计量一定量的纯气体 (CO 或 C₃H₈)

下列质量分析程序可以用来检查 CVS 系统。用准确度为 $\pm 0.01\text{g}$ 的天平确定一个充满一氧化碳 (CO) 或丙烷 (C₃H₈) 小罐的质量。将 CO 或 C₃H₈ 注入 CVS 系统, 同时 CVS 系统像通常排放污染物试验那样运转 5 ~ 10min。注入的纯气体的质量用注入前后小罐的质量差确定, 通常用作排气分析的设备分析收集在取样袋中的气体。然后, 将试验结果与预先算出的数值作比较。

附件 CH

(规范性附件)

污染物排放量的计算

CH.1 总则

CH.1.1 按照下式计算气体污染物排放量

$$M_i = \frac{V_{\text{mix}} \times Q_i \times K_H \times C_i \times 10^{-6}}{d} \quad (1)$$

式中: M_i ——污染物 i 的排放量, g/km;

V_{mix} ——稀释排气的容积 (校正至标准状态 273.2K 和 101.33kPa), L/试验;

Q_i ——在标准状态下 (273.2K 和 101.33kPa), 污染物 i 的密度, g/L;

K_H ——用于计算氮氧化物的排放量的湿度校正系数 (对于 HC 和 CO 没有湿度校正);

C_i ——稀释排气中污染物 i 的浓度, 并用稀释空气中所含污染物 i 的含量进行校正以后的数值, ppm;

d ——车辆按运转循环试验时所行驶的实际距离, km。

CH.1.2 容积确定

CH.1.2.1 当使用量孔控制或文丘里管控制恒定流量的变稀释度装置时, 容积的计算。

连续记录表示容积流量的参数, 并计算试验期间的总容积。

CH.1.2.2 使用容积泵时, 容积的计算。

容积泵系统中稀释排气的容积计算公式如下:

$$V = V_0 \times N$$

式中: V ——稀释排气的容积, L/试验 (校正前);

V_0 ——在试验条件下, 容积泵输出的气体容积, L/转;

N ——每次试验的转数, 转/试验。

CH.1.2.3 将稀释排气的容积校正至标准状态。稀释排气的容积采用如下校正公式:

$$V_{\text{mix}} = V \times K_1 \times \frac{P_B - P_1}{T_p} \quad (2)$$

其中:

$$K_1 = \frac{273.2\text{K}}{101.33\text{kPa}} = 2.6961 (\text{K} \times \text{kPa}^{-1}) \quad (3)$$

式中: P_B ——试验室内大气压力, kPa;

P_1 ——容积泵进口处相对于环境大气压的真空度, kPa;

T_p ——试验期间进入容积泵的稀释排气平均温度, K。

CH. 1.3 取样袋中污染物的校正浓度的计算

$$C_i = C_e - C_d \left(1 - \frac{1}{DF}\right) \quad (4)$$

式中: C_i ——稀释排气中污染物 i 的浓度, 并用稀释空气中 i 的含量进行校正后的数值, ppm;

C_e ——稀释排气中测得的污染物 i 的浓度, ppm;

C_d ——稀释空气中测得的污染物 i 的浓度, ppm;

DF ——稀释系数。

稀释系数计算如下:

$$\text{对于汽油和柴油, } DF = \frac{13.4}{C_{CO_2} + (C_{HC} + C_{CO}) \times 10^{-4}} \quad (5a)$$

$$\text{对于 LPG, } DF = \frac{11.9}{C_{CO_2} + (C_{HC} + C_{CO}) \times 10^{-4}} \quad (5b)$$

$$\text{对于天然气, } DF = \frac{9.5}{C_{CO_2} + (C_{HC} + C_{CO}) \times 10^{-4}} \quad (5c)$$

式中: C_{CO_2} ——取样袋中稀释排气的 CO_2 浓度, % (体积分数);

C_{HC} ——取样袋中稀释排气的 HC 浓度, ppmC;

C_{CO} ——取样袋中稀释排气的 CO 浓度, ppm。

CH. 1.4 NO_x 湿度校正系数的确定

为了校正湿度对氮氧化物测量结果的影响, 采用如下计算公式:

$$k_H = \frac{1}{1 - 0.0329 \times (H - 10.71)} \quad (6)$$

其中:

$$H = \frac{6.211 \times R_a \times R_d}{P_B - P_d \times R_a \times 10^{-2}}$$

式中: H ——绝对湿度 (水/干空气), g/kg;

R_a ——环境空气的相对湿度, %;

P_d ——环境温度下饱和蒸气压, kPa;

P_B ——室内大气压, kPa。

CH. 1.5 示例

CH. 1.5.1 数据

CH. 1.5.1.1 环境状态:

环境温度: $23^\circ\text{C} = 296.2 \text{ K}$,

大气压力: $P_B = 101.33 \text{ kPa}$,

相当湿度: $R_a = 60\%$,

饱和蒸汽压: $P_d = 2.81 \text{ kPa}$ 在 23°C 下。

CH. 1.5.1.2 测得的体积, 并校正至标准状况 (见 CH. 1)

$$V = 51.961 \text{ m}^3$$

CH. 1.5.1.3 分析仪读数:

见表 CH. 1

表 CH. 1 分析仪读数

稀释排气	稀释空气	稀释排气	稀释空气
------	------	------	------

HC	92 ppmC	3.0 ppmC	NO _x	70 ppm	0 ppm
CO	470 ppm	0 ppm	CO	1.6% (体积分数)	0.03% (体积分数)

CH. 1.5.2 计算

CH1.5.2.1 湿度校正系数 (k_H)

见公式 (6)

$$H = \frac{6.211 \times R_a \cdot P_d}{P_B - P_d \cdot R_a \times 10^{-2}}$$

$$H = \frac{6.211 \times 60 \times 3.2}{101.33 - (2.81 \times 0.6)}$$

$$H = 10.5092$$

$$k_H = \frac{1}{1 - 0.0329 \times (H - 10.71)}$$

$$k_H = \frac{1}{1 - 0.0329 \times (10.5092 - 10.71)}$$

$$k_H = 0.9934$$

CH. 1.5.2.2 稀释系数

见公式 (5)

$$DF = \frac{13.4}{C_{CO_2} + (C_{HC} + C_{CO}) \times 10^{-4}}$$

$$DF = \frac{13.4}{1.6 + (92 + 4.70) \times 10^{-4}}$$

$$DF = 8.091$$

CH. 1.5.2.3 取样袋中污染物校正浓度的计算

HC, 质量排放量 (见公式 (4) 和 (1))

$$C_i = C_e - C_d \times \left(1 - \frac{1}{DF}\right)$$

$$C_i = 92 - 3 \times \left(1 - \frac{1}{8.091}\right)$$

$$C = 89.371$$

$$M_{HC} = C_{HC} \times V_{mix} \times Q_{HC} \times \frac{1}{d}$$

 $Q_{HC} = 0.619$, 对于汽油和柴油 $Q_{HC} = 0.649$, 对于 LPG $Q_{HC} = 0.714$, 对于 NG

$$M_{HC} = 89.371 \times 51961 \times 0.619 \times 10^{-6} \times \frac{1}{d}$$

$$M_{HC} = \frac{2.88}{d} \text{g/km}$$

CO, 质量排放量 (见公式 (1))

$$M_{CO} = C_{CO} \times V_{mix} \times Q_{CO} \times \frac{1}{d}$$

 $Q_{CO} = 1.25$

$$M_{CO} = 470 \times 51961 \times 1.25 \times 10^{-6} \times \frac{1}{d}$$

$$M_{\text{CO}} = \frac{30.5}{d} \text{g/km}$$

NO_x , 质量排放量 (见公式 (1))

$$M_{\text{NO}_x} = C_{\text{NO}_x} \times V_{\text{mix}} \times Q_{\text{NO}_x} \times k_{\text{H}} \times \frac{1}{d}$$

$$Q_{\text{NO}_x} = 2.05$$

$$M_{\text{NO}_x} = 70 \times 51961 \times 2.05 \times 0.9934 \times 10^{-6} \times \frac{1}{d}$$

$$M_{\text{NO}_x} = \frac{7.41}{d} \text{g/km}$$

CH. 2 装压燃式发动机车辆的特殊规定

CH. 2.1 压燃式发动机 HC 的测量

为了确定压燃式发动机 HC 的质量排放量, 借助下列公式计算 HC 的平均浓度:

$$C_e = \frac{\int_{t_1}^{t_2} C_{\text{HC}} \cdot dt}{t_2 - t_1} \quad (7)$$

式中: $\int_{t_1}^{t_2} C_{\text{HC}} \cdot dt$ ——加热式 FID 分析仪的记录曲线在试验期间 ($t_2 - t_1$) 内的积分;

C_e ——稀释排气中测得的 HC 浓度, ppmC;

C_i ——在所有有关公式中, C_i 直接取代 C_{HC} 。

CH. 2.2 颗粒物的确定

用如下公式计算颗粒物排放质量 M_p (g/km), 如果颗粒物取样排气排到稀释通道外边:

$$M_p = \frac{(V_{\text{mix}} + V_{ep}) \times m_f}{V_{ep} \times d}$$

如果颗粒物取样排气返回到稀释通道内:

$$M_p = \frac{V_{\text{mix}} \times m_f}{V_{ep} \times d}$$

式中: V_{mix} ——标准状态下, 稀释排气的容积 (见 CH. 1.1), m^3 ;

V_{ep} ——标准状态下, 流经颗粒物过滤器的排气容积, m^3 ;

m_f ——滤纸收集到的颗粒物质量, g;

d ——相当于运转循环的实际距离, km;

M_p ——颗粒物排放量, g/km。

附录 D

(规范性附录)

测定双怠速的 CO、HC 和高怠速的 λ 值 (双怠速试验)

D.1 概述

本附录描述了 5.3.2 规定的双怠速试验的程序。

D.2 测量条件

D.2.1 试验应使用 I 型试验时使用的燃料。

D.2.2 试验期间环境温度必须在 293 ~ 303K (20 ~ 30℃) 之间。

应预热发动机直到冷却液和润滑剂的温度以及润滑剂的压力达到平衡。

D.2.3 若汽车装有手动或半自动变速器, 试验时应将变速器置于“空挡”位置, 离合器应接合。

D.2.4 若汽车装有自动变速器时, 试验时应将挡位选择器置于“空挡”或“驻车”位置。

D.2.5 调整怠速的部件

就本标准而言, “调整怠速的部件”, 是指仅用下段所述工具, 即可容易地人工进行改变发动机怠速状况的调整部件。但是需要拆掉限位装置后, 才能调整燃料和空气流量的装置, 不能认为其是调整部件, 这种操作除专职技工外, 通常是无法进行的。

可用作怠速调整部件的工具为: 螺丝刀 (普通的或十字头的), 扳手 (眼镜式、开口式或活动式), 钳子, 内六角扳子。

D.3 测定常规怠速下的 CO 和 HC

D.3.1 首先根据制造厂规定的调整状态进行测量。

D.3.2 对每一可连续变位的调整怠速的部件, 应确定足够数量的特征位置。

D.3.3 应对各调整怠速的部件的所有可能的位置, 进行排气中 CO 和 HC 含量的测量, 但对于连续变位的调整怠速的部件, 仅采用 D.3.2 中确定的位置。

D.3.4 调整怠速的部件的可能调整位置限制如下:

D.3.4.1 一方面, 受限于下列两数值中较大者: 发动机能够达到的最低稳定转速; 制造厂推荐的转速减去 100r/min;

D.3.4.2 另一方面, 受限于下列三数值中最小者: 用怠速调整部件调出的, 发动机所能达到的最高转速; 制造厂推荐的转速加 250r/min; 自动离合器切入的转速。

D.3.4.3 此外, 与发动机正常运行不相容的调整位置, 不得作为测量位置。特别是当发动机装有一只以上的化油器时, 所有化油器均必须处于同样的调整位置。

D.3.5 气体取样

取样探头放置在连接排气和取样袋的管路中, 并尽可能地接近排气。

D.3.6 确定 CO 和 HC 的浓度

D.3.6.1 根据测量仪的读数或者记录数, 并采用合适的标定曲线, 确定 CO (C_{CO})、HC 和 CO₂ (C_{CO_2}) 的浓度。

D.3.6.2 对于四冲程发动机, 一氧化碳的校正浓度是:

$$C_{CO校正} = C_{CO} \times \frac{15}{C_{CO} + C_{CO_2}} \quad (\%, \text{体积分数})$$

D.3.6.3 对于四冲程发动机, 如果测得 ($C_{CO} + C_{CO_2}$) 的总浓度不小于 15%, 那么测得的 CO 浓度 (见 D.3.6.1) 无需按 D.3.6.2 的公式校正。

D.3.6.4 将各调整位置测得的 CO 和 HC 组合值中 CO 和 HC 浓度最高的那两个组合值记录在 BA.2.8 的表中，并记录试验时的发动机机油温度，以及各调整位置的发动机转速范围。

D.4 测定高怠速下的 CO、HC 和 CO₂ 并计算 λ 值

D.4.1 将发动机的怠速转速调整到制造厂规定的高怠速转速（应不低于 2000 r/min）。记录排气中的 CO、HC、CO₂ 和 O₂ 的浓度，用 D.4.2 中的公式计算 λ 值。

D.4.2 用下列简化的 Brettschneider 公式计算 λ 值：

$$\lambda = \frac{[\text{CO}_2] + \frac{[\text{CO}]}{2} + [\text{O}_2] + \left(\frac{H_{cv}}{4} \times \frac{3.5}{3.5 + \frac{[\text{CO}]}{[\text{CO}_2]}} - \frac{O_{cv}}{2} \right) \times ([\text{CO}_2] + [\text{CO}])}{\left(1 + \frac{H_{cv}}{4} - \frac{O_{cv}}{2} \right) \times ([\text{CO}_2] + [\text{CO}] + K1 \times [\text{HC}])}$$

式中：[] ——浓度，%，体积分数；

K1 ——NDIR 测量值转化为 FID 测量值的系数（由测量设备制造厂提供），

H_{cv} ——氢 - 碳原子比，汽油 = 1.73

LPG = 2.53

NG = 4.0

O_{cv} ——氧 - 碳原子比，汽油 = 0.02

LPG = 0

NG = 0

D.4.3 将计算所得的 λ 值记录在 BA.2.8 的表中，并记录试验时的发动机机油温度，以及发动机转速及其允差。

附录 E

(规范性附录)

曲轴箱污染物排放试验 (III型试验)

E.1 概述

本附件描述了 5.3.3 规定的 III 型试验的程序。

E.2 一般规定

E.2.1 III 型试验在已经进行了适用于它的 I 型或双怠速试验、装点燃式发动机的汽车上进行。

E.2.2 被试发动机必须包括防漏发动机,但不包括那些在结构上即使有一点泄漏也会造成不能接受的运转故障的发动机(如卧式双缸对置发动机)。

E.3 试验条件

E.3.1 怠速必须调整到制造厂规定的状况。

E.3.2 按表 E.1 中规定的三种发动机运转工况进行测量:

表 E.1 运转工况

工况号	车速/(km/h)	测功机吸收的功率
1	怠速	无
2	50 ± 2 (3 挡或前进挡)	相当于 I 型试验 50km/h 下的设定状况
3	50 ± 2 (3 挡或前进挡)	第 2 号工况的设定值乘以系数 1.7

E.4 试验方法

必须在 E.3.2 所列运转工况下,检查曲轴箱通风系统功能的可靠性。

E.5 曲轴箱通风系统的检查方法 (参阅图 E.1)

E.5.1 发动机的缝隙或孔应保持原状。

E.5.2 在适当位置测量曲轴箱内的压力。例如在机油标尺孔处使用倾斜式压力计进行测量。

E.5.3 如果在 E.3.2 规定的各测量工况下,测得的曲轴箱内的压力均不超过测量时的大气压力,则认为汽车曲轴箱污染物排放满足要求。

E.5.4 用上述方法进行试验时,测量进气支管中的压力,其准确度应在 ±1kPa 以内。

E.5.5 测量测功机指示的车速,其准确度应在 ±2km/h 以内。

E.5.6 测量曲轴箱内的压力,其准确度应在 ±0.01kPa 以内。

E.5.7 如果在 E.3.2 规定的某一测量工况下,在曲轴箱内测得的压力超过大气压,若制造厂提出要求,则进行 E.6 规定的追加试验。

E.6 追加试验

E.6.1 发动机的缝隙或孔应保持原状。

E.6.2 在机油标尺孔处连接一个容积大约为 5L,不泄漏曲轴箱气体的柔性袋。每次测量前应将气袋排空。

E.6.3 每次测量前气袋应该封闭。在 E.3.2 规定的每种测量工况下,气袋应与曲轴箱接通 5min。

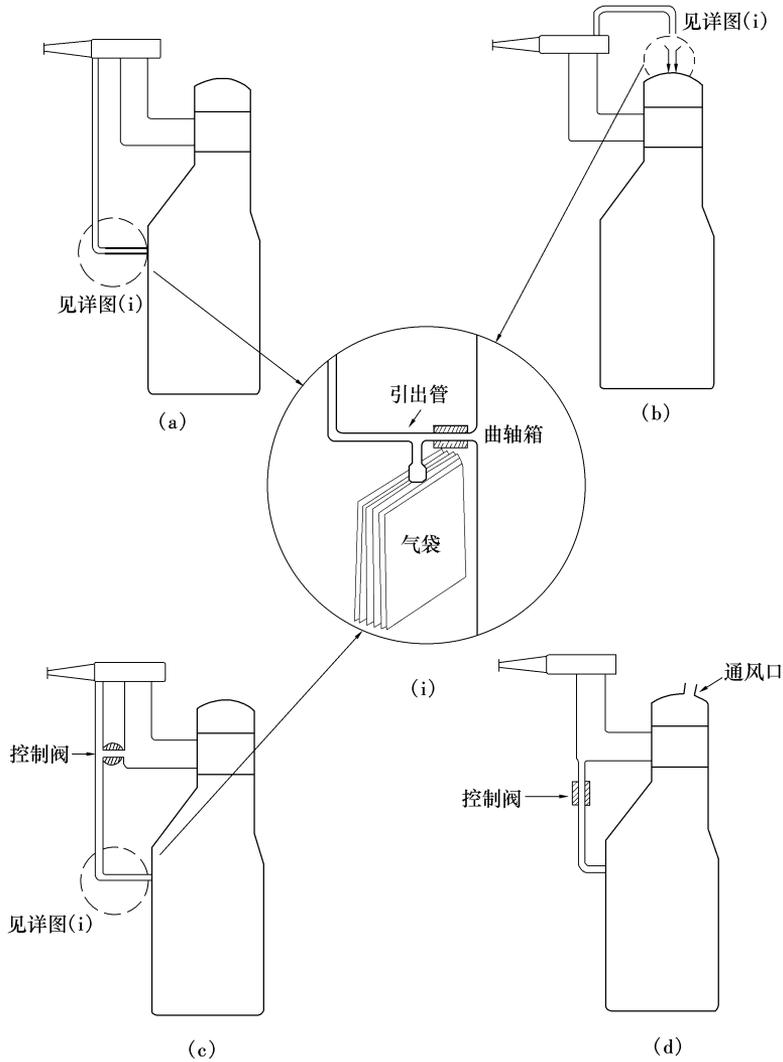


图 E.1 III 型试验

- (a) 在微小真空度时直接再循环；(b) 在微小真空度时间接再循环；(c) 双回路直接再循环；
 (d) 带控制阀的曲轴箱通风（气袋必须接到通风口上）；(i) 引出管和气袋的连接

E.6.4 若在 E.3.2 规定的每一测量工况下，气袋均没有出现可观察到的涨大，则认为此汽车曲轴箱污染物排放满足要求。

E.6.5 备注

E.6.5.1 如果受发动机结构的限制，不能按 E.6.1 ~ E.6.4 所述方法进行试验时，应按下述方法进行测量：

E.6.5.2 试验之前，除回收气体所需的孔外，所有的缝隙或孔均封闭；

E.6.5.3 气袋装在再循环装置的管路中，一个不导致任何额外压力损失的合适的取气管上，此再循环装置直接装在发动机联接孔上。

附录 F

(规范性附录)

蒸发污染物排放试验 (IV型试验)

F.1 概述

本附录描述了 5.3.4 中 IV 型试验的规程。

该规程描述了装汽油发动机汽车蒸发污染物排放的测定方法。

F.2 试验描述

蒸发污染物排放试验 (见图 F.1) 用于确定由于昼间温度波动、停车期间热浸和城内运转所产生的碳氢化合物。试验包括下列阶段:

- 由一个运转循环 1 部和一个运转循环 2 部组成的试验准备;
- 测定热浸损失;
- 测定昼间换气损失。

将热浸损失和昼间换气损失阶段测得的碳氢化合物的排放质量相加, 作为试验的总结果。

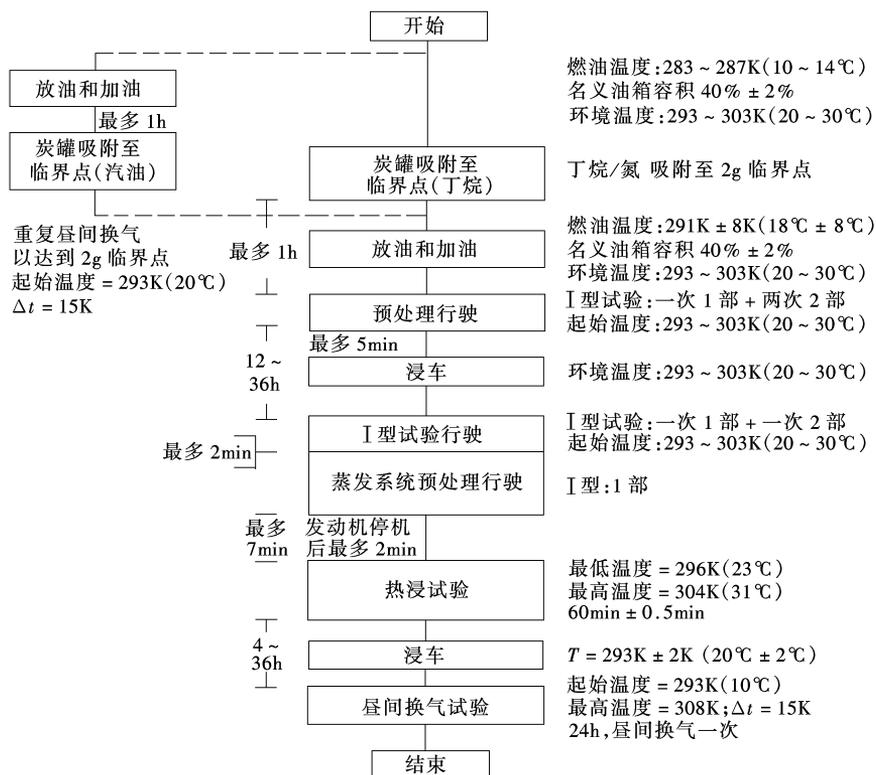


图 F.1 蒸发污染物排放测定规程

F.3 汽车和燃料

F.3.1 汽车

汽车机械状况应良好, 试验前已至少进行了 3 000km 的磨合行驶。在此期间, 蒸发污染控制装置必须正确连接和工作正常, 炭罐经过正常使用, 未经异常吸附和脱附。

F.3.2 燃料

应使用附录 J 规定的基准燃料。

F.4 蒸发污染物排放试验用设备

F.4.1 底盘测功机

底盘测功机应符合附录 C 的要求。

F.4.2 蒸发污染物排放测量用密闭室

蒸发污染物排放测量用密闭室应是一个气密性好的矩形测量室，试验时可用来容纳汽车。应能从汽车各侧面方便地接近汽车，密闭室封闭时应能达到附件 FA 规定的气密性。密闭室内表面应不渗透碳氢化合物并不与其发生反应。试验期间，温度调节系统应能控制密闭室内部空气温度，使其跟随规定的温度-时间曲线变化，且整个试验期间平均误差在 $\pm 1\text{K}$ 内。

应调整温度控制系统，以提供圆滑的温度控制模式，即相对于设定的环境温度曲线具有最小的过调、波动和不稳定。在昼间换气排放试验期间的任何时间，密闭室内表面温度既不得低于 278K (5°C)，也不得高于 328K (55°C)。

密闭室壁面的设计应有良好的散热性。在热浸试验期间，密闭室内表面温度既不得低于 293K (20°C)，也不得高于 325K (52°C)。

为了适应由于密闭室内温度变化导致的容积变化，可以采用可变容积或定容积的密闭室。

F.4.2.1 可变容积密闭室

根据密闭室内空气质量的温度变化，可变容积密闭室膨胀和收缩。有两种适应密闭室内部容积变化的结构：可移动板或风箱（即密闭室内有一个或多个不渗透袋，通过与密闭室外交换空气而膨胀和收缩，以响应内部压力的变化）。任何调节容积的结构，应如附件 FA 所规定，在规定温度范围内保持密闭室的完整性。

任何调节容积的方法应将密闭室内压力与大气压间的压差限制在 $\pm 500\text{Pa}$ 以内。

密闭室应能够锁定为某固定容积。考虑到试验期间的温度和大气压变化，可变容积密闭室应能够从其“名义容积”（见 FA.2.1.1）调节变化 $\pm 7\%$ 。

F.4.2.2 定容积密闭室

定容积密闭室应采用刚性板建造，以保持固定的密闭室容积，且应满足以下要求。

F.4.2.2.1 密闭室应装备一个出口，在试验期间它以低、恒定流量从密闭室内抽出空气。一个入口可以提供补充空气，用进入的环境空气平衡抽出的气体。进入的空气必须经活性炭过滤，使碳氢化合物浓度相对恒定。任何调节容积的方法应将密闭室内压力与大气压间压差保持在 $0 \sim -500\text{Pa}$ 。

F.4.2.2.2 测量装置应能够以 0.01g 的分辨率测量流入和流出密闭室气体中的碳氢化合物质量。可以采用袋取样系统来收集从密闭室内抽出或进入的的空气的比例样气。作为替代方法，可以用一台在线 FID 分析仪连续分析入口或出口气流中的碳氢化合物浓度，并以测得的流量积分，这样就可连续记录排出的碳氢化合物质量。

F.4.3 分析系统

F.4.3.1 碳氢化合物分析仪

F.4.3.1.1 应使用氢火焰离子化型（FID）碳氢分析仪监测密闭室内的气体。样气从密闭室某一侧面或顶棚的中心处抽取，所有的旁通气体应回流到密闭室内、混合风扇的下游处。

F.4.3.1.2 碳氢化合物分析仪达到其最终读数的 90% 的响应时间应不大于 1.5s 。分析仪的稳定性，对所有工作量程，在 15min 稳定期内，在零点和满刻度的 $80\% \pm 20\%$ 时，应优于满刻度的 2%。

F.4.3.1.3 分析仪的重复性，对所有工作量程，在零点和满刻度的 $80\% \pm 20\%$ 时的标准偏差应小于 1%。

F.4.3.1.4 应选择分析仪的工作量程，以便在测量、标定、检漏等过程中得到最好的分辨率。

F.4.3.2 碳氢化合物分析仪用数据记录系统

碳氢化合物分析仪应带一个笔录仪或其他数据采集系统，以每分钟最少一次的频率记录分析仪的输出电信号。该记录系统至少应具备与记录信号等效的工作特性，并能永久记录试验结果。该记录应明确显示热浸或者昼间排放试验的开始和结束点（包括取样期的开始和结束，以及每次试验开始和结束所经历的时间）。

F.4.4 燃油箱加热（仅适用选择汽油使炭罐吸附时）

F.4.4.1 汽车燃油箱中的燃油应采用可控热源加热，例如采用2 000W容量的加热垫板。加热系统应均匀加热燃油液面以下的燃油箱壁，以免造成燃油局部过热。不应加热燃油箱内燃油上部的燃油蒸气。

F.4.4.2 燃油箱加热装置应能够在60min内把燃油箱内燃油从289K（16℃）均匀升温14K，温度传感器位置如F.5.1.1所述。油箱加热过程中，加热系统应能使燃油温度控制在要求温度的 $\pm 1.5\text{K}$ 以内。

F.4.5 温度记录

F.4.5.1 密闭室内温度的测量，应用两个温度传感器同时测量密闭室内的两个位置的温度，两者的平均值作为室内温度。测量点离地高 $0.9\text{m} \pm 0.2\text{m}$ ，从两侧壁面的垂直中心线往室内伸进约0.1m。

F.4.5.2 在蒸发污染物排放测量期间，应以每分钟不少于一次的频率记录温度或者将温度输入到数据处理系统。

F.4.5.3 在选用汽油使炭罐吸附时（F.5.1.5），用F.5.1.1所述安装在燃油箱内的温度传感器记录燃油箱的温度。

F.4.5.4 温度记录系统的准确度应在 $\pm 1.0\text{K}$ 以内，分辨率不低于 $\pm 0.4\text{K}$ 。

F.4.5.5 记录系统或数据处理系统的时间分辨率应不低于 $\pm 15\text{s}$ 。

F.4.6 压力记录

F.4.6.1 在蒸发污染物排放测量期间，应以每分钟不少于一次的频率，将试验区域内的大气压力和密闭室内部压力的压力差 Δp ，记录或输入到数据处理系统。

F.4.6.2 压力记录系统的准确度应在 $\pm 200\text{Pa}$ 以内，分辨率应不低于 $\pm 20\text{Pa}$ 。

F.4.6.3 记录系统或数据处理系统的时间分辨率应不低于 $\pm 15\text{s}$ 。

F.4.7 风扇

F.4.7.1 在打开密闭室门时，应使用一个或多个风扇或者鼓风机清扫密闭室，使室内碳氢化合物的浓度降到环境中碳氢化合物的浓度水平。

F.4.7.2 密闭室内应设有送风量为 $0.1 \sim 0.5\text{m}^3/\text{s}$ 的一个或多个风扇或鼓风机，以充分混合密闭室内的大气。测量期间，密闭室内的温度和碳氢化合物的浓度必须均匀。风扇或鼓风机产生的气流不能直接吹拂密闭室内的汽车。

F.4.8 气体

F.4.8.1 必须具备下列纯气体用于标定和运行：

- 纯合成空气： $(\text{HC} < 1\text{ppm C}, \text{CO} \leq 1\text{ppm}, \text{CO}_2 \leq 400\text{ppm}, \text{NO} \leq 0.1\text{ppm})$ ；氧气含量在体积分数为18%至21%之间，
- 碳氢化合物分析仪用燃料气体（40% \pm 2% 氢气，其余是氦气， $\text{HC} < 1\text{ppmC}$ ， $\text{CO}_2 \leq 400\text{ppm}$ ），
- 丙烷（ C_3H_8 ），纯度：不低于99.5%，
- 丁烷（ C_4H_{10} ），纯度：不低于98%，
- 氮气（ N_2 ），纯度：不低于98%。

F.4.8.2 标定及量距气体应是合用的罐装丙烷（ C_3H_8 ）和纯合成空气的混合气。标定气体的实际浓度必须在标称值的 $\pm 2\%$ 以内。使用气体分割器配制的稀释气体的准确度应为实际值的 $\pm 2\%$ 。附件FA中规定的浓度可以通过气体分割器用合成空气进行稀释而得到。

F.4.9 附加设备

试验场地的绝对湿度的测量准确度必须在 $\pm 5\%$ 以内。

F.5 试验程序

F.5.1 试验准备

F.5.1.1 汽车在试验前按下列要求进行机械方面的准备：

- 汽车的排气系统不应出现任何泄漏，
- 试验前可用蒸汽清洗汽车，
- 在选用汽油使炭罐吸附时（F.5.1.5），汽车的燃油箱应安装温度传感器测量燃油温度。温度传感器的测量点应处于燃油箱装40%额定容量的燃油几何中心点，
- 在不改变燃油箱安装状况的条件下，可在燃油系统中安装附加接头和转换接头，以排净燃油箱中的燃油。
- 为了只计算汽车燃油系统蒸发的碳氢化合物损失，制造厂可建议一种试验方法。

F.5.1.2 将汽车置放于环境温度为293~303K（20~30℃）的试验场地。

F.5.1.3 核实炭罐的老化。可通过装在汽车至少行驶3 000km来证明它。如果不能证明，可采用下述程序进行老化试验。对于多炭罐系统，每个炭罐应单独执行该程序。

F.5.1.3.1 小心从汽车上卸下炭罐，不得损坏零部件和燃油系统的完整性。

F.5.1.3.2 称量炭罐的重量。

F.5.1.3.3 将炭罐连接到一个燃油箱，允许是附带的油箱，将基准燃料加入油箱，至其容积的40%。

F.5.1.3.4 燃油箱内的燃油温度应在283K（10℃）和287 K（14℃）之间。

F.5.1.3.5 将该油箱从288K（15℃）匀速加热至318K（45℃）（每9分钟升高1℃）。

F.5.1.3.6 如果温度升高至318K（45℃）之前，炭罐达到了临界点，则切断热源，称量炭罐。如果温度升高至318K（45℃）后，炭罐还没有达到临界点，应从F.5.1.3.3重复上述程序，直至出现临界点。

F.5.1.3.7 可按F.5.1.5和F.5.1.6所述检查临界点，或采用另一套能检测临界点时炭罐排出的碳氢化合物的采样和分析设备。

F.5.1.3.8 须用排放实验室的空气以 $25 \pm 5\text{L}/\text{min}$ 的流量脱附炭罐，直至达到300倍床容积。

F.5.1.3.9 称量炭罐的重量。

F.5.1.3.10 重复F.5.1.3.4至F.5.1.3.9步骤9次。如果进行三次老化循环后，最后一次循环后的炭罐重量已经稳定，则可以提前中止老化试验。

F.5.1.3.11 重新连接炭罐，汽车恢复至正常运转状态。

F.5.1.4 预处理炭罐

应采用F.5.1.5和F.5.1.6规定的方法之一来预处理炭罐。对于带多个炭罐的汽车，应单独预处理每个炭罐。

F.5.1.4.1 测量炭罐排放量，确定临界点。

这里临界点定义为碳氢化合物累计排放量等于2g的时刻。

F.5.1.4.2 可分别采用F.5.1.5和F.5.1.6所述的蒸发排放密闭室核实临界点。或者，可在汽车炭罐的下游连接一个辅助蒸发炭罐来确定临界点。该辅助炭罐在吸附前应采用干空气充分脱附。

F.5.1.4.3 临近试验前，应打开密闭室内空气混合风扇，同时清扫密闭室数分钟，直至背景气稳定。对碳氢化合物分析仪进行零点和量距点标定。

F.5.1.5 用重复加热的方法使炭罐吸附至临界点

F.5.1.5.1 打开燃油箱盖，用油箱放油阀放净汽车上的所有燃油箱。放油时不应使得装在汽车上

的蒸发控制装置异常脱附或异常吸附。

F.5.1.5.2 所有燃油箱加入温度为 283K (10℃) 至 287K (14℃) 的试验燃料, 加油量为该燃油箱标称容量的 40% ±2%。然后盖上燃油箱盖。

F.5.1.5.3 加油后 1h 内, 汽车应在发动机熄火状态移入密闭室内。将油箱温度传感器连接至温度记录系统。将加热源置于油箱的适当位置, 并与温度控制器相连。加热源在 F.4.4 中有规定。如果试验汽车装有多个燃油箱, 应该用下述同一种方法加热所有燃油箱, 各燃油箱的温度差应在 ±1.5K 以内。

F.5.1.5.4 可以人工加热燃油, 使其达到昼间换气的起始温度 293K (20℃) ±1K。

F.5.1.5.5 当燃油温度达到至少 292K (19℃) 时, 应立即进行以下操作: 关闭清扫风扇, 关闭并密封密闭室大门, 测量密闭室内的原始碳氢化合物浓度。

F.5.1.5.6 当燃油箱内燃油温度达到 293K (20℃) 时, 开始进行以线性加热升温 15K (15℃) 的过程。应使加热过程中燃油温度符合下列公式, 误差在 ±1.5K 以内。记录加热经历时间和温升值。

$$T_r = T_o + 0.2333 \times t$$

式中: T_r ——要求温度, K;

T_o ——起始温度, K;

t ——从加热燃油箱开始所经历的时间, min。

F.5.1.5.7 一旦出现临界点或者燃油温度达到 308K (35℃), 无论那种情况首先出现, 则关掉热源, 解封、打开密闭室门, 打开燃油箱盖。如果燃油温度达到 308K (35℃) 时还没有出现临界点, 则从汽车下边移开热源, 从蒸发排放密闭室内移走汽车, 然后重复 F.5.1.7 和 F.5.1.5.3 至 F.5.1.5.7 列出的所有程序, 直至出现临界点。

F.5.1.5.8 然后应重新连接蒸发污染物排放炭罐, 汽车恢复至正常运转状态。

F.5.1.6 用丁烷使炭罐吸附至临界点

F.5.1.6.1 如果采用密闭室来确定临界点 (见 F.5.1.4.2), 应将发动机熄火的汽车置于蒸发排放密闭室内。

F.5.1.6.2 应准备好蒸发污染物排放炭罐用于炭罐吸附操作。不得从车上拿下炭罐, 除非炭罐在正常位置很难接近, 不得不从车上卸下炭罐来进行吸附。如果需要卸下炭罐时, 应特别小心, 以免损坏零部件和燃油系统的完整性。

F.5.1.6.3 采用 50% 容积丁烷和 50% 容积氮气的混合气, 以 40g/h 丁烷的流量使炭罐吸附。

F.5.1.6.4 一旦炭罐达到临界点, 应马上关闭蒸气源。

F.5.1.6.5 然后应重新连接蒸发污染物排放炭罐, 汽车恢复至正常运转状态。

F.5.1.7 放油和重新加油

F.5.1.7.1 打开燃油箱盖, 用油箱放油阀放净汽车上的所有燃油箱。放油时不得使装在汽车上的蒸发控制装置异常脱附或异常吸附。

F.5.1.7.2 所有燃油箱加入温度为 291K ±8K (18℃ ±8℃) 之间的试验燃料, 加油量为该燃油箱标称容量的 40% ±2%。然后汽车燃油箱盖都应盖上。

F.5.2 预处理运行

按照 F.5.1.5 或 F.5.1.6 完成炭罐吸附的 1h 内, 将汽车放置在底盘测功机上, 运行附录 C 规定的 I 型试验的运转循环 1 部一次和 2 部两次。运转期间排气污染物不取样。

F.5.3 浸车

完成 F.5.2.1 规定的预处理运行后 5min 内, 关上发动机罩, 汽车驶离底盘测功机, 停泊在浸车区。汽车至少停泊 12h, 最多 36h。浸车期終了, 发动机润滑油和冷却液温度应达到该区域温度的 ±3K 以内。

F.5.4 底盘测功机试验

F.5.4.1 浸车期结束后，将汽车进行附录 C 所述的完整的 I 型试验运转循环（运转循环 1 部和 2 部）。然后发动机熄火。试验期间可以进行排气污染物取样，但试验结果不得用于排气污染物的型式核准。

F.5.4.2 完成 F.5.4.1 规定的 I 型试验运转后 2min 内，汽车进行进一步预处理运转，包括一次 I 型试验的运转循环 1 部（热启动）。然后发动机再次熄火。运转期间排气污染物不取样。

F.5.5 热浸试验

F.5.5.1 预处理运行完成之前，应打开密闭室的混合风扇，并清扫密闭室数分钟，直至背景碳氢化合物稳定。

F.5.5.2 临近试验前，应进行碳氢化合物分析仪零点和量距点标定。

F.5.5.3 预处理运转循环末了，关上发动机罩，拆掉汽车与试验台之间的所有联接件。然后以最小的油门开度将汽车开向密闭室。当汽车的任何一个部位进入密闭室前，打开车窗和行李箱，发动机熄火。将发动机熄火时刻记录在蒸发污染物排放测量数据记录系统上，同时，开始记录温度。

F.5.5.4 在发动机熄火的情况下，将汽车推进或者用其他方法移进密闭室内。

F.5.5.5 在发动机熄火后 2min 内且在预处理运行结束后 7min 内，关闭并密封密闭室的门。

F.5.5.6 密闭室密封后便开始 $60\text{min} \pm 0.5\text{min}$ 的热浸期。测量热浸试验的初始读数碳氢化合物的浓度 $C_{\text{HC},i}$ 、温度 T_i 、大气压力 P_i 。这些数据将用于第 F.6 章蒸发污染物排放的计算。60min 的热浸期间，密闭室内的环境温度 T 应不低于 296K (23℃)，且不高于 304K (31℃)。

F.5.5.7 临近 $60\text{min} \pm 0.5\text{min}$ 热浸试验末了，应进行碳氢化合物分析仪的零点和量距点标定。

F.5.5.8 在 $60\text{min} \pm 0.5\text{min}$ 热浸试验末了，应测量热浸试验的终了读数密闭室内碳氢化合物的浓度 $C_{\text{HC},f}$ 、测量温度 T_f 和大气压力 P_f 。这些数据将用于第 F.6 章的蒸发污染物排放计算。

F.5.6 浸车

不起动发动机，将汽车推出或者用其他方法移至浸车区。在热浸试验末了和昼间换气试验开始之间，至少浸车 6h，最多 36h。在此期间，至少应有 6h 汽车处于 $293\text{K} \pm 2\text{K}$ ($20^\circ\text{C} \pm 2^\circ\text{C}$) 下。

F.5.7 昼间换气试验

F.5.7.1 试验汽车应在附件 FB 规定的环境温度变化中经历 1 个循环，温度变化循环中任何时刻温度的最大偏差在 $\pm 2\text{K}$ 以内。以每次测量偏差的绝对值计算，偏离规定变化曲线的温度平均值不得超过 1K。至少每分钟测量一次环境温度。按照 F.5.7.6 的规定，从 $T_{\text{开始}}=0$ 时刻开始温度循环。

F.5.7.2 临近试验前，应打开密闭室内混合风扇，并清扫测量室数分钟，直至背景碳氢化合物稳定。

F.5.7.3 在汽车发动机熄火、车窗和行李箱打开的情况下，将试验汽车移进密闭室。调整混合风扇，使试验汽车燃油箱下面空气环流最少保持为 8km/h。

F.5.7.4 临近试验前，应进行碳氢化合物分析仪零点和量距点标定。

F.5.7.5 关闭并密封密闭室门。

F.5.7.6 关闭并密封密闭室门后 10min 内，测量昼间换气试验的初始读数碳氢化合物的浓度 $C_{\text{HC},i}$ 、温度 T_i 和大气压力 P_i 。此时为 $T_{\text{开始}}=0$ 的时刻。

F.5.7.7 临近试验结束前，应标定碳氢化合物分析仪的零点和量距。

F.5.7.8 如 F.5.7.6 的规定，初始取样开始后，进行 $24\text{h} \pm 6\text{min}$ 的污染物取样期。记录经历的时间。测量昼间换气试验的终了读数碳氢化合物浓度 $C_{\text{HC},f}$ 、温度 T_f 和大气压力 P_f 。这些数据将用于第 F.6 章的计算。至此，蒸发污染物排放试验程序结束。

F.6 计算

F.6.1 可以根据第 F.5 章描述的各项蒸发污染物排放试验中昼间换气和热浸阶段的结果，进行碳氢化合物的计算。用碳氢化合物浓度、密闭室内温度和压力的初始读数和终了读数以及密闭室的净

容积，计算出每一阶段的蒸发排放量。

采用下列公式：

$$M_{\text{HC}} = k \times V \times 10^{-4} \times \left(\frac{C_{\text{HC},f} \times P_f}{T_f} - \frac{C_{\text{HC},i} \times P_i}{T_i} \right) + M_{\text{HC},\text{出}} - M_{\text{HC},\text{入}}$$

式中： M_{HC} ——碳氢化合物质量，g；

$M_{\text{HC},\text{出}}$ ——昼间排放试验时，从定容积密闭室排出的碳氢化合物质量，g；

$M_{\text{HC},\text{入}}$ ——昼间排放试验时，进入定容积密闭室的碳氢化合物质量，g；

C_{HC} ——密闭室内碳氢化合物浓度，ppm（容积） C_1 -当量；

V ——经汽车容积（车窗和行李箱打开）校正后的密闭室净容积，如果未确定汽车容积，则减去 1.42m^3 ；

T ——密闭室内环境温度，K；

P ——大气压，kPa；

H/C——氢碳比；

k —— $1.2 \times (12 + \text{H/C})$ ；

其中：

i ——初始读数下标；

f ——终了读数下标；

对于昼间换气试验损失，H/C 取 2.33；

对于热浸损失，H/C 取 2.20。

F.6.2 试验总结果

汽车碳氢化合物总质量取为：

$$M_{\text{总}} = M_{\text{DI}} + M_{\text{HS}}$$

式中： $M_{\text{总}}$ ——汽车排放总质量，g；

M_{DI} ——昼间换气试验时碳氢化合物排放质量，g；

M_{HS} ——热浸试验时碳氢化合物排放质量，g。

F.7 生产一致性

F.7.1 生产厂在生产线终端的确认检查，根据样车符合下列要求的情况，证明是否符合生产一致性。

F.7.2 泄漏试验

F.7.2.1 堵上蒸发控制系统的通大气口。

F.7.2.2 向燃油供给系统施加 $3.63\text{kPa} \pm 0.10\text{kPa}$ 的压力。

F.7.2.3 燃油供给系统压力稳定后，断开压力源。

F.7.2.4 燃油供给系统压力源断开后，5min 内压力降低不得大于 0.49kPa 。

F.7.3 通气试验

F.7.3.1 堵上蒸发控制系统的通大气口。

F.7.3.2 向燃油供给系统施加 $3.63\text{kPa} \pm 0.10\text{kPa}$ 的压力。

F.7.3.3 燃油供给系统压力稳定后，断开压力源。

F.7.3.4 蒸发控制系统通大气的出口恢复到产品原状态。

F.7.3.5 燃油供给系统的压力应在 30s 至 2min 内降到 0.98kPa 以下。

F.7.3.6 在制造厂的要求下，可以采用等效替代方法来证明其通气能力。在型式核准期间，制造厂应向检测机构证明其特定程序。

F.7.4 脱附试验

F.7.4.1 将可测量空气流量为 $1\text{L}/\text{min}$ 的装置安装在脱附进口处，并将容积足够大、对脱附系统不

会产生不良影响的压力容器，通过开关阀接在脱附进口处，或使用替代方法。

F.7.4.2 经型式核准机关同意后，制造厂可以自行选择流量计。

F.7.4.3 操作汽车，检查脱附系统中可能限制脱附作用的所有结构特点，并将情况记录下来。

F.7.4.4 当发动机按 F.7.4.3 指出的方式运转时，用下述方法之一测量空气流量：

F.7.4.4.1 在 F.7.4.1 中指明的装置被接通，注意观察压力从大气压降到表明在 1min 内 1L 容积的空气已经流进蒸发污染物排放控制系统时的压力水平；或者

F.7.4.4.2 如果使用替代的流量测量装置，应可以检测到不少于 1L/min 的流量读数。

F.7.4.4.3 如果在型式核准期间，制造厂已向检测机构提交了一个替代脱附试验程序，并已被接受，则在制造厂的要求下，可以采用该替代程序。

F.7.5 批准型式核准的主管部门可以在任何时间对每个生产单位应用的生产一致性控制方法进行核查。

F.7.5.1 检验人员应从产品系列中抽取足够数量的样品。

F.7.5.2 检验人员可以按照 5.3.4 或 F.7.2 至 F.7.4 的规定对这些汽车进行试验。

F.7.5.3 如果按照 F.7.2 至 F.7.4 进行检查的结果不能满足要求，制造厂可以要求应用 5.3.4 的型式核准程序。

F.7.5.3.1 不允许制造厂对汽车进行任何调整、修理或更改，除非这些汽车不能满足 5.3.4 的要求，或者这些工作已列在制造厂的汽车装配和检验的程序文件中。

F.7.5.3.2 如果由于 F.7.5.3.1 的操作，汽车蒸发污染物排放特性可能产生了变化，生产厂可以要求对该汽车重新进行某单项试验。

F.7.6 如果不能满足 F.7.5 的要求，型式核准机关应要求制造厂尽快采取所有必需的措施来重新建立生产一致性。

附件 FA

(规范性附件)

蒸发污染物排放试验设备的标定

FA.1 标定周期和方法

FA.1.1 所有设备在初次使用之前应进行标定，以后根据需要经常标定，任何情况下，应在型式核准试验前的那个月进行标定。所用标定方法见本附件。

FA.1.2 标定时环境温度按照附件 FB 的规定，应优先采用左侧表格的温度系列值。也可采用右侧表格的温度系列值来替代。

FA.2 密闭室的标定

FA.2.1 密闭室内部容积的初始确定

FA.2.1.1 初次使用之前，按下列程序确定密闭室的内部容积：

仔细测量密闭室的内部尺寸，将不规则的部分如支柱、支梁等也考虑在内。根据这些测得尺寸确定密闭室的内部容积。

对于可变容积密闭室，密闭室应锁定为固定容积，密闭室内环境温度控制为 303K (30℃) [302K (29℃)]。名义容积的重复性应在报告值的 $\pm 0.5\%$ 以内。

FA.2.1.2 从密闭室的内部容积值中减去 1.42m^3 ，确定为密闭室的内部净容积。 1.42m^3 代替敞开车窗和行李箱后汽车的体积。

FA.2.1.3 应按照 FA.2.3 核查密闭室内部容积。如果计算出的丙烷质量未达到丙烷喷入量的 \pm

2% 以内, 就需要进行校正。

FA. 2.2 密闭室背景污染物的确定

通过这一步骤确定密闭室内是否含有可释放出大量碳氢化合物的物质。在密闭室投入使用时, 或在室内进行任何影响背景排放的工作后应进行此项检查, 至少每年进行一次。

FA. 2.2.1 可变容积密闭室可在 FA. 2.1.1 描述的锁定容积或者自由容积结构状态下进行。在下面提到的 4h 期间, 环境温度应保持在 $308\text{K} \pm 2\text{K}$ ($35^\circ\text{C} \pm 2^\circ\text{C}$) [$309\text{K} \pm 2\text{K}$ ($36^\circ\text{C} \pm 2^\circ\text{C}$)] 以内。

FA. 2.2.2 定容密闭室应在入口流和出口流关闭状态下进行。在下面提到的 4h 期间, 环境温度应保持在 $308\text{K} \pm 2\text{K}$ ($35^\circ\text{C} \pm 2^\circ\text{C}$) [$309\text{K} \pm 2\text{K}$ ($36^\circ\text{C} \pm 2^\circ\text{C}$)] 以内。

FA. 2.2.3 在 4h 的背景气取样期开始前, 可以密封密闭室并运转混合风扇, 但运转时间不得超过 12h。

FA. 2.2.4 分析仪进行零点和量距点标定。

FA. 2.2.5 开动混合风扇, 清扫密闭室直至得到稳定的碳氢化合物读数。

FA. 2.2.6 然后密封密闭室, 测量背景初始读数碳氢化合物的浓度 $C_{\text{CH},i}$ 、温度 T_i 和大气压力 P_i 。

FA. 2.2.7 允许密闭室在无干扰下, 开动混合风扇 4h。

FA. 2.2.8 4h 末了, 用同一台分析仪测量密闭室内终了读数碳氢化合物的浓度 $C_{\text{CH},f}$ 、温度 T_f 和大气压力 P_f 。

FA. 2.2.9 按照 FA.2.4 计算整个试验过程中密闭室内碳氢化合物质量的变化, 变化量不得超过 0.05g。

FA. 2.3 密闭室标定及碳氢化合物残留试验

密闭室标定及碳氢化合物残留试验是为了检查 FA. 2.1 计算的密闭室容积值和测定漏气率。在密闭室投入使用时, 或在任何影响密闭室完整性的操作后应测定密闭室漏气率, 以后每月至少进行一次。如果连续 6 次残留物月检, 在不要求纠正下都成功完成, 之后只要不要求纠正, 则可以每季度进行一次密闭室漏气率测定。

FA. 2.3.1 开动混合风扇, 清扫密闭室直到碳氢化合物的浓度达到稳定。碳氢化合物分析仪进行零点和量距点标定。

FA. 2.3.2 对于可变容积密闭室, 应锁定至名义容积位置。对于定容密闭室, 应关闭其入口气流和出口气流。

FA. 2.3.3 然后打开环境温度控制系统 (如果还没有打开), 调整初始温度至 308K (35°C) [309K (36°C)]。

FA. 2.3.4 当密闭室稳定在 $308\text{K} \pm 2\text{K}$ ($35^\circ\text{C} \pm 2^\circ\text{C}$) [$309\text{K} \pm 2\text{K}$ ($36^\circ\text{C} \pm 2^\circ\text{C}$)] 后, 封闭密闭室, 测量初始读数背景污染物浓度 $C_{\text{HC},i}$ 、温度 T_i 和大气压力 P_i 。

FA. 2.3.5 将大约 4g 的丙烷喷入密闭室内。丙烷质量的测量准确度应为测量值的 $\pm 2\%$ 。

FA. 2.3.6 将密闭室内气体混合 5min, 然后测量终了读数碳氢化合物浓度 $C_{\text{HC},f}$ 、温度 T_f 和大气压力 P_f 。这也是检查碳氢化合物残留用的初始读数 $C_{\text{CH},i}$ 、 T_i 、 P_i 。

FA. 2.3.7 以 FA. 2.3.4 和 FA. 2.3.6 取得的数据及 FA. 2.4 中的公式为基础, 算出密闭室内的丙烷质量。此值应在 FA. 2.3.5 所测值的 $\pm 2\%$ 以内。

FA. 2.3.8 对可变容积密闭室, 解除名义容积结构的锁定。对于定容密闭室, 打开其入口气流和出口气流。

FA. 2.3.9 然后, 在封闭密闭室后 15min 内, 按照附件 FB 规定的温度变化表 [替代温度变化表], 开始 24h 的环境温度循环过程, 即从 308K (35°C) 至 293K (20°C) 再回到 308K (35°C) [308.6K (35.6°C) 至 295.2K (22.2°C) 再回到 308.6K (35.6°C)]。(允差见 F. 5.7.1 规定)。

FA. 2.3.10 24h 的循环期完成后, 测定并记录最终的碳氢化合物浓度 $C_{\text{CH},f}$ 、温度 T_f 和大气压力 P_f 。这些是检查碳氢化合物残留用的终了读数。

FA. 2.3.11 然后利用 FA. 2.4 的公式和 FA. 2.3.10 及 FA. 2.3.6 中取得的数据, 算出丙烷的质量。此值与 FA. 2.3.7 中给出的碳氢化合物质量的偏差不应大于 3%。

FA. 2.4 计算

计算密闭室内碳氢化合物质量的净变化量, 是为了确定密闭室内背景碳氢化合物和密闭室的漏气率。用碳氢化合物浓度、温度、大气压的初始读数及终了读数, 按下式计算质量变化量。

$$M_{\text{HC}} = k \times V \times 10^{-4} \times \left(\frac{C_{\text{HC},f} \times P_f}{T_f} - \frac{C_{\text{HC},i} \times P_i}{T_i} \right) + M_{\text{HC},\text{出}} - M_{\text{HC},\text{入}}$$

式中: M_{HC} ——碳氢化合物质量, g;

$M_{\text{HC},\text{出}}$ ——昼间排放试验时, 从定容积密闭室排出的碳氢化合物质量, g;

$M_{\text{HC},\text{入}}$ ——昼间排放试验时, 进入定容积密闭室的碳氢化合物质量, g;

C_{HC} ——密闭室内碳氢化合物浓度, ppmC (注: ppmC = ppm 丙烷 $\times 3$);

V ——密闭室容积, m^3 ;

T ——密闭室内环境温度, K;

P ——大气压, kPa;

k ——17.6。

此处:

i ——为初始读数,

f ——为终了读数。

FA. 3 FID 碳氢化合物分析仪的检查

FA. 3.1 检测器响应的最佳化

FID 分析仪必须按照仪器制造厂的规定进行调整。在最常用的工作量程用丙烷气体 (平衡气为空气) 优化响应性能。

FA. 3.2 HC 分析仪的标定

分析仪应使用丙烷气体 (平衡气为空气) 和纯合成空气进行标定。见 C. 4.5.2 (标定和量距气体)。

按照 FA. 4.1 至 FA. 4.5 的描述建立标定曲线。

FA. 3.3 氧干扰的检查和推荐值

对于特定的碳氢化合物, 响应系数 (R_f) 是 FID 的读数 C_1 和用 ppmC₁ 表示的气瓶气体浓度的比值。

试验气体的浓度必须接近所用量程满刻度的 80%。浓度必须已知, 准确至用容积表示的重量测量基准值的 $\pm 2\%$ 。另外, 气瓶应在 293K 到 303K (20°C 到 30°C) 的温度下预处理 24h。

当分析仪首次投入使用以及其后的定期重要维护时, 均应确定其响应系数。当基准气为丙烷, 平衡气为纯空气时, 其得到的响应系数应为 1.00。

用于氧干扰的试验气体及响应系数 (R_f) 推荐范围如下:

丙烷和氮气: $0.95 \leq R_f \leq 1.05$

FA. 4 碳氢化合物分析仪的标定

每个常用的工作量程均采用下列步骤进行标定:

FA. 4.1 标定曲线至少应由五个标定点组成, 并尽可能等距分布于工作范围。最高浓度标定气体的标称值应至少等于满刻度的 80%。

FA. 4.2 标定曲线用最小二乘法计算。如果计算结果的多项式大于 3 阶, 则标定点数目至少应等于此多项式阶数加 2。

FA. 4.3 标定曲线与每一标定气体的标称值相差应不大于 2%。

FA. 4.4 利用 FA. 4.2 条得出的多项式系数，绘制出表示标定气体实际浓度值和显示值的表格，其步长不大于满刻度的 1%。分析仪各个量程都照此进行标定。这个表格还包含有其他有关数据，如：

- 标定日期；
- 量距和零电位器读数（如有）；
- 标称刻度；
- 使用的各标定气体的基准数据；
- 各标定气体实际浓度值和显示值的偏差百分率；
- FID 分析仪的燃料和型号；
- FID 分析仪空气压力。

FA. 4.5 如果型式核准机关对能达到同样准确度的替代技术（即：电控单元，电控量程开关）感到满意，则可使用这些替代技术。

附件 FB

（规范性附件）

密闭室昼间换气温度变化表

密闭室标定和昼间换气排放试验用
昼间环境温度变化表

时间/h		温度/℃
标 定	试 验	
13	0/24	20.0
14	1	20.2
15	2	20.5
16	3	21.2
17	4	23.1
18	5	25.1
19	6	27.2
20	7	29.8
21	8	31.8
22	9	33.3
23	10	34.4
24/40	11	35.0
1	12	34.7
2	13	33.8
3	14	32.0
4	15	30.0
5	16	28.4
6	17	26.9
7	18	25.2
8	19	24.0
9	20	23.0
10	21	22.0
11	22	20.8
12	23	20.2

按照 FA. 1.2 和 FA. 2.3.9 密闭室标定用
替代昼间环境温度变化表

时间/h	温度/℃
0	35.6
1	35.3
2	34.5
3	33.2
4	31.4
5	29.7
6	28.2
7	27.2
8	26.1
9	25.1
10	24.3
11	23.7
12	23.3
13	22.9
14	22.6
15	22.2
16	22.5
17	24.2
18	26.8
19	29.6
20	31.9
21	33.9
22	35.1
23	35.4
24	35.6

附 录 G
(规范性附录)
污染控制装置耐久性试验 (V型试验)

G.1 概述

本附录描述了为确认装点燃式或压燃式发动机汽车的污染控制装置的耐久性, 进行的 80 000km 老化试验。

G.2 试验汽车

汽车应处于良好的机械状态, 发动机和污染控制装置应是新的。

汽车可以是 I 型试验用的那辆车, 此时 I 型试验应在汽车按照 G5.1 的运转循环至少行驶 3 000 km 后进行。

G.3 燃料

使用符合附件 J 要求的燃料进行耐久性试验。

G.4 汽车的维护和调整

试验汽车的维护、调整和污染控制装置的使用应按制造厂推荐的要求进行。

G.5 在跑道、道路或底盘测功机上运行汽车

G.5.1 运行循环

在跑道、道路或底盘测功机上的运行过程应符合下述运行规范 (图 G.1):

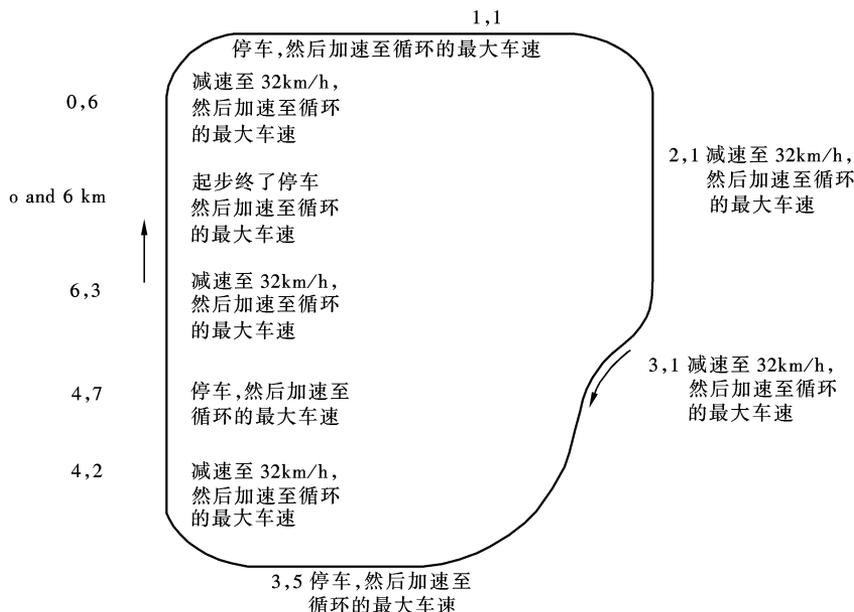


图 G.1 运行规范

- 耐久性试验由 11 个运行循环组成, 每个循环的行驶里程为 6 km,
- 在前 9 个循环中, 汽车在每一循环中途停车四次, 每一次发动机怠速 15 s,
- 正常的加速和减速,

- 每个循环中途,有五次减速,车速从循环速度减速到 32 km/h,然后,汽车再逐渐加速到循环车速,
 - 第 10 个循环,汽车在 89 km/h 等速下运行,
 - 第 11 个循环的开始,汽车从停止点以最大加速度加速到 113 km/h。到该循环里程一半时,正常使用制动器,直至汽车停止。然后怠速 15s 和开始第二次最大加速。
- 然后重新开始此规范。每个循环的最大车速在表 G.1 中给出:

表 G.1 每循环的最高车速

循 环	最高车速/ (km/h)	循 环	最高车速/ (km/h)
1	64	7	56
2	48	8	72
3	64	9	56
4	64	10	89
5	56	11	113
6	48		

G.5.1.1 如果制造厂提出要求,可以使用一个替代的道路试验规范。替代的试验规范应在试验前经过检测机构的认可,替代的试验规范应与跑道上或底盘测功机上所进行的运行规范表 G.1 和图 G.1 的内容具有实际上相同的平均车速、车速分布、每公里的停车次数和每公里的加速次数。

G.5.1.2 进行 G.5.1 规定的耐久性试验,或者 G.5.1.1 规定的替代的耐久性试验时,耐久性里程不得少于 80 000 km。

G.5.2 试验设备

G.5.2.1 底盘测功机

G.5.2.1.1 当耐久性试验在底盘测功机上进行时,测功机应能实现 G.5.1 描述的循环。特别是测功机应配置模拟惯量和模拟道路阻力的系统。

G.5.2.1.2 测功机应调整到可吸收 80km/h 恒定车速时,作用在驱动轮上的功率。确定功率和调整制动器的方法和附件 CC 所述的相同。

G.5.2.1.3 汽车的冷却系应能使汽车运转时,其温度与道路上行驶时的相似(机油、冷却液、排气系统等)。

G.5.2.1.4 如有必要,应确认试验台的某些其他项调整和特性与附录 C 所述相同(例如:对于惯量,可能是机械式或电子式的)。

G.5.2.1.5 如有必要,汽车可以到另一个底盘测功机上,进行排放测试试验。

G.5.2.2 在跑道或道路上的运行

当在跑道上或道路上完成耐久性试验时,汽车的基准质量至少应等于在底盘测功机上进行试验时的质量。

G.6 测量污染物排放量

从试验开始(0km),每隔 10 000 km (± 400 km) 或更短的行驶里程,以固定的间隔直到 80 000km,应按照 5.3.1 规定的 I 型试验,测量排气污染物。限值应符合 5.3.1.4 中的规定。

必须将所有的排气污染物的测量结果作为行驶距离的函数进行绘图,行驶距离圆整至最接近的 km,并应利用最小二乘法绘制出连接所有数据点的最佳拟合直线。计算时不应考虑 0km 的试验结果。

只有在这条直线上的 6 400 km 和 80 000 km 点的插值符合上面提到的限值时,数据才可以用于计算劣化系数。若最佳的拟合直线超出了适用的限值,但直线的斜率为负值(6 400 km 点的插值大

于80 000 km点的插值), 且80 000 km点的实际值低于限值, 则数据仍可接受。

对每一种污染物, 应按下式计算作为乘数的排气污染物的劣化系数:

$$DEF = \frac{M_{i2}}{M_{i1}}$$

式中: M_{i1} ——6 400km 插入的污染物 i 的排放量, g/km;

M_{i2} ——80 000km 插入的污染物 i 的排放量, g/km。

这些插值应至少保留到小数点后四位, 再两者相除, 求得劣化系数。结果应修约到小数点后三位。

如果劣化系数小于1, 则视其为1。

附录 H

(规范性附录)

低温下冷起动后排气中 CO 和 HC 排放试验 (VI 型试验)

H.1 概述

本附录仅适用于 5.3.6 规定的汽油车。其中描述了 5.3.6 中 VI 型试验所需要的设备和程序,以便确定低温下冷起动后一氧化碳和碳氢化合物的排放量。本附录包括以下内容:

- 设备要求;
- 试验条件;
- 试验程序和数据要求。

H.2 试验设备

H.2.1 概要

本章描述了按 5.3.6 规定的汽油车,在低温下排气中一氧化碳和碳氢化合物排放试验所需的设备。如果本章中没有规定特殊要求,则 VI 型试验需要的设备及技术要求等同于附录 C 及其附件中规定的 I 型试验的要求。在 H.2.2 至 H.2.6 描述了 VI 型试验设备的差异。

H.2.2 底盘测功机

H.2.2.1 底盘测功机应符合 C.4.1 的要求。但必须对底盘测功机的阻力设定进行调整,以模拟 266K (-7℃) 下汽车在道路上的运行状况。该调整可基于 266K (-7℃) 下确定的道路负荷力的变化;也可将按照附件 CC 确定的行驶阻力,将其滑行时间减少 10% 后得到的阻力,作为设定用替代的道路负荷力。检测机构也可以批准采用其他方法确定行驶阻力。

H.2.2.2 底盘测功机的标定按照附件 CB 的规定。

H.2.3 取样系统

取样系统应符合 C.4.2 和附件 CE 的规定。CE.2.3.2 修改为:“必须控制管路结构、CVS 流量和稀释空气(可能不同于汽车燃烧用气源)的温度和相对湿度,以有效消除系统中水蒸气冷凝(对于绝大多数汽车来说,CVS 流量采用 $0.142 \sim 0.165 \text{ m}^3/\text{s}$)。”

H.2.4 分析设备

H.2.4.1 分析设备按照 C.4.3 的规定,但仅测试一氧化碳、二氧化碳和碳氢化合物。

H.2.4.2 分析设备的标定按照附件 CF 的规定。

H.2.5 气体

应符合 C.4.5 中相关部分的规定。

H.2.6 附加设备

测量容积、温度、压力和湿度的设备,应符合 C.4.4 和 C.4.6 的规定。

H.3 试验程序和燃料

H.3.1 一般要求

H.3.1.1 图 H.1 中的试验顺序列出了试验汽车执行 VI 型试验程序时经历的所有步骤。试验汽车所处环境平均温度必须在 $266 \text{ K} (-7^\circ\text{C}) \pm 3\text{K}$,且不得低于 $260 \text{ K} (-13^\circ\text{C})$ 和不高于 $272 \text{ K} (-1^\circ\text{C})$ 。

该温度不得连续 3min 低于 $263 \text{ K} (-10^\circ\text{C})$ 或高于 $269 \text{ K} (-4^\circ\text{C})$ 。

H.3.1.2 试验期间应监控试验室温度,该温度应在冷却风扇出风口处测量(H.5.2.1)。报告中的

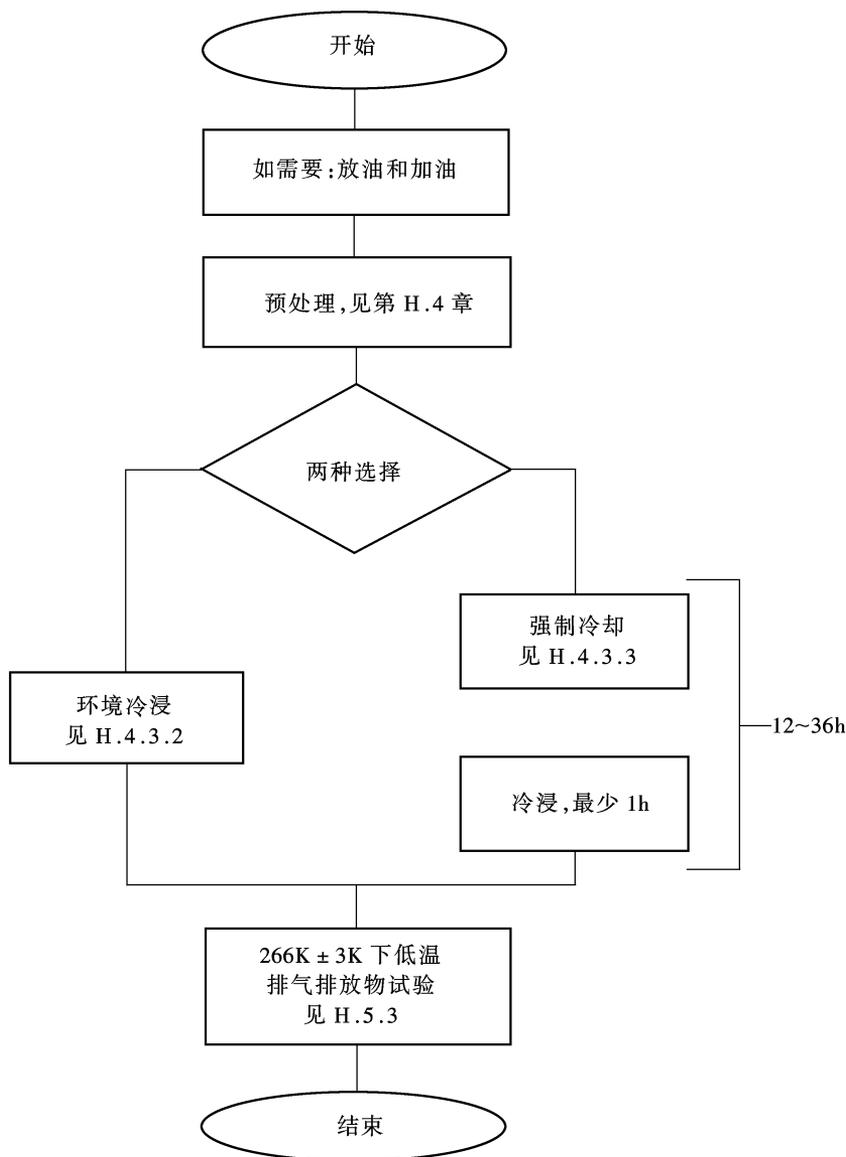


图 H.1 低温下冷起动后排气污染物试验程序

环境温度应是以不大于 1min 的固定间隔测得的试验室温度的算术平均值。

H.3.2 试验程序

试验程序是附件 CA 中图 CA.1 的一个完整的运转循环 1 部,它包含四个循环单元。

必须按照表 CA.1 和图 CA.2 起动发动机、开始取样和运转第一循环。

H.3.3 试验准备

试验汽车的准备按照 C.3.1 的规定。底盘测功机的当量惯量设定按照 C.5.1 的规定。

H.3.4 试验燃料

使用的燃料必须符合 J.1.1 适用于 VI 型试验用汽油的规定。制造厂也可选择使用 I 型试验所用的燃料。

H.4 汽车预处理

H.4.1 概要

为确保排放试验结果的重复性,试验汽车必须按照统一方式进行处理。包括在底盘测功机上的预运转和随后在排放试验前按照 H.4.3 的浸车时间。

H. 4.2 预处理

H. 4.2.1 油箱中加注规定的试验燃料。如果油箱中已有的燃油不符合 H. 3.4 的规格，加油前必须放掉原有的燃料。试验燃料温度不得高于 289K (16℃)。在进行上述操作时，蒸发污染物排放控制系统既不能异常脱附又不得异常吸附。

H. 4.2.2 将汽车移进试验室，放置在底盘测功机上。

H. 4.2.3 预处理包括按照附件 CA 中图 C.1 的运转循环 1 部和运转循环 2 部。在制造厂的要求下，可以运行运转循环 1 部一次和运转循环 2 部两次进行预处理。

H. 4.2.4 预处理期间，试验室温度必须保持相对稳定，且不得高于 303K (30℃)。

H. 4.2.5 驱动轮轮胎压力的设定必须符合 C.5.3.2 的规定。

H. 4.2.6 预处理完成后的 10min 内，必须关掉发动机。

H. 4.2.7 如果制造厂要求并经检测机构批准，允许进行附加的预处理。检测机构也可以选择进行附加的预处理。附加的预处理包括一个或多个附件 CA 描述的运转循环 1 部。这种附加的预处理必须记录在试验报告中。

H. 4.3 浸车方法

H. 4.3.1 必须采用下述两种方法之一以稳定排放试验前的汽车状态，浸车方法由制造厂选定。

H. 4.3.2 标准法

低温度下冷起动后排气污染物排放试验前，汽车放置不少于 12h 但不超过 36h。在此期间，平均环境温度（干球）必须保持为：

此期间每小时均在 266 K (-7℃) ±3K 内，且不得低于 260 K (-13℃)，也不得高于 272K (-1℃)。另外，该温度不得连续 3min 低于 263 K (-10℃) 或高于 269K (-4℃)。

H. 4.3.3 强制法

低温度下冷起动后排气污染物排放试验前，汽车必须放置不超过 36h。

H. 4.3.3.1 在此期间，汽车不得放置在温度超过 303K (30℃) 的环境内。

H. 4.3.3.2 汽车的冷却可以采取强制冷却以达到试验温度。如果采用风扇强化冷却，风扇的放置必须使风水平吹向汽车，使驱动系和发动机而不是油底壳首先得到最大程度的冷却。风扇不得放置在车底下。

H. 4.3.3.3 只有汽车冷却到 266 K (-7℃) ±2K 以后，环境温度才需要严格控制。环境温度根据具有代表性的机油温度确定。具有代表性的机油温度是指油底壳机油中部，而不是表面或底部测得的机油温度。如果监测了两个或多个不同位置的机油温度，它们都必须满足温度要求。

H. 4.3.3.4 汽车冷却到 266 K (-7℃) ±2K 以后，至少应放置 1h，才可开始低温度下冷起动后排气污染物排放试验。在放置期间，环境温度（干球）必须平均为 266 K (-7℃) ±3K，且不得低于 260 K (-13℃)，也不得高于 272K (-1℃)。另外，该温度不得连续 3min 低于 263K (-10℃) 或高于 269K (-4℃)。

H. 4.3.4 如果汽车在另一区域稳定在 266K (-7℃)，且通过某暖和区域移进试验室，汽车必须在试验室重新稳定，重新稳定的时间应至少是暴露在暖和区域时间的 6 倍。在此期间，环境温度（干球）应平均为 266 K (-7℃) ±3K，且不得低于 260 K (-13℃)，也不得高于 272K (-1℃)。另外，该温度不得连续 3min 低于 263K (-10℃) 或高于 269K (-4℃)。

H. 5 底盘测功机程序

H. 5.1 概要

应在整个试验运行期间进行污染物取样。起动发动机，立即取样，运行运转循环 1 部和发动机熄火组成了一个完整的低温试验，总历时 780s。排气污染物经环境空气稀释，按比例连续取样用于分析。分析收集在袋中的排气样气中的碳氢化合物、一氧化碳和二氧化碳。同样分析同时收集的稀

释用空气样气中的碳氢化合物、一氧化碳和二氧化碳。

H.5.2 底盘测功机操作

H.5.2.1 冷却风机

H.5.2.1.1 冷却风机放置在合适的位置，使冷却风直接吹向散热器（水冷）或进气口（风冷），并吹向汽车。

H.5.2.1.2 对于发动机前置的汽车，风机必须位于汽车正前方的300mm以内。如果发动机后置，或者上述安排不可行，风机的位置必须能提供充足的风来冷却汽车。

H.5.2.1.3 在10km/h至50km/h的工作范围内，风机出口的空气线速度应在转鼓相应速度的 $\pm 5\text{km/h}$ 之内。最终选定的风机还必须具有下述特征：

- 出口面积：至少 0.2m^2 ，
- 低端离地高度：约 0.2m 。

作为替代方案，风机速度应至少为 6m/s （ 21.6km/h ）。在制造厂的要求下，对于特殊汽车（如厢式车，越野车），可以改变冷却风机的高度。

H.5.2.1.4 必须采用从底盘测功机转鼓上测得的速度作为车速（C.4.1.4.4）。

H.5.2.2 如果需要，可以进行适应性试验循环，用于确定如何最好地操作油门和制动器，使得实际循环在理论循环的规定允差范围内；或者用于进行取样系统的调整。必须在图H.1中“开始”前，进行这种操作。

H.5.2.3 空气湿度必须足够低，以防止水在底盘测功机转鼓上凝结。

H.5.2.4 必须按照底盘测功机制造厂的推荐，并采取确保附加摩擦功率稳定的步骤或控制方法，充分预热底盘测功机。

H.5.2.5 如果底盘测功机轴承未经单独加热，底盘测功机预热和排放试验开始之间的时间不得大于10分钟。如果底盘测功机轴承是单独加热，底盘测功机预热后，20min内必须开始排放试验。

H.5.2.6 如果底盘测功机功率必须手动调整，应在排气排放试验阶段前的1h内设定功率。不得用试验汽车设定底盘测功机功率。使用自动控制功率预设定的底盘测功机，可在排放试验开始前的任何时间进行设定。

H.5.2.7 排放试验运转循环开始之前，试验室温度应在 266K （ -7°C ） $\pm 2\text{K}$ 内，该温度应在离汽车1.5m内的冷却风机气流中测量。

H.5.2.8 汽车运转期间，必须关闭加热和除霜装置。

H.5.2.9 记录总运行里程或转鼓转数。

H.5.2.10 四轮驱动汽车必须在两轮驱动模式下进行试验。必须在原始设计驱动模式（四轮驱动）下运行汽车，以确定底盘测功机设定用的总道路负荷力。

H.5.3 试验

H.5.3.1 除C.6.2.3外，起动发动机和进行试验按照C.6.2至C.6.6的规定。发动机起动前或起动初始时取样开始，780s后，1部（市区运转循环）的最后1个基本循环的怠速期终了时取样结束。

发动机一起动，立即开始第一个运转循环的11s怠速。

H.5.3.2 污染物分析按照C.7.2的规定。进行排气样气分析时，必须防止排气样气袋中水蒸气冷凝。

H.5.3.3 质量排放量计算按照第C.8章的规定。

H.6 其他要求

不合理排放控制策略

在低温、正常工作条件下行驶，任何导致排放控制系统效率降低的不合理排放控制策略，只要没包含在标准的排放试验中，可以认为是个失效装置。

附 录 I
(规范性附录)
车载诊断 (OBD) 系统

I.1 概述

本附录适用于机动车排放控制用车载诊断 (OBD) 系统功能性方面的内容。

I.2 定义

在本附录中:

I.2.1 车载诊断 (OBD) 系统

指排放控制用车载诊断 (OBD) 系统。它必须具有识别可能存在故障的区域的功能, 并以故障代码的方式将该信息储存在电控单元存储器内。

I.2.2 车型

指附录 A 规定的、在发动机和车载诊断 (OBD) 系统基本特性方面无差异的、同一类别的汽车。

I.2.3 汽车系族

指制造厂在汽车设计上具有相似的排气排放特性和车载诊断 (OBD) 系统特性的一组车。该系族的每种发动机均应符合本标准的要求。

I.2.4 排放控制系统

指发动机的电子管理控制器, 以及向该控制器提供输入信号或接收控制器的输出信号的排气系统或蒸发系统中任何与排放相关的零部件。

I.2.5 故障指示器 (MI)

指可视或可听到的指示器。当连接于车载诊断 (OBD) 系统的与排放相关的任何零部件或车载诊断 (OBD) 系统本身发生故障时, 它能清楚地提示汽车的驾驶人员。

I.2.6 故障

指与排放有关的部件或系统的失效, 将导致污染物超过 I.3.3.2 的限值, 或车载诊断 (OBD) 系统不能满足本附录的基本诊断要求。

I.2.7 二次空气

指通过泵或吸气阀或其他方法, 向排气系统导入的空气, 其目的是帮助氧化排气中含有的 HC 和 CO。

I.2.8 发动机失火

指点燃式发动机由于没有发火、燃油计量不准、压缩压力太低或其他任何原因, 导致气缸内不能燃烧。就车载诊断 (OBD) 系统检测而言, 它是指失火次数占总点火次数的百分比 (由制造厂申报的), 当达到或超过该百分比时, 将导致污染物超过 I.3.3.2 的限值, 或者导致一个或多个排气催化转化器因过热而造成不可逆的损坏。

I.2.9 I 型试验

指常温下冷起动后排气污染物排放试验, 详见附件 CA。

I.2.10 运转循环

一个运转循环包括发动机起动、运转工况 (若汽车存在故障应能被检测到) 和发动机熄火。

I.2.11 暖机循环

指充分运转汽车, 使得发动机冷却液温度比起动时至少升高 22K, 且至少达到 343K (70℃)。

I.2.12 燃油修正

指对基本供油程序的反馈调整。短时燃油修正是指动态或瞬时的调整。长时燃油修正是指比短时燃油修正对供油标定程序的更多的逐步调整。长时燃油修正用于补偿汽车之间的差异和汽车随时间而发生的逐渐变化。

1.2.13 计算负荷值 (CLV)

指当前空气流量除以最大空气流量（如适用，对最大空气流量进行海拔修正）的指示值。该定义提供了一个与发动机无关的无量纲数，并向维修人员提供了发动机能力使用比例的指示值（节气门全开时为 100%）。

$$CLV = \frac{\text{当前空气流量}}{\text{最大空气流量 (海平面处)}} \times \frac{\text{大气压力 (海平面处)}}{\text{大气压力}}$$

1.2.14 永久排放默认模式

指发动机电子管理控制器固定不变地切换至一种设定状态。在此状态下，控制器不再要求来自失效的零部件或系统的输入信号，因为，这些失效的零部件或系统将使汽车排放污染物增加并超出 I.3.3.2 的限值。

1.2.15 动力输出装置

指发动机驱动的、为装在汽车上的辅助设备提供动力的输出装置。

1.2.16 访问

指通过用于标准诊断连接的串行接口（见 IA.6.5.3.5），获取所有与排放相关的 OBD 数据。该数据包括与汽车排放有关的零部件检查、诊断、维护或修理时的所有故障代码。

1.2.17 无限制

指：
 ——不依靠仅从制造厂获得的访问码或类似设备就可进行的访问，或者
 ——如果被访问的信息是非标准化的，则允许不需要任何独特的解码信息就可对所产生的数据进行评估访问。

1.2.18 标准化

指包括全部使用的故障代码在内的所有数据流资料应只按照工业标准产生，因为这些标准的格式和允许的选项都有清楚的定义，并且在汽车行业尽可能地进行了协调，所以本标准明确允许使用它们。

1.2.19 修理信息

指制造厂向授权的经销商/修理厂提供的对汽车进行诊断、维护、检查、定期监测或修理所需要的所有信息。如需要，这种资料应包括维修手册、技术指南、诊断信息（如用于测量的理论最小和最大值）、线路图、适用于某车型的标定软件识别编号、对个别和特殊情况的说明、有关工具和设备的资料、数据记录信息和双向监测和试验的数据。制造厂有权不提供知识产权保护的那些资料，或作为制造厂和/或 OEM 供应商的专门技术秘诀，但也不应当不正当地隐瞒必要的技术信息。

1.2.20 缺陷

指汽车车载诊断（OBD）系统中，有最多不超过 2 个独立部件或系统被车载诊断（OBD）系统间断或连续监测，而这些监测的工作特性会影响车载诊断（OBD）系统对这些部件或系统的其他方面的有效监测，或者不能逐条满足车载诊断（OBD）系统的所有要求。根据第 I.4 章的要求，可以批准型式核准带有这种缺陷的汽车。

1.3 要求和试验

1.3.1 所有汽车必须装备车载诊断（OBD）系统，该系统应在设计、制造和汽车安装上，能确保汽车在整个寿命期内识别劣化或故障的类型。

为实现此要求，型式核准机关必须认可那些汽车，它们的行驶里程已超过 I.3.3.1 所指的 V 型试验耐久性里程，且其车载诊断（OBD）系统性能可能出现某些劣化，在车载诊断（OBD）系统用

信号向汽车驾驶员显示某个故障之前，排放可能超过了 I.3.3.2 给定的限值。

I.3.1.1 因检查、诊断、维护或修理汽车需要而对车载诊断（OBD）系统进行的访问，必须是无限制和标准化的。所有与排放有关的故障代码都必须与 IA.6.5.3.4 的规定一致。

I.3.1.2 制造厂向授权的经销商或修理厂提供修理资料后三个月内，在他人支付合理和非歧视性的费用后，制造厂应提供这些资料（包括所有后续的更正和补充内容），同时应通知型式核准机关。

若不遵守这些规定，型式核准机关应按照型式核准和在用车符合性审查规定的程序，采取适当措施，以确保获得这些修理资料。

I.3.2 车载诊断（OBD）系统应在设计、制造和汽车安装上，确保其在正常使用条件下符合本附录的各项要求。

I.3.2.1 车载诊断（OBD）系统的临时中断

I.3.2.1.1 如果车载诊断（OBD）系统的监测能力受低液面的影响，制造厂可以中断车载诊断（OBD）系统。当燃油箱液面超过燃油箱名义容量 20% 时，不得出现中断。

I.3.2.1.2 如果制造厂提交的数据和/或工程评价能够充分证明，当在环境温度低于 266K（-7℃）或海拔高于 2500m 的条件下起动发动机时，监测是不可靠的，制造厂可以在这些条件下中断车载诊断（OBD）系统。如果制造厂向型式核准机关提交的数据和/或工程评价能够证明，在其他环境温度下起动发动机时，会导致误诊断，制造厂也可以要求在这些条件下中断车载诊断（OBD）系统。

I.3.2.1.3 对装有动力输出装置的汽车，只有当动力输出装置工作且影响监测系统时，才允许中断被影响的监测系统。

I.3.2.2 发动机失火（仅对装点燃式发动机汽车）

I.3.2.2.1 若制造厂能向型式核准机关证明，在发动机特定转速和负荷工况下，低失火率的监测不可靠，制造厂可以采用高于申报的失火故障百分率。

I.3.2.2.2 当制造厂能向型式核准机关证明较高失火百分率监测仍行不通，或无法辨别失火与其他因素（如：坏路、换挡、发动机起动后等）的影响，则在这些条件下，可以中断失火监测系统。

I.3.3 试验描述

I.3.3.1 在附录 G 提供的 V 型耐久性试验用汽车上，采用附件 IA 的试验程序进行试验。试验在 V 型耐久性试验结束时进行。

如果没有进行 V 型耐久性试验，或应制造厂的要求，可使用经适当老化（经检测机构确认相当于行驶了 80 000 km）并具有代表性的汽车进行车载诊断（OBD）系统验证试验。

I.3.3.2 当失效导致排放超过表 I.1 规定的极限值时，车载诊断（OBD）系统必须指示出与排放相关的失效部件或系统。

表 I.1 极 限 值

		基准质量(RM)/kg	一氧化碳 (CO)L ₁ / (g/km)		总碳氢化合物 (THC)L ₂ / (g/km)		氮氧化物 (NO _x)L ₃ / (g/km)		颗粒物 (PM)L ₄ / (g/km)
类别	级别		汽油	柴油	汽油	柴油	汽油	柴油	柴油
第一类车	—	全 部	3.20	3.20	0.40	0.40	0.60	1.20	0.18
第二类车	I	RM ≤ 1305	3.20	3.20	0.40	0.40	0.60	1.20	0.18
	II	1305 < RM ≤ 1760	5.80	4.00	0.50	0.50	0.70	1.60	0.23
	III	1760 < RM	7.30	4.80	0.60	0.60	0.80	1.90	0.28

对于燃用 LPG 或 NG 的车辆，极限值与汽油车相同。

I.3.3.3 装点燃式发动机汽车的监测要求

为满足 I.3.3.2 的要求，车载诊断（OBD）系统必须至少监测：

1.3.3.3.1 仅监测 HC 污染物来判断催化转化器的效率下降。制造厂可以单独监测前催化转化器，或者与其下游相邻的催化转化器结合在一起进行监测。当 HC 排放量超过 1.3.3.2 规定的极限值时，应认为各被监测的催化转化器或催化转化器组出现故障。

1.3.3.3.2 发动机运转时的失火监测区域由下列边界条件确定：

(a) 最高转速为 4500 r/min 或比 I 型试验期间出现的最高转速高 1000 r/min，两者中的较小者；

(b) 变速箱在空挡时发动机的扭矩曲线；

(c) 发动机下述运转点的连线：(b) 中扭矩线上 3 000 r/min 的点，与 (a) 中最高转速线上发动机进气管真空度比 (b) 中扭矩线低 13.33 kPa 的点。

1.3.3.3.3 氧传感器的劣化

1.3.3.3.4 失效后将导致排气污染物超过 1.3.3.2 给出的限值的其他排放控制部件或系统，或与电控单元相连并与排放有关动力系部件或系统。

1.3.3.3.5 除非另有监测，否则对其他任何与排放有关的，且与电控单元相连接的动力系部件，包括任何能实现监测功能的相关的传感器，都必须监测其电路的连通状态。

1.3.3.3.6 对蒸发污染物电控脱附系统，必须至少监测其电路的连通状态。

1.3.3.4 装压燃式发动机汽车的监测要求

为满足 1.3.3.2 的要求，车载诊断 (OBD) 系统必须监测：

1.3.3.4.1 催化转化器效率的下降 (如装有催化转化器)；

1.3.3.4.2 颗粒物捕集器的功能和完整性 (如装有颗粒物捕集器)；

1.3.3.4.3 燃油喷射系统的电控燃油计量和正时执行器的电路连通状态，以及总体功能的失效；

1.3.3.4.4 失效后将导致排气污染物超过 1.3.3.2 给出的限值的其他排放控制部件或系统，或与电控单元相连并与排放有关动力系部件或系统。例如监测和控制空气质量流量、空气容积流量 (和温度)、增压压力和进气支管压力 (以及实现这些功能相关的传感器) 的系统或部件。

1.3.3.4.5 除非另有监测，否则必须监测其他任何与排放有关，且与电控单元相连接的动力系部件的电路连通状态。

1.3.3.5 如果制造厂能向型式核准机关证明，某些部件或系统即使完全失效或拆除，污染物也不会超过 1.3.3.2 给出的限值，则可不监测这些部件或系统。

1.3.4 一旦满足了正确的试验条件，则在每次发动机起动时，必须开始一系列的诊断检查，并且至少完成一次。试验条件的选择必须使之在正常行驶时都会出现，如 I 型试验。

1.3.5 故障指示器 (MI) 的激活

1.3.5.1 车载诊断 (OBD) 系统必须带有一个能迅速让驾驶员察觉的故障指示器 (MI)。MI 除了向驾驶员指示应急模式或跛行回家程序外，不得用于其他任何目的。在所有合理照明条件下，MI 必须可见。MI 激活时，必须显示一个符合 ISO 2575⁽¹⁾ 的符号。一辆车上不得为排放有关问题安装多个一般目的的 MI。允许使用特殊用途的独立信号装置 (如制动系统、系上安全带、机油压力等)。禁止使用红色的故障指示器。

1.3.5.2 对于需要两个以上运转循环才能激活 MI 的方案，制造厂必须提供数据和/或工程评价，以充分证明该监测系统能同样有效和及时地监测部件的劣化。不接受需要平均 10 个以上运转循环才能激活 MI 的方案。一旦超过 1.3.3.2 给出的排放限值，发动机控制将进入永久排放默认模式，或者车载诊断 (OBD) 系统不能满足 1.3.3.3 或 1.3.3.4 的基本诊断要求时，MI 也必须激活。一旦发动机失火达到制造厂规定的水平，可能引起催化转化器损坏时，MI 必须在独特的警告模式下工作，如指示灯闪烁。当汽车点火开关已打开，而发动机尚未起动或转动，MI 也必须激活。发动机起动后，如果先前没有检查到故障，MI 应熄灭。

(1) 国际标准 ISO 2575—1982 (E)，名称“道路车辆—控制指示器和信号用符号”，符号序号 4.36。

1.3.6 故障代码的储存

车载诊断 (OBD) 系统必须记录表示排放控制系统状态的代码。必须使用单独的状态代码, 以便正确识别起作用的排放控制系统, 以及需要进一步运转汽车, 才能全面评价的那些排放控制系统。如果由于劣化、发生故障或永久排放默认模式引起 MI 激活, 则必须储存能识别相应故障类型的故障代码。当涉及 1.3.3.3.5 和 1.3.3.4.5 相关的故障类型时, 也必须储存相应的故障代码。

1.3.6.1 通过标准数据链连接器的串行口, 应能随时获得 MI 激活时汽车的行驶距离。

1.3.6.2 对于装点燃式发动机的汽车, 如果储存了一个独特的单缸或多缸失火故障代码, 可不必识别具体的失火气缸。

1.3.7 熄灭 MI

1.3.7.1 如果可能毁坏催化转化器的发动机失火率 (由制造厂规定的) 不再存在, 或者当发动机的转速和负荷改变后, 发动机失火率不至于损坏催化转化器时, 则 MI 应切换至激活以前 (即曾经监测到失火的第一个运转循环) 的状态, 并可以在接续的运转循环内切换至正常的激活模式。如果 MI 切换回激活前的状态, 相应的故障代码和储存的冻结帧状态可被清除。

1.3.7.2 对于其他所有故障, 在三个连续的运转循环期间, 如果负责激活 MI 的监测系统不再监测到故障, 且没有检测出其他会单独激活 MI 的故障之后, MI 可以解活 (熄灭)。

1.3.8 清除缺陷代码

1.3.8.1 如果同一故障在 40 个以上发动机暖机循环内不再出现, 车载诊断 (OBD) 系统可以清除该故障代码, 以及该故障出现时的行驶距离和冻结帧信息。

1.3.9 两用燃料车

对于两用燃料车, 应分别执行汽车燃用汽油或气体燃料时的以下规程:

——激活故障指示器 (MI) (见 1.3.5)

——故障代码储存 (见 1.3.6)

——熄灭 MI (见 1.3.7)

——清除故障代码 (见 1.3.8)

当汽车燃用汽油时, 不得影响汽车燃用气体燃料时所得到的上述任一规程的结果。当汽车燃用气体燃料时, 不得影响汽车燃用汽油时所得到的上述任一规程的结果。

虽然有以上要求, 当对其中使用一种燃料的控制系统功能进行评价时, 其状态码 (1.3.6 的规定) 应能充分指示使用两种燃料时控制系统的评价状态。

1.4 车载诊断 (OBD) 系统型式核准的要求

1.4.1 制造厂可以请求型式核准机关接受某车载诊断 (OBD) 系统的型式核准, 即使该系统包含一个或多个缺陷, 以致于不能完全满足本附录规定的要求。

1.4.2 在考虑该请求时, 型式核准机关应做出判定, 是否切实或合理地符合了本附录的要求。

型式核准机关应考虑制造厂提供的数据, 它们详细描述了 (但不限于) 如下因素: 技术可行性、研制周期和生产周期, 包括发动机或汽车的设计和电控单元程序的升级的逐步运用或逐步淘汰老产品的周期、最终的车载诊断 (OBD) 系统满足本标准要求的有效程度, 以及制造厂为符合本标准要求可接受程度所做出的努力的证明。

1.4.2.1 型式核准机关不接受完全没有所要求的诊断监测功能的缺陷请求。

1.4.2.2 型式核准机关不接受没有考虑 1.3.3.2 中车载诊断 (OBD) 系统极限值的缺陷请求。

1.4.3 在确定有缺陷请求的鉴别顺序时, 对点燃式发动机, 应首先鉴别与 1.3.3.3.1、1.3.3.3.2 和 1.3.3.3.3 相关的缺陷; 对压燃式发动机, 则首先鉴别与 1.3.3.4.1、1.3.3.4.2 和 1.3.3.4.3 相关的缺陷。

1.4.4 型式核准前或型式核准时, 不得批准与 IA.6.5 要求有关的缺陷请求, IA.6.5.3.4 除外。本

条规定不适用于两用燃料车。

1.4.5 两用燃料车

1.4.5.1 尽管有 1.3.9.1 的规定，在型式核准两用燃料车时，经制造厂的请求，型式核准机关可以接受以下缺陷，仍认为满足了本附录的要求：

——不管当时使用何种燃料，经过 40 个发动机暖机循环后，可擦除故障代码、行驶里程和冻结帧信息；

——在使用一种燃料监测到故障后，对两种燃料系统的 MI 均激活；

——不管当时使用何种燃料，经过三个连续运转循环没有故障发生后，MI 灯可以熄灭；

——使用两种状态代码，每种燃料一个代码。

制造厂可以提出进一步选择的请求，由型式核准机关判定后批准。

1.4.5.2 尽管有 IA.6.6.1 的规定，在制造厂的请求下，型式核准机关可以接受以下缺陷，仍认为满足本附录对诊断信号的评价和通讯要求：

——对当时使用的燃料用单一源地址进行诊断信号的发送；

——对两种燃料系统采用一套诊断信号进行评价（与单一气体燃料车辆的评估对应，并且与所使用的燃料无关）；

——根据燃料选择开关的位置，选择一组诊断信号（与使用的两种燃料之一相关）；

——对两种燃料采用一套诊断信号时，不管使用何种燃料，用汽油电控单元对其进行评价和传递，气体燃料供给系统的电控单元应对气体燃料系统有关的诊断信号进行评价和传递，并储存历来的燃料状况。

制造厂可以提出进一步选择的请求，由型式核准机关判定后批准。

1.4.6 有缺陷期

1.4.6.1 车型自批准型式核准之日起两年内可以携带某缺陷，除非能充分证明，为纠正缺陷需要对汽车硬件作重大改进，且需要两年以上的额外研制周期来改正缺陷。此时，带有该缺陷的时间可以不超过三年。

对于两用燃料车，可以自车型通过型式核准之日起三年内携带某一按照 1.4.5 批准的缺陷，除非能充分证明，为纠正缺陷需要对汽车硬件作重大改进，且需要两年以上的额外研制周期来改正缺陷。此时，带有该缺陷的时间可以不超过四年。

1.4.6.2 如果在已批准型式核准的车型上发现某种缺陷，制造厂可以要求原型式核准机关追溯批准该缺陷的存在。在这种情况下，自通知型式核准机关之日起的两年内，汽车可以带有该缺陷，除非能充分证明，为纠正缺陷需要对汽车硬件作重大改进，且需要两年以上的额外研制周期来改正缺陷。此时，带有该缺陷的时间可以不超过三年。

1.5 车载诊断（OBD）系统信息的获取

1.5.1 型式核准或修改型式核准的申请，应同时提交汽车车载诊断（OBD）系统的相关资料。这些相关资料可以使汽车的配件或改造部件的制造厂的产品与汽车的车载诊断（OBD）系统相兼容，以确保汽车使用者在无故障操作时不出现功能失效。同样，这些相关资料也应使诊断工具和测试设备的制造厂所生产的工具和设备能为汽车排放控制系统提供有效并且准确的诊断。

1.5.2 一旦提出申请，在公正的基础上，型式核准机关应将附录 A 中与车载诊断（OBD）系统相关的资料，提供给任何与部件、诊断工具或测试设备有关的制造厂。

1.5.2.1 如果型式核准机关收到来自与部件、诊断工具或测试设备有关的制造厂的申请，想获取按前一阶段要求通过型式核准汽车的车载诊断（OBD）系统的资料，则：

——型式核准机关应在 30 天内，要求有关汽车制造厂提供 A.4.2.11.2.8.6 相关资料。

A.4.2.11.2.8.6 第二段不适用。

——汽车制造厂应在收到型式核准机关要求的两个月内提供此资料。

这种要求不会使任何按前一阶段要求获得的型式核准无效，也不会妨碍按前一阶段规定进行的型式核准扩展。

I.5.2.2 所要求的资料只能是型式认证涉及的配件或维修零部件的资料，或是型式认证涉及的某系统中的零件的资料。

I.5.2.3 申请资料时，必须说明所申请资料涉及车型的确切技术规范。必须确认此资料对开发备件、改造零部件、研发诊断工具或测试设备是必须的。

附件 IA

(规范性附件)

车载诊断 (OBD) 系统的功能性项目试验

IA.1 概述

本附件描述了 I.3.3 规定的试验所采用的程序。该程序描述了通过模拟发动机管理系统或排放控制系统中有关系统的失效，检查安装在汽车上的车载诊断 (OBD) 系统功能的方法。本附件也规定了确定车载诊断 (OBD) 系统耐久性的程序。

制造厂必须提供有缺陷部件和 (或) 电气装置用于故障模拟。当进行 I 型试验时，这些有缺陷的部件或装置不得导致汽车排放量达到 I.3.3.2 限值的 1.2 倍以上。

当对装用这些有缺陷部件或装置的汽车进行试验时，如果 MI 被激活，则该车载诊断 (OBD) 系统通过型式核准。若 MI 在低于车载诊断 (OBD) 系统极限值时被激活，则该车载诊断 (OBD) 系统也通过型式核准。

IA.2 试验描述

IA.2.1 车载诊断 (OBD) 系统的试验包括以下阶段：

- 发动机管理系统或排放控制系统部件的故障模拟；
- 按照 IA.6.2.1 或 IA.6.2.2 规定的预处理方法，预处理带有模拟故障的汽车；
- 按照 I 型试验循环运转带有模拟故障的汽车，并测量汽车的污染物；
- 确定车载诊断 (OBD) 系统是否对该模拟故障作出反应，并以适当方式向驾驶员指示故障。

IA.2.2 或者根据制造厂的要求，按照 IA.6 的规定，可用电子仪器模拟一个或多个部件的故障。

IA.2.3 如果制造厂能够向型式核准机关证明，在 I 型试验循环运转状态下进行监测，会影响汽车实际使用中限定的监测条件，则可以要求在 I 型试验循环之外的状态下进行监测。

IA.3 试验汽车和燃料

IA.3.1 汽车

试验汽车必须满足 C.3.1 的要求。

IA.3.2 燃料

试验必须采用附录 J 中所述的汽油、柴油、LPG 和 NG 基准燃料。型式核准机关可以为每一个所试验的故障模式 (如 IA.6.3 所述) 选择所用的燃料类型。对单一气体燃料车，可从第 J.2 章中选用，对两用燃料车，可从第 J.1 章或第 J.2 章中选用。在试验的整个过程中 (如 IA.2.1 至 IA.2.3 所述) 不得改动所选用的燃料。当选择 LPG 或 NG 作为燃料时，允许发动机以汽油起动，经事先确定的时间后，自动 (不由司机控制) 切换至 LPG 或 NG。

IA.4 试验温度和压力

试验温度和压力必须满足附录 C 对 I 型试验的要求。

IA.5 试验设备

底盘测功机。底盘测功机必须满足附录 C 的要求。

IA.6 车载诊断 (OBD) 系统试验程序

IA.6.1 在底盘测功机上进行的运转循环必须满足附录 C 的要求。

IA.6.2 汽车预处理

IA.6.2.1 根据发动机类型,在采用了 IA.6.3 中给出的故障模式之一后,汽车必须至少连续进行 2 次 I 型试验 (1 部和 2 部) 预处理运行。对装压燃式发动机的汽车,允许多运行 2 次 2 部循环。

IA.6.2.2 在制造厂的要求下,可以采用替代的预处理方法。

IA.6.3 被试验的故障模式

IA.6.3.1 装点燃式发动机的汽车

IA.6.3.1.1 将催化转化器替换为已劣化的或有缺陷的催化转化器,或用电子仪器模拟该故障。

IA.6.3.1.2 根据 I.3.3.3.2 给出的失火监测条件,确定发动机的失火状态。

IA.6.3.1.3 将氧传感器替换为已劣化的或有缺陷的氧传感器,或用电子仪器模拟该故障。

IA.6.3.1.4 断开其他任何与排放有关的、与电控单元相连接的动力控制部件的电路 (如果在所选燃料时起作用)。

IA.6.3.1.5 断开电控蒸发脱附装置 (如装有,并在所选的燃料时起作用) 的电路。对此特殊故障模式,不必进行 I 型试验。

IA.6.3.2 装压燃式发动机的汽车

IA.6.3.2.1 如果安装了催化转化器,则替换为劣化的或有缺陷的催化转化器,或者用电子仪器模拟该故障。

IA.6.3.2.2 如果安装了颗粒捕集器,则整体拆除颗粒捕集器,或者,当传感器是捕集器的组成部分时,则安装一个有缺陷的捕集器总成。

IA.6.3.2.3 断开供油系中电控燃油计量和正时执行器的任何一个电路。

IA.6.3.2.4 断开其他任何与排放有关的、与电控单元相连接的动力系控制部件的电路。

IA.6.3.2.5 在满足了 IA.6.3.2.3 和 IA.6.3.2.4 的要求,且经型式核准机关同意,制造厂必须采取恰当步骤来证明,当断开电路时,车载诊断 (OBD) 系统将指示故障。

IA.6.4 车载诊断 (OBD) 系统试验

IA.6.4.1 装点燃式发动机的汽车

IA.6.4.1.1 按照 IA.6.2 预处理后,试验汽车运行 I 型试验 (1 部和 2 部)。

试验结束前,在 IA.6.4.1.2 至 IA.6.4.1.6 给定的任一条件下,MI 都必须被激活。检测机构也可以根据 IA.6.4.1.6 采用其他设定条件来替代。但在型式核准时,模拟的故障模式总数不得超过 4 项。

IA.6.4.1.2 将催化转化器替换为已劣化的或有缺陷的催化转化器,或者用电子仪器模拟已劣化的或有缺陷的催化转化器,使 HC 排放量超过 I.3.3.2 给定的限值。

IA.6.4.1.3 在 I.3.3.3.2 界定的失火监测区域内引发失火状态,使其排放量超过 I.3.3.2 中任一项限值。

IA.6.4.1.4 将氧传感器替换为已劣化的或有缺陷的氧传感器,或者用电子仪器模拟已劣化的或有缺陷的氧传感器,使其排放量超过 I.3.3.2 给定的任一项限值。

IA. 6. 4. 1. 5 断开电控蒸发脱附装置（如装有，并在所选燃料时起作用）的电路。

IA. 6. 4. 1. 6 断开其他任何与排放有关的、与电控单元相连接的动力控制部件的电路（如果在所选燃料时起作用），使其排放量超过 I. 3. 3. 2 给定的任一项限值。

IA. 6. 4. 2 装压燃式发动机的汽车

IA. 6. 4. 2. 1 按照 IA. 6. 2 预处理后，试验汽车运行 I 型试验（1 部和 2 部）。

试验结束前，在 IA. 6. 4. 2. 2 至 IA. 6. 4. 2. 5 给定的任一条件下，MI 都必须被激活。检测机构也可以根据 IA. 6. 4. 2. 5 采用其他设定条件来替代。但在型式核准时，模拟的故障模式总数不得超过 4 项。

IA. 6. 4. 2. 2 若装有催化转化器，将其替换为已劣化的或有缺陷的催化转化器，或者用电子仪器模拟已劣化的或有缺陷的催化转化器，使其排放量超过 I. 3. 3. 2 给定的限值。

IA. 6. 4. 2. 3 若装有颗粒捕集器，则整体拆除颗粒捕集器，或者替换为满足 IA. 6. 3. 2. 2 条件的有缺陷的颗粒捕集器，使其排放量超过 I. 3. 3. 2 给定的限值。

IA. 6. 4. 2. 4 参照 IA. 6. 3. 2. 3，断开供油系中电控燃油计量和正时执行器的任何一个电路，使其排放量超过 I. 3. 3. 2 给定的任一项限值。

IA. 6. 4. 2. 5 参考 IA. 6. 3. 2. 4，断开其他任何与排放有关的、与电控单元相连接的动力系部件的电路，使其排放量超过 I. 3. 3. 2 给定的任一项限值。

IA. 6. 5 诊断信号

IA. 6. 5. 1 诊断信号的内容和获取方式

IA. 6. 5. 1. 1 一旦测定了任何部件或系统的首次故障，必须将当时发动机状态的冻结帧储存在电控单元存储器中。如果随后发生了供油系统或失火故障，任何原储存的冻结帧必须被供油系统或失火状态（取先发生者）所替代。储存的发动机状态必须包括，但不限于：计算的负荷值、发动机转速、燃油修正值（如有）、燃油压力（如有）、车速（如有）、冷却液温度、进气支管压力（如有）、闭环或开环运转状态（如有）和引发上述数据被储存的故障代码。制造厂必须选择便于有效修理的最合适的一组状态作为冻结帧储存。只要求一组数据帧。制造厂可以选择储存额外的数据帧，前提是至少所要求的数据帧可以通过满足 IA. 6. 5. 3. 2 和 IA. 6. 5. 3. 3 规范的通用扫描工具读出。如果引发储存状态的故障代码按照 I. 3. 7 的规定被清除，则同时储存的发动机状态也可被清除。

IA. 6. 5. 1. 2 若可能，除所要求的冻结帧数据信息外，一旦需要，还应能够通过标准数据连接器的串口获得下述信息（如果车载电控单元具有、或通过车载电控单元能够被确定的信息）：诊断故障码、发动机冷却液温度、燃料控制系统状态（闭环/开环及其他）、燃油修正、点火正时提前、进气温度、支管空气压力、空气流量、发动机转速、节气门位置传感器输出值、二次空气状态（上游、下游或大气）、计算的负荷值、车速和燃油压力。

必须按照 IA. 6. 5. 3 的规定，以标准单位提供这些信号。实际信号必须能从默认值或跛行回家信号中被清晰地单独分辨出。

IA. 6. 5. 1. 3 对于所有需进行规定的车载评价试验（催化转化器、氧传感器等）的排放控制系统，除失火监测、供油系统监测和综合部件监测外，汽车最近进行的试验结果及用于比较的限值，均应能通过 IA. 6. 5. 3 规定的标准数据连接器上的串行口获得。对于被监测部件和系统，除上述内容外，还必须能通过数据连接器获得其最新试验结果的合格/不合格指示。

IA. 6. 5. 1. 4 通过 IA. 6. 5. 3 规定的标准数据连接器的串口，应能读取汽车型式核准时的车载诊断（OBD）系统要求，以及符合 IA. 6. 5. 3. 3 的车载诊断（OBD）系统所监测的主要排放控制系统要求。

IA. 6. 5. 1. 5 通过标准数据连接器上的串口，应能读到匹配软件的识别号。该匹配软件的识别号应以标准化格式提供。

IA. 6. 5. 2 如果在发生故障时，对某部件的诊断会危及安全或导致该部件失效，则不要求排放控制

诊断系统在故障发生期间诊断该部件。

IA. 6. 5. 3 排放控制诊断系统必须提供标准化的和无限制的访问，并且符合下述 ISO 和/或 SAE 标准。

IA. 6. 5. 3. 1 对于车载到车下的通讯连接必须采用下列标准之一规定的限制：

ISO 9141-2: 1994 (1996 年修订) “道路车辆 诊断系统 第 2 部分：加州空气资源局对数字信息交换的要求”；

SAE J1850: 1998 年 3 月 “B 级数据通讯网接口”。有关排放的信息必须使用循环的冗余（位数）校验和 3 个字节的标头，不得使用内部字节隔离或求校验和；

ISO 14230 第 4 部分 “道路车辆 诊断系统关键词协议 2000 第 4 部分：排放有关系统的要求”；

ISO DIS 15765-4 “道路车辆 对控制器局域网（CAN）的诊断 第 4 部分：与排放有关系统的要求”，2001 年 11 月 1 日。

IA. 6. 5. 3. 2 与车载诊断（OBD）系统通讯所需的试验装置和诊断工具，必须满足或优于 ISO DIS 15031-4 “道路车辆 车辆与排放有关诊断用的外部试验装置之间的通讯 第 4 部分：外部试验装置”（2001 年 11 月 1 日）中规定的功能性技术要求。

IA. 6. 5. 3. 3 必须采用 ISO DIS 15031-5 “道路车辆 车辆与排放有关诊断用的外部试验装置之间的通讯 第 5 部分：排放有关的诊断服务”（2001 年 11 月 1 日）规定的格式和单位提供基本诊断数据（见 IA. 6. 5. 1 规定）和双向控制信息，并且这些信息必须能通过满足 ISO DIS 15031-4 要求的诊断工具获得。

汽车制造厂应向国家标准化组织提供与排放相关的所有诊断信息，例如：过程标识信息、车载诊断（OBD）系统监测器标识信息、检测标识信息，这些要求在 ISO DIS 15031-5 标准中没有说明，但是它们是本标准要求的相关信息。

IA. 6. 5. 3. 4 当一个故障被记录时，制造厂必须采用相应的故障代码识别该故障。故障代码应与 ISO DIS 15031-6 “道路车辆 车辆与排放有关诊断用的外部试验装置之间的通讯 第 6 部分：诊断故障代码的定义”中第 6.3 条与“排放有关系统的诊断故障代码”相一致。如果不能符合该识别要求，制造厂可以使用 ISO DIS 15031-6 中第 5.3 和 5.6 条规定的故障代码。通过符合 IA. 6. 5. 3. 2 规定的标准诊断装置，应能访问全部故障代码。

汽车制造厂应向国家标准化组织提供与排放相关的所有诊断信息，例如：过程标识信息、车载诊断（OBD）系统监测器标识信息、检测标识信息，这些要求在 ISO DIS 15031-5 标准中没有说明，但是它们是本标准要求的相关信息。

IA. 6. 5. 3. 5 汽车与诊断仪间的连接接口必须标准化，并必须满足 ISO DIS 15031-3 “道路车辆 车辆与排放有关诊断用的外部试验装置之间的通讯 第 3 部分：诊断连结器和相关的电路：技术要求及使用”（2001 年 11 月 1 日）的全部要求。其安装位置必须经型式核准机关同意，以便于维修人员访问，并防止在正常使用条件下的意外损坏。

IA. 6. 6 有关两用燃料车诊断信号传递的特殊要求

IA. 6. 6. 1 对不同燃料系统的特定信号存贮在同一个电控单元中的两用燃料车辆，在使用汽油或气体燃料时，应分别对其诊断信号（见 I. 6. 5 的规定）进行评定和发送。

IA. 6. 6. 2 对不同燃料系统的特定信号存贮在不同的单控单元的两用燃料车辆，在使用汽油或气体燃料时，应根据使用燃料所对应的电控单元对诊断信号进行评定和发送。

IA. 6. 6. 3 根据诊断工具的要求，燃料汽油时的诊断信号应基于某一个源地址发送，燃料用气体燃料时的诊断信号应基于另一个源地址进行发送。源地址的使用应符合 ISO DIS 15031-5 “道路车辆 车辆与排放诊断用的外部试验装置之间的通讯 第 5 部分：排放有关的诊断服务”，（2001 年 11 月 1 日）规定。

附件 IB
(规范性附件)
车载诊断 (OBD) 系统系族的基本特征

IB.1 定义车载诊断 (OBD) 系统系族的各种参数

必须按照同一系族中汽车的基本设计参数相同来定义车载诊断 (OBD) 系统系族。为确保在一个车载诊断 (OBD) 系统系族内只包括排气排放特性近似的那些汽车, 必须考虑某些参数之间可能产生相互干扰造成的影响。

IB.2 下述参数相同的车型, 被视为属于同一发动机 排放控制/车载诊断 (OBD) 系统组合。

发动机:

- 燃烧过程 (即: 点燃式、压燃式、二冲程、四冲程);
- 发动机燃油供给方式 (即: 化油器或燃油喷射)。

污染控制装置:

- 催化转化器型式 (即: 氧化型、三效型、加热催化、其他);
- 颗粒物捕集器型式;
- 二次空气喷射 (即: 有或无);
- 排气再循环 (即: 有或无)。

车载诊断 (OBD) 系统部件和功能:

- 车载诊断 (OBD) 系统功能性监测、故障监测和向汽车驾驶员指示故障的方法。

附 录 J
(规范性附录)
基准燃料的技术要求

J.1 用于试验适用于第Ⅲ阶段限值(Ⅰ型试验)的汽车所用基准燃料的技术规格

J.1.1 用于试验装点燃式发动机汽车的基准燃料的技术数据

类型: 无铅汽油

项 目	质 量 指 标	试 验 方 法
抗爆性:		
研究法辛烷值 (RON)	不小于 93	GB/T 5487
抗爆指数 (RON + MON) /2	不小于 88	GB/T 503
铅含量 ^a / (g/L)	不大于 0.005	GB/T 8020
铁含量 ^a / (g/L)	不大于 0.01	SH/T 0712
密度 (20℃) / (kg/m ³)	735 ~ 765	GB/T 1884 GB/T 1885
馏程:		
10% 蒸发温度/℃	50 ~ 70	GB/T 6536
50% 蒸发温度/℃	90 ~ 110	
90% 蒸发温度/℃	160 ~ 180	
终馏点/℃	180 ~ 200	
残留量 (%) (体积分数)	2	
蒸气压 ^b /kPa	55 ~ 65	GB/T 8017
实际胶质/ (mg/100ml)	不大于 4	GB/T 8019
诱导期/min.	不小于 480	GB/T 8018
硫含量 (% , 质量分数)	不大于 0.010 ~ 0.015	GB/T 380
铜片腐蚀 (50℃, 3h) /级	不大于 1	GB/T 5096
水溶性酸或碱	无	GB/T 258
机械杂质	无	GB/T 511
水分	无	GB/T 260
硫醇 (需满足下列要求之一):		
硫醇硫 (博士试验法)	通过	SH/T 0174
硫醇硫含量 (%) (质量分数)	不大于 0.001	GB/T 1792
氧含量 (% , 质量分数)	不大于 2.3	SH/T 0663
苯含量 (% , 体积分数)	不大于 1	SH/T 0713
烯烃含量 (% , 体积分数)	不大于 30	GB/T 11132
芳烃含量 (% , 体积分数)	不大于 40	GB/T 11132

a. 铅、铁虽然规定了限值,但是不得人为加入。不应添加对机动车排放净化系统和人体健康有不良影响的金属添加剂。

b. VI型试验用汽油的最大蒸气压为 88 kPa。

J.1.2 用于试验装压燃式发动机汽车的基准燃料的技术数据

类型：柴油

项 目	质 量 指 标	试 验 方 法	
色度/号	不大于	3.5	GB/T 6540
氧化安定性		2.5	SH/T 0175
总不溶物 ^a / (mg/100ml)	不大于		
硫含量(%, 质量分数)	不大于	0.035	GB/T 380
酸度(KOH) / mg/100ml	不大于	7	GB/T 258
10% 蒸余物残炭 ^b (%) (质量分数)	不大于	0.3	GB/T 268
灰分(%) (质量分数)	不大于	0.01	GB/T 508
铜片腐蚀(50℃, 3h) / 级	不大于	1	GB/T 5096
水分(%, 体积分数)	不大于	痕 迹	GB/T 260
机械杂质		无	GB/T 511
运动黏度(20℃) / (mm ² /s)		4.0 ~ 6.0	GB/T 265
凝点/℃	不高于	0	GB/T 510
冷滤点/℃	不高于	4	SH/T 0248
闪点(闭口) /℃	不低于	55	GB/T 261
十六烷值	不小于	51	GB/T 386
馏程:			
50% 馏出温度/℃	不高于	300	
90% 馏出温度/℃	不高于	355	GB/T 6536
95% 馏出温度/℃	不高于	345 ~ 365	
多环芳烃(%, 质量分数)	不大于	11	SH/T 0606
润滑性 磨斑直径/μm	不大于	460	ISO 12156-1
密度(20℃) / (kg/m ³)		820 ~ 845	GB/T 1884 GB/T 1885

a. 每批试验油必须检测。

b. 若柴油中含有硝酸酯型十六烷值改进剂, 10% 蒸余物残炭的测定, 必须用不加硝酸酯的基础燃料进行。柴油中是否加有硝酸酯型十六烷值改进剂的检验方法见附件 JA。可用 GB/T 17144 方法测定。结果有争议时, 以 GB/T 268 方法为准。

J.2 用于试验适用于第IV阶段限值(Ⅰ型试验)的汽车所用基准燃料的技术规格

J.2.1 用于试验装点燃式发动机汽车的基准燃料的技术数据

类型：无铅汽油

参 数	单 位	限值 ⁽¹⁾		试 验 方 法
		最 小	最 大	
研究法辛烷值, RON		95.0	—	GB/T 5487
抗爆指数, (MON + RON)		90.0	—	GB/T 503
15℃下密度	kg/m ³	740	754	ASTM D1298
雷氏蒸汽压	kPa	56.0	60.0	GB/T 8017
馏程:				
—初馏点	℃	24.0	40.0	GB/T 6536
—100℃下蒸出量	体积分数(%)	50.0	58.0	GB/T 6536
—150℃下蒸出量	体积分数(%)	83.0	89.0	GB/T 6536
—终馏点	℃	190	210	GB/T 6536
残留量	%	—	2.0	GB/T 6536
烃分析:				
—烯烃	体积分数(%)	—	10	GB/T 11132
—芳烃	体积分数(%)	29.0	35.0	GB/T 11132
—苯	体积分数(%)	—	1.0	GB 17930 附录 A

续表

参 数	单 位	限值 ⁽¹⁾		试 验 方 法
		最 小	最 大	
一饱和烃	体积分数 (%)	—	余量	GB/T 11132
碳/氢比		报告	报告	
诱导期 ⁽²⁾	min.	480	—	GB/T 8018
氧含量	质量分数 (%)	—	1.0	SH/T 0663
实际胶质	mg/ml	—	0.04	GB/T 8019
硫含量 ⁽³⁾	mg/kg	—	50	GB/T 380
铜腐蚀		—	1 级	GB/T 5096
铅含量	mg/L	—	5	GB/T 8020
磷含量	mg/L	—	1.3	SH/T 0020 - 90

⁽¹⁾技术要求所引用的是“真值”。在确定它们的限值时，运用了 ISO 4259 “石油产品 - 与试验方法有关的精密数据的确定和运用”的条款，在确定最小值时，考虑了零以上 $2R$ 的最小差别；在确定最大和最小值时，最小差别为 $4R$ (R = 再现性)。

尽管有了这个为了统计原因采取的的必要措施，然而，燃料制造厂应该在规定的最大值 $2R$ 时，瞄准零值，而在以最大和最小限值表示的情况下，瞄准平均值。一旦需要澄清燃油是否满足了技术要求的规定，应该运用 ISO 4259 的条款。

⁽²⁾燃料可包含氧化抑制剂和金属减活化剂，一般用来稳定精制汽油流，但不得添加洗涤剂/分散剂和溶解油。

⁽³⁾应报告 I 型试验用燃油的实际硫含量。

J. 2. 2 用于试验装压燃式发动机汽车的基准燃料的技术数据

类型：柴油

参 数	单 位	限值 ⁽¹⁾		试 验 方 法
		最 小	最 大	
十六烷值 ⁽²⁾		52.0	54.0	GB/T 386
15℃下密度	kg/m ³	833	837	GB/T 1884 GB/T 1885
馏程				
—50%点	℃	245	—	GB/T 6536
—95%点	℃	345	350	GB/T 6536
—终馏点	℃	—	370	GB/T 6536
闪点	℃	55	—	GB/T 261
冷滤点	℃	—	-5	SH/T 0248
40℃下黏度	mm ² /s	2.3	3.3	GB/T 265
多环芳香烃	质量分数 (%)	3	6.0	SH/T 0606
硫含量 ⁽³⁾	mg/kg	—	50	GB/T 380
铜腐蚀		—	1 级	GB/T 5096
10% 蒸余物残碳	质量分数 (%)	—	0.2	GB/T 268
灰分	质量分数 (%)	—	0.01	GB/T 508
水分	质量分数 (%)	—	0.02	GB/T 260
中和数 (强酸)	mg KOH/g	—	0.02	GB/T 258
氧化安定性 ⁽⁴⁾	mg/ml	—	0.025	SH/T 0175
润滑性 (60℃下 HFRR 磨损扫描直径)	μm	—	400	CEC F - 06 - A - 96
FAME			不允许	

⁽¹⁾技术要求所引用的是“真值”。在确定它们的限值时，运用了 ISO 4259 “石油产品 - 与试验方法有关的精密数据的确定和运用”的条款，在确定最小值时，考虑了零以上 $2R$ 的最小差别；在确定最大和最小值时，最小差别为 $4R$ (R = 再现性)。

尽管有了这个为了统计原因采取的的必要措施，然而燃料制造厂应该在规定的最大值 $2R$ 时，瞄准零值，而在以最大和最小限值表示的情况下，瞄准平均值。一旦需要澄清燃油是否满足了技术要求的规定，应该运用 ISO 4259 的条款。

⁽²⁾十六烷数的范围没有符合最小 $4R$ 范围的要求。然而，如果出现了燃油供应商和用户之间的争论，可以运用 ISO 4259 的条款来解决这些争论，只要不作简单决定，而进行了足够多测定，达到了必需的精密密度。

⁽³⁾应报告 I 型试验用燃油的实际硫含量。

⁽⁴⁾尽管氧安定性得到了控制，但保存期可能将加以限制。应从供应商哪儿征求储存条件和寿命的建议。

J.3 汽车排放试验所用气体基准燃料的技术要求

J.3.1 LPG 基准燃料的技术数据

J.3.1.1 用于试验适用于第Ⅲ阶段限值（I型试验）的汽车所用 LPG 基准燃料的技术数据

		燃料 A	燃料 B	试验方法
组分	体积分数 (%)			SH/T 0614
C ₃ -含量	体积分数 (%)	30 ± 2	85 ± 2	
C ₄ -含量	体积分数 (%)	余量	余量	
< C ₃ , > C ₄	体积分数 (%)	最大 2	最大 2	
烯烃	体积分数 (%)	最大 12	最大 15	
蒸发残余物	mg/kg	最大 50	最大 50	SY/T 7509
含水量		无	无	目测
硫总含量	mg/kg	最大 50	最大 50	SH/T 0222
硫化氢		无	无	
铜片腐蚀		1 级	1 级	SH/T 0232 ⁽¹⁾
臭味		特征	特征	
马达法辛烷值		最小 89	最小 89	GB/T 12576
⁽¹⁾ 如果样品含有腐蚀抑制剂,或其他减少铜片腐蚀性的化学制品,此方法不能准确地确定是否存在腐蚀物质。因此,禁止添加单纯为了使试验方法造成偏差的物质。				

J.3.1.2 用于试验适用于第Ⅳ阶段限值（I型试验）的汽车所用 LPG 基准燃料的技术数据

		燃料 A	燃料 B	试验方法
组分	体积分数 (%)			SH/T 0614
C ₃ -含量	体积分数 (%)	30 ± 2	85 ± 2	
C ₄ -含量	体积分数 (%)	余量	余量	
< C ₃ , > C ₄	体积分数 (%)	最大 2	最大 2	
烯烃	体积分数 (%)	最大 12	最大 15	
蒸发残余物	mg/kg	最大 50	最大 50	SY/T 7509
含水量		无	无	目测
硫总含量	mg/kg	最大 10	最大 10	SH/T 0222
硫化氢		无	无	
铜片腐蚀		1 级	1 级	SH/T 0232 ⁽¹⁾
臭味		特征	特征	
马达法辛烷值		最小 89	最小 89	GB/T 12576
⁽¹⁾ 如果样品含有腐蚀抑制剂,或其他减少铜片腐蚀性的化学制品,此方法不能准确地确定是否存在腐蚀物质。因此,禁止添加单纯为了使试验方法造成偏差的物质。				

J.3.2 NG 基准燃料的技术数据

特 性	单 位	基 础	限 值		试验方法
			最 小	最 大	
基准燃料 G ₂₀					
组分:					
甲烷	摩尔分数 (%)	100	99	100	GB/T 13610
余量 ⁽¹⁾	摩尔分数 (%)	—	—	1	GB/T 13610
N ₂	摩尔分数 (%)				GB/T 13610
硫含量	mg/m ³⁽²⁾	—	—	10	GB/T 11061
Wobbe 指数 (净)	MJ/m ³⁽³⁾	48.2	47.2	49.2	
基准燃料 G ₂₅					
组分:					
甲烷	摩尔分数 (%)	86	84	88	GB/T 13610
余量 ⁽¹⁾	摩尔分数 (%)	—	—	1	GB/T 13610
N ₂	摩尔分数 (%)	14	12	16	GB/T 13610
硫含量	mg/m ³⁽²⁾	—	—	10	GB/T 11061
Wobbe 指数 (净)	MJ/m ³⁽³⁾	39.4	38.2	40.6	
⁽¹⁾ 惰性成分 (不是 N ₂) + C ₂ + C ₂₊ 。 ⁽²⁾ 在 293.2 K (20℃) 和 101.3 kPa 下测定的值。 ⁽³⁾ 在 273.2 K (0℃) 和 101.3 kPa 下测定的值。					

Wobbe 指数是单位容积燃气的热值与其相对密度 (在同样基准状态下) 的平方根的乘积:

$$\text{Wobbe 指数 } W = H_{\text{燃气}} * \sqrt{\frac{\rho_{\text{空气}}}{\rho_{\text{燃气}}}}$$

式中: $H_{\text{燃气}}$ —— 燃料的热值, MJ/m³ (0℃下);

$\rho_{\text{空气}}$ —— 0℃下空气的密度;

$\rho_{\text{燃气}}$ —— 0℃下燃料的密度。

Wobbe 指数是总指数还是净指数, 取决于热值是总热值还是净热值。

J.4 本附录中引用的文件

- GB/T 11132 液态石油产品烃类测定法
- GB/T 1884 石油和液体石油产品密度测定法 (密度计法)
- GB/T 1885 石油计量换算表
- GB/T 258 汽油、煤油、柴油酸度测定法
- GB/T 260 石油产品水分测定法
- GB/T 261 石油产品闪点测定法 (闭口杯法)
- GB/T 265 石油产品运动黏度测定法和动力黏度计算法
- GB/T 268 石油产品残炭测定法 (康氏法)
- GB/T 380 石油产品硫含量测定法 (燃灯法)
- GB/T 386 柴油着火性质测定法 (十六烷值法)
- GB/T 503 汽油辛烷值测定法 (马达法)

- GB/T 508 石油产品灰分测定法
 GB/T 510 石油产品凝点测定法
 GB/T 511 石油产品和添加剂机械杂质测定法（重量法）
 GB/T 1792 馏份燃料中硫醇硫测定法（电位滴定法）
 GB/T 5096 石油产品铜片腐蚀试验法
 GB/T 5487 汽油辛烷值测定法（研究法）
 GB/T 6536 石油产品蒸馏测定法
 GB/T 6540 石油产品颜色测定法
 GB/T 8017 石油产品蒸气压测定法（雷德法）
 GB/T 8018 汽油氧化安定性测定法（诱导期法）
 GB/T 8019 车用汽油和航空燃料实际胶质测定法（喷射蒸发法）
 GB/T 8020 汽油铅含量测定法（原子吸收光谱法）
 GB/T 11061 天然气中总硫含量的测定氧化微库仑法
 GB/T 12576 液化石油气蒸气压和相对密度及辛烷值计算法
 GB/T 13610 天然气组成分析（气相色谱法）
 SH/T 0020—90 汽油中磷含量测定法（分光光度法）
 SH/T 0174 芳烃和轻质石油产品硫醇定性试验法（博士试验法）
 SH/T 0175 馏分燃料油氧化安定性测定法（加速法）
 SH/T 0222 液化石油气总硫含量测定法（电量法）
 SH/T 0232 液化石油气铜片腐蚀试验法
 SH/T 0248 馏分燃料冷滤点测定法
 SH/T 0606 中间馏分烃类组成测定法
 SH/T 0614 工业丙烷、丁烷组分测定法（气相色谱法）
 SH/T 0663 汽油中某些醇类和醚类测定法
 SH/T 0711 汽油中锰含量测定法
 SH/T 0712 汽油中铁含量测定法（原子吸收光谱法）
 SH/T 0713 车用汽油和航空汽油中苯和甲苯含量测定法（气相色谱法）
 SY/T 7509 液化石油气残留物测定法

附件 JA

（规范性附件）

柴油中硝酸酯型十六烷值改进剂的检验

JA.1 范围

本方法适用于检验柴油中使用的硝酸酯型十六烷值改进剂，本方法可用为测定残炭和计算十六烷指数前使用的定性筛选方法。

JA.2 方法概要

柴油试样在氢氧化钾—正丁醇混合物中皂化，用玻璃纤维滤纸过滤，留在滤纸上的物质干燥后用二苯胺试剂处理。二苯胺被硝酸盐氧化成深蓝色醌型化合物。生成的蓝色或黑色斑点显示有硝酸酯型十六烷值改进剂。

JA.3 仪器或设备

- JA.3.1 反应瓶：容量 30 ml，广口瓶，带螺帽盖，盖内侧有锡或塑料衬里。
- JA.3.2 玻璃纤维纸：直径 37mm。
- JA.3.3 移液管：容量 10 ml，带吸球。
- JA.3.4 量筒：10ml 和 25ml。
- JA.3.5 吸滤瓶：适合与 60ml，玻璃烧结过滤器连接。
- JA.3.6 玻璃烧结过滤器：容量 60ml。
- JA.3.7 烘箱：适用于在 110℃ 干燥玻璃纤维滤纸。

JA.4 试剂

在本试验过程中所用试剂均为分析纯试剂。

- JA.4.1 氢氧化钾。
- JA.4.2 正丁醇。
- JA.4.3 硫酸
- JA.4.4 二苯胺（1g/100ml 溶液）。

配制：用 0.250g 二苯胺溶解在 25ml 硫酸中。

- JA.4.5 甲苯。

告诫：甲苯是有毒的可燃物，应避免吸入其蒸汽，并避免与皮肤接触。

JA.5 试验步骤

- JA.5.1 用 6.5g 氢氧化钾与 100ml 正丁醇混合，加热使氢氧化钾溶解，待溶液冷却后用玻璃纤维滤纸过滤混合物，即得到皂化混合物。
- JA.5.2 用移液管把 100ml 试样注入反应瓶，加入 5ml 甲苯，再加入 10ml 皂化混合物。
- 警告：不应当用口吸移液管，因为检验中有有毒物质。
- JA.5.3 用螺帽盖牢固地盖在反应瓶上，混合内盛物后，放在 110℃ 箱中保持 4h。
- JA.5.4 从烘箱中取出的反应瓶冷却到 $25 \pm 3^\circ\text{C}$ 。
- JA.5.5 将反应瓶中的内盛物在装有玻璃纤维滤纸的玻璃烧结过滤器内过滤。
- JA.5.6 用 2.5ml 甲苯洗涤反应瓶，并转移到玻璃烧结过滤器内过滤。
- JA.5.7 小心取出玻璃纤维滤纸，放在 110℃ 烘箱中干燥 15min。
- JA.5.8 取出玻璃纤维纸，冷却到 $25 \pm 3^\circ\text{C}$ 。
- JA.5.9 向滤纸中央滴入二苯胺溶液，观察是否形成蓝色或蓝黑色。

JA.6 报告

如果出现蓝色，应报告有硝酸酯型十六烷值改进剂。含有 0.5%（体积分数）硝酸酯型十六烷值改进剂的柴油参比试样会使整个试剂部位呈现深蓝色至蓝黑色。而仅含有 0.1%（体积分数）硝酸酯型十六烷值改进剂的柴油参比试样会使试剂部位的外缘呈现蓝色环。

如果出现上述的蓝色、深蓝色或蓝黑色，则试样为阳性反应，残炭的测定必须用不加硝酸酯型十六烷值改进剂的基础燃料进行，而且不能用来计算十六烷值指数，必须用 GB/T 386 方法测定十六烷值。

附录 K

(规范性附录)

燃用液化石油气 (LPG) 或天然气 (NG) 汽车的特殊要求

K.1 概述

本附录描述了适用于燃用 LPG 或 NG, 或既能燃用汽油又能燃用 LPG 或 NG 的汽车在型式核准中, 以 LPG 或 NG 进行试验时的特殊要求。

由于市场上 LPG 和 NG 的组分变化较大, 要求供油系统的供油率适应这些组分。为了证明这种能力, 在 I 型试验时汽车必须使用两种极端的基准燃料进行试验来证明供油系统的自适应能力。只要证明了某供油系统在汽车上的自适应能力, 该辆车就可作为一个汽车系族的“源车”。符合该汽车系族成员要求的汽车, 如果安装相同的供油系统, 则只需用一种燃料进行试验。

K.2 定义

就本标准而言:

K.2.1 “源车”指被选择用来证明供油系统在汽车上的自适应能力的那辆车, 它是一个汽车系族的成员。一个汽车系族中可能不止一辆源车。

K.2.2 “汽车系族”指与源车具有下述基本特征的汽车:

- (1) 由同一制造厂生产。
- (2) 适用同一排放限值。
- (3) 如气体供给系统具有一个为整个发动机的中央计量装置:
则型式核准输出功率为源车发动机的 0.7 倍至 1.15 倍。
如气体供给系统具有单独为每个气缸计量的装置:
则每缸型式核准输出功率为源车发动机每缸的 0.7 倍至 1.15 倍。
- (4) 如果安装了催化系统, 则催化剂的型式相同, 即三效型、氧化型、还原型。
- (5) 气体供给系统 (包括调压器) 的制造厂和型号相同: 进气、蒸气喷射 (单点、多点)、液体喷射 (单点、多点)。
- (6) 气体供给系统由同型号和同技术规格的 ECU 控制, 包含了相同的软件原理和控制方案。

就上述第 (3) 项要求而言, 如果两辆燃气汽车都作为源车进行了试验, 除其型式核准输出功率分别为 P_1 和 P_2 ($P_1 < P_2$) 外, 还能证明属同一汽车系族, 则对于那些型式核准输出功率在 $0.7 \times P_1$ 和 $1.15 \times P_2$ 之间的汽车, 都认为其汽车系族关系有效。

K.3 型式核准

满足下列要求, 则通过型式核准:

K.3.1 源车排气污染物的型式核准

源车应证明其能适应市场上可能遇到的任何组分燃料。对于 LPG, 其 C_3 和 C_4 组分有变动。对于 NG, 通常有两种燃料: 高热值燃料 (高气) 和低温值燃料 (低气), 但大部分分布在这两者之间, 这两种燃料的 Wobbe 指数显著不同。这些波动反映在基准燃料中。

K.3.1.1 源车应采用附录 J 中两种极端基准燃料进行 I 型试验。

如果从一种燃料过渡到另一种燃料实际上是借助于一个开关, 则在型式核准期间不得使用该开关。

此时, 在制造厂的要求和检测机构同意下, 可延长 C5.3.1 规定的预处理循环。

K.3.1.2 如果使用两种基准燃料，试验结果符合排放限值，则认为汽车排放 I 型试验合格。

K.3.1.3 对每种污染物，应按表 K1 确定排放结果比“ r ”：

表 K1

燃料类型	基准燃料	计算“ r ”
LPG 和汽油或仅用 LPG	燃料 A	$r = B/A$
	燃料 B	
NG 和汽油或仅用 NG	G_{20}	$r = G_{25}/G_{20}$
	G_{25}	

K.3.2 汽车系族成员排气污染物型式核准

对于汽车系族成员，应使用一种基准燃料进行 I 型试验。该基准燃料可以是两种基准燃料中的任一种。如果满足下述要求，则认为汽车排放 I 型试验合格：

K.3.2.1 汽车符合 K.2.2 汽车系族成员的定义。

K.3.2.2 如果 K.3.1.3 的系数“ r ”大于 1，则每种污染物的试验结果必须乘以系数 r ；如果系数 r 小于 1，则取其值为 1。乘上系数后的数值作为最终的排放结果。在制造厂的要求下，可以使用第 2 种基准燃料，或使用两种基准燃料，进行 I 型试验，这样就不需进行任何修正。

K.3.2.3 汽车污染物的测量值和计算值都应符合相应种类汽车的排放限值。

K.4 一般条件

可使用市售燃料进行生产一致性试验，对于 LPG，其 C_3/C_4 比应处于两种基准燃料之间，对于 NG，其 Wobbe 指数应处于两种极端基准燃料之间。此时，需要提交燃料分析报告。

附 录 L

(规范性附录)

作为独立技术总成的替代用催化转化器的型式核准

L.1 范围

本附录适用于作为独立技术总成的替代用催化转化器的型式核准，这些催化转化器将作为替代用部件，装在一种或多种型式的 M_1 和 N_1 类机动车上。

L.2 定义

L.2.1 催化转化器型式

指在下列基本方面无差异的催化转化器：

- 经涂敷的载体数量、结构和材料；
- 催化活性的类型（氧化型、三效型等）；
- 载体容积，前端面积和载体长度比；
- 催化剂材料含量；
- 催化剂材料比；
- 孔密度；
- 尺寸和形状；
- 热保护。

L.2.2 替代用催化转化器的型式核准

指就排放污染物限值、噪声水平、对汽车性能的影响和与车载诊断（OBD）系统的兼容性，对某催化转化器作为某个或某些指定车型的替代部件的型式核准。

L.2.3 经劣化的替代用催化转化器

指经老化或人工劣化的催化转化器，其劣化程度完全满足第 IA.1 章的要求⁽¹⁾。

L.3 型式核准申请

L.3.1 对某种型式的替代用催化转化器的型式核准申请，应由制造厂提交。

L.3.2 附件 LA 给出了型式核准申报材料的式样。

L.3.3 当申请替代用催化转化器型式核准时，应向负责型式核准试验的检测机构提交下列内容：

L.3.3.1 已通过型式核准的装原装催化转化器的汽车。这辆（些）汽车应由申请者挑选，并经检测机构同意。它（们）应符合第 C.3 章的要求。如果选用 L.5.3.2.1.1 所述试验方法，还应提交一台装于上述汽车的单独发动机。

试验汽车的排放控制系统应无缺陷；任何过量磨损或与排放有关的有故障的原装零件，均应经过修理或更换。排放试验前，试验汽车应正确调整，并按照制造厂的技术规范进行设定。

L.3.3.2 一件替代用催化转化器的样品。该样品应该用清晰、不可擦除的标记标明申请者的商品名称或商标，以及其商业名称。

L.3.3.3 如果替代用催化转化器拟装在装有车载诊断（OBD）系统的汽车上，应提供该型催化转化器的另一只样件。样件上应清晰地、不可清除地标记上申请者的商品名称或注册商标，以及其商业标志。它必须经过 L.2.3 规定的劣化处理。

⁽¹⁾对于装点燃式发动机的汽车的验证试验，当测得的 HC 值高于该汽车型式核准时的测得值，L.3.3.2 的极限值应增加此差值，以将此增加值用于第 IA.1 章。

L.4 型式核准

如果满足第 L.5 章的要求，则应通过型式核准。

L.5 技术要求

L.5.1 一般要求

L.5.1.1 替代用催化转化器在设计、制造和安装能力上，应能够保证汽车符合本标准的规定，这些规定是汽车本来就符合的，而污染物应在汽车正常使用下和正常寿命期内得到有效控制。

L.5.1.2 替代用催化转化器应安装在原装催化转化器的同一位置，如适用，排气管中氧传感器和其他传感器（如有）的位置不应变动。

L.5.1.3 如原装催化转化器包含热防护，替代用催化转化器应包含等效的防护。

L.5.1.4 替代用催化转化器应耐用，即在其设计、制造和安装上，应能够合理抵抗汽车各种使用条件中遇到的腐蚀、氧化现象。

L.5.2 排放要求

L.3.3.1 所指汽车，装有要求型式核准的替代用催化转化器后，应按照本标准相关附录中规定的条件进行 I 型试验，并按照下述步骤比较替代用催化转化器与原装催化转化器的性能。

L.5.2.1 确定比较基准

汽车应安装一个新原装催化转化器（见 L.3.3.1），进行运转 12 次运转循环 2 部的预处理。

预处理后，汽车停置于温度在 293 ~ 303K (20 ~ 30℃) 的室内。该浸车至少进行 6h，直至发动机机油温度和冷却液温度在室温的 ±2K 范围内。然后进行 3 次 I 型试验。

L.5.2.2 装替代用催化转化器的排气试验

应将试验汽车的原装催化转化器由替代用催化转化器（见 L.3.3.2）代替，进行运转 12 次运转循环 2 部的预处理。

预处理后，汽车停置于温度在 293 ~ 303K (20 ~ 30℃) 的室内。该浸车至少进行 6h，直至发动机机油温度和冷却液温度在室温的 ±2K 范围内。然后进行 3 次 I 型试验。

L.5.2.3 评价装替代用催化转化器汽车的污染物排放

装原装催化转化器的试验汽车，应符合汽车型式核准时的排放限值，如适用，还应采用该车型型式核准时的劣化系数。

就每一受限制的污染物（CO，HC + NO_x 和 PM）而言，如果装替代用催化转化器的汽车，其试验结果满足以下两条件，则应认为排放满足要求：

$$M \leq 0.85S + 0.4G \quad (1)$$

$$M \leq G \quad (2)$$

式中： M ——替代用催化转化器 3 次 I 型试验得到的一种污染物或两种污染物⁽¹⁾排放的平均值。

S ——原装催化转化器 3 次 I 型试验得到的一种污染物或两种污染物⁽¹⁾排放的平均值。

G ——该汽车型式核准时一种污染物或两种污染物⁽¹⁾排放限值，如适用，除以 5.3.5.2 表 3 中规定的劣化系数。

如果型式核准适用于同一汽车制造厂的不同车型，且这些不同车型装有同一型式的原装催化转化器，经负责型式核准的检测机构认可后，I 型试验可限于在所选的至少两辆汽车上进行。

L.5.3 噪声和排气背压要求

L.5.3.1 噪声要求

当替代用催化转化器装在 L.3.3.1 所指汽车上时，使用两种方法（汽车静止和行驶）得到的声级

⁽¹⁾ 按照装原装催化转化器汽车型式核准时适用的 5.3.1.4 规定的限值。

水平必须不得超过该汽车安装原装催化转化器时测得的值。测量方法参照 GB 1495—2002 或 GB 1496—1979 进行。

L.5.3.2 排气背压要求

采取测量排气背压的方式进行比较。在 L.5.3.2.1.1 或 L.5.3.2.1.2 规定的条件下，替代用催化转化器测得的值，不得大于 1.25 倍原装催化转化器测得值。

L.5.3.2.1 试验方法

L.5.3.2.1.1 发动机试验方法

应在与测功机相联的 L.3.3.1 所述的发动机上进行测量。

节气门全开，调整台架，使发动机达到相应于发动机最大额定功率的转速。

测量背压时，测压头离排气支管的距离，应符合图 L.1、L.2 和 L.3 的规定。

L.5.3.2.1.2 汽车试验方法

应在 L.3.3.1 所述汽车上进行测量。

试验必须在道路上进行，或在底盘测功机上进行。

节气门全开，应将发动机加载到使发动机达到相应于最大额定功率的转速。

测量背压时，压力测量点离排气支管的距离，应符合图 L.1、L.2 和 L.3 的规定。

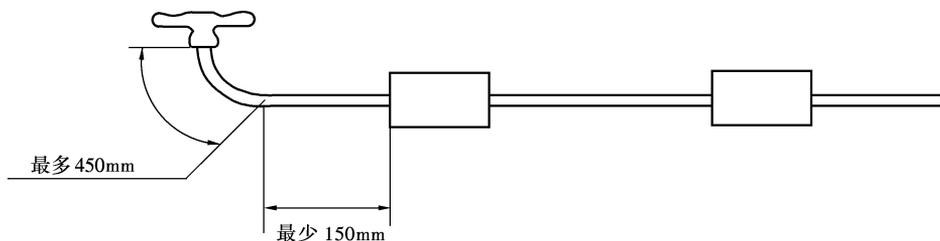


图 L.1 背压 - 测量点 (1)

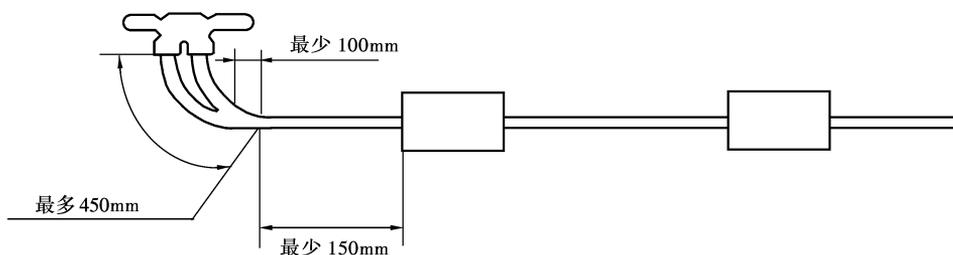


图 L.2 背压 - 测量点 (2)⁽²⁾

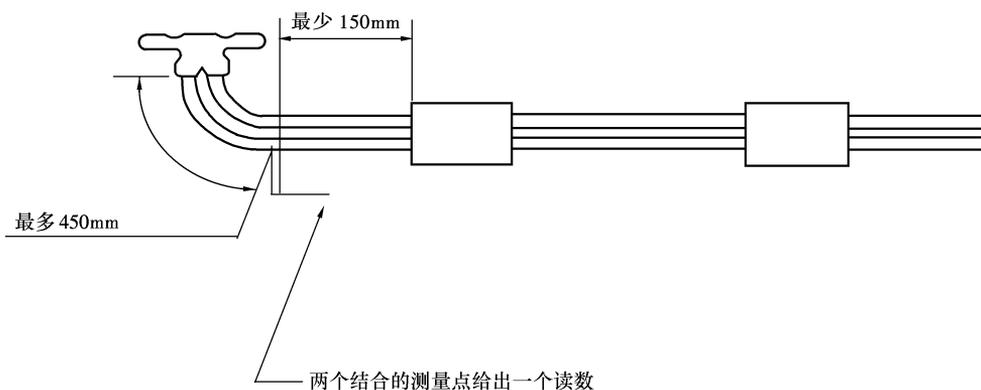


图 L.3 背压 - 测量点 (3)

⁽²⁾ 如不可能，则采用图 L.3。

L.5.4 耐久性要求

替代用催化转化器应满足 5.3.5，即 V 型试验的要求，或将表 L.1 中的劣化系数用于 I 型试验结果。

表 L.1 劣化系数

发动机类别	劣化系数				
	CO	HC ⁽¹⁾	NO _x ⁽¹⁾	HC + NO _x	颗粒物
点燃式发动机	1.2	1.2	1.2	1.2 ⁽²⁾	—
压燃式发动机	1.1	—	1.0	1.0	1.2

⁽¹⁾适用于按照第 I、II 阶段型式核准的汽车。
⁽²⁾适用于按照第 III、IV 阶段型式核准的汽车。

L.5.5 对车载诊断 (OBD) 系统兼容性的要求 (仅适用于拟装在装有车载诊断 (OBD) 系统的汽车上的替代用催化转化器)

若原车的车载诊断 (OBD) 系统有对原装催化转化器进行监测的功能，则应验证替代用催化转化器与车载诊断 (OBD) 系统的兼容性。

L.5.5.1 应采用附件 IA 规定的规程验证替代用催化转化器与车载诊断 (OBD) 系统的兼容性。

L.5.5.2 附件 IA 中对催化转化器以外零部件的规定不适用。

L.5.5.3 售后零部件制造厂可以采用原车型型式核准时的预处理和试验规程。这时，在该制造厂的要求下，型式核准机关应在公正的基础上，提供附录 B 中预处理循环的次数和类型，以及该附录中原制造厂在车载诊断 (OBD) 系统的催化转化器试验时采用的试验循环的类型。

L.5.5.4 为了验证车载诊断 (OBD) 系统所监测的所有其他零部件的安装和功能是否正确，在安装任何替代用催化转化器前，车载诊断 (OBD) 系统应指示无故障和无存储的故障代码。为此，可以在 L.5.2.1 规定的试验结束时，对车载诊断 (OBD) 系统的状态进行评价。

L.5.5.5 在汽车按照 L.5.2.2 规定运行时，MI (参见 I.2.5) 不应激活。

L.6 资料

L.6.1 每件替代用催化转化器应附有下列资料：

L.6.1.1 催化转化器制造厂的名称和注册商标；

L.6.1.2 替代用催化转化器批准适用的汽车 (包括制造年份)；如适用，一份表明该替代用催化转化器适用于装在装有车载诊断 (OBD) 系统的汽车上的标识；

L.6.1.3 如需要，安装指南。

L.6.2 这些资料应按下列方式之一提供：

——随同替代用催化转化器的散页；

——催化转化器出售时的包装盒上；

——其他适用的方式。

无论采用何种方式，在替代用催化转化器制造厂散发到销售点的产品目录中必须能查到这些资料。

L.7 型式更改

如果已经型式核准批准的替代用催化转化器在 L.2.3 所规定的基本方面有所更改，则应按照本附录重新进行型式核准。

L.8 生产一致性

替代用催化转化器的生产一致性应参照第 7 章和附录 M 进行。

L. 8.1 特殊条款

L. 8.1.1 应检查 L. 2.3 所规定的基本方面是否符合。

L. 8.1.2 应进行 L. 5.2 (污染物要求) 描述的试验。此时, 作为一种替代方案, 型式核准的持有者可要求采用型式核准试验时的那个替代用催化转化器 (或另一个已经证明与批准的类型相一致的样品), 而不采用那个原装催化转化器作为比较基准。装被检样品时所测得的污染物平均值, 应不超过装基准催化转化器时测得值的 15%。

附件 LA

(规范性附件)

替代用催化转化器的型式核准申报材料

应该提供下列适用的资料, 还包括摘要, 一式三份。

任何提供的图样应以适当的比例并充分说明细节, 其幅面尺寸为 A4, 或折叠至该尺寸。如果有照片, 必须充分显示细节。

LA.1 一般资料

- LA.1.1 厂牌 (制造厂商标):
- LA.1.2 型式:
- LA.1.3 制造厂名称和地址:
- LA.1.4 型式核准标志的位置和方法:
- LA.1.5 总装厂地址:

LA.2 装置描述

- LA.2.1 替代用催化转化器的厂牌和型式:
- LA.2.2 替代用催化转化器图样, 特别指明 L. 2.3 所指的项特征:
- LA.2.3 替代用催化转化器拟安装的车型描述:
- LA.2.3.1 代表发动机和车型特征的数字和/或符号:
- LA.2.4 显示替代用催化转化器相对于发动机排气支管位置的描述和图纸:

附件 LB

(规范性附件)

替代用催化转化器的型式核准证书

(最大尺寸: A4 (210mm × 297mm))

根据 GB 18352.3 标准, 对某一型式的车辆/部件/独立技术总成作如下通知:

- 型式核准⁽¹⁾
- 型式核准扩展⁽¹⁾
- 型式核准拒绝⁽¹⁾
- 型式核准拆消⁽¹⁾
- 型式核准号:
- 扩展理由:

⁽¹⁾划掉不适用者。

第一部分

- LB. 1.1 厂牌（制造厂的商品名称）：
- LB. 1.2 型式和商品的一般叙述：
- LB. 1.3 型式的识别方法和位置，如标在车辆/部件/独立技术总成上：
- LB. 1.4 汽车类型：
- LB. 1.5 制造厂的名称和地址：
- LB. 1.6 对于部件和独立技术总成，型式核准标志的固定位置和固定方法：
- LB. 1.7 总装厂地址：

第二部分

- LB. 2.1 负责进行试验的检测机构：
- LB. 2.2 试验报告日期：
- LB. 2.3 试验报告编号：
- LB. 2.4 地点：
- LB. 2.5 日期：
- LB. 2.6 签字：
- LB. 2.7 备注：
- LB. 2.8 附上型式核准机关保存的资料包索引，要求下可索取。

附件 LC

(规范性附件)

替代用催化转化器的型式核准证书的附加资料

(最大幅面：A4 (210mm × 297mm))

- LC. 1 催化转化器作为替代部件适用的车型：
- LC. 2 替代用催化转化器已试验过的各车型：
- LC. 3 负责试验的检测机构：
- LC. 4 试验报告日期：
- LC. 5 试验报告编号：
- LC. 6 备注：
- LC. 7 地点：
- LC. 8 日期：
- LC. 9 签名：
- LC. 10 附上存放在型式核准机关的资料包目次，一旦需要就可以获得。

附 录 M

(规范性附录)

生产一致性保证要求

M.1 概述

本附件描述了为确保批量生产汽车的排放特性与已型式核准的车型一致，型式核准机关对制造厂提出的生产一致性保证要求，包括对质量管理体系的评估（作为初评内容），以及对型式核准证书持有者和生产过程控制的确认核查（作为生产一致性保证计划内容）。

M.2 初评

M.2.1 型式核准机关在批准型式核准之前，必须核实制造厂具备了有效控制生产过程的计划和规程，以保证生产的零部件、系统、独立技术总成或车辆与已型式核准的车型一致。

M.2.2 必须确认型式核准机关对 M.2.1 的要求是满意的。

型式核准机关应对初评和 M.3 的初始生产一致性保证计划感到满意，如需要，还应考虑 M.2.2.1. 和 M.2.2.2. 中描述的保证计划中的部分或全部内容。

M.2.2.1 实际的初评和（或）生产一致性保证计划的核定，可由型式核准机关进行，或者由型式核准机关委托的检测机构进行。

当考虑初评的范围时，型式核准机关可考虑下列已有资料：

M.2.2.2 描述的制造者证书，但未按本条条款进行过资格认可或承认；

对于部件或独立技术总成的型式核准，经车辆制造者同意，质量体系的评估在部件或独立技术总成制造厂内进行。

M.2.2.2 型式核准机关也必须认可制造厂的质量保证体系认证证书，此证书符合 GB/T 19001—2000 标准的要求，但免除其中 7.3 有关设计和开发方面的要求。制造者必须提供认证证书的细节，并承诺，在其有效性和范围方面的任何修订，都必须通知型式核准机关。

M.2.3 对于整车的型式核准，不必重复为批准该车的系统、零部件和单独技术总成的型式核准进行初评，但应对与整车装配有关的、以前评估未涉及的场所或行动进行评估。

M.3 生产一致性保证计划

M.3.1 按照本标准型式核准的每一车型、系统、零部件或独立技术总成，在制造时必须符合本标准的要求，使其与已型式核准车型一致。

M.3.2 型式核准机关在批准型式核准时，必须核实制造厂是否已具备了为每项型式核准所作的保证计划和书面的控制计划，并在规定的时间间隔内，进行必要的试验或相关检查，以核实是否能持续地与已型式核准车型一致。如适用，还包括专门规定的试验。

M.3.3 型式核准证书持有者必须：

M.3.3.1 具有并执行能有效地控制产品（车辆、系统、零部件或单独技术总成）与经型式核准车型一致的规程；

M.3.3.2 为检查每一型式核准车型的一致性，有权使用必要的试验设备或其他相应设备；

M.3.3.3 记录试验或检查结果所形成的文件，要在型式核准机关规定的期限内一直保留，并可获取。要求的保留期限不得超过 10 年；

M.3.3.4 分析每种车型的试验或检查结果，以便验证并确保产品排放特性的稳定性，以及制订生产过程控制允差；

- M. 3.3.5 确保每种车型进行了本标准规定的各项一致性检查和试验；
- M. 3.3.6 如任一组样品或试件在要求的试验或检查中被确认一致性不符合，需确保再次取样并试验或检查。应采取必要措施，恢复其生产一致性；
- M. 3.3.7 在整车型式核准中，M. 3.3.5. 中所涉及检查，局限于核实与型式核准有关的，特别是与附录 A 中规定有关的资料是否正确建立。

M. 4 定期审核计划

- M. 4.1 型式核准机关可随时核实每一生产部门所应用的一致性控制方法。
- M. 4.1.1 正常的保证计划应监督 M. 2.2 制定的规程（初始评估及生产一致性）的持续有效性。
- M. 4.1.1.1 由鉴定单位（按 M. 2.2.1 的要求已获得资格认可或承认的检测机构）进行的监督行动，在满足了 M. 4.1.1 关于在初评（M. 2.2.2）时建立的规程的要求时应被接受。
- M. 4.1.1.2 由型式核准机关（M. 4.1.1.1. 中的单位）核实的正常频率应该是，在信任气氛下型式核准机关协调确定的周期内，确保按照本附件第 M. 2 章和第 M. 3 章所应用的相关控制项目得到复查。
- M. 4.2 每次复查时，检查人员应能获得试验或检查记录和生产记录，特别是 M. 2.2 要求的试验或检查记录。
- M. 4.3 如试验条件适当，检查人员可随机选取样品，在制造者的实验室进行试验（或由检验机构试验）。最少样品数可按制造者自检结果确定。
- M. 4.4 如控制水平不令人满意，或可能需要核实运用 M. 4.2 所进行的试验的有效性时，检查人员应选取样品，送交检测机构进行试验。
- M. 4.5 型式核准机关可进行本标准中规定的任何检查或试验。
- M. 4.6 若在检查或监督复查过程中，发现不满意的結果，型式核准机关必须督促制造厂采取一切必要措施，以尽快恢复生产的一致性。

附件 MA

（规范性附件）

生产一致性检查的判定方法

- MA. 1 对制造厂的生产标准偏差满意时，采用下述的步骤来确认 I 型试验的生产一致性。
- MA. 1.1 样车数量最少为三辆。采样规程是这样规定的，当一批产品中有 40% 带有缺陷，其通过试验的概率为 0.95（生产厂的风险 = 5%）；当一批产品中有 65% 带有缺陷，其被接受的概率为 0.1（消费者的风险 = 10%）。
- MA. 1.2 对 5.3.1.4 规定的各种污染物，采用下列规程（见图 2）。
- 取：
- L = 污染物限值的自然对数；
- x_i = 第 i 辆样车的某种污染物测量值的自然对数；
- s = 生产标准偏差的估计值（测量值取自然对数后）；
- n = 当前样车数量。
- MA. 1.3 对限值的标准偏差的总和进行量化，计算出样车的试验统计量，定义为：

$$\frac{1}{s} \sum_{i=1}^n (L - x_i)$$

- MA. 1.4 于是：

如果试验统计量大于或等于表 MA. 1 中样车数量对应的通过判定临界值，则该污染物通过；

如果试验统计量小于表 MA. 1 中样车数量对应的不通过判定临界值，则该污染物不通过；否则，

根据 7.1.6 的规定, 加抽一辆样车进行试验, 并按多一辆样车数重新计算统计量。

表 MA.1

试验汽车累计数 (当前样车数 n)	通过判定临界值	不通过判定 临界值	试验汽车累计数 (当前样车数 n)	通过判定临界值	不通过判定临界值
3	3.327	-4.724	18	2.337	-5.713
4	3.261	-4.790	19	2.271	-5.779
5	3.195	-4.856	20	2.205	-5.845
6	3.129	-4.922	21	2.139	-5.911
7	3.063	-4.988	22	2.073	-5.977
8	2.997	-5.054	23	2.007	-6.043
9	2.931	-5.120	24	1.941	-6.109
10	2.865	-5.185	25	1.875	-6.175
11	2.799	-5.251	26	1.809	-6.241
12	2.733	-5.317	27	1.743	-6.307
13	2.667	-5.383	28	1.677	-6.373
14	2.601	-5.449	29	1.611	-6.439
15	2.535	-5.515	30	1.545	-6.505
16	2.469	-5.581	31	1.479	-6.571
17	2.403	-5.647	32	-2.112	-2.112

MA.2 对制造厂的生产标准偏差表示不满意或者制造厂没有相关记录时, 则采用下述的步骤来确认 I 型试验的生产一致性。

MA.2.1 样车数量最少为 3 辆, 采样规程是这样规定的, 当一批产品中有 40% 带有缺陷, 其通过试验的概率为 0.95 (生产厂的风险 = 5%), 当一批产品中有 65% 带有缺陷, 其被接受的概率为 0.1 (消费者的风险 = 10%)。

MA.2.2 考虑到 5.3.1.4 给规定的各种污染物的测量值呈正态分布, 因此, 首先必须取其自然对数进行变换。设 m_0 和 m 分别代表最小和最大样车数量 ($m_0 = 3$ 和 $m = 32$), 并设 n 代表当前样车数。

MA.2.3 如果样车测量值的自然对数分别为 x_1, x_2, \dots, x_j , 而 L 是某种污染物限值的自然对数, 于是定义:

$$d_i = x_i - L$$

$$\bar{d}_n = \frac{1}{n} \sum_{i=1}^n d_i$$

$$v_n^2 = \frac{1}{n} \sum_{i=1}^n (d_i - \bar{d}_n)^2$$

MA.2.4 表 MA.2 所示为当前样车数与通过判定临界值 (A_n) 和不通过判定临界值 (B_n) 的关系。试验统计量是比值 \bar{d}_n/v_n , 必须用下列方法来判定各种污染物是否通过:

对于 $m_0 \leq n \leq m$:

- 如 $\bar{d}_n/v_n \leq A_n$, 则判定该污染物通过,
- 如 $\bar{d}_n/v_n > B_n$, 则判定该污染物不通过,
- 如 $A_n < \bar{d}_n/v_n \leq B_n$, 加抽一辆车。

MA.2.5 备注

下列回归公式对计算试验统计量非常有用:

$$\bar{d}_n = \left(1 - \frac{1}{n}\right) \times \bar{d}_{n-1} + \frac{1}{n} d_n$$

$$v_n^2 = \left(1 - \frac{1}{n}\right) \times v_{n-1}^2 + \frac{(\bar{d}_n - d_n)^2}{n-1}$$

($n = 2, 3, \dots; \bar{d}_1 = d_1; v_1 = 0$)

表 MA.2

最少样车数 = 3

试验汽车累计数 (当前样车数 n)	通过判定临界值 A_n	不通过判定临界值 B_n	试验汽车累计数 (当前样车数 n)	通过判定临界值 A_n	不通过判定临界值 B_n
3	-0.80381	16.64743	18	-0.38266	0.45922
4	-0.76339	7.68627	19	-0.35570	0.40788
5	-0.72982	4.67136	20	-0.32840	0.36203
6	-0.69962	3.25573	21	-0.30072	0.32078
7	-0.67129	2.45431	22	-0.27263	0.28343
8	-0.64406	1.94369	23	-0.24410	0.24943
9	-0.61750	1.59105	24	-0.21509	0.21831
10	-0.59135	1.33295	25	-0.18557	0.18970
11	-0.56542	1.13566	26	-0.15550	0.16328
12	-0.53960	0.97970	27	-0.12483	0.13880
13	-0.51379	0.85307	28	-0.09354	0.11603
14	-0.48791	0.74801	29	-0.06159	0.09480
15	-0.46191	0.65928	30	-0.02892	0.07493
16	-0.43573	0.58321	31	0.00449	0.05629
17	-0.40933	0.51718	32	0.03876	0.03876

附 录 N

(规范性附录)

在用车符合性检查及判定方法

N.1 概述

本附录描述了第 8 章规定的在用车符合性检查控制用程序。

N.2 试验汽车选择准则

N.2.1 至 N.2.8 规定了被选汽车的接受准则。通过检查汽车和访问车主/司机来收集信息。

N.2.1 汽车必须属于已通过本标准型式核准的车型，且该车型经过了生产一致性检查。

N.2.2 汽车必须至少已经使用了 15 000km 或 6 个月（以后到达者为准）；且不超过 80 000km 或 5 年（以先到达者为准）。

N.2.3 必须有保养记录以证明汽车一直是按照制造厂使用说明书的规定进行保养。

N.2.4 汽车必须是无滥用迹象（如超速、超载、误加油或其他滥用）或不存在其他可能影响排放性能的现象（如非法改动）。对于装备车载诊断（OBD）系统的汽车，还应考虑储存在电控单元内的失效代码和里程信息。如果储存在电控单元内的信息显示，某辆车在储存了失效代码后未及时修理，还在继续使用，这辆车就不能用于本试验。

N.2.5 发动机或汽车不得进行过制造厂使用说明书规定之外的大修。

N.2.6 汽车油箱中油样的铅含量和硫含量必须满足适用的标准，且不得有误加油的迹象。可以在排气管等处进行检查。

N.2.7 不得有任何可能危及试验人员安全问题的迹象。

N.2.8 汽车上的所有排放控制系统零部件必须与型式核准时使用的一致。

N.3 判别和保养

在测量排气污染物前，必须按照 N.3.1 至 N.3.7 规定的程序，对被接受用于试验的汽车进行诊断和任何必需的常规保养。

N.3.1 必须进行下述检查：检查空滤器、所有驱动皮带、所有液面、散热器盖、所有真空软管和排放控制系统有关的电气接线的完整性；检查点火、燃油计量、排放控制系统部件是否调整不当和/或非法改动。必须记录所有差异项。

N.3.2 应检查车载诊断（OBD）系统是否正确地起作用。必须记录车载诊断（OBD）系统存储器中的任何故障指示，并必须进行必要的修理。在预处理循环期间，如果车载诊断（OBD）系统故障指示器记载了某个故障，允许检修并排除该故障。然后，重新开始试验，并采用维修后汽车的排放试验结果。

N.3.3 必须检查点火系，更换失效部件，如火花塞、点火线等。

N.3.4 必须检查气缸压力，如果不符合说明书规定，可取消该车的试验资格。

N.3.5 必须对照制造厂技术规范检查发动机参数，如果需要则调整之。

N.3.6 如果汽车距预定保养服务期不足 800km，必须按照制造厂的使用说明书进行该项保养服务。在制造厂的要求下，不管里程表读数是多少，可以更换机油滤清器和空滤器。

N.3.7 一旦接受了汽车，必须将燃料更换为排放试验适用的基准燃料，除非制造厂接受使用市售燃料。

N.4 在用车试验

N.4.1 当认为有必要检查汽车时，则对于按 N.2 和 N.3 的要求挑选并经预处理的汽车，按照附录 C 进行排放试验。

N.4.2 应检查汽车的车载诊断（OBD）系统在使用当中，故障指示等功能是否正确地起作用，应以型式核准时要求的排放水平（例如附录 I 定义的故障指示极限值）作为比较基准。

N.4.3 可以检查车载诊断（OBD）系统，例如，车载诊断（OBD）系统是否存在排放水平超过适用限值而无故障指示、对故障指示和识别出地故障或劣化的零部件存在系统性错误激活。

N.4.4 如果某零部件或系统的工作方式没有包括在附录 A 或附录 B 中，而车载诊断（OBD）系统又无故障指示，排放试验前不得更换该零部件或系统，除非确定了该零部件或系统已经被非法改动过或滥用过，以致车载诊断（OBD）系统不能检测出相应的故障。

N.5 结果评估

N.5.1 试验结果按照 N.7 的评价程序进行处理。

N.5.2 试验结果不必乘以劣化系数。

N.6 补救措施计划

N.6.1 当发现不止一辆车属于高排放车，并且：

——型式核准机关和制造厂都同意是由于相同原因造成排放超标，且符合 N.7.3.2.3 的条件，

或

——型式核准机关和制造厂都同意是由于相同原因造成排放超标，且符合 N.7.3.2.4 的条件。

型式核准机关必须要求制造厂提交改正不符合项的补救措施计划。

N.6.2 自 N.6.1 所指的通知日起的 60 个工作日内，必须向型式核准机关提交补救措施计划。型式核准机关必须在 30 个工作日内宣布批准或不批准该补救措施计划。但是，如果制造厂能证明为了提交补救措施计划，需要更长时间来调查不合格原因，且能使型式核准机关感到满意，则可批准延长提交时间。

N.6.3 补救措施应适用于可能受同一缺陷影响的所有汽车。必须评定修正型式核准文件的必要性。

N.6.4 制造厂必须提供与补救措施计划内容相关的所有复印件，也必须保持召回行动的记录，并定期向型式核准机关提供情况报告。

N.6.5 补救措施计划必须包括 N.6.5.1 至 N.6.5.11 规定的各项要求。制造厂必须指定一个唯一的识别名称或代号给该补救措施计划。

N.6.5.1 补救措施计划所包括的每个车型的描述。

N.6.5.2 为使汽车达标而采取的特殊改进、替换、修理、改正、调整或其他改动的描述，包括为支持制造厂决定对不达标车辆采取特殊整改措施时，所用的数据和技术研究的摘要。

N.6.5.3 制造厂通知车主的方法的描述。

N.6.5.4 如果制造厂在补救措施计划将正确维修或正确使用作为修理的条件，应对正确维修或正确使用的内容加以描述，并对制造厂要求采用这些条件的原因进行解释。不可强加任何维护或使用条件，除非可以证明它与不一致性和补救措施有关。

N.6.5.5 为了使不达标汽车得到改正，车主所应遵循的程序的描述。它应包括预计实施补救措施的起始日期、修理厂完成修理估计所需时间和实施地点。必须在汽车交付后的合理时间内完成修理。

N.6.5.6 将一份含有上述信息的复印件发送给车主。

N.6.5.7 制造厂为确保完成补救行动如何充足供应零部件或系统的办法的简要描述。描述中必须说明，为启动此行动，何时将供应充足的零部件或系统。

N.6.5.8 将一份所有指导文件的复印件发送给修理人员。

N. 6. 5. 9 描述建议的补救措施对每个车型的排放、油耗、驾驶性能和安全性影响，包括补救措施计划，以及支持这些结论的数据、技术研究等。

N. 6. 5. 10 型式核准机关为评估补救措施计划所需要的其他任何资料、报告或数据。

N. 6. 5. 11 若补救措施计划包括召回，必须向型式核准机关提交记录修理方法的描述。如果采用记录单，必须提交记录单。

N. 6. 6 可以要求制造厂对建议更改、修理或改进的零部件和汽车进行合理的设计和必要的试验，以证明更改、修理或改进的效果。

N. 6. 7 制造厂有责任保管每辆召回和修理的汽车和进行修理的修理厂的记录。从实施补救措施计划起 5 年期间，一旦型式核准机关要求，应能提取记录。

N. 6. 8 制造厂应将修理和/或改进或添加新装置的情况记录在一份证书内，提供给车主。

N. 7 在用车符合性试验用统计程序

N. 7. 1 本章描述了核查在用车对 I 型试验一致性要求所用的程序。

N. 7. 2 采用两种不同的程序：

(1) 一种是涉及那些从样车中识别出的，由于存在与某种污染物有关的缺陷，导致其排放结果超出限值的高排放汽车 (N. 7. 3)。

(2) 另一种是涉及全部样车 (N. 7. 4)。

N. 7. 3 样车中高排放车采用的程序

N. 7. 3. 1 样车数量最少为三辆，最多为根据 N. 7. 4 确定的最大抽样数。从样车中随机抽取一辆，测定受控污染物的排放量，确定其是否为高排放车。

N. 7. 3. 2 当汽车符合 N. 7. 3. 2. 1 或 N. 7. 3. 2. 2 所规定的条件，则称该车为高排放车。

N. 7. 3. 2. 1 对于按照 5. 3. 1. 4 表 2 中第 III 阶段的限值批准型式核准的汽车，高排放车是指其任一受控污染物超过了 1. 2 倍适用限值。

N. 7. 3. 2. 2 对于按照 5. 3. 1. 4 表 2 中 IV 阶段的限值批准型式核准的汽车，高排放车是指其任一受控污染物超过了 1. 5 倍适用限值。

N. 7. 3. 2. 3 对于某一辆汽车，其任一受控污染物在“中间区域”⁽¹⁾ 范围内。

N. 7. 3. 2. 3. 1 如果被测汽车属于高排放车，必须确定排放超标的原因，接着从样车中随机抽取另一辆汽车。

N. 7. 3. 2. 3. 2 当多辆汽车符合 N. 7. 3. 2. 3 的条件时，型式核准机关和制造厂必须确定排放超标是否由于同一原因。

N. 7. 3. 2. 3. 2. 1 如果型式核准机关和制造厂都认为排放超标是由于同一原因，则这批样车不合格，需要实施第 N. 6 章的补救措施计划。

N. 7. 3. 2. 3. 2. 2 无论是一辆还是多辆汽车，如果型式核准机关和制造厂都不认为排放超标是由于同一原因，则在达到最大抽样数之前，从样车中随机抽取另一辆汽车。

N. 7. 3. 2. 3. 3 当只有一辆车或有多辆车符合 N. 7. 3. 2. 3 的条件，而型式核准机关和制造厂都认为排放超标的原因不同，则在达到最大抽样数之前，从样车中随机抽取另一辆汽车。

N. 7. 3. 2. 3. 4 如果已达到最大抽样数，且不超过一辆车符合 N. 7. 3. 2. 3 的要求，则就 N. 7. 3 的要求而言，这批样车合格。

N. 7. 3. 2. 3. 5 任何时候，如果原样车被剔除，则抽取另一辆样车作为原样车。

N. 7. 3. 2. 3. 6 如果从样车中抽取另一辆样车，则按 N. 7. 4 中的统计程序对此新增加的样车进行统计。

N. 7. 3. 2. 4 对于某一辆汽车，其任一受控污染物在“不通过区域”⁽²⁾ 范围内。

⁽¹⁾ 对任何汽车，“中间区域”规定如下。汽车应符合 N. 7. 3. 2. 1 或 N. 7. 3. 2. 2 给定的条件，超标受控污染物的测量值还应低于 5. 3. 1. 4 表 2 中该产品的污染物限值的 2. 5 倍。

⁽²⁾ 对任何汽车，“不通过区域”规定如下。任何受控污染物测得值，超过了 5. 3. 1. 4 表 2 中该产品的污染物限值的 2. 5 倍。

N.7.3.2.4.1 如果汽车符合 N.7.3.2.4 的条件，型式核准机关应确定排放超标的的原因，然后从样车中随机抽取另一辆汽车。

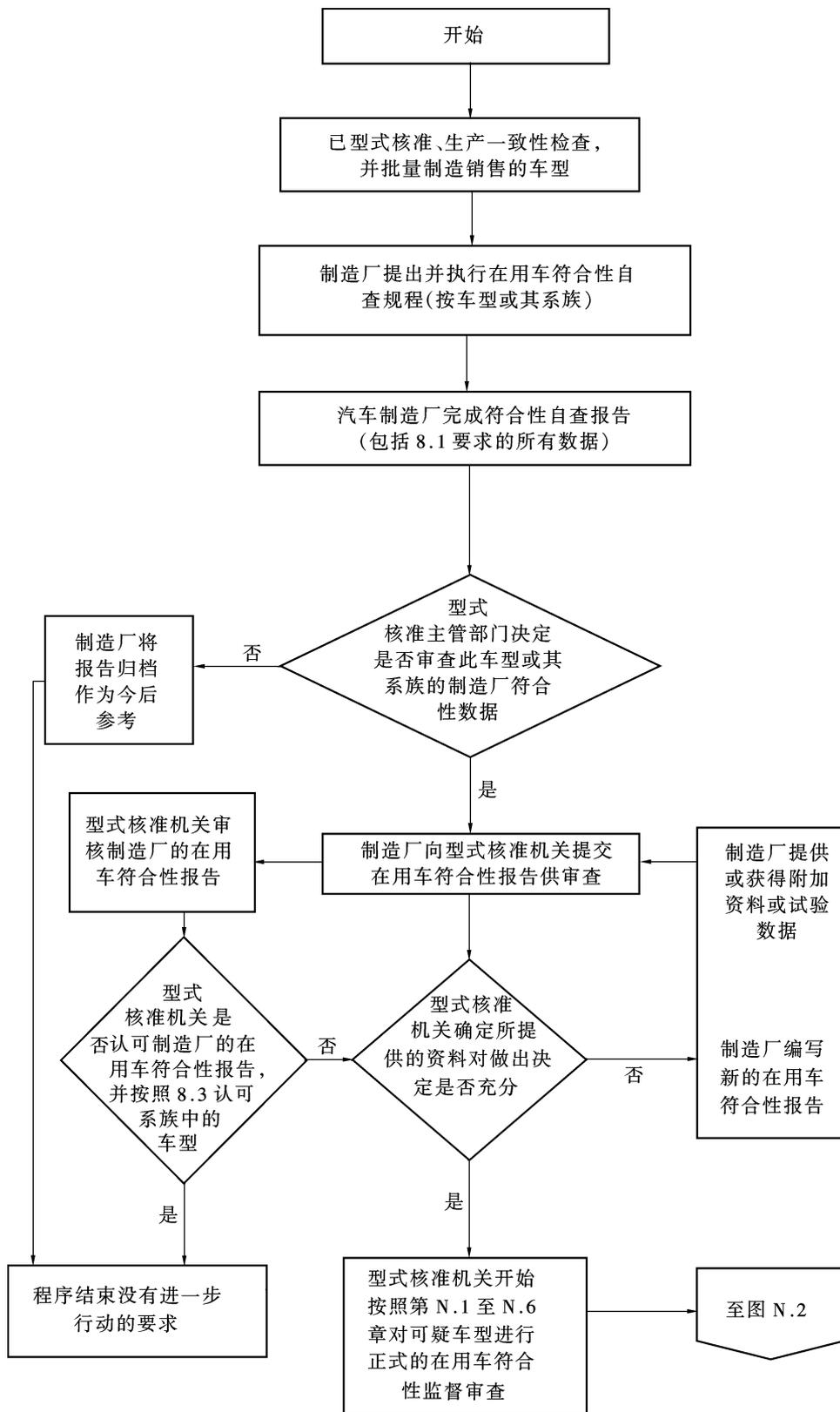


图 N.1 在用车符合性检查规程

N.7.3.2.4.2 当多辆汽车符合 N.7.3.2.4 的条件，且型式核准机关确定排放超标是由于同一原因，

则应通知制造厂这批样车不合格，并告知其不合格的原因，及需要实施第 N.6 章的补救措施计划。

N.7.3.2.4.3 当只有一辆车或有多辆车符合 N.7.3.2.4 的条件，而型式核准机关确定排放超标的原因不同，则在达到最大抽样数之前，从样车中随机抽取另一辆汽车。

N.7.3.2.4.4 如果已达到最大抽样数，且不超过一辆车符合 N.7.3.2.4 的条件，则就 N.7.3 的要求而言，这批样车合格。

N.7.3.2.4.5 任何时候，如果原样车被剔除，则抽取另一辆样车作为原样车。

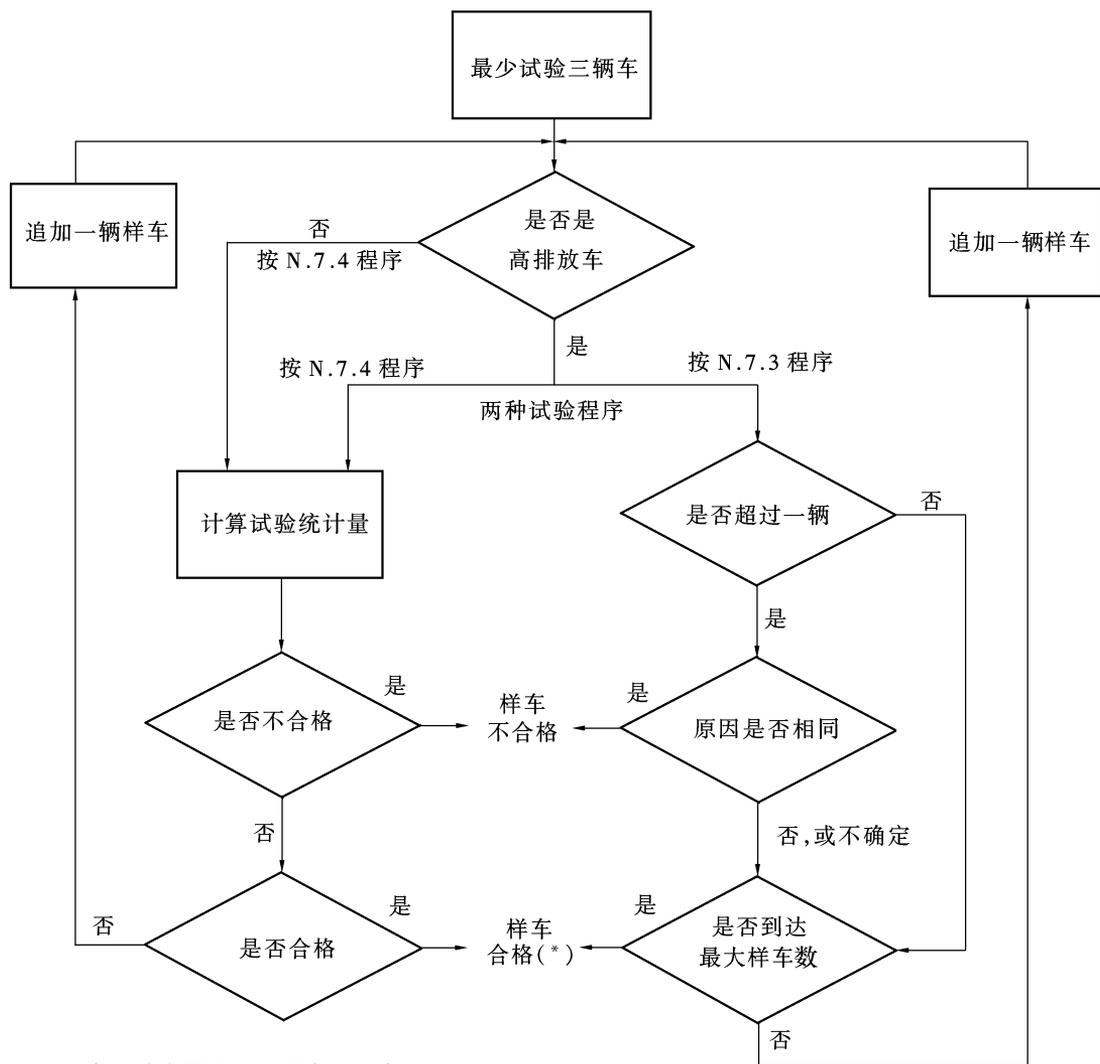
N.7.3.2.4.6 如果从样车中抽取另一辆样车，则按 N.7.4 中的统计程序对此新增加的样车进行统计。

N.7.3.2.5 当发现某辆汽车不是高排放车，则从样车中随机抽取另一辆汽车。

N.7.4 不对样车中高排放车单独评估时采用的程序

N.7.4.1 样车数量最少为三辆。采样规程是这样规定的，当一批产品中有 40% 带有缺陷，其通过试验的概率为 0.95（生产厂的风险 = 5%）；当一批产品中有 75% 带有缺陷，其被接受的概率为 0.15（消费者的风险 = 15%）。

N.7.4.2 对于 5.3.1.4 给定的各种污染物，采用下述程序（见图 N.2）。



(*)对高排放车两种试验程序均需完成

图 N.2 在用车符合性试验规程

其中：

L = 污染物限值；

X_i = 样车中第 i 辆车的测量值；

n = 当前样车数。

N.7.4.3 计算样车中不合格（即 $X_i > L$ ）汽车数量。

N.7.4.4 然后：

—— 如果不合格样车数没有超过表 N.1 给出的对应于样车数的通过判定数，则判定在用车符合性检查通过；

—— 如果不合格样车数等于或超过表 N.1 给出的对应于样车数的不通过判定数，则判定在用车符合性检查不通过；

—— 否则，应追加一辆样车试验，并采用上述程序按多一辆样车后的数量重新进行计算。

表 N.1 的通过和不通过判定数是根据国际标准 ISO 8422—1991 计算的。

N.7.5 样车同时满足 N.7.3 和 N.7.4 的要求时，则认为样车试验合格。

表 N.1 按通过/不通过属性的取样计划表

累计试验样车数	通过判定数	不通过判定数	累计试验样车数	通过判定数	不通过判定数
3	0	—	12	5	9
4	1	—	13	6	10
5	1	5	14	6	11
6	2	6	15	7	11
7	2	6	16	8	12
8	3	7	17	8	12
9	4	8	18	9	13
10	4	8	19	9	13
11	5	9	20	11	12

附 录 O
(资料性附录)
参考文献

ISO 2575—1982	道路车辆 控制指示器和信号用符号
ISO 4259	石油产品 与试验方法有关的精密数据的确定和运用
ISO 8422—1991	属性检查的连续抽样计划
ISO 9141—2	道路车辆 诊断系统 第2部分：加州空气资源局对数字信息交换的要求
ISO 12156—1	柴油馏份润滑性评定法
ISO 14230—第4部分	道路车辆 诊断系统关键词协议2000 第4部分：排放有关系统的要求
ISO DIS 15031—3	道路车辆 车辆与排放有关诊断用的外部试验装置之间的通讯 第3部分：诊断连结器和相关的电路：技术要求及使用
ISO DIS 15031—4	道路车辆 车辆与排放有关诊断用的外部试验装置之间的通讯 第4部分：外部试验装置
ISO DIS 15031—5	道路车辆 车辆与排放有关诊断用的外部试验装置之间的通讯 第5部分：排放有关的诊断服务
ISO DIS 15031—6	道路车辆 车辆与排放有关诊断用的外部试验装置之间的通讯 第6部分：诊断故障代码的定义
ISO DIS 15031—7	道路车辆 车辆与排放有关诊断用的外部试验装置之间的通讯 第7部分：数据链可靠性
ISO DIS 15765—4	道路车辆 对控制器局域网（CAN）的诊断 第4部分：与排放有关系统的要求
SAE J1850	B级数据通讯网接口
