



燃費テスト報告書

トップトルク・ハイパワー

さらに「燃費改善」

P.B.S パワーブーストシステム搭載

対比のためマフラー交換後、再度走行

出発地点 一般道路

高速道路

往路 一般道路

登坂道路

中間ポイント 中間地点

到着地点 到着ポイント

復路 一般道路

高速道路

降坂道路

給油後、一般道路からスタート。

同一速度での走行厳守。

山まで、しばらく一般道路。

マフラーの威力を発揮する連続した登り坂。

頂上で、一休憩。

高速道路を降りて一般道路へ。

ここでも同一速度をキープ。

山を降りて、しばらく一般道路。

下り坂も同一ペースで走行。

**GVE-017/GDE-143シリーズ
FJクルーザー用馬力向上・燃費改善マフラー**

左右4本出し 燃費改善率10.2%
(上記はGVE-017のデータです。GDE-143は、8.5%改善です。)

総走行距離 157.5Km
一般道路 33.4km (21.2%)
高速道路 99.0km (62.9%)
山間道路 25.1km (15.9%)

FJクルーザー（右ハンドル）パワー/トルク/音量/重量データ（社内データ）

装着マフラー	パワー (ps)	トルク (kg・m)	7ftリッジ音量 (dB)	近接音量 (dB)	重量 (kg)
ノーマルマフラー	260.8	39.5	57.0	84.0	25.3
GANADOR P.B.Sマフラー	269.7	41.2	55.0	84.0	28.0

(上記はGVE-017のデータです。GDE-143は、弊社ホームページをご覧ください。)

FJクルーザー（右ハンドル）燃費対比テストデータ（社内データ）

装着マフラー	テスト日	天候	走行距離 (km)	給油量 (L)	燃費改善率
ノーマルマフラー	2012/2/21	晴れ	157.5	18.28	...
GANADOR P.B.Sマフラー	2012/2/21	晴れ	157.4	16.58	10.2% 改善

Power : +8.9ps Torque : +1.7kg・m

P.B.S効果のデータです。
※1 P.B.S(パワーブーストシステム)の搭載は、弊社ホームページをご覧ください。

開発者のコメント

- FJクルーザー専用マフラーは、乗りやすさを考え、低回転から粘りのあるトルクを出し、高回転までストレスなく続くパワー感を重視して設計しました。
- FJクルーザーは、サイレンサー内部構造の仕様変更を何度も行ない、テスト走行を繰り返した末、燃費改善とともに、軽快なスポーティサウンドに仕立てました。

※データは、当社シミュレーションでの計測値です。
※ノーマルマフラーのデータ値は、車両個体差・気温・気圧等の条件によりメーカーカタログ公称値とは異なる場合があります。
※比較データ値は、全て同じ条件下で計測しています。

●当社実走行燃費比較テスト内容

お客様ご自身で検証を行う際は、下記ポイントを参考にして正しい方法で行って下さい。

① **テスト環境**
(強風・雨・渋滞では中止)

悪天候の時はダメ
同じコンディションで
測定しています。

- 同じ気温・気象条件で行っています。
- 強風・雨天などの悪天候、朝夕のラッシュ時を避け、同じ条件の日に実施。
- ➡ 途中で渋滞や強風が発生したら中止し、初めからやり直します。

② **走行条件**
(距離・速度を適正に保つ)

一般道や高速道路や
山道をおりませています。

- 【走行距離】当社参考データ
一般道 33.4km (約21%)
高速道路 99.0km (約63%)
山道(登り・下り) 25.1km (約16%)
※一般道だけの走行や距離が短すぎる場合、測定精度が落ちます。
- 【速度設定】当社参考データ
一般道及び山道は、交通法規に準じ、流れに合わせて。
高速道路は、法定速度にて巡航。

③ **満タン法**
(同じ給油条件)

車両のタイヤ位置と
向きを同一にし、
同じ油面で給油して
います。

- 燃費対比テストは最も正確と思われる「満タン法」で行っています。
- ※給油時の注意
同一のスタンドにて、同じ車両の向き、同じタイヤ位置で停車し、同じ油面で正確に給油し計測しています。
(車載の燃費メーターでは正確に測定できませんので要注意です。)
- 走行距離 (km) ÷ 給油量 (L) = 燃費 (km/L)
➡ 満タン給油時にオドメーターをリセット。

④ **運転方法**
(加速度と所要時間が同じであることを同じに行なう)

ノーマルで50km/hまでの
加速時間が50秒の時、
ガナドールマフラーの時も
同じ50秒で加速しています。

- 同じ距離を、同じ加速、同じスピード、同じ所要時間でテストしています。
- 【良い例】例えば、ノーマルで50km/hまでの加速時間が50秒の時、ガナドールマフラーの時も同じ50秒かけて加速するのが比較条件。
- 【悪い例】加速が早く、所要時間が短かった場合、アクセルを踏み込み過ぎていたので比較テストになりません。
- ➡ 省エネ効果が得られません。

同じ条件での運転で比較した場合、10.2%改善しました。

(上記はGVE-017のデータです。GDE-143は、8.5%改善です。)

表記データは上記コース及び条件で
当社の計測した結果です。