燃費テスト報告書　「馬力向上」さらに「燃費向上」スポーツマフラー

P.B.S パワーブーストシステム搭載

出発地点　一般道路　高速道路　往路　一般道路　登坂道路

対比の為マフラー交換後、再度走行

到着地点　到着ポイント

PAE-032シリーズ
CR-Z用馬力向上・燃費向上マフラー

右ダブル出し　　燃費向上率11.8%UP

(6速ミッション車は別データ)

総走行距離 150.0Km
一般道路 31.6km (21.1%)
高速道路 94.4km (62.9%)
山間道路 24.0km (16.0%)

中間ポイント　中間地点

一般道路　高速道路　復路　一般道路　降坂道路

CR-Z(CVT 車) パワー / トルク / 音量 / 重量データ (社内データ)

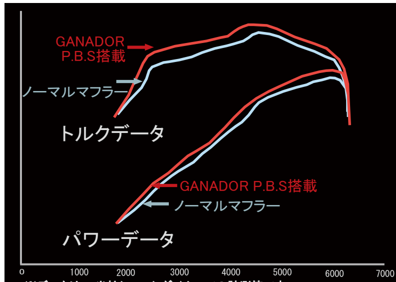
(6速ミッション車は別データ)

装着マフラー	パワー (ps)	トルク (kg・m)	アイドリング音量 (dB)	近接音量 (dB)	重量 (kg)
ノーマルマフラー	122.1	17.4	53.0	89.0	8.3
GANADOR P.B.Sマフラー	131.5	17.8	60.0	91.0	9.3

CR-Z(CVT 車) 燃費対比テストデータ (社内データ)

(6速ミッション車は別データ)

装着マフラー	テスト日	天候	走行距離 (km)	給油量 (L)	燃費向上率
ノーマルマフラー	2010/11/16	晴れ	150.0	8.14	・・・
GANADOR P.B.Sマフラー	2010/11/16	晴れ	150.0	7.28	11.8% 向上



※データは、当社シャーシダイナモでの計測値です。
※ノーマルマフラーのデータ値は、車両個体差・気温・気候等の条件によりメーカーカタログ公表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。

Power：＋9.4ps　Torque：＋0.4kg・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)の詳細は、弊社ホームページをご覧下さい。

開発者のコメント

・ＣＲ-Ｚ専用のマフラー設計においては、低燃費走行からスポーツ走行の楽しさを最大限に広げらるよう持ちうる性能をさらに引き出すのに苦労しました。

・スポーツ性を融合させたＣＲ-Ｚはもともと燃費が良い車であり、６速ＭＴとＣＶＴの共通化の為両方の正確なデータを出すのに繰り返しテストを行いました。

●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、初めからやり直しです。

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３２ｋｍ(約２１%)
  高速道路９４ｋｍ(約６３%)
  山道（登り・下り）２４ｋｍ(約１６%)
  ※一般道のみ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、流れに合わせます。
  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して行なう）

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る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、11.8%向上しました。

(6速ミッション車は別データ)

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。