

TCVN

TIÊU CHUẨN VIỆT NAM

TCVN 6010:1995

ISO 7116:1981

**PHƯƠNG TIỆN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ
PHƯƠNG PHÁP ĐO VẬN TỐC LỚN NHẤT CỦA XE MÁY**

Road Vehicles

Measurement method for the maximum speed of mopeds

Hụ nẻi 1995

Lời nói đầu

TCVN 6010-1995 hoàn toàn tương đương với
ISO 7116 - 1981

TCVN 6010-1995 do Ban kỹ thuật tiêu chuẩn
TCVN/TC 22 - Phương tiện giao thông đường
bộ biên soạn, Tổng Cục Tiêu chuẩn - Đo
lường - Chất lượng đề nghị và được Bộ Khoa
học, Công nghệ và Môi trường ban hành

PHƯƠNG TIỆN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ
PHƯƠNG PHÁP ĐO VẬN TỐC LỚN NHẤT CỦA XE MÁY

Road Vehicles

Measurement method for the maximum speed of mopeds

1 Phạm vi và lĩnh vực áp dụng

Tiêu chuẩn này quy định phương pháp xác định vận tốc lớn nhất của xe máy.

2 Tiêu chuẩn trích dẫn

ISO 3833, Phương tiện giao thông đường bộ - Kiểu - Thuật ngữ và định nghĩa.

ISO 6726, Phương tiện giao thông đường bộ - Trọng tải của xe máy và mô tô hai bánh - Từ vựng.

3 Chuẩn bị cho xe thử

3.1 Xe phải phù hợp với loạt sản xuất về tất cả các chi tiết và bộ phận của xe.

3.2 Việc hiệu chỉnh lượng cấp nhiên liệu và cơ cấu đánh lửa, độ nhớt của dầu bôi trơn các chi tiết máy chuyển động và áp suất lốp nên phù hợp với chỉ dẫn của nhà chế tạo xe.

3.3 Động cơ và bộ truyền động phải được chạy thử theo chỉ dẫn của nhà chế tạo.

3.4 Trước khi thử, tất cả các chi tiết của xe phải ổn định ở nhiệt độ bình thường đối với xe khi sử dụng.

3.5 Trọng lượng của xe phải ở trạng thái không chất tải.

3.6 Sự phân bố tải giữa các bánh xe phải phù hợp với chỉ dẫn của nhà chế tạo.

4 Người lái

4.1 Người lái phải có khối lượng 70 ± 75 Kg và có chiều cao $1,65 \pm 1,75$ m.

4.2 Người lái phải mặc quần áo chuyên dùng cho lái xe (một mảnh) hoặc quần áo tương tự.

4.3 Người lái phải ngồi trên ghế của người lái, chân đặt trên bàn đạp hoặc cái để chân và tay được duỗi ra một cách bình thường.

5 Đặc điểm của đường thử

Việc thử phải được thực hiện trên đường

- Có thể đạt được vận tốc lớn nhất trên dải đường đo 200 m. Khoảng cách này phải được thiết lập với sai lệch không vượt quá 1 m. Đoạn đường đi vào dải đường đo phải có cùng một chất lượng (bề mặt và profile dọc) như dải đường đo và phải có đủ chiều dài để cho phép đạt tới vận tốc lớn nhất.
- ề đoạn đường thẳng
- Sạch, êm, khô, được rải nhựa đường hoặc vật liệu tương tự;
- Độ nghiêng dọc không lớn hơn 1% và độ nghiêng ngang không lớn hơn 3%. Sự chênh lệch về độ cao giữa hai điểm bất kỳ trên dải đường thử không vượt quá 1 m.

6 Điều kiện khí quyển

- áp dụng khí quyển: 100 ± 3 kPa
- Nhiệt độ: $278 \div 303$ K
- Độ ẩm tương đối: $50 \div 95\%$
- Vận tốc gió lớn nhất: 3 m/s.

7 Quá trình thử

7.1 Sử dụng tỷ số truyền động của bánh răng cho phép xe máy đạt tới vận tốc lớn nhất. Bộ phận điều khiển tiết lưu được mở hoàn toàn và các cơ cấu làm giàu hỗn hợp nhiên liệu - không khí được giữ nguyên vị trí.

7.2 Người lái phải duy trì vị trí lái đã được xác định ở 4.3

7.3 Xe phải đạt tới vận tốc không đổi tại thời điểm xe đi tới thời điểm đo. Điều đó phải được thực hiện trong hai lần chạy liên tiếp, mỗi lần theo một chiều.

7.4 Nhiên liệu và dầu bôi trơn do nhà chế tạo quy định.

7.5 Thời gian tổng "t" để đi hết dải đường đo theo mỗi chiều phải được xác định với sai lệch 7%.

7.6 Vận tốc trung bình cho chạy xe bằng

$$V = \frac{3600 \times 0,4}{t}$$

trong đó:

t – thời gian tổng chạy trên cả hai chiều, tính theo giây;

V – vận tốc của xe, tính theo kilômét/giờ.

7.7 Phép đo này sẽ được tiến hành ít nhất là hai lần liên tiếp.

8 Vận tốc lớn nhất

Vận tốc lớn nhất của xe phải được biểu thị bằng số kilômét trong mỗi giờ với con số đã được làm tròn phù hợp với các giá trị trung bình cộng của các vận tốc đo được trong hai lần thử liên tiếp, các giá trị trung bình này không được khác nhau quá 3%.