

DIN/TS 30752-3



ICS 43.160

**Kehrmaschinen –
Umwelteffizienz –
Teil 3: Anforderungen an das Prüfverfahren zur
Energieverbrauchsmessung**

Road sweepers –
Environmental efficiency –
Part 3: Requirements on the test procedure for energy consumption

Balayeuses –
Efficacité environnementale –
Partie 3: Exigences relatives à la méthode d'essai pour la mesure de la consommation
d'énergie

Gesamtumfang 12 Seiten

DIN-Normenausschuss Kommunale Technik (NKT)

Inhalt

	Seite
Vorwort	3
Einleitung	4
1 Anwendungsbereich	5
2 Normative Verweisungen	5
3 Begriffe	5
4 Mindestanforderungen	6
4.1 Kehrmachine (Prüfling)	6
4.2 Umweltbedingungen	6
4.3 Teststrecke	6
4.4 Prüfstand	7
5 Durchführung	7
5.1 Messung auf der Teststrecke	7
5.2 Auf dem Prüfstand	8
5.2.1 Allgemeines	8
5.2.2 Messung auf dem Prüfstand	9
Anhang A (informativ) Muster eines Datenerfassungsblattes Energieverbrauchsmessung	10
Literaturhinweise	12

Bilder

Bild 1 — Messfahrt	8
------------------------------	---

Tabellen

Tabelle 1 — Energiegehalt von Energieträgern nach Richtlinie 2009/33/EG	9
---	---

Vorwort

Diese Technische Spezifikation wurde vom Arbeitsausschuss NA 051-03-06 AA „Umwelteffizienzklassen für Kommunalfahrzeuge“ im DIN-Normenausschuss Kommunale Technik (NKT) erarbeitet.

Es wird auf die Möglichkeit hingewiesen, dass einige Elemente dieses Dokuments Patentrechte berühren können. DIN ist nicht dafür verantwortlich, einige oder alle diesbezüglichen Patentrechte zu identifizieren.

Technische Spezifikationen sind nicht Bestandteil des Deutschen Normenwerks.

Eine Technische Spezifikation ist das Ergebnis einer Normungsarbeit, das wegen bestimmter Vorbehalte zum Inhalt oder wegen des gegenüber einer Norm abweichenden Aufstellungsverfahrens von DIN noch nicht als Norm herausgegeben wird.

Zur vorliegenden Technischen Spezifikation wurde kein Entwurf veröffentlicht.

Erfahrungen mit dieser Technischen Spezifikation sind erbeten:

- vorzugsweise als Datei per E-Mail an nkt@din.de in Form einer Tabelle. Die Vorlage dieser Tabelle kann im Internet unter www.din.de/stellungnahme abgerufen werden;
- oder in Papierform an den DIN-Normenausschuss Kommunale Technik (NKT), 10772 Berlin.

Aktuelle Informationen zu diesem Dokument können über die Internetseiten von DIN (www.din.de) durch eine Suche nach der Dokumentennummer aufgerufen werden.

Dieses Dokument enthält in Tabelle 1 neben den gesetzlichen Einheiten auch die Einheit Nm^3 (Normkubikmeter), die in Deutschland nicht zugelassen ist. Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die Anwendung dieser Einheit im nationalen amtlichen und geschäftlichen Verkehr auf Grund des Gesetzes über Einheiten im Messwesen und die Zeitbestimmung (EinheitsG) nicht zulässig ist. Die Angabe dieser Einheit dient lediglich als Hilfe im amtlichen und geschäftlichen Verkehr (z. B. bei Einfuhr und Ausfuhr) mit solchen Staaten, die diese Einheit anwenden.

Umrechnung:

Nicht zugelassene Einheit	Zugelassene Einheit	Umrechnung
Nm^3	m^3	$1 \text{ Nm}^3 = 1 \text{ m}^3$

ANMERKUNG Ein Normkubikmeter (Nm^3) Gas ist die Menge eines Gases, die bei 1,01325 bar und 0 °C in einem Volumen von 1 m^3 enthalten ist.

Einleitung

Ausgelöst durch die Entwicklung neuer Antriebskonzepte für Kehrmaschinen und durch Vorgaben aus der Beschaffungsrichtlinie 2009/33/EG besteht die Forderung, einheitliche Verfahren und Vorgaben für die Ermittlung der Umweltwirkungen von Kehrmaschinen festzulegen, mit dem Ziel einer einheitlichen Bewertung der Umwelteffizienz.

Die Umweltwirkungen in der Nutzungsphase von Kehrmaschinen sind im Wesentlichen bestimmt vom Energieverbrauch, aus dem sich die entsprechende CO₂-Emission ergibt.

Um geeignete Kennzahlen für die Umweltwirkung von Kehrmaschinen definieren zu können, müssen dabei der Kehrbetrieb und allgemeine Fahrten, zum Beispiel zum und vom Einsatzort unterschieden werden. Für einen effektiven Vergleich verschiedener Fahrzeugtypen respektive Antriebseinheiten ist die Gesamtlogistik zu betrachten.

Ziel ist es, für verschiedene Fahrzeugtypen ein Umwelteffizienzkennzeichen zu vergeben.

Hersteller und Anwender sollen zukünftig entscheiden können, ob die Verbrauchsmessung simulativ (z. B. mittels VECTO, Vehicle Energy Consumption calculation Tool) oder im Fahrversuch erfolgen soll.