



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

降坂道路

復路 一般道路

到着地点 到着ポイント

決められたスタンドで、同じ給油条件で燃費計測。

高速道路を降りて一般道路へ。

ここで同一速度をキープ。

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。

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。

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。

トルクデータ

パワーデータ

※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、車両自体・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。