

# テストレポート

## 《 燃費向上検証テスト 》

社 名:東京都Y社 (車両保有数:150台)

期 間:2004年12月~2005年3月 (4ヶ月間)

車 両:20KL積タンクトレーラー



### 【 仮 説 】

エンジンによりオルタネータは常時回転していても、バッテリーが満充電状態であればオルタネータはバッテリーに通電しない。(電気負荷はなくなる)

バッテリーの状態が良好であれば、充電時間が短縮され、オルタネータへの負荷が減少する。従って、エンジンの負荷も減少され、燃費向上につながる。

つまり、ナノパルサーを装着し、バッテリーの状態が向上すれば燃費が向上する。

図 1 充電機構簡略図

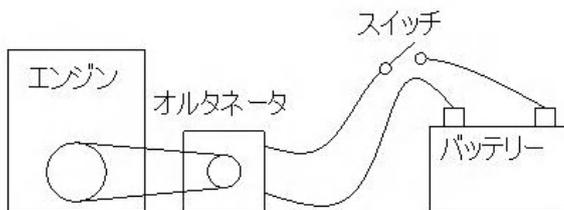
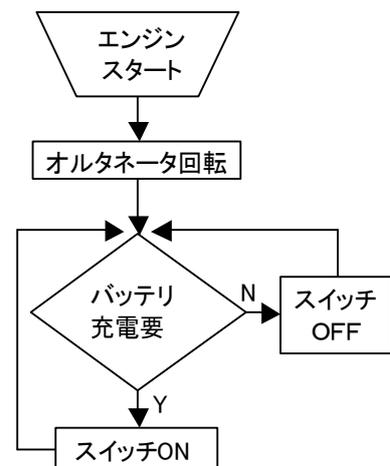
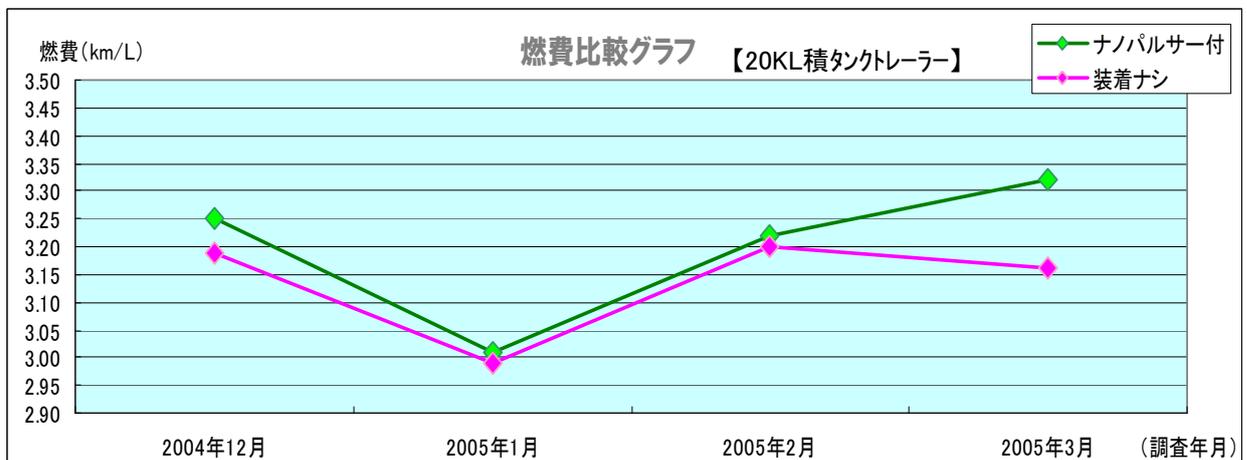


図 2 充電機構フローチャート



### 【 結 果 】

	走行距離[Km]	燃費[Km/ℓ]	消費燃料[ℓ]
ナノパルサー装着 有り	9,960	3.19	3,122
ナノパルサー装着 無し	9,960	3.15	3,162
差		0.04	-40



月間0.04[km/L]の燃費向上 40Lの燃料削減

# テストレポート

## 《 比重回復 検証テスト 》

社 名: 東京都B社 (車両保有数: 100台)

期 間: 2005年7月～2005年9月 (3ヶ月間)

車 両: 20KL積タンクトレーラー



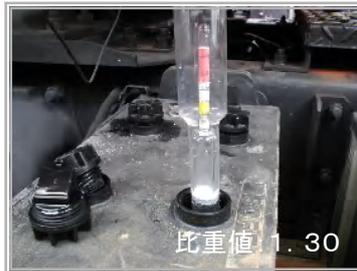
### 【 仮 説 】

- ・ 劣化したバッテリーの電解液比重値の低下は、サルフェーションの付着によるものである。
- ・ サルフェーションが除去されれば、電解液の比重値は上昇する。

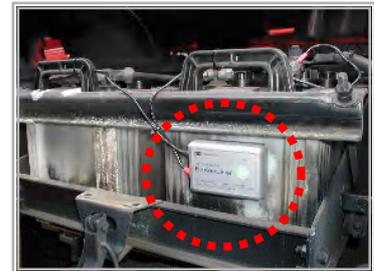
電解液の推移を同じ条件下で測定することで、バッテリーの回復の目安とする。

つまり、ナノパルサーを装着し、電解液の比重が向上すればバッテリーは再生されたと判断する。

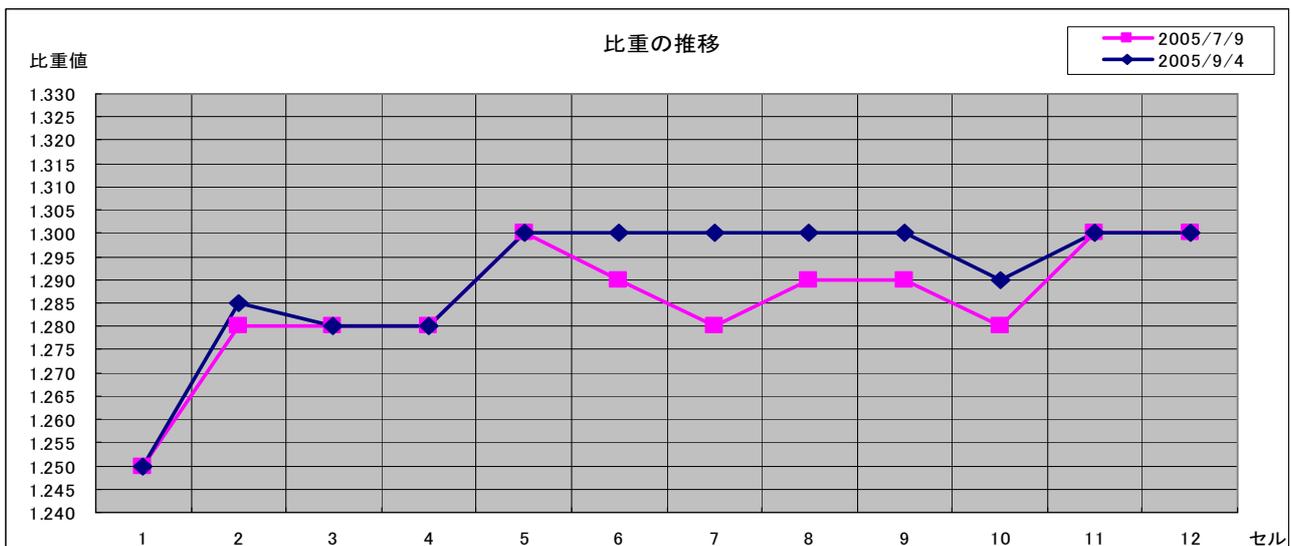
電解液 比重測定



装着状況



### 【 結 果 】



セル間でバラつきはあるものの、比重値の上昇が確認できる。

※ 継続テスト中