

モデル		V 220 d AVANTGARDE / V 220 d AVANTGARDE long	V 220 d / トレンド / スポーツ / スポーツロング / アバンギャルドロング	V 220 d アバンギャルド エクストラロング	V 220 d アバンギャルド エクストラロング
車両型式		3DA-447811C	LDA-447811	3DA-447815C	LDA-447815
排出ガス試験走行モード		WLTCモード	JC08H+JC08Cモード	WLTCモード	JC08H+JC08Cモード
原動機		651	651	651	651
総排気量	cc	2,142	2,142	2,142	2,142
変速機		電子制御7速A/T	電子制御7速A/T	電子制御7速AT	電子制御7速A/T
駆動方式		後輪駆動 (FR)	後輪駆動 (FR)	後輪駆動 (FR)	後輪駆動 (FR)
排出ガス	適合規制・認定レベル	ディーゼル乗用車 平成30年基準 排出ガス規制に適合	ディーゼル乗用車 平成21年基準 排出ガス規制に適合	ディーゼル乗用車 平成30年基準 排出ガス規制に適合	ディーゼル乗用車 平成21年基準 排出ガス規制に適合
	規制値・認定値	一酸化炭素 (CO)	g/km	0.63	0.63
		非メタン炭化水素 (NMHC)	g/km	0.024	0.024
		窒素酸化物 (NOx)	g/km	0.15	0.08
		粒子状物質 (PM)	g/km	0.005	0.005
騒音	適合規制レベル	平成11年規制に適合	平成11年規制に適合	H11年騒音規制に適合	平成11年規制に適合
	加速走行騒音 (規制値)	db	76	76	76
	定常走行騒音 (規制値)	db	72	72	72
	近接排気騒音 (規制値)	db	96	96	96
燃料の種類		軽油	軽油	軽油	軽油
燃料消費率*1	燃費 (km/L)	11.4 *3	15.3	11.4 *3	15.3
	二酸化炭素(CO2)排出量 (g/km) 燃料消費率からの算出値	227	169	227	169
	平成27年度燃費基準	+20%達成	+20%達成	+20%達成	+20%達成
	平成32年度燃費基準	-	+30%達成	-	+30%達成
	備考				
カーエアコン冷媒 *2	種類:R134a (GWP:1430)	使用量: 950g	使用量: 950g	使用量: 950g	使用量: 950g
リサイクル	リサイクル設計の有無	有	有	有	有

用語解説

■一酸化炭素(CO):  
無色、無臭、水に難溶の気体で、重油、ガソリンなど炭素を含む化合物が不完全燃焼する時に発生する。工場・事業場や自動車などから大気中に排出される。環境基準並びに「大気汚染防止法」及び「都道府県条例」による排出基準、自動車排出ガスの許容限度がそれぞれ定められている。

■窒素酸化物(NOx):  
燃料などの燃焼過程において、空気中の窒素と酸素が高温度で反応したり、燃料中の窒素分が酸化されて発生する。工場、事業場等から排出されるが、自動車からも排出される。刺激性があり、汚染が激しい地域で生活していると呼吸器障害を起こすといわれている。また、酸性雨の原因物質でもある。

■炭化水素 (HC)、非メタン炭化水素(NMHC):  
炭素と水素からできている化合物の総称。炭化水素は、作業者の神経系や肝臓障害をひきおこすため「労働安全衛生法」で管理体制等が定められている。大気中で拡散した炭化水素は、強い紫外線を受けて光化学オキシダントを生成し、人体や植物に害を与える。尚、NMHCは、有害性がなく光化学的に不活性のメタンを除外したものであり、有害性であり浮遊粒子状物質等の二次生成成分を的確に低減するために平成17年排出ガス規制から規制されている。

■粒子状物質(PM):  
大気中に浮遊する粒子状物質で、工場からの煤塵、ディーゼル車の排出ガス、粉塵、土埃などがある。ディーゼル車の排出ガスの粒子状物質の成分のほとんどは燃料の燃え残りのカーボンと炭化水素であり、微量に硫酸塩と潤滑油成分である。遊粒子状物質(SPM:粒径10ミクロン以下)は呼吸器への影響があるといわれている。

\*1 上記の燃料消費率の数値は国土交通省審査値です。燃料消費率は定められた試験条件のもとでの数値です。実際の走行時には、気象、道路、車両、運転、整備等の状況が異なってきますので、それに応じて燃料消費率が異なります。

\*2 冷媒の環境影響度の低減(フロン排出抑制法における目標値/目標年度:GWP150/2023年度)。  
GWP: Global Warming Potential (地球温暖化係数)。  
大気放出禁止・廃棄時要回収。

\*3 WLTCモードに基づく燃費消費率となります。  
WLTCモードは、市街地、郊外、高速道路の各走行モードを平均的な使用時間配分で構成した国際的な走行モードです。  
市街地モードは、信号や渋滞等の影響を受ける比較的低速な走行を想定し、郊外モードは、信号や渋滞等の影響をあまり受けない走行を想定、高速道路モードは、高速道路等での走行を想定しています。

■ 本車両環境データの内容は、2020年4月22日現在のものです。