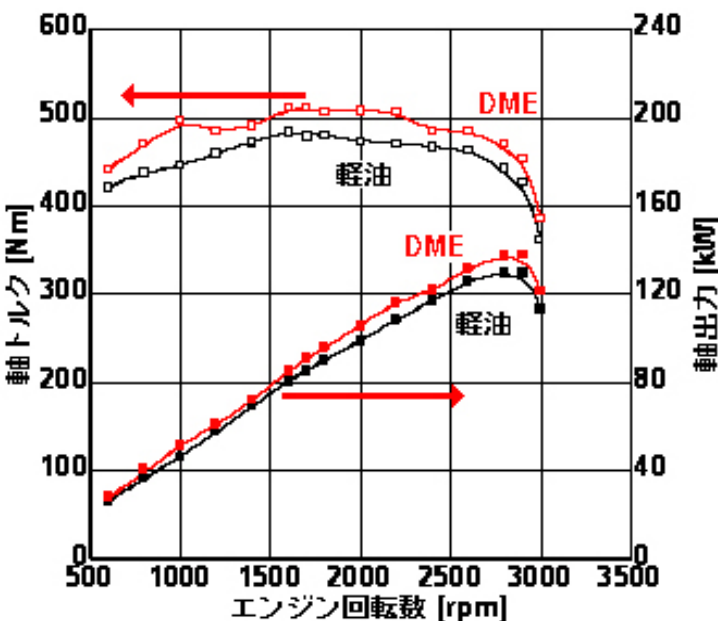


DME自動車は、実用化に向かって走っています。

DME自動車は、環境特性・実用性において大変優れた次世代低公害車です。
 DME自動車普及推進委員会では、優れたDME自動車を導入し、普及させることが早急に可能となるよう、自動車・燃料供給・インフラ・技術規定の整備などに関わる民間企業が集まって運営、研究開発を総合的に活動を進めています。
 私たちは、DME自動車の実用化に向けて実証的な研究開発に取り組み、成果を積み上げてまいります。



エンジン出力特性

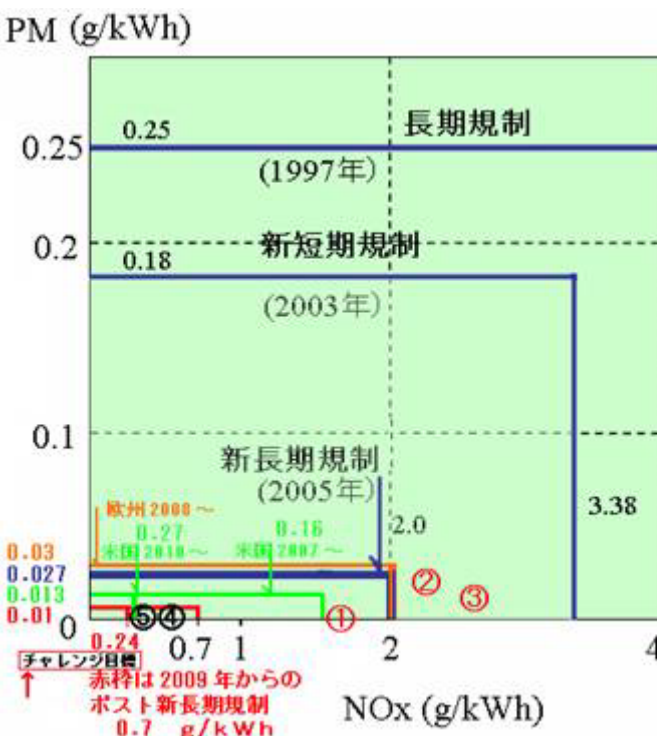
DMEは、セタン価が高く、黒煙を排出しない燃料のために、1回排出した酸素の少なくなった排ガスを再び、エンジンに吸入させて燃焼温度を引き下げ、NOx（窒素酸化物）を大幅に低減することが可能です。
 また、代替燃料にありがちな性能の減少ということが起きず、むしろ、軽油よりもパワーを強く出すことが可能です。
 その結果、DMEと同型ディーゼルエンジンと比較して、軽油使用時と同等以上の出力・トルクを出すことに成功しました。

セタン価：着火性の良さを示す数値。火花点火爆発ではなく、圧縮着火燃焼するディーゼルエンジンに必要な要件です。

クレーン付DMEいすゞエルフ

DME中型バス いすゞエルガミオ

DMEいすゞフォーワード



DME自動車排ガス性状と実用性

低公害化の困難な中大型トラック分野で、排出ガスがクリーンで高出力可能な自動車を開発しました。
 大気汚染で問題となるPM（粒子状物質）やNOxの排出を大幅に削減できました。
 また、実用面で重要なエンジン出力は、低速域から高速域まで軽油使用時と同等以上の高いパワーとトルクを実現しました。
 一充填走行距離も軽油と同等を確保し、DME自動車の実用性を実証しました。



(株)いすゞ中央研究所
 いすゞエルフ 2トン積載 (大臣認定車)

(独)交通安全環境研究所 (大臣認定車)
 いすゞエルフ 2トン積載

は2009年10月から施行される世界で一番厳しい規制値をクリアしています。

DMEはPMを発生しませんので、軽油ディーゼル車の最大の問題（PM）を完全にクリアしています。
 NOx（窒素酸化物）の排出削減では、PMを出さないために、燃焼の際の吸入空気に、大量のクールドEGR（排ガス再循環）システムで酸素の少ない排ガスを再利用することで、燃焼温度を下げ、NOxの発生を抑えます。
 コストがかかるDPF（ディーゼル微粒子除去フィルター）の装着が不要です。
 まさしく、理想の究極の燃料なのです。



DME自動車普及推進委員会