II

(Atos não legislativos)

ATOS ADOTADOS POR INSTÂNCIAS CRIADAS POR ACORDOS INTERNACIONAIS

Só os textos originais da UNECE fazem fé ao abrigo do direito internacional público. O estatuto e a data de entrada em vigor do presente regulamento devem ser verificados na versão mais recente do documento UNECE comprovativo do seu estatuto, TRANS/WP.29/343, disponível em: http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocstts.html

Regulamento n.º 154 da ONU — Prescrições uniformes relativas à homologação de veículos ligeiros de passageiros e comerciais no que diz respeito às emissões-critérios, às emissões de dióxido de carbono e ao consumo de combustível e/ou à medição do consumo de energia elétrica e da autonomia elétrica (WLTP) [2021/2039]

Integra todo o texto válido até:

Suplemento 1 à versão original do regulamento — Data de entrada em vigor: 30 de setembro de 2021

O presente documento constitui apenas um instrumento documental. Os textos que fazem fé e são juridicamente vinculativos são os seguintes:

ECE/TRANS/WP.29/2020/77

ECE/TRANS/WP.29/2020/92 e

ECE/TRANS/WP.29/2021/56

ÍNDICE

1. Âmbito de aplicação
2. Abreviaturas
3. Definições
4. Pedido de homologação
5. Homologação
6. Especificações e ensaios
7. Modificação e extensão da homologação de um modelo de veículo
8. Conformidade da produção (COP)
9. Sanções por não conformidade da produção
10. Cessação definitiva da produção
11. Disposições especiais
12. Disposições transitórias
13. Designações e endereços dos serviços técnicos responsáveis pela realização dos ensaios de homologação e das entidades homologadoras

APÊNDICE

1. Ensaio do tipo 1 para verificação da conformidade da produção de modelos de veículos específicos
2. Verificação da conformidade da produção no que respeita ao ensaio do tipo 1 — Método estatístico
3. Procedimento de ensaio de rodagem para determinar os fatores de rodagem
4. Conformidade da produção para ensaio do tipo 4
5. Dispositivo para monitorização a bordo do veículo do consumo de combustível e/ou de energia elétrica
6. Requisitos no caso dos veículos que usam um reagente para o sistema de pós-tratamento dos gases de escape

ANEXOS

ANEXOS, PARTE A

A1. Características do veículo e do motor e informação relativa à realização de ensaios

Apêndice

1. Relatório do ensaio WLTP
2. Relatório do ensaio de resistência ao avanço em estrada WLTP
3. Ficha do ensaio WLTP
4. Relatório do ensaio das emissões por evaporação

A2. Comunicação

A3. Disposição da marca de homologação

ANEXOS, PARTE B

B1. Ciclos de ensaio internacional de veículos ligeiros (WLTC)

B2. Seleção da velocidade e determinação do ponto de mudança de velocidade para os veículos equipados com transmissões manuais

B3. Especificações dos combustíveis de referência

B4. Resistência ao avanço em estrada e regulação do dinamómetro

B5. Equipamento de ensaio e calibrações

B6. Procedimentos e condições do ensaio do tipo 1

Apêndice

1. Procedimento de ensaio de emissões para todos os veículos equipados com sistemas de regeneração periódica
2. Procedimento de ensaio para a monitorização de sistemas recarregáveis de armazenamento de energia elétrica
3. Cálculo do rácio de energia do gás para combustíveis gasosos (GPL e GN/biometano)

B6a. Ensaio de correção da temperatura ambiente para a determinação das emissões de CO2 em condições de temperatura regional representativas (apenas para o Nível 1-A)

B6b. Correção dos resultados de CO2 relativamente à velocidade e distância visadas (apenas para o Nível 1-A)

B7. Cálculos

B8. Veículos elétricos puros, híbridos elétricos e híbridos com pilha de combustível a hidrogénio comprimido

Apêndice

1. Perfil do estado de carga do REESS
2. Procedimento de correção baseado na variação de energia elétrica do REESS
3. Determinação da corrente e da tensão do REESS para NOVC-HEV, OVC-HEV, OVC-FCHV, PEV e NOVC-FCHV
4. Pré-condicionamento, impregnação e estado de carga do REESS dos PEV, dos OVC-HEV e dos OVC-FCHV

5. Fatores de utilização (UF) para os OVC-HEV e OVC-FCHV
6. Seleção de modos selecionáveis pelo condutor
7. Medição do consumo de combustível de veículos híbridos com pilha de combustível a hidrogénio comprimido
8. Cálculo dos valores adicionais necessários para verificar a conformidade da produção do consumo de energia elétrica dos PEV e dos OVC-HEV

B9. Determinação da equivalência entre métodos (apenas para o Nível 1-A)

ANEXOS PARTE C

C1. [Reservado]

C2. [Reservado]

C4. Ensaio do tipo 4 — Emissões por evaporação

C4. Ensaio do tipo 5 — Durabilidade

Apêndice

1. Ciclo normalizado em banco de ensaio (SBC) (apenas para o Nível 1-A)
2. Ciclo normalizado em banco de ensaio de motores diesel (SDBC) (apenas para o Nível 1-A)
3. Ciclo normalizado de condução em estrada (SRC)

3b. Ciclos de acumulação de quilometragem (apenas para o Nível 1-B)

4. Requisitos especiais para os veículos híbridos

C5. Sistemas de diagnóstico a bordo (OBD) para os veículos a motor

Apêndice

1. Aspetos funcionais dos sistemas de diagnóstico a bordo (OBD)

INTRODUÇÃO

O objetivo do presente regulamento é estabelecer prescrições uniformes relativas à homologação de veículos a motor, no que respeita às emissões de veículos ligeiros, com base no procedimento de ensaio harmonizado a nível mundial para veículos ligeiros (WLTP) incluído no RTG n.º 15 da ONU e no Procedimento de ensaio das emissões por evaporação atualizado (ensaio do tipo 4), desenvolvido no RTG n.º 19 da ONU. Irá permitir às partes contratantes (PC) emitir e aceitar homologações baseadas nestes novos ensaios de homologação.

O ensaio WLTP do tipo 1 substitui o atual ensaio do tipo 1 nos Regulamentos n.º 83 e 101 da ONU, ao passo que o procedimento de ensaio de emissões por evaporação atualizado (ensaio do tipo 4) substitui o ensaio atualmente em vigor no Regulamento n.º 83 da ONU.

Além disso, este novo regulamento inclui uma atualização ao ensaio do tipo 5 para verificar a durabilidade dos dispositivos de controlo da poluição e requisitos atualizados para o diagnóstico a bordo (OBD). Estas atualizações destinam-se a repercutir as alterações do anterior ensaio do tipo 1 baseado no NEDC para o novo ensaio do tipo 1 do WLTP.

A série 00 do presente regulamento abrange dois conjuntos de requisitos — designados Nível 1-A e Nível 1-B. O Nível 1-A baseia-se num ciclo de ensaios de quatro fases (baixa, média, elevada e extra-alta), ao passo que o Nível 1-B se baseia num ciclo de ensaios de três fases (baixa, média e alta), com diferentes limites de tipo 1 aplicáveis aos diferentes níveis. A maioria do texto regulamentar é aplicável tanto ao nível 1-A como ao nível 1-B. Se os requisitos forem específicos do Nível 1-A ou do Nível 1-B, as secções relevantes são identificadas em conformidade. Esta série de alterações abrange requisitos regionais e não exige reconhecimento mútuo de outras Partes Contratantes.

A série 01 do presente regulamento inclui um procedimento harmonizado que contém os procedimentos/limites mais rigorosos, que devem ser objeto de pleno reconhecimento mútuo. Uma homologação em conformidade com a série 01 deve, por conseguinte, ser aceite por todas as PC que tenham adotado o presente regulamento.

1. ÂMBITO DE APLICAÇÃO

O presente regulamento estabelece requisitos para dois níveis de homologação. O primeiro nível exige a realização de ensaios utilizando um WLTC de quatro fases (baixa, média, alta e extra-alta, tal como definido no anexo B1), designado por Nível 1-A. O segundo nível exige a realização de ensaios utilizando um ciclo WLTC de três fases (baixa, média e alta, tal como definido no anexo B1), designado por Nível 1-B.

Sempre que os requisitos do presente regulamento se apliquem apenas a um dos níveis, o texto regulamentar inclui a referência «apenas para o Nível 1-A» ou «apenas para o Nível 1-B» para assinalar o início dos requisitos específicos do nível em questão.

1.1. Âmbito de aplicação para o Nível 1-A

O presente regulamento é aplicável à homologação de veículos das categorias M_1, M_2, N_1 e N_2 com uma massa de referência não superior a 2 610 kg no que respeita ao ensaio do tipo 1 do WLTP para verificação das emissões de compostos gasosos e de partículas, do número de partículas, das emissões de dióxido de carbono, do consumo de combustível e/ou medição do consumo de energia elétrica e da autonomia elétrica e o ensaio do tipo 4 relativo às emissões por evaporação.

Além disso, o presente regulamento institui normas aplicáveis à verificação da durabilidade dos dispositivos de controlo da poluição e sistemas de diagnóstico a bordo (OBD).

A pedido do fabricante, uma homologação concedida ao abrigo do presente regulamento é extensível aos veículos das categorias M_1, M_2, N_1 e N_2 com uma massa de referência não superior a 2 840 kg e que cumpram os requisitos previstos no presente regulamento.

1.2. Âmbito de aplicação para o Nível 1-B

O presente regulamento é aplicável à homologação de veículos das categorias M_2 e N_2, com uma massa máxima em carga tecnicamente admissível não superior a 3 500 kg e a todos os veículos da categoria M_1 no que respeita ao ensaio do tipo 1 do WLTP para verificação das emissões de compostos gasosos e de partículas, das emissões de dióxido de carbono, da eficiência energética e/ou medição do consumo de energia elétrica e da autonomia elétrica e o ensaio do tipo 4 relativo às emissões por evaporação.

Além disso, o presente regulamento institui normas aplicáveis à verificação da durabilidade dos dispositivos de controlo da poluição e sistemas de diagnóstico a bordo (OBD).

Os OVC-FCHV estão fora do âmbito de aplicação do Nível 1-B do presente regulamento.

2. ABREVIATURAS

2.1. Abreviaturas gerais

AC	Corrente alternada
FPA	Fator de permeabilidade atribuído
BWC	Capacidade útil em butano
CFD	Dinâmica dos fluidos computacional
CFV	Venturi de escoamento crítico
CFO	Orifício de escoamento crítico
CLA	Analisador quimioluminescente
CVS	Amostrador a volume constante
DC	Corrente contínua
EAF	Soma de etanol, acetaldeído e formaldeído
ECD	Detetor de captura de eletrões
ET	Tubo de evaporação
Extra-Alta$_2$	WLTC, fase de velocidade extra-alta da classe 2
Extra-Alta$_3$	WLTC, fase de velocidade extra-alta da classe 3
FCHV	Veículo híbrido com pilha de combustível
FID	Detetor de ionização por chama
FSD	Deflexão de escala completa
GC	Cromatógrafo de fase gasosa
GFV	Veículo alimentado a gás
HEPA	Filtro de partículas de alta eficiência
HFID	Detetor aquecido de ionização por chama
Alta$_2$	WLTC, fase de velocidade alta da classe 2
Alta$_{3a}$	WLTC, fase de velocidade alta da classe 3a
Alta$_{3b}$	WLTC, fase de velocidade alta da classe 3b
MCI	Motor de combustão interna
LoD	Limite de deteção
LoQ	Limite de quantificação
Baixa$_1$	WLTC, fase de velocidade baixa da classe 1
Baixa$_2$	WLTC, fase de velocidade baixa da classe 2
Baixa$_3$	WLTC, fase de velocidade baixa da classe 3
Média$_1$	WLTC, fase de velocidade média da classe 1
Média$_2$	WLTC, fase de velocidade média da classe 2
Média$_{3a}$	WLTC, fase de velocidade média da classe 3a
Média$_{3b}$	WLTC, fase de velocidade média da classe 3b
LC	Cromatografia líquida
GPL	Gás de petróleo liquefeito
NDIR	Analisador não dispersivo de infravermelhos

NDUV	Analisador não dispersivo de ultravioletas
GN/Biometano	Gás natural/biometano
NMC	Separador de hidrocarbonetos não metânicos
NOVC-FCHV	Veículo híbrido com pilha de combustível sem carregamento do exterior
NOVC	Sem carregamento do exterior
NOVC-HEV	Veículo híbrido elétrico sem carregamento do exterior
OBD	Diagnóstico a bordo
OBFCM	Monitorização do consumo de combustível e/ou energia a bordo
OVC-FCHV	Veículo híbrido com pilha de combustível com carregamento do exterior
OVC-HEV	Veículo híbrido elétrico com carregamento do exterior
P_a	Massa de partículas recolhida no filtro de fundo
P_e	Massa de partículas recolhida no filtro de recolha de amostras
PAO	Poli-alfa-olefina
PCF	Separador primário granulométrico de partículas
PCRF	Fator de redução da concentração de partículas
PDP	Bomba volumétrica
PER	Autonomia em modo elétrico puro
% FS	Percentagem da escala completa
FP	Fator de permeabilidade
PM	Massa das partículas emitidas
PN	Número de partículas emitidas
PNC	Contador do número de partículas
PND1	Primeiro dispositivo de diluição da concentração do número de partículas
PND2	Segundo dispositivo de diluição da concentração do número de partículas
PTS	Sistema de transferência de partículas
PTT	Tubo de transferência de partículas
QCL-IR	Laser em cascata quântica
R_{CDA}	Autonomia real em perda de carga
RCB	Balanço da carga do REESS
REESS	Sistema recarregável de armazenamento de energia elétrica
RRC	Coeficiente de resistência ao rolamento
SHED	Câmara hermética para determinação da evaporação
SSV	Venturi subsónico
UBE	Energia utilizável da bateria (REESS)
USFM	Medidor de caudais ultrassónico
V_H	Veículo alto
V_L	Veículo baixo
VPR	Separador de partículas voláteis
WLTC	Ciclo de ensaio internacional de veículos ligeiros

2.2. Símbolos químicos e abreviaturas

C_1	Hidrocarbonetos equivalentes C1
CH_4	Metano
C_2H_6	Etano
C_2H_5OH	Etanol
C_3H_8	Propano
CH_3CHO	Acetaldeído
CO	Monóxido de carbono
CO_2	Dióxido de carbono
DOP	Ftalato de dioctilo
H_2O	Água
HCHO	Formaldeído
NH_3	Amoníaco
NMHC	Hidrocarbonetos não metânicos
NO_x	Óxidos de azoto
NO	Monóxido de azoto
NO_2	Dióxido de azoto
N_2O	Óxido nitroso
THC	Hidrocarbonetos totais

3. DEFINIÇÕES

Para efeitos do presente regulamento, são aplicáveis as seguintes definições:

3.0.1. «Modelo de veículo no que respeita às emissões», um grupo de veículos que:

a) não diferem entre si quanto aos critérios que constituem uma «família de interpolação», tal como definidos no ponto 6.3.2;

b) estão incluídos numa única «gama de interpolação de CO_2» nos termos do anexo B6, ponto 2.3.2;

c) não diferem entre si no que diz respeito a quaisquer características que influenciem significativamente as emissões de escape, nomeadamente as seguintes:

i) tipos e a sequência dos dispositivos de controlo da poluição (por exemplo, catalisador de três vias, catalisador de oxidação, coletor de NOx de mistura pobre, SCR, catalisador de NOx de mistura pobre, coletor de partículas ou combinações destes elementos numa única unidade);

ii) Recirculação dos gases de escape (com ou sem, interna/externa, arrefecidos/não arrefecidos, baixa pressão/alta pressão/pressão combinada).

3.0.2. «Cilindrada teórica do motor»:

No que respeita aos motores de êmbolos de movimento alternado, a cilindrada nominal do motor;

No que respeita aos motores de êmbolos rotativos (Wankel), o dobro da cilindrada nominal de uma câmara de combustão por êmbolo;

3.0.3. «Cilindrada do motor»:

No que respeita aos motores de êmbolos de movimento alternado, a cilindrada nominal do motor;

No que respeita aos motores de êmbolos rotativos (Wankel), a cilindrada nominal de uma câmara de combustão por êmbolo;

3.0.4. «Homologação de um veículo», a homologação de um modelo de veículo no que se refere ao âmbito de aplicação do presente regulamento.

3.1. Equipamento de ensaio

3.1.1. «Exatidão», a diferença entre um valor medido e um valor de referência, conforme a uma norma nacional e que exprime a correção de um resultado. Ver Figura 1.

3.1.2. «Calibração», o processo de configurar a resposta de um sistema de medição de modo que os resultados estejam de acordo com uma série de sinais de referência.

3.1.3. «Gás de calibração», uma mistura de gases utilizada para calibrar os analisadores de gases.

3.1.4. «Método da diluição dupla», o procedimento que consiste em separar uma parte do caudal dos gases de escape diluídos, misturando-a em seguida com a quantidade adequada de ar de diluição, antes de a fazer passar pelo filtro de recolha de amostras de partículas.

3.1.5. «Sistema de diluição do caudal total dos gases de escape», a diluição contínua da totalidade dos gases de escape com ar ambiente, de uma forma controlada mediante a utilização de um amostrador a volume constante (CVS).

3.1.6. «Linearização», a aplicação de uma gama de concentrações ou materiais a fim de estabelecer uma relação matemática entre a concentração e a resposta do sistema.

3.1.7. «Grandes operações de manutenção», a regulação, a reparação ou a substituição de um componente ou de um módulo suscetíveis de afetar a exatidão das medições.

3.1.8. «Hidrocarbonetos não metânicos» (NMHC), o total de hidrocarbonetos (THC) com exceção do metano (CH_4).

3.1.9. «Precisão», o grau no qual medições repetidas sob condições inalteradas apresentam os mesmos resultados (Figura 1), que, no presente regulamento, se refere sempre a um desvio-padrão.

3.1.10. «Valor de referência», um valor conforme a uma norma nacional. Ver Figura 1.

3.1.11. «Ponto de regulação», o valor que um sistema de controlo visa atingir.

3.1.12. «Regulação da sensibilidade», a regulação de um instrumento para que dê uma resposta adequada a um padrão de calibração que represente entre 75% e 100% do valor máximo da gama do instrumento ou da gama de utilização prevista.

3.1.13. «Total de hidrocarbonetos» (THC), todos os compostos voláteis mensuráveis através de um detetor de ionização por chama (FID).

3.1.14. «Verificação», avaliar se os resultados de um sistema de medição concordam com uma série de sinais de referência aplicados no âmbito de um ou mais limiares de aceitação predeterminados.

3.1.15. «Gás de colocação no zero», um gás que não contém analitos e é utilizado para regular a resposta ao zero num analisador.

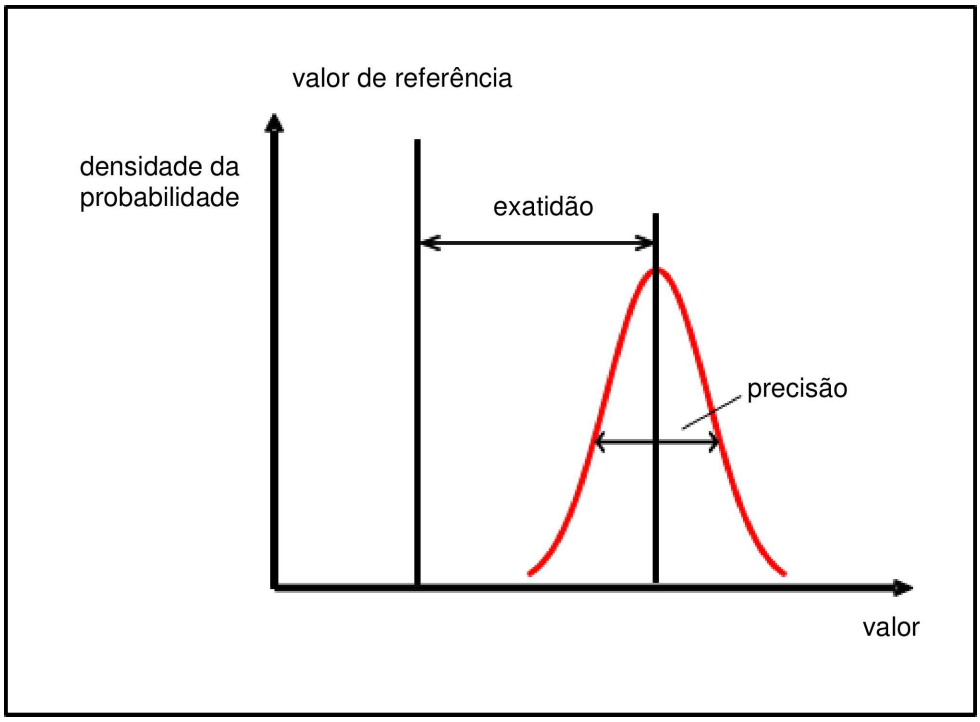
3.1.16. «Tempo de resposta», o intervalo de tempo entre a variação do componente a medir no ponto de referência e uma resposta do sistema de 90% do valor final (t_{90}), sendo a sonda de recolha de amostras definida como o ponto de referência; a variação do componente medido é de, no mínimo, 60% da escala completa (FS) e ocorre em menos de 0,1 segundos. O tempo de resposta do sistema é constituído pelo tempo de reação do sistema e pelo tempo de subida do sistema.

3.1.17. «Tempo de reação», o intervalo de tempo entre a modificação do componente a medir no ponto de referência e uma resposta do sistema de 10% do valor final (t_{10}), sendo a sonda de recolha de amostras definida como ponto de referência. Para os componentes gasosos, corresponde ao tempo de transporte do componente medido desde a sonda de recolha de amostras até ao detetor.

3.1.18. «Tempo de subida», o intervalo de tempo decorrido entre a obtenção de 10% e de 90% do valor final ($t_{90} - t_{10}$).

Figura 1

Definição de exatidão, precisão e valor de referência



3.2. Resistência ao avanço em estrada e regulação do dinamómetro

3.2.1. «Resistência aerodinâmica ao avanço», a força que se opõe ao movimento avante do veículo através do ar.

3.2.2. «Ponto de estagnação aerodinâmica», o ponto na superfície do veículo onde a velocidade do vento é igual a zero.

3.2.3. «Bloqueio do anemómetro», o efeito na medição do anemómetro devido à presença do veículo, em que a velocidade aparente do ar é distinta da velocidade do veículo combinada com a velocidade do vento relativamente ao solo.

3.2.4. «Análise condicionada», a superfície frontal do veículo e o coeficiente de resistência aerodinâmica ao avanço foram determinadas de forma independente, sendo esses valores utilizados na equação do movimento.

3.2.5. «Massa em ordem de marcha», a massa do veículo, com o(s) depósito(s) de combustível abastecido(s) até pelo menos 90% da(s) respetiva(s) capacidade(s), incluindo a massa do condutor, do combustível e dos fluidos, equipado com o equipamento de série, em conformidade com as especificações do fabricante e, quando estiverem instalados, a massa da carroçaria, da cabina, do engate, da(s) roda(s) sobresselente(s) e das ferramentas.

3.2.6. «Massa do condutor», uma massa nominal de 75 kg localizada no ponto de referência do lugar sentado do condutor.

3.2.7. «Carga máxima do veículo», a massa máxima em carga tecnicamente admissível menos a massa em ordem de marcha, 25 kg e a massa do equipamento opcional nos termos do ponto 3.2.8. num dado veículo.

3.2.8. «Massa do equipamento opcional», a massa máxima das combinações de equipamento opcional suscetíveis de ser instaladas no veículo para além do equipamento de série em conformidade com as especificações do fabricante.

3.2.9. «Equipamento opcional», todos os elementos não incluídos no equipamento de série, montados num veículo sob a responsabilidade do fabricante, que podem ser encomendados pelo cliente.

3.2.10. «Condições atmosféricas de referência (no que respeita às medições da resistência ao avanço em estrada)», as condições atmosféricas relativamente às quais os resultados destas medições são corrigidos:

a) Pressão atmosférica: p_0 = 100 kPa;

b) Temperatura atmosférica: T_0 = 20 °C;

c) Densidade do ar seco: ρ_0 = 1 189 kg/m³;

d) Velocidade do vento: 0 m/s.

3.2.11. «Velocidade de referência», a velocidade do veículo a que se determina a resistência ao avanço em estrada ou se verifica a carga absorvida pelo banco dinamométrico.

3.2.12. «Resistência ao avanço em estrada», a força resistente ao movimento avante de um veículo, medida com o método da desaceleração livre ou com métodos equivalentes que visa ter em conta as perdas por atrito da unidade de tração.

3.2.13. «Resistência ao rolamento», as forças exercidas pelos pneus que se opõem ao movimento de um veículo.

3.2.14. «Resistência ao avanço», o binário que resiste ao movimento avante de um veículo medido pelos medidores de binário instalados nas rodas motrizes desse veículo.

3.2.15. «Resistência simulada ao avanço em estrada», a resistência ao avanço em estrada experimentada pelo veículo no banco dinamométrico, destinada a reproduzir a resistência medida na estrada, que é composta pela força aplicada pelo banco dinamométrico e pelas forças resistentes experimentadas pelo veículo no banco dinamométrico e expressa por aproximação pelos três coeficientes de um polinómio de segunda ordem.

3.2.16. «Resistência simulada ao avanço», a resistência ao avanço experimentada pelo veículo no banco dinamométrico, destinada a reproduzir a resistência ao avanço medida na estrada, que é composta pelo binário aplicado pelo banco dinamométrico e o binário resistente experimentado pelo veículo no banco dinamométrico e expressa por aproximação pelos três coeficientes de um polinómio de segunda ordem.

3.2.17. «Medição anemométrica estacionária», a medição da velocidade e da direção do vento com um anemómetro situado num local acima do nível da pista de ensaio que proporcione as condições mais representativas.

3.2.18. «Equipamento de série», a configuração de base de um veículo equipado com todos os elementos exigidos nos termos dos atos regulamentares da parte contratante, incluindo todos os elementos cuja instalação não dá lugar a nenhumas outras especificações relativas à configuração ou ao nível do equipamento.

3.2.19. «Resistência-alvo ao avanço em estrada», a resistência ao avanço em estrada a reproduzir no banco dinamométrico.

3.2.20. «Resistência-alvo ao avanço», a resistência ao avanço a reproduzir.

3.2.21. «Modo de desaceleração livre», o sistema de funcionamento que permite determinar de forma precisa e repetível a resistência ao avanço em estrada e uma configuração precisa do dinamómetro.

3.2.22. «Correção do vento», correção do efeito do vento sobre a resistência ao avanço em estrada com base nos dados das medições anemométricas estacionárias ou a bordo.

3.2.23. «Massa máxima em carga tecnicamente admissível», a massa máxima atribuída a um veículo em função das suas características de construção e do seu desempenho de projeto.

3.2.24. «Massa efetiva do veículo», a massa em ordem de marcha mais a massa do equipamento opcional montado num dado veículo.

3.2.25. «Massa de ensaio do veículo», a soma da massa efetiva do veículo, 25 kg e a massa representativa da carga do veículo.

3.2.26. «Massa representativa da carga do veículo», x% da carga máxima do veículo em que x é 15% para veículos da categoria M e 28% para os veículos da categoria N.

3.2.27. «Massa máxima em carga tecnicamente admissível do conjunto de veículos» (MC), a massa máxima atribuída à combinação de um veículo a motor e um ou mais reboques com base nas suas características de construção e nos seus desempenhos de projeto ou a massa máxima atribuída à combinação de uma unidade de tração e um semirreboque.

3.2.28. «Razão n/v», a velocidade de rotação do motor dividida pela velocidade do veículo.

3.2.29. «Dinamómetro de rolo simples», um dinamómetro em que cada roda do eixo de um veículo está em contacto com um rolo.

3.2.30. «Dinamómetro de dois rolos», um dinamómetro em que cada roda do eixo de um veículo está em contacto com dois rolos.

3.2.31. «Eixo motriz», um eixo de um veículo capaz de fornecer energia de propulsão e/ou recuperar energia, quer seja temporária quer permanentemente possível e/ou selecionável pelo condutor.

3.2.32. «Dinamómetro de tração às duas rodas», um dinamómetro em que apenas as rodas de um dos eixos do veículo estão em contacto com o(s) rolo(s).

3.2.33. «Dinamómetro de tração às quatro rodas», um dinamómetro em que todas as rodas de ambos os eixos do veículo estão em contacto com os rolos.

3.2.34. «Dinamómetro em funcionamento de tração às duas rodas», um dinamómetro de tração às duas rodas ou um dinamómetro de tração às quatro rodas que apenas simula a inércia e a resistência ao avanço em estrada no eixo motriz do veículo de ensaio e em que as rodas em rotação do eixo não motriz não têm influência sobre os resultados da medição, em comparação com uma situação em que as rodas do eixo não motriz não estão em rotação.

3.2.35. «Dinamómetro em funcionamento de tração às quatro rodas», um dinamómetro de tração às quatro rodas que simula a inércia e a resistência ao avanço em estrada em ambos os eixos do veículo de ensaio.

3.2.36. «Movimento por inércia», uma funcionalidade de uma transmissão automática ou de uma embraiagem que dissocia o motor do sistema de tração automaticamente quando não é necessária propulsão ou é necessária uma redução lenta da velocidade e durante a qual o motor pode rodar em marcha lenta sem carga ou estar desligado.

3.3. Veículos elétricos puros, com motores de combustão interna puros, híbridos elétricos, com pilha de combustível e movidos a combustíveis alternativos

3.3.1. «Autonomia em modo elétrico total» (AER), a distância total percorrida por um OVC-HEV desde o início do ensaio em modo de perda de carga até ao instante em que, no ensaio, o motor de combustão começa a consumir combustível.

3.3.2. «Autonomia em modo elétrico puro» (PER), a distância total percorrida por um PEV desde o início do ensaio em modo de perda de carga até ser atingido o critério de desconexão automática.

3.3.3. «Autonomia real em perda de carga», (R_{CDA}), a distância percorrida numa série de WLTC sob condições de funcionamento em modo de perda de carga até o sistema recarregável de armazenamento de energia elétrica (REESS) estar descarregado.

3.3.4. «Autonomia do ciclo em perda de carga», (R_{CDC}), a distância percorrida desde o início do ensaio em modo de perda de carga até ao fim do último ciclo que precede o ou os ciclos correspondentes ao critério de desconexão automática, incluindo o ciclo de transição em que o veículo pode ter funcionado em modo de perda de carga ou em modo de manutenção da carga.

3.3.5. «Condições de funcionamento em modo de perda de carga», as condições de funcionamento em que a energia armazenada no REESS pode variar, mas tende a diminuir durante o percurso efetuado pelo veículo até à transição para o modo de conservação de carga.

3.3.6. «Condições de funcionamento em modo de conservação de carga», as condições de funcionamento em que a energia armazenada no REESS pode variar, sendo, em média, mantida a um nível de carga estável durante a condução do veículo.

3.3.7. «Fatores de utilização», as razões, com base em estatísticas de circulação, tendo em conta a autonomia obtida em modo de perda de carga, que são utilizadas para ponderar os valores das emissões de compostos de escape, das emissões de CO_2 e do consumo de combustível em modo de perda de carga e de conservação de carga dos veículos híbridos elétricos recarregáveis.

3.3.8. «Máquina elétrica» (EM), um conversor de energia que transforma energia elétrica em energia mecânica.

3.3.9. «Conversor de energia», um sistema no qual a energia de saída é diferente da energia de entrada.

3.3.9.1. «Conversor de energia de propulsão», um conversor de energia do grupo motopropulsor que não seja um dispositivo periférico, cuja energia de saída é utilizada direta ou indiretamente para fins de propulsão do veículo.

3.3.9.2. «Categoria do conversor de energia de propulsão», (i) um motor de combustão interna, ou (ii) uma máquina elétrica, ou (iii) uma pilha de combustível.

3.3.10. «Sistema de armazenamento de energia», um sistema que pode armazenar energia e libertá-la sob a mesma forma que a energia de entrada.

3.3.10.1. «Sistema de armazenamento de energia de propulsão», um sistema de armazenamento de energia do grupo motopropulsor que não seja um dispositivo periférico, cuja energia de saída é utilizada direta ou indiretamente para fins de propulsão do veículo.

3.3.10.2. «Sistema de armazenamento de energia de propulsão», (i) um sistema de armazenamento de combustível, ou (ii) um sistema de armazenamento de energia elétrica recarregável, ou (iii) um sistema de armazenamento de energia mecânica recarregável.

3.3.10.3 «Forma de energia», (i) energia elétrica, (ii) energia mecânica, ou (iii) energia química (incluindo os combustíveis).

3.3.10.4. «Sistema de armazenamento de combustível», um sistema de armazenamento de energia de propulsão que armazena energia química enquanto combustível líquido ou gasoso.

3.3.11. «Autonomia equivalente em modo elétrico total», (EAER), a porção de autonomia real total em modo de perda de carga (R_{CDA}) imputável à utilização de eletricidade proveniente do REESS durante o ensaio de autonomia em modo de perda de carga.

3.3.12. «Veículo híbrido elétrico», (HEV), um veículo híbrido em que um dos conversores de energia de propulsão é uma máquina elétrica.

3.3.13. «Veículo híbrido», (HV), um veículo cujo grupo motopropulsor contém pelo menos duas categorias distintas de conversores de energia de propulsão e pelo menos duas categorias distintas de sistemas de armazenamento de energia de propulsão.

3.3.14. «Variação energética líquida», a razão que resulta da divisão da variação da energia do REESS pela procura de energia durante o ciclo de ensaio do veículo.

3.3.15. «Veículo híbrido elétrico sem carregamento do exterior», (NOVC-HEV), um veículo híbrido elétrico que não pode ser carregado a partir de uma fonte exterior.

3.3.16. «Veículo híbrido elétrico com carregamento do exterior», (OVC-HEV), um veículo híbrido elétrico que pode ser carregado a partir de uma fonte exterior.

3.3.17. «Veículo elétrico puro», (PEV), um veículo equipado com um grupo motopropulsor contendo exclusivamente máquinas elétricas como conversores de energia de propulsão e cujos sistemas de armazenamento de energia de propulsão são exclusivamente sistemas de armazenamento de energia recarregáveis.

3.3.18. «Pilha de combustível», um conversor de energia que transforma energia química (à entrada) em energia elétrica (à saída) ou vice-versa.

3.3.19. «Veículo com pilha de combustível» (FCV), um veículo cujo grupo motopropulsor contém conversor(es) de energia de propulsão que consistem exclusivamente em pilha(s) de combustível e máquina(s) elétricas.

3.3.20. «Veículo híbrido com pilha de combustível» (FCHV), um veículo com pilha de combustível equipado com um grupo motopropulsor que contém, pelo menos, um sistema de armazenamento de combustível e, pelo menos, um sistema recarregável de armazenamento de energia elétrica como sistemas de armazenamento de energia de propulsão.

3.3.20.1. «Veículo híbrido elétrico com pilha de combustível sem carregamento do exterior» (NOVC-FCHV), um veículo híbrido elétrico com pilha de combustível que não pode ser carregado a partir de uma fonte exterior.

3.3.20.2. «Veículo híbrido elétrico com pilha de combustível com carregamento do exterior», (OVC-FCHV), um veículo híbrido elétrico com pilha de combustível que pode ser carregado a partir de uma fonte exterior.

3.3.21. «Veículo bicombustível», um veículo equipado com dois sistemas diferentes de armazenamento de combustível, concebido para funcionar essencialmente apenas com um tipo de combustível de cada vez. Contudo, é permitida a utilização simultânea de ambos os combustíveis de forma limitada em termos de quantidade e de duração.

3.3.22. «Veículo bicombustível a gás», um veículo bicombustível cujos dois combustíveis são, por um lado, gasolina (modo gasolina) e, por outro, quer GPL quer GN/biometano quer hidrogénio.

3.3.23. «Veículo MCI puro», um veículo em que todos os conversores de energia de propulsão são motores de combustão interna.

3.3.24. «Carregador de bordo», o conversor de potência entre o REESS de tração e a tomada de carregamento do veículo.

3.3.25. «Veículo multicombustível (flex fuel)», um veículo com um sistema de armazenamento de combustível que pode funcionar com diferentes misturas de dois ou mais combustíveis.

3.3.26. «Veículo multicombustível a etanol», um veículo multicombustível que pode funcionar com gasolina ou com uma mistura de gasolina e etanol até 85% de teor de etanol (E85).

3.3.27. «Veículo monocombustível», um veículo concebido para funcionar essencialmente com um tipo de combustível.

3.3.28. «Veículo monocombustível a gás», um veículo monocombustível concebido essencialmente para funcionar permanentemente com GPL ou GN/biometano ou hidrogénio, mas que também pode ter um sistema de gasolina exclusivamente para emergências ou arranque, não podendo a capacidade nominal do reservatório de gasolina ser superior a 15 litros.

3.4. Grupo motopropulsor

3.4.1. «Grupo motopropulsor», o conjunto, num veículo, dos sistemas de armazenamento de energia de propulsão, do(s) conversor(es) de energia de propulsão e o(s) sistemas de tração destinados a fornecer energia mecânica às rodas para efeitos de propulsão do veículo, bem como os dispositivos periféricos.

3.4.2. «Dispositivos auxiliares», dispositivos ou sistemas não periféricos que consomem, convertem, armazenam ou fornecem energia instalados no veículo para fins que não a propulsão do veículo e que, por conseguinte, não são considerados parte integrante do grupo motopropulsor.

3.4.3. «Dispositivos periféricos», dispositivos que consomem, convertem, armazenam ou fornecem energia, não sendo essa energia utilizada de forma direta ou indireta para fins de propulsão do veículo, mas que são essenciais ao funcionamento do grupo motopropulsor e, por conseguinte, são considerados parte integrante do grupo motopropulsor.

3.4.4. «Sistema de tração», os elementos do grupo motopropulsor ligados entre si para efeitos da transmissão da energia mecânica entre o(s) conversor(es) de energia de propulsão e as rodas.

3.4.5. «Transmissão manual», uma transmissão em que a mudança de velocidades é efetuada exclusivamente por ação do condutor.

3.5. Generalidades

3.5.1. «Emissões-critérios», os compostos de emissões para os quais são estabelecidos critérios no presente regulamento.

3.5.2. Reservado

3.5.3. Reservado

3.5.4. Reservado

3.5.5. Reservado

3.5.6. «Procura de energia durante o ciclo», o cálculo da energia positiva necessária para que o veículo percorra esse ciclo.

3.5.7. «Dispositivo manipulador», qualquer elemento sensível à temperatura, à velocidade do veículo, à velocidade do motor (RPM), às mudanças de velocidade, à depressão no coletor ou a qualquer outro parâmetro e destinado a ativar, modular, atrasar ou desativar o funcionamento de qualquer parte do sistema de controlo das emissões, de forma a reduzir a eficácia desse sistema em circunstâncias que seja razoável esperar que se verifiquem durante o funcionamento e a utilização normais do veículo.

3.5.8. «Modo selecionável pelo condutor», uma determinada condição selecionável pelo condutor suscetível de afetar as emissões ou o consumo de combustível e/ou de energia.

3.5.9. «Modo predominante», para efeitos do presente regulamento, é um único modo selecionável pelo condutor que é sempre selecionado quando se liga o veículo, independentemente do modo selecionável pelo condutor ativado quando o veículo foi desligado pela última vez e que não pode ser redefinido para outro modo. Depois de ligar o veículo, apenas é possível alterar o modo predominante para outro modo selecionável pelo condutor por uma ação intencional do condutor.

3.5.10. «Condições de referência (no que diz respeito ao cálculo das emissões mássicas)», as condições em que se baseia as densidades dos gases, a saber 101,325 kPa e 273,15 K (0 °C).

3.5.11. «Emissões de escape», a emissão de componentes gasosos, sólidos e líquidos provenientes do tubo de escape.

3.5.12. «Modo de arranque configurável», para efeitos do presente regulamento, um modo selecionável pelo condutor que este pode definir como o modo selecionado automaticamente quando o veículo é ligado. Depois de ligar o veículo, o modo de arranque configurável só pode ser alterado para outro modo através de uma ação intencional do condutor.

3.6. Massa de partículas/Número de partículas

O termo «partículas» é convencionalmente utilizado para a matéria medida em suspensão no ar e o termo «partículas sólidas» para a matéria depositada.

3.6.1. «Número de partículas», (PN), o número total de partículas sólidas emitidas pelo escape do veículo quantificado de acordo com os métodos de diluição, recolha de amostras e medição, tal como especificado no presente regulamento.

3.6.2. «Emissões mássicas de partículas», (PM), a massa de partículas sólidas emitidas pelo escape do veículo quantificada de acordo com os métodos de medição, recolha de amostras e diluição, tal como especificado no presente regulamento.

3.7. WLTC

3.7.1. «Potência nominal do motor» (P_{rated}), a potência útil máxima do motor, em kW, de acordo com os requisitos do Regulamento n.º 85 da ONU.

3.7.2. «Velocidade máxima», (v_{max}), a velocidade máxima do veículo declarada pelo fabricante. Na ausência de uma declaração, a velocidade máxima deve ser determinada em conformidade com o Regulamento n.º 68 da ONU.

3.8. Procedimento

3.8.1. «Sistema de regeneração periódica», um dispositivo de controlo das emissões de escape (por exemplo, catalisador, coletor de partículas) que requer uma regeneração periódica.

3.9. Emissões por evaporação

3.9.1. «Sistema de reservatório de combustível», os dispositivos que permitem armazenar o combustível, que incluem o reservatório, o orifício de enchimento, o tampão do reservatório e a bomba de combustível quando instalada dentro ou sobre o reservatório de combustível.

3.9.2. ”Sistema de combustível”, os componentes que armazenam ou transportam combustível a bordo do veículo e que compreendem o sistema de reservatório de combustível, as tubagens de combustível e de vapor, qualquer bomba de combustível não montada no reservatório e o coletor de carvão ativado.

3.9.3. «Capacidade útil em butano» (BWC), a massa de butano que pode ser adsorvida pelo coletor de vapores.

3.9.4. «BWC300», a capacidade útil em butano após ensaios de 300 ciclos de envelhecimento de combustível.

3.9.5. «Fator de permeabilidade», (FP), o fator determinado com base nas perdas de hidrocarbonetos durante um período de tempo e utilizado para determinar as emissões finais por evaporação.

3.9.6. «Reservatório monocamada não metálico», um reservatório de combustível construído com uma única camada de material não metálico, incluindo materiais fluorados/sulfonados.

3.9.7. «Reservatório multicamadas», um reservatório de combustível construído com pelo menos duas camadas de materiais diferentes, uma das quais impermeável aos hidrocarbonetos.

3.9.8. «Sistema de reservatório de combustível selado», um sistema de reservatório de combustível em que os vapores de combustível não são libertados durante o estacionamento num ciclo diurno de 24 horas, conforme definido no anexo C3, ponto 6.5.9, quando realizado com o combustível de referência adequado definido no anexo B3, ponto 7.

3.9.9. «Emissões por evaporação», no contexto do presente regulamento, os vapores de hidrocarbonetos libertados pelo sistema de combustível de um veículo a motor durante o estacionamento e imediatamente antes de reabastecer um reservatório de combustível selado.

3.9.10. «Perdas por evaporação de despressurização», a libertação de hidrocarbonetos por uma descompressão de um sistema de reservatório de combustível selado, exclusivamente através do coletor de vapores permitido pelo sistema.

3.9.11. «Excesso de perdas por evaporação de despressurização», os hidrocarbonetos das perdas por evaporação de despressurização que atravessam o coletor de vapores durante a despressurização.

3.9.12. «Descompressão do reservatório de combustível», o valor mínimo de pressão a que o sistema de reservatório de combustível selado inicia a ventilação em resposta apenas à pressão no interior do reservatório.

3.9.13. «Sobressaturação de 2 gramas», o ponto em que a quantidade acumulada de hidrocarbonetos emitidos pelo coletor de vapor de carvão ativado é igual a 2 gramas.

3.10. Diagnóstico a bordo (OBD)

3.10.1. «Sistema de diagnóstico a bordo (OBD)», no contexto do presente regulamento, um sistema a bordo do veículo, capaz de detetar anomalias dos sistemas de controlo das emissões monitorizados, de identificar a localização provável das anomalias através de códigos de anomalia armazenados em memória de computador e de iluminar o indicador de anomalias (IA) para notificar o operador do veículo.

3.10.2. «Família de sistemas OBD», um conjunto de veículos definido pelo fabricante e constituído por veículos que se pressupõe possuírem características de conceção similares no que diz respeito às emissões de escape e ao sistema OBD. Os veículos de uma família devem cumprir individualmente as exigências do presente regulamento, como definidas no ponto 6.8.1.

3.10.3. «Sistema de controlo das emissões», no contexto do sistema OBD, o sistema eletrónico de controlo responsável pela gestão do motor e qualquer componente do sistema de escape ou do sistema de evaporação relacionado com as emissões que envie sinais a esse sistema de controlo ou dele os receba.

3.10.4. «Indicador de anomalias (IA)», um indicador ótico ou acústico que informe claramente o condutor do veículo em caso de anomalia de qualquer componente relacionado com as emissões ligado ao sistema OBD, ou do próprio sistema OBD.

3.10.5. «Anomalia», uma falha de um componente ou sistema relacionado com as emissões de que resultem níveis de emissões superiores aos valores-limite do OBD previstos no ponto 6.8.2 ou se o sistema OBD não puder cumprir as exigências básicas de monitorização do anexo C5.

3.10.6. «Ar secundário», o ar introduzido no sistema de escape por meio de uma bomba, válvula de aspiração ou outro processo para facilitar a oxidação dos hidrocarbonetos e do CO presentes na corrente dos gases de escape.

3.10.7. «Falha de ignição do motor», a falta de combustão no cilindro de um motor de ignição comandada devido a ausência de faísca, mau doseamento de combustível, compressão insuficiente ou qualquer outra causa. Em termos de monitorização pelo sistema OBD, corresponde à percentagem de falhas de ignição num número total de ignições (declarada pelo fabricante) de que resultariam níveis de emissões superiores aos valores-limite do OBD previstos no ponto 6.8.2, ou à percentagem que poderia levar ao sobreaquecimento do(s) catalisador(es) de escape, causando danos irreversíveis.

3.10.8. «Ciclo de condução OBD», o arranque do motor, um período de condução em condições determinadas e durante o qual podem ser detetadas as anomalias eventualmente presentes e a paragem do motor.

3.10.9. «Ciclo de aquecimento», um período de funcionamento do veículo suficiente para que a temperatura do líquido de arrefecimento aumente pelo menos 22 K em relação à temperatura no momento do arranque do motor e atinja uma temperatura mínima de 343 K (70 °C).

3.10.10. «Regulação fina do combustível», ajustamentos retroativos ao esquema básico previsto para o combustível. A «regulação fina do combustível de curta duração» consiste em ajustamentos dinâmicos ou instantâneos. A «regulação fina do combustível de longa duração» consiste em ajustamentos muito mais graduais ao esquema de calibração do combustível do que os ajustamentos da regulação fina de curta duração, servindo para compensar as diferenças verificadas de veículo para veículo e as variações graduais registadas ao longo do tempo.

3.10.11. «Valor da carga calculado», uma indicação do caudal de ar num dado momento, dividido pelo caudal de ar máximo, sendo este corrigido, se possível, em função da altitude. Trata-se de um número adimensional, não específico de cada motor, que fornece ao técnico uma indicação da percentagem da cilindrada teórica do motor que está a ser utilizada (a abertura máxima do acelerador correspondendo a 100%).

$$\text{CLV} = \frac{\text{Caudal de ar}}{\text{Caudal de ar de pico (ao nível do mar)}} \bullet \frac{\text{Pressão atmosférica (ao nível do mar)}}{\text{Pressão barométrica}}$$

3.10.12. «Modo preestabelecido permanente no que respeita às emissões», a situação em que o sistema de controlo responsável pela gestão do motor passa definitivamente a um estado que não necessita do sinal proveniente de um componente ou sistema avariado, se da anomalia do componente ou sistema em questão resultar um aumento das emissões produzidas pelo veículo para níveis superiores aos valores-limite do OBD previstos no ponto 6.8.2.

3.10.12.1. «Permanente», neste contexto, significa que o modo preestabelecido não é recuperável, ou seja, a estratégia de diagnóstico ou de controlo que esteve na origem da ativação do modo preestabelecido no que respeita às emissões não pode ser executada no próximo ciclo de condução e não pode confirmar que já não estão presentes as condições que provocaram a ativação do modo preestabelecido no que respeita às emissões. Todos os outros modos preestabelecidos no que respeita às emissões são considerados como não permanentes.

3.10.13. «Unidade de tomada de potência», uma unidade acionada pelo motor cuja função é alimentar equipamentos auxiliares montados no veículo.

3.10.14. «Acesso», a disponibilização de todos os dados do sistema OBD relacionados com as emissões, incluindo todos os códigos de anomalia necessários para a inspeção, diagnóstico, manutenção ou reparação das peças do veículo relacionadas com as emissões, através da interface série de ligação da tomada de diagnóstico normalizada (nos termos do apêndice 1, ponto 6.5.3.5 do anexo C5).

3.10.15. «Sem restrições»:

3.10.15.1. um acesso que não depende de um código de acesso facultado apenas pelo fabricante ou de um dispositivo idêntico; ou

3.10.15.2. um acesso que possibilita a avaliação dos dados produzidos sem necessidade de informações únicas para a sua descodificação, a não ser que essas mesmas informações estejam normalizadas.

3.10.16. «Normalizada», toda a informação contida no fluxo de dados, incluindo os códigos de anomalia utilizados, que deve ser produzida exclusivamente em conformidade com normas da indústria e que, pelo facto de o seu formato e as alternativas permitidas estarem claramente definidos, possibilita um nível máximo de harmonização na indústria automóvel, e cuja utilização está expressamente autorizada pelo presente regulamento.

3.10.17. Reservado

3.10.18. «Deficiência», em relação aos sistemas OBD dos veículos, significa que componentes ou sistemas que são objeto de monitorização apresentam características de funcionamento, temporárias ou permanentes, que prejudicam o processo de monitorização, em regra eficiente, pelo OBD desses componentes ou sistemas ou não cumprem todos os outros requisitos para os sistemas OBD.

3.10.19 «Rotinas degradadas de emergência», qualquer outro modo preestabelecido diferente do modo preestabelecido para as emissões.

3.10.20. «Código de anomalia pendente», um código de diagnóstico de anomalia armazenado no momento da deteção inicial de uma anomalia antes da iluminação do indicador de anomalias.

3.10.21. «Estado de preparação», o modo que indica se um monitor ou grupo de monitores foram utilizados desde a última operação de apagamento efetuada por um pedido ou comando externo (por exemplo através de um analisador OBD).

3.11. Ensaio de correção da temperatura ambiente (anexo B6-A)

3.11.1 «Dispositivo de armazenamento térmico ativo», uma tecnologia que permite armazenar calor num dispositivo de um veículo e liberta o calor de um componente do grupo motopropulsor durante um determinado período aquando do arranque do motor. Caracteriza-se pela entalpia armazenada no sistema e pelo tempo de libertação de calor para os componentes do grupo motopropulsor.

3.11.2. «Materiais de isolamento», todos os materiais de isolamento no compartimento do motor ligados ao motor e/ou o quadro com efeito de isolamento térmico e caracterizados por uma condutividade térmica máxima de 0,1 W/(mK).

4. PEDIDO DE HOMOLOGAÇÃO

4.1. O pedido de homologação de um modelo de veículo, no que diz respeito aos requisitos do presente regulamento, deve ser apresentado pelo fabricante do veículo ou pelo seu representante autorizado à entidade homologadora.

4.1.1. O pedido a que se refere o ponto 4.1 deve ser elaborado em conformidade com o modelo de ficha de informações que consta do anexo A1 do presente regulamento.

4.1.2. O fabricante deve ainda apresentar as seguintes informações:

a) No caso de veículos equipados com motor de ignição comandada, uma declaração do fabricante relativa à percentagem mínima de falhas da ignição, de entre um total de ignições, que teria dado origem a emissões acima dos valores-limite do OBD fixados no ponto 6.8.2., se essa percentagem de falhas tivesse existido desde o início de um ensaio do tipo 1, descrito nos anexos da parte B do presente regulamento, ou que poderia levar ao sobreaquecimento de um ou mais catalisadores de escape, antes de causar danos irreversíveis;

b) Uma descrição escrita pormenorizada e completa das características de funcionamento do sistema OBD, incluindo uma lista de todas as partes pertinentes do sistema de controlo das emissões do veículo monitorizadas pelo sistema OBD;

c) Uma descrição do indicador de anomalias utilizado pelo sistema OBD para assinalar ao condutor do veículo a presença de uma avaria;

d) Este ponto só é aplicável ao Nível 1-A:

Uma declaração do fabricante indicando que o sistema OBD cumpre as disposições do ponto 7 do apêndice 1 do anexo C5 relativas ao desempenho em circulação em todas as condições de condução razoavelmente previsíveis;

e) Este ponto só é aplicável ao Nível 1-A:

Um plano com a descrição pormenorizada dos critérios técnicos e da justificação para incrementar o numerador e o denominador de cada monitor, que devem cumprir os requisitos dos pontos 7.2 e 7.3 do apêndice 1 do anexo C5 do presente regulamento, assim como para desativar os numeradores, denominadores e o denominador geral nas condições enunciadas no ponto 7.7 do mesmo apêndice;

f) Uma descrição das medidas adotadas para impedir manipulações não autorizadas e a modificação do computador de controlo das emissões;

g) Se aplicável, os pormenores relativos à família de sistemas OBD, tal como referido no ponto 6.8.1;

h) Se for caso disso, cópias de outras homologações, incluindo os dados pertinentes que permitam uma extensão das homologações e a determinação dos fatores de deterioração.

4.1.3. Para os ensaios descritos no ponto 3 do anexo C5, deve ser apresentado ao serviço técnico responsável pelo ensaio de homologação um veículo representativo do modelo de veículo ou da família de veículos a homologar equipado com o sistema OBD. Se o serviço técnico considerar que o veículo apresentado não representa inteiramente a família de sistemas OBD descrita no ponto 6.8.1, deve ser apresentado para ensaio, nos termos do ponto 3 do anexo C5, um veículo alternativo e, se necessário, um veículo suplementar.

4.2. Do anexo A1 do presente regulamento consta um modelo da ficha de informações relativa às emissões de escape, às emissões de dióxido de carbono e ao consumo de combustível e/ou medições de consumo de energia elétrica e autonomia elétrica, às emissões por evaporação, à durabilidade e ao sistema de diagnóstico a bordo (OBD). As informações enunciadas no ponto 3.2.12.2.7.6 do anexo A1 do presente regulamento devem ser incluídas no apêndice 1, «Informações relativas ao sistema OBD», da comunicação da homologação constante do anexo A2 do presente regulamento.

4.2.1. Se aplicável, devem ser apresentadas cópias das outras homologações, acompanhadas dos dados pertinentes para permitir a extensão das homologações e a determinação dos fatores de deterioração.

4.3. Para os ensaios especificados no ponto 6 do quadro A, deve ser apresentado ao serviço técnico responsável pelos ensaios de homologação um veículo representativo do modelo de veículo a homologar.

4.3.1. Para efeitos do disposto no ponto 4.1.2, alínea e), a entidade homologadora que concede a homologação deve colocar a informação aí referida à disposição das outras entidades homologadoras, mediante pedido.

4.3.2. Para efeitos do disposto no ponto 4.1.2, alíneas d) e e), as entidades homologadoras não devem homologar um veículo caso a informação apresentada pelo fabricante seja inadequada para cumprir os requisitos do ponto 7 do apêndice 1 do anexo C5 do presente regulamento. Os pontos 7.2, 7.3 e 7.7 do apêndice 1 do anexo C5 do presente regulamento são aplicáveis em todas as condições de condução razoavelmente previsíveis. Para avaliar a aplicação dos requisitos estabelecidos nos pontos 7.2 e 7.3 do apêndice 1 do anexo C5, as entidades homologadoras devem ter em conta a evolução tecnológica.

4.3.3. Para efeitos do disposto no ponto 4.1.2, alínea f), as disposições tomadas para impedir manipulações não autorizadas e a modificação do computador de controlo das emissões devem incluir a possibilidade de atualização através da utilização de um programa ou de uma calibração aprovados pelo fabricante;

4.3.4. O pedido de homologação de veículos monocombustível, bicombustível e multicombustível deve cumprir os requisitos adicionais estabelecidos nos pontos 5.8. e 5.9.

4.3.5. As alterações à marca de um sistema, componente ou unidade técnica que ocorram após uma homologação não invalidam automaticamente essa homologação, a menos que os seus parâmetros técnicos ou características de origem sejam alterados de tal modo que a funcionalidade do motor ou do sistema de controlo da poluição seja afetada.

4.4. A entidade homologadora deve verificar a existência de medidas satisfatórias para assegurar um controlo eficaz da conformidade da produção antes de homologar o modelo de veículo.

5. HOMOLOGAÇÃO

5.1. Se o modelo de veículo apresentado para homologação satisfizer todos os requisitos aplicáveis do ponto 6, a homologação ser-lhe-á concedida.

5.2. A cada modelo homologado é atribuído um número de homologação.

5.2.1. O número de homologação é composto por quatro secções. As secções devem ser separadas por um «*».

Secção 1: Letra maiúscula «E», seguida do número distintivo da Parte Contratante que concedeu a homologação ([1]).

Secção 2: O número [do presente regulamento], seguido da letra «R», por sua vez, seguida de:

a) Dois algarismos (eventualmente, com zeros à esquerda), indicando a série de alterações com as disposições técnicas do regulamento da ONU aplicáveis à homologação (00 para o regulamento da ONU na sua versão original);

b) Uma barra oblíqua (/) e dois algarismos (eventualmente, com zeros à esquerda), que indicam o número do suplemento à série de alterações à homologação (00 para a série de alterações na sua versão original);

c) Uma barra oblíqua (/) e dois carateres que indicam a fase de execução (por exemplo: 1A, 1B).

Secção 3: Um número de ordem de quatro algarismos (eventualmente, com zeros à esquerda). A sequência numérica inicia-se com 0001.

Secção 4: Número sequencial de dois algarismos (eventualmente, com zeros à esquerda) para indicar a extensão. A sequência numérica inicia-se com 00.

Todos os algarismos devem ser árabes.

5.2.2. Exemplo de um número de homologação do presente regulamento:

E11*154R01/01/02*0123*01

A primeira prorrogação da homologação com o número 0123, emitida pelo Reino Unido para a série 01 de alterações, suplemento 01, que se trata de uma homologação de nível 2.

5.2.3. A mesma parte contratante não pode atribuir o mesmo número a outro modelo de veículo.

5.3. A comunicação da concessão, extensão ou recusa de homologação de um modelo de veículo nos termos do presente regulamento deve ser feita às partes contratantes no Acordo de 1958 que apliquem o presente regulamento através de um formulário conforme ao modelo apresentado no anexo A2.

5.3.1. No caso de alterações ao presente texto, por exemplo, se forem previstos novos valores-limite, há que comunicar às partes contratantes no Acordo de 1958 quais os modelos de veículos já homologados que cumprem as novas disposições.

5.4. Nos veículos conformes a modelos de veículos homologados nos termos do presente regulamento, deve ser afixada de maneira visível, num local facilmente acessível e indicado na ficha de homologação, uma marca de homologação internacional composta por:

5.4.1. Um círculo envolvendo a letra «E», seguida do número distintivo da parte contratante que concedeu a homologação.

5.4.2. O número do presente regulamento, seguido da letra «R», de um travessão e do número de homologação, à direita do círculo descrito no ponto 5.4.1.

([1]) Os números distintivos das partes contratantes no Acordo de 1958 são reproduzidos no anexo 3 da Resolução consolidada sobre a construção de veículos (RE3), documento ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6 – Anexo 3, www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html.

5.4.3. A marca de homologação deve incluir um código adicional após o número de homologação, para identificar o nível (Nível 1-A, 1-B ou 2) ao qual foi concedido a homologação. Esse código deve ser selecionado em conformidade com o quadro A3/1 do anexo A3 do presente regulamento.

5.5. Se o veículo for conforme a um modelo de veículo homologado nos termos de um ou mais dos regulamentos anexados ao Acordo de 1958 no país que concedeu a homologação nos termos do presente regulamento, o símbolo previsto no ponto 5.4.1 não tem de ser repetido; nesse caso, os números do regulamento, da homologação e os símbolos adicionais de todos os regulamentos ao abrigo dos quais tiver sido concedida a homologação no país em causa devem ser dispostos em colunas verticais à direita do símbolo prescrito no ponto 5.4.1. (ver anexo A3).

5.6. A marca de homologação deve ser claramente legível e indelével.

5.7. A marca de homologação deve ser aposta na chapa de identificação do veículo ou na sua proximidade.

5.7.1. O anexo A3 do presente regulamento contém exemplos de disposições da marca de homologação.

5.8. Requisitos adicionais para a homologação de veículos multicombustível

Este ponto só é aplicável ao Nível 1-A:

5.8.1. Para a homologação de um modelo de veículo multicombustível a etanol, o fabricante deve descrever a capacidade de o veículo se adaptar a qualquer mistura de gasolina e etanol (até 85% de teor de etanol).

5.9. Requisitos adicionais para os veículos monocombustível a gás e para os veículos bicombustível a gás

5.9.1. No caso de GPL ou GN, o combustível a utilizar deve ser indicado na ficha de informações definida no anexo A1 do presente regulamento.

5.10. Requisitos de homologação relativamente ao sistema OBD

5.10.1. O fabricante deve garantir que todos os veículos estão equipados com um sistema OBD.

5.10.2. O sistema OBD deve ser concebido, construído e instalado num veículo de modo a que permita identificar os diversos tipos de deteriorações e anomalias suscetíveis de ocorrer ao longo da vida útil do veículo.

5.10.3. O sistema OBD deve satisfazer os requisitos do presente regulamento em condições normais de utilização.

5.10.4. Quando o veículo for submetido a ensaio com um componente defeituoso em conformidade com o apêndice 1 do anexo C5, é ativado o indicador de anomalias do sistema OBD. O indicador de anomalias do sistema OBD também pode ser ativado durante este ensaio, por níveis de emissão abaixo dos valores-limite do OBD, especificados no ponto 6.8.

5.10.5. Este ponto só é aplicável ao Nível 1-A:

O fabricante deve garantir que o sistema OBD cumpre os requisitos de desempenho em circulação definidos no ponto 7 do apêndice 1 do anexo C5 em todas as condições de condução razoavelmente previsíveis.

5.10.6. Este ponto só é aplicável ao Nível 1-A:

O fabricante deve facultar prontamente, e sem qualquer encriptação, às autoridades nacionais e aos operadores independentes os dados relativos ao desempenho em circulação, que devem ser armazenados e comunicados pelo sistema OBD de um veículo em conformidade com o disposto no ponto 7.6 do apêndice 1 do anexo C5.

5.11. Requisitos de homologação no que diz respeito aos dispositivos de monitorização do consumo de combustível e/ou de energia elétrica

5.11.1. O fabricante deve garantir que os veículos a seguir enumerados das categorias M_1 e N_1 estão equipados com um dispositivo para determinar, armazenar e disponibilizar dados quanto à quantidade de combustível e/ou energia elétrica utilizada para o funcionamento do veículo:

a) Veículos MCI puros e veículos híbridos elétricos sem carregamento do exterior (NOVC-HEV) alimentados exclusivamente por gasóleo mineral, biodiesel, gasolina, etanol ou qualquer outra combinação destes combustíveis;

b) Veículos híbridos elétricos com carregamento do exterior (OVC-HEV) alimentados por eletricidade e qualquer um dos combustíveis mencionados na alínea a).

5.11.2. O dispositivo de monitorização do consumo de combustível e/ou de energia elétrica deve cumprir os requisitos estabelecidos no apêndice 5.

6. ESPECIFICAÇÕES E ENSAIOS

6.1. Generalidades

6.1.1. O veículo e os componentes suscetíveis de afetar o CO_2 e o consumo de combustível ou de energia elétrica e as emissões de compostos gasosos, incluindo as emissões por evaporação, partículas sólidas, número de partículas (se for exigida a medição do número de partículas) devem ser concebidos, construídos e montados de modo a permitir que o veículo, em utilização normal e em condições normais de utilização, tais como humidade, chuva, neve, calor, frio, areia, sujidade, vibrações, desgaste, etc., de modo a cumprirem as disposições do presente regulamento durante a sua vida útil. Tal inclui a segurança de todos os tubos, juntas e ligações utilizados nos sistemas de controlo das emissões e nos sistemas de controlo das emissões por evaporação.

No que respeita às emissões de escape, ao CO_2 e ao consumo de combustível ou de energia elétrica, estas disposições consideram-se cumpridas se for cumprido o disposto nos pontos 6.3 e 8.2.

No que respeita às emissões por evaporação, estas condições consideram-se cumpridas se for cumprido o disposto nos pontos 6.6 e 8.3.

6.1.2. O veículo a ensaiar deve ser representativo, no que se refere aos componentes relacionados com as emissões e respetiva funcionalidade, da série de produção a ser abrangida pela aprovação. O fabricante e a autoridade competente devem decidir de comum acordo que modelo de veículo de ensaio é representativo.

6.1.3. No que diz respeito a emissões por evaporação, no caso dos veículos com um sistema de reservatório de combustível selado, o mesmo deve incluir também um sistema que, imediatamente antes do reabastecimento, liberta a pressão do reservatório exclusivamente através de um coletor de vapores cuja única função é a de armazenar vapores de combustível. Esta via de ventilação deve ser utilizada apenas quando a pressão do reservatório ultrapassar a pressão de serviço em segurança.

6.1.4. Condições de ensaio do veículo

6.1.4.1. Os tipos e as quantidades de lubrificantes e líquido de arrefecimento para o ensaio das emissões são os especificados pelo fabricante para o funcionamento normal do veículo.

6.1.4.2. O tipo de combustível para o ensaio das emissões é o especificado no anexo B3 do presente regulamento.

6.1.4.3. Todos os sistemas de controlo de emissões, incluindo os sistemas de controlo de emissões por evaporação, devem estar em condições de funcionamento.

6.1.4.4. O motor deve ser concebido de forma a evitar as emissões de gases do cárter.

6.1.4.5. Os pneus utilizados para o ensaio das emissões devem ser os definidos no ponto 2.4.5 do anexo B6 do presente regulamento.

6.1.5. Orifícios de entrada dos reservatórios de combustível

6.1.5.1. Para o Nível 1-A:

Sem prejuízo do disposto no ponto 6.1.5.2, o orifício de entrada do reservatório de gasolina ou de etanol deve ser concebido de modo tal que impeça o abastecimento do reservatório a partir de uma pistola de abastecimento de combustível que tenha um diâmetro externo igual ou superior a 23,6 mm.

Para o Nível 1-B

Sem requisitos para os orifícios de entrada dos reservatórios de combustível.

6.1.5.2. O ponto 6.1.5.1 não é aplicável a veículos que cumpram ambas as condições que se seguem:

6.1.5.2.1. O veículo é concebido e fabricado por forma que nenhum dispositivo concebido para controlar as emissões possa ser afetado de modo adverso por gasolina com chumbo; e

6.1.5.2.2. O veículo está marcado, de modo claro, legível e indelével, com o símbolo da gasolina sem chumbo, especificado na norma ISO 2575:2010 «Road vehicles - Symbols for controls, indicators and tell-tales», num local imediatamente visível para qualquer pessoa que encha o reservatório de gasolina. São autorizadas marcações adicionais.

6.1.6. Devem ser adotadas disposições para evitar emissões por evaporação excessivas e o derrame de combustível em consequência da falta do tampão do reservatório de combustível. Tal pode ser conseguido através de um dos seguintes métodos:

6.1.6.1. Um tampão inamovível, de abertura e fecho automáticos, para o reservatório de combustível;

6.1.6.2. Características de conceção que evitem emissões por evaporação excessivas em caso de ausência do tampão do reservatório de combustível; ou

6.1.6.3. Qualquer outro meio que produza o mesmo efeito. Podem citar-se como exemplos, numa lista não exaustiva, os tampões presos por corrente ou de qualquer outra forma, ou os tampões que fecham com a chave de ignição do veículo. Neste último caso, só se deve poder retirar a chave do tampão depois de este estar devidamente fechado.

6.1.7. Disposições para a segurança do sistema eletrónico

6.1.7.1. Os veículos equipados com um computador de controlo das emissões, incluindo computador de controlo das emissões por evaporação, inclusivamente quando integrado num computador de controlo das emissões, devem ser à prova de modificações, salvo se autorizadas pelo fabricante. O fabricante deve autorizar modificações se estas forem necessárias para efeitos de diagnóstico, manutenção, inspeção, reequipamento ou reparação do veículo. Todos os códigos ou parâmetros de funcionamento reprogramáveis devem ser resistentes a qualquer manipulação não autorizada e permitir um nível de proteção pelo menos tão bom quanto o disposto na norma ISO DIS 15031-7:2013. Todas as pastilhas de memória de calibração amovíveis devem ser envolvidas em cera ou resina, encerradas numa cápsula selada ou protegidas por algoritmos eletrónicos e não devem poder ser substituídas sem recurso a ferramentas e procedimentos especializados.

6.1.7.1.1. Apenas os elementos diretamente associados à calibração das emissões ou à prevenção do roubo do veículo podem ser protegidos em conformidade com o ponto 6.7.7.1.

6.1.7.2. Os parâmetros de funcionamento do motor codificados pelo computador não devem poder ser alterados sem recorrer a ferramentas e procedimentos especializados [por exemplo, componentes soldados ou encapsulados ou caixas seladas (ou soldadas)].

6.1.7.3. Os fabricantes podem requerer à autoridade competente uma isenção do cumprimento de uma destas disposições no caso de veículos para os quais essa proteção seja insuscetível de ser necessária. Os critérios a que a autoridade competente atenderá, ao deliberar sobre a isenção, incluirão, sem que sejam estes os únicos critérios a considerar, a disponibilidade de pastilhas de controlo de desempenho, a capacidade do veículo para atingir altos desempenhos e o volume provável de vendas do veículo em causa.

6.1.7.4. Os fabricantes que utilizem sistemas informáticos de codificação programáveis devem impedir a sua reprogramação não autorizada. Os fabricantes devem incluir estratégias reforçadas de proteção contra intervenções abusivas e elementos de proteção contra alterações de dados registados exigindo o acesso eletrónico a um computador externo administrado pelo fabricante. Os métodos que forneçam um nível adequado de proteção contra intervenções abusivas devem ser aprovados pela autoridade competente.

6.1.8. Arredondamentos

Salvo especificação em contrário noutra parte do presente regulamento, os pontos 6.1.8.1 e 6.1.8.2 estabelecem regras de arredondamento para cumprir os requisitos do presente regulamento.

6.1.8.1. Se o algarismo imediatamente à direita da última casa a manter for inferior a 5, o algarismo mantido não é alterado.

Exemplo:

Se um resultado for 1,234 g mas se apenas forem conservadas duas casas decimais, o resultado final será 1,23 g.

6.1.8.2. Se o algarismo imediatamente à direita da última casa a manter for igual ou superior a 5, o algarismo mantido aumenta 1 unidade.

Exemplo:

Se um resultado for 1,236 g mas apenas forem conservadas duas casas decimais, o resultado final será 1,24 g, uma vez que 6 é maior do que 5.

6.1.9. A utilização de dispositivos manipuladores que reduzam a eficácia dos sistemas de controlo das emissões é proibida. Essa proibição não se aplica quando:

a) Se justifique a necessidade de esse dispositivo proteger o motor de danos ou acidentes e para garantir um funcionamento seguro do veículo;

b) Esse dispositivo não funcione para além do necessário ao arranque do motor;

ou

c) Se as condições estiverem substancialmente incluídas nos procedimentos de ensaio para verificação das emissões por evaporação e da média das emissões do tubo de escape.

6.2. Procedimento de ensaio

O quadro A especifica os diferentes requisitos de ensaio para a homologação de um modelo de veículo.

Quadro A

Aplicação dos requisitos de ensaio para a homologação e extensões da homologação

Categoria do veículo	Veículos com motor de ignição comandada, incluindo híbridos [1], [2]								Veículos com motor de ignição por compressão, incluindo híbridos		Veículos elétricos puros	Veículos com pilha de combustível a hidrogénio
	Monocombustível				Bicombustível [3]			Multicombustível [3]	Monocombustível			
Combustível de referência	Gasolina	GPL	GN/ Biometano	Hidrogénio (MCI)	Gasolina GPL	Gasolina GN/ Biometano	Gasolina Hidrogénio (MCI) [4]	Gasolina Etanol (E85)	Gasóleo	Gasolina	—	Hidrogénio (pilha de combustível)
Ensaio do tipo 1 (de aplicabilidade dos componentes medidos aos combustíveis e à tecnologia dos veículos e, por conseguinte, dos procedimentos de medição, ver Quadro 1-A e Quadro 1-B) (limites)	Sim	Sim [5]	Sim [5]	Sim [4]	Sim (ambos os combustíveis)	Sim (ambos os combustíveis)	Sim (ambos os combustíveis)	Sim (ambos os combustíveis)	Sim	Sim	—	—
ATCT (Ensaio de correção da temperatura ambiente) (ensaio a 14 °C)	Sim	Sim	Sim	Sim [4]	Sim (ambos os combustíveis)	Sim (ambos os combustíveis)	Sim (ambos os combustíveis)	Sim (ambos os combustíveis)	Sim	Sim	—	—
Emissões por evaporação (Ensaio do tipo 4)	Sim	Sim [6]	Sim [6]	—	Sim (só gasolina)	Sim (só gasolina)	Sim (só gasolina)	Sim (só gasolina)	—	Sim	—	—
Durabilidade (Ensaio do tipo 5)	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim (só gasolina)	Sim (só gasolina)	Sim (só gasolina)	Sim (só gasolina)	Sim	Sim	—	—
OBD	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	—	—
OBFCM	Sim	—	—	—	—	—	—	Sim (ambos os combustíveis)	Sim	Sim	—	—

(1) Os procedimentos de ensaio específicos para os veículos movidos a hidrogénio serão definidos ulteriormente.
(2) Os limites de massa e de número de partículas e respetivos procedimentos de medição aplicam-se apenas aos veículos com motores de injeção direta.
(3) Se um veículo bicombustível for combinado com um veículo multicombustível, aplicam-se ambos os requisitos de ensaio.
(4) Quando se tratar de veículos movidos a hidrogénio, só se determinam as emissões de NOx.
(5) Apenas para o Nível 1-A: Não se aplicam os limites de massa e de número de partículas e respetivos procedimentos de medição. Apenas para o Nível 1-B: Caso um veículo monocombustível a gás disponha de um reservatório de gasolina, este deve igualmente ser ensaiado utilizando o combustível de referência a gasolina aplicável.
(6) Caso um veículo monocombustível a gás disponha de um reservatório de gasolina, caso contrário, e para o nível 1-A: «—»

6.2.6. A cada uma das famílias de veículos enunciadas abaixo deve ser atribuído um identificador único com o seguinte formato:

FT-nnnnnnnnnnnnnnn-WMI

Em que:

FT é um identificador do tipo de família:

a) IP = Família de interpolação, tal como definida no ponto 6.3.2, com ou sem recurso ao método de interpolação

b) RL = Família de resistência ao avanço em estrada, tal como definida no ponto 6.3.3.

c) RM = Família de matrizes de resistência ao avanço em estrada, tal como definida no ponto 6.3.4.

d) PR = Família de sistema de regeneração periódica (K_i), tal como definida no ponto 6.3.5.

e) AT = Família ATCT tal como definida no ponto 2 do anexo B6-A.

f) EV = Família de emissões por evaporação, tal como definida no ponto 6.6.3.

g) DF = Família de durabilidade, tal como definida no ponto 6.7.5.

h) OB = Identificador da família do sistema OBD, tal como definida no ponto 6.8.1.

i) ER = Identificador da família do sistema de pós-tratamento dos gases de escape à base de reagentes (ER), tal como definida no ponto 6.9.2.

j) GV = Identificador da família GFV, tal como definida no ponto 6.3.6.3.

nnnnnnnnnnnnnnn é uma sequência com um máximo de 15 carateres, restringida à utilização dos carateres 0-9, A-Z e do caráter traço inferior «_».

WMI (World Manufacturer Identifier) é um código de identificação único do fabricante definido na norma ISO 3780:2009.

Cabe ao proprietário do WMI assegurar que a combinação da sequência nnnnnnnnnnnnn e WMI é um identificador único da família e que a sequência nnnnnnnnnnnnnnn é a única submetida a ensaios de homologação por esse WMI que obteve a aprovação nos ensaios efetuados.

6.3. Descrição do ensaio do tipo 1 (WLTP)

O ensaio do tipo 1 deve ser efetuado em todos os veículos referidos no ponto 1. Devem seguir-se os procedimentos e os requisitos de ensaio do presente ponto e dos anexos, parte B (conforme aplicável).

6.3.1. O ensaio do tipo 1 deve ser efetuado em conformidade com:

a) O WLTC, tal como descrito no anexo B1;

b) A seleção da velocidade e a determinação do ponto de mudança de velocidade, tal como descrito no anexo B2;

c) O(s) combustível(is) adequado(s), tal como especificado no anexo B3;

d) A resistência ao avanço em estrada e as regulações do banco dinamométrico, tal como descrito no anexo B4;

e) O equipamento de ensaio, tal como descrito no anexo B5;

f) Os procedimentos de ensaio, tal como descrito nos anexos B6 e B8;

g) Os métodos de cálculo, tal como descrito nos anexos B7 e B8.

6.3.2. Família de interpolação

6.3.2.1. Família de interpolação para veículos com motor de combustão interna puros

6.3.2.1.1. Os veículos podem fazer parte da mesma família de interpolação em qualquer um dos casos a seguir, incluindo combinações dos mesmos:

a) Pertencem a diferentes classes de veículos, tal como descrito no anexo B1, ponto 2;

b) Têm níveis diferentes de redução, tal como descrito no anexo B1, ponto 8;

c) Têm níveis diferentes de limitação da velocidade, tal como descrito no anexo B1, ponto 9.

6.3.2.1.2. Só podem fazer parte da mesma família de interpolação os veículos que sejam idênticos quanto às seguintes características do veículo/do grupo motopropulsor/da transmissão:

a) Tipo de motor de combustão interna: tipo de combustível (ou tipos, no caso de veículos multicombustível ou bicombustível), processo de combustão, cilindrada teórica do motor, características a plena carga, tecnologia do motor e sistema de carregamento, bem como outros subsistemas ou características com uma influência significativa nas emissões mássicas de CO_2 em condições WLTP;

b) Estratégia de funcionamento de todos os componentes que influenciam as emissões mássicas de CO_2 no grupo motopropulsor;

c) Tipo de transmissão (por exemplo, manual, automática, CVT) e modelo de transmissão (por exemplo, binário nominal, número de velocidades, número de embraiagens, etc.);

d) Razões n/v (velocidade de rotação do motor dividida pela velocidade do veículo). Este requisito considera-se satisfeito se, para todas as relações de transmissão em causa, a diferença das razões n/v em relação ao tipo de transmissão mais comummente instalada não ultrapassar 8%;

e) Número de eixos motrizes.

6.3.2.1.3. Se for utilizado um parâmetro alternativo, como uma n_{min_drive} superior, conforme especificado no anexo B2, ponto 2, alínea k), ou ASM, conforme definido no anexo B2, ponto 3.4, este parâmetro deve ser o mesmo dentro de uma família de interpolação.

6.3.2.2. Família de interpolação para NOVC-HEV e OVC-HEV

Para além dos requisitos do ponto 6.3.2.1, só podem fazer parte da mesma família de interpolação os OVC-HEV e NOVC-HEV que sejam idênticos no que diz respeito às seguintes características:

a) Tipo e número de máquinas elétricas: tipo de construção (síncrona/assíncrona, etc.), tipo de fluido de arrefecimento (ar, líquido) e quaisquer outras características que influenciem significativamente as emissões mássicas de CO_2 e o consumo de energia elétrica em condições WLTP;

b) Tipo de REESS de tração: tipo de célula, capacidade, tensão nominal, potência nominal, tipo de fluido de arrefecimento (ar, líquido);

c) Tipo de conversor de energia elétrica entre a máquina elétrica e o REESS de tração, entre o REESS de tração e a fonte de alimentação em baixa tensão e entre o módulo de carregamento na rede e o REESS de tração e quaisquer outras características que influenciem significativamente as emissões mássicas de CO_2 e o consumo de energia elétrica em condições WLTP. A pedido do fabricante, e mediante a aprovação da entidade homologadora, podem ser incluídos na família conversores de energia elétrica entre o módulo de carregamento na rede e o REESS de tração com perdas de recarregamento inferiores;

d) A diferença entre o número de ciclos em modo de perda de carga desde o início do ensaio até ao ciclo de transição, inclusive, não deve ser superior a um.

6.3.2.3. Família de interpolação para PEV

Só podem fazer parte da mesma família de interpolação os PEV que partilhem as seguintes características do grupo motopropulsor/da transmissão:

a) Tipo e número de máquinas elétricas: tipo de construção (síncrona/assíncrona, etc.), tipo de fluido de arrefecimento (ar, líquido) e quaisquer outras características que influenciem significativamente o consumo de energia elétrica e a autonomia em condições WLTP;

b) Tipo de REESS de tração: tipo de célula, capacidade, tensão nominal, potência nominal, tipo de fluido de arrefecimento (ar, líquido);

c) Tipo de transmissão (p. ex., manual, automática, CVT) e modelo de transmissão (por exemplo, binário nominal, número de velocidades, número de embraiagens, etc.);

d) Número de eixos motrizes;

e) Tipo de conversor de energia elétrica entre a máquina elétrica e o REESS de tração, entre o REESS de tração e a fonte de alimentação em baixa tensão e entre o módulo de carregamento na rede e o REESS de tração, e quaisquer outras características que influenciem significativamente o consumo de energia elétrica em condições WLTP. A pedido do fabricante, e mediante a aprovação da entidade homologadora, podem ser incluídos na família conversores de energia elétrica entre o módulo de carregamento na rede e o REESS de tração com perdas de recarregamento inferiores;

f) Estratégia de funcionamento de todos os componentes que influenciam o consumo de energia elétrica no grupo motopropulsor;

g) Razões n/v (velocidade de rotação do motor dividida pela velocidade do veículo). Este requisito considera-se satisfeito se, para todas as relações de transmissão em causa, a diferença das razões n/v em relação ao tipo e modelo de transmissão mais comummente instalada não ultrapassar 8%.

6.3.2.4. Família de interpolação para OVC-FCHV e NOVC-FCHV

Só podem fazer parte da mesma família de interpolação os OVC-FCHV e NOVC-FCHV que partilhem as seguintes características do grupo motopropulsor/da pilha de combustível/da transmissão:

a) Tipo e número de máquinas elétricas: tipo de construção (síncrona/assíncrona, etc.), tipo de fluido de arrefecimento (ar, líquido) e quaisquer outras características que influenciem significativamente o consumo de combustível (ou a eficiência energética) e o consumo de energia elétrica em condições WLTP;

b) Tipo de pilha de combustível: modelo, tensão nominal, tipo de fluido de arrefecimento (ar, líquido); bem como outros subsistemas ou características das pilhas de combustível que tenham uma influência significativa no consumo de combustível (ou na eficiência energética) em condições WLTP;

c) Tipo de REESS de tração: tipo de célula, capacidade, tensão nominal, potência nominal, tipo de fluido de arrefecimento (ar, líquido);

d) Tipo de transmissão (p. ex., manual, automática, CVT) e modelo de transmissão (por exemplo, binário nominal, número de velocidades, número de embraiagens, etc.);

e) Número de eixos motrizes;

f) Tipo de conversor de energia elétrica entre a máquina elétrica e o REESS de tração, entre o REESS de tração e a fonte de alimentação em baixa tensão e entre o módulo de carregamento na rede e o REESS de tração e quaisquer outras características que influenciem significativamente o consumo de combustível (ou a eficiência energética) e o consumo de energia elétrica em condições WLTP. A pedido do fabricante, e mediante a aprovação da entidade homologadora, podem ser incluídos na família conversores de energia elétrica entre o módulo de carregamento na rede e o REESS de tração com perdas de recarregamento inferiores;

g) Estratégia de funcionamento de todos os componentes que influenciam o consumo de combustível (ou a eficiência energética) e o consumo de energia elétrica no grupo motopropulsor;

h) Razões n/v. Este requisito considera-se satisfeito se, para todas as relações de transmissão em causa, a diferença das razões n/v em relação ao tipo e modelo de transmissão mais comummente instalada não ultrapassar 8%.

6.3.3. Família de resistência ao avanço em estrada

Só podem fazer parte da mesma família de resistência ao avanço em estrada os veículos que sejam idênticos quanto às seguintes características:

a) Tipo de transmissão (p. ex., manual, automática, CVT) e modelo de transmissão (por exemplo, binário nominal, número de velocidades, número de embraiagens, etc.). A pedido do fabricante, e mediante a aprovação da autoridade competente, pode ser incluída na família uma transmissão com perdas de energia inferiores;

b) Razões n/v (velocidade de rotação do motor dividida pela velocidade do veículo). Este requisito considera-se satisfeito se, em todas as relações de transmissão em causa, a diferença de relações de transmissão do tipo de transmissão mais comummente instalada não ultrapassar 25%;

c) Número de eixos motrizes;

Se pelo menos uma máquina elétrica estiver acoplada com o ponto morto e o veículo não estiver equipado com um modo de desaceleração livre (ponto 4.2.1.8.5 do anexo B4), não influindo essa máquina elétrica sobre a resistência ao avanço em estrada, são aplicáveis os critérios do ponto 6.3.2.2, alínea a), e do ponto 6.3.2.3, alínea a).

Caso haja diferenças, para além da massa do veículo, resistência ao rolamento e aerodinâmica, com uma influência significativa na resistência ao avanço em estrada, esse veículo não pode ser considerado como fazendo parte da família, salvo se aprovado pela autoridade competente.

6.3.4. Família de matrizes de resistência ao avanço em estrada

A família de matrizes de resistência ao avanço em estrada pode ser aplicada a veículos com uma massa máxima em carga tecnicamente admissível igual ou superior a 3 000 kg.

Os veículos com uma massa máxima em carga tecnicamente admissível ≥ 2 500 kg podem fazer parte da família de matrizes de resistência ao avanço em estrada desde que a altura do «ponto R» do lugar sentado do condutor seja de pelo menos 850 mm do solo.

«Ponto R», ponto «R» ou «ponto de referência do lugar sentado», tal como definido no ponto 2.4 do anexo 1 da Resolução Consolidada sobre a Construção de Veículos (R.E.3).

Só podem fazer parte da mesma família de matrizes de resistência ao avanço em estrada os veículos que sejam idênticos quanto às seguintes características:

a) Tipo de transmissão (p. ex., manual, automática, CVT);

b) Número de eixos motrizes.

6.3.5. Família de sistemas de regeneração periódica (Ki)

Só podem fazer parte da mesma família de sistemas de regeneração periódica os veículos que sejam idênticos quanto às seguintes características:

a) Tipo de motor de combustão interna: tipo de combustível e processo de combustão;

b) Sistema de regeneração periódica (ou seja, catalisador, coletor de partículas);

i) Construção (ou seja, tipo de câmara, de metal precioso e de substrato e densidade das células);

ii) Tipo e princípio de funcionamento;

iii) Volume ±10%;

iv) Localização (temperatura ± 100 °C à segunda velocidade de referência mais elevada).

c) A massa de ensaio de cada veículo da família deve ser inferior ou igual à massa de ensaio do veículo utilizado no ensaio de demonstração Ki, acrescida de 250 kg.

6.3.6. Família de veículos alimentados a gás (GFV)

6.3.6.1. Os veículos alimentados a gás podem ser agrupados numa família de modelos de veículos alimentados a GPL ou GN/biometano, por sua vez identificados por um veículo precursor. No caso dos veículos que podem também ser alimentados a combustíveis líquidos, este agrupamento apenas se aplica quando o veículo funcionar num modo de alimentação a gás.

6.3.6.2. Um «veículo precursor do veículo alimentado a gás» é um veículo selecionado como veículo em que vai ser demonstrada a autoadaptabilidade de um sistema de alimentação de combustível, e ao qual os membros de uma família de veículos alimentados a gás se referem. É possível haver mais do que um veículo precursor numa família de veículos alimentados a gás.

6.3.6.3. Membro da família de veículos alimentados a gás

6.3.6.3.1. Só podem ser agrupados na mesma família de veículos alimentados a gás os veículos que partilhem as seguintes características essenciais com o(s) seu(s) precursor(es) de veículos alimentados a gás:

a) É produzido pelo mesmo fabricante;

b) Está sujeito aos mesmos limites de emissões;

c) Se o sistema de alimentação a gás tiver uma unidade de medição central para todo o motor, tem uma potência certificada compreendida entre 0,7 e 1,15 vezes a do veículo precursor alimentado a gás;

d) Se o sistema de alimentação a gás tiver uma unidade de medição individual por cilindro, tem uma potência certificada por cilindro entre 0,7 e 1,15 vezes a do motor do veículo precursor;

e) Se equipado com um catalisador, tem o mesmo tipo de catalisador, isto é de três vias, de oxidação, de eliminação de NOx;

f) Tem um sistema de alimentação de combustível (incluindo o regulador de pressão) do mesmo fabricante e do mesmo tipo: de indução, de injeção de vapor (monoponto, multiponto), de injeção de líquido (monoponto, multiponto);

g) O sistema de alimentação de combustível é controlado por uma UCE (unidade de controlo eletrónico) do mesmo tipo e com a mesma especificação técnica, contendo os mesmos princípios de *software* e a mesma estratégia de comando. O veículo pode ter uma segunda UCE, inexistente no veículo precursor do veículo alimentado a gás, desde que a UCE seja usada unicamente para controlar os injetores, as válvulas de corte adicionais e a aquisição de dados por sensores suplementares.

6.3.6.3.2. No que diz respeito aos requisitos do ponto 6.3.6.3.1, alíneas c) e d):

No caso de uma demonstração revelar que dois veículos alimentados a gás podem ser membros da mesma família, exceto no que diz respeito à sua potência certificada, respetivamente P1 e P2 (P1 < P2), e ambos são ensaiados como se fossem veículos precursores, a relação familiar será considerada válida para qualquer veículo com potência certificada compreendida entre 0,7 P1 e 1,15 P2.

6.3.7. Requisitos adicionais para os veículos alimentados a GPL ou GN/biometano

6.3.7.1. Os requisitos adicionais para os veículos alimentados a GPL ou GN/biometano são enunciados no anexo B6.

6.3.7.2. Para o ensaio do tipo 1 definido nos anexos, parte B, os veículos monocombustível a gás devem ser submetidos ao ensaio do tipo 1 para determinar as variações da composição do GPL ou do GN/biometano, conforme estabelecido no anexo B6 relativamente às emissões de poluentes, com o combustível utilizado para a medição da potência útil, em conformidade com o Regulamento n.º 85 da ONU.

6.3.7.3. Os veículos bicombustível a gás devem ser submetidos a ensaios com gasolina e GPL ou GN/biometano. Os ensaios com o GPL ou o GN/biometano devem ser realizados para determinar as variações da composição de ambos os combustíveis referidos, conforme estabelecido no anexo B6 relativamente às emissões de poluentes, com o combustível utilizado para a medição da potência útil, em conformidade com o Regulamento n.º 85 da ONU.

6.3.7.4. Este ponto aplica-se apenas ao Nível 1-A.

Sem prejuízo do disposto no ponto 6.3.7.2, os veículos monocombustível a gás serão considerados, para efeitos do ensaio do tipo 1, como veículos que apenas podem funcionar com um combustível gasoso.

6.3.8. Requisitos adicionais para os veículos multicombustível.

6.3.8.1. Em relação aos veículos multicombustível, a transição de um combustível de referência para outro, entre os ensaios, deve realizar-se sem regulação manual dos parâmetros do motor.

6.3.9. OBFCM

Apenas para o Nível 1-A

O dispositivo OBFCM determina os seguintes parâmetros e regista os valores do ciclo de vida a bordo do veículo, em conformidade com o apêndice 5.

6.3.10. Limites para as emissões gasosas e para a massa e número de partículas (se for exigida a medição do número de partículas)

As massas resultantes das emissões gasosas e a massa e o número de partículas (se for exigida a medição do número de partículas) obtidas devem ser inferiores aos valores-limite constantes do quadro 1A (para o Nível 1-A) ou quadro 1B (para o Nível 1-B).

Quadro 1-A

Este quadro só é aplicável ao Nível 1-A

Limites de emissões para o ensaio do tipo 1

		Massa de referência (RM) (em kg)	Valores-limite													
			Massa de monóxido de carbono (CO)		Massa de hidrocarbonetos totais (THC)		Massa de hidrocarbonetos não metânicos (NMHC)		Massa de óxidos de azoto (NO_x)		Massa combinada de hidrocarbonetos e óxidos de azoto (THC + NO_x)		Massa de partículas (PM)		Número de partículas (PN)	
			L_1 (mg / km)		L_2 (mg / km)		L_3 (mg / km)		L_4 (mg / km)		$L_2 + L_4$ (mg / km)		L_5 (mg / km)		L_6 (#/km)	
Categoria	Classe		PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI [1]	CI	PI [1],	CI
M	—	Todas	1 000	500	100	—	68	—	60	80	—	170	4,5	4,5	$6{,}0 \times 10^{11}$	$6{,}0 \times 10^{11}$
N_1	I	RM ≤ 1 305	1 000	500	100	—	68	—	60	80	—	170	4,5	4,5	$6{,}0 \times 10^{11}$	$6{,}0 \times 10^{11}$
	II	1 305 < RM ≤ 1 760	1 810	630	130	—	90	—	75	105	—	195	4,5	4,5	$6{,}0 \times 10^{11}$	$6{,}0 \times 10^{11}$
	III	1 760 < RM	2 270	740	160	—	108	—	82	125	—	215	4,5	4,5	$6{,}0 \times 10^{11}$	$6{,}0 \times 10^{11}$
N_2	—	Todas	2 270	740	160	—	108	—	82	125	—	215	4,5	4,5	$6{,}0 \times 10^{11}$	$6{,}0 \times 10^{11}$

PI Ignição comandada
CI Ignição por compressão
[1] Os limites de massa e de número de partículas para motores de ignição comandada aplicam-se apenas aos veículos com motores de injeção direta.

Quadro 1-B

Este quadro só é aplicável ao Nível 1-B

Limites de emissões para o ensaio do tipo 1

		Massa máxima em carga tecnicamente admissível (GVW) (kg)	Valores-limite															
			Massa de monóxido de carbono (CO)				Massa de hidrocarbonetos não metânicos (NMHC)		Massa de óxidos de azoto (NO_x)					Massa de partículas (PM)			
			L_1 (mg / km)				L_3 (mg / km)		L_4 (mg / km)					L_5 (mg / km)			
Categoria	Classe		G, O	D			G,O	D	G	D	O			G* ([1]), O	D		
M	—	Todas	1 150	630			100	24	50	150	150			5	5		
N_1, N_2	—* ([2])	GVW ≤ 1 700	1 150	630			100	24	50	150	150			5	5		
	—	1 700 < GVW ≤ 3 500	2 550	630			150	24	70	240	240			7	7		
	—* ([3])	Todas	4 020	—			100	—	50	—	150			5	—		

G Gasolina, GPL
D Gasóleo
O Outro combustível
([1]) Para gasolina ou GPL, os limites de massa de partículas aplicam-se apenas aos veículos com motores de injeção direta.
([2]) Exceto veículos com uma cilindrada igual ou inferior a 0,660 litros, com um comprimento igual ou inferior a 3,40 m, com uma largura igual ou inferior a 1,48 m e uma altura igual ou inferior a 2,00 m, com três ou menos lugares, além do lugar do condutor, e com uma carga útil igual ou inferior a 350 kg.
([3]) Veículos com uma cilindrada igual ou inferior a 0,660 litros, com um comprimento igual ou inferior a 3,40 m, com uma largura igual ou inferior a 1,48 m e uma altura igual ou inferior a 2,00 m, com três ou menos lugares, além do lugar do condutor, e com uma carga útil igual ou inferior a 350 kg.

6.3.11. Apenas para o Nível 1-A

Fator de correção de família K_{CO2} no caso de OVC-HEV e NOVC-HEV

É permitido juntar duas ou mais famílias de interpolação na mesma família de fator de correção K_{CO2}, na qual se deve determinar o valor de K_{CO2} com o veículo H de uma das famílias de interpolação incluídas. A família de interpolação utilizada para a seleção do veículo H deve ser aceite pela autoridade competente.

A pedido da autoridade competente, o fabricante deve apresentar elementos de prova da justificação e dos critérios técnicos para a junção destas famílias de interpolação, por exemplo, nos seguintes casos:

Junção de duas ou mais famílias de interpolação:

a) que foram divididas devido a ter sido ultrapassada a gama de interpolação máxima de 20 g de CO_2 por km (se for utilizador o veículo M para a medição: 30 g/km);

b) que foram divididas devido a diferentes classificações de potência do motor para o mesmo motor de combustão

(potências diferentes apenas devido ao *software*);

c) que foram divididas devido ao facto de as relações n/v estarem ligeiramente fora da tolerância de 8%;

d) que foram divididas mas continuam a satisfazer todos os critérios familiares de uma família única.

e) que foram divididas devido a um diferente número de eixos motrizes.

A diferença de conversores de energia elétrica entre o módulo de carregamento na rede e o REESS de tração não deve ser considerada um critério no contexto da família de fator de correção.

6.4. [Reservado]

6.5. [Reservado]

6.6. Ensaio de tipo 4 (determinação das emissões por evaporação)

6.6.1. O ensaio do tipo 4 deve ser realizado em todos os veículos com um reservatório de gasolina em conformidade com os requisitos dos pontos 6.6.2 a 6.6.4 e do anexo C3.

Para o Nível 1-A:

Os veículo monocombustível a gás estão isentos.

6.6.2. Quando ensaiadas em conformidade com o anexo C3 do presente regulamento, as emissões por evaporação devem ser inferiores ao indicado no quadro 2.

Quadro 2

Limite de emissão para o ensaio das emissões por evaporação

Massa das emissões por evaporação (g/ensaio)
2.0

6.6.3. Família de emissões por evaporação

6.6.3.1. Apenas veículos idênticos em relação às características enumeradas nas alíneas a), d) e e), tecnicamente equivalentes no que diz respeito às características enumeradas nas alíneas b) e c) e similares ou, se aplicável, dentro da tolerância declarada em relação às características enumeradas nas alíneas f) e g) podem fazer parte da mesma família de emissões por evaporação:

a) Material e construção do sistema de reservatório de combustível;

b) Material do tubo de vapor;

c) Material da tubagem de alimentação do combustível e técnica de ligação;

d) Reservatório selado ou sistema de reservatório não selado;

e) Configuração da válvula de descompressão do reservatório de combustível (entrada e saída de ar);

f) Capacidade útil em butano (BWC300) do coletor de vapor num intervalo de 10% do valor mais elevado (no caso de coletores de vapor com o mesmo tipo de carvão, o volume de carvão não deve diferir mais de 10% daquele para o qual a BWC300 foi determinada);

g) Sistema de controlo de purga (por exemplo, tipo de válvula, estratégia de controlo de purga).

O fabricante deve demonstrar à autoridade competente a equivalência técnica das alíneas b) e c).

6.6.3.2. O veículo que se considera que produz os resultados mais desfavoráveis em termos de emissões por evaporação, e que deve ser utilizado nos ensaios, é o que apresentar a maior razão entre a capacidade do reservatório de combustível e a BWC300 na família em causa. A seleção do veículo deve ser previamente acordada com a autoridade competente.

6.6.3.3. A utilização de qualquer sistema inovador de calibração, configuração ou *hardware* relacionado com o sistema de controlo de evaporação deve colocar o modelo de veículo numa família diferente.

6.6.4. A autoridade competente não deve conceder a homologação se a informação fornecida não for suficiente para demonstrar que as emissões por evaporação são efetivamente limitadas durante a utilização normal do veículo.

6.7. Ensaio de tipo 5 (Descrição do ensaio de fadiga para verificar a durabilidade dos dispositivos de controlo da poluição)

6.7.1. Este ensaio deve ser efetuado em todos os veículos referidos no ponto 1 aos quais se aplique o ensaio especificado no ponto 6.3. O ensaio consiste num ensaio de envelhecimento até à vida útil prevista, efetuado em conformidade com o programa descrito no anexo C4, em pista, estrada ou banco dinamométrico.

Para o Nível 1-A:

O valor de vida útil previsto é de 160 000 km.

Para o Nível 1-B

O valor de vida útil previsto é de 80 000 km. Para veículos com uma cilindrada igual ou inferior a 0,660 litros, com um comprimento igual ou inferior a 3,40 m, com uma largura igual ou inferior a 1,48 m e uma altura igual ou inferior a 2,00 m, com três ou menos lugares, além do lugar do condutor, e com uma carga útil igual ou inferior a 350 kg, o valor de vida útil previsto é de 60 000 km.

6.7.1.1. Os veículos que podem ser alimentados tanto a gasolina como a GPL ou GN devem ser submetidos ao ensaio do tipo 5 só com gasolina. Nesse caso, o fator de deterioração determinado com a gasolina sem chumbo deve igualmente ser considerado para o GPL e o GN.

6.7.1.2. O apêndice 4 do anexo C4 contém requisitos especiais para os veículos híbridos.

6.7.2. Não obstante o disposto no ponto 6.7.1, o fabricante pode escolher utilizar os fatores de deterioração constantes dos quadros 3-A ou 3-B (conforme aplicável), em alternativa ao ensaio previsto no ponto 6.7.1.

Quadro 3-A

Este quadro só é aplicável ao Nível 1-A:

Fatores de deterioração multiplicativos

Categoria do motor	Fatores de deterioração multiplicativos atribuídos						
	CO	THC	NMHC	NO_x	HC + NO_x	Massa de partículas (PM)	Partículas (PN)
Ignição comandada	1.5	1.3	1.3	1.6	-	1.0	1.0
Ignição por compressão	Não havendo fatores de deterioração atribuídos para veículos de ignição por compressão, os fabricantes devem usar os procedimentos de ensaio de durabilidade do veículo ou de envelhecimento em banco de ensaio para determinar os fatores de deterioração.						

Quadro 3-B

Este quadro só é aplicável ao Nível 1-B

Fatores de deterioração aditivos

Categoria do motor	Fatores de deterioração aditivos atribuídos						
	CO		NMHC	NO_x		PM	
Gasolina e GPL	0.11		0.12	0.21		0.00	
Ignição por compressão	Não havendo fatores de deterioração atribuídos para veículos de ignição por compressão, os fabricantes devem usar os procedimentos de ensaio de durabilidade do veículo completo para determinar os fatores de deterioração.						

6.7.3. Este ponto só é aplicável ao Nível 1-A

A pedido do fabricante, o serviço técnico pode efetuar o ensaio do tipo 1 antes da conclusão do ensaio do tipo 5, utilizando os fatores de deterioração constantes do quadro anterior. Após a conclusão do ensaio do tipo 5, a entidade homologadora pode corrigir os resultados da homologação, registados no anexo A-2 do presente regulamento, através da substituição dos fatores de deterioração do quadro anterior pelos medidos no ensaio do tipo 5.

6.7.4. Os fatores de deterioração são determinados através de um dos procedimentos especificados no ponto 1.1 do anexo C4 (conforme aplicável). Estes fatores são utilizados para comprovar o cumprimento dos requisitos previstos nos pontos 6.3 e 8.2.

6.7.5. Família de durabilidade

Só podem fazer parte da mesma família de durabilidade os veículos cujo motor ou cujos parâmetros do sistema de controlo da poluição sejam idênticos ou respeitem as tolerâncias previstas relativamente ao veículo utilizado para determinar o fator de deterioração:

a) Motor

i) Razão entre a cilindrada do motor e o volume dos elementos e/ou filtros catalíticos (entre - 10 e + 5%);

ii) Diferenças de cilindrada de ±15% ou de ±820 cm^3 em relação ao veículo ensaiado, consoante o valor que for mais baixo;

iii) Configuração dos cilindros (número, forma, distância entre os eixos dos cilindros e outras configurações);

iv) Número e controlo das válvulas e método de acionamento pela árvore de cames;

v) Tipo e sistema de alimentação do combustível;

vi) Processo de combustão.

b) Parâmetros relativos ao sistema de controlo da poluição:

i) Catalisadores e filtros de partículas:

número e disposição dos catalisadores, filtros e elementos,

tipo de atividade catalítica (oxidante, de três vias, coletor de NOx de mistura pobre, SCR, catalisador de NOx de mistura pobre ou outra) e características de filtragem;

carga de metal precioso (idêntica ou superior),

Tipo e proporção de metal precioso (± 15%);

substrato (estrutura e material),

densidade das células;

ii) Injeção de ar:

com ou sem,

tipo (ar pulsado, bombas de ar, outros);

iii) EGR:

com ou sem,

tipo (arrefecido ou não, com controlo ativo ou passivo, de alta pressão/de baixa pressão/de pressão combinada).

iv) outros dispositivos com influência na durabilidade.

6.8. Ensaio do sistema de diagnóstico a bordo (OBD)

Este ensaio deve ser realizado nos modelos de veículo referidos no Quadro A. É aplicável o procedimento de ensaio descrito no ponto 3 do anexo C5 do presente regulamento.

6.8.1. Família de sistemas OBD

6.8.1.1. Parâmetros que definem a família de sistemas OBD

Entende-se por «família de sistemas OBD» um conjunto de veículos definido pelo fabricante e constituído por veículos que, pela sua conceção, se pressupõe que possuam características semelhantes no que respeita às emissões de escape e ao sistema OBD. Todos os motores desta família devem cumprir os requisitos do presente regulamento.

As famílias de sistemas OBD podem ser definidas por meio de parâmetros técnicos de base comuns a todos os veículos da família em questão. Nalguns casos, pode haver interação de parâmetros. Esses efeitos terão também de ser tidos em conta para garantir que numa determinada família de sistemas OBD só sejam incluídos veículos com características similares no que respeita às emissões de escape.

6.8.1.2. Neste contexto, podem considerar-se pertencentes à mesma família de sistemas OBD os veículos cujos parâmetros abaixo enumerados sejam idênticos.

Motor:

a) Processo de combustão (por exemplo, ignição comandada, ignição por compressão, dois tempos, quatro tempos/rotativo);

b) Método de alimentação do motor (injeção de combustível monoponto ou multiponto); e

c) Tipo de combustível (ou seja, gasolina, gasóleo, multicombustível gasolina/etanol, multicombustível gasóleo/biodiesel, GN/biometano, GPL, bicombustível gasolina/GN/biometano, bicombustível gasolina/GPL).

Sistema de controlo das emissões:

a) Tipo de catalisador (oxidação, três vias, catalisador aquecido, SCR, outro);

b) Tipo de coletor de partículas;

c) Injeção de ar secundário (com ou sem injeção); e

d) Recirculação dos gases de escape (com ou sem recirculação);

Partes e funcionamento do sistema OBD:

Os métodos utilizados pelo sistema OBD para a monitorização funcional, a deteção de anomalias e a indicação das anomalias detetadas ao condutor do veículo.

6.8.2. Valores-limite do OBD

Os valores-limite do OBD referidos no anexo C5 são especificados nos quadros 4-A e 4-B.

Quadro 4-A

Este quadro só é aplicável ao Nível 1-A.

Valores-limite do OBD

		Massa de referência (RM) (kg)	Massa de monóxido de carbono (CO) (mg / km)		Massa de hidrocarbonetos não metânicos (NMHC) (mg / km)		Massa de óxidos de azoto (NO_x) (mg / km)		Massa de partículas [1] (PM) (mg / km)	
Categoria	Classe		PI	CI	PI	CI	PI	CI	CI	PI
M	—	Todas	1 900	1 750	170	290	90	140	12	12
N_1	I	RM ≤ 1 305	1 900	1 750	170	290	90	140	12	12
	II	1 305 < RM ≤ 1 760	3 400	2 200	225	320	110	180	12	12
	III	1 760 < RM	4 300	2 500	270	350	120	220	12	12
N_2	—	Todas	4 300	2 500	270	350	120	220	12	12

PI Ignição comandada
CI Ignição por compressão.
[1] Os valores-limite do OBD relativos à massa de partículas para motores de ignição comandada aplicam-se apenas aos veículos com motores de injeção direta.

Quadro 4-B

Este quadro só é aplicável ao Nível 1-B

Valores-limite do OBD

		Massa de referência (RM) (kg)	Massa de monóxido de carbono (CO) (mg / km)		Massa de hidrocarbonetos não metânicos (NMHC) (mg / km)		Massa de óxidos de azoto (NO_x) (mg / km)		Massa de partículas[1] (PM) (mg / km)	
Categoria	Classe		G	D	G	D	G	D	G	D
M	—	Todas	4 060	—	320	—	300	—	—	—

N_1, N_2	—* ([1])	GVW ≤ 1 700	4 060	—	320	—	300	—	—	—
	—	1 700 < GVW ≤ 3 500	8 960	—	460	—	410	—	—	—
	—* ([2])	Todas	14 120	—	320	—	300	—	—	—

G Gasolina, GPL

D Gasóleo

([1]) Exceto veículos com uma cilindrada igual ou inferior a 0,660 litros, com um comprimento igual ou inferior a 3,40 m, com uma largura igual ou inferior a 1,48 m e uma altura igual ou inferior a 2,00 m, com três ou menos lugares, além do lugar do condutor, e com uma carga útil igual ou inferior a 350 kg.

([2]) Veículos com uma cilindrada igual ou inferior a 0,660 litros, com um comprimento igual ou inferior a 3,40 m, com uma largura igual ou inferior a 1,48 m e uma altura igual ou inferior a 2,00 m, com três ou menos lugares, além do lugar do condutor, e com uma carga útil igual ou inferior a 350 kg.

6.9. Veículos com sistema de pós-tratamento dos gases de escape à base de reagentes

6.9.1. Os veículos com sistema de pós-tratamento dos gases de escape à base de reagentes devem cumprir os requisitos especificados no apêndice 6 do presente regulamento.

6.9.2. Definição da família de sistemas de pós-tratamento dos gases de escape à base de reagentes (ER)

Só podem fazer parte da mesma família de sistemas de pós-tratamento dos gases de escape que usam reagentes (ER) os veículos que sejam idênticos quanto às seguintes características:

a) Injetor do reagente (princípio, construção)

b) Localização do injetor do reagente

c) Estratégias de deteção (para nível, dosagem e qualidade do reagente ou para nível de reagente e monitorização das emissões de NOx)

d) Visualização de aviso ou alerta: mensagens, sequências de iluminação dos avisadores e sequências de acionamento de componentes acústicos, se existirem

e) Opção de persuasão

f) Sensor de NOx (por recurso à opção descrita no ponto 6 do apêndice 6) ou sensor da qualidade do reagente (por recurso à opção descrita nos pontos 4 e 5 do apêndice 6)

O fabricante e a entidade homologadora devem decidir de comum acordo que modelo de veículo é representativo da família de sistemas de pós-tratamento dos gases de escape que usam reagentes (ER).

7. MODIFICAÇÃO E EXTENSÃO DA HOMOLOGAÇÃO DE UM MODELO DE VEÍCULO

7.1. Qualquer modificação do modelo de veículo deve ser comunicada à entidade homologadora que o homologou. Essa entidade homologadora pode então:

7.1.1. Considerar que as modificações introduzidas estão contidas nas famílias abrangidas pela homologação ou são insuscetíveis de ter efeitos adversos apreciáveis nos valores de CO_2 e do consumo de combustível ou de energia elétrica e que, neste caso, a homologação original é válida para o modelo de veículo modificado; ou

7.1.2. Exigir um novo relatório de ensaio do serviço técnico responsável pela realização dos ensaios.

7.2. A confirmação ou a recusa da homologação, com especificação das modificações, deve ser comunicada às partes contratantes do Acordo que apliquem o presente regulamento, por meio do procedimento indicado no ponto 5.3.

7.3. A entidade homologadora que emite a extensão da homologação atribui um número de série à extensão e informa desse facto as restantes partes contratantes no Acordo de 1958 que apliquem o presente regulamento através de um formulário de comunicação conforme ao modelo apresentado no anexo A-2 do presente regulamento.

7.4. Extensões relativas às emissões do tubo de escape (ensaio do tipo 1) e monitorização do consumo de combustível e/ou de energia a bordo (OBFCM)

7.4.1. A homologação deve ser objeto de extensão, sem a necessidade de ensaios suplementares, aos veículos conformes aos critérios previstos no ponto 3.0.1, alíneas a) e c).

Além dos critérios acima referidos, nos casos em que o veículo «alto» e o veículo «baixo» da família de interpolação sejam alterados, os novos veículos «alto» e «baixo» devem ser ensaiados e as emissões de CO_2 do veículo ensaiado, resultantes do passo 9 do quadro A7/1 do anexo B-7 e do passo 8 do quadro A8/5 do anexo B-8, devem ser inferiores ou iguais ao valor de emissões de CO_2 indicado por uma linha reta que passa pelos valores de CO_2 dos veículos «baixo» e «alto», quando representados em função da procura de energia, e correspondentes à procura de energia durante o ciclo do veículo ensaiado.

As emissões-critérios medidas devem respeitar os limites definidos no ponto 6.3.10.

A exatidão do OBFCM deve ser calculada para todos os ensaios do tipo 1 realizados com o objetivo de obter uma extensão e deve respeitar os critérios definidos no ponto 4.2 do apêndice 5.

7.4.1.1. Se a homologação tiver sido concedida apenas em relação ao veículo «alto», a extensão apenas será concedida nas circunstâncias previstas nas alíneas a), b) ou c) seguintes:

a) Para incluir veículos adicionais que estejam em conformidade com os critérios do ponto 3.0.1, alíneas a) e c), e que tenham uma energia do ciclo inferior à do veículo «alto».

b) Para criar uma família de interpolação submetendo o veículo «baixo» a ensaio (utilizando, de preferência, o veículo submetido ao ensaio de homologação original como veículo «alto»). Neste caso, todos os veículos abrangidos pela extensão da homologação devem estar em conformidade com os critérios do ponto 3.0.1, alíneas a), b) e c).

c) Para criar uma família de interpolação alterando a designação do veículo «alto» para veículo «baixo» e submetendo o veículo «alto» a ensaio (utilizando, de preferência, o veículo submetido ao ensaio de homologação original como veículo «alto»). Neste caso, todos os veículos abrangidos pela extensão da homologação devem estar em conformidade com os critérios do ponto 3.0.1, alíneas a), b) e c).

7.4.2. Veículos com sistemas de regeneração periódica

Para os ensaios Ki realizados nos termos do anexo B6, apêndice 1, a homologação deve ser objeto de extensão aos veículos conformes aos critérios do ponto 6.3.5.

7.5. Extensões relativas às emissões por evaporação (ensaio do tipo 4)

7.5.1. Para os ensaios realizados em conformidade com o anexo C3, a homologação deve ser objeto de extensão aos veículos que pertençam a uma família de emissões por evaporação homologada, conforme definido no ponto 6.6.3.

7.6. Extensões relativas à durabilidade dos dispositivos de controlo da poluição (ensaio do tipo 5)

7.6.1. Para os ensaios realizados em conformidade com o anexo C4, os fatores de deterioração devem ser objeto de extensão a diferentes veículos e modelos de veículos, desde que se apliquem ambas as condições seguintes:

a) Os veículos pertencem à mesma família de durabilidade, tal como definida no ponto 6.7.5;

b) É aplicado o fator de deterioração (DF) mais desfavorável derivado no interior da família de durabilidade. Para incluir na extensão veículos com uma procura de energia durante o ciclo superior à do veículo com base no qual foram estabelecidos os fatores de deterioração, é determinado o fator de deterioração mais desfavorável no veículo com a temperatura mais elevada à entrada do sistema de controlo da poluição, medido em conformidade com o ponto 7.6.2.

7.6.2. A temperatura à entrada do dispositivo de controlo da poluição deve ser inferior à temperatura do veículo ensaiado para a determinação do fator de deterioração, acrescida de 50 °C. Deve ser verificada nas seguintes condições estabilizadas: Um veículo que cumpra os requisitos do ponto 1.2 do anexo C4 para extensão da família de durabilidade é levado até à velocidade de 120 km/h ou até à sua velocidade máxima menos 10 km/h, consoante o que for inferior, e mantido a essa velocidade de forma constante durante, pelo menos, 15 minutos, na regulação da carga do ensaio do tipo 1. Num momento após este período, a temperatura à entrada do catalisador é medida de forma ininterrupta, durante, pelo menos, 2 minutos, enquanto o veículo é mantido a essa velocidade constante, sendo o valor da temperatura média registado como valor representativo.

7.7. Extensão para o sistema OBD

A homologação do sistema OBD pode ser objeto de extensão aos veículos pertencentes a uma família OBD homologada, tal como definido no ponto 6.8.1.

8. CONFORMIDADE DA PRODUÇÃO (COP)

8.1. Todos os veículos fabricados em conformidade com uma homologação nos termos do presente regulamento devem ser conformes ao modelo de veículo homologado. Os procedimentos relativos à conformidade da produção devem estar de acordo com os indicados no Acordo de 1958, anexo I (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.3), tendo em conta o seguinte:

8.1.1. O fabricante deve aplicar disposições adequadas e planos de controlo documentados, e levar a cabo, com a frequência indicada no presente regulamento, os ensaios necessários, a fim de verificar que se mantém a conformidade com o modelo homologado. O fabricante deve obter a aprovação da autoridade competente relativamente a estas disposições e planos de controlo. A autoridade competente deve realizar inspeções com uma frequência específica. Estas inspeções incluem as instalações de ensaio e produção no âmbito das disposições relativas à verificação continuada e à conformidade do produto. Se necessário, a autoridade competente pode exigir a realização de ensaios adicionais.

8.1.2. O fabricante deve verificar a conformidade da produção realizando os ensaios apropriados de acordo com os quadros 8/1 e 8/2 e com os requisitos do sistema OBD, se aplicável, de acordo com o quadro A do ponto 6. Se for caso disso, e se exigido em conformidade com o quadro A, o fabricante deve determinar e comunicar a exatidão do dispositivo OBFCM em conformidade com o apêndice 5.

Os procedimentos específicos relativos à conformidade da produção são definidos nos pontos 8.2 a 8.4 e nos apêndices 1 a 4.

Quadro 8/1

Requisitos de conformidade da produção do tipo 1 aplicáveis ao ensaio do tipo 1 para os diferentes modelos de veículos

Modelo de veículo	Emissões-critérios	Emissões de CO_2	Eficiência energética	Consumo de energia elétrica
Motor de combustão interna puro	Nível 1-A e Nível 1-B	Nível 1-A	Nível 1-B	Não aplicável
NOVC-HEV	Nível 1-A e Nível 1-B	Nível 1-A	Nível 1-B	Não aplicável
OVC-HEV	Nível 1-A e Nível 1-B: Dados de controlo (CD) ([1]) e estatísticas de controlo (CS)	Nível 1-A: Apenas estatísticas de controlo (CS)	Nível 1-B: Apenas estatísticas de controlo (CS)	Nível 1-A e Nível 1-B: ambos apenas dados de controlo (CD)
PEV	Não aplicável	Não aplicável	Não aplicável	Nível 1-A e Nível 1-B
NOVC-FCHV	Não aplicável	Não aplicável	Isentos	Não aplicável
OVC-FCHV	Não aplicável	Não aplicável	Isentos	Isentos

([1]) Apenas se estiver em funcionamento um motor de combustão durante um ensaio de dados de controlo (CD) do tipo 1 válido para verificação da conformidade da produção

Quadro 8/2

Requisitos de conformidade da produção do tipo 4 aplicáveis ao ensaio do tipo 4 para os diferentes modelos de veículos

Modelo de veículo	Emissões por evaporação
MCI	Nível 1-A ([1])
	Nível 1-B ([2])
NOVC-HEV	Nível 1-A ([1])
	Nível 1-B ([2])
OVC-HEV	Nível 1-A ([1])
	Nível 1-B ([2])
PEV	Não aplicável
NOVC-FCHV	Não aplicável
OVC-FCHV	Não aplicável

([1]) Apenas para veículos alimentados a gasolina, com exceção de veículos monocombustível a gás
([2]) Apenas para veículos alimentados a gasolina

8.1.3. Família de conformidade da produção (CoP)

O fabricante está autorizado a dividir a família de conformidade da produção em famílias de conformidade da produção mais pequenas.

Se a produção do veículo ocorrer em diferentes unidades de produção, devem ser criadas diferentes famílias de conformidade da produção para cada uma dessas unidades. Uma família de interpolação pode estar representada numa ou em mais famílias de conformidade da produção.

Para o Nível 1-A:

O fabricante pode solicitar a junção destas famílias de conformidade da produção. A autoridade competente deve avaliar, com base nos comprovativos apresentados pelo fabricante, se tal junção se justifica.

Para o Nível 1-B

A pedido do fabricante, é possível juntar as famílias de conformidade da produção de diferentes unidades de produção. Para os ensaios do tipo 1, tal só é permitido se o volume de produção anual previsto de cada unidade de produção for inferior a 1 000.

8.1.3.1. Família de conformidade da produção para o ensaio do tipo 1

Para efeitos de verificação da conformidade da produção por parte do fabricante relativamente ao ensaio do tipo 1, incluindo, se aplicável e se exigido, a determinação da exatidão do dispositivo de monitorização do consumo de combustível e/ou de energia a bordo (OBFCM), por «família» entende-se a família de conformidade da produção (CoP), conforme definido nos pontos 8.1.3.1.1 e 8.1.3.1.2.

8.1.3.1.1. Conforme descrito no ponto 6.3.2, para as famílias de interpolação com um volume de produção de veículos previsto de mais de 1 000 veículos em 12 meses, a família de conformidade da produção para o ensaio do tipo 1 deve ser idêntica à família de interpolação.

8.1.3.1.2. Conforme descrito no ponto 6.3.2, para as famílias de interpolação com um volume de produção previsto igual ou inferior a 1 000 veículos em 12 meses, é permitida a junção de outras famílias de interpolação na mesma família de conformidade da produção, até um volume máximo de produção combinado de 5 000 veículos em 12 meses. A pedido da autoridade competente, o fabricante deve apresentar comprovativos da justificação e dos critérios técnicos para a junção destas famílias de interpolação, assegurando a existência de uma grande semelhança entre essas famílias, por exemplo nos seguintes casos:

a) Junta-se duas ou mais famílias de interpolação que foram divididas devido a ter sido ultrapassada a gama de interpolação máxima de 30 g de CO_2 por km;

b) As famílias de interpolação foram divididas devido ao facto de existirem diferentes potências de motor para o mesmo motor de combustão;

c) As famílias de interpolação foram divididas devido ao facto de as razões n/v estarem ligeiramente fora da tolerância de 8%;

d) As famílias de interpolação estão divididas mas continuam a satisfazer todos os critérios familiares de uma família de interpolação única.

8.1.3.2. Família de conformidade da produção para o ensaio do tipo 1

Para efeitos de verificação da conformidade da produção por parte do fabricante relativamente ao ensaio do tipo 4, por «família» entende-se a família de conformidade da produção (CoP), que deve ser idêntica à família de emissões por evaporação, conforme descrito no ponto 6.6.3.

8.1.3.3. Família de conformidade da produção para o sistema OBD

Para efeitos de verificação da conformidade da produção por parte do fabricante relativamente ao sistema OBD, por «família» entende-se a família de conformidade da produção (CoP), que deve ser idêntica à família de sistemas OBD, conforme descrito no ponto 6.8.1.

8.1.4. Frequência de ensaio para o ensaio do tipo 1

8.1.4.1. Para o Nível 1-A:

A frequência de verificação do produto no ensaio do tipo 1 realizado pelo fabricante deve basear-se numa metodologia de avaliação do risco coerente com a norma internacional «ISO 31000:2018 — Gestão do risco — Linhas de orientação», e ter uma frequência mínima de uma verificação a cada 12 meses, por família de conformidade da produção.

Para o Nível 1-B

A frequência mínima da verificação do produto no ensaio do tipo 1 realizado pelo fabricante deve ser de uma verificação a cada 12 meses, por família de conformidade da produção.

8.1.4.2. Se o número de veículos produzidos pertencentes a uma família de conformidade da produção exceder os 7 500 em 12 meses, a frequência mínima da verificação por família de conformidade da produção será determinada dividindo o volume de produção previsto por 12 meses até às 5 000 unidades e arredondando matematicamente este número para o número inteiro mais próximo.

8.1.4.3. Para o Nível 1-A:

Se o número de veículos produzidos pertencentes à família de conformidade da produção exceder os 17 500 veículos em 12 meses, a frequência por família de conformidade da produção deve ser de, pelo menos, uma verificação a cada 3 meses.

Para o Nível 1-B

Se o número de veículos produzidos pertencentes à família de conformidade da produção exceder os 5 000 veículos por mês, a frequência por família de conformidade da produção deve ser de, pelo menos, uma verificação por mês.

8.1.4.4. As verificações do produto devem ser distribuídas de forma regular durante o período de 12 meses ou durante o período de produção, se este for inferior a 12 meses. A decisão sobre a última verificação do produto deve ser tomada no prazo de 12 meses, exceto se o fabricante for capaz de justificar a necessidade de uma prorrogação, que poderá ser, no máximo, de um mês.

8.1.4.5. O fabricante deve monitorizar mensalmente o volume de produção previsto da família de conformidade da produção para um período de 12 meses e comunicar à autoridade competente qualquer alteração no volume de produção previsto que provoque alterações à dimensão da família de conformidade da produção ou à frequência de ensaio do tipo 1.

8.1.5. Frequência de ensaio para o ensaio do tipo 4

Uma vez por ano, um veículo da família de conformidade da produção descrita no ponto 8.1.3.2 deve ser selecionado aleatoriamente e submetido aos três ensaios descritos no apêndice 4.

8.1.6. Inspeções realizadas pela autoridade competente

Em todos os casos, a autoridade competente deve efetuar inspeções para verificar as disposições e os planos de controlo documentados do fabricante, nas instalações deste, com uma frequência mínima de uma inspeção a cada 12 meses.

Se for utilizado o método de interpolação, a verificação do cálculo da interpolação pode ser realizada pela autoridade competente, ou a pedido desta, como parte do processo de inspeção.

Se a autoridade competente não aceitar os resultados da inspeção, devem ser realizados ensaios físicos diretamente em veículos de série, tal como descrito nos pontos 8.2 a 8.4, a fim de verificar a conformidade da produção do veículo.

Apenas para o Nível 1-A

As disposições e os planos de controlo documentados do fabricante devem basear-se numa metodologia de avaliação do risco coerente com a norma internacional «ISO 31000:2018 — Gestão do risco — Linhas de orientação».

8.1.7. Verificações por ensaios físicos realizadas pela autoridade competente

Para o Nível 1-A:

A frequência normal das verificações por ensaios físicos a realizar pela entidade homologadora deve incidir sobre os resultados do procedimento de inspeção do fabricante com base numa metodologia de avaliação do risco e, em todos os casos, com uma frequência mínima de uma verificação a cada três anos. A autoridade competente deve realizar estes ensaios físicos de emissões em veículos de série, em conformidade com os pontos 8.2 a 8.4.

Caso seja o fabricante a realizar os ensaios físicos, a autoridade competente deve assistir aos ensaios nas instalações do fabricante.

Para o Nível 1-B

A frequência normal das verificações por ensaios físicos realizadas pela autoridade competente deve ser de, pelo menos, um ensaio de verificação a cada três anos. A autoridade competente deve realizar estes ensaios físicos de emissões em veículos de série, em conformidade com os pontos 8.2 a 8.4.

Caso seja o fabricante a realizar os ensaios físicos, a autoridade competente deve assistir aos ensaios nas instalações do fabricante.

8.1.8. Relatórios

A autoridade competente deve elaborar relatórios de todas as inspeções e ensaios físicos para verificação da conformidade dos fabricantes e conservá-los por um período mínimo de 10 anos. Estes relatórios devem ficar disponíveis para outras autoridades competentes.

8.1.9. Não conformidade

Caso seja observada uma não conformidade, aplica-se o artigo 4.º do Acordo de 1958.

8.2. Controlo da conformidade no que respeita ao ensaio do tipo 1

8.2.1. O ensaio do tipo 1 é realizado em, pelo menos, três veículos de série, que devem ser membros válidos da família de conformidade da produção, tal como descrito no ponto 8.1.3.1.

8.2.2. Os veículos são selecionados aleatoriamente entre a família de conformidade da produção. O fabricante não deve efetuar qualquer regulação nos veículos selecionados.

Caso os veículos da família de conformidade da produção sejam montados em diferentes unidades de produção, a pedido da autoridade competente, o fabricante deve adaptar a seleção de veículos provenientes das diferentes unidades de produção, sem prejuízo do princípio da seleção aleatória dentro de uma unidade de produção.

Caso estejam incluídas várias famílias de interpolação na família da conformidade da produção, a pedido da autoridade competente, o fabricante deve adaptar a seleção de veículos provenientes das diferentes famílias de interpolação, sem prejuízo do princípio da seleção aleatória dentro de uma família de interpolação.

8.2.3. Procedimento de ensaio do tipo 1

8.2.3.1. Se for caso disso, em conformidade com o quadro 8/1, a verificação das emissões-critérios, das emissões de CO_2, da eficiência energética e do consumo de energia elétrica deve ser realizada em conformidade com os procedimentos e requisitos específicos constantes do apêndice 1. Se for caso disso, e se exigido, o fabricante deve determinar e comunicar a exatidão do dispositivo OBFCM em conformidade com o apêndice 5.

8.2.3.2. O procedimento estatístico para calcular os critérios de ensaio e chegar a uma decisão positiva ou negativa é descrito no apêndice 2 e no fluxograma da Figura 8/1.

Se for caso disso, em conformidade com o quadro 8/1, a produção de uma família de conformidade da produção é considerada não conforme quando se obtém uma decisão negativa para um ou mais dos valores de emissões-critérios, emissões de CO_2, eficiência energética ou consumo de energia elétrica, em conformidade com os critérios de ensaio constantes do apêndice 2.

Se for caso disso, em conformidade com o quadro 8/1, a produção de uma família de conformidade da produção é considerada conforme quando se obtém uma decisão positiva para todos os valores de emissões--critérios, emissões de CO_2, eficiência energética e consumo de energia elétrica, em conformidade com os critérios de ensaio constantes do apêndice 2.

Se for caso disso, em conformidade com o quadro 8/1, quando se tiver obtido uma decisão positiva relativamente a uma emissão-critério, essa decisão não pode ser alterada por quaisquer ensaios adicionais realizados para se chegar a uma decisão em relação às outras emissões-critérios, às emissões de CO_2, à eficiência energética ou ao consumo de energia elétrica.

Se for caso disso, em conformidade com o quadro 8/1, se não for tomada uma decisão positiva relativamente às emissões-critério, às emissões de CO_2, à eficiência energética ou ao consumo de energia elétrica, deve ser acrescentado outro veículo à amostra, selecionando-o em conformidade com o ponto 8.2.2 e realizando o ensaio do tipo 1. O procedimento estatístico descrito no apêndice 2 deve ser repetido até se chegar a uma decisão positiva em relação a todas as emissões-critérios, às emissões de CO_2, à eficiência energética e ao consumo de energia elétrica.

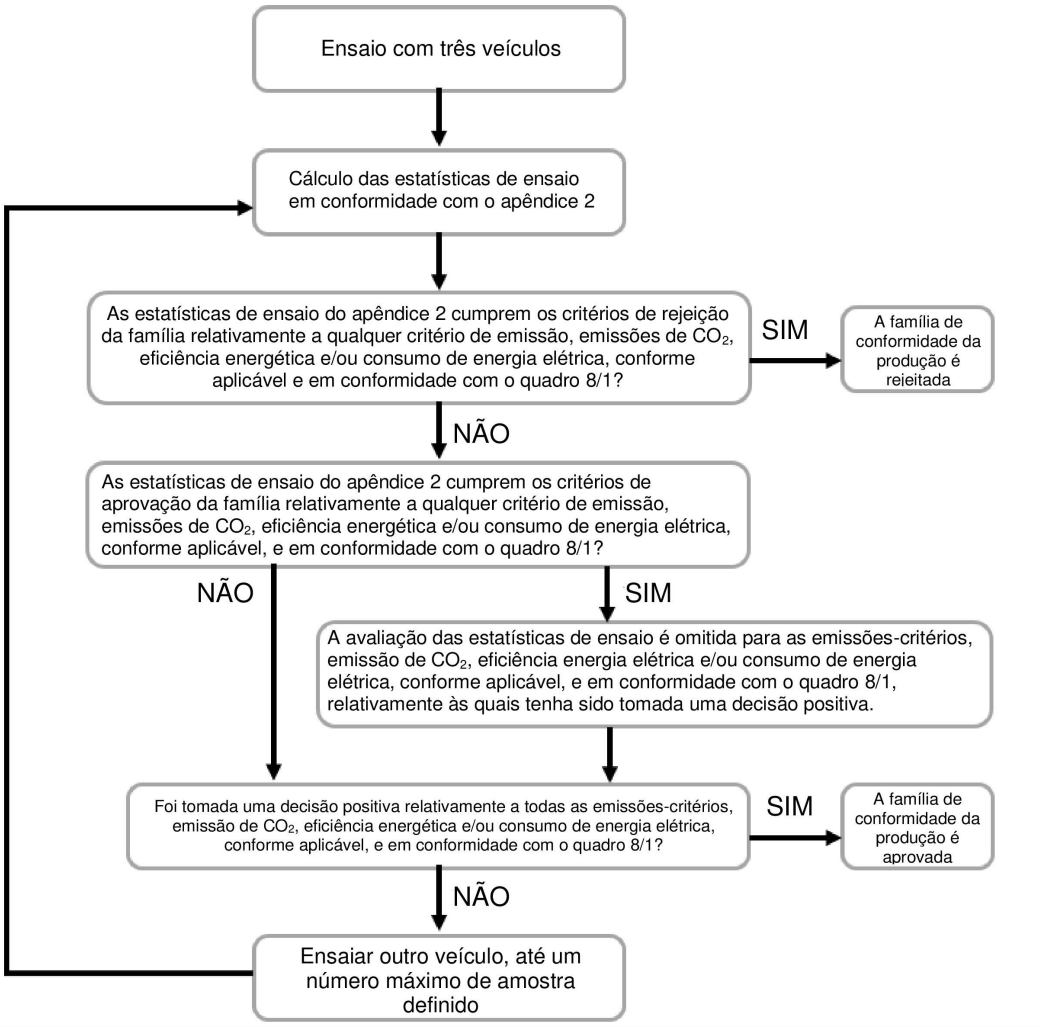
A dimensão máxima da amostra deve ser:

Para o Nível 1-A: 16 veículos

Para o Nível 1-B: 32 veículos para as emissões-critérios, 11 para a eficiência energética e consumo de energia elétrica.

Figura 8/1

Fluxograma do procedimento de ensaio de conformidade da produção para o ensaio do tipo 1



8.2.4. Fatores de rodagem

8.2.4.1. Para o Nível 1-A:

A pedido do fabricante, e mediante a aceitação da autoridade competente, pode ser realizado um procedimento de ensaio de rodagem num veículo da família de conformidade da produção para estabelecer fatores de rodagem derivados para as emissões-critérios, as emissões de CO_2 e/ou o consumo de energia elétrica em conformidade com o procedimento de ensaio constante do apêndice 3.

Para o Nível 1-B

A pedido do fabricante, e mediante a aceitação da autoridade competente, pode ser realizado um procedimento de ensaio de rodagem num veículo da família de conformidade da produção para estabelecer fatores de rodagem derivados para a eficiência energética e/ou o consumo de energia elétrica em conformidade com o procedimento de ensaio constante do apêndice 3.

8.2.4.2. Para aplicar os fatores de rodagem derivados, o valor indicado no conta-quilómetros do sistema do veículo de ensaio de conformidade da produção D_j deve, de preferência, estar entre − 10 km da quilometragem no início do 1.º ensaio e + 10 km da quilometragem no início do 2.º ensaio no veículo de ensaio de rodagem D_i, antes de ter sido realizada a rodagem.

8.2.4.3. Para o Nível 1-A:

O fabricante pode optar por aplicar às emissões de CO_2, em g/km, um fator de rodagem definido de 0,98 se o conta-quilómetros do sistema no início do ensaio de conformidade da produção indicar uma quilometragem inferior ou igual a 80 km. Se o fator de rodagem definido for aplicado às emissões de CO_2, não devem ser aplicados quaisquer fatores de rodagem às emissões-critérios e ao consumo de energia elétrica.

Para o Nível 1-B

O fabricante pode optar por aplicar à eficiência energética, em km/l, um fator de rodagem definido de 1,02 se o conta-quilómetros do sistema no início do ensaio de conformidade da produção indicar uma quilometragem inferior ou igual a 80 km. Se o fator de rodagem definido for aplicado à eficiência energética, não devem ser aplicados quaisquer fatores de rodagem ao consumo de energia elétrica.

8.2.4.4. O fator de rodagem deve ser aplicado ao resultado do ensaio de conformidade da produção, calculado em conformidade com o anexo B7, quadro A7/1, passo 4c ou com o anexo B8, quadro A8/5, passo 4c.

8.2.4.5. Correção da câmara de ensaio

Apenas para o Nível 1-B

Caso se observe uma clara diferença técnica, é permitido aplicar uma correção à câmara de ensaio entre o equipamento de ensaio utilizado para a homologação e o equipamento de ensaio utilizado para a conformidade da produção. A correção da câmara de ensaio ficará registada no relatório de ensaio.

8.2.5. Combustível de ensaio

8.2.5.1. Para o ensaio do tipo 4, o combustível de referência deve ser utilizado em conformidade com as especificações do anexo B3, ponto 7.

Para o Nível 1-A:

Todos os restantes ensaios devem ser efetuados com um combustível à venda no comércio. Todavia, a pedido do fabricante, podem ser utilizados os combustíveis de referência em conformidade com as especificações no anexo B3 para o ensaio do tipo 1.

Para o Nível 1-B

Todos os restantes ensaios devem ser realizados com os combustíveis de referência em conformidade com as especificações no anexo B3 para o ensaio do tipo 1. Todavia, a pedido do fabricante, a acumulação de quilometragem resultante da rodagem, no apêndice 3, ponto 1.7, pode ser efetuada com combustível comercial.

8.2.5.2. Os ensaios relativos à conformidade da produção dos veículos a GPL ou GN/biometano podem ser efetuados com um combustível comercial cuja razão C3/C4 esteja compreendida entre as dos combustíveis de referência, no caso do GPL, ou um dos combustíveis de alto ou baixo poder calorífico, no caso do GN/biometano. Em qualquer dos casos, deve ser apresentada à autoridade competente uma análise do combustível.

8.2.6. Critérios para a validade das tolerâncias do perfil de velocidade e dos índices do traçado de condução do ensaio de conformidade da produção do tipo 1

As tolerâncias do perfil de velocidade e dos índices do traçado de condução devem cumprir os critérios especificados no anexo B6, ponto 2.6.8.3.

8.3. Controlo da conformidade no que respeita ao ensaio do tipo 4

8.3.1. A produção é considerada conforme se o veículo selecionado e ensaiado em conformidade com o ponto 8.1.5 cumpre os requisitos de todos esses ensaios.

8.3.2. Se o veículo ensaiado não satisfizer os requisitos do ponto 8.3.1, seleciona-se uma nova amostra de quatro veículos da mesma família sem demora injustificada, submetendo-os aos ensaios descritos no apêndice 4.

A produção é considerada conforme se os requisitos forem cumpridos em, pelo menos, três desses veículos, no prazo de 6 meses após a rejeição no ensaio inicial.

8.3.3. Se os veículos ensaiados não satisfizerem os requisitos do ponto 8.3.2, seleciona-se uma nova amostra da mesma família sem demora injustificada, submetendo-os aos ensaios descritos no anexo C3.

Se o veículo ensaiado não satisfizer os requisitos do anexo C3, seleciona-se uma nova amostra de quatro veículos da mesma família, submetendo-os sem demora injustificada aos ensaios descritos no anexo C3.

A pedido do fabricante, para os ensaios de conformidade da produção descritos no anexo C3, pode ser aplicado o fator de permeabilidade (FP) derivado na homologação ou o fator de permeabilidade atribuído (FPA).

A produção é considerada conforme se os requisitos forem cumpridos em, pelo menos, três desses veículos, no prazo de 24 meses após a rejeição no ensaio inicial.

8.3.3.1. Para os ensaios de conformidade da produção descritos no anexo C3 efetuados num veículo que tenha percorrido uma quilometragem inferior a 20 000 km, deve ser utilizado um coletor de vapores envelhecido de acordo com o anexo C3, ponto 5.1. Pode ser o coletor de vapores original do veículo de ensaio ou outro coletor com especificações idênticas. A pedido do fabricante, pode-se aplicar a estes ensaios o fator de permeabilidade (FP) definido no anexo C3, ponto 5.2, estabelecido na homologação para a família de emissões por evaporação, ou o fator de permeabilidade atribuído (FPA), também definido no anexo C3, ponto 5.2.

8.3.3.2. A pedido do fabricante, os ensaios de conformidade da produção descritos no anexo C3 podem ser realizados num veículo que tenha percorrido uma quilometragem mínima de 20 000 km e máxima de 30 000 km sem alterações ao veículo, à exceção das descritas no procedimento de ensaio. Se o ensaio for efetuado num veículo que tenha percorrido uma quilometragem entre 20 000 km e 30 000 km, o envelhecimento do coletor de vapores é omitido e o fator de permeabilidade ou fator de permeabilidade atribuído não deve ser aplicado.

Independentemente da quilometragem acumulada do veículo, as fontes de emissão de fundo sem origem no combustível (por exemplo, tintas, adesivos, plásticos, tubagem de alimentação do combustível e de vapor, pneus e outros componentes de polímeros ou borracha) podem ser eliminadas em conformidade com o anexo C3, ponto 6.1.

8.4. Controlo da conformidade do veículo no que diz respeito aos sistemas de diagnóstico a bordo (OBD)

8.4.1. Se a entidade homologadora considerar que a qualidade da produção parece insatisfatória, seleciona-se aleatoriamente um veículo da mesma família para o submeter aos ensaios previstos no anexo C5, apêndice 1.

8.4.2. A produção é considerada conforme se esse veículo cumprir os requisitos para os ensaios previstos no anexo C5, apêndice 1.

8.4.3. Se o veículo ensaiado não satisfizer os requisitos do ponto 8.4.1, seleciona-se uma nova amostra de quatro veículos da mesma família, submetendo-os aos ensaios previstos no anexo C5, apêndice 1. Os ensaios podem ser efetuados em veículos que tenham percorrido no máximo 15 000 km sem sofrer alterações.

8.4.4. A produção é considerada conforme se pelo menos três veículos cumprirem os requisitos dos ensaios previstos no anexo C5, apêndice 1.

9. SANÇÕES POR NÃO CONFORMIDADE DA PRODUÇÃO

9.1. A homologação concedida a um modelo de veículo nos termos do presente regulamento pode ser revogada se as disposições enunciadas no ponto 8.1 não forem cumpridas ou se o(s) veículo(s) não for(em) aprovado(s) nos ensaios mencionados no ponto 8.1.2.

9.2. Se uma parte contratante no Acordo de 1958 que aplica o presente regulamento revogar uma homologação que havia previamente concedido, deve notificar imediatamente desse facto as restantes partes contratantes que aplicam o presente regulamento, utilizando um formulário de comunicação conforme com o modelo apresentado no Anexo A2 do presente regulamento.

10. CESSAÇÃO DEFINITIVA DA PRODUÇÃO

Se o titular da homologação deixar completamente de fabricar um modelo de veículo homologado nos termos do presente regulamento, deve informar desse facto a entidade homologadora que concedeu a homologação. Após receber a comunicação pertinente, essa entidade deve do facto informar as restantes partes contratantes no Acordo de 1958 que apliquem o presente regulamento, através de um formulário de comunicação conforme ao modelo constante do anexo A2.

11. DISPOSIÇÕES INTRODUTÓRIAS

11.1. As partes contratantes que aplicam o presente regulamento não devem conceder homologações em conformidade com o presente regulamento até terem passado oito meses após a sua entrada em vigor.

12. DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS

12.1. A partir da data oficial de entrada em vigor da série 01 de alterações do presente regulamento, e em derrogação às obrigações das partes contratantes, as partes contratantes que o aplicam e que aplicam também a série 08 ou uma série posterior de alterações do Regulamento n.º 83 da ONU podem recusar aceitar homologações concedidas com base no presente regulamento que não sejam acompanhadas de uma homologação nos termos da série 08 ou de uma série posterior de alterações do Regulamento n.º 83 da ONU.

12.2. Este ponto só é aplicável ao Nível 1-A:

Para homologações apenas do nível 1-A, até 1 de setembro de 2022, no caso de veículos das categorias M e N_1, classe I, e 1 de setembro de 2023, no caso de veículos da categoria N_1, classes II e III, e da categoria N_2, as Partes Contratantes podem aceitar homologações com base na legislação da UE como prova de conformidade com as disposições do presente regulamento, tal como especificado nas alíneas a) a d) a seguir:

a) Os ensaios do tipo 1/I realizados em conformidade com o anexo 4-A do Regulamento n.º 83 da ONU, série 07 de alterações, antes de 1 de setembro de 2017, no caso de veículos das categorias M e N_1, classe I, e 1 de setembro de 2018 no caso de veículos da categoria N_1, classes II e III e categoria N_2, devem ser aceites pela entidade homologadora para efeitos de produção de componentes deteriorados ou defeituosos na simulação de anomalias para avaliar o cumprimento dos requisitos do anexo C5 do presente regulamento;

b) No que diz respeito aos veículos de uma família de interpolação WLTP que cumpram as regras de extensão especificadas no anexo 13, ponto 2 do Regulamento n.º 83 da ONU, série 07 de alterações, os procedimentos efetuados em conformidade com o anexo 13, ponto 3, do Regulamento n.º 83 da ONU, série 07 de alterações antes de 1 de setembro de 2017, no caso de veículos das categorias M e N_1, classe I, e 1 de setembro de 2018 no caso de veículos da categoria N_1, classes II e III e categoria N_2, devem ser aceites pela entidade homologadora para efeitos de cumprimento dos requisitos do apêndice B6 do presente regulamento;

c) Sempre que tenha sido realizado o primeiro ensaio do tipo 1/I em conformidade com o anexo 9 do Regulamento n.º 83 da ONU, série 07 de alterações antes de 1 de setembro de 2017, no caso de veículos das categorias M e N_1, classe I, e 1 de setembro de 2018 no caso de veículos da categoria N_1, classes II e III e categoria N_2, as demonstrações da durabilidade devem ser aceites pela entidade homologadora para efeitos de cumprimento dos requisitos do apêndice C4 do presente regulamento;

d) Os ensaios de emissões por evaporação efetuados com base no procedimento de ensaio estabelecido no anexo VI do Regulamento (CE) n.º 692/2008, com a redação que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 2016/646, utilizados para aprovar as famílias de emissões por evaporação na União Europeia antes de 31 de agosto de 2019, devem ser aceites pelas entidades homologadoras para efeitos de cumprimento dos requisitos do anexo C3 do presente regulamento.

13. DESIGNAÇÕES E ENDEREÇOS DOS SERVIÇOS TÉCNICOS RESPONSÁVEIS PELA REALIZAÇÃO DOS ENSAIOS DE HOMOLOGAÇÃO E DAS ENTIDADES HOMOLOGADORAS

As partes contratantes no Acordo de 1958 que aplicam o presente regulamento devem comunicar ao Secretariado da Organização das Nações Unidas as designações e endereços dos serviços técnicos responsáveis pela realização de ensaios de homologação e das entidades homologadoras que concedem essas homologações e às quais devem ser enviados os formulários que certifiquem a concessão, extensão, recusa ou revogação da homologação emitidos noutros países.

Apêndice 1

Ensaio do tipo 1 para verificação da conformidade da produção de modelos de veículos específicos

1. VERIFICAÇÃO DA CONFORMIDADE DA PRODUÇÃO RELATIVAMENTE ÀS EMISSÕES-CRITÉRIOS PARA OS VEÍCULOS COM MOTOR DE COMBUSTÃO INTERNA (MCI) PUROS, VEÍCULOS HÍBRIDOS ELÉTRICOS SEM CARREGAMENTO DO EXTERIOR (NOVC-HEV) E VEÍCULOS HÍBRIDOS ELÉTRICOS COM CARREGAMENTO DO EXTERIOR (OVC-HEV)

1.1. Cada veículo deve ser ensaiado no banco dinamométrico regulado com os seus parâmetros específicos de inércia de massa e de resistência ao avanço em estrada individuais. O banco dinamométrico deve ser regulado para a resistência ao avanço em estrada alvo do veículo de ensaio, em conformidade com o procedimento especificado no anexo B4, ponto 7.

Apenas para o Nível 1-B:

O procedimento de definição de alvos (especificado no anexo B4, ponto 7) é proibido quando o fator de rodagem derivado for determinado em conformidade com o apêndice 3, ponto 1.5.2. Neste caso, aplicam-se valores de regulação do dinamómetro iguais aos utilizados durante a homologação.

1.2. O ciclo de ensaio aplicável é igual ao utilizado para a homologação da família de interpolação a que o veículo pertence.

1.3. O ensaio de pré-condicionamento deve ser realizado em conformidade com as disposições do anexo B6, ponto 2.6 ou do apêndice 4 ao anexo B8, conforme aplicável.

1.4. Os resultados dos ensaios para os veículos com motor de combustão interna puros devem ser os valores calculados com base no passo 9 do quadro A7/1 do anexo B7, para os NOVC-HEV e OVC-HEV, com base no passo 8 do quadro A8/5 do anexo B8 relativamente às emissões-critérios em modo de conservação de carga e com base no passo 6 do quadro A8/8 do anexo B8 relativamente às emissões-critérios em modo de perda de carga. A conformidade com os limites de emissões-critérios aplicáveis deve ser verificada utilizando os critérios de aprovação/rejeição especificados no ponto 6.3.10 do presente regulamento.

Apenas para o Nível 1-B

As emissões-critérios de cada ciclo de ensaio aplicável durante o ensaio em modo de perda de carga para OVC--HEV devem cumprir os limites definidos no ponto 6.3.10, quadro 1B, do presente regulamento, mas não serão avaliadas com base nos critérios de aprovação/rejeição.

2. VERIFICAÇÃO DA CONFORMIDADE DA PRODUÇÃO RELATIVAMENTE ÀS EMISSÕES MÁSSICAS DE CO_2/EFICIÊNCIA ENERGÉTICA DE VEÍCULOS COM MOTOR DE COMBUSTÃO INTERNA (MCI) PUROS

2.1. O veículo deve ser ensaiado em conformidade com o procedimento de ensaio do tipo 1 descrito no anexo B6.

2.2. Para o Nível 1-A:

Durante este ensaio, determina-se o valor $M_{CO2,c,6}$ das emissões mássicas de CO_2, em conformidade com o passo 6 do quadro A7/1 no anexo B7.

Para o Nível 1-B

Durante este ensaio, determina-se o valor $FE_{c,5}$ da eficiência energética em conformidade com o passo 5 do quadro A7/1 no anexo B7.

2.3. Para o Nível 1-A:

No que diz respeito às emissões mássicas de CO_2, a conformidade da produção deve ser verificada com base nos valores para o veículo ensaiado, tal como descrito no ponto 2.3.1, aplicando um fator de rodagem tal como definido no ponto 8.2.4 do presente regulamento.

Para o Nível 1-B

No que diz respeito à eficiência energética, a conformidade da produção deve ser verificada com base nos valores para o veículo ensaiado, tal como descrito no ponto 1.3.1, aplicando um fator de rodagem tal como definido no ponto 8.2.4 do presente regulamento.

2.3.1. Valores das emissões mássicas de CO_2 para a conformidade da produção/Valores de eficiência energética para a conformidade da produção

Para o Nível 1-A:

Caso não seja aplicado o método de interpolação, utiliza-se o valor $M_{Co2,c,}$ das emissões mássicas de CO_2 definido em conformidade com o passo 7 do quadro A7/1 no anexo B7 para verificar a conformidade da produção.

Caso seja aplicado o método de interpolação, utiliza-se o valor $M_{CO2,c,ind}$ das emissões mássicas de CO_2 definido para o veículo específico em conformidade com o passo 10 do quadro A7/1 no anexo B7 para verificar a conformidade da produção.

Para o Nível 1-B

Caso não seja aplicado o método de interpolação, utiliza-se o valor $FE_{c,8}$ da eficiência energética definido em conformidade com o passo 8 do quadro A7/1 no anexo B7 para verificar a conformidade da produção.

Caso seja aplicado o método de interpolação, utiliza-se o valor $FE_{c,ind}$ da eficiência energética definido para o veículo específico em conformidade com o passo 10 do quadro A7/1 no anexo B7 para verificar a conformidade da produção.

3. VERIFICAÇÃO DA CONFORMIDADE DA PRODUÇÃO RELATIVAMENTE ÀS EMISSÕES MÁSSICAS DE CO_2/EFICIÊNCIA ENERGÉTICA DE VEÍCULOS HÍBRIDOS ELÉTRICOS SEM CARREGAMENTO DO EXTERIOR (NOVC-HEV)

3.1. O veículo deve ser ensaiado conforme descrito no anexo B6, ponto 3.3.

3.2. Para o Nível 1-A:

Durante este ensaio, determina-se o valor $M_{CO2,CS,c,6}$ das emissões mássicas de CO_2 do NOVC-HEV, em conformidade com o passo 6 do quadro A8/5 no anexo B8.

Para o Nível 1-B

Durante este ensaio, determina-se o valor $FE_{CS,c,4c}$ da eficiência energética do NOVC-HEV, em conformidade com o passo 4c do quadro A8/5 no anexo B8.

3.3. No que diz respeito às emissões mássicas de CO_2 ou à eficiência energética, conforme aplicável, a conformidade da produção deve ser verificada com base nos valores para o veículo ensaiado, tal como descrito no ponto 3.3.1, aplicando um fator de rodagem tal como definido no ponto 8.2.4 do presente regulamento.

3.3.1. Valores das emissões mássicas de CO_2 para a conformidade da produção/Valores de eficiência energética para a conformidade da produção

Para o Nível 1-A:

Caso não seja aplicado o método de interpolação, utiliza-se o valor $M_{CO2,CS,c,7}$ das emissões mássicas de CO_2 em modo de conservação de carga, definido em conformidade com o passo 7 do quadro A8/5 no anexo B8 para verificar a conformidade da produção.

Caso seja aplicado o método de interpolação, utiliza-se o valor $M_{CO2,CS,c,ind}$ das emissões mássicas de CO_2 em modo de conservação de carga definido para o veículo específico em conformidade com o passo 9 do quadro A8/5 no anexo B8 para verificar a conformidade da produção.

Para o Nível 1-B

Caso não seja aplicado o método de interpolação, utiliza-se o valor $FE_{CS,c,1}$ da eficiência energética em modo de conservação de carga definido em conformidade com o passo 2 do quadro A8/6 no anexo B8 para verificar a conformidade da produção.

Caso seja aplicado o método de interpolação, utiliza-se o valor $FE_{CS,c,ind}$ da eficiência energética em modo de conservação de carga definido para o veículo específico em conformidade com o passo 3 do quadro A8/6 no anexo B8 para verificar a conformidade da produção.

4. VERIFICAÇÃO DA CONFORMIDADE DA PRODUÇÃO RELATIVAMENTE AO CONSUMO DE ENERGIA ELÉTRICA DOS VEÍCULOS ELÉTRICOS PUROS (PEV)

4.1. O veículo deve ser ensaiado conforme descrito no anexo B8, ponto 3.4. Durante a verificação da conformidade da produção, atinge-se o critério de desconexão automática do procedimento de ensaio do tipo 1, em conformidade com o anexo B8, ponto 3.4.4.1.3 (procedimento dos ciclos consecutivos) e ponto 3.4.4.2.3 (procedimento de ensaio simplificado), uma vez concluído o primeiro ciclo de ensaios WLTP aplicável.

Durante este ciclo de ensaios, o consumo de energia elétrica de corrente contínua do(s) $REESSEC_{DC,first,i}$ é determinado em conformidade com o anexo B8, ponto 4.3, em que $\Delta E_{REESS,j}$ representa a alteração da energia elétrica de todos os REES e d_j é a distância efetivamente percorrida neste ciclo de ensaios.

4.2. No que diz respeito ao consumo de energia elétrica, a conformidade da produção deve ser verificada com base nos valores para o veículo ensaiado, tal como descrito no ponto 4.2.1, se a homologação tiver sido efetuada utilizando o procedimento de ensaio do tipo 1 com ciclos consecutivos, ou no ponto 4.2.2 se a homologação tiver sido efetuada utilizando o procedimento de ensaio do tipo 1 simplificado.

4.2.1. Valores do procedimento de ensaio do tipo 1 com ciclos consecutivos para a conformidade da produção

Caso não seja aplicado o método de interpolação, utiliza-se o valor de consumo de energia elétrica$EC_{DC,COP,final}$ definido em conformidade com o passo 9 do quadro A8/10 do anexo B8 para verificar a conformidade da produção.

Caso seja aplicado o método de interpolação, utiliza-se o valor de consumo de energia elétrica$EC_{DC,COP,ind}$ definido para o veículo específico em conformidade com o passo 10 do quadro A8/10 do anexo B8 para verificar a conformidade da produção.

4.2.2. Valores do procedimento de ensaio do tipo 1 simplificado para a conformidade da produção

Caso não seja aplicado o método de interpolação, utiliza-se o valor de consumo de energia elétrica$EC_{DC,COP,final}$ definido em conformidade com o passo 8 do quadro A8/11 do anexo B8 para verificar a conformidade da produção.

Caso seja aplicado o método de interpolação, utiliza-se o valor de consumo de energia elétrica$EC_{DC,COP,ind}$ definido para o veículo específico em conformidade com o passo 9 do quadro A8/11 do anexo B8 para verificar a conformidade da produção.

5. VERIFICAÇÃO DA CONFORMIDADE DA PRODUÇÃO RELATIVAMENTE A EMISSÕES MÁSSICAS DE CO_2/EFICIÊNCIA ENERGÉTICA E CONSUMO ELÉTRICO DOS OVC-HEV

5.1. A pedido do fabricante, podem ser utilizados veículos de ensaio diferentes para o ensaio de conservação de carga e o ensaio em modo de perda de carga.

5.2. Verificação das emissões mássicas de CO_2/eficiência energética, conforme aplicável, em modo de conservação da carga, para a conformidade da produção.

5.2.1. O veículo deve ser ensaiado em conformidade com o ensaio do tipo 1 em modo de conservação da carga descrito no anexo B6, ponto 3.2.5.

5.2.2. Para o Nível 1-A:

Durante este ensaio, determina-se o valor $M_{CO2,CS,c,6}$ das emissões mássicas de CO_2 em modo de conservação da carga, em conformidade com o passo 6 do quadro A8/5 do anexo B8.

Para o Nível 1-B

Durante este ensaio, determina-se o valor $FE_{CS,c,4c}$ da eficiência energética em modo de conservação da carga, em conformidade com o passo 4c do quadro A8/5 do anexo B8.

5.2.3. Para o Nível 1-A:

No que diz respeito às emissões mássicas de CO_2 em modo de conservação da carga, a conformidade da produção deve ser verificada com base nos valores para o veículo ensaiado, tal como descrito no ponto 5.2.3.1 para as emissões mássicas de CO_2 em modo de conservação da carga, aplicando um fator de rodagem tal como definido no ponto 8.2.4 do presente regulamento.

Para o Nível 1-B

No que diz respeito à eficiência energética em modo de conservação de carga, a conformidade da produção deve ser verificada com base nos valores para o veículo ensaiado, tal como descrito no ponto 5.2.3.1 para a eficiência energética em modo de conservação de carga, aplicando um fator de rodagem tal como definido no ponto 8.2.4 do presente regulamento.

5.2.3.1. Emissões mássicas de CO_2/valores de eficiência energética em modo de conservação da carga para a conformidade da produção

Para o Nível 1-A:

Caso não seja aplicado o método de interpolação, utiliza-se o valor $M_{CO2,CS,c,7}$ das emissões mássicas de CO_2 em modo de conservação de carga, definido em conformidade com o passo 7 do quadro A8/5 no anexo B8 para verificar a conformidade da produção.

Caso seja aplicado o método de interpolação, utiliza-se o valor $M_{CO2,CS,c,ind}$ das emissões mássicas de CO_2 em modo de conservação da carga definido para o veículo específico em conformidade com o passo 9 do quadro A8/5 do anexo B8 para verificar a conformidade da produção.

Para o Nível 1-B:

Caso não seja aplicado o método de interpolação, utiliza-se o valor $FE_{CS,c}$ da eficiência energética em modo de conservação da carga definido em conformidade com o passo 2 do quadro A8/6 no anexo B8 para verificar a conformidade da produção.

Caso seja aplicado o método de interpolação, utiliza-se o valor $FE_{CS,c,ind}$ da eficiência energética em modo de conservação da carga definido para o veículo específico em conformidade com o passo 3 do quadro A8/6 do anexo B8 para verificar a conformidade da produção.

5.3. Verificação da conformidade da produção relativamente ao consumo de energia elétrica dos OVC-HEV em modo de perda de carga

5.3.1. O veículo deve ser ensaiado durante o ensaio de conformidade da produção, em conformidade com o ponto 5.3.1.1. Se não houver arranque do motor durante o primeiro ciclo do procedimento de homologação do veículo, por opção do fabricante, o veículo pode ser ensaiado em conformidade com o ponto 5.3.1.2.

5.3.1.1. Procedimento de ensaio do tipo 1 em modo de perda de carga

O veículo deve ser ensaiado em conformidade com o procedimento de ensaio do tipo 1 em modo de perda de carga descrito no anexo B8, ponto 3.2.4. Durante este ensaio, determina-se o valor $EC_{AC,CD}$ do consumo de energia elétrica, em conformidade com o passo 9 do quadro A8/8 do anexo B8.

Se necessário, o fabricante deve demonstrar que é necessário realizar o pré-condicionamento do REESS de tração antes do procedimento de conformidade da produção. Nesse caso, a pedido do fabricante e mediante a aprovação da entidade homologadora, o pré-condicionamento do REESS de tração deve ser realizado antes do procedimento de conformidade da produção, de acordo com as recomendações do fabricante.

5.3.1.2. Primeiro ciclo do ensaio do tipo 1 em modo de perda de carga

5.3.1.2.1. O veículo deve ser ensaiado em conformidade com o ensaio do tipo 1 em modo de perda de carga, tal como descrito no anexo B8, ponto 3.2.4, e atinge-se o critério de desconexão automática do procedimento de ensaio do tipo 1 em modo de perda de carga uma vez concluído o primeiro ciclo de ensaio WLTP aplicável, substituindo-se o critério de desconexão automática do procedimento de ensaio do tipo 1 em modo de perda de carga em conformidade com o anexo B8, ponto 3.2.4.4.

Durante este ciclo de ensaios, o consumo de energia elétrica de corrente contínua do(s) $REESSEC_{DC,first,i}$ é determinado em conformidade com o anexo B8, ponto 4.3, em que $\Delta E_{REESS,j}$ representa a alteração da energia elétrica de todos os REES e d_j é a distância efetivamente percorrida neste ciclo de ensaios.

5.3.1.2.2. Neste ciclo, não é permitido o funcionamento do motor. Se houver funcionamento do motor durante o ensaio de conformidade da produção, este é considerado nulo.

5.3.2. No que diz respeito ao consumo de energia elétrica em modo de perda de carga, a conformidade da produção deve ser verificada com base nos valores para o veículo ensaiado, tal como descrito no ponto 5.3.2.1, se o veículo for ensaiado em conformidade com o ponto 5.3.1.1 e, tal como descrito no ponto 5.3.2.2, se o veículo for ensaiado em conformidade com o ponto 5.3.1.2.

5.3.2.1. Conformidade da produção para um ensaio em conformidade com o ponto 5.3.1.1.

Caso não seja aplicado o método de interpolação, utiliza-se o valor $EC_{AC,CD,final}$ do consumo de energia elétrica em modo de perda de carga definido em conformidade com o passo 16 do quadro A8/8 do anexo B8 para verificar a conformidade da produção.

Caso seja aplicado o método de interpolação, utiliza-se o valor $EC_{AC,CD,ind}$ do consumo de energia elétrica em modo de perda de carga definido para o veículo específico em conformidade com o passo 17 do quadro A8/8 do anexo B8 para verificar a conformidade da produção.

5.3.2.2. Conformidade da produção para um ensaio em conformidade com o ponto 5.3.1.2.

Caso não seja aplicado o método de interpolação, utiliza-se o valor de consumo de energia elétrica em modo de perda de carga$EC_{DC,CD,COP,final}$ definido em conformidade com o passo 16 do quadro A8/8 do anexo B8 para verificar a conformidade da produção.

Caso seja aplicado o método de interpolação, utiliza-se o valor de consumo de energia elétrica em modo de perda de carga$EC_{DC,CD,COP,ind}$ definido para o veículo específico em conformidade com o passo 17 do quadro A8/8 do anexo B8 para verificar a conformidade da produção.

Apêndice 2

Verificação da conformidade da produção no que respeita ao ensaio do tipo 1 — Método estatístico

1. O presente apêndice descreve o procedimento a seguir para verificar os requisitos de conformidade da produção para o ensaio do tipo 1 relativamente a emissões-critérios, emissões de CO_2, eficiência energética e consumo de energia elétrica, conforme aplicável e em conformidade com o quadro 8/1 do presente regulamento, para veículos MCI puros, NOVC-HEV, PEV e OVC-HEV e, quando aplicável, para determinar a exatidão do dispositivo OBFCM.

As medições das emissões-critérios, das emissões de CO_2, da eficiência energética e do consumo de energia elétrica, conforme aplicável e em conformidade com o quadro 8/1 do presente regulamento, devem ser efetuadas em pelo menos três veículos, e aumentar consecutivamente até se chegar a uma decisão positiva ou negativa. Se for caso disso, a exatidão do dispositivo OBFCM deve ser determinada para cada um dos N ensaios.

2. EMISSÕES-CRITÉRIOS

2.1 Procedimento estatístico e critérios de aprovação/rejeição

Para o Nível 1-A:

Para o número total de N ensaios e os resultados das medições dos veículos ensaiados, x_1, x_2, ... x_N, determina-se a média de $X_{ensaios}$ e a variação VAR:

$$X_{tests} = \frac{(x_1 + x_2 + x_3 + \ldots + x_N)}{N}$$

e

$$VAR = \frac{(x_1 - X_{tests})^2 + (x_2 - X_{tests})^2 + \ldots + (x_N - X_{tests})^2}{N - 1}$$

Para os OVC-HEV, em caso de ensaio do tipo 1 completo em modo de perda de carga, a média de emissões durante o ensaio completo de um veículo individual deve ser considerada como um valor x_i único.

Para cada número de ensaios, pode chegar-se a uma das três seguintes decisões relativamente às emissões-critérios, com base no valor-limite L de emissões-critérios em conformidade com o quadro 1A do ponto 6.3.10 do presente regulamento:

i) A família é aprovada se $X_{tests} < A \bullet L - \frac{VAR}{L}$

ii) A família é rejeitada se $X_{tests} > A \bullet L - \left(\frac{N-3}{13} \bullet \frac{VAR}{L}\right)$

iii) Efetuar outra medição se:

$$A \bullet L - \frac{VAR}{L} \leq X_{tests} \leq A \bullet L - \left(\frac{N-3}{13} \bullet \frac{VAR}{L}\right)$$

Para a medição das emissões-critérios, o fator A é fixado em 1,05.

Para o Nível 1-B

Caso A: o desvio-padrão da produção do fabricante é satisfatório.

Sendo três o tamanho mínimo da amostra, o procedimento de amostragem é estabelecido de modo que a probabilidade de um lote ser aprovado num ensaio com 40% da produção defeituosa seja de 0,95 (risco do produtor = 5%), e a probabilidade de um lote ser aceite com 65% da produção defeituosa seja de 0,1 (risco do consumidor = 10%).

Para cada uma das emissões-critérios indicadas no quadro 1B do ponto 6.3.10 do presente regulamento, é utilizado o procedimento a seguir indicado (ver figura 8/1 no ponto 8.2.3.2 do presente regulamento), em que:

L = o logaritmo natural do valor-limite relativo às emissões-critérios,

x_i = logaritmo natural do valor da medição correspondente ao i-ésimo veículo da amostra,

s = estimativa do desvio-padrão da produção (após ter tomado o logaritmo natural dos valores das medições),

n = o número da amostra em questão.

Calcular para a amostra o valor estatístico do ensaio quantificando a soma dos desvios-padrão reduzidos ao valor-limite e definido como:

$$\frac{1}{s}\sum_{i=1}^{n}(L-x_i)$$

Se a estatística de ensaio for superior ao limiar de aprovação para a dimensão da amostra indicada no quadro A2/1 abaixo, a decisão quanto às emissões-critérios é positiva.

Se a estatística de ensaio for inferior ao limiar de rejeição para a dimensão da amostra indicada no quadro A2/1, a decisão quanto ao poluente é negativa; caso contrário, é ensaiado um veículo adicional, sendo o cálculo reaplicado à amostra, cuja dimensão é, assim, aumentada em uma unidade.

Quadro A2/1

Limiares de aprovação/rejeição em função da dimensão da amostra

Número acumulado de veículos ensaiados (tamanho da amostra)	Limiar de aprovação	Limiar de rejeição
3	3,327	–4,724
4	3,261	–4,79
5	3,195	–4,856
6	3,129	–4,922
7	3,063	–4,988
8	2,997	–5,054
9	2,931	–5,12
10	2,865	–5,185
11	2,799	–5,251
12	2,733	–5,317
13	2,667	–5,383
14	2,601	–5,449
15	2,535	–5,515
16	2,469	–5,581
17	2,403	–5,647
18	2,337	–5,713
19	2,271	–5,779
20	2,205	–5,845
21	2,139	–5,911
22	2,073	–5,977
23	2,007	–6,043

24	1,941	–6,109
25	1,875	–6,175
26	1,809	–6,241
27	1,743	–6,307
28	1,677	–6,373
29	1,611	–6,439
30	1,545	–6,505
31	1,479	–6,571
32	–2,112	–2,112

Caso B: o desvio-padrão da produção do fabricante não é satisfatório ou não está disponível.

Sendo três o tamanho mínimo da amostra, o procedimento de amostragem é estabelecido de modo que a probabilidade de um lote ser aprovado num ensaio com 40% da produção defeituosa seja de 0,95 (risco do produtor = 5%), e a probabilidade de um lote ser aceite com 65% da produção defeituosa seja de 0,1 (risco do consumidor = 10%).

Considera-se que os valores medidos das emissões-critérios indicados no quadro 1-B do ponto 6.3.10. do presente regulamento têm uma distribuição logarítmica normal e devem ser transformados através do cálculo dos respetivos logaritmos naturais. Sejam m_0 e m (m_0 = 3 e m = 32) os tamanhos mínimo e máximo da amostra, respetivamente, e seja n o tamanho da amostra.

Se os logaritmos naturais da série de valores medidos forem x_1, x_2 ..., x_i e se L for o logaritmo natural do valor-limite do poluente em questão, então:

$$d_1 = x_1 - L$$

$$\overline{d}_n = \frac{1}{n}\sum_{i=1}^{n} d_i$$

e

$$V_n^2 = \frac{1}{n}\sum_{i=1}^{n} (d_i - \overline{d}_n)^2$$

Quadro A2/2

Tamanho mínimo da amostra = 3

Tamanho da amostra (n)	Limiar de aprovação (A_n)	Limiar de rejeição (B_n)
3	–0,80381	16,64743
4	–0,76339	7,68627
5	–0,72982	4,67136
6	–0,69962	3,25573
7	–0,67129	2,45431
8	–0,64406	1,94369
9	–0,61750	1,59105
10	–0,59135	1,33295
11	–0,56542	1,13566
12	–0,53960	0,97970

13	–0,51379	0,85307
14	–0,48791	0,74801
15	–0,46191	0,65928
16	–0,43573	0,58321
17	–0,40933	0,51718
18	–0,38266	0,45922
19	–0,35570	0,40788
20	–0,32840	0,36203
21	–0,30072	0,32078
22	–0,27263	0,28343
23	–0,24410	0,24943
24	–0,21509	0,21831
25	–0,18557	0,18970
26	–0,15550	0,16328
27	–0,12483	0,13880
28	–0,09354	0,11603
29	–0,06159	0,09480
30	–0,02892	0,07493
31	0,00449	0,05629
32	0,03876	0,03876

O quadro A2/2 indica os valores de aprovação (A_n) e rejeição (B_n) em relação ao número da amostra em questão. O valor estatístico do ensaio é a relação $\overline{d}_n/V_n$, que deve ser utilizado para determinar se a série foi aprovada ou rejeitada do seguinte modo:

Para $m_o < n < m$:

i) A série é aprovada se $\frac{\overline{d}_n}{V_n \leq A_n}$

ii) A série é rejeitada se $\frac{\overline{d}_n}{V_n \geq B_n}$

iii) Efetuar outra medição se $\frac{A_n < \overline{d}_n}{V_n < B_n}$

Observações:

As fórmulas recorrentes seguintes são úteis para calcular os valores sucessivos da estatística de ensaio:

$$\overline{d}_n = \left(1 - \frac{1}{n}\right)\overline{d}_{n-1} + \frac{1}{n} d_n$$

$$V_n^2 = \left(1 - \frac{1}{n}\right) V_{n-1}^2 + \left[\frac{\overline{d}_n - d_n}{n-1}\right]^2$$

$$(n = 2, 3, \ldots ; \quad \overline{d_1} = d_1; \quad V_1 = 0 \quad)$$

3. emissões de CO_2, eficiência energética e consumo de energia elétrica

3.1. Procedimento estatístico

Para o Nível 1-A:

Para o número total de N ensaios e os resultados das medições dos veículos ensaiados, x_1, x_2, ... x_N, determina-se a média de $X_{ensaios}$ e o desvio-padrão «s»:

$$X_{tests} = \frac{(x_1 + x_2 + x_3 + \ldots + x_N)}{N}$$

e

$$s = \sqrt{\frac{(x_1 - X_{tests})^2 + (x_2 - X_{tests})^2 + \ldots + (x_N - X_{tests})^2}{N - 1}}$$

Para o Nível 1-B

Para o número total de N ensaios e os resultados das medições dos veículos ensaiados, x_1, x_2, ... x_N, determina-se a média de $X_{ensaios}$ e o desvio-padrão «σ»:

$$X_{testsN} = \frac{(x_1 + x_2 + x_3 + \ldots + x_N)}{N}$$

e

$$\sigma = \sqrt{\frac{(x_1 - X_{tests})^2 + (x_2 - X_{tests})^2 + \ldots + (x_{10} - X_{tests})^2}{10}}$$

3.2. Avaliação estatística

Para o Nível 1-A:

Para avaliar as emissões de CO_2, os valores normalizados são calculados do seguinte modo:

$$x_i = \frac{CO_{2test-i}}{CO_{2declared-i}}$$

em que:

$CO_{2\ test\text{-}i}$ representa as emissões de CO_2 para o veículo individual («i»)

$CO_{2\ declared\text{-}i}$ representa o valor de CO_2 declarado para o veículo individual «i»

Para avaliar o consumo de energia elétrica («EC»), os valores normalizados são calculados do seguinte modo:

$$x_i = \frac{EC_{test-i}}{EC_{DC,COP-i}}$$

em que:

$EC_{test\text{-}i}$ representa o consumo de energia elétrica medido para o veículo individual («i»). Se for aplicado o ensaio do tipo 1 completo em modo de perda de carga, «$EC_{test\text{-}i}$» deve ser determinado em conformidade com o ponto 5.3.1.1 do apêndice 1. Se apenas o primeiro ciclo for submetido a ensaio para verificar da conformidade da produção, «$EC_{test\text{-}i}$» deve ser determinado em conformidade com o ponto 5.3.1.2 do apêndice 1.

$EC_{DC,\ COP\text{-}i}$ representa o consumo de energia elétrica declarado para o veículo individual («i»), em conformidade com o anexo B8, apêndice 8. Se for aplicado o ensaio do tipo 1 completo em modo de perda de carga, «$EC_{DC,COP,i}$» deve ser determinado em conformidade com o ponto 5.3.2.1 do apêndice 1. Se apenas o primeiro ciclo for submetido a ensaio para verificar da conformidade da produção, «$EC_{COP,i}$» deve ser determinado em conformidade com o ponto 5.3.2.2 do apêndice 1.

Utilizam-se os valores normalizados «x_i» para determinar os parâmetros «X_{tests}» e «s» em conformidade com o ponto 3.1.

Para o Nível 1-B

Para avaliar a eficiência energética, os valores normalizados são calculados do seguinte modo:

$$x_i = \frac{FE_{test-i}}{FE_{declared-i}}$$

em que:

FE_{test-i} representa a eficiência energética medida para o veículo individual («i»)

$FE_{declared-i}$ representa o valor de eficiência energética declarado para o veículo individual

Para avaliar o consumo de energia elétrica («EC»), os valores normalizados são calculados do seguinte modo:

$$x_i = \frac{EC_{test-i}}{EC_{DC,COP-i}}$$

em que:

EC_{test-i} representa o consumo de energia elétrica medido para o veículo individual («i»). Se for aplicado o ensaio do tipo 1 completo em modo de perda de carga, «EC_{test-i}» deve ser determinado em conformidade com o ponto 5.3.1.1 do apêndice 1. Se apenas o primeiro ciclo for submetido a ensaio para verificar da conformidade da produção, «EC_{test-i}» deve ser determinado em conformidade com o ponto 5.3.1.2 do apêndice 1.

$EC_{DC,\ COP-i}$ representa o consumo de energia elétrica declarado para o veículo individual («i»), em conformidade com o anexo B8, apêndice 8. Se for aplicado o ensaio do tipo 1 completo em modo de perda de carga, «$EC_{DC,COP,i}$» deve ser determinado em conformidade com o ponto 5.3.2.1 do apêndice 1. Se apenas o primeiro ciclo for submetido a ensaio para verificar da conformidade da produção, «$EC_{COP,i}$» deve ser determinado em conformidade com o ponto 5.3.2.2 do apêndice 1.

Utilizam-se os valores normalizados «x_i» para determinar os parâmetros «X_{tests}» e «s» em conformidade com o ponto 3.1.

3.3. Critérios de aprovação e de rejeição

3.3.1. Avaliação das emissões de CO_2 e do consumo de energia elétrica

Apenas para o Nível 1-A

Para cada número de ensaios, pode-se chegar a uma das três decisões seguintes, com o fator «A» fixado em 1,01:

i) A família é aprovada se $X_{tests} \leq A - (t_{P1,i} + t_{P2,i}) \bullet s$

ii) A família é rejeitada se $X_{tests} > A + (t_{F1,i} - t_{F2}) \bullet s$

iii) Efetuar outra medição se:

$$A - (t_{P1,i} + t_{P2,i}) \bullet s < X_{tests} \leq A + (t_{F1,i} - t_{F2}) \bullet s$$

em que:

os parâmetros «$t_{P1,i}$», «$t_{P2,i}$», «$t_{F1,i}$» e « t_{F2}» devem ser tomados do quadro A2/3.

Quadro A2/3

Limiares de aprovação/rejeição em função da dimensão da amostra

	APROVADO		REJEITADO	
Testes (i)	tP1,i	tP2,i	tF1,i	tF2
3	1.686	0,438	1,686	0,438
4	1.125	0,425	1,177	0,438
5	0,850	0,401	0,953	0,438
6	0,673	0,370	0,823	0,438

7	0,544	0,335	0,734	0,438
8	0,443	0,299	0,670	0,438
9	0,361	0,263	0,620	0,438
10	0,292	0,226	0,580	0,438
11	0,232	0,190	0,546	0,438
12	0,178	0,153	0,518	0,438
13	0,129	0,116	0,494	0,438
14	0,083	0,078	0,473	0,438
15	0,040	0,038	0,455	0,438
16	0,000	0,000	0,438	0,438

3.3.2. Avaliação da eficiência energética e do consumo de energia elétrica

Apenas para o Nível 1-B

3.3.2.1. Para avaliar a «FE» (eficiência energética em km/L), aplicam-se as seguintes disposições:

a) Se 3 ≤ N_Evaluation ≤ 10

i) A família é aprovada se $X_{testsN_Evaluation} \geq 1000$

ii) Efetuar outra medição se $X_{testsN_Evaluation} < 1000$

b) Se N = 11

i) A família é aprovada se todas as seguintes condições forem cumpridas

a. $X_{testsN_Evaluation} \geq 1000 - \frac{3*\sigma}{\sqrt{N_Evaluation}}$

b. $X_{testsN_CoPfamily} \geq 1000 - \frac{3*\sigma}{\sqrt{N_CoPfamily}}$

c. $x_i \geq 1000 - 3*\sigma$

ii) A família é rejeitada se uma das seguintes condições forem cumpridas

a. $X_{testsN_Evaluation} < 1000 - \frac{3*\sigma}{\sqrt{N_Evaluation}}$

b. $X_{testsN_CoPfamily} < 1000 - \frac{3*\sigma}{\sqrt{N_CoPfamily}}$

c. $x_i < 1000 - 3*\sigma$

em que:

N_Evaluation	representa o número total de veículos ensaiados durante a avaliação aplicável
N_CoP family	representa o número total de veículos ensaiados da família de conformidade da produção durante o ano

(por exemplo, se o resultado do cálculo do veículo ensaiado na primeira avaliação for «11» e o do veículo ensaiado na segunda avaliação for «4», o valor de «N_ Evaluation» é 4 e o valor de «N_CoP family» é 15).

Em qualquer caso, se N_CoP family > 10, a condição $x_i \geq 1000 - 3*\sigma$ deve ser cumprida.

3.3.2.2. Para avaliar o «EC» (consumo elétrico em Wh/km), aplicam-se as seguintes disposições:

a) Se 3 ≤ N_Evaluation ≤ 10

i) A família é aprovada se $X_{testsN_Evaluation} \leq 1000$

ii) Efetuar outra medição se $X_{testsN_Evaluation} > 1000$

b) Se N = 11

i) A família é aprovada se todas as seguintes condições forem cumpridas

a. $X_{testsN_Evaluation} \leq 1000 + \frac{3*\sigma}{\sqrt{N_Evaluation}}$

b. $X_{testsN_CoPfamily} \leq 1000 + \frac{3*\sigma}{\sqrt{N_CoPfamily}}$

c. $x_i \leq 1000 + 3*\sigma$

ii) A família é rejeitada se uma das seguintes condições forem cumpridas

a. $X_{testsN_Evaluation} > 1000 + \frac{3*\sigma}{\sqrt{N_Evaluation}}$

b. $X_{testsN_CoPfamily} > 1000 + \frac{3*\sigma}{\sqrt{N_CoPfamily}}$

c. $x_i > 1000 + 3*\sigma$

em que:

N_Evaluation	representa o número total de veículos ensaiados durante a avaliação aplicável
N_CoP family	representa o número total de veículos ensaiados da família de conformidade da produção durante o ano

(por exemplo, se o resultado do cálculo do veículo ensaiado na primeira avaliação for «11» e o do veículo ensaiado na segunda avaliação for «4», o valor de «N_ Evaluation» é 4 e o valor de «N_CoP family» é 15).

Em qualquer caso, se N_CoP family > 10, a condição $x_i \leq 1000 + 3*\sigma$ deve ser cumprida.

3.3.2.3. Se o número de veículos produzidos pertencentes a uma família de conformidade da produção exceder os 7 500 em 12 meses, na segunda avaliação e em avaliações posteriores «a. If 3 ≤ N_Evaluation ≤ 10» pode ser substituído por «a. If N_Evaluation = 3» e «b. If N_Evaluation = 11» pode ser substituído por «b. If N_Evaluation = 4». No segundo ano ou em anos posteriores, esta disposição não se aplica à primeira avaliação da família de conformidade da produção do ano.

O valor de σ deve ser determinado com base nos resultados dos ensaios dos primeiros 10 veículos ensaiados após o início da produção de cada família de conformidade da produção. σ não deve ser alterado após ser determinado para a família de conformidade da produção, nem mesmo no segundo ano ou em anos posteriores. A pedido do fabricante, mediante a aprovação da autoridade competente e a apresentação de elementos de prova razoáveis e dados adequados, σ pode ser alterado.

3.4. Apenas para o Nível 1-A

Para os veículos referidos no ponto 5.11 do presente regulamento, a exatidão $x_{i,OBFCM}$ do dispositivo OBFCM deve ser determinada para cada ensaio i em conformidade com as fórmulas do ponto 4.2 do apêndice 5.

A entidade homologadora deve manter um registo das exatidões determinadas para cada família de conformidade da produção ensaiada.

Apêndice 3

Procedimento de ensaio de rodagem para determinar os fatores de rodagem

1. DESCRIÇÃO DO PROCEDIMENTO DE ENSAIO PARA DETERMINAÇÃO DOS FATORES DE RODAGEM

1.1. O procedimento de ensaio de rodagem fica a cargo do fabricante, que não deve realizar qualquer regulação nos veículos de ensaio que tenha impacto nas emissões-critérios, nas emissões de CO_2, na eficiência energética e no consumo de energia elétrica. O equipamento e a calibração da UCE pertinente do veículo de ensaio devem estar conformes à homologação. Todo o equipamento pertinente que tenha impacto nas emissões-critérios, nas emissões de CO_2, na eficiência energética e no consumo de energia elétrica deve nunca ter estado em funcionamento antes do procedimento de ensaio de rodagem.

1.2. O veículo de ensaio deve ser configurado como o veículo H da família de conformidade da produção.

Se a família de conformidade da produção tiver várias famílias de interpolação, o veículo de ensaio deve ser configurado como o veículo H da família de interpolação com o volume de produção prevista mais elevado da família de conformidade da produção. A pedido do fabricante, e mediante a aprovação da autoridade competente, pode ser selecionado outro veículo de ensaio.

1.2.1. Apenas para o Nível 1-B

Extensão do fator de rodagem

A pedido do fabricante do veículo, mediante a apresentação de elementos de prova técnicos e a confirmação por parte da autoridade competente, o fator de rodagem derivado pode ser alargado a outras famílias de interpolação.

1.3. O veículo de ensaio deve ser um veículo novo ou um veículo de ensaio usado no qual tenham sido instalados simultaneamente pelo menos os seguintes componentes novos:

a) Motor de combustão interna;

b) Componentes da transmissão (pelo menos, mas não exclusivamente, caixa de velocidades, pneus, eixos, etc.);

c) Componentes dos travões;

d) Apenas para o Nível 1-A: REESS para veículos elétricos;

e) Apenas para o Nível 1-A: Sistema de escape;

e qualquer outro componente que tenha uma influência significativa nas emissões-critérios, nas emissões de CO_2, na eficiência energética e no consumo de energia elétrica.

Relativamente ao veículo novo ou ao veículo usado no qual os componentes acima mencionados foram substituídos, deve ser registado o valor em km constante do conta-quilómetros do veículo de ensaio «D_s».

1.4. A pedido do fabricante e mediante aprovação da autoridade competente, é permitido realizar a rodagem em vários veículos de ensaio. Neste caso, devem ser considerados os resultados de ensaio válidos de todos os veículos ensaiados para a determinação dos fatores de rodagem.

1.5. Regulação do banco dinamométrico

1.5.1. O banco dinamométrico deve ser regulado para a resistência ao avanço em estrada alvo do veículo de ensaio, em conformidade com o procedimento especificado no anexo B4, ponto 7.

O banco dinamométrico deve ser regulado independentemente antes de cada ensaio, antes da rodagem de acumulação de quilometragem e deve ser regulado uma vez para os ensaios pós-rodagem, depois da rodagem de acumulação de quilometragem.

1.5.2. Apenas para o Nível 1-B:

É permitido aplicar o mesmo valor de regulação do dinamómetro que foi gerado durante os ensaios de homologação a todos os ensaios.

1.6. Antes da rodagem, o veículo de ensaio deve ser ensaiado em conformidade com o procedimento de ensaio do tipo 1 especificado nos anexos B6 e B8. Deve repetir-se o ensaio até se obterem três resultados de ensaio válidos. Os índices de traçado de condução devem ser calculados em conformidade com o anexo B7, ponto 7, devendo estes, por sua vez, cumprir os critérios especificados no anexo B6, ponto 2.6.8.3.1.4. O valor indicado no conta-quilómetros do sistema D_i deve ser registado antes de cada ensaio. As emissões-critérios, as emissões de CO_2, a eficiência energética e o consumo de energia elétrica medidos devem ser calculados em conformidade com o passo 4a do quadro A7/1 do anexo B7 ou com o passo 4a do quadro A8/5 do anexo B8.

Apenas para o Nível 1-A

O sinal da posição do comando de aceleração deve ser registado durante todos os ensaios com uma frequência de amostragem de 10 Hz. É permitido utilizar o sinal de posição do comando de aceleração do sistema OBD para este efeito. A autoridade competente pode solicitar ao fabricante que avalie este sinal para garantir que o resultado do ensaio é determinado corretamente.

1.7. Após os ensaios iniciais, o veículo de ensaio deve ser rodado em condições normais de condução. Os OVC-HEV devem ser conduzidos predominantemente em condições de funcionamento em conservação da carga. O padrão de condução, as condições de ensaio e o combustível usados durante a rodagem devem seguir as recomendações técnicas do fabricante. A distância de rodagem deve ser inferior ou equivalente à distância percorrida durante a rodagem do veículo que foi testado para homologação da família de interpolação, em conformidade com o anexo B6, ponto 2.3.3, ou o anexo B8, ponto 2.

1.8. Após a rodagem, o veículo de ensaio deve ser ensaiado em conformidade com o procedimento de ensaio do tipo 1 especificado nos anexos B6 e B8. Deve repetir-se o ensaio até se obter o seguinte número de resultados de ensaio válidos:

Para o Nível 1-A: três ensaios.

Para o Nível 1-B: dois ensaios.

Os índices de traçado de condução devem ser calculados em conformidade com o anexo B7, ponto 7, devendo estes, por sua vez, cumprir os critérios especificados no anexo B6, ponto 2.6.8.3.1.4.

Estes ensaios devem ser realizados na mesma câmara de ensaio utilizada para os ensaios antes da rodagem e aplicando o mesmo método de regulação do banco dinamométrico. Se tal não for possível, o fabricante deve apresentar motivos que justifiquem a utilização de uma câmara de ensaio diferente. O valor indicado no conta-quilómetros do sistema D_i em km deve ser registado antes de cada ensaio. As emissões-critérios, as emissões de CO_2, a eficiência energética e o consumo de energia elétrica medidos, conforme aplicável e em conformidade com o ponto 8.2.4.1 do presente regulamento, devem ser calculados em conformidade com o passo 4a do quadro A7/1 do anexo B7 ou com o passo 4a do quadro A8/5 do anexo B8.

1.9. Apenas para o Nível 1-A

Para determinar o fator de rodagem das emissões de CO_2, os coeficientes C_{RI} e C_{const} da equação seguinte devem ser calculados através de uma análise de regressão dos mínimos quadrados, até quatro algarismos significativos, em todos os ensaios válidos, antes e depois da rodagem:

$$M_{CO_2,i} = -C_{RI} \bullet \ln(D_i - D_s) + C_{const}$$

em que:

$M_{CO2,i}$	representa a emissão mássica de CO_2 medida no teste «i», em g/km;
C_{RI}	representa o declive da reta de regressão logarítmica;
C_{const}	representa o valor constante da curva de regressão logarítmica.

Caso tenham sido ensaiados vários veículos, calcula-se o C_{RI} de cada veículo e determina-se a média dos valores resultantes. O fabricante deverá apresentar à autoridade competente elementos de prova estatísticos suficientes para justificar a regulação do ponto de vista estatístico.

1.9.1. Apenas para o Nível 1-A

Com base no desvio das medições resultante do ajustamento, o declive C_{RI} deve ser corrigido em baixa, usando o desvio-padrão dos erros no ajustamento:

$$\sigma_{fit} = \sqrt{\frac{\sum (M_{CO2,i} - M_{CO2,i-fit})^2}{N-2}}$$

em que:

$M_{CO2,i\text{-}fit}$ representa o resultado da aplicação da equação para cada uma das distâncias D_i.

O declive C_{RI} deve ser corrigido em função da incerteza do ajustamento do seguinte modo:

$$C_{RI} \rightarrow C_{RI} - \sigma_{fit}$$

1.10. Apenas para o Nível 1-A

O fator de rodagem $RI_{CO2}(j)$ para as emissões de CO_2 para o veículo de ensaio de conformidade da produção «j» é determinado pela seguinte equação:

$$RI_{CO_2}(j) = 1 - C_{RI}.\left(\frac{\ln(D_k) - \ln(D_j)}{M_{CO_2,j}}\right)$$

em que:

D_k representa a distância média dos ensaios válidos após a rodagem, em km.

D_j representa o valor indicado no conta-quilómetros do sistema do veículo de ensaio de conformidade da produção, em km.

$M_{CO2,j}$ representa a medição da emissão mássica de CO_2 no veículo de ensaio de conformidade da produção, em g/km;

Se o valor de D_j for inferior ao valor mínimo de D_i, D_j deve ser substituído pelo D_i mínimo.

1.11. Apenas para o Nível 1-A

Para determinar o fator de rodagem de todas as emissões-critérios aplicáveis, os coeficientes $C_{RI,c}$ e $C_{const,\ c}$ devem ser calculados através de uma análise de regressão dos mínimos quadrados, até quatro algarismos significativos, em todos os ensaios válidos, antes e depois da rodagem:

$$M_{C,i} = C_{RI,c}.(D_i - D_s) + C_{const,c}$$

em que:

$M_{C,i}$ representa a componente C das emissões-critérios mássicas medidas

$C_{RI,c}$ representa o declive da reta de regressão linear, em g/km²

$C_{const,c}$ representa o valor constante da reta de regressão linear, em g/km.

O fabricante deverá apresentar à autoridade competente elementos de prova estatísticos suficientes para justificar a regulação do ponto de vista estatístico, devendo ser tida em conta a margem de incerteza baseada na variação dos dados, de forma a evitar uma sobrestimação do efeito da rodagem.

1.12. Apenas para o Nível 1-A

O fator de rodagem $RI_C(j)$ para a componente C das emissões-critérios do veículo de ensaio de conformidade da produção «j» é determinado pela seguinte equação:

$$RI_C(j) = 1 + C_{RI,c}.\left(\frac{D_k - D_j}{M_{C,j}}\right)$$

em que:

D_k representa a distância média dos ensaios válidos após a rodagem, em km.

D_j representa o valor indicado no conta-quilómetros do sistema do veículo de ensaio de conformidade da produção, em km.

$M_{C,j}$ representa a emissão mássica da componente C no veículo de ensaio de conformidade da produção, em g/km;

Se o valor de D_j for inferior ao valor mínimo de D_i, D_j deve ser substituído pelo D_i mínimo.

1.13. Apenas para o Nível 1-A

O fator de rodagem $RI_{EC}(j)$ para o consumo de energia elétrica é determinado de acordo com o procedimento especificado nos pontos 1.9, 1.9.1 e 1.10 do presente apêndice, onde «CO_2» é substituído nas fórmulas por «EC».

Apenas para o Nível 1-B

Os fatores de rodagem $RI_{FE}(j)$ para a eficiência energética e $RI_{EC}(j)$ para o consumo de energia elétrica devem ser determinados em conformidade com o procedimento especificado nos pontos 1.9 (excluindo o ponto 1.9.1) e 1.10. do presente apêndice, em que «CO_2» é substituído nas fórmulas por «FE» e «EC», respetivamente.

2. Apenas para o Nível 1-B

Antes da aplicação do fator de rodagem derivado, o fabricante deve fornecer as seguintes informações à autoridade competente:

a) elementos de prova do fator de rodagem derivado, incluindo a existência de significância estatística no que se refere ao ajustamento do declive;

b) uma explicação do método de validação a utilizar após o início da produção, por exemplo, a medição do fator de rodagem de um ou mais veículos selecionados das instalações, avaliando, de seguida, se o fator de rodagem é apropriado ou não.

Apêndice 4

Conformidade da produção para ensaio do tipo 4

1. No que respeita aos ensaios de rotina no fim da linha de produção, o titular da homologação pode demonstrar a conformidade através de uma recolha de amostras de veículos que devem satisfazer os requisitos dos pontos 2 a 4 do presente apêndice.

1.1. No caso de veículos com sistema de reservatório de combustível selado, a pedido do fabricante, e mediante aprovação da autoridade competente, podem ser aplicados procedimentos alternativos aos pontos 2 a 4 do presente apêndice.

1.2. Se o fabricante optar por recorrer a um procedimento alternativo, todos os pormenores do procedimento de ensaio da conformidade devem ser registados na documentação de homologação.

2. ENSAIOS DE ESTANQUIDADE

2.1. Isolam-se os respiradouros do sistema de controlo de emissões para a atmosfera.

2.2. Aplica-se uma pressão de 3,70 kPa ± 0,10 kPa ao sistema de alimentação de combustível. A pedido do fabricante, e mediante a aprovação da autoridade competente, é também possível aplicar uma pressão alternativa, tendo em conta a gama de pressões em utilização do sistema de alimentação de combustível.

2.3. Antes de se isolar o sistema de alimentação de combustível da fonte de pressão, deixa-se que esta estabilize.

2.4. Após o isolamento do sistema de alimentação de combustível, a pressão não deve baixar mais do que 0.50 kPa em cinco minutos.

2.5. A pedido do fabricante, e mediante a aprovação da autoridade competente, a função de estanquidade pode ser demonstrada através de um procedimento alternativo equivalente.

3. ENSAIO DE VENTILAÇÃO

3.1. Isolam-se os respiradouros do sistema de controlo de emissões para a atmosfera.

3.2. Aplica-se uma pressão de 3,70 kPa ± 0,10 kPa ao sistema de alimentação de combustível. A pedido do fabricante, e mediante a aprovação da autoridade competente, é também possível aplicar uma pressão alternativa, tendo em conta a gama de pressões em utilização do sistema de alimentação de combustível.

3.3. Antes de se isolar o sistema de alimentação de combustível da fonte de pressão, deixa-se que esta estabilize.

3.4. As saídas dos respiradouros do sistema de controlo de emissões para a atmosfera devem ser reintegradas nas condições de produção.

3.5. A pressão do sistema de alimentação de combustível deve descer para um valor inferior a 2,5 kPa acima da pressão ambiente em um minuto.

3.6. A pedido do fabricante, e mediante a aprovação da autoridade competente, a capacidade funcional de ventilação pode ser demonstrada, quando aplicável, através de um procedimento alternativo equivalente.

4. ENSAIO DE PURGA

4.1. Liga-se à entrada da purga um equipamento capaz de detetar um caudal de ar de 1,0 litro/minuto e, através de uma válvula de comutação, um recipiente de pressão de dimensões tais que não influam significativamente sobre o sistema de purga, ou, em alternativa:

4.2. O fabricante pode utilizar um fluxómetro à sua escolha, se este for aceite pela autoridade competente.

4.3. O veículo deve funcionar de modo a que qualquer deficiência de conceção do sistema de purga que possa perturbar a realização da mesma seja detetada e as respetivas circunstâncias anotadas.

4.4. Com o motor a funcionar dentro dos limites indicados no ponto 4.3 do presente apêndice, determina-se o caudal de ar da seguinte forma:

4.4.1. Com o equipamento referido no ponto 4.1 do presente apêndice ligado, observa-se uma perda de pressão atmosférica a um nível que indique que se escoou um volume de 1,0 litro de ar para o sistema de controlo de emissões por evaporação em menos de um minuto; ou

4.4.2. Caso se utilize outro dispositivo de medição de caudais, deve obter-se um valor não inferior a 1,0 litro por minuto.

4.4.3. A pedido do fabricante, e mediante aprovação da autoridade competente, pode ser utilizado um procedimento de ensaio de purga alternativo equivalente.

Apêndice 5

Dispositivo para monitorização a bordo do veículo do consumo de combustível e/ou de energia elétrica

Apenas aplicável ao nível 1-A.

1. INTRODUÇÃO

O presente apêndice estabelece as definições e os requisitos aplicáveis para os dispositivos para monitorização a bordo do veículo do consumo de combustível e/ou energia elétrica.

2. DEFINIÇÕES

2.1. «Dispositivo de monitorização do consumo de combustível e/ou de energia a bordo» («dispositivo OBFCM») é qualquer elemento da conceção, *software* e/ou *hardware*, que deteta e utiliza os parâmetros do veículo, motor, combustível e/ou energia elétrica para determinar e disponibilizar pelo menos as informações indicadas no ponto 3 do presente apêndice e registar os valores do ciclo de vida a bordo do veículo.

2.2. O valor de «ciclo de vida» de uma quantidade determinada e registada no momento *t* será o valor dessa quantidade acumulada desde o final da produção do veículo até ao momento *t*.

2.3. «Caudal do combustível do motor» é a quantidade de combustível injetado no motor por unidade de tempo. Não inclui o combustível injetado diretamente para o dispositivo de controlo da poluição.

2.4. «Caudal do combustível do motor» é a quantidade de combustível injetado no motor e diretamente para o dispositivo de controlo da poluição por unidade de tempo. Não inclui o combustível utilizado por um aquecedor operado a combustível.

2.5. «Combustível total consumido (ciclo de vida)» é a acumulação da quantidade calculada de combustível injetado para o motor e a quantidade calculada de combustível injetado diretamente para o dispositivo de controlo da poluição. Não inclui o combustível utilizado por um aquecedor operado a combustível.

2.6. «Distância total percorrida (ciclo de vida)» é a acumulação da distância percorrida utilizando a mesma fonte de dados utilizada pelo conta-quilómetros do veículo.

2.7. «Energia da rede» é, para OVC-HEV, a energia elétrica que flui para a bateria quando se faz a ligação do veículo a uma fonte de alimentação externa e se desliga o motor. Não inclui perdas elétricas entre a fonte de alimentação externa e a bateria.

2.8. «Funcionamento em conservação de carga» é, para OVC-HEV, o estado de funcionamento do veículo quando o estado de carga (SOC) do REESS pode variar, mas a intenção do sistema de controlo do veículo é manter, em média, o estado atual de carga.

2.9. «Funcionamento em perda de carga» é, para OVC-HEV, o estado de funcionamento do veículo quando o SOC do REESS atual é superior ao valor do SOC de conservação de carga e, embora possa variar, a intenção do sistema de controlo do veículo é descarregar o SOC de um nível mais elevado para o valor SOC de conservação de carga.

2.10. «Funcionamento de aumento da carga selecionável pelo condutor» é, para OVC-HEV, o estado de funcionamento no qual o condutor selecionou um modo de funcionamento, com a intenção de aumentar o SOC do REESS.

3. INFORMAÇÃO A DETERMINAR, REGISTAR E DISPONIBILIZAR

O dispositivo OBFCM determina, no mínimo, os seguintes parâmetros e regista os valores do ciclo de vida a bordo do veículo. Calculam-se e classificam-se os parâmetros em conformidade com as normas referidas no anexo C5, alínea a).

As informações enumeradas nos pontos 3.1 e 3.2 devem ser disponibilizadas sob a forma de sinais através do conector da porta-série referido no anexo C5, apêndice 1, ponto 6.5.3.2, alínea c).

3.1. Para todos os veículos mencionados no ponto 5.11 do presente regulamento, com a exceção dos OVC-HEV:

a) Combustível total consumido (ciclo de vida) (litros);

b) Distância percorrida total (ciclo de vida) (quilómetros);

c) Caudal do combustível do motor (gramas/segundo);

d) Caudal do combustível do motor (litros/hora);

e) Caudal do combustível do veículo (gramas/segundo);

f) Velocidade do veículo (quilómetros/hora).

3.2. Para OVC-HEV:

a) Combustível total consumido (ciclo de vida) (litros);

b) Combustível total consumido em funcionamento de perda de carga (ciclo de vida) (litros);

c) Combustível total consumido em funcionamento de aumento de carga selecionável pelo condutor (ciclo de vida) (litros);

d) Distância percorrida total (ciclo de vida) (quilómetros);

e) Distância total percorrida em funcionamento de perda de carga com o motor desligado (ciclo de vida) (quilómetros);

f) Distância total percorrida em funcionamento de perda de carga com o motor em funcionamento (ciclo de vida) (quilómetros);

g) Distância total percorrida em funcionamento de aumento de carga selecionável pelo condutor (ciclo de vida) (quilómetros);

h) Caudal do combustível do motor (gramas/segundo);

i) Caudal do combustível do motor (litros/hora);

j) Caudal do combustível do veículo (gramas/segundo);

k) Velocidade do veículo (quilómetros/hora);

l) Energia de rede total para a bateria (ciclo de vida) (kWh).

4. EXATIDÃO

4.1. No que diz respeito às informações especificadas no ponto 3, o fabricante assegura que o dispositivo OBFCM disponibiliza os valores mais precisos que o sistema de medição e cálculo da unidade de controlo do motor pode fornecer.

4.2. Não obstante o disposto no ponto 4.1, o fabricante assegura que a exatidão é superior a -0,05 e inferior a 0,05, calculada com três casas decimais, através da seguinte fórmula:

$$\text{Accuracy} = \frac{\text{Fuel_Consumed}_{\text{WLTP}} - \text{Fuel_Consumed}_{\text{OBFCM}}}{\text{Fuel_Consumed}_{\text{WLTP}}}$$

Em que:

$\text{Fuel_Consumed}_{\text{WLTP}}$ (litros)	é o consumo de combustível determinado no primeiro ensaio realizado em conformidade com o anexo B6, ponto 1.2, calculado em conformidade com o anexo B7, ponto 6, utilizando os resultados das emissões ao longo do ciclo total antes de aplicar as correções (dados de saída do passo 2 do anexo B7, quadro A7/1), multiplicado pela distância real percorrida e dividido por 100.
$\text{Fuel_Consumed}_{\text{OBFCM}}$ (litros)	é o consumo de combustível determinado para o mesmo ensaio utilizando os diferenciais do parâmetro «Combustível total consumido (ciclo de vida)» conforme previsto pelo dispositivo OBFCM.

Para OVC-HEV, utiliza-se o ensaio do tipo 1 em modo de conservação de carga.

4.2.1. Se não se cumprirem os requisitos de exatidão definidos no ponto 4.2, calcula-se novamente a exatidão para os ensaios do tipo 1 subsequentes realizados em conformidade com o anexo B6, ponto 1.2, em conformidade com as fórmulas previstas no ponto 4.2, utilizando o combustível consumido determinado e acumulado ao longo de todos os ensaios realizados. Considera-se que foi cumprido o requisito de exatidão quando esta for superior a − 0,05 e inferior a 0,05.

4.2.2. Se não se cumprirem os requisitos de exatidão definidos no ponto 4.2.1 após os ensaios subsequentes previstos no presente ponto, poderão realizar-se ensaios adicionais para determinar a exatidão. No entanto, o número total de ensaios não deve ultrapassar os três ensaios para um veículo ensaiado sem a utilização do método de interpolação (veículo H) e seis ensaios para um veículo ensaiado utilizando o método de interpolação (três ensaios para o veículo H e três ensaios para o veículo L). Calcula-se a exatidão para os ensaios do tipo 1 subsequentes adicionais em conformidade com as fórmulas previstas no ponto 4.2, utilizando o combustível consumido, determinado e acumulado ao longo de todos os ensaios realizados. Considera-se que foi cumprido o requisito quando a exatidão for superior a − 0,05 e inferior a 0,05. Quando os ensaios tiverem sido realizados apenas com o objetivo de determinar a exatidão do dispositivo OBFCM, não se consideram os resultados dos ensaios adicionais para quaisquer outros fins.

5. ACESSO A INFORMAÇÕES DISPONIBILIZADAS PELO DISPOSITIVO OBFCM

5.1. O dispositivo OBFCM deve proporcionar acesso ilimitado e normalizado à informação especificada no ponto 3 e estar em conformidade com as normas referidas no ponto 6.5.3.1 alínea a), e do ponto 6.5.3.2 alínea a).

5.2. Em derrogação das condições de reposição especificadas nas normas referidas no ponto 5.1 e não obstante os pontos 5.3 e 5.4, quando o veículo entrar em circulação, os valores dos contadores do ciclo de vida serão preservados.

5.3. É possível repor os valores dos contadores do ciclo de vida apenas para os veículos para os quais o tipo de memória da unidade de controlo do motor não é capaz de preservar os dados quando não for alimentado por eletricidade. Para tais veículos, apenas é possível repor os valores simultaneamente quando a bateria é desligada do veículo. A obrigação de preservar os valores dos contadores do ciclo de vida deve, neste caso, aplicar-se a novas homologações o mais tardar a partir de 1 de janeiro de 2022 e a novos veículos a partir de 1 de janeiro de 2023.

5.4. Em caso de avaria que afete os valores dos contadores do ciclo de vida ou de substituição da unidade de controlo do motor, é possível repor os contadores simultaneamente para garantir que os valores permanecem totalmente sincronizados.

Apêndice 6

Requisitos no caso dos veículos que usam um reagente para o sistema de pós-tratamento dos gases de escape

1. O presente apêndice determina os requisitos para os veículos com sistema de pós-tratamento à base de reagentes, a fim de reduzir as emissões. Qualquer referência no presente apêndice ao «reservatório de reagente» aplica-se também a outros recipientes onde são armazenados reagentes.

1.1. A capacidade do reservatório de reagente deve ser suficiente para não ser necessário reabastecê-lo num período médio de condução de cinco reservatórios de combustível cheios, desde que o reservatório de reagente possa ser facilmente reabastecido (por exemplo, sem utilizar ferramentas e sem remover a guarnição interior do veículo. Abrir uma aba interior para conseguir realizar o reabastecimento de reagente não é o mesmo que remover a guarnição interior). Se não for simples reabastecer o reservatório de reagente conforme descrito acima, a capacidade mínima do reservatório de reagente deverá ser, pelo menos, equivalente a uma distância média de condução de 15 reservatórios de combustível cheios. Contudo, no caso da opção prevista no ponto 3.5, em que o fabricante opta por iniciar o sistema de aviso a uma distância não inferior a 2 400 km antes de o reservatório de reagente ficar vazio, não se aplicam as restrições supramencionadas relativas à capacidade mínima do reservatório de reagente.

1.2. No âmbito do presente apêndice, considera-se que a «distância de condução média» deriva do consumo de combustível ou de reagente durante um ensaio do tipo 1 para a distância de condução de um reservatório de combustível e a distância de condução de um reservatório de reagente, respetivamente.

2. INDICADOR DE REAGENTE

2.1. O veículo deve incluir um indicador específico no painel de instrumentos que informe o condutor quando os níveis de reagente estiverem abaixo dos valores-limite especificados no ponto 3.5.

3. SISTEMA DE AVISO DO CONDUTOR

3.1. O veículo deve dispor de um sistema de aviso que consista em indicadores óticos para informarem o condutor quando se detetar uma anomalia no doseamento do reagente, por exemplo, quando as emissões forem demasiado elevadas, o nível de reagente estiver baixo, o doseamento do reagente estiver interrompido ou o reagente não é da qualidade especificada pelo fabricante. O sistema de aviso pode dispor igualmente de um componente acústico para alertar o condutor.

3.2. O sistema de aviso deve aumentar de intensidade à medida que o nível de reagente for diminuindo. Deve culminar numa advertência ao condutor que não possa ser facilmente desativada ou ignorada. Não deve ser possível desligar o sistema enquanto não for efetuado o reabastecimento de reagente.

3.3. O aviso ótico deve exibir uma mensagem que indique o nível baixo do reagente. O aviso não deve ser o mesmo que o utilizado para efeitos do OBD ou de outro tipo de manutenção do motor. Deve ser suficientemente claro para que o condutor compreenda que o nível de reagente está baixo (por exemplo, «nível de ureia baixo», «nível de AdBlue baixo», ou «reagente baixo»).

3.4. Inicialmente, o sistema de aviso não necessita de estar constantemente ativado, embora a sua intensidade deva aumentar de forma a que se torne contínuo à medida que o nível do reagente se aproxima do ponto em que o sistema de persuasão do condutor (ponto 8) é ativado. Deve ser apresentado um aviso explícito (por exemplo, «abastecer de ureia», «abastecer de AdBlue» ou «abastecer de reagente»). O sistema de aviso contínuo pode ser temporariamente interrompido por outros sinais de aviso que transmitam mensagens de segurança importantes.

3.5. O sistema de aviso deve ativar-se a uma distância equivalente a, pelo menos, 2 400 km de condução antes de o reservatório de reagente ficar vazio ou, à escolha do fabricante, o mais tardar, quando o nível de reagente no reservatório atingir um dos valores seguintes níveis:

a) um nível esperado como suficiente para conduzir 150% da autonomia média do veículo com um reservatório de combustível cheio; ou

b) 10% da capacidade do reservatório de reagente,

consoante o que ocorrer primeiro.

4. IDENTIFICAÇÃO DE REAGENTE INCORRETO

4.1. O veículo deve dispor de um meio que permita determinar a presença no veículo de um reagente correspondente às características declaradas pelo fabricante e constantes do anexo A1.

4.2. Se o reagente existente no reservatório de armazenamento não corresponder aos requisitos mínimos declarados pelo fabricante, o sistema de aviso do condutor (ponto 3) é ativado, apresentando uma mensagem com a advertência apropriada (por exemplo, «detetada ureia incorreta», «detetado AdBlue incorreto» ou «detetado reagente incorreto»). Se a qualidade do reagente não for retificada no máximo 50 km após a ativação do sistema de aviso, aplicam-se os requisitos de persuasão do condutor (ponto 8).

5. CONTROLO DO CONSUMO DO REAGENTE

5.1. O veículo deve dispor de um meio para determinar o consumo de reagente que permita o acesso externo a informações sobre esse consumo.

5.2. O consumo médio de reagente e o consumo médio de reagente requerido pelo sistema motor devem estar disponíveis através da porta-série do conector de diagnóstico normalizado. Devem estar disponíveis os dados relativos ao período anterior completo de 2 400 km de funcionamento do veículo.

5.3. Para monitorizar o consumo de reagente, é necessário monitorizar, pelo menos, os seguintes parâmetros no veículo:

a) O nível de reagente no reservatório a bordo do veículo; e

b) O caudal de reagente ou a injeção de reagente tão próximo quanto tecnicamente possível do ponto de injeção num sistema de pós-tratamento dos gases de escape.

5.4. Um desvio superior a 50% entre o consumo médio de reagente e o consumo médio de reagente requerido pelo sistema motor, durante um período de 30 minutos de funcionamento do veículo, resultará na ativação do sistema de aviso do condutor constante do ponto 3, que deve apresentar uma mensagem com a advertência apropriada (por exemplo, «anomalia de dosagem da ureia», «anomalia de dosagem de AdBlue» ou «anomalia de dosagem do reagente»). Se o consumo do reagente não for retificado no máximo 50 km após a ativação do sistema de aviso, aplicam-se os requisitos de persuasão do condutor constantes do ponto 8.

5.5. Em caso de interrupção da atividade de dosagem do reagente, o sistema de aviso do condutor a que se refere o ponto 3 é ativado, apresentando uma mensagem com a advertência apropriada. Quando a interrupção da dosagem do reagente é iniciada pelo sistema motor, em virtude de as condições de funcionamento do veículo serem de natureza tal que o comportamento funcional do veículo relativamente às emissões não requer dosagem do reagente, é possível omitir a ativação do sistema de aviso do condutor referido no ponto 3, desde que o fabricante tenha devidamente informado a entidade homologadora das circunstâncias em que ocorrem essas condições de funcionamento. Se a dosagem do reagente não for retificada no máximo 50 km após a ativação do sistema de aviso, aplicam-se os requisitos de persuasão do condutor constantes do ponto 8.

6. MONITORIZAÇÃO DAS EMISSÕES DE NO_X

6.1. Em alternativa aos requisitos de monitorização dos pontos 4 e 5, os fabricantes podem utilizar sensores de gases de escape diretamente para detetar níveis excessivos de NO_x nas emissões de escape.

6.2. Quando ocorrerem as situações referidas no ponto 6.1, o fabricante deve demonstrar que a utilização desses sensores e de quaisquer outros sensores no veículo tem como resultado a ativação do sistema de aviso do condutor, a que se refere o ponto 3, a apresentação de uma mensagem com a advertência apropriada (por exemplo «emissões muito elevadas — verificar ureia», «emissões muito elevadas — verificar AdBlue», «emissões muito elevadas — verificar reagente») e a ativação do sistema de persuasão do condutor constante do ponto 8.3 quando se verificam as situações referidas nos pontos 4.2, 5.4 ou 5.5.

Para efeitos do presente ponto, presume-se que estas situações ocorrem se for ultrapassado o valor-limite do OBD para NOx definido no quadro 4 do ponto 6.8.2.

No decurso do ensaio destinado a demonstrar a conformidade com estas exigências, as emissões de NOx não podem ultrapassar os valores-limite do OBD em mais de 20%.

7. ARMAZENAMENTO DE INFORMAÇÕES DE ANOMALIA

7.1. Quando for feita referência a este ponto, são armazenados identificadores de parâmetro (Parameter Identifiers – PID) indeléveis, que indiquem o motivo por que foi ativado o sistema de persuasão e a distância percorrida pelo veículo durante essa ativação. O veículo deve manter um registo de PI durante pelo menos 800 dias ou 30 000 km de funcionamento do veículo. O PID deve estar disponível através da porta-série do conector de diagnóstico normalizado por solicitação de um instrumento genérico de exploração, em conformidade com as disposições do anexo C5, apêndice 1, ponto 6.5.3.1. As informações armazenadas nos PI devem ficar associadas ao período de funcionamento cumulado do veículo durante o qual a ativação ocorreu, com uma precisão não inferior a 300 dias ou 10 000 km.

7.2. As anomalias do sistema de dosagem do reagente atribuídas a avarias técnicas (por exemplo, avarias mecânicas ou elétricas) também estão sujeitas aos requisitos do OBD constantes do ponto 6.8 do presente regulamento e no anexo C5.

8. SISTEMA DE PERSUASÃO DO CONDUTOR

8.1. O veículo deve dispor de um sistema de persuasão do condutor para garantir que o veículo funciona sempre com um sistema operacional de controlo das emissões. O sistema de persuasão deve ser concebido de forma a assegurar que o veículo não possa funcionar com um reservatório de reagente vazio.

8.1.1. O requisito de um sistema de persuasão do condutor não se aplica aos veículos concebidos e construídos para utilização por serviços de salvamento, forças armadas, proteção civil, serviços de incêndio e forças responsáveis pela manutenção da ordem pública. A desativação permanente do sistema de persuasão do condutor desses veículos só deve ser efetuada pelo fabricante do veículo.

8.2. O sistema de persuasão deve ativar-se, o mais tardar, quando o nível de reagente no reservatório atingir:

a) Um nível considerado suficiente para conduzir durante a autonomia média do veículo com um reservatório de combustível cheio, no caso de o sistema de aviso ter sido ativado pelo menos 2 400 km antes de se esperar que o reservatório de reagente fique vazio;

b) Um nível considerado suficiente para conduzir durante 75% da autonomia média do veículo com um reservatório de combustível cheio, no caso de o sistema de aviso ter sido ativado no nível descrito no ponto 3.5, alínea a); ou

c) 5% da capacidade do reservatório de reagente, no caso de o sistema de aviso ter sido ativado no nível descrito no ponto 3.5, alínea b);

d) O nível descrito na alínea b) ou c) deste ponto que ocorrer primeiro, no caso de o sistema de aviso ter sido ativado antes dos níveis descritos no ponto 3.5, alínea a), e no ponto 3.5, alínea b), mas inferior a 2 400 km antes de o reservatório de reagente ficar vazio.

Quando for utilizada a alternativa descrita no ponto 6.1, o sistema deve ser ativado quando ocorrerem as irregularidades descritas nos pontos 4 ou 5 ou os níveis de NOx descritos no ponto 6.2.

A deteção de um reservatório de reagente vazio e das irregularidades mencionadas nos pontos 4, 5 ou 6 deve conduzir à aplicação dos requisitos de armazenagem de informações sobre anomalias constantes do ponto 7.

8.3. O fabricante deve selecionar o tipo de sistema de persuasão a instalar. As opções relativas a um sistema são descritas nos pontos 8.3.1, 8.3.2, 8.3.3 e 8.3.4 (conforme aplicável).

8.3.1. Um «sistema que impede novo arranque do motor após contagem decrescente» permite uma contagem decrescente de novos arranques ou da distância que resta percorrer logo que o sistema de persuasão for ativado. Os arranques do motor iniciados pelo sistema de controlo do veículo, como os sistemas de arranque-paragem, não são incluídos nessa contagem decrescente.

8.3.1.1. Caso o sistema de aviso tenha sido ativado pelo menos 2 400 km antes de se esperar que o reservatório de reagente fique vazio ou se tiverem ocorrido as irregularidades descritas nos pontos 4 ou 5 ou os níveis de NOx descritos no ponto 6.2, devem impedir-se os arranques do motor imediatamente após o veículo ter percorrido uma distância considerada suficiente correspondente à autonomia média do veículo com um reservatório de combustível cheio desde a ativação do sistema de persuasão.

8.3.1.2. Caso o sistema de persuasão tenha sido ativado no nível descrito no ponto 8.2, alínea b), devem impedir-se os arranques do motor imediatamente após o veículo ter percorrido uma distância considerada suficiente correspondente a 75% da autonomia média do veículo com um reservatório de combustível cheio desde a ativação do sistema de persuasão.

8.3.1.3. Caso o sistema de persuasão tenha sido ativado no nível descrito no ponto 8.2, alínea c), devem impedir-se os arranques do motor imediatamente após o veículo ter percorrido uma distância considerada suficiente correspondente à autonomia média do veículo com 5% da capacidade do reservatório de reagente desde a ativação do sistema de persuasão.

8.3.1.4. Além disso, devem impedir-se os arranques do motor imediatamente após o reservatório de reagente ficar vazio, se esta situação ocorrer antes das situações especificadas nos pontos 8.3.1.1, 8.3.1.2 ou 8.3.1.3.

8.3.2. Um «sistema que impede o arranque do motor após reabastecimento» faz com que o veículo não possa arrancar após o reabastecimento se o sistema de persuasão tiver sido ativado.

8.3.3. Um «sistema de bloqueio do combustível» impede o veículo de ser reabastecido, bloqueando o sistema de abastecimento do reservatório de combustível após o sistema de persuasão ter sido ativado. O sistema de bloqueio deve ser robusto para impedir intervenções abusivas.

8.3.4. Este ponto e os subpontos seguintes só são aplicáveis ao Nível 1-A.

Um «sistema de restrição do desempenho» restringe a velocidade do veículo após o sistema de persuasão ter sido ativado. O nível de limitação da velocidade deve ser percetível para o condutor e reduzir significativamente a velocidade máxima do veículo. Essa limitação deve entrar em funcionamento gradualmente ou após o arranque do motor. Pouco antes de os novos arranques do motor serem impedidos, a velocidade do veículo não deve ultrapassar os 50 km/h.

8.3.4.1. Caso o sistema de aviso tenha sido ativado pelo menos 2 400 km antes de se esperar que o reservatório de reagente fique vazio ou se tiverem ocorrido as irregularidades descritas nos pontos 4 ou 5 ou os níveis de NOx descritos no ponto 6.2, devem impedir-se os arranques do motor imediatamente após o veículo ter percorrido uma distância considerada suficiente correspondente à autonomia média do veículo com um reservatório de combustível cheio desde a ativação do sistema de persuasão.

8.3.4.2. Caso o sistema de persuasão tenha sido ativado no nível descrito no ponto 8.2, alínea b), devem impedir-se os arranques do motor imediatamente após o veículo ter percorrido uma distância considerada suficiente correspondente a 75% da autonomia média do veículo com um reservatório de combustível cheio desde a ativação do sistema de persuasão.

8.3.4.3. Caso o sistema de persuasão tenha sido ativado no nível descrito no ponto 8.2, alínea c), devem impedir-se os arranques do motor imediatamente após o veículo ter percorrido uma distância considerada suficiente correspondente à autonomia média do veículo com 5% da capacidade do reservatório de reagente desde a ativação do sistema de persuasão.

8.3.4.4. Além disso, devem impedir-se os arranques do motor imediatamente após o reservatório de reagente ficar vazio, se esta situação ocorrer antes das situações especificadas nos pontos 8.3.4.1, 8.3.4.2 ou 8.3.4.3.

8.4. Quando o sistema de persuasão tiver impedido o arranque do motor, apenas será desativado se as irregularidades especificadas nos pontos 4, 5 ou 6 tiverem sido corrigidas ou se a quantidade de reagente adicionada ao veículo cumprir pelo menos um dos critérios a seguir:

a) Um nível julgado suficiente para conduzir 150% da autonomia média do veículo com um reservatório de combustível cheio; ou

b) Pelo menos 10% da capacidade do reservatório de reagente.

Após ter sido efetuada uma reparação para corrigir uma avaria em que o sistema OBD tenha sido ativado em conformidade com o ponto 7.2, o sistema de persuasão pode ser reinicializado através da porta-série de dados do OBD (por exemplo, por um instrumento de diagnóstico genérico), a fim de permitir o arranque do veículo para efeitos de autodiagnóstico. O veículo deve funcionar num máximo de 50 km para que se possa validar o êxito da reparação. O sistema de persuasão deve ser completamente reativado se a avaria se mantiver após esta validação.

8.5. O sistema de aviso do condutor a que se refere o ponto 3 deve exibir uma mensagem que indique claramente:

a) O número de arranques restantes e/ou a distância restante; e

b) As condições em que se pode proceder ao arranque do veículo.

8.6. Informações escritas pormenorizadas que descrevem as características de funcionamento do sistema de persuasão do condutor devem ser facultadas à entidade homologadora aquando da homologação.

8.7. No âmbito do pedido de homologação nos termos do presente regulamento, o fabricante deve demonstrar o funcionamento dos sistemas de aviso e de persuasão do condutor.

9. REQUISITOS DE INFORMAÇÃO

9.1. O fabricante deve fornecer a todos os proprietários de novos veículos informação escrita clara sobre qualquer sistema de pós-tratamento dos gases de escape à base de reagentes. Dessa informação deve constar que se tal sistema de pós-tratamento dos gases de escape não funcionar corretamente, o condutor deve ser informado da existência de um problema pelo sistema de aviso do condutor e de que a ativação do sistema de persuasão do condutor impedirá, consequentemente, o veículo de arrancar.

9.2. As instruções devem indicar os requisitos para a utilização e a manutenção corretas dos veículos, incluindo a utilização de reagentes consumíveis.

9.3. As instruções devem indicar se o condutor tem de proceder ao reabastecimento dos reagentes consumíveis entre os intervalos normais de manutenção. Devem também indicar o modo como o condutor do veículo deve reabastecer o reservatório de reagente. A informação deve indicar ainda uma taxa provável de consumo de reagente correspondente a esse modelo de veículo e a frequência com que deve ser reabastecido.

9.4. As instruções devem mencionar que a utilização e o reabastecimento do reagente exigido, com as especificações corretas, são obrigatórios para que o veículo esteja conforme ao seu certificado de conformidade.

9.5. As instruções devem referir que a utilização de um veículo que não consuma qualquer reagente, se o mesmo for exigido para a redução das emissões, pode ser considerada uma infração penal.

9.6. As instruções devem explicar o modo como o sistema de persuasão e o sistema de aviso do condutor funcionam. Além disso, devem ser explicadas quais as consequências de se ignorar o sistema de aviso e do não reabastecimento de reagente.

10. CONDIÇÕES DE FUNCIONAMENTO DO SISTEMA DE PÓS-TRATAMENTO

Os fabricantes devem garantir que qualquer sistema de pós-tratamento dos gases de escape à base de reagentes mantém a sua função de controlo das emissões em todas as condições ambientes, especialmente a baixas temperaturas. Tal pode implicar a adoção de medidas para impedir a congelação completa do reagente durante períodos de estacionamento até sete dias a 258 K (– 15 °C), estando o reservatório de reagente a 50% da sua capacidade máxima. Se o reagente congelar, o fabricante deve assegurar que o reagente liquefaz e está disponível para ser utilizado no prazo de 20 minutos após o arranque do veículo a 258 K (– 15 °C), medidos dentro do reservatório de reagente.

ANEXOS, PARTE A

Os requisitos e a documentação de homologação constantes dos anexos parte A, são comuns à série de alterações que inclui os níveis 1A/1B e a série de alterações que inclui o nível 2 do presente regulamento. Tal significa que determinados elementos podem não ser exigidos, ou ser exigidos duas vezes, para o nível de homologação pretendido. Nesse caso, esse elemento pode ser omitido ou repetido, respetivamente.

Anexo A1

Características do veículo e do motor e informação relativa à realização de ensaios

As seguintes informações, se aplicáveis, devem ser fornecidas em triplicado e incluir um índice.

Se houver desenhos, estes serão fornecidos à escala adequada e com pormenor suficiente. Devem ser apresentados em formato A4, ou dobrados nesse formato. Se houver fotografias, estas devem ser suficientemente pormenorizadas.

No caso de os sistemas, os componentes ou as unidades técnicas terem comandos eletrónicos, devem ser fornecidas as informações pertinentes relacionadas com o seu desempenho.

Nível de homologação requerido (Nível 1-A, 1-B): …

0	GERAL
0.1.	Marca (denominação comercial do fabricante): …
0.2.	Tipo: …
0.2.1.	Designação(ões) comercial(is) (se disponíveis): …
0.2.3.	Identificadores de família (se aplicável):
0.2.3.1.	Família de interpolação: …
0.2.3.2.	Família(s) ATCT: …
0.2.3.4.	Família de resistência ao avanço em estrada
0.2.3.4.1.	Família de resistência ao avanço em estrada do veículo alto (VH, sigla inglesa): …
0.2.3.4.2.	Família de resistência ao avanço em estrada do veículo baixo (VL, sigla inglesa): …
0.2.3.4.3.	Famílias de resistência ao avanço em estrada aplicáveis na família de interpolação: …
0.2.3.5.	Família(s) de matrizes de resistência ao avanço em estrada: …
0.2.3.6.	Família(s) de regeneração periódica: …
0.2.3.7.	Família(s) de ensaio de emissões por evaporação: …
0.2.3.8.	Família(s) de sistemas OBD: …
0.2.3.9.	Família(s) de durabilidade: …
0.2.3.10.	Família(s) de sistema de pós-tratamento dos gases de escape à base de reagentes (ER): …
0.2.3.11.	Família(s) do veículo alimentado a gás: …
0.2.3.12.	outra(s) família(s): …
0.4.	Categoria do veículo ([c]): …
0.8.	Nome(s) e endereço(s) da(s) instalação(ões) de montagem: …
0.9.	Nome e endereço do representante do fabricante (se aplicável): …
1.	CARACTERÍSTICAS GERAIS DE CONSTRUÇÃO
1.1.	Fotografias e/ou desenhos de um veículo/componente/unidade técnica representativos [1]):
1.3.3.	Eixos motores (número, posição, interligação): …
2.	MASSAS E DIMENSÕES ([f]) ([g]) ([7]) (em kg e mm) (fazer referência ao desenho quando aplicável)

2.6.	Massa em ordem de marcha ([h]) a) Máxima e mínima para cada variante: …
2.6.3.	Massa em rotação: 3% da soma da massa em ordem de marcha e 25 kg ou valor, por eixo (kg): …
2.8.	Massa máxima em carga tecnicamente admissível declarada pelo fabricante ([i]) [3]): …
3.	CONVERSOR DE ENERGIA DE PROPULSÃO ([k])
3.1.	Fabricante do(s) conversor(es) da energia de propulsão: …
3.1.1.	Código do fabricante (conforme marcado no conversor da energia de propulsão): …
3.2.	Motor de combustão interna
3.2.1.1.	Princípio de funcionamento: ignição comandada/ignição por compressão/duplo combustível [1]) Ciclo: quatro tempos/dois tempos/rotativo [1])
3.2.1.2.	Número e disposição dos cilindros: …
3.2.1.2.1.	Diâmetro [1]): … mm
3.2.1.2.2.	Curso [1]): … mm
3.2.1.2.3.	Ordem de inflamação: …
3.2.1.3.	Cilindrada teórica do motor ([m]): … cm^3
3.2.1.4.	Taxa de compressão volumétrica [2]): …
3.2.1.5.	Desenhos da câmara de combustão, face superior do êmbolo e, no caso de motores de ignição comandada, segmentos: …
3.2.1.6.	Velocidade normal de marcha lenta sem carga [2]): … $mín.^{-1}$
3.2.1.6.1.	Velocidade normal de marcha lenta sem carga [2]): … $mín.^{-1}$
3.2.1.8.	Potência nominal do motor ([n]): ... kW a … $mín.^{-1}$ (valor declarado pelo fabricante)
3.2.1.9.	Velocidade máxima admitida do motor conforme prescrita pelo fabricante: … $mín.^{-1}$
3.2.1.10.	Binário útil máximo ([n]): ... Nm a … $mín.^{-1}$ (valor declarado pelo fabricante)
3.2.2.	Combustível
3.2.2.1.	Gasóleo/gasolina/GPL/GN ou biometano/etanol (E 85)/biodiesel/hidrogénio [1]),
3.2.2.1.1.	RON, sem chumbo: …
3.2.2.4.	Tipo de combustível do veículo: monocombustível, bicombustível, multicombustível [1])
3.2.2.5.	Teor máximo de biocombustível admissível no combustível (valor declarado pelo fabricante): ...% em volume
3.2.4.	Alimentação de combustível
3.2.4.1.	Por meio de carburador(es): sim/não [1])
3.2.4.2.	Por injeção de combustível (ignição por compressão ou duplo combustível apenas): sim/não [1])
3.2.4.2.1.	Descrição do sistema (rampa comum / injetores de unidade / bomba de distribuição, etc.): …

3.2.4.2.2.	Princípio de funcionamento: injeção direta/pré-câmara/câmara de turbulência [1])
3.2.4.2.3.	Bomba de débito/injeção
3.2.4.2.3.1.	Marca(s): …
3.2.4.2.3.2.	Tipo(s): …
3.2.4.2.3.3.	Débito máximo de combustível [1]) [2]): … mm^3/curso ou ciclo à velocidade do motor de: … $mín.^{-1}$ ou, em alternativa, um diagrama característico: ... (Se a pressão puder ser controlada, indicar o débito de combustível e a pressão característicos em relação à velocidade do motor)
3.2.4.2.4.	Controlo da limitação da velocidade do motor
3.2.4.2.4.2.1.	Velocidade de início de corte em carga: … $mín.^{-1}$
3.2.4.2.4.2.2.	Velocidade máxima sem carga: … $mín.^{-1}$
3.2.4.2.6.	Injetor(es)
3.2.4.2.6.1.	Marca(s): …
3.2.4.2.6.2.	Tipo(s): …
3.2.4.2.8.	Dispositivo auxiliar de arranque
3.2.4.2.8.1.	Marca(s): …
3.2.4.2.8.2.	Tipo(s): …
3.2.4.2.8.3.	Descrição do sistema: …
3.2.4.2.9.	Injeção controlada eletronicamente: sim/não [1])
3.2.4.2.9.1.	Marca(s): …
3.2.4.2.9.2.	Tipo(s):
3.2.4.2.9.3	Descrição do sistema: …
3.2.4.2.9.3.1.	Marca e tipo da unidade de controlo (UCE): …
3.2.4.2.9.3.1.1.	Versão do suporte lógico do ECU: …
3.2.4.2.9.3.2.	Marca e tipo do regulador de combustível: …
3.2.4.2.9.3.3.	Marca e tipo do sensor do caudal de ar: …
3.2.4.2.9.3.4.	Marca e tipo do distribuidor de combustível: …
3.2.4.2.9.3.5.	Marca e tipo do alojamento da borboleta do acelerador: …
3.2.4.2.9.3.6.	Marca e tipo ou princípio de funcionamento do sensor da temperatura da água: …
3.2.4.2.9.3.7.	Marca e tipo ou princípio de funcionamento do sensor da temperatura do ar: …
3.2.4.2.9.3.8.	Marca e tipo ou princípio de funcionamento do sensor da pressão do ar: …
3.2.4.3.	Por injeção de combustível (ignição comandada apenas): sim/não [1])
3.2.4.3.1.	Princípio de funcionamento: coletor de admissão [ponto único/multiponto/injeção direta [1]) /outro (especificar): …
3.2.4.3.2.	Marca(s): …
3.2.4.3.3.	Tipo(s): …
3.2.4.3.4.	Descrição do sistema (no caso de sistemas que não sejam de injeção contínua, comunicar informações equivalentes): …

3.2.4.3.4.1.	Marca e tipo da unidade de controlo (UCE): …
3.2.4.3.4.1.1.	Versão do suporte lógico do ECU: …
3.2.4.3.4.3.	Marca e tipo ou princípio de funcionamento do sensor do fluxo de ar: …
3.2.4.3.4.8.	Marca e tipo do alojamento da borboleta do acelerador: …
3.2.4.3.4.9.	Marca e tipo ou princípio de funcionamento do sensor da temperatura da água: …
3.2.4.3.4.10.	Marca e tipo ou princípio de funcionamento do sensor da temperatura do ar: …
3.2.4.3.4.11.	Marca e tipo ou princípio de funcionamento do sensor da pressão do ar: …
3.2.4.3.5.	Injetores
3.2.4.3.5.1.	Marca: …
3.2.4.3.5.2.	Tipo: …
3.2.4.3.7.	Sistema de arranque a frio
3.2.4.3.7.1.	Princípio(s) de funcionamento: …
3.2.4.3.7.2.	Limites/regulações de funcionamento [1]) [2]): …
3.2.4.4.	Bomba de alimentação
3.2.4.4.1.	Pressão [2]): ... kPa ou diagrama característico [2]): …
3.2.4.4.2.	Marca(s): …
3.2.4.4.3.	Tipo(s): …
3.2.5.	Sistema elétrico
3.2.5.1.	Tensão nominal: ... V, terra positiva/negativa [1])
3.2.5.2.	Gerador
3.2.5.2.1.	Tipo: …
3.2.5.2.2.	Saída nominal: … VA
3.2.6.	Sistema de ignição (apenas motores de ignição comandada)
3.2.6.1.	Marca(s): …
3.2.6.2.	Tipo(s): …
3.2.6.3.	Princípio de funcionamento: …
3.2.6.6.	Velas de ignição
3.2.6.6.1.	Marca: …
3.2.6.6.2.	Tipo: …
3.2.6.6.3.	Regulação da folga: … mm
3.2.6.7.	Bobina(s) de ignição
3.2.6.7.1.	Marca: …
3.2.6.7.2.	Tipo: …
3.2.7.	Sistema de arrefecimento: líquido/ar [1])
3.2.7.1.	Regulação nominal do mecanismo de controlo da temperatura do motor: …
3.2.7.2.	Líquido
3.2.7.2.1.	Natureza do líquido: …

3.2.7.2.2.	Bomba(s) de circulação: sim/não [1])
3.2.7.2.3.	Características: ... ou
3.2.7.2.3.1.	Marca(s): …
3.2.7.2.3.2.	Tipo(s): …
3.2.7.2.4.	Relação(ões) de transmissão: …
3.2.7.2.5.	Descrição da ventoinha e do respetivo mecanismo de comando: …
3.2.7.3.	Ar
3.2.7.3.1.	Ventoinha: sim/não [1])
3.2.7.3.2.	Características: ... ou
3.2.7.3.2.1.	Marca(s): …
3.2.7.3.2.2.	Tipo(s): …
3.2.7.3.3.	Relação(ões) de transmissão: …
3.2.8.	Sistema de admissão
3.2.8.1.	Sobrealimentador: sim/não [1])
3.2.8.1.1.	Marca(s): …
3.2.8.1.2.	Tipo(s): …
3.2.8.1.3.	Descrição do sistema (por exemplo, pressão máxima de sobrealimentação: … kPa; válvula de descarga, se aplicável): …
3.2.8.2.	Permutador intermédio de calor: sim/não [1])
3.2.8.2.1.	Tipo: ar-ar / ar-água [1])
3.2.8.3.	Depressão na admissão à velocidade nominal do motor e a 100% de carga (apenas motores de ignição por compressão)
3.2.8.4.	Descrição e desenhos das tubagens de admissão e respetivos acessórios (câmara de admissão, dispositivo de aquecimento, entradas de ar adicionais, etc.): …
3.2.8.4.1.	Descrição do coletor de admissão (incluir desenhos e/ou fotografias): …
3.2.8.4.2.	Filtro de ar, desenhos: ... ou
3.2.8.4.2.1.	Marca(s): …
3.2.8.4.2.2.	Tipo(s): …
3.2.8.4.3.	Silencioso de admissão, desenhos: ... ou
3.2.8.4.3.1.	Marca(s): …
3.2.8.4.3.2.	Tipo(s): …
3.2.9.	Sistema de escape
3.2.9.1.	Descrição e/ou desenho do coletor de escape: …
3.2.9.2.	Descrição e/ou desenho do sistema de escape: …
3.2.9.3.	Contrapressão de escape máxima admissível à velocidade nominal do motor e a 100% de carga (apenas motores de ignição por compressão): … kPa
3.2.10.	Secções transversais mínimas das janelas de admissão e de escape: …
3.2.11.	Regulação das válvulas ou dados equivalentes

3.2.11.1.	Elevação máxima das válvulas, ângulos de abertura e de fecho ou pormenores de regulação de sistemas alternativos de distribuição, em relação aos pontos mortos. Para um sistema de regulação variável, regulação mínima e máxima: …
3.2.11.2.	Gamas de referência e/ou de regulação [1]): …
3.2.12.	Medidas tomadas contra a poluição atmosférica
3.2.12.1.	Dispositivo para reciclar os gases do cárter (descrição e desenhos): …
3.2.12.2.	Dispositivos de controlo da poluição (se não abrangidos por outra rubrica)
3.2.12.2.1.	Catalisador
3.2.12.2.1.1.	Número de catalisadores e elementos (fornecer as informações seguintes para cada unidade separadamente): …
3.2.12.2.1.2.	Dimensões, forma e volume do(s) catalisador(es): …
3.2.12.2.1.3.	Tipo de ação catalítica: …
3.2.12.2.1.4.	Carga total de metais preciosos: …
3.2.12.2.1.5.	Concentração relativa: …
3.2.12.2.1.6.	Substrato (estrutura e material): …
3.2.12.2.1.7.	Densidade das células: …
3.2.12.2.1.8.	Tipo de invólucro do(s) catalisador(es): …
3.2.12.2.1.9.	Localização do(s) catalisador(es) (lugar e distância de referência na linha de escape): …
3.2.12.2.1.10.	Blindagem térmica: sim/não [1])
3.2.12.2.1.11.	Gama de temperaturas de funcionamento normal: … °C
3.2.12.2.1.12.	Marca do catalisador: …
3.2.12.2.1.13.	Número de identificação da peça: …
3.2.12.2.2.	Sensores
3.2.12.2.2.1.	Sensor(es) de oxigénio e/ou lambda: sim/não [1])
3.2.12.2.2.1.1.	Marca: …
3.2.12.2.2.1.2.	Localização: …
3.2.12.2.2.1.3.	Gama de controlo: …
3.2.12.2.2.1.4.	Tipo ou princípio de funcionamento: …
3.2.12.2.2.1.5.	Número de identificação da peça: …
3.2.12.2.2.2.	Sensor de NO_x: sim/não [1])
3.2.12.2.2.2.1.	Marca: …
3.2.12.2.2.2.2.	Tipo: …
3.2.12.2.2.2.3.	Localização
3.2.12.2.2.3.	Sensor de partículas: sim/não [1])
3.2.12.2.2.3.1.	Marca: …
3.2.12.2.2.3.2.	Tipo: …
3.2.12.2.2.3.3.	Localização: …
3.2.12.2.3.	Injeção de ar: sim/não [1])

3.2.12.2.3.1.	Tipo (ar pulsado, bomba de ar, etc.): …
3.2.12.2.4.	Recirculação dos gases de escape (EGR): sim/não[1])
3.2.12.2.4.1.	Características (marca, tipo, escoamento, alta pressão/baixa pressão/pressão combinada, etc.): …
3.2.12.2.4.2.	Sistema de arrefecimento a água (a indicar para cada sistema EGR, por exemplo alta pressão / baixa pressão / pressão combinada): sim/não [1])
3.2.12.2.5.	Sistema de controlo das emissões por evaporação (apenas motores a gasolina e etanol): sim/não [1])
3.2.12.2.5.1.	Descrição pormenorizada dos dispositivos: …
3.2.12.2.5.2.	Desenho do sistema de controlo das emissões por evaporação: …
3.2.12.2.5.3.	Desenho do coletor de vapores: …
3.2.12.2.5.4.	Massa de carvão seco: … g
3.2.12.2.5.5.	Desenho esquemático do reservatório de combustível (apenas motores a gasolina e etanol): …
3.2.12.2.5.5.1.	Capacidade, material e construção do sistema do reservatório de combustível: …
3.2.12.2.5.5.2.	Descrição do material do tubo de vapor, do material da linha de combustível e técnica de ligação do sistema de combustível: …
3.2.12.2.5.5.3.	Sistema de reservatório selado: sim/não
3.2.12.2.5.5.4.	Descrição da configuração da válvula de escape do reservatório de combustível (ingestão e escape de ar): …
3.2.12.2.5.5.5.	Descrição do sistema de controlo de purga: …
3.2.12.2.5.6.	Descrição e esquemas da blindagem térmica entre o reservatório e o sistema de escape: …
3.2.12.2.5.7.	Fator de permeabilidade: …
3.2.12.2.6.	Coletor de partículas: sim/não [1])
3.2.12.2.6.1.	Dimensões, forma e capacidade do coletor de partículas: …
3.2.12.2.6.2.	Conceção do coletor de partículas: …
3.2.12.2.6.3.	Localização (distância de referência na linha de escape): …
3.2.12.2.6.4.	Marca do coletor de partículas: …
3.2.12.2.6.5.	Número de identificação da peça: …
3.2.12.2.7.	Sistema de diagnóstico a bordo (OBD): sim/não [1])
3.2.12.2.7.1.	Descrição escrita e/ou desenho do indicador de anomalias (IA): …
3.2.12.2.7.2.	Lista e finalidade de todos os componentes controlados pelo sistema OBD: …
3.2.12.2.7.3.	Descrição escrita (princípios gerais de funcionamento) de:
3.2.12.2.7.3.1.	Motores de ignição comandada
3.2.12.2.7.3.1.1.	Monitorização do catalisador: …
3.2.12.2.7.3.1.2.	Deteção de falhas de ignição: …
3.2.12.2.7.3.1.3.	Monitorização do sensor de oxigénio: …
3.2.12.2.7.3.1.4.	Outros componentes monitorizados pelo sistema OBD: …
3.2.12.2.7.3.2.	Motores de ignição por compressão: …

3.2.12.2.7.3.2.1.	Monitorização do catalisador: …
3.2.12.2.7.3.2.2.	Monitorização do coletor de partículas: …
3.2.12.2.7.3.2.3.	Monitorização do sistema eletrónico de alimentação de combustível: …
3.2.12.2.7.3.2.5.	Outros componentes monitorizados pelo sistema OBD: …
3.2.12.2.7.4.	Critérios para o acionamento do IA (número fixo de ciclos de condução ou método estatístico): …
3.2.12.2.7.5.	Lista de todos os códigos e formatos de saída do OBD utilizados (com a explicação de cada um): …
3.2.12.2.7.6.	O fabricante do veículo deve fornecer as seguintes informações suplementares, para permitir o fabrico de peças de substituição ou de acessórios compatíveis com os sistemas OBD e de ferramentas de diagnóstico e equipamentos de ensaio.
3.2.12.2.7.6.1.	Uma descrição do tipo e número de ciclos de pré-condicionamento ou métodos de pré-condicionamento alternativos usados para a homologação inicial do veículo e motivo da sua utilização.
3.2.12.2.7.6.2.	Uma descrição do tipo de ciclo de demonstração do OBD usado para a primeira homologação do veículo relativa ao componente monitorizado pelo sistema OBD.
3.2.12.2.7.6.3.	Um documento exaustivo que descreva todos os componentes monitorizados pela estratégia para deteção de anomalias e ativação do IA (número fixo de ciclos de condução ou método estatístico), incluindo uma lista de parâmetros secundários pertinentes monitorizados para cada componente controlado pelo sistema OBD. Lista de todos os formatos e códigos de saída do OBD utilizados (com uma explicação de cada um deles) associados a cada componente do grupo motopropulsor relacionado com as emissões e a cada componente não relacionado com as emissões, nos casos em que a monitorização dos componentes seja usada para determinar a ativação do IA, incluindo em especial uma explicação exaustiva dos dados fornecidos no serviço $05 (Test ID $21 a FF) e os dados fornecidos no serviço $06. No caso de modelos de veículos que utilizem uma ligação de comunicação de acordo com a norma ISO 15765-4 «Road vehicles — Diagnostics on Controller Area Network (CAN) — Part 4: Requirements for emissions-related systems», deve apresentar-se uma explicação exaustiva dos dados fornecidos no serviço $06 (Test ID $00 a FF) no que diz respeito a cada ID de monitor OBD suportado.
3.2.12.2.7.6.4.	A informação requerida acima pode ser definida mediante o preenchimento de um quadro como a seguir se descreve.
3.2.12.2.7.6.4.1.	Veículos ligeiros

Componente	Código de anomalia	Estratégia de monitorização	Critérios para a deteção de anomalia	Critérios de ativação do IA	Parâmetros secundários	Pré-condicionamento	Ensaio de demonstração
Catalisador	P0420	Sinais dos sensores de oxigénio 1 e 2	Diferença entre os sinais dos sensores 1 e 2	3.º ciclo	Velocidade e carga do motor, modo A/F, temperatura do catalisador	Dois ciclos do tipo 1	Tipo 1

3.2.12.2.8.	Outro sistema: …

3.2.12.2.8.2.	Sistema de persuasão do condutor
3.2.12.2.8.2.3.	Tipo de sistema de persuasão: sem arranque do motor após a contagem decrescente/sem arranque do motor após reabastecimento/sistema de bloqueio do combustível/restrição do desempenho
3.2.12.2.8.2.4.	Descrição do sistema de persuasão
3.2.12.2.8.2.5.	Equivalente à autonomia média do veículo com um reservatório de combustível cheio: … km
3.2.12.2.10.	Sistema de regeneração periódica: (fornecer a informação indicada a seguir para cada uma das unidade)
3.2.12.2.10.1.	Método ou sistema de regeneração, descrição e/ou desenho: …
3.2.12.2.10.2.	Número de ciclos de funcionamento do tipo 1, ou ciclos equivalentes no banco de ensaio de motores, entre dois ciclos em que ocorrem fases de regeneração nas condições equivalentes ao ensaio do tipo 1 (Distância «D»): …
3.2.12.2.10.2.1.	Ciclo do tipo 1 aplicável. …
3.2.12.2.10.2.2.	O número de ciclos de ensaio completos aplicáveis necessários para a regeneração (distância «d»)
3.2.12.2.10.3.	Descrição do método utilizado para determinar o número de ciclos entre dois ciclos em que ocorrem fases de regeneração: …
3.2.12.2.10.4.	Parâmetros para determinar o nível de carga necessário antes de ocorrer a regeneração (temperatura, pressão, etc.): …
3.2.12.2.10.5.	Descrição do método utilizado para carregar o sistema: …
3.2.12.2.11.	Sistemas de catalisadores à base de reagentes consumíveis (fornecer a informação indicada a seguir para cada uma das unidades): sim/não [1])
3.2.12.2.11.1.	Tipo e concentração do reagente necessário: …
3.2.12.2.11.2.	Intervalo de temperaturas de funcionamento normal do reagente: …
3.2.12.2.11.3.	Norma internacional: …
3.2.12.2.11.4.	Periodicidade de reabastecimento de reagente: contínua/manutenção (se aplicável):
3.2.12.2.11.5.	Indicador do reagente: (descrição e localização)
3.2.12.2.11.6.	Reservatório de reagente
3.2.12.2.11.6.1.	Capacidade: …
3.2.12.2.11.6.2.	Sistemas de aquecimento: sim/não
3.2.12.2.11.6.2.1.	Descrição ou desenho
3.2.12.2.11.7.	Unidade de controlo do reagente: sim/não [1])
3.2.12.2.11.7.1.	Marca: …
3.2.12.2.11.7.2.	Tipo: …
3.2.12.2.11.8.	Injetor do reagente (marca, tipo e localização): …
3.2.12.2.11.9.	Sensor da qualidade do reagente (marca, tipo e localização): …
3.2.12.2.12.	Injeção de água: sim/não 1)
3.2.14.	Pormenores de quaisquer dispositivos concebidos para reduzir o consumo de combustível (se não abrangidos por outras rubricas): …
3.2.15.	Sistema de alimentação a GPL: sim/não [1])

3.2.15.1.	Número de homologação (número de homologação do Regulamento n.º 67 da ONU): …
3.2.15.2.	Unidade de controlo eletrónico da gestão do motor para a alimentação a GPL
3.2.15.2.1.	Marca(s): …
3.2.15.2.2.	Tipo(s): …
3.2.15.2.3.	Possibilidades de regulação relacionadas com as emissões: …
3.2.15.3.	Outra documentação
3.2.15.3.1.	Descrição do sistema de salvaguarda do catalisador na comutação de gasolina para GPL e vice-versa: …
3.2.15.3.2.	Configuração do sistema (ligações elétricas, conexões de vácuo, tubos de compensação, etc.): …
3.2.15.3.3.	Desenho do símbolo: …
3.2.16.	Sistema de alimentação a GN: sim/não [1])
3.2.16.1.	Número de homologação (número de homologação do Regulamento n.º 110 da ONU):
3.2.16.2.	Unidade de controlo eletrónico da gestão do motor para a alimentação a GN
3.2.16.2.1.	Marca(s): …
3.2.16.2.2.	Tipo(s): …
3.2.16.2.3.	Possibilidades de regulação relacionadas com as emissões: …
3.2.16.3.	Outra documentação
3.2.16.3.1.	Descrição do sistema de salvaguarda do catalisador na comutação de gasolina para GN, ou vice-versa: …
3.2.16.3.2.	Configuração do sistema (ligações elétricas, conexões de vácuo, tubos de compensação, etc.): …
3.2.16.3.3.	Desenho do símbolo: …
3.2.18.	Sistema de alimentação a hidrogénio: sim/não [1])
3.2.18.1.	Número de homologação em conformidade com o Regulamento n.º 134 da ONU (se aplicável): ……...
3.2.18.2.	Unidade de controlo eletrónico de gestão do motor para a alimentação a hidrogénio
3.2.18.2.1.	Marca(s): …
3.2.18.2.2.	Tipo(s): …
3.2.18.2.3.	Possibilidades de regulação relacionadas com as emissões: …
3.2.18.3.	Outra documentação
3.2.18.3.1.	Descrição do sistema de salvaguarda do catalisador na comutação de gasolina para hidrogénio, ou vice-versa: …
3.2.18.3.2.	Configuração do sistema (ligações elétricas, conexões de vácuo, tubos de compensação, etc.): …
3.2.18.3.3.	Desenho do símbolo: …
3.2.19.4.	Outra documentação
3.2.19.4.2.	Configuração do sistema (ligações elétricas, conexões de vácuo, tubos de compensação, etc.): …
3.2.19.4.3.	Desenho do símbolo: …
3.2.20.	Informações relativas ao armazenamento térmico

3.2.20.1.	Dispositivo de armazenamento térmico ativo: sim/não [1])
3.2.20.1.1.	Entalpia: … (J)
3.2.20.2.	Materiais de isolamento: sim/não [1])
3.2.20.2.1.	Materiais de isolamento: … ([x])
3.2.20.2.2.	Volume do isolamento: … (l) ([x])
3.2.20.2.3.	Peso do isolamento: … (kg) ([x])
3.2.20.2.4.	Localização do isolamento: … ([x])
3.2.20.2.5.	Arrefecimento do veículo na abordagem mais desfavorável: sim/não [1])
3.2.20.2.5.1.	(não a abordagem mais desfavorável) Tempo mínimo de impregnação, t_{soak_ATCT} (horas): … ([x])
3.2.20.2.5.2.	(não a abordagem mais desfavorável) Localização da medição da temperatura do motor: … ([x])
3.2.20.2.6.	Família de interpolação única dentro da abordagem da família ATCT: sim/não [1])
3.2.20.2.7.	Abordagem mais desfavorável relativamente ao isolamento: sim/não [1])
3.2.20.2.7.1.	Descrição do veículo de referência para as medições ATCT relativamente ao isolamento:…
3.3.	Grupo motopropulsor elétrico (apenas para PEV)
3.3.1.	Descrição geral do grupo motopropulsor elétrico
3.3.1.1.	Marca: ……
3.3.1.2.	Tipo: ……
3.3.1.3.	Utilização 1): Monomotor/multimotor (número): ……
3.3.1.4.	Configuração da transmissão: paralela/transversal/outra, a precisar: ……
3.3.1.5.	Tensão de ensaio: …… V
3.3.1.6.	Regime nominal do motor: …… mín.$^{-1}$
3.3.1.7.	Regime máximo do motor: …… mín.$^{-1}$ ou por defeito: veio redutor de saída/veio secundário (indicar velocidade engatada): …… mín.$^{-1}$
3.3.1.9.	Potência máxima: …… kW
3.3.1.10.	Potência máxima durante trinta minutos: …… kW
3.3.1.11.	Gama flexível (em que P > 90% da potência máxima): regime no início da gama: …… mín.$^{-1}$ regime no fim da gama: …… mín.$^{-1}$
3.3.2.	REESS de tração
3.3.2.1.	Marca ou designação comercial do REESS: ……
3.3.2.2.	Tipo de par eletroquímico: ……
3.3.2.3.	Tensão nominal: …… V
3.3.2.4.	Potência máxima do REESS durante 30 minutos (descarga constante): …… kW
3.3.2.5.	Potência máxima do REESS durante descarga de duas horas (potência constante ou corrente constante): 1)

3.3.2.5.1.	Energia do REESS: ..... kWh
3.3.2.5.2.	Capacidade do REESS: ..... Ah em 2 h
3.3.2.5.3.	Tensão no fim da descarga: V
3.3.2.6.	Indicação do fim da descarga que leva à imobilização obrigatória do veículo: 1) .....
3.3.2.7.	Massa do REESS: ..... kg
3.3.2.8.	Número de células: .....
3.3.2.9.	Posição do REESS: .....
3.3.3.	Motor elétrico
3.3.3.1.	Princípio de funcionamento:
3.3.3.1.1.	corrente contínua/corrente alternada 1) /número de fases: .....
3.3.3.1.2.	excitação separada/série/composto 1)
3.3.3.1.3.	síncrono/assíncrono 1)
3.3.3.1.4.	rotor bobinado/com magnetos permanentes/encapsulado 1)
3.3.3.1.5.	número de polos do motor: .....
3.3.3.2.	Massa de inércia: .....
3.3.4.	Controlador de potência
3.3.4.1.	Marca: .....
3.3.4.2.	Tipo: .....
3.3.4.3.	Princípio de controlo: vetorial/circuito aberto/circuito fechado/outro (precisar): 1) .....
3.3.4.4.	Corrente máxima efetiva fornecida ao motor: 2) ..... A durante ..... segundos
3.3.4.5.	Gama de tensões de funcionamento: ..... V a V
3.3.5.	Sistema de arrefecimento: Motor: líquido/ar 1) Controlador: líquido/ar 1)
3.3.5.1.	Características do sistema de arrefecimento por líquido:
3.3.5.1.1.	Natureza do líquido ..... bombas de circulação: sim/não 1)
3.3.5.1.2.	Características ou marca(s) e tipo(s) da bomba: .....
3.3.5.1.3.	Termóstato: regulação: .....
3.3.5.1.4.	Radiador: desenho(s) ou marca(s) e tipo(s): .....
3.3.5.1.5.	Válvula de descompressão: regulação da pressão: .....
3.3.5.1.6.	Ventoinha: características ou marca(s) e tipo(s): .....
3.3.5.1.7.	Conduta da ventoinha: .....
3.3.5.2.	Características do sistema de arrefecimento por ar
3.3.5.2.1.	Ventilador: características ou marca(s) e tipo(s): .....
3.3.5.2.2.	Condutas de ar de série: .....
3.3.5.2.3.	Sistema de regulação da temperatura: sim/não 1)

3.3.5.2.4.	Descrição breve: .....
3.3.5.2.5.	Filtro de ar: ..... marca(s): . ..... tipo(s):
3.3.5.3.	Temperaturas admitidas pelo fabricante (máximas)
3.3.5.3.1.	à saída do motor: ..... °C
3.3.5.3.2.	à entrada do controlador: ..... °C
3.3.5.3.3.	no(s) ponto(s) de referência do motor: ..... °C
3.3.5.3.4.	no(s) ponto(s) de referência do controlador: ..... °C
3.3.6.	Categoria de isolamento: .....
3.3.7.	Código de proteção internacional (IP): .....
3.3.8.	Princípio do sistema de lubrificação: [1]) Chumaceira: fricção/esferas Lubrificante: massa lubrificante/óleo Selo: sim/não Circulação: com/sem
3.3.9.	Carregador
3.3.9.1.	Carregador: de bordo/externo [1]) No caso de uma unidade externa, definir o carregador (marca de fábrica, modelo): .....
3.3.9.2.	Descrição do perfil normal de carga:
3.3.9.3.	Especificação da alimentação:
3.3.9.3.1.	Tipo de alimentação: monofásica/trifásica [1])
3.3.9.3.2.	Tensão: .....
3.3.9.4.	Período de repouso recomendado entre o fim da descarga e o início da carga: .....
3.3.9.5.	Duração teórica de uma carga completa: .....
3.4.	Combinação de conversores de energia de propulsão
3.4.1.	Veículo híbrido elétrico: sim/não [1])
3.4.2.	Categoria de veículo híbrido elétrico: carregável do exterior/não carregável do exterior: 1)
3.4.3.	Comutador do modo de funcionamento: com/sem [1])
3.4.3.1.	Modos selecionáveis
3.4.3.1.1.	Modo elétrico puro: sim/não [1])
3.4.3.1.2.	Modo exclusivamente a combustível: sim/não 1)
3.4.3.1.3.	Funcionamento híbrido: sim/não [1]) (em caso afirmativo, descrição sucinta): …
3.4.4.	Descrição do dispositivo de armazenamento de energia: (REESS, condensador, volante de inércia/gerador)
3.4.4.1.	Marca(s): …
3.4.4.2.	Tipo(s): …
3.4.4.3.	Número de identificação: …
3.4.4.4.	Tipo de par eletroquímico: …

3.4.4.5.	Energia: … (para o REESS: tensão e capacidade Ah em 2 h; para o condensador: J, …)
3.4.4.6.	Carregador: de bordo/externo/sem carregador [1])
3.4.5.	Máquinas elétricas (descrever cada tipo de máquina elétrica separadamente)
3.4.5.1.	Marca: …
3.4.5.2.	Tipo: …
3.4.5.3.	Principal função: motor de tração/gerador [1])
3.4.5.3.1.	Quando utilizado como motor de tração: monomotor/multimotor (número) [1]): …
3.4.5.4.	Potência máxima: … kW
3.4.5.5.	Princípio de funcionamento
3.4.5.5.5.1	Corrente contínua/corrente alternada/número de fases: …
3.4.5.5.2.	Excitação separada/série/composto [1])
3.4.5.5.3.	Síncrono/assíncrono [1])
3.4.6.	Unidade de controlo
3.4.6.1.	Marca(s): …
3.4.6.2.	Tipo(s): …
3.4.6.3.	Número de identificação: …
3.4.7.	Controlador de potência
3.4.7.1.	Marca: …
3.4.7.2.	Tipo: …
3.4.7.3.	Número de identificação: …
3.4.9.	Recomendação do fabricante para o pré-condicionamento: …
3.4.10.	FCHV: sim/não [1])
3.4.10.1.	Tipo de pilha de combustível
3.4.10.1.2.	Marca: …
3.4.10.1.3.	Tipo: …
3.4.10.1.4.	Tensão nominal (V): …
3.4.10.1.5.	Tipo de arrefecimento: ar/líquido [1])
3.4.10.2.	Descrição do sistema (princípio de funcionamento da pilha de combustível, desenho, etc.): …
3.5.	Valores declarados pelo fabricante para determinação das emissões de CO_2, do consumo de combustível, do consumo de energia elétrica e da autonomia elétrica
3.5.7.	Valores declarados pelo fabricante)
3.5.7.1.	Parâmetros do veículo de ensaio

	Veículo	Veículo baixo (VL) se aplicável	Veículo alto (VH)	VM se aplicável	V representativo (apenas para família de matrizes de resistência ao avanço em estrada*)	Valores por defeito
	Tipo de carroçaria do veículo			-		
	Método de medição da resistência ao avanço em estrada (medição ou cálculo por família de resistência ao avanço em estrada)			-	-	
	Informação sobre a resistência ao avanço em estrada:					
	Marca e tipo de pneus, se existir uma medição			-		
	Dimensões dos pneus (dianteiros/ traseiros), se existir uma medição			-		
	Resistência ao rolamento dos pneus (dianteiros/ traseiros) (kg/t)					
	Pressão dos pneus (dianteiros/ traseiros) (kPa), se existir uma medição					
	Delta $C_D \times A$ do veículo L comparado com o veículo H (IP_H menos IP_L)	-		-	-	

	Delta C_D × A em comparação com o veículo de família de resistência ao avanço em estrada L (IP_H/L menos RL_L), em caso de cálculo por família de resistência ao avanço em estrada			-	-	
	Massa de ensaio do veículo (kg)					
	Coeficientes da resistência ao avanço em estrada					
	Coeficientes da resistência ao avanço em estrada					
	Coeficientes da resistência ao avanço em estrada					
	Coeficientes da resistência ao avanço em estrada					
	Coeficientes da resistência ao avanço em estrada	-	-	-		
	Coeficientes da resistência ao avanço em estrada					
	* o veículo representativo é ensaiado para a família de matrizes de resistência ao avanço em estrada					
3.5.7.1.1.	Combustível utilizado no ensaio do tipo 1 e selecionado para medir a potência útil em conformidade com o Regulamento n.º 85 da ONU (apenas para veículos a GPL ou GN): …					
3.5.7.2.	Emissões mássicas de CO_2 em ciclo combinado					
3.5.7.2.1.	Emissões mássicas de CO_2 para veículos com motor de combustão interna puros e NOVC-HEV					
3.5.7.2.1.0.	Valores de CO_2 mínimo e máximo dentro da família de interpolação: … g/km					
3.5.7.2.1.1.	Veículo alto: … g/km					
3.5.7.2.1.2.	Veículo baixo (se aplicável): … g/km					
3.5.7.2.1.3.	Veículo M (se aplicável): … g/km					
3.5.7.2.2.	Emissões mássicas de CO_2 em modo de conservação de carga no caso de OVC-HEV					
3.5.7.2.2.1.	Emissões mássicas de CO_2 em modo de conservação de carga no caso de veículo alto: g/km					
3.5.7.2.2.2.	Emissões mássicas de CO_2 em modo de conservação de carga no caso de veículo baixo (se aplicável): g/km					
3.5.7.2.2.3.	Emissões mássicas de CO_2 em modo de conservação de carga no caso de veículo M (se aplicável): g/km					

3.5.7.2.3.	Emissão mássica de CO_2 em modo de perda de carga e emissão mássica de CO_2 ponderada para OVC-HEV
3.5.7.2.3.1.	Emissões mássicas de CO_2 em modo perda de carga no caso de veículo alto: … g/km
3.5.7.2.3.2.	Emissões mássicas de CO_2 em modo de perda de carga no caso de veículo baixo (se aplicável): … g/km
3.5.7.2.3.3.	Emissões mássicas de CO_2 em modo de perda de carga no caso de veículo M (se aplicável): … g/km
3.5.7.2.3.4.	Valores de CO_2 ponderado mínimo e máximo dentro da família de interpolação OVC: … g/km
3.5.7.3.	Autonomia elétrica para veículos elétricos
3.5.7.3.1.	Autonomia em modo elétrico puro (PER, sigla inglesa) para PEV
3.5.7.3.1.1.	Veículo alto: … km
3.5.7.3.1.2.	Veículo baixo (se aplicável): … km
3.5.7.3.2.	Autonomia em modo elétrico total (AER, sigla inglesa) para OVC-HEV e OVC-FCHV (conforme aplicável)
3.5.7.3.2.1.	Veículo alto: … km
3.5.7.3.2.2.	Veículo baixo (se aplicável): … km
3.5.7.3.2.3.	Veículo M (se aplicável): … km
3.5.7.4.	Consumo de combustível (FC_{CS}) para FCHV
3.5.7.4.1.	Consumo de combustível em modo de conservação da carga para NOVC-FCHV e OVC-FCHV (conforme aplicável)
3.5.7.4.1.1.	Veículo alto: … kg/100 km
3.5.7.4.1.2..	Veículo baixo (se aplicável): … kg/100 km
3.5.7.4.1.3.	Veículo M (se aplicável): … kg/100 km
3.5.7.4.2.	Consumo de combustível em modo de perda de carga para OVC-FCHV (conforme aplicável)
3.5.7.4.2.1.	Veículo alto: … kg/100 km
3.5.7.4.2.2.	Veículo baixo (se aplicável): … kg/100 km
3.5.7.5.	Consumo de energia elétrica para veículos elétricos
3.5.7.5.1.	Consumo combinado de energia elétrica (EC_{WLTC}) para veículos elétricos puros
3.5.7.5.1.1.	Veículo alto: … Wh/km
3.5.7.5.1.2.	Veículo baixo (se aplicável): … Wh/km
3.5.7.5.2.	Consumo de energia elétrica em perda de carga, ponderado pelo fator de utilização (UF) $EC_{AC,CD}$ (ciclo combinado)
3.5.7.5.2.1.	Veículo alto: … Wh/km
3.5.7.5.2.2.	Veículo baixo (se aplicável): … Wh/km
3.5.7.5.2.3.	Veículo M (se aplicável): … Wh/km
3.6.	Temperaturas admitidas pelo fabricante
3.6.1.	Sistema de arrefecimento
3.6.1.1.	Arrefecimento por líquido Temperatura máxima à saída: … K

3.6.1.2.	Arrefecimento por ar
3.6.1.2.1.	Ponto de referência: …
3.6.1.2.2.	Temperatura máxima no ponto de referência: … K
3.6.2.	Temperatura máxima à saída do permutador de calor do ar de sobrealimentação: … K
3.6.3.	Temperatura máxima dos gases de escape no(s) ponto(s) do(s) tubo(s) de escape adjacente(s) à(s) flange(s) exterior(es) do coletor de escape ou do turbocompressor: … K
3.6.4.	Temperatura do combustível Mínima: … K — máxima: … K À entrada da bomba de injeção, no que diz respeito aos motores diesel, e no estádio final do regulador de pressão para os motores a gás
3.6.5.	Temperatura do lubrificante Mínima: … K — máxima: … K
3.8.	Sistema de lubrificação
3.8.1.	Descrição do sistema
3.8.1.1.	Posição do reservatório do lubrificante: …
3.8.1.2.	Sistema de alimentação (por bomba/injeção para a admissão/ mistura com combustível, etc.) [1])
3.8.2.	Bomba de lubrificação
3.8.2.1.	Marca(s): …
3.8.2.2.	Tipo(s): …
3.8.3.	Mistura com combustível
3.8.3.1.	Percentagem: …
3.8.4.	Radiador de óleo: sim/não [1])
3.8.4.1.	Desenho(s): ... ou
3.8.4.1.1.	Marca(s): …
3.8.4.1.2.	Tipo(s): …
3.8.5.	Especificação do lubrificante: …W…
4.	TRANSMISSÃO ([p])
4.3.	Momento de inércia do volante do motor: …
4.3.1.	Momento de inércia adicional não estando nenhuma velocidade engrenada: …
4.4.	Embraiagem(ens)
4.4.1.	Tipo: …
4.4.2.	Conversão do binário máximo: …
4.5.	Caixa de velocidades
4.5.1.	Tipo [manual/automática/CVT (transmissão continuamente variável)][1])
4.5.1.4.	Binário nominal: …
4.5.1.5.	Número de embraiagens: …

4.6.	Relações de transmissão			
	Velocidade	Relações de transmissão interna (relações entre as rotações do motor e as rotações do veio de saída da caixa de velocidades)	Relação(ões) de transmissão final(is) (relação entre as rotações do veio de saída da caixa de velocidades e as rotações das rodas motrizes)	Totalidade das relações de transmissão
	Máxima para CVT 1 2 3 … Mínimo para CVT			
4.6.1.	Mudança de velocidade			
4.6.1.1.	Velocidade 1 excluída: sim/não[1])			
4.6.1.2.	n_{95_high} para cada velocidade: … mín.$^{-1}$			
4.6.1.3.	n_{min_drive}			
4.6.1.3.1.	1.ª velocidade: … mín.$^{-1}$			
4.6.1.3.2.	1.ª velocidade para 2.ª … mín.$^{-1}$			
4.6.1.3.3.	2.ª velocidade até à imobilização: … mín.$^{-1}$			
4.6.1.3.4.	2.ª velocidade: … mín.$^{-1}$			
4.6.1.3.5.	3.ª velocidade e superiores: … mín.$^{-1}$			
4.6.1.4.	$n_{min_drive_set}$ para fases de aceleração/velocidade constante ($n_{_min_drive_up}$): … mín.$^{-1}$			
4.6.1.5.	$n_{min_drive_set}$ para fases de desaceleração ($n_{min_drive_down}$):			
4.6.1.6.	período de tempo inicial			
4.6.1.6.1.	t_{start_phase}: … s			
4.6.1.6.2.	$n_{min_drive_start}$: … mín.$^{-1}$			
4.6.1.6.3.	$n_{min_drive_up_start}$: … mín.$^{-1}$			
4.6.1.7.	utilização de ASM: sim/não[1])			
4.6.1.7.1.	Valores ASM: … a … mín.$^{-1}$			
4.7.	Velocidade máxima de projeto do veículo (em km/h)([9]): …			
4.12.	Lubrificante da caixa de velocidades: …W…			
6.	SUSPENSÃO			
6.6.	Pneus e rodas			
6.6.1.	Combinação(ões) pneu/roda			
6.6.1.1.	Eixos			
6.6.1.1.1.	Eixo 1: …			
6.6.1.1.1.1.	Designação da dimensão do pneu			

6.6.1.1.2.	Eixo 2: …
6.6.1.1.2.1.	Designação da dimensão do pneu
	etc.
6.6.2.	Limites superior e inferior dos raios de rolamento
6.6.2.1.	Eixo 1: …
6.6.2.2.	Eixo 2: …
6.6.3.	Pressões dos pneus recomendadas pelo fabricante do veículo: … kPa
9.	CARROÇARIA
9.1.	Tipo de carroçaria(c): …
12.	DIVERSOS
12.10.	Dispositivos ou sistemas com modos selecionáveis pelo condutor que influenciam as emissões de CO_2, o consumo de combustível, o consumo de energia elétrica e/ou as emissões-critérios e não têm um modo predominante: sim/não [1])
12.10.1.	Ensaio de modo de conservação de carga (se aplicável) (indicar para cada dispositivo ou sistema)
12.10.1.0.	Modo predominante em condição de conservação de carga: sim/não [1])
12.10.1.0.1.	Modo predominante em condição de conservação de carga: … (se aplicável)
12.10.1.1.	Modo mais favorável: … (se aplicável)
12.10.1.2.	Modo mais desfavorável: … (se aplicável)
12.10.1.3.	Modo que permite que o veículo cumpra o ciclo de ensaio de referência: ... (se não haver um modo predominante em condição de conservação de carga e apenas um modo puder seguir o ciclo de ensaio de referência)
12.10.2.	Ensaio de perda de carga (se aplicável) (indicar para cada dispositivo ou sistema)
12.10.2.0.	Modo predominante em condição de perda de carga: sim/não [1])
12.10.2.0.1.	Modo predominante em condição de perda de carga: … (se aplicável)
12.10.2.1.	Principalmente modo consumo de energia: … (se aplicável)
12.10.2.2.	Modo que permite que o veículo cumpra o ciclo de ensaio de referência: ... (se não haver um modo predominante em condição de perda de carga e apenas um modo puder seguir o ciclo de ensaio de referência)
12.10.3.	Ensaio do tipo 1 (se aplicável) (indicar para cada dispositivo ou sistema)
12.10.3.1.	Modo mais favorável: …
12.10.3.2.	Modo mais desfavorável: …

Notas explicativas

[1]) Riscar o que não interessa (há casos em que nada precisa de ser suprimido, quando for aplicável mais de uma entrada).
[2]) Especificar a tolerância.
[3]) Indicar aqui os valores mais altos e mais baixos para cada variante.
[6]) [Reservado]
[7]) O equipamento facultativo que afeta as dimensões do veículo deve ser especificado.
([x]) Indicar o volume e o peso do isolamento até duas casas decimais. Não documentar se for indicado «não» nos pontos 3.2.20.2.5 ou 3.2.20.2.7.
([c]) Conforme definido na Resolução consolidada sobre a construção de veículos (R.E.3), documento ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6, ponto 2. - www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html.

(f) Quando existir uma versão com cabina normal e uma versão com cabina-cama, indicar dimensão e massa para ambos os casos.
(g) Norma ISO 612:1978 – Veículos rodoviários – Dimensões dos veículos a motor e reboques – termos e definições.
(h) A massa do condutor é avaliada em 75 kg.
Os sistemas que contenham líquidos (exceto os destinados às águas usadas, que devem permanecer vazios) são abastecidos a 100% da capacidade especificada pelo fabricante.
(i) Para os reboques ou semirreboques e para os veículos ligados a um reboque ou semirreboque que exerçam uma carga vertical significativa sobre o dispositivo de engate ou o prato de engate, esta carga, dividida pelo valor normalizado da aceleração da gravidade, é incluída na massa máxima tecnicamente admissível.
(k) No caso de um veículo que possa ser alimentado quer a gasolina quer a gasóleo, etc., ou em caso de combinação com outro combustível, repetem-se os elementos.
No caso de motores e sistemas não convencionais, devem ser fornecidos pelo fabricante pormenores equivalentes aos aqui referidos.
(l) Este valor deve ser arredondado para o décimo de milímetro mais próximo.
(m) Este valor deve ser calculado (π = 3,1416) e arredondado para o cm^3 mais próximo.
(n) Determinado de acordo com os requisitos do Regulamento n.º 85 da ONU.
(p) Fornecer as informações pedidas para todas as variantes eventualmente previstas.
(q) No que respeita aos reboques, velocidade máxima permitida pelo fabricante.

Apêndice 1

Relatório do ensaio WLTP

Relatórios de ensaio

O relatório de ensaio é o relatório emitido pelo serviço técnico responsável pela realização dos ensaios de acordo com o presente regulamento.

Parte I

As seguintes informações, se aplicáveis, são os dados mínimos exigidos para o ensaio do tipo 1.

Número do relatório

REQUERENTE			
Fabricante			
OBJETO	…		
Identificador(es) da família de resistência ao avanço em estrada		:	
Identificador(es) da família de interpolação		:	
Objeto submetido aos ensaios			
	Marca	:	
	Identificador da família de interpolação (IP)	:	
CONCLUSÃO	O objeto submetido a ensaios é conforme aos requisitos mencionados em epígrafe.		

LOCAL,	DD/MM/AAAA

Aspetos gerais:

Se existirem várias opções (referências), a opção ensaiada deve ser descrita no relatório de ensaio

Caso contrário, basta uma simples referência à ficha de informações no início do relatório de ensaio.

Cada serviço técnico é livre de incluir informações suplementares.

As entradas no relatório de ensaio para os resultados do ensaio podem/devem ser repetidas para suportarem WLTP de 3 e 4 fases.

Os carateres são incluídos nas secções do relatório de ensaio relativas a tipos de veículos específicos, do seguinte modo:

«(a)» Específico para veículos com motor de ignição comandada ou veículos «G» (conforme especificado no quadro 1B do Regulamento n.º 154 da ONU) (conforme aplicável).

«(b)» Específico para veículos com motor de ignição por compressão ou veículos «D» (conforme especificado no quadro 1B do Regulamento n.º 154 da ONU) (conforme aplicável).

1. Descrição do(s) veículo(s) ensaiado(s): alto, baixo e M (se aplicável)

1.1. Generalidades

Números do veículo	:	Número do protótipo e NIV
Categoria	:	
Carroçaria	:	
Rodas motrizes	:	

1.1.1. Arquitetura do grupo motopropulsor

Arquitetura do grupo motopropulsor	:	MCI puro, elétrico, híbrido ou pilha de combustível

1.1.2. Motor de combustão interna (se aplicável)

Para mais do que um MCI, repetir o ponto

Marca	:					
Tipo	:					
Princípio de funcionamento	:	dois tempos/quatro tempos				
Número e disposição dos cilindros	:					
Cilindrada teórica do motor (cm^3)	:					
Velocidade do motor em marcha lenta sem carga ($mín.^{-1}$)	:		+ -			
Velocidade do motor acelerado em marcha lenta sem carga ($mín.^{-1}$) (a)	:		+ -			
Potência nominal do motor	:		kW	a		rpm
Binário útil máximo	:		Nm	a		rpm
Lubrificante do motor	:	marca e tipo				
Sistema de arrefecimento	:	Tipo: ar/água/óleo				
Isolamento	:	material, quantidade, localização, volume e peso				

1.1.3. Combustível de ensaio para o ensaio do tipo 1 (se aplicável)

Para mais do que um combustível de ensaio, repetir o ponto

Marca	:	
Tipo	:	Gasolina — Gasóleo — GPL – GN — ... …
Densidade a 15 °C	:	
Teor de enxofre	:	Apenas no que diz respeito aos motores diesel e a gasolina
	:	
Número do lote	:	
Fatores de Willans (para MCI) para emissões de CO_2 (gCO_2/MJ)	:	

1.1.4. Sistema de alimentação de combustível (se aplicável)

Para mais do que um sistema de alimentação de combustível, repetir o ponto

Injeção direta	:	sim/não ou descrição
Tipo de combustível do veículo	:	monocombustível/bicombustível/ multicombustível
Unidade de controlo		
Referência da peça	:	a mesma da ficha de informações

Software ensaiado	:	por exemplo, leitura efetuada através de um instrumento genérico de exploração
Medidor de caudais de ar	:	
Corpo do acelerador	:	
Sensor de pressão	:	
Bomba de injeção	:	
Injetor(es)	:	

1.1.5. Sistema de admissão (se aplicável)

Para mais do que um sistema de admissão, repetir o ponto

Sobrealimentador	:	Sim/não marca e tipo 1)
Permutador intermédio de calor	:	sim/não tipo (ar/ar – ar/água) 1)
Filtro de ar (elemento) 1)	:	marca e tipo
Silencioso de admissão 1)	:	marca e tipo

1.1.6. Sistema de escape e sistema anti-evaporação (se aplicável)

Para mais do que um, repetir o ponto

Primeiro catalisador	:	marca e referência 1) princípio: de três vias / oxidante / coletor de NOx / sistema de armazenamento de NOx / redução catalítica seletiva...
Segundo catalisador	:	marca e referência 1) princípio: de três vias / oxidante / coletor de NOx / sistema de armazenamento de NOx / redução catalítica seletiva ...
Coletor de partículas	:	com/sem/não aplicável catalisado: sim/não marca e referência 1)
Referência e posicionamento do(s) sensor(es) de oxigénio e/ou lambda	:	antes do catalisador/depois do catalisador
Injeção de ar	:	com/sem/não aplicável
Injeção de água	:	com/sem/não aplicável
EGR	:	com/sem/não aplicável com arrefecimento/sem arrefecimento HP/LP
Sistema de controlo das emissões por evaporação	:	com/sem/não aplicável
Referência e posicionamento do(s) sensor(es) de NOx	:	Antes / depois
Descrição geral 1)	:	

1.1.7. Dispositivo de armazenamento térmico (se aplicável)

Para mais do que um dispositivo de armazenamento térmico, repetir o ponto

Dispositivo de armazenamento térmico	:	sim/não
Capacidade térmica (entalpia armazenada J)	:	
Tempo de libertação de calor (s)	:	

1.1.8. Transmissão (se aplicável)

Para mais do que uma transmissão, repetir o ponto

Caixa de velocidades	:	manual / automática / variação contínua
Procedimento de mudança de velocidades		
Modo predominante (*)	:	sim/não normal / drive / eco / ...
Modo mais favorável para as emissões de CO_2 e o consumo de combustível (se aplicável)	:	
Modo mais desfavorável para as emissões de CO_2 e o consumo de combustível (se aplicável)	:	
Modo de consumo de energia elétrica mais elevado (se aplicável)	:	
Unidade de controlo	:	
Lubrificante da caixa de velocidades	:	marca e tipo
Pneus		
Marca	:	
Tipo	:	
Dimensões (dianteiros/traseiros)	:	
Circunferência dinâmica (m)	:	
Pressão dos pneus (kPa)	:	

(*) para OVC-HEV, especificar para condições de funcionamento em modo de conservação de carga e em modo de perda de carga.

Relações de transmissão (RT), relações primárias (RP) e velocidade do veículo (km/h) / velocidade do motor (1 000 (mín.$^{-1}$) ($V_{1\,000}$) para cada uma das relações da caixa de velocidades (RB).

RB	*RP*	*RT*	V_{1000}
1.ª	1/1		
2.ª	1/1		
3.ª	1/1		
4.ª	1/1		
5.ª	1/1		
…			

1.1.9. Máquina elétrica (se aplicável)

Para mais do que uma máquina elétrica, repetir o ponto

Marca	:	
Tipo	:	
Potência de pico (kW)	:	

1.1.10. REESS de tração (se aplicável)

Para mais do que um REESS de tração, repetir o ponto

Marca	:	
Tipo	:	
Capacidade (Ah)	:	
Tensão nominal (V)	:	

1.1.11. Pilha de combustível (se aplicável)

Para mais do que uma pilha de combustível, repetir o ponto

Marca	:	
Tipo	:	

1.1.12. Eletrónica de potência (se for caso disso)

Poderá haver mais do que uma eletrónica de potência, PE (conversor de propulsão, rede de baixa tensão ou carregador)

Marca	:	
Tipo	:	
Potência (kW)	:	

1.2. Descrição do veículo alto

1.2.1. Massa

Massa de ensaio do veículo alto (VH) (kg)	:	

1.2.2. Parâmetros da resistência ao avanço em estrada

f_0 (N)	:	
f_1 (N/(km/h))	:	
f_2 (N/(km/h)^2)	:	
Procura de energia durante o ciclo (J)	:	
Referência do relatório de ensaio da resistência ao avanço em estrada	:	
Identificador da família de resistência ao avanço em estrada	:	

1.2.3. Parâmetros de seleção do ciclo

Ciclo (sem redução)	:	Classe 1 / 2 / 3a / 3b
Razão entre a potência nominal e a massa em ordem de marcha – 75 kg (PMR) (W/kg)	:	(se aplicável)
Processo de limitação da velocidade utilizado durante a medição	:	sim/não
Velocidade máxima do veículo (km/h)	:	
Redução (se aplicável)	:	sim/não
Fator de redução fdsc	:	
Distância do ciclo (m)	:	
Velocidade constante (no caso de procedimento de ensaio simplificado)	:	se aplicável

1.2.4. Ponto de mudança de velocidade (se aplicável)

Versão do cálculo de mudança de velocidade		Indicar a alteração aplicável do GTR n.º 15 da ONU
Mudança de velocidade	:	Velocidade média para v ≥ 1 km/h, x,xxxx
n_{min_drive}		
1.ª velocidade	:	… mín.$^{-1}$
1.ª velocidade para 2.ª	:	… mín.$^{-1}$
2.ª velocidade até à imobilização	:	… mín.$^{-1}$
2.ª velocidade	:	… mín.$^{-1}$
3.ª velocidade e superiores	:	… mín.$^{-1}$
Velocidade 1 excluída	:	sim/não
n_{95_high} para cada velocidade	:	… mín.$^{-1}$
$n_{min_drive_set}$ para fases de aceleração/velocidade constante ($n_{_min_drive_up}$)	:	… mín.$^{-1}$
$n_{min_drive_set}$ para fases de desaceleração ($n_{min_drive_down}$)	:	… mín.$^{-1}$
t_{start_phase}	:	… s
$n_{min_drive_start}$	:	… mín.$^{-1}$
$n_{min_drive_up_start}$	:	… mín.$^{-1}$
Utilização de ASM	:	sim/não
Valores ASM	:	

1.3. Descrição do veículo baixo (se aplicável)

1.3.1. Massa

Massa de ensaio do VL (kg)	:	

1.3.2. Parâmetros da resistência ao avanço em estrada

f_0 (N)	:	
f_1 (N/(km/h))	:	
f_2 (N/(km/h)^2)	:	
Procura de energia durante o ciclo (J)	:	
$\Delta(C_D \times A_f)_{LH}$ (m^2)	:	
Referência do relatório de ensaio da resistência ao avanço em estrada	:	
Identificador da família de resistência ao avanço em estrada	:	

1.3.3. Parâmetros de seleção do ciclo

Ciclo (sem redução)	:	Classe 1 / 2 / 3a / 3b
Razão entre a potência nominal e a massa em ordem de marcha – 75 kg (PMR) (W/kg)	:	(se aplicável)
Processo de limitação da velocidade utilizado durante a medição	:	sim/não
Velocidade máxima do veículo	:	
Redução (se aplicável)	:	sim/não
Fator de redução fdsc	:	
Distância do ciclo (m)	:	
Velocidade constante (no caso de procedimento de ensaio simplificado)	:	se aplicável

1.3.4. Ponto de mudança de velocidade (se aplicável)

Mudança de velocidade	:	Velocidade média para v ≥ 1 km/h, x,xxxx

1.4. Descrição do veículo M (se aplicável)

1.4.1. Massa

Massa de ensaio do VL (kg)	:	

1.4.2. Parâmetros da resistência ao avanço em estrada

f_0 (N)	:	
f_1 (N/(km/h))	:	
f_2 (N/(km/h)^2)	:	
Procura de energia durante o ciclo (J)	:	
$\Delta(C_D \times A_f)_{LH}$ (m^2)	:	
Referência do relatório de ensaio da resistência ao avanço em estrada	:	
Identificador da família de resistência ao avanço em estrada	:	

1.4.3. Parâmetros de seleção do ciclo

Ciclo (sem redução)	:	Classe 1 / 2 / 3a / 3b
Razão entre a potência nominal e a massa em ordem de marcha – 75 kg (PMR) (W/kg)	:	(se aplicável)
Processo de limitação da velocidade utilizado durante a medição	:	sim/não
Velocidade máxima do veículo	:	
Redução (se aplicável)	:	sim/não
Fator de redução fdsc	:	
Distância do ciclo (m)	:	
Velocidade constante (no caso de procedimento de ensaio simplificado)	:	se aplicável

1.4.4. Ponto de mudança de velocidade (se aplicável)

Mudança de velocidade	:	Velocidade média para v ≥ 1 km/h, x,xxxx

2. Resultados do ensaio

2.1. Ensaio do tipo 1

Método de regulação do dinamómetro	:	Percurso fixo/iterativo/alternativo, com o seu próprio ciclo de aquecimento
Dinamómetro em funcionamento de tração às duas/tração às quatro rodas	:	Tração às duas/tração às quatro rodas
Para o funcionamento de tração às duas rodas, o eixo não motriz estava em rotação	:	sim/não/não aplicável
Modo de funcionamento do dinamómetro .		sim/não
Modo de desaceleração livre	:	sim/não
Pré-condicionamento adicional	:	sim/não descrição
Fatores de deterioração	:	atribuído/ensaiado

2.1.1. Veículo alto

Data do(s) ensaio(s)	:	(dia/mês/ano)
Local do(s) ensaio(s)	:	Banco dinamométrico, localização, país
Altura da aresta inferior acima do solo da ventoinha de arrefecimento (cm)	:	
Posição lateral do centro da ventoinha (se alterada conforme pedido pelo fabricante)	:	no eixo do veículo/...
Distância a partir da parte da frente do veículo (cm)	:	
IWR: Índice de desaceleração livre (%)	:	x,x

RMSSE: Erro quadrático médio da velocidade (km/h)	:	x,xx
Descrição do desvio aceite do ciclo de condução	:	PEV antes dos critérios de desconexão automática ou Pedal de aceleração totalmente acionado

2.1.1.1. Emissões poluentes (se aplicável)

2.1.1.1.1. Emissões poluentes dos veículos com pelo menos um motor de combustão, dos NOVC-HEV e dos OVC-HEV no caso de um ensaio do tipo 1 em modo de conservação de carga

É necessário repetir os pontos seguintes para cada modo ensaiado selecionável pelo condutor (modo predominante, modo mais favorável ou modo mais desfavorável, se aplicável)

Ensaio 1

Poluentes	CO (mg / km)	THC (a) (mg / km)	NMHC (a) (mg / km)	NO_x (mg / km)	THC +NOx (b) (mg / km)	Partículas sólidas (mg / km)	Número de partículas (#,10^{11}/ km)
Valores medidos							
Fatores de regeneração (Ki)[2] Aditivo							
Fatores de regeneração (Ki)[2] Multiplicativo							
Fatores de deterioração (DF) aditivos							
Fatores de deterioração (DF) multiplicativos							
Valores finais							
Valores-limite							

[2] Ver relatório(s) da família Ki	:	
Tipo 1 para a determinação de Ki	:	
Identificador da família de regeneração	:	

Ensaio 2 (se aplicável): por motivos ligados ao CO_2 (d_{CO2}[1])/por motivos ligados aos poluentes (90% dos limites)/por ambos os motivos

Registar os resultados do ensaio em conformidade com o quadro do Ensaio 1

Ensaio 3 (se aplicável): por motivos ligados ao CO_2 (d_{CO2}[2])

Registar os resultados do ensaio em conformidade com o quadro do Ensaio 1

2.1.1.1.2. Emissões poluentes dos OVC-HEV no caso de um ensaio do tipo 1 em perda de carga

Ensaio 1

É necessário respeitar os limites das emissões poluentes e repetir as disposições do ponto seguinte para cada ciclo de ensaio executado.

Poluentes	CO (mg / km)	THC (a) (mg / km)	NMHC (a) (mg / km)	NO_x (mg / km)	THC +NOx (b) (mg / km)	Partículas sólidas (mg / km)	Número de partículas (#,10^{11}/ km)
Valores medidos ciclo único							
Valores-limite ciclo único							

Ensaio 2 (se aplicável): por motivos ligados ao CO_2 (d_{CO2}[1])/por motivos ligados aos poluentes (90% dos limites)/por ambos os motivos

Registar os resultados do ensaio em conformidade com o quadro do Ensaio 1

Ensaio 3 (se aplicável): por motivos ligados ao CO_2 (d_{CO2}[2])

Registar os resultados do ensaio em conformidade com o quadro do Ensaio 1

2.1.1.1.3. Emissões de poluentes dos OVC-HEV ponderadas pelo fator de utilização

Poluentes	CO (mg / km)	THC (a) (mg / km)	NMHC (a) (mg / km)	NO_x (mg / km)	THC +NOx (b) (mg / km)	Partículas sólidas (mg / km)	Número de partículas (#,10^{11}/ km)
Valores calculados							

2.1.1.2. EMISSÕES DE CO_2 (se aplicável)

2.1.1.2.1. EMISSÕES DE CO_2 dos veículos com pelo menos um motor de combustão, dos NOVC-HEV e dos OVC-HEV no caso de um ensaio do tipo 1 em conservação de carga

É necessário repetir os pontos seguintes para cada modo ensaiado selecionável pelo condutor (modo predominante ou modo mais favorável e modo mais desfavorável, se aplicável)

Ensaio 1

Emissões de CO_2	Baixo	Médio	Alto	Extra-Alto	Combinado
Valor medido $M_{CO2,p,1}$					-
Valor corrigido de velocidade e distância $M_{CO2,p,1b}$ / $M_{CO2,c,2}$					
Coeficiente de correção RCB: [5]					
$M_{CO2,p,3}$ / $M_{CO2,c,3}$					
Fatores de regeneração (Ki) Aditivo					
Fatores de regeneração (Ki) Multiplicativo					
$M_{CO2,c,4}$			-		
$AF_{Ki=}$ $M_{CO2,c,3}$ / $M_{CO2,c,4}$			-		

$M_{CO2,p,4}$ / $M_{CO2,c,4}$					-
Correção ATCT (FCF) [4]					
Valores temporários $M_{CO2,p,5}$ / $M_{CO2,c,5}$					
Valor declarado	-	-	-	-	
Valor declarado d_{CO2}[1] *	-	-	-	-	

[4] FCF: fator de correção da família para corrigir as condições de temperatura regionais representativas (ATCT)

Ver relatório(s) da família ATCT	:	
Identificador da família ATCT	:	

[5] correção tal como referida no apêndice 2, anexo B6, do Regulamento n.º 154 da ONU para veículos MCI puros e no apêndice 2, anexo B8, do Regulamento n.º 154 da ONU para HEV ($K_{CO2)}$

Ensaio 2 (se aplicável)

Registar os resultados do ensaio em conformidade com o quadro do Ensaio 1

Ensaio 3 (se aplicável)

Registar os resultados do ensaio em conformidade com o quadro do Ensaio 1

Conclusão

Emissões de CO_2 (g/km)	Baixo	Médio	Alto		Extra-Alto	Combinado
Determinação das médias $M_{CO2,p,6}$ / $M_{CO2,c,6}$						
Alinhamento $M_{CO2,p,7}$ / $M_{CO2,c,7}$						
Valores $M_{CO2,p,H}$ / $M_{CO2,c,H}$ finais						

2.1.1.2.2. EMISSÕES MÁSSICAS DE CO_2 dos OVC-HEV no caso de um ensaio do tipo 1 em perda de carga

Ensaio 1

Emissões mássicas de CO_2 (g/km)	Combinado
Valor $M_{CO2,CD}$ calculado	
Valor declarado	
d_{CO2}[1]	

Ensaio 2 (se aplicável)

Registar os resultados do ensaio em conformidade com o quadro do Ensaio 1

Ensaio 3 (se aplicável)

Registar os resultados do ensaio em conformidade com o quadro do Ensaio 1

Conclusão

Emissões mássicas de CO_2 (g/km)	Combinado
Determinação das médias $M_{CO2,CD}$	
Valor final $M_{CO2,CD}$	

2.1.1.2.4. Emissões mássicas de CO_2 dos OVC-HEV ponderadas pelo fator de utilização

Emissões mássicas de CO_2 (g/km)	*Combinado*
Valor $M_{CO2,weighted}$ calculado	

2.1.1.3. Consumo de combustível (se aplicável)

2.1.1.3.1. Consumo de combustível dos veículos com um só motor de combustão, dos NOVC-HEV e dos OVC-HEV no caso de um ensaio do tipo 1 em conservação de carga

É necessário repetir os pontos seguintes para cada modo ensaiado selecionável pelo condutor (modo predominante ou modo mais favorável e modo mais desfavorável, se aplicável)

Consumo de combustível (l/100 km) ou eficiência energética (km/l) (conforme aplicável)	Baixo	Médio	Alto	Extra-Alto	Combinado
Valores $FC_{p,H}$ / $FC_{c,H}$ (1) FE_p, FE_c finais					

(1) Calculado a partir dos valores de CO_2 alinhados

Monitorização do consumo de combustível e/ou de energia a bordo dos veículos referidos no ponto 5.11 do presente regulamento

Acesso aos dados

Estão acessíveis os parâmetros enumerados no anexo 5, ponto 3, do presente regulamento: sim/não aplicável

Exatidão (se aplicável)

Fuel_ConsumedWLTP (litros) (1)	Veículo ALTO – Ensaio 1	x,xxx
	Veículo ALTO – Ensaio 2 (se aplicável)	x,xxx
	Veículo ALTO – Ensaio 3 (se aplicável)	x,xxx
	Veículo BAIXO – Ensaio 1 (se aplicável)	x,xxx
	Veículo BAIXO – Ensaio 2 (se aplicável)	x,xxx
	Veículo BAIXO – Ensaio 3 (se aplicável)	x,xxx
	Total	x,xxx
Fuel_ConsumedOBFCM (litros) (1)	Veículo ALTO – Ensaio 1	x,xxx
	Veículo ALTO – Ensaio 2 (se aplicável)	x,xxx
	Veículo ALTO – Ensaio 3 (se aplicável)	x,xxx
	Veículo BAIXO – Ensaio 1 (se aplicável)	x,xxx
	Veículo BAIXO – Ensaio 2 (se aplicável)	x,xxx
	Veículo BAIXO – Ensaio 3 (se aplicável)	x,xxx
	Total	x,xxx
Exatidão (1)		x,xxx

(1) em conformidade com o apêndice 5 do presente regulamento

2.1.1.3.2. Consumo de combustível dos OVC-HEV e OVC-FCHV (conforme aplicável) no caso de um ensaio do tipo 1 em modo de perda de carga

Ensaio 1

Consumo de combustível (l/100 km ou kg/100 km) ou eficiência energética (km/l) (conforme aplicável)	Combinado
Valor FC_{CD}, FE_{CD} calculado	

Ensaio 2 (se aplicável)

Registar os resultados do ensaio em conformidade com o quadro do Ensaio 1

Ensaio 3 (se aplicável)

Registar os resultados do ensaio em conformidade com o quadro do Ensaio 1

Conclusão

Consumo de combustível (l/100 km ou kg/100 km) ou eficiência energética (km/l) (conforme aplicável)	Combinado
Determinação das médias $FC_{CD,}$ FE_{CD}	
Valor final $FC_{CD,}$ FE_{CD}	

2.1.1.3.3. CONSUMO de combustível ponderado pelo fator de utilização dos OVC-HEV e OVC-FCHV (conforme aplicável)

Consumo de combustível (l/100 km ou kg/100 km) ou eficiência energética (km/l para o nível 1-B) (conforme aplicável)	Combinado
Valor $FC_{weighted,}$ $FE_{weighted}$ calculado	

2.1.1.3.4. Consumo de combustível dos NOVC-FCHV e OVC-FCHV (conforme aplicável) no caso de um ensaio do tipo 1 em modo de conservação de carga

É necessário repetir os pontos seguintes para cada modo ensaiado selecionável pelo condutor (modo predominante ou modo mais favorável e modo mais desfavorável, se aplicável)

Consumo de combustível (kg/100 km) ou eficiência energética (km/kg) (conforme aplicável)	Combinado
Valores medidos	
Coeficiente de correção RCB	
Valores $FC_{c,}$ FE_{c} finais	

2.1.1.4. Autonomias (se aplicável)

2.1.1.4.1. Autonomias para OVC-HEV e OVC-FCHV (conforme aplicável)

2.1.1.4.1.1. Autonomia em modo elétrico total (AER)

Ensaio 1

AER (km)	Cidade	Combinado
Valores AER medidos/calculados		
Valor declarado	-	

Ensaio 2 (se aplicável)

Registar os resultados do ensaio em conformidade com o quadro do Ensaio 1

Ensaio 3 (se aplicável)

Registar os resultados do ensaio em conformidade com o quadro do Ensaio 1

Conclusão

AER (km)	Cidade	Combinado
Determinação das médias AER (se aplicável)		
Valores AER finais		

2.1.1.4.1.2. Autonomia equivalente em modo elétrico total (EAER)

EAER (km)	Baixo	Médio	Alto	Extra-Alto	Cidade	Combinado
Valores EAER finais						

2.1.1.4.1.3. Autonomia real em modo de perda de carga

RCDA (km)	Combinado
Valor final R_{CDA}	

2.1.1.4.1.4. Autonomia do ciclo em modo de perda de carga

Ensaio 1

RCDC (km)	Combinado
Valor final R_{CDC}	
Número de índice do ciclo de transição	
REEC do ciclo de confirmação (%)	

Ensaio 2 (se aplicável)

Registar os resultados do ensaio em conformidade com o quadro do Ensaio 1

Ensaio 3 (se aplicável)

Registar os resultados do ensaio em conformidade com o quadro do Ensaio 1

2.1.1.4.2. Autonomias para PEV — autonomia em modo elétrico puro (PER) (se aplicável)

Ensaio 1

PER (km)	Baixo	Médio	Alto	Extra-Alto	Cidade	Combinado
Valores PER calculados						
Valor declarado	-	-	-	-	-	

Ensaio 2 (se aplicável)

Registar os resultados do ensaio em conformidade com o quadro do Ensaio 1

Ensaio 3 (se aplicável)

Registar os resultados do ensaio em conformidade com o quadro do Ensaio 1

Conclusão

PER (km)	Cidade	Combinado
Determinação das médias PER		
Valores PER finais		

2.1.1.5. Consumo de energia elétrica (se aplicável)

2.1.1.5.1. Consumo de energia elétrica para OVC-HEV e OVC-FCHV (conforme aplicável)

2.1.1.5.1.1. Energia elétrica recarregada (E_{AC})

E_{AC}(Wh)	

2.1.1.5.1.2. Consumo de energia elétrica (EC)

EC (Wh/km)	Baixo	Médio	Alto	Extra-Alto	Cidade	Combinado
Valores EC finais						

2.1.1.5.1.3. Consumo de energia elétrica em modo de perda de carga, ponderado pelo fator de utilização

Ensaio 1

$EC_{AC,CD}$ (Wh/km)	Combinado
Valor $EC_{AC,CD}$ calculado	

Ensaio 2 (se aplicável)

Registar os resultados do ensaio em conformidade com o quadro do Ensaio 1

Ensaio 3 (se aplicável)

Registar os resultados do ensaio em conformidade com o quadro do Ensaio 1

Conclusão (se aplicável)

$EC_{AC,CD}$ (Wh/km)	Combinado
Determinação das médias $EC_{AC,CD}$	
Valor final	

2.1.1.5.1.4. Consumo de energia elétrica ponderado pelo fator de utilização

Ensaio 1

$EC_{AC,weighted}$ (Wh)	Combinado
Valor $EC_{AC,weighted}$ calculado	

Ensaio 2 (se aplicável)

Registar os resultados do ensaio em conformidade com o quadro do Ensaio 1

Ensaio 3 (se aplicável)

Registar os resultados do ensaio em conformidade com o quadro do Ensaio 1

Conclusão (se aplicável)

$EC_{AC,CD}$ (Wh/km)	Combinado
Determinação das médias $EC_{AC,weighted}$	
Valor final	

2.1.1.5.1.5. Informações para a conformidade da produção

	Combinado
Consumo de energia elétrica (Wh/km) $EC_{DC,CD,COP}$	
$AF_{EC,AC,CD}$	

2.1.1.5.2. Consumo de energia elétrica dos PEV (se aplicável)

Ensaio 1

E_{AC}(Wh)	

EC (Wh/km)	Cidade	Combinado
Valores EC calculados		
Valor declarado	-	

Ensaio 2 (se aplicável)

Registar os resultados do ensaio em conformidade com o quadro do Ensaio 1

Ensaio 3 (se aplicável)

Registar os resultados do ensaio em conformidade com o quadro do Ensaio 1

EC (Wh/km)	Baixo	Médio	Alto	Extra-Alto	Cidade	Combinado
Determinação das médias EC						
Valores EC finais						

Informações para a conformidade da produção

	Combinado
Consumo de energia elétrica (Wh/km) $EC_{DC,COP}$	
AF_{EC}	

2.1.2. Veículo baixo (se aplicável)

Repetir o n.º 2.1.1.

2.1.3. Veículo M (se aplicável)

Repetir o n.º 2.1.1.

2.1.4. Valores de emissões-critérios finais (se aplicável)

Poluentes	CO (mg / km)	THC (a) (mg / km)	NMHC (a) (mg / km)	NOx (mg / km)	THC +NOx (b) (mg / km)	PM (mg / km)	PN (#,1011/ km)
Valores mais elevados (1)							

(1) Para cada poluente relativamente a todos os resultados dos ensaios de VH, VL (se aplicável) e VM (se aplicável)

2.4. Ensaio do tipo 4 (a)

Identificador da família	:	
Ver relatório(s)	:	

2.5. Ensaio do tipo 5

Identificador da família	:	
Ver relatório(s) da família de durabilidade	:	
Ciclo do tipo 1 para ensaios das emissões-critérios	:	
Identificador de família de durabilidade		

2.8. Sistema de diagnóstico a bordo

Identificador da família	:	
Ver relatório(s) da família	:	

2.11. Informações relativas à temperatura do veículo alto (VH)

Abordagem mais desfavorável relativamente ao isolamento do veículo	:	sim/não (1)
Arrefecimento do veículo na abordagem mais desfavorável	:	sim/não (1)
Família ATCT composta por uma única família de interpolação	:	sim/não (1)
Temperatura do líquido de arrefecimento do motor no final do tempo de impregnação (°C)	:	
Temperatura média da zona de impregnação das últimas 3 horas (°C)	:	
Diferença entre a temperatura final do líquido de arrefecimento do motor e a temperatura média da zona de impregnação das últimas 3 horas Δ_{T_ATCT} (°C)	:	
Tempo mínimo de impregnação t_{soak_ATCT} (s)	:	
Localização do sensor de temperatura	:	
Temperatura do motor medida	:	óleo/líquido de arrefecimento

(1) se «sim», não se aplicam as seis últimas linhas

2.12. Sistema de pós-tratamento dos gases de escape à base de reagentes

Identificador da família	:	
Ver relatório(s) da família	:	

Parte II

As seguintes informações, se aplicáveis, são os dados mínimos para o ensaio ATCT.

Número do relatório

REQUERENTE			
Fabricante			
OBJETO	…		
Identificador(es) da família de resistência ao avanço em estrada		:	
Identificador(es) da família de interpolação		:	
Identificador(es) ATCT		:	
Objeto submetido aos ensaios			
	Marca	:	
	Identificador da família de interpolação (IP)	:	
CONCLUSÃO	O objeto submetido a ensaios é conforme aos requisitos mencionados em epígrafe.		

LOCAL,	DD/MM/AAAA

Aspetos gerais:

Se existirem várias opções (referências), a opção ensaiada deve ser descrita no relatório de ensaio

Caso contrário, basta uma simples referência à ficha de informações no início do relatório de ensaio.

Cada serviço técnico é livre de incluir informações suplementares.

Os carateres são incluídos nas secções do relatório de ensaio relativas a tipos de veículos específicos, do seguinte modo:

«a)» Específico para veículos com motor de ignição comandada ou veículos «G» (conforme especificado no quadro 1B do Regulamento n.º 154 da ONU) (conforme aplicável).

«b)» Específico para veículos com motor de ignição por compressão ou veículos «D» (conforme especificado no quadro 1B do Regulamento n.º 154 da ONU) (conforme aplicável).

1. Descrição do veículo ensaiado

1.1. Generalidades

Números do veículo	:	Número do protótipo e NIV
Categoria	:	
Carroçaria	:	
Rodas motrizes	:	

1.1.1. Arquitetura do grupo motopropulsor

Arquitetura do grupo motopropulsor	:	MCI puro, elétrico, híbrido ou pilha de combustível

1.1.2. Motor de combustão interna (se aplicável)

Para mais do que um MCI, repetir o ponto

Marca	:					
Tipo	:					
Princípio de funcionamento	:	dois tempos/quatro tempos				
Número e disposição dos cilindros	:					
Cilindrada teórica do motor (cm^3)	:					
Velocidade do motor em marcha lenta sem carga ($mín.^{-1}$)	:		±			
Velocidade do motor acelerado em marcha lenta sem carga ($mín.^{-1}$) (a)	:		±			
Potência nominal do motor	:		kW	a		rpm
Binário útil máximo	:		Nm	a		rpm
Lubrificante do motor	:	marca e tipo				
Sistema de arrefecimento	:	Tipo: ar/água/óleo				
Isolamento	:	material, quantidade, localização, volume e peso				

1.1.3. Combustível de ensaio para o ensaio do tipo 1 (se aplicável)

Para mais do que um combustível de ensaio, repetir o ponto

Marca	:	
Tipo	:	Gasolina — Gasóleo — GPL — GN — ...
Densidade a 15 °C	:	
Teor de enxofre	:	Apenas no que diz respeito aos motores diesel e a gasolina
Anexo IX	:	
Número do lote	:	
Fatores de Willans (para MCI) para emissões de CO_2 (gCO_2/MJ)	:	
Injeção direta	:	sim/não ou descrição
Tipo de combustível do veículo	:	monocombustível/bicombustível/ multicombustível
Unidade de controlo		
Referência da peça	:	a mesma da ficha de informações
Software ensaiado	:	por exemplo, leitura efetuada através de um instrumento genérico de exploração
Medidor de caudais de ar	:	
Corpo do acelerador	:	
Sensor de pressão	:	
Bomba de injeção	:	
Injetor(es)	:	

1.1.4. Sistema de alimentação de combustível (se aplicável)

Para mais do que um sistema de alimentação de combustível, repetir o ponto

1.1.5. Sistema de admissão (se aplicável)

Para mais do que um sistema de admissão, repetir o ponto

Sobrealimentador	:	Sim/não marca e tipo 1)
Permutador intermédio de calor	:	sim/não tipo (ar/ar – ar/água) 1)
Filtro de ar (elemento) 1)	:	marca e tipo
Silencioso de admissão 1)	:	marca e tipo

1.1.6. Sistema de escape e sistema antievaporação (se aplicável)

Para mais do que um, repetir o ponto

Primeiro catalisador	:	marca e referência 1) princípio: de três vias / oxidante / coletor de NOx / sistema de armazenamento de NOx / redução catalítica seletiva...
Segundo catalisador	:	marca e referência 1) princípio: de três vias / oxidante / coletor de NOx / sistema de armazenamento de NOx / redução catalítica seletiva...
Coletor de partículas	:	com/sem/não aplicável catalisado: sim/não marca e referência 1)
Referência e posicionamento do(s) sensor(es) de oxigénio e/ou lambda	:	antes do catalisador/depois do catalisador
Injeção de ar	:	com/sem/não aplicável
Injeção de água	:	com/sem/não aplicável
EGR	:	com/sem/não aplicável com arrefecimento/sem arrefecimento HP/LP
Sistema de controlo das emissões por evaporação	:	com/sem/não aplicável
Referência e posicionamento do(s) sensor(es) de NOx	:	Antes / depois
Descrição geral 1)	:	

1.1.7. Dispositivo de armazenamento térmico (se aplicável)

Para mais do que um dispositivo de armazenamento térmico, repetir o ponto

Dispositivo de armazenamento térmico	:	sim/não
Capacidade térmica (entalpia armazenada J)	:	
Tempo de libertação de calor (s)	:	

1.1.8. Transmissão (se aplicável)

Para mais do que uma transmissão, repetir o ponto

Caixa de velocidades	:	manual / automática / variação contínua
Procedimento de mudança de velocidades		
Modo predominante	:	sim/não normal / drive / eco / ...
Modo mais favorável para as emissões de CO_2 e o consumo de combustível (se aplicável)	:	
Modo mais desfavorável para as emissões de CO_2 e o consumo de combustível (se aplicável)	:	
Unidade de controlo	:	
Lubrificante da caixa de velocidades	:	marca e tipo
Pneus		
Marca	:	
Tipo	:	
Dimensões (dianteiros/traseiros)	:	
Circunferência dinâmica (m)	:	
Pressão dos pneus (kPa)	:	

Relações de transmissão (RT), relações primárias (RP) e velocidade do veículo (km/h) / velocidade do motor (1 000 (mín.$^{-1}$) ($V_{1\,000}$) para cada uma das relações da caixa de velocidades (RB).

RB	*RP*	*RT*	V_{1000}
1.ª	1/1		
2.ª	1/1		
3.ª	1/1		
4.ª	1/1		
5.ª	1/1		
…			

1.1.9. Máquina elétrica (se aplicável)

Para mais do que uma máquina elétrica, repetir o ponto

Marca	:	
Tipo	:	
Potência de pico (kW)	:	

1.1.10. REESS de tração (se aplicável)

Para mais do que um REESS de tração, repetir o ponto

Marca	:	
Tipo	:	
Capacidade (Ah)	:	
Tensão nominal (V)	:	

1.1.11. Reservado

1.1.12. Eletrónica de potência (se for caso disso)

Poderá haver mais do que uma eletrónica de potência, PE (conversor de propulsão, rede de baixa tensão ou carregador)

Marca	:	
Tipo	:	
Potência (kW)	:	

1.2. Descrição do veículo

1.2.1. Massa

Massa de ensaio do veículo alto (VH) (kg)	:	

1.2.2. Parâmetros da resistência ao avanço em estrada

f_0 (N)	:	
f_1 (N/(km/h))	:	
f_2 (N/(km/h)^2)	:	
f_{2_TReg} (N/(km/h)^2)	:	
Procura de energia durante o ciclo (J)	:	
Referência do relatório de ensaio da resistência ao avanço em estrada	:	
Identificador da família de resistência ao avanço em estrada	:	

1.2.3. Parâmetros de seleção do ciclo

Ciclo (sem redução)	:	Classe 1 / 2 / 3a / 3b
Razão entre a potência nominal e a massa em ordem de marcha – 75 kg (PMR) (W/kg)	:	(se aplicável)
Processo de limitação da velocidade utilizado durante a medição	:	sim/não
Velocidade máxima do veículo (km/h)	:	
Redução (se aplicável)	:	sim/não

Fator de redução fdsc	:	
Distância do ciclo (m)	:	
Velocidade constante (no caso de procedimento de ensaio simplificado)	:	se aplicável

1.2.4. Ponto de mudança de velocidade (se aplicável)

Versão do cálculo de mudança de velocidade		Indicar a alteração aplicável do GTR n.º 15 da ONU
Mudança de velocidade	:	Velocidade média para v ≥ 1 km/h, arredondado à quarta casa decimal

$n_{min\ drive}$

1.ª velocidade	:	… mín.$^{-1}$
1.ª velocidade para 2.ª	:	… mín.$^{-1}$
2.ª velocidade até à imobilização	:	… mín.$^{-1}$
2.ª velocidade	:	… mín.$^{-1}$
3.ª velocidade e superiores	:	… mín.$^{-1}$
Velocidade 1 excluída	:	sim/não
n_{95_high} para cada velocidade	:	… mín.$^{-1}$
$n_{min_drive_set}$ para fases de aceleração/ velocidade constante ($n_{_min_drive_up}$)	:	… mín.$^{-1}$
$n_{min_drive_set}$ para fases de desaceleração ($n_{min_drive_down}$)	:	… mín.$^{-1}$
t_{start_phase}	:	… s
$n_{min_drive_start}$	:	… mín.$^{-1}$
$n_{min_drive_up_start}$	:	… mín.$^{-1}$
Utilização de ASM	:	sim/não
Valores ASM	:	

2. Resultados do ensaio

Método de regulação do dinamómetro	:	Percurso fixo/iterativo/alternativo, com o seu próprio ciclo de aquecimento
Dinamómetro em funcionamento de tração às duas/tração às quatro rodas	:	Tração às duas/tração às quatro rodas
Para o funcionamento de tração às duas rodas, o eixo não motriz estava em rotação	:	sim/não/não aplicável
Modo de funcionamento do dinamómetro		sim/não
Modo de desaceleração livre	:	sim/não

2.1 Ensaio a 14 °C

Data do(s) ensaio(s)	:	(dia/mês/ano)
Local do(s) ensaio(s)	:	
Altura da aresta inferior acima do solo da ventoinha de arrefecimento (cm)	:	
Posição lateral do centro da ventoinha (se alterada conforme pedido pelo fabricante)	:	no eixo do veículo/...
Distância a partir da parte da frente do veículo (cm)	:	
IWR: Índice de desaceleração livre (%)	:	x,x
RMSSE: Erro quadrático médio da velocidade (km/h)	:	x,xx
Descrição do desvio aceite do ciclo de condução	:	Pedal de aceleração totalmente acionado

2.1.1. Emissões poluentes dos veículos com pelo menos um motor de combustão, dos NOVC-HEV e dos OVC-HEV no caso de conservação de carga

Poluentes	*CO* (*mg / km*)	*THC (a)* (*mg / km*)	*NMHC (a)* (*mg / km*)	*NO_x* (*mg / km*)	*THC +NOx (b)* (*mg / km*)	*Partículas sólidas* (*mg / km*)	*Número de partículas* (*#,10^{11}/ km*)
Valores medidos							
Valores-limite							

2.1.2. EMISSÕES DE CO_2 dos veículos com pelo menos um motor de combustão, dos NOVC-HEV e dos OVC-HEV no caso de um ensaio em conservação de carga

Emissões de CO_2 (g/km)	*Baixo*	*Médio*	*Alto*	*Extra-Alto*	*Combinado*
Valor $M_{CO2,p,1}$ medido					-
Valor corrigido de velocidade e distância $M_{CO2,p,1b}$ / $M_{CO2,c,2}$ medido					
Coeficiente de correção RCB ([1])					
$M_{CO2,p,3}$ / $M_{CO2,c,3}$					

([1]) correção tal como referida no apêndice 2, anexo B6, do Regulamento n.º 154 da ONU para veículos MCI puros, K_{CO2} para HEV

2.2 Ensaio a 23 °C

Forneça informações ou consulte o relatório de ensaio do tipo 1

Data do(s) ensaio(s)	:	(dia/mês/ano)
Local do(s) ensaio(s)	:	
Altura da aresta inferior acima do solo da ventoinha de arrefecimento (cm)	:	
Posição lateral do centro da ventoinha (se alterada conforme pedido pelo fabricante)	:	no eixo do veículo/...
Distância a partir da parte da frente do veículo (cm)	:	
IWR: Índice de desaceleração livre (%)	:	x,x
RMSSE: Erro quadrático médio da velocidade (km/h)	:	x,xx
Descrição do desvio aceite do ciclo de condução	:	Pedal de aceleração totalmente acionado

2.2.1. Emissões poluentes dos veículos com pelo menos um motor de combustão, dos NOVC-HEV e dos OVC-HEV no caso de conservação de carga

Poluentes	*CO* (*mg / km*)	*THC (a)* (*mg / km*)	*NMHC (a)* (*mg / km*)	*NO_x* (*mg / km*)	*THC +NOx (b)* (*mg / km*)	*Partículas sólidas* (*mg / km*)	*Número de partículas* (*#,10^{11}/ km*)
Valores finais							
Valores-limite							

2.2.2. EMISSÕES DE CO_2 dos veículos com pelo menos um motor de combustão, dos NOVC-HEV e dos OVC-HEV no caso de um ensaio em conservação de carga

Emissões de CO_2 (g/km)	*Baixo*	*Médio*	*Alto*	*Extra-Alto*	*Combinado*
Valor $M_{CO2,p,1}$ medido					-
Valor corrigido de velocidade e distância $M_{CO2,p,1b}$ / $M_{CO2,c,2}$ medido					
Coeficiente de correção RCB ([1])					
$M_{CO2,p,3}$ / $M_{CO2,c,3}$					

([1]) correção tal como referida no apêndice 2, anexo B6, do presente regulamento para veículos MCI puros e no apêndice 2, anexo B8, do presente regulamento para HEV ($K_{CO2)}$

2.3. Conclusão

Emissões de CO_2 (g/km)	*Combinado*
ATCT (14 °C) $M_{CO2,Treg}$	
Tipo 1 (23 °C) $M_{CO2,23°}$	
Fator de correção da família (FCF)	

2.4. Informações relativas à temperatura do veículo de referência após um ensaio a 23 °C

Abordagem mais desfavorável relativamente ao isolamento do veículo	:	sim/não ([1])
Arrefecimento do veículo na abordagem mais desfavorável	:	sim/não ([1])
Família ATCT composta por uma única família de interpolação	:	sim/não ([1])
Temperatura do líquido de arrefecimento do motor no final do tempo de impregnação (°C)	:	
Temperatura média da zona de impregnação das últimas 3 horas (°C)	:	
Diferença entre a temperatura final do líquido de arrefecimento do motor e a temperatura média da zona de impregnação das últimas 3 horas Δ_{T_ATCT} (°C)	:	
Tempo mínimo de impregnação t_{soak_ATCT} (s)	:	
Localização do sensor de temperatura	:	
Temperatura do motor medida	:	óleo/líquido de arrefecimento

([1]) se «sim», não se aplicam as seis últimas linhas

Apêndice 2

Relatório do ensaio de resistência ao avanço em estrada WLTP

Relatório do ensaio da resistência ao avanço em estrada

As seguintes informações, se aplicáveis, são os dados mínimos exigidos para o ensaio de determinação da resistência ao avanço em estrada.

Número do relatório

REQUERENTE			
Fabricante			
OBJETO	Determinação da resistência ao avanço do veículo em estrada / ...		
Identificador(es) da família de resistência ao avanço em estrada		:	
Objeto submetido aos ensaios			
	Marca	:	
	Tipo	:	
CONCLUSÃO	O objeto submetido a ensaios é conforme aos requisitos mencionados em epígrafe.		

LOCAL,	DD/MM/AAAA

1. Veículo(s) em causa

Marca(s) em causa	:	
Tipo(s) em causa	:	
Designação comercial	:	
Velocidade máxima (km/h)	:	
Eixo(s) motriz(es)	:	

2. Descrição dos veículos ensaiados

Na ausência de interpolação: descrever o veículo correspondente à hipótese mais desfavorável (no que diz respeito à procura de energia)

2.1. Método do túnel aerodinâmico

Combinação com	:	Banco de correias/banco dinamométrico

2.1.1. Generalidades

	Túnel aerodinâmico		Dinamómetro	
	H_R	L_R	H_R	L_R
Marca				
Tipo				

Versão				
Procura de energia durante um ciclo WLTC completo da classe 3 (kJ)				
Desvio da série de produção	-	-		
Quilometragem (km)	-	-		

Ou (no caso da família de matrizes de resistência ao avanço em estrada):

Marca	:	
Tipo	:	
Versão	:	
Procura de energia durante um ciclo WLTC completo (kJ)	:	
Desvio da série de produção	:	
Quilometragem (km)	:	

2.1.2. Massas

	Dinamómetro	
	H_R	L_R
Massa de ensaio (kg)		
Massa média m_{av} (kg)		
Valor de m_r (kg por eixo)		
Veículo da categoria M: proporção da massa do veículo em ordem de marcha no eixo dianteiro (%)		
Veículo da categoria N: distribuição de peso (kg ou%)		

Ou (no caso da família de matrizes de resistência ao avanço em estrada):

Massa de ensaio (kg)	:	
Massa média m_{av} (kg)	:	(média antes e depois do ensaio)
Massa máxima em carga tecnicamente admissível	:	
Média aritmética estimada da massa do equipamento opcional	:	
Veículo da categoria M: proporção da massa do veículo em ordem de marcha no eixo dianteiro (%)	:	
Veículo da categoria N: distribuição de peso (kg ou%)	:	

2.1.3. Pneus

	Túnel aerodinâmico		Dinamómetro	
	H_R	L_R	H_R	L_R
Designação da dimensão				
Marca				
Tipo				
Resistência ao rolamento				
Dianteiros (kg/t)	-	-		
Traseiros (kg/t)	-	-		
Pressão dos pneus				
Dianteiros (kPa)	-	-		
Traseiros (kPa)	-	-		

Ou (no caso da família de matrizes de resistência ao avanço em estrada):

Designação da dimensão		
Marca	:	
Tipo	:	
Resistência ao rolamento		
Dianteiros (kg/t)	:	
Traseiros (kg/t)	:	
Pressão dos pneus		
Dianteiros (kPa)	:	
Traseiros (kPa)	:	

2.1.4. Carroçaria

	Túnel aerodinâmico	
	H_R	L_R
Tipo	AA/AB/AC/AD/AE/AF BA/BB/BC/BD	
Versão		
Dispositivos aerodinâmicos		
Peças aerodinâmicas móveis da carroçaria	s/n e lista, se aplicável	
Lista das opções aerodinâmicas instaladas		
Delta $(C_D \times A_f)_{LH}$ em comparação com H_R (m^2)	-	

Ou (no caso da família de matrizes de resistência ao avanço em estrada):

Descrição da forma da carroçaria	:	Caixa quadrada (se não puder ser determinada uma forma representativa da carroçaria de um veículo completo)
Superfície frontal Afr (m^2)	:	

2.2. Em estrada

2.2.1. Aspetos gerais

	H_R	L_R
Marca		
Tipo		
Versão		
Procura de energia durante um ciclo WLTC completo da classe 3 (kJ)		
Desvio da série de produção		
Quilometragem		

Ou (no caso da família de matrizes de resistência ao avanço em estrada):

Marca	:	
Tipo	:	
Versão	:	
Procura de energia durante um ciclo WLTC completo (kJ)	:	
Desvio da série de produção	:	
Quilometragem (km)	:	

2.2.2. Massas

	H_R	L_R
Massa de ensaio (kg)		
Massa média m_{av} (kg)		
Valor de m_r (kg por eixo)		
Veículo da categoria M: proporção da massa do veículo em ordem de marcha no eixo dianteiro (%)		
Veículo da categoria N: distribuição de peso (kg ou%)		

Ou (no caso da família de matrizes de resistência ao avanço em estrada):

Massa de ensaio (kg)	:	
Massa média m_{av} (kg)	:	(média antes e depois do ensaio)
Massa máxima em carga tecnicamente admissível	:	
Média aritmética estimada da massa do equipamento opcional	:	
Veículo da categoria M: proporção da massa do veículo em ordem de marcha no eixo dianteiro (%)		
Veículo da categoria N: distribuição de peso (kg ou%)		

2.2.3. Pneus

	H_R	L_R
Designação da dimensão		
Marca		
Tipo		
Resistência ao rolamento		
Dianteiros (kg/t)		
Traseiros (kg/t)		
Pressão dos pneus		
Dianteiros (kPa)		
Traseiros (kPa)		

Ou (no caso da família de matrizes de resistência ao avanço em estrada):

Designação da dimensão	:	
Marca	:	
Tipo	:	
Resistência ao rolamento		
Dianteiros (kg/t)	:	
Traseiros (kg/t)	:	
Pressão dos pneus		
Dianteiros (kPa)	:	
Traseiros (kPa)	:	

2.2.4. Carroçaria

	H_R	L_R
Tipo	AA/AB/AC/AD/AE/AF BA/BB/BC/BD	
Versão		
Dispositivos aerodinâmicos		
Peças aerodinâmicas móveis da carroçaria	s/n e lista, se aplicável	
Lista das opções aerodinâmicas instaladas		
Delta $(C_D \times A_f)_{LH}$ em comparação com H_R (m^2)	-	

Ou (no caso da família de matrizes de resistência ao avanço em estrada):

Descrição da forma da carroçaria	:	Caixa quadrada (se não puder ser determinada uma forma representativa da carroçaria de um veículo completo)
Superfície frontal A_{fr} (m^2)	:	

2.3. Grupo motopropulsor

2.3.1. Veículo alto

Código do motor	:	
Tipo de transmissão	:	manual, automática, CVT
Modelo de transmissão (códigos do fabricante)	:	(binário nominal e número de embraiagens para inclusão na ficha de informação)
Modelos de transmissão abrangidos (códigos do fabricante)	:	
Velocidade de rotação do motor dividida pela velocidade do veículo	:	
Máquina(s) elétrica(s) em posição N	:	não aplicável (sem máquina elétrica ou sem modo de desaceleração livre)
Tipo e número de máquinas elétricas	:	tipo de construção: assíncrono/síncrono…
Tipo de arrefecimento	:	ar, líquido, ...

Velocidade	Relação de transmissão	Relação N/V
1.ª	1/..	
2.ª	1..	
3.ª	1/..	
4.ª	1/..	
5.ª	1/..	
6.ª	1/..	
..		
..		

2.3.2. Veículo baixo

Repetir o ponto 2.3.1 com os dados do VL.

2.4. Resultados do ensaio

2.4.1. Veículo alto

Datas dos ensaios	:	dd/mm/aaaa (túnel aerodinâmico) dd/mm/aaaa (dinamómetro) ou dd/mm/aaaa (em estrada)

Em estrada

Método de ensaio	:	desaceleração livre ou método do medidor de binário
Instalação (designação / localização / referência da pista)	:	
Modo de desaceleração livre	:	sim/não
Alinhamento das rodas	:	Valores de convergência e sopé

Distância ao solo	:	
Altura do veículo	:	
Lubrificantes de tração	:	
Lubrificantes da chumaceira de rolamentos	:	
Regulação dos travões de modo a evitar atritos parasitas não representativos	:	
Velocidade máxima de referência (km/h)	:	
Medições anemométricas	:	estacionárias ou a bordo: influência das medições anemométricas (C_D × A) e sua eventual correção.
Número de fragmentações	:	
Vento	:	média, picos e sentido em conjunção com a direção da pista de ensaio
Pressão de ar	:	
Temperatura (valor médio)	:	
Correção do vento	:	sim/não
Regulação da pressão dos pneus	:	sim/não
Resultados brutos	:	Método do binário: c_0 = c_1 = c_2 = Método de desaceleração livre: f_0 f_1 f_2
Resultados finais		Método do binário: c_0 = c_1 = c_2 = e f_0 = f_1 = f_2 = Método de desaceleração livre: f_0 = f_1 = f_2 =

Ou

Método do túnel aerodinâmico

Instalação (designação/localização/referência do dinamómetro)	:	
Qualificação das instalações	:	Referência e data do relatório
Dinamómetro		
Tipo de dinamómetro	:	banco de correias ou banco dinamométrico
Método	:	método de desaceleração ou velocidades estabilizadas
Aquecimento	:	aquecimento através do dinamómetro ou da condução do veículo

Correção da curva de rolos	:	(para o banco dinamométrico, se aplicável)
Método de regulação do banco dinamométrico	:	Percurso fixo/iterativo/alternativo, com o seu próprio ciclo de aquecimento
Coeficiente da resistência aerodinâmica ao avanço medido, multiplicado pela superfície frontal	:	Velocidade (km/h) | $C_D \times A$ (m^2) … | … … | …
Resultado	:	f_0 = f_1 = f_2 =

Ou

Matriz de resistência ao avanço em estrada

Método de ensaio	:	desaceleração livre ou método do medidor de binário
Instalação (designação/localização/referência da pista)	:	
Modo de desaceleração livre	:	sim/não
Alinhamento das rodas	:	Valores de convergência e sopé
Distância ao solo	:	
Altura do veículo	:	
Lubrificantes de tração	:	
Lubrificantes da chumaceira de rolamentos	:	
Regulação dos travões de modo a evitar atritos parasitas não representativos	:	
Velocidade máxima de referência (km/h)	:	
Medições anemométricas	:	estacionárias ou a bordo: influência das medições anemométricas ($C_D \times A$) e sua eventual correção.
Número de fragmentações	:	
Vento	:	média, picos e sentido em conjunção com a direção da pista de ensaio
Pressão de ar	:	
Temperatura (valor médio)	:	
Correção do vento	:	sim/não
Regulação da pressão dos pneus	:	sim/não
Resultados brutos	:	Método do binário: c_{0r} = c_{1r} = c_{2r} = Método de desaceleração livre: f_{0r} = f_{1r} = f_{2r} =

Resultados finais		Método do binário: c_{0r} = c_{1r} = c_{2r} = e f_{0r} (calculado para o veículo H_M) = f_{2r} (calculado para o veículo H_M) = f_{0r} (calculado para o veículo L_M) = f_{2r} (calculado para o veículo L_M) = Método de desaceleração livre: f_{0r} (calculado para o veículo H_M) = f_{2r} (calculado para o veículo H_M) = f_{0r} (calculado para o veículo L_M) = f_{2r} (calculado para o veículo L_M) =

Ou

Método do túnel aerodinâmico da matriz de resistência ao avanço em estrada

Instalação (designação/localização/referência do dinamómetro)	:	
Qualificação das instalações	:	Referência e data do relatório
Dinamómetro		
Tipo de dinamómetro	:	banco de correias ou banco dinamométrico
Método	:	método de desaceleração ou velocidades estabilizadas
Aquecimento	:	aquecimento através do dinamómetro ou da condução do veículo
Correção da curva de rolos	:	(para o banco dinamométrico, se aplicável)
Método de regulação do banco dinamométrico	:	Percurso fixo/iterativo/alternativo, com o seu próprio ciclo de aquecimento
Coeficiente da resistência aerodinâmica ao avanço medido, multiplicado pela superfície frontal	:	Velocidade (km/h) | $C_D \times A$ (m^2) … | … … | …
Resultado	:	f_{0r} = f_{1r} = f_{2r} = f_{0r} (calculado para o veículo H_M) = f_{2r} (calculado para o veículo H_M) = f_{0r} (calculado para o veículo L_M) = f_{2r} (calculado para o veículo L_M) =

2.4.2. Veículo baixo

Repetir o ponto 2.4.1 com os dados do VL.

Apêndice 3

Ficha do ensaio WLTP

Modelo da ficha de ensaio

A «ficha de ensaio» deve incluir os dados do ensaio que são registados, mas não incluídos em nenhum relatório de ensaio.

A(s) ficha(s) de ensaio devem ser conservadas pelo serviço técnico ou pelo fabricante durante pelo menos 10 anos.

As seguintes informações, se aplicáveis, são os dados mínimos exigidos para as fichas de ensaio.

Informações do anexo B4 do presente regulamento		
Parâmetros reguláveis do alinhamento das rodas	:	
Distância ao solo	:	
Altura do veículo	:	
Lubrificantes de tração	:	
Lubrificantes da chumaceira de rolamentos	:	
Regulação dos travões de modo a evitar atritos parasitas não representativos	:	
Os coeficientes, c_0, c_1 and c_2,	:	c_0 = c_1 = c_2 =

Tempos de desaceleração livre medidos no banco dinamométrico :

Velocidade de referência (km/h)	Tempo de desaceleração livre (s)
130	
120	
110	
100	
90	
80	
70	
60	
50	
40	
30	
20	

Pode ser colocado peso adicional no interior do veículo, ou sobre o mesmo, a fim de eliminar a derrapagem dos pneus	:	peso (kg) sobre o veículo/no interior do veículo

Tempos de desaceleração livre depois de ter sido efetuado o procedimento de desaceleração em roda livre do veículo :

Velocidade de referência (km/h)	Tempo de desaceleração livre (s)
130	
120	
110	
100	
90	
80	

			70	
			60	
			50	
			40	
			30	
			20	

Informações do anexo B5 do presente regulamento

Eficiência do conversor de NOx Concentrações indicadas a), b), c), d), e concentração quando o analisador de NOx está em modo NO para que o gás de calibração não passe através do conversor	:	a) = b) = c) = d) = Concentração em modo NO =

Informações do anexo B6 do presente regulamento

Distância efetivamente percorrida pelo veículo	:	
Para veículos com caixa de velocidades manual, veículo MT que não pode acompanhar o traçado do ciclo: desvios do ciclo de condução	:	
Índices do traçado de condução: Devem ser calculados os seguintes índices nos termos da norma SAE J2951 (revisão de janeiro de 2014): IWR: Índice de desaceleração livre RMSSE: Erro quadrático médio da velocidade	: : : : : :	
Pesagem do filtro de recolha de amostras de partículas Filtro antes do ensaio Filtro depois do ensaio Filtro de referência	 : : :	
Teor de cada um dos compostos medido após a estabilização do dispositivo de medição	:	
Determinação do fator de regeneração Número de ciclos D entre dois WLTC em que ocorrem fases de regeneração Número de ciclos em que são efetuadas medições das emissões n A medição de emissões mássicas M'_{sij} para cada composto i ao longo de cada ciclo j	 : : :	

Determinação do fator de regeneração Número de ciclos de ensaios d aplicáveis medidos para regeneração completa	:	
Determinação do fator de regeneração Msi Mpi Ki	: : :	
Informações do anexo B6a do presente regulamento		
ATCT (Ensaio de correção da temperatura ambiente) Temperatura e humidade da câmara de ensaio medidas à saída da ventoinha de arrefecimento do veículo a uma frequência mínima de 0,1 Hz.		Ponto de regulação da temperatura = T_{reg} Valor da temperatura efetiva ± 3 °C no início do ensaio ± 5 °C durante o ensaio
Temperatura da zona de impregnação medida continuamente a uma frequência mínima de 0,033 Hz.	:	Ponto de regulação da temperatura = T_{reg} Valor da temperatura efetiva ± 3 °C no início do ensaio ± 5 °C durante o ensaio
Momento da transferência do pré-condicionamento para a zona de impregnação	:	≤ 10 minutos
Período que medeia entre o fim do ensaio do tipo 1 e o procedimento de arrefecimento Tempo de impregnação medido, a registar em todas as fichas de ensaio pertinentes.	: :	≤ 10 minutos período entre a medição da temperatura final e o fim do ensaio do tipo 1 a 23 °C
Informações do anexo C3 do presente regulamento		
Ensaio diurno Temperatura ambiente durante os dois ciclos diurnos (registada, no mínimo, a cada minuto)	:	
Carga do coletor de vapor com perdas por evaporação Temperatura ambiente durante a primeira curva de 11 horas (registada, pelo menos, a cada 10 minutos)	:	

Apêndice 4

Relatório do ensaio das emissões por evaporação

As seguintes informações, se aplicáveis, são os dados mínimos exigidos para o ensaio das emissões por evaporação.

Número do relatório

REQUERENTE			
Fabricante			
OBJETO	…		
Identificador de família de emissões por evaporação		:	
Objeto submetido aos ensaios			
	Marca	:	
CONCLUSÃO	O objeto submetido a ensaios é conforme aos requisitos mencionados em epígrafe.		

LOCAL,	DD/MM/AAAA

Cada serviço técnico é livre de incluir informações suplementares

1. Descrição do veículo alto ensaiado

Números do veículo	:	Número do protótipo e NIV
Categoria	:	

1.1. Arquitetura do grupo motopropulsor

Arquitetura do grupo motopropulsor	:	combustão interna, elétrico, híbrido ou de pilha de combustível

1.2. Motor de combustão interna

Para mais do que um MCI, repetir o ponto

Marca	:	
Tipo	:	
Princípio de funcionamento	:	dois tempos/quatro tempos
Número e disposição dos cilindros	:	
Cilindrada teórica do motor (cm^3)	:	
Sobrealimentação	:	sim/não
Injeção direta	:	sim/não ou descrição
Tipo de combustível do veículo	:	monocombustível/bicombustível/multicombustível
Lubrificante do motor	:	Marca e tipo
Sistema de arrefecimento	:	Tipo: ar/água/óleo

1.4. Sistema de alimentação de combustível;

Bomba de injeção	:	
Injetor(es)	:	
Reservatório de combustível		
Camada(s)	:	monocamada / multicamada
Material do reservatório de combustível	:	metal / …
Material de outras partes do sistema de combustível	:	…
Selado	:	sim/não
Capacidade nominal do reservatório (l)	:	
Coletor de vapores		
Marca e tipo	:	
Tipo de carvão ativado	:	
Volume do carvão (l)	:	
Massa do carvão (g)	:	
BWC declarada (g)	:	xx,x

2. Resultados do ensaio

2.1. Envelhecimento do coletor de vapor em banco de ensaio

Data do(s) ensaio(s)	:	(dia/mês/ano)
Local do(s) ensaio(s)	:	
Relatório do ensaio de envelhecimento do coletor	:	
Taxa de carga	:	
Especificações do combustível		
Marca	:	
Tipo	:	nome do combustível de referência...
Densidade a 15 °C (kg/m³)	:	
Teor de etanol (%)	:	
Número do lote	:	

2.2. Determinação do fator de permeabilidade (FP)

Data do(s) ensaio(s)	:	(dia/mês/ano)
Local do(s) ensaio(s)	:	
Relatório do ensaio do fator de permeabilidade	:	
Medição de HC na semana 3, HC_{3W} (mg/24 h)	:	xxx
Medição de HC na semana 20, HC_{30W} (mg/24 h)	:	xxx
Fator de permeabilidade, FP (mg/24 h)	:	xxx

No caso de reservatórios multicamadas ou reservatórios metálicos

Fator de permeabilidade alternativo, FP (mg/24 h)	:	sim/não

2.3. Ensaio de emissões por evaporação

Data do(s) ensaio(s)	:	(dia/mês/ano)
Local do(s) ensaio(s)	:	
Método de regulação do dinamómetro	:	Percurso fixo/iterativo/alternativo, com o seu próprio ciclo de aquecimento
Modo de funcionamento do dinamómetro		sim/não
Modo de desaceleração livre	:	sim/não

2.3.1. Massa

Massa de ensaio do veículo alto (VH) (kg)	:	

2.3.2. Parâmetros da resistência ao avanço em estrada

f_0 (N)	:	
f_1 (N/(km/h))	:	
f_2 (N/(km/h)^2)	:	

2.3.3. Ciclo e ponto de mudança de velocidade (se aplicável)

Ciclo (sem redução)	:	Classe 1 / 2 / 3
Mudança de velocidade	:	Velocidade média para v ≥ 1 km/h, arredondado à quarta casa decimal

2.3.4. Veículo

Veículo ensaiado	:	VH ou descrição
Quilometragem (km)	:	
Idade (semanas)	:	

2.3.5. Procedimento de ensaio e resultados

Procedimento de ensaio	:	Contínuo (sistemas de reservatório de combustível selados) / Contínuo (sistemas de reservatório de combustível não selados) / Individual (sistemas de reservatório de combustível selados)
Descrição dos períodos de impregnação (tempo e temperatura)	:	
Valor da carga com perdas por evaporação (g)	:	xx,x (se aplicável)

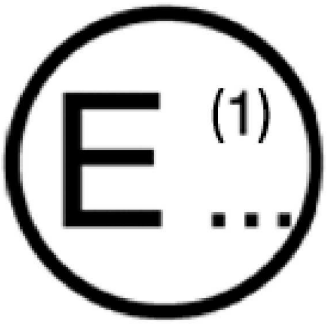
Ensaio de emissões por evaporação	Impregnação a quente, M_{HS}	Diurno 1.º dia, M_{D1}	Diurno 2.º dia, M_{D2}
Temperatura média (°C)		-	-
Emissões por evaporação (g/ensaio)	x,xxx	x,xxx	x,xxx
Resultado final, $M_{HS}+M_{D1}+M_{D2}+(2xPF)$ (g/ensaio)	x,xx		

ANEXO A2

Comunicação

[Formato máximo: A4 (210 × 297 mm)]

emitida por: Designação da entidade administrativa:
……
……
……



Referente a ([2]): Concessão da homologação

Extensão da homologação

Recusa da homologação

Revogação da homologação

Cessação definitiva da produção

de um modelo de veículo no que se refere à emissão de poluentes gasosos pelo motor, nos termos do Regulamento n.º 154 da ONU

Homologação n.º …… Motivo da extensão: ……

Secção I

0.1. Marca (denominação comercial do fabricante): ……

0.2. Tipo: ……

0.2.1. Designação(ões) comercial(is) (se disponíveis): ……

0.3. Meios de identificação do modelo, se marcados no veículo ([3])

0.3.1. Localização dessa marcação: ……

0.4. Categoria do veículo ([4]): ……

0.5. Nome e endereço do fabricante: ……

0.8. Nome(s) e endereço(s) da(s) instalação(ões) de montagem: ……

0.9. Se aplicável, nome e endereço do representante do fabricante: ……

1.0. Observações: ……

([1]) Número distintivo do país que procedeu à concessão/extensão/recusa/revogação da homologação (ver disposições de homologação no presente regulamento).

([2]) Riscar o que não interessa.

([3]) Se os meios de identificação de modelo contiverem carateres irrelevantes para a descrição do veículo, componente ou unidade técnica abrangidos por esta ficha de informações, tais carateres devem ser representados na documentação por meio do símbolo «?» (por exemplo, ABC??123??).

([4]) Conforme definido na Resolução consolidada sobre a construção de veículos (R.E.3), documento ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6, ponto 2. - www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html.

Secção II

1. Informações adicionais (se aplicável): (ver adenda)

2. Serviço técnico responsável pela realização dos ensaios: .....

3. Data do relatório do ensaio do tipo 1: .....

4. Número do relatório de ensaio do tipo 1: .....

5. Observações (se existirem): (ver secção 3 da adenda)

6. Local: .....

7. Data: .....

8. Assinatura: .....

Anexos:
1. Dossiê de homologação.
2. Relatórios de ensaio.

Adenda à Comunicação de homologação n.º … relativa a um modelo de veículo no que se refere às emissões de escape nos termos da versão original do Regulamento n.º 154 da ONU

0. IDENTIFICADOR DA FAMÍLIA DE INTERPOLAÇÃO, NOS TERMOS DO PONTO 5 DO REGULAMENTO N.º 154 DA ONU

0.1. Identificador: .....

0.2. Identificador do veículo de base ([5a]) 1): .....

1. INFORMAÇÕES ADICIONAIS

1.1. Massa do veículo em ordem de marcha:

VL 1): .....

VH: .....

1.2. Massa máxima:

VL 1): .....

VH: .....

1.3. Massa de referência:

VL 1): .....

VH: .....

1.4. Número de lugares sentados: .....

1.6. Tipo de carroçaria:

1.6.1. para M1, M2: berlina, porta traseira, carrinha, coupé, descapotável, veículo de uso múltiplo [a]

1.6.2. para N1, N2: camião, furgoneta[(a)]

1.7. Rodas motrizes: dianteiras, traseiras, 4 × 4[(a)]

1.8. Veículo exclusivamente elétrico: sim/não [(a)]

1.9. Veículo híbrido elétrico: sim/não [(a)]

1.9.1. Categoria de veículo híbrido elétrico: com carregamento do exterior / sem carregamento do exterior / pilha de combustível com carregamento do exterior / pilha de combustível sem carregamento do exterior (conforme aplicável)[(a)]

1.9.2. Comutador do modo de funcionamento: sim/não[(a)]

1.10. Identificação do motor:

1.10.1. Cilindrada/cilindrada teórica do motor (consoante o caso):

1.10.1.1. Motor alternativo:

1.10.1.2. Motor Wankel

1.10.1.2.1. Capacidade:

1.10.1.2.2. Cilindrada:

1.10.2. Sistema de alimentação de combustível: injeção direta/injeção indireta[a]

1.10.3. Combustível recomendado pelo fabricante:

1.10.4.1. Potência máxima: kW a mín.$^{-1}$

1.10.4.2. Binário máximo: Nm a mín.$^{-1}$

1.10.5. Dispositivo de sobrealimentação: sim/não [a]

1.10.6. Sistema de ignição: ignição por compressão/ignição comandada[a]

1.11. Unidade de tração (para veículo exclusivamente elétrico ou veículo híbrido-elétrico) [a]

1.11.1. Potência útil máxima: ..... kW, a: ..... até ..... mín.$^{-1}$

1.11.2. Potência máxima durante trinta minutos: ..... kW

1.11.3. Binário útil máximo: ..... Nm, a ..... mín.$^{-1}$

1.11.4. Tensão nominal da pilha de combustível: V

1.12. Bateria de tração (para veículo elétrico puro ou veículo híbrido elétrico)

1.12.1. Tensão nominal: V

1.12.2. Capacidade (valor para 2 horas): Ah

1.13. Transmissão: ....., ...

1.13.1. Tipo de caixa de velocidades: manual / automática / variável[a]

1.13.2. Número de relações de transmissão:

1.13.3. Relações totais de transmissão (incluindo os perímetros de rolamento dos pneus em carga): [velocidade do veículo (km/h)] / [velocidade do motor (1 000 (mín.$^{-1}$)]

Primeira velocidade:	Sexta velocidade: .....
Segunda velocidade:	Sétima velocidade: .....
Terceira velocidade:	Oitava velocidade: .....
Quarta velocidade:	Sobremultiplicação: .....
Quinta velocidade:	

1.13.4. Relação de transmissão final:

1.14. Pneus: ..... , ..., ...

Tipo: radiais/diagonais/ … ([5])

Dimensões: ……

Perímetro de rolamento em carga:

Perímetro de rolamento dos pneus utilizados para o ensaio do tipo 1

2. RESULTADOS DOS ENSAIOS

2.1. Resultados do ensaio de emissões de escape

Classificação das emissões: ……

Resultados do ensaio do tipo 1, se aplicável

Número de homologação, caso não se trate do veículo precursor 1): ……

Ensaio 1

Resultados do ensaio do tipo 1	CO (mg / km)	THC (mg / km)	NMHC (mg / km)	NO_x (mg / km)	THC + NO_x (mg / km)	PM (mg / km)	PN (#,10^{11}/ km)
Medido 8) 9)							
Ki × 8) 10)					11)		
Ki + 8) 10)					11)		
Valor médio calculado com Ki (M × Ki ou M + Ki) 9)					12)		
DF (+) 8) 10)							
DF (×) 8) 10)							
Valor médio final calculado com Ki e DF ([13])							
Valor-limite							

Ensaio 2 (se aplicável)

Repetir o ensaio 1 com os resultados do segundo ensaio.

Ensaio 3 (se aplicável)

Repetir o ensaio 1 com os resultados do terceiro ensaio.

Repetir o ensaio 1, o ensaio 2 (se aplicável) e o ensaio 3 (se for caso disso) para veículos baixos (se aplicável) e VM (se aplicável)

Ensaio ATCT

Emissões de CO_2 (g/km)	Combinado
ATCT (14 °C) $M_{CO2,Treg}$	
Tipo 1 (23 °C) $M_{CO2,23°}$	
Fator de correção da família (FCF)	

([5]) Tipo de pneu nos termos do Regulamento n.º 117 da ONU

Resultado do ensaio ATCT	CO (mg / km)	THC (mg / km)	NMHC (mg / km)	NO_x (mg / km)	THC + NO_x (mg / km)	PM (mg / km)	PN (#,10^{11}/ km)
Medido ([6]) ([7])							
Valores-limite							

Diferença entre a temperatura final do fluido de arrefecimento do motor e a temperatura média da zona de impregnação das últimas 3 horas ΔT_ATCT (°C) para o veículo de referência: .....

Tempo mínimo de impregnação t_{soak}_ATCT (s): .....

Localização do sensor de temperatura: .....

Identificador da família ATCT: .....

Tipo 4: ..... g/ensaio;

Procedimento de ensaio em conformidade com: Anexo C3 do Regulamento n.º 154 da ONU 1).

Tipo 5:

a) Ensaio de durabilidade: ensaio do veículo completo/ensaio de envelhecimento em banco de ensaio/nenhum 1)

b) Fator de deterioração DF: calculado/atribuído 1)

c) Especificar os valores: .....

d) Ciclo do tipo 1 aplicável: (anexo B4 do Regulamento n.º 154 da ONU [14]): .....

2.1.1. Para os veículos bicombustível, o quadro relativo ao tipo 1 deve ser repetido para ambos os combustíveis. Para os veículos multicombustível, se o ensaio do tipo 1 tiver de ser efetuado para ambos os combustíveis, em conformidade com o quadro A no ponto 6 do regulamento n.º 154 da ONU, e para veículos a GPL ou GN/biometano, monocombustível ou bicombustível, há que repetir o quadro para os diferentes gases de referência utilizados no ensaio, sendo necessário apresentar os piores resultados num quadro suplementar.

2.1.2. Descrição escrita e/ou desenho do indicador de anomalias (IA): .....

2.1.3. Lista e função de todos os componentes controlados pelo sistema OBD: .....

2.1.4. Descrição escrita (princípios gerais de funcionamento) de: .....

2.1.4.1. Deteção de falhas de ignição ([8]): .....

2.1.4.2. Monitorização do catalisador[8]: .....

2.1.4.3. Monitorização do sensor de oxigénio[8]: .....

2.1.4.4. Outros componentes monitorizados pelo sistema OBD[8]: .....

2.1.4.5. Monitorização do catalisador ([9]): .....

2.1.4.6. Monitorização do coletor de partículas[9]: .....

2.1.4.7. Controlo do atuador do sistema eletrónico de alimentação de combustível[9]: .....

2.1.4.8. Outros componentes monitorizados pelo sistema OBD: .....

([6]) Se aplicável.
([7]) Arredondar à segunda casa decimal.
([8]) Para os veículos com motores de ignição comandada.
([9]) Para os veículos com motores de ignição por compressão.

2.1.5. Critérios para o acionamento do IA (número fixo de ciclos de condução ou método estatístico): .....

2.1.6. Lista de todos os códigos e formatos de saída do OBD utilizados (com a explicação de cada um): .....

2.2. Reservado

2.3. Catalisadores: sim/não[a]

2.3.1. Catalisador de origem ensaiado em relação a todos os requisitos pertinentes do presente regulamento: sim/não[a]

2.5. Resultados do ensaio de emissões de CO_2 e consumo de combustível

2.5.1. Veículo MCI puro e veículo híbrido elétrico sem carregamento do exterior (NOVC)

2.5.1.0. Valores de CO_2 mínimo e máximo dentro da família de interpolação: .....

2.5.1.1. Veículo alto

2.5.1.1.1. Procura de energia durante o ciclo: ..... J

2.5.1.1.2. Coeficientes da resistência ao avanço em estrada

2.5.1.1.2.1. f_0, N: .....

2.5.1.1.2.2. f_1, N/(km/h): .....

2.5.1.1.2.3. f_2, N/(km/h)^2: .....

2.5.1.1.3. Emissões mássicas de CO_2 (indicar valores para todos os combustíveis de referência ensaiados, para as fases: indicar os valores medidos; para valores combinados, ver pontos 1.2.3.8 e 1.2.3.9 do anexo B6 do regulamento n.º 154 da ONU)

Emissões de CO_2 (g/km)	Ensaio	Baixo	Médio	Alto	Extra-Alto	Combinado
$M_{CO2,p,5}$ / $M_{CO2,c,5}$	1					
	2					
	3					
	média					
$M_{CO2,p,H}$ / $M_{CO2,c,H}$ final						

2.5.1.1.4. Consumo de combustível (indicar valores para todos os combustíveis de referência ensaiados, para as fases: indicar os valores medidos; para valores combinados, ver pontos 1.2.3.8 e 1.2.3.9 do anexo B6 do regulamento n.º 154 da ONU)

Consumo de combustível (l/100 km ou m^3/100 km ou kg/100 km) 1) ou eficiência energética (km/l ou km/kg) 1) (conforme aplicável)	Baixo	Médio	Alto	Extra-Alto	Combinado
Valores $FC_{p,H}$/$FC_{c,H}$ ou $FE_{p,H}$, $FE_{c,H}$ finais					

2.5.1.2. Veículo baixo (se aplicável)

2.5.1.2.1. Procura de energia durante o ciclo: ..... J

2.5.1.2.2. Coeficientes da resistência ao avanço em estrada

2.5.1.2.2.1. f_0, N: .....

2.5.1.2.2.2. f_1, N/(km/h): .....

2.5.1.2.2.3. f_2, N/(km/h) 2): .....

2.5.1.2.3. Emissões mássicas de CO_2 (indicar valores para todos os combustíveis de referência ensaiados, para as fases: indicar os valores medidos; para valores combinados, ver pontos 1.2.3.8 e 1.2.3.9 do anexo B6 do regulamento n.º 154 da ONU

Emissões de CO_2 (g/km)	Ensaio	Baixo	Médio	Alto	Extra-Alto	Combinado
$M_{CO2,p,5}/M_{CO2,c,5}$	1					
	2					
	3					
	média					
$M_{CO2,p,L}/M_{CO2,c,L}$ final						

2.5.1.2.4. Consumo de combustível (indicar valores para todos os combustíveis de referência ensaiados, para as fases: indicar os valores medidos; para valores combinados, ver pontos 1.2.3.8 e 1.2.3.9 do anexo B6 do regulamento n.º 154 da ONU)

Consumo de combustível (l/100 km ou m^3/100 km ou kg/100 km) 1) ou eficiência energética (km/l ou km/kg) 1) (conforme aplicável)	Baixo	Médio	Alto	Extra-Alto	Combinado
Valores $FC_{p,L}/FC_{c,L}$ ou, $FE_{p,L}$, $FE_{c,L}$ finais					

2.5.1.3. Veículo M para NOVC-HEV (se aplicável)

2.5.1.3.1. Procura de energia durante o ciclo: ..... J

2.5.1.3.2. Coeficientes da resistência ao avanço em estrada

2.5.1.3.2.1. f_0, N: .....

2.5.1.3.2.2. f_1, N/(km/h): .....

2.5.1.3.2.3. f_2, N/(km/h) 2): .....

2.5.1.3.3. Emissões mássicas de CO_2 (indicar valores para todos os combustíveis de referência ensaiados, para as fases: indicar os valores medidos; para valores combinados, ver pontos 1.2.3.8 e 1.2.3.9 do anexo B6 do regulamento n.º 154 da ONU)

Emissões de CO_2 (g/km)	Ensaio	Baixo	Médio	Alto	Extra-Alto	Combinado
$M_{CO2,p,5}/M_{CO2,c,5}$	1					
	2					
	3					
	média					
$M_{CO2,p,L}/M_{CO2,c,L}$ final						

2.5.1.3.4. Consumo de combustível (indicar valores para todos os combustíveis de referência ensaiados, para as fases: indicar os valores medidos; para valores combinados, ver pontos 1.2.3.8 e 1.2.3.9 do anexo B6 do regulamento n.º 154 da ONU)

Consumo de combustível (l/100 km ou m^3/100 km ou kg/100 km) 1) ou eficiência energética (km/l ou km/kg) 1) (conforme aplicável)	Baixo	Médio	Alto	Extra-Alto	Combinado
Valores $FC_{p,L}$ / $FC_{c,L}$ ou, $FE_{p,L}$, $FE_{c,L}$ finais					

2.5.1.4. No caso de veículos movidos por motor de combustão interna equipados com sistemas de regeneração periódica, definidos no ponto 3.8.1 do regulamento n.º 154 da ONU, os resultados dos ensaios são corrigidos pelo fator Ki, conforme especificado no apêndice 1, anexo B6, do regulamento n.º 154 da ONU.

2.5.1.4.1. Informação acerca da estratégia de regeneração relativa às emissões de CO_2 e ao consumo de combustível

D — número de ciclos de funcionamento entre dois ciclos em que ocorrem fases de regeneração: .....

d — número de ciclos de funcionamento necessários para a regeneração: .....

Ciclo do tipo 1 aplicável (anexo B4 do Regulamento n.º 154 da ONU[14]): .....

	Combinado
Ki (aditivo / multiplicativo) 1) Valores de CO_2 e do consumo de combustível 10)	

2.5.2. Veículos elétricos puros ([10])

2.5.2.1. Consumo de energia elétrica

2.5.2.1.1. Veículo alto

2.5.2.1.1.1. Procura de energia durante o ciclo: ..... J

2.5.2.1.1.2. Coeficientes da resistência ao avanço em estrada

2.5.2.1.1.2.1. f_0, N: .....

2.5.2.1.1.2.2. f_1, N/(km/h): .....

([10]) Riscar o que não interessa (há casos em que nada precisa de ser suprimido, quando for aplicável mais de uma entrada)

2.5.2.1.1.2.3. f_2, N/(km/h) 2): .....

E_{AC}(Wh)	Ensaio	
	1	
	2	
	3	

EC (Wh/km)	Ensaio	(conforme aplicável)					
		Baixo	Médio	Alto	Extra-Alto	Cidade	Combinado
EC calculado	1						
	2						
	3						
	média						
Valor declarado		—	—	—	—	—	

2.5.2.1.1.3. Tempo total em que não foram respeitadas as tolerâncias para a realização do ciclo: ..... s

2.5.2.1.2. Veículo baixo (se aplicável)

2.5.2.1.2.1. Procura de energia durante o ciclo: ..... J

2.5.2.1.2.2. Coeficientes da resistência ao avanço em estrada

2.5.2.1.2.2.1. f_0, N: .....

2.5.2.1.2.2.2. f_1, N/(km/h): .....

2.5.2.1.2.2.3. f_2, N/(km/h) 2): .....

E_{AC}(Wh)	Ensaio	
	1	
	2	
	3	

EC (Wh/km)	Ensaio	Cidade	Combinado
EC calculado	1		
	2		
	3		
	média		
Valor declarado		—	

EC (Wh/km)	Ensaio	Baixo	Médio	Alto	Extra-Alto	Cidade	Combinado
EC calculado	1						
	2						
	3						
	média						
Valor declarado		—	—	—	—	—	

2.5.2.1.2.3. Tempo total em que não foram respeitadas as tolerâncias para a realização do ciclo: … s

2.5.2.2. Autonomia em modo elétrico puro

2.5.2.2.1. Veículo alto

PER (km)	Ensaio	Baixo	Médio	Alto	Extra-Alto	Cidade	Combinado
Autonomia em modo elétrico puro medida	1						
	2						
	3						
	média						
Valor declarado		—	—	—	—	—	

2.5.2.2.2. Veículo baixo (se aplicável)

PER (km)	*Ensaio*	*Baixo*	*Médio*	*Alto*	*Extra-Alto*	*Cidade*	*Combinado*
Autonomia em modo elétrico puro medida	1						
	2						
	3						
	média						
Valor declarado		—	—	—	—	—	

PER (km)	*Ensaio*	*Cidade*	*Combinado*
Autonomia em modo elétrico puro medida	1		
	2		
	3		
	média		
Valor declarado		—	

2.5.3. Veículo híbrido elétrico com carregamento do exterior (OVC) e veículo híbrido com pilha de combustível (conforme aplicável):

2.5.3.1. Emissões mássicas de CO_2 em modo de conservação de carga (só aplicável a OVC-HEV)

2.5.3.1.1. Veículo alto

2.5.3.1.1.1. Procura de energia durante o ciclo: ..... J

2.5.3.1.1.2. Coeficientes da resistência ao avanço em estrada

2.5.3.1.1.2.1. f_0, N: .....

2.5.3.1.1.2.2. f_1, N/(km/h): .....

2.5.3.1.1.2.3. f_2, N/(km/h) 2): .....

Emissões de CO_2 (g/km)	Ensaio	Baixo	Médio	Alto	Extra-Alto	Combinado
$M_{CO2,p,5}/M_{CO2,c,5}$	1					
	2					
	3					
	Média					
$M_{CO2,p,H}/M_{CO2,c,H}$ final						

2.5.3.1.2. Veículo baixo (se aplicável)

2.5.3.1.2.1. Procura de energia durante o ciclo: ..... J

2.5.3.1.2.2. Coeficientes da resistência ao avanço em estrada

2.5.3.1.2.2.1. f_0, N: .....

2.5.3.1.2.2.2. f_1, N/(km/h): .....

2.5.3.1.2.2.3. f_2, N/(km/h) 2): .....

Emissões de CO_2 (g/km)	Ensaio	Baixo	Médio	Alto	Extra-Alto	Combinado
$M_{CO2,p,5}/M_{CO2,c,5}$	1					
	2					
	3					
	Média					
$M_{CO2,p,L}/M_{CO2,c,L}$ final						

2.5.3.1.3. Veículo M (se aplicável)

2.5.3.1.3.1. Procura de energia durante o ciclo: ..... J

2.5.3.1.3.2. Coeficientes da resistência ao avanço em estrada

2.5.3.1.3.2.1. f_0, N: .....

2.5.3.1.3.2.2. f_1, N/(km/h): .....

2.5.3.1.3.2.3. f_2, N/(km/h) 2): .....

Emissões de CO_2 (g/km)	Ensaio	Baixo	Médio	Alto	Extra-Alto	Combinado
$M_{CO2,p,5}/M_{CO2,c,5}$	1					
	2					
	3					
	Média					
$M_{CO2,p,M}/M_{CO2,c,M}$						

2.5.3.2. Emissões mássicas de CO_2 em modo de perda de carga (só aplicável a OVC-HEV)

Veículo alto

Emissões de CO_2 (g/km)	Ensaio	Combinado
$M_{CO2,CD}$	1	
	2	
	3	
	Média	
$M_{CO2,CD,H}$ final		

Veículo baixo (se aplicável)

Emissões de CO_2 (g/km)	Ensaio	Combinado
$M_{CO2,CD}$	1	
	2	
	3	
	Média	
$M_{CO2,CD,L}$ final		

Veículo M (se aplicável)

Emissões de CO_2 (g/km)	Ensaio	Combinado
$M_{CO2,CD}$	1	
	2	
	3	
	Média	
$M_{CO2,CD,M}$ final		

2.5.3.3. Emissões mássicas de CO_2 (ponderadas, ciclo combinado) ([11]) (só aplicável a OVC-HEV)

Veículo alto: $M_{CO2,ponderado}$ ..... g/km

Veículo baixo (se aplicável): $M_{CO2,ponderado}$ ..... g/km

Veículo M (se aplicável): $M_{CO2,ponderado}$ ..... g/km

2.5.3.3.1. Valores de CO_2 mínimo e máximo dentro da família de interpolação.

2.5.3.4. Consumo de combustível em modo de conservação de carga

Veículo alto					
Consumo de combustível (l/100 km ou m³/100 km ou kg/100 km) 1) ou eficiência energética (km/l ou km/kg) 1) (conforme aplicável)	Baixo	Médio	Alto	Extra-Alto	Combinado
Valores $FC_{p,H}$ / $FC_{c,H}$ ou $FE_{p,H}$, $FE_{c,H}$ finais					

Veículo baixo (se aplicável)					
Consumo de combustível (l/100 km ou m³/100 km ou kg/100 km) 1) ou eficiência energética (km/l ou km/kg) 1) (conforme aplicável)	Baixo	Médio	Alto	Extra-Alto	Combinado
Valores $FC_{p,L}$ / $FC_{c,L}$ ou, $FE_{p,L}$, $FE_{c,L}$ finais					

Veículo M (se aplicável)					
Consumo de combustível (l/100 km ou m³/100 km ou kg/100 km) 1) ou eficiência energética (km/l ou km/kg) 1) (conforme aplicável)	Baixo	Médio	Alto	Extra-Alto	Combinado
Valores $FC_{p,M}$ / $FC_{c,M}$ ou $FE_{p,M}$, $FE_{c,M}$ finais					

2.5.3.5. Consumo de combustível em modo de perda de carga

Veículo alto

Consumo de combustível (l/100 km ou m³/100 km ou kg/100 km) 1) ou eficiência energética (km/l ou km/kg) 1) (conforme aplicável)	Combinado
Valores finais $FC_{CD,H}$ ou $FE_{CD,H}$	

([11]) Repetir o quadro para cada combustível de referência ensaiado.

Veículo baixo (se aplicável)

Consumo de combustível (l/100 km ou m^3/100 km ou kg/100 km) 1) ou eficiência energética (km/l ou km/kg) 1) (conforme aplicável)	Combinado
Valores finais $FC_{CD,L}$ ou $FE_{CD,L}$	

Veículo M (se aplicável)

Consumo de combustível (l/100 km ou m^3/100 km ou kg/100 km) 1) ou eficiência energética (km/l ou km/kg) 1) (conforme aplicável)	Combinado
Valores finais $FC_{CD,M}$ ou $FE_{CD,M}$	

2.5.3.6. Consumo de combustível (ponderado, ciclo combinado) ([12]) (conforme aplicável):

Veículo alto: $FC_{combinado}$ ..... l/100 km ou (kg/100/km); ou $FE_{ponderado}$ ..... km/l

Veículo baixo (se aplicável): $FC_{combinado}$ ..... l/100 km ou (kg/100/km); ou $FE_{ponderado}$ ..... km/l

Veículo M (se aplicável): $FC_{combinado}$ ..... l/100 km ou (kg/100/km); ou $FE_{ponderado}$ ..... km/l

2.5.3.7. Autonomias:

2.5.3.7.1. Autonomia em modo elétrico total (AER)

AER (km)	Ensaio	Cidade	Combinado
Valores AER	1		
	2		
	3		
	Média		
Valores AER finais			

2.5.3.7.2. Autonomia equivalente em modo elétrico total (EAER, sigla inglesa) (se aplicável)

EAER (km)	Baixo	Médio	Alto	Extra-Alto	Cidade	Combinado
Valores EAER						

2.5.3.7.3. Autonomia efetiva em modo de perda de carga, R_{CDA}

R_{CDA} (km)	Combinado
Valores R_{CDA}	

([12]) Repetir o quadro para cada combustível de referência ensaiado.

2.5.3.7.4. Autonomia do ciclo de perda de carga, R_{CDC}

R_{CDC} (km)	Ensaio	Combinado
Valores R_{CDC}	1	
	2	
	3	
	Média	
Valores finais R_{CDC}		

2.5.3.8. Consumo de energia elétrica

2.5.3.8.1. Consumo de energia elétrica, EC

EAC(Wh)	

EC (Wh/km)	Baixo	Médio	Alto	Extra-Alto	Cidade	Combinado
Valores de consumo de energia elétrica						

2.5.3.8.2. Consumo de energia elétrica em perda de carga, ponderado pelo fator de utilização (UF) $EC_{AC,CD}$ (ciclo combinado)

$EC_{AC,CD}$ (Wh/km)	Ensaio	Combinado	
Valores $EC_{AC,CD}$	1		
	2		
	3		
	Média		
Valores finais $EC_{AC,CD}$			

2.5.3.8.3. Consumo de energia elétrica ponderado pelo fator de utilização $EC_{AC,\ ponderado}$ (ciclo combinado)

$EC_{AC,\ ponderado}$ (Wh/km)	Ensaio	Combinado
Valores $EC_{AC,ponderado}$	1	
	2	
	3	
	Média	
Valores finais $EC_{AC,ponderado}$		

Repetir o ponto 2.5.3, no caso do veículo de base.

2.5.4. Veículos híbridos com pilha de combustível sem carregamento do exterior (NOVC-FCHV)

Consumo de combustível (kg/100 km) ou km/kg	Combinado
Valores finais FC_c	

Repetir o ponto 2.5.4, no caso do veículo de base.

2.5.5. Dispositivo para monitorização do consumo de combustível e/ou energia elétrica: sim/não aplicável .....

3. Observações: .....

Notas explicativas

[4)] Se os meios de identificação do modelo contiverem carateres não pertinentes para a descrição do veículo ou do tipo de componente ou unidade técnica a que se refere o presente documento, esses carateres devem ser indicados na documentação por meio do símbolo «?» (por exemplo, ABC??123??).

[5)] Reservado

[5a)] Reservado

[6)] Reservado

[8)] Se aplicável.

[9)] Arredondar à segunda casa decimal

[10)] Arredondar à quarta casa decimal

[11)] Não aplicável

[12)] Valor médio calculado pela soma dos valores médios (M.Ki) calculados para THC e NOx.

[13)] Arredondar para 1 casa decimal acima do valor-limite.

[14)] Indicar o procedimento aplicável.

[22)] Ciclo do tipo 1 aplicável. Anexo B1 do Regulamento n.º 154 da ONU

[23)] Se for aplicado um método de modelização em vez do ciclo de ensaio do tipo 1, esse valor deve ser o valor indicado pelo método de modelização.

[a)] Riscar o que não interessa (há casos em que nada precisa de ser suprimido, quando for aplicável mais de uma entrada).

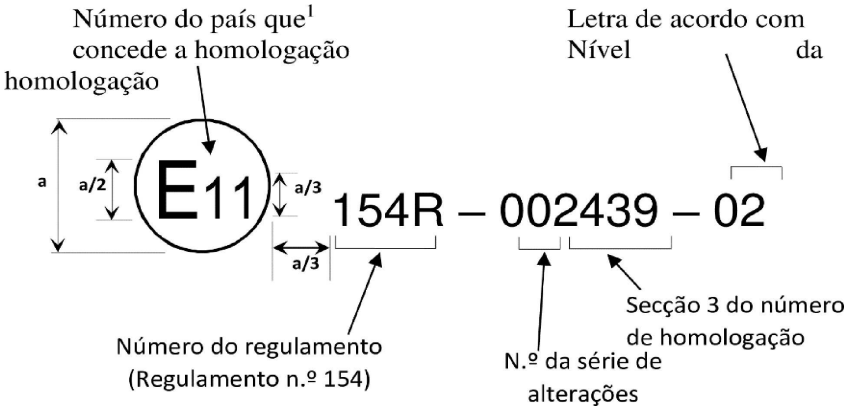
ANEXO A3

Disposição da marca de homologação

Na marca de homologação emitida e aposta num veículo em conformidade com o ponto 5 do presente regulamento, o número de homologação deve ser acompanhado por um caráter alfanumérico, refletindo o nível a que homologação se restringe.

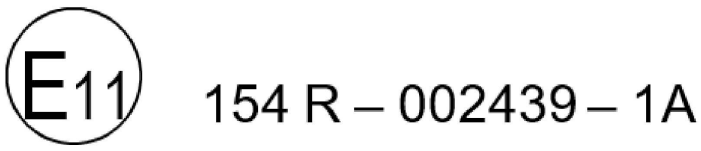
O presente anexo ilustra a aparência dessa marca e dá um exemplo da forma como é composta.

A seguinte figura esquemática apresenta o modelo geral, as proporções e inscrição da marcação. O significado dos números e dos carateres alfabéticos é identificado e são também referidas fontes que permitem determinar as alternativas correspondentes a cada caso de homologação.



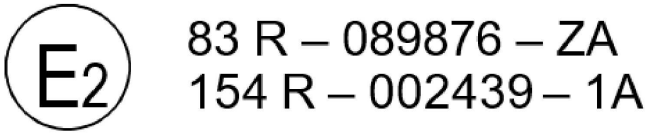
a = 8 mm (mínimo)

A figura seguinte constitui um exemplo prático de como a marcação deve ser composta.



A marca de homologação acima indicada, afixada num veículo em conformidade com o ponto 5 do presente regulamento, mostra que o modelo de veículo em causa foi homologado no Reino Unido (E11), nos termos do Regulamento n.º 154, com o número de homologação 2439, conforme definido termos da secção 3, ponto 5.2.1. Esta marca indica que a homologação foi concedida em conformidade com os requisitos da versão original do presente regulamento. Além disso, o código inscrito (1A) indica que o veículo está homologado para o nível 1A (Europa).

A figura seguinte constitui um exemplo prático de como a marcação deve ser composta.



([1]) Número do país em conformidade com a nota de rodapé no ponto 5.4.1.

A marca de homologação acima indicada, afixada num veículo em conformidade com o ponto 5 do presente regulamento, mostra que o modelo de veículo em causa foi homologado na França (E2), nos termos da:

a) Secção 3 do Regulamento n.º 83 da ONU, com o número de homologação 9876. Esta marca indica que a homologação foi concedida em conformidade com os requisitos do presente regulamento com a série 08 de alterações incorporada. Além disso, o código inscrito (ZA) indica que o veículo está homologado para o nível específico de requisitos associado aos carateres ZA.

b) Secção 3 do presente regulamento, com o número de homologação 2439. Esta marca indica que a homologação foi concedida em conformidade com os requisitos da versão original do presente regulamento. Além disso, o código inscrito (1A) indica que o veículo está homologado para o nível 1A (Europa).

Quadro A3/1

Carateres relativos a níveis de aprovação

Código	Parte contratante base dos requisitos
1A	União Europeia
1B	Japão
02	Harmonizados

ANEXOS, PARTE B

Os anexos nos Anexos, Parte B, descrevem os procedimentos para determinar os níveis de emissões de compostos gasosos e de partículas, o número de partículas (se for exigida a medição do número de partículas), as emissões de CO_2, o consumo de combustível, o consumo de energia elétrica e a autonomia elétrica dos veículos ligeiros.

ANEXO B1

Ciclos de ensaio internacional de veículos ligeiros (WLTC)

1. REQUISITOS GERAIS

O ciclo de condução a aplicar depende da razão entre a potência nominal do veículo e a massa em ordem de marcha menos 75 kg, W/kg, e da sua velocidade máxima, v_{max} (conforme definido no ponto 3.7.2 do presente regulamento).

O ciclo resultante dos requisitos descritos no presente anexo é referido noutras partes do presente regulamento como o "ciclo aplicável".

2. CLASSIFICAÇÃO DOS VEÍCULOS

2.1. Nos veículos da classe 1, a razão entre a potência e a massa em ordem de marcha menos 75 kg é $P_{mr} \leq 22$ W/kg.

2.2. Nos veículos da classe 2, a razão entre a potência e a massa em ordem de marcha menos 75 kg é superior a 22, mas igual ou inferior a 34 W/kg.

2.3. Nos veículos da classe 3, a razão entre a potência e a massa em ordem de marcha menos 75 kg é superior a 34 W/kg.

2.3.1. Os veículos da classe 3 estão divididos em duas subclasses consoante a sua velocidade máxima, v_{max}.

2.3.1.1. Veículos da classe 3a com $v_{max} < 120$ km/h.

2.3.1.2. Veículos da classe 3b com $v_{max} \geq 120$ km/h.

2.3.2. Todos os veículos ensaiados em conformidade com o anexo B8, devem ser considerados veículos da classe 3.

3. CICLOS DE ENSAIO

3.1. Ciclo de classe 1

3.1.1. Um ciclo completo de classe 1 compreende uma fase baixa (Low_1), uma fase média ($Medium_1$) e uma fase baixa adicional (Low_1).

3.1.2. A fase $Baixa_1$ é descrita na figura A1/1 e no quadro A1/1.

3.1.3. A fase $Baixa_1$ é descrita na figura A1/2 e no quadro A1/2.

3.2. Ciclo de classe 2

3.2.1. Para o Nível 1-A:

Um ciclo completo de classe 2 compreende uma fase baixa (Low_2), uma fase média ($Medium_2$), uma fase alta ($High_2$) e uma fase extra-alta (Extra $High_2$).

Para o Nível 1-B

Um ciclo completo de classe 2 compreende uma fase baixa (Low_2), uma fase média ($Medium_2$) e uma fase alta ($High_2$).

3.2.2. A fase $Baixa_2$ é descrita na figura A1/3 e no quadro A1/3.

3.2.3. A fase $Média_2$ é descrita na figura A1/4 e no quadro A1/4.

3.2.4. A fase $Alta_2$ é descrita na figura A1/5 e no quadro A1/5.

3.2.5. A fase Extra-$Alta_2$ é descrita na figura A1/6 e no quadro A1/6.

3.3. Ciclo de classe 3

Os ciclos de classe 3 são divididos em 2 subclasses para refletir a subdivisão dos veículos de classe 3.

3.3.1. Ciclo de classe 3a

3.3.1.1. Para o Nível 1-A:

Um ciclo completo de classe 3a compreende uma fase baixa (Low_3), uma fase média ($Medium_{3a}$), uma fase alta ($High_{3a}$) e uma fase extra-alta ($Extra\ High_3$).

Para o Nível 1-B

Um ciclo completo de classe 3a compreende uma fase baixa (Low_3), uma fase média ($Medium_{3a}$) e uma fase alta ($High_{3a}$).

3.3.1.2. A fase $Baixa_3$ é descrita na figura A1/7 e no quadro A1/7.

3.3.1.3. A fase $Média_{3a}$ é descrita na figura A1/8 e no quadro A1/8.

3.3.1.4. A fase $Alta_{3a}$ é descrita na figura A1/10 e no quadro A1/10.

3.3.1.5. A fase $Extra\text{-}Alta_3$ é descrita na figura A1/12 e no quadro A1/12.

3.3.2. Ciclo de classe 3b

3.3.2.1. Para o Nível 1-A:

Um ciclo completo de classe 3b compreende uma fase baixa (Low_3), uma fase média ($Medium_{3b}$), uma fase alta ($High_{3b}$) e uma fase extra-alta ($Extra\ High_3$).

Para o Nível 1-B

Um ciclo completo de classe 3b compreende uma fase baixa (Low_3), uma fase média ($Medium_{3b}$) e uma fase alta ($High_{3b}$).

3.3.2.2. A fase $Baixa_3$ é descrita na figura A1/7 e no quadro A1/7.

3.3.2.3. A fase $Média_{3b}$ é descrita na figura A1/9 e no quadro A1/9.

3.3.2.4. A fase $Alta_{3b}$ é descrita na figura A1/11 e no quadro A1/11.

3.3.2.5. A fase $Extra\text{-}Alta_3$ é descrita na figura A1/12 e no quadro A1/12.

3.4. Duração das fases dos ciclos

3.4.1. Ciclo de classe 1

A primeira fase de baixa velocidade tem início no segundo 0 (t_{start_low11}) e termina no segundo 589 (t_{end_low11}, duração 589 s)

A fase de velocidade média tem início no segundo 589 ($t_{start_medium1}$) e termina no segundo 1 022 ($t_{end_medium1}$, duração 433 s)

A segunda fase de baixa velocidade tem início no segundo 1 022 (t_{start_low12}) e termina no segundo 1 611 (t_{end_low12}, duração 589 s)

3.4.2. Ciclos de classe 2 e de classe 3

Para o Nível 1-A:

A fase de baixa velocidade tem início no segundo 0 (t_{start_low2}, t_{start_low3}) e termina no segundo 589 (t_{end_low2}, t_{end_low3}, duração 589 s)

A fase de velocidade média tem início no segundo 589 ($t_{start_medium2}$, $t_{start_medium3}$) e termina no segundo 1 022 ($t_{end_medium2}$, $t_{end_medium3}$, duração 433 s)

A fase de velocidade alta tem início no segundo 1 022 (t_{start_high2}, t_{start_high3}) e termina no segundo 1 477 (t_{end_high2}, t_{end_high3}, duração 455 s)

A fase de velocidade extra-alta tem início no segundo 1 477 ($t_{start_exhigh2}$, $t_{start_exhigh3}$) e termina no segundo 1 800 ($t_{end_exhigh2}$, $t_{end_exhigh3}$, duração 323 s)

Para o Nível 1-B

A fase de baixa velocidade tem início no segundo 0 (t_{start_low2}, t_{start_low3}) e termina no segundo 589 (t_{end_low2}, t_{end_low3}, duração 589 s)

A fase de velocidade média tem início no segundo 589 ($t_{start_medium2}$, $t_{start_medium3}$) e termina no segundo 1 022 ($t_{end_medium2}$, $t_{end_medium3}$, duração 433 s)

A fase de velocidade alta tem início no segundo 1 022 (t_{start_high2}, t_{start_high3}) e termina no segundo 1 477 (t_{end_high2}, t_{end_high3}, duração 455 s)

3.5. Ciclos WLTC city

Para o Nível 1-A:

Os OVC-HEV e PEV devem ser ensaiados mediante a aplicação dos ciclos WLTC e WLTC city, classe 3a e classe 3b (ver anexo B8).

O ciclo WLTC city consiste apenas nas fases de velocidade baixa e média.

Para o Nível 1-B

Os OVC-HEV e PEV devem ser ensaiados mediante a aplicação dos ciclos WLTC classe 3a e classe 3b (ver anexo B8).

4. WLTC, CICLO DE CLASSE 1

Figura A1/1

WLTC, ciclo de classe 1, fase Baixa$_{11}$

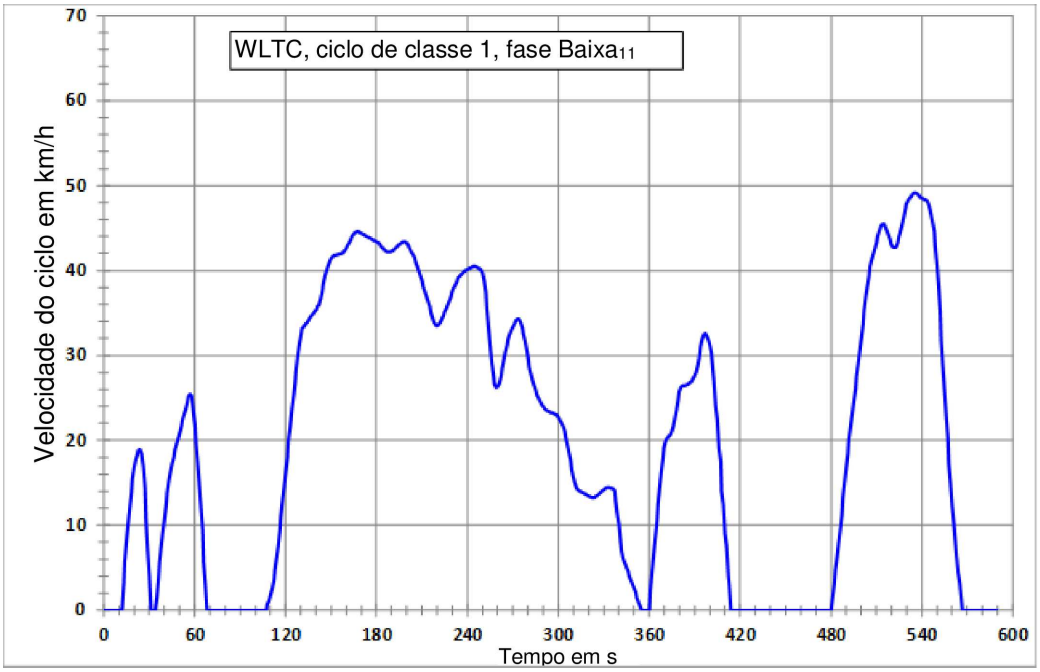


Figura A1/2a

WLTC, ciclo de classe 1, fase Média$_1$

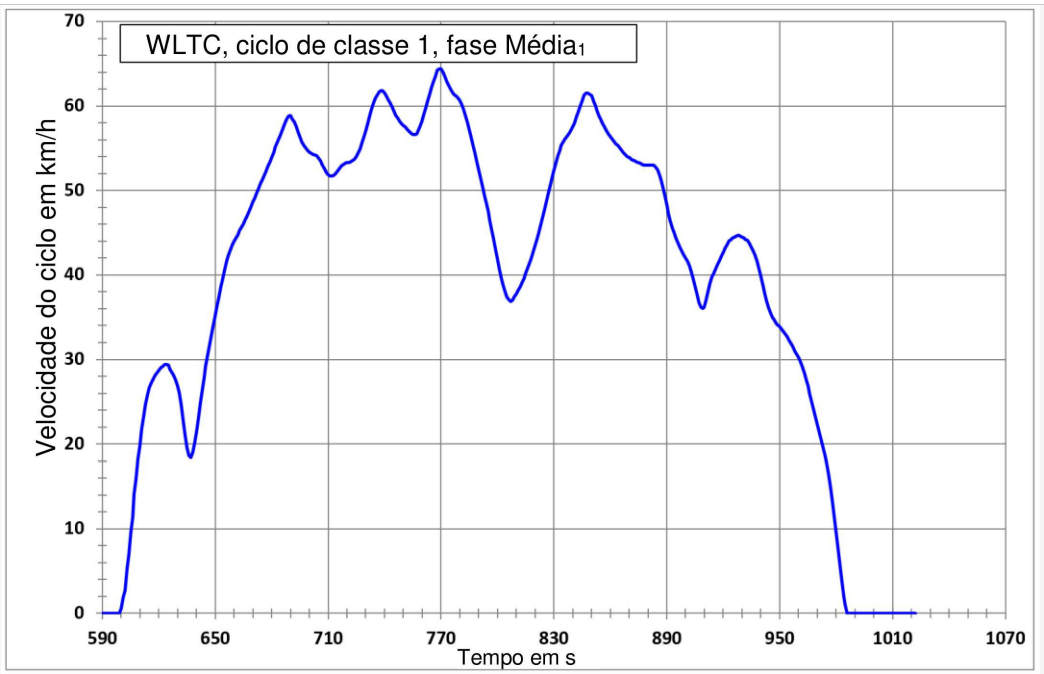
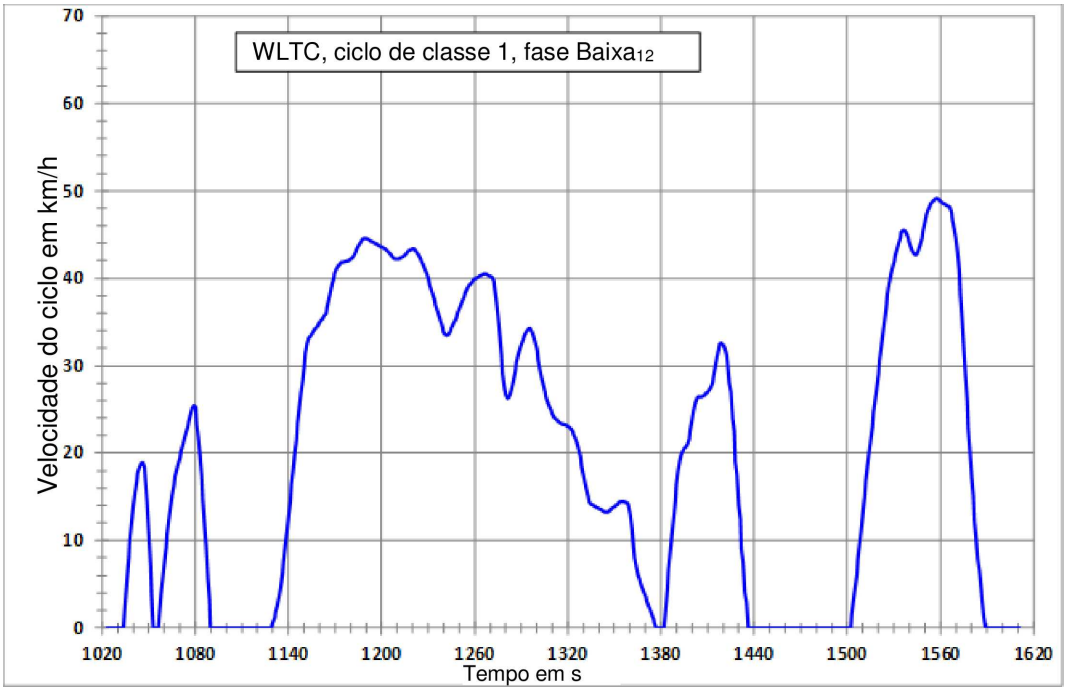


Figura A1/2b

WLTC, ciclo de classe 1, fase Baixa$_{12}$



Quadro A1/1

WLTC, ciclo de classe 1, fase Baixa$_{11}$ (o segundo 589 é o final da fase Baixa$_{11}$ e o início da fase Média$_1$)

Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h
0	0,0	47	18,8	94	0,0	141	35,7
1	0,0	48	19,5	95	0,0	142	35,9
2	0,0	49	20,2	96	0,0	143	36,6
3	0,0	50	20,9	97	0,0	144	37,5
4	0,0	51	21,7	98	0,0	145	38,4
5	0,0	52	22,4	99	0,0	146	39,3
6	0,0	53	23,1	100	0,0	147	40,0
7	0,0	54	23,7	101	0,0	148	40,6
8	0,0	55	24,4	102	0,0	149	41,1
9	0,0	56	25,1	103	0,0	150	41,4
10	0,0	57	25,4	104	0,0	151	41,6
11	0,0	58	25,2	105	0,0	152	41,8
12	0,2	59	23,4	106	0,0	153	41,8
13	3,1	60	21,8	107	0,0	154	41,9
14	5,7	61	19,7	108	0,7	155	41,9
15	8,0	62	17,3	109	1,1	156	42,0
16	10,1	63	14,7	110	1,9	157	42,0
17	12,0	64	12,0	111	2,5	158	42,2
18	13,8	65	9,4	112	3,5	159	42,3
19	15,4	66	5,6	113	4,7	160	42,6
20	16,7	67	3,1	114	6,1	161	43,0
21	17,7	68	0,0	115	7,5	162	43,3
22	18,3	69	0,0	116	9,4	163	43,7
23	18,8	70	0,0	117	11,0	164	44,0
24	18,9	71	0,0	118	12,9	165	44,3
25	18,4	72	0,0	119	14,5	166	44,5
26	16,9	73	0,0	120	16,4	167	44,6
27	14,3	74	0,0	121	18,0	168	44,6
28	10,8	75	0,0	122	20,0	169	44,5
29	7,1	76	0,0	123	21,5	170	44,4
30	4,0	77	0,0	124	23,5	171	44,3
31	0,0	78	0,0	125	25,0	172	44,2
32	0,0	79	0,0	126	26,8	173	44,1
33	0,0	80	0,0	127	28,2	174	44,0
34	0,0	81	0,0	128	30,0	175	43,9

Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h
35	1,5	82	0,0	129	31,4	176	43,8
36	3,8	83	0,0	130	32,5	177	43,7
37	5,6	84	0,0	131	33,2	178	43,6
38	7,5	85	0,0	132	33,4	179	43,5
39	9,2	86	0,0	133	33,7	180	43,4
40	10,8	87	0,0	134	33,9	181	43,3
41	12,4	88	0,0	135	34,2	182	43,1
42	13,8	89	0,0	136	34,4	183	42,9
43	15,2	90	0,0	137	34,7	184	42,7
44	16,3	91	0,0	138	34,9	185	42,5
45	17,3	92	0,0	139	35,2	186	42,3
46	18,0	93	0,0	140	35,4	187	42,2
188	42,2	237	39,7	286	25,3	335	14,3
189	42,2	238	39,9	287	24,9	336	14,3
190	42,3	239	40,0	288	24,5	337	14,0
191	42,4	240	40,1	289	24,2	338	13,0
192	42,5	241	40,2	290	24,0	339	11,4
193	42,7	242	40,3	291	23,8	340	10,2
194	42,9	243	40,4	292	23,6	341	8,0
195	43,1	244	40,5	293	23,5	342	7,0
196	43,2	245	40,5	294	23,4	343	6,0
197	43,3	246	40,4	295	23,3	344	5,5
198	43,4	247	40,3	296	23,3	345	5,0
199	43,4	248	40,2	297	23,2	346	4,5
200	43,2	249	40,1	298	23,1	347	4,0
201	42,9	250	39,7	299	23,0	348	3,5
202	42,6	251	38,8	300	22,8	349	3,0
203	42,2	252	37,4	301	22,5	350	2,5
204	41,9	253	35,6	302	22,1	351	2,0
205	41,5	254	33,4	303	21,7	352	1,5
206	41,0	255	31,2	304	21,1	353	1,0
207	40,5	256	29,1	305	20,4	354	0,5
208	39,9	257	27,6	306	19,5	355	0,0
209	39,3	258	26,6	307	18,5	356	0,0
210	38,7	259	26,2	308	17,6	357	0,0
211	38,1	260	26,3	309	16,6	358	0,0
212	37,5	261	26,7	310	15,7	359	0,0
213	36,9	262	27,5	311	14,9	360	0,0

Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h
214	36,3	263	28,4	312	14,3	361	2,2
215	35,7	264	29,4	313	14,1	362	4,5
216	35,1	265	30,4	314	14,0	363	6,6
217	34,5	266	31,2	315	13,9	364	8,6
218	33,9	267	31,9	316	13,8	365	10,6
219	33,6	268	32,5	317	13,7	366	12,5
220	33,5	269	33,0	318	13,6	367	14,4
221	33,6	270	33,4	319	13,5	368	16,3
222	33,9	271	33,8	320	13,4	369	17,9
223	34,3	272	34,1	321	13,3	370	19,1
224	34,7	273	34,3	322	13,2	371	19,9
225	35,1	274	34,3	323	13,2	372	20,3
226	35,5	275	33,9	324	13,2	373	20,5
227	35,9	276	33,3	325	13,4	374	20,7
228	36,4	277	32,6	326	13,5	375	21,0
229	36,9	278	31,8	327	13,7	376	21,6
230	37,4	279	30,7	328	13,8	377	22,6
231	37,9	280	29,6	329	14,0	378	23,7
232	38,3	281	28,6	330	14,1	379	24,8
233	38,7	282	27,8	331	14,3	380	25,7
234	39,1	283	27,0	332	14,4	381	26,2
235	39,3	284	26,4	333	14,4	382	26,4
236	39,5	285	25,8	334	14,4	383	26,4
384	26,4	433	0,0	482	3,1	531	48,2
385	26,5	434	0,0	483	4,6	532	48,5
386	26,6	435	0,0	484	6,1	533	48,7
387	26,8	436	0,0	485	7,8	534	48,9
388	26,9	437	0,0	486	9,5	535	49,1
389	27,2	438	0,0	487	11,3	536	49,1
390	27,5	439	0,0	488	13,2	537	49,0
391	28,0	440	0,0	489	15,0	538	48,8
392	28,8	441	0,0	490	16,8	539	48,6
393	29,9	442	0,0	491	18,4	540	48,5
394	31,0	443	0,0	492	20,1	541	48,4
395	31,9	444	0,0	493	21,6	542	48,3
396	32,5	445	0,0	494	23,1	543	48,2
397	32,6	446	0,0	495	24,6	544	48,1
398	32,4	447	0,0	496	26,0	545	47,5

Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h
399	32,0	448	0,0	497	27,5	546	46,7
400	31,3	449	0,0	498	29,0	547	45,7
401	30,3	450	0,0	499	30,6	548	44,6
402	28,0	451	0,0	500	32,1	549	42,9
403	27,0	452	0,0	501	33,7	550	40,8
404	24,0	453	0,0	502	35,3	551	38,2
405	22,5	454	0,0	503	36,8	552	35,3
406	19,0	455	0,0	504	38,1	553	31,8
407	17,5	456	0,0	505	39,3	554	28,7
408	14,0	457	0,0	506	40,4	555	25,8
409	12,5	458	0,0	507	41,2	556	22,9
410	9,0	459	0,0	508	41,9	557	20,2
411	7,5	460	0,0	509	42,6	558	17,3
412	4,0	461	0,0	510	43,3	559	15,0
413	2,9	462	0,0	511	44,0	560	12,3
414	0,0	463	0,0	512	44,6	561	10,3
415	0,0	464	0,0	513	45,3	562	7,8
416	0,0	465	0,0	514	45,5	563	6,5
417	0,0	466	0,0	515	45,5	564	4,4
418	0,0	467	0,0	516	45,2	565	3,2
419	0,0	468	0,0	517	44,7	566	1,2
420	0,0	469	0,0	518	44,2	567	0,0
421	0,0	470	0,0	519	43,6	568	0,0
422	0,0	471	0,0	520	43,1	569	0,0
423	0,0	472	0,0	521	42,8	570	0,0
424	0,0	473	0,0	522	42,7	571	0,0
425	0,0	474	0,0	523	42,8	572	0,0
426	0,0	475	0,0	524	43,3	573	0,0
427	0,0	476	0,0	525	43,9	574	0,0
428	0,0	477	0,0	526	44,6	575	0,0
429	0,0	478	0,0	527	45,4	576	0,0
430	0,0	479	0,0	528	46,3	577	0,0
431	0,0	480	0,0	529	47,2	578	0,0
432	0,0	481	1,6	530	47,8	579	0,0
580	0,0						
581	0,0						
582	0,0						
583	0,0						

Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h
584	0,0						
585	0,0						
586	0,0						
587	0,0						
588	0,0						
589	0,0						

Quadro A1/2-A

WLTC, ciclo da classe 1, fase Média$_1$ (o início desta fase é no segundo 589)

Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h
590	0,0	637	18,4	684	56,2	731	57,9
591	0,0	638	19,0	685	56,7	732	58,8
592	0,0	639	20,1	686	57,3	733	59,6
593	0,0	640	21,5	687	57,9	734	60,3
594	0,0	641	23,1	688	58,4	735	60,9
595	0,0	642	24,9	689	58,8	736	61,3
596	0,0	643	26,4	690	58,9	737	61,7
597	0,0	644	27,9	691	58,4	738	61,8
598	0,0	645	29,2	692	58,1	739	61,8
599	0,0	646	30,4	693	57,6	740	61,6
600	0,6	647	31,6	694	56,9	741	61,2
601	1,9	648	32,8	695	56,3	742	60,8
602	2,7	649	34,0	696	55,7	743	60,4
603	5,2	650	35,1	697	55,3	744	59,9
604	7,0	651	36,3	698	55,0	745	59,4
605	9,6	652	37,4	699	54,7	746	58,9
606	11,4	653	38,6	700	54,5	747	58,6
607	14,1	654	39,6	701	54,4	748	58,2
608	15,8	655	40,6	702	54,3	749	57,9
609	18,2	656	41,6	703	54,2	750	57,7
610	19,7	657	42,4	704	54,1	751	57,5
611	21,8	658	43,0	705	53,8	752	57,2
612	23,2	659	43,6	706	53,5	753	57,0
613	24,7	660	44,0	707	53,0	754	56,8
614	25,8	661	44,4	708	52,6	755	56,6
615	26,7	662	44,8	709	52,2	756	56,6

Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h
616	27,2	663	45,2	710	51,9	757	56,7
617	27,7	664	45,6	711	51,7	758	57,1
618	28,1	665	46,0	712	51,7	759	57,6
619	28,4	666	46,5	713	51,8	760	58,2
620	28,7	667	47,0	714	52,0	761	59,0
621	29,0	668	47,5	715	52,3	762	59,8
622	29,2	669	48,0	716	52,6	763	60,6
623	29,4	670	48,6	717	52,9	764	61,4
624	29,4	671	49,1	718	53,1	765	62,2
625	29,3	672	49,7	719	53,2	766	62,9
626	28,9	673	50,2	720	53,3	767	63,5
627	28,5	674	50,8	721	53,3	768	64,2
628	28,1	675	51,3	722	53,4	769	64,4
629	27,6	676	51,8	723	53,5	770	64,4
630	26,9	677	52,3	724	53,7	771	64,0
631	26,0	678	52,9	725	54,0	772	63,5
632	24,6	679	53,4	726	54,4	773	62,9
633	22,8	680	54,0	727	54,9	774	62,4
634	21,0	681	54,5	728	55,6	775	62,0
635	19,5	682	55,1	729	56,3	776	61,6
636	18,6	683	55,6	730	57,1	777	61,4
778	61,2	827	49,7	876	53,2	925	44,4
779	61,0	828	50,6	877	53,1	926	44,5
780	60,7	829	51,6	878	53,0	927	44,6
781	60,2	830	52,5	879	53,0	928	44,7
782	59,6	831	53,3	880	53,0	929	44,6
783	58,9	832	54,1	881	53,0	930	44,5
784	58,1	833	54,7	882	53,0	931	44,4
785	57,2	834	55,3	883	53,0	932	44,2
786	56,3	835	55,7	884	52,8	933	44,1
787	55,3	836	56,1	885	52,5	934	43,7
788	54,4	837	56,4	886	51,9	935	43,3
789	53,4	838	56,7	887	51,1	936	42,8
790	52,4	839	57,1	888	50,2	937	42,3
791	51,4	840	57,5	889	49,2	938	41,6
792	50,4	841	58,0	890	48,2	939	40,7
793	49,4	842	58,7	891	47,3	940	39,8
794	48,5	843	59,3	892	46,4	941	38,8

Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h
795	47,5	844	60,0	893	45,6	942	37,8
796	46,5	845	60,6	894	45,0	943	36,9
797	45,4	846	61,3	895	44,3	944	36,1
798	44,3	847	61,5	896	43,8	945	35,5
799	43,1	848	61,5	897	43,3	946	35,0
800	42,0	849	61,4	898	42,8	947	34,7
801	40,8	850	61,2	899	42,4	948	34,4
802	39,7	851	60,5	900	42,0	949	34,1
803	38,8	852	60,0	901	41,6	950	33,9
804	38,1	853	59,5	902	41,1	951	33,6
805	37,4	854	58,9	903	40,3	952	33,3
806	37,1	855	58,4	904	39,5	953	33,0
807	36,9	856	57,9	905	38,6	954	32,7
808	37,0	857	57,5	906	37,7	955	32,3
809	37,5	858	57,1	907	36,7	956	31,9
810	37,8	859	56,7	908	36,2	957	31,5
811	38,2	860	56,4	909	36,0	958	31,0
812	38,6	861	56,1	910	36,2	959	30,6
813	39,1	862	55,8	911	37,0	960	30,2
814	39,6	863	55,5	912	38,0	961	29,7
815	40,1	864	55,3	913	39,0	962	29,1
816	40,7	865	55,0	914	39,7	963	28,4
817	41,3	866	54,7	915	40,2	964	27,6
818	41,9	867	54,4	916	40,7	965	26,8
819	42,7	868	54,2	917	41,2	966	26,0
820	43,4	869	54,0	918	41,7	967	25,1
821	44,2	870	53,9	919	42,2	968	24,2
822	45,0	871	53,7	920	42,7	969	23,3
823	45,9	872	53,6	921	43,2	970	22,4
824	46,8	873	53,5	922	43,6	971	21,5
825	47,7	874	53,4	923	44,0	972	20,6
826	48,7	875	53,3	924	44,2	973	19,7
974	18,8						
975	17,7						
976	16,4						
977	14,9						
978	13,2						
979	11,3						

Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h
980	9,4						
981	7,5						
982	5,6						
983	3,7						
984	1,9						
985	1,0						
986	0,0						
987	0,0						
988	0,0						
989	0,0						
990	0,0						
991	0,0						
992	0,0						
993	0,0						
994	0,0						
995	0,0						
996	0,0						
997	0,0						
998	0,0						
999	0,0						
1 000	0,0						
1 001	0,0						
1 002	0,0						
1 003	0,0						
1 004	0,0						
1 005	0,0						
1 006	0,0						
1 007	0,0						
1 008	0,0						
1 009	0,0						
1 010	0,0						
1 011	0,0						
1 012	0,0						
1 013	0,0						
1 014	0,0						
1 015	0,0						
1 016	0,0						
1 017	0,0						

Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h
1 018	0,0						
1 019	0,0						
1 020	0,0						
1 021	0,0						
1 022	0,0						

Quadro A1/2-B

WLTC, ciclo de classe 1, fase Baixa$_{12}$ (o segundo 1022 é o final da fase Média$_1$ e o início da fase Baixa$_{12}$)

Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h
1 023	0,0	1 070	19,5	1 117	0,0	1 164	35,9
1 024	0,0	1 071	20,2	1 118	0,0	1 165	36,6
1 025	0,0	1 072	20,9	1 119	0,0	1 166	37,5
1 026	0,0	1 073	21,7	1 120	0,0	1 167	38,4
1 027	0,0	1 074	22,4	1 121	0,0	1 168	39,3
1 028	0,0	1 075	23,1	1 122	0,0	1 169	40,0
1 029	0,0	1 076	23,7	1 123	0,0	1 170	40,6
1 030	0,0	1 077	24,4	1 124	0,0	1 171	41,1
1 031	0,0	1 078	25,1	1 125	0,0	1 172	41,4
1 032	0,0	1 079	25,4	1 126	0,0	1 173	41,6
1 033	0,0	1 080	25,2	1 127	0,0	1 174	41,8
1 034	0,2	1 081	23,4	1 128	0,0	1 175	41,8
1 035	3,1	1 082	21,8	1 129	0,0	1 176	41,9
1 036	5,7	1 083	19,7	1 130	0,7	1 177	41,9
1 037	8,0	1 084	17,3	1 131	1,1	1 178	42,0
1 038	10,1	1 085	14,7	1 132	1,9	1 179	42,0
1 039	12,0	1 086	12,0	1 133	2,5	1 180	42,2
1 040	13,8	1 087	9,4	1 134	3,5	1 181	42,3
1 041	15,4	1 088	5,6	1 135	4,7	1 182	42,6
1 042	16,7	1 089	3,1	1 136	6,1	1 183	43,0
1 043	17,7	1 090	0,0	1 137	7,5	1 184	43,3
1 044	18,3	1 091	0,0	1 138	9,4	1 185	43,7
1 045	18,8	1 092	0,0	1 139	11,0	1 186	44,0
1 046	18,9	1 093	0,0	1 140	12,9	1 187	44,3
1 047	18,4	1 094	0,0	1 141	14,5	1 188	44,5
1 048	16,9	1 095	0,0	1 142	16,4	1 189	44,6
1 049	14,3	1 096	0,0	1 143	18,0	1 190	44,6

Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h
1 050	10,8	1 097	0,0	1 144	20,0	1 191	44,5
1 051	7,1	1 098	0,0	1 145	21,5	1 192	44,4
1 052	4,0	1 099	0,0	1 146	23,5	1 193	44,3
1 053	0,0	1 100	0,0	1 147	25,0	1 194	44,2
1 054	0,0	1 101	0,0	1 148	26,8	1 195	44,1
1 055	0,0	1 102	0,0	1 149	28,2	1 196	44,0
1 056	0,0	1 103	0,0	1 150	30,0	1 197	43,9
1 057	1,5	1 104	0,0	1 151	31,4	1 198	43,8
1 058	3,8	1 105	0,0	1 152	32,5	1 199	43,7
1 059	5,6	1 106	0,0	1 153	33,2	1 200	43,6
1 060	7,5	1 107	0,0	1 154	33,4	1 201	43,5
1 061	9,2	1 108	0,0	1 155	33,7	1 202	43,4
1 062	10,8	1 109	0,0	1 156	33,9	1 203	43,3
1 063	12,4	1 110	0,0	1 157	34,2	1 204	43,1
1 064	13,8	1 111	0,0	1 158	34,4	1 205	42,9
1 065	15,2	1 112	0,0	1 159	34,7	1 206	42,7
1 066	16,3	1 113	0,0	1 160	34,9	1 207	42,5
1 067	17,3	1 114	0,0	1 161	35,2	1 208	42,3
1 068	18,0	1 115	0,0	1 162	35,4	1 209	42,2
1 069	18,8	1 116	0,0	1 163	35,7	1 210	42,2
1 211	42,2	1 260	39,9	1 309	24,9	1 358	14,3
1 212	42,3	1 261	40,0	1 310	24,5	1 359	14,0
1 213	42,4	1 262	40,1	1 311	24,2	1 360	13,0
1 214	42,5	1 263	40,2	1 312	24,0	1 361	11,4
1 215	42,7	1 264	40,3	1 313	23,8	1 362	10,2
1 216	42,9	1 265	40,4	1 314	23,6	1 363	8,0
1 217	43,1	1 266	40,5	1 315	23,5	1 364	7,0
1 218	43,2	1 267	40,5	1 316	23,4	1 365	6,0
1 219	43,3	1 268	40,4	1 317	23,3	1 366	5,5
1 220	43,4	1 269	40,3	1 318	23,3	1 367	5,0
1 221	43,4	1 270	40,2	1 319	23,2	1 368	4,5
1 222	43,2	1 271	40,1	1 320	23,1	1 369	4,0
1 223	42,9	1 272	39,7	1 321	23,0	1 370	3,5
1 224	42,6	1 273	38,8	1 322	22,8	1 371	3,0
1 225	42,2	1 274	37,4	1 323	22,5	1 372	2,5
1 226	41,9	1 275	35,6	1 324	22,1	1 373	2,0
1 227	41,5	1 276	33,4	1 325	21,7	1 374	1,5
1 228	41,0	1 277	31,2	1 326	21,1	1 375	1,0

Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h
1 229	40,5	1 278	29,1	1 327	20,4	1 376	0,5
1 230	39,9	1 279	27,6	1 328	19,5	1 377	0,0
1 231	39,3	1 280	26,6	1 329	18,5	1 378	0,0
1 232	38,7	1 281	26,2	1 330	17,6	1 379	0,0
1 233	38,1	1 282	26,3	1 331	16,6	1 380	0,0
1 234	37,5	1 283	26,7	1 332	15,7	1 381	0,0
1 235	36,9	1 284	27,5	1 333	14,9	1 382	0,0
1 236	36,3	1 285	28,4	1 334	14,3	1 383	2,2
1 237	35,7	1 286	29,4	1 335	14,1	1 384	4,5
1 238	35,1	1 287	30,4	1 336	14,0	1 385	6,6
1 239	34,5	1 288	31,2	1 337	13,9	1 386	8,6
1 240	33,9	1 289	31,9	1 338	13,8	1 387	10,6
1 241	33,6	1 290	32,5	1 339	13,7	1 388	12,5
1 242	33,5	1 291	33,0	1 340	13,6	1 389	14,4
1 243	33,6	1 292	33,4	1 341	13,5	1 390	16,3
1 244	33,9	1 293	33,8	1 342	13,4	1 391	17,9
1 245	34,3	1 294	34,1	1 343	13,3	1 392	19,1
1 246	34,7	1 295	34,3	1 344	13,2	1 393	19,9
1 247	35,1	1 296	34,3	1 345	13,2	1 394	20,3
1 248	35,5	1 297	33,9	1 346	13,2	1 395	20,5
1 249	35,9	1 298	33,3	1 347	13,4	1 396	20,7
1 250	36,4	1 299	32,6	1 348	13,5	1 397	21,0
1 251	36,9	1 300	31,8	1 349	13,7	1 398	21,6
1 252	37,4	1 301	30,7	1 350	13,8	1 399	22,6
1 253	37,9	1 302	29,6	1 351	14,0	1 400	23,7
1 254	38,3	1 303	28,6	1 352	14,1	1 401	24,8
1 255	38,7	1 304	27,8	1 353	14,3	1 402	25,7
1 256	39,1	1 305	27,0	1 354	14,4	1 403	26,2
1 257	39,3	1 306	26,4	1 355	14,4	1 404	26,4
1 258	39,5	1 307	25,8	1 356	14,4	1 405	26,4
1 259	39,7	1 308	25,3	1 357	14,3	1 406	26,4
1 407	26,5	1 456	0,0	1 505	4,6	1 554	48,5
1 408	26,6	1 457	0,0	1 506	6,1	1 555	48,7
1 409	26,8	1 458	0,0	1 507	7,8	1 556	48,9
1 410	26,9	1 459	0,0	1 508	9,5	1 557	49,1
1 411	27,2	1 460	0,0	1 509	11,3	1 558	49,1
1 412	27,5	1 461	0,0	1 510	13,2	1 559	49,0
1 413	28,0	1 462	0,0	1 511	15,0	1 560	48,8

Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h
1 414	28,8	1 463	0,0	1 512	16,8	1 561	48,6
1 415	29,9	1 464	0,0	1 513	18,4	1 562	48,5
1 416	31,0	1 465	0,0	1 514	20,1	1 563	48,4
1 417	31,9	1 466	0,0	1 515	21,6	1 564	48,3
1 418	32,5	1 467	0,0	1 516	23,1	1 565	48,2
1 419	32,6	1 468	0,0	1 517	24,6	1 566	48,1
1 420	32,4	1 469	0,0	1 518	26,0	1 567	47,5
1 421	32,0	1 470	0,0	1 519	27,5	1 568	46,7
1 422	31,3	1 471	0,0	1 520	29,0	1 569	45,7
1 423	30,3	1 472	0,0	1 521	30,6	1 570	44,6
1 424	28,0	1 473	0,0	1 522	32,1	1 571	42,9
1 425	27,0	1 474	0,0	1 523	33,7	1 572	40,8
1 426	24,0	1 475	0,0	1 524	35,3	1 573	38,2
1 427	22,5	1 476	0,0	1 525	36,8	1 574	35,3
1 428	19,0	1 477	0,0	1 526	38,1	1 575	31,8
1 429	17,5	1 478	0,0	1 527	39,3	1 576	28,7
1 430	14,0	1 479	0,0	1 528	40,4	1 577	25,8
1 431	12,5	1 480	0,0	1 529	41,2	1 578	22,9
1 432	9,0	1 481	0,0	1 530	41,9	1 579	20,2
1 433	7,5	1 482	0,0	1 531	42,6	1 580	17,3
1 434	4,0	1 483	0,0	1 532	43,3	1 581	15,0
1 435	2,9	1 484	0,0	1 533	44,0	1 582	12,3
1 436	0,0	1 485	0,0	1 534	44,6	1 583	10,3
1 437	0,0	1 486	0,0	1 535	45,3	1 584	7,8
1 438	0,0	1 487	0,0	1 536	45,5	1 585	6,5
1 439	0,0	1 488	0,0	1 537	45,5	1 586	4,4
1 440	0,0	1 489	0,0	1 538	45,2	1 587	3,2
1 441	0,0	1 490	0,0	1 539	44,7	1 588	1,2
1 442	0,0	1 491	0,0	1 540	44,2	1 589	0,0
1 443	0,0	1 492	0,0	1 541	43,6	1 590	0,0
1 444	0,0	1 493	0,0	1 542	43,1	1 591	0,0
1 445	0,0	1 494	0,0	1 543	42,8	1 592	0,0
1 446	0,0	1 495	0,0	1 544	42,7	1 593	0,0
1 447	0,0	1 496	0,0	1 545	42,8	1 594	0,0
1 448	0,0	1 497	0,0	1 546	43,3	1 595	0,0
1 449	0,0	1 498	0,0	1 547	43,9	1 596	0,0
1 450	0,0	1 499	0,0	1 548	44,6	1 597	0,0
1 451	0,0	1 500	0,0	1 549	45,4	1 598	0,0

Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h
1 452	0,0	1 501	0,0	1 550	46,3	1 599	0,0
1 453	0,0	1 502	0,0	1 551	47,2	1 600	0,0
1 454	0,0	1 503	1,6	1 552	47,8	1 601	0,0
1 455	0,0	1 504	3,1	1 553	48,2	1 602	0,0
1 603	0,0						
1 604	0,0						
1 605	0,0						
1 606	0,0						
1 607	0,0						
1 608	0,0						
1 609	0,0						
1 610	0,0						
1 611	0,0						

5. WLTC, Ciclo de classe 2

Figura A1/3

WLTC, ciclo de classe 2, fase Baixa$_2$

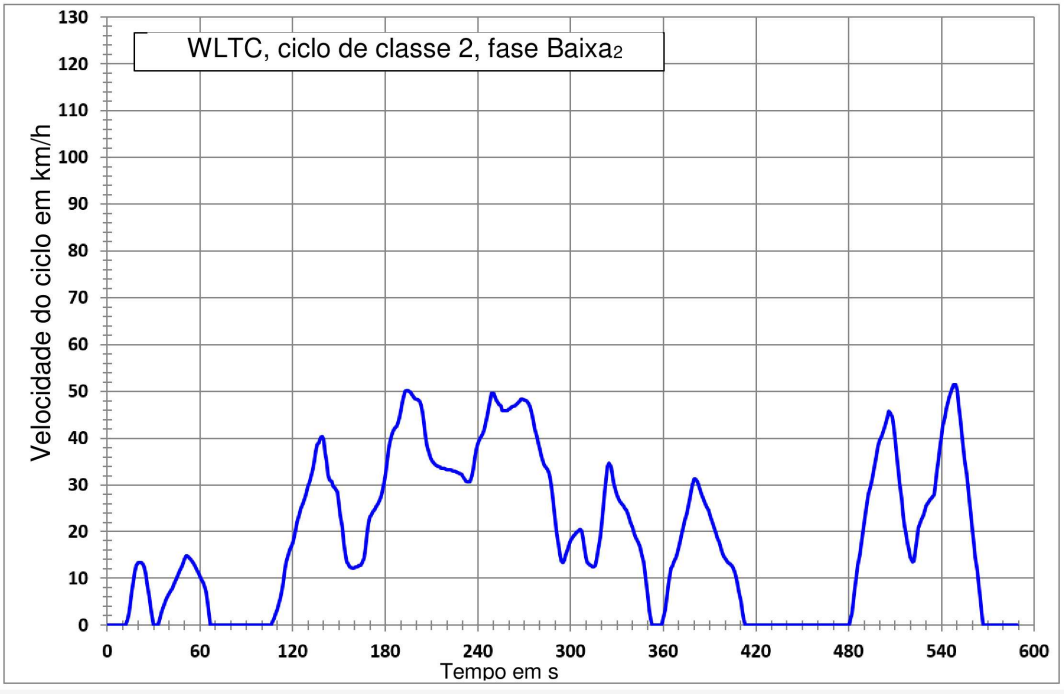


Figura A1/4

WLTC, ciclo de classe 2, fase Média$_2$

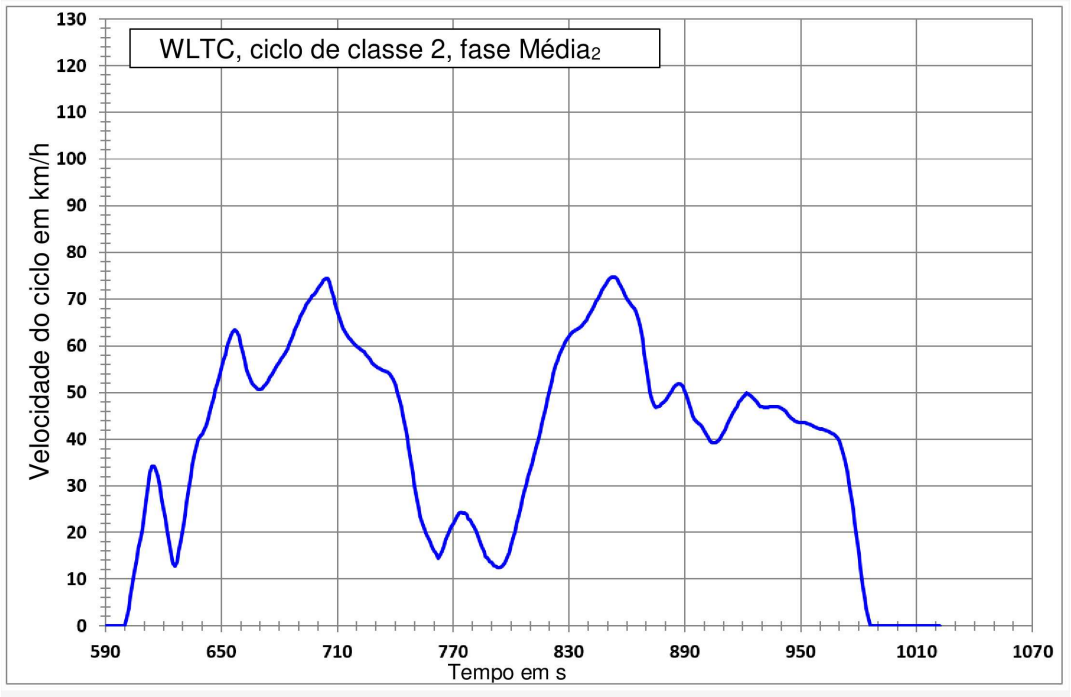


Figura A1/5

WLTC, ciclo de classe 2, fase Alta$_2$

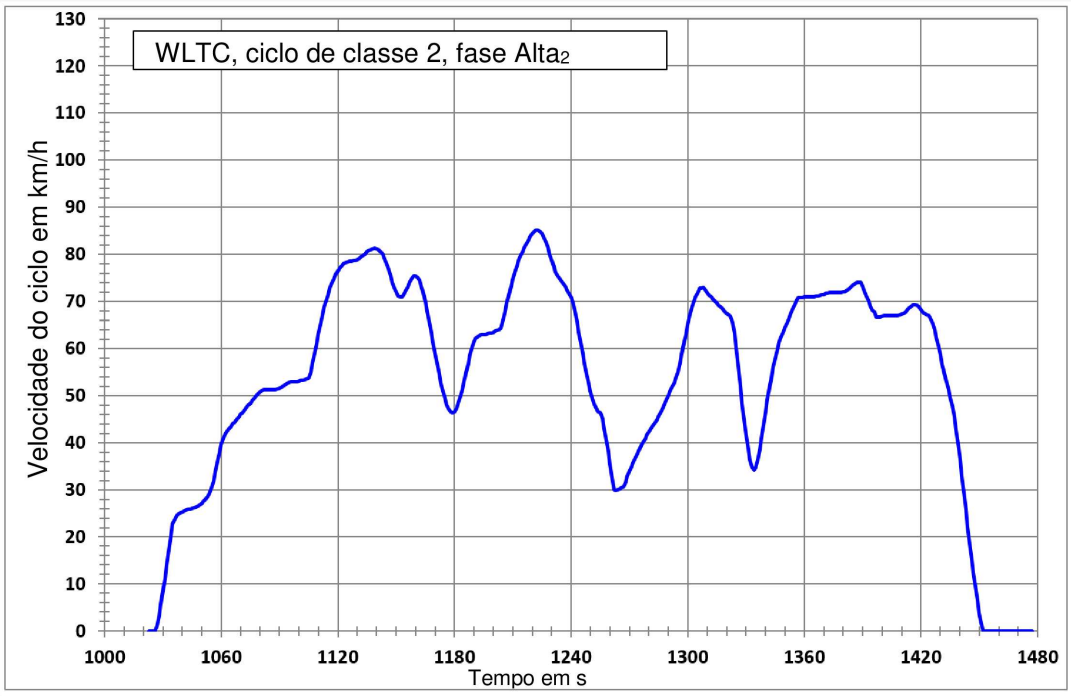
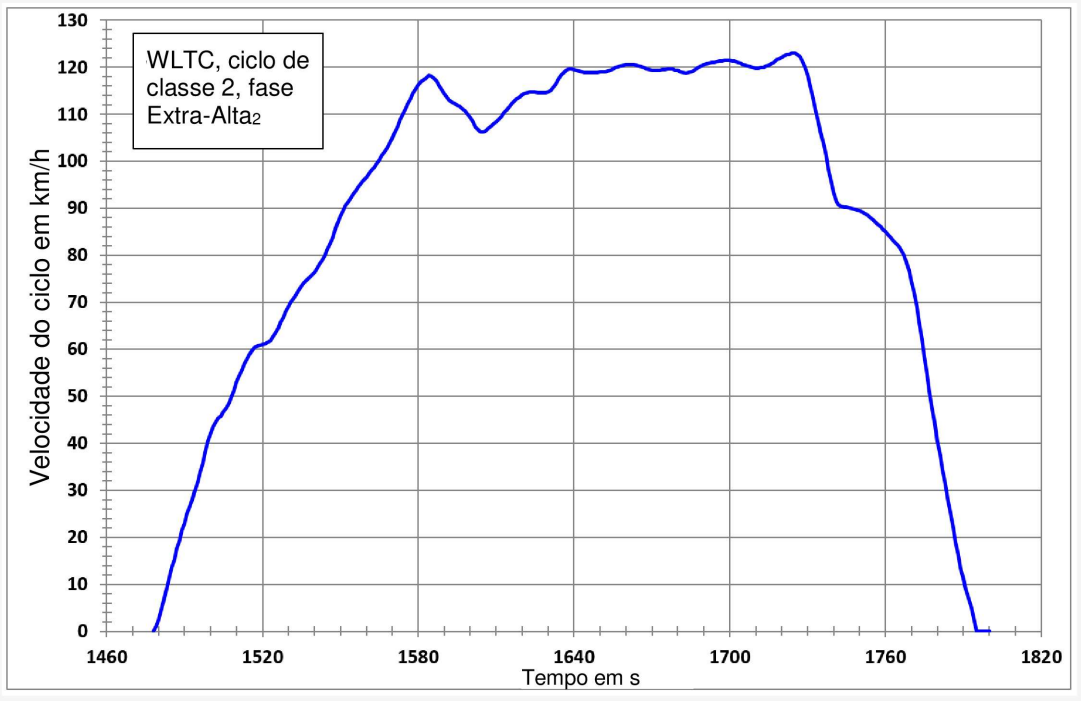


Figura A1/6

Esta figura só é aplicável ao Nível 1-A

WLTC, ciclo de classe 2, fase Extra-Alta$_2$



Quadro A1/3

WLTC, ciclo de classe 2, fase Baixa$_2$ (o segundo 589 é o final da fase Baixa$_1$ e o início da fase Média$_1$)

Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h
0	0,0	47	11,6	94	0,0	141	36,8
1	0,0	48	12,4	95	0,0	142	35,1
2	0,0	49	13,2	96	0,0	143	32,2
3	0,0	50	14,2	97	0,0	144	31,1
4	0,0	51	14,8	98	0,0	145	30,8
5	0,0	52	14,7	99	0,0	146	29,7
6	0,0	53	14,4	100	0,0	147	29,4
7	0,0	54	14,1	101	0,0	148	29,0
8	0,0	55	13,6	102	0,0	149	28,5
9	0,0	56	13,0	103	0,0	150	26,0
10	0,0	57	12,4	104	0,0	151	23,4
11	0,0	58	11,8	105	0,0	152	20,7
12	0,0	59	11,2	106	0,0	153	17,4
13	1,2	60	10,6	107	0,8	154	15,2
14	2,6	61	9,9	108	1,4	155	13,5
15	4,9	62	9,0	109	2,3	156	13,0
16	7,3	63	8,2	110	3,5	157	12,4

Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h
17	9,4	64	7,0	111	4,7	158	12,3
18	11,4	65	4,8	112	5,9	159	12,2
19	12,7	66	2,3	113	7,4	160	12,3
20	13,3	67	0,0	114	9,2	161	12,4
21	13,4	68	0,0	115	11,7	162	12,5
22	13,3	69	0,0	116	13,5	163	12,7
23	13,1	70	0,0	117	15,0	164	12,8
24	12,5	71	0,0	118	16,2	165	13,2
25	11,1	72	0,0	119	16,8	166	14,3
26	8,9	73	0,0	120	17,5	167	16,5
27	6,2	74	0,0	121	18,8	168	19,4
28	3,8	75	0,0	122	20,3	169	21,7
29	1,8	76	0,0	123	22,0	170	23,1
30	0,0	77	0,0	124	23,6	171	23,5
31	0,0	78	0,0	125	24,8	172	24,2
32	0,0	79	0,0	126	25,6	173	24,8
33	0,0	80	0,0	127	26,3	174	25,4
34	1,5	81	0,0	128	27,2	175	25,8
35	2,8	82	0,0	129	28,3	176	26,5
36	3,6	83	0,0	130	29,6	177	27,2
37	4,5	84	0,0	131	30,9	178	28,3
38	5,3	85	0,0	132	32,2	179	29,9
39	6,0	86	0,0	133	33,4	180	32,4
40	6,6	87	0,0	134	35,1	181	35,1
41	7,3	88	0,0	135	37,2	182	37,5
42	7,9	89	0,0	136	38,7	183	39,2
43	8,6	90	0,0	137	39,0	184	40,5
44	9,3	91	0,0	138	40,1	185	41,4
45	10	92	0,0	139	40,4	186	42,0
46	10,8	93	0,0	140	39,7	187	42,5
188	43,2	237	33,5	286	32,5	335	25,0
189	44,4	238	35,8	287	30,9	336	24,6
190	45,9	239	37,6	288	28,6	337	23,9
191	47,6	240	38,8	289	25,9	338	23,0
192	49,0	241	39,6	290	23,1	339	21,8
193	50,0	242	40,1	291	20,1	340	20,7
194	50,2	243	40,9	292	17,3	341	19,6
195	50,1	244	41,8	293	15,1	342	18,7

Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h
196	49,8	245	43,3	294	13,7	343	18,1
197	49,4	246	44,7	295	13,4	344	17,5
198	48,9	247	46,4	296	13,9	345	16,7
199	48,5	248	47,9	297	15,0	346	15,4
200	48,3	249	49,6	298	16,3	347	13,6
201	48,2	250	49,6	299	17,4	348	11,2
202	47,9	251	48,8	300	18,2	349	8,6
203	47,1	252	48,0	301	18,6	350	6,0
204	45,5	253	47,5	302	19,0	351	3,1
205	43,2	254	47,1	303	19,4	352	1,2
206	40,6	255	46,9	304	19,8	353	0,0
207	38,5	256	45,8	305	20,1	354	0,0
208	36,9	257	45,8	306	20,5	355	0,0
209	35,9	258	45,8	307	20,2	356	0,0
210	35,3	259	45,9	308	18,6	357	0,0
211	34,8	260	46,2	309	16,5	358	0,0
212	34,5	261	46,4	310	14,4	359	0,0
213	34,2	262	46,6	311	13,4	360	1,4
214	34,0	263	46,8	312	12,9	361	3,2
215	33,8	264	47,0	313	12,7	362	5,6
216	33,6	265	47,3	314	12,4	363	8,1
217	33,5	266	47,5	315	12,4	364	10,3
218	33,5	267	47,9	316	12,8	365	12,1
219	33,4	268	48,3	317	14,1	366	12,6
220	33,3	269	48,3	318	16,2	367	13,6
221	33,3	270	48,2	319	18,8	368	14,5
222	33,2	271	48,0	320	21,9	369	15,6
223	33,1	272	47,7	321	25,0	370	16,8
224	33,0	273	47,2	322	28,4	371	18,2
225	32,9	274	46,5	323	31,3	372	19,6
226	32,8	275	45,2	324	34,0	373	20,9
227	32,7	276	43,7	325	34,6	374	22,3
228	32,5	277	42,0	326	33,9	375	23,8
229	32,3	278	40,4	327	31,9	376	25,4
230	31,8	279	39,0	328	30,0	377	27,0
231	31,4	280	37,7	329	29,0	378	28,6
232	30,9	281	36,4	330	27,9	379	30,2
233	30,6	282	35,2	331	27,1	380	31,2

Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h
234	30,6	283	34,3	332	26,4	381	31,2
235	30,7	284	33,8	333	25,9	382	30,7
236	32,0	285	33,3	334	25,5	383	29,5
384	28,6	433	0,0	482	2,5	531	26,0
385	27,7	434	0,0	483	5,2	532	26,5
386	26,9	435	0,0	484	7,9	533	26,9
387	26,1	436	0,0	485	10,3	534	27,3
388	25,4	437	0,0	486	12,7	535	27,9
389	24,6	438	0,0	487	15,0	536	30,3
390	23,6	439	0,0	488	17,4	537	33,2
391	22,6	440	0,0	489	19,7	538	35,4
392	21,7	441	0,0	490	21,9	539	38,0
393	20,7	442	0,0	491	24,1	540	40,1
394	19,8	443	0,0	492	26,2	541	42,7
395	18,8	444	0,0	493	28,1	542	44,5
396	17,7	445	0,0	494	29,7	543	46,3
397	16,6	446	0,0	495	31,3	544	47,6
398	15,6	447	0,0	496	33,0	545	48,8
399	14,8	448	0,0	497	34,7	546	49,7
400	14,3	449	0,0	498	36,3	547	50,6
401	13,8	450	0,0	499	38,1	548	51,4
402	13,4	451	0,0	500	39,4	549	51,4
403	13,1	452	0,0	501	40,4	550	50,2
404	12,8	453	0,0	502	41,2	551	47,1
405	12,3	454	0,0	503	42,1	552	44,5
406	11,6	455	0,0	504	43,2	553	41,5
407	10,5	456	0,0	505	44,3	554	38,5
408	9,0	457	0,0	506	45,7	555	35,5
409	7,2	458	0,0	507	45,4	556	32,5
410	5,2	459	0,0	508	44,5	557	29,5
411	2,9	460	0,0	509	42,5	558	26,5
412	1,2	461	0,0	510	39,5	559	23,5
413	0,0	462	0,0	511	36,5	560	20,4
414	0,0	463	0,0	512	33,5	561	17,5
415	0,0	464	0,0	513	30,4	562	14,5
416	0,0	465	0,0	514	27,0	563	11,5
417	0,0	466	0,0	515	23,6	564	8,5
418	0,0	467	0,0	516	21,0	565	5,6

Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h
419	0,0	468	0,0	517	19,5	566	2,6
420	0,0	469	0,0	518	17,6	567	0,0
421	0,0	470	0,0	519	16,1	568	0,0
422	0,0	471	0,0	520	14,5	569	0,0
423	0,0	472	0,0	521	13,5	570	0,0
424	0,0	473	0,0	522	13,7	571	0,0
425	0,0	474	0,0	523	16,0	572	0,0
426	0,0	475	0,0	524	18,1	573	0,0
427	0,0	476	0,0	525	20,8	574	0,0
428	0,0	477	0,0	526	21,5	575	0,0
429	0,0	478	0,0	527	22,5	576	0,0
430	0,0	479	0,0	528	23,4	577	0,0
431	0,0	480	0,0	529	24,5	578	0,0
432	0,0	481	1,4	530	25,6	579	0,0
580	0,0						
581	0,0						
582	0,0						
583	0,0						
584	0,0						
585	0,0						
586	0,0						
587	0,0						
588	0,0						
589	0,0						

Quadro A1/4

WLTC, ciclo da classe 2, fase Média$_2$ (O início desta fase é no segundo 589)

Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h
590	0,0	637	38,6	684	59,3	731	55,3
591	0,0	638	39,8	685	60,2	732	55,1
592	0,0	639	40,6	686	61,3	733	54,8
593	0,0	640	41,1	687	62,4	734	54,6
594	0,0	641	41,9	688	63,4	735	54,5
595	0,0	642	42,8	689	64,4	736	54,3
596	0,0	643	44,3	690	65,4	737	53,9
597	0,0	644	45,7	691	66,3	738	53,4

Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h
598	0,0	645	47,4	692	67,2	739	52,6
599	0,0	646	48,9	693	68,0	740	51,5
600	0,0	647	50,6	694	68,8	741	50,2
601	1,6	648	52,0	695	69,5	742	48,7
602	3,6	649	53,7	696	70,1	743	47,0
603	6,3	650	55,0	697	70,6	744	45,1
604	9,0	651	56,8	698	71,0	745	43,0
605	11,8	652	58,0	699	71,6	746	40,6
606	14,2	653	59,8	700	72,2	747	38,1
607	16,6	654	61,1	701	72,8	748	35,4
608	18,5	655	62,4	702	73,5	749	32,7
609	20,8	656	63,0	703	74,1	750	30,0
610	23,4	657	63,5	704	74,3	751	27,5
611	26,9	658	63,0	705	74,3	752	25,3
612	30,3	659	62,0	706	73,7	753	23,4
613	32,8	660	60,4	707	71,9	754	22,0
614	34,1	661	58,6	708	70,5	755	20,8
615	34,2	662	56,7	709	68,9	756	19,8
616	33,6	663	55,0	710	67,4	757	18,9
617	32,1	664	53,7	711	66,0	758	18,0
618	30,0	665	52,7	712	64,7	759	17,0
619	27,5	666	51,9	713	63,7	760	16,1
620	25,1	667	51,4	714	62,9	761	15,5
621	22,8	668	51,0	715	62,2	762	14,4
622	20,5	669	50,7	716	61,7	763	14,9
623	17,9	670	50,6	717	61,2	764	15,9
624	15,1	671	50,8	718	60,7	765	17,1
625	13,4	672	51,2	719	60,3	766	18,3
626	12,8	673	51,7	720	59,9	767	19,4
627	13,7	674	52,3	721	59,6	768	20,4
628	16,0	675	53,1	722	59,3	769	21,2
629	18,1	676	53,8	723	59,0	770	21,9
630	20,8	677	54,5	724	58,6	771	22,7
631	23,7	678	55,1	725	58,0	772	23,4
632	26,5	679	55,9	726	57,5	773	24,2
633	29,3	680	56,5	727	56,9	774	24,3
634	32,0	681	57,1	728	56,3	775	24,2
635	34,5	682	57,8	729	55,9	776	24,1

Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h
636	36,8	683	58,5	730	55,6	777	23,8
778	23,0	827	59,9	876	46,9	925	49,0
779	22,6	828	60,7	877	47,1	926	48,5
780	21,7	829	61,4	878	47,5	927	48,0
781	21,3	830	62,0	879	47,8	928	47,5
782	20,3	831	62,5	880	48,3	929	47,0
783	19,1	832	62,9	881	48,8	930	46,9
784	18,1	833	63,2	882	49,5	931	46,8
785	16,9	834	63,4	883	50,2	932	46,8
786	16,0	835	63,7	884	50,8	933	46,8
787	14,8	836	64,0	885	51,4	934	46,9
788	14,5	837	64,4	886	51,8	935	46,9
789	13,7	838	64,9	887	51,9	936	46,9
790	13,5	839	65,5	888	51,7	937	46,9
791	12,9	840	66,2	889	51,2	938	46,9
792	12,7	841	67,0	890	50,4	939	46,8
793	12,5	842	67,8	891	49,2	940	46,6
794	12,5	843	68,6	892	47,7	941	46,4
795	12,6	844	69,4	893	46,3	942	46,0
796	13,0	845	70,1	894	45,1	943	45,5
797	13,6	846	70,9	895	44,2	944	45,0
798	14,6	847	71,7	896	43,7	945	44,5
799	15,7	848	72,5	897	43,4	946	44,2
800	17,1	849	73,2	898	43,1	947	43,9
801	18,7	850	73,8	899	42,5	948	43,7
802	20,2	851	74,4	900	41,8	949	43,6
803	21,9	852	74,7	901	41,1	950	43,6
804	23,6	853	74,7	902	40,3	951	43,5
805	25,4	854	74,6	903	39,7	952	43,5
806	27,1	855	74,2	904	39,3	953	43,4
807	28,9	856	73,5	905	39,2	954	43,3
808	30,4	857	72,6	906	39,3	955	43,1
809	32,0	858	71,8	907	39,6	956	42,9
810	33,4	859	71,0	908	40,0	957	42,7
811	35,0	860	70,1	909	40,7	958	42,5
812	36,4	861	69,4	910	41,4	959	42,4
813	38,1	862	68,9	911	42,2	960	42,2
814	39,7	863	68,4	912	43,1	961	42,1

Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h
815	41,6	864	67,9	913	44,1	962	42,0
816	43,3	865	67,1	914	44,9	963	41,8
817	45,1	866	65,8	915	45,6	964	41,7
818	46,9	867	63,9	916	46,4	965	41,5
819	48,7	868	61,4	917	47,0	966	41,3
820	50,5	869	58,4	918	47,8	967	41,1
821	52,4	870	55,4	919	48,3	968	40,8
822	54,1	871	52,4	920	48,9	969	40,3
823	55,7	872	50,0	921	49,4	970	39,6
824	56,8	873	48,3	922	49,8	971	38,5
825	57,9	874	47,3	923	49,6	972	37,0
826	59,0	875	46,8	924	49,3	973	35,1
974	33,0						
975	30,6						
976	27,9						
977	25,1						
978	22,0						
979	18,8						
980	15,5						
981	12,3						
982	8,8						
983	6,0						
984	3,6						
985	1,6						
986	0,0						
987	0,0						
988	0,0						
989	0,0						
990	0,0						
991	0,0						
992	0,0						
993	0,0						
994	0,0						
995	0,0						
996	0,0						
997	0,0						
998	0,0						
999	0,0						

Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h
1 000	0,0						
1 001	0,0						
1 002	0,0						
1 003	0,0						
1 004	0,0						
1 005	0,0						
1 006	0,0						
1 007	0,0						
1 008	0,0						
1 009	0,0						
1 010	0,0						
1 011	0,0						
1 012	0,0						
1 013	0,0						
1 014	0,0						
1 015	0,0						
1 016	0,0						
1 017	0,0						
1 018	0,0						
1 019	0,0						
1 020	0,0						
1 021	0,0						
1 022	0,0						

Quadro A1/5

WLTC, ciclo de classe 2, fase Alta$_2$ (o segundo 1022 é o final da fase Média$_2$ e o início da fase Alta$_2$)

Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h
1 023	0,0	1 070	46,0	1 117	73,9	1 164	71,7
1 024	0,0	1 071	46,4	1 118	74,9	1 165	69,9
1 025	0,0	1 072	47,0	1 119	75,7	1 166	67,9
1 026	0,0	1 073	47,4	1 120	76,4	1 167	65,7
1 027	1,1	1 074	48,0	1 121	77,1	1 168	63,5
1 028	3,0	1 075	48,4	1 122	77,6	1 169	61,2
1 029	5,7	1 076	49,0	1 123	78,0	1 170	59,0
1 030	8,4	1 077	49,4	1 124	78,2	1 171	56,8

Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h
1 031	11,1	1 078	50,0	1 125	78,4	1 172	54,7
1 032	14,0	1 079	50,4	1 126	78,5	1 173	52,7
1 033	17,0	1 080	50,8	1 127	78,5	1 174	50,9
1 034	20,1	1 081	51,1	1 128	78,6	1 175	49,4
1 035	22,7	1 082	51,3	1 129	78,7	1 176	48,1
1 036	23,6	1 083	51,3	1 130	78,9	1 177	47,1
1 037	24,5	1 084	51,3	1 131	79,1	1 178	46,5
1 038	24,8	1 085	51,3	1 132	79,4	1 179	46,3
1 039	25,1	1 086	51,3	1 133	79,8	1 180	46,5
1 040	25,3	1 087	51,3	1 134	80,1	1 181	47,2
1 041	25,5	1 088	51,3	1 135	80,5	1 182	48,3
1 042	25,7	1 089	51,4	1 136	80,8	1 183	49,7
1 043	25,8	1 090	51,6	1 137	81,0	1 184	51,3
1 044	25,9	1 091	51,8	1 138	81,2	1 185	53,0
1 045	26,0	1 092	52,1	1 139	81,3	1 186	54,9
1 046	26,1	1 093	52,3	1 140	81,2	1 187	56,7
1 047	26,3	1 094	52,6	1 141	81,0	1 188	58,6
1 048	26,5	1 095	52,8	1 142	80,6	1 189	60,2
1 049	26,8	1 096	52,9	1 143	80,0	1 190	61,6
1 050	27,1	1 097	53,0	1 144	79,1	1 191	62,2
1 051	27,5	1 098	53,0	1 145	78,0	1 192	62,5
1 052	28,0	1 099	53,0	1 146	76,8	1 193	62,8
1 053	28,6	1 100	53,1	1 147	75,5	1 194	62,9
1 054	29,3	1 101	53,2	1 148	74,1	1 195	63,0
1 055	30,4	1 102	53,3	1 149	72,9	1 196	63,0
1 056	31,8	1 103	53,4	1 150	71,9	1 197	63,1
1 057	33,7	1 104	53,5	1 151	71,2	1 198	63,2
1 058	35,8	1 105	53,7	1 152	70,9	1 199	63,3
1 059	37,8	1 106	55,0	1 153	71,0	1 200	63,5
1 060	39,5	1 107	56,8	1 154	71,5	1 201	63,7
1 061	40,8	1 108	58,8	1 155	72,3	1 202	63,9
1 062	41,8	1 109	60,9	1 156	73,2	1 203	64,1
1 063	42,4	1 110	63,0	1 157	74,1	1 204	64,3
1 064	43,0	1 111	65,0	1 158	74,9	1 205	66,1
1 065	43,4	1 112	66,9	1 159	75,4	1 206	67,9
1 066	44,0	1 113	68,6	1 160	75,5	1 207	69,7
1 067	44,4	1 114	70,1	1 161	75,2	1 208	71,4
1 068	45,0	1 115	71,5	1 162	74,5	1 209	73,1

Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h
1 069	45,4	1 116	72,8	1 163	73,3	1 210	74,7
1 211	76,2	1 260	35,4	1 309	72,3	1 358	70,8
1 212	77,5	1 261	32,7	1 310	71,9	1 359	70,8
1 213	78,6	1 262	30,0	1 311	71,3	1 360	70,9
1 214	79,7	1 263	29,9	1 312	70,9	1 361	70,9
1 215	80,6	1 264	30,0	1 313	70,5	1 362	70,9
1 216	81,5	1 265	30,2	1 314	70,0	1 363	70,9
1 217	82,2	1 266	30,4	1 315	69,6	1 364	71,0
1 218	83,0	1 267	30,6	1 316	69,2	1 365	71,0
1 219	83,7	1 268	31,6	1 317	68,8	1 366	71,1
1 220	84,4	1 269	33,0	1 318	68,4	1 367	71,2
1 221	84,9	1 270	33,9	1 319	67,9	1 368	71,3
1 222	85,1	1 271	34,8	1 320	67,5	1 369	71,4
1 223	85,2	1 272	35,7	1 321	67,2	1 370	71,5
1 224	84,9	1 273	36,6	1 322	66,8	1 371	71,7
1 225	84,4	1 274	37,5	1 323	65,6	1 372	71,8
1 226	83,6	1 275	38,4	1 324	63,3	1 373	71,9
1 227	82,7	1 276	39,3	1 325	60,2	1 374	71,9
1 228	81,5	1 277	40,2	1 326	56,2	1 375	71,9
1 229	80,1	1 278	40,8	1 327	52,2	1 376	71,9
1 230	78,7	1 279	41,7	1 328	48,4	1 377	71,9
1 231	77,4	1 280	42,4	1 329	45,0	1 378	71,9
1 232	76,2	1 281	43,1	1 330	41,6	1 379	71,9
1 233	75,4	1 282	43,6	1 331	38,6	1 380	72,0
1 234	74,8	1 283	44,2	1 332	36,4	1 381	72,1
1 235	74,3	1 284	44,8	1 333	34,8	1 382	72,4
1 236	73,8	1 285	45,5	1 334	34,2	1 383	72,7
1 237	73,2	1 286	46,3	1 335	34,7	1 384	73,1
1 238	72,4	1 287	47,2	1 336	36,3	1 385	73,4
1 239	71,6	1 288	48,1	1 337	38,5	1 386	73,8
1 240	70,8	1 289	49,1	1 338	41,0	1 387	74,0
1 241	69,9	1 290	50,0	1 339	43,7	1 388	74,1
1 242	67,9	1 291	51,0	1 340	46,5	1 389	74,0
1 243	65,7	1 292	51,9	1 341	49,1	1 390	73,0
1 244	63,5	1 293	52,7	1 342	51,6	1 391	72,0
1 245	61,2	1 294	53,7	1 343	53,9	1 392	71,0
1 246	59,0	1 295	55,0	1 344	56,0	1 393	70,0
1 247	56,8	1 296	56,8	1 345	57,9	1 394	69,0

Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h
1 248	54,7	1 297	58,8	1 346	59,7	1 395	68,0
1 249	52,7	1 298	60,9	1 347	61,2	1 396	67,7
1 250	50,9	1 299	63,0	1 348	62,5	1 397	66,7
1 251	49,4	1 300	65,0	1 349	63,5	1 398	66,6
1 252	48,1	1 301	66,9	1 350	64,3	1 399	66,7
1 253	47,1	1 302	68,6	1 351	65,3	1 400	66,8
1 254	46,5	1 303	70,1	1 352	66,3	1 401	66,9
1 255	46,3	1 304	71,0	1 353	67,3	1 402	66,9
1 256	45,1	1 305	71,8	1 354	68,3	1 403	66,9
1 257	43,0	1 306	72,8	1 355	69,3	1 404	66,9
1 258	40,6	1 307	72,9	1 356	70,3	1 405	66,9
1 259	38,1	1 308	73,0	1 357	70,8	1 406	66,9
1 407	66,9	1 456	0,0				
1 408	67,0	1 457	0,0				
1 409	67,1	1 458	0,0				
1 410	67,3	1 459	0,0				
1 411	67,5	1 460	0,0				
1 412	67,8	1 461	0,0				
1 413	68,2	1 462	0,0				
1 414	68,6	1 463	0,0				
1 415	69,0	1 464	0,0				
1 416	69,3	1 465	0,0				
1 417	69,3	1 466	0,0				
1 418	69,2	1 467	0,0				
1 419	68,8	1 468	0,0				
1 420	68,2	1 469	0,0				
1 421	67,6	1 470	0,0				
1 422	67,4	1 471	0,0				
1 423	67,2	1 472	0,0				
1 424	66,9	1 473	0,0				
1 425	66,3	1 474	0,0				
1 426	65,4	1 475	0,0				
1 427	64,0	1 476	0,0				
1 428	62,4	1 477	0,0				
1 429	60,6						
1 430	58,6						
1 431	56,7						
1 432	54,8						

Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h
1 433	53,0						
1 434	51,3						
1 435	49,6						
1 436	47,8						
1 437	45,5						
1 438	42,8						
1 439	39,8						
1 440	36,5						
1 441	33,0						
1 442	29,5						
1 443	25,8						
1 444	22,1						
1 445	18,6						
1 446	15,3						
1 447	12,4						
1 448	9,6						
1 449	6,6						
1 450	3,8						
1 451	1,6						
1 452	0,0						
1 453	0,0						
1 454	0,0						
1 455	0,0						

Quadro A1/6

Este quadro só é aplicável ao Nível 1-A.

WLTC, ciclo de classe 2, fase Extra-Alta$_2$ (o segundo 1477 é o final da fase Alta$_2$ e o início da fase Extra-Alta$_2$)

Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h
1 478	0,0	1 525	63,4	1 572	107,4	1 619	113,7
1 479	1,1	1 526	64,5	1 573	108,7	1 620	114,1
1 480	2,3	1 527	65,7	1 574	109,9	1 621	114,4
1 481	4,6	1 528	66,9	1 575	111,2	1 622	114,6
1 482	6,5	1 529	68,1	1 576	112,3	1 623	114,7
1 483	8,9	1 530	69,1	1 577	113,4	1 624	114,7
1 484	10,9	1 531	70,0	1 578	114,4	1 625	114,7

Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h
1 485	13,5	1 532	70,9	1 579	115,3	1 626	114,6
1 486	15,2	1 533	71,8	1 580	116,1	1 627	114,5
1 487	17,6	1 534	72,6	1 581	116,8	1 628	114,5
1 488	19,3	1 535	73,4	1 582	117,4	1 629	114,5
1 489	21,4	1 536	74,0	1 583	117,7	1 630	114,7
1 490	23,0	1 537	74,7	1 584	118,2	1 631	115,0
1 491	25,0	1 538	75,2	1 585	118,1	1 632	115,6
1 492	26,5	1 539	75,7	1 586	117,7	1 633	116,4
1 493	28,4	1 540	76,4	1 587	117,0	1 634	117,3
1 494	29,8	1 541	77,2	1 588	116,1	1 635	118,2
1 495	31,7	1 542	78,2	1 589	115,2	1 636	118,8
1 496	33,7	1 543	78,9	1 590	114,4	1 637	119,3
1 497	35,8	1 544	79,9	1 591	113,6	1 638	119,6
1 498	38,1	1 545	81,1	1 592	113,0	1 639	119,7
1 499	40,5	1 546	82,4	1 593	112,6	1 640	119,5
1 500	42,2	1 547	83,7	1 594	112,2	1 641	119,3
1 501	43,5	1 548	85,4	1 595	111,9	1 642	119,2
1 502	44,5	1 549	87,0	1 596	111,6	1 643	119,0
1 503	45,2	1 550	88,3	1 597	111,2	1 644	118,8
1 504	45,8	1 551	89,5	1 598	110,7	1 645	118,8
1 505	46,6	1 552	90,5	1 599	110,1	1 646	118,8
1 506	47,4	1 553	91,3	1 600	109,3	1 647	118,8
1 507	48,5	1 554	92,2	1 601	108,4	1 648	118,8
1 508	49,7	1 555	93,0	1 602	107,4	1 649	118,9
1 509	51,3	1 556	93,8	1 603	106,7	1 650	119,0
1 510	52,9	1 557	94,6	1 604	106,3	1 651	119,0
1 511	54,3	1 558	95,3	1 605	106,2	1 652	119,1
1 512	55,6	1 559	95,9	1 606	106,4	1 653	119,2
1 513	56,8	1 560	96,6	1 607	107,0	1 654	119,4
1 514	57,9	1 561	97,4	1 608	107,5	1 655	119,6
1 515	58,9	1 562	98,1	1 609	107,9	1 656	119,9
1 516	59,7	1 563	98,7	1 610	108,4	1 657	120,1
1 517	60,3	1 564	99,5	1 611	108,9	1 658	120,3
1 518	60,7	1 565	100,3	1 612	109,5	1 659	120,4
1 519	60,9	1 566	101,1	1 613	110,2	1 660	120,5
1 520	61,0	1 567	101,9	1 614	110,9	1 661	120,5
1 521	61,1	1 568	102,8	1 615	111,6	1 662	120,5
1 522	61,4	1 569	103,8	1 616	112,2	1 663	120,5

Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h
1 523	61,8	1 570	105,0	1 617	112,8	1 664	120,4
1 524	62,5	1 571	106,1	1 618	113,3	1 665	120,3
1 666	120,1	1 715	120,4	1 764	82,6		
1 667	119,9	1 716	120,8	1 765	81,9		
1 668	119,6	1 717	121,1	1 766	81,1		
1 669	119,5	1 718	121,6	1 767	80,0		
1 670	119,4	1 719	121,8	1 768	78,7		
1 671	119,3	1 720	122,1	1 769	76,9		
1 672	119,3	1 721	122,4	1 770	74,6		
1 673	119,4	1 722	122,7	1 771	72,0		
1 674	119,5	1 723	122,8	1 772	69,0		
1 675	119,5	1 724	123,1	1 773	65,6		
1 676	119,6	1 725	123,1	1 774	62,1		
1 677	119,6	1 726	122,8	1 775	58,5		
1 678	119,6	1 727	122,3	1 776	54,7		
1 679	119,4	1 728	121,3	1 777	50,9		
1 680	119,3	1 729	119,9	1 778	47,3		
1 681	119,0	1 730	118,1	1 779	43,8		
1 682	118,8	1 731	115,9	1 780	40,4		
1 683	118,7	1 732	113,5	1 781	37,4		
1 684	118,8	1 733	111,1	1 782	34,3		
1 685	119,0	1 734	108,6	1 783	31,3		
1 686	119,2	1 735	106,2	1 784	28,3		
1 687	119,6	1 736	104,0	1 785	25,2		
1 688	120,0	1 737	101,1	1 786	22,0		
1 689	120,3	1 738	98,3	1 787	18,9		
1 690	120,5	1 739	95,7	1 788	16,1		
1 691	120,7	1 740	93,5	1 789	13,4		
1 692	120,9	1 741	91,5	1 790	11,1		
1 693	121,0	1 742	90,7	1 791	8,9		
1 694	121,1	1 743	90,4	1 792	6,9		
1 695	121,2	1 744	90,2	1 793	4,9		
1 696	121,3	1 745	90,2	1 794	2,8		
1 697	121,4	1 746	90,1	1 795	0,0		
1 698	121,5	1 747	90,0	1 796	0,0		
1 699	121,5	1 748	89,8	1 797	0,0		
1 700	121,5	1 749	89,6	1 798	0,0		
1 701	121,4	1 750	89,4	1 799	0,0		

Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h
1 702	121,3	1 751	89,2	1 800	0,0		
1 703	121,1	1 752	88,9				
1 704	120,9	1 753	88,5				
1 705	120,6	1 754	88,1				
1 706	120,4	1 755	87,6				
1 707	120,2	1 756	87,1				
1 708	120,1	1 757	86,6				
1 709	119,9	1 758	86,1				
1 710	119,8	1 759	85,5				
1 711	119,8	1 760	85,0				
1 712	119,9	1 761	84,4				
1 713	120,0	1 762	83,8				
1 714	120,2	1 763	83,2				

6. WLTC, Ciclo de classe 3

Figura A1/7

WLTC, ciclo de classe 3, fase Baixa$_3$

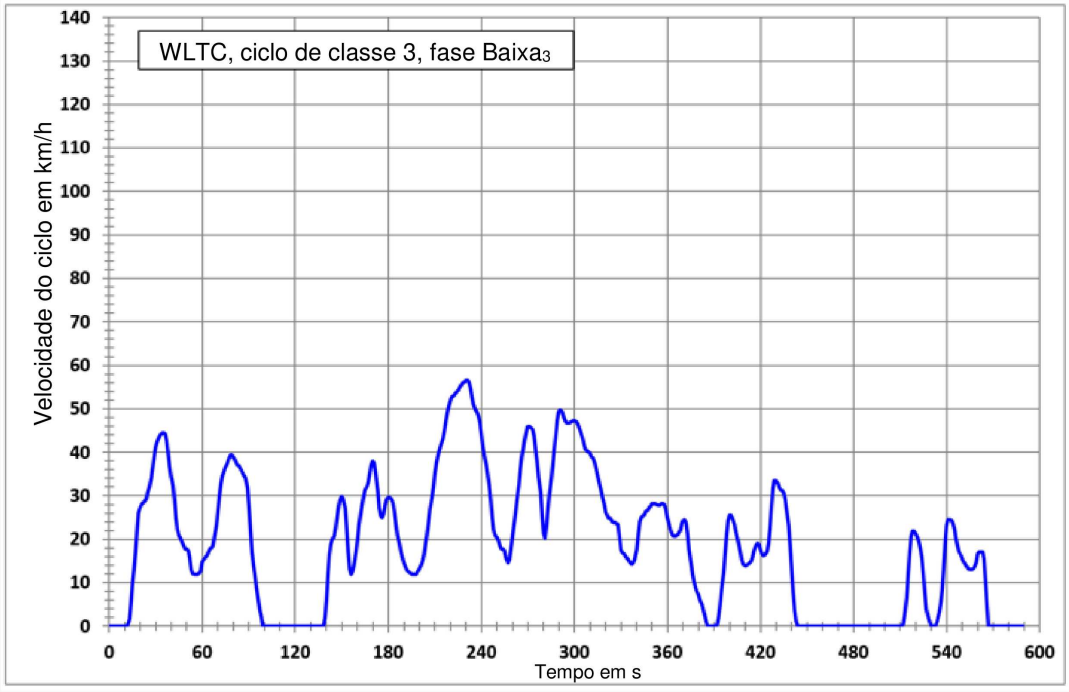


Figura A1/8

WLTC, ciclo de classe 3a, fase Média$_{3a}$

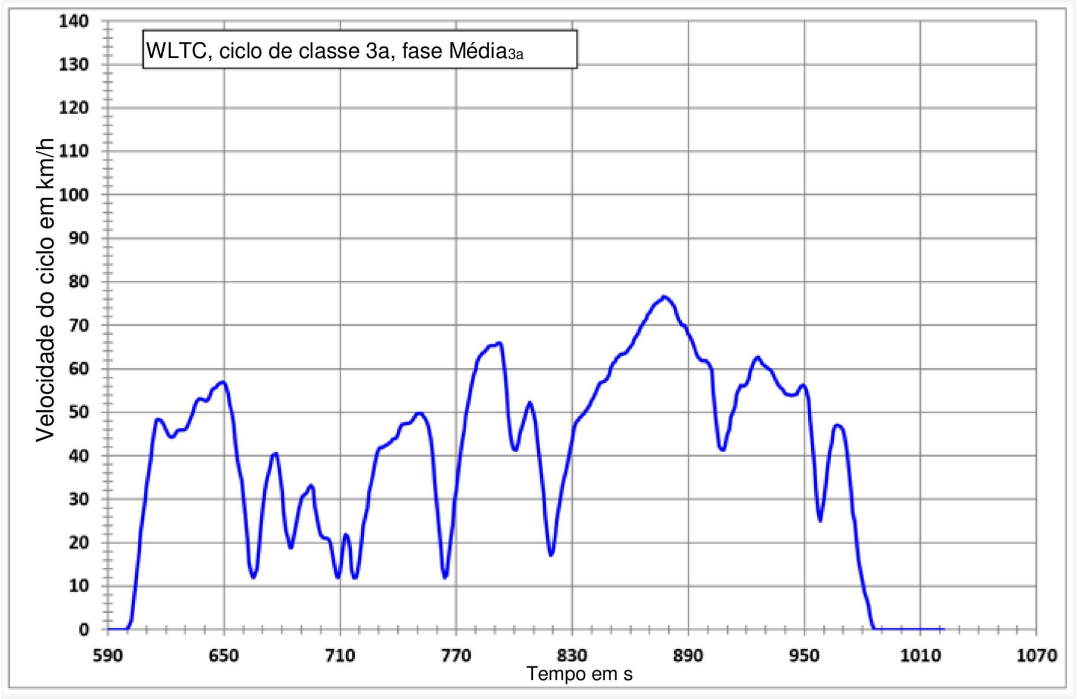


Figura A1/9

WLTC, ciclo de classe 3b, fase Média$_{3b}$

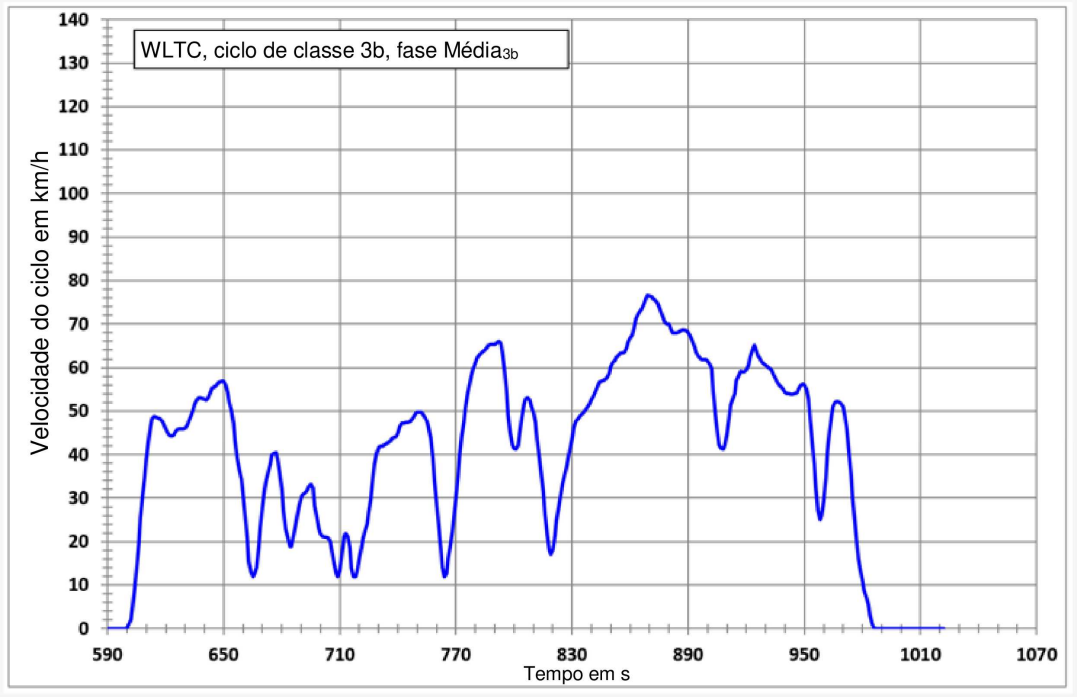


Figura A1/10

WLTC, ciclo de classe 3a, fase Alta$_{3a}$

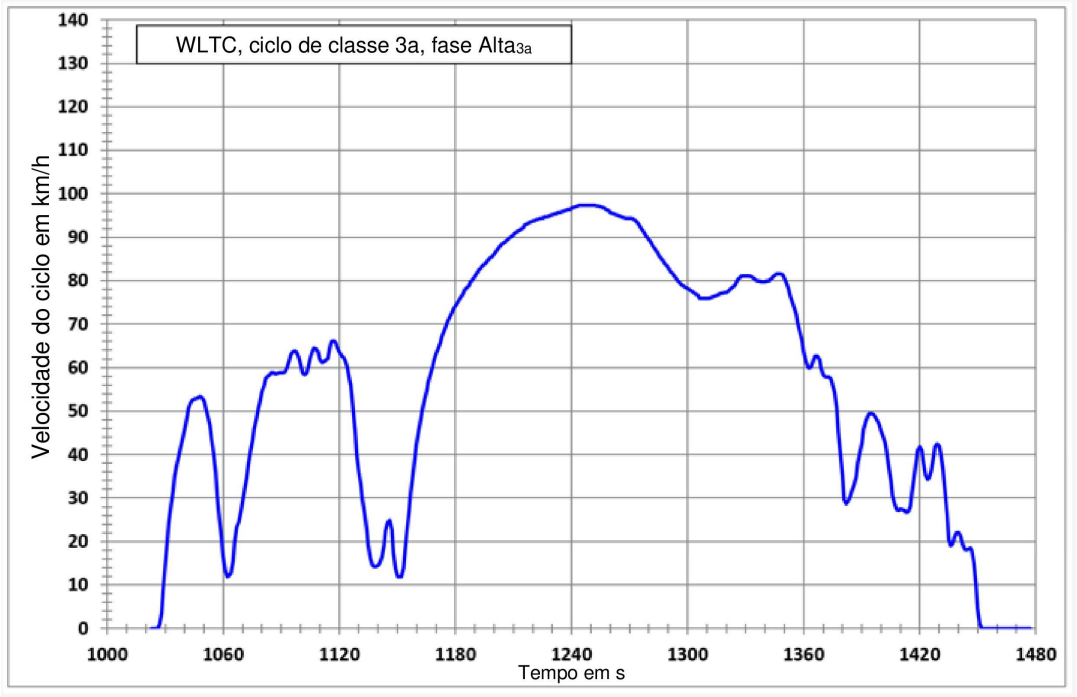


Figura A1/11

WLTC, ciclo de classe 3b, fase Alta$_{3b}$

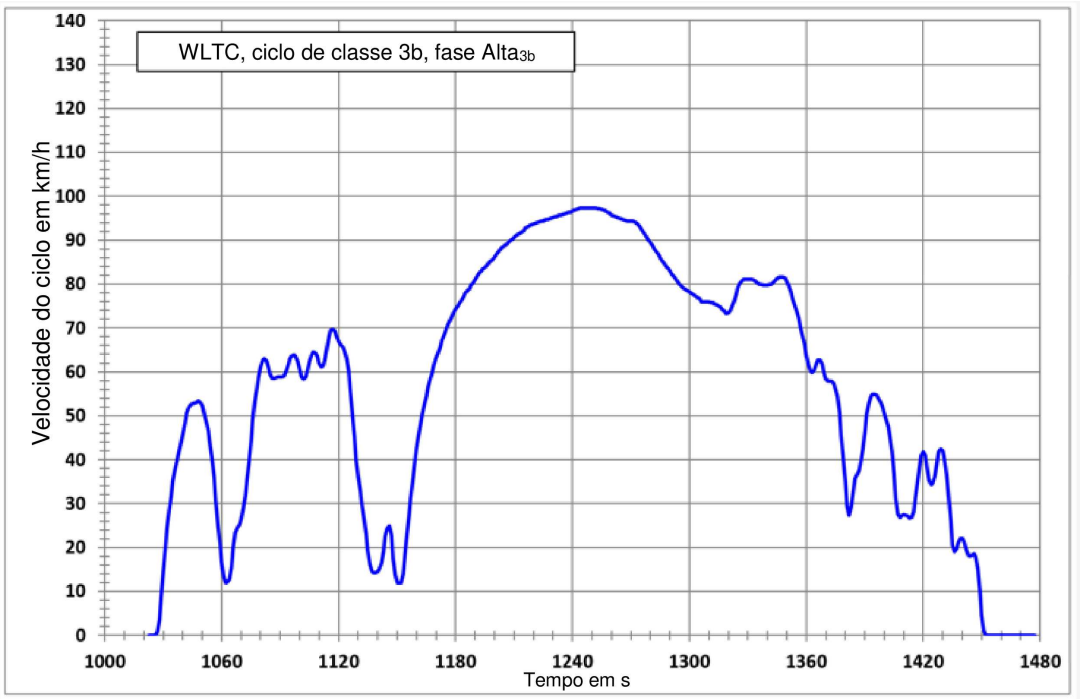
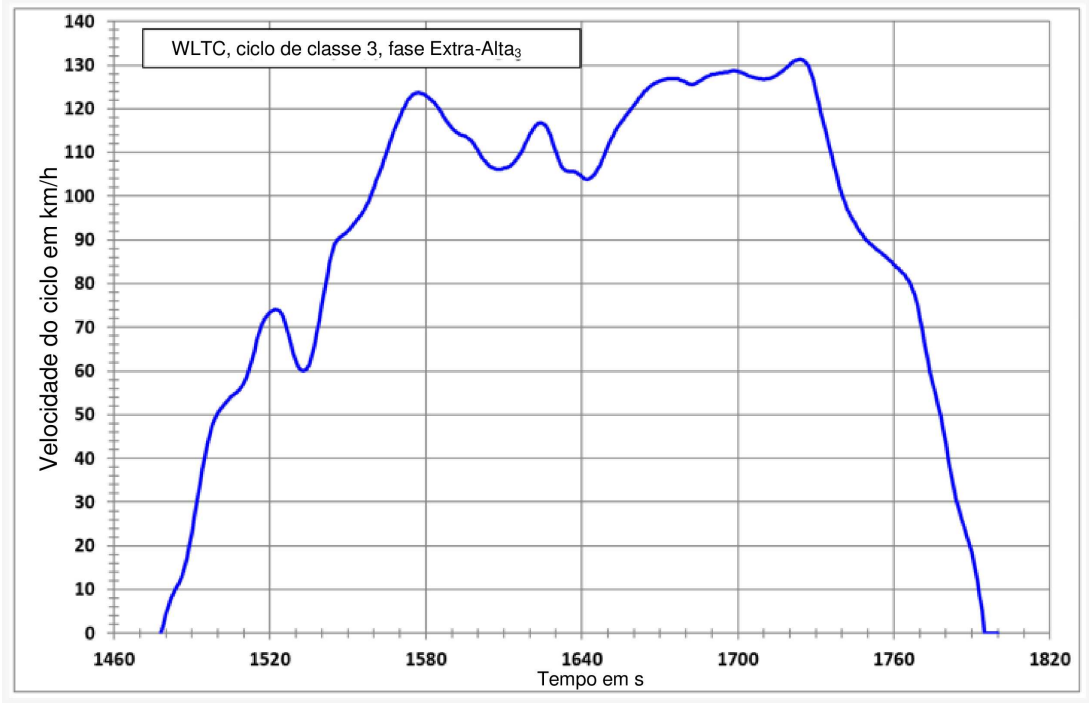


Figura A1/12

Esta figura só é aplicável ao Nível 1-A

WLTC, ciclo de classe 3, fase Extra-Alta$_2$



Quadro A1/7

WLTC, ciclo de classe 3, fase Baixa$_3$ (o segundo 589 é o final da fase Baixa$_3$ e o início da fase Média$_3$)

Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h
0	0,0	47	19,5	94	12,0	141	11,7
1	0,0	48	18,4	95	9,1	142	16,4
2	0,0	49	17,8	96	5,8	143	18,9
3	0,0	50	17,8	97	3,6	144	19,9
4	0,0	51	17,4	98	2,2	145	20,8
5	0,0	52	15,7	99	0,0	146	22,8
6	0,0	53	13,1	100	0,0	147	25,4
7	0,0	54	12,1	101	0,0	148	27,7
8	0,0	55	12,0	102	0,0	149	29,2
9	0,0	56	12,0	103	0,0	150	29,8
10	0,0	57	12,0	104	0,0	151	29,4
11	0,0	58	12,3	105	0,0	152	27,2
12	0,2	59	12,6	106	0,0	153	22,6
13	1,7	60	14,7	107	0,0	154	17,3
14	5,4	61	15,3	108	0,0	155	13,3

Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h
15	9,9	62	15,9	109	0,0	156	12,0
16	13,1	63	16,2	110	0,0	157	12,6
17	16,9	64	17,1	111	0,0	158	14,1
18	21,7	65	17,8	112	0,0	159	17,2
19	26,0	66	18,1	113	0,0	160	20,1
20	27,5	67	18,4	114	0,0	161	23,4
21	28,1	68	20,3	115	0,0	162	25,5
22	28,3	69	23,2	116	0,0	163	27,6
23	28,8	70	26,5	117	0,0	164	29,5
24	29,1	71	29,8	118	0,0	165	31,1
25	30,8	72	32,6	119	0,0	166	32,1
26	31,9	73	34,4	120	0,0	167	33,2
27	34,1	74	35,5	121	0,0	168	35,2
28	36,6	75	36,4	122	0,0	169	37,2
29	39,1	76	37,4	123	0,0	170	38,0
30	41,3	77	38,5	124	0,0	171	37,4
31	42,5	78	39,3	125	0,0	172	35,1
32	43,3	79	39,5	126	0,0	173	31,0
33	43,9	80	39,0	127	0,0	174	27,1
34	44,4	81	38,5	128	0,0	175	25,3
35	44,5	82	37,3	129	0,0	176	25,1
36	44,2	83	37,0	130	0,0	177	25,9
37	42,7	84	36,7	131	0,0	178	27,8
38	39,9	85	35,9	132	0,0	179	29,2
39	37,0	86	35,3	133	0,0	180	29,6
40	34,6	87	34,6	134	0,0	181	29,5
41	32,3	88	34,2	135	0,0	182	29,2
42	29,0	89	31,9	136	0,0	183	28,3
43	25,1	90	27,3	137	0,0	184	26,1
44	22,2	91	22,0	138	0,2	185	23,6
45	20,9	92	17,0	139	1,9	186	21,0
46	20,4	93	14,2	140	6,1	187	18,9
188	17,1	237	49,2	286	37,4	335	15,0
189	15,7	238	48,4	287	40,7	336	14,5
190	14,5	239	46,9	288	44,0	337	14,3
191	13,7	240	44,3	289	47,3	338	14,5
192	12,9	241	41,5	290	49,2	339	15,4
193	12,5	242	39,5	291	49,8	340	17,8

Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h
194	12,2	243	37,0	292	49,2	341	21,1
195	12,0	244	34,6	293	48,1	342	24,1
196	12,0	245	32,3	294	47,3	343	25,0
197	12,0	246	29,0	295	46,8	344	25,3
198	12,0	247	25,1	296	46,7	345	25,5
199	12,5	248	22,2	297	46,8	346	26,4
200	13,0	249	20,9	298	47,1	347	26,6
201	14,0	250	20,4	299	47,3	348	27,1
202	15,0	251	19,5	300	47,3	349	27,7
203	16,5	252	18,4	301	47,1	350	28,1
204	19,0	253	17,8	302	46,6	351	28,2
205	21,2	254	17,8	303	45,8	352	28,1
206	23,8	255	17,4	304	44,8	353	28,0
207	26,9	256	15,7	305	43,3	354	27,9
208	29,6	257	14,5	306	41,8	355	27,9
209	32,0	258	15,4	307	40,8	356	28,1
210	35,2	259	17,9	308	40,3	357	28,2
211	37,5	260	20,6	309	40,1	358	28,0
212	39,2	261	23,2	310	39,7	359	26,9
213	40,5	262	25,7	311	39,2	360	25,0
214	41,6	263	28,7	312	38,5	361	23,2
215	43,1	264	32,5	313	37,4	362	21,9
216	45,0	265	36,1	314	36,0	363	21,1
217	47,1	266	39,0	315	34,4	364	20,7
218	49,0	267	40,8	316	33,0	365	20,7
219	50,6	268	42,9	317	31,7	366	20,8
220	51,8	269	44,4	318	30,0	367	21,2
221	52,7	270	45,9	319	28,0	368	22,1
222	53,1	271	46,0	320	26,1	369	23,5
223	53,5	272	45,6	321	25,6	370	24,3
224	53,8	273	45,3	322	24,9	371	24,5
225	54,2	274	43,7	323	24,9	372	23,8
226	54,8	275	40,8	324	24,3	373	21,3
227	55,3	276	38,0	325	23,9	374	17,7
228	55,8	277	34,4	326	23,9	375	14,4
229	56,2	278	30,9	327	23,6	376	11,9
230	56,5	279	25,5	328	23,3	377	10,2
231	56,5	280	21,4	329	20,5	378	8,9

Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h
232	56,2	281	20,2	330	17,5	379	8,0
233	54,9	282	22,9	331	16,9	380	7,2
234	52,9	283	26,6	332	16,7	381	6,1
235	51,0	284	30,2	333	15,9	382	4,9
236	49,8	285	34,1	334	15,6	383	3,7
384	2,3	433	31,3	482	0,0	531	0,0
385	0,9	434	31,1	483	0,0	532	0,0
386	0,0	435	30,6	484	0,0	533	0,2
387	0,0	436	29,2	485	0,0	534	1,2
388	0,0	437	26,7	486	0,0	535	3,2
389	0,0	438	23,0	487	0,0	536	5,2
390	0,0	439	18,2	488	0,0	537	8,2
391	0,0	440	12,9	489	0,0	538	13
392	0,5	441	7,7	490	0,0	539	18,8
393	2,1	442	3,8	491	0,0	540	23,1
394	4,8	443	1,3	492	0,0	541	24,5
395	8,3	444	0,2	493	0,0	542	24,5
396	12,3	445	0,0	494	0,0	543	24,3
397	16,6	446	0,0	495	0,0	544	23,6
398	20,9	447	0,0	496	0,0	545	22,3
399	24,2	448	0,0	497	0,0	546	20,1
400	25,6	449	0,0	498	0,0	547	18,5
401	25,6	450	0,0	499	0,0	548	17,2
402	24,9	451	0,0	500	0,0	549	16,3
403	23,3	452	0,0	501	0,0	550	15,4
404	21,6	453	0,0	502	0,0	551	14,7
405	20,2	454	0,0	503	0,0	552	14,3
406	18,7	455	0,0	504	0,0	553	13,7
407	17,0	456	0,0	505	0,0	554	13,3
408	15,3	457	0,0	506	0,0	555	13,1
409	14,2	458	0,0	507	0,0	556	13,1
410	13,9	459	0,0	508	0,0	557	13,3
411	14,0	460	0,0	509	0,0	558	13,8
412	14,2	461	0,0	510	0,0	559	14,5
413	14,5	462	0,0	511	0,0	560	16,5
414	14,9	463	0,0	512	0,5	561	17,0
415	15,9	464	0,0	513	2,5	562	17,0
416	17,4	465	0,0	514	6,6	563	17,0

Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h
417	18,7	466	0,0	515	11,8	564	15,4
418	19,1	467	0,0	516	16,8	565	10,1
419	18,8	468	0,0	517	20,5	566	4,8
420	17,6	469	0,0	518	21,9	567	0,0
421	16,6	470	0,0	519	21,9	568	0,0
422	16,2	471	0,0	520	21,3	569	0,0
423	16,4	472	0,0	521	20,3	570	0,0
424	17,2	473	0,0	522	19,2	571	0,0
425	19,1	474	0,0	523	17,8	572	0,0
426	22,6	475	0,0	524	15,5	573	0,0
427	27,4	476	0,0	525	11,9	574	0,0
428	31,6	477	0,0	526	7,6	575	0,0
429	33,4	478	0,0	527	4,0	576	0,0
430	33,5	479	0,0	528	2,0	577	0,0
431	32,8	480	0,0	529	1,0	578	0,0
432	31,9	481	0,0	530	0,0	579	0,0
580	0,0						
581	0,0						
582	0,0						
583	0,0						
584	0,0						
585	0,0						
586	0,0						
587	0,0						
588	0,0						
589	0,0						

Quadro A1/8

WLTC, ciclo de classe 3a, fase Baixa$_{3a}$ (o segundo 589 é o final da fase Baixa$_3$ e o início da fase Média$_{3a}$)

Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h
590	0,0	637	53,0	684	18,9	731	41,9
591	0,0	638	53,0	685	18,9	732	42,0
592	0,0	639	52,9	686	21,3	733	42,2
593	0,0	640	52,7	687	23,9	734	42,4
594	0,0	641	52,6	688	25,9	735	42,7

Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h
595	0,0	642	53,1	689	28,4	736	43,1
596	0,0	643	54,3	690	30,3	737	43,7
597	0,0	644	55,2	691	30,9	738	44,0
598	0,0	645	55,5	692	31,1	739	44,1
599	0,0	646	55,9	693	31,8	740	45,3
600	0,0	647	56,3	694	32,7	741	46,4
601	1,0	648	56,7	695	33,2	742	47,2
602	2,1	649	56,9	696	32,4	743	47,3
603	5,2	650	56,8	697	28,3	744	47,4
604	9,2	651	56,0	698	25,8	745	47,4
605	13,5	652	54,2	699	23,1	746	47,5
606	18,1	653	52,1	700	21,8	747	47,9
607	22,3	654	50,1	701	21,2	748	48,6
608	26,0	655	47,2	702	21,0	749	49,4
609	29,3	656	43,2	703	21,0	750	49,8
610	32,8	657	39,2	704	20,9	751	49,8
611	36,0	658	36,5	705	19,9	752	49,7
612	39,2	659	34,3	706	17,9	753	49,3
613	42,5	660	31,0	707	15,1	754	48,5
614	45,7	661	26,0	708	12,8	755	47,6
615	48,2	662	20,7	709	12,0	756	46,3
616	48,4	663	15,4	710	13,2	757	43,7
617	48,2	664	13,1	711	17,1	758	39,3
618	47,8	665	12,0	712	21,1	759	34,1
619	47,0	666	12,5	713	21,8	760	29,0
620	45,9	667	14,0	714	21,2	761	23,7
621	44,9	668	19,0	715	18,5	762	18,4
622	44,4	669	23,2	716	13,9	763	14,3
623	44,3	670	28,0	717	12,0	764	12,0
624	44,5	671	32,0	718	12,0	765	12,8
625	45,1	672	34,0	719	13,0	766	16,0
626	45,7	673	36,0	720	16,3	767	20,4
627	46,0	674	38,0	721	20,5	768	24,0
628	46,0	675	40,0	722	23,9	769	29,0
629	46,0	676	40,3	723	26,0	770	32,2
630	46,1	677	40,5	724	28,0	771	36,8
631	46,7	678	39,0	725	31,5	772	39,4
632	47,7	679	35,7	726	33,4	773	43,2

Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h
633	48,9	680	31,8	727	36,0	774	45,8
634	50,3	681	27,1	728	37,8	775	49,2
635	51,6	682	22,8	729	40,2	776	51,4
636	52,6	683	21,1	730	41,6	777	54,2
778	56,0	827	37,1	876	75,8	925	62,3
779	58,3	828	38,9	877	76,6	926	62,7
780	59,8	829	41,4	878	76,5	927	62,0
781	61,7	830	44,0	879	76,2	928	61,3
782	62,7	831	46,3	880	75,8	929	60,9
783	63,3	832	47,7	881	75,4	930	60,5
784	63,6	833	48,2	882	74,8	931	60,2
785	64,0	834	48,7	883	73,9	932	59,8
786	64,7	835	49,3	884	72,7	933	59,4
787	65,2	836	49,8	885	71,3	934	58,6
788	65,3	837	50,2	886	70,4	935	57,5
789	65,3	838	50,9	887	70,0	936	56,6
790	65,4	839	51,8	888	70,0	937	56,0
791	65,7	840	52,5	889	69,0	938	55,5
792	66,0	841	53,3	890	68,0	939	55,0
793	65,6	842	54,5	891	67,3	940	54,4
794	63,5	843	55,7	892	66,2	941	54,1
795	59,7	844	56,5	893	64,8	942	54,0
796	54,6	845	56,8	894	63,6	943	53,9
797	49,3	846	57,0	895	62,6	944	53,9
798	44,9	847	57,2	896	62,1	945	54,0
799	42,3	848	57,7	897	61,9	946	54,2
800	41,4	849	58,7	898	61,9	947	55,0
801	41,3	850	60,1	899	61,8	948	55,8
802	43,0	851	61,1	900	61,5	949	56,2
803	45,0	852	61,7	901	60,9	950	56,1
804	46,5	853	62,3	902	59,7	951	55,1
805	48,3	854	62,9	903	54,6	952	52,7
806	49,5	855	63,3	904	49,3	953	48,4
807	51,2	856	63,4	905	44,9	954	43,1
808	52,2	857	63,5	906	42,3	955	37,8
809	51,6	858	63,9	907	41,4	956	32,5
810	49,7	859	64,4	908	41,3	957	27,2
811	47,4	860	65,0	909	42,1	958	25,1

Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h
812	43,7	861	65,6	910	44,7	959	27,0
813	39,7	862	66,6	911	46,0	960	29,8
814	35,5	863	67,4	912	48,8	961	33,8
815	31,1	864	68,2	913	50,1	962	37,0
816	26,3	865	69,1	914	51,3	963	40,7
817	21,9	866	70,0	915	54,1	964	43,0
818	18,0	867	70,8	916	55,2	965	45,6
819	17,0	868	71,5	917	56,2	966	46,9
820	18,0	869	72,4	918	56,1	967	47,0
821	21,4	870	73,0	919	56,1	968	46,9
822	24,8	871	73,7	920	56,5	969	46,5
823	27,9	872	74,4	921	57,5	970	45,8
824	30,8	873	74,9	922	59,2	971	44,3
825	33,0	874	75,3	923	60,7	972	41,3
826	35,1	875	75,6	924	61,8	973	36,5
974	31,7						
975	27,0						
976	24,7						
977	19,3						
978	16,0						
979	13,2						
980	10,7						
981	8,8						
982	7,2						
983	5,5						
984	3,2						
985	1,1						
986	0,0						
987	0,0						
988	0,0						
989	0,0						
990	0,0						
991	0,0						
992	0,0						
993	0,0						
994	0,0						
995	0,0						
996	0,0						

Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h
997	0,0						
998	0,0						
999	0,0						
1 000	0,0						
1 001	0,0						
1 002	0,0						
1 003	0,0						
1 004	0,0						
1 005	0,0						
1 006	0,0						
1 007	0,0						
1 008	0,0						
1 009	0,0						
1 010	0,0						
1 011	0,0						
1 012	0,0						
1 013	0,0						
1 014	0,0						
1 015	0,0						
1 016	0,0						
1 017	0,0						
1 018	0,0						
1 019	0,0						
1 020	0,0						
1 021	0,0						
1 022	0,0						

Quadro A1/9

WLTC, ciclo de classe 3b, fase Baixa$_{3b}$ (o segundo 589 é o final da fase Baixa$_3$ e o início da fase Média$_{3b}$)

Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h
590	0,0	637	53,0	684	18,9	731	41,9
591	0,0	638	53,0	685	18,9	732	42,0
592	0,0	639	52,9	686	21,3	733	42,2
593	0,0	640	52,7	687	23,9	734	42,4
594	0,0	641	52,6	688	25,9	735	42,7

Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h
595	0,0	642	53,1	689	28,4	736	43,1
596	0,0	643	54,3	690	30,3	737	43,7
597	0,0	644	55,2	691	30,9	738	44,0
598	0,0	645	55,5	692	31,1	739	44,1
599	0,0	646	55,9	693	31,8	740	45,3
600	0,0	647	56,3	694	32,7	741	46,4
601	1,0	648	56,7	695	33,2	742	47,2
602	2,1	649	56,9	696	32,4	743	47,3
603	4,8	650	56,8	697	28,3	744	47,4
604	9,1	651	56,0	698	25,8	745	47,4
605	14,2	652	54,2	699	23,1	746	47,5
606	19,8	653	52,1	700	21,8	747	47,9
607	25,5	654	50,1	701	21,2	748	48,6
608	30,5	655	47,2	702	21,0	749	49,4
609	34,8	656	43,2	703	21,0	750	49,8
610	38,8	657	39,2	704	20,9	751	49,8
611	42,9	658	36,5	705	19,9	752	49,7
612	46,4	659	34,3	706	17,9	753	49,3
613	48,3	660	31,0	707	15,1	754	48,5
614	48,7	661	26,0	708	12,8	755	47,6
615	48,5	662	20,7	709	12,0	756	46,3
616	48,4	663	15,4	710	13,2	757	43,7
617	48,2	664	13,1	711	17,1	758	39,3
618	47,8	665	12,0	712	21,1	759	34,1
619	47,0	666	12,5	713	21,8	760	29,0
620	45,9	667	14,0	714	21,2	761	23,7
621	44,9	668	19,0	715	18,5	762	18,4
622	44,4	669	23,2	716	13,9	763	14,3
623	44,3	670	28,0	717	12,0	764	12,0
624	44,5	671	32,0	718	12,0	765	12,8
625	45,1	672	34,0	719	13,0	766	16,0
626	45,7	673	36,0	720	16,0	767	19,1
627	46,0	674	38,0	721	18,5	768	22,4
628	46,0	675	40,0	722	20,6	769	25,6
629	46,0	676	40,3	723	22,5	770	30,1
630	46,1	677	40,5	724	24,0	771	35,3
631	46,7	678	39,0	725	26,6	772	39,9
632	47,7	679	35,7	726	29,9	773	44,5

Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h
633	48,9	680	31,8	727	34,8	774	47,5
634	50,3	681	27,1	728	37,8	775	50,9
635	51,6	682	22,8	729	40,2	776	54,1
636	52,6	683	21,1	730	41,6	777	56,3
778	58,1	827	37,1	876	72,7	925	64,1
779	59,8	828	38,9	877	71,3	926	62,7
780	61,1	829	41,4	878	70,4	927	62,0
781	62,1	830	44,0	879	70,0	928	61,3
782	62,8	831	46,3	880	70,0	929	60,9
783	63,3	832	47,7	881	69,0	930	60,5
784	63,6	833	48,2	882	68,0	931	60,2
785	64,0	834	48,7	883	68,0	932	59,8
786	64,7	835	49,3	884	68,0	933	59,4
787	65,2	836	49,8	885	68,1	934	58,6
788	65,3	837	50,2	886	68,4	935	57,5
789	65,3	838	50,9	887	68,6	936	56,6
790	65,4	839	51,8	888	68,7	937	56,0
791	65,7	840	52,5	889	68,5	938	55,5
792	66,0	841	53,3	890	68,1	939	55,0
793	65,6	842	54,5	891	67,3	940	54,4
794	63,5	843	55,7	892	66,2	941	54,1
795	59,7	844	56,5	893	64,8	942	54,0
796	54,6	845	56,8	894	63,6	943	53,9
797	49,3	846	57,0	895	62,6	944	53,9
798	44,9	847	57,2	896	62,1	945	54,0
799	42,3	848	57,7	897	61,9	946	54,2
800	41,4	849	58,7	898	61,9	947	55,0
801	41,3	850	60,1	899	61,8	948	55,8
802	42,1	851	61,1	900	61,5	949	56,2
803	44,7	852	61,7	901	60,9	950	56,1
804	48,4	853	62,3	902	59,7	951	55,1
805	51,4	854	62,9	903	54,6	952	52,7
806	52,7	855	63,3	904	49,3	953	48,4
807	53,0	856	63,4	905	44,9	954	43,1
808	52,5	857	63,5	906	42,3	955	37,8
809	51,3	858	64,5	907	41,4	956	32,5
810	49,7	859	65,8	908	41,3	957	27,2
811	47,4	860	66,8	909	42,1	958	25,1

Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h
812	43,7	861	67,4	910	44,7	959	26,0
813	39,7	862	68,8	911	48,4	960	29,3
814	35,5	863	71,1	912	51,4	961	34,6
815	31,1	864	72,3	913	52,7	962	40,4
816	26,3	865	72,8	914	54,0	963	45,3
817	21,9	866	73,4	915	57,0	964	49,0
818	18,0	867	74,6	916	58,1	965	51,1
819	17,0	868	76,0	917	59,2	966	52,1
820	18,0	869	76,6	918	59,0	967	52,2
821	21,4	870	76,5	919	59,1	968	52,1
822	24,8	871	76,2	920	59,5	969	51,7
823	27,9	872	75,8	921	60,5	970	50,9
824	30,8	873	75,4	922	62,3	971	49,2
825	33,0	874	74,8	923	63,9	972	45,9
826	35,1	875	73,9	924	65,1	973	40,6
974	35,3						
975	30,0						
976	24,7						
977	19,3						
978	16,0						
979	13,2						
980	10,7						
981	8,8						
982	7,2						
983	5,5						
984	3,2						
985	1,1						
986	0,0						
987	0,0						
988	0,0						
989	0,0						
990	0,0						
991	0,0						
992	0,0						
993	0,0						
994	0,0						
995	0,0						
996	0,0						

Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h
997	0,0						
998	0,0						
999	0,0						
1 000	0,0						
1 001	0,0						
1 002	0,0						
1 003	0,0						
1 004	0,0						
1 005	0,0						
1 006	0,0						
1 007	0,0						
1 008	0,0						
1 009	0,0						
1 010	0,0						
1 011	0,0						
1 012	0,0						
1 013	0,0						
1 014	0,0						
1 015	0,0						
1 016	0,0						
1 017	0,0						
1 018	0,0						
1 019	0,0						
1 020	0,0						
1 021	0,0						
1 022	0,0						

Quadro A1/10

WLTC, ciclo da classe 3a, fase Alta$_{3a}$ (o segundo 1022 é o início desta fase)

Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h
1 023	0,0	1 070	29,0	1 117	66,2	1 164	52,6
1 024	0,0	1 071	32,0	1 118	65,8	1 165	54,5
1 025	0,0	1 072	34,8	1 119	64,7	1 166	56,6
1 026	0,0	1 073	37,7	1 120	63,6	1 167	58,3
1 027	0,8	1 074	40,8	1 121	62,9	1 168	60,0
1 028	3,6	1 075	43,2	1 122	62,4	1 169	61,5

Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h
1 029	8,6	1 076	46,0	1 123	61,7	1 170	63,1
1 030	14,6	1 077	48,0	1 124	60,1	1 171	64,3
1 031	20,0	1 078	50,7	1 125	57,3	1 172	65,7
1 032	24,4	1 079	52,0	1 126	55,8	1 173	67,1
1 033	28,2	1 080	54,5	1 127	50,5	1 174	68,3
1 034	31,7	1 081	55,9	1 128	45,2	1 175	69,7
1 035	35,0	1 082	57,4	1 129	40,1	1 176	70,6
1 036	37,6	1 083	58,1	1 130	36,2	1 177	71,6
1 037	39,7	1 084	58,4	1 131	32,9	1 178	72,6
1 038	41,5	1 085	58,8	1 132	29,8	1 179	73,5
1 039	43,6	1 086	58,8	1 133	26,6	1 180	74,2
1 040	46,0	1 087	58,6	1 134	23,0	1 181	74,9
1 041	48,4	1 088	58,7	1 135	19,4	1 182	75,6
1 042	50,5	1 089	58,8	1 136	16,3	1 183	76,3
1 043	51,9	1 090	58,8	1 137	14,6	1 184	77,1
1 044	52,6	1 091	58,8	1 138	14,2	1 185	77,9
1 045	52,8	1 092	59,1	1 139	14,3	1 186	78,5
1 046	52,9	1 093	60,1	1 140	14,6	1 187	79,0
1 047	53,1	1 094	61,7	1 141	15,1	1 188	79,7
1 048	53,3	1 095	63,0	1 142	16,4	1 189	80,3
1 049	53,1	1 096	63,7	1 143	19,1	1 190	81,0
1 050	52,3	1 097	63,9	1 144	22,5	1 191	81,6
1 051	50,7	1 098	63,5	1 145	24,4	1 192	82,4
1 052	48,8	1 099	62,3	1 146	24,8	1 193	82,9
1 053	46,5	1 100	60,3	1 147	22,7	1 194	83,4
1 054	43,8	1101	58,9	1 148	17,4	1 195	83,8
1 055	40,3	1102	58,4	1 149	13,8	1 196	84,2
1 056	36,0	1103	58,8	1 150	12,0	1 197	84,7
1 057	30,7	1104	60,2	1 151	12,0	1 198	85,2
1 058	25,4	1105	62,3	1 152	12,0	1 199	85,6
1 059	21,0	1106	63,9	1 153	13,9	1 200	86,3
1 060	16,7	1107	64,5	1 154	17,7	1201	86,8
1 061	13,4	1108	64,4	1 155	22,8	1202	87,4
1 062	12,0	1109	63,5	1 156	27,3	1203	88,0
1 063	12,1	1 110	62,0	1 157	31,2	1204	88,3
1 064	12,8	1 111	61,2	1 158	35,2	1205	88,7
1 065	15,6	1 112	61,3	1 159	39,4	1206	89,0
1 066	19,9	1 113	61,7	1 160	42,5	1207	89,3

Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h
1 067	23,4	1 114	62,0	1 161	45,4	1208	89,8
1 068	24,6	1 115	64,6	1 162	48,2	1209	90,2
1 069	27,0	1 116	66,0	1 163	50,3	1210	90,6
1 211	91,0	1 260	95,7	1 309	75,9	1 358	68,2
1 212	91,3	1 261	95,5	1 310	76,0	1 359	66,1
1 213	91,6	1 262	95,3	1 311	76,0	1 360	63,8
1 214	91,9	1 263	95,2	1 312	76,1	1 361	61,6
1 215	92,2	1 264	95,0	1 313	76,3	1 362	60,2
1 216	92,8	1 265	94,9	1 314	76,5	1 363	59,8
1 217	93,1	1 266	94,7	1 315	76,6	1 364	60,4
1 218	93,3	1 267	94,5	1 316	76,8	1 365	61,8
1 219	93,5	1 268	94,4	1 317	77,1	1 366	62,6
1 220	93,7	1 269	94,4	1 318	77,1	1 367	62,7
1 221	93,9	1 270	94,3	1 319	77,2	1 368	61,9
1 222	94,0	1 271	94,3	1 320	77,2	1 369	60,0
1 223	94,1	1 272	94,1	1 321	77,6	1 370	58,4
1 224	94,3	1 273	93,9	1 322	78,0	1 371	57,8
1 225	94,4	1 274	93,4	1 323	78,4	1 372	57,8
1 226	94,6	1 275	92,8	1 324	78,8	1 373	57,8
1 227	94,7	1 276	92,0	1 325	79,2	1 374	57,3
1 228	94,8	1 277	91,3	1 326	80,3	1 375	56,2
1 229	95,0	1 278	90,6	1 327	80,8	1 376	54,3
1 230	95,1	1 279	90,0	1 328	81,0	1 377	50,8
1 231	95,3	1 280	89,3	1 329	81,0	1 378	45,5
1 232	95,4	1 281	88,7	1 330	81,0	1 379	40,2
1 233	95,6	1 282	88,1	1 331	81,0	1 380	34,9
1 234	95,7	1 283	87,4	1 332	81,0	1 381	29,6
1 235	95,8	1 284	86,7	1 333	80,9	1 382	28,7
1 236	96,0	1 285	86,0	1 334	80,6	1 383	29,3
1 237	96,1	1 286	85,3	1 335	80,3	1 384	30,5
1 238	96,3	1 287	84,7	1 336	80,0	1 385	31,7
1 239	96,4	1 288	84,1	1 337	79,9	1 386	32,9
1 240	96,6	1 289	83,5	1 338	79,8	1 387	35,0
1 241	96,8	1 290	82,9	1 339	79,8	1 388	38,0
1 242	97,0	1 291	82,3	1 340	79,8	1 389	40,5
1 243	97,2	1 292	81,7	1 341	79,9	1 390	42,7
1 244	97,3	1 293	81,1	1 342	80,0	1 391	45,8
1 245	97,4	1 294	80,5	1 343	80,4	1 392	47,5

Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h
1 246	97,4	1 295	79,9	1 344	80,8	1 393	48,9
1 247	97,4	1 296	79,4	1 345	81,2	1 394	49,4
1 248	97,4	1 297	79,1	1 346	81,5	1 395	49,4
1 249	97,3	1 298	78,8	1 347	81,6	1 396	49,2
1 250	97,3	1 299	78,5	1 348	81,6	1 397	48,7
1 251	97,3	1 300	78,2	1 349	81,4	1 398	47,9
1 252	97,3	1 301	77,9	1 350	80,7	1 399	46,9
1 253	97,2	1 302	77,6	1 351	79,6	1 400	45,6
1 254	97,1	1 303	77,3	1 352	78,2	1 401	44,2
1 255	97,0	1 304	77,0	1 353	76,8	1 402	42,7
1 256	96,9	1 305	76,7	1 354	75,3	1 403	40,7
1 257	96,7	1 306	76,0	1 355	73,8	1 404	37,1
1 258	96,4	1 307	76,0	1 356	72,1	1 405	33,9
1 259	96,1	1 308	76,0	1 357	70,2	1 406	30,6
1 407	28,6	1 456	0,0				
1 408	27,3	1 457	0,0				
1 409	27,2	1 458	0,0				
1 410	27,5	1 459	0,0				
1 411	27,4	1 460	0,0				
1 412	27,1	1 461	0,0				
1 413	26,7	1 462	0,0				
1 414	26,8	1 463	0,0				
1 415	28,2	1 464	0,0				
1 416	31,1	1 465	0,0				
1 417	34,8	1 466	0,0				
1 418	38,4	1 467	0,0				
1 419	40,9	1 468	0,0				
1 420	41,7	1 469	0,0				
1 421	40,9	1 470	0,0				
1 422	38,3	1 471	0,0				
1 423	35,3	1 472	0,0				
1 424	34,3	1 473	0,0				
1 425	34,6	1 474	0,0				
1 426	36,3	1 475	0,0				
1 427	39,5	1 476	0,0				
1 428	41,8	1 477	0,0				
1 429	42,5						
1 430	41,9						

Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h
1 431	40,1						
1 432	36,6						
1 433	31,3						
1 434	26,0						
1 435	20,6						
1 436	19,1						
1 437	19,7						
1 438	21,1						
1 439	22,0						
1 440	22,1						
1 441	21,4						
1 442	19,6						
1 443	18,3						
1 444	18,0						
1 445	18,3						
1 446	18,5						
1 447	17,9						
1 448	15,0						
1 449	9,9						
1 450	4,6						
1 451	1,2						
1 452	0,0						
1 453	0,0						
1 454	0,0						
1 455	0,0						

Quadro A1/11

WLTC, ciclo da classe 3b, fase $Alta_{3b}$ (o segundo 1022 é o início desta fase)

Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h
1 023	0,0	1 070	26,4	1 117	69,7	1 164	52,6
1 024	0,0	1 071	28,8	1 118	69,3	1 165	54,5
1 025	0,0	1 072	31,8	1 119	68,1	1 166	56,6
1 026	0,0	1 073	35,3	1 120	66,9	1 167	58,3
1 027	0,8	1 074	39,5	1 121	66,2	1 168	60,0
1 028	3,6	1 075	44,5	1 122	65,7	1 169	61,5
1 029	8,6	1 076	49,3	1 123	64,9	1 170	63,1

Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h
1 030	14,6	1 077	53,3	1 124	63,2	1 171	64,3
1 031	20,0	1 078	56,4	1 125	60,3	1 172	65,7
1 032	24,4	1 079	58,9	1 126	55,8	1 173	67,1
1 033	28,2	1 080	61,2	1 127	50,5	1 174	68,3
1 034	31,7	1 081	62,6	1 128	45,2	1 175	69,7
1 035	35,0	1 082	63,0	1 129	40,1	1 176	70,6
1 036	37,6	1 083	62,5	1 130	36,2	1 177	71,6
1 037	39,7	1 084	60,9	1 131	32,9	1 178	72,6
1 038	41,5	1 085	59,3	1 132	29,8	1 179	73,5
1 039	43,6	1 086	58,6	1 133	26,6	1 180	74,2
1 040	46,0	1 087	58,6	1 134	23,0	1 181	74,9
1 041	48,4	1 088	58,7	1 135	19,4	1 182	75,6
1 042	50,5	1 089	58,8	1 136	16,3	1 183	76,3
1 043	51,9	1 090	58,8	1 137	14,6	1 184	77,1
1 044	52,6	1 091	58,8	1 138	14,2	1 185	77,9
1 045	52,8	1 092	59,1	1 139	14,3	1 186	78,5
1 046	52,9	1 093	60,1	1 140	14,6	1 187	79,0
1 047	53,1	1 094	61,7	1 141	15,1	1 188	79,7
1 048	53,3	1 095	63,0	1 142	16,4	1 189	80,3
1 049	53,1	1 096	63,7	1 143	19,1	1 190	81,0
1 050	52,3	1 097	63,9	1 144	22,5	1 191	81,6
1 051	50,7	1 098	63,5	1 145	24,4	1 192	82,4
1 052	48,8	1 099	62,3	1 146	24,8	1 193	82,9
1 053	46,5	1 100	60,3	1 147	22,7	1 194	83,4
1 054	43,8	1 101	58,9	1 148	17,4	1 195	83,8
1 055	40,3	1 102	58,4	1 149	13,8	1 196	84,2
1 056	36,0	1 103	58,8	1 150	12,0	1 197	84,7
1 057	30,7	1 104	60,2	1 151	12,0	1 198	85,2
1 058	25,4	1 105	62,3	1 152	12,0	1 199	85,6
1 059	21,0	1 106	63,9	1 153	13,9	1 200	86,3
1 060	16,7	1 107	64,5	1 154	17,7	1 201	86,8
1 061	13,4	1 108	64,4	1 155	22,8	1 202	87,4
1 062	12,0	1 109	63,5	1 156	27,3	1 203	88,0
1 063	12,1	1 110	62,0	1 157	31,2	1 204	88,3
1 064	12,8	1 111	61,2	1 158	35,2	1 205	88,7
1 065	15,6	1 112	61,3	1 159	39,4	1 206	89,0
1 066	19,9	1 113	62,6	1 160	42,5	1 207	89,3
1 067	23,4	1 114	65,3	1 161	45,4	1 208	89,8

Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h
1 068	24,6	1 115	68,0	1 162	48,2	1 209	90,2
1 069	25,2	1 116	69,4	1 163	50,3	1 210	90,6
1 211	91,0	1 260	95,7	1 309	75,9	1 358	68,2
1 212	91,3	1 261	95,5	1 310	75,9	1 359	66,1
1 213	91,6	1 262	95,3	1 311	75,8	1 360	63,8
1 214	91,9	1 263	95,2	1 312	75,7	1 361	61,6
1 215	92,2	1 264	95,0	1 313	75,5	1 362	60,2
1 216	92,8	1 265	94,9	1 314	75,2	1 363	59,8
1 217	93,1	1 266	94,7	1 315	75,0	1 364	60,4
1 218	93,3	1 267	94,5	1 316	74,7	1 365	61,8
1 219	93,5	1 268	94,4	1 317	74,1	1 366	62,6
1 220	93,7	1 269	94,4	1 318	73,7	1 367	62,7
1 221	93,9	1 270	94,3	1 319	73,3	1 368	61,9
1 222	94,0	1 271	94,3	1 320	73,5	1 369	60,0
1 223	94,1	1 272	94,1	1 321	74,0	1 370	58,4
1 224	94,3	1 273	93,9	1 322	74,9	1 371	57,8
1 225	94,4	1 274	93,4	1 323	76,1	1 372	57,8
1 226	94,6	1 275	92,8	1 324	77,7	1 373	57,8
1 227	94,7	1 276	92,0	1 325	79,2	1 374	57,3
1 228	94,8	1 277	91,3	1 326	80,3	1 375	56,2
1 229	95,0	1 278	90,6	1 327	80,8	1 376	54,3
1 230	95,1	1 279	90,0	1 328	81,0	1 377	50,8
1 231	95,3	1 280	89,3	1 329	81,0	1 378	45,5
1 232	95,4	1 281	88,7	1 330	81,0	1 379	40,2
1 233	95,6	1 282	88,1	1 331	81,0	1 380	34,9
1 234	95,7	1 283	87,4	1 332	81,0	1 381	29,6
1 235	95,8	1 284	86,7	1 333	80,9	1 382	27,3
1 236	96,0	1 285	86,0	1 334	80,6	1 383	29,3
1 237	96,1	1 286	85,3	1 335	80,3	1 384	32,9
1 238	96,3	1 287	84,7	1 336	80,0	1 385	35,6
1 239	96,4	1 288	84,1	1 337	79,9	1 386	36,7
1 240	96,6	1 289	83,5	1 338	79,8	1 387	37,6
1 241	96,8	1 290	82,9	1 339	79,8	1 388	39,4
1 242	97,0	1 291	82,3	1 340	79,8	1 389	42,5
1 243	97,2	1 292	81,7	1 341	79,9	1 390	46,5
1 244	97,3	1 293	81,1	1 342	80,0	1 391	50,2
1 245	97,4	1 294	80,5	1 343	80,4	1 392	52,8
1 246	97,4	1 295	79,9	1 344	80,8	1 393	54,3

Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h
1 247	97,4	1 296	79,4	1 345	81,2	1 394	54,9
1 248	97,4	1 297	79,1	1 346	81,5	1 395	54,9
1 249	97,3	1 298	78,8	1 347	81,6	1 396	54,7
1 250	97,3	1 299	78,5	1 348	81,6	1 397	54,1
1 251	97,3	1 300	78,2	1 349	81,4	1 398	53,2
1 252	97,3	1 301	77,9	1 350	80,7	1 399	52,1
1 253	97,2	1 302	77,6	1 351	79,6	1 400	50,7
1 254	97,1	1 303	77,3	1 352	78,2	1 401	49,1
1 255	97,0	1 304	77,0	1 353	76,8	1 402	47,4
1 256	96,9	1 305	76,7	1 354	75,3	1 403	45,2
1 257	96,7	1 306	76,0	1 355	73,8	1 404	41,8
1 258	96,4	1 307	76,0	1 356	72,1	1 405	36,5
1 259	96,1	1 308	76,0	1 357	70,2	1 406	31,2
1 407	27,6	1 456	0,0				
1 408	26,9	1 457	0,0				
1 409	27,3	1 458	0,0				
1 410	27,5	1 459	0,0				
1 411	27,4	1 460	0,0				
1 412	27,1	1 461	0,0				
1 413	26,7	1 462	0,0				
1 414	26,8	1 463	0,0				
1 415	28,2	1 464	0,0				
1 416	31,1	1 465	0,0				
1 417	34,8	1 466	0,0				
1 418	38,4	1 467	0,0				
1 419	40,9	1 468	0,0				
1 420	41,7	1 469	0,0				
1 421	40,9	1 470	0,0				
1 422	38,3	1 471	0,0				
1 423	35,3	1 472	0,0				
1 424	34,3	1 473	0,0				
1 425	34,6	1 474	0,0				
1 426	36,3	1 475	0,0				
1 427	39,5	1 476	0,0				
1 428	41,8	1 477	0,0				
1 429	42,5						
1 430	41,9						
1 431	40,1						

Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h
1 432	36,6						
1 433	31,3						
1 434	26,0						
1 435	20,6						
1 436	19,1						
1 437	19,7						
1 438	21,1						
1 439	22,0						
1 440	22,1						
1 441	21,4						
1 442	19,6						
1 443	18,3						
1 444	18,0						
1 445	18,3						
1 446	18,5						
1 447	17,9						
1 448	15,0						
1 449	9,9						
1 450	4,6						
1 451	1,2						
1 452	0,0						
1 453	0,0						
1 454	0,0						
1 455	0,0						

Quadro A1/12

Este quadro só é aplicável ao Nível 1-A.

WLTC, ciclo da classe 3, fase Extra-Alta$_3$ (o segundo 1477 é o início desta fase)

Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h
1 478	0,0	1 525	72,5	1 572	120,7	1 619	113,0
1 479	2,2	1 526	70,8	1 573	121,8	1 620	114,1
1 480	4,4	1 527	68,6	1 574	122,6	1 621	115,1
1 481	6,3	1 528	66,2	1 575	123,2	1 622	115,9
1 482	7,9	1 529	64,0	1 576	123,6	1 623	116,5
1 483	9,2	1 530	62,2	1 577	123,7	1 624	116,7
1 484	10,4	1 531	60,9	1 578	123,6	1 625	116,6

Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h
1 485	11,5	1 532	60,2	1 579	123,3	1 626	116,2
1 486	12,9	1 533	60,0	1 580	123,0	1 627	115,2
1 487	14,7	1 534	60,4	1 581	122,5	1 628	113,8
1 488	17,0	1 535	61,4	1 582	122,1	1 629	112,0
1 489	19,8	1 536	63,2	1 583	121,5	1 630	110,1
1 490	23,1	1 537	65,6	1 584	120,8	1 631	108,3
1 491	26,7	1 538	68,4	1 585	120,0	1 632	107,0
1 492	30,5	1 539	71,6	1 586	119,1	1 633	106,1
1 493	34,1	1 540	74,9	1 587	118,1	1 634	105,8
1 494	37,5	1 541	78,4	1 588	117,1	1 635	105,7
1 495	40,6	1 542	81,8	1 589	116,2	1 636	105,7
1 496	43,3	1 543	84,9	1 590	115,5	1 637	105,6
1 497	45,7	1 544	87,4	1 591	114,9	1 638	105,3
1 498	47,7	1 545	89,0	1 592	114,5	1 639	104,9
1 499	49,3	1 546	90,0	1 593	114,1	1 640	104,4
1 500	50,5	1 547	90,6	1 594	113,9	1 641	104,0
1 501	51,3	1 548	91,0	1 595	113,7	1 642	103,8
1 502	52,1	1 549	91,5	1 596	113,3	1 643	103,9
1 503	52,7	1 550	92,0	1 597	112,9	1 644	104,4
1 504	53,4	1 551	92,7	1 598	112,2	1 645	105,1
1 505	54,0	1 552	93,4	1 599	111,4	1 646	106,1
1 506	54,5	1 553	94,2	1 600	110,5	1 647	107,2
1 507	55,0	1 554	94,9	1 601	109,5	1 648	108,5
1 508	55,6	1 555	95,7	1 602	108,5	1 649	109,9
1 509	56,3	1 556	96,6	1 603	107,7	1 650	111,3
1 510	57,2	1 557	97,7	1 604	107,1	1 651	112,7
1 511	58,5	1 558	98,9	1 605	106,6	1 652	113,9
1 512	60,2	1 559	100,4	1 606	106,4	1 653	115,0
1 513	62,3	1 560	102,0	1 607	106,2	1 654	116,0
1 514	64,7	1 561	103,6	1 608	106,2	1 655	116,8
1 515	67,1	1 562	105,2	1 609	106,2	1 656	117,6
1 516	69,2	1 563	106,8	1 610	106,4	1 657	118,4
1 517	70,7	1 564	108,5	1 611	106,5	1 658	119,2
1 518	71,9	1 565	110,2	1 612	106,8	1 659	120,0
1 519	72,7	1 566	111,9	1 613	107,2	1 660	120,8
1 520	73,4	1 567	113,7	1 614	107,8	1 661	121,6
1 521	73,8	1 568	115,3	1 615	108,5	1 662	122,3
1 522	74,1	1 569	116,8	1 616	109,4	1 663	123,1

Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h
1 523	74,0	1 570	118,2	1 617	110,5	1 664	123,8
1 524	73,6	1 571	119,5	1 618	111,7	1 665	124,4
1 666	125,0	1 715	127,7	1 764	82,0		
1 667	125,4	1 716	128,1	1 765	81,3		
1 668	125,8	1 717	128,5	1 766	80,4		
1 669	126,1	1 718	129,0	1 767	79,1		
1 670	126,4	1 719	129,5	1 768	77,4		
1 671	126,6	1 720	130,1	1 769	75,1		
1 672	126,7	1 721	130,6	1 770	72,3		
1 673	126,8	1 722	131,0	1 771	69,1		
1 674	126,9	1 723	131,2	1 772	65,9		
1 675	126,9	1 724	131,3	1 773	62,7		
1 676	126,9	1 725	131,2	1 774	59,7		
1 677	126,8	1 726	130,7	1 775	57,0		
1 678	126,6	1 727	129,8	1 776	54,6		
1 679	126,3	1 728	128,4	1 777	52,2		
1 680	126,0	1 729	126,5	1 778	49,7		
1 681	125,7	1 730	124,1	1 779	46,8		
1 682	125,6	1 731	121,6	1 780	43,5		
1 683	125,6	1 732	119,0	1 781	39,9		
1 684	125,8	1 733	116,5	1 782	36,4		
1 685	126,2	1 734	114,1	1 783	33,2		
1 686	126,6	1 735	111,8	1 784	30,5		
1 687	127,0	1 736	109,5	1 785	28,3		
1 688	127,4	1 737	107,1	1 786	26,3		
1 689	127,6	1 738	104,8	1 787	24,4		
1 690	127,8	1 739	102,5	1 788	22,5		
1 691	127,9	1 740	100,4	1 789	20,5		
1 692	128,0	1 741	98,6	1 790	18,2		
1 693	128,1	1 742	97,2	1 791	15,5		
1 694	128,2	1 743	95,9	1 792	12,3		
1 695	128,3	1 744	94,8	1 793	8,7		
1 696	128,4	1 745	93,8	1 794	5,2		
1 697	128,5	1 746	92,8	1 795	0,0		
1 698	128,6	1 747	91,8	1 796	0,0		
1 699	128,6	1 748	91,0	1 797	0,0		
1 700	128,5	1 749	90,2	1 798	0,0		
1 701	128,3	1 750	89,6	1 799	0,0		

Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h	Tempo em s	Velocidade em km/h
1 702	128,1	1 751	89,1	1 800	0,0		
1 703	127,9	1 752	88,6				
1 704	127,6	1 753	88,1				
1 705	127,4	1 754	87,6				
1 706	127,2	1 755	87,1				
1 707	127,0	1 756	86,6				
1 708	126,9	1 757	86,1				
1 709	126,8	1 758	85,5				
1 710	126,7	1 759	85,0				
1 711	126,8	1 760	84,4				
1 712	126,9	1 761	83,8				
1 713	127,1	1 762	83,2				
1 714	127,4	1 763	82,6				

7. IDENTIFICAÇÃO DO CICLO

Para confirmar se foi escolhida a correta versão do ciclo ou o ciclo correto no sistema operativo do banco de ensaios, apresentam-se valores de controlo da velocidade do veículo para as fases e a totalidade do ciclo no quadro A1/13.

Quadro A1/13

Os valores de controlo para a fase Extra-Alta neste quadro só são aplicáveis ao nível 1A.

Valores de controlo a 1 Hz

Classe do ciclo	Fase do ciclo	Valor de controlo das velocidades visadas do veículo a 1 Hz
Classe 1	Baixa	11 988,4
	Média	17 162,8
	Baixa	11 988,4
	Total	41 139,6
Classe 2	Baixa	11 162,2
	Média	17 054,3
	Alta	24 450,6
	Extra-Alta	28 869,8
	Total	81 536,9
Classe 3a	Baixa	11 140,3
	Média	16 995,7
	Alta	25 646,0
	Extra-Alta	29 714,9
	Total	83 496,9

Classe 3b	Baixa	11 140,3
	Média	17 121,2
	Alta	25 782,2
	Extra-Alta	29 714,9
	Total	83 758,6

8. ALTERAÇÃO DO CICLO

Este ponto não se aplica aos OVC-HEV, NOVC-HEV e NOVC-FCHV.

8.1. Observações gerais

Podem ocorrer problemas de condução no caso de veículos com razões potência/massa perto dos limites para veículos entre as classes 1 e 2, entre as classes 2 e 3, ou veículos da classe 1 movidos a muito baixa energia.

Uma vez que estes problemas se prendem sobretudo com fases do ciclo que combinam alta velocidade dos veículos e fortes acelerações e não com a velocidade máxima do ciclo, aplica-se o procedimento de redução a fim de melhorar a condução.

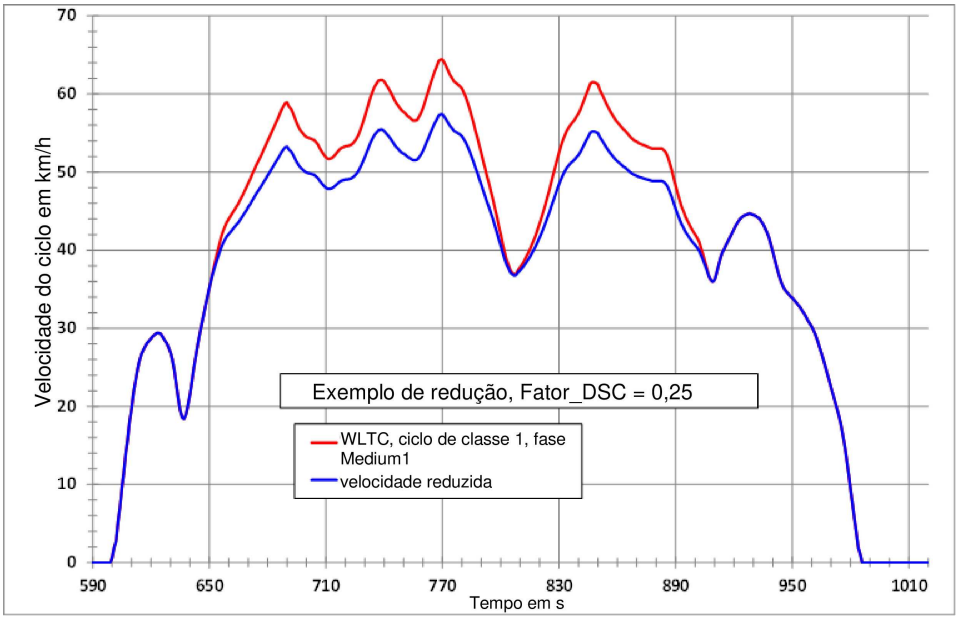
8.2. Este ponto descreve o método de alteração do perfil de ciclo utilizando o procedimento de redução. Num passo final, os valores de velocidade do veículo modificados, calculados em conformidade com os pontos 8.2.1 a 8.2.3, devem ser arredondados a uma casa decimal em conformidade com o ponto 6.1.8 do presente regulamento.

8.2.1. Procedimento de redução para ciclos da classe 1

A figura A1/14 ilustra uma fase de velocidade média reduzida do WLTC para veículos da classe 1.

Figura A1/14

WLTC, fase de velocidade média para veículos da classe 1



Para a classe 1, o período de redução é o tempo decorrido entre o segundo 651 e o segundo 906. Durante este período, a aceleração do ciclo inicial é calculada pela seguinte equação:

$$a_{orig_i} = \frac{v_{i+1} - v_i}{3.6}$$

em que:

v_i é a velocidade do veículo, em km/h;

i é o tempo decorrido entre o segundo 651 e o segundo 906.

A redução é aplicada em primeiro lugar no período entre o segundo 651 e o segundo 848. O perfil de velocidade reduzida é calculado pela seguinte equação:

$$v_{dsc_{i+1}} = v_{dsc_i} + a_{orig_i} \times (1 - f_{dsc}) \times 3.6$$

com $i = 651 to 847$.

Para $i = 651, v_{dsc_i} = v_{orig_i}$.

Para se atingir a velocidade do veículo original no segundo 907, calcula-se o fator de correção da desaceleração pela seguinte equação:

$$f_{corr_dec} = \frac{v_{dsc_848} - 36.7}{v_{orig_848-} - 36.7}$$

em que 36,7 km/h é a velocidade do veículo original no segundo 907.

A velocidade do veículo reduzida entre o segundo 849 e o segundo 906 é subsequentemente calculada pela seguinte equação:

$$v_{dsc_i} = v_{dsc_{i-1}} + a_{orig_{i-1}} \times f_{corr_dec} \times 3.6$$

Para $i = 849 to 906$.

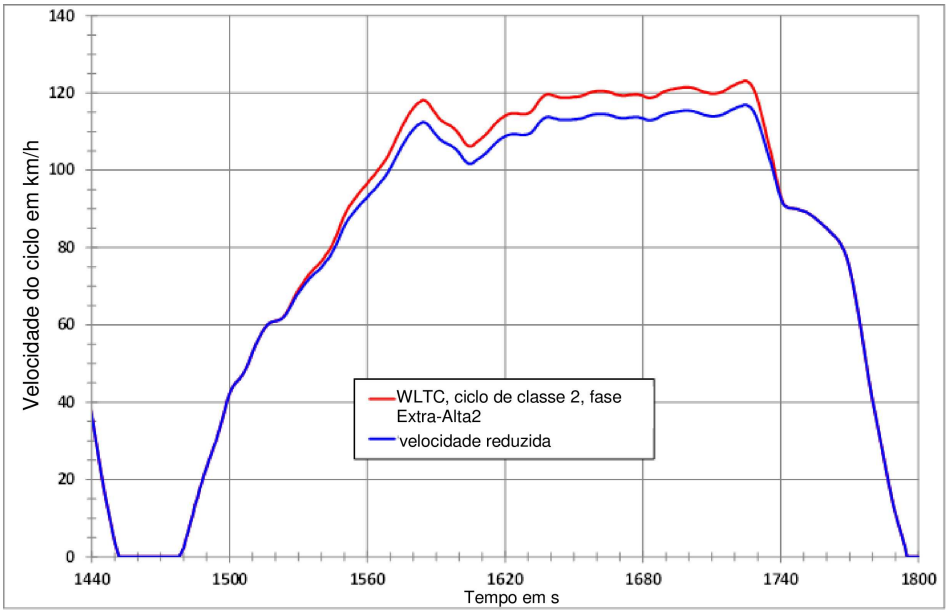
8.2.2. Procedimento de redução para ciclos da classe 2

Este ponto só é aplicável ao Nível 1-A:

Uma vez que os problemas de condução ocorrem exclusivamente nas fases de velocidade extra-alta dos ciclos das classes 2 e 3, a redução diz respeito aos períodos relativos às fases de velocidade extra-alta onde é previsível a ocorrência de problemas (ver figuras A1/15 e A1/16).

Figura A1/15

Fase de velocidade extra-alta do WLTC para veículos da classe 2



Para a classe 2, o período de redução é o tempo decorrido entre o segundo 1 520 e o segundo 1 742. Durante este período, a aceleração do ciclo inicial é calculada pela seguinte equação:

$$a_{orig_i} = \frac{v_{i+1} - v_i}{3.6}$$

em que:

v_i é a velocidade do veículo, em km/h;

i é o tempo decorrido entre o segundo 1 520 e o segundo 1 742.

A redução é aplicada em primeiro lugar ao período entre o segundo 1 520 e o segundo 1 725. O segundo 1 725 é o instante em que a velocidade máxima da fase de velocidade extra-alta é atingida. O perfil de velocidade reduzida é calculado pela seguinte equação:

$$v_{dsc_{i+1}} = v_{dsc_i} + a_{orig_i} \times (1 - f_{dsc}) \times 3.6$$

para $i = 1520 \text{to} 1724$.

Para $i = 1520, v_{dsc_i} = v_{orig_i}$.

Para se atingir a velocidade do veículo original no segundo 1 743, calcula-se o fator de correção da desaceleração pela seguinte equação:

$$f_{corr_dec} = \frac{v_{dsc_1725} - 90.4}{v_{orig_1725} - 90.4}$$

90,4 km/h é a velocidade do veículo original no segundo 1 743.

A velocidade do veículo reduzida entre o segundo 1 726 e o segundo 1 742 é calculada pela seguinte equação:

$$v_{dsc_i} = v_{dsc_{i-1}} + a_{orig_{i-1}} \times f_{corr_dec} \times 3.6$$

para i = 1726to1742.

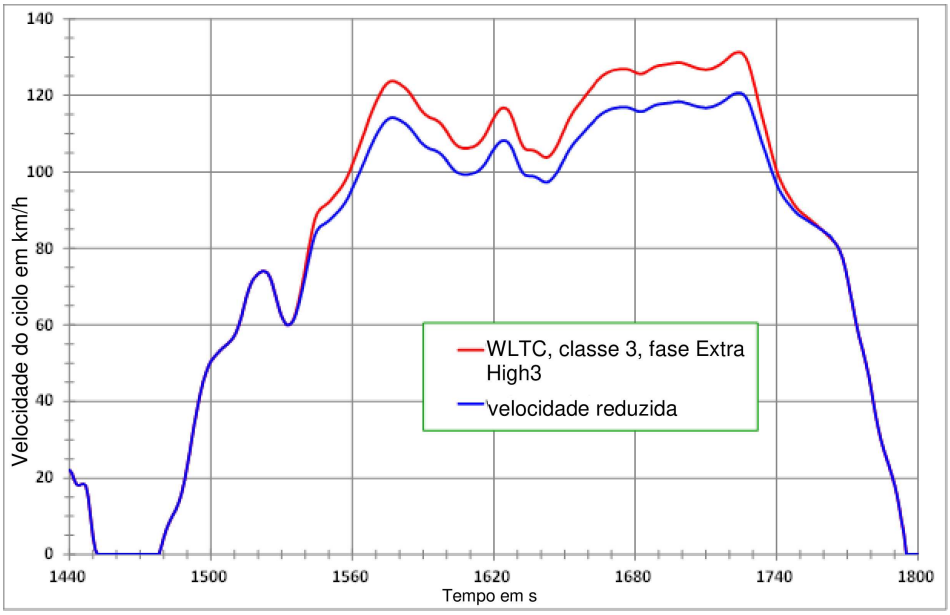
8.2.3. Procedimento de redução para ciclos da classe 3

Este ponto só é aplicável ao Nível 1-A:

A figura A1/16 ilustra uma fase de velocidade extra-alta reduzida do WLTC para veículos da classe 3.

Figura A1/16

Fase de velocidade extra-alta do WLTC para veículos da classe 3



Para o ciclo da classe 3, o período de redução é o tempo decorrido entre o segundo 1 533 e o segundo 1 762. Durante este período, a aceleração do ciclo inicial é calculada pela seguinte equação:

$$a_{orig_i} = \frac{v_{i+1} - v_i}{3.6}$$

em que:

v_i é a velocidade do veículo, em km/h;

i é o tempo decorrido entre o segundo 1 533 e o segundo 1 762.

A redução é aplicada em primeiro lugar no período entre o segundo 1 533 e o segundo 1 724. O segundo 1 724 é o instante em que a velocidade máxima da fase de velocidade extra-alta é atingida. O perfil de velocidade reduzida é calculado pela seguinte equação:

$$v_{dsc_{i+1}} = v_{dsc_i} + a_{orig_i} \times (1 - f_{dsc}) \times 3.6$$

Para i = 1533to1723.

Para i = 1533, $v_{dsc_i} = v_{orig_i}$.

Para se atingir a velocidade do veículo original no segundo 1763, calcula-se o fator de correção da desaceleração pela seguinte equação:

$$f_{corr_dec} = \frac{v_{dsc_1724} - 82.6}{v_{orig_1724} - 82.6}$$

82,6 km/h é a velocidade do veículo original no segundo 1 763.

A velocidade do veículo reduzida entre o segundo 1 725 e o segundo 1 762 é subsequentemente calculada pela seguinte equação:

$$v_{dsc_i} = v_{dsc_{i-1}} + a_{orig_{i-1}} \times f_{corr_dec} \times 3.6$$

Para $i = 1725 to 1762$.

8.3. Determinação do fator de redução (conforme aplicável)

O fator de redução f_{dsc}, é função da razão r_{max} entre a potencia máxima exigida das fases do ciclo às quais a redução é aplicável e a potência nominal do veículo, P_{rated}.

A potência máxima exigida $P_{req,\ max,\ i}$ (in kW) está relacionada com um instante específico i e com a velocidade correspondente v_i no traçado do ciclo e é calculada pela seguinte equação:

$$P_{req,max,i} = \frac{\left((f_0 \times v_i) + (f_1 \times v_i^2) + (f_2 \times v_i^3) + (1.03 \times TM \times v_i \times a_i)\right)}{3600}$$

em que:

f_0, f_1, f_2 são os coeficientes da resistência ao avanço em estrada aplicáveis, N, N/(km/h), e N/(km/h)^2 respetivamente;

TM é a massa de ensaio aplicável, em kg;

v_i é a velocidade no instante i, em km/h;

a_i é a aceleração no instante i, em m/s^2.

O instante i do ciclo em que é exigida a potência máxima ou valores próximos da potência máxima corresponde ao segundo 764 para o ciclo de classe 1, ao segundo 1 574 para o ciclo de classe 2 e ao segundo 1 566 para o ciclo de classe 3.

Os valores da velocidade do veículo correspondentes, v_i, e os valores de aceleração, a_i, são os seguintes:

$v_i = 61.4$ km/h,$a_i = 0.22$ m/s^2 para a classe 1,

$v_i = 109.9$ km/h,$a_i = 0.36$ m/s^2 para a classe 2,

$v_i = 111.9$ km/h,$a_i = 0.50$ m/s^2 para a classe 3.

r_{max} é calculado pela seguinte equação:

$$r_{max} = \frac{P_{req,max,i}}{P_{rated}}$$

O fator de redução, f_{dsc}, é calculado pelas seguintes equações:

$$\text{se } r_{max} < r_0, \text{ então } f_{dsc} = 0$$

e a redução não se aplica.

Se $r_{max} \geq r_0$, então $f_{dsc} = a_1 \times r_{max} + b_1$.

Os coeficientes/parâmetros de cálculo, r_0, a_1 e b_1, são os seguintes:

Classe1 $r_0 = 0.978, a_1 = 0.680, b_1 = -0.665$

Classe 2 $r_0 = 0.866, a_1 = 0.606, b_1 = -0.525$.

Classe 3 $r_0 = 0.867, a_1 = 0.588 b_1 = -0.510$.

O valor f_{dsc} resultante deve ser arredondado à terceira casa decimal, em conformidade com o ponto 6.1.8 do presente regulamento, e só deve ser aplicado se for superior a 0,010.

Devem ser registados os seguintes dados:

a) f_{dsc};

b) v_{max};

c) d_{cycle} (distância percorrida), m.

A distância é calculada pela seguinte equação:

$$d_{cycle} = \sum\left(\frac{(v_i + v_{i-1})}{2 \times 3.6} \times (t_i - t_{i-1})\right), \text{ para}$$

$i = t_{start} + 1$ to t_{end}

t_{start} é o instante em que o ciclo de ensaios aplicável inicia (ver ponto 3 do presente anexo), em s;

t_{end} é o instante em que o ciclo de ensaios aplicável termina (ver ponto 3 do presente anexo), s.

8.4. Requisitos adicionais (conforme aplicável)

Para distintas configurações do veículo no que se refere à massa de ensaio e aos coeficientes de resistência ao avanço, a redução será aplicada caso a caso.

Se, após a redução, a velocidade máxima do veículo for inferior à velocidade máxima do ciclo, o processo descrito no ponto 9 do presente anexo deve ser empregado no ciclo aplicável.

Se não puder acompanhar o perfil de velocidade do ciclo aplicável dentro do intervalo de tolerância a velocidades inferiores à sua velocidade máxima, o veículo deve efetuar o percurso com o comando do acelerador acionado a fundo ativado durante esses períodos. Nestes casos, admitem-se desvios relativamente ao perfil de velocidade.

9. Alterações do ciclo para veículos com uma velocidade máxima inferior à velocidade máxima do ciclo prescrita nos números anteriores do presente anexo

9.1. Observações gerais

Este ponto é aplicável aos veículos que são tecnicamente capazes de acompanhar o perfil de velocidade do ciclo aplicável definido no ponto 1 do presente anexo (ciclo de base) a uma velocidade inferior à sua velocidade máxima, mas cuja velocidade máxima está limitada a um valor inferior à velocidade máxima do ciclo de base por outros motivos. Para efeitos do presente ponto, o ciclo aplicável especificado no ponto 1 será referido como o «ciclo de base» e utilizado para determinar o ciclo de velocidade limitada.

Nos casos em que se aplica a redução em conformidade com o ponto 8.2 do presente anexo, utiliza-se o ciclo de redução como ciclo de base.

A velocidade máxima do ciclo de base é designada por $v_{max,cycle}$.

A velocidade máxima do veículo é designada por velocidade limitada v_{cap}.

Se a v_{cap} for aplicada a um veículo da classe 3b, o ciclo de classe 3b, tal como definido no ponto 3.3.2 do presente anexo, utiliza-se como ciclo de base. Esta disposição aplica-se mesmo que a v_{cap} seja inferior a 120 km/h.

Em casos em que se aplique a v_{cap}, o ciclo de base deve ser alterado em conformidade com o ponto 9.2 do presente anexo, para que seja percorrida a mesma distância tanto no ciclo de velocidade limitada como no ciclo de base.

9.2. Passos do cálculo

9.2.1. Determinação da diferença de distância percorrida por fase do ciclo

Calcula-se um ciclo intermédio de velocidade limitada mediante a substituição de todos os valores de velocidade v_i em que $v_i > v_{cap}$ por v_{cap}.

9.2.1.1. Se $v_{cap} < v_{max,medium}$, as distâncias percorridas nas fases de velocidade média do ciclo de base $d_{base,medium}$ e do ciclo intermédio de velocidade limitada $d_{cap,medium}$ são calculadas, para ambos os ciclos, pela equação seguinte:

$$d_{medium} = \sum\left(\frac{(v_i + v_{i-1})}{2 \times 3.6} \times (t_i - t_{i-1})\right), \text{ para } i = 590 \text{ a } 1\,022$$

em que:

$v_{max,medium}$ é a velocidade máxima do veículo da fase de velocidade média, conforme indicado no quadro A1/2 para o ciclo de classe 1, no quadro A1/4 para o ciclo de classe 2, no quadro A1/8 para o ciclo de classe 3a e no quadro A1/9 para o ciclo de classe 3b.

9.2.1.2. Se $v_{cap} < v_{max,high}$, as distâncias percorridas nas fases de velocidade alta do ciclo de base $d_{base,high}$ e do ciclo intermédio de velocidade limitada $d_{cap,high}$ são calculadas, para ambos os ciclos, pela equação seguinte:

$$d_{high} = \sum \left(\frac{(v_i + v_{i-1})}{2 \times 3.6} \times (t_i - t_{i-1}) \right), \text{ para i = 1 023 a 1 477}$$

$v_{max,high}$ é a velocidade máxima do veículo na fase de velocidade alta, conforme indicado no quadro A1/5 para o ciclo de classe 2, no quadro A1/10 para o ciclo de classe 3a e no quadro A1/11 para o ciclo de classe 3b.

9.2.1.3. Este ponto só é aplicável ao Nível 1-A:

As distâncias percorridas da fase de velocidade extra-alta do ciclo de base $d_{base,exhigh}$ e do ciclo intermédio de velocidade limitada $d_{cap,exhigh}$ são calculadas, para ambos os ciclos, pela equação seguinte:

$$d_{exhigh} = \sum \left(\frac{(v_i + v_{i-1})}{2 \times 3.6} \times (t_i - t_{i-1}) \right), \text{ para i = 1 478 a 1 800}$$

9.2.2. Determinação dos períodos a adicionar ao ciclo intermédio de velocidade limitada a fim de compensar as diferenças de distância

A fim de compensar a diferença de distância percorrida entre o ciclo de base e o ciclo intermédio de velocidade limitada, adicionam-se períodos correspondentes a $v_i = v_{cap}$ ao ciclo intermédio de velocidade limitada, tal como descrito nos pontos 9.2.2.1 a 9.2.2.3 do presente anexo.

9.2.2.1. Períodos suplementares para a fase de velocidade média

Se $v_{cap} < v_{max,medium}$, o período adicional a acrescentar à fase de velocidade média do ciclo intermédio de velocidade limitada é calculado pela seguinte equação:

$$\Delta t_{medium} = \frac{(d_{base,medium} - d_{cap,medium})}{Vcap} \times 3.6$$

O número de valores de tempo $n_{add,medium}$ com o acréscimo de $v_i = v_{cap}$ à fase de velocidade média do ciclo intermédio de velocidade limitada é igual a Δt_{medium}, arredondado ao número inteiro mais próximo, em conformidade com o ponto 6.1.8 do presente regulamento.

9.2.2.2. Períodos suplementares para a fase de velocidade alta

Se $v_{cap} < v_{max,high}$, o período adicional a acrescentar às fases de velocidade alta do ciclo intermédio de velocidade limitada é calculado pela seguinte equação:

$$\Delta t_{high} = \frac{(d_{base,high} - d_{cap,high})}{Vcap} \times 3.6$$

O número de valores de tempo $n_{add,high}$ com o acréscimo de $v_i = v_{cap}$ à fase de velocidade alta do ciclo intermédio de velocidade limitada é igual a Δt_{high}, arredondado ao número inteiro mais próximo, em conformidade com o ponto 6.1.8 do presente regulamento.

9.2.2.3. Este ponto só é aplicável ao Nível 1-A:

O período adicional a acrescentar à fase de velocidade extra-alta do ciclo intermédio de velocidade limitada é calculado pela seguinte equação:

$$\Delta t_{exhigh} = \frac{(d_{base,exhigh} - d_{cap,exhigh})}{Vcap} \times 3.6$$

O número de valores de tempo $n_{add,exhigh}$ com o acréscimo de $v_i = v_{cap}$ à fase de velocidade extra-alta do ciclo intermédio de velocidade limitada é igual a Δt_{exhigh}, arredondado ao número inteiro mais próximo, em conformidade com o ponto 6.1.8 do presente regulamento.

9.2.3. Elaboração do ciclo de velocidade limitada final

9.2.3.1. Ciclo de classe 1

A primeira parte do ciclo de velocidade limitada final consiste no perfil de velocidade do veículo do ciclo intermédio de velocidade limitada até ao último valor da fase de velocidade média em que $v = v_{cap}$. O instante deste valor é designado por t_{medium}.

Adicionam-se então os valores $n_{add,medium}$ com $v_i = v_{cap}$, de modo que o instante do último valor seja ($t_{medium} + n_{add,medium}$).

A parte restante da fase de velocidade média do ciclo intermédio de velocidade limitada, que é idêntica à parte correspondente do ciclo de base, deve então ser adicionada, de modo que o instante do último valor seja (1 022 + $n_{add,\ medium}$).

9.2.3.2. Ciclos de classe 2 e de classe 3

9.2.3.2.1. $v_{cap} < v_{max,medium}$

A primeira parte do ciclo de velocidade limitada final consiste no perfil de velocidade do veículo do ciclo intermédio de velocidade limitada até ao último valor da fase de velocidade média em que $v = v_{cap}$. O instante deste valor é designado por t_{medium}.

Adicionam-se então os valores $n_{add,medium}$ com $v_i = v_{cap}$, de modo que o instante do último valor seja ($t_{medium} + n_{add,medium}$).

A parte restante da fase de velocidade média do ciclo intermédio de velocidade limitada, que é idêntica à parte correspondente do ciclo de base, deve então ser adicionada, de modo que o instante do último valor seja (1 022 + $n_{add,\ medium}$).

No passo seguinte, adiciona-se a primeira parte da fase de velocidade alta do ciclo intermédio de velocidade limitada até ao último valor da fase de velocidade alta em que $v = v_{cap}$. O instante deste valor no ciclo intermédio de velocidade limitada é designado por t_{high}, de modo que o instante deste valor no ciclo de velocidade limitada final seja ($t_{high} + n_{add,medium}$).

Adicionam-se então os valores $n_{add,high}$ com $v_i = v_{cap}$, de modo que o instante do último valor seja ($t_{high} + n_{add,\ medium} + n_{add,high}$).

A parte restante da fase de velocidade alta do ciclo intermédio de velocidade limitada, que é idêntica à parte correspondente do ciclo de base, deve então ser adicionada, de modo que o instante do último valor seja (1 477 + $n_{add,medium} + n_{add,high}$).

No passo seguinte, adiciona-se a primeira parte da fase de velocidade extra-alta (se aplicável)do ciclo intermédio de velocidade limitada até ao último valor da fase de velocidade extra-alta em que $v = v_{cap}$. O instante deste valor no ciclo intermédio de velocidade limitada é designado por t_{exhigh}, de modo que o instante deste valor no ciclo de velocidade limitada final seja ($t_{exhigh} + n_{add,medium} + n_{add,high}$).

Adicionam-se então os valores $n_{add,exhigh}$ com $v_i = v_{cap}$, de modo que o instante do último valor seja ($t_{exhigh} + n_{add,\ medium} + n_{add,high} + n_{add,exhigh}$).

A parte restante da fase de velocidade extra-alta (se aplicável) do ciclo intermédio de velocidade limitada, que é idêntica à parte correspondente do ciclo de base, deve então ser adicionada, de modo que o instante do último valor seja (1 800 + $n_{add,medium} + n_{add,high}$+ $n_{add,exhigh}$).

A extensão do ciclo de velocidade limitada final é equivalente à extensão do ciclo de base, salvo as diferenças devidas ao processo de arredondamento, em conformidade com o ponto 6.1.8 do presente regulamento, para $n_{add,medium}$, $n_{add,high}$ e $n_{add,exhigh}$.

9.2.3.2.2. $v_{max,\ medium} \leq v_{cap} < v_{max,\ high}$

A primeira parte do ciclo de velocidade limitada final consiste no perfil de velocidade do veículo do ciclo intermédio de velocidade limitada até ao último valor da fase de velocidade alta em que $v = v_{cap}$. O instante deste valor é designado por t_{high}.

Adicionam-se então os valores $n_{add,high}$ com $v_i = v_{cap}$, de modo que o instante do último valor seja ($t_{high} + n_{add,high}$).

A parte restante da fase de velocidade alta do ciclo intermédio de velocidade limitada, que é idêntica à parte correspondente do ciclo de base, deve então ser adicionada, de modo que o instante do último valor seja (1 477 + $n_{add,high}$).

No passo seguinte, adiciona-se a primeira parte da fase de velocidade extra-alta (se aplicável) do ciclo intermédio de velocidade limitada até ao último valor da fase de velocidade extra-alta em que $v = v_{cap}$. O instante deste valor no ciclo intermédio de velocidade limitada é designado por t_{exhigh}, de modo que o instante deste valor no ciclo de velocidade limitada final seja ($t_{exhigh} + n_{add,high}$).

Adicionam-se então os valores $n_{add,exhigh}$ com $v_i = v_{cap}$, de modo que o instante do último valor seja ($t_{exhigh} + n_{add,high} + n_{add,exhigh}$).

A parte restante da fase de velocidade extra-alta (se aplicável) do ciclo intermédio de velocidade limitada, que é idêntica à parte correspondente do ciclo de base, deve então ser adicionada, de modo que o instante do último valor seja ($1\ 800 + n_{add,high} + n_{add,exhigh}$).

A extensão do ciclo de velocidade limitada final é equivalente à extensão do ciclo de base, salvo as diferenças devidas ao processo de arredondamento, em conformidade com o ponto 6.1.8 do presente regulamento, para $n_{add,high}$ e $n_{add,exhigh}$.

9.2.3.2.3. Este ponto só é aplicável ao Nível 1-A:

$v_{max,\ high} \leq v_{cap} < v_{max,\ exhigh}$

A primeira parte do ciclo de velocidade limitada final consiste no perfil de velocidade do veículo do ciclo intermédio de velocidade limitada até ao último valor da fase de velocidade extra-alta em que $v = v_{cap}$. O instante deste valor é designado por t_{exhigh}.

Adicionam-se então os valores $n_{add,exhigh}$ com $v_i = v_{cap}$, de modo que o instante do último valor seja ($t_{exhigh} + n_{add,exhigh}$).

A parte restante da fase de velocidade extra-alta do ciclo intermédio de velocidade limitada, que é idêntica à parte correspondente do ciclo de base, deve então ser adicionada, de modo que o instante do último valor seja ($1\ 800 + n_{add,exhigh}$).

A extensão do ciclo de velocidade limitada final é equivalente à extensão do ciclo de base, salvo as diferenças devidas ao processo de arredondamento, em conformidade com o ponto 6.1.8 do presente regulamento, para $n_{add,exhigh}$.

10. ATRIBUIÇÃO DE CICLOS A VEÍCULOS

10.1. Um veículo de uma determinada classe deve ser ensaiado no ciclo da mesma classe, ou seja, veículos de classe 1 no ciclo de classe 1, veículos de classe 2 no ciclo de classe 2, veículos de classe 3a no ciclo de classe 3a e veículos de classe 3b no ciclo da classe 3b. Contudo, a pedido do fabricante e mediante a aprovação da autoridade competente, é possível ensaiar um veículo num ciclo de uma classe numericamente superior, por exemplo, um veículo de classe 2 pode ser ensaiado num ciclo de classe 3. Neste caso, devem respeitar-se as diferenças entre as classes 3a e 3b e é possível reduzir o ciclo em conformidade com os pontos 8 a 8.4 do presente anexo.

ANEXO B2

Seleção da velocidade e determinação do ponto de mudança de velocidade

1. ABORDAGEM GERAL

1.1. Os procedimentos de mudança de velocidades descritos no presente anexo são aplicáveis aos veículos equipados com uma transmissão manual.

1.2. As velocidades preconizadas e os pontos de mudança de velocidade assentam no equilíbrio entre a potência necessária para ultrapassar a resistência ao avanço e a aceleração, e a potência do motor em todas as velocidades possíveis numa determinada fase do ciclo.

1.3. O cálculo para determinar as velocidades a utilizar deve basear-se nas velocidades do motor e nas curvas de potência a plena carga consoante a velocidade do motor.

1.4. Para determinar o uso das velocidades no caso dos veículos equipados com uma transmissão de gama dupla (alta e baixa), só deve ser tida em conta a gama concebida para o funcionamento normal em estrada.

1.5. As disposições relativas à utilização da embraiagem não se aplicam se a embraiagem for comandada automaticamente, sem que o condutor tenha de embraiar ou desembraiar.

1.6. O presente anexo não se aplica aos veículos ensaiados em conformidade com o anexo B8.

2. DADOS NECESSÁRIOS E CÁLCULOS PRELIMINARES

Os dados e os cálculos indicados em seguida são necessários para efeitos da determinação das velocidades a utilizar aquando da execução do ciclo num banco dinamométrico:

a) P_{rated}, potência nominal máxima do motor declarada pelo fabricante, kW;

b) n_{rated}, velocidade nominal do motor declarada pelo fabricante como a velocidade do motor na qual o motor desenvolve a sua potência máxima, mín.$^{-1}$;

c) n_{idle}, motor em marcha lenta sem carga, em mín.$^{-1}$.

n_{idle} é medida por um período de pelo menos 1 minuto a uma frequência de pelo menos 1 Hz com o motor em funcionamento a quente, a alavanca de velocidades em ponto morto e a embraiagem engatada. As condições relativas à temperatura, aos dispositivos periféricos e auxiliares, etc., são as descritas no anexo B6 para o ensaio do tipo 1.

O valor a ser tido em conta no presente anexo é igual à média aritmética durante o período de medição e arredondada à fração de 10 mín.$^{-1}$ mais próxima, em conformidade com o ponto 6.1.8 do presente regulamento;

d) ng, número de velocidades de marcha avante.

As velocidades de marcha avante na gama de transmissão concebida para o funcionamento normal em estrada devem ser numeradas por ordem decrescente da proporção entre o regime do motor em mín.$^{-1}$ e a velocidade do veículo em km/h na 1.ª velocidade é a relação com o rácio mais elevado, o GN é a velocidade com a menor ratio. ng determina o número de relações de transmissão de marcha avante;

e) $(n/v)_i$, a razão obtida dividindo a velocidade do motor n pela velocidade do veículo v para cada velocidade, para i = 1 a ng, mín.$^{-1}$/(km/h). $(n/v)_i$ deve ser calculada através de equações do anexo B7, ponto 8;

f) f_0, f_1, f_2, os coeficientes da resistência ao avanço em estrada aplicáveis, N, N/(km/h), e N/(km/h)^2 respetivamente;

g) n_{max}

$n_{max1} = n_{95_high}$, a velocidade mínima do motor em que se atinge 95% da potência nominal, min $^{-1}$;

Se não for possível determinar a n_{95_high} porque a velocidade do motor está limitada a um valor inferior n_{lim} para todas as velocidades e a potência a plena carga correspondente é superior a 95% da potência nominal, define-se n_{95_high} como n_{lim}.

$n_{max2} = (n/v)(ng_{vmax}) \times v_{max,cycle}$

$n_{max3} = (n/v)(ng_{vmax}) \times v_{max,vehicle}$

em que:

$v_{max,cycle}$	é a velocidade máxima do perfil de velocidade do veículo em conformidade com o anexo B1, em km/h;
$v_{max,vehicle}$	é a velocidade máxima do veículo em conformidade com o ponto 2, alínea i) do presente anexo, em km/h;
$(n/v)(ng_{vmax})$	é a razão obtida dividindo a velocidade do motor n pela velocidade do veículo v para a velocidade, ng_{vmax}, mín.$^{-1}$/(km/h);
ng_{vmax}	é definido no ponto 2, alínea i), do presente anexo;
n_{max}	é o máximo de n_{max1}, n_{max2} e n_{max3}, min^{-1}.

h) $P_{wot}(n)$, a curva de potência a plena carga no intervalo de velocidade do motor

A curva de potência deve ser constituída por um número suficiente de conjuntos de dados (n, P_{wot}) de modo que o cálculo de pontos intermédios entre conjuntos de dados consecutivos possa ser realizado por interpolação linear. O desvio da interpolação linear da curva de potência a plena carga em conformidade com o regulamento n.º 85 da ONU não pode exceder 2%. O primeiro conjunto de dados deve estar em $n_{min_drive_set}$ (ver alínea k), ponto 3) ou inferior. O último conjunto de dados deve estar em n_{max} ou à velocidade do motor mais elevada. Não é necessário tomar os conjuntos de dados a intervalos regulares, mas é necessário comunicar todos os conjuntos de dados.

Os conjuntos de dados e os valores P_{rated} e n_{rated} devem obter-se através da curva de potência, conforme declarado pelo fabricante.

A curva de potência a plena carga a velocidades do motor não consideradas no Regulamento n.º 85 da ONU é determinada em conformidade com o método descrito no Regulamento n.º 85 da ONU.

i) Determinação de ng_{vmax} e v_{max}

ng_{vmax}, a velocidade à qual o veículo atinge a sua velocidade máxima é calculada do seguinte modo:

Se $v_{max}(ng) \geq v_{max}(ng-1)$ e $v_{max}(ng-1) \geq v_{max}(ng-2)$, então:

$ng_{vmax} = ng$ e $v_{max} = v_{max}(ng)$.

Se $v_{max}(ng) < v_{max}(ng-1)$ e $v_{max}(ng-1) \geq v_{max}(ng-2)$, então:

$ng_{vmax} = ng-1$ e $v_{max} = v_{max}(ng-1)$,

caso contrário, $ng_{vmax} = ng-2$ e $v_{max} = v_{max}(ng-2)$,

em que:

$v_{max}(ng)$	é a velocidade do veículo à qual a potência de avanço em estrada necessária é igual a potência disponível P_{wot} na velocidade ng (ver figura A2/1a).
$v_{max}(ng-1)$	é a velocidade do veículo à qual a potência de avanço em estrada necessária é igual à potência disponível, P_{wot}, na velocidade mais baixa seguinte (velocidade ng–1). Ver figura A2/1b.
$v_{max}(ng-2)$	é a velocidade do veículo à qual a potência de avanço em estrada necessária é igual à potência disponível, P_{wot}, na velocidade ng–2.

Utilizam-se os valores de velocidade do veículo arredondados para uma casa decimal, em conformidade com o ponto 6.1.8 do presente regulamento, para determinar v_{max} e ng_{vmax}.

A potência de avanço em estrada necessária, kW, é calculada pela seguinte equação:

$$P_{required} = \frac{(f_0 \times v) + (f_1 \times v^2) + (f_2 \times v^3)}{3600}$$

em que:

v é a velocidade do veículo especificada acima, em km/h.

A potência disponível à velocidade do veículo v_{max} na velocidade ng, ng–1 ou ng–2 pode ser determinada a partir da curva de potência a plena carga, $P_{wot}(n)$, pelas seguintes equações:

$n_{ng} = (n/v)_{ng} \times v_{max}(ng)$;

$n_{ng-1} = (n/v)_{ng-1} \times v_{max}(ng-1)$;

$n_{ng-2} = (n/v)_{ng-2} \times v_{max}(ng-2)$,

e através da redução dos valores de potência da curva de potência a plena carga em 10%.

O método descrito acima será alargado mesmo às velocidades mais baixas, isto é, ng–3, ng–4, etc., se necessário.

Se, para limitar a velocidade máxima do veículo, se limitar a velocidade máxima do motor a n_{lim}, um valor inferior à velocidade do motor correspondente à intersecção da curva de potência de avanço em estrada e à curva de potência disponível, então:

$ng_{vmax} = ng$ e $v_{max} = n_{lim} / (n/v)(ng)$.

Figura A2/1a

Exemplo em que ng_{vmax} é a velocidade mais elevada

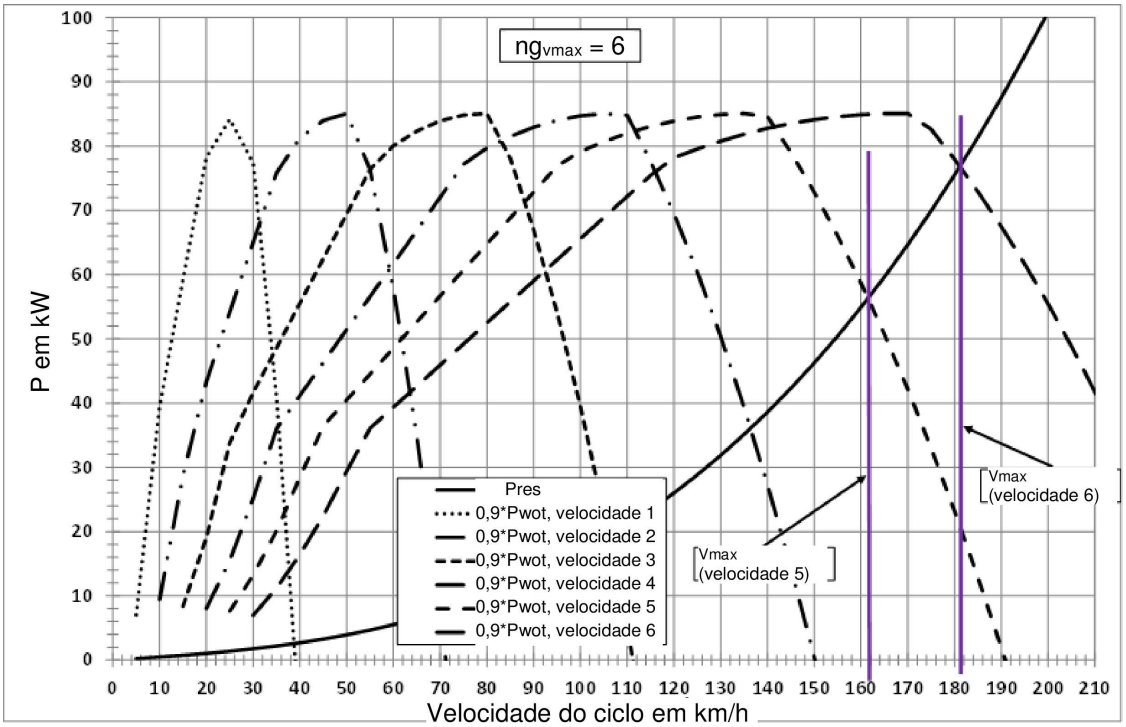
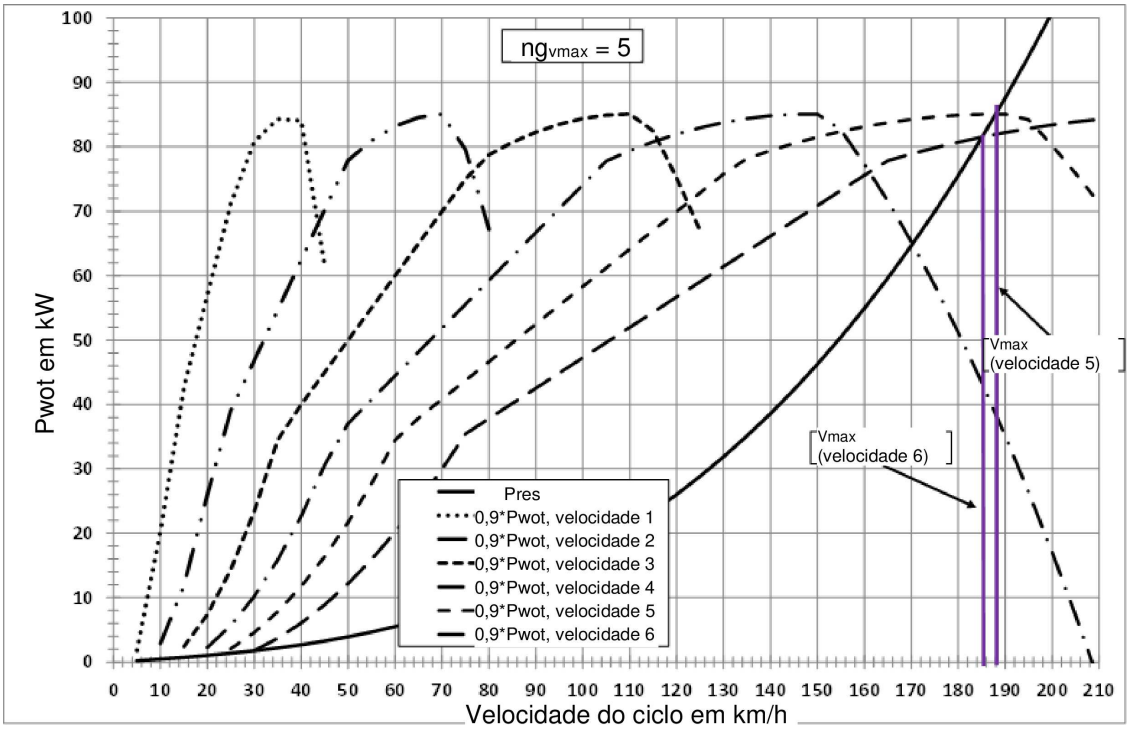


Figura A2/1b

Exemplo em que ng_{vmax} é a 2ª velocidade mais elevada



j) Exclusão de uma velocidade muito reduzida

A primeira velocidade pode ser excluída a pedido do fabricante se estiverem preenchidas todas as seguintes condições:

1) A família de veículos está homologada para atrelar um reboque;

2) $(n/v)_1 \times (v_{max} / n_{95_high}) > 6{,}74$;

3) $(n/v)_2 \times (v_{max} / n_{95_high}) > 3{,}85$;

4) O veículo, com uma massa m_t definida pela equação abaixo, é capaz, quando imobilizado, de arrancar em menos de 4 segundos num declive de pelo menos 12%, por cinco vezes num período de 5 minutos.

$m_t = m_{r0} + 25\ kg + (MC - m_{r0} - 25\ kg) \times 0{,}28$

(utiliza-se o fator 0,28 da equação anterior para os veículos da categoria 2 com uma massa bruta do veículo até 3,5 toneladas e substitui-se pelo fator 0,15 no caso dos veículos da categoria 1),

em que:

v_{max}	é a velocidade máxima do veículo especificada no ponto 2, alínea i) do presente anexo. Só se pode utilizar o valor v_{max} resultante da intersecção da curva de potência de avanço em estrada necessária com a curva de potência disponível da velocidade relevante para as condições indicadas nos pontos 2) e 3) acima. Não se deve usar um valor v_{max} resultante de uma limitação da velocidade do motor que impeça a intersecção dessas curvas;
$(n/v)(ng_{vmax})$	é a razão obtida dividindo a velocidade do motor n pela velocidade do veículo v para a velocidade ng_{vmax}, mín.$^{-1}$/(km/h);
m_{r0}	é a massa em ordem de marcha, em kg;
MC	é a massa máxima em carga tecnicamente admissível do conjunto de veículos (ver pontos 3.2.27 do presente regulamento), kg.

No caso em apreço, a primeira velocidade não deve ser utilizada durante a condução do ciclo no banco dinamométrico e as velocidades devem ser renumeradas tomando a segunda velocidade como primeira.

k) Definições de n_{min_drive}

n_{min_drive} é a velocidade mínima do motor quando o veículo está em movimento, mín.$^{-1}$;

1) Para $n_{gear} = 1$, $n_{min_drive} = n_{idle}$,

2) Para $n_{gear} = 2$,

i) para transições da primeira para a segunda velocidade:

$n_{min_drive} = 1{,}15 \times n_{idle}$,

ii) para desacelerações até à imobilização:

$n_{min_drive} = n_{idle}$,

iii) para todas as outras condições de condução:

$n_{min_drive} = 0{,}9 \times n_{idle}$.

3) Para $n_{gear} > 2$, n_{min_drive} é determinado do seguinte modo:

$n_{min_drive} = n_{idle} + 0{,}125 \times (n_{rated} - n_{idle})$.

Este valor é designado por $n_{min_drive_set}$.

O valor $n_{min_drive_set}$ deve ser arredondado para o número inteiro mais próximo, em conformidade com o ponto 6.1.8 do presente regulamento.

É possível utilizar valores superiores a $n_{min_drive_set}$ para $n_{gear} > 2$ se o fabricante o solicitar. Neste caso, o fabricante pode especificar um valor para as fases de aceleração/velocidade constante ($n_{min_drive_up}$) e um valor diferente para as fases de desaceleração ($n_{min_drive_down}$).

Amostras com valores de aceleração iguais ou superiores a −0,1389 m/s^2 pertencem às fases de aceleração/ /velocidade constante. Esta especificação de fase só deve ser utilizada para determinar a velocidade inicial, em conformidade com o ponto 3.5 do presente anexo, e não deve ser aplicada aos requisitos estabelecidos no ponto 4 do presente anexo.

Além disso, durante um período inicial (t_{start_phase}), o fabricante pode especificar valores mais elevados ($n_{min_drive_start}$ ou $n_{min_drive_up_start}$ e $n_{min_drive_down_start}$) para os valores n_{min_drive} ou $n_{min_drive_up}$ e $n_{min_drive_down}$ para $n_{gear} > 2$ do que o especificado acima.

O fabricante deve especificar o período inicial, mas não deve ser posterior à fase de velocidade baixa do ciclo e deve terminar numa fase de paragem, de forma a que não ocorra nenhuma alteração de n_{min_drive} num percurso curto.

Todos os valores n_{min_drive} escolhidos individualmente serão iguais ou superiores a $n_{min_drive_set}$, mas não devem ultrapassar ($2 \times n_{min_drive_set}$).

Todos os valores n_{min_drive} e t_{start_phase} escolhidos individualmente devem ser registados.

Só se deve utilizar $n_{min_drive_set}$ como limite inferior para a curva de potência a plena carga, em conformidade com o ponto 2, alínea h), acima.

l) TM, massa de ensaio do veículo, em kg.

3. Cálculo da energia necessária, velocidades do motor, potência disponível e eventuais velocidades a utilizar

3.1. Cálculo da energia necessária

Para cada segundo j do traçado do ciclo, a potência necessária para ultrapassar a resistência ao avanço e para acelerar são calculadas pela seguinte equação:

$$P_{required,j} = \left(\frac{(f_0 \times v_j) + (f_1 \times v_j^2) + (f_2 \times v_j^3)}{3600} \right) + \frac{(kr \times a_j \times v_j \times TM)}{3600}$$

em que:

$P_{required,j}$ é a potência necessária no segundo j, em kW;

a_j é a aceleração do veículo no segundo j, m/s², calculada da seguinte forma:

$$a_j = \frac{(v_{j+1} - v_j)}{3.6 \times (t_{j+1} - t_j)}$$

;

$j = t_{start}$ a $t_{end} - 1$,

t_{start} é o instante em que o ciclo de ensaios aplicável inicia (ver ponto 3 do anexo B1 do presente regulamento), em s;

t_{end} é o instante em que o ciclo de ensaios aplicável termina (ver ponto 3 do anexo B1 do presente regulamento), em s;

O valor de aceleração no segundo t_{end} (segundo 1 611 para o ciclo de classe 1 e segundo 1 800 para os ciclos das classes 2 e 3) pode ser regulado para 0, a fim de evitar células vazias.

kr é um fator que tem em conta a inércia do sistema de tração durante a aceleração e é fixado em 1,03.

3.2. Determinação das velocidades do motor

Para qualquer $v_j < 1.0$ km/h, deve partir-se do princípio de que o veículo está parado e o motor regulado a n_{idle}. A alavanca das velocidades é colocada em ponto morto com o motor embraiado, exceto no segundo que precede o início de uma aceleração a partir da imobilização, durante o qual se seleciona a primeira velocidade com o motor desembraiado.

Para cada $v_j \geq 1.0$ km/h do traçado do ciclo e cada velocidade i,i = 1 a ng, a velocidade do motor, $n_{i,j}$, é calculada pela seguinte equação:

$$n_{i,j} = (n/v)_i \times v_j$$

O cálculo deve ser realizado com números de vírgula flutuante e os resultados não devem ser arredondados.

3.3. Seleção das velocidades possíveis no que diz respeito à velocidade do motor

Podem ser selecionadas as velocidades seguintes para efetuar o traçado da velocidade a v_j:

a) Todas as velocidades $i < ng_{vmax}$ em que $n_{min_drive} \leq n_{i,j} \leq n_{max1}$;

b) Todas as velocidades $i \geq ng_{vmax}$ em que $n_{min_drive} \leq n_{i,j} \leq n_{max2}$;

c) Primeira velocidade, se $n_{1,j} < n_{min_drive}$.

Se $a_j < 0$ e $n_{i,j} \leq n_{idle}$, $n_{i,j}$ deve ser regulado a n_{idle} e a embraiagem desengatada.

Se $a_j \geq 0$ e $n_{i,j} < \max(1{,}15 \times n_{idle}$, velocidade mínima do motor da curva $P_{wot}(n))$, $n_{i,j}$ é regulada para o máximo de $(1{,}15 \times n_{idle})$ ou a velocidade mínima do motor da curva $P_{wot}(n)$, e a embraiagem regulada para «indefinida».

«Indefinida» abrange qualquer estado da embraiagem entre desengatado e engatado, dependendo da conceção individual do motor e da transmissão. Neste caso, a velocidade real do motor pode ser diferente da velocidade calculada.

Relativamente à definição de n_{min_drive} no ponto 2, alínea k), os requisitos a) a c) acima estabelecidos podem ser expressos do seguinte modo para as fases de desaceleração:

Numa fase de desaceleração, as velocidades para as quais $n_{gear} > 2$ devem ser usadas enquanto a velocidade do motor não cair abaixo de n_{min_drive}.

A segunda velocidade deve ser usada durante uma fase de desaceleração no âmbito de um percurso curto do ciclo (não no final de um percurso curto), desde que a velocidade do motor não caia abaixo de (0,9 × n_{idle}).

Se a velocidade do motor cair abaixo de n_{idle}, desembraia-se a o motor.

Se a fase de desaceleração for a última parte de um percurso curto pouco antes de uma fase de paragem, usa-se a segunda velocidade enquanto a velocidade do motor não ficar abaixo de n_{idle}. Este requisito deve ser aplicado a toda a fase de desaceleração que termina na imobilização.

Uma fase de desaceleração é um período superior a 2 segundos com uma velocidade do veículo ≥ 1,0 km/h e com uma diminuição estritamente monótona da velocidade do veículo (ver ponto 4 do presente anexo).

3.4. Cálculo da potência disponível

Para cada velocidade do motor, n_k da curva de potência a plena carga, conforme especificado no ponto 2, alínea h), do presente anexo, a potência disponível $P_{available_k}$ deve ser calculada pela seguinte equação:

$$P_{available_k} = P_{wot}\left(n_k\right) \times \left(1 - (SM + ASM)\right)$$

em que:

P_{wot} é a potência disponível a n_k em condições de plena carga segundo a curva de potência a plena carga;

SM é um coeficiente de segurança que tem em conta a diferença entre a curva de potência a plena carga em condições estacionárias e a potência disponível durante as condições de transição. SM deve ser definido como 10%;

ASM é um coeficiente de segurança adicional relativo à potência, que pode ser aplicado, a pedido do fabricante.

Mediante pedido, o fabricante deve fornecer os valores de ASM (em percentagem da redução da potência wot) com os conjuntos de dados para $P_{wot}(n)$, conforme mostrado no exemplo do quadro A2/1. Deve utilizar-se a interpolação linear entre pontos de dados consecutivos. ASM fica limitado a 50%.

Para a aplicação de um ASM é necessária a aprovação da autoridade competente.

Quadro A2/1

n	Pwot	SM percentagem	ASM percentagem	$P_{available}$
mín.$^{-1}$	kW			kW
700	6,3	10,0	20,0	4,4
1 000	15,7	10,0	20,0	11,0
1 500	32,3	10,0	15,0	24,2
1 800	56,6	10,0	10,0	45,3
1 900	59,7	10,0	5,0	50,8
2 000	62,9	10,0	0,0	56,6
3 000	94,3	10,0	0,0	84,9
4 000	125,7	10,0	0,0	113,2
5 000	157,2	10,0	0,0	141,5
5 700	179,2	10,0	0,0	161,3
5 800	180,1	10,0	0,0	162,1
6 000	174,7	10,0	0,0	157,3
6 200	169,0	10,0	0,0	152,1
6 400	164,3	10,0	0,0	147,8
6 600	156,4	10,0	0,0	140,8

Para cada relação de transmissão i possível e cada velocidade do veículo do traçado do ciclo v_j (j, conforme especificado no ponto 3.1 do presente anexo) e cada valor da velocidade do motor $n_{i,j} \geq n_{min}$ da curva de potência a plena carga, a potência disponível deve ser calculada por interpolação linear a partir dos valores n_k, $P_{available_k}$ adjacentes na curva de potência a plena carga.

3.5. Determinação de velocidades suscetíveis de ser utilizadas

As velocidades suscetíveis de ser utilizadas são determinadas do seguinte modo:

a) Estão preenchidas as condições do ponto 3.3 do presente anexo; e

b) Para $n_{gear} = 2$, se $P_{available_i,j} \geq P_{required,j}$.

A velocidade inicial a utilizar para cada segundo j do traçado do ciclo é a velocidade final mais elevada possível, i_{max}. Ao arrancar a partir da imobilização, utiliza-se apenas a primeira velocidade.

A velocidade mais baixa possível é i_{min}.

4. Requisitos adicionais para as correções e/ou alterações da utilização das velocidades

A seleção da velocidade inicial deve ser verificada e alterada, de modo a evitar mudanças de velocidade demasiado frequentes e facilitar a condução e os aspetos práticos.

Uma fase de aceleração é um período de tempo superior a 2 segundos com uma velocidade do veículo ≥ 1,0 km/h e com aumento estritamente monótono da velocidade do veículo. Uma fase de desaceleração é um período de tempo superior a 2 segundos com uma velocidade do veículo ≥ 1,0 km/h e com redução estritamente monótona da velocidade do veículo. Uma fase de velocidade constante é um período de tempo superior a 2 segundos com uma velocidade constante do veículo ≥ 1,0 km/h.

O final de uma fase de aceleração/desaceleração é determinado pelo último período de amostra no qual a velocidade do veículo é superior/inferior à velocidade do veículo do período de amostra anterior. Neste contexto, o fim de uma fase de desaceleração pode representar o início de uma fase de aceleração. Nesse caso, os requisitos das fases de aceleração sobrepõem-se aos requisitos das fases de desaceleração.

As correções e/ou modificações são efetuadas em conformidade com os seguintes requisitos:

O controlo de modificação descrito no ponto 4, alínea a), do presente anexo, aplica-se duas vezes ao traçado do ciclo completo antes da aplicação do ponto 4, alíneas b) a f), do presente anexo.

a) Se for necessária a velocidade imediatamente superior (n+1) durante apenas 1 segundo e as velocidades anterior e seguinte forem as mesmas (n) ou uma delas for a imediatamente inferior (n-1), é necessário corrigir a velocidade (n +1) para a velocidade n.

Exemplos:

Sequência − 1, i, − 1 deve ser substituída por:

1, − 1, − 1;

Sequência − 1, i, − 2 deve ser substituída por:

1, − 1, − 2;

Sequência − 2, i, − 1 deve ser substituída por:

2, − 1, − 1.

Se, durante as fases de aceleração ou de velocidade constante, ou durante as transições de velocidade constante para aceleração ou de aceleração para velocidade constante, em que estas fases apenas incluem passagens a velocidades superiores, a relação de transmissão utiliza-se apenas durante um segundo, devendo no segundo seguinte ser corrigida para a relação de transmissão anterior, de forma a utilizar uma relação de transmissão durante, pelo menos, 2 segundos.

Exemplos:

Sequência 1, 2, 3, 3, 3, 3, 3 deve ser substituída por:

1, 1, 2, 2, 3, 3, 3.

Sequência 1, 2, 3, 4, 5, 5, 6, 6, 6, 6, 6 deve ser substituída por:

1, 1, 2, 2, 3, 3, 4, 4, 5, 5, 6.

Este requisito não deve ser aplicado a reduções de velocidade durante uma fase de aceleração, se a utilização de uma relação de transmissão apenas durante um segundo se seguir imediatamente a uma redução deste tipo, ou, se a redução ocorrer logo no início de uma fase de aceleração. Nestes casos, as reduções devem primeiro ser corrigidas em conformidade com o ponto 4, alínea b), do presente anexo.

Exemplo:

Uma sequência 4, 4, 3, 4, 5, 5, 5, em que o primeiro segundo ou o terceiro segundo determinam o início de uma fase de aceleração e em que não se aplica o ponto 4, alínea b) no restante decurso da fase de aceleração, é substituída por:

4, 4, 4, 4, 5, 5, 5.

No entanto, se a velocidade no início de uma fase de aceleração for a velocidade inferior à do segundo anterior e as velocidades nos segundos seguintes (até um máximo de cinco segundos) forem a mesma que a velocidade no segundo anterior, mas seguida de uma redução, de tal forma que a aplicação do ponto 4, alínea c), as corrige para a velocidade do início da fase de aceleração, deve então ser aplicado o ponto 4, alínea c).

Exemplo:

Para uma sequência de perfil de velocidade:

19,6 18,3 18,0 18,3 18,5 17,9 15,0 km/h

com uma utilização da velocidade inicial de:

3 3 2 3 3 2 2,

reduzem-se as velocidades nos quarto e quinto segundos para uma velocidade inferior (através da aplicação do ponto 4, alínea c)) em vez de uma correção de velocidade no início da fase de aceleração (segundo 3), de modo a que a correção resulte na seguinte sequência de velocidades

3 3 2 2 2 2 2

Além disso, se a velocidade no primeiro segundo de uma fase de aceleração for a mesma que a velocidade no segundo anterior e a velocidade nos segundos seguintes for a velocidade seguinte, a velocidade no 2.º segundo da fase de aceleração deve ser substituída pela velocidade utilizada no primeiro segundo da fase de aceleração.

Exemplo:

Para uma sequência de perfil de velocidade:

30,9 25,5 21,4 20,2 22,9 26,6 30,2 km/h

com uma utilização da velocidade inicial de:

3 3 2 2 3 3 3,

a velocidade no quinto segundo (o 2.º segundo da fase de aceleração) deve ser corrigida para a velocidade inferior, de modo a garantir a utilização de uma velocidade na fase de aceleração durante pelo menos dois segundos, para que os resultados da correção resultem na seguinte sequência de velocidades:

3 3 2 2 2 3 3

Não é permitido saltar velocidades nas passagens a velocidades superiores durante as fases de aceleração.

No entanto, se a duração da fase de velocidade constante ultrapassar os 5 segundos, é permitida uma mudança para duas velocidades acima na transição de uma fase de aceleração para uma fase de velocidade constante.

b) Se for necessária uma redução de velocidade durante uma fase de aceleração ou no início da fase de aceleração, deve assinalar-se a velocidade necessária durante essa redução (i_{DS}). Define-se o ponto inicial de um procedimento de correção pelo último segundo anterior à identificação de i_{DS}, ou o ponto inicial da fase de aceleração se todas as amostras de tempo tiverem velocidades superiores a i_{DS}. A velocidade mais elevada do período de amostra anterior à redução determina a velocidade de referência i_{ref} para a redução. Uma redução em que $i_{DS} = i_{ref} - 1$ é referida como uma redução de uma velocidade, uma redução em que $i_{DS} = i_{ref} - 2$ é referida como uma redução de duas velocidades, uma redução em que $i_{DS} = i_{ref} - 3$ é referida como uma redução de três velocidades. Posteriormente, aplica-se a verificação seguinte.

i) Reduções de uma velocidade

Avançando a partir do ponto inicial do procedimento de correção até ao final da fase de aceleração, deve identificar-se a última ocorrência de uma janela de 10 segundos contendo i_{DS} durante 2 ou mais segundos consecutivos, ou 2 ou mais segundos individuais. A última utilização de i_{DS} nesta janela define o ponto final do procedimento de correção. Entre o início e o fim do período de correção, devem corrigir-se todos os requisitos de velocidades superiores a i_{DS} para um requisito de i_{DS}.

A partir do final do período de correção (no caso de janelas de 10 segundos que contenham i_{DS} durante 2 ou mais segundos consecutivos, ou 2 ou mais segundos individuais) ou do ponto inicial do procedimento de correção (no caso de todas as janelas de 10 segundos conterem i_{DS} apenas durante um segundo ou algumas janelas de 10 segundos não conterem qualquer i_{DS}) até ao final da fase de aceleração, devem ser removidas todas as reduções com uma duração de apenas um segundo.

ii) Reduções de duas ou três velocidades

Avançando a partir do ponto inicial do procedimento de correção até ao final da fase de aceleração, deve identificar-se a última ocorrência de i_{DS}. A partir do ponto inicial do procedimento de correção, todos os requisitos de velocidades superiores ou iguais a i_{DS} até à última ocorrência de i_{DS} corrigem-se para (i_{DS} + 1).

iii) Reduções de uma, duas e/ou três velocidades

Se ocorrerem reduções de uma, duas e/ou três velocidades durante uma fase de aceleração, as reduções de três velocidades devem ser corrigidas antes das reduções de uma ou duas velocidades e as reduções de duas velocidades devem ser corrigidas antes das reduções de uma velocidade. Nesses casos, o ponto inicial do procedimento de correção para as reduções de uma ou duas velocidades é o segundo imediatamente após o final do período de correção para as três reduções de velocidade e o ponto inicial do procedimento de correção para a redução de uma velocidade é o segundo imediatamente após o final do período de correção para as reduções de duas velocidades. Se uma redução de três velocidades ocorrer após uma redução de uma ou duas velocidades, a redução de três velocidades deve anular as outras reduções no período anterior à redução de três velocidades. Se uma redução de duas velocidades ocorrer após uma redução de uma velocidade, a redução de duas velocidades deve anular a redução de uma velocidade no período anterior à redução de duas velocidades.

Apresentam-se a seguir alguns exemplos nos quadros A2/2 a A2/6.

Quadro A2/2

Tempo	j	j+1	j+2	j+3	j+4	j+5	j+6	j+7	j+8	j+9	j+10	j+11	j+12	j+13	j+14	j+15	j+16	j+17	j+18
	Início da aceler.								Redução, i_{DS} = 3							Redução, i_{DS} = 3			Fim da aceler.
Velocidade inicial utilizada	2	2	3	3	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4
				Início da verific. de correção															
				i_{ref} = 4															
				Primeira janela de 10 segundos para verificação da correção															
										Última janela de 10 segundos para verificação da correção									
							Última janela de 10 segundo que contem i_{DS} duas vezes													
															Fim da correção				
Correção					3	3	3	3		3	3	3	3	3	3				
Remoção																			
Velocidade final utilizada	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	4	4

Quadro A2/3

Tempo	j	j+1	j+2	j+3	j+4	j+5	j+6	j+7	j+8	j+9	j+10	j+11	j+12	j+13	j+14	j+15	j+16	j+17	j+18
	Início da aceler.						Redução, i_{DS} = 3											Redução, i_{DS} = 3	Fim da aceler.
Velocidade inicial utilizada	2	2	3	3	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4
				Início da verific. de correção															
				i_{ref} = 4															
				Primeira janela de 10 segundos para verificação da correção															
										Última janela de 10 segundos para verificação da correção									
				Última janela de 10 segundo que contem i_{DS} duas vezes															
						Fim da correção													
Correção					3	3													
Remoção																		4	
Velocidade final utilizada	2	2	3	3	3	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4

Table A2/4

Tempo	j	j+1	j+2	j+3	j+4	j+5	j+6	j+7	j+8	j+9	j+10	j+11	j+12	j+13	j+14	j+15	j+16	j+17	j+18
	Início da aceler.			Redução, i_{DS} = 3											Redução, i_{DS} = 3				Fim da aceler.
Velocidade inicial utilizada	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	5	5
	Início da verific. de correção																		
	i_{ref} = 4																		
	Primeira janela de 10 segundos para verificação da correção																		
										Última janela de 10 segundos para verificação da correção									
	Não existem janelas de 10 segundos que contenham i_{DS} duas vezes																		
						Fim da correção													
Correção																			
Remoção				4											4				
Velocidade final utilizada	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	5

Table A2/5

Tempo	j	j+1	j+2	j+3	j+4	j+5	j+6	j+7	j+8	j+9	j+10	j+11	j+12	j+13	j+14	j+15	j+16	j+17	j+18	j+19
	Início da aceler.			Redução, $i_{DS1} = 5$		Redução de 2 velocidades, $i_{DS1} = 4$													Redução de 1 velocidade, $i_{DS2} = 5$	Fim da aceler.
Velocidade inicial utilizada	6	6	6	5	5	4	4	4	4	4	5	6	6	6	6	6	6	6	5	5
	Início da verific. de correção para i_{DS1}										Início da verific. de correção para i_{DS2}									
	$i_{ref} = 6$										$i_{ref} = 6$									
	Última janela de 10 segundo que contem i_{DS1} duas ou mais vezes										Última janela de 10 segundo que contem i_{DS2} duas ou mais vezes									
					Fim da correção para i_{DS1}													Fim da correção para i_{DS2}		
Correção	4	4	4	4	4							5	5	5	5	5	5	5		
Remoção																				
Velocidade final utilizada	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5

Quadro A2/6

Tempo	j	j+1	j+2	j+3	j+4	j+5	j+6	j+7	j+8	j+9	j+10	j+11	j+12	j+13	j+14	j+15	j+16	j+17	j+18
	Início da aceler.	Redução, $i_{DS1} = 3$					Redução, $i_{DS2} = 4$							Redução, $i_{DS3} = 5$					Fim da aceler.
Velocidade inicial utilizada	4	3	3	4	5	5	4	5	5	6	6	6	6	5	5	6	6	6	6
	Início da verific. de correção para i_{DS1}			Início da verific. de correção para i_{DS2}					Início da verific. de correção para i_{DS3}										
	$i_{ref} = 4$			$i_{ref} = 5$					$i_{ref} = 6$										
	Última janela de 10 segundo que contem i_{DS1} duas ou mais vezes																		
				Última janela de 10 segundo que contem i_{DS2} duas ou mais vezes															
									Última janela de 10 segundo que contem i_{DS3} duas ou mais vezes										
	Fim da correção para i_{DS1}					Fim da correção para i_{DS2}							Fim da correção para i_{DS3}						
Correção	3				4	4				5	5	5	5						
Remoção																			
Velocidade final utilizada	3	3	3	4	4	4	4	5	5	5	5	5	5	5	5	6	6	6	6

Não se aplica esta correção à 1.ª velocidade. Os requisitos do terceiro parágrafo, ponto 3.3. (se $a_j \geq 0$.....) não se aplicam às correções de velocidades descritas no presente ponto para velocidades > 2.

O controlo de modificação descrito no ponto 4, alínea c), do presente anexo, aplica-se duas vezes ao traçado do ciclo completo antes da aplicação do ponto 4, alíneas d) a f), do presente anexo.

c) Se se utilizar a velocidade i durante uma sequência de tempo de 1 a 5 segundos e a velocidade anterior a essa sequência for imediatamente inferior e a velocidade após essa sequência for uma ou duas abaixo dessa sequência ou a velocidade anterior a essa sequência for duas abaixo e a velocidade após esta sequência for imediatamente inferior à utilizada durante a sequência, corrige-se a velocidade para a sequência para o máximo das velocidades antes e após a sequência.

Exemplos:

i) Sequência – 1, i, – 1 deve ser substituída por:

1, – 1, – 1;

Sequência – 1, i, – 2 deve ser substituída por:

1, – 1, – 2;

Sequência – 2, i, – 1 deve ser substituída por:

2, – 1, – 1.

ii) Sequência – 1, i, i, – 1 deve ser substituída por:

1, – 1, – 1, – 1;

Sequência – 1, i, i, – 2 deve ser substituída por:

i - 1, – 1, – 1, – 2;

Sequência – 2, i, i, – 1 deve ser substituída por:

2, – 1, – 1, – 1.

iii) Sequência – 1, i, i, i, – 1 deve ser substituída por:

i – 1, i – 1, i – 1, i – 1, – 1;

Sequência i – 1, i, i, i, – 2 deve ser substituída por:

1, – 1, – 1, – 1, – 2;

Sequência – 2, i, i, i – 1 deve ser substituída por:

2, – 1, – 1, – 1, – 1.

iv) Sequência – 1, i, i, i, i, – 1 deve ser substituída por:

1, – 1, – 1, – 1, – 1, – 1;

Sequência – 1, i, i, i, i – 2 deve ser substituída por:

1, – 1, – 1, – 1, – 1, – 2;

Sequência – 2, i, i, i, i – 1 deve ser substituída por:

2, – 1, – 1, – 1, – 1, – 1.

v) Sequência – 1, i,i,i, i, i, – 1 deve ser substituída por:

1, – 1, – 1, – 1, – 1, i – 1, – 1;

Sequência i – 1, i, i, i, i, i, – 2 deve ser substituída por:

1, – 1, – 1, – 1, – 1, – 1, – 2;

Sequência – 2, i, i, i, i, i, – 1 deve ser substituída por:

2, – 1, – 1, – 1, – 1, – 1, – 1.

Em todos os casos i) a v), é necessário preencher a condição $i - 1 \geq i_{min}$.

d) Não é possível aumentar de velocidade para uma superior durante uma fase de desaceleração.

e) Não é permitido realizar nenhuma passagem a uma velocidade superior na transição de uma fase de aceleração ou de velocidade constante para uma fase de desaceleração se uma das velocidades nos primeiros dois segundos após o fim da fase de desaceleração for inferior à velocidade superior engatada ou for a velocidade 0.

Exemplo:

Se $v_i \leq v_{i+1}$ e $v_{i+2} < v_{i+1}$ e a velocidade i = 4 e a velocidade (i + 1 = 5) e a velocidade (i + 2 = 5), então a velocidade (i + 1) e a velocidade (i + 2) deve ser regulada para 4 se a velocidade para a fase seguinte à fase de desaceleração for a 4.ª ou inferior. Para todos os pontos do traçado do ciclo com a velocidade 5 na fase de desaceleração, é também necessário mudar para a 4.ª. Se a velocidade após a fase de desaceleração for a 5.ª, deve engatar-se a velocidade superior.

Se, durante a fase de transição e a fase de desaceleração inicial, se aumentarem duas velocidades, deve, em vez disso, realizar-se apenas um aumento de uma velocidade. Neste caso, não devem ser feitas mais modificações às seguintes verificações de utilização de velocidades.

f) Outras modificações das velocidades para fases de desaceleração

A redução para a primeira velocidade não é permitida em fases de desaceleração. Se tal redução for necessária na última parte de um percurso curto pouco antes de uma fase de paragem, uma vez que a velocidade do motor desceria abaixo de n_{idle} na 2.ª velocidade, deve ser utilizada, em vez disso, a velocidade 0 e coloca-se a alavanca de velocidades em ponto morto e engata-se a embraiagem.

Se a primeira velocidade for necessária durante um período de, pelo menos, 2 segundos imediatamente antes de uma desaceleração até à imobilização, esta velocidade deve ser utilizada até à primeira amostra da fase de desaceleração. Para o resto da fase de desaceleração, utiliza-se a velocidade 0 e coloca-se a alavanca de velocidades em ponto morto e engata-se a embraiagem.

Se, durante uma fase de desaceleração, a duração de um período de velocidade (uma sequência temporal com uma velocidade engrenada) entre períodos de duas velocidades de 3 ou mais segundos, for de apenas 1 segundo, esta deve ser substituída pela velocidade 0 e desengata-se a embraiagem.

Se, durante uma fase de desaceleração, a duração de um período de velocidades entre períodos de duas velocidades de três segundos ou mais for de dois segundos, deve ser substituída pela velocidade zero durante o primeiro segundo e durante o segundo segundo pela velocidade que se segue após o período de dois segundos. Desembraia-se o motor durante o primeiro segundo.

Exemplo: uma sequência 5, 4, 4, 2 é substituída por 5, 0, 2, 2.

Aplica-se este requisito apenas se a velocidade após o período de dois segundos for superior a zero.

Se se seguirem vários períodos de velocidades com durações de um ou dois segundos, realizam-se as correções da seguinte forma:

Uma sequência i, i, i, − 1, − 1, − 2 ou i, i, i, − 1, − 2, − 2 deve ser substituída por i, i, i, 0, − 2, − 2.

Uma sequência como i, i, i, − 1, − 2, − 3 ou i, i, i, − 2, − 2, − 3 ou outras combinações possíveis é alterada para i, i, i, 0, i − 3, i − 3.

Aplica-se igualmente esta mudança a sequências de velocidades nas quais a aceleração é ≥ 0 nos primeiros dois segundos e < 0 no terceiro segundo ou nas quais a aceleração é ≥ 0 nos últimos dois segundos.

Para conceções de transmissão extrema, é possível que períodos de velocidades com durações de um ou dois segundos consecutivas durem até sete segundos. Nesses casos, numa segunda fase, complementa-se a correção acima com os seguintes requisitos de correção.

Altera-se uma sequência j, 0, i, i, − 1, k com j > (i + 1) e k ≤ (i − 1) mas k > 0 para j, 0, − 1, − 1, − 1, k, se a velocidade (i - 1) for uma ou duas inferior a i_{max} no terceiro segundo dessa sequência (um depois da velocidade 0).

Se a velocidade (i - 1) for mais do que duas inferior a i_{max} no terceiro segundo desta sequência, altera-se uma sequência j, 0, i, i, − 1, k com j > (i + 1) e k ≤ (i − 1) mas k > 0 para j, 0, 0, k, k, k.

Altera-se uma sequência j, 0, i, i, i-2, k com j > (i + 1) e k ≤ (i − 2) mas k > 0 para j, 0, − 2, − 2, − 2, k, se a velocidade (i - 2) for uma ou duas inferior a i_{max} no terceiro segundo dessa sequência (um depois da velocidade 0).

Se a velocidade (i - 2) for mais do que duas inferior a i_{max} no terceiro segundo desta sequência, altera-se uma sequência j, 0, i, i, − 2, k com j > (i + 1) e k ≤ (i − 2) mas k > 0 para j, 0, 0, k, k, k.

Em todos os casos supra da presente alínea (alínea f), ponto 4 do presente anexo), desengata-se a embraiagem (velocidade 0) durante um segundo para evitar velocidades do motor muito elevadas nesse período. Se isso não for um problema e, se pedido pelo fabricante, é permitido usar a velocidade mais baixa do segundo seguinte diretamente, em vez da velocidade 0, para reduções de até três velocidades. Deve registar-se a utilização desta opção.

Se a fase de desaceleração for a última parte de um percurso curto pouco antes de uma fase de paragem e se se utilizar a última velocidade > 0 antes da fase de paragem apenas durante, no máximo, dois segundos, usa-se a velocidade 0 e coloca-se a alavanca de velocidades em ponto morto e engata-se a embraiagem.

Exemplos: substitui-se uma sequência 4, 0, 2, 2, 0 nos últimos cinco segundos antes de uma fase de paragem por 4, 0, 0, 0, 0. Substitui-se uma sequência 4, 3, 3, 0 nos últimos quatro segundos antes de uma fase de paragem por 4, 0, 0, 0.

5. Requisitos finais

a) O ponto 4, alíneas a) a f), do presente anexo, deve ser aplicado sequencialmente, com leitura do traçado do ciclo completo em cada caso. Visto que as alterações ao ponto 4, alíneas a) a f), do presente anexo podem criar novas sequências de utilização das velocidades, estas novas sequências devem ser verificadas duas vezes e modificadas se necessário.

b) Após a aplicação do ponto 4, alínea b), do presente anexo, pode ocorrer uma redução de mais de uma velocidade na transição de uma fase de desaceleração ou de velocidade constante para uma fase de aceleração.

Neste caso, a velocidade da última amostra da desaceleração ou da fase de velocidade constante é substituída pela velocidade 0 e desembraia-se o motor. Se a opção «suprimir velocidade 0 durante reduções de velocidade», em conformidade com o ponto 4, alínea f), do presente anexo, for selecionada, utiliza-se a velocidade do segundo seguinte (primeiro segundo da fase de aceleração) em vez da velocidade 0.

c) A fim de permitir a avaliação da exatidão do cálculo, os valores de controlo de v*velocidade para v ≥ 1,0 km/h, arredondados à quarta casa decimal, em conformidade com o ponto 6.1.8 do presente regulamento, devem ser calculados e registados.

6. Ferramentas de cálculo

Pode consultar exemplos de ferramentas de cálculo da mudança de velocidades na mesma página Web que o presente regulamento. ([1])

Estão disponíveis as seguintes ferramentas:

a) Ferramenta com base em ACCESS,

b) Ferramenta em código Matlab,

c) Ferramenta em NET core.

Estas ferramentas foram validadas através da comparação dos resultados de cálculo entre a ferramenta em ACCESS, o código Matlab e o código em .NET core para 115 configurações de veículos diferentes, complementados por cálculos adicionais para 7 destas configurações com opções adicionais como «aplicar o limite de velocidade», «suprimir a redução», «escolher ciclo de outra classe de veículos» e «escolher valores n_{min_drive} individuais».

As 115 configurações de veículos abrangem projetos técnicos extremos para a transmissão e motores e todas as classes de veículos.

As três ferramentas produzem resultados idênticos no que diz respeito à utilização das mudanças e ao funcionamento da embraiagem e, embora apenas o texto dos anexos B1 e B2 seja juridicamente vinculativo, o estatuto alcançado pelas ferramentas qualifica-as como instrumentos de referência.

([1]) [hiperligação a inserir após a notificação final]

ANEXO B3

Especificações dos combustíveis de referência

1. O presente anexo contém informações relativas às especificações dos combustíveis de referência a utilizar na realização dos ensaios do tipo 1.

2. Reservado

3. Características técnicas dos combustíveis líquidos a utilizar para o ensaio dos veículos equipados com motor de ignição comandada

3.1. Gasolina (RON nominal 90, E0)

Quadro A3/1

Este quadro só é aplicável ao Nível 1-B;

Gasolina (RON nominal 90, E0)

Nome da propriedade do combustível ou da substância	Unidade	Normal		Método de ensaio
		Mínimo	Máximo	
Índice de octano teórico, RON		90	92	JIS K2280
Índice de octano motor, MON		80	82	JIS K2280
Densidade	g/cm³	0.720	0.734	JIS K2249
Pressão de vapor	kPa	56	60	JIS K2258
Destilação:				
— Temperatura a 10% de destilação	K (°C)	318 (45)	328 (55)	JIS K2254
— Temperatura a 50% de destilação	K (°C)	363 (90)	373 (100)	JIS K2254
— Temperatura a 90% de destilação	K (°C)	413 (140)	443 (170)	JIS K2254
— ponto de ebulição final	K (°C)		488 (215)	JIS K2254
— olefinas	% v/v	15	25	JIS K2536-1 JIS K2536-2
— aromáticos	% v/v	20	45	JIS K2536-1 JIS K2536-2 JIS K2536-3
— benzeno	% v/v		1.0	JIS K2536-2 JIS K2536-3 JIS K2536-4
Teor de oxigénio		não detetado		JIS K2536-2 JIS K2536-4 JIS K2536-6
Goma existente	mg/100 ml		5	JIS K2261
Teor de enxofre	wt ppm		10	JIS K2541-1 JIS K2541-2 JIS K2541-6 JIS K2541-7

Teor de chumbo		não detetado	JIS K2255
Etanol		não detetado	JIS K2536-2 JIS K2536-4 JIS K2536-6
Metanol		não detetado	JIS K2536-2 JIS K2536-4 JIS K2536-5 JIS K2536-6
MTBE		não detetado	JIS K2536-2 JIS K2536-4 JIS K2536-5 JIS K2536-6
Querosene		não detetado	JIS K2536-2 JIS K2536-4

3.2. [Reservado]

3.3. Gasolina (RON nominal 100, E0)

Quadro A3/3

Este quadro só é aplicável ao Nível 1-B;

Gasolina (RON nominal 100, E0)

Nome da propriedade do combustível ou da substância	Unidade	Normal		Método de ensaio
		Mínimo	Máximo	
Índice de octano teórico, RON		99	101	JIS K2280
Índice de octano motor, MON		86	88	JIS K2280
Densidade	g/cm^3	0.740	0.754	JIS K2249
Pressão de vapor	kPa	56	60	JIS K2258
Destilação:				
— Temperatura a 10% de destilação	K (°C)	318 (45)	328 (55)	JIS K2254
— Temperatura a 50% de destilação	K (°C)	363 (90)	373 (100)	JIS K2254
— Temperatura a 90% de destilação	K (°C)	413 (140)	443 (170)	JIS K2254
— ponto de ebulição final	K (°C)		488 (215)	JIS K2254
— olefinas	% v/v	15	25	JIS K2536-1 JIS K2536-2
— aromáticos	% v/v	20	45	JIS K2536-1 JIS K2536-2 JIS K2536-3

— benzeno	% v/v		1.0	JIS K2536-2 JIS K2536-3 JIS K2536-4
Teor de oxigénio		não detetado		JIS K2536-2 JIS K2536-4 JIS K2536-6
Goma existente	mg/100 ml		5	JIS K2261
Teor de enxofre	wt ppm		10	JIS K2541-1 JIS K2541-2 JIS K2541-6 JIS K2541-7
Teor de chumbo		não detetado		JIS K2255
Etanol		não detetado		JIS K2536-2 JIS K2536-4 JIS K2536-6
Metanol		não detetado		JIS K2536-2 JIS K2536-4 JIS K2536-5 JIS K2536-6
MTBE		não detetado		JIS K2536-2 JIS K2536-4 JIS K2536-5 JIS K2536-6
Querosene		não detetado		JIS K2536-2 JIS K2536-4

3.4. [Reservado]

3.5. [Reservado]

3.6. Gasolina (RON nominal 95, E10)

Quadro A3/6

Este quadro só é aplicável ao Nível 1-A.

Gasolina (RON nominal 95, E10)

Parâmetro	Unidade	Limites [a]		Método de ensaio [b]
		Mínimo	Máximo	
Índice de octano teórico, RON [c]		95.0	98.0	EN ISO 5164
Índice de octano motor, MON [c]		85.0	89.0	EN ISO 5163
Densidade a 15 °C	kg/m³	743.0	756.0	EN ISO 12185
Pressão de vapor	kPa	56.0	60.0	EN 13016-1
Teor de água	% v/v		0.05	EN 12937

Aspeto a –7 °C		claro e brilhante		
Destilação:				
— evaporada a 70 °C	% v/v	34.0	46.0	EN-ISO 3405
— evaporada a 100 °C	% v/v	54.0	62.0	EN-ISO 3405
— evaporada a 150 °C	% v/v	86.0	94.0	EN-ISO 3405
— ponto de ebulição final	°C	170	195	EN-ISO 3405
Resíduo	% v/v		2.0	EN-ISO 3405
Análise dos hidrocarbonetos:				
— olefinas	% v/v	6.0	13.0	EN 22854
— aromáticos	% v/v	25.0	32.0	EN 22854
— benzeno	% v/v		1.00	EN 22854 EN 238
— saturados	% v/v	A registar		EN 22854
Razão carbono/hidrogénio		A registar		
Razão carbono/oxigénio		A registar		
Período de indução ([d])	minutos	480		EN-ISO 7536
Teor de oxigénio ([e])	% m/m	3.3	3.7	EN 22854
Goma lavada com solvente (Teor de goma existente)	mg/100 ml		4	EN-ISO 6246
Teor de enxofre ([f])	mg/kg		10	EN ISO 20846 EN ISO 20884
Corrosão do cobre			Classe 1	EN-ISO 2160
Teor de chumbo	mg/l		5	EN 237
Teor de fósforo ([g])	mg/l		1.3	ASTM D 3231
Etanol ([e])	% v/v	9.0	10.0	EN 22854

([a]) Os valores indicados nas especificações são «valores reais». Para fixar os valores-limite, aplicaram-se os termos da norma ISO 4259 «Petroleum products — Determination and application of precision data in relation to methods of test» e, para fixar um valor mínimo, tomou-se em consideração uma diferença mínima de 2R acima de zero; na fixação dos valores máximo e mínimo, a diferença mínima é de 4R (R = reprodutibilidade).
Embora esta medida seja necessária por razões técnicas, o fabricante de combustíveis deve, no entanto, tentar obter um valor nulo quando o valor máximo estipulado for 2R e o valor médio no caso de serem indicados os limites máximo e mínimo. Se for necessário determinar se um combustível satisfaz ou não as condições das especificações, aplicam-se os termos constantes da norma ISO 4259.

([b]) Serão adotados métodos EN/ISO equivalentes quando forem publicados para as propriedades acima enumeradas.

([c]) Para o cálculo do resultado final, deve ser subtraído um fator de correção de 0,2 para MON e RON, em conformidade com a norma EN 228:2008.

([d]) O combustível pode conter antioxidantes e desativadores de metais normalmente utilizados para a estabilização das correntes de gasolina nas refinarias, mas não deve comportar nenhum aditivo detergente/dispersante ou óleos solventes.

([e]) O etanol é o único composto oxigenado que deve ser intencionalmente adicionado ao combustível de referência. O etanol utilizado deve estar em conformidade com a norma EN 15376.

([f]) Deve ser registado o teor real de enxofre do combustível utilizado no ensaio do tipo 1.

([g]) Não deve haver adição intencional de compostos que contenham fósforo, ferro, manganês ou chumbo a este combustível de referência.

3.7. Etanol (RON nominal 95, E85)

Quadro A3/7

Este ponto só é aplicável ao Nível 1-A:

Etanol (RON nominal 95, E85)

Parâmetro	Unidade	Limites [a]		Método de ensaio [b]
		Mínimo	Máximo	
Índice de octano teórico, RON		95		EN ISO 5164
Índice de octano motor, MON		85		EN ISO 5163
Densidade a 15 °C	kg/m³	A registar		ISO 3675
Pressão de vapor	kPa	40	60	EN ISO 13016-1 (DVPE)
Teor de enxofre [c] [d]	mg/kg		10	EN ISO 20846 EN ISO 20884
Estabilidade à oxidação	minutos	360		EN ISO 7536
Teor de goma existente (lavado com solvente)	mg/100 ml		5	EN-ISO 6246
Aspeto: Deve ser determinado à temperatura ambiente ou a 15 °C, consoante a que for mais elevada.		Claro e brilhante, visivelmente livre de contaminantes suspensos ou precipitados		Inspeção visual
Etanol e álcoois superiores [g]	% v/v	83	85	EN 1601 EN 13132 EN 14517
Álcoois superiores (C3-C8)	% v/v		2	
Metanol	% v/v		0,5	
Gasolina [e]	% v/v	Balanço		EN 228
Fósforo	mg/l	0,3 [f]		ASTM D 3231
Teor de água	% v/v		0,3	ASTM E 1064
Teor de cloreto inorgânico	mg/l		1	ISO 6227
pHe		6,5	9	ASTM D 6423
Corrosão em lâmina de cobre (3h a 50 °C)	Classificação	Classe 1		EN ISO 2160
Acidez (como ácido acético CH3COOH)	% (m/m) (mg/l)		0,005-40	ASTM D 1613
Razão carbono/hidrogénio		Registo		
Razão carbono/oxigénio		Registo		

[a] Os valores indicados nas especificações são «valores reais». Para fixar os valores-limite, aplicaram-se os termos da norma ISO 4259 «Petroleum products — Determination and application of precision data in relation to methods of test» e, para fixar um valor mínimo, tomou-se em consideração uma diferença mínima de 2R acima de zero; na fixação dos valores máximo e mínimo, a diferença mínima é de 4R (R = reprodutibilidade). Embora esta medida seja necessária por razões técnicas, o fabricante de combustíveis deve, no entanto, tentar obter um valor nulo quando o valor máximo estipulado for 2R e o valor médio no caso de serem indicados os limites máximo e mínimo. Se for necessário determinar se um combustível satisfaz ou não as condições das especificações, aplicam-se os termos constantes da norma ISO 4259.

[b] Em casos de litígio, serão utilizados os procedimentos de resolução e interpretação dos resultados com base na precisão do método de ensaio, segundo a norma EN ISO 4259.

(c) Em casos de litígio nacional referente ao teor de enxofre, deve recorrer-se à norma EN ISO 20846 ou à norma EN ISO 20884, assim como à referência no anexo nacional da norma EN 228.
(d) Deve ser registado o teor real de enxofre do combustível utilizado no ensaio do tipo 1.
(e) O teor de gasolina sem chumbo pode ser determinado subtraindo a 100 a soma do teor em percentagem de água e álcoois.
(f) Não deve haver adição intencional de compostos que contenham fósforo, ferro, manganês ou chumbo a este combustível de referência.
(g) O etanol que cumpra as especificações da norma EN 15376 é o único composto oxigenado que deve ser intencionalmente adicionado a este combustível de referência.

4. Características técnicas dos combustíveis gasosos a utilizar para o ensaio dos veículos equipados com motor de ignição comandada

4.1. GPL (A e B)

Quadro A3/8

Este quadro só é aplicável ao Nível 1-A.

GPL (A e B)

Parâmetro	Unidade	Combustível E1	Combustível E2	Combustível J	Combustível K	Método de ensaio
Composição:						ISO 7941
Teor de C3	% vol.	30 ±2	85 ±2		Inverno: mín. 15, máx. 35 Verão: máx. 10	KS M ISO 7941
Teor de propano e propileno	% mol			Mín. 20, máx. 30		JIS K2240
Teor de C4	% vol.	Balanço			Inverno: mín. 60, Verão: mín. 85	KS M ISO 7941
Teor de butano e butileno				Mín. 70, máx. 80		JIS K2240
Butadieno					máx. 0,5	KS M ISO 7941
< C3, > C4	% vol.	Máx. 2	Máx. 2			
Olefinas	% vol.	Máx. 12	Máx. 15			
Resíduo de evaporação	mg/kg	Máx. 50	Máx. 50			EN 15470
Resíduo de evaporação (100 ml)	ml	-			0.05	ASTM D2158
Água a 0 °C		Livre				EN 15469

Teor total de enxofre	mg/kg	Máx. 10	Máx. 10			ASTM 6667
					Máx. 40	KS M 2150, ASTM D4486, ASTM D5504
Sulfureto de hidrogénio		Nenhum	Nenhum			ISO 8819
Corrosão à lâmina de cobre	classificação	Classe 1	Classe 1			ISO 6251 [a]
Corrosão do cobre	40 °C, 1h	-			1	KS M ISO 6251
Odor		Característico				
Índice de octano motor		Mín. 89	Mín. 89			EN 589 Anexo B
Pressão de vapor (40 °C)	MPa	-	1.27			KS M ISO 4256, KS M ISO 8973
Densidade (15 °C)	kg/m³	500			620	KS M 2150, KS M ISO 3993, KS M ISO 8973

[a] Este método pode não determinar com precisão a presença de materiais corrosivos se a amostra contiver inibidores de corrosão ou outros produtos químicos que diminuam a corrosividade da amostra à lâmina de cobre. Assim sendo, é proibida a adição de tais compostos com a única finalidade de influenciar o método de ensaio.

4.2. GN/Biometano

4.2.1. «G20» «High Gas» (metano nominal 100%)

Quadro A3/9

Este quadro só é aplicável ao Nível 1-A.

«G20» «High Gas» (metano nominal 100%)

Características	Unidades	Base	*Limites*		Método de ensaio
			Mínimo	*Máximo*	
Composição:					
Metano	% mol	100	99	100	ISO 6974
Balanço [a]	% mol	—	—	1	ISO 6974
N_2	% mol				ISO 6974
Teor de enxofre	mg/m³ [b]	—	—	10	ISO 6326-5
Índice de Wobbe (líquido)	MJ/m³ [c]	48.2	47.2	49.2	

[a] Inertes (diferente de N_2) + C2 + C2+.
[b] Valor a determinar a 293,15 K (20 °C) e 101,325 kPa.
[c] Valor a determinar a 273,15 K (0 °C) e 101,325 kPa.

4.2.2. [Reservado]

4.2.3. «G20» «High Gas» (metano nominal 86%)

Quadro A3/11

Este quadro só é aplicável ao Nível 1-A.

«G25» «Low Gas» (metano nominal 86%)

Características	Unidades	Base	Limites		Método de ensaio
			Mínimo	Máximo	
Composição:					
Metano	% mol	86	84	88	ISO 6974
Balanço ([a])	% mol	—	—	1	ISO 6974
N_2	% mol	14	12	16	ISO 6974
Teor de enxofre	mg/m^3 ([b])	—	—	10	ISO 6326-5
Índice de Wobbe (líquido)	MJ/m^3 ([c])	39.4	38.2	40.6	

([a]) Inertes (diferente de N_2) + C2 + C2+.
([b]) Valor a determinar a 293,15 K (20 °C) e 101,325 kPa.
([c]) Valor a determinar a 273,15 K (0 °C) e 101,325 kPa.

4.2.4. «Gás J» (metano nominal 85%)

Quadro A3/12

Este quadro só é aplicável ao Nível 1-B.

«Gás J» (metano nominal 85%)

Características	Unidades	Limites	
		Mínimo	Máximo
Metano	% mol	85	
Etano	% mol		10
Propano	% mol		6
Butano	% mol		4
HC de C_3+C_4	% mol		8
HC de C_5 ou mais	% mol		0.1
Outros gases (H_2+O_2+N_2+CO+CO_2)	% mol		1.0
Teor de enxofre	mg/Nm^3		10
Índice de Wobbe	WI	13.260	13.730
Poder Calorífico Superior	$kcal/Nm^3$	10.410	11.050
Velocidade máxima de combustão	MCP	36.8	37.5

4.2.5. Hidrogénio

Quadro A3/13

Este ponto só é aplicável ao Nível 1-A.

Hidrogénio

Características	Unidades	Limites		Método de ensaio
		Mínimo	Máximo	
Grau de pureza do hidrogénio	% mol	98	100	ISO 14687-1
Hidrocarbonetos totais	µmol/mol	0	100	ISO 14687-1
Água [a]	µmol/mol	0	[b]	ISO 14687-1
Oxigénio	µmol/mol	0	[b]	ISO 14687-1
Árgon	µmol/mol	0	[b]	ISO 14687-1
Azoto	µmol/mol	0	[b]	ISO 14687-1
CO	µmol/mol	0	1	ISO 14687-1
Enxofre	µmol/mol	0	2	ISO 14687-1
Partículas permanentes [c]				ISO 14687-1

[a] Não condensar.
[b] Combinação de água, oxigénio, azoto e árgon: 1 900 µmol/mol.
[c] O hidrogénio não deve conter pó, areia, sujidade, goma, óleo ou outras substâncias em quantidade que prejudique o sistema de alimentação de combustível ou o veículo (motor) a ser alimentado.

5. Características técnicas dos combustíveis líquidos a utilizar para o ensaio dos veículos equipados com motor de ignição por compressão

5.1. Gasóleo J (Cetano nominal 53, B0)

Quadro A3/14

Este quadro só é aplicável ao Nível 1-B.

Gasóleo J (cetano nominal 53, B0)

Nome da propriedade do combustível ou da substância	Unidades	Especificação		Método de ensaio
		Mínimo	Máximo	
Índice de cetano		53	57	JIS K2280
Densidade	g/cm³	0.824	0.840	JIS K2249
Destilação:				
— Temperatura a 50% de destilação	K (°C)	528 (255)	568 (295)	JIS K2254
— Temperatura a 90% de destilação	K (°C)	573 (300)	618 (345)	JIS K2254
— ponto de ebulição final	K (°C)		643 (370)	JIS K2254
Ponto de inflamação	K (°C)	331(58)		JIS K2265–3
Viscosidade cinemática a 30 °C	mm²/s	3.0	4.5	JIS K2283

Todas as séries de aromáticos	% vol.		25	Método JIS de cromatografia líquida de alta precisão (HPLC)
Hidrocarbonetos aromáticos policíclicos	% vol.		5.0	Método JIS de cromatografia líquida de alta precisão (HPLC)
Teor de enxofre	wt ppm		10	JIS K2541-1 JIS K2541-2 JIS K2541-6 JIS K2541-7
FAME	%		0.1	Método prescrito na comunicação do procedimento japonês de medição da concentração
Triglicéridos	%		0.01	Método prescrito na comunicação do procedimento japonês de medição da concentração

5.2. [Reservado]

5.3. [Reservado]

5.4. Gasóleo E (cetano nominal 52, B7)

Quadro A3/17

Este quadro só é aplicável ao Nível 1-A.

Gasóleo E (cetano nominal 52, B7)

Parâmetro	Unidade	Limites [a]		Método de ensaio
		Mínimo	Máximo	
Índice de cetano		46,0		EN-ISO 4264
Índice de cetano [b]		52,0	56,0	EN-ISO 5165
Densidade a 15 °C	kg/m³	833,0	837,0	EN-ISO 12185
Destilação:				
– ponto de 50%	°C	245,0	—	EN-ISO 3405
– ponto de 95%	°C	345,0	360,0	EN-ISO 3405
– ponto de ebulição final	°C	—	370,0	EN-ISO 3405
Ponto de inflamação	°C	55	—	EN ISO 2719
Ponto de turvação	°C	—	- 10	EN 116
Viscosidade a 40 °C	mm²/s	2,30	3,30	EN-ISO 3104
Hidrocarbonetos aromáticos policíclicos	% m/m	2,0	4,0	EN 12916

Teor de enxofre	mg/kg	—	10,0	EN ISO 20846/ EN ISO 20884
Corrosão em cobre (3 horas, 50 ° C)		—	Classe 1	EN-ISO 2160
Resíduo carbonoso Conradson [10% no resíduo de destilação (DR)]	% m/m	—	0,20	EN-ISO10370
Teor de cinzas	% m/m	—	0,010	EN-ISO 6245
Contaminação total	mg/kg		24	EN 12662
Teor de água	mg/kg	—	200	EN-ISO12937
Índice de acidez	mg KOH/g	—	0,10	EN ISO 6618
Poder lubrificante (diâmetro da marca de desgaste após o ensaio HFRR a 60 °C)	µm	—	400	EN ISO 12156
Estabilidade à oxidação a 110 °C ([c])	h	20,0		EN 15751
FAME ([d])	% v/v	6,0	7,0	EN 14078

([a]) Os valores indicados nas especificações são «valores reais». Para fixar os valores-limite, aplicaram-se os termos da norma ISO 4259 «Petroleum products — Determination and application of precision data in relation to methods of test» e, para fixar um valor mínimo, tomou-se em consideração uma diferença mínima de 2R acima de zero; na fixação dos valores máximo e mínimo, a diferença mínima é de 4R (R = reprodutibilidade).
Embora esta medida seja necessária por razões técnicas, o fabricante de combustíveis deve, no entanto, tentar obter um valor nulo quando o valor máximo estipulado for 2R e o valor médio no caso de serem indicados os limites máximo e mínimo. Se for necessário determinar se um combustível satisfaz ou não as condições das especificações, aplicam-se os termos constantes da norma ISO 4259.

([b]) O intervalo indicado para o índice de cetano não está em conformidade com os requisitos de um mínimo de 4R. No entanto, em caso de diferendo entre o fornecedor e o utilizador do combustível, podem aplicar-se os termos da norma ISO 4259 para resolver tais diferendos, desde que se efetue um número suficiente de medições repetidas para obter a precisão necessária, sendo tais medições preferíveis a uma determinação única.

([c]) Embora a estabilidade à oxidação seja controlada, é provável que o prazo de validade do produto seja limitado. Recomenda-se que sejam solicitadas informações ao fornecedor sobre as condições de armazenamento e o prazo de validade.

([d]) O teor de FAME deve cumprir a especificação da norma EN 14214.

6. Características técnicas dos combustíveis a utilizar para o ensaio de veículos a pilha de combustível

6.1. Hidrogénio gasoso comprimido para veículos a pilha de combustível

Quadro A3/18

Hidrogénio para veículos a pilha de combustível

Características	Unidades	Limites		Método de ensaio
		Mínimo	Máximo	
Índice de combustível hidrogénio ([a])	% mol	99,97		
Total de gases além do hidrogénio	µmol/mol		300	
Concentração máxima de contaminantes individuais ([f])				
Água (H_2O)	µmol/mol		5	[e]
Hidrocarbonetos totais ([b]) (base metano)	µmol/mol		2	[e]
Oxigénio (O_2)	µmol/mol		5	[e]
Hélio (He)	µmol/mol		300	[e]

Azoto total (N_2) e Árgon (Ar) ([b])	µmol/mol		100	[e]
Dióxido de carbono (CO_2)	µmol/mol		2	[e]
Monóxido de carbono (CO)	µmol/mol		0,2	[e]
Compostos de enxofre totais ([c]) (base H_2S)	µmol/mol		0,004	[e]
Formaldeído (HCHO)	µmol/mol		0,01	[e]
Ácido fórmico (HCOOH)	µmol/mol		0,2	[e]
Amoníaco (NH_3)	µmol/mol		0,1	[e]
Compostos halogenados totais ([d]) (Base iões halogenados)	µmol/mol		0,05	[e]

Para os constituintes que são aditivos como os hidrocarbonetos totais e os compostos de enxofre totais, a soma dos constituintes deve ser inferior ou igual ao limite aceitável.

([a]) No presente quadro, o índice de combustível hidrogénio é determinado pela subtração do "total de gases além do hidrogénio", expresso em mol por cento, de 100 mol por cento.

([b]) Os hidrocarbonetos totais incluem espécies orgânicas oxigenadas. Os hidrocarbonetos totais devem ser medidos com base no carbono (µmolC/mol). Os hidrocarbonetos totais podem exceder 2 µmol/mol devido apenas à presença de metano, caso em que a soma de metano, azoto e árgon não deve exceder 100 µmol/mol.

([c]) No mínimo, os compostos de enxofre totais incluem H2S, COS, CS2 e mercaptanos, que se encontram normalmente no gás natural.

([d]) Os compostos halogenados totais incluem, por exemplo, brometo de hidrogénio (HBr), cloreto de hidrogénio (HCl), cloro (Cl2) e compostos orgânicos halogenados (R-X).

([e]) O método de ensaio deve ser documentado.

([f]) A análise de contaminantes específicos dependentes do processo de produção fica isenta. O fabricante do veículo deve apresentar à autoridade competente motivos justificativos da isenção de contaminantes específicos.

7. Características técnicas dos combustíveis para o ensaio do tipo 4 relativamente às emissões por evaporação

Para o Nível 1-B:

No caso de veículos para os quais o fabricante não recomenda a utilização de combustível E10, utilizam-se os combustíveis definidos nos pontos 3.1 ou 3.3 do presente anexo em vez dos combustíveis definidos no presente ponto.

Quadro A3/19

Combustível de referência gasolina para o ensaio do tipo 4

Parâmetro	Unidade	Limites		Método de ensaio
		Mínimo	Máximo	
Índice de octano teórico, RON		95.0	98.0	EN ISO 5164 JIS K2280
Densidade a 15 °C	kg/m³	743.0	756.0	EN ISO 12185 JIS K2249-1,2,3
Pressão de vapor	kPa	56.0	60.0	EN 13016-1 JIS K2258-1,2
Destilação:				
— evaporada a 70 °C	% v/v	34.0	46.0	EN ISO 3405

— evaporada a 100 °C	% v/v	54.0	62.0	EN ISO 3405
— evaporada a 150 °C	% v/v	86.0	94.0	EN ISO 3405
Análise dos hidrocarbonetos:				
— olefinas	% v/v	6.0	13.0	EN 22854
— aromáticos	% v/v	25.0	32.0	EN 22854
— benzeno	% v/v	-	1.00	EN 22854 EN 238 JIS K2536-2,3,4
Teor de oxigénio	% m/m	3.3	3.7	EN 22854 JIS K2536-2,4,6
Teor de enxofre	mg/kg	—	10	EN ISO 20846 EN ISO 20884 JIS K2541-1,2,6,7
Teor de chumbo	mg/l	Não detetado		EN 237 JIS K2255
Etanol	% v/v	9.0	10.0	EN 22854 JIS K2536-2,4,6
MTBE		Não detetado		JIS K2536-2,4,5,6 [a]
Metanol		Não detetado		JIS K2536-2,4,5,6 [a]
Querosene		Não detetado		JIS K2536-2,4 [a]

[a] Pode ser utilizado um outro método conforme a normas nacionais ou internacionais.

ANEXO B4

Resistência ao avanço em estrada e regulação do dinamómetro

1. ÂMBITO DE APLICAÇÃO

O presente anexo descreve a determinação da carga de um veículo de ensaio e a transferência da resistência ao avanço em estrada do banco dinamométrico.

2. TERMOS E DEFINIÇÕES

2.1. Para efeitos do presente documento, devem prevalecer os termos e definições constantes do ponto 3 do presente regulamento. Nos casos para os quais não há definições previstas no ponto 3 do presente regulamento, são aplicáveis as definições da norma ISO 3833:1977 «Road vehicles — Types — Terms and definitions».

2.2. Os pontos de velocidade de referência devem começar a 20 km/h com incrementos progressivos de 10 km/h e com a velocidade de referência mais elevada de acordo com as seguintes disposições:

a) O ponto de velocidade de referência mais elevada deve ser de 130 km/h ou corresponder ao ponto de velocidade de referência imediatamente acima da velocidade máxima do ciclo de ensaios aplicável se este valor for inferior a 130 km/h. Caso o ciclo de ensaio aplicável consista em menos de quatro fases (baixa, média, alta e extra-alta), a pedido do fabricante e mediante a aprovação da autoridade competente, a velocidade de referência mais elevada pode ser aumentada para o ponto de velocidade de referência imediatamente acima da velocidade máxima da fase mais elevada seguinte, sem no entanto ultrapassar 130 km/h; neste caso, a determinação da resistência ao avanço em estrada e regulação do banco dinamométrico deve ser efetuada com os mesmos pontos de velocidade de referência;

b) Se um ponto de velocidade de referência aplicável ao ciclo mais 14 km/h for superior ou igual à velocidade máxima do veículo v_{max}, este ponto de velocidade de referência deve ser excluído do ensaio de desaceleração livre e da regulação do banco dinamométrico. O ponto de velocidade de referência imediatamente inferior torna-se então o ponto de velocidade de referência mais elevada para o veículo.

2.3. Salvo especificação em contrário, calcula-se a procura de energia durante o ciclo de acordo com o anexo B7, ponto 5, sobre o perfil da velocidade visada do ciclo de condução aplicável.

2.4. f_0, f_1, f_2 são os coeficientes da resistência ao avanço em estrada da equação da resistência ao avanço em estrada $F = f_0 + f_1 \times v + f_2 \times v^2$, determinada em conformidade com o presente anexo.

f_0 é o coeficiente constante da resistência ao avanço em estrada e deve ser arredondado, em conformidade com o ponto 6.1.8 do presente regulamento, para uma casa decimal, N;

f_1 é o coeficiente de primeira ordem da resistência ao avanço em estrada e deve ser arredondado, em conformidade com o ponto 6.1.8 do presente regulamento, para três casas decimal, N/(km/h);

f_2 é o coeficiente de segunda ordem da resistência ao avanço em estrada e deve ser arredondado, em conformidade com o ponto 6.1.8 do presente regulamento, para cinco casas decimal, $N/(km/h)^2$.

Salvo disposição em contrário, os coeficientes da resistência ao avanço em estrada são calculados por análise de regressão dos mínimos quadrados para toda a gama de pontos de velocidade de referência.

2.5. Massa em rotação

2.5.1. Determinação de m_r

m_r é a massa efetiva equivalente de todas as rodas e componentes do veículo que rodam com as rodas na estrada, enquanto a caixa de velocidades é posta em ponto morto, em quilogramas (kg). Mede-se ou calcula-se m_r deve ser medida ou calculada através de uma técnica adequada aprovada pela autoridade competente. Em alternativa, m_r pode ser estimada em 3% da massa em ordem de marcha adicionada de 25 kg.

2.5.2. Aplicação da massa em rotação à resistência ao avanço em estrada

Os tempos de desaceleração livre são convertidos em forças e vice-versa tendo em conta a massa de ensaio aplicável mais m_r. Este método é aplicável tanto às medições em estrada como no banco dinamométrico.

2.5.3. Aplicação da massa em rotação à regulação da inércia

Se o veículo for ensaiado num banco dinamométrico em funcionamento de tração às quatro rodas, regula-se a massa de inércia equivalente do banco dinamométrico para a massa de ensaio aplicável.»

Caso contrário, a massa de inércia equivalente do banco dinamométrico deve ser regulada à massa de ensaio, mais a massa efetiva equivalente das rodas que não influenciam os resultados da medição ou 50% de m_r.

2.6. Devem aplicar-se massas adicionais para a fixação da massa de ensaio de modo que a distribuição do peso desse veículo seja aproximadamente a mesma que a do veículo com a sua massa em ordem de marcha. No caso de veículos da categoria N ou veículos de passageiros derivados de veículos da categoria N, localizam-se as massas adicionais de forma representativa e, a pedido da autoridade competente, deve ser apresentada uma justificação. A distribuição do peso do veículo deve ser registada e ser utilizada em qualquer ensaio posterior de determinação da resistência ao avanço em estrada.

3. REQUISITOS GERAIS

O fabricante é responsável pela exatidão dos coeficientes da resistência ao avanço em estrada e deve assegurar o seu cumprimento por cada veículo de série da família de resistência ao avanço em estrada. As tolerâncias na determinação da resistência ao avanço em estrada, simulação e métodos de cálculo não devem ser utilizadas para subestimar o avanço em estrada de veículos de série. A pedido da autoridade competente, há que demonstrar a exatidão dos coeficientes da resistência ao avanço em estrada de um veículo individual.

3.1. Exatidão, precisão, resolução e frequência global das medições

A exatidão global requerida para as medições é a seguinte:

a) Exatidão da velocidade do veículo: ±0,2 km/h com uma frequência de medição de pelo menos 10 Hz;

b) Tempo: exatidão mín.: ±10 ms; exatidão e resolução mín.: 10 ms;

c) Exatidão do binário da roda: ±6 Nm ou ±0,5% do binário total máximo medido, conforme o que for maior, para o veículo inteiro, com uma frequência de medição pelo menos 10 Hz;

d) Exatidão da velocidade do vento: ±0,3 m/s com uma frequência de medição de pelo menos 1 Hz;

e) Exatidão da direção do vento: ±3°, com uma frequência de medição de pelo menos 1 Hz;

f) Exatidão da temperatura atmosférica: ±1 °C, com uma frequência de medição de pelo menos 0,1 Hz;

g) Exatidão da pressão atmosférica: ±0,3 kPa, com uma frequência de medição de pelo menos 0,1 Hz;

h) Exatidão da massa do veículo medida na mesma balança antes e depois do ensaio: ±10 kg (±20 kg para veículos > 4 000 kg);

i) Exatidão da pressão dos pneus: ±5 kPa;

j) Exatidão de velocidade de rotação das rodas: ±0,05 s^{-1} ou 1%, conforme o que for maior.

3.2. Critérios aplicáveis ao túnel aerodinâmico

3.2.1. Velocidade do vento

A velocidade do vento durante a medição deve manter-se a ± 2 km/h no centro da secção de ensaio. A velocidade máxima possível do vento deve ser pelo menos 140 km/h.

3.2.2. Temperatura do ar

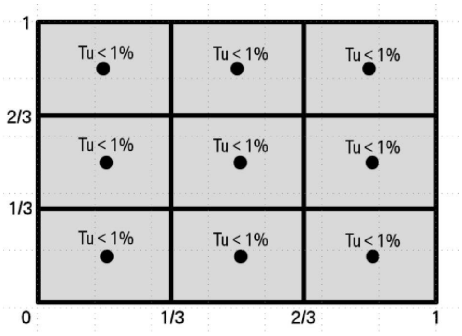
A temperatura do ar durante a medição deve manter-se a ± 3 °C no centro da secção de ensaio. A distribuição da temperatura do ar no orifício de saída da tubeira deve manter-se a ± 3 °C.

3.2.3. Turbulência

Para uma grelha de 3 por 3 casas equidistantes em toda a saída da tubeira, a intensidade de turbulência, Tu, não deve ultrapassar 1%. Ver figura A4/1.

Figura A4/1

Intensidade da turbulência



$$Tu = \frac{u'}{U_\infty}$$

em que:

Tu é a intensidade da turbulência;

u' é flutuação da velocidade da turbulência, em m/s;

U_∞ é a velocidade de caudal livre, em m/s.

3.2.4. Razão de obstrução física

A razão de obstrução física imputável ao veículo ε_{sb} expressa como o quociente entre a superfície frontal do veículo e a superfície do orifício de saída da tubeira calculado utilizando a seguinte equação, não deve exceder 0,35.

$$\varepsilon_{sb} = \frac{A_f}{A_{nozzle}}$$

em que:

ε_{sb} é a razão de obstrução física;

A_f é a superfície frontal do veículo, m^2;

A_{nozzle} é a superfície do orifício de saída da tubeira, m^2.

3.2.5. Rodas em rotação

Para avaliar corretamente a influência aerodinâmica das rodas, as rodas do veículo de ensaio devem rodar a uma velocidade tal que a velocidade resultante do veículo permaneça no intervalo de ±3 km/h relativamente à velocidade do vento.

3.2.6. Correias

Para simular o escoamento dos fluidos na parte inferior do veículo de ensaio, o túnel aerodinâmico deve estar equipado com correias da frente até à retaguarda do veículo. A velocidade das correias deve ser de ±3 km/h relativamente à velocidade do vento.

3.2.7. Ângulo do caudal dos fluidos

Em nove pontos igualmente distribuídos sobre a superfície da tubeira, o desvio quadrático médio tanto do ângulo de inclinação α com do ângulo de guinada β (planos Y e Z) no orifício de saída da tubeira não deve exceder 1.°.

3.2.8. Pressão de ar

Em nove pontos igualmente distribuídos sobre a superfície do orifício de saída da tubeira, o desvio-padrão da pressão total no orifício de saída da tubeira deve ser igual ou inferior a 0,02.

$$\sigma\left(\frac{\Delta P_t}{q}\right) \leq 0.02$$

em que:

σ é o desvio-padrão da razão de pressão $\left(\frac{\Delta P_t}{q}\right)$;

ΔP_t é a variação da pressão total entre os pontos de medição, N/m^2;

q é a pressão dinâmica do ar, N/ m^2.

A diferença absoluta do coeficiente cp sobre uma distância de 3 metros à frente e 3 metros à retaguarda do centro de equilíbrio na secção de ensaio vazio e a uma altura do centro do orifício de saída da tubeira não deve variar mais de ± 0,02.

$$|cp_{x=+3m} - cp_{x=-3m}| \leq 0{,}02$$

em que:

cp é o coeficiente de pressão.

3.2.9. Espessura da camada limite

At x = 0 (ponto do centro de equilíbrio), a velocidade do vento deve corresponder, pelo menos, a 99% da velocidade de entrada 30 mm acima do piso do túnel aerodinâmico.

$$\delta_{99}(x = 0m) \leq 30\ mm$$

em que:

δ_{99} é a distância perpendicular à estrada, em que se atinge 99% da velocidade de escoamento livre (espessura de camada limite).

3.2.10. Razão de obstrução física devida ao sistema de retenção do veículo

O sistema de retenção do veículo não deve estar na dianteira do veículo. A razão de obstrução física na superfície frontal do veículo imputável ao sistema de retenção, ε_{restr}, não deve ultrapassar 0,10.

$$\varepsilon_{restr} = \frac{A_{restr}}{A_f} \text{ em que:}$$

ε_{restr} é a razão de obstrução física relativa do sistema de retenção;

A_{restr} é a superfície frontal do sistema de retenção projetada na superfície da tubeira, m^2;

A_f é a superfície frontal do veículo, m^2.

3.2.11. Exatidão da medição do equilíbrio na direção x

A inexatidão da força resultante na direção x não deve exceder ± 5 N. A resolução da medida da força admite uma tolerância de ± 3 N.

3.2.12. Precisão da medição

A precisão da força medida admite uma tolerância de ± 3 N.

4. MEDIÇÃO DA RESISTÊNCIA AO AVANÇO EM ESTRADA

4.1. Requisitos relativos ao ensaio em estrada

4.1.1. Condições atmosféricas para o ensaio em estrada

As condições atmosféricas (condições de vento, temperatura atmosférica e pressão atmosférica) devem ser medidas em conformidade com o ponto 3.1 do presente anexo. Apenas as condições atmosféricas medidas durante a medição do tempo de desaceleração livre e/ou a medição do binário devem ser utilizadas para efeitos de verificação da validade e correções.

4.1.1.1. Condições de vento admissíveis no caso de medições anemométricas estacionárias e medições anemométricas a bordo

4.1.1.1.1. Condições de vento admissíveis no caso de medições anemométricas estacionárias

A velocidade do vento é medida num local e a uma altura acima do nível da pista de ensaio que proporcione as condições mais representativas. Se não for possível efetuar ensaios em direções opostas no mesmo troço da pista de ensaio (por exemplo, numa pista de ensaio oval de sentido único), a velocidade e a direção do vento mede-se em troços opostos da pista de ensaio.

As condições do vento durante os pares de percursos devem satisfazer todos os seguintes critérios:

a) A velocidade do vento deve ser inferior a 5 m/s durante um período de média móvel de 5 segundos;

b) As velocidades de pico do vento não devem exceder 8 m/s durante mais de 2 segundos consecutivos;

c) A média aritmética do componente do vetor da velocidade do vento perpendicular à pista de ensaio deve ser inferior a 2 m/s.

A correção do vento deve ser calculada em conformidade com o ponto 4.5.3 do presente anexo.

4.1.1.1.2. Condições de vento admissíveis no caso de medições anemométricas a bordo

Para os ensaios com um anemómetro de bordo, utiliza-se um dispositivo nos termos do ponto 4.3.2 do presente anexo.

As condições do vento durante os pares de percursos devem satisfazer todos os seguintes critérios:

a) A média aritmética da velocidade do vento deve ser inferior a 7 m/s.

b) As velocidades de pico do vento não devem exceder 10 m/s durante mais de 2 segundos consecutivos;

c) A média aritmética do componente do vetor da velocidade do vento perpendicular à pista deve ser inferior a 4 m/s.

4.1.1.2. Temperatura atmosférica

A temperatura atmosférica deve manter-se no intervalo de 5 °C a 40 °C inclusive.

O fabricante pode optar por efetuar ensaios de desaceleração livre entre 1 °C e 5 °C.

Se a diferença entre as temperaturas mais alta e mais baixa medidas durante o ensaio de desaceleração livre for superior a 5 °C, a correção da temperatura deve ser aplicada separadamente para cada percurso com a média aritmética da temperatura ambiente desse percurso.

Nesse caso, os valores do coeficiente da resistência ao avanço em estrada f_0, f_1 e f_2 devem ser determinados e corrigidos para cada percurso. O conjunto final de valores f_0, f_1 e f_2 corresponde à média aritmética dos coeficientes corrigidos um a um f_0, f_1 e f_2 respetivamente.

4.1.2. Pista de ensaio

A superfície da estrada deve ser plana e homogénea, e estar limpa, seca e livre de obstáculos ou de barreiras de vento que possam impedir a medição da resistência ao avanço em estrada. A sua textura e composição devem ser representativas das atuais estradas e autoestradas urbanas, ou seja, não pode ser um piso específico de pista de aterragem. O declive longitudinal da pista de ensaio não deve ser superior a 1%. O declive local entre quaisquer pontos com 3 metros de distância entre si não deve apresentar um desvio superior a 0,5% relativamente a este declive longitudinal. Se não for possível efetuar ensaios em direções opostas no mesmo troço da pista de ensaio (por exemplo, numa pista de ensaio oval de sentido único), a soma dos declives longitudinais dos troços paralelos da pista de ensaio deve ser entre 0 e um declive ascendente de 0,1%. A curvatura máxima da pista de ensaio não deve ser superior a 1,5%.

4.2. Preparação

4.2.1. Veículo de ensaio

Cada veículo de ensaio deve ser conforme em todos os seus componentes com a série de produção, (por exemplo, os espelhos laterais devem estar na mesma posição que durante o funcionamento normal do veículo e as folgas da carroçaria não devem estar seladas), ou, se o veículo for diferente do veículo de série, é necessário registar uma descrição completa do veículo.

4.2.1.1. Requisitos para a seleção do veículo de ensaio

4.2.1.1.1. Se o método de interpolação não for utilizado

Seleciona-se a partir da família de um veículo de ensaio (veículo H) com a combinação das características que influenciam a resistência ao avanço em estrada (por exemplo, massa, resistência aerodinâmica e resistência ao rolamento dos pneus) suscetível de produzir a maior procura de energia durante o ciclo (ver pontos 6.3.2 e 6.3.3 do presente regulamento).

Se não for conhecida a influência aerodinâmica das diferentes rodas dentro de uma família de interpolação, a seleção deve basear-se na resistência aerodinâmica ao avanço, previsível mais elevada. A título de orientação, pode-se esperar que a resistência aerodinâmica mais elevada seja a de uma roda com a) a maior largura, b) o maior diâmetro e c) a estrutura mais aberta (por esta ordem de importância).

A seleção da roda é efetuada para além do requisito da maior procura de energia durante o ciclo.

4.2.1.1.2. Se o método de interpolação for utilizado

A pedido do fabricante, pode ser aplicado um método de interpolação.

Neste caso, selecionam-se dois veículos de ensaio na família que cumpram o respetivo requisito da família.

O veículo de ensaio H é o veículo que produz a procura de energia mais elevada, e, de preferência, máxima, dessa seleção, e o veículo de ensaio L, o que produz a procura de energia menos elevada, e, de preferência, mínima, dessa seleção.

Todos os artigos de equipamento opcional e/ou modelos de carroçaria selecionados para não serem tidos em conta ao aplicar o método de interpolação devem ser idênticos para os veículos de ensaio H e L, de modo que esses artigos de equipamento opcional produzam a maior combinação de procura de energia durante o ciclo devido às suas características que influenciam a resistência ao avanço em estrada (p. ex., massa, resistência aerodinâmica e resistência ao rolamento dos pneus).

Caso os veículos individuais possam receber um conjunto completo de rodas e pneus padrão e, adicionalmente, um conjunto completo de pneus de neve (com um símbolo de floco de neve e uma montanha de três picos – «3PMS») com ou sem rodas, as rodas/os pneus adicionais não serão considerados equipamento opcional.

4.2.1.1.2.1. Os seguintes requisitos entre os veículos H e L devem estar preenchidos para as características de resistência ao avanço em estrada relevantes:

a) Para permitir coeficientes da resistência ao avanço em estrada:

i) Se f_{0_ind} for inferior a $f^*_{0_L}$ ou superior a f_{0_H}, conforme definido no ponto 3.2.3.2.2.4 do anexo B7, são necessárias as seguintes diferenças mínimas entre H e L ao realizar os cálculos referidos no ponto 3.2.3.2.2.4 do anexo B7:

Resistência ao rolamento de, pelo menos, 1,0 kg/tonelada e uma massa de, pelo menos, 30 kg; no caso de RR entre 0 e 1,0 o valor mínimo da diferença de massa é substituído por 100 kg em vez de 30 kg;

ii) Se f_{2_ind} for inferior a $f^*_{2_L}$ ou superior a f_{2_H}, conforme definido no ponto 3.2.3.2.2.4 do anexo B7, é necessária a seguinte diferença mínima entre H e L ao realizar os cálculos referidos no ponto 3.2.3.2.2.4 do anexo B7:

Resistência aerodinâmica ao avanço ($C_D \times A_f$) de, pelo menos, 0,05 m^2. Se o fabricante for capaz de demonstrar que os resultados, após uma extrapolação, permanecem racionais, é possível derrogar os critérios mínimos dos pontos i) a iii) acima.

b) Para cada característica da resistência ao avanço em estrada (ou seja, a massa, a resistência aerodinâmica ao avanço e resistência ao rolamento dos pneus), bem como para os coeficientes da resistência ao avanço em estrada f_0 e f_2, o valor do veículo H deve ser mais elevado do que o do veículo L, caso contrário, aplica-se a hipótese mais desfavorável a essa característica relevante de resistência ao avanço em estrada. A pedido do fabricante, e mediante aprovação da autoridade competente, é possível derrogar os requisitos do presente ponto.

4.2.1.1.2.2. Para conseguir uma diferença suficiente entre os veículos H e L numa característica relevante específica da resistência ao avanço em estrada, ou para cumprir os critérios definidos no ponto 4.2.1.1.2.1 do presente anexo, o fabricante pode agravar artificialmente o veículo H aplicando, por exemplo, uma massa de ensaio mais elevada.

4.2.1.2. Requisitos relativos às famílias

4.2.1.2.1. Requisitos para aplicar a família de interpolação sem utilizar o método de interpolação

Para os critérios que definem uma família de interpolação, consultar o ponto 6.3.2 do presente regulamento.

4.2.1.2.2. Os requisitos para aplicar a família de interpolação sem utilizar o método de interpolação são os que se seguem:

a) Cumprimento dos critérios da família de interpolação indicados no ponto 6.3.2 do presente regulamento;

b) Cumprimento dos requisitos do anexo B6, pontos 2.3.1 e 2.3.2;

c) Realização dos cálculos do anexo B7, ponto 3.2.3.2.

4.2.1.2.3. Requisitos para aplicar a família de resistência ao avanço em estrada

4.2.1.2.3.1. A pedido do fabricante e mediante que o cumprimento dos critérios do ponto 6.3.3 do presente regulamento, calculam-se os valores de resistência ao avanço em estrada para os veículos H e L de uma família de interpolação.

4.2.1.2.3.2. Os veículos de ensaio H e L, conforme definidos no ponto 4.2.1.1.2 do presente anexo, são designados por H_R e L_R para efeitos da família de resistência ao avanço em estrada.

4.2.1.2.3.3. A diferença na procura de energia durante o ciclo entre H_R e L_R da família da resistência ao avanço em estrada deve ser pelo menos igual a 4%, sem exceder 35%, com base em H_R durante um ciclo completo WLTC, classe 3.

Se a família de resistência ao avanço em estrada incluir mais de uma transmissão, toma-se a transmissão com a perda de potência mais elevada para determinar a resistência ao avanço em estrada.

4.2.1.2.3.4. Se o delta da resistência ao avanço em estrada da opção do veículo que provoca a diferença de atrito for determinado em conformidade com o ponto 6.8 do presente anexo, calcula-se uma nova família de resistência ao avanço em estrada que inclui o delta da resistência ao avanço em estrada no veículo L e no veículo H dessa nova família de resistência ao avanço em estrada.

$$f_{0,N} = f_{0,R} + f_{0,Delta}$$

$$f_{1,N} = f_{1,R} + f_{1,Delta}$$

$$f_{2,N} = f_{2,R} + f_{2,Delta}$$

em que:

N são os coeficientes da resistência ao avanço em estrada da nova família de resistência ao avanço em estrada;

R são os coeficientes da resistência ao avanço em estrada da família de resistência ao avanço em estrada de referência;

Delta delta dos coeficientes da resistência ao avanço em estrada determinados no ponto 6.8.1 do presente anexo.

4.2.1.3. Combinações admissíveis de seleção de veículos de ensaio e requisitos da família

O quadro A4/1 mostra as combinações admissíveis de seleção de veículos de ensaio e requisitos da família, conforme descrito nos pontos 4.2.1.1 e 4.2.1.2 do presente anexo.

Quadro A4/1

Combinações admissíveis de seleção de veículos de ensaio e requisitos da família

Requisitos que devem ser cumpridos:	1) Sem método de interpolação	2) Método de interpolação sem família de resistência ao avanço em estrada	3) Aplicar a família de resistência ao avanço em estrada	4) Método de interpolação com uma ou mais famílias de resistência ao avanço em estrada
Veículo de ensaio da resistência ao avanço em estrada	Ponto 4.2.1.1.1 do presente anexo.	Ponto 4.2.1.1.2 do presente anexo.	Ponto 4.2.1.1.2 do presente anexo.	Não aplicável.
Família	Ponto 4.2.1.2.1 do presente anexo.	Ponto 4.2.1.2.2 do presente anexo.	Ponto 4.2.1.1.3 do presente anexo.	Ponto 4.2.1.2.2 do presente anexo.
Adicional	nenhum	nenhum	nenhum	Aplicação da coluna 3) «Aplicação da família de resistência ao avanço em estrada» e aplicação do ponto 4.2.1.3.1 do presente anexo.

4.2.1.3.1. Derivação das resistências ao avanço em estrada de uma família de interpolação a partir de uma família de resistência ao avanço em estrada

As resistências ao avanço em estrada H_R e/ou L_R são determinadas de acordo com o presente anexo.

A resistência ao avanço em estrada de veículos H (e L) de uma família de interpolação no âmbito de família de resistência ao avanço em estrada deve ser calculada em conformidade com o anexo B7, pontos 3.2.3.2.2 a 3.2.3.2.2.4:

a) Utilização de HR e LR da família de resistência ao avanço em estrada em vez de H e L como entradas para as equações;

b) Utilização dos parâmetros da resistência ao avanço em estrada (por exemplo, massa de ensaio, $\Delta(C_D \times A_f)$ comparada com o veículo L_R, e resistência ao rolamento dos pneus) do veículo H (ou L) da família de interpolação como entradas para o veículo individual;

c) Repetindo o cálculo para todos os veículos H e L de todas as famílias de interpolação no âmbito da família de resistência ao avanço em estrada.

A interpolação da resistência ao avanço em estrada só é aplicável às características que influenciam a resistência ao avanço em estrada que foram identificadas como sendo distintas nos veículos de ensaio L_R e H_R. Para outras características que influenciam a resistência ao avanço em estrada, aplica-se o valor do veículo H_R.

H e L da família de interpolação podem ser derivados a partir de diferentes famílias de resistência ao avanço em estrada. Se essa diferença entre estas famílias de resistência ao avanço em estrada provier da aplicação do método delta, remete-se para o ponto 4.2.1.2.3.4 do presente anexo.

4.2.1.4. Aplicação da família de matrizes de resistência ao avanço em estrada

Um veículo que satisfaça os critérios do ponto 6.3.4 do presente regulamento e que seja:

a) Representativo da série prevista de veículos completos destinada a ser abrangida pela família de matrizes de resistência ao avanço em estrada em termos do pior valor estimado C_D, e

b) Representativo da série prevista de veículos destinada a ser abrangida pela família de matrizes de resistência ao avanço em estrada em termos de massa de equipamento opcional média estimada

deve ser usado para determinar a resistência ao avanço em estrada.

No caso de não ser possível determinar uma forma de carroçaria representativa para um veículo completo, o veículo de ensaio deve ser equipado com uma caixa quadrada com ângulos arredondados com um raio máximo de 25 mm e uma largura igual à largura máxima dos veículos abrangidos pela família de matrizes de resistência ao avanço em estrada, sendo a altura total do veículo de ensaio de 3,0 m ± 0,1 m, incluindo a caixa.

O fabricante e a autoridade competente devem decidir de comum acordo que modelo de veículo de ensaio é representativo.

Os valores de massa, resistência dos pneus ao rolamento e superfície frontal do veículo de ensaio para ambos os veículos H_M e L_M, devem ser determinados de modo que o veículo H_M produza a procura de energia máxima do ciclo e o veículo L_M a procura de energia mínima do ciclo relativamente a toda a família de matrizes de resistência ao avanço em estrada. O fabricante e a autoridade competente devem acordar os parâmetros para os veículos H_M e L_M.

A resistência ao avanço em estrada de todos os veículos individuais da família de matrizes de resistência ao avanço em estrada incluindo H_M e L_M deve ser calculada em conformidade com o ponto 5.1 do presente anexo.

4.2.1.5. Peças aerodinâmicas móveis da carroçaria

As peças aerodinâmicas móveis da carroçaria dos veículos de ensaio devem funcionar durante a determinação resistência ao avanço em estrada de acordo com as condições de ensaio do tipo 1 do WLTP (temperatura de ensaio, gama de velocidade e aceleração do veículo, carga do motor, etc.).

Todos os sistemas do veículo que alterem, em condições dinâmicas, a resistência aerodinâmica ao avanço do veículo (por exemplo, altura do veículo) devem ser considerados peças aerodinâmicas móveis da carroçaria. Devem ser adicionados os requisitos pertinentes, se os futuros veículos estiverem equipados com peças aerodinâmicas móveis opcionais cuja influência na resistência aerodinâmica ao avanço justifique a necessidade de mais requisitos.

4.2.1.6. Pesagem

Antes e após o procedimento de determinação da resistência ao avanço em estrada, pesa-se o veículo selecionado, incluindo o condutor e o equipamento de ensaio para determinar a massa média aritmética m_{av}. A massa do veículo deve ser igual ou superior à massa de ensaio do veículo H ou do veículo L no início do procedimento de determinação da resistência ao avanço em estrada.

4.2.1.7. Configuração do veículo de ensaio

A configuração do veículo de ensaio deve ser registada e utilizada em todos os ensaios de desaceleração livre posteriores.

4.2.1.8. Estado do veículo de ensaio

4.2.1.8.1. Rodagem

O veículo de ensaio deve ser devidamente rodado para efeitos do ensaio ulterior por pelo menos 10 000 km, mas não mais de 80 000 km.

A pedido do fabricante, pode ser utilizado um veículo com pelo menos 3 000 km.

4.2.1.8.2. Especificações do fabricante

O veículo deve estar em conformidade com as especificações do fabricante do veículo de série relativas à pressão dos pneus previstas no ponto 4.2.2.3 do presente anexo, ao alinhamento das rodas previsto no ponto 4.2.1.8.3 do presente anexo, à distância ao solo, altura do veículo, aos lubrificantes do sistema de tração e das rodas, e à regulação dos travões de modo a evitar atritos parasitas não representativos.

4.2.1.8.3. Alinhamento das rodas

A convergência e o sopé são regulados ao desvio máximo relativamente ao eixo longitudinal do veículo na gama definida pelo fabricante. Se o fabricante indicar valores de convergência e de sopé para o veículo, há que utilizar estes valores. A pedido do fabricante, podem ser utilizados valores com desvios em relação ao eixo longitudinal do veículo superiores aos valores prescritos. Os valores prescritos são a referência para todos os trabalhos de manutenção durante o ciclo de vida do veículo.

Outros parâmetros reguláveis do alinhamento das rodas (por exemplo, avanço) devem ser regulados de acordo com os valores recomendados pelo fabricante. Na ausência de valores recomendados, toma-se a média aritmética da gama definida pelo fabricante.

Os parâmetros reguláveis e os respetivos valores de regulação devem ser registados.

4.2.1.8.4. Fecho dos painéis

Durante a determinação da resistência ao avanço em estrada, a capota do compartimento do motor, a porta do compartimento de bagagens, todas as janelas e painéis móveis acionados manualmente devem estar fechados.

4.2.1.8.5. Modo de desaceleração livre do veículo

Se a determinação das regulações do dinamómetro não satisfizer os critérios indicados nos pontos 8.1.3 ou 8.2.3 do presente anexo devido à influência de forças não reproduzíveis, equipa-se o veículo com um modo de desaceleração livre. O modo de desaceleração livre do veículo deve ser aprovado e a sua utilização deve ser registada pela autoridade competente.

Caso o veículo esteja equipado com um modo de desaceleração livre, este deve ser ativado durante a determinação da resistência ao avanço tanto em estrada como no banco dinamométrico.

4.2.2. Pneus

4.2.2.1. Resistência ao rolamento dos pneus

As resistências ao rolamento dos pneus devem ser medidas em conformidade com o anexo 6 do Regulamento n.º 117 da ONU, série 02 de alterações, ou um regulamento equivalente internacionalmente aceite. Os coeficientes de resistência ao rolamento devem ser harmonizados em conformidade com o procedimento regional respetivo (por exemplo, UE 1235/2011) e classificados segundo as classes de resistência ao rolamento previstas no Quadro A4/2.

Quadro A4/2

Classes de eficiência energética de acordo com os coeficientes de resistência ao rolamento (RRC) para os pneus C1, C2 e C3 e valores RRC a utilizar para essas classes de eficiência energética na interpolação, kg/tonelada

Classe de eficiência energética	Gama do RRC para pneus C1	Gama do RRC para pneus C2	Gama do RRC para pneus C3
1	RRC ≤ 6,5	RRC ≤ 5,5	RRC ≤ 4,0
2	6,5 < RRC ≤ 7,7	5,5 < RRC ≤ 6,7	4,0 < RRC ≤ 5,0
3	7,7 < RRC ≤ 9,0	6,7 < RRC ≤ 8,0	5,0 < RRC ≤ 6,0
4	9,0 < RRC ≤ 10,5	8,0 < RRC ≤ 9,2	6,0 < RRC ≤ 7,0
5	10,5 < RRC ≤ 12,0	9,2 < RRC ≤ 10,5	7,0 < RRC ≤ 8,0
6	RRC ≤ 12,0	RRC ≤ 10,5	RRC ≤ 8,0

Classe de eficiência energética	Valor do RRC a utilizar para a interpolação de pneus C1	Valor do RRC a utilizar para a interpolação de pneus C2	Valor do RRC a utilizar para a interpolação de pneus C3
1	RRC = 5,9 (*)	RRC = 4,9 (*)	RRC = 3,5 (*)
2	RRC = 7,1	RRC = 6,1	RRC = 4,5
3	RRC = 8,4	RRC = 7,4	RRC = 5,5
4	RRC = 9,8	RRC = 8,6	RRC = 6,5
5	RRC = 11,3	RRC = 9,9	RRC = 7,5
6	RRC = 12,9	RRC = 11,2	RRC = 8,5

(*) Apenas para o Nível 1-A: se o valor dos coeficientes de resistência ao rolamento (RRC) real for inferior a este valor, é utilizado para interpolação o valor real da resistência ao rolamento do pneu ou outro valor mais elevado até ao valor de RRC aqui indicado.

Se se aplicar o método de interpolação à resistência ao rolamento, utilizam-se os valores reais da resistência ao rolamento dos pneus dos veículos de ensaio L e H como dados para o método de interpolação. Para um veículo individual de uma família de interpolação, utiliza-se o valor do RRC para a classe de eficiência energética dos pneus instalados.

Caso os veículos individuais possam receber um conjunto completo de rodas e pneus padrão e, adicionalmente, um conjunto completo de pneus de neve (com um símbolo de floco de neve e uma montanha de três picos – «3PMS») com ou sem rodas, as rodas/os pneus adicionais não serão considerados equipamento opcional.

4.2.2.2. Estado dos pneus

Os pneus utilizados para o ensaio devem preencher as seguintes condições:

a) Não terem mais de 2 anos após a data de produção;

b) Não terem sido especialmente condicionados ou tratados (por exemplo, aquecidos ou envelhecidos artificialmente), com exceção de operação inicial de moldagem do desenho original do piso;

c) Terem sido rodados em estrada durante pelo menos 200 km previamente à determinação da resistência ao avanço em estrada;

d) Possuir um piso cuja profundidade se situe entre 100% e 80% da profundidade do piso original em qualquer ponto em toda a largura do piso do pneu.

Após a medição da profundidade do piso, a distância percorrida deve ser limitada a 500 km. Para além dessa distância, é necessário proceder a uma nova medição da profundidade do piso.

4.2.2.3. Pressão dos pneus

Os pneus dianteiros e traseiros devem estar cheios até ao limite inferior da gama da pressão do pneu selecionado para o respetivo eixo à massa de ensaio de desaceleração livre, conforme especificado pelo fabricante do veículo.

4.2.2.3.1. Regulação da pressão dos pneus

Se a diferença entre a temperatura ambiente e a temperatura de impregnação for superior a 5 °C, a pressão do pneu deve ser regulada do seguinte modo:

a) Os pneus devem ser impregnados durante mais de 1 hora a 10% acima da pressão visada;

b) Antes do ensaio, a pressão dos pneus deve ser reduzida à pressão de enchimento, conforme especificado no ponto 4.2.2.3 do presente anexo, corrigida para ter em conta a diferença entre a temperatura do ambiente de impregnação e a temperatura do ambiente de ensaio, à razão de 0,8 kPa/1 °C, utilizando a seguinte equação:

$$\Delta p_t = 0.8 \times (T_{soak} - T_{amb})$$

em que:

Δp_t é a regulação da pressão dos pneus adicionada à pressão dos pneus definida no ponto 4.2.2.3 do presente anexo, em kPa;

0.8 é o fator de correção da pressão, em kPa/°C;

T_{soak} é a temperatura de impregnação dos pneus, em °C;

T_{amb} é a temperatura do ambiente de ensaio, em °C;

c) Entre a regulação da pressão e o aquecimento do veículo, os pneus devem ser protegidos contra as fontes externas de calor, incluindo a radiação solar.

4.2.3. Instrumentos

Quaisquer instrumentos devem ser instalados de forma a minimizar os seus efeitos sobre as características aerodinâmicas do veículo.

Se o efeito do instrumento instalado ($C_D \times A_f$) for previsivelmente superior a 0,015 m^2, o veículo deve ser medido, com e sem o instrumento, num túnel aerodinâmico que cumpra os critérios indicados no ponto 3.2 do presente anexo, para determinar o valor de $C_D \times A_f$. A diferença correspondente deve ser subtraída de f_2. A pedido do fabricante, e mediante a aprovação da autoridade competente, o valor determinado pode ser aplicado em veículos similares, relativamente aos quais se preveja que a influência do equipamento seja a mesmo.

4.2.4. Aquecimento do veículo

4.2.4.1. Em pista

O aquecimento do motor deve ser efetuado exclusivamente através da condução do veículo.

4.2.4.1.1. Antes do aquecimento, o veículo deve ser desacelerado com o motor desembraiado ou com uma transmissão automática colocada em ponto morto por meio de uma travagem de 80 km/h até 20 km/h durante 5 a 10 segundos. Após esta travagem, não deve haver nenhuma outra operação de travagem nem nenhuma regulação manual do sistema de travagem.

A pedido do fabricante, e mediante a aprovação da autoridade competente, também se pode efetuar uma travagem após o aquecimento com a mesma desaceleração, conforme descrito no presente ponto, e só em caso de necessidade.

4.2.4.1.2. Aquecimento e a estabilização

Todos os veículos devem efetuar um percurso a 90% da velocidade máxima do WLTC aplicável. O veículo pode efetuar um percurso a 90% da velocidade máxima da fase mais elevada seguinte (ver quadro A4/3), se esta fase for acrescentada ao procedimento de aquecimento WLTC aplicável, tal como definido no ponto 7.3.4 do presente anexo. O veículo deve ser aquecido durante pelo menos 20 minutos até atingir condições estáveis.

Quadro A4/3

Aquecimento e estabilização entre as fases (conforme aplicável)

Classe do ciclo	Ciclo WLTC aplicável	90% da velocidade máxima	Fase mais elevada seguinte
Classe 1	$Baixo_1$ + $Médio_1$	58 km/h	Não aplicável
Classe 2	$Baixo_2$ + $Médio_2$ + $Alto_2$ + Extra-$Alto_2$	111 km/h	Não aplicável
	$Baixo_2$ + $Médio_2$ + $Alto_2$	77 km/h	Extra-Alto (111 km/h)
Classe 3	$Baixo_3$ + $Médio_3$ + $Alto_3$ + Extra-$Alto_3$	118 km/h	Não aplicável
	$Baixo_3$ + $Médio_3$ + $Alto_3$	88 km/h	Extra-Alto (118 km/h)

4.2.4.1.3. Critério indicativo de condições estáveis

Ver ponto 4.3.1.4.2 do presente anexo.

4.3. Medição e cálculo da resistência ao avanço em estrada utilizando o método de desaceleração livre

Determina-se a desaceleração livre através de medições anemométricas estacionárias (ponto 4.3.1 do presente anexo) ou de um anemómetro de bordo (ponto 4.3.2 do anexo).

4.3.1. Método de desaceleração livre utilizando medições anemométricas estacionárias

4.3.1.1. Seleção das velocidades de referência para determinação da curva da resistência ao avanço em estrada

As velocidades de referência para a determinação da resistência ao avanço em estrada devem ser selecionadas em conformidade com o ponto 2.2 do presente anexo.

4.3.1.2. Recolha de dados

Durante o ensaio, o tempo decorrido e a velocidade do veículo devem ser medidos a uma frequência mínima de 10 Hz.

4.3.1.3. Procedimento de desaceleração livre do veículo

4.3.1.3.1. Na sequência do procedimento de aquecimento do veículo descrito no ponto 4.2.4 do presente anexo e imediatamente antes de cada percurso de desaceleração livre, o veículo deve ser acelerado até 10 a 15 km/h acima da velocidade de referência mais elevada e é conduzido a essa velocidade durante um período máximo de 1 minuto. O percurso de desaceleração livre deve ser iniciado imediatamente a seguir.

4.3.1.3.2. A transmissão deve estar em ponto morto durante o percurso de desaceleração livre. Há que evitar os movimentos do volante tanto quanto possível e não devem ser efetuadas travagens.

4.3.1.3.3. Repete-se o ensaio até o movimento de desaceleração livre satisfazer os requisitos de precisão estatística, tal como especificado no ponto 4.3.1.4.2 do presente anexo.

4.3.1.3.4. Embora se recomende que cada percurso de desaceleração livre seja efetuado sem interrupção, se os dados não puderem ser recolhidos num único percurso para todos os pontos de velocidade de referência, o ensaio de desaceleração livre pode ser realizado em percursos de desaceleração livre nos quais a primeira e a última velocidades de referência não são necessariamente a mais elevada e a mais baixa. Neste caso, aplicam-se os seguintes requisitos adicionais:

a) Pelo menos uma velocidade de referência em cada percurso de desaceleração livre deve sobrepor-se com o intervalo de velocidades imediatamente superior do percurso de desaceleração livre; Esta velocidade de referência é designada por ponto de fragmentação;

b) Em cada uma das velocidades de referência sobreposta, a força média do percurso de desaceleração livre da velocidade imediatamente inferior não deve desviar-se da força média do percurso de desaceleração livre da velocidade imediatamente superior em ± 10 N ou ± 5%, consoante o que for maior;

c) Os dados de velocidade de referência sobrepostos do percurso de desaceleração livre de velocidade inferior devem ser utilizados apenas verificação do critério b) e devem ser excluídos da avaliação da precisão estatística, conforme definida no ponto 4.3.1.4.2 do presente anexo;

d) A velocidade sobreposta pode ser inferior a 10 km/h, mas não inferior a 5 km/h. Neste caso, o critério de sobreposição b) deve ser verificado através da extrapolação das curvas do polinómio dos segmentos inferior e superior para uma sobreposição de 10 km/h ou da comparação da força média no intervalo de velocidades específico.

4.3.1.3.5. Recomenda-se que os percursos de desaceleração livre sejam realizados de forma consecutiva, sem demoras injustificadas entre eles. Se ocorrerem demoras entre percursos (por exemplo, para uma pausa do condutor, para verificar a integridade do veículo, etc.), o veículo deve voltar a ser submetido ao procedimento de aquecimento descrito no ponto 4.2.4, e os percursos de desaceleração livre devem ser reiniciados a partir deste ponto.

4.3.1.4. Medição do tempo de desaceleração livre

4.3.1.4.1. Mede-se o tempo de desaceleração livre correspondente à velocidade de referência v_j como o tempo decorrido entre a velocidade do veículo ($v_j + 5km/h$) e ($v_j - 5km/h$).

4.3.1.4.2. Estas medições devem ser realizadas em ambos os sentidos até ter sido obtido um mínimo de três pares de medições que satisfaçam os requisitos de precisão estatística, p_j, definido na equação a seguir.

$$p_j = \frac{h \times \sigma_j}{\sqrt{n} \times \Delta t_{pj}} \leq 0.030$$

em que:

p_j é a precisão estatística das medições efetuadas à velocidade de referência v_j;

n é o número de pares de medições;

Δt_{pj} é a média harmónica do tempo de desaceleração livre à velocidade de referência v_j em segundos dada pela seguinte equação:

$$\Delta t_{pj} = \frac{n}{\sum_{i=1}^{n} \frac{1}{\Delta t_{ji}}}$$

em que:

Δt_{ji} é a média harmónica do tempo de desaceleração livre do $i^{ésimo}$ par de medições à velocidade v_j em segundos, s, dada pela seguinte equação:

$$\Delta t_{ji} = \frac{2}{\left(\frac{1}{\Delta t_{jai}}\right) + \left(\frac{1}{\Delta t_{jbi}}\right)}$$

em que:

Δt_{jai} e Δt_{jbi} são os tempos de desaceleração livre da $i^{ésima}$ medição à velocidade de referência v_j, em segundos, s, nas respetivas direções a e b;

σ_j é o desvio-padrão, expresso em segundos, s, definido por:

$$\sigma_j = \sqrt{\frac{1}{n-1} \sum_{i=1}^{n} (\Delta t_{ji} - \Delta t_{pj})_2}$$

h é um coeficiente dado no quadro A4/4.

Quadro A4/4

Coeficiente h em função de n

n	h	n	h
3	4,3	17	2,1
4	3,2	18	2,1
5	2,8	19	2,1
6	2,6	20	2,1
7	2,5	21	2,1
8	2,4	22	2,1
9	2,3	23	2,1
10	2,3	24	2,1

11	2,2	25	2,1
12	2,2	26	2,1
13	2,2	27	2,1
14	2,2	28	2,1
15	2,2	29	2,0
16	2,1	30	2,0

4.3.1.4.3 Se, durante uma medição numa direção, ocorrer um fator externo ou ação do condutor que influencie de forma óbvia o ensaio da resistência ao avanço em estrada, essa medição e a medição correspondente no sentido contrário devem ser rejeitadas. Registam-se todos os dados rejeitados e o motivo dessa rejeição, e o número de pares de medidas rejeitados não deve ser superior a 1/3 do número total de pares de medidas. Em caso de percursos fragmentados, os critérios de rejeição devem ser aplicados a cada intervalo de velocidades do percurso fragmentado.

Devido à incerteza da validade dos dados e por razões de ordem prática, podem ser realizados mais do que o número mínimo de pares de percursos exigido no ponto 4.3.1.4.2 do presente anexo, mas o número total de pares de percursos não deve exceder os 30, incluindo os pares rejeitados, tal como descrito no presente número. Neste caso, a avaliação dos dados deve ser realizada conforme definido no ponto 4.3.1.4.2 do presente anexo, a partir do primeiro par de percursos, e incluir sucessivamente o número de pares de percursos necessário para alcançar a precisão estatística de um conjunto de dados que contenha, no máximo, 1/3 de pares rejeitados. Os restantes pares de percursos não são tidos em conta.

4.3.1.4.4. Aplica-se a seguinte equação para calcular a média aritmética da resistência ao avanço em estrada, utilizando-se para este efeito a média harmónica dos tempos de desaceleração livre alternados:

$$F_j = \frac{1}{3.6} \times (m_{av} + m_r) \times \frac{2 \times \Delta v}{\Delta t_j}$$

em que:

Δv é 5 km/h;

Δt_j é a média harmónica dos tempos alternados de desaceleração livre à velocidade v_j, em segundos, s, dada pela seguinte equação:

$$\Delta t_j = \frac{2}{\frac{1}{\Delta t_{ja}} + \frac{1}{\Delta t_{jb}}}$$

em que:

Δt_{ja} e Δt_{jb} são a média harmónica dos tempos de desaceleração livre nas direções a e b, respetivamente, correspondente à velocidade de referência v_j, em segundos, s, dada pelas seguintes duas equações:

$$\Delta t_{ja} = \frac{n}{\sum_{i=1}^{n} \frac{1}{t_{jai}}}$$

e:

$$\Delta t_{jb} = \frac{n}{\sum_{i=1}^{n} \frac{1}{t_{jbi}}}.$$

em que:

m_{av} é a média aritmética das massas do veículo de ensaio no início e no fim da determinação da resistência ao avanço em estrada, em kg;

m_r é a massa efetiva equivalente dos componentes em rotação em conformidade com o ponto 2.5.1 do presente anexo;

Os coeficientes, f_0, f_1 e f_2, na equação da resistência ao avanço em estrada são calculados por análise de regressão dos mínimos quadrados.

No caso de o veículo ensaiado ser o veículo representativo de uma família de matrizes de resistência ao avanço em estrada, o coeficiente f_1, deve ser zerado e os coeficientes f_0 e f_2 recalculados por análise de regressão dos mínimos quadrados.

4.3.1.4.5. Correção relativa às condições de referência

A curva determinada no ponto 4.3.1.4.4 do presente anexo deve ser corrigida relativamente às condições de referência, conforme definido no ponto 4.5 do presente anexo.

4.3.2. Método de desaceleração livre utilizando medições anemométricas a bordo

O veículo deve ser aquecido e estabilizado em conformidade com o ponto 4.2.4 do presente anexo.

4.3.2.1. Instrumentos adicionais para medições anemométricas a bordo

O anemómetro de bordo e os instrumentos devem ser calibrados colocando o veículo de ensaio em funcionamento se a calibração se verificar durante o aquecimento para o ensaio.

4.3.2.1.1. Mede-se a velocidade do vento relativa a uma frequência mínima de 1 Hz e com uma exatidão de 0,3 m/s. A obstrução devida ao veículo deve ser tida em conta na calibração do anemómetro.

4.3.2.1.2. Determina-se a direção do vento relativamente à direção do veículo. Mede-se a direção relativa do vento (guinada) com uma resolução de 1° e uma exatidão de 3°; o ângulo morto do instrumento não deve exceder 10° e deve ser orientado para a retaguarda do veículo.

4.3.2.1.3. Antes da desaceleração livre, calibra-se o anemómetro relativamente à velocidade e ao desvio de guinada, conforme definido na norma ISO 10521-1:2006(E), anexo A.

4.3.2.1.4. É necessário corrigir a obstrução do anemómetro no procedimento de calibração, conforme definido na norma ISO 10521-1:2006(E), anexo A, a fim de minimizar os seus efeitos.

4.3.2.2. Seleção do intervalo de velocidades do veículo para determinação da curva da resistência ao avanço em estrada

Seleciona-se o intervalo de velocidades do veículo de ensaio em conformidade com o ponto 2.2 do presente anexo.

4.3.2.3. Recolha de dados

Durante o procedimento, o tempo decorrido, a velocidade do veículo, a velocidade e a direção do ar relativamente ao veículo, devem ser medidos a uma frequência mínima de 5 Hz. A medição da temperatura ambiente deve ser sincronizada e efetuada a uma frequência mínima de 0,1 Hz.

4.3.2.4. Procedimento de desaceleração livre do veículo

As medições devem ser feitas em pares de percursos em direções opostas até terem sido efetuados, pelo menos, dez percursos consecutivos (cinco pares). Se um determinado percurso não satisfizer as condições de ensaio no que respeita às medições anemométricas a bordo, esse par, ou seja, esse percurso e o percurso correspondente no sentido oposto são invalidados. Todos os pares válidos devem ser incluídos na análise final com um mínimo de 5 pares de percursos efetuados em desaceleração livre. Para os critérios de validação estatística, ver o ponto 4.3.2.6.10 do presente anexo.

O anemómetro deve ser instalado numa posição que minimize os seus efeitos sobre as características de funcionamento do veículo.

Instala-se o anemómetro de acordo com uma das opções seguintes:

a) Utilizando um braço a uma distância de cerca de dois metros à frente do ponto frontal de estagnação aerodinâmica do veículo;

b) No tejadilho do veículo, no seu eixo central. Se possível, o anemómetro deve ser montado a uma distância máxima de 30 cm do topo do para-brisas.

c) Sobre a capota do motor do veículo, no seu eixo central, montados a meia distância entre a frente do veículo e a base do para-brisas.

Em todos os casos, a anemómetro deve ser montado paralelamente à superfície da estrada. Caso sejam utilizadas as posições b) ou c), os resultados da desaceleração livre devem ser adaptados na análise para ter em conta o acréscimo de resistência aerodinâmica ao avanço induzido pelo anemómetro. Esta adaptação é realizada através do ensaio do veículo em desaceleração livre num túnel aerodinâmico com e sem anemómetro instalado numa posição idêntica à utilizada para o ensaio em pista. O diferença calculada representa o coeficiente de incremento da resistência aerodinâmica ao avanço C_D que, combinado com a superfície frontal, é utilizado para corrigir os resultados da desaceleração livre.

4.3.2.4.1. Na sequência do procedimento de aquecimento do veículo descrito no ponto 4.2.4 do presente anexo e imediatamente antes de cada percurso de desaceleração livre, o veículo deve ser acelerado até 10 a 15 km/h acima da velocidade de referência mais elevada e é conduzido a essa velocidade durante um período máximo de 1 minuto. O percurso de desaceleração livre deve ser iniciado imediatamente a seguir.

4.3.2.4.2. A transmissão deve estar em ponto morto durante o percurso de desaceleração livre. Há que evitar os movimentos do volante tanto quanto possível e não devem ser efetuadas travagens.

4.3.2.4.3. Embora se recomende que cada percurso de desaceleração livre seja efetuado sem interrupção, se os dados não puderem ser recolhidos num único percurso para todos os pontos de velocidade de referência, o ensaio de desaceleração livre pode ser realizado em percursos de desaceleração livre nos quais a primeira e a última velocidades de referência não são necessariamente a mais elevada e a mais baixa. Para percursos fragmentados, aplicam-se os seguintes requisitos adicionais:

a) Pelo menos uma velocidade de referência em cada percurso de desaceleração livre deve sobrepor-se com o intervalo de velocidades imediatamente superior do percurso de desaceleração livre; Esta velocidade de referência é designada por ponto de fragmentação;

b) Em cada uma das velocidades de referência sobreposta, a força média do percurso de desaceleração livre da velocidade imediatamente inferior não deve desviar-se da força média do percurso de desaceleração livre do intervalo de velocidades imediatamente superior em ± 10 N ou ± 5%, consoante o que for maior;

c) Os dados de velocidade de referência sobrepostos do percurso de desaceleração livre de velocidade inferior devem ser utilizados apenas verificação do critério b) e devem ser excluídos da avaliação da precisão estatística, conforme definida no ponto 4.3.1.4.2 do presente anexo;

d) A velocidade sobreposta pode ser inferior a 10 km/h, mas não inferior a 5 km/h. Neste caso, o critério de sobreposição b) deve ser verificado através da extrapolação das curvas do polinómio dos segmentos inferior e superior para uma sobreposição de 10 km/h ou da comparação da força média no intervalo de velocidades específico.

4.3.2.4.4. Recomenda-se que os percursos de desaceleração livre sejam realizados de forma consecutiva, sem demoras injustificadas entre eles. Se ocorrerem demoras entre percursos (por exemplo, para uma pausa do condutor, para verificar a integridade do veículo, etc.), o veículo deve voltar a ser submetido ao procedimento de aquecimento descrito no ponto 4.2.4, e os percursos de desaceleração livre devem ser reiniciados a partir deste ponto.

4.3.2.5. Determinação da equação do movimento

Os símbolos utilizados nas equações relativas à medição anemométrica a bordo são indicados do quadro A4/5.

Quadro A4/5

Símbolos utilizados nas equações de movimento para as medições com anemómetro de bordo

Símbolo	Unidades	Descrição
A_f	m^2	superfície frontal do veículo
$a_0 \ldots a_n$	$graus^{-1}$	coeficientes de resistência aerodinâmica ao avanço enquanto função do ângulo de guinada
A_m	N	coeficiente de resistência mecânica ao avanço
B_m	N/(km/h)	coeficiente de resistência mecânica ao avanço
C_m	$N/(km/h)^2$	coeficiente de resistência mecânica ao avanço
$C_D(Y)$		coeficiente de resistência aerodinâmica ao avanço no ângulo de guinada Y
D	N	resistência ao avanço
D_{aero}	N	resistência aerodinâmica ao avanço
D_f	N	resistência do eixo dianteiro ao avanço (incluindo a transmissão)
D_{grav}	N	resistência ao avanço devida à gravidade
D_{mech}	N	resistência mecânica ao avanço
D_r	N	resistência do eixo traseiro ao avanço (incluindo a transmissão)
D_{tyre}	N	resistência ao rolamento dos pneus
(dh/ds)	-	seno do declive da pista no sentido da deslocação (+ indica ascendente)
(dv/dt)	m/s^2	aceleração
g	m/s^2	constante gravitacional
m_{av}	kg	média aritmética da massa do veículo de ensaio antes e após determinação da resistência ao avanço em estrada
m_e	kg	massa efetiva do veículo, incluindo componentes rotativos
ρ	kg/m^3	densidade do ar
t	s	tempo
T	K	temperatura
v	km/h	velocidade do veículo
v_r	km/h	velocidade relativa do vento
Y	graus	ângulo de guinada do vento aparente relativamente ao sentido de deslocação do veículo

4.3.2.5.1. Forma geral

A forma geral da equação do movimento é o seguinte:

$$-m_e\left(\frac{dv}{dt}\right) = D_{mech} + D_{aero} + D_{grav}$$

em que:

$D_{mech} = D_{tyre} + D_f + D_r$;

$D_{aero} = \left(\frac{1}{2}\right)\rho C_D(Y) A_f v_r^2$;

$D_{grav} = m \times g \times \left(\frac{dh}{ds}\right)$

Nos casos em que o declive da pista de ensaio é igual ou inferior a 0,1% ao longo do seu comprimento, D_{grav}, pode ser zerado.

4.3.2.5.2. Modelização da resistência mecânica ao avanço

A resistência mecânica, que possui vários componentes representando a resistência ao rolamento dos pneus D_{tyre} e a resistência dos eixos dianteiro e traseiro D_f and D_r, incluindo perdas na transmissão, deve ser modelizada enquanto equação polinomial de três termos em função da velocidade do veículo V, tal como indicado em seguida:

$$D_{mech} = A_m + B_m v + C_m v^2$$

em que A_m, B_m e C_m são determinados por análise de regressão dos mínimos quadrados. Estas constantes refletem a resistência combinada da transmissão e dos pneus.

No caso de o veículo ensaiado ser o veículo representativo de uma família de matrizes de resistência ao avanço em estrada, o coeficiente B_m, deve ser zerado e os coeficientes A_m e C_m recalculados por análise de regressão dos mínimos quadrados.

4.3.2.5.3. Modelização da resistência aerodinâmica ao avanço

O coeficiente da resistência aerodinâmica ao avanço $C_D(Y)$ deve ser modelizado como uma equação polinomial de cinco termos em função do ângulo de guinada Y, conforme indicado na seguinte equação:

$$C_D(Y) = a_0 + a_1 Y + a_2 Y^2 + a_3 Y^3 + a_4 Y^4$$

a_0 to a_4 são coeficientes constantes, cujos valores são determinados no âmbito da análise dos dados.

A resistência aerodinâmica ao avanço é determinada combinando o coeficiente de resistência ao avanço com a superfície A_f e a velocidade relativa do vento v_r :.

$$D_{aero} = \left(\frac{1}{2}\right) \times \rho \times A_f \times v_r^2 \times C_D(Y)$$

$$D_{aero} = \left(\frac{1}{2}\right) \times \rho \times A_f \times v_r^2 (a_0 + a_1 Y + a_2 Y^2 + a_3 Y^3 + a_4 Y^4)$$

4.3.2.5.4. Forma final da equação do movimento

Utilizando o método de substituição, a forma final da equação do movimento é a seguinte:

$$-m_e \left(\frac{dv}{dt}\right) = A_m + B_m v + C_m v^2 + \left(\frac{1}{2}\right) \times \rho \times A_f \times v_r^2 (a_0 + a_1 Y + a_2 Y^2 + a_3 Y^3 + a_4 Y^4) + \left(m \times g \times \frac{dh}{ds}\right)$$

4.3.2.6. Redução dos dados

Deve ser gerada uma equação de três termos para descrever a força de resistência ao avanço em estrada em função da velocidade,$F = A + Bv + Cv^2$, corrigida relativamente às condições de temperatura e pressão ambientes, em condições de ar calmo. O método a aplicar a esta análise é descrito nos pontos 4.3.2.6.1 a 4.3.2.6.10 do presente anexo.

4.3.2.6.1. Determinação dos coeficientes de calibração

Se não tiverem sido anteriormente determinados, os fatores de calibração destinados a corrigir a obstrução provocada pelo veículo devem ser determinados para a velocidade do vento relativa e o ângulo de guinada. Registam-se as medições da velocidade do veículo v, da velocidade relativa do vento v_r e do ângulo de guinada Y durante a fase de aquecimento do procedimento de ensaio. Efetuam-se pares de percursos nos dois sentidos da pista de ensaio a uma velocidade constante de 80 km/h, determinando-se para cada percurso os valores médios aritméticos de v, v_r e Y. Selecionam-se os fatores de calibração que minimizam os erros totais devidos ao vento frontal e lateral em todos os pares de percursos, ou seja, a soma de $(head_i – head_{i+1})^2$, etc., sendo $head_i$ e $head_{i+1}$ a velocidade e a direção do vento nos pares de percursos de ensaio efetuados em ambos os sentidos durante o aquecimento e a estabilização do veículo antes do ensaio.

4.3.2.6.2. Registo dos dados segundo a segundo

A partir dos dados recolhidos durante os percursos de desaceleração livre, os valores para v,$(\frac{dh}{ds})(\frac{dv}{dt})$,$v_r^2$ e Y são determinados aplicando os fatores de calibração obtidas nos pontos 4.3.2.1.3 e 4.3.2.1.4 do presente anexo. Os dados devem filtrados para adaptar as amostras para uma frequência de 1 Hz.

4.3.2.6.3. Análise preliminar

Por aplicação de uma técnica de regressão linear dos mínimos quadrados, analisam-se todos os pontos simultaneamente para determinar A_m, B_m, C_m, a_0, a_1, a_2, a_3 e a_4 dados m_e,$(\frac{dh}{ds})$,$(\frac{dv}{dt})$,v,v_r, e ρ.

4.3.2.6.4. Valores anómalos

O valor preditivo da força $m_e(\frac{dv}{dt})$ deve ser calculado e comparado com os pontos de dados observados. Assinalam-se os pontos de dados com desvios excessivos, por exemplo, mais de três desvios-padrão.

4.3.2.6.5. Filtragem de dados (facultativo)

Podem ser aplicadas técnicas de filtragem adequadas, alisando-se os restantes pontos de dados.

4.3.2.6.6. Eliminação de dados

Os pontos de dados recolhidos devem ser assinalados quando os ângulos de guinada são superiores a ± 20° relativamente ao sentido de marcha do veículo. Os pontos de dados recolhidos para os quais o vento relativo é inferior a +5 km/h também devem ser assinalados (a fim de evitar condições em que a velocidade do vento de retaguarda seja mais elevada do que a velocidade do veículo). A análise de dados deve ser limitada às velocidades do veículo dentro da gama de velocidades selecionadas em conformidade com o ponto 4.3.2.2 do presente anexo.

4.3.2.6.7. Análise dos dados finais

Analisam-se todos os dados que não tenham sido assinalados utilizando uma técnica de regressão linear dos mínimos quadrados. Dados m_e,$(\frac{dh}{ds})$,$(\frac{dv}{dt})$,v,v_r, e ρ, devem ser determinados A_m, B_m, C_m, a_0, a_1, a_2, a_3 e a_4.

4.3.2.6.8. Análise condicionada (facultativo)

A fim de dissociar melhor a resistência aerodinâmica e a resistência aerodinâmica do veículo, pode aplicar-se uma análise forçada para atribuir à superfície frontal do veículo, A_f, e ao coeficiente de resistência, C_D, valores fixos previamente determinados.

4.3.2.6.9. Correção relativa às condições de referência

As equações de movimento devem ser corrigidas relativamente às condições de referência, tal como especificado no ponto 4.5 do presente anexo.

4.3.2.6.10. Critérios estatísticos para a medição anemométrica a bordo

A exclusão de cada par de percursos de desaceleração livre em estrada deve alterar a resistência ao avanço em estrada para cada velocidade de referência desaceleração livre v_j num valor inferior ao requisito de convergência para todos os valores i e j:

$$\Delta F_i(v_j)/F(v_j) \leq \frac{0.030}{\sqrt{n-1}}$$

em que:

$\Delta F_i(v_j)$ é a diferença entre a resistência ao avanço em estrada calculada com todos os percursos de desaceleração livre e a resistência ao avanço em estrada calculada com a exclusão do $i^{ésimo}$ par de percursos de desaceleração livre, em N;

$F(v_j)$ é a resistência ao avanço em estrada calculada com todos os percursos de desaceleração livre, em N;

v_j é a velocidade de referência, em km/h;

n é o número de pares de percurso de desaceleração livre, que inclui todos os pares válidos.

No caso de não ser cumprido o requisito de convergência, removem-se pares da análise, começando com o par que produz a maior variação da resistência ao avanço em estrada calculada, até o requisito de convergência ser satisfeito, sob reserva de serem utilizados no mínimo cinco pares válidos para a determinação final da resistência ao avanço em estrada.

4.4. Medição e cálculo da resistência ao avanço através do método do medidor de binário

Em alternativa aos métodos de desaceleração livre, pode utilizar-se também o método do medidor de binário, procedendo-se, neste caso, à determinação da resistência ao avanço através da medição do binário nas rodas motrizes nos pontos de velocidade de referência por períodos de, pelo menos, 5 segundos.

4.4.1. Instalação de medidores de binário

Instalam-se medidores de binário entre o cubo e a roda de cada roda motriz que meçam o binário necessário para manter o veículo a uma velocidade constante.

O medidor de binário deve ser calibrado periodicamente, pelo menos uma vez por ano, com base em normas nacionais ou internacionais, a fim de satisfazer os requisitos de exatidão e precisão.

4.4.2. Procedimento e aquisição de dados

4.4.2.1. Seleção das velocidades de referência para determinação da curva da resistência ao avanço

As velocidades de referência para a determinação da resistência ao avanço devem ser selecionadas em conformidade com o ponto 2.2 do presente anexo.

As velocidades de referência devem ser medidas por ordem decrescente. A pedido do fabricante, pode haver períodos de estabilização entre as medições, mas a velocidade estabilizada não deve exceder a velocidade de referência seguinte.

4.4.2.2. Recolha de dados

Medem-se conjuntos de dados compreendendo a velocidade efetiva v_{ji}, o binário efetivo C_{ji} e o tempo por um período de pelo menos cinco segundos para cada v_j com uma frequência mínima de 10 Hz. Considera-se que os conjuntos de dados recolhidos durante um período para a velocidade de referência v_j representam uma medida.

4.4.2.3. Procedimento de medição com um medidor de binário

Antes de se efetuar a medição com um medidor de binário, procede-se ao aquecimento do veículo em conformidade com o ponto 4.2.4 do presente anexo.

Durante o ensaio de medição, há que evitar os movimentos do volante tanto quanto possível e não devem ser efetuadas travagens.

Repete-se o ensaio deve ser repetido até a resistência ao avanço satisfazer os requisitos de precisão estatística, tal como especificado no ponto 4.3.1.4.2 do presente anexo.

4.4.2.4. Desvio de velocidade

Durante a medição num ponto de velocidade de referência único, o desvio de velocidade em relação à velocidade média aritmética, v_{ji}-v_{jm}, calculada em conformidade com o ponto 4.4.3 do presente anexo, deve manter-se nos intervalos de tolerância indicados no quadro A4/6.

Adicionalmente, a velocidade média aritmética v_{jm} a cada ponto de velocidade de referência não deve apresentar desvios relativamente à velocidade de referência v_j superiores a ± 1 km/h ou 2% da velocidade de referência v_j, consoante o que for maior.

Quadro A4/6

Desvio de velocidade

Tempo em s	Desvio de velocidade, em km/h
5 – 10	±0,2
10 – 15	±0,4
15 – 20	±0,6
20 – 25	±0,8
25 – 30	±1,0
≥ 30	±1,2

4.4.2.5. Temperatura atmosférica

Os ensaios devem ser realizados nas mesmas condições de temperatura, tal como definido no ponto 4.1.1.2 do presente anexo.

4.4.3. Cálculo da velocidade média aritmética do binário médio aritmético

4.4.3.1. Modo de cálculo

A velocidade média aritmética v_{jm}, em km/h, e o binário médio aritmético C_{jm}, in Nm, de cada medição devem ser calculados a partir dos conjuntos de dados medidos em conformidade com os requisitos do ponto 4.4.2.2 do presente anexo, através das seguintes equações:

$$v_{jm} = \frac{1}{k}\sum_{i=1}^{k} v_{ji}$$

e

$$C_{jm} = \frac{1}{k}\sum_{i=1}^{k} C_{ji} - C_{js}$$

em que:

v_{ji} é a velocidade efetiva do veículo do $i^{ésimo}$ conjunto de dados ao ponto de velocidade de referência j, em km/h;

k é o número de conjuntos de dados numa única medida;

C_{ji} é o binário efetivo do $i^{ésimo}$ conjunto de dados, em Nm;

C_{js} é o termo de compensação para a deriva da velocidade, em Nm, dado pela seguinte equação:

$$C_{js} = (m_{st} + m_r)\times\alpha_j r_j.$$

$\frac{C_{js}}{\frac{1}{k}\sum_{i=1}^{k} C_{ji}}$ não deve ser superior a 0,05 e pode ser desprezado se α_j não ultrapassar ± 0,005 m/s^2;

m_{st} é a massa do veículo de ensaio no início das medições e deve ser medida imediatamente antes do procedimento de aquecimento (e não antes disso), em kg;

mr é a massa efetiva equivalente dos componentes em rotação em conformidade com o ponto 2.5.1 do presente anexo, em kg;

r_j é o raio dinâmico do pneu, determinado a um ponto de referência de 80 km/h ou ao ponto de velocidade de referência mais elevado do veículo, se esta for inferior a 80 km/h, calculado pela seguinte equação:

$$r_j = \frac{1}{3.6}\times\frac{v_{jm}}{2\times\pi n}$$

em que:

n é a frequência de rotação do pneu da roda motriz, s^{-1};

α_j é a aceleração média aritmética, m/s^2, calculada pela seguinte equação:

$$\alpha_j = \frac{1}{3.6} \times \frac{k\sum_{i=1}^{k} t_i v_{ji} - \sum_{i=1}^{k} t_i \sum_{i=1}^{k} v_{ji}}{k \times \sum_{i=1}^{k} t_i^2 - \left[\sum_{i=1}^{k} t_i\right]^2}$$

em que:

t_i é o instante em que o $i^{ésimo}$ conjunto de dados foi medido, em s.

4.4.3.2. Precisão da medição

Estas medições devem ser realizadas em ambos os sentidos até ter sido obtido um mínimo de três pares de medições a cada velocidade de referência v_i, relativamente aos quais $\overline{C_j}$ satisfaça os requisitos de precisão, ρ_j, dados pela seguinte equação:

$$\rho_j = \frac{h \times s}{\sqrt{n} \times \overline{C_j}} \leq 0.030$$

em que:

n é o número de pares de medidas para C_{jm};

$\overline{C_j}$ é a resistência ao avanço à velocidade v_j, em Nm, dada pela seguinte equação:

$$\overline{C_j} = \frac{1}{n} \sum_{i=1}^{n} C_{jmi}$$

em que:

C_{jmi} é o binário médio aritmético do $i^{ésimo}$ par de medições à velocidade v_j, em Nm, dado pela seguinte equação:

$$C_{jmi} = \frac{1}{2} \times (C_{jmai} + C_{jmbi})$$

em que:

C_{jmai} e C_{jmbi} são os binário médios aritméticos da $i^{ésima}$ medição à velocidade v_j determinada no ponto 4.4.3.1 do presente anexo para cada um dos sentidos, a e b respetivamente, em Nm;

s é o desvio padrão, em Nm, calculado pela seguinte equação:

$$s = \sqrt{\frac{1}{k-1} \sum_{i=1}^{k} (C_{jmi} - \overline{C_j})^2}$$

h é um coeficiente em função de n indicado no ponto 4.3.1.4.2, quadro A4/4, do presente anexo.

4.4.4. Determinação da curva da resistência ao avanço

A velocidade média aritmética e o binário médio aritmético em cada ponto de velocidade de referência são calculados pelas seguintes equações:

$$V_{jm} = ½ \times (v_{jma} + v_{jmb})$$

$$C_{jm} = ½ \times (C_{jma} + C_{jmb})$$

A curva de regressão dos mínimos quadrados da resistência média aritmética indicada em seguida deve ser adaptada a todos os pares de dados (v_{jm}, C_{jm}) a todas as velocidades de referência indicadas no ponto 4.4.2.1 do presente anexo com vista à determinação dos coeficientes c_0, c_1 e c_2.

Os coeficientes, c_0, c_1 e c_2, bem como os tempos de desaceleração livre medida no banco dinamométrico (ver ponto 8.2.4 do presente anexo) devem ser registados.

No caso de o veículo ensaiado ser o veículo representativo de uma família de matrizes de resistência ao avanço em estrada, o coeficiente c_1, deve ser zerado e os coeficientes c_0 e c_2 recalculados por análise de regressão dos mínimos quadrados.

4.5. Correção em função das condições de referência e equipamento de medição

4.5.1. Fator de correção da resistência ao ar

Determina-se o fator de correção da resistência ao ar K_2 através da seguinte equação:

$$K_2 = \frac{T}{293K} \times \frac{100kPa}{P}$$

em que:

T é a temperatura atmosférica média aritmética para todos os percursos, em Kelvin (K);

P é a pressão atmosférica média aritmética, em kPa.

4.5.2. Fator de correção da resistência ao rolamento

O fator de correção K_0 da resistência ao rolamento, em Celsius^{-1} ($^{o}C^{-1}$), pode ser determinado com base em dados empíricos e aprovado pela autoridade competente para a combinação específica de veículo e pneus a ensaiar, ou pode ser fixada arbitrariamente do seguinte modo:

$$K_0 = 8.6 \times 10^{-3} {}^{\circ}C^{-1}$$

4.5.3. Correção do vento

4.5.3.1. Correção do vento ao utilizar medições anemométricas estacionárias

A correção do vento pode ser omitida caso a média aritmética da velocidade do vento de cada par de percursos válido seja igual ou inferior a 2 m/s. Se a velocidade do vento for medida em mais do que uma parte da pista de ensaio, por exemplo, quando o ensaio é realizado numa pista de ensaio oval (ver ponto 4.1.1.1.1 do presente anexo), deve ser determinada a velocidade média do vento em cada local de medição e deve ser utilizada a mais elevada de duas velocidades médias do vento para determinar se se deve aplicar ou se pode dispensar uma correção da velocidade do vento.

4.5.3.1.1. A correção da resistência ao vento w_1 no caso do método de desaceleração livre ou w_2 no caso do método do medidor de binário é calculada pelas seguintes equações:

$$w_1 = 3.6^2 \times f_2 \times v_w^2$$

$$\text{ou:} w_2 = 3.6^2 \times c_2 \times v_w^2$$

em que:

w_1 é a correção da resistência ao vento no caso do método de desaceleração livre, em N;

f_2 é o coeficiente do termo aerodinâmico determinado em conformidade com o ponto 4.3.1.4.4 do presente anexo;

v_w se a velocidade do vento for medida apenas num ponto, v_w é a média aritmética do componente do vetor da velocidade do vento paralela à pista de ensaio durante todos os pares de percursos válidos, em m/s;

v_w se a velocidade do vento for medida em dois pontos, v_w é o valor mais baixo das duas médias aritméticas dos componentes do vetor da velocidade do vento paralela à pista de ensaio durante todos os pares de percursos válidos, em m/s;

w_2 é a correção da resistência ao vento no caso do método do medidor de binário, em Nm;

c_2 é o coeficiente do termo aerodinâmico no caso do método do medidor de binário determinado em conformidade com o ponto 4.4.4 do presente anexo.

4.5.3.2. Correção do vento ao utilizar medições anemométricas a bordo

Caso o método de desaceleração livre se baseie na medição anemométrica a bordo, w_1 e w_2 nas equações do ponto 4.5.3.1.1 do presente anexo devem ser zerados, uma vez que a correção do vento já foi aplicada em conformidade com ponto 4.3.2 do presente anexo.

4.5.4. Fator de correção da massa de ensaio

O fator de correção K_1 para a massa de ensaio do veículo de ensaio deve ser determinado pela seguinte equação:

$$K_1 = \left(1 - \frac{TM}{m_{av}}\right)$$

em que:

TM é a massa de ensaio do veículo de ensaio, em kg;

m_{av} é a média aritmética das massas do veículo de ensaio no início e no fim da determinação da resistência ao avanço em estrada, em kg.

4.5.5. Correção da curva da resistência ao avanço em estrada

4.5.5.1. A curva determinada no ponto 4.3.1.4.4 do presente anexo deve ser corrigida relativamente às condições de referência do seguinte modo:

$$F^* = \left(\left(f_0(1-K_1) - w_1\right) + f_1 v\right) \times \left(1 + K_0(T-20)\right) + K_2 f_2 v^2$$

em que:

F^* é a resistência ao avanço em estrada, em N;

f_0 é o coeficiente constante da resistência ao avanço em estrada, N;

f_1 é o coeficiente de primeira ordem da resistência ao avanço em estrada, em N/(km/h);

f_2 é o coeficiente de segunda ordem da resistência ao avanço em estrada, em $N/(km/h)^2$;

K_0 é o fator de correção relativa à resistência ao rolamento, tal como definido no ponto 4.5.2 do presente anexo;

K_1 é a correção da massa de ensaio, tal como definida no ponto 4.5.4. do presente anexo;

K_2 é o fator de correção relativo à resistência do ar, tal como definido no ponto 4.5.1 do presente anexo;

T é a temperatura atmosférica média aritmética durante todos os pares de percursos válidos, em °C;

v é a velocidade do veículo, em km/h;

w_1 é a correção relativa à resistência devida ao vento, tal como definida no ponto 4.5.3 do presente anexo, em N.

O resultado do cálculo abaixo é tomado como coeficiente da resistência ao avanço em estrada visada A_t no cálculo da regulação da força resistente do banco dinamométrico indicado no ponto 8.1 do presente anexo.

$$\left(\left(f_0(1-K_1) - w_1\right)\right) \times \left(1 + K_0(T-20)\right).$$

O resultado do cálculo abaixo é tomado como coeficiente da resistência ao avanço em estrada visada B_t no cálculo da regulação da força resistente do banco dinamométrico indicado no ponto 8.1 do presente anexo.

$$(f_1 \times (1 + K_0 \times (T-20))).$$

O resultado do cálculo abaixo é tomado como coeficiente da resistência ao avanço em estrada visada C_t no cálculo da regulação da força resistente do banco dinamométrico indicado no ponto 8.1 do presente anexo.

$$(K_2 \times f_2).$$

4.5.5.2. Corrige-se a curva determinada no ponto 4.4.4 do presente anexo relativamente às condições de referência e instala-se o equipamento de medição do seguinte modo:

4.5.5.2.1. Correção relativa às condições de referência

$$C^* = \left((c_0(1-K_1) - w_2) + c_1 v\right) \times \left(1 + K_0(T-20)\right) + K_2 c_2 v^2$$

em que:

C^* é a resistência ao avanço corrigida, em Nm;

c_0 é o termo constante, tal como determinado no ponto 4.4.4 do presente anexo, em Nm;

c_1 é o coeficiente do termo de primeira ordem, tal como determinado no ponto 4.4.4 do presente anexo, em Nm/(km/h);

c_2 é o coeficiente do termo de segunda ordem, tal como determinado no ponto 4.4.4 do presente anexo, em Nm/(km/h)^2;

K_0 é o fator de correção relativa à resistência ao rolamento, tal como definido no ponto 4.5.2 do presente anexo;

K_1 é a correção da massa de ensaio, tal como definida no ponto 4.5.4. do presente anexo;

K_2 é o fator de correção relativo à resistência do ar, tal como definido no ponto 4.5.1 do presente anexo;

v é a velocidade do veículo, em km/h;

T é a temperatura atmosférica média aritmética durante todos os pares de percursos válidos, em °C;

w_2 é a correção relativa à resistência devida ao vento, tal como definida no ponto 4.5.3 do presente anexo.

4.5.5.2.2. Correção relativa aos medidores de binário

Se a resistência ao movimento é determinada de acordo com o método do medidor de binário, a resistência ao avanço deve ser corrigida relativamente aos efeitos do equipamento de medição do binário instalado no exterior do veículo sobre as suas características aerodinâmicas.

O coeficiente de resistência ao movimento c_2 deve ser corrigido através da seguinte equação:

$$c_{2corr} = K_2 \times c_2 \times (1 + (\Delta(C_D \times A_f))/(C_{D'} \times A_{f'}))$$

em que:

$$\Delta(C_D \times A_f) = (C_D \times A_f) - (C_{D'} \times A_{f'})$$

$C_{D'} \times A_{f'}$ é o produto do coeficiente da resistência aerodinâmica ao avanço pela superfície frontal do veículo com o equipamento de medição de binário instalado num túnel aerodinâmico que satisfaça os critérios do ponto 3.2 do presente anexo, em m^2;

$C_D \times A_f$ é o produto do coeficiente da resistência aerodinâmica ao avanço pela superfície frontal do veículo com o equipamento de medição de binário não instalado num túnel aerodinâmico que satisfaça os critérios do ponto 3.2 do presente anexo, em m^2;

4.5.5.2.3. Coeficientes da resistência ao avanço visada

O resultado do cálculo abaixo é tomado como coeficiente da resistência ao avanço em estrada visada a_t no cálculo da regulação da força resistente do banco dinamométrico indicado no ponto 8.2 do presente anexo.

$$\left(\left(c_0(1-K_1)-w_2\right)\right)\times\left(1+K_0(T-20)\right).$$

O resultado do cálculo abaixo é tomado como coeficiente da resistência ao avanço em estrada visada b_t no cálculo da regulação da força resistente do banco dinamométrico indicado no ponto 8.2 do presente anexo.

$$(c_1 \times (1 + K_0 \times (T–20))).$$

O resultado do cálculo abaixo é tomado como coeficiente da resistência ao avanço em estrada visada c_t no cálculo da regulação da força resistente do banco dinamométrico indicado no ponto 8.2 do presente anexo.

$$(c_{2corr} \times r).$$

5. MODO DE CÁLCULO DA RESISTÊNCIA AO AVANÇO EM ESTRADA OU DA RESISTÊNCIA AO AVANÇO COM BASE EM PARÂMETROS DO VEÍCULO

5.1. Cálculo da resistência ao avanço em estrada com base num veículo representativo de uma família de matrizes de resistência ao avanço em estrada

Se a resistência ao avanço em estrada do veículo representativo for determinada de acordo com o método de desaceleração livre descrito no ponto 4.3 do presente anexo, ou segundo o método do túnel aerodinâmico do ponto 6 do presente anexo, a resistência ao avanço em estrada de um veículo individual é calculada em conformidade com o ponto 5.1.1 do presente anexo.

Se a resistência ao avanço em estrada do veículo representativo for determinada de acordo com o método de medidor de binário descrito no ponto 4.4 do presente anexo, a resistência ao avanço em estrada de um veículo individual é calculada em conformidade com o ponto 5.1.2 do presente anexo.

5.1.1. Para o cálculo da resistência ao avanço em estrada de veículos de uma família de matrizes de resistência ao avanço em estrada, utilizam-se os parâmetros do veículo descritos no ponto 4.2.1.4 do presente anexo e o coeficiente da resistência ao avanço em estrada do veículo de ensaio representativo determinado no ponto 4.3 do presente anexo.

5.1.1.1. Calcula-se a força de resistência ao avanço em estrada de cada veículo pela seguinte equação:

$$F_c = f_0 + (f_1 \times v) + (f_2 \times v^2)$$

em que:

F_c é a força da resistência ao avanço em estrada calculada em função da velocidade do veículo, em N;

f_0 é o coeficiente constante da resistência ao avanço em estrada, em N, definido pela seguinte equação:

$$f_0 = \text{Max}((0{,}05 \times f_{0r} + 0{,}95 \times (f_{0r} \times TM/TM_r + (\frac{RR-RRr}{1000}) \times 9{,}81 \times TM));$$

$$(0{,}2 \times f_{0r} + 0{,}8 \times (f_{0r} \times TM/TM_r + (\frac{RR-RRr}{1000}) \times 9{,}81 \times TM)))$$

f_{0r} é o coeficiente constante da resistência ao avanço em estrada do veículo representativo da família de matrizes de resistência ao avanço em estrada, em N;

f_1 é o coeficiente de primeira ordem da resistência ao avanço em estrada, em N/(km/h), que deve ser zerado;

f_2 é o coeficiente de segunda ordem da resistência ao avanço em estrada, em N/(km/h)², definido pela seguinte equação:

$$f_2 = \text{Max}((0{,}05 \times f_{2r} + 0{,}95 \times f_{2r} \times A_f / A_{fr}); (0{,}2 \times f_{2r} + 0{,}8 \times f_{2r} \times A_f / A_{fr}))$$

f_{2r} é o coeficiente de segunda ordem da resistência ao avanço em estrada do veículo representativo da família de matrizes de resistência ao avanço em estrada, em N/(km/h)²;

v é a velocidade do veículo, em km/h;

TM é a massa de ensaio efetiva do veículo individual da família de matrizes de resistência ao avanço em estrada, em kg;

TM_r é a massa de ensaio do veículo representativo da família de matrizes de resistência ao avanço em estrada, em kg;

A_f é a superfície frontal do veículo individual da família de matrizes de resistência ao avanço em estrada, em m²;

A_{fr} é a superfície frontal do veículo representativo da família de matrizes de resistência ao avanço em estrada, em m²;

RR é a resistência ao rolamento dos pneus do veículo individual da família de matrizes de resistência ao avanço em estrada, em kg/tonelada;

RR_r é a resistência ao rolamento dos pneus do veículo representativo da família de matrizes de resistência ao avanço em estrada, em kg/tonelada.

Para os pneus montados num veículo individual, o valor de resistência ao rolamento RR deve ser regulado para o valor de classe da classe de eficiência energética dos pneus aplicável, em conformidade com o quadro A4/2 do anexo B4.

Se os pneus dos eixos dianteiro e traseiro forem de classes de eficiência energética diferentes, utiliza-se a média ponderada, calculada através da equação do anexo 7, ponto 3.2.3.2.2.2.

Se tiverem sido montados os mesmos pneus nos veículos de ensaio L e H, o valor de RR_{ind} para o método de interpolação deve ser fixado como RR_H.

5.1.2. Para o cálculo da resistência ao avanço de veículos de uma família de matrizes de resistência ao avanço em estrada, utilizam-se os parâmetros do veículo descritos no ponto 4.2.1.4 do presente anexo e o coeficiente da resistência ao avanço do veículo de ensaio representativo determinado no ponto 4.4 do presente anexo.

5.1.2.1. Calcula-se a resistência ao avanço de um veículo individual pela seguinte equação:

$$C_c = c_0 + c_1 \times v + c_2 \times v^2$$

em que:

C_c é a resistência ao avanço calculada em função da velocidade do veículo, em Nm;

c_0 é o coeficiente constante de resistência ao avanço, em Nm, definido pela seguinte equação:

$$c_0 = r'/1{,}02 \times \mathrm{Max}((0{,}05 \times 1{,}02 \times c_{0r}/r' + 0{,}95 \times (1{,}02 \times c_{0r}/r' \times TM/TM_r + (\frac{RR-RRr}{1000}) \times 9{,}81 \times TM));$$

$$(0{,}2 \times 1{,}02 \times c_{0r}/r' + 0{,}8 \times (1{,}02 \times c_{0r}/r' \times TM/TM_r + (\frac{RR-RRr}{1000}) \times 9{,}81 \times TM)))$$

c_{0r} é o coeficiente constante de resistência ao avanço do veículo representativo da família de matrizes de resistência ao avanço em estrada, em Nm;

c_1 é o coeficiente de primeira ordem da resistência ao avanço em estrada, Nm/(km/h), que deve ser zerado;

c_2 é o coeficiente de segunda ordem da resistência ao avanço, em Nm/(km/h)², definido pela seguinte equação:

$$c_2 = r'/1{,}02 \times \mathrm{Max}((0{,}05 \times 1{,}02 \times c_{2r}/r' + 0{,}95 \times 1{,}02 \times c_{2r}/r' \times A_f / A_{fr}); (0{,}2 \times 1{,}02 \times c_{2r}/r' + 0{,}8 \times 1{,}02 \times c_{2r}/r' \times A_f / A_{fr}))$$

c_{2r} é o coeficiente de segunda ordem da resistência ao avanço do veículo representativo da família de matrizes de resistência ao avanço em estrada, em N/(km/h)²;

v é a velocidade do veículo, em km/h;

TM é a massa de ensaio efetiva do veículo individual da família de matrizes de resistência ao avanço em estrada, em kg;

TMr é a massa de ensaio do veículo representativo da família de matrizes de resistência ao avanço em estrada, em kg;

A_f é a superfície frontal do veículo individual da família de matrizes de resistência ao avanço em estrada, em m²;

A_{fr} é a superfície frontal do veículo representativo da família de matrizes de resistência ao avanço em estrada, em m²;

RR é a resistência ao rolamento dos pneus do veículo individual da família de matrizes de resistência ao avanço em estrada, em kg/tonelada;

RR_r é a resistência ao rolamento dos pneus do veículo representativo da família de matrizes de resistência ao avanço em estrada, em kg/tonelada;

r' é o raio dinâmico do pneu no banco dinamométrico obtido a 80 km/h, em m.

1.02 é um coeficiente aproximativo destinado a compensar perdas de transmissão.

5.2. Cálculo por defeito da resistência ao avanço em estrada com base em parâmetros do veículo

5.2.1. Em alternativa ao método de desaceleração livre ou ao método do medidor de binário, pode ser utilizado um modo de cálculo por defeito para a determinação da resistência ao avanço em estrada.

Para o cálculo por defeito da resistência ao avanço em estrada com base em parâmetros do veículo, utilizam-se vários parâmetros tais como a massa de ensaio, a largura e altura do veículo. Calcula-se a resistência ao avanço em estrada F_c para os pontos de velocidade de referência.

5.2.2. A força da resistência ao avanço em estrada é calculada pela seguinte equação:

$$F_c = f_0 + (f_1 \times v) + (f_2 \times v^2)$$

em que:

F_c é a força da resistência ao avanço em estrada por defeito calculada em função da velocidade do veículo, em N;

f_0 é o coeficiente constante de resistência ao avanço em estrada, em N, definido pela seguinte equação:

$$f_0 = 0.140 \times TM;$$

f_1 é o coeficiente de primeira ordem da resistência ao avanço em estrada, em N/(km/h), que deve ser zerado;

f_2 é o coeficiente de segunda ordem da resistência ao avanço em estrada, em N/(km/h)², definido pela seguinte equação:

$$f_2 = (2.8\times10^{-6}\times TM) + (0.0170\times width\times height);$$

v é a velocidade do veículo, em km/h;

TM massa de ensaio, em kg;

width largura do veículo, tal como definida no ponto 6.2 da norma ISO 612:1978, em m;

height altura do veículo, tal como definida no ponto 6.3 da norma ISO 612:1978, em m.

6. Método do túnel aerodinâmico

O método do túnel aerodinâmico é um método de medição da resistência ao avanço em estrada que utiliza uma combinação de um túnel aerodinâmico e um banco dinamométrico ou de um túnel aerodinâmico e um banco de correias. Os bancos de ensaio podem ser instalações separadas ou integradas entre si.

6.1. MÉTODO DE MEDIÇÃO

6.1.1. A resistência ao avanço em estrada é determinada:

a) adicionando as forças de resistência ao avanço em estrada medidas num túnel aerodinâmico e as forças medidas num banco de correias; ou

b) adicionando as forças de resistência ao avanço em estrada medidas num túnel aerodinâmico e as forças medidas num banco dinamométrico.

6.1.2. A resistência aerodinâmica ao avanço deve ser medida no túnel aerodinâmico.

6.1.3. As perdas de transmissão e de resistência ao rolamento são medidas por meio de um banco de correias ou de um banco dinamométrico, a medição dos eixos da frente e da retaguarda em simultâneo.

6.2. Homologação das instalações pela autoridade competente

Para demonstrar que as instalações possuem as qualificações necessárias, os resultados do método do túnel aerodinâmico são comparados com os obtidos pelo método de desaceleração livre e registados.

6.2.1. A autoridade competente seleciona três veículos. Os veículos devem cobrir a gama de veículos (por exemplo, no que respeita à dimensão e ao peso), que se prevê ensaiar nas instalações em causa.

6.2.2. Realizam-se dois ensaios independentes de desaceleração livre com cada um dos três veículos, em conformidade com o ponto 4.3 do presente anexo, e os coeficientes de resistência ao avanço em estrada resultantes, f_0, f_1 e f_2, são determinados de acordo com esse ponto e corrigidos em conformidade com o ponto 4.5.5 do presente anexo. O resultado do ensaio de desaceleração livre com um veículo de ensaio deve corresponder à média aritmética dos coeficientes da resistência ao avanço em estrada dos seus dois ensaios de desaceleração livre. Caso sejam necessários mais de dois ensaios de desaceleração livre para cumprir os critérios de homologação das instalações, calcula-se a média de todos os ensaios válidos.

6.2.3. Aplica-se o método de medição com o túnel aerodinâmico em conformidade com os pontos 6.3 a 6.7 do presente anexo nos mesmos três veículos, tal como indicado no ponto 6.2.1 do presente anexo e nas mesmas condições, e determinam-se os coeficientes da resistência ao avanço em estrada resultantes, f_0, f_1 e f_2.

Se o fabricante optar por utilizar um ou mais procedimentos alternativos disponíveis no âmbito do método do túnel de aerodinâmico (ou seja, ponto 6.5.2.1 relativo ao método de pré-condicionamento, pontos 6.5.2.2 e 6.5.2.3 relativos ao procedimento, incluindo o ponto 6.5.2.3.3 relativo à regulação do dinamómetro), estes procedimentos devem também ser utilizados para efeitos da homologação das instalações.

6.2.4. Critérios de homologação

A instalação ou o conjunto de instalações utilizadas são homologados se preencherem os dois critérios seguintes:

(a) A diferença de procura de energia durante o ciclo, expressa em ε_k, entre o método do túnel aerodinâmico e o método de desaceleração livre deve situar-se entre ± 0,05 para cada um dos três veículos k de acordo com a seguinte equação:

$$\varepsilon_k = \frac{E_{k,WTM}}{E_{k,coastdown}} - 1$$

em que:

ε_k é a diferença de procura de energia entre o método do túnel aerodinâmico e o método de desaceleração livre durante um ciclo completo WLTC da classe 3 para o veículo k, em%;

$E_{k,WTM}$ é a procura de energia durante um ciclo completo WLTC da classe 3 para o veículo k, calculada com a resistência ao avanço em estrada determinada com o método do túnel aerodinâmico em conformidade com o ponto 5 do anexo B7, em J;

$E_{k,coastdown}$ é a procura de energia durante um ciclo completo WLTC da classe 3 para o veículo k, calculada com a resistência ao avanço em estrada determinada pelo método desaceleração livre em conformidade com o ponto 5 do anexo B7, J; e

(b) A média aritmética $\overline{x}$ das três diferenças deve manter-se num intervalo de tolerância de 0,02.

$$\overline{x} = \left| \frac{\varepsilon_1 + \varepsilon_2 + \varepsilon_3}{3} \right|$$

A autoridade competente deve registar a aprovação, incluindo os dados de medição e as instalações em causa.

A instalação pode ser utilizada para determinar a resistência ao avanço em estrada por um período máximo de dois anos após a concessão da homologação.

Cada combinação de banco dinamométrico de rolos ou de banco de correias com um túnel aerodinâmico deve ser homologada separadamente.

Todas as combinações de velocidades do vento (ver ponto 6.4.3 do presente anexo) utilizadas para determinar os valores da resistência ao avanço em estrada devem ser validadas separadamente.

6.3. Preparação do veículo e temperatura

O condicionamento e a preparação do veículo devem ser realizados em conformidade com os pontos 4.2.1 e 4.2.2 do presente anexo e aplica-se tanto aos ensaios no banco de correias ou de rolos como às medições no túnel aerodinâmico.

Caso se aplique o procedimento de aquecimento alternativo descrito no ponto 6.5.2.1 do presente anexo, a adaptação visada da massa de ensaio, a pesagem e a medição do veículo deve ser efetuada sem o condutor.

As câmaras de ensaio do banco dinamométrico ou de correias devem ter um ponto de regulação de temperatura de 20 °C, com uma tolerância de ± 3 °C. A pedido do fabricante, o ponto de regulação pode também ser de 23 °C, com uma tolerância de ± 3 °C.

6.4. Método do túnel aerodinâmico

6.4.1. Critérios aplicáveis ao túnel aerodinâmico

A conceção do túnel aerodinâmico, os métodos de ensaio e as correções devem permitir obter um valor de ($C_D \times A_f$) representativo do valor obtido em estrada $C_D \times A_f$), com uma repetibilidade de ±0,015 m^2.

Para todas as medições ($C_D \times A_f$), é necessário satisfazer os critérios do túnel aerodinâmico indicados no ponto 3.2 do presente anexo, com as seguintes modificações:

a) A razão de obstrução física descrita no ponto 3.2.4 do presente anexo deve ser inferior a 25%;

b) A superfície da correia em contacto com qualquer pneu deve ser superior ao comprimento da superfície de contacto do pneu em, pelo menos, 20% e ser pelo menos tão larga como a zona de contacto;

c) O desvio-padrão da pressão de ar total à saída da tubeira descrito no ponto 3.2.8 do presente anexo deve ser inferior a 1%;

d) A razão de obstrução física descrita no ponto 3.2.10 do presente anexo deve ser inferior a 3%.

e) Para além do requisito definido no ponto 3.2.11 do presente anexo, ao medir os veículos da classe 1, a precisão da força medida não deve exceder ± 2,0 N.

6.4.2. Medições no túnel aerodinâmico

O veículo deve estar nas condições descritas o ponto 6.3 do presente anexo.

O veículo deve ser colocado paralelamente ao eixo mediano longitudinal do túnel, com uma tolerância máxima de ± 10 mm.

O veículo deve ser posicionado com um ângulo de guinada de 0°, com uma tolerância de ± 0,1°.

A resistência aerodinâmica ao avanço deve ser medida durante, pelo menos, 60 segundos a uma frequência mínima de 5 Hz. Em alternativa, a resistência pode ser medida a uma frequência mínima de 1 Hz, com pelo menos 300 medições seguidas. O resultado é a média aritmética da resistência ao avanço.

Antes de um ensaio, deve confirmar-se que, com uma força aerodinâmica medida à velocidade do vento de 0 km/h, se obtém um resultado igual a 0 newtons.

Caso o veículo possua peças aerodinâmicas móveis da carroçaria, aplica-se o ponto 4.2.1.5 do presente anexo. Caso as partes móveis adotem posições diferentes consoante a velocidade, cada posição aplicável deve ser medida no túnel aerodinâmico, a fim de fornecer elementos de prova à autoridade competente no que respeita à relação entre a velocidade de referência, a posição da parte móvel e a ($C_D \times A_f$) correspondente.

6.4.3. Velocidades do vento para medição no túnel aerodinâmico

A força aerodinâmica deve ser medida a duas velocidades do vento, nas seguintes condições de velocidade:

a) Veículos da classe 1

A velocidade do vento mais baixa v_{low} para medir a força aerodinâmica deve ser v_{low} < 80 km/h;

A velocidade do vento mais alta v_{high} deve ser (v_{low} + 40 km/h ≤ *vhigh high* ≤ 150 km/h).

b) Veículos das classes 2 e 3

A velocidade do vento mais baixa v_{low} para medir a força aerodinâmica deve ser 80 km/h ≤ *vlow low* ≤ 100 km/h;

A velocidade do vento mais alta (v_{low} + 40 km/h ≤ *vhigh high* ≤ 150 km).

6.5. Banco de correias combinado com o método do túnel aerodinâmico

6.5.1. Critérios relativos ao banco de correias

6.5.1.1. Descrição do banco de ensaio de correias

As rodas devem rodar em banco de correias que não alterem as características de rolamento das rodas relativamente à estrada. As forças medidas na direção x devem incluir as forças de atrito na transmissão.

6.5.1.2. Sistema de retenção de veículos

O dinamómetro deve estar equipado com um dispositivo de centragem que alinhe o veículo com um intervalo de tolerância de ± 0,5 graus de rotação em torno do eixo z. O sistema de retenção deve manter a posição centrada das rodas motrizes em todos os percursos de desaceleração livre no âmbito da determinação da resistência ao avanço em estrada, dentro dos seguintes limites:

6.5.1.2.1. Posição lateral (eixo y)

O veículo deve permanecer alinhado na direção y, minimizando-se o movimento lateral.

6.5.1.2.2. Posição da frente e da retaguarda (eixo x)

Para além dos requisitos do ponto 6.5.1.2.1 do presente anexo, ambos os eixos das rodas devem manter-se a ± 10 mm do eixo mediano transversal das correias.

6.5.1.2.3. Força vertical

O sistema de retenção deve ser concebido de forma a não exercer qualquer força vertical nas rodas motrizes.

6.5.1.3. Exatidão das forças medidas

Mede-se apenas a força de reação para mover as rodas. As forças exteriores não devem ser incluídas no resultado (por exemplo, força da ventoinha de arrefecimento do ar, força de retenção do veículo, força da reação aerodinâmica das correias, perdas do dinamómetro, etc.).

A força na direção x deve ser medida com uma exatidão de ± 5 N.

6.5.1.4. Regulação da velocidade do banco de correias

A velocidade das correias deve ser regulada com uma exatidão de ± 0,1 km/h.

6.5.1.5. Superfície do banco de correias

A superfície do banco de correias deve estar limpa, seca e isenta de substâncias estranhas suscetíveis de provocar a derrapagem dos pneus.

6.5.1.6. Arrefecimento

Deve fazer-se passar uma corrente de ar de velocidade variável sobre o veículo. O ponto de regulação da velocidade linear do ar à saída do ventilador deve ser igual à velocidade do dinamómetro correspondente para velocidades de medição superiores a 5 km/h. A velocidade linear do ar à saída do ventilador deve estar entre ± 5 km/h ou ± 10% da velocidade de medição correspondente, conforme a que for maior.

6.5.2. Medição no banco de correias

O procedimento de medição pode ser efetuado em conformidade com o ponto 6.5.2.2 ou com o ponto 6.5.2.3 do presente anexo.

6.5.2.1. Pré-condicionamento

Condiciona-se o veículo no dinamómetro, tal como descrito nos pontos 4.2.4.1.1 a 4.2.4.1.3 do presente anexo.

A regulação da carga do dinamómetro F_d, para o pré-condicionamento é a seguinte:

$$F_d = a_d + (b_d \times v) + (c_d \times v^2)$$

em caso de aplicação do ponto 6.7.2.1:

$a_d = 0$

$b_d = f_{1a}$;

$c_d = f_{2a}$

ou, em caso de aplicação do ponto 6.7.2.2:

$a_d = 0$

$b_d = 0$

$$c_d = (C_D \times A_f) \times \frac{\rho_0}{2} \times \frac{1}{3.6^2}$$

A inércia equivalente do dinamómetro deve corresponder à massa de ensaio.

A resistência aerodinâmica ao avanço utilizada para a regulação deve ser determinada diretamente do ponto 6.7.2 do presente anexo e introduzida diretamente como valor de entrada. Noutros casos, utilizam-se a_d, b_d, and c_d em conformidade com o presente ponto.

A pedido do fabricante, como alternativa ao ponto 4.2.4.1.2 do presente anexo, o aquecimento pode ser realizado com o veículo a funcionar no banco de correias.

Neste caso, a velocidade de aquecimento deve ser de 110% da velocidade máxima do WLTC aplicável. O aquecimento considera-se terminado quando o veículo tiver sido conduzido durante pelo menos 1 200 segundos e a variação da força medida durante um período de 200 segundos for inferior a 5 N.

6.5.2.2. Método de medição com velocidades estabilizadas

6.5.2.2.1. O ensaio deve ser efetuado a partir do ponto de velocidade de referência mais elevado até ao mais baixo.

6.5.2.2.2. Imediatamente após a medição no ponto de velocidade anterior, a desaceleração do ponto atual até ao ponto de velocidade de referência aplicável seguinte deve ser executada por meio de uma transição suave de aproximadamente 1 m/s^2.

6.5.2.2.3. A velocidade de referência deve ser estabilizada durante, pelo menos, 4 segundos, e por um período máximo de 10 segundos. O equipamento de medição deve garantir que o sinal da força medida é estabilizado após esse período.

6.5.2.2.4. A força a cada uma das velocidades de referência deve ser medida durante pelo menos seis segundos, enquanto a velocidade do veículo se mantém constante. A força resultante para o ponto de velocidade de referência F_{jDyno} é a média aritmética da força durante a medição.

6.5.2.2.5. Repetem-se as medidas descritas nos pontos 6.5.2.2.2 a 6.5.2.2.4 do presente anexo para cada uma das velocidades de referência.

6.5.2.3. Procedimento de medição por desaceleração

6.5.2.3.1. O pré-condicionamento e a regulação do dinamómetro devem ser efetuados em conformidade com o ponto 6.5.2.1 do presente anexo. Antes de cada desaceleração livre, o veículo deve ser conduzido à velocidade de referência mais elevada ou, no caso de se utilizar o método de aquecimento alternativo a 110% da velocidade de referência mais elevada, durante, pelo menos, um minuto. Acelera-se então o veículo até pelo menos 10 km/h acima da velocidade de referência mais elevada e dá-se imediatamente início à desaceleração livre.

6.5.2.3.2. A medição pode ser efetuada em conformidade com os pontos 4.3.1.3.1 a 4.3.1.4.4 do presente anexo, mas excluindo o ponto 4.3.1.4.2, no qual Δt_{ja} e Δt_{jb} são substituídos por Δt_j. Para-se a medição após duas desacelerações se a força de ambas as desacelerações livres em cada ponto de velocidade de referência se situar a ± 10 N; caso contrário, efetuam-se pelo menos três desacelerações livres com base nos critérios enunciados no ponto 4.3.1.4.2 do presente anexo.

6.5.2.3.3. A força f_{jDyno} a cada velocidade de referência v_j é calculada através da remoção da força definida no dinamómetro:

$$f_{jDyno} = f_{jDecel} - f_{dj}$$

em que:

f_{jDecel} a força determinada pela equação de cálculo de F_j no ponto 4.3.1.4.4 do presente anexo no ponto de velocidade de referência j, N;

f_{dj} a força determinada pela equação de cálculo de F_j no ponto 6.5.2.1 do presente anexo no ponto de velocidade de referência j, N.

Em alternativa, a pedido do fabricante, c_d pode ser zerado durante a desaceleração livre e para efeitos do cálculo de f_{jDyno}.

6.5.2.4. Condições de medição

O veículo deve estar nas condições descritas no ponto 4.3.1.3.2 do presente anexo.

6.5.3. Resultado da medição pelo método do banco de correias

O resultado do banco de correias f_{jDyno} é designado f_j para os cálculos posteriores indicados no ponto 6.7 do presente anexo.

6.6. Combinação do banco dinamométrico com o método do túnel aerodinâmico

6.6.1. Critérios

Para além das disposições dos pontos 1 e 2 do anexo B5, são aplicáveis os critérios descritos nos pontos 6.6.1.1 a 6.6.1.6.

6.6.1.1. Descrição do banco dinamométrico

Os eixos dianteiro e traseiro devem estar equipados com um único rolo com um diâmetro de pelo menos 1,2 metros.

6.6.1.2. Sistema de retenção de veículos

O dinamómetro deve estar equipado com um dispositivo de centragem que alinhe o veículo. O sistema de retenção deve manter a posição centrada das rodas motrizes, dentro dos limites indicados em seguida, em todos os percursos de desaceleração livre no âmbito da determinação da resistência ao avanço em estrada.

6.6.1.2.1. Posição do veículo

O veículo a ensaiar deve ser instalado no rolo do banco dinamométrico, tal como definido no ponto 7.3.3 do presente anexo.

6.6.1.2.2. Força vertical

O sistema de retenção deve cumprir os requisitos do ponto 6.5.1.2.3 do presente anexo.

6.6.1.3. Exatidão das forças medidas

A exatidão das forças medidas é a indicada no ponto 6.5.1.3 do presente anexo para além da força na direção x que deve ser medida com a exatidão definida no ponto 2.4.1 do anexo B5.

6.6.1.4. Regulação da velocidade do dinamómetro

A velocidade das rolos deve ser regulada com uma exatidão de ± 0,2 km/h.

6.6.1.5. Superfície do rolo

A superfície do rolo deve estar limpa, seca e isenta de substâncias estranhas suscetíveis de provocar a derrapagem dos pneus.

6.6.1.6. Arrefecimento

A ventoinha de arrefecimento deve ser a indicada no ponto 6.5.1.6 do presente anexo.

6.6.2. Medição no dinamómetro

A medição realiza-se em conformidade com o ponto 6.5.2 do presente anexo.

6.6.3. Corrigir as forças medidas do banco dinamométrico para as de uma superfície plana

As forças medidas no banco dinamométrico são corrigidas em função de um valor de referência equivalente à estrada (superfície plana), sendo os resultados referidos como f_j.

$$f_j = f_{jDyno} \times c1 \times \sqrt{\frac{1}{\frac{R_{Wheel}}{R_{Dyno}} \times c2 + 1}} + f_{jDyno} \times (1 - c1)$$

em que:

c1 é a fração relativa à resistência dos pneus ao rolamento de f_{jDyno};

c2 é um fator de correção do raio específico do banco dinamométrico;

f_{jDyno} é a força calculada no ponto 6.5.2.3.3 do presente anexo para cada uma das velocidades de referência j, em N;

R_{Wheel} é metade do diâmetro nominal do pneu por projeto, em m;

R_{Dyno} é o raio do rolo do banco dinamométrico, em m.

O fabricante e a autoridade competente devem chegar a acordo sobre os fatores C1 e C2 a utilizar, baseando-se em dados de correlação fornecidos pelo fabricante para a gama de características dos pneus destinados a ser ensaiados no banco dinamométrico.

Em alternativa, pode recorrer-se à seguinte equação, baseada em valores seguros:

$$f_j = f_{jDyno} \times \sqrt{\frac{1}{\frac{R_{Wheel}}{R_{Dyno}} \times 0.2 + 1}}$$

C2 será 0,2, mas, se se utilizar o método delta (ver ponto 6.8 do presente anexo), utiliza-se 2,0 e o delta de resistência ao avanço em estrada calculado em conformidade com o ponto 6.8.1 do presente anexo é negativo.

6.7. Cálculos

6.7.1. Correção dos resultados do banco de correias e do banco dinamométrico

As forças medidas determinadas nos pontos 6.5 e 6.6. do presente anexo devem ser corrigidas relativamente às condições de referência pela seguinte equação:

$$F_{Dj} = \left(f_j(1 - K_1)\right) \times \left(1 + K_0(T - 293)\right)$$

em que:

F_{Dj} é o valor corrigido da resistência medida no banco de correias ou no banco dinamométrico à velocidade de referência j, em N;

f_j é a força medida à velocidade de referência j, em N;

K_0 é o fator de correção relativa à resistência ao rolamento, tal como definido no ponto 4.5.2 do presente anexo, K^{-1};

K_1 é a correção da massa de ensaio, tal como definida no ponto 4.5.4 do presente anexo, N;

T é a média aritmética da temperatura na câmara de ensaio durante a medição, em K.

6.7.2. Cálculo da força aerodinâmica

Os cálculos referidos no ponto 6.7.2.1 devem ser realizados tendo em conta os resultados de ambas as velocidades do vento. No entanto, se a diferença do produto do coeficiente da resistência aerodinâmica da área frontal $(C_D \times A_f)$ medido às velocidades do vento v_{low} e v_{high} for inferior a 0,015 m^2, a pedido do fabricante, podem ser aplicados os cálculos referidos no ponto 6.7.2.2.

6.7.2.1. A força aerodinâmica de cada velocidade do vento F_{0wind}, F_{low} e F_{high} deve ser calculada através da seguinte equação:

$$F_{Aw} = (C_D \times A_f)_w \times \frac{\rho_0}{2} \times \frac{v_w^2}{3.6^2}$$

em que:

$(C_D \times A_f)_j$ é o produto do coeficiente da resistência aerodinâmica e da área frontal medida no túnel aerodinâmico num determinado ponto de velocidade de referência j, se aplicável, em m^2;

ρ_0 é a densidade do ar seco definida no ponto 3.2.10 do presente anexo, em kg/m^3;

F_w é a força aerodinâmica calculada à velocidade do vento w, em N;

v_w é a velocidade do vento aplicável, em km/h.

w é a referência à velocidade do vento «0wind», «low» e «high» aplicável;

F_{0wind} é a força aerodinâmica a 0 km/h, em N;

F_{low} é a força aerodinâmica a v_{low}, em N;

F_{high} é a força aerodinâmica a v_{high}, em N;

Os coeficientes de força f_{1a} e f_{2a} devem ser calculados por análise de regressão dos mínimos quadrados utilizando os valores F_{0wind}, F_{low} e F_{high} e a seguinte equação:

$$F = f_{1a} \times v + f_{2a} \times v^2$$

O resultado final da força aerodinâmica F_{Aj} deve ser calculado através da equação seguinte, em cada um dos pontos de velocidade de referência v_j. Se o veículo estiver equipado com peças aerodinâmicas móveis de carroçaria, aplica-se a força aerodinâmica correspondente aos pontos de velocidade de referência aplicáveis.

$$F_{Aj} = f_{1a} \times v_j + f_{2a} \times v_j^2$$

6.7.2.2. A força aerodinâmica deve ser calculada através da equação abaixo, na qual se utiliza o valor final de $(C_D \times A_f)$ da velocidade do vento, também utilizado para determinar o equipamento opcional no método de interpolação. Se o veículo estiver equipado com peças aerodinâmicas móveis de carroçaria, aplicam-se os valores $(C_D \times A_f)$ correspondentes aos pontos de velocidade de referência aplicáveis.

$$F_{Aj} = (C_D \times A_f)_j \times \frac{\rho_0}{2} \times \frac{v_j^2}{3.6^2}$$

em que:

F_{Aj} é a força aerodinâmica calculada à velocidade de referência j, em N;

$(C_D \times A_f)_j$ é o produto do coeficiente da resistência aerodinâmica e da área frontal medida no túnel aerodinâmico num determinado ponto de velocidade de referência j, se aplicável, em m^2;

ρ_0 é a densidade do ar seco definida no ponto 3.2.10 do presente anexo, em kg/m^3;

v_j é a velocidade de referência j, em km/h.

6.7.3. Cálculo dos valores da resistência ao avanço em estrada

Calcula-se a resistência total ao avanço em estrada enquanto soma dos resultados dos pontos 6.7.1 e 6.7.2 do presente anexo pela seguinte equação:

$$F_j^* = F_{Dj} + F_{Aj}$$

para todos os pontos de velocidade de referência aplicáveis j, em N.

Para todos os valores calculados de F_j^*, os coeficientes f_0, f_1 e f_2 na equação da resistência ao avanço em estrada devem ser calculados por análise de regressão dos mínimos quadrados e tomados como coeficientes visados no ponto 8.1.1 do presente anexo.

No caso de o veículo ensaiado segundo o método do túnel aerodinâmico ser representativo de um veículo da família de matrizes de resistência ao avanço em estrada, o coeficiente f_1, deve ser zerado e os coeficientes f_0 e f_2 recalculados por análise de regressão dos mínimos quadrados.

6.8. Método delta de resistência ao avanço em estrada

Para incluir opções quando se utiliza o método de interpolação que não estejam incorporadas na interpolação de resistência ao avanço em estrada (isto é, aerodinâmica, resistência ao rolamento e massa), é possível medir um delta no atrito do veículo através do método delta de resistência ao avanço em estrada (por exemplo, a diferença de atrito entre os sistemas de travagem). Devem-se realizar os passos seguintes:

a) Deve medir-se o atrito do veículo de referência R;

b) Deve medir-se o atrito do veículo com a opção (veículo N) que provoca a diferença no atrito;

c) A diferença deve ser calculada em conformidade com o ponto 6.8.1 do presente anexo.

Estas medições efetuam-se num banco de correias em conformidade o com o ponto 6.5 do presente anexo ou num banco dinamométrico em conformidade com o ponto 6.6 do presente anexo e a correção dos resultados (excluindo a força aerodinâmica) calculada em conformidade com o ponto 6.7.1 do presente anexo.

Apenas é permitida a aplicação deste método se se respeitar o seguinte critério:

$$|\frac{1}{n}\sum_{j=1}^{n}(F_{Dj,R} - F_{Dj,N})| \leq 25N$$

em que:

$F_{Dj,R}$ é a resistência corrigida do veículo R medida no banco de correias ou no banco dinamométrico à velocidade de referência j, calculada em conformidade com o ponto 6.7.1 do presente anexo, em N;

$F_{Dj,N}$ é a resistência corrigida do veículo N medida no banco de correias ou no banco dinamométrico à velocidade de referência j, calculada em conformidade com o ponto 6.7.1 do presente anexo, em N;

n é o número total de pontos de velocidade.

Este método alternativo de determinação de resistência ao avanço em estrada apenas pode ser aplicado se os veículos R e N tiverem resistência aerodinâmica idêntica e se o delta medido abranger de forma adequada toda a influência no consumo energético do veículo. Se a exatidão geral da resistência ao avanço em estrada absoluta do veículo N ficar comprometida de qualquer forma, não é permitido utilizar este método.

6.8.1. Determinação da variação (delta) dos coeficientes do banco de correias ou do banco dinamométrico

O delta da resistência ao avanço em estrada é calculado pela seguinte equação:

$$F_{Dj,Delta} = F_{Dj,N} - F_{Dj,R}$$

em que:

$F_{Dj,Delta}$ é o delta da resistência ao avanço em estrada medida à velocidade de referência, em N;

$F_{Dj,N}$ é a resistência corrigida medida no banco de correias ou no banco dinamométrico à velocidade de referência j, calculada em conformidade com o ponto 6.7.1 do presente anexo, para o veículo N, em N;

$F_{Dj,R}$ é a resistência corrigida do veículo de referência medido no banco de correias ou no banco dinamométrico à velocidade de referência j, calculada em conformidade com o ponto 6.7.1 do presente anexo, para o veículo de referência R, em N.

Para todos os $F_{Dj,Delta}$ calculados, os coeficientes $f_{0,Delta}$, $f_{1,Delta}$ e $f_{2,Delta}$ na equação da resistência ao avanço em estrada são calculados por análise de regressão dos mínimos quadrados.

6.8.2. Determinação da resistência ao avanço em estrada total

Se não utilizar o método de interpolação (ver anexo B7, ponto 3.2.3.2), deve calcular-se os coeficientes do delta da resistência ao avanço em estrada para o veículo N em conformidade com as seguintes equações:

$$f_{0,N} = f_{0,R} + f_{0,Delta}$$

$$f_{1,N} = f_{1,R} + f_{1,Delta}$$

$$f_{2,N} = f_{2,R} + f_{2,Delta}$$

em que:

N refere-se aos coeficientes da resistência ao avanço em estrada do veículo N;

R refere-se aos coeficientes da resistência ao avanço em estrada do veículo R de referência;

Delta delta dos coeficientes da resistência ao avanço em estrada determinados no ponto 6.8.1 do presente anexo.

7. TRANSFERÊNCIA DA RESISTÊNCIA AO AVANÇO EM ESTRADA PARA UM BANCO DINAMOMÉTRICO

7.1. Preparação do ensaio no banco dinamométrico

7.1.0. Seleção do funcionamento do dinamómetro

O ensaio deve ser realizado em conformidade com o ponto 2.4.2.4 do anexo B6.

7.1.1. Condições de laboratório

7.1.1.1. Rolo(s)

Os rolos do banco dinamométrico devem estar limpos, secos e isentos de substâncias estranhas que possam causar derrapagem dos pneus. O dinamómetro deve ser usado no mesmo modo engatado ou desengatado que no ensaio do tipo 1 subsequente. A velocidade do banco dinamométrico deve ser medida no rolo acoplado ao dispositivo de absorção de potência.

7.1.1.1.1. Derrapagem dos pneus

Pode ser colocado peso adicional no interior do veículo, ou sobre o mesmo, a fim de eliminar a derrapagem dos pneus. O fabricante deve proceder à regulação da carga no banco dinamométrico com o peso adicional. O peso adicional deve estar presente na regulação da carga e nos ensaios de emissões e de consumo de combustível. Deve registar-se a utilização de qualquer peso adicional.

7.1.1.2. Temperatura ambiente

A temperatura atmosférica do laboratório deve ser mantida no ponto de referência de 23 °C e não deve variar mais de ± 5 °C durante o ensaio, salvo disposição em contrário para qualquer ensaio subsequente.

7.2. Preparação do banco dinamométrico

7.2.1. Determinação da massa de inércia

A massa de inércia equivalente do banco dinamométrico deve ser regulada em conformidade com o ponto 2.5.3 do presente anexo. Se o banco dinamométrico não permitir a regulação da inércia no valor exato, aplica-se o valor de regulação da inércia imediatamente superior, com um incremento máximo de 10 kg.

7.2.2. Aquecimento do banco dinamométrico

Aquece-se o banco dinamométrico em conformidade com as recomendações do fabricante do banco ou, se for caso disso, de modo a que as perdas por atrito do dinamómetro possam ser estabilizadas.

7.3. Preparação do veículo

7.3.1. Regulação da pressão dos pneus

A pressão dos pneus à temperatura de impregnação de um ensaio do tipo 1 deve ser regulada, no máximo, 50% acima do limite inferior da gama de pressões para o pneu selecionado, tal como especificado pelo fabricante do veículo (ver ponto 4.2.2.3 do presente anexo), e deve ser registado.

7.3.2. Se a determinação das regulações do dinamómetro não satisfizer os critérios indicados no ponto 8.1.3 do presente anexo devido à influência de forças não reproduzíveis, equipa-se o veículo com um modo de desaceleração livre. O modo de desaceleração livre deve ser aprovado pela autoridade competente e a sua utilização deve ser indicada em todos os relatórios de ensaio pertinentes.

Caso o veículo esteja equipado com um modo de desaceleração livre, este deve ser ativado durante a determinação da resistência ao avanço tanto em estrada como no banco dinamométrico.

7.3.3. Posicionamento do veículo no dinamómetro

O veículo ensaiado deve ser colocado no banco dinamométrico em posição de marcha em linha reta e imobilizado de forma segura.

7.3.3.1. No caso de ser utilizado um banco dinamométrico com um único rolo, o veículo deve ser colocado e permanecer durante todo o processo, em conformidade com os requisitos constantes dos pontos 7.3.3.1.1 a 7.3.3.1.3.

7.3.3.1.1. Alinhamento rotacional (rotação em torno do eixo do z)

O veículo deve estar posicionado em linha com o eixo do x, a fim de minimizar a rotação em torno do eixo do z.

7.3.3.1.2. Posição lateral (eixo y)

O veículo deve permanecer alinhado na direção y, minimizando-se o movimento lateral.

7.3.3.1.3. Posição da frente e da retaguarda (eixo x)

Para todas as rodas em rotação, o centro da área de contacto do piso do pneu com o rolo deve situar-se dentro das margens de tolerância de ± 25 mm ou de ± 2% do diâmetro do rolo, consoante o que for menor, do topo do rolo.

7.3.3.1.4. O veículo de ensaio deve ser imobilizado com um sistema conforme ao ponto 2.3.2 do anexo B5.

Se for utilizado o método do medidor de binário, a pressão dos pneus deve ser regulada de modo tal que o raio dinâmico se encontre a 0,5% do raio dinâmico r_j calculado através das equações do ponto 4.4.3.1 do presente anexo no ponto de velocidade de referência de 80 km/h. Calcula-se o raio dinâmico no banco dinamométrico em conformidade com o procedimento descrito no ponto 4.4.3.1 do presente anexo.

Se esta regulação se situar fora do intervalo definido no ponto 7.3.1 do presente anexo, o método do medidor de binário não é aplicável.

7.3.4. Aquecimento do veículo

7.3.4.1. O veículo deve ser aquecido com o ciclo WLTC aplicável. Se o veículo tiver sido aquecido a 90% da velocidade máxima da fase superior seguinte durante o procedimento definido no ponto 4.2.4.1.2 do presente anexo, esta fase superior deve ser adicionada ao ciclo WLTC aplicável.

Quadro A4/7

Aquecimento do veículo

Classe do veículo	Ciclo WLTC aplicável	Adotar fase superior seguinte	Ciclo de aquecimento
Classe 1	$Baixo_1$+ $Médio_1$	Não aplicável	$Baixo_1$+ $Médio_1$
Classe 2	$Baixo_2$ + $Médio_2$ + $Alto_2$ + Extra-$Alto_2$	Não aplicável	$Baixo_2$ + $Médio_2$ + $Alto_2$ + Extra-$Alto_2$
	$Baixo_2$ + $Médio_2$ + $Alto_2$	Sim (Extra-$Alto_2$)	
		Não	$Baixo_2$ + $Médio_2$ + $Alto_2$
Classe 3	$Baixo_3$ + $Médio_3$ + $Alto_3$ + Extra-$Alto_3$	$Baixo_3$ + $Médio_3$ + $Alto_3$ + Extra-$Alto_3$	$Baixo_3$ + $Médio_3$ + $Alto_3$ + Extra-$Alto_3$
	$Baixo_3$ + $Médio_3$ + $Alto_3$	Sim (Extra-$Alto_3$)	
		Não	$Baixo_3$ + $Médio_3$ + $Alto_3$

7.3.4.2. Se o veículo já estiver aquecido, executa-se a fase WLTC aplicada no ponto 7.3.4.1 do presente anexo, com a velocidade mais alta.

7.3.4.3. Procedimento de aquecimento alternativo

7.3.4.3.1. A pedido do fabricante, e mediante a aprovação da autoridade competente, pode ser utilizado um procedimento de aquecimento alternativo. O procedimento de aquecimento alternativo aprovado pode ser utilizado por veículos da mesma família de resistência ao avanço em estrada e deve cumprir os requisitos estabelecidos nos pontos 7.3.4.3.2 a 7.3.4.3.5 do presente anexo.

7.3.4.3.2. Deve selecionar-se pelo menos um veículo que represente a família de resistência ao avanço em estrada.

7.3.4.3.3. A procura de energia durante o ciclo, calculada em conformidade com o ponto 5 do anexo B7, com coeficientes corrigidos de resistência ao avanço em estrada f_{0a}, f_{1a} e f_{2a}, para o procedimento de aquecimento alternativo, deve ser igual ou superior à procura de energia durante o ciclo, calculada com os coeficientes da resistência ao avanço em estrada visados f_0, f_1, e f_2 para cada fase aplicável.

Os coeficientes corrigidos da resistência ao avanço em estrada f_{0a}, f_{1a} e f_{2a}, calculam-se com as seguintes equações:

$$f_{0a} = f_0 + A_{d_alt} - A_{d_WLTC}$$

$$f_{1a} = f_1 + B_{d_alt} - B_{d_WLTC}$$

$$f_{2a} = f_2 + C_{d_alt} - C_{d_WLTC}$$

em que:

A_{d_alt}, B_{d_alt} e C_{d_alt}	são os coeficientes de regulação do banco dinamométrico após o procedimento de aquecimento;
A_{d_WLTC}, B_{d_WLTC} e C_{d_WLTC}	são os coeficientes de regulação do banco dinamométrico após um procedimento de aquecimento WLTC descrito no ponto 7.3.4.1 do presente anexo e uma regulação da carga válida do banco dinamométrico em conformidade com o ponto 8 do presente anexo.

7.3.4.3.4. Os coeficientes corrigidos da resistência ao avanço em estrada f_{0a}, f_{1a} e f_{2a} são apenas usados para efeitos do ponto 7.3.4.3.3 do presente anexo. Para outros efeitos, usam-se como coeficientes da resistência ao avanço em estrada visados os coeficientes da resistência ao avanço em estrada visados f_0, f_1 e f_2.

7.3.4.3.5. Devem ser apresentados pormenores sobre o procedimento e a sua equivalência à autoridade competente.

8. Regulação da carga do banco dinamométrico

8.1. Regulação da carga do banco dinamométrico utilizando o método da desaceleração livre

Este método é aplicável quando os coeficientes da resistência ao avanço em estrada f_0, f_1 e f_2 foram determinados.

No caso de uma família de matrizes de resistência ao avanço em estrada, este método deve ser aplicado quando a resistência ao avanço em estrada do veículo representativo é determinada usando o método da desaceleração livre descrito no ponto 4.3 do presente anexo. Os valores da resistência ao avanço em estrada visada são os valores calculados segundo o método descrito no ponto 5.1 do presente anexo.

8.1.1. Regulação da carga inicial

No caso de um banco dinamométrico com regulação por coeficientes, regula-se o dispositivo de absorção de potência do banco dinamométrico com os coeficientes iniciais arbitrários, A_d, B_d e C_d, da seguinte equação:

$$F_d = A_d + B_d v + C_d v^2$$

em que:

F_d	é a carga de regulação do banco dinamométrico, em N;
v	é a velocidade do rolo do banco dinamométrico, em km/h.

Recomenda-se o uso dos seguintes coeficientes para a regulação inicial da carga:

a) $A_d = 0.5 \times A_t, B_d = 0.2 \times B_t, C_d = C_t$

para bancos dinamométricos de eixo único, ou

$$A_d = 0.1 \times A_t, B_d = 0.2 \times B_t, C_d = C_t$$

para bancos dinamométricos de dois eixos, em que A_t, B_t e C_t são coeficientes da resistência ao avanço em estrada visados;

b) Valores empíricos, tais como os utilizados na regulação para um modelo de veículo semelhante.

No caso de um banco dinamométrico com regulação por função poligonal, devem ser fixados valores de carga adequados em cada uma das velocidades de referência para o dispositivo de absorção de potência do banco dinamométrico.

8.1.2. Desaceleração em roda livre

O ensaio de desaceleração livre no banco dinamométrico deve ser realizado com o procedimento indicado nos pontos 8.1.3.4.1 ou 8.1.3.4.2 do presente anexo e terá início, o mais tardar, 120 segundos após a conclusão do procedimento de aquecimento. Os percursos de desaceleração livre devem ter início imediatamente. A pedido do fabricante, e mediante a aprovação da autoridade competente, o lapso de tempo entre o procedimento de aquecimento e os percursos de desaceleração livre utilizando o método de iteração podem ser prolongados de forma a assegurar uma boa regulação do veículo para a desaceleração livre. O fabricante deve apresentar à autoridade competente elementos de prova para exigir tempo adicional e de que os parâmetros da regulação da carga do banco dinamométrico (por exemplo, temperatura do fluido de arrefecimento e/ou óleo, força no dinamómetro) não são afetados.

8.1.3. Verificação

8.1.3.1. Calcula-se o valor da resistência ao avanço em estrada visada usando o coeficiente da resistência ao avanço em estrada visado, A_t, B_t e C_t, para cada velocidade de referência, v_j:

$$F_{tj} = A_t + B_t v_j + C_t v_j^2$$

em que:

A_t, B_t e C_t são os parâmetros da resistência ao avanço em estrada;

F_{tj} é a resistência ao avanço em estrada visada à velocidade de referência v_j, em N;

v_j é a $j^{ésima}$ velocidade de referência, em km/h.

8.1.3.2. Calcula-se a resistência ao avanço em estrada com a seguinte equação:

$$F_{mj} = \frac{1}{3.6} \times (TM + m_r) \times \frac{2 \times \Delta v}{\Delta t_j}$$

em que:

Δv é 5 km/h;

F_{mj} é a resistência ao avanço em estrada medida à velocidade de referência v_j, em N;

TM é a massa de ensaio do veículo, em kg;

m_r é a massa efetiva equivalente dos componentes em rotação em conformidade com o ponto 2.5.1 do presente anexo, em kg;

Δt_j é o tempo de desaceleração livre correspondente à velocidade v_j, em s.

8.1.3.3. Os coeficientes, A_s, B_s e C_s da equação de resistência ao avanço em estrada na resistência ao avanço em estrada simulada no banco dinamométrico são calculados por análise de regressão dos mínimos quadrados:

$$F_s = A_s + (B_s \times v) + (C_s \times v^2)$$

A resistência ao avanço em estrada simulada para cada velocidade de referência v_j é determinada pela seguinte equação, usando os valores calculados de A_s, B_s e C_s:

$$F_{sj} = A_s + (B_s \times v_j) + (C_s \times v_j^2)$$

8.1.3.4. Para a regulação da carga do dinamómetro, podem ser utilizados dois métodos diferentes. Se o veículo for acelerado pelo dinamómetro, devem ser utilizados os métodos descritos no ponto 8.1.3.4.1 do presente anexo. Se o veículo acelerar pelos seus próprios meios, devem ser utilizados os métodos descritos nos pontos 8.1.3.4.1 ou 8.1.3.4.2 do presente anexo e a aceleração mínima multiplicada pela velocidade deve ser 6 m^2/sec^3. Os veículos que não atinjam 6 m^2/sec^3 devem ser ensaiados com o comando do acelerador a fundo.

8.1.3.4.1. Método dos percursos fixos

8.1.3.4.1.1. O *software* do dinamómetro deve executar um total de quatro ensaios de desaceleração livre. A partir da primeira desaceleração livre, calculam-se os coeficientes de regulação do dinamómetro para o segundo percurso, em conformidade com o ponto 8.1.4 do presente anexo. Na sequência da primeira desaceleração livre, o *software* deve executar três desacelerações livres adicionais, quer com os coeficientes de regulação do dinamómetro determinados após a primeira desaceleração livre quer com os coeficientes de regulação do dinamómetro ajustados, em conformidade com o ponto 8.1.4 do presente anexo.

8.1.3.4.1.2. Os coeficientes finais de regulação do dinamómetro A, B e C são calculados com recurso às seguintes equações:

$$A = A_t - \frac{\sum_{n=2}^{4}(A_{s_n} - A_{d_n})}{3}$$

$$B = B_t - \frac{\sum_{n=2}^{4}(B_{s_n} - B_{d_n})}{3}$$

$$C = C_t - \frac{\sum_{n=2}^{4}(C_{s_n} - C_{d_n})}{3}$$

em que:

A_t, B_t e C_t	são os parâmetros da resistência ao avanço em estrada;
A_{s_n},B_{s_n} e C_{s_n}	são os coeficientes da resistência ao avanço em estrada simulada do $n^{ésimo}$ percurso;
A_{d_n},B_{d_n} e C_{d_n}	são os coeficientes de regulação do dinamómetro do $n^{ésimo}$ percurso;
n	é o número de ordem das desacelerações livres, incluindo o primeiro ensaio de estabilização.

8.1.3.4.2. Método iterativo

As forças calculadas nas gamas de velocidade especificadas devem situar-se num intervalo de ±10 N após uma regressão dos mínimos quadrados das forças em duas desacelerações em roda livre consecutivas quando comparadas com os valores alvo, ou, não sendo o caso, devem efetuar-se desacelerações livres adicionais após ajustamento da regulação da carga no banco dinamométrico em conformidade com o ponto 8.1.4 do presente anexo até ser atingida a tolerância exigida.

8.1.4. Regulação

A regulação da carga no banco dinamométrico deve ser ajustada de acordo com as seguintes equações:

$$F_{dj}^{*} = F_{dj} - F_j = F_{dj} - F_{sj} + F_{tj}$$

$$= (A_d + B_d v_j + C_d v_j^2) - (A_s + B_s v_j + C_s v_j^2) + (A_t + B_t v_j + C_t v_j^2)$$

$$= (A_d + A_t - A_s) + (B_d + B_t - B_s) v_j + (C_d + C_t - C_s) v_j^2$$

Por conseguinte:

$$A_d^{*} = A_d + A_t - A_s$$

$$B_d^{*} = B_d + B_t - B_s$$

$$C_d^{*} = C_d + C_t - C_s$$

em que:

F_{dj} é a carga inicial de regulação do banco dinamométrico, em N;

F^*_{dj} é a carga ajustada de regulação do banco dinamométrico, em N;

F_j é o valor de regulação da resistência ao avanço em estrada igual a $(F_{sj} - F_{tj})$, em N;

F_{sj} é a resistência ao avanço em estrada simulada à velocidade de referência v_j, em N;

F_{tj} é a resistência ao avanço em estrada visada à velocidade de referência v_j, em N;

A^*_d,B^*_d e C^*_d são os novos coeficientes de regulação do banco dinamométrico.

8.1.5. Utilizam-se A_t, B_t e C_t como valores finais de f_0, f_1 e f_2, e serão utilizados para os seguintes propósitos:

a) Determinação da redução, anexo B1, ponto 8;

b) Determinação dos pontos de mudança de relação de transmissão, anexo B2;

c) Interpolação dos valores de CO_2 e de consumo de combustível, anexo B7, ponto 3.2.3;

d) Cálculo dos resultados dos veículos elétricos e híbrido-elétricos, anexo B8, ponto 4.

8.2. Regulação da carga do banco dinamométrico utilizando o método do medidor de binário

Este método é aplicável quando a resistência ao avanço é determinada utilizando o método do medidor de binário descrito no ponto 4.4 do presente anexo.

No caso de uma família de matrizes de resistência ao avanço em estrada, este método deve ser aplicado quando a resistência ao avanço do veículo representativo é determinada usando o método do medidor de binário especificado no ponto 4.4 do presente anexo. Os valores da resistência ao avanço visada correspondem aos valores calculados utilizando o método especificado no ponto 5.1 do presente anexo.

8.2.1. Regulação da carga inicial

No caso de um banco dinamométrico com regulação por coeficientes, regula-se o dispositivo de absorção de potência do banco dinamométrico com os coeficientes iniciais arbitrários, A_d, B_d e C_d, da seguinte equação:

$$F_d = A_d + B_d v + C_d v^2$$

em que:

F_d é a carga de regulação do banco dinamométrico, em N;

v é a velocidade do rolo do banco dinamométrico, em km/h.

Recomendam-se os seguintes coeficientes para a regulação inicial da carga:

a) $A_d = 0.5 \times \frac{a_t}{r'}, B_d = 0.2 \times \frac{b_t}{r'}, C_d = \frac{c_t}{r'}$

Para bancos dinamométricos de eixo único, ou

$$A_d = 0.1 \times \frac{a_t}{r'}, B_d = 0.2 \times \frac{b_t}{r'}, C_d = \frac{c_t}{r'}$$

para bancos dinamométricos de dois eixos, em que:

a_t, b_t e c_t são os coeficientes de resistência ao avanço visados; e

r' é o raio dinâmico do pneu no banco dinamométrico obtido a 80 km/h, em m, ou

b) Valores empíricos, tais como os utilizados na regulação para um modelo de veículo semelhante.

No caso de um banco dinamométrico com regulação por função poligonal, devem ser fixados valores de carga adequados em cada uma das velocidades de referência para o dispositivo de absorção de potência do banco dinamométrico.

8.2.2. Medição do binário das rodas

Executa-se o ensaio de medição do binário no banco dinamométrico em conformidade com o procedimento definido no ponto 4.4.2 do presente anexo. O(s) medidor(es) de binário deve(m) ser idêntico(s) ao(s) utilizado(s) no ensaio em estrada precedente.

8.2.3. Verificação

8.2.3.1. A curva da resistência ao avanço (binário) visada determina-se através da equação definida no ponto 4.5.5.2.1 do presente anexo e pode ser expressa do seguinte modo:

$$C_t^* = a_t + b_t \times v_j + c_t \times v_j^2$$

8.2.3.2. A curva da resistência ao avanço simulada (binário) no banco dinamométrico deve ser calculada em conformidade com o método e a precisão de medição especificados no ponto 4.4.3.2 do presente anexo e a determinação da curva da resistência ao avanço (binário) deve ser efetuada como descrito no ponto 4.4.4 do presente anexo com as correções aplicáveis em conformidade com o ponto 4.5 do presente anexo, com exceção de todos os casos de medição em sentidos opostos, sendo o resultado uma curva da resistência ao avanço simulada:

$$C_s^* = C_{0s} + C_{1s} \times v_j + C_{2s} \times v_j^2$$

Os valores da resistência ao avanço simulada (binário) devem situar-se num intervalo de tolerância de ± 10 N×r' da resistência ao avanço visada em cada ponto de velocidade de referência em que r' é o raio dinâmico do pneu no banco dinamométrico, em metros, obtido à velocidade de 80 km/h.

Se a tolerância a uma qualquer velocidade de referência não cumprir o critério do método descrito no presente ponto, aplica-se o procedimento previsto no ponto 8.2.3.3 do presente anexo para ajustar a regulação da carga no banco dinamométrico.

8.2.3.3. Regulação

Ajusta-se a regulação da carga no banco dinamométrico de acordo com a seguinte equação:

$$F_{dj}^* = F_{dj} - \frac{F_{ej}}{r'} = F_{dj} - \frac{F_{sj}}{r'} + \frac{F_{tj}}{r'}$$

$$= (A_d + B_d v_j + C_d v_j^2) - \frac{(a_s + b_s v_j + c_s v_j^2)}{r'} + \frac{(a_t + b_t v_j + c_t v_j^2)}{r'}$$

$$= \left\{ A_d + \frac{(a_t - a_s)}{r'} \right\} + \left\{ B_d + \frac{(b_t - b_s)}{r'} \right\} v_j + \left\{ C_d + \frac{(c_t - c_s)}{r'} \right\} v_j^2$$

por conseguinte:

$$A_d^* = A_d + \frac{a_t - a_s}{r'}$$

$$B_d^* = B_d + \frac{b_t - b_s}{r'}$$

$$C_d^* = C_d + \frac{c_t - c_s}{r'}$$

em que:

F_{dj}^* é a nova carga de regulação do banco dinamométrico, em N;

F_{ej} é o valor de regulação da resistência ao avanço em estrada igual a (F_{sj}-F_{tj}), em Nm;

F_{sj} é a resistência ao avanço em estrada simulada à velocidade de referência v_j, em Nm;

F_{tj} é a resistência ao avanço em estrada visada à velocidade de referência v_j, em Nm;

A_d^*,B_d^* e C_d^* são os novos coeficientes de regulação do banco dinamométrico;

r' é o raio dinâmico do pneu no banco dinamométrico obtido a 80 km/h, em m.

Repetem-se os pontos 8.2.2 e 8.2.3 do presente anexo até se cumprir a tolerância prevista no ponto 8.2.3.2 do presente anexo.

8.2.3.4. A massa do(s) eixo(s) motor(es), as especificações dos pneus e a regulação da carga no banco dinamométrico devem ser registadas sempre que o requisito do ponto 8.2.3.2 do presente anexo esteja preenchido.

8.2.4. Transformar coeficientes de resistência ao avanço em coeficientes de resistência ao avanço em estrada f_0, f_1, f_2

8.2.4.1. Se não for possível o veículo efetuar desacelerações livres de um modo repetível e um modo de desaceleração livre do veículo em conformidade com o ponto 4.2.1.8.5 do presente anexo não for exequível, os coeficientes f_0, f_1 e f_2 na equação de resistência ao avanço em estrada devem ser calculados utilizando as equações do ponto 8.2.4.1.1 do presente anexo. Em qualquer outro caso, aplica-se o procedimento descrito nos pontos 8.2.4.2 a 8.2.4.4 do presente anexo.

8.2.4.1.1.

$$f_0 = \frac{c_0}{r} \times 1.02$$

$$f_1 = \frac{c_1}{r} \times 1.02$$

$$f_2 = \frac{c_2}{r} \times 1.02$$

em que:

c_0, c_1, c_2 são os coeficientes de resistência ao avanço determinados no ponto 4.4.4 do presente anexo, em Nm, Nm/(km/h), Nm/(km/h)²;

r é o raio dinâmico do pneu do veículo com o qual foi determinada a resistência ao avanço, em m.

1.02 é um coeficiente aproximativo destinado a compensar perdas de transmissão.

8.2.4.1.2. Os valores de f_0, f_1 e f_2 determinados não devem ser usados para a regulação de um banco dinamométrico nem para ensaios de medição de emissões ou da autonomia. Devem ser usados apenas nos seguintes casos:

a) Determinação da redução, anexo B1, ponto 8;

b) Determinação dos pontos de mudança de relação de transmissão, anexo B2;

c) Interpolação dos valores de CO_2 e de consumo de combustível, anexo B7, ponto 3.2.3;

d) Cálculo dos resultados dos veículos elétricos e híbrido-elétricos, anexo B8, ponto 4.

8.2.4.2. Após o banco dinamométrico ter sido regulado dentro das tolerâncias especificadas, efetua-se um ensaio de desaceleração livre do veículo no banco dinamométrico, tal como indicado no ponto 4.3.1.3 do presente anexo. Registam-se os tempos de desaceleração livre.

8.2.4.3. A resistência ao avanço em estrada F_j à velocidade de referência v_j, em N, determina-se através da seguinte equação:

$$F_j = \frac{1}{3.6} \times (TM + m_r) \times \frac{2 \times \Delta v}{\Delta t_j}$$

em que:

F_j é a resistência ao avanço em estrada à velocidade de referência v_j, em N;

TM é a massa de ensaio do veículo, em kg;

m_r é a massa efetiva equivalente dos componentes em rotação em conformidade com o ponto 2.5.1 do presente anexo, em kg;

Δv = 5 km/h

Δt_j é o tempo de desaceleração livre correspondente à velocidade v_j, em s.

8.2.4.4. Os coeficientes f_0, f_1 e f_2 na equação da resistência ao avanço em estrada são calculados por análise de regressão dos mínimos quadrados sobre a gama de velocidades de referência.

ANEXO B5

Equipamento de ensaio e calibrações

1. PRESCRIÇÕES RELATIVAS AO BANCO DE ENSAIO E REGULAÇÃO

1.1. Especificações da ventoinha de arrefecimento

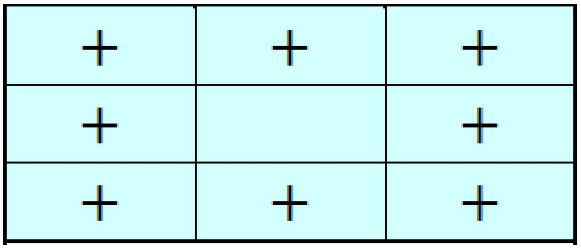
1.1.1. Deve fazer-se passar sobre o veículo uma corrente de ar de velocidade variável. O ponto de regulação da velocidade linear do ar à saída do ventilador deve ser igual à velocidade do rolo correspondente para velocidades de rolo superiores a 5 km/h. A velocidade linear do ar à saída do ventilador deve estar entre ± 5 km/h ou ± 10% da velocidade do rolo correspondente, conforme a que for maior.

1.1.2. A velocidade do ar atrás referida deve ser determinada como um valor médio de vários pontos de medição, que:

a) Para as ventoinhas com saídas retangulares, estão localizados no centro de cada um dos retângulos que se obtêm dividindo a secção total de saída da ventoinha em nove subzonas (que resultam, por sua vez, da divisão dos lados horizontais e verticais da saída da ventoinha em três partes iguais). A área central não é medida (conforme indicado na figura A5/1);

Figura A5/1

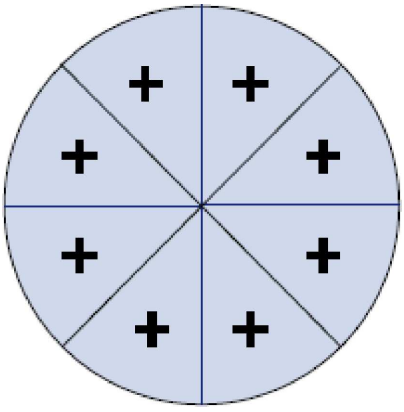
Ventoinha com saídas retangulares



b) Para ventoinhas com saídas circulares, a saída deve ser dividida em 8 setores de igual superfície por meio de linhas verticais, horizontais e a 45°. Os pontos de medição situam-se no eixo de simetria radial de cada setor (22,5°), a dois terços do raio de saída (como indicado na figura A5/2).

Figura A5/2

Ventoinha com saída circular



Essas medições devem ser efetuadas sem qualquer veículo ou qualquer outra obstrução em frente da ventoinha. O dispositivo utilizado para medir a velocidade linear do ar deve encontrar-se a uma distância entre 0 e 20 cm da saída do ar.

1.1.3. O orifício de saída da ventoinha deve ter as seguintes características:

a) Uma área de, pelo menos, 0,3 m^2; e

b) Uma largura/diâmetro de, pelo menos, 0,8 m.

1.1.4. A posição da ventoinha deve ser a seguinte:

a) Altura da aresta inferior acima do solo: cerca de 20 cm;

b) Distância a partir da parte da frente do veículo: cerca de 30 cm;

c) Aproximadamente no eixo longitudinal do veículo.

1.1.5. A altura, a posição lateral e a distância da ventoinha de arrefecimento em relação ao veículo pode ser modificada a pedido do fabricante e, se tal for considerado adequado, pela autoridade competente.

Se a configuração especificada da ventoinha de arrefecimento for impraticável para projetos de veículos especiais, como veículos com motores montados atrás ou entradas de ar laterais, ou não proporcionar um arrefecimento adequado para representar de forma adequada o funcionamento em circulação, a pedido do fabricante e se a autoridade competente considerar adequado, a altura, a capacidade, a posição longitudinal e lateral da ventoinha de arrefecimento podem ser modificadas e podem utilizar-se ventoinhas de arrefecimento adicionais com especificações diferentes (incluindo ventoinhas de arrefecimento de velocidade constante).

1.1.6. Nos casos descritos no ponto 1.1.5 do presente anexo, deve registar-se a posição e a capacidade da(s) ventoinha(s) de arrefecimento e os pormenores da justificação fornecida à autoridade competente. Para quaisquer ensaios subsequentes, devem utilizar-se posições e especificações semelhantes tendo em conta a justificação para evitar características de arrefecimento não representativas.

2. BANCO DINAMOMÉTRICO

2.1. Requisitos gerais

2.1.1. O dinamómetro deve permitir a simulação da resistência ao avanço em estrada com três coeficientes desta resistência que possam ser adaptados à forma da curva.

2.1.2. O banco dinamométrico pode ter uma configuração de dois rolos ou um rolo. No caso de bancos dinamométricos de dois rolos, os rolos devem ser permanentemente acoplados ou o rolo dianteiro deve fazer mover, direta ou indiretamente, as massas de inércia e o dispositivo de absorção de potência.

2.2. Requisitos específicos

Os seguintes requisitos específicos estão relacionados com as especificações do fabricante do dinamómetro.

2.2.1. O desalinhamento do rolo deve ser inferior a 0,25 mm em todos os pontos medidos.

2.2.2. O diâmetro do rolo deve ser de ± 1,0 mm do valor nominal especificado em todos os pontos de medição.

2.2.3. O dinamómetro deve dispor de um sistema de medição do tempo para determinar as taxas de aceleração e para medir os tempos de desaceleração livre do veículo/dinamómetro. A variação da exatidão deste sistema de medição do tempo não deve ultrapassar ± 0,001% após 1 000 segundos de funcionamento. Esta verificação deve ser efetuada após a instalação inicial.

2.2.4. O dinamómetro deve ter um sistema de medição de velocidade com uma exatidão de, pelo menos, ± 0,080 km/h, a verificar após a instalação inicial.

2.2.5. O dinamómetro deve ter um tempo de resposta (resposta de 90% a uma variação da força de tração) inferior a 100 ms, com acelerações instantâneas de, pelo menos, 3 m/s^2. Esta verificação deve ser efetuada após a instalação inicial e após qualquer grande operação de manutenção.

2.2.6. A base de inércia do dinamómetro deve ser especificada pelo fabricante do dinamómetro e não ter um desvio superior a ± 0,5% ou 7,5 kg, conforme o que for maior, para cada valor de inércia medido, e ± 0,2%, em relação ao valor médio aritmético obtido por cálculo dinâmico, em ensaios efetuados em condições constantes de aceleração, desaceleração e força.

2.2.7. A velocidade dos rolos deve ser medida a uma frequência mínima de 10 Hz.

2.3. Requisitos específicos adicionais para um banco dinamométrico em funcionamento de tração às quatro rodas

2.3.1. Para ensaios em modo de funcionamento de tração às quatro rodas, o banco dinamométrico deve ter uma configuração de rolo único. O sistema de comando da tração às quatro rodas deve ser concebido de modo a preencher os requisitos seguintes, quando submetido a ensaio com um veículo conduzido em WLTC.

2.3.1.1. A simulação da resistência ao avanço em estrada deve ser aplicada de modo que dinamómetro em modo de funcionamento de tração às quatro rodas reproduza a mesma distribuição de forças encontrada na condução do veículo em terreno liso, seco e plano.

2.3.1.2. Aquando da instalação inicial e após qualquer grande operação de manutenção, devem ser satisfeitos os requisitos do ponto 2.3.1.2.1 do presente anexo e do ponto 2.3.1.2.2. ou 2.3.1.2.3 do presente anexo. A diferença de velocidade entre os rolos dianteiros e traseiros deve ser avaliada aplicando um filtro de média móvel de 1 segundo aos dados de velocidade dos rolos obtidos a uma frequência mínima de 20 Hz.

2.3.1.2.1. A diferença entre a distância percorrida pelos rolos dianteiros e traseiros deve ser inferior a 0,2% da distância percorrida ao longo do WLTC. O cálculo desta diferença deve basear-se no total dos valores absolutos das distâncias percorridas por cada rolo ao longo do WLTC.

2.3.1.2.2. A diferença entre as distâncias percorridas em 200 ms pelos rolos dianteiro e traseiro deve ser sempre inferior a 0,1 m.

2.3.1.2.3. A diferença de velocidade dos rolos deve sempre limitar-se a +/- 0,16 km/h.

2.3.2. Sistema de retenção do veículo para bancos dinamométricos de rolo único

2.3.2.1. Força vertical

Para além do requisito do ponto 7.3.3.1.3 do anexo B4, o sistema de retenção deve ser concebido de modo a que a força vertical aplicada ao veículo seja minimizada e a mesma durante a regulação do banco dinamométrico e durante todos os ensaios. Este critério considera-se preenchido se o sistema de retenção for concebido de modo a não poder aplicar qualquer força vertical diferente ou mediante acordo entre a autoridade competente e o fabricante relativamente a um procedimento que demonstre o cumprimento deste requisito.

2.3.2.2. Solidez da retenção

O sistema de retenção deve apresentar solidez suficiente para minimizar quaisquer movimentos e rotações. Apenas se permite movimentos limitados ao longo do eixo do z e rotações no eixo do y, a fim de evitar efeitos com influência significativa sobre os resultados do ensaio e para cumprir os requisitos do ponto 2.3.2.1 do presente anexo.

2.4. Calibração do banco dinamométrico

2.4.1. Sistema de medição da força

A exatidão do transdutor de força deve ser de, pelo menos, ± 10 N em todos os incrementos medidos. Esta verificação deve ser efetuada após a instalação inicial, após qualquer grande operação de manutenção e no prazo de 370 dias antes do ensaio.

2.4.2. Calibração das perdas parasitas do dinamómetro

As perdas parasitas do dinamómetro devem ser medidas e atualizadas, se qualquer valor medido diferir da atual curva de perda em mais de 9,0 N. Esta verificação deve ser efetuada aquando da instalação inicial, após grandes operações de manutenção e no prazo de 35 dias antes do ensaio.

2.4.3. Verificação da simulação da resistência ao avanço em estrada sem veículo

O desempenho do dinamómetro deve ser verificado mediante a realização de um ensaio de desaceleração livre sem carga aquando da instalação inicial, após grandes operações de manutenção e no prazo de 7 dias antes do ensaio. O erro em valor médio aritmético da força de desaceleração livre deve ser inferior a 10 N ou 2%, conforme o que for maior, em cada ponto de velocidade de referência.

3. SISTEMA DE DILUIÇÃO DOS GASES DE ESCAPE

3.1. Especificação do sistema

3.1.1. Panorâmica

3.1.1.1. Deve utilizar-se um sistema de diluição do caudal total dos gases de escape. O caudal total dos gases de escape do veículo deve ser diluído de modo contínuo com ar ambiente, em condições controladas e utilizando um amostrador a volume constante. Pode ser utilizado um tubo de Venturi de escoamento crítico (CFV) ou múltiplos Venturis de escoamento crítico dispostos em paralelo, uma bomba volumétrica (PDP), um tubo de Venturi subsónico (SSV) ou um medidor de caudais ultrassónico (UFM). Mede-se o volume total da mistura de gases de escape e ar de diluição e recolhe-se uma amostra de proporção constante para análise. As quantidades de compostos de gases de escape são determinadas a partir das concentrações na amostra, corrigidas da respetiva concentração no ar de diluição e do caudal totalizado durante o período de ensaio.

3.1.1.2. O sistema de diluição dos gases de escape deve ser composto por um tubo de ligação, um dispositivo misturador e um túnel de diluição, um dispositivo de condicionamento do ar de diluição, um dispositivo de aspiração e um medidor de caudais. As sondas de recolha de amostras devem ser instaladas no túnel de diluição, conforme indicado nos pontos 4.1., 4.2 e 4.3. do presente anexo.

3.1.1.3. O dispositivo misturador referido no ponto 3.1.1.2 do presente anexo deve ser um recipiente como ilustrado na figura A5/3, no qual os gases de escape do veículo e o ar de diluição possam ser combinados de forma a produzir uma mistura homogénea no ponto de recolha de amostras.

3.2. Requisitos gerais

3.2.1. Os gases de escape do veículo devem ser diluídos com uma quantidade suficiente de ar ambiente para impedir a condensação de água no sistema de recolha de amostras e de medição quaisquer que sejam as condições de ensaio.

3.2.2. A mistura de ar e de gases de escape deve ser homogénea no ponto em que estão localizadas as sondas de recolha de amostras (ver ponto 1.3.3 do presente anexo). As sondas de recolha devem obter amostras representativas dos gases de escape diluídos.

3.2.3. O sistema deve permitir a medição do volume total dos gases de escape diluídos.

3.2.4. O sistema de recolha de amostras deve ser estanque aos gases. A conceção do sistema de recolha de diluição variável e os materiais usados na sua fabricação devem ser tais que a concentração de compostos nos gases de escape diluídos não seja afetada. Se um dos componentes do sistema (permutador de calor, separador do tipo ciclone, dispositivo de aspiração, etc.) alterar a concentração de qualquer composto dos gases de escape e o erro sistemático não puder ser corrigido, deve recolher-se a amostra do composto em causa a montante desse componente.

3.2.5. Todos os elementos do sistema de diluição que estejam em contacto com gases de escape brutos ou diluídos devem ser concebidos para minimizar a deposição ou a alteração das partículas. Todas as peças devem ser feitas de materiais condutores de eletricidade que não reajam com componentes dos gases de escape e devem ser ligadas à terra para impedir efeitos eletrostáticos.

3.2.6. Se o veículo ensaiado tiver um sistema de escape com várias saídas, os tubos de ligação devem estar ligados entre si tão perto do veículo quanto possível, sem afetar negativamente o seu funcionamento.

3.3. Requisitos específicos

3.3.1. Ligação ao tubo de escape do veículo

3.3.1.1. O início do tubo de ligação é a saída do tubo de escape. O fim do tubo de ligação é o ponto de amostra ou o primeiro ponto de diluição.

Para várias saídas de escape, em que todos os tubos de escape estão combinados, o início do tubo de ligação deve ser a última ligação conjunta em que todas as saídas estão combinadas. Neste caso, o tubo entre a saída do tubo de escape e o início do tubo de ligação pode ou não estar isolado ou aquecido.

3.3.1.2. O tubo de ligação entre o veículo e o sistema de diluição deve ser concebido para minimizar as perdas térmicas.

3.3.1.3. O tubo de ligação deve satisfazer os seguintes requisitos:

a) Ter um comprimento inferior a 3,6 m ou, se isolado termicamente, 6,1 m. O seu diâmetro interior não pode exceder 105 mm; os materiais de isolamento devem ter uma espessura de, pelo menos, 25 mm, e a condutividade térmica não deve ultrapassar 0,1 $W/m^{-1}K^{-1}$ a 400 °C. Em alternativa, o tubo pode ser aquecido a uma temperatura superior ao ponto de orvalho. Assume-se que tal foi alcançado se o tubo for aquecido a 70 °C;

b) Não modificar a pressão estática nas saídas de escape do veículo ensaiado, em mais de 0,75 kPa a 50 km/h ou em mais de 1,25 kPa durante todo o ensaio, em relação às pressões estáticas registadas quando nada estiver ligado às saídas de escape do veículo. A pressão deve ser medida no tubo de saída de escape ou numa extensão com o mesmo diâmetro e tão próximo quanto possível da extremidade do tubo de escape. Pode utilizar-se uma aparelhagem de recolha que permita limitar a pressão estática a 0,25 kPa, se o fabricante o requerer por escrito à autoridade competente, demonstrando a necessidade de uma tolerância mais apertada;

c) Nenhum componente do tubo de ligação deve ser de um material suscetível de afetar a composição sólida ou gasosa dos gases de escape. Para evitar a formação de partículas a partir de elementos de ligação em elastómero, os elastómeros utilizados devem ser tão termicamente estáveis quanto possível e ser expostos o menos possível aos gases de escape. Recomenda-se que não sejam utilizados elementos de ligação em elastómero para ligar o escape do veículo ao tubo de ligação.

3.3.2. Condicionamento do ar de diluição

3.3.2.1. Deve fazer-se passar o ar de diluição utilizado para a diluição primária dos gases de escape no túnel de amostragem a volume constante (túnel CVS) através de um dispositivo capaz de capturar, pelo menos, 99,95% das partículas mais penetrantes ou através de um filtro, no mínimo, da classe H13, conforme definido na norma EN 1822:2009. Tal corresponde às características dos filtros de partículas de alta eficiência (HEPA). A título facultativo, o ar de diluição pode ser sujeito a uma depuração com carvão antes de ser filtrado pelo filtro HEPA. É recomendada a utilização de um filtro de partículas grosseiras adicional antes do filtro HEPA e depois do filtro de carvão, se utilizado.

3.3.2.2. A pedido do fabricante do veículo, podem ser colhidas amostras do ar de diluição de acordo com as boas práticas de engenharia, para determinar os níveis de partículas do ar ambiente e o número de partículas (se for exigida a medição do número de partículas) se presentes no túnel, que podem então ser subtraídos dos valores medidos nos gases de escape diluídos. Ver ponto 2.1.3 do anexo B6.

3.3.3. Túnel de diluição

3.3.3.1. Deve proceder-se de modo a haver uma mistura dos gases de escape do veículo com o ar de diluição. Pode ser utilizado um dispositivo de mistura.

3.3.3.2. A homogeneidade da mistura em qualquer secção transversal em que esteja posicionada a sonda de recolha não se deve afastar mais de ± 2% da média aritmética dos valores obtidos em, pelo menos, cinco pontos situados a intervalos iguais sobre o diâmetro do caudal de gás.

3.3.3.3. Para as amostras de emissões de massa de partículas e número de partículas (se for exigida a medição do número de partículas), deve ser utilizado um túnel de diluição que:

a) Consiste num tubo direito feito de material condutor de eletricidade, ligado à terra;

b) Produz um caudal turbulento (número de Reynolds ≥ 4 000) e tem um comprimento suficiente para obter uma mistura completa dos gases de escape e do ar de diluição;

c) Apresenta, pelo menos, 200 mm de diâmetro;

d) Pode ser isolado e/ou aquecido.

3.3.4. Dispositivo de aspiração

3.3.4.1. Este dispositivo pode ter uma gama de velocidades fixas, a fim de se conseguir um caudal suficiente para impedir a condensação de água. Este resultado é obtido se o caudal for:

a) O dobro do caudal máximo de gás de escape originado pelas fases de aceleração do ciclo de condução; ou

b) Suficiente para que a concentração de CO_2 no saco de recolha dos gases de escape diluídos seja mantida abaixo de 3%, em volume para a gasolina e o gasóleo, 2,2%, em volume para o GPL e menos de 1,5% em volume para o GN/biometano.

3.3.4.2. A conformidade com os requisitos do ponto 3.3.4.1 do presente anexo poderá não ser necessária, se o sistema CVS estiver concebido de forma a evitar a condensação através dessas técnicas, ou combinação de técnicas, como:

a) Redução do teor de água no ar de diluição (desumidificação do ar de diluição);

b) Aquecimento do ar de diluição CVS e de todos os componentes até ao dispositivo de medição do caudal dos gases de escape diluídos e, facultativamente, do sistema de amostras de saco, incluindo os sacos de recolha e o sistema de medição das concentrações nos sacos.

Em tais casos, deve justificar-se a seleção do caudal do CVS para o ensaio demonstrando que a condensação de água não pode ocorrer em nenhum ponto do CVS, das amostras de saco ou do sistema de análise.

3.3.5. Medição do volume no sistema de diluição primário

3.3.5.1. O método de medição do volume total de gás de escape diluído aplicado ao sistema de recolha a volume constante deve garantir uma precisão de ± 2% em todas as condições de funcionamento. Se este dispositivo não puder compensar as variações de temperatura da mistura de gases de escape e ar de diluição no ponto de medição, deve utilizar-se um permutador de calor para limitar a temperatura a ±6 °C da temperatura de funcionamento prevista no caso de um sistema PDP CVS, ± 11 °C para um CFV CVS, ± 6 °C de um UFM CVS e ± 11 °C para um SSV CVS.

3.3.5.2. Se necessário, pode utilizar-se um separador do tipo ciclone ou um filtro de partículas grosseiras, entre outros, para proteger o dispositivo de medição do volume.

3.3.5.3. Deve ser instalado um sensor de temperatura imediatamente a montante do dispositivo de medição do volume. Este sensor de temperatura deve ter uma exatidão de ± 1 °C e um tempo de resposta de 1 segundo ou menos a 62% de uma variação de temperatura dada (valor medido em água ou óleo de silicone).

3.3.5.4. A medição da diferença de pressão em relação à pressão atmosférica efetua-se a montante e, se necessário, a jusante do dispositivo de medição do volume.

3.3.5.5. As medições da pressão devem ter uma precisão e uma exatidão de ± 0,4 kPa durante o ensaio. Ver quadro A5/5.

3.3.6. Descrição do sistema recomendado

A figura A5/3 apresenta um esquema do sistema de diluição dos gases de escape que preenchem os requisitos do presente anexo.

Recomendam-se os seguintes componentes:

a) Um filtro do ar de diluição, que possa ser pré-aquecido, se necessário. Esse filtro é composto pelos seguintes filtros montados em sequência: um filtro de carvão ativado opcional (à entrada) e um filtro HEPA (à saída). É recomendada a utilização de um filtro de partículas grosseiras adicional antes do filtro HEPA e depois do filtro de carvão, se utilizado. O filtro de carvão serve para reduzir e estabilizar as concentrações dos hidrocarbonetos de emissões ambientes no ar de diluição;

b) Um tubo de ligação através do qual os gases de escape do veículo são admitidos no túnel de diluição;

c) Um permutador de calor, conforme descrito no ponto 3.3.5.1 do presente anexo;

d) Um dispositivo de mistura no qual os gases de escape e o ar de diluição são misturados de forma homogénea e que pode estar situado próximo do veículo, para que o comprimento do tubo de ligação seja menor;

e) Um túnel de diluição onde são colhidas as amostras de partículas, se aplicável;

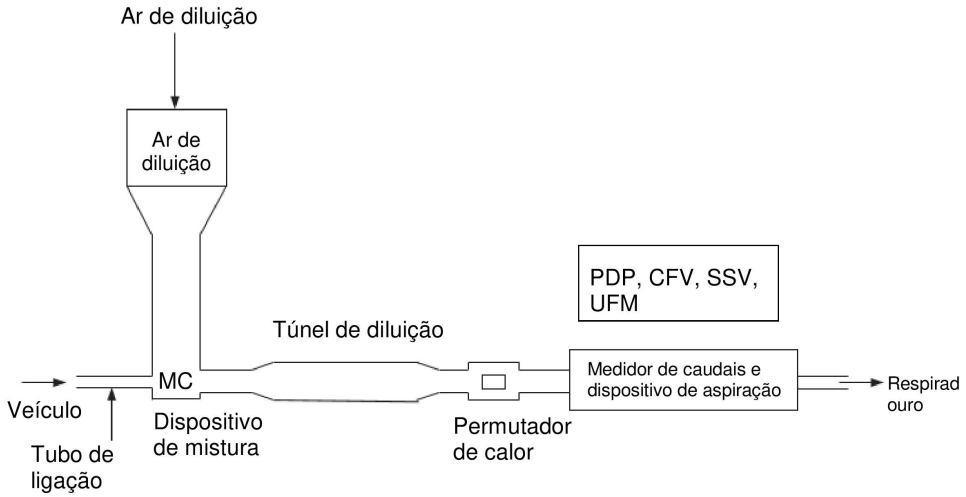
f) Pode utilizar-se, por exemplo, um separador do tipo ciclone ou um filtro de partículas grosseiras, entre outros, para proteger o dispositivo de medição do volume;

g) Um dispositivo de aspiração com capacidade suficiente para aspirar o volume total de gases de escape diluídos.

A conformidade exata com estes valores não é essencial. Podem utilizar-se componentes adicionais, como instrumentos, válvulas, solenoides e comutadores, a fim de obter informações suplementares e coordenar as funções dos elementos que compõem a instalação.

Figura A5/3

Sistema de diluição dos gases de escape



3.3.6.1. Bomba volumétrica (PDP)

Um sistema de diluição do caudal total dos gases de escape com bomba volumétrica (PDP) cumpre os requisitos do presente anexo, determinando o caudal de gases que passam pela bomba a temperatura e pressão constantes. Para medir o volume total, conta-se o número de rotações realizadas pela bomba volumétrica, previamente calibrada. Obtém-se uma amostra proporcional efetuando uma recolha, a caudal constante, por meio de uma bomba, de um medidor de caudais e de uma válvula de regulação do caudal.

3.3.6.2. Venturi de escoamento crítico (CFV)

3.3.6.2.1. A utilização de um CFV para todo o caudal do sistema de diluição dos gases de escape baseia-se nos princípios da mecânica dos fluidos nas condições de escoamento crítico. O caudal variável da mistura de ar de diluição e de gases de escape é mantido a uma velocidade sónica diretamente proporcional à raiz quadrada da temperatura do gás. O caudal é controlado, calculado e integrado de forma contínua durante todo o ensaio.

3.3.6.2.2. O emprego de um tubo de Venturi de escoamento crítico adicional garante a proporcionalidade das amostras gasosas recolhidas no túnel de diluição. Como a pressão e a temperatura são iguais à entrada dos dois tubos de Venturi, o volume de gás recolhido é proporcional ao volume total da mistura de gases de escape diluídos produzida e o sistema preenche, portanto, as condições enunciadas no presente anexo.

3.3.6.2.3. Um tubo de CFV de medição deve medir o fluxo volumétrico dos gases de escape diluídos.

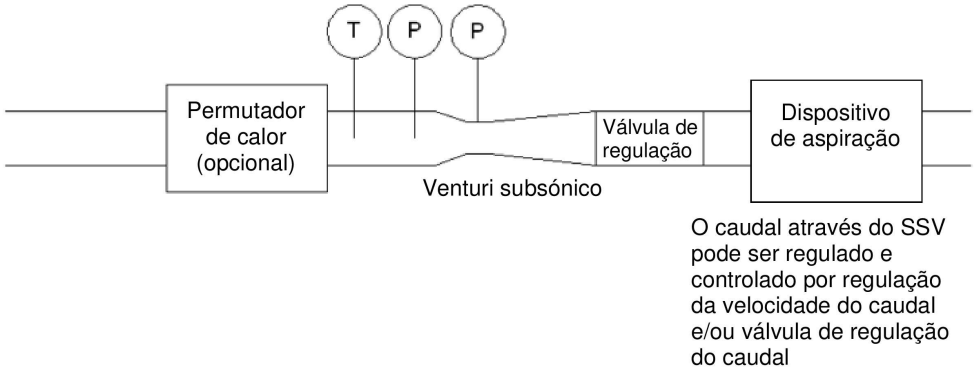
3.3.6.3. Venturi de escoamento subsónico (SSV)

3.3.6.3.1. A utilização de um SSV (figura A5/4) para um sistema de diluição do caudal total dos gases de escape baseia-se nos princípios da mecânica dos fluidos. O débito da mistura variável de ar de diluição e de gases de escape é mantido a uma velocidade subsónica que é calculada a partir das dimensões físicas do tubo de Venturi subsónico e medição da temperatura absoluta (T) e de pressão (P) à entrada do tubo de Venturi e da pressão na garganta do tubo de Venturi. O caudal é controlado, calculado e integrado de forma contínua durante todo o ensaio.

3.3.6.3.2. O SSV deve medir o fluxo volumétrico dos gases de escape diluídos.

Figura A5/4

Esquema de um tubo de Venturi subsónico (SSV)



3.3.6.4. Medidor de caudais ultrassónico (UFM)

3.3.6.4.1. Um UFM mede a velocidade dos gases de escape diluídos na tubagem CVS segundo o princípio da deteção de caudais ultrassónica, por meio de um par, ou múltiplos pares, de emissores/recetores ultrassónicos montados dentro do tubo como indicado na figura A5/5. A velocidade do fluxo de gás é determinada a partir da diferença de tempo necessário para que o sinal ultrassónico se desloque do emissor para o recetor, para montante e para jusante. A velocidade do gás é convertida em fluxo volumétrico normalizado, utilizando um fator de calibração para o diâmetro do tubo, corrigido em tempo real da temperatura dos gases de escape diluídos e da pressão absoluta.

3.3.6.4.2. Os componentes do sistema incluem:

a) Um dispositivo de aspiração equipado com controlo de velocidade, válvulas de regulação do caudal ou outro método para determinar o caudal do CVS e também para manter um fluxo volumétrico constante em condições normais;

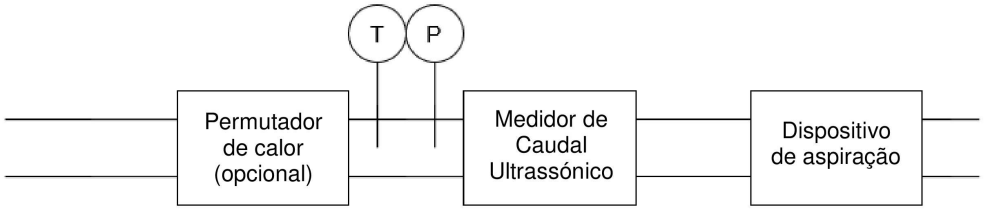
b) Um UFM;

c) Dispositivos de medição da temperatura e da pressão, T e P, necessários para corrigir o caudal;

d) Um permutador de calor opcional para controlar a temperatura dos gases de escape diluídos a montante do UFM. Se instalado, o permutador de calor deve permitir controlar a temperatura dos gases de escape diluídos de acordo com a temperatura especificada no ponto 3.3.5.1 do presente anexo. Durante o ensaio, a temperatura da mistura ar/gases de escape, medida imediatamente a montante do dispositivo de aspiração deve limitar-se a ± 6 °C do valor médio aritmético da temperatura de funcionamento durante o ensaio.

Figura A5/5

Esquema de um medidor de caudais ultrassónico (UFM)



3.3.6.4.3. As seguintes condições aplicam-se à conceção e utilização da um CVS dotado de UFM:

a) A velocidade dos gases de escape diluídos deve fornecer um número de Reynolds superior a 4 000 para manter um escoamento turbulento uniforme a montante do medidor de caudais ultrassónico;

b) O medidor de caudais ultrassónico deve ser instalado num tubo de diâmetro constante e com um comprimento equivalente a 10 vezes o seu diâmetro interno a montante e 5 vezes este diâmetro a jusante;

c) Um sensor de temperatura (T) para os gases de escape diluídos deve ser instalado imediatamente a montante do medidor de caudais ultrassónico. Este sensor deve ter uma exatidão de ± 1 °C e um tempo de resposta de 0,1 segundos a 62% de uma variação de temperatura dada (valor medido em óleo de silicone);

d) A pressão absoluta (P) dos gases de escape diluídos deve ser medida imediatamente a montante do medidor de caudais ultrassónico, com uma margem de erro de ± 0,3 kPa no máximo;

e) Se um permutador de calor não estiver instalado a montante do medidor de caudais ultrassónico, o caudal dos gases de escape diluídos, corrigido para condições normais, deve ser mantido num nível constante durante o ensaio. Tal pode ser obtido através do controlo do dispositivo de aspiração, das válvulas de regulação do caudal ou outro método.

3.4. Método de calibração do CVS

3.4.1. Requisitos gerais

3.4.1.1. Deve calibrar-se o sistema CVS utilizando um medidor de caudais exato e um dispositivo limitador de caudal, e respeitando os intervalos indicados no quadro A5/4. Mede-se o caudal no sistema a diversos valores de pressão, bem como os parâmetros de regulação do sistema, determinando-se em seguida a relação destes últimos com os caudais. O dispositivo de medição de caudais (p. ex., Venturi calibrado, elemento de fluxo laminar (LFE), medidor com turbina calibrado) deve ser do tipo dinâmico e adequado aos caudais elevados que ocorrem ao usar um sistema de recolha a volume constante. O dispositivo terá exatidão certificada.

3.4.1.2. Os pontos seguintes apresentam uma descrição dos métodos aplicáveis para a calibração das unidades PDP, CFV, SSV e UFM, baseados no emprego de um medidor de caudais laminar que ofereça a exatidão requerida, com uma verificação estatística da validade da calibração.

3.4.2. Calibração da bomba volumétrica (PDP)

3.4.2.1. O procedimento de calibração a seguir definido descreve o equipamento, a configuração do ensaio e os diversos parâmetros a medir para a determinação do caudal da bomba do sistema CVS. Todos os parâmetros relacionados com a bomba devem ser simultaneamente medidos com os parâmetros relacionados com o medidor de caudais que está ligado em série à bomba. A curva do caudal calculado (expressa em m^3/s à entrada da bomba, às pressões e temperaturas absolutas medidas) pode ser subsequentemente determinada com base numa função de correlação que inclui os parâmetros relevantes da bomba. Determina-se então a equação linear que exprime a relação entre o caudal da bomba e a função de correlação. Se a bomba do sistema CVS tiver várias velocidades de funcionamento, deve-se executar uma operação de calibração para cada velocidade utilizada.

3.4.2.2. Este processo de calibração baseia-se na medição dos valores absolutos dos parâmetros da bomba e dos medidores de caudais relativamente ao caudal em cada ponto. Há que respeitar as seguintes condições para garantir a exatidão e continuidade da curva de calibração:

3.4.2.2.1. As pressões da bomba devem ser medidas em tomadas na própria bomba e não nas tubagens externas ligadas à entrada e à saída da bomba. As tomadas de pressão instaladas, respetivamente, no ponto alto e no ponto baixo da placa frontal de acionamento da bomba são submetidas às pressões reais que existem no cárter da bomba e refletem, portanto, as diferenças de pressão absoluta;

3.4.2.2.2. Deve-se manter a estabilidade da temperatura durante a calibração. O medidor de caudais laminar é sensível às variações da temperatura de entrada, que provocam uma certa dispersão dos valores medidos. São aceitáveis variações térmicas graduais de ± 1 °C, desde que ocorram durante um período de vários minutos.

3.4.2.2.3. Todas as tubagens de ligação entre o medidor de caudais e a bomba CVS devem ser estanques.

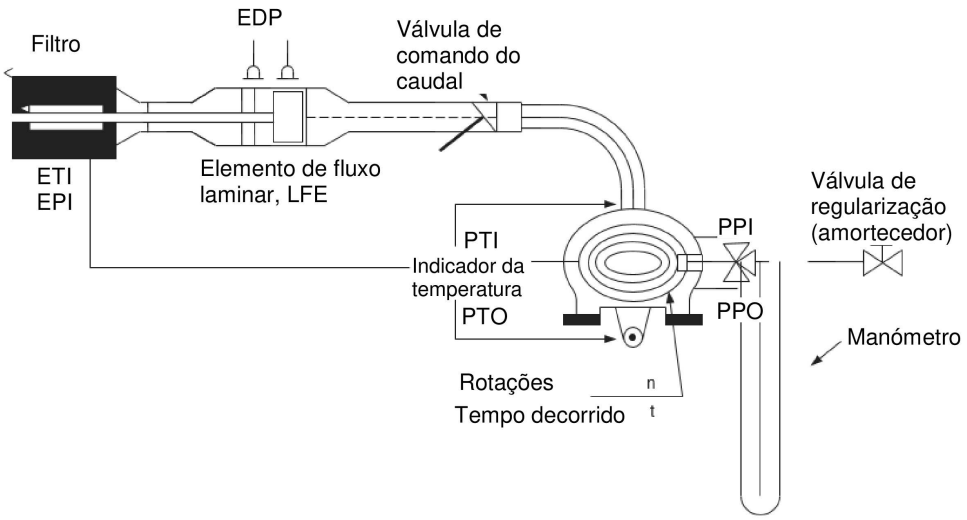
3.4.2.3. Durante um ensaio das emissões de escape, a medição dos parâmetros da bomba deve ser utilizada para calcular o caudal a partir da equação de calibração.

3.4.2.4. A figura A5/6 do presente anexo mostra um exemplo de configuração de uma calibração. São admitidas variantes, na condição de a autoridade competente as aprovar como oferecendo uma exatidão comparável. Caso se utilize a configuração representada na figura A5/6, os seguintes parâmetros devem cumprir as tolerâncias de exatidão indicadas:

Pressão barométrica (corrigida), P_b	± 0,03 kPa
Temperatura ambiente, T	± 0,2 °C
Temperatura do ar à entrada de LFE, ETI	± 0,15 °C
Depressão a montante de LFE, EPI	± 0,01 kPa
Perda de pressão através da tubagem de LFE, EDP	± 0,0015 kPa
Temperatura do ar à entrada da bomba CVS, PTI	± 0,2 °C
Temperatura do ar à saída da bomba CVS, PTO	± 0,2 °C
Depressão à entrada da bomba CVS, PPI	± 0,22 kPa
Altura de pressão à saída da bomba CVS, PPO	± 0,22 kPa
Número de rotações da bomba durante o ensaio, n	± 1 $mín.^{-1}$
Duração do ensaio (mínimo 250 s), t	± 0,1 s

Figura A5/6

Configuração da calibração da bomba volumétrica (PDP)



3.4.2.5. Uma vez realizada a montagem representada na figura A5/6, abrir completamente a válvula de regulação do caudal e fazer funcionar a bomba CVS durante 20 minutos antes de começar as operações de calibração.

3.4.2.5.1. Fechar parcialmente a válvula de regulação do caudal, de modo a obter aumentos da depressão à entrada da bomba (cerca de 1 kPa) que permitam dispor de um mínimo de seis pontos de medição para o conjunto da calibração. Deixar o sistema estabilizar durante 3 minutos antes de repetir a aquisição de dados.

3.4.2.5.2. O caudal de ar Q_s em cada ponto do ensaio é calculado em m^3/min (condições normais), a partir dos dados do medidor de caudais, segundo o método prescrito pelo fabricante.

3.4.2.5.3. Converte-se subsequentemente o caudal de ar em caudal da bomba V_0 expresso em m^3/rot à temperatura e à pressão absolutas à entrada da bomba.

$$V_0 = \frac{Q_s}{n} \times \frac{T_p}{273.15K} \times \frac{101.325kPa}{P_p}$$

em que:

V_0 é o caudal da bomba a T_p e P_p, m^3/rot;

Q_s é o caudal de ar a 101,325 kPa e 273,15 K (0 °C), em m^3/min;

T_p é a temperatura à entrada da bomba, em Kelvin (K);

P_p é a pressão absoluta à entrada da bomba, em kPa;

n é a velocidade da bomba, em min^{-1}.

3.4.2.5.4. Para compensar a interação da velocidade de rotação da bomba, das variações de pressão da bomba e da taxa de escorregamento da mesma, a função de correlação x_0 entre a velocidade da bomba n, a diferença de pressão entre a entrada e a saída da bomba e a pressão absoluta à saída da bomba é calculada pela seguinte equação:

$$x_0 = \frac{1}{n}\sqrt{\frac{\Delta P_p}{P_e}}$$

em que:

x_0 é a função de correlação;

ΔP_p é a diferença de pressão entre a entrada e a saída da bomba, em kPa;

P_e é a pressão absoluta à saída da bomba (PPO + P_b), em kPa.

Deve executar-se um ajustamento linear pelo método dos mínimos quadrados para obter equações de calibração com a seguinte fórmula:

$$V_0 = D_0 - M \times x_0$$

$$n = A - B \times \Delta P_p$$

em que B e M são as constantes do declive, ao passo que A e D_0 são as ordenadas na origem.

3.4.2.6. Se o sistema CVS tiver várias velocidades de funcionamento, dever ser executada uma calibração para cada velocidade utilizada. As curvas de calibração obtidas para essas velocidades devem ser sensivelmente paralelas e os valores das ordenadas na origem D_0 devem aumentar à medida que diminui a gama de caudais da bomba.

3.4.2.7. Os valores calculados a partir da equação devem situar-se a ± 0,5% do valor medido de V_0. Os valores de M podem variar de uma bomba para outra. A calibração deve ser efetuada aquando da instalação inicial e após qualquer operação importante de manutenção.

3.4.3. Calibração do tubo de Venturi de escoamento crítico (CFV)

3.4.3.1. A calibração de um CFV baseia-se na equação de caudal seguinte:

$$Q_s = \frac{K_v P}{\sqrt{T}}$$

em que:

Q_s é o caudal, em m^3/min;

K_v é o coeficiente de calibração;

P é a pressão absoluta, em kPa;

T é a temperatura absoluta, em Kelvin (K).

O caudal de gás é função da pressão e da temperatura de entrada.

O processo de calibração descrito nos pontos 3.4.3.2 a 3.4.3.3.3.4 do presente anexo, estabelece o valor do coeficiente de calibração a valores medidos de pressão, temperatura e caudal.

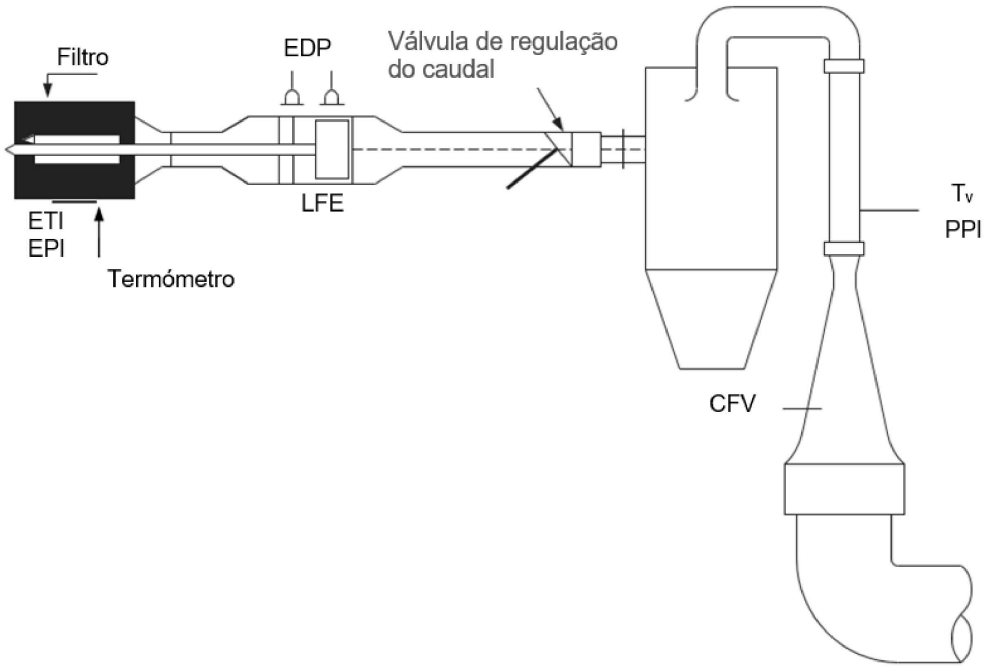
3.4.3.2. Aquando das medições necessárias para a calibração de um caudal do tubo de Venturi de escoamento crítico, os parâmetros seguintes devem respeitar as tolerâncias de exatidão indicadas:

Pressão barométrica (corrigida), P_b	± 0,03 kPa
Temperatura do ar à entrada do LFE, medidor de caudais, ETI	± 0,15 °C
Depressão a montante de LFE, EPI	± 0,01 kPa
Perda de pressão através da tubagem LFE, EDP	± 0,0015 kPa
Caudal de ar, Q_s	± 0,5%
Depressão à entrada de CFV, PPI	± 0,02 kPa
temperatura à entrada do tubo de venturi, T_v	± 0,2 °C

3.4.3.3. Instala-se o equipamento em conformidade com a figura A5/7 e controla-se a sua estanquidade. Qualquer fuga entre o dispositivo de medição do caudal e o tubo de Venturi de escoamento crítico afetará gravemente a exatidão da calibração e deve, por conseguinte, ser evitada.

Figura A5/7

Configuração de calibração para o sistema CFV



3.4.3.3.1. Abre-se completamente a válvula de comando do caudal, põe-se em funcionamento o dispositivo de aspiração e deixa-se o sistema atingir o seu regime estabilizado. Recolhem-se os valores indicados por todos os instrumentos.

3.4.3.3.2. Faz-se variar a regulação da válvula de regulação do caudal e executam-se, pelo menos, oito medições, repartidas pela gama de escoamento crítico do tubo de Venturi.

3.4.3.3.3. Utilizam-se os valores registados aquando da calibração para efetuar o seguinte cálculo:

3.4.3.3.3.1. O caudal de ar Q_s em cada ponto do ensaio deve ser calculado a partir dos dados do medidor de caudais, segundo o método prescrito pelo fabricante.

Os valores do coeficiente de calibração devem ser calculados para cada ponto do ensaio:

$$K_v = \frac{Q_s\sqrt{T_v}}{P_v}$$

em que:

Q_s é o caudal, m^3/min a 273,15 K (0 °C) e 101,325, em kPa;

T_v é a temperatura à entrada do tubo de Venturi, em Kelvin (K);

P_v é a pressão absoluta à entrada do tubo de Venturi, em kPa.

3.4.3.3.3.2. Estabelecer uma curva de K_v em função da pressão à entrada do tubo de Venturi P_v. Para um escoamento sónico, o valor de K_v é relativamente constante. À medida que a pressão decresce (ou seja, que aumenta a depressão), o tubo de Venturi desbloqueia-se e K_v decresce. Estas variações de K_v não são utilizadas para efetuar novos cálculos.

3.4.3.3.3.3. Para um número mínimo de oito pontos na região crítica, calcula-se a média aritmética de K_v e o desvio-padrão.

3.4.3.3.3.4. Se o desvio-padrão exceder 0,3% da média aritmética de K_v, devem ser tomadas medidas corretivas.

3.4.4. Calibração de um tubo de Venturi subsónico (SSV)

3.4.4.1. A calibração do SSV baseia-se na equação do caudal de um tubo de Venturi subsónico. O caudal do gás depende da pressão à entrada e da temperatura, e da perda de pressão entre a entrada e a garganta do SSV.

3.4.4.2. Análise dos dados

3.4.4.2.1. Calcula-se o caudal de ar, Q_{SSV}, em cada regulação da restrição (mínimo 16 posições), em m^3/s (condições normais), a partir dos valores do medidor de caudais, segundo o método prescrito pelo fabricante. Deve calcular-se o coeficiente de descarga C_d a partir dos dados de calibração para cada regulação através da seguinte equação:

$$C_d = \frac{Q_{SSV}}{d_V^2 \times p_p \times \sqrt{\left\{\frac{1}{T} \times (r_p^{1.426} - r_p^{1.713}) \times \left(\frac{1}{1 - r_D^4 \times r_p^{1.426}}\right)\right\}}}$$

em que:

Q_{SSV} é o caudal de ar em condições normais (101,325 kPa, 273,15 K (0 °C)), em m^3/s;

T é a temperatura à entrada do tubo de Venturi, em Kelvin (K);

d_V é o diâmetro da garganta do SSV, em m;

r_P é a razão entre a pressão estática na garganta do SSV e a pressão estática absoluta à entrada do SSV,$1 - \frac{\Delta p}{p_p}$;

r_D é a razão entre o diâmetro da garganta do SSV, d_V, e o diâmetro interno do tubo de entrada, D.

C_d é o coeficiente de descarga do SSV;

p_P é a pressão absoluta à entrada do tubo de Venturi, em kPa.

Para determinar a gama do caudal subsónico, deve traçar-se uma curva de C_d em função do número de Reynolds Re, na garganta do SSV. Deve calcular-se o número de Reynolds na garganta do SSV pela seguinte equação:

$$Re = A_1 \times \frac{Q_{SSV}}{d_V \times \mu}$$

em que:

$$\mu = \frac{b \times T^{1.5}}{S + T}$$

A_1 é 25,55152 no SI, $\left(\frac{1}{m^3}\right)\left(\frac{min}{s}\right)\left(\frac{mm}{m}\right)$;

Q_{SSV} é o caudal de ar em condições normais (101,325 kPa, 273,15 K (0 °C)), em m^3/s;

d_V é o diâmetro da garganta do SSV, em m;

μ é a viscosidade absoluta ou dinâmica do gás, em kg/ms;

b é 1.458×10^6 (constante empírica), kg/ms $K^{0,5}$;

S = 110,4 (constante empírica), em Kelvin (K).

3.4.4.2.2. Visto que Q_{SSV} é um dos valores da equação Re, os cálculos devem começar com um valor inicial aleatório para Q_{SSV} ou C_d do Venturi de calibração e ser repetidos até que o valor de Q_{SSV} convirja. O método de convergência deve ter uma exatidão mínima de 0,1%.

3.4.4.2.3. Os valores calculados de C_d para um mínimo de 16 pontos na região do caudal subsónico retirados da equação de ajustamento da curva de calibração não devem afastar-se mais de ± 0,5% do C_d medido para cada ponto de calibração.

3.4.5. Calibração de um medidor de caudais ultrassónico (UFM)

3.4.5.1. O UFM deve ser calibrado utilizando um medidor de caudais de referência adequado.

3.4.5.2. O UFM deve ser calibrado para a configuração CVS que será utilizada na célula de ensaio (gases de escape diluídos, dispositivo de aspiração) e controlado quanto à sua estanquidade. Ver figura A5/8.

3.4.5.3. Será instalado um aquecedor para condicionar o fluxo de calibração, na eventualidade do sistema UFM não incluir um permutador de calor.

3.4.5.4. Para cada regulação do caudal do CVS a utilizar, a calibração deve ser realizada a uma temperatura que variará entre a temperatura ambiente e a temperatura máxima registada durante os ensaios do veículo.

3.4.5.5. O procedimento recomendado pelo fabricante deve ser seguido para calibrar as partes eletrónicas (sensores de temperatura (T) e de pressão (P)) do UFM.

3.4.5.6. Aquando das medições necessárias para a calibração do caudal do medidor de caudais ultrassónico, os parâmetros seguintes (no caso de utilização de um elemento de fluxo laminar) devem respeitar as tolerâncias de exatidão indicadas:

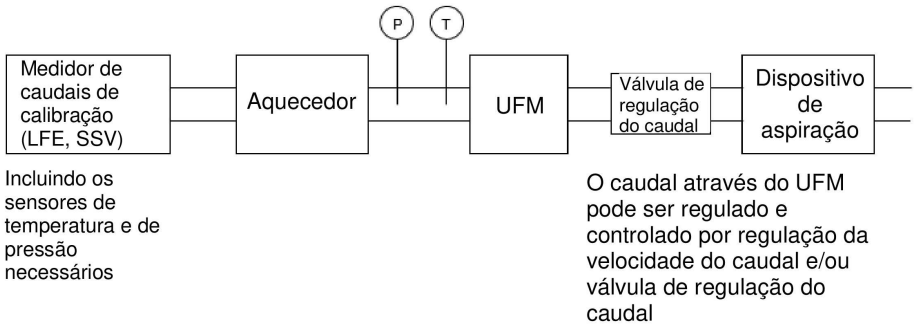
Pressão barométrica (corrigida), P_b	± 0,03 kPa
Temperatura do ar à entrada do LFE, medidor de caudais, ETI	± 0,15 °C
Depressão a montante de LFE, EPI	± 0,01 kPa
Perda de pressão através da tubagem de LFE (EDP)	± 0,0015 kPa
Caudal de ar, Q_s	± 0,5%
Depressão à entrada do UFM, P_{act}	± 0,02 kPa
Temperatura à entrada do UFM, T_{act}	± 0,2 °C

3.4.5.7. Procedimento

3.4.5.7.1. Instala-se o equipamento em conformidade com a figura A5/8 e controla-se a sua estanquidade. Qualquer fuga que exista entre o dispositivo de medição do caudal e o UFM afetará gravemente a exatidão da calibração.

Figura A5/8

Configuração de calibração do UFM



3.4.5.7.2. O dispositivo de aspiração deve ser iniciado. A sua velocidade e/ou posição da válvula de regulação do caudal devem ser reguladas para fornecer o caudal de validação e para que o sistema atinja o seu regime estabilizado. Recolhem-se os valores indicados por todos os instrumentos.

3.4.5.7.3. Para os sistemas UFM sem permutador de calor, utilizar o aquecedor para aumentar a temperatura do ar de calibração, deixar o sistema estabilizar e registar os dados de todos os instrumentos. A temperatura deve ser aumentada progressivamente, até atingir a temperatura máxima dos gases de escape diluídos prevista para os ensaios de medida das emissões.

3.4.5.7.4. Desligar de seguida o aquecedor e regular a velocidade do dispositivo de aspiração e/ou válvulas de regulação do caudal de acordo com a regulação seguinte do caudal, a utilizar para os ensaios de emissões dos veículos, após o que a sequência de calibração deve ser repetida.

3.4.5.8. Utilizam-se os valores registados durante a calibração para determinar os elementos a seguir indicados. O caudal de ar Q_s em cada ponto do ensaio deve ser calculado a partir dos dados do medidor de caudais, segundo o método prescrito pelo fabricante.

$$K_v = \frac{Q_{reference}}{Q_s}$$

em que:

Q_s é o caudal de ar em condições normais (101,325 kPa, 273,15 K (0 °C)), em m^3/s;

$Q_{reference}$ é o caudal de ar do medidor de caudal de calibração em condições normais (101,325 kPa, 273,15 K (0 °C)), em m^3/s;

K_v é o coeficiente de calibração.

Para os sistemas UFM sem permutador de calor, deve estabelecer-se a curva K_v em função de T_{act}.

A variação máxima de K_v não pode exceder 0,3% da média aritmética de K_v, no conjunto das medições efetuadas às diferentes temperaturas.

3.5. Procedimento de verificação do sistema

3.5.1. Requisitos gerais

3.5.1.1. Deve determinar-se a exatidão total do sistema de recolha de amostras CVS e do sistema de análise pela introdução de uma massa conhecida de um composto gasoso no sistema, quando este estiver a funcionar em condições de ensaio normais; em seguida, analisa-se e calcula-se a massa de compostos gasosos de acordo com as equações do anexo 7. O método CFO descrito no ponto 3.5.1.1.1 e o método gravimétrico descrito no ponto 3.5.1.1.2 do presente anexo são ambos conhecidos por garantirem uma exatidão suficiente.

O desvio máximo admitido entre a quantidade de gás introduzida e a quantidade de gás medida é de ± 2%.

3.5.1.1.1. Método do orifício de escoamento crítico (CFO)

O método CFO permite medir um caudal constante de gás puro (CO, CO_2, ou C_3H_8) através de um dispositivo munido de um orifício de escoamento crítico.

Introduz-se uma massa conhecida de gás puro (monóxido de carbono, dióxido de carbono ou gás propano) no sistema CVS através do orifício de escoamento crítico calibrado. Se a pressão de entrada for suficientemente elevada, o caudal q, limitado pelo orifício de escoamento crítico, é independente da pressão de saída do orifício (condições de escoamento crítico). Faz-se funcionar o sistema CVS como para um ensaio normal de medição de emissões de escape e é dado tempo suficiente para realizar a análise subsequente. Os gases recolhidos no saco de recolha de amostras são analisados com o equipamento habitual (ver ponto 4.1 do presente anexo) e os resultados são comparados com a concentração das amostras de gás conhecidas. Se os desvios observados excederem ± 2%, a causa da anomalia deve ser determinada e corrigida.

3.5.1.1.2. Método gravimétrico

O método gravimétrico permite medir uma quantidade de gás puro (CO, CO_2, or C_3H_8).

Determina-se a massa de um pequeno cilindro cheio de monóxido de carbono, dióxido de carbono ou gás propano puro com uma precisão de ± 0,01 g. Faz-se funcionar o sistema CVS como para um ensaio normal de medição das emissões de escape, enquanto é injetado gás puro no sistema por um período suficiente para realizar a análise posterior. Determina-se a quantidade de gás puro introduzido no sistema por pesagem diferencial. Os gases recolhidos no saco são analisados com o equipamento normalmente utilizado para a análise dos gases de escape conforme descrito no ponto 4.1 do presente anexo. Os resultados são depois comparados com os valores de concentração previamente calculados. Se os desvios observados excederem ± 2%, a causa da anomalia deve ser determinada e corrigida.

4. EQUIPAMENTO PARA MEDIÇÃO DE EMISSÕES

4.1. Equipamento para medição das emissões gasosas

4.1.1. Descrição geral do sistema

4.1.1.1. Deve ser recolhida para análise uma amostra de proporção constante de gases de escape diluídos e de ar de diluição.

4.1.1.2. A massa das emissões gasosas é determinada a partir das concentrações da amostra proporcional e do volume total medido durante o ensaio. As concentrações da amostra devem ser corrigidas em função das concentrações dos compostos respetivos no ar de diluição.

4.1.2. Requisitos aplicáveis ao sistema de recolha de amostras

4.1.2.1. A amostra de gases de escape diluídos é recolhida a montante do dispositivo de aspiração.

Com exceção do disposto no ponto 4.1.3.1. (sistema de recolha de hidrocarbonetos), ponto 4.2. (equipamento de medição de partículas) e ponto 4.3. (equipamento de medição do número de partículas) do presente anexo, a amostra de gases de escape diluídos pode ser colhida a jusante dos aparelhos de condicionamento (se existirem).

4.1.2.2. O caudal das amostras de saco deve ser regulado para fornecer um volume suficiente de ar de diluição e de gases de escape diluídos nos sacos CVS para permitir a medição das concentrações e não deve exceder 0,3% do caudal dos gases de escape diluídos, salvo se o volume de gases de escape diluídos contido no saco for acrescentado ao volume total de gases que atravessam o CVS.

4.1.2.3. Deve ser recolhida para análise uma amostra de ar de diluição, próximo do orifício de entrada desse ar (depois do filtro, se existir).

4.1.2.4. A amostra de ar de diluição não deve ser contaminada por gases de escape provenientes da zona de mistura.

4.1.2.5. A taxa de recolha do ar de diluição deve ser comparável à taxa utilizada para os gases de escape diluídos.

4.1.2.6. Os materiais utilizados nas operações de recolha de amostras não podem alterar a concentração dos compostos das emissões.

4.1.2.7. Podem utilizar-se filtros para extrair as partículas sólidas da amostra.

4.1.2.8. Qualquer válvula utilizada para dirigir o caudal de gases de escape deve ser de regulação e ação rápidas.

4.1.2.9. Podem ser utilizadas ligações de fecho rápido estanques ao gás entre as válvulas de três vias e os sacos de recolha, fechando-se as ligações automaticamente do lado do saco. Podem ser utilizados outros sistemas para encaminhar as amostras até ao analisador (p. ex., válvulas de corte de três vias).

4.1.2.10. Armazenamento das amostras

4.1.2.10.1. As amostras de gás são recolhidas em sacos com uma capacidade suficiente para não reduzir o caudal de recolha.

4.1.2.10.2. Os sacos devem ser feitos de um material que não altere em mais de ± 2% após 30 minutos as próprias medições ou a composição química das amostras de gases (p. ex., películas laminadas de polietileno--poliamida ou hidrocarbonetos polifluoretados).

4.1.3. Sistema de recolha de amostras

4.1.3.1. Sistema de recolha de hidrocarbonetos (detetor de ionização por chama aquecido, HFID)

4.1.3.1.1. O sistema de recolha de hidrocarbonetos é composto por uma sonda, uma conduta, um filtro e uma bomba de recolha aquecidos. A amostra deve ser colhida a montante do permutador de calor (caso exista). A sonda de recolha deve ser colocada à mesma distância do orifício de entrada dos gases de escape que a sonda de recolha das partículas e de modo a evitar qualquer interação entre as recolhas destas sondas. Deve ter um diâmetro interno de pelo menos 4 mm.

4.1.3.1.2. Todos os elementos aquecidos devem ser mantidos a uma temperatura de 190 °C ± 10 °C pelo sistema de aquecimento.

4.1.3.1.3. O valor médio aritmético da concentração de hidrocarbonetos medidos deve ser determinado por integração dos dados obtidos segundo a segundo, divididos pela fase ou duração do ensaio.

4.1.3.1.4. A conduta aquecida deve estar munida de um filtro aquecido F_H, com uma eficiência de 99% para partículas ≥ 0,3 μm, de modo a extrair as partículas sólidas do caudal contínuo de gás utilizado para a análise.

4.1.3.1.5. O tempo de resposta do sistema de recolha de amostras (desde a sonda até à entrada do analisador) não pode ser superior a quatro segundos.

4.1.3.1.6. O HFID deve ser utilizado com um sistema de caudal mássico constante (permutador de calor), para assegurar uma recolha representativa, a não ser que exista um sistema que permita compensar as variações do caudal CVS.

4.1.4. Analisadores

4.1.4.1. Requisitos gerais aplicáveis à análise dos gases

4.1.4.1.1. Os analisadores devem ter uma gama de medição compatível com a exatidão requerida para a medição das concentrações de compostos nas amostras de gases de escape.

4.1.4.1.2. Salvo disposição em contrário, os erros de medição não devem exceder ± 2% (erro intrínseco do analisador), não tendo em conta o valor de referência para os gases de calibração.

4.1.4.1.3. A amostra de ar ambiente deve ser medida no mesmo analisador com a mesma gama de medidas.

4.1.4.1.4. Não deve ser utilizado nenhum dispositivo de secagem do gás a montante dos analisadores, a menos que seja demonstrado que não produz qualquer efeito sobre o teor dos compostos no caudal de gases.

4.1.4.2. Análise do monóxido de carbono (CO) e do dióxido de carbono (CO_2)

Os analisadores devem ser do tipo não dispersivo por absorção de infravermelhos (NDIR).

4.1.4.3. Análise de hidrocarbonetos (HC) para todos os combustíveis que não o gasóleo

O analisador deve ser do tipo detetor de ionização por chama (FID), calibrado com gás propano expresso em equivalente de átomos de carbono (C_1).

4.1.4.4. Análise de hidrocarbonetos (HC) para gasóleo e, opcionalmente, outros combustíveis

O analisador deve ser do tipo detetor de ionização por chama, com detetor, válvulas, tubagens, etc., aquecidos a 190 °C ±10 °C. É calibrado com gás propano expresso em equivalente de átomos de carbono (C_1).

4.1.4.5. Análise de metano (CH_4)

O analisador deve ser um cromatógrafo gasoso combinado com um detetor de ionização por chama (FID) ou um detetor de ionização por chama (FID) combinado com um separador de hidrocarbonetos não metânicos (NMC-FID), calibrado com metano ou propano, expresso em equivalente de átomos de carbono (C_1).

4.1.4.6. Análise de óxidos de azoto (NO_x)

Os analisadores devem ser do tipo quimioluminescente (CLA) ou do tipo não dispersivo por absorção de ressonância ultravioleta (NDUV).

4.1.4.11. Análise de hidrogénio (H_2) (se aplicável)

O analisador deve ser do tipo de espetrometria de massa por setor magnético, calibrado com hidrogénio.

4.1.4.12. Análise da água (H_2O) (se aplicável)

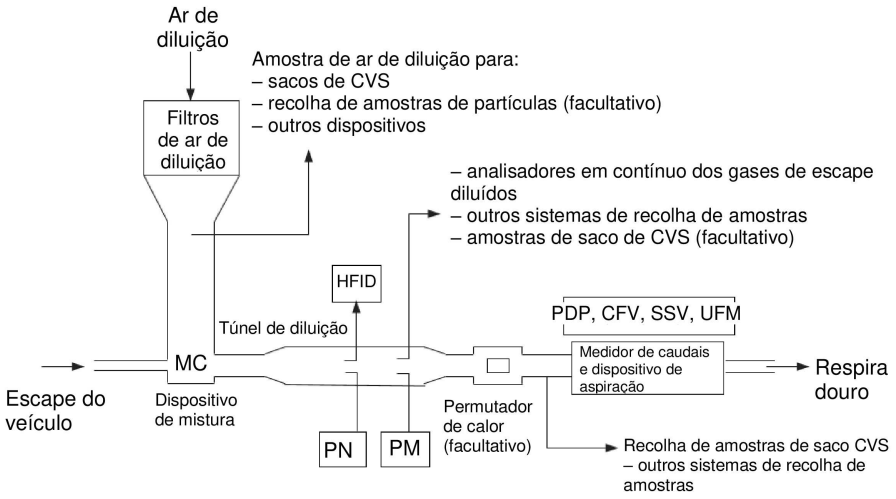
O analisador deve ser do tipo não dispersivo de absorção no infravermelho (NDIR). O NDIR deve ser calibrado com vapor de água ou com propileno (C_3H_6). Se o NDIR for calibrado com vapor de água, deve garantir-se que a água não condensa nos tubos e nas ligações durante o procedimento de calibração. Se o NDIR for calibrado com propileno, o fabricante do analisador deve fornecer as informações de conversão da concentração de propileno na concentração correspondente de vapor de água. Os valores de conversão devem ser verificados periodicamente pelo fabricante do analisador e pelo menos uma vez por ano.

4.1.5. Descrições do sistema recomendado

4.1.5.1. A figura A5/9 apresenta um esquema do sistema de recolha de emissões gasosas.

Figura A5/9

Esquema do sistema de diluição do caudal total dos gases de escape



4.1.5.2. O sistema pode ser constituído, por exemplo, pelos componentes a seguir enumerados.

4.1.5.2.1. Duas sondas de recolha que permitem uma recolha constante de ar de diluição e de mistura diluída gases de escape/ar.

4.1.5.2.2. Um filtro para extrair as partículas sólidas dos gases recolhidos para análise.

4.1.5.2.3. Bombas e um regulador de caudal para manter constante e uniforme, no decurso do ensaio, o caudal de amostras de gases de escape diluídos e de ar de diluição nas sondas de recolha; este caudal deve, no final de cada ensaio, garantir que a quantidade de amostras para análise é suficiente.

4.1.5.2.4. Válvulas de ação rápida que servem para dirigir o caudal constante de amostras de gases para os sacos de recolha ou para a atmosfera.

4.1.5.2.5. Ligações de fecho rápido estanques aos gases, intercaladas entre as válvulas de ação rápida e os sacos de recolha. A ligação deve fechar-se automaticamente do lado do saco de recolha de amostras. Como alternativa, podem ser utilizados outros métodos para encaminhar as amostras até ao analisador (torneiras de corte de três vias, por exemplo).

4.1.5.2.6. Sacos para a recolha das amostras de gases de escape diluídos e de ar de diluição no decurso do ensaio.

4.1.5.2.7. Um tubo de Venturi de escoamento crítico para recolher amostras proporcionais de gases de escape diluídos (apenas sistemas CFV-CVS).

4.1.5.3. Outros componentes necessários para a recolha de amostras de hidrocarbonetos por meio de um detetor de ionização por chama aquecido (HFID), como indicado na figura A5/10.

4.1.5.3.1. Uma sonda de recolha aquecida no túnel de diluição, situada no mesmo plano vertical que a sonda de recolha de partículas sólidas e, se aplicável, a sonda de partículas em suspensão.

4.1.5.3.2. Um filtro aquecido localizado a seguir ao ponto de recolha de amostras e antes do HFID.

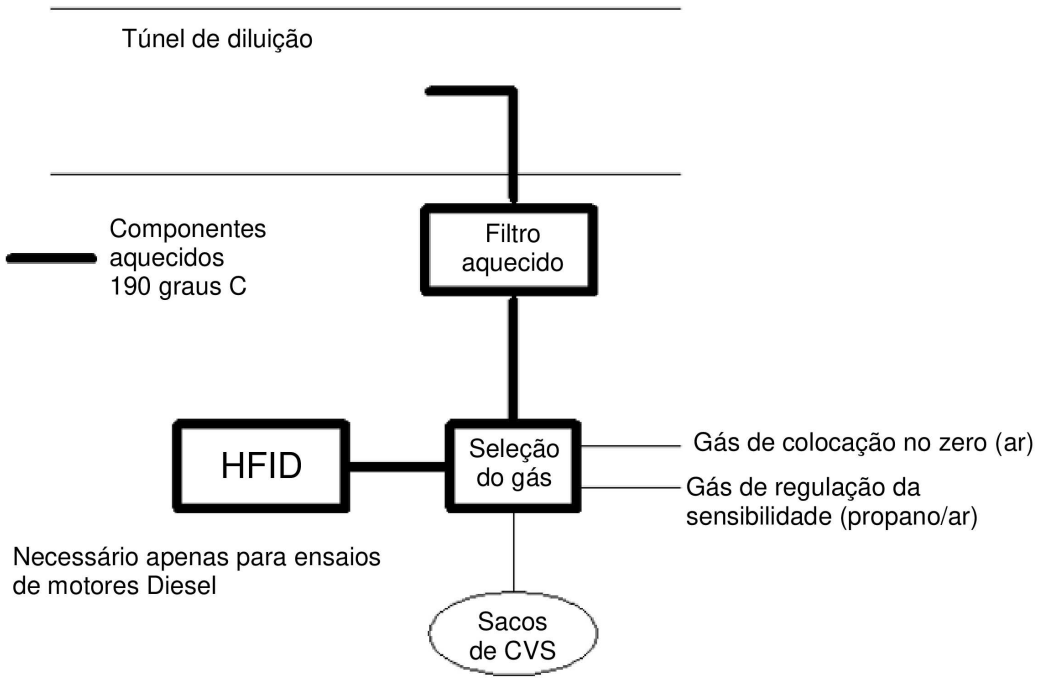
4.1.5.3.3. Válvulas de seleção aquecidas entre o fornecimento de gás zero/de calibração e o HFID.

4.1.5.3.4. Um dispositivo de integração e de registo das concentrações instantâneas de hidrocarbonetos.

4.1.5.3.5. Condutas de recolha de amostras aquecidas e outros componentes aquecidos ligando as sondas aquecidas ao HFID.

Figura A5/10

Componentes necessários para a recolha de amostras de hidrocarbonetos utilizando um HFID



4.2. Equipamento de medição de partículas

4.2.1. Especificação

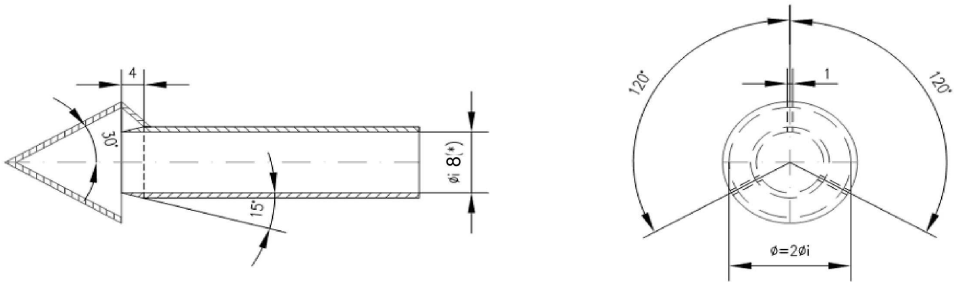
4.2.1.1. Descrição geral do sistema

4.2.1.1.1. O dispositivo de recolha de amostras de partículas é composto por uma sonda de recolha (PSP) instalada no túnel de diluição, um tubo de transferência de partículas (PTT), um suporte de filtros (FH), uma ou várias bombas, reguladores de caudal e unidades de medição. Ver figuras A5/11, A5/12 e A5/13.

4.2.1.1.2. Pode ser utilizado um pré-classificador granulométrico (PCF) (por exemplo, ciclone ou impactor). Nesse caso, recomenda-se que seja utilizado a montante do suporte do filtro.

Figura A5/11

Configuração alternativa da sonda de recolha de partículas



(*) diâmetro interno mínimo
Espessura da parede: ~ 1 mm – Material: aço

4.2.1.2. Requisitos gerais

4.2.1.2.1. A sonda de recolha de partículas para o fluxo do gás de ensaio deve estar posicionada no túnel de diluição de modo a permitir a recolha de uma amostra representativa da mistura homogénea de ar e gases de escape e deve situar-se a montante de um permutador de calor (se existir).

4.2.1.2.2. O caudal da amostra de partículas deve ser proporcional ao caudal mássico total dos gases de escape diluídos no túnel de diluição, com uma tolerância de ± 5% do caudal da amostra de partículas. A verificação da proporcionalidade da recolha de amostras de partículas deve ser efetuada quando da entrada em funcionamento do sistema e sempre que exigido pela autoridade competente.

4.2.1.2.3. Os gases de escape diluídos recolhidos devem ser mantidos a uma temperatura superior a 20 °C e inferior a 52 °C no intervalo de 20 cm a montante ou a jusante da face do filtro de recolha de amostras de partículas. Para o efeito, é permitido o aquecimento ou o isolamento dos componentes do sistema de recolha de amostras de partículas.

Se o limite de 52 °C for ultrapassado no decurso de um ensaio em que não ocorre uma fase de regeneração periódica, deve aumentar-se o caudal do CVS ou duplicar a diluição (assumindo que o caudal do CVS já é suficiente para não provocar a condensação no CVS, nos sacos de recolha de amostras ou no sistema de análise).

4.2.1.2.4. A amostra de partículas deve ser colhida num só filtro instalado num suporte, no fluxo dos gases de escape diluídos recolhidos.

4.2.1.2.5. Todas as peças do sistema de diluição e do sistema de recolha de amostras, desde o tubo de escape até ao suporte de filtros, que estejam em contacto com gases de escape brutos ou diluídos, devem ser concebidas para minimizar a deposição ou alteração das partículas. Todas as peças devem ser feitas de materiais condutores de eletricidade que não reajam com componentes dos gases de escape e devem ser ligadas à terra para impedir efeitos eletrostáticos.

4.2.1.2.6. Se não for possível uma compensação das variações de caudal, deve prever-se um permutador de calor e um dispositivo de regulação da temperatura com as características especificadas nos pontos 3.3.5.1 ou 3.3.6.4.2 do presente anexo para garantir a constância do caudal no sistema e, portanto, a proporcionalidade da frequência de amostragem.

4.2.1.2.7. As temperaturas exigidas para a medição das partículas devem ser medidas com uma exatidão de ± 1 °C e um tempo de resposta (t_{90}–t_{10}) igual ou inferior a 15 segundos.

4.2.1.2.8. O caudal da amostra no túnel de diluição deve ser medido com uma exatidão de ± 2,5% do valor ou ± 1,5% da escala completa, conforme o que for menor.

A exatidão acima especificada do caudal da amostra no túnel CVS também se aplica quando se usa uma diluição dupla. Por conseguinte, a medição e o controlo do fluxo secundário do ar de diluição e dos caudais dos gases de escape diluídos através do filtro deve ter uma maior exatidão.

4.2.1.2.9. Todos os canais de dados exigidos para a medição de partículas devem ser registados a uma frequência de 1 Hz ou superior. Estes incluiriam normalmente:

a) A temperatura dos gases de escape diluídos no filtro de recolha de amostras de partículas;

b) Caudal de recolha de amostras;

c) O caudal do fluxo secundário do ar de diluição (se se utilizar uma diluição secundária);

d) Temperatura do ar de diluição secundária (se se utilizar uma diluição secundária).

4.2.1.2.10. Para os sistemas de diluição dupla, a exatidão dos gases de escape diluídos transferidos a partir do túnel de diluição V_{ep} definida no ponto 3.3.2 do anexo 7 na equação não é medida diretamente, mas determinada por medição diferencial do caudal.

A exatidão dos medidores de caudal utilizados para a medição e o controlo dos gases de escape com diluição dupla que passam através dos filtros de amostragem de partículas e para a medição/controlo do ar de diluição secundária deve ser suficiente para que o volume diferencial V_{ep} cumpra os requisitos relativos à exatidão e à amostragem proporcional especificados para uma diluição simples.

O requisito de não-ocorrência de condensação dos gases de escape no túnel de diluição CVS, no sistema de medição do caudal dos gases de escape diluídos, no sistema de recolha do saco CVS ou no sistema de análise é igualmente aplicável nos casos em que são utilizados sistemas de diluição dupla.

4.2.1.2.11. Cada medidor de caudal utilizado na recolha de amostras de partículas e no sistema de diluição dupla deve ser submetido a uma verificação da linearidade, conforme requerido pelo fabricante do instrumento.

Figura A5/12

Sistema de recolha de amostras de partículas

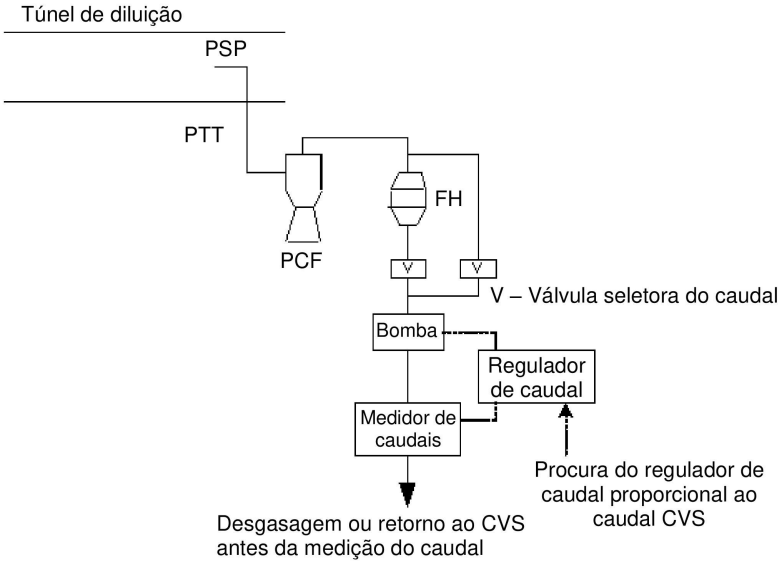
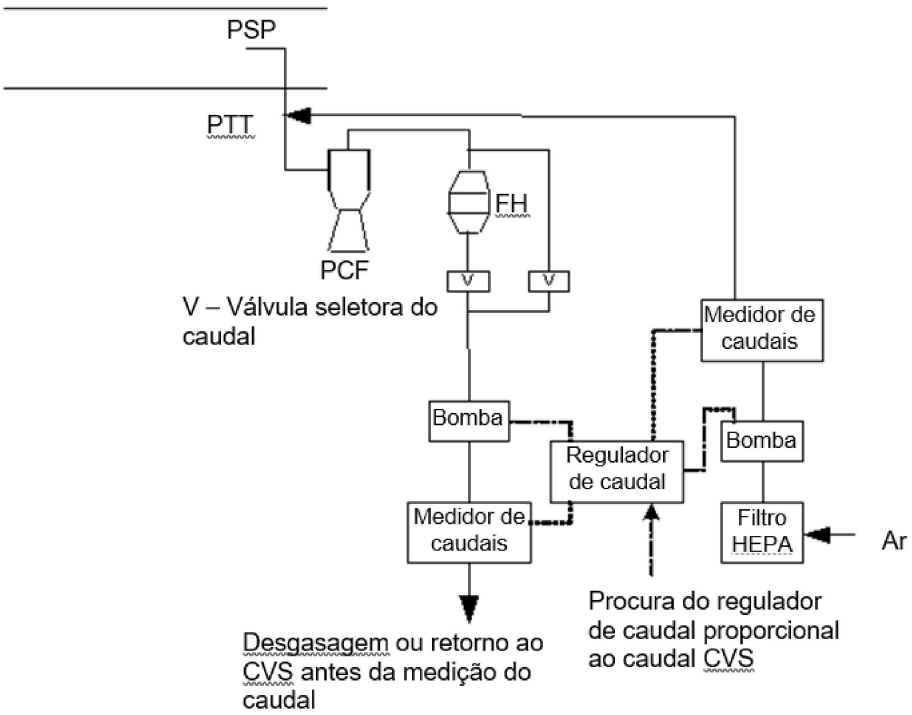


Figura A5/13

Sistema de recolha de amostras de partículas com diluição dupla



4.2.1.3. Requisitos específicos

4.2.1.3.1. Sonda de recolha de amostras

4.2.1.3.1.1. A sonda de recolha de amostras deve fornecer os resultados da classificação granulométrica especificada no ponto 4.2.1.3.1.4 do presente anexo. Para este efeito, recomenda-se a utilização de uma sonda com arestas vivas e extremidade aberta, orientada diretamente no sentido do caudal, bem como um pré-classificador (ciclone, impactor, etc.). Pode utilizar-se, em alternativa, uma sonda de recolha de amostras adequada, como a indicada na figura A5/11, desde que atinja a eficácia de pré-classificação especificada no ponto 4.2.1.3.1.4 do presente anexo.

4.2.1.3.1.2. A sonda de recolha de amostras deve ser instalada pelo menos 10 vezes o diâmetro do túnel a jusante da entrada dos gases de escape no túnel e deve ter um diâmetro interno de, pelo menos, 8 mm.

No caso de se recolher simultaneamente mais de uma amostra a partir de uma única sonda, o fluxo recolhido por essa sonda deve ser dividido em subfluxos idênticos, a fim de evitar anomalias na recolha de amostras.

Se forem utilizadas várias sondas, cada uma delas deve ser dotada de arestas vivas e extremidade aberta, orientadas diretamente no sentido do caudal. As sondas devem estar igualmente espaçadas em torno do eixo longitudinal central do túnel de diluição, não devendo distar menos de 5 cm umas das outras.

4.2.1.3.1.3. A distância entre a ponta da sonda de recolha e o suporte do filtro deve ser, pelo menos, igual a cinco vezes o diâmetro da sonda, sem todavia exceder 2 000 mm.

4.2.1.3.1.4. O pré-classificador (por exemplo, ciclone, impactor, etc.) deve estar situado a montante do conjunto de suporte do filtro. O ponto de corte a 50% do diâmetro das partículas no pré-classificador deve situar-se entre 2,5 μm e 10 μm, para o caudal volumétrico selecionado para a recolha de amostras para medição das partículas. O pré-classificador deve permitir, no mínimo, que 99% da concentração mássica de partículas de 1 μm que entram no pré-classificador passem através da sua saída ao caudal volumétrico selecionado para a recolha de amostras para medição das partículas.

4.2.1.3.2. Tubo de transferência de partículas (PTT)

Os eventuais cotovelos do PTT devem ser suaves e ter o maior raio possível.

4.2.1.3.3. Diluição secundária

4.2.1.3.3.1. Como opção, a amostra extraída do CVS para efeitos da medição das partículas (PM) pode ser diluída numa segunda fase, desde que satisfaça os seguintes requisitos:

4.2.1.3.3.1.1. O ar para a diluição secundária deve ser filtrado através de um meio capaz de reduzir em, pelo menos, 99,95%, as partículas da dimensão mais penetrante no material do filtro ou através de um filtro HEPA pelo menos da classe H13, conforme definido na norma EN 1822:2009. A título facultativo, o ar de diluição pode ser sujeito a uma depuração com carvão antes de ser filtrado pelo filtro HEPA. É recomendada a utilização de um filtro de partículas grosseiras adicional antes do filtro HEPA e depois do filtro de carvão, se utilizado.

4.2.1.3.3.1.2. O ar de diluição secundária deve ser injetado no PTT tão próximo quanto possível da saída dos gases de escape diluídos do túnel de diluição.

4.2.1.3.3.1.3. O tempo de permanência entre o ponto de injeção do ar de diluição secundária e a face do filtro deve ser de pelo menos 0,25 segundos, mas não mais de 5 segundos.

4.2.1.3.3.1.4. Se a amostra duplamente diluída regressar ao CVS, o local do retorno da amostra deve ser selecionado de tal modo que não interfira com a extração de outras amostras do CVS.

4.2.1.3.4. Bomba de recolha de amostras e medidor de caudais

4.2.1.3.4.1. A unidade de medição do caudal de gás da amostra é composta por bombas, reguladores de caudal e medidores de caudais.

4.2.1.3.4.2. A temperatura do fluxo de gás no medidor de caudal não pode flutuar mais de ± 3 °C, exceto:

a) Quando o medidor do caudal da amostra dispuser de uma monitorização em tempo real e de um controlo do fluxo que funcionam a uma frequência de 1 Hz ou superior;

b) Durante ensaios de regeneração em veículos equipados com dispositivos de pós-tratamento com regeneração periódica.

O ensaio é invalidado caso se verifique uma alteração inadmissível do caudal devida à carga excessiva do filtro. Quando o ensaio for repetido, deve diminuir-se o caudal.

4.2.1.3.5. Filtro e suporte do filtro

4.2.1.3.5.1. A jusante dos filtros, no sentido do fluxo, deve estar posicionada uma válvula. A válvula deve abrir e fechar em menos de 1 segundo após o início e o fim do ensaio.

4.2.1.3.5.2. Para um dado ensaio, a velocidade nominal de passagem através do filtro de gás deve ser regulada para um valor inicial no intervalo entre 20 cm/s e 105 cm/s, e essa regulação deve ser feita no início do ensaio, de modo a não ultrapassar 105 cm/s quando o sistema de diluição estiver a funcionar com um caudal de amostragem proporcional ao caudal da amostragem a volume constante (CVS).

4.2.1.3.5.3. Devem usar-se filtros de fibra de vidro revestidos de fluorcarbonetos ou filtros de membrana de fluorcarbonetos.

Todos os tipos de filtro devem ter uma eficiência de retenção de partículas de 0,3 μm de DOP (ftalato de dioctilo) ou de PAO (poli-alfa-olefina) CS 68649-12-7 ou CS 68037-01-4 de, pelo menos, 99% a uma velocidade de passagem nominal através do filtro de gás de 5,33 cm/s, medida de acordo com uma das seguintes normas:

a) Departamento de Defesa dos EUA, método de ensaio normalizado MIL-STD-282 Método 102.8: DOP--Smoke Penetration of Aerosol-Filter Element;

b) Departamento de Defesa dos EUA, método de ensaio normalizado MIL-STD-282 Método 502.1.1: DOP--Smoke Penetration of Gas-Mask Canisters;

c) Institute of Environmental Sciences and Technology, IEST-RP-CC021: Ensaio de meios de filtração HEPA e ULPA.

4.2.1.3.5.4. O conjunto de suporte do filtro deve ser concebido de modo a permitir uma distribuição uniforme do fluxo na área de mancha do filtro. O filtro deve ser de forma redonda e ter uma área de mancha de, pelo menos, 1 075 mm^2.

4.2.2. Especificações da câmara (ou sala) de pesagem e da balança analítica

4.2.2.1. Condições na câmara (ou sala) de pesagem

a) A temperatura da câmara (ou sala) de pesagem em que os filtros de partículas são condicionados e pesados deve ser mantida a 22 °C ± 2 °C (22 °C ± 1 °C se possível) durante todo o período de condicionamento e pesagem dos filtros;

b) A humidade deve ser mantida a um ponto de orvalho inferior a 10,5 °C e a uma humidade relativa de 45% ± 8%;

c) São admissíveis desvios limitados em relação às especificações relativas à temperatura e humidade da câmara (ou sala) de pesagem, desde que a sua duração total não exceda 30 minutos no decurso de qualquer um dos períodos de condicionamento do filtro;

d) Devem minimizar-se os níveis de contaminantes ambientais na câmara (ou sala) de pesagem que possam depositar-se sobre os filtros de partículas durante a sua fase de estabilização;

e) No decurso da operação de pesagem, não são permitidos desvios em relação às condições especificadas.

4.2.2.2. Resposta linear de uma balança analítica

A balança analítica utilizada para determinar o peso do filtro deve obedecer aos critérios de verificação da linearidade do quadro A5/1 mediante a aplicação de uma regressão linear. Isto implica uma precisão de, pelo menos, ± 2 μg e uma resolução de, pelo menos, 1 μg (1 dígito = 1 μg). Devem ser testados pelo menos quatro pesos de referência equidistantes. O valor zero deve situar-se no intervalo ± 1 μg.

Quadro A5/1

Critérios de verificação da balança analítica

Sistema de medição	Interceção a0	Declive a1	Erro-padrão da estimativa (SEE)	Coeficiente de determinação r^2
Balança de partículas	≤ 1 μg	0.99 – 1.01	≤ 1% máx.	≥ 0.998

4.2.2.3. Eliminação dos efeitos da eletricidade estática

Os efeitos da eletricidade estática devem ser neutralizados. Tal pode ser conseguido ligando a balança à terra através da colocação sobre um tapete antiestático e neutralizando os filtros de partículas antes da pesagem, por exemplo através de um neutralizador de polónio ou de um dispositivo de efeito semelhante. Em alternativa, a eliminação dos efeitos da eletricidade estática pode ser obtida através da equalização da carga estática.

4.2.2.4. Correção da flutuabilidade

Os pesos do filtro de recolha de amostras e do filtro de referência devem ser corrigidos em função dos efeitos da sua flutuabilidade no ar. A correção da flutuabilidade depende da densidade do filtro de recolha de amostras, da densidade do ar e da densidade dos pesos de calibração da balança e não tem em conta a flutuabilidade das partículas propriamente ditas.

Se a densidade do material filtrante não for conhecida, devem utilizar-se as seguintes densidades:

a) Filtro de fibra de vidro revestido a PTFE: 2 300 kg/m³;

b) Filtro de membrana em PTFE: 2 144 kg/m³;

c) Filtro de membrana em PTFE com anel de suporte em polimetilpenteno: 920 kg/m³.

Quanto aos pesos de calibração em aço inoxidável, deve utilizar-se uma densidade de 8 000 kg/m³. Se o material dos pesos de calibração for diferente, é necessário conhecer e utilizar a respetiva densidade. Deve seguir-se a Recomendação Internacional OIML R 111-1, edição 2004 (E) (ou equivalente) da Organização Internacional de Metrologia Legal sobre os pesos de calibração.

Deve aplicar-se a seguinte equação:

$$Pe_f = Pe_{uncorr} \times \left(\frac{1 - \frac{\rho_a}{\rho_w}}{1 - \frac{\rho_a}{\rho_f}} \right)$$

em que:

Pe_f é a massa corrigida da amostra de partículas, em mg;

Pe_{uncorr} é a massa não corrigida da amostra de partículas, em mg;

ρ_a é a densidade do ar, em kg/m³;

ρ_w é a densidade dos pesos de calibração da balança, em kg/m³;

ρ_f é a densidade do filtro de recolha de amostras de partículas, em kg/m³.

A densidade do ar ρ_a é calculada pela seguinte equação:

$$\rho_a = \frac{p_b \times M_{mix}}{R \times T_a}$$

p_b é a pressão atmosférica total, em kPa;

T_a é a temperatura do ar na proximidade da balança, em Kelvin (K);

M_{mix} é a massa molar do ar no ambiente da balança, 28,836 g mol^{-1};

R é a constante molar dos gases perfeitos, 8,3144 J mol^{-1} K^{-1}.

4.3. Equipamento para medição do número de partículas (se for exigida a medição do número de partículas)

4.3.1. Especificação

4.3.1.1. Descrição geral do sistema

4.3.1.1.1. O sistema de recolha de amostras de partículas é composto por uma sonda ou ponto de recolha de amostras que extrai uma amostra de um fluxo homogeneamente misturado num sistema de diluição, um separador de partículas voláteis (VPR), situado a montante de um contador do número de partículas (CNP) e uma tubagem de transferência adequada. Ver figura A5/14.

4.3.1.1.2. Recomenda-se a instalação de um pré-classificador granulométrico (PCF) (por exemplo, ciclone, impactor, etc.) antes da entrada do SPV. O diâmetro de partícula que constitui o ponto de corte de 50% do PCF deve situar-se entre 2,5 μm e 10 μm, para o caudal volumétrico selecionado para a recolha de amostras de partículas. O PCF deve permitir que, no mínimo, 99% da concentração mássica de partículas com 1 μm que entram no PCF o atravessem até à sua saída com o caudal volumétrico selecionado para a recolha de amostras de partículas.

Uma sonda de recolha de amostras que funcione como classificador granulométrico, tal como se vê na figura A5/11, constitui uma alternativa aceitável à utilização de um PCF.

4.3.1.2. Requisitos gerais

4.3.1.2.1. O ponto de recolha de amostras de partículas deve estar situado num sistema de diluição. Caso se utilize um sistema de diluição dupla, o ponto de recolha de amostras de partículas deve estar situado no sistema de diluição primária.

4.3.1.2.1.1. A ponta da sonda de recolha ou PSP e o PTT, formam, em conjunto, o sistema de transferência de partículas (PTS). O PTS encaminha a amostra do túnel de diluição para a entrada do VPR. O PTS deve cumprir as seguintes condições:

a) A sonda de recolha de amostras deve ser instalada pelo menos 10 vezes o diâmetro do túnel a jusante da entrada dos gases, orientado para montante do fluxo de gás no túnel, encontrando-se o seu eixo na extremidade paralelo ao do túnel de diluição;

b) A sonda de recolha de amostras deve encontrar-se a montante de qualquer dispositivo de condicionamento (por exemplo, permutador de calor);

c) A sonda de recolha de amostras deve estar posicionada no túnel de diluição, de modo a permitir a recolha da amostra a partir de uma mistura homogénea diluente/gases de escape.

4.3.1.2.1.2. A amostra de gás que passa pelo PTS deve cumprir as seguintes condições:

a) Se se usar um sistema de diluição do fluxo total dos gases de escape, deve ter um número de Reynolds (Re) inferior a 1 700;

b) Se se usar um sistema de diluição dupla, o fluxo deve ter um número de Reynolds (Re) inferior a 1 700 no PTT ou seja, a jusante da sonda ou ponto de recolha de amostras;

c) Deve ter um tempo de permanência ≤ 3 segundos.

4.3.1.2.1.3. Será admitida qualquer outra configuração de recolha de amostras no PTS relativamente à qual se possa demonstrar que a penetração de partículas de 30 nm é equivalente.

4.3.1.2.1.4. O tubo de descarga (OT) que encaminha a amostra diluída do VPR para a entrada do PNC deve possuir as seguintes características:

a) Um diâmetro interno ≥ 4 mm;

b) Um tempo de permanência do fluxo da amostra de gás ≤ 0,8 segundos.

4.3.1.2.1.5. Será admitida qualquer outra configuração de recolha de amostras no OT relativamente à qual se possa demonstrar que a penetração de partículas de 30 nm é equivalente.

4.3.1.2.2. O VPR deve incluir dispositivos para a diluição da amostra e para a separação das partículas voláteis.

4.3.1.2.3. Todas as peças do sistema de diluição e do sistema de recolha de amostras, desde o tubo de escape até ao PNC, que estejam em contacto com gases de escape brutos ou diluídos, devem ser concebidas para minimizar a deposição das partículas. Todas as peças devem ser feitas de materiais condutores de eletricidade que não reajam com componentes dos gases de escape e devem ser ligadas à terra para impedir efeitos eletrostáticos.

4.3.1.2.4. O sistema de recolha de amostras de partículas deve obedecer às regras da arte no que se refere à amostragem de aerossóis, a saber, não comportar cotovelos pronunciados nem mudanças bruscas de secção transversal, possuir superfícies internas lisas e tubos de amostragem o mais curtos possível. Admitem-se alterações graduais na secção transversal.

4.3.1.3. Requisitos específicos

4.3.1.3.1. A amostra de partículas não deve passar através de uma bomba antes de passar pelo PNC.

4.3.1.3.2. É recomendada a utilização de um pré-classificador.

4.3.1.3.3. O dispositivo de pré-condicionamento da amostra deve:

a) Ser capaz de diluir a amostra, em uma ou mais etapas, para diminuir a concentração em número de partículas abaixo do limiar a partir do qual o PNC deixa de poder funcionar em modo de contagem partícula a partícula, bem como para reduzir a temperatura do gás abaixo de 35 °C à entrada do PNC;

b) Incluir uma primeira etapa de diluição aquecida à saída da qual a temperatura da amostra é ≥ 150 °C e ≤ 350 °C ± 10 °C e a sua diluição corresponde a um fator de pelo menos 10;

c) Controlar as etapas aquecidas a uma temperatura nominal de funcionamento constante, no intervalo de variação ≥ 150 °C e ≤ 400 °C ± 10 °C;

d) Fornecer indicações que permitam saber se as etapas aquecidas estão à temperatura correta de funcionamento;

e) Ser concebido de modo a atingir uma eficiência de penetração das partículas sólidas de, pelo menos, 70% das partículas com um diâmetro de mobilidade elétrica de 100 nm;

f) Atingir um fator de redução da concentração de partículas $f_r(d_i)$ para partículas cujo diâmetro de mobilidade elétrica seja de 30 nm e 50 nm que não seja superior em mais de 30% e 20%, respetivamente, nem inferior em mais de 5% ao obtido para as partículas com um diâmetro de mobilidade elétrica de 100 nm, para o conjunto do VPR;

O fator de redução da concentração de partículas para cada dimensão de partículas $f_r(d_i)$ deve ser calculado recorrendo à seguinte equação:

$$f_r(d_i) = \frac{N_{in}(d_i)}{N_{out}(d_i)}$$

em que:

$N_{in}(d_i)$	é a concentração em número de partículas a montante, para partículas de diâmetro d_i;
$N_{out}(d_i)$	é a concentração em número de partículas a jusante, para partículas de diâmetro d_i;
d_i	é o diâmetro de mobilidade elétrica das partículas (30, 50 ou 100 nm).
$N_{in}(d_i)$ and $N_{out}(d_i)$	devem ser corrigidos em função das mesmas condições.

A média aritmética do fator de redução da concentração de partículas para um dado nível de diluição $\overline{f_r}$ é calculada pela seguinte equação:

$$\overline{f_r} = \frac{f_r(30nm)+f_r(50nm)+f_r(100nm)}{3}$$

Recomenda-se que o VPR seja calibrado e validado enquanto unidade integrada;

g) Ser concebido de acordo com boas práticas de engenharia a fim de garantir que os fatores de redução da concentração de partículas são estáveis durante todo o ensaio;

h) Obter também uma vaporização superior a 99,0% de partículas de tetracontano ($CH_3(CH_2)_{38}CH_3$) de 30 nm, com uma concentração à entrada ≥ 10 000 por cm^3, através do aquecimento e da redução das pressões parciais do tetracontano.

4.3.1.3.4. O PNC deve:

a) Funcionar em condições de fluxo total;

b) Efetuar a contagem com uma exatidão de ± 10% no intervalo compreendido entre 1 por cm^3 e o limiar superior a partir do qual o PNC deixa de poder funcionar em modo de contagem partícula a partícula, segundo uma norma adequada identificável. Em concentrações inferiores a 100 por cm^3, poderão ser necessárias medições cuja média seja calculada para períodos de amostragem de longa duração, a fim de demonstrar a exatidão do PNC, com um grau elevado de confiança estatística;

c) Ter uma resolução de pelo menos 0,1 partícula por cm^3 a concentrações inferiores a 100 por cm^3;

d) Ter uma resposta linear às concentrações em número de partículas ao longo de todo o intervalo de medição no modo de contagem partícula a partícula;

e) Ter uma frequência de transmissão de dados igual ou superior a 0,5 Hz;

f) Ter um tempo de resposta t_{90} ao longo do intervalo de medida das concentrações inferior a 5 segundos;

g) Comportar uma função de correção da coincidência até uma correção máxima de 10%, e poder aplicar um fator de calibração interno em conformidade com o ponto 5.7.1.3 do presente anexo, mas não poder utilizar qualquer outro algoritmo de correção ou definição no que diz respeito à eficiência da contagem;

h) Ter eficiências de contagem às diferentes dimensões das partículas, conforme especificado no quadro A5/2.

Quadro A5/2

Eficiência da contagem no PNC

Diâmetro de mobilidade elétrica das partículas (nm)	Eficiência da contagem no PNC (em percentagem)
23 ±1	50 ±12
41 ±1	> 90

4.3.1.3.5. Se o PNC funcionar com um líquido, este deve ser substituído com a frequência indicada pelo fabricante do instrumento.

4.3.1.3.6. Se não forem mantidas a um valor constante conhecido no ponto de regulação do caudal do PNC, a pressão e/ou a temperatura à entrada do PNC devem ser medidas e comunicadas para efeitos de correção das medições da concentração de partículas, a fim de repor as condições normais.

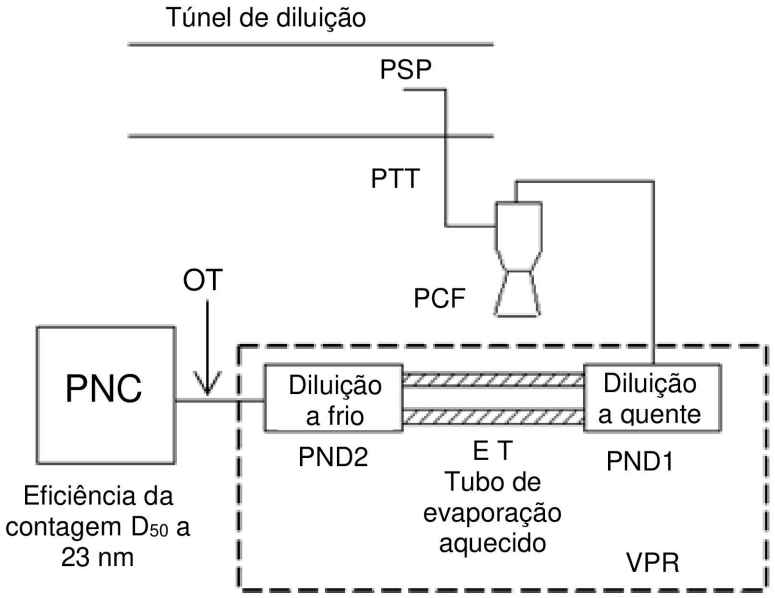
4.3.1.3.7. A soma do tempo de permanência no PTS, no VPR e no OT mais o tempo de resposta t_{90} do PNC não deve exceder 20 segundos.

4.3.1.4. Descrição do sistema recomendado

Apresenta-se em seguida a prática recomendada para a medição do número de partículas. No entanto, são aceitáveis sistemas que cumpram as prescrições de desempenho enunciadas nos pontos 4.3.1.2 e 4.3.1.3 do presente anexo.

Figura A5/14

Sistema de recolha de amostras de partículas recomendado



4.3.1.4.1. Descrição do sistema de recolha de amostras

4.3.1.4.1.1. O sistema de recolha de amostras de partículas é composto pela ponta da sonda de recolha de amostras ou pelo ponto de recolha de amostras de partículas no sistema de diluição, um PTT, um PCF e um VPR, a montante da unidade de PNC.

4.3.1.4.1.2. O VPR deve incluir dispositivos para a diluição da amostra (diluidores do número de partículas: PND_1 e PND_2) e a evaporação das partículas (tubo de evaporação, ET).

4.3.1.4.1.3. A sonda ou ponto de recolha de amostras de partículas para o caudal do gás de ensaio deve estar posicionada no túnel de diluição de modo a permitir a recolha de uma amostra representativa do fluxo de gás a partir de uma mistura homogénea diluente/gases de escape.

5. INTERVALOS DE CALIBRAÇÃO E PROCEDIMENTOS

5.1. Intervalos de calibração

Todos os instrumentos do quadro A5/3 devem ser calibrados durante/após grandes períodos de manutenção.

Quadro A5/3

Intervalos de calibração do instrumento

Controlos do instrumento	Intervalo	Critério
Linearização do analisador de gases (calibração)	De 6 em 6 meses	± 2% do valor
Meio da escala	De 6 em 6 meses	± 2%
CO NDIR: Interferência CO_2/H_2O	Mensalmente	−1 a 3 ppm
Verificação do conversor de NO_x	Mensalmente	> 95%
Verificação do separador de CH_4	Anualmente	98% de etano

Resposta do FID de CH_4	Anualmente	Ver ponto 5.4.3 do presente anexo.
Fluxo ar/combustível do FID	Em momentos de grandes operações de manutenção	De acordo com o fabricante do instrumento.
NO/NO_2 NDUV: Interferência H_2O, HC	Em momentos de grandes operações de manutenção	De acordo com o fabricante do instrumento.
Espetrómetros de laser de infravermelhos (analisadores de infravermelhos de banda estreita, alta resolução e modulados): verificação das interferências	Anualmente	De acordo com o fabricante do instrumento.
QCL	Anualmente	De acordo com o fabricante do instrumento.
Métodos GC	Ver ponto 7.2 do presente anexo.	Ver ponto 7.2 do presente anexo.
Métodos LC	Anualmente	De acordo com o fabricante do instrumento.
Fotoacústica	Anualmente	De acordo com o fabricante do instrumento.
FTIR: verificação da linearidade	No prazo de 370 dias antes do ensaio	Ver ponto 7.1 do presente anexo.
Linearidade da microbalança	Anualmente	Ver ponto 4.2.2.2 do presente anexo.
PNC (contador do número de partículas) (se aplicável)	Ver ponto 5.7.1.1 do presente anexo.	Ver ponto 5.7.1.3 do presente anexo.
VPR (separador de partículas voláteis)	Ver ponto 5.7.2.1 do presente anexo.	Ver ponto 5.7.2 do presente anexo.

Quadro A5/4

Intervalos de calibração do amostrador a volume constante (CVS)

CVS	Intervalo	Critério
Caudal do CVS	Após a revisão	± 2%
Sensor de temperatura	Anualmente	± 1 °C
Sensor de pressão	Anualmente	± 0,4 kPa
Verificação da injeção	Semanalmente	± 2%

Quadro A5/5

Intervalos de calibração de dados ambientais

Clima	Intervalo	Critério
Temperatura	Anualmente	± 1 °C
Ponto de orvalho	Anualmente	± 5% RH
Pressão ambiente	Anualmente	± 0,4 kPa
Ventoinha de arrefecimento	Após a revisão	Em conformidade com o 1.1.1 do presente anexo.

5.2. Procedimentos de calibração do analisador

5.2.1. Cada analisador deve ser calibrado conforme especificado pelo fabricante do instrumento ou, pelo menos, com a frequência especificada no quadro A5/3.

5.2.2. Cada uma das gamas de funcionamento normalmente utilizadas deve ser linearizada pelo processo a seguir indicado:

5.2.2.1. A curva de linearização do analisador é estabelecida através de, pelo menos, cinco pontos de calibração, espaçados o mais uniformemente possível. A concentração nominal do gás de calibração com a concentração mais elevada deve ser, pelo menos, igual a 80% da escala completa.

5.2.2.2. A concentração de gás de calibração requerida pode ser obtida por meio de um misturador-doseador de gases, por diluição com N_2 purificado ou com ar de síntese purificado.

5.2.2.3. A curva de linearização é determinada pelo método dos mínimos quadrados. Se o grau do polinómio resultante for superior a 3, o número de pontos de calibração deve ser, pelo menos, igual ao grau deste polinómio mais 2.

5.2.2.4. A curva de linearização não deve diferir em mais do que ± 2% do valor nominal de cada gás de calibração.

5.2.2.5. O traçado da curva de linearização e dos pontos utilizados permite verificar se a calibração foi corretamente executada. Devem ser indicados os diferentes parâmetros característicos do analisador, em especial:

a) Analisador e gás componente;

b) Intervalo;

c) Data da linearização.

5.2.2.6. Se a autoridade competente considerar que as tecnologias alternativas (por exemplo, computadores, comutadores de gama controlados eletronicamente, etc.) garantem uma exatidão equivalente, essas alternativas poderão ser utilizadas.

5.3. Procedimento de verificação do zero e da calibração do analisador

5.3.1. Cada gama de funcionamento normalmente utilizada deve ser verificada antes de cada análise em conformidade com os pontos 5.3.1.1 e 5.3.1.2 do presente anexo.

5.3.1.1. A calibração deve ser verificada utilizando um gás de colocação no zero e um gás de calibração em conformidade com o ponto 2.14.2.3 do anexo B6.

5.3.1.2. Depois do ensaio, o gás de colocação no zero e o mesmo gás de calibração devem ser utilizados para um novo controlo em conformidade com o ponto 2.14.2.4 do anexo B6.

5.4. Procedimento de verificação da resposta do detetor do tipo de ionização por chama (FID) aos hidrocarbonetos

5.4.1. Otimização da resposta do detetor

O detetor FID deve ser regulado em conformidade com as instruções fornecidas pelo fabricante. Na gama de funcionamento mais comum, deve utilizar-se propano/ar.

5.4.2. Calibração do analisador de hidrocarbonetos

5.4.2.1. O analisador deve ser calibrado utilizando propano/ar e ar de síntese purificado.

5.4.2.2. Deve estabelecer-se uma curva de calibração conforme descrito no ponto 5.2.2 do presente anexo.

5.4.3. Fatores de resposta de diferentes hidrocarbonetos e limites recomendados

5.4.3.1. O fator de resposta (Rf) relativo a um determinado composto hidrocarboneto é a razão entre o valor C_1 do FID e a concentração no cilindro de gás, expressa em ppm de C_1.

A concentração do gás de ensaio deve estar a um nível que dê uma resposta de cerca de 80% da deflexão da escala completa para as gamas de funcionamento. A concentração deve ser conhecida com uma exatidão de ± 2% em relação a um padrão gravimétrico expresso em volume. Além disso, o cilindro de gás deve ser pré-condicionado durante 24 horas a uma temperatura compreendida entre 20 e 30 °C.

5.4.3.2. O fator de metano Rf_{CH4} deve ser medido e determinado ao colocar um analisador em serviço e, daí em diante, anualmente ou após grandes operações de manutenção, consoante o que ocorrer primeiro.

Mede-se o fator de resposta de propileno Rf_{C3H6} e o fator de resposta de tolueno Rf_{C7H8} quando se coloca um analisador em serviço. Recomenda-se que estes valores sejam medidos durante ou após qualquer grande operação de manutenção que possa afetar os fatores de resposta.

Os gases de ensaio a utilizar e os fatores de resposta recomendados são os seguintes:

Metano e ar purificado: $0.95 < Rf_{CH4} < 1.15$

or 1,00 < Rf < 1,05 for NG/biomethane fuelled vehicles

Propileno e ar purificado: $0.85 < Rf_{C3H6} < 1.10$

Tolueno e ar purificado: $0.85 < Rf_{C7H8} < 1.10$

Estes valores referem-se a um fator Rf de 1,00 para o propano e o ar purificado.

5.5. Procedimento de ensaio da eficiência do conversor de NO_x

5.5.1. A eficiência dos conversores em termos de conversão do NO_2 em NO deve ser ensaiada por meio de um ozonizador, utilizando-se o dispositivo esquematizado na figura A5/15 e o procedimento seguinte:

5.5.1.1. O analisador deve calibrar-se na gama mais correntemente utilizada, em conformidade com as instruções do fabricante, com um gás de colocação no zero e um gás de calibração (este último deve ter um teor em NO correspondente a cerca de 80% da escala operacional, e a concentração de NO_2 na mistura de gases deve ser inferior a 5% da concentração de NO). O analisador de NO_x deve estar no modo NO, para que o gás de calibração não passe através do conversor. Regista-se a concentração indicada.

5.5.1.2. Através de uma junta em T, deve adicionar-se continuamente oxigénio ou ar de síntese ao fluxo de gás de calibração, até que a concentração indicada seja cerca de 10% menor do que a concentração de calibração indicada no ponto 5.5.1.1 do presente anexo. Regista-se a concentração (c) indicada. O ozonizador deve permanecer desligado durante toda esta operação.

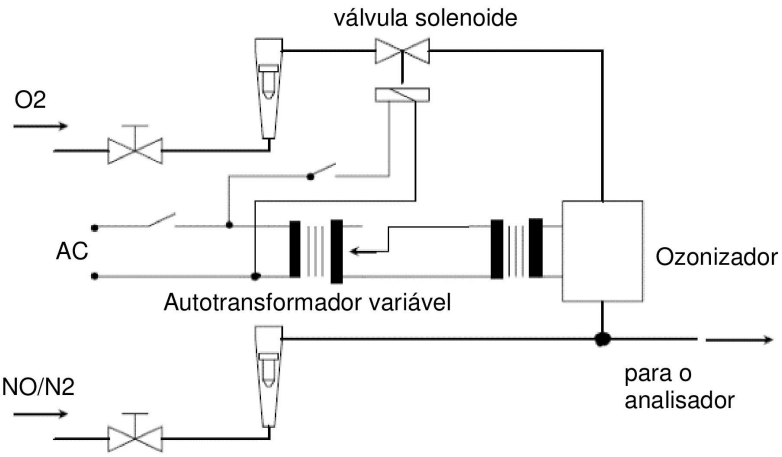
5.5.1.3. Liga-se então o ozonizador de modo a produzir ozono suficiente para reduzir a concentração de NO a 20% (valor mínimo 10%) da concentração de calibração especificada no ponto 5.5.1.1 do presente anexo. Regista-se a concentração (d) indicada.

5.5.1.4. Deve comutar-se o analisador de NO_x para o modo NO_x, a fim de que a mistura de gases (constituída por NO, NO_2, O_2 e N_2) passe através do conversor. Regista-se a concentração (a) indicada.

5.5.1.5. A seguir, desativa-se o ozonizador. A mistura de gases descrita no ponto 5.5.1.2 do presente anexo deve passar através do conversor para o detetor. Regista-se a concentração (b) indicada.

Figura A5/15

Configuração do ensaio de eficiência do conversor de NO_x



5.5.1.6. Ainda com o ozonizador desligado, corta-se também a entrada de oxigénio ou de ar sintético. O valor de NO_2 indicado pelo analisador não deve ser então mais de 5% superior ao valor especificado no ponto 5.5.1.1 do presente anexo.

5.5.1.7. A eficiência do conversor de NO_x, em percentagem, é calculada utilizando as concentrações a, b, c e d determinadas nos pontos 5.5.1.2 a 5.5.1.5 do presente anexo, através da seguinte equação:

$$\text{Efficiency} = \left(1 + \frac{a-b}{c-d}\right) \times 100$$

A eficiência do conversor não deve ser inferior a 95%. A eficiência do conversor deve ser ensaiada com a frequência definida no quadro A5/3.

5.6. Calibração da microbalança

A calibração da microbalança utilizada para a pesagem dos filtros de recolha de amostras de partículas deve ser conforme a uma norma nacional ou internacional. A balança deve cumprir os requisitos de linearidade indicados no ponto 4.2.2.2 do presente anexo. A verificação da linearidade deve ser realizada pelo menos de 12 em 12 meses ou sempre que ocorra uma reparação ou mudança do sistema que possa influenciar a calibração.

5.7. Calibração e validação do sistema de amostragem de partículas (se for exigida a medição do número de partículas)

Para exemplos de métodos de calibração/validação consultar: http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29grpe/pmpFCP.html

5.7.1. Calibração do PNC

5.7.1.1. A autoridade competente deve garantir a existência de um certificado de calibração do PNC que ateste a sua conformidade com uma norma identificável, estabelecido no período de 13 meses anterior ao ensaio das emissões. Entre calibrações, deve monitorizar-se a eficiência de contagem do PNC, a fim de detetar qualquer deterioração, ou então a mecha do PNC deve ser regularmente mudada, de seis em seis meses. Ver figuras A5/16 e A5/17. A eficiência de contagem do PNC pode ser monitorizada em função de um PNC de referência ou de, pelo menos, dois outros PNC de medição. Se a concentração do número de partículas resultante do PNC se situar no intervalo de ± 10% da média aritmética das concentrações medidas pelo PNC de referência ou por um grupo de dois ou mais PNC, o PNC deve ser considerado estável, caso contrário carece de manutenção. Se o PNC for monitorizado em função de dois ou mais PNC de medição, pode utilizar-se um veículo de referência que passe sequencialmente em diferentes células de ensaio, cada uma com o seu próprio PNC.

Figura A5/16

Sequência anual nominal para a verificação do PNC

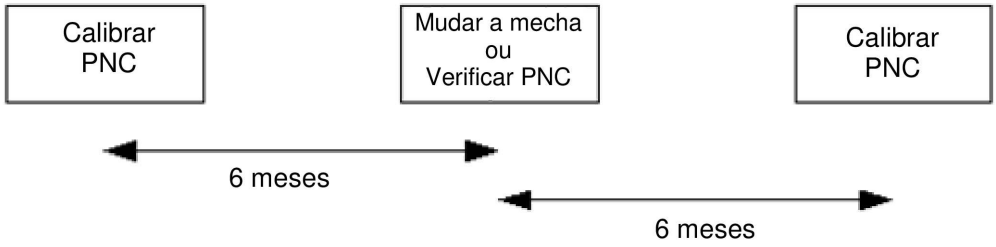
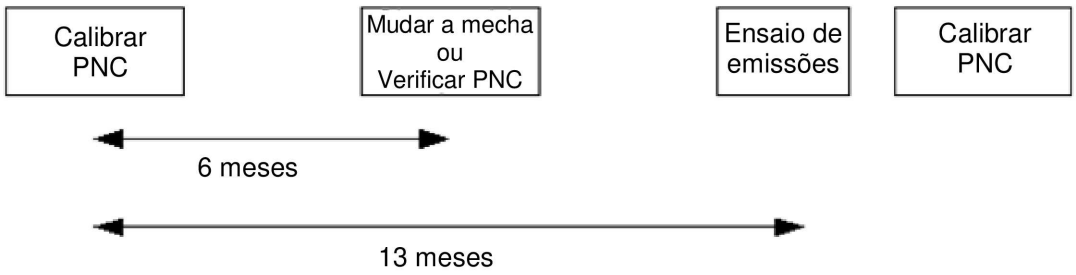


Figura A5/17

Sequência anual alargada para a verificação do PNC (em caso de adiamento da calibração completa do PNC)



5.7.1.2. O PNC deve também ser recalibrado após qualquer operação de manutenção importante, sendo neste caso necessário um novo certificado de calibração.

5.7.1.3. A calibração deve ser efetuada de acordo com um método de calibração normalizado nacional ou internacional que compare a resposta do PNC a calibrar com a de:

a) Um eletrómetro de aerossol calibrado, ao amostrar simultaneamente partículas de calibração classificadas eletrostaticamente; ou

b) Um segundo PNC que tenha sido diretamente calibrado pelo método descrito acima.

5.7.1.3.1. Para os requisitos do ponto 5.7.1.3, alínea a), efetua-se a calibração utilizando pelo menos seis concentrações-padrão espaçadas tão uniformemente quanto possível por toda a gama de medição do PNC.

5.7.1.3.2. Para os requisitos do ponto 5.7.1.3, alínea b), efetua-se a calibração utilizando pelo menos seis concentrações-padrão de toda a gama de medição do PNC. Pelo menos três pontos devem situar-se a concentrações inferiores a 1 000 por cm^3, devendo as restantes concentrações ser espaçadas linearmente entre 1 000 por cm^3 e a concentração máxima à qual o PNC pode funcionar em modo de contagem partícula a partícula.

5.7.1.3.3. Para os requisitos dos pontos 5.7.1.3, alínea a), e 5.7.1.3, alínea b), os pontos selecionados devem incluir um ponto de concentração nominal igual a zero produzido pela aposição, na entrada de cada instrumento, de um filtro HEPA que seja pelo menos da classe H13 em conformidade com a norma EN 1822:2008 ou apresente desempenho equivalente. Se não for aplicado nenhum fator de calibração ao PNC a calibrar, as concentrações medidas não devem afastar-se em mais de ± 10% da concentração-padrão para cada concentração, com exceção do ponto zero. Caso contrário, o PNC a calibrar deve ser recusado. O gradiente obtido por regressão linear dos mínimos quadrados dos dois conjuntos de dados deve ser calculado e registado. Deve ser aplicado ao PNC a calibrar um fator de calibração igual ao inverso do gradiente. Calcula-se a linearidade da resposta com base no quadrado do coeficiente de correlação de Pearson (r) dos dois conjuntos de dados, que deve ser igual ou superior a 0,97. Para o cálculo do gradiente e de r^2, deve fazer-se passar a reta da regressão linear pela origem (o que corresponde a uma concentração zero para ambos os instrumentos).

5.7.1.4. A calibração deve também incluir uma verificação, em conformidade com os requisitos do ponto 4.3.1.3.4, alínea h) do presente anexo, da eficiência de deteção do PNC para partículas com um diâmetro de mobilidade elétrica de 23 nm. Não é exigida uma verificação da eficiência de contagem de partículas com 41 nm.

5.7.2. Calibração/validação do VPR

5.7.2.1. Deve proceder-se à calibração dos fatores de redução da concentração de partículas aplicáveis ao VPR em toda a gama de regulação das diluições, às temperaturas de funcionamento do instrumento recomendadas pelo fabricante, caso o dispositivo seja novo ou tenha sido sujeito a uma operação de manutenção importante. A única obrigação em matéria de validação periódica do fator de redução da concentração de partículas aplicável ao VPR consiste num controlo com uma única configuração de ensaio, tipicamente a que é utilizada para medições em veículos equipados com filtros de partículas. A autoridade competente deve garantir a existência de um certificado de calibração ou validação do VPR, emitido no período de seis meses anterior ao ensaio das emissões. Se o VPR incorporar dispositivos de alerta para a monitorização da temperatura, admite-se um intervalo de 13 meses entre validações.

Recomenda-se que o VPR seja calibrado e validado enquanto unidade integrada.

As características do VPR devem ser determinadas para o fator de redução de concentração de partículas para partículas sólidas com um diâmetro de mobilidade elétrica de 30 nm, 50 nm e 100 nm. Os fatores de redução da concentração de partículas $f_r(d)$ para partículas cujo diâmetro de mobilidade elétrica seja de 30 nm e 50 nm não devem ser superiores em mais de 30% e 20%, respetivamente, nem inferiores em mais de 5% aos obtidos para as partículas com um diâmetro de mobilidade elétrica de 100 nm. Para efeitos de validação, a média aritmética do fator de redução da concentração de partículas não se deve afastar mais de ± 10% da média aritmética do fator de redução da concentração de partículas $\overline{f_r}$ determinado durante a primeira calibração do VPR.

5.7.2.2. O aerossol de ensaio para estas medições deve ser constituído por partículas sólidas com um diâmetro de mobilidade elétrica de 30, 50 e 100 nm e uma concentração mínima de 5 000 partículas por cm^3 à entrada do VPR. Como opção, pode usar-se para a validação um aerossol polidisperso com um diâmetro mediano de mobilidade elétrica de 50 nm. O aerossol de ensaio deve ser termicamente estável às temperaturas de funcionamento do VPR. As concentrações em número de partículas devem ser medidas a montante e a jusante das componentes.

O fator de redução da concentração de partículas para cada dimensão de partículas monodispersas, $f_r(d_i)$ deve ser calculado recorrendo à seguinte equação:

$$f_r(d_i) = \frac{N_{in}(d_i)}{N_{out}(d_i)}$$

em que:

$N_{in}(d_i)$	é a concentração em número de partículas a montante, para partículas de diâmetro d_i;
$N_{out}(d_i)$	é a concentração em número de partículas a jusante, para partículas de diâmetro d_i;
d_i	é o diâmetro de mobilidade elétrica das partículas (30, 50 ou 100 nm).
$N_{in}(d_i)$ e $N_{out}(d_i)$	devem ser corrigidos em função das mesmas condições.

A média aritmética do fator de redução da concentração de partículas $\overline{f_r}$ para um dado nível de diluição é calculada pela seguinte equação:

$$\overline{f_r} = \frac{f_r(30nm)+f_r(50nm)+f_r(100nm)}{3}$$

Se se usar na validação um aerossol polidisperso de 50 nm, a média aritmética do fator de redução da concentração de partículas $\overline{f_v}$ para o nível de diluição usado na validação é calculada pela seguinte equação:

$$\overline{f_v} = \frac{N_{in}}{N_{out}}$$

em que:

N_{in} é a concentração em número de partículas a montante;

N_{out} é a concentração em número de partículas a jusante.

5.7.2.3. O VPR deve obter uma separação superior a 99,0% das partículas de tetracontano ($CH_3(CH_2)_{38}CH_3$) com um diâmetro de mobilidade elétrica de, pelo menos, 30 nm e uma concentração à entrada ≥ 10 000 por cm^3 quando o aparelho funciona ao seu nível de diluição mínima e à temperatura de funcionamento recomendada pelo fabricante.

5.7.3. Procedimentos de verificação do sistema de medição do número de partículas

Mensalmente, deve verificar-se, por meio de um medidor de caudais calibrado, que o valor da medição do fluxo de entrada no PNC não difere mais de 5% em relação ao caudal nominal do PNC.

5.8. Exatidão do dispositivo de mistura

Se se utilizar um misturador-doseador de gases para efetuar as calibrações, conforme definido no ponto 5.2 do presente anexo, a exatidão do dispositivo misturador deve ser tal que a concentração dos gases de calibração diluídos possa ser determinada com uma aproximação de ± 2%. A curva de calibração deve ser controlada através de uma verificação a meio da escala, conforme descrito no ponto 5.3 do presente anexo. Um gás de calibração com uma concentração inferior a 50% da gama do analisador deve estar a ± 2% da sua concentração certificada.

6. Gases de referência

Apenas para o Nível 1-B:

No caso de não estarem disponíveis gases com a tolerância que se segue em relação ao valor fixado no Sistema de Serviço de Calibração Japonês (JCSS), pode ser utilizado um gás com uma tolerância maior, mas mais apertada, disponível no JCSS.

6.1. Gases puros

6.1.1. Todos os valores em ppm representam na realidade V-ppm (vpm)

6.1.2. Os seguintes gases puros podem ser utilizados, se necessário, para efeitos de calibração e funcionamento:

6.1.2.1. Azoto:

Pureza: ≤ 1 ppm C_1, ≤ 1 ppm CO, ≤ 400 ppm CO_2, ≤ 0,1 ppm NO, ≤ 0,1 ppm N_2O, ≤ 0,1 ppm NH_3.

6.1.2.2. Ar de síntese:

Pureza: ≤ 1 ppm C_1, ≤ 1 ppm CO, ≤ 400 ppm CO_2, ≤ 0,1 ppm NO, ≤ 0,1 ppm NO_2; concentração em volume de oxigénio de 18% a 21%;

6.1.2.3. Oxigénio:

Pureza: > 99,5% vol O_2;

6.1.2.4. Hidrogénio (e mistura contendo hélio ou azoto):

Pureza: ≤ 1 ppm C_1, ≤ 400 ppm CO_2; concentração em volume de hidrogénio de 39% a 41%;

6.1.2.5. Monóxido de carbono:

Pureza mínima: 99,5%.

6.1.2.6. Propano:

Pureza mínima: 99,5%.

6.2. Gases de calibração

A concentração real de um gás de calibração deve ser o valor com uma tolerância de ± 1% do valor indicado ou conforme apresentado a seguir, devendo ser conforme às normas nacionais e internacionais.

As misturas de gases com as seguintes composições devem estar de acordo com as especificações para os gases referidas nos pontos 6.1.2.1 ou 6.1.2.2 do presente anexo:

a) C_3H_8 em ar de síntese (ver ponto 6.1.2.2 do presente anexo);

b) CO em azoto;

c) CO_2 em azoto;

d) CH_4 em ar de síntese;

e) NO em azoto (a quantidade de NO_2 contida neste gás de calibração não deve exceder 5% do teor de NO).

ANEXO B6

Procedimentos e condições do ensaio do tipo 1

1. DESCRIÇÃO DOS ENSAIOS

1.1. O ensaio do tipo 1 é utilizado para verificar as emissões de compostos gasosos e de partículas, o número de partículas, as emissões mássicas de CO_2, o consumo de combustível, o consumo de energia elétrica e a autonomia elétrica no ciclo de ensaio de WLTP.

1.1.1. Os ensaios devem ser efetuados de acordo com o método descrito no ponto 2 do presente anexo ou ponto 3 do anexo B8 para veículos elétricos puros, híbridos elétricos e veículos híbridos com pilha de combustível hidrogénio comprimido. Os gases de escape, as partículas sólidas e as partículas suspensas (se for exigida a medição do número de partículas) devem ser recolhidos e analisados segundo os métodos prescritos.

1.1.2. Quando o combustível de referência a utilizar for GPL ou GN/biometano, aplicam-se também as disposições seguintes.

1.1.2.1. Homologação de um veículo precursor no que diz respeito às emissões de escape

1.1.2.1.1. O veículo precursor deve demonstrar a sua capacidade de se adaptar a um combustível de qualquer composição que possa existir no mercado. No caso do GPL, há variações na composição C3/C4. No caso do GN/biometano, há geralmente dois tipos de combustíveis, o combustível de elevado poder calorífico (gás H) e o combustível de baixo poder calorífico (gás L), mas com uma dispersão significativa em ambas as gamas; diferem significativamente em relação ao índice de Wobbe. Essas variações estão refletidas nos combustíveis de referência.

1.1.2.1.2. No caso de veículos alimentados a GPL, GN/biometano, o(s) veículo(s) precursor(es) deve(m) ser submetido(s) ao ensaio do tipo 1 com os dois combustíveis de referência extremos do anexo B3. No caso do GN/biometano, se a transição de um combustível para outro for, na prática, auxiliada pela utilização de um comutador, este comutador não deve ser utilizado durante a homologação. Nesse caso, a pedido do fabricante e com o acordo da entidade homologadora, o ciclo de pré-condicionamento referido no ponto 2.6 do presente anexo, pode ser prolongado.

1.1.2.1.3. O veículo é considerado conforme se, nos ensaios com os combustíveis de referência mencionados no ponto 1.1.2.1.2, o veículo cumprir os limites de emissões.

1.1.2.1.4. No caso dos veículos a GPL ou GN/biometano, determina-se a razão dos resultados das emissões «r» para cada poluente do seguinte modo:

Tipo(s) de combustível	Combustíveis de referência	Cálculo de «r»
GPL e gasolina ou apenas GPL	Combustível A	$r = \frac{B}{A}$
	Combustível B	
GN/biometano e gasolina ou apenas GN/biometano	Combustível G_{20}	$r = \frac{G_{25}}{G_{20}}$
	Combustível G_{25}	

1.1.2.2. Homologação de um membro da família no que diz respeito às emissões de escape:

Para a homologação de veículos monocombustível e bicombustível a gás e que funcionem em modo gás, a GPL ou GN/biometano, como membros da família, o ensaio do tipo 1 deve ser levado a cabo com um combustível gasoso de referência. Este combustível de referência pode ser qualquer um dos combustíveis gasosos de referência. O veículo é considerado conforme se forem cumpridos os seguintes requisitos:

1.1.2.2.1. O veículo cumpre a definição do membro da família estabelecida no ponto 6.3.6.3 do presente regulamento;

1.1.2.2.2. Se o combustível de ensaio for o combustível de referência A para o GPL ou G20 para o GN/biometano, o resultado das emissões é multiplicado pelo fator pertinente «r», calculado no ponto 1.1.2.1.4 do presente anexo se r > 1; não é necessária qualquer correção se r < 1;

1.1.2.2.3. Se o combustível de ensaio for o combustível de referência B para o GPL ou G25 para o GN/biometano, o resultado das emissões é dividido pelo fator pertinente «r», calculado no ponto 1.1.2.1.4 do presente anexo se r < 1; não é necessária qualquer correção se r > 1;

1.1.2.2.4. A pedido do fabricante, o ensaio do tipo 1 pode ser efetuado com ambos os combustíveis de referência, para que não seja necessária qualquer correção;

1.1.2.2.5. O veículo deve satisfazer os limites de emissão válidos para a categoria em causa no que diz respeito às emissões medidas e calculadas;

1.1.2.2.6. Se forem efetuados ensaios repetidos com o mesmo motor, calcula-se primeiro a média dos resultados relativos ao combustível de referência G_{20} ou A e ao combustível de referência G_{25} ou B; o fator «r» é então calculado a partir da média desses resultados;

1.1.2.2.7. Sem prejuízo do disposto no ponto 2.6.4.1.2 do presente anexo, durante o ensaio do tipo 1, é admissível a utilização de gasolina apenas ou em simultâneo com gás quando estiver a funcionar em modo gás, desde que o consumo de energia do gás seja superior a 80% da quantidade total de energia consumida durante o ensaio. Esta percentagem é calculada em conformidade com o método definido no apêndice 3 do presente anexo.

1.2. O número de ensaios deve ser determinado de acordo com o fluxograma da Figura A6/1. O valor-limite consiste no valor máximo permitido para os respetivos critérios de emissões tal como especificados no quadro 1 do presente regulamento.

1.2.1. O fluxograma da figura A6/1 deve ser aplicável apenas a todo o ciclo de ensaios WLTP aplicáveis e não a fases únicas.

1.2.2. Os resultados do ensaio são valores obtidos após efetuar as regulações aplicáveis indicadas nos quadros de pós-tratamento constantes dos anexos B7 e B8.

1.2.3. Determinação dos valores totais do ciclo

1.2.3.1. Se, durante algum dos ensaios, for excedido o valor-limite de emissões-critérios, o veículo deve ser rejeitado.

1.2.3.2. Consoante o modelo de veículo, o fabricante deve declarar, conforme aplicável, os valores totais do ciclo das emissões mássicas de CO_2, o consumo de energia elétrica, o consumo de combustível, a eficiência energética, assim como o PER e o AER em conformidade com o quadro A6/1.

1.2.3.3. Para o Nível 1-A:

O valor declarado do consumo de energia elétrica dos OVC-HEV em condição de funcionamento em perda de carga não deve ser determinado em conformidade com a figura A6/1. Deve ser assinalado como valor de homologação se o valor de CO_2 declarado for aceite como o valor de homologação. Se não for esse o caso, o valor medido do consumo de energia elétrica deve ser assinalado como o valor de homologação. Se for caso disso, devem ser apresentados à autoridade competente elementos de prova da existência de uma correlação entre as emissões mássicas de CO_2 e o consumo de energia elétrica.

Para o Nível 1-B

O valor declarado de eficiência energética dos OVC-HEV em condição de funcionamento em perda de carga não deve ser determinado em conformidade com a figura A6/1. Deve ser assinalado como valor de homologação se o valor de consumo de energia elétrica declarado for aceite como o valor de homologação. Se não for esse o caso, o valor medido de eficiência energética deve ser assinalado como valor de homologação. Se for caso disso, devem ser apresentados à autoridade competente elementos de prova da existência de uma correlação entre a eficiência energética e o consumo de energia elétrica.

1.2.3.4. Se, após o primeiro ensaio, todos os critérios da linha 1 do quadro A6/2 aplicável estiverem preenchidos, todos os valores declarados pelo fabricante devem ser aceites como o valor de homologação. Se algum dos critérios na linha 1 do quadro A6/2 aplicável não estiver preenchido, deve ser realizado um segundo ensaio com o mesmo veículo.

1.2.3.5. Após o segundo ensaio, deve ser calculada a média aritmética dos resultados dos dois ensaios. Se todos os critérios da linha 2 do quadro A6/2 aplicável estiverem preenchidos com estes resultados médios aritméticos, todos os valores declarados pelo fabricante devem ser aceites como o valor de homologação. Se algum dos critérios na linha 2 do quadro A6/2 aplicável não estiver preenchido, deve ser realizado um terceiro ensaio com o mesmo veículo.

1.2.3.6. Após o terceiro ensaio, deve ser calculada a média aritmética dos resultados dos três ensaios. Para todos os parâmetros que preenchem o critério correspondente da linha 3 do quadro A6/2 aplicável, o valor declarado deve ser aceite como o valor de homologação. Para qualquer parâmetro que não preencha o critério correspondente da linha 3 do quadro A6/2 aplicável, o resultado médio aritmético deve ser aceite como o valor de homologação.

1.2.3.7. No caso de qualquer um dos critérios do quadro A6/2 aplicável não se encontrar preenchido após o primeiro ou o segundo ensaio, a pedido do fabricante e mediante a aprovação da autoridade competente, os valores podem voltar a ser declarados como valores mais elevados de emissões ou de consumo, ou como valores inferiores para autonomia elétrica, a fim de reduzir o número de ensaios de homologação.

1.2.3.8. Determinação dos valores de aceitação

1.2.3.8.1. Apenas para o Nível 1-A

Adicionalmente ao disposto no ponto 1.2.3.8.2, devem ser utilizados os seguintes valores de aceitação para $dCO2_1$, $dCO2_2$ e $dCO2_3$ em relação aos critérios para o número de ensaios do quadro A6/2:

$$dCO2_1 = 0{,}990$$

$$dCO2_2 = 0{,}995$$

$$dCO2_3 = 1{,}000$$

1.2.3.8.2. Apenas para o Nível 1-A:

Se o ensaio do tipo 1 em perda de carga dos OVC-HEV consistir em dois ou mais ciclos de ensaio WLTP e o valor dCO2x for inferior a 1,0, esse valor deve ser substituído por 1,0.

1.2.3.9. No caso de o resultado de um ensaio ou de uma média de resultados de ensaio ter sido aceite e confirmada como o valor de homologação, este resultado deve ser referido como «valor declarado» para os cálculos posteriores.

Quadro A6/1

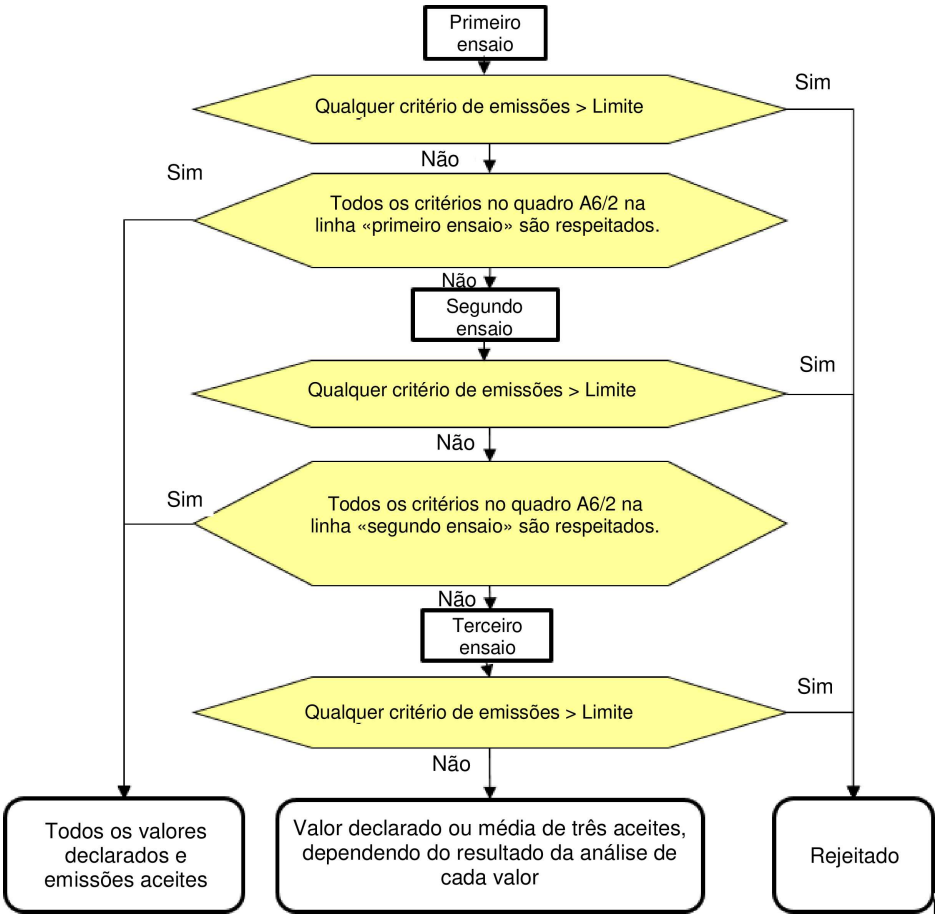
Regras aplicáveis aos valores declarados pelo fabricante (valores totais por ciclo) [a] (conforme aplicável)

Grupo motopropulsor		Apenas para o Nível 1-A M_{CO2} [b] (em g/km)	Nível 1-A: FC (em kg/100 km)	Nível 1-B; FE (em km/l ou km/kg)	Consumo de energia elétrica [c] (em Wh/km)	Autonomia em modo elétrico total / Autonomia em modo elétrico puro [c] (em km)
Veículos ensaiados ao abrigo do anexo B6 (motor de combustão interna puro)		M_{CO2} Ponto 3 do Anexo B7	FC Ponto 1.4 do Anexo B7	FE Ponto 1.4 do Anexo B7	-	-
NOVC-FCHV		-	FC_{CS} Ponto-4.2.1.2.1 do Anexo B8 .	FE_{CS} Ponto-4.2.1.2.1 do Anexo B8	-	-
OVC-FCHV	CD	-	$FC_{,CD}$	Não aplicável	$EC_{AC,CD}$	AER
	CS	-	FC_{CS}	Não aplicável	-	-
NOVC-HEV		$M_{CO2,CS}$ Ponto 4.1.1 do Anexo B8	-	FE_{CS} Ponto 4.1.1.1 do Anexo B8	-	-
OVC-HEV	CD	$M_{CO2,CD}$ Ponto 4.1.2 do Anexo B8	-	FE_{CD} Ponto 4.6.1 do Anexo B8	Para o Nível 1-A: $EC_{AC,CD}$ Ponto 4.3.1 do Anexo B8 Para o Nível 1-B: EC Ponto 4.6.2 do Anexo B8	AER Ponto 4.4.1.1 do Anexo B8
	CS	$M_{CO2,CS}$ Ponto 4.1.1 do Anexo B8	-	FE_{CS} Ponto 4.1.1.1 do Anexo B8	-	-
PEV		-	-	-	EC_{WLTC} Ponto 4.3.4.2 do Anexo B8	PER_{WLTC} Ponto 4.4.2 do Anexo B8

[a] O valor declarado é o valor aplicado às correções necessárias, consoante o caso
[b] Arredondado à segunda casa decimal, em conformidade com o ponto 6.1.8 do presente regulamento
[c] Arredondado à primeira casa decimal, em conformidade com o ponto 6.1.8 do presente regulamento

Figura A6/1

Fluxograma do número de ensaios do tipo 1



Quadro A6/2

Critérios para o número de ensaios

Para veículos com motores de combustão interna puros, NOVC-HEV e OVC-HEV, ensaio do tipo 1 de conservação da carga.

	Ensaio	Parâmetro de julgamento	Critérios de emissão	Para o Nível 1-A: M_{CO2}	Para o Nível 1-B: FE
Linha 1	Primeiro ensaio	Resultados do primeiro ensaio	≤ Limite regulamentar × 0,9	≤ Valor declarado × $dCO2_1$ [b]	≥ Valor declarado × 1,0
Linha 2	Segundo ensaio	Média aritmética dos resultados do primeiro e do segundo ensaios	≤ Limite regulamentar × 1,0 [a]	≤ Valor declarado × $dCO2_2$ [b]	≥ Valor declarado × 1,0
Linha 3	Terceiro ensaio	Média aritmética dos resultados de três ensaios	≤ Limite regulamentar × 1,0 [a]	≤ Valor declarado × $dCO2_3$ [b]	≥ Valor declarado × 1,0

[a] Cada resultado de ensaio deve cumprir o limite regulamentar.
[b] Os valores $dCO2_1$, $dCO2_2$, e $dCO2_3$ devem ser determinados em conformidade com o ponto 1.2.3.8 do presente anexo.

Para o ensaio do tipo 1 OVC-HEV em perda de carga.

	Ensaio	Parâmetro de julgamento	Emissões-critérios	Para o Nível 1-A: $M_{CO2,CD}$	Para o Nível 1-B; EC	Para o Nível 1-A: AER
Linha 1	Primeiro ensaio	Resultados do primeiro ensaio	≤ Limite regulamentar × 0,9 [a]	≤ Valor declarado × $dCO2_1$ [c]	≤ Valor declarado × 1,0	≥ Valor declarado × 1,0
Linha 2	Segundo ensaio	Média aritmética dos resultados do primeiro e do segundo ensaios	≤ Limite regulamentar × 1,0 [b]	≤ Valor declarado × $dCO2_2$ [c]	≤ Valor declarado × 1,0	≥ Valor declarado × 1,0
Linha 3	Terceiro ensaio	Média aritmética dos resultados de três ensaios	≤ Limite regulamentar × 1,0 [b]	≤ Valor declarado × $dCO2_3$ [c]	≤ Valor declarado × 1,0	≥ Valor declarado × 1,0

[a] «0,9» é substituído por «1,0» no ensaio do tipo 1 de OVC-HEV em modo de perda de carga, apenas se o ensaio em modo de perda de carga incluir dois ou mais ciclos WLTC aplicáveis.
[b] Cada resultado de ensaio deve cumprir o limite regulamentar.
[c] Os valores $dCO2_1$, $dCO2_2$, e $dCO2_3$ devem ser determinados em conformidade com o ponto 1.2.3.8 do presente anexo.

Para PEV

	Ensaio	Parâmetro de julgamento	Consumo de energia elétrica	PER
Linha 1	Primeiro ensaio	Resultados do primeiro ensaio	≤ Valor declarado × 1,0	≥ Valor declarado × 1,0
Linha 2	Segundo ensaio	Média aritmética dos resultados do primeiro e do segundo ensaios	≤ Valor declarado × 1,0	≥ Valor declarado × 1,0
Linha 3	Terceiro ensaio	Média aritmética dos resultados de três ensaios	≤ Valor declarado × 1,0	≥ Valor declarado × 1,0

Apenas para o Nível 1-A

Para o ensaio do tipo 1 OVC-FCHV em perda de carga.

	Ensaio	Parâmetro de julgamento	FC,CD	$EC_{AC,CD}$	AER
Linha 1	Primeiro ensaio	Resultados do primeiro ensaio	≤ Valor declarado × 1,0	≤ Valor declarado × 1,0	≥ Valor declarado × 1,0
Linha 2	Segundo ensaio	Média aritmética dos resultados do primeiro e do segundo ensaios	≤ Valor declarado × 1,0	≤ Valor declarado × 1,0	≥ Valor declarado × 1,0
Linha 3	Terceiro ensaio	Média aritmética dos resultados de três ensaios	≤ Valor declarado × 1,0	≤ Valor declarado × 1,0	≥ Valor declarado × 1,0

Para NOVC-FCHV e OVC-FCHV em modo de conservação de carga (conforme aplicável)

	Ensaio	Parâmetro de julgamento	Para o Nível 1-A: FC_{CS}	Para o Nível 1-B: FE_{CS}
Linha 1	Primeiro ensaio	Resultados do primeiro ensaio	≤ Valor declarado × 1,0	≥ Valor declarado × 1,0

Linha 2	Segundo ensaio	Média aritmética dos resultados do primeiro e do segundo ensaios	≤ Valor declarado × 1,0	≥ Valor declarado × 1,0
Linha 3	Terceiro ensaio	Média aritmética dos resultados de três ensaios	≤ Valor declarado × 1,0	≥ Valor declarado × 1,0

1.2.4. Determinação de valores específicos de fase

1.2.4.1. Valor específico de fase para CO_2

1.2.4.1.1. Após o valor declarado do ciclo completo da emissão mássica de CO_2 ser aceite, a média aritmética dos valores específicos de fase dos resultados de ensaio em g/km deve ser multiplicada pelo fator de correção CO2_AF para compensar a diferença entre o valor declarado e os resultados de ensaio. Este valor corrigido deve passar a ser o valor de homologação de CO_2.

$$CO2_AF = \frac{Declaredvalue}{Phasecombinedvalue}$$

em que:

$$Phasecombinedvalue = \frac{(CO2_{ave_L} \times D_L) + (CO2_{ave_M} \times D_M) + (CO2_{ave_H} \times D_H) + (CO2_{ave_{exH}} \times D_{exH})}{D_L + D_M + D_H + D_{exH}}$$

em que:

$CO2_{ave_L}$	é o resultado da média aritmética das emissões mássicas de CO_2 para os resultados de ensaio da fase L, em g/km;
$CO2_{ave_M}$	é o resultado da média aritmética das emissões mássicas de CO_2 para os resultados de ensaio da fase M, em g/km;
$CO2_{ave_H}$	é o resultado da média aritmética das emissões mássicas de CO_2 para os resultados de ensaio da fase H, em g/km;
$CO2_{ave_{exH}}$	é o resultado da média aritmética das emissões mássicas de CO_2 para os resultados de ensaio da fase exH, em g/km;
D_L	é a distância teórica da fase L, em km;
D_M	é a distância teórica da fase M, em km;
D_H	é a distância teórica da fase H, em km;
D_{exH}	é a distância teórica da fase exH, em km.

1.2.4.1.2. Se o valor declarado total do ciclo das emissões mássicas de CO_2 não for aceite, o valor das emissões mássicas de CO_2 específico de fase de homologação deve ser calculado com base na média aritmética de todos os resultados dos ensaios para a respetiva fase.

1.2.4.2. Valores específicos de fase relativos ao consumo de combustível

O valor relativo ao consumo de combustível é calculado através da emissão mássica específica de fase de CO_2 utilizando as equações do ponto 1.2.4.1 do presente anexo e a média aritmética das emissões.

2. ENSAIO DO TIPO 1

2.1. Panorâmica

2.1.1. O ensaio do tipo 1 consiste numa sequência de operações de preparação do dinamómetro, abastecimento de combustível, impregnação e funcionamento.

2.1.2. O ensaio do tipo 1 deve consistir na utilização do veículo num banco dinamométrico no WLTC aplicável para a família de interpolação. Uma parte proporcional das emissões dos gases de escape diluídos é recolhida continuamente, para posterior análise, utilizando um amostrador a volume constante.

2.1.3. Medem-se as concentrações de fundo para todos os compostos para os quais são efetuadas medições das emissões mássicas diluídas. Relativamente ao ensaio das emissões de escape, é necessário proceder à recolha de amostras e à análise do ar de diluição.

2.1.3.1. Medição das partículas do ar ambiente

2.1.3.1.1. Sempre que o fabricante solicite a subtração da massa de partículas do ar ambiente quer do ar de diluição, quer do túnel de diluição, das medições das emissões, estes níveis do ar ambiente devem ser determinados segundo as modalidades indicadas nos pontos 2.1.3.1.1.1 a 2.1.3.1.1.3 do presente anexo.

2.1.3.1.1.1. O nível máximo autorizado de correção das condições de fundo deve ser uma massa equivalente no filtro a uma concentração de 1 mg/km, ao caudal do ensaio.

2.1.3.1.1.2. Se o ar ambiente exceder esse nível, deve ser subtraído o valor de 1 mg/km por defeito.

2.1.3.1.1.3. Se, ao subtrair a contribuição do ar ambiente, tiver sido obtido um resultado negativo, o nível de ar ambiente deve ser considerado igual a zero.

2.1.3.1.2. Pode determinar-se a concentração de partículas de fundo no ar de diluição fazendo passar o ar de diluição através do filtro de partículas de fundo. Este deve ser retirados de um ponto imediatamente a jusante dos filtros de ar de diluição. Os níveis de ar ambiente em $\mu g/m^3$ devem ser determinados como uma média aritmética móvel de pelo menos 14 medições com pelo menos uma medição por semana.

2.1.3.1.3. Determina-se a massa de partículas de fundo no túnel de diluição fazendo passar o ar de diluição através do filtro de partículas de fundo. Este deve ser colhido no mesmo ponto em que é colhida a amostra das partículas. Caso seja utilizada uma diluição secundária para o ensaio, o sistema de diluição secundária deve estar ativo para efeitos de medição do ar ambiente. Uma das medições pode ser feita no próprio dia do ensaio, antes ou após este ter lugar.

2.1.3.2. Medição do número de partículas no ar ambiente (se for exigida a medição do número de partículas)

2.1.3.2.1. Se o fabricante solicitar a correção do ar ambiente, estes níveis de fundo devem ser determinados do seguinte modo:

2.1.3.2.1.1. O valor do ar ambiente pode ser calculado ou medido. O nível máximo autorizado de correção do ar ambiente deve ser relacionado com a taxa de fugas máxima admissível do sistema de medição do número de partículas (0,5 partículas por centímetro cúbico) graduada a partir do fator de redução da concentração de partículas, PCRF, e do caudal do CVS utilizado no ensaio real;

2.1.3.2.1.2. Quer a autoridade competente quer o fabricante podem pedir que sejam utilizadas as medições do ar ambiente reais, em vez de as calculadas.

2.1.3.2.1.3. Se, ao subtrair a contribuição do ar ambiente, se obtiver um resultado negativo, o resultado do número de partículas deve ser considerado igual a zero.

2.1.3.2.2. Deve determinar-se a concentração de partículas de fundo no ar de diluição mediante a recolha de amostras do ar de diluição filtrado. Estas devem ser colhidas a partir de um ponto imediatamente a jusante dos filtros de ar de diluição para o sistema de medição do número de partículas. Os níveis de ar ambiente em partículas por centímetro cúbico devem ser determinados como uma média aritmética móvel de pelo menos 14 medições com pelo menos uma medição por semana.

2.1.3.2.3. Deve determinar-se a concentração de partículas de fundo no túnel de diluição mediante a recolha de amostras do ar de diluição filtrado. Estas devem ser colhidas no mesmo ponto em que é colhida a amostra do número de partículas. Caso seja utilizada uma diluição secundária para o ensaio, o sistema de diluição secundária deve estar ativo para efeitos de medição do ar ambiente. Uma das medições pode ser feita no próprio dia do ensaio, antes ou após este ter lugar, utilizando o próprio PCRF e o caudal do CVS utilizado durante o ensaio.

2.2. Equipamento geral da câmara de ensaio

2.2.1. Parâmetros a medir

2.2.1.1. As seguintes temperaturas devem ser medidas com uma exatidão de ± 1,5 °C:

a) Ar ambiente da câmara de ensaio;

b) Temperaturas dos sistemas de diluição e de amostragem, conforme requerido pelas disposições aplicáveis aos sistemas de medição de emissões definidas no anexo B5.

2.2.1.2. A pressão atmosférica deve poder ser medida com uma resolução de ± 0,1 kPa.

2.2.1.3. A humidade específica H deve poder ser medida com uma precisão de ± 1 g de H_2O/kg de ar seco.

2.2.2. Câmara de ensaio e zona de impregnação

2.2.2.1. Câmara de ensaio

2.2.2.1.1. A câmara de ensaio deve ter um ponto de regulação da temperatura de 23 °C. A tolerância do valor real deve situar-se dentro dos ± 5 °C. A temperatura e a humidade do ar devem ser medidas na saída da ventoinha de arrefecimento da câmara de ensaio a uma frequência mínima de 0,1 Hz. Para a temperatura no início do ensaio, ver ponto 2.8.1 do presente anexo.

2.2.2.1.2. A humidade específica H quer do ar na câmara de ensaio quer do ar de admissão do motor deve ser tal que:

$$5.5 \leq H \leq 12.2 \text{ (g } H_2O\text{/kg ar seco)}$$

2.2.2.1.3. A humidade deve ser medida continuamente a uma frequência mínima de 0,1 Hz.

2.2.2.2. Zona de impregnação

A zona de impregnação deve ter um ponto de regulação da temperatura de 23 °C e a tolerância do valor real deve situar-se a ± 3 °C numa média aritmética móvel de 5 minutos e não deve apresentar um desvio sistemático do ponto de regulação. A temperatura deve ser medida continuamente a uma frequência mínima de 0,033 Hz (a cada 30 segundos).

2.3. Veículo de ensaio

2.3.1. Generalidades

O veículo de ensaio deve ser conforme em todos os seus componentes com a série de produção, ou, se o veículo for diferente do veículo de série, (por exemplo, para ensaios de hipótese mais desfavorável), é necessário incluir uma descrição completa do veículo. Na seleção do veículo de ensaio, o fabricante e a autoridade competente devem anuir quanto ao modelo de veículo representativo para efeitos da família de interpolação.

Caso os veículos numa família de interpolação estejam equipados com diferentes sistemas de controlo das emissões que possam afetar o seu comportamento em matéria de emissões, o fabricante deve demonstrar à autoridade competente que o(s) veículo(s) de ensaio selecionado(s) e os respetivos resultados do ensaio do tipo 1 são representativos da família de interpolação, ou demonstrar o cumprimento das emissões-critérios na família de interpolação, submetendo a ensaio um ou mais veículos individuais com diferentes sistemas de controlo de emissões.

Para a medição das emissões, deve ser aplicada a resistência ao avanço em estrada tal como determinada com o veículo de ensaio H. No caso de uma matriz de resistência ao avanço em estrada, para a medição das emissões, deve ser aplicada a resistência ao avanço em estrada calculada do veículo H_M em conformidade com o ponto 5.1 do anexo B4.

Se, a pedido do fabricante, for utilizado o método de interpolação (ver ponto 3.2.3.2 do anexo B7), deve ser efetuada uma medição adicional das emissões com a resistência ao avanço em estrada conforme determinado no veículo de ensaio L. Os ensaios em veículos H e L devem ser efetuados com o mesmo veículo e devem ser ensaiados com a relação n/v mais curta (com a tolerância de ± 1,5%) da família de interpolação. No caso de uma matriz de resistência ao avanço em estrada, deve ser efetuada uma medição adicional das emissões com a resistência ao avanço em estrada calculada do veículo L_M em conformidade com o ponto 5.1 do anexo 4.

É possível obter os coeficientes da resistência ao avanço em estrada e a massa do ensaio dos veículos de ensaio L e H a partir de diferentes famílias de matrizes de resistência ao avanço em estrada. Também podem ser obtidos a partir de diferentes famílias de resistência ao avanço em estrada, desde que a diferença entre estas famílias de resistência ao avanço em estrada tenha sido demonstrada e aceite pela autoridade competente e resultar da aplicação do ponto 6.8 do anexo B4 ou de pneus que pertença, a diferentes categorias de pneus, mantendo-se os requisitos do ponto 2.3.2 do presente anexo.

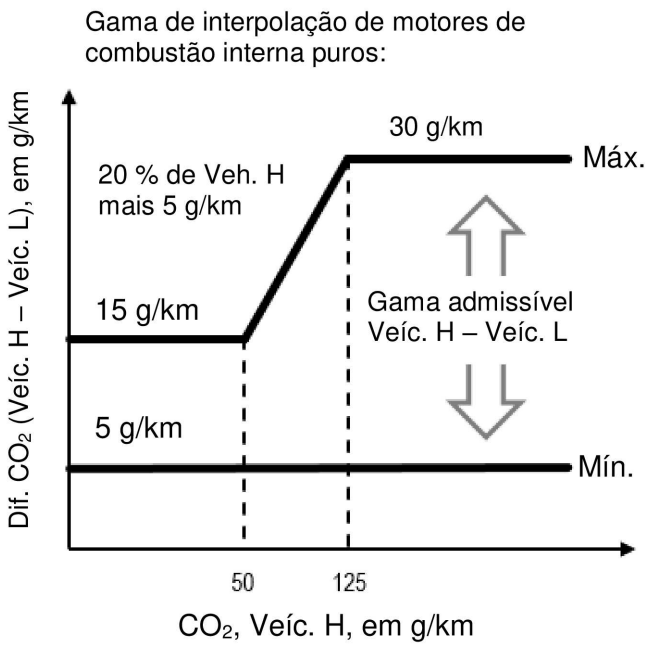
2.3.2. Gama de interpolação de CO_2

2.3.2.1. O método de interpolação só deve ser utilizado se a diferença em CO_2 durante o ciclo aplicável resultante do passo 9 do quadro A7/1 do anexo B7 entre os veículos de ensaio L e H se encontrar entre um mínimo de 5 g/km e um máximo definidos no ponto 2.3.2.2 do presente anexo;

2.3.2.2. A diferença máxima de emissões de CO_2 permitida durante o ciclo aplicável resultante do passo 9 do quadro A7/1 do anexo B7 entre os veículos de ensaio L e H é de 20% acrescido de 5 g/km das emissões de CO_2 do veículo H, mas um mínimo de 15 g/km e sem ultrapassar 30 g/km. Ver figura A6/2.

Figura A6/2

Gama de interpolação para veículos com motor de combustão interna puros

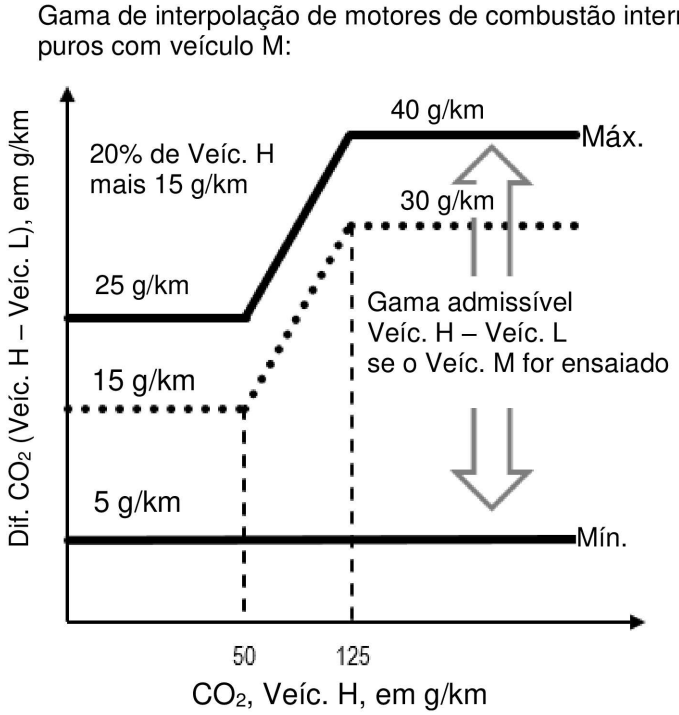


Esta restrição não se aplica em relação à aplicação de uma família de matrizes de resistência ao avanço em estrada nem ao cálculo da resistência ao avanço em estrada dos veículos L e H com base na resistência ao avanço em estrada por defeito.

2.3.2.2.1. A gama de interpolação autorizada definida no ponto 2.3.2.2 do presente anexo pode ser aumentada em 10 g/km de CO_2 (ver figura A6/3) se o veículo M for ensaiado no âmbito dessa família e se estiverem preenchidas as condições previstas no ponto 2.3.2.4 do presente anexo. Este aumento apenas é permitido uma vez numa família de interpolação.

Figura A6/3

Gama de interpolação para veículos com motor de combustão interna puros com veículo M



2.3.2.3. A pedido do fabricante, e mediante a aprovação da autoridade competente, a aplicação do método de interpolação de valores de veículos individuais no seio de uma família de veículos pode ser estendida se a extrapolação máxima de um veículo individual (passo 10 do quadro A7/1 do anexo B7) não for superior a 3 g/km acima das emissões mássicas de CO_2 do veículo H (passo 9 do quadro A7/1 do anexo B7) e/ou não for superior a 3 g/km abaixo das emissões mássicas de CO_2 do veículo L (passo 9 do quadro A7/1 do anexo B7). Esta extrapolação só é válida dentro dos limites absolutos da gama de interpolação especificada no parágrafo 2.3.2.2.

Para a aplicação de uma família de matrizes de resistência ao avanço em estrada nem para o cálculo da resistência ao avanço em estrada dos veículos L e H com base na resistência ao avanço em estrada por defeito, não é permitido extrapolação.

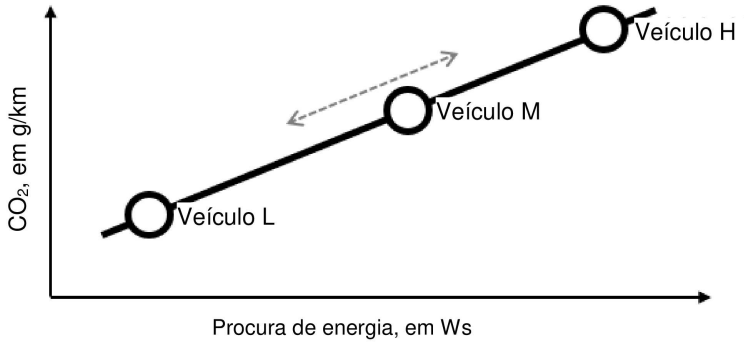
2.3.2.4. Veículo M

O veículo M pertence à família de interpolação, entre os veículos L e H e tem uma procura de energia durante o ciclo preferivelmente próxima da média dos veículos L e H.

Os limites para a seleção do veículo M (ver figura A6/4) estabelecem que, nem a diferença nos valores de emissões de CO_2 entre os veículos H e M, nem a diferença nos valores de emissões de CO_2 entre os veículos M e L podem ser superiores ao intervalo de CO_2 permitido, em conformidade com o ponto 2.3.2.2 do presente anexo. Os coeficientes da resistência ao avanço em estrada definidos e a massa de ensaio definida devem ser registados.

Figura A6/4

Limites para a seleção do veículo M



Para o Nível 1-A:

A linearidade da média corrigida das emissões mássicas de CO_2 medidas para o veículo M, $M_{CO2,c,6,M}$, em conformidade com o passo 6 do quadro A7/1 do anexo B7, deve ser verificada em relação às emissões mássicas de CO_2 interpoladas de forma linear entre os veículos L e H durante o ciclo aplicável, através da utilização da média corrigida das emissões mássicas de CO_2 medidas, $M_{CO2,c,6,H}$, do veículo H e $M_{CO2,c,6,L}$ do veículo L, em conformidade com o passo 6 do quadro A7/1 do anexo B7, para a interpolação linear de emissões mássicas de CO_2.

Para o Nível 1-B

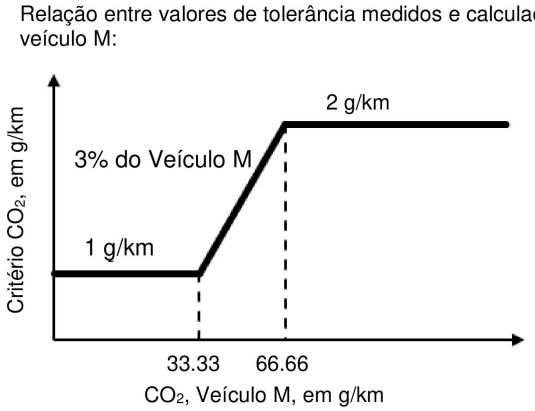
É necessária uma determinação adicional da média dos ensaios utilizando o valor de saída de CO_2 do passo 4-A (não descrito no quadro A7/1). A linearidade da média corrigida das emissões mássicas de CO_2 medidas para o veículo M, $M_{CO2,c,4a,M}$, em conformidade com o passo 4-A do quadro A7/1 do anexo B7, deve ser verificada em relação às emissões mássicas de CO_2 interpoladas de forma linear entre os veículos L e H durante o ciclo aplicável, através da utilização da média corrigida das emissões mássicas de CO_2 medidas, $M_{CO2,c,4a,H}$, do veículo H e $M_{CO2,c,4a,L}$ do veículo L, em conformidade com o passo 4-A do quadro A7/1 do anexo B7, para a interpolação linear de emissões mássicas de CO_2.

Para os níveis 1-A e 1-B

O critério da linearidade para o veículo M (ver figura A6/5) considera-se cumprido se a diferença entre as emissões mássicas de CO_2 do veículo M durante o ciclo WLTC aplicável e as emissões mássicas de CO_2 derivadas por interpolação for inferior a 2 g/km ou 3% do valor interpolado, consoante o valor que for mais baixo, mas no mínimo 1 g/km.

Figura A6/5

Critério de linearidade para o veículo M



Se o critério de linearidade for cumprido, os valores de CO_2 de veículos individuais devem ser interpolados entre os veículos L e H.

Se o critério da linearidade não for cumprido, a família de interpolação deve ser dividida em duas subfamílias, uma para veículos cuja procura de energia durante o ciclo se situa entre a dos veículos L e M, e a outra para veículos cuja procura de energia durante o ciclo se situa entre a dos veículos M e H. Nesse caso, as emissões mássicas de CO_2 do veículo M devem ser determinadas através do mesmo processo que para os veículos L ou H. Ver passo 9 do quadro A7/1 do anexo B7.

No caso dos veículos cuja procura de energia durante o ciclo se situa entre a dos veículos L e M, cada parâmetro do veículo H necessário para a aplicação do método de interpolação dos valores individuais deve ser substituído pelo parâmetro correspondente do veículo M.

No caso dos veículos cuja procura de energia durante o ciclo se situa entre a dos veículos M e H, cada parâmetro do veículo L necessário para a aplicação do método de interpolação dos valores individuais deve ser substituído pelo parâmetro correspondente do veículo M.

2.3.3. Rodagem

O veículo deve ser apresentado em bom estado do ponto de vista técnico. Deve estar rodado e ter percorrido entre 3 000 e 15 000 km antes do ensaio. O motor, a transmissão e o veículo devem encontrar-se rodados em conformidade com as recomendações do fabricante.

2.4. Definições

2.4.1. Os parâmetros do dinamómetro e a sua verificação devem ser efetuados em conformidade com o anexo B4.

2.4.2. Funcionamento do dinamómetro

2.4.2.1. Os dispositivos auxiliares devem ser desligados ou desativados durante o funcionamento do dinamómetro, exceto se o seu funcionamento for necessário segundo a legislação (por exemplo, as luzes de circulação diurna).

2.4.2.1.1. Apenas para o Nível 1-A

If the vehicle is equipped with a coasting functionality, this functionality shall be deactivated either by a switch or by the vehicle's dynamometer operation mode during chassis dynamometer testing, except for tests where the coasting functionality is explicitly required by the test procedure.

2.4.2.2. O modo de funcionamento do dinamómetro do veículo, se for caso disso, deve ser acionado utilizando as instruções do fabricante do veículo (por exemplo, utilizando os botões do volante numa sequência específica, utilizando o dispositivo de ensaio da oficina do fabricante, ou removendo um fusível).

Para o Nível 1-A:

O fabricante deve fornecer à autoridade competente uma lista dos dispositivos e/ou funcionalidades desativados, bem como uma justificação para a desativação. O modo de funcionamento do dinamómetro deve ser aprovado pela autoridade competente e a utilização de um modo de funcionamento do dinamómetro deve ser registada.

Para o Nível 1-B

O fabricante deve fornecer à autoridade competente uma lista dos dispositivos desativados, bem como uma justificação para a desativação. O modo de funcionamento do dinamómetro deve ser aprovado pela autoridade competente e a utilização de um modo de funcionamento do dinamómetro deve ser registada.

2.4.2.3. Para o Nível 1-A:

O modo de funcionamento do dinamómetro do veículo não deve ativar, modular, atrasar ou desativar o funcionamento de qualquer parte (à exceção da funcionalidade de movimento por inércia) que afete as emissões e o consumo de combustível determinados nas condições de ensaio. Qualquer dispositivo que afete o funcionamento em banco dinamométrico deve ser regulado de modo a assegurar um bom funcionamento.

Para o Nível 1-B

O modo de funcionamento em dinamómetro do veículo não deve ativar, modular, atrasar ou desativar o funcionamento de qualquer parte que afete as emissões e o consumo de combustível determinados nas condições de ensaio. Qualquer dispositivo que afete o funcionamento em banco dinamométrico deve ser regulado de modo a assegurar um bom funcionamento.

2.4.2.4. Afetação do tipo de dinamómetro para o veículo de ensaio

2.4.2.4.1. Se o veículo de ensaio tiver dois eixos motrizes e se encontrar em condições WLTP, funcionar de forma parcial ou permanente com dois eixos alimentados ou a recuperar energia durante o ciclo aplicável, o veículo será ensaiado num dinamómetro em funcionamento de tração às quatro rodas que cumpra as especificações do anexo B5, pontos 2.2 e 2.3.

2.4.2.4.2. Se o veículo de ensaio for ensaiado apenas com um eixo motriz, o veículo de ensaio deve ser ensaiado num dinamómetro em funcionamento de tração às duas rodas que cumpra as especificações do anexo B5, ponto 2.2.

A pedido do fabricante, e mediante a aprovação da entidade homologadora, o veículo com um eixo motriz pode ser ensaiado num dinamómetro de tração às quatro rodas no modo de funcionamento de tração às quatro rodas.

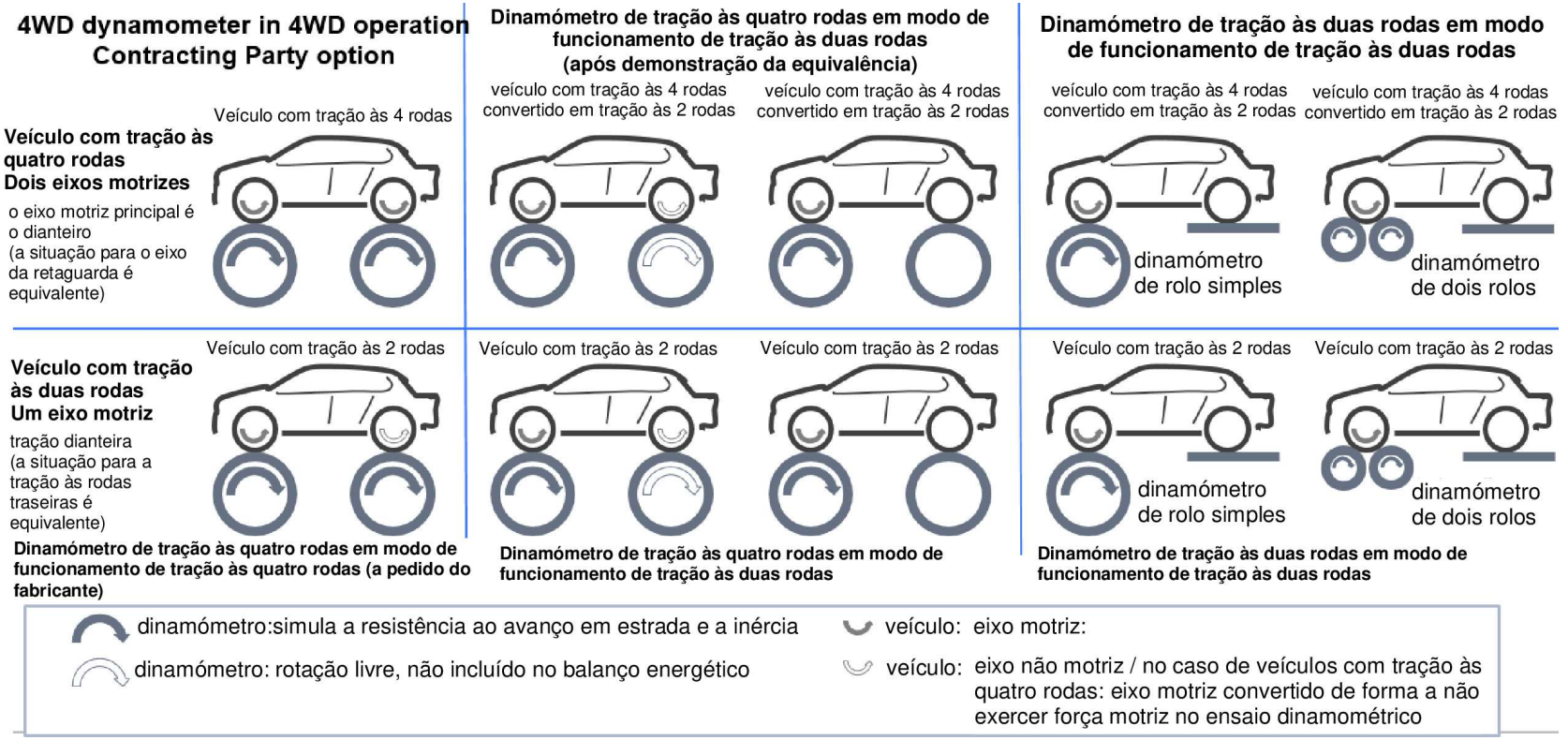
2.4.2.4.3. Se o veículo de ensaio funcionar com dois eixos alimentados em modos dedicados selecionáveis pelo condutor que não se destinem à utilização diária normal mas apenas para fins especiais limitados, como o «modo montanha» ou o «modo manutenção», ou quando o modo com dois eixos motrizes é ativado apenas numa situação fora de estrada, o veículo deve ser ensaiado num dinamómetro em funcionamento de tração às duas rodas que cumpra as especificações do anexo B5, ponto 2.2.

A pedido do fabricante, e mediante a aprovação da entidade homologadora, o veículo pode ser ensaiado num dinamómetro de tração às quatro rodas no modo de funcionamento de tração às quatro rodas.

2.4.2.4.4. Se o veículo de ensaio for ensaiado num dinamómetro de tração às quatro rodas em funcionamento de tração às duas rodas, as rodas no eixo não motriz poderão girar durante o ensaio, desde que o modo de funcionamento do dinamómetro do veículo e o modo de desaceleração livre do veículo suportem esse modo de funcionamento.

Figura A6/5a

Possíveis configurações de ensaio em dinamómetros de tração às duas rodas e de tração às quatro rodas



2.4.2.5. Demonstração da equivalência entre um dinamómetro em funcionamento de tração às duas rodas e um dinamómetro em funcionamento de tração às quatro rodas

2.4.2.5.1. A pedido do fabricante e mediante a aprovação da entidade homologadora, o veículo a ensaiar num banco dinamométrico em funcionamento de tração às quatro rodas pode, como alternativa, ser ensaiado num banco dinamométrico em funcionamento de tração às duas rodas se forem respeitadas as seguintes condições:

a) Converte-se o veículo de ensaio para ter apenas um eixo motriz;

b) O fabricante fornecer provas à entidade homologadora de que as emissões de CO_2, o consumo de combustível e/ou o consumo de energia elétrica do veículo convertido é igual ou superior aos do veículo ensaiado não convertido ensaiado num banco dinamométrico em funcionamento de tração às quatro rodas;

c) Garante-se um funcionamento seguro para o ensaio (por exemplo, através da remoção de um fusível ou desmontagem de um eixo de acionamento) e ao modo de funcionamento do dinamómetro é adicionada uma instrução;

d) Aplica-se a conversão apenas ao veículo ensaiado no banco dinamométrico e o procedimento de determinação da resistência ao avanço em estrada deve ser aplicado ao veículo de ensaio não convertido.

2.4.2.5.2. Esta demonstração da equivalência aplica-se a todos os veículos da mesma família de resistência ao avanço em estrada. A pedido do fabricante, e mediante a aprovação da entidade homologadora, é possível alargar esta demonstração da equivalência a outras famílias de resistência ao avanço em estrada através da apresentação de prova de que foi selecionado um veículo de ensaio da família de resistência ao avanço em estrada mais desfavorável.

2.4.2.6. Todos os relatórios de ensaio relevantes devem conter informações sobre se o veículo foi ensaiado num dinamómetro de tração às duas rodas ou num dinamómetro de tração às quatro rodas e se o ensaio foi realizado num dinamómetro em funcionamento de tração às duas rodas ou em funcionamento de tração às quatro rodas. No caso um veículo ensaiado num dinamómetro de tração às quatro rodas, com o mesmo em funcionamento de tração às duas rodas, esta informação indicará também se as rodas nas rodas não motrizes estavam em rotação ou não.

2.4.3. O sistema de escape do veículo não deve apresentar fugas suscetíveis de diminuir a quantidade de gases recolhidos.

2.4.4. Os parâmetros do grupo motopropulsor e dos comandos do veículo devem ser os previstos pelo fabricante para a produção em série.

2.4.5. Os pneus devem ser de um dos tipos especificados como equipamento de origem pelo fabricante do veículo. A pressão dos pneus pode ser aumentada até 50% em relação ao valor de regulação recomendado no ponto 4.2.2.3 do anexo B4. Deve ser utilizada a mesma pressão dos pneus para a regulação do banco e para todos os ensaios subsequentes. Regista-se a pressão dos pneus utilizada.

2.4.6. Combustível de referência

Deve-se utilizar nos ensaios o combustível de referência definido no anexo B3.

2.4.7. Preparação do veículo de ensaio

2.4.7.1. O veículo deve estar sensivelmente horizontal no decurso do ensaio, para evitar uma distribuição anormal do combustível.

2.4.7.2. Se necessário, o fabricante deve fornecer acessórios e adaptadores adicionais, tal como exigido para permitir a drenagem do combustível no ponto mais baixo possível dos reservatórios instalados no veículo e a recolha de amostras dos gases de escape.

2.4.7.3. Para a recolha de amostras de partículas no decurso de um ensaio em que o filtro regenerativo se encontre numa situação de carga estabilizada (isto é, que o veículo não se encontre em fase de regeneração), recomenda-se que o veículo tenha já percorrido mais de 1/3 da quilometragem entre as regenerações programadas ou que o filtro regenerativo já tenha sido sujeito a um processo equivalente fora do veículo.

2.5. Ciclos de ensaio preliminares

Podem ser efetuados a pedido do fabricante ciclos de ensaio preliminares, a fim de seguir o perfil de velocidade dentro dos limites prescritos.

2.6. Pré-condicionamento do veículo de ensaio

2.6.1. Preparação do veículo

2.6.1.1. Encher o reservatório de combustível

O(s) reservatório(s) de combustível é/são abastecido(s) com o combustível de ensaio especificado. Se o combustível que estiver no(s) reservatório(s) não cumprir as especificações previstas no ponto 2.4.6, deve ser drenado antes de se proceder ao abastecimento do(s) reservatório(s). O sistema de controlo das emissões de evaporação não deve ser purgado nem carregado de forma anormal.

2.6.1.2. Carregamento dos REESS

Antes do ciclo de ensaio de pré-condicionamento, os REESS devem estar completamente carregados. A pedido do fabricante, o carregamento pode ser omitido antes do pré-condicionamento. Os REESS não podem voltar a ser carregados antes de ensaio oficial.

2.6.1.3. Pressão dos pneus

A pressão dos pneus das rodas motoras deve ser regulada de acordo com o disposto no ponto 2.4.5 do presente anexo.

2.6.1.4. Veículos de combustíveis gasosos

Para os veículos com motor de ignição comandada alimentados a GPL ou GN/biometano ou equipados de modo a poderem ser alimentados tanto a gasolina como a GPL ou GN/biometano, entre os ensaios com o primeiro combustível gasoso de referência e o segundo combustível gasoso de referência, o veículo deve voltar a ser pré-condicionado antes do ensaio com o segundo combustível de referência.

2.6.2. Câmara de ensaio

2.6.2.1. Temperatura

Durante o pré-condicionamento, a temperatura na câmara de ensaio deve ser a mesma definida para o ensaio do tipo 1 (ponto 2.2.2.1.1 do presente anexo).

2.6.2.2. Medição do ar ambiente

Numa instalação de ensaio em que se possa verificar que os resultados dos ensaios efetuados com um veículo com baixas emissões de partículas sejam afetados por um ensaio anterior realizado com um veículo com um nível elevado de emissões de partículas, recomenda-se que, para efeitos de recolha de amostras e pré-condicionamento, seja efetuado um ciclo de condução em condições estabilizadas a 120 km/h, com a duração de 20 minutos, com um veículo com baixas emissões de partículas. O funcionamento durante mais tempo e/ou a uma velocidade mais elevada é admissível para o pré-condicionamento do equipamento de amostragem, se necessário. As medições das concentrações de fundo no túnel de diluição, se aplicável, devem ser tomadas após a fase de pré-condicionamento e antes de qualquer posterior controlo ao veículo.

2.6.3. Procedimento

2.6.3.1. O veículo de ensaio deve ser colocado, mediante condução ou reboque, num dinamómetro e sujeito ao WLTC aplicáveis. O veículo não tem de estar frio e pode ser utilizado para regular a potência do banco dinamométrico.

2.6.3.2. A carga do banco deve ser regulada de acordo com o disposto nos pontos 7 e 8 do anexo B4. Caso se utilize um dinamómetro em funcionamento de tração às duas rodas para os ensaios, realiza-se a regulação de resistência ao avanço em estrada num dinamómetro em funcionamento de tração às duas rodas, e caso se utilize um dinamómetro em funcionamento de tração às quatro rodas para os ensaios, realiza-se a regulação de resistência ao avanço em estrada num dinamómetro em funcionamento de tração às quatro rodas.

2.6.4. Funcionamento do veículo

2.6.4.1. O procedimento de arranque do grupo motopropulsor deve ser iniciado utilizando os dispositivos previstos para o efeito em conformidade com as instruções do fabricante.

Não deve ser autorizada a mudança de modo de funcionamento não iniciada pelo veículo durante o ensaio, salvo indicação em contrário.

2.6.4.1.1. Se o início do procedimento de arranque do grupo motopropulsor não for bem-sucedido, por exemplo, o motor não arrancar como previsto, ou o veículo apresentar um erro de arranque, anula-se o ensaio, devem repetir-se os ensaios de pré-condicionamento e deve ser conduzido um novo ensaio.

2.6.4.1.2. No caso em que o GPL ou GN/biometano são utilizados como combustíveis, é admissível que o motor arranque a gasolina e seja comutado automaticamente para GPL ou GN/biometano após um período predeterminado de tempo, que não pode ser alterado pelo condutor. Este período não deve exceder 60 segundos.

É igualmente permitido utilizar apenas gasolina ou simultaneamente com gás durante o funcionamento no modo a gás, desde que o consumo de energia de gás seja superior a 80% da quantidade total de energia consumida durante o ensaio do tipo 1. Esta percentagem é calculada em conformidade com o método definido no apêndice 3 do presente anexo.

2.6.4.2. O ciclo principia logo que se inicia o processo de arranque do grupo motopropulsor.

2.6.4.3. Para o pré-condicionamento, devem ser realizados os WLTC aplicáveis.

A pedido da autoridade competente ou do fabricante, podem ser realizados WLTC adicionais a fim de trazer o veículo e os seus sistemas de controlo a uma condição estabilizada.

A extensão desse pré-condicionamento adicional deve ser registada nos relatórios de ensaio aplicáveis.

2.6.4.4. Acelerações

O veículo deve funcionar com o movimento do comando do acelerador necessário para seguir com precisão o perfil de velocidade.

O veículo deve ser acionado de forma harmoniosa, seguindo mudanças de velocidades e procedimentos representativos.

Nas transmissões manuais, o comando do acelerador deve ser relaxado durante cada mudança de velocidades e a transição será efetuada em tempo mínimo.

Se o veículo não puder acompanhar o perfil de velocidade, deve ser acionado à potência máxima disponível até a velocidade do veículo atingir novamente a velocidade visada.

2.6.4.5. Desaceleração

Nas desacelerações, o condutor deverá desativar o comando do acelerador, mas sem desengatar manualmente a embraiagem até ao ponto especificado nos pontos 3.3 ou 4, alínea f) do anexo B2.

Se o veículo desacelerar mais rapidamente do que previsto pelo perfil de velocidade, o comando do acelerador deve ser acionado de modo que o veículo siga fielmente o perfil de velocidade.

Se o veículo desacelerar demasiado lentamente para seguir a desaceleração pretendida, os travões devem ser acionados de modo a que o veículo siga fielmente o perfil de velocidade.

2.6.4.6. Aplicação dos travões

Durante as fases de imobilização e marcha lenta sem carga dos veículos, os travões devem ser aplicados com a força necessária para impedir o movimento das rodas motrizes.

2.6.5. Utilização da transmissão

2.6.5.1. Transmissão manual

2.6.5.1.1. Devem ser seguidas as prescrições especificadas no anexo B2. Os veículos ensaiados de acordo com o anexo B8 devem ser conduzidos em conformidade com o ponto 1.5 daquele anexo.

2.6.5.1.2. A mudança de velocidades deve ser iniciada e concluída dentro de ± 1,0 segundos do ponto de mudança de velocidades prescrito.

2.6.5.1.3. A embraiagem deve ser pressionada no intervalo de ± 1,0 segundo do ponto de acionamento da velocidade prescrita.

2.6.5.2. Transmissão automática

2.6.5.2.1. Após o acionamento inicial, o seletor não deve voltar a ser acionado em nenhum momento durante o ensaio. O acionamento inicial deve ser efetuado 1 segundo antes do início da primeira aceleração.

2.6.5.2.2. Os veículos com transmissão automática com um modo manual não devem ser ensaiados no modo manual.

2.6.6. Modos selecionáveis pelo condutor

2.6.6.1. Os veículos equipados com um modo predominante devem ser testados naquele modo. A pedido do fabricante, o veículo também pode ser ensaiado, como alternativa, com o modo selecionável pelo condutor na posição mais desfavorável para emissões de CO_2.

O fabricante deve apresentar à autoridade competente elementos de prova da existência de um modo que satisfaz os requisitos do ponto 3.5.9 do presente regulamento. Com o acordo da autoridade competente, o modo predominante pode ser utilizado como único modo para a determinação das emissões-critérios, das emissões de CO_2 e do consumo de combustível.

2.6.6.2. Se o veículo não tiver um modo predominante porque tem dois ou mais modos de arranque configuráveis, deve ser ensaiado o modo configurável mais desfavorável em termos de emissões de CO_2 e consumo de combustível e pode ser utilizado como modo único para determinar as emissões-critérios, as emissões de CO_2 e do consumo de combustível.

2.6.6.3. Caso o veículo não possua um modo predominante, ou se o modo predominante solicitado não for aceite pela autoridade competente enquanto modo predominante, ou se não existirem dois ou mais modos de arranque configuráveis, o veículo deve ser submetido a ensaio das emissões-critérios, das emissões de CO_2 e do consumo de combustível no modo mais favorável e no modo menos favorável. O modo mais favorável e o mais desfavorável devem ser identificados pelos elementos de prova relativos às emissões de CO_2 e ao consumo de combustível em todos os modos. As emissões de CO_2 e o consumo de combustível devem ser a média aritmética dos resultados do ensaio em ambos os modos. Registam-se os resultados dos ensaios de ambos os modos.

A pedido do fabricante, o veículo também pode ser ensaiado, como alternativa, com o modo selecionável pelo condutor na posição mais desfavorável para emissões de CO_2.

2.6.6.4. Com base nos elementos técnicos fornecidos pelo fabricante e com o acordo da autoridade competente, os modos de condução selecionáveis pelo condutor muito específicos não devem ser considerados (por exemplo, modo de manutenção, modo de marcha lenta). É necessário considerar os restantes modos utilizados para a condução para a frente e cumprir os limites de emissões-critérios em todos estes modos.

2.6.6.5. Os pontos 2.6.6.1 a 2.6.6.4 do presente anexo aplicar-se a todos os sistemas de veículos com modos selecionáveis pelo condutor, incluindo aqueles que não são específicos apenas da transmissão.

2.6.7. Anulação do ensaio de tipo 1 e conclusão do ciclo

Se o motor parar inopinadamente, o ensaio de pré-condicionamento ou do tipo 1 deve ser anulado.

Após a conclusão do ciclo, o motor deve ser desligado. O veículo não deve voltar a ser acionado até ao início do ensaio para o qual tenha sido pré-condicionado.

2.6.8. Dados necessários, controlo de qualidade

2.6.8.1. Medições da velocidade

Durante o pré-condicionamento, a velocidade deve ser medida em função do tempo ou recolhida pelo sistema de aquisição de dados com uma frequência de, pelo menos, 1 Hz, de modo a que a velocidade efetivamente empregada possa ser avaliada.

2.6.8.2. Distância percorrida

A distância efetivamente percorrida pelo veículo deve ser registada para cada fase WLTC.

2.6.8.3. Tolerâncias do perfil de velocidade

Os veículos que não consigam atingir os valores de aceleração e de velocidade máxima previstos no WLTC aplicável devem ser acelerados a fundo até atingirem de novo o perfil de velocidade previsto. Nestas circunstâncias, os desvios em relação ao perfil de velocidade não devem invalidar o ensaio. Registam-se os desvios do ciclo de condução.

2.6.8.3.1. Salvo disposição em contrário nas secções específicas, são permitidas as seguintes tolerâncias entre a velocidade real do veículo e a velocidade prescrita dos ciclos de ensaio aplicáveis, com base nos seguintes eventos de condução:

2.6.8.3.1.1. Tolerância (1)

a) Limite superior: 2,0 km/h acima do ponto mais elevado do traçado, com uma tolerância de ± 5,0 segundos desse ponto no tempo;

b) Limite inferior: 2,0 km/h abaixo do ponto mais baixo do traçado, com uma tolerância de ± 5,0 segundos desse tempo.

2.6.8.3.1.2. Tolerância (2)

a) Limite superior: 2,0 km/h acima do ponto mais elevado do traçado, com uma tolerância de ± 1,0 segundo desse ponto no tempo;

b) Limite inferior: 2,0 km/h abaixo do ponto mais baixo do traçado, com uma tolerância de ± 1,0 segundo desse tempo.

   i) São toleradas diferenças relativamente à velocidade superiores às prescritas desde que as tolerâncias não sejam excedidas durante mais de 1 segundo de cada vez.

   ii) Não deve haver mais do que dez desses desvios por ciclo de ensaio.

2.6.8.3.1.3. Tolerância (3)

IWR:	Para os Níveis 1-A e 1-B	na gama entre – 2,0 a + 4,0%
RMSSE	Para o Nível 1-A:	inferior a 1,3 km/h
	Para o Nível 1-B	inferior a 0,8 km/h

2.6.8.3.1.4. Tolerância (4)

IWR:	Para os Níveis 1-A e 1-B	na gama entre – 2,0 a + 4,0%
RMSSE	Para o Nível 1-A:	inferior a 1,3 km/h
	Para o Nível 1-B	critérios declarados pelo fabricante mas não superiores a 1,3 km/h

2.6.8.3.1.5. É necessário calcular os índices do traçado de condução IWR e RMSSE de acordo com os requisitos do anexo B7, ponto 7.

2.6.8.3.2. Os eventos de funcionamento do veículo e as tolerâncias a autorizar para estes eventos são os seguintes:

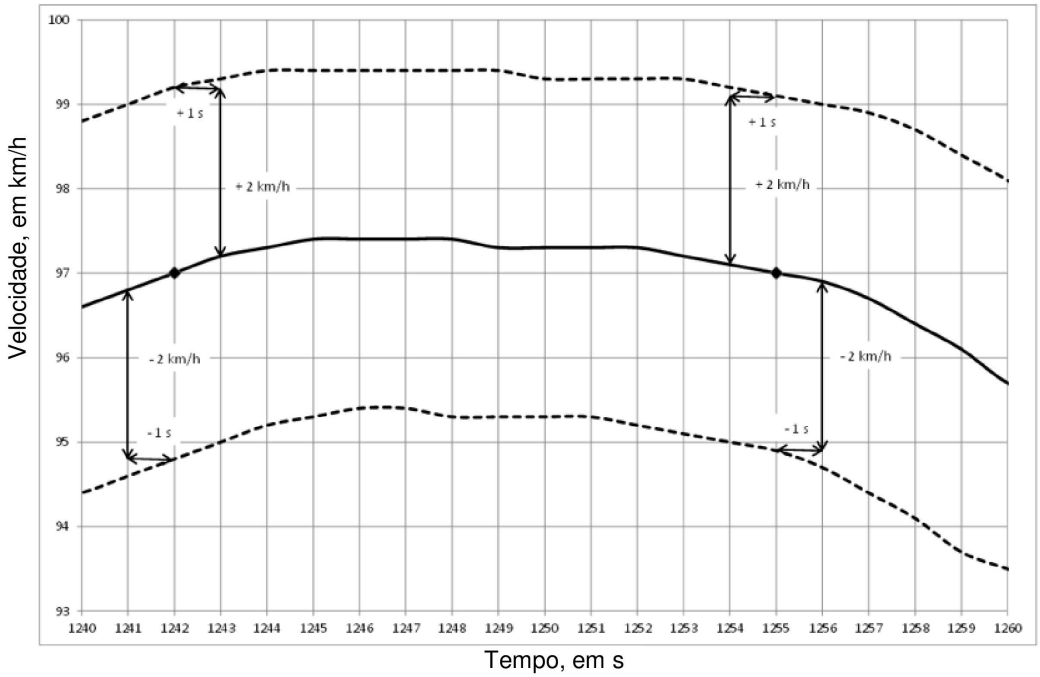
Funcionamento do veículo	Ciclo de aquecimento para regulação do dinamómetro	Pré-condicionamento	Ensaio de medição dos parâmetros de desempenho após pré-condicionamento
Anexos B6 e B8; Ensaios do tipo 1	Tolerância (1)	Tolerância (2)	Tolerância (2) * e Tolerância (3)
Anexo C3: Ensaio do tipo 4	Tolerância (1)	Tolerância (2)	Tolerância (2) *
Anexo C5 – Apêndice 1; Ensaios de demonstração do OBD	Tolerância (1)	Tolerância (2)	Tolerância (2) *
Ensaios COP	Tolerância (1)	Tolerância (2)	Tolerância (2) * e Tolerância (4)
Derivar fator de rodagem para conformidade da produção	Tolerância (1)	Tolerância (2)	Tolerância (2) * e Tolerância (3)

* : a tolerância não deve ser revelada ao condutor

Se em qualquer um dos ensaios, o perfil de velocidade se situar fora do intervalo de validade respetivo, esses ensaios individuais devem ser considerados inválidos.

Figura A6/6

Tolerâncias do perfil de velocidade



2.7. Impregnação

2.7.1. Depois do pré-condicionamento, e antes dos ensaios, o veículo de ensaio deve ser mantido numa área com as condições ambientais especificadas no ponto 2.2.2.2 do presente anexo.

2.7.2. O veículo é objeto de impregnação térmica por 6 horas, no mínimo, e 36 horas, no máximo, estando a capota do compartimento do motor aberta ou fechada. Salvo exclusão por disposições específicas para um determinado veículo, o arrefecimento pode ser feito por arrefecimento forçado até ao ponto de regulação da temperatura. Se o arrefecimento for acelerado através da utilização de ventoinhas, estas devem ser colocadas de modo a obter um arrefecimento máximo e homogéneo do sistema de tração e do motor, assim como do sistema de pós-tratamento dos gases de escape.

2.8. Ensaio de emissões e consumo de combustível (Ensaio do tipo 1)

2.8.1. A temperatura da câmara de ensaio no início do ensaio deve manter-se a ±3 °C do ponto de referência de 23 °C. A temperatura do óleo do motor e do líquido de arrefecimento, caso exista, deve situar-se a ± 2 °C do ponto de regulação de 23 °C.

2.8.2. O veículo de ensaio deve ser empurrado para um dinamómetro.

2.8.2.1. As rodas motoras do veículo devem ser colocadas no banco sem ligar o motor.

2.8.2.2. A pressão dos pneus das rodas motrizes deve corresponder às disposições previstas no ponto 2.4.5 do presente anexo.

2.8.2.3. A capota do compartimento do motor deve estar fechada.

2.8.2.4. Um tubo de escape deve ser ligado ao(s) tubo(s) de escape do veículo imediatamente antes de ligar o motor.

2.8.2.5. O veículo ensaiado deve ser colocado no banco dinamométrico de acordo com os pontos 7.3.3 a 7.3.3.1.4 do anexo B4.

2.8.3. Acionamento do grupo motopropulsor e condução

2.8.3.1. O procedimento de arranque do grupo motopropulsor deve ser iniciado utilizando os dispositivos previstos para o efeito em conformidade com as instruções do fabricante.

2.8.3.2. O veículo deve ser conduzido em conformidade com os pontos 2.6.4 a 2.6.8 do presente anexo durante os WLTC aplicáveis, tal como descrito no anexo B1.

2.8.4. Os dados RCB devem ser medidos para cada fase do WLTC, tal como descrito no apêndice 2 do presente anexo.

2.8.5. A velocidade real do veículo deve ser objeto de amostragem, com uma frequência de medição de 10 Hz, sendo os índices do perfil de condução descritos no anexo B7, ponto 7, calculados e comunicados.

2.8.6. Este ponto aplica-se apenas ao Nível 1-A.

Aplica-se a velocidade real do veículo recolhida como amostra com uma frequência de medição de 10 Hz, juntamente com o tempo real, às correções dos resultados de CO_2 relativamente à velocidade alvo e à distância, tal como definido no anexo B6-B.

2.9. Recolha de amostras de gases

As amostras de gases são recolhidas em sacos, sendo os compostos analisados no final do ensaio, ou numa fase de ensaio, ou os compostos podem ser analisados continuamente e integrados ao longo do ciclo.

2.9.1. Devem-se realizar os passos seguintes para cada ensaio:

2.9.1.1. Os sacos de recolha de amostras, purgados e evacuados, são ligados aos sistemas de recolha de gases de escape diluídos e de ar de diluição.

2.9.1.2. Os instrumentos de medição devem ser postos a funcionar de acordo com as instruções do seu fabricante.

2.9.1.3. O permutador de calor do CVS (se instalado) deve ser pré-aquecido ou pré-arrefecido até à sua temperatura de ensaio de tolerância especificada no anexo B5, ponto 3.3.5.1.

2.9.1.4. Componentes tais como condutas de recolha de amostras, filtros, refrigeradores e bombas, devem ser aquecidos ou arrefecidos até ser atingida a temperatura de funcionamento estabilizada.

2.9.1.5. Os caudais do CVS são definidos em conformidade com o ponto 3.3.4 do anexo B5 e os caudais das amostras devem ser fixados nos níveis adequados.

2.9.1.6. Todos os dispositivos eletrónicos de integração devem ser colocados a zero ou recolocados a zero, antes do início de qualquer fase do ciclo.

2.9.1.7. Devem ser selecionadas as gamas de medição apropriadas a todos os analisadores de gases contínuos. É admissível mudar de gama durante um ensaio apenas se a mudança for acompanhada de uma alteração da calibração da resolução digital do instrumento. O valor dos ganhos dos amplificadores operacionais analógicos do analisador não pode ser alterado durante o ensaio.

2.9.1.8. Todos os analisadores de gases contínuos devem ser colocados a zero e calibrados utilizando gases que satisfaçam os requisitos do anexo B5, ponto 6.

2.10. Recolha de amostras para determinação de partículas

2.10.1. Devem realizar-se os passos seguintes, descritos nos pontos 2.10.1.1 a 2.10.1.2.2 do presente anexo, antes de cada ensaio:

2.10.1.1. Seleção do filtro

Deve ser utilizado um único filtro para amostragem de partículas, sem filtro secundário, para o WLTC completo aplicável. A fim de ter em conta as variações de ciclo regionais, pode ser utilizado um filtro único nas três primeiras fases e um filtro separado para a quarta fase.

2.10.1.2. Preparação do filtro

2.10.1.2.1. Pelo menos uma hora antes do ensaio, deve colocar-se o filtro numa placa de Petri, protegida contra a contaminação pelas poeiras, mas que permita a troca de ar, sendo em seguida colocado numa câmara (ou sala) de pesagem, para efeitos de estabilização.

No final do período de estabilização, pesa-se o filtro e regista-se a sua massa. Deve, então, armazenar-se o filtro numa placa de Petri fechada ou num suporte de filtro selado até ser necessário para o ensaio. O filtro deve ser utilizado no prazo de 8 horas a contar da sua remoção da câmara (ou sala) de pesagem.

Leva-se de novo o filtro para a câmara de estabilização no prazo de 1 hora após o ensaio e acondiciona-se durante pelo menos 1 hora antes da pesagem.

2.10.1.2.2. O filtro de recolha de amostras de partículas deve ser cuidadosamente instalado dentro do suporte do filtro. O filtro deve ser manuseado apenas com uma pinça ou uma tenaz. O manuseamento bruto ou abrasivo do filtro resultará numa determinação errada do peso. O conjunto de suporte do filtro deve ser colocado numa conduta de recolha de amostras sem passagem de ar.

2.10.1.2.3. Recomenda-se que a microbalança seja verificada no início de cada sessão de pesagem, no prazo de 24 horas após a pesagem da amostra, por pesagem de um elemento de referência de aproximadamente 100 mg. Esse elemento deve ser pesado três vezes e a média aritmética dos resultados deve ser registada. Se o resultado da média aritmética se situar a ± 5 μg do resultado da última sessão de pesagem efetuada, então a sessão de pesagem e a balança são consideradas válidas.

2.11. Amostragem de medição do número de partículas (se for exigida a medição do número de partículas)

2.11.1. Devem realizar-se os passos seguintes, descritos nos pontos 2.11.1.1 a 2.11.1.2 do presente anexo, antes de cada ensaio:

2.11.1.1. Põem-se o sistema de diluição e o equipamento de medição específicos para as partículas a funcionar e preparam-se para a recolha de amostras;

2.11.1.2. O funcionamento correto dos elementos VPR e PNC do sistema de amostragem de partículas deve ser confirmado de acordo com os procedimentos indicados nos pontos 2.11.1.2.1 a 2.11.1.2.4 do presente anexo.

2.11.1.2.1. Uma verificação da estanquidade, utilizando um filtro de desempenho adequado ligado à entrada de todo o sistema de medição de partículas, VPR e PNC, apresentará uma concentração medida inferior a 0,5 partículas por centímetro cúbico.

2.11.1.2.2. Todos os dias, uma verificação zero do PNC, com um filtro de desempenho adequado, à entrada do PNC, deve relatar uma concentração de ≤ 0,2 partículas por centímetro cúbico. À remoção do filtro, o PNC deve indicar um aumento da concentração medida de pelo menos 100 partículas por centímetro cúbico na recolha de amostras do ar ambiente e um regresso a ≤ 0,2 partículas por centímetro cúbico, à substituição do filtro.

2.11.1.2.3. Deve confirmar-se que o sistema de medição indica que o tubo de evaporação, se fizer parte do sistema, atingiu a temperatura correta de funcionamento.

2.11.1.2.4. Deve confirmar-se que o sistema de medição indica que o diluidor PND_1 atingiu a temperatura correta de funcionamento.

2.12. Recolha de amostras durante o ensaio

2.12.1. O sistema de diluição, as bombas de recolha de amostras e o sistema de recolha de dados devem ser colocados em funcionamento.

2.12.2. Os sistemas de recolha de amostras de massa de partículas, e, se necessário, medição do número de partículas, devem ser colocados em funcionamento.

2.12.3. O número de partículas, se for exigida a medição do número de partículas, deve ser medido de forma contínua. Determina-se a concentração média aritmética integrando os sinais do analisador ao longo de cada fase.

2.12.4. A recolha de amostras tem lugar antes ou no início do processo de arranque do grupo motopropulsor e termina depois de concluído o ciclo.

2.12.5. Troca de sacos para recolha de amostras

2.12.5.1. Emissões gasosas

A recolha de amostras dos gases de escape diluídos e do ar de diluição deve ser transferida de um par de sacos de amostra para pares subsequentes, se necessário, no termo de cada fase do WLTC aplicável.

2.12.5.2. Partículas

Aplicam-se os requisitos referidos no ponto 2.10.1.1 do presente anexo.

2.12.6. A distância percorrida pelo veículo no dinamómetro deve ser registada em cada fase.

2.13. Conclusão do ensaio

2.13.1. O motor deve ser desligado imediatamente depois da última parte do ensaio.

2.13.2. O amostrador a volume constante, CVS, ou outro dispositivo de aspiração deve ser desligado, e o tubo que anteriormente se tinha ligado ao tubo ou tubos de escape do veículo deve ser retirado.

2.13.3. O veículo pode ser removido do dinamómetro.

2.14. Procedimentos pós-ensaio

2.14.1. Controlo do analisador de gases

Devem ser verificados os valores do gás de colocação a zero e do gás de calibração dos analisadores utilizados para a medição diluída contínua. O ensaio é considerado aceitável se a diferença entre os resultados antes do ensaio e após o ensaio for inferior a 2% do valor do gás de calibração.

2.14.2. Análise do saco

2.14.2.1. Os gases de escape e o ar de diluição contido nos sacos devem ser analisados o mais rapidamente possível. A análise dos gases de escape não deve ser efetuada mais de 30 minutos após o final da fase do ciclo.

Deve ser tomado em consideração o tempo de reação ao gás dos compostos presentes no saco.

2.14.2.2. Assim que se afigurar prático antes de cada análise, ajusta-se a zero o analisador na gama que se vai utilizar para cada composto, utilizando o gás de colocação a zero conveniente.

2.14.2.3. As curvas de calibração dos analisadores devem ser reguladas por meio de gases de calibração de concentrações nominais compreendidas entre 70% e 100% da escala para a gama em causa.

2.14.2.4. A regulação do zero dos analisadores deve voltar a ser, então, verificada: se o valor lido se afastar mais de 2% em relação ao valor obtido quando se efetuou a regulação prevista no ponto 2.14.2.2 do presente anexo, repete-se a operação para o analisador em causa.

2.14.2.5. As amostras são então analisadas.

2.14.2.6. Após a análise, os pontos de zero e de calibração são verificados mais uma vez utilizando os mesmos gases. O ensaio é considerado aceitável se a diferença for inferior a 2% do valor do gás de calibração.

2.14.2.7. Os caudais e as pressões dos vários gases nos analisadores devem ser os mesmos que os utilizados durante a calibração dos analisadores.

2.14.2.8. O teor de cada um dos compostos medidos deve ser registado após a estabilização do dispositivo de medição.

2.14.2.9. A massa e o número de todas as emissões, quando aplicável, devem ser calculados de acordo com o anexo B7.

2.14.2.10. As calibrações e verificações devem ser efetuadas:

a) Quer antes, quer depois da análise de cada par de sacos; ou

b) Antes e depois do ensaio completo.

No caso da alínea b), as calibrações e verificações devem ser efetuadas em todos os analisadores para todas as gamas utilizadas durante o ensaio.

Em ambos os casos, a) e b), a mesma gama do analisador deve ser utilizada para os sacos de ar ambiente e de gases de escape correspondentes.

2.14.3. Pesagem do filtro de recolha de amostras de partículas

2.14.3.1. O filtro de recolha de amostras de partículas deve voltar à câmara (ou sala) de pesagem, o mais tardar, 1 hora após o fim do ensaio. Deve ser condicionado numa placa de Petri, protegida contra a contaminação por poeiras mas que permita a passagem do ar, durante 1 hora pelo menos, e pesado. Regista-se a massa bruta do filtro.

2.14.3.2. Devem ser pesados, pelo menos, dois filtros de referência não utilizados no prazo de 8 horas, mas, de preferência, em simultâneo com as pesagens do filtro de recolha de amostras. Os filtros de referência devem ter as mesmas dimensões e ser do mesmo material que o filtro de recolha de amostras.

2.14.3.3. Se a variação do peso específico de um filtro de referência ultrapassar ± 5 μg entre as pesagens dos filtros de recolha de amostras, o filtro de recolha e os filtros de referência devem voltar a ser condicionados na câmara (ou sala) de pesagem e pesados de novo.

2.14.3.4. Para comparar as pesagens de um filtro de referência, deve estabelecer-se uma comparação entre os pesos específicos e a média aritmética móvel dos pesos específicos do filtro de referência em causa. A média aritmética móvel é calculada a partir dos pesos específicos registados no período após a colocação dos filtros de referência na câmara (ou sala) de pesagem. O período para estabelecer essa média deve ser de, pelo menos, um dia, mas não deve exceder 15 dias.

2.14.3.5. Condicionamentos e pesagens repetidas e múltiplas da amostra e dos filtros de referência são permitidos no decurso de um período máximo de 80 horas após a medição dos gases no ensaio de emissões. Se, antes do final ou até ao final do período de 80 horas, mais de metade dos filtros de referência cumprirem o critério de ± 5 μg, a pesagem do filtro de amostragem pode ser considerada válida. Se, ao expirarem as 80 horas, são utilizados dois filtros de referência e um filtro não preenche o critério de ± 5 μg, a pesagem do filtro de amostragem pode ser considerada válida na condição de que a soma das diferenças absolutas entre as médias específicas e móveis dos dois filtros de referência tem de ser inferior ou igual a 10 μg.

2.14.3.6. No caso de menos de metade dos filtros referência cumprirem o critério ± 5 μg, o filtro de amostragem deve ser descartado, repetindo-se o ensaio de emissões. Todos os filtros de referência devem descartados e substituídos no intervalo de 48 horas. Em todos os outros casos, os filtros de referência têm de ser substituídos, pelo menos, de 30 em 30 dias e de tal modo que nenhum dos filtros de recolha de amostras seja pesado sem comparação com um filtro de referência que tenha estado na câmara (ou sala) de pesagem durante, pelo menos, um dia.

2.14.3.7. Se não forem cumpridos os critérios de estabilidade da câmara (ou sala) de pesagem indicados no anexo B5, ponto 4.2.2.1, mas a pesagem dos filtros de referência cumprir os critérios supramencionados, o fabricante do veículo pode optar por aceitar os pesos dos filtros de amostragem ou anular os ensaios, reparar o sistema de controlo da câmara (ou sala) de pesagem e voltar a realizar o ensaio.

Anexo B6 – Apêndice 1

Procedimento de ensaio de emissões para todos os veículos equipados com sistemas de regeneração periódica

1. GENERALIDADES

1.1. O presente apêndice define as disposições específicas relativas a ensaios de veículos equipados com sistemas de regeneração periódica, tal como definidos no ponto 3.8.1 do presente regulamento.

1.2. Durante os ciclos em que a regeneração se processa, as normas de emissão podem não ser aplicadas. Se ocorrer uma regeneração periódica pelo menos uma vez por ensaio de tipo 1 e já tiver ocorrido pelo menos uma vez durante a preparação do veículo ou a distância entre duas regenerações periódicas sucessivas for superior a 4 000 km de ensaios do tipo 1 repetidos, não é necessário um procedimento de ensaio especial. Neste caso, não é aplicado o presente apêndice e utiliza-se um fator Ki de 1,0.

1.3. As disposições do presente apêndice não se aplicam ao número de partículas das emissões.

1.4. A pedido do fabricante, e mediante a aprovação da autoridade competente, o procedimento de ensaio específico para os sistemas de regeneração periódica não é aplicado a um dispositivo de regeneração se o fabricante apresentar dados que demonstrem que, durante os ciclos em que ocorre a regeneração, as emissões se mantêm abaixo dos limites das emissões especificados no ponto 6.3.10 do presente regulamento para a categoria de veículo em questão. Neste caso, utiliza-se um valor Ki fixo de 1,05 para CO_2 e consumo de combustível.

2. PROCEDIMENTO DE ENSAIO

O veículo de ensaio deve ser capaz de impedir ou permitir o processo de regeneração, desde que essa operação não tenha efeitos sobre as calibrações originais do motor. A prevenção da regeneração só é permitida durante a carga do sistema de regeneração e durante os ciclos de pré-condicionamento. Não é permitida durante a medição das emissões durante a fase de regeneração. O ensaio de emissões é realizado com a unidade de controlo do fabricante do equipamento de origem na sua configuração original. A pedido do fabricante, e com o acordo da autoridade competente, pode ser utilizada uma «unidade de controlo do motor» que não tenha efeitos sobre as calibrações originais do motor durante a determinação de K_i.

2.1. Medição das emissões de escape entre dois WLTC com fases de regeneração

2.1.1. A média aritmética das emissões entre fases de regeneração e durante a carga do dispositivo de regeneração é determinada pela média aritmética de vários ensaios do tipo 1 aproximadamente equidistantes (se forem mais do que dois). Em alternativa, o fabricante pode fornecer dados que comprovem que as emissões permanecem constantes (± 15%) em WLTC entre fases de regeneração. Neste caso, podem ser utilizadas as emissões medidas durante o ensaio do tipo 1. Em todos os outros casos, são completadas as medições das emissões para, pelo menos, dois ciclos do tipo 1: uma imediatamente após a regeneração (antes de uma nova carga) e outra tão perto quanto possível de uma fase de regeneração. Todas as medições das emissões são realizadas de acordo com o presente anexo e todos os cálculos são efetuados em conformidade com o ponto 3 do presente apêndice.

2.1.2. O processo de carga e a determinação de K_i são realizados durante o ciclo de condução do tipo 1, num banco dinamométrico ou num banco de ensaio de motores utilizando um ciclo de ensaio equivalente. Esses ciclos podem ser realizados sem interrupção (ou seja, sem desligar o motor entre os ciclos). O veículo pode ser retirado do banco dinamométrico após qualquer número de ciclos completos e o ensaio ser retomado posteriormente.

Para os veículos das classes 2 e 3, a pedido do fabricante, e mediante a aprovação da autoridade competente, o valor de K_i pode ser determinado com ou sem a fase extra-alta.

A pedido do fabricante, e mediante a aprovação da autoridade competente, o fabricante pode desenvolver um procedimento alternativo e demonstrar a sua equivalência, incluindo temperatura do filtro, quantidade de carga e a distância percorrida. Tal pode ser feito num banco de ensaio para motores ou num banco dinamométrico.

2.1.3. O número de ciclos D entre dois WLTC em que ocorrem fases de regeneração, o número de ciclos em que são realizadas medições das emissões e a medição das emissões mássicas M'_{sij} para cada composto i ao longo de cada ciclo j devem ser registados.

2.2. Medição das emissões durante as fases de regeneração

2.2.1. A preparação do veículo, se necessária, para o ensaio de emissões durante uma fase de regeneração, pode ser efetuada utilizando os ciclos de pré-condicionamento previstos no ponto 2.6 do presente anexo ou ciclos equivalentes no banco de ensaio de motores, em função do procedimento de carga escolhido no ponto 2.1.2 do presente apêndice.

2.2.2. As condições relativas ao ensaio e ao veículo para o ensaio do tipo 1 descritas no presente regulamento são aplicáveis antes de ser realizado o primeiro ensaio de emissões válido.

2.2.3. A regeneração não pode ocorrer durante a preparação do veículo. Tal pode ser assegurado por um dos seguintes métodos:

a) Pode ser instalado um sistema de regeneração simulado ou um sistema parcial para os ciclos de pré-condicionamento.

b) Qualquer outro método acordado entre o fabricante e a autoridade competente.

2.2.4. É realizado um ensaio relativo às emissões de escape após arranque a frio que inclua um processo de regeneração em conformidade com o WLTC aplicável.

2.2.5. Se o processo de regeneração exigir mais do que um WLTC, todos os WLTC devem ser terminados. Admite-se a utilização de um único filtro de recolha de amostras de partículas para os múltiplos ciclos necessários para completar a regeneração.

Se for necessário mais do que um WLTC, o(s) WLTC subsequente(s) devem ser executados imediatamente, sem desligar o motor, até se realizar a regeneração completa. No caso de o número de sacos de emissões gasosas necessários para os múltiplos ciclos exceder o número de sacos disponíveis, o tempo necessário para configurar um novo ensaio deve ser o mais curto possível. O motor não deve ser desligado durante este período.

2.2.6. Os valores de emissão durante a regeneração M_{ri} para cada composto i são calculados em conformidade com o ponto 3 do presente apêndice. Regista-se o número de ciclos de ensaio d aplicáveis medidos para uma regeneração completa.

3. CÁLCULOS

3.1. Cálculo dos gases de escape e das emissões de CO_2, e do consumo de combustível de um único sistema de regeneração

$$M_{si} = \frac{\sum_{j=1}^{n} M'_{sij}}{n} \text{ for } n \geq 1$$

$$M_{ri} = \frac{\sum_{j=1}^{d} M'_{rij}}{d} \text{ for } d \geq 1$$

$$M_{pi} = \frac{M_{si} \times D + M_{ri} \times d}{D + d}$$

sempre que para cada composto i considerado:

M'_{sij} são as emissões mássicas do composto i ao longo do ciclo de ensaio j sem regeneração, em g/km;

M'_{rij} são as emissões mássicas do composto i ao longo do ciclo de ensaio j durante a regeneração, em g/km (se $d > 1$, o primeiro ensaio WLTC é realizado a frio e os ciclos subsequentes a quente);

M_{si} são as emissões mássicas médias do composto i sem regeneração, em g/km;

M_{ri} são as emissões mássicas médias do composto i durante a regeneração, em g/km;

M_{pi} são as emissões mássicas médias do composto i, em g/km;

n é o número de ciclos de ensaio, entre ciclos em que ocorrem fases de regeneração, durante os quais são realizadas medições das emissões em WLTC do tipo 1, que é um valor ≥ 1;

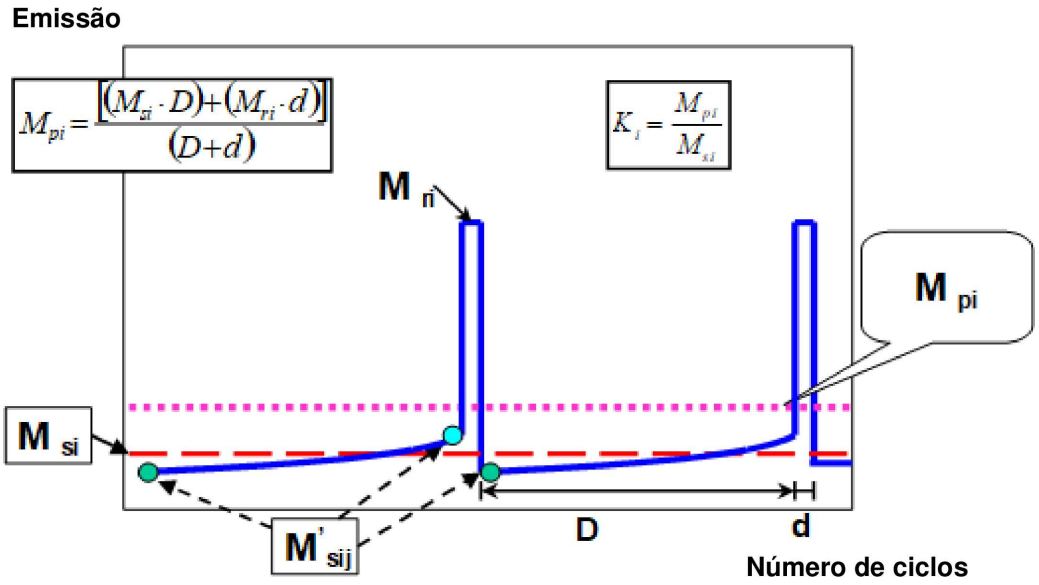
d é o número de ciclos de ensaio completos aplicáveis necessários para a regeneração;

D é o número de ciclos de ensaio completos aplicáveis entre dois ciclos em que ocorrem fases de regeneração.

O cálculo de M_{pi} é mostrado sob a forma de gráfico na figura A6.Ap1/1.

Figura A6.Ap1/1

Parâmetros medidos durante o ensaio de emissões durante e entre os ciclos em que ocorre a regeneração (exemplo esquemático, as emissões durante «D» podem aumentar ou diminuir)



3.1.1. Cálculo do fator de regeneração K_i para cada composto i considerado.

O fabricante pode optar por determinar, para cada composto independentemente, os desvios aditivos ou os fatores multiplicativos.

$$\text{Fator } K_i{:}K_i = \frac{M_{pi}}{M_{si}}$$

$$\text{Desvio } K_i{:}K_i = M_{pi} - M_{si}$$

Os resultados M_{si}, M_{pi} e K_i, e o tipo de fator escolhido pelo fabricante são registados. O resultado K_i é incluído em todos os relatórios de ensaio pertinentes. Os resultados M_{si}, M_{pi} e K_i são incluídos em todas as fichas de ensaio pertinentes.

K_i pode ser determinado uma vez completada uma única sequência de regeneração que inclua medições antes, durante e após fases de regeneração, como indicado na figura A6.Ap1/1.

3.2. Cálculo das emissões de escape e CO_2, e do consumo de combustível de sistemas de regeneração periódica múltipla

Devem efetuar-se os seguintes cálculos para um ciclo de funcionamento do tipo 1 para as emissões-critérios e emissões de CO_2. As emissões de CO_2 utilizadas para esse cálculo devem resultar do passo 3 descrito no anexo B7, quadro A7/1.

$$M_{sik} = \frac{\sum_{j=1}^{n_k} M'_{sik,j}}{n_k} \text{ for } n_j \geq 1$$

$$M_{rik} = \frac{\sum_{j=1}^{d_k} M'_{rik,j}}{d_k} \text{ford} \geq 1$$

$$M_{si} = \frac{\sum_{k=1}^{x} M_{sik} \times D_k}{\sum_{k=1}^{x} D_k}$$

$$M_{ri} = \frac{\sum_{k=1}^{x} M_{rik} \times d_k}{\sum_{k=1}^{x} d_k}$$

$$M_{pi} = \frac{M_{si} \times \sum_{k=1}^{x} D_k + M_{ri} \times \sum_{k=1}^{x} d_k}{\sum_{k=1}^{x} (D_k + d_k)}$$

$$M_{pi} = \frac{\sum_{k=1}^{x} (M_{sik} \times D_k + M_{rik} \times d_k)}{\sum_{k=1}^{x} (D_k + d_k)}$$

$$\text{Fator } K_i{:}K_i = \frac{M_{pi}}{M_{si}}$$

$$\text{Desvio } K_i{:}K_i = M_{pi} - M_{si}$$

em que:

M_{si} são as emissões mássicas médias de todas as fases k do composto i sem regeneração, em g/km;

M_{ri} são as emissões mássicas médias de todas as fases k do composto i durante a regeneração, em g/km;

M_{pi} é a emissão mássica média de todas as fases k do composto i, em g/km;

M_{sik} são as emissões mássicas médias da fase k do composto i sem regeneração, em g/km;

M_{rik} são as emissões mássicas médias da fase k do composto i durante a regeneração, em g/km;

$M'_{sik,j}$ são as emissões mássicas da fase k do composto i em g/km sem regeneração medida no ponto j em que $1 \leq j \leq n_k$, em g/km;

$M'_{rik,j}$ são as emissões mássicas da fase k do composto i durante a regeneração (se $j > 1$, o primeiro ensaio do tipo 1 é realizado a frio e os ciclos subsequentes a quente) medidas no ciclo de ensaio j em que $1 \leq j \leq d_k$, em g/km;

n_k é o número de ciclos de ensaio completos da fase k, entre dois ciclos em que ocorrem fases de regeneração, durante os quais são realizadas medições das emissões (tipo 1 WLTC ou ciclos equivalentes no banco de ensaio de motores), que é um valor ≥ 2;

d_k é o número de ciclos de ensaio completos aplicáveis da fase k necessários para completar a regeneração;

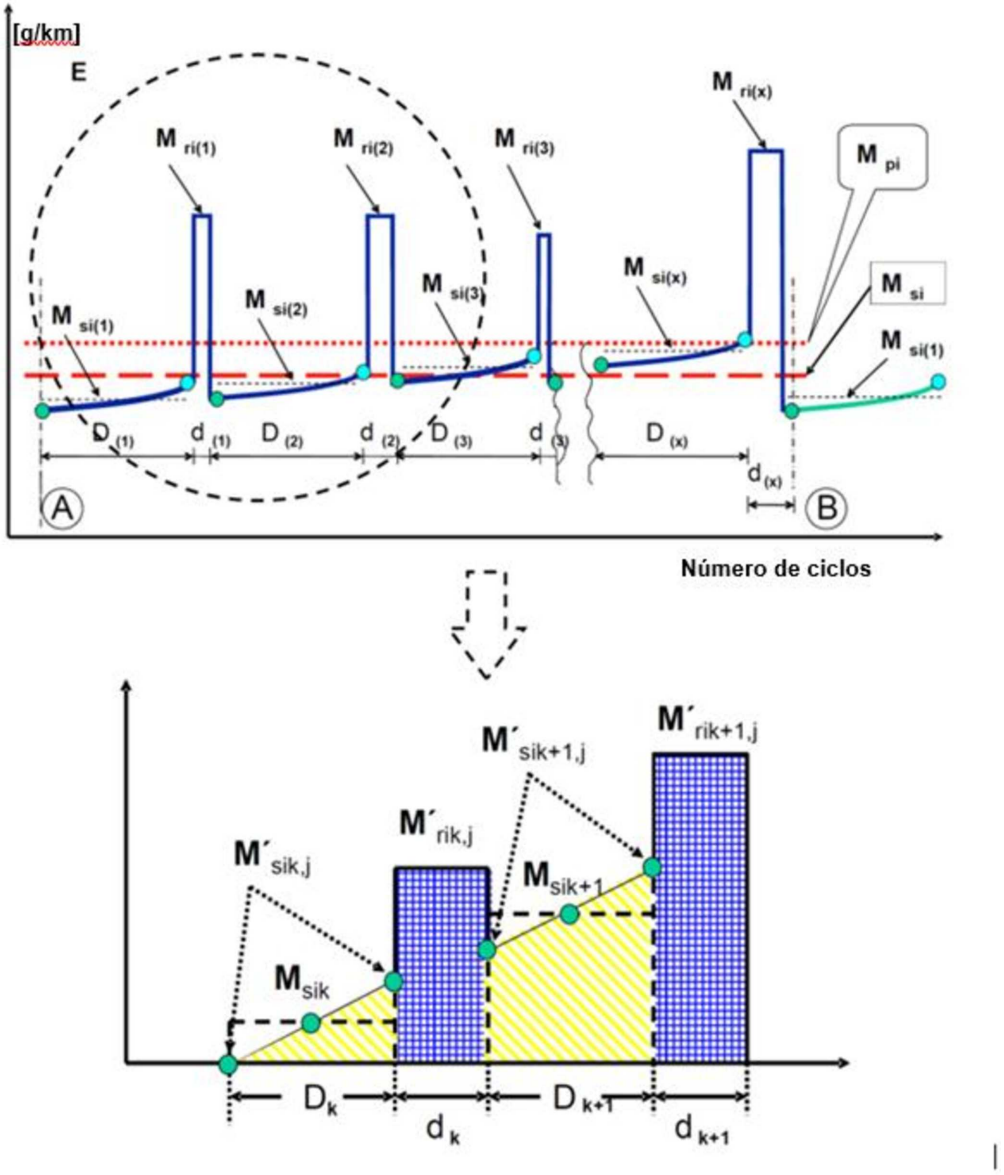
D_k é o número de ciclos de ensaio completos aplicáveis da fase k entre dois ciclos em que ocorrem fases de regeneração;

x é o número de fases de regeneração completas.

O cálculo de M_{pi} é mostrado sob a forma de gráfico na figura A6.Ap1/2.

Figura A6.Ap1/2

Parâmetros medidos durante o ensaio de emissões durante e entre os ciclos em que ocorre a regeneração (exemplo esquemático)



O cálculo de K_i para os sistemas de regeneração periódica múltipla só é possível após um determinado número de fases de regeneração para cada sistema.

Após efetuar o procedimento completo (A a B, ver figura A6.Ap1/2), deve obter-se de novo a condição A de partida inicial.

3.3. Os fatores Ki e as compensações Ki devem ser arredondados à quarta casa decimal. Para as compensações Ki, o arredondamento deve ser efetuado com base na unidade física do valor da norma de emissões.

Anexo B6 – Apêndice 2

Procedimento de ensaio para a monitorização de sistemas recarregáveis de armazenamento de energia elétrica

1. GENERALIDADES

No caso de ensaios de NOVC-HEVs, OVC-HEVs, NOVC-FCHVs e OVC-FCHVs (conforme aplicável), aplicam-se os apêndices 2 e 3 do anexo B8.

O presente apêndice define as disposições específicas relativas à correção dos resultados do ensaio para a emissão mássica de CO_2 em função do saldo energético ΔE_{REESS} para todos os REESS.

Os valores corrigidos para a emissão mássica de CO_2 devem corresponder a um saldo energético de valor zero ($\Delta E_{REESS} = 0$), e são calculados usando um coeficiente de correção determinado, como definido a seguir.

2. APARELHAGEM DE MEDIÇÃO

2.1. Medição da corrente

A perda do REESS é definida como corrente negativa.

2.1.1. A(s) corrente(s) do REESS deve(m) ser medida(s) durante os ensaios com recurso a um transdutor de corrente de tipo alicate ou de argola. O sistema de medição da corrente deve cumprir os requisitos especificados no quadro A8/1. O(s) transdutor(es) de corrente (s) deve(m) ser capaz(es) de suportar picos de corrente aquando do arranque do motor e as condições de temperatura no ponto de medição.

Para uma medição precisa, realiza-se a regulação do zero e a desmagnetização antes do ensaio em conformidade com as instruções do fabricante do instrumento.

2.1.2. Os transdutores de corrente são instalados em qualquer um dos REESS num dos cabos diretamente ligados ao REESS e devem incluir a corrente do REESS total.

Em caso de condutores blindados, devem ser aplicados métodos adequados de acordo com a autoridade competente.

No intuito de medir com facilidade a corrente debitada pelo REESS com utilização de equipamento de medição exterior, os fabricantes deveriam dotar o veículo de pontos de conexão apropriados, seguros e acessíveis. Se tal não for viável, o fabricante deve apoiar a autoridade competente, fornecendo meios para ligar um transdutor de corrente aos cabos do REESS do modo acima descrito.

2.1.3. A corrente medida deve ser integrada no tempo a uma frequência mínima de 20 Hz, o que permite obter o valor medido de Q, expresso em amperes-hora Ah. A corrente medida deve ser integrada no tempo, o que permite obter o valor medido de Q, expresso em amperes-hora (Ah). A integração pode ser efetuada no sistema de medição da corrente.

2.2. Dados a bordo do veículo

2.2.1. Em alternativa, a corrente debitada pelo REESS é determinada utilizando os dados de bordo do veículo. Para utilizar este método de medição, devem ser acessíveis as seguintes informações sobre o veículo de ensaio:

a) Valor integrado do saldo de carregamento desde a última ignição a Ah;

b) Valor integrado do saldo de carregamento com base nos dados a bordo calculado para uma frequência mínima de amostragem de 5 Hz;

c) O valor do saldo de carregamento através de um conector OBD, como descrito na SAE J1962.

2.2.2. A exatidão dos dados a bordo de carga e descarga do REESS do veículo deve ser demonstrada pelo fabricante à autoridade competente.

O fabricante pode criar uma família de veículos de monitorização do REESS, a fim de provar que os dados a bordo de carga e descarga do REESS do veículo estão corretos. A exatidão dos dados deve ser demonstrada num veículo representativo.

São válidos os seguintes critérios de família:

a) Processos de combustão idênticos (isto é, ignição comandada, ignição por compressão, dois tempos, quatro tempos);

b) Estratégia idêntica de carga e/ou recuperação (módulo de software para os dados do REESS);

c) Disponibilidade de dados a bordo;

d) Saldo de carregamento idêntico medido pelo módulo de dados do REESS;

e) Simulação idêntica do saldo de carregamento a bordo.

2.2.3. Todos os REESS que não têm influência sobre as emissões de CO_2 devem ser eliminados da monitorização.

3. PROCEDIMENTO DE CORREÇÃO BASEADO NA VARIAÇÃO DE ENERGIA ELÉTRICA DO REESS

3.1. A medição da corrente debitada pelo REESS inicia-se ao mesmo tempo que o ensaio e termina imediatamente após o veículo ter executado o ciclo de condução completo.

3.2. O saldo elétrico Q medido no sistema de alimentação elétrica é usado como medida da diferença de teor energético do REESS no final do ciclo, em comparação com o do início do ciclo. O saldo elétrico deve ser determinado para o WLTC total percorrido.

3.3. É necessário registar os valores separados de Q_{phase} durante as fases do ciclo percorrido.

3.4. Correção da emissão mássica de CO_2 ao longo de todo o ciclo, em função do critério de correção c.

3.4.1. Cálculo do critério de correção c

O critério de correção c é a razão entre o valor absoluto da variação da energia elétrica $\Delta E_{REESS,j}$ e da energia proveniente de combustíveis, e é calculado pelas seguintes equações:

$$c = \left| \frac{\Delta E_{REESS,j}}{E_{fuel}} \right|$$

em que:

c	é o critério de correção;
$\Delta E_{REESS,j}$	é a variação de energia elétrica de todos os REESS ao longo do período j, determinada em conformidade com o ponto 4.1 do presente apêndice, Wh;
j	é, no presente ponto, todo o ciclo de ensaio WLTP aplicável;
E_{fuel}	é a energia proveniente de combustíveis de acordo com a seguinte equação:

$$E_{fuel} = 10 \times HV \times FC_{nb} \times d$$

em que:

E_{fuel}	é o teor energético do combustível consumido ao longo do ciclo de ensaio WLTP aplicável, Wh;
HV	é o poder calorífico em conformidade com o quadro A6.Ap2/1, em kWh/l;
FC_{nb}	é o consumo de combustível não compensado do ensaio do tipo 1, não corrigido para o balanço energético, determinado em conformidade com o anexo B7, ponto 6, e utilizando os resultados para as emissões-critérios e CO_2 calculado no passo 2 do quadro A7/1, em l/100 km;
d	é a distância percorrida ao longo do ciclo de ensaios WLTP aplicável correspondente, km;
10	fator de conversão em Wh.

3.4.2. A correção deve ser aplicada se ΔE_{REESS} for negativo (correspondente à descarga do REESS)

A pedido do fabricante, a correção pode ser omitida, podendo ser utilizados valores não corrigidos se:

a) ΔE_{REESS} for positivo (correspondente à carga do REESS);

b) o fabricante puder provar à autoridade competente, através de medição, que não existe uma relação nem entre ΔE_{REESS} e a emissão mássica de CO_2 nem entre ΔE_{REESS} e o consumo de combustível, respetivamente.

Quadro A6.Ap2/1

Teor energético do combustível (se aplicável)

Combustível	Gasolina (E0)	Gasolina (E10)	Etanol (E85)	Gasóleo (B0)	Gasóleo (B7)	GPL	GNC
Poder calorífico	8,92 kWh/l	8,64 kWh/l	6,41 kWh/l	9,85 kWh/l	9,79 kWh/l	12,86 x ρ kWh/l	11,39 MJ/m³

ρ = densidade do combustível de ensaio a 15 °C (kg/l)

4. Aplicação da função de correção

4.1. Para aplicar a função de correção, a variação da energia elétrica $\Delta E_{REESS,j}$ de um período j para todos os REESS é calculada a partir da corrente medida e da tensão nominal:

$$\Delta E_{REESS,j} = \sum_{i=1}^{n} \Delta E_{REESS,j,i}$$

em que:

$\Delta E_{REESS,j,i}$ é a variação de energia elétrica do REESS i durante o período j considerado, Wh;

e:

$$\Delta E_{REESS,j,i} = \frac{1}{3600} \times U_{REESS} \times \int_{t_0}^{t_{end}} I(t)_{j,i} dt$$

em que:

U_{REESS} é a tensão nominal do REESS determinada em conformidade com a norma CEI 60050-482, em V;

$I(t)_{j,i}$ é a corrente elétrica do REESS i durante o período j considerado determinada em conformidade com o ponto 2 do presente apêndice, A;

t_0 é o momento do início do período j considerado, em s;

t_{end} é o momento do final do período j considerado, s.

i é o número de índice do REESS considerado;

n é a quantidade total de REESS;

j é o número de índice do período considerado, sendo um período qualquer fase do ciclo aplicável, uma combinação de fases do ciclo e o ciclo total aplicável;

$\frac{1}{3600}$ é o fator de conversão de Ws em Wh.

4.2. Para a correção da emissão mássica de CO_2, em g/km, são utilizados os fatores de Willans específicos dos processos de combustão constantes do quadro A6.Ap2/3.

4.3. A correção é efetuada e aplicada para o ciclo total e para cada uma das respetivas fases do ciclo separadamente, e deve ser registada.

4.4. Para este cálculo específico, deve ser utilizada a eficiência do alternador de um sistema fixo de alimentação elétrica:

$$\eta_{alternator} = 0.67 for electric power supply system REESS alternators$$

4.5. A diferença resultante no que respeita à emissão mássica de CO_2 para o período j considerado, devida ao comportamento da carga do alternador decorrente do carregamento de um REESS, é calculada pela seguinte equação:

$$\Delta M_{CO2,j} = 0.0036 \times \Delta E_{REESS,j} \times \frac{1}{\eta_{alternator}} \times Willans_{factor} \times \frac{1}{d_j}$$

em que:

$\Delta M_{CO2,j}$	é a diferença resultante no que respeita à emissão mássica de CO_2 para o período j, em g/km;
$\Delta E_{REESS,j}$	é a variação de energia do REESS para o período j considerado calculada em conformidade com o ponto 4.1 do presente anexo, Wh;
d_j	é a distância percorrida no período j considerado, km;
j	é o número de índice do período considerado, sendo um período qualquer fase do ciclo aplicável, uma combinação de fases do ciclo e o ciclo total aplicável;
0.0036	é o fator de conversão de Wh em MJ;
$\eta_{alternator}$	é a eficiência do alternador em conformidade com o ponto 4.4 do presente apêndice;
$Willans_{factor}$	é o fator Willans específico do processo de combustão, como definido no quadro A6.Ap2/3, em gCO_2/MJ;

4.5.1. Os valores de CO_2 para cada fase e para o ciclo total são corrigidos do seguinte modo:

Para o Nível 1-A;

$M_{CO2,p,3} = M_{CO2,p,2b} - \Delta M_{CO2,j}$

$M_{CO2,c,3} = M_{CO2,c,2b} - \Delta M_{CO2,j}$

Para o Nível 1-B

$M_{CO2,p,3} = (M_{CO2,p,1} - \Delta M_{CO2,j})$

$M_{CO2,c,3} = (M_{CO2,c,2} - \Delta M_{CO2,j})$

em que:

$\Delta M_{CO2,j}$ é o resultado do ponto 4.5 do presente apêndice para um período j, em g/km.

4.6. Para a correção das emissões de CO_2, em g/km, devem ser utilizados os fatores de Willans do quadro A6.Ap2/3.

Quadro A6.Ap2/3

Fatores de Willans (se aplicável)

			Normalmente aspirado	Sobrealimentado
Ignição comandada	Gasolina (E0)	l/MJ	0,0733	0,0778
		gCO_2/MJ	175	186
	Gasolina (E10)	l/MJ	0,0756	0,0803
		gCO_2/MJ	174	184

			Normalmente aspirado	Sobrealimentado
	CNG (G20)	m^3/MJ	0,0719	0,0764
		gCO_2/MJ	129	137
	GPL	l/MJ	0,0950	0,101
		gCO_2/MJ	155	164
	E85	l/MJ	0,102	0,108
		gCO_2/MJ	169	179
Ignição por compressão	Gasóleo (B0)	l/MJ	0,0611	0,0611
		gCO_2/MJ	161	161
	Gasóleo (B7)	l/MJ	0,0611	0,0611
		gCO_2/MJ	161	161

Anexo B6 – Apêndice 3

Cálculo do rácio de energia do gás para combustíveis gasosos (GPL e GN/biometano)

1. MEDIÇÃO DA MASSA DE COMBUSTÍVEL GASOSO CONSUMIDA DURANTE O CICLO DE ENSAIO DO TIPO 1

A medição da massa de gás consumido durante o ciclo é feita por meio um sistema de pesagem do combustível capaz de medir o peso do reservatório durante o ensaio em conformidade com o seguinte:

a) Uma exatidão de ± 2% da diferença entre os valores no início e no final do ensaio ou um valor melhor.

b) Devem tomar-se precauções para evitar erros de medição.

Essas precauções devem incluir a instalação cuidadosa do dispositivo, de acordo com as recomendações do fabricante do instrumento e com as boas práticas da engenharia.

c) São permitidos outros métodos de medição, caso se possa demonstrar que asseguram uma exatidão equivalente.

2. CÁLCULO DO RÁCIO DE ENERGIA DO GÁS

O valor do consumo de combustível deve ser calculado a partir das emissões de hidrocarbonetos, de monóxido de carbono e de dióxido de carbono, determinadas a partir dos resultados das medições, partindo do princípio de que só se utiliza combustível gasoso durante o ensaio.

Determina-se o rácio do gás da energia consumida no ciclo através da seguinte equação:

$$G_{gas} = \left(\frac{M_{gas} \times cf \times 10^4}{FC_{norm} \times dist \times \rho}\right)$$

em que:

G_{gas}	é o rácio de energia do gás, em percentagem;
M_{gas}	é a massa do combustível gasoso consumido durante o ciclo, em kg;
FC_{norm}	é o consumo de combustível (l/100 km para o GPL, m^3/100 km para o GN/biometano) calculado em conformidade com o anexo B7, pontos 6.6 e 6.7;
dist	é a distância percorrida durante o ciclo de ensaio, em km;
ρ	é a densidade do gás:
	ρ = 0,654 kg/m^3 para NG/biometano;
	ρ = 0,538 kg/litre para o GPL;
cf	é o fator de correção, considerando-se os seguintes valores:
	cf = 1 no caso do GPL ou do combustível de referência G20;
	cf = 0,78 no caso do combustível de referência G25.

Anexo B6a

Ensaio de correção da temperatura ambiente para a determinação das emissões de CO2 em condições de temperatura regional representativas

O presente anexo só é aplicável ao Nível 1-A;

1. INTRODUÇÃO

O presente anexo descreve o procedimento de ensaio suplementar de correção da temperatura ambiente (ATCT) para determinar as emissões de CO_2 em condições de temperatura regionais representativas.

1.1. As emissões de CO_2 dos veículos com motores de combustão interna, NOVC-HEV e o valor de conservação de carga de OVC-HEV devem ser corrigidos de acordo com os requisitos do presente anexo. Não é exigida correção para o valor CO_2 do ensaio em modo de perda de carga. Não é exigida correção para a autonomia elétrica.

2. FAMÍLIA DE ENSAIOS DE CORREÇÃO DA TEMPERATURA AMBIENTE (ATCT)

2.1. Só podem fazer parte da mesma família ATCT os veículos que são idênticos quanto a todas as características que se seguem:

a) Arquitetura do grupo motopropulsor (ou seja, combustão interna, híbrido, pilha de combustível ou elétrico);

b) Processo de combustão (isto é, dois tempos ou quatro tempos);

c) Número e disposição dos cilindros;

d) Método de combustão do motor (isto é, injeção indireta ou direta);

e) Tipo de sistema de arrefecimento (ou seja, ar, água ou óleo);

f) Método de aspiração (isto é, normalmente aspirado ou alimentado);

g) Combustível para o qual o motor foi concebido (ou seja, gasolina, gasóleo, GN, GPL, etc.);

h) Catalisador [ou seja, catalisador de três vias, coletor de NOx de mistura pobre, SCR, catalisador de NOx de mistura pobre ou outro(s)];

i) Instalação ou não de um coletor de partículas; e

j) Recirculação dos gases de escape (com ou sem, arrefecidos ou não);

Além disso, os veículos devem ser similares no que diz respeito às seguintes características:

k) Os veículos devem ter uma variação de cilindrada não superior a 30% do veículo com a menor cilindrada; e

l) O isolamento do compartimento do motor deve ser de tipo semelhante em termos de materiais, quantidade e localização do isolamento. Os fabricantes devem fornecer elementos de prova (por exemplo, desenhos CAD) à entidade homologadora de que, para todos os veículos na família, o volume e o peso do material de isolamento a instalar são superiores a 90% relativamente ao veículo de referência para as medições ATCT.

A diferença no material de isolamento e na localização podem igualmente ser aceites como parte de uma única família ATCT, desde se possa demonstrar que o veículo de ensaio representa a hipótese mais desfavorável no que diz respeito ao isolamento do compartimento do motor.

Se o fabricante for capaz de demonstrar à entidade homologadora a garantia de que é mantido o conceito de hipótese mais desfavorável (por exemplo, o veículo ensaiado não tem isolamento) ou se o ATCT consistir de uma única família de interpolação, os requisitos de documentação dos materiais de isolamento podem ser dispensados.

2.1.1. Se estiverem instalados dispositivos de armazenamento térmico ativo, só devem ser considerados como fazendo parte da mesma família ATCT os veículos que satisfaçam os seguintes requisitos:

a) A capacidade térmica, definida pela entalpia armazenada no sistema, situa-se num intervalo de 0 a 10% acima da entalpia do veículo de ensaio; e

b) O fabricante do equipamento de origem pode provar ao serviço técnico que o tempo de libertação de calor aquando do arranque do motor, no âmbito de uma família, se situa num intervalo de 0 a 10% abaixo do tempo de libertação de calor do veículo de ensaio.

2.1.2. Só os veículos que satisfaçam os critérios do ponto 3.9.4 do presente anexo B6-A são considerados como fazendo parte da mesma família ATCT.

3. PROCEDIMENTO ATCT

O ensaio do tipo 1 especificado no anexo B6 deve ser realizado, com exceção dos requisitos especificados no presente anexo B6-A, pontos 3.1 a 3.9, relativo ao ATCT. Tal exige também um novo cálculo e aplicação de pontos de mudança de relação de transmissão em conformidade com o anexo B2, tendo em conta a resistência ao avanço em estrada diferente, conforme especificado no anexo B6-A, ponto 3.4.

3.1. Condições ambientes para ATCT

3.1.1. O veículo deve ser impregnado e ensaiado para o ATCT a uma temperatura (T_{reg}) de 14 °C.

3.1.2. O tempo mínimo de impregnação (t_{soak_ATCT}) para o ATCT é de 9 horas.

3.2. Câmara de ensaio e zona de impregnação

3.2.1. Câmara de ensaio

3.2.1.1. A câmara de ensaio deve ter um ponto de regulação da temperatura igual a T_{reg}. O valor da temperatura efetiva deve situar-se num intervalo de ± 3 °C no início do ensaio e num intervalo de ± 5 °C durante o ensaio.

3.2.1.2. A humidade específica (H) do ar na câmara de ensaio ou do ar de admissão do motor deve ser tal que:

$3{,}0 \leq H \leq 8{,}1$ (gH_2O/kg ar seco)

3.2.1.3. A temperatura e a humidade do ar devem ser medidas na saída da ventoinha de arrefecimento a uma taxa de 0,1 Hz.

3.2.2. Zona de impregnação

3.2.2.1. O ponto de regulação da temperatura da zona de impregnação deve ser igual a T_{reg} e o valor da temperatura efetiva deve situar-se num intervalo de ± 3 °C numa média aritmética móvel de 5 minutos, não devendo apresentar um desvio sistemático em relação ao ponto de regulação. A temperatura deve ser medida continuamente a uma frequência mínima de 0,033 Hz.

3.2.2.2. A localização do sensor de temperatura para a zona de impregnação deve ser representativa para a medição da temperatura ambiente em redor do veículo e deve ser verificada pelo serviço técnico.

O sensor deve estar, pelo menos, a 10 cm de distância da parede da zona de impregnação e ao abrigo de correntes de ar diretas.

As condições do caudal de ar na sala de impregnação, na proximidade do veículo, devem representar um fluxo de convecção natural representativo para a dimensão da sala (inexistência de convecção forçada).

3.3. Veículo de ensaio

3.3.1. O veículo a ensaiar deve ser representativo da família para os quais os dados ATCT são determinados (como descrito no presente anexo B6-A, ponto 2.1).

3.3.2. A partir da família ATCT, é selecionada a família de interpolação com a cilindrada teórica do motor mais baixa (ver o ponto 2 do presente anexo B6-A), devendo o veículo de ensaio estar na configuração «veículo H» desta família.

3.3.3. Quando aplicável, deve ser selecionado o veículo com a entalpia do dispositivo de armazenamento térmico ativo mais baixa e a libertação de calor mais lenta para o dispositivo de armazenamento térmico ativo da família ATCT.

3.3.4. O veículo de ensaio deve cumprir os requisitos especificados no ponto 2.3 do anexo B6 e no ponto 2.1 do presente anexo B6-A.

3.4. Definições

3.4.1. As definições do dinamómetro e de resistência ao avanço em estrada devem ser as especificadas no anexo B4, incluindo o requisito para que a temperatura ambiente seja de 23 °C.

Para ter em conta a diferença de densidade do ar a 14 °C em comparação com a densidade do ar a 20 °C, o banco dinamométrico deve ser regulado como especificado nos pontos 7 e 8 do anexo B4, excetuando que f_{2_TReg} na equação que se segue deve ser utilizado como coeficiente visado C_t.

$f_{2_TReg} = f_2 * (T_{ref} + 273)/(T_{reg} + 273)$

em que:

f_2 é o coeficiente de segunda ordem da resistência ao avanço em estrada, nas condições de referência, $N/(km/h)^2$;

T_{ref} é a temperatura de referência da resistência ao avanço em estrada, como especificada no ponto 3.2.10 do presente regulamento, C;

T_{reg} é a temperatura regional, como definida no ponto 3.1.1 no presente anexo B6-A, C.

Caso esteja disponível uma regulação do banco dinamométrico do ensaio de 23 °C, o coeficiente de segunda ordem do banco dinamométrico, C_d, é adaptado em conformidade com a seguinte equação:

$C_{d_Treg} = C_d + (f_{2_TReg} - f_2)$

3.4.2. O ensaio ATCT e a sua definição de resistência ao avanço em estrada devem ser realizados num dinamómetro de tração às duas rodas, caso o ensaio do tipo 1 correspondente tenha sido efetuado num dinamómetro de tração às duas rodas e deve ser realizado num dinamómetro de tração às quatro rodas, caso o ensaio do tipo 1 correspondente tenha sido efetuado num dinamómetro de tração às quatro rodas;

3.5. Pré-condicionamento

A pedido do fabricante, o pré-condicionamento pode ser efetuado a T_{reg}.

A temperatura do motor deve situar-se no intervalo ± 2 °C do ponto de regulação de 23 °C ou T_{reg}, a temperatura que for selecionada para o pré-condicionamento.

3.5.1. Veículos MCI puros devem ser pré-condicionados como descrito no anexo B6, ponto 2.6.

3.5.2. Os veículos NOVC-HEV devem ser pré-condicionados como descrito no anexo B8, ponto 3.3.1.1.

3.5.3. Os veículos OVC-HEV devem ser pré-condicionados como descrito no anexo B8, apêndice 4, ponto 2.1.1 ou 2.1.2.

3.6. Procedimento de impregnação

3.6.1. Após o pré-condicionamento e antes do ensaio, os veículos devem ser mantidos numa zona de impregnação com as condições ambientes descritas no anexo B6-A, ponto 3.2.2.

3.6.2. A partir do final do pré-condicionamento até à impregnação a T_{reg}, o veículo não deve ser exposto a uma temperatura diferente de T_{reg} durante mais de 10 minutos.

3.6.3. O veículo deve, então, ser mantido na zona de impregnação, de modo a que o período compreendido entre o final do ensaio de pré-condicionamento e o início do ensaio ATCT seja igual a t_{soak_ATCT}, com uma tolerância de 15 minutos adicionais. A pedido do fabricante e mediante a aprovação da entidade homologadora, o t_{soak_ATCT} pode ser prolongado, no máximo, 120 minutos. Neste caso, o prolongamento deve ser utilizado para o arrefecimento especificado no ponto 3.9 do presente anexo B6-A.

3.6.4. A impregnação deve ser realizada sem recorrer a uma ventoinha de arrefecimento e todos os elementos da carroçaria devem estar posicionados como previsto durante uma operação de estacionamento normal. O tempo decorrido entre o final do pré-condicionamento e o início do ensaio ATCT deve ser registado.

3.6.5. A transferência da zona de impregnação para a câmara de ensaio deve ser efetuada o mais rapidamente possível. O veículo não deve estar exposto a uma temperatura diferente de T_{reg} durante mais de 10 minutos.

3.7. Ensaio ATCT

3.7.1. O ciclo de ensaio é o WLTC aplicável especificado no anexo B1 para essa classe de veículo.

3.7.2. Devem ser aplicados os procedimentos para o ensaio de emissões como especificado no anexo B6 para veículos MCI puros e no anexo B8 para NOVC-HEV e para o ensaio do tipo 1 de conservação de carga, excetuando que as condições ambientes para a câmara de ensaio devem ser as descritas no ponto 3.2.1 do presente anexo B6-A.

3.7.3. Em especial, as emissões do tubo de escape definidas pelo quadro A7/1, passo n.º 2, para veículos MCI puros e no quadro A8/5, passo 2, para HEV num ensaio ATCT não podem exceder os limites de emissão aplicáveis ao veículo submetido a ensaio, como definido no ponto 6.3.10 do presente regulamento.

3.8. Cálculo e documentação

3.8.1. O fator de correção para a família, *FCF*, é calculado do seguinte modo:

$FCF = M_{CO2,Treg} / M_{CO2,23°}$

em que:

$M_{CO2,23°}$ são as emissões mássicas de CO_2 da média de todos os ensaios do tipo 1 aplicáveis a 23 °C do veículo H, após o passo 3 do quadro A7/1 do anexo B7 para veículos MCI puros e após o passo 3 do quadro A8/5 do anexo B8 para OVC-HEV e NOVC-HEV, mas sem quaisquer outras correções, em g/km;

$M_{CO2,Treg}$ são as emissões mássicas de CO_2 ao longo do ciclo WLTC completo do ensaio à temperatura regional, após o passo 3 do quadro A7/1 do anexo B7 para veículos MCI puros e após o passo 3 do quadro A8/5 do anexo B8 para OVC-HEV e NOVC-HEV, mas sem quaisquer outras correções, em g/km. Para OVC-HEV e NOVC-HEV, utiliza-se o fator K_{CO2} definido no apêndice 2, anexo B8.

Mede-se $M_{CO2,23°}$ e $M_{CO2,Treg}$ no mesmo veículo de ensaio.

O *FCF* é incluído em todos os relatórios de ensaio pertinentes.

O *FCF* é arredondado à quarta casa decimal.

3.8.2. Os valores de CO_2 para cada veículo MCI puro no âmbito da família ATCT (conforme definida no ponto 2.3 do presente anexo B6-A) são calculados pelas seguintes equações:

$M_{CO2,c,5} = M_{CO2,c,4} \times FCF$

$M_{CO2,p,5} = M_{CO2,p,4} \times FCF$

em que:

$M_{CO2,c,4}$ e $M_{CO2,p,4}$ são as emissões mássicas de CO_2 ao longo do WLTC completo, c, e as fases do ciclo, p, resultantes do passo de cálculo anterior, em g/km;

$M_{CO2,c,5}$ e $M_{CO2,p,5}$ são as emissões mássicas de CO_2 ao longo do WLTC completo, c, e as fases do ciclo, p, incluindo a correção ATCT, devendo ser utilizadas para quaisquer outras correções ou quaisquer outros cálculos, em g/km;

3.8.3. Os valores de CO_2 para cada OVC-HEV e NOVC-HEV puro no âmbito da família ATCT (conforme definida no ponto 2.3 do presente anexo B6-A) são calculados pelas seguintes equações:

$M_{CO2,CS,c,5} = M_{CO2,CS,c,4} \times FCF$

$M_{CO2,CS,p,5} = M_{CO2,CS,p,4} \times FCF$

em que:

$M_{CO2,CS,c,4}$ e $M_{CO2,CS,p,4}$	são as emissões mássicas de CO_2 ao longo do WLTC completo, c, e as fases do ciclo, p, resultantes do passo de cálculo anterior, em g/km;
$M_{CO2,CS,c,5}$ e $M_{CO2,CS,p,5}$	são as emissões mássicas de CO_2 ao longo do WLTC completo, c, e as fases do ciclo, p, incluindo a correção ATCT, devendo ser utilizadas para quaisquer outras correções ou quaisquer outros cálculos, em g/km.

3.8.4. Se *FCF* for inferior a um, considera-se igual a um, no caso da abordagem mais desfavorável, em conformidade com o ponto 4.1 do presente anexo B6-A.

3.9. Disposições relativas ao arrefecimento

3.9.1. No que respeita ao veículo de ensaio que serve de veículo de referência para a família ATCT e a todos os veículos H das famílias de interpolação no âmbito da família ATCT, a temperatura final do fluido de arrefecimento do motor deve ser medido após impregnação a 23 °C durante todo o t_{soak_ATCT}, com uma tolerância de 15 minutos adicionais, tendo sido realizado previamente o ensaio do tipo 1 respetivo a 23 °C. Mede-se a duração a partir do final do ensaio do tipo 1 respetivo.

3.9.1.1. Caso o t_{soak_ATCT} tenha sido prolongado no respetivo ensaio ATCT, é utilizado o mesmo tempo de impregnação, com uma tolerância de 15 minutos adicionais.

3.9.2. O procedimento de arrefecimento deve ser efetuado o mais rapidamente possível após o final do ensaio do tipo 1, com um atraso máximo de 20 minutos. O tempo de impregnação medido é o tempo decorrido entre a medição da temperatura final e o final do ensaio do tipo 1 a 23 °C, devendo ser incluído em todas as fichas de ensaio pertinentes.

3.9.3. A temperatura média da zona de impregnação nas últimas 3 horas tem de ser subtraída da temperatura do fluido de arrefecimento do motor no final do tempo de impregnação especificado no ponto 3.9.1. Refere-se como Δ_{T_ATCT}, arredondado para o número inteiro mais próximo.

3.9.4. Se Δ_{T_ATCT} for superior ou igual a − 2 °C relativamente ao Δ_{T_ATCT} do veículo de ensaio, considera-se esta família de interpolação como um membro da mesma família ATCT.

3.9.5. Para todos os veículos pertencentes a uma família ATCT, o fluido de arrefecimento deve ser medido no mesmo local do sistema de arrefecimento. Esse local deve estar tão próximo quanto possível do motor, para que a temperatura do fluido de arrefecimento seja tão representativa quanto possível da temperatura do motor.

3.9.6. A medição da temperatura das zonas de impregnação deve ser efetuada como especificado no ponto 3.2.2.2 do presente anexo B6-A.

4. ALTERNATIVAS NO PROCESSO DE MEDIÇÃO

4.1. Abordagem mais desfavorável relativamente ao arrefecimento ou isolamento do veículo

A pedido do fabricante e mediante a aprovação da entidade homologadora, é possível aplicar o procedimento de ensaio do tipo 1 para o arrefecimento em vez do disposto no ponto 3.6 do presente anexo B6-A. Para o efeito:

a) Aplicam-se as disposições do anexo B6, ponto 2.7.2, com o requisito adicional de um tempo mínimo de impregnação de 9 horas.

b) A temperatura do motor deve situar-se no intervalo ± 2 °C do ponto de regulação T_{reg} antes do início do ensaio ATCT. A temperatura deve ser incluída em todas as fichas de ensaio pertinentes. Neste caso, é possível ignorar a disposição descrita no ponto 3.9 do presente anexo B6-A relativa ao arrefecimento e os critérios de isolamento do compartimento do motor para todos os veículos da família.

Esta alternativa não é permitida se o veículo estiver equipado com um dispositivo de armazenamento térmico ativo.

A aplicação dessa abordagem deve ser incluída em todos os relatórios de ensaio pertinentes.

Os requisitos para documentar os materiais de isolamento podem ser dispensados.

4.2. Família ATCT composta por uma única família de interpolação

Neste caso, em que a família ATCT é composta apenas por uma família de interpolação, é possível ignorar a disposição para arrefecimento descrita no ponto 3.9 do presente anexo 6-A. Tal deve ser incluído em todos os relatórios de ensaio pertinentes.

4.3. Medição alternativa da temperatura do motor

No caso de a medição da temperatura do líquido de arrefecimento não ser viável, a pedido do fabricante e mediante a aprovação da entidade homologadora, em vez de utilizar a temperatura do líquido de arrefecimento para o arrefecimento descrito no ponto 3.9 do presente anexo B6-A, é possível utilizar a temperatura do óleo do motor. Em tal caso, utiliza-se a temperatura do óleo do motor para todos os veículos da família.

A aplicação desse procedimento deve ser incluída em todos os relatórios de ensaio pertinentes.

ANEXO B6B

Correção dos resultados de CO_2 relativamente à velocidade e distância alvo

O presente anexo só é aplicável ao Nível 1-A;

1. GENERALIDADES

O presente anexo B6-B define as disposições específicas relativas à correção dos resultados dos ensaios de CO_2 para as tolerâncias da velocidade e distância alvo.

Aplica-se o presente anexo B6-B apenas a veículos MCI puros.

2. MEDIÇÕES DA VELOCIDADE DO VEÍCULO

2.1. É recolhida a amostra da velocidade real/medida do veículo (v_{mi}; km/h) resultante da velocidade dos rolos do banco dinamométrico com uma frequência de medição de 10 Hz, juntamente com o tempo real correspondente à velocidade real.

2.2. A velocidade alvo (v_i; km/h) entre instantes nos quadros A1/1 e A1/12 no anexo B1 é determinada por um método de interpolação linear a uma frequência de 10 Hz.

3. PROCEDIMENTO DE CORREÇÃO

3.1. Cálculo da potência alvo e da potência real/medida nas rodas

Calcula-se a potência e as forças nas rodas da velocidade real/medida e da velocidade alvo aplicando as seguintes equações:

$$F_i = f_0 + f_1 \text{ x } \frac{(V_i+V_{i-1})}{2} + f_2 \text{ x } \frac{(V_i+V_{i-1})^2}{4} + (\text{TM} + m_r) \text{ x } a_i$$

$$P_i = F_i \text{ x } \frac{(V_i+V_{i-1})}{3{,}6\text{x}2} \text{ x } 0{,}001$$

$$F_{mi} = f_0 + f_1 \text{ x } \frac{(Vm_i+Vm_{i-1})}{2} + f_2 \text{ x } \frac{(Vm_i+Vm_{i-1})^2}{4} + (\text{TM} + m_r) \text{ x } a_{mi}$$

$$P_{mi} = F_{mi} \text{ x } \frac{(Vm_i+Vm_{i-1})}{3{,}6\text{x}2} \text{ x } 0{,}001$$

$$a_i = \frac{(V_i - V_{i-1})}{3{,}6\text{x}(t_i - t_{i-1})}$$

$$a_{mi} = \frac{(Vm_i - Vm_{i-1})}{3{,}6\text{x}(t_i - t_{i-1})}$$

em que:

F_i	é a força motriz alvo durante o período de (i-1) a (i), em N;
F_{mi}	é a força motriz real/medida durante o período de (i–1) a (i), em N;
P_i	é a potência alvo durante o período de (i–1) a (i), em kW;
P_{mi}	é a potência real/medida durante o período de (i–1) a (i), em kW;
f_0, f_1, f_2	são os coeficientes da resistência ao avanço em estrada do anexo B4, N, N/(km/h), N/(km/h)^2;
V_i	é a velocidade alvo no instante (i), em km/h;
Vm_i	é a velocidade real/medida no instante (i); em km/h;
TM	é a massa de ensaio do veículo, em kg;
m_r	é a massa efetiva equivalente dos componentes em rotação nos termos do anexo B4, ponto 2.5.1, em kg;

a_i é a aceleração alvo durante o período de (i–1) a (i), em m/s²;

a_{mi} é a aceleração real/medida durante o período de (i–1) a (i), em m/s²;

t_i é o tempo, em s.

3.2. No passo seguinte, calcula-se uma $P_{OVERRUN,1}$ inicial utilizando a equação a seguir:

$$P_{OVERRUN,1} = -0{,}02 \times P_{RATED}$$

em que:

$P_{OVERRUN,1}$ é a potência ultrapassada inicial, em kW;

P_{RATED} é a potência nominal do motor, em kW.

3.3. Todos os valores P_i e P_{mi} calculados abaixo da $P_{OVERRUN,1}$ são regulados para $P_{OVERRUN,1}$ de forma a excluir valores negativos irrelevantes para as emissões de CO_2.

3.4. São calculados os valores $P_{m,j}$ para cada fase individual do WLTC através da seguinte equação:

$$P_{m,j} = \sum_{t_0}^{t_{end}} P_{mi}/n$$

em que:

$P_{m,j}$ é a potência real/medida média da fase j considerada, em kW;

P_{mi} é a potência real/medida durante o período de (i–1) a (i), em kW;

t_0 é o momento do início da fase j considerado, em s;

t_{end} é o momento do final da fase j considerado, em s;

n é o número de passos de tempo na fase considerada;

j é o número de índice da fase considerada.

3.5. As emissões mássicas médias de CO_2 de correção RCB (g/km) para cada fase do WLTC aplicável são expressas em unidades g/s pela seguinte equação:

$$M_{CO2,j} = M_{CO2,RCB,j} \times \frac{d_{m,j}}{t_j}$$

em que:

$M_{CO2,j}$ é a média de emissões mássicas de CO_2 da fase j, em g/s;

$M_{CO2,RCB,j}$ são as emissões mássicas de CO_2 a partir do anexo B7, quadro A7/1, passo 1, para a fase j do WLTC corrigida em conformidade com o anexo B6, apêndice 2, e com a obrigação de aplicar a correção RCB sem considerar o critério de correção «c»;

$d_{m,j}$ é a distância efetivamente percorrida da fase j considerada, em km;

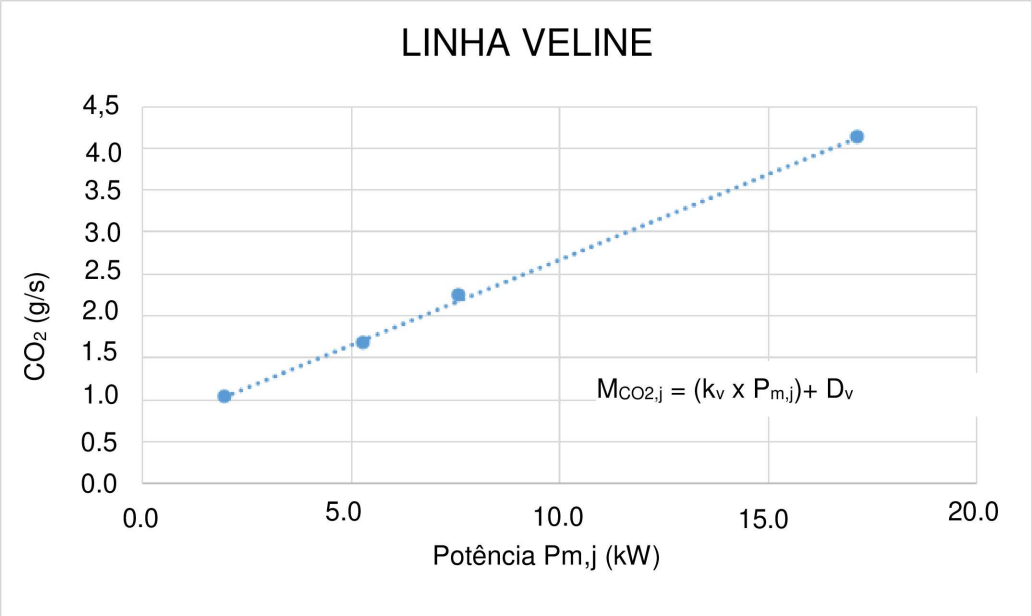
t_j é a duração da fase j considerada, em s.

3.6. No passo seguinte, faz-se uma correlação destas emissões mássicas de CO_2 (g/s) para cada fase do WLTC com os valores $P_{m,j1}$ médios calculados em conformidade com o anexo B6-B, ponto 3.4.

Calcula-se o mais adequado para os dados utilizando o método de regressão dos mínimos quadrados. Apresenta-se um exemplo para esta reta de regressão (linha «Veline») na figura A6b/1.

Figura A6b/1.

Exemplo da reta de regressão «Veline»



3.7. A equação «Veline» específica do veículo-1 calculada a partir do presente anexo B6-B, ponto 3.6, define a correlação entre as emissões de CO_2 em g/s para a fase j considerada e a potência média medida na roda para a mesma fase j e é expressa com a seguinte equação:

$$M_{CO2,j} = (k_{v,1} \times P_{m,j1}) + D_{v,1}$$

em que:

$M_{CO2,j}$	é a média de emissões mássicas de CO_2 da fase j, em g/s;
$P_{m,j1}$	é a potência real/medida média da fase j considerada calculada utilizando $P_{OVERRUN,1}$, em kW;
$k_{v,1}$	é o declive da equação «Veline»-1, em g CO_2/kWs;
$D_{v,1}$	é a constante da equação «Veline»-1, em g CO_2/s.

3.8. No próximo passo, calcula-se uma segunda $P_{OVERRUN,2}$ através da equação:

$$P_{OVERRUN,2} = - D_{v,1} / k_{v,1}$$

em que:

$P_{OVERRUN,2}$	é a segunda potência ultrapassada, em kW;
$k_{v,1}$	é o declive da equação «Veline»-1, em g CO_2/kWs;
$D_{v,1}$	é a constante da equação «Veline»-1, em g CO_2/s.

3.9. Todos os valores P_i e P_{mi} do ponto 301 do presente anexo B6-B calculados abaixo da $P_{OVERRUN,2}$ são regulados para $P_{OVERRUN,2}$ de forma a excluir valores negativos irrelevantes para as emissões de CO_2.

3.10. Os valores $P_{m,j2}$ devem ser calculados novamente para cada fase individual do WLTC utilizando as equações do presente anexo B6-B, ponto 3.4.

3.11. Calcula-se equação «Veline»-2 específica do veículo novo utilizando o método de regressão de mínimos quadrados descrito no presente anexo B6-B, ponto 3.6. A equação «Veline»-2 é expressa com a seguinte expressão:

$$M_{CO2,j} = (k_{v,2} \times P_{m,j2}) + D_{v,2}$$

em que:

$M_{CO2,j}$	é a média de emissões mássicas de CO_2 da fase j, em g/s;
$P_{m,j2}$	é a potência real/medida média da fase j considerada calculada utilizando $P_{OVERRUN,2}$, em kW;
$k_{v,2}$	é o declive da equação «Veline»-2, em g CO_2/kWs;
$D_{v,2}$	é a constante da equação «Veline»-2, em g CO_2/s.

3.12. No próximo passo, calculam-se os valores de $P_{i,j}$ provenientes do perfil de velocidade visada para cada fase individual do WLTC usando a seguinte equação:

$$P_{i,j2} = \sum_{t_0}^{t_{end}} P_{i,2}/n$$

em que:

$P_{i,j2}$	é a potência visada média da fase j considerada calculada utilizando $P_{OVERRUN,2}$, em kW;
$P_{i,2}$	é a potência alvo durante o período de (i-1) a (i), calculada utilizando $P_{OVERRUN,2}$, em kW;
t_0	é o momento do início da fase j considerado, em s;
t_{end}	é o momento do final da fase j considerado, em s;
n	é o número de passos de tempo na fase considerada;
j	é o número de índice da fase WLTC considerada.

3.13. Calcula-se então o delta em emissões mássicas CO_2 do período j expresso em g/s seguindo a seguinte equação:

$$\Delta CO_{2,j} = k_{v,2} \times (P_{i,j2} - P_{m,j2})$$

em que:

$\Delta CO_{2,j}$	é o delta nas emissões mássicas de CO_2 do período j expresso, em g/s;
$k_{v,2}$	é o declive da equação «Veline»-2, em g CO_2/kWs;
$P_{i,j2}$	é a potência visada média da período j considerada calculada utilizando $P_{OVERRUN,2}$, em kW;
$P_{m,j2}$	é a potência real/medida média da período j considerada calculada utilizando $P_{OVERRUN,2}$, em kW;
j	é o período j considerado e pode ser a fase do ciclo ou o ciclo total.

3.14. Calcula-se a distância final e as emissões mássicas de CO_2 de velocidade corrigida do período j seguindo a seguinte equação:

$$M_{CO2,j,2b} = (\Delta CO_{2,j} + M_{CO2,j,k} \times \frac{d_{m,j}}{t_j}) \times t_j / d_{i,j}$$

em que:

$M_{CO2,j,2b}$	são as emissões mássicas de CO_2 com a distância e a velocidade corrigidas do período j, em g/km;
$M_{CO2,j,k}$	são as emissões mássicas de CO_2 do período j, de acordo com o passo k do quadro A7/1 no anexo B7, em g/km;
$\Delta CO_{2,j}$	é o delta nas emissões mássicas de CO_2 do período j expresso, em g/s;
t_j	é a duração do período j considerada, em s;
$d_{m,j}$	é a distância efetivamente percorrida da fase j considerada, em km;

$d_{i,j}$	é a distância visada no período j considerado, em km;
j	é o período j considerado, que pode ser a fase do ciclo («p») ou o ciclo total («c»);
k	é «1» se o período j considerado for a fase do ciclo, ou «2» se o período j considerado for o ciclo total.

ANEXO B7

Cálculos

1. REQUISITOS GERAIS

1.1. Salvo indicação explícita em contrário no anexo B8, todos os requisitos e procedimentos especificados no presente anexo devem aplicar-se a NOVC-HEV, OVC-HEV, NOVC-FCHV e PEV.

1.2. Os escalões de cálculo descritos no ponto 1.4 do presente anexo devem ser utilizados apenas para veículos MCI puros.

1.3. Arredondamento dos resultados do ensaio

1.3.1. Os passos intermédios dos cálculos não são arredondados, salvo se forem exigidos arredondamentos intermédios.

1.3.2. Os resultados das emissões-critérios finais são arredondados em conformidade com o ponto 6.1.8 do presente regulamento, de uma só vez, ao número de casas decimais indicado pela norma de emissão aplicável mais um algarismo significativo adicional.

1.3.3. O fator de correção de NO_x KH deve ser comunicado, arredondado, em conformidade com o ponto 6.1.8 do presente regulamento, à segunda casa decimal.

1.3.4. O fator de diluição DF deve ser comunicado, arredondado, em conformidade com o ponto 6.1.8 do presente regulamento, à segunda casa decimal.

1.3.5. Para as informações não relacionadas com normas, recorrer-se-á às práticas de engenharia.

1.4. Passos prescritos para o cálculo dos resultados finais do ensaio, para veículos com motores de combustão

Os resultados devem ser calculados seguindo a ordem descrita no quadro A7/1. Todos os resultados da coluna «Dados de saída» devem ser registados. A coluna «Processo» descreve os pontos a utilizar para o cálculo ou contém cálculos adicionais.

Para efeitos do presente quadro, é utilizada a seguinte nomenclatura nas equações e nos resultados:

c	ciclo completo aplicável;
p	todas as fases do ciclo aplicáveis;
i	todas as emissões-critérios aplicáveis, sem CO_2;
CO_2	Emissões de CO_2.

Quadro A7/1

Procedimento para o cálculo dos resultados finais do ensaio [eficiência energética (FE) aplicável apenas ao Nível 1-B]

Passo n.º	Fonte	Dados de entrada	Processo	Dados de saída
1	Anexo B6	Resultados brutos do ensaio	Emissões mássicas Pontos 3 a 3.2.2 do presente anexo.	$M_{i,p,1}$, em g/km; $M_{CO2,p,1}$, em g/km.
2	Dados de saída do passo 1	$M_{i,p,1}$, em g/km; $M_{CO2,p,1}$, em g/km.	Cálculo dos valores do ciclo combinado: $M_{i,c,2} = \frac{\sum_p M_{i,p,1} \times d_p}{\sum_p d_p}$ $M_{CO2,c,2} = \frac{\sum_p M_{CO2,p,1} \times d_p}{\sum_p d_p}$ em que: $M_{i/CO2,c,2}$ são os resultados das emissões ao longo do ciclo total; d_p são as distâncias percorridas das fases do ciclo, p.	$M_{i,c,2}$, em g/km; $M_{CO2,c,2}$, em g/km.
2b Este passo só é aplicável ao Nível 1-A;	Dados de saída do passo 1 Dados de saída do passo 2	$M_{CO2,p,1}$, em g/km; $M_{CO2,c,2}$, em g/km.	Correção dos resultados de CO_2 relativamente à velocidade e distância alvo. Anexo B6b. Nota: Uma vez que a distância é igualmente corrigida, a partir deste passo de cálculo, qualquer referência a uma distância percorrida será interpretada como uma referência à distância alvo.	$M_{CO2,p,2b}$, em g/km; $M_{CO2,c,2b}$, em g/km.
3	Para o Nível 1-A: Dados de saída do passo 2b	$M_{CO2,p,2b}$, em g/km; $M_{CO2,c,2b}$, em g/km.	Correção RCB Apêndice 2 do Anexo B6.	$M_{CO2,p,3}$, em g/km; $M_{CO2,c,3}$, em g/km.
	Para o Nível 1-B Dados de saída do passo 1 Dados de saída do passo 2	$M_{CO2,p,1}$, em g/km; $M_{CO2,c,2}$, em g/km.	Correção RCB Apêndice 2 do Anexo B6.	$M_{CO2,p,3}$, em g/km; $M_{CO2,c,3}$, em g/km.
4a	Dados de saída do passo 2 Dados de saída do passo 3	$M_{i,c,2}$, em g/km; $M_{CO2,c,3}$, em g/km.	O procedimento de ensaio de emissões para todos os veículos equipados com sistemas de regeneração periódica, K_i. Anexo B6, Apêndice 1. $M_{i,c,4a} = K_i \times M_{i,c,2}$ ou $M_{i,c,4a} = K_i + M_{i,c,2}$ e $M_{CO2,c,4a} = K_{CO2} \times M_{CO2,c,3}$ ou $M_{CO2,c,4a} = K_{CO2} + M_{CO2,c,3}$ Desvio aditivo ou fator multiplicativo a utilizar em conformidade com a determinação de Ki.	$M_{i,c,4a}$, em g/km; $M_{CO2,c,4a}$, em g/km.

Passo n.º	Fonte	Dados de entrada	Processo	Dados de saída
			Se K_i não for aplicável: $M_{i,c,4a} = M_{i,c,2}$ $M_{CO2,c,4a} = M_{CO2,c,3}$	
4b	Dados de saída do passo 3 Dados de saída do passo 4a	$M_{CO2,p,3}$, em g/km; $M_{CO2,c,3}$, em g/km; $M_{CO2,c,4a}$, em g/km.	Se K_i é aplicável, alinhar os valores CO_2 da fase com o valor do ciclo combinado: $M_{CO2,p,4} = M_{CO2,p,3} \times AF_{Ki}$ para todas as fases do ciclo p; em que: $AF_{Ki} = \frac{M_{CO2,c,4a}}{M_{CO2,c,3}}$ Se K_i não for aplicável: $M_{CO2,p,4} = M_{CO2,p,3}$	$M_{CO2,p,4}$, em g/km.
4c	Dados de saída do passo 4a	$M_{i,c,4a}$, em g/km; $M_{CO2,c,4a}$, em g/km.	Se estes valores forem utilizados para efeitos de conformidade da produção, multiplicar os valores de emissões-critérios e de emissões mássicas de CO_2 pelo fator de rodagem determinado em conformidade com o ponto 8.2.4 do presente regulamento: $M_{i,c,4c} = RI_C\ (j) \times M_{i,c,4a}$ $M_{CO2,c,4c} = RI_{CO2}\ (j) \times M_{CO2,c,4a}$ Se estes valores não forem utilizados para efeitos de conformidade da produção: $M_{i,c,4c} = M_{i,c,4a}$ $M_{CO2,c,4c} = M_{CO2,c,4a}$	$M_{i,c,4c;}$ $M_{CO2,c,4c}$
			Calcular a eficiência energética ($FE_{c,4c_temp}$) em conformidade com o ponto 6 do anexo B6. Se estes valores forem utilizados para efeitos de conformidade da produção, multiplicar o valor de eficiência energética pelo fator de rodagem determinado em conformidade com o ponto 8.2.4 do presente regulamento: $FE_{c,4c} = RI_{FE}\ (j) \times FE_{c,4c_temp}$ Se estes valores não forem utilizados para efeitos de conformidade da produção: $FE_{c,4c} = FE_{c,4c_temp}$	$FE_{c,4c}$, em km/l;
5 Resultado de um único ensaio.	Dados de saída dos passos 4b e 4c	$M_{CO2,c,4c}$, em g/km; $M_{CO2,p,4}$, em g/km.	Para o Nível 1-A: Correção ATCT de $M_{CO2,c,4c}$ e $M_{CO2,p,4}$, em conformidade com o ponto 3.8.2 do anexo B6-A. Para o Nível 1-B: $M_{CO2,c,5} = M_{CO2,c,4c}$ $M_{CO2,p,5} = M_{CO2,p,4}$	$M_{CO2,c,5}$, em g/km; $M_{CO2,p,5}$, em g/km.

Passo n.º	Fonte	Dados de entrada	Processo	Dados de saída
		$M_{i,c,4c}$, em g/km; $FE_{c,4c}$, em km/l;	Aplicar aos valores das emissões-critérios fatores de deterioração calculados em conformidade com o anexo C4. Se estes valores forem utilizados para efeitos de conformidade da produção, os passos seguintes (6 a 10) não são necessárias e os dados de saída deste passo representam o resultado final.	$M_{i,c,5}$, em g/km; $FE_{c,5}$, em km/l;
6	Para o Nível 1-A: Dados de saída do passo 5	Para todos os ensaios: $M_{i,c,5}$, em g/km; $M_{CO2,c,5}$, em g/km; $M_{CO2,p,5}$, em g/km.	Média dos ensaios e valor declarado. Pontos 1.2 a 1.2.3 do anexo B6.	$M_{i,c,6}$, em g/km; $M_{CO2,c,6}$, em g/km; $M_{CO2,p,6}$, em g/km. $M_{CO2,c,declared}$, em g/km.
	Para o Nível 1-B Dados de saída do passo 5	$FE_{c,5}$, em km/l;	Média dos ensaios e valor declarado. Pontos 1.2 a 1.2.3 do anexo B6. A conversão de $FE_{c,declared}$ para $M_{CO2,c,declared}$ deve ser realizada para o ciclo aplicável, em conformidade com o ponto 6 do anexo B7. Para esse efeito, devem ser utilizadas as emissões-critérios durante o ciclo aplicável.	$FE_{c,declared}$, em km/l $FE_{c,6}$, em km/l $M_{CO2,c,declared}$, em g/km.
7	Para o Nível 1-A: Dados de saída do passo 6	$M_{CO2,c,6}$, em g/km; $M_{CO2,p,6}$, em g/km. $M_{CO2,c,declared}$, em g/km.	Alinhamento dos valores das fases. Ponto 1.2.4 do Anexo B8. e: $M_{CO2,c,7} = M_{CO2,c,declared}$	$M_{CO2,c,7}$, em g/km; $M_{CO2,p,7}$, em g/km.
	Para o Nível 1-B: Dados de saída do passo 5 Dados de saída do passo 6	$M_{CO2,c,5}$, em g/km; $M_{CO2,p,5}$, em g/km; $M_{CO2,c,declared}$, em g/km.	Alinhamento dos valores das fases. Ponto 1.2.4 do Anexo B8.	$M_{CO2,p,7}$, em g/km.
8 Resultado de um ensaio do tipo 1 para um veículo de ensaio.	Para o Nível 1-A: Dados de saída do passo 6 Dados de saída do passo 7	$M_{i,c,6}$, em g/km; $M_{CO2,c,7}$, em g/km; $M_{CO2,p,7}$, em g/km.	Cálculo do consumo de combustível em conformidade com o ponto 6 do presente anexo. O cálculo do consumo de combustível deve ser realizado separadamente para o ciclo aplicável e para as respetivas fases. Para o efeito: a) São utilizados os valores CO_2 da fase ou do ciclo aplicáveis; b) São utilizadas as emissões-critérios ao longo do ciclo completo. e: $M_{i,c,8} = M_{i,c,6}$ $M_{CO2,c,8} = M_{CO2,c,7}$ $M_{CO2,p,8} = M_{CO2,p,7}$	$FC_{c,8}$, em l/100 km; $FC_{p,8}$, em l/100 km; $M_{i,c,8}$, em g/km; $M_{CO2,c,8}$, em g/km; $M_{CO2,p,8}$, em g/km.

Passo n.º	Fonte	Dados de entrada	Processo	Dados de saída
	Para o Nível 1-B: Dados de saída do passo 5 Dados de saída do passo 7	$M_{i,c,5}$, em g/km; $M_{CO2,p,7}$, em g/km.	Cálculo do consumo de combustível e conversão em eficiência energética apenas para o valor da fase, em conformidade com o ponto 6 do presente anexo. O cálculo do consumo de combustível deve ser realizado para as fases separadamente. Para o efeito: a) São utilizados os valores CO_2 da fase aplicáveis; b) São utilizadas as emissões-critérios ao longo do ciclo completo. e: $M_{i,c,8} = M_{i,c,5}$ $FE_{c,8} = FE_{c,6}$	$FC_{p,8}$, em l/100 km; $FE_{p,8}$, em km/l; $M_{i,c,8}$, em g/km; $FE_{c,8}$, em km/l;
9 Resultado da família de interpolação. Para o Nível 1-A: Resultado final das emissões-critérios.	Dados de saída do passo 8	Para cada um dos veículos de ensaio H e L: $M_{i,c,8}$, em g/km; $M_{CO2,c,8}$, em g/km; $M_{CO2,p,8}$, em g/km; $FC_{c,8}$, em l/100 km; $FC_{p,8}$, em l/100 km; $FE_{c,8}$, em km/l; $FE_{p,8}$, em km/l.	Para o Nível 1-A; Se, para além de um veículo de ensaio H, tiver sido ensaiado também um veículo de ensaio L e, se aplicável, um veículo M, o valor das emissões-critérios resultante deve ser o mais elevado dos dois ou, se aplicável, três valores, e designado Mi,c. No caso das emissões combinadas de THC + NOx, o valor mais elevado da soma referente ao veículo H ou L ou, se aplicável, ao veículo M, deve ser aceite como o valor de homologação. Caso contrário, se não foi ensaiado nenhum veículo L, $M_{i,c} = M_{i,c,8}$ Nível 1-A e Nível 1-B Para o CO_2, a FE e o FC, devem ser utilizados os valores derivados no passo 8, e os valores CO_2 devem ser arredondados à segunda casa decimal e os valores FE e FC devem ser arredondados à terceira casa decimal, em conformidade com o ponto 6.1.8 do presente regulamento.	$M_{i,c}$, em g/km; $M_{CO2,c,H}$, em g/km; $M_{CO2,p,H}$, em g/km; $FC_{c,H}$, em l/100 km; $FC_{p,H}$, em l/100 km; $FE_{c,H}$, em km/l; $FE_{p,H}$, em km/l; e, caso tenha sido ensaiado um veículo L: $M_{CO2,c,L}$, em g/km; $M_{CO2,p,L}$, em g/km; $FC_{c,L}$, em l/100 km; $FC_{p,L}$, em l/100 km; $FE_{c,L}$, em km/l; $FE_{p,L}$, em km/l.
10 Resultado de um veículo individual. Resultado final CO_2, FE e FC.	Dados de saída do passo 9	$M_{CO2,c,H}$, em g/km; $M_{CO2,p,H}$, em g/km; $FC_{c,H}$, em l/100 km; $FC_{p,H}$, em l/100 km; $FE_{c,H}$, em km/l; $FE_{p,H}$, em km/l; e, caso tenha sido ensaiado um veículo L: $M_{CO2,c,L}$, em g/km;	Cálculos do consumo de combustível, da eficiência energética e das emissões de CO_2 para veículos individuais numa família de interpolação. Ponto 3.2.3 do presente anexo. Cálculos do consumo de combustível, da eficiência energética e das emissões de CO_2 para veículos individuais numa família de matrizes de resistência ao avanço em estrada. Ponto 3.2.4 do presente anexo.	$M_{CO2,c,ind}$ em g/km; $M_{CO2,p,ind}$, em g/km; $FC_{c,ind}$ em l/100 km; $FC_{p,ind}$, em l/100 km; $FE_{c,ind}$, em km/l; $FE_{p,ind}$, em km/l.

Passo n.º	Fonte	Dados de entrada	Processo	Dados de saída
		$M_{CO2,p,L}$, em g/km; $FC_{c,L}$, em l/100 km; $FC_{p,L}$, em l/100 km. $FE_{c,L}$, em km/l; $FE_{p,L}$, em km/l.	As emissões de CO_2 devem ser expressas em gramas por quilómetro (g/km), arredondadas para o número inteiro mais próximo. Os valores FC devem ser arredondados a uma casa decimal, em conformidade com o ponto 6.1.8 do presente regulamento, e expressos em (l/100 km). Os valores FE devem ser arredondados a uma casa decimal, em conformidade com o ponto 6.1.8 do presente regulamento, e expressos em (km/l).	

2. DETERMINAÇÃO DO VOLUME DE GASES DE ESCAPE DILUÍDOS

2.1. Cálculo do volume para um sistema de diluição variável capaz de funcionar a um caudal constante ou variável

O caudal volumétrico é medido continuamente. O volume total é medido durante todo o ensaio.

2.2. Cálculo do volume para um sistema de diluição variável com bomba volumétrica

2.2.1. O volume é calculado pela seguinte equação:

$$V = V_0 \times N$$

em que:

V é o volume do gás diluído, em litros por ensaio (antes da correção);

V_0 é o volume de gás deslocado pela bomba volumétrica em condições do ensaio, litros por número de rotações da bomba;

N é o número de rotações por ensaio.

2.2.1.1. Corrigir o volume para condições normais

O volume dos gases de escape diluídos, V, deve ser corrigido para as condições normais, em conformidade com a seguinte equação:

$$V_{mix} = V \times K_1 \times \left(\frac{P_B - P_1}{T_p} \right)$$

em que:

$$K_1 = \frac{273.15(K)}{101.325(kPa)} = 2.6961$$

P_B é a pressão barométrica da sala de ensaio, kPa;

P_1 é a depressão à entrada da bomba volumétrica em relação à pressão barométrica ambiente, kPa;

T_p é a temperatura média aritmética dos gases de escape diluídos à entrada da bomba volumétrica durante o ensaio, Kelvin (K).

3. Emissões mássicas

3.1. Requisitos gerais (conforme aplicável)

3.1.1. Partindo do princípio de que não existem efeitos de compressibilidade, todos os gases a ter em conta nos processos de admissão, combustão e escape do motor podem ser considerados ideais, em conformidade com a hipótese de Avogadro.

3.1.2. A massa M de compostos gasosos emitidos pelo veículo durante o ensaio é determinada pelo produto da concentração volumétrica do gás em questão e pelo volume dos gases de escape diluídos, tendo devidamente em conta as densidades seguintes, nas condições de referência de 273,15 K (0 °C) e 101,325 kPa:

Monóxido de carbono (CO)	$\rho = 1.25$ g/l
Dióxido de carbono (CO_2)	$\rho = 1.964$ g/l
Hidrocarbonetos:	
para a gasolina (E0) ($C_1H_{1,85}$)	$\rho = 0.619$ g/1
para a gasolina (E10) ($C_1H_{1,93}\ O_{0,033}$)	$\rho = 0.646$ g/l
para o gasóleo (B0) ($C_1H_{l.86}$)	$\rho = 0.620$ g/1
para o gasóleo (B7) ($C_1H_{1,86}O_{0,007}$)	$\rho = 0.625$ g/l
para o LPG ($C_1H_{2,525}$)	$\rho = 0.649$ g/l
para o GN/biometano (CH_4)	$\rho = 0.716$ g/l
para o etanol (E85) ($C_1H_{2,74}O_{0,385}$)	$\rho = 0.934$ g/l
Óxidos de azoto (NO_x)	$\rho = 2.05$ g/1

A densidade para os cálculos da massa de NMHC deve ser igual à massa dos hidrocarbonetos totais a 273,15 K (0 °C) e 101,325 kPa, sendo dependente do combustível. A densidade para os cálculos da massa de propano (ver ponto 3.5 no anexo B5) é de 1,967 g/l em condições normais.

Se um tipo de combustível não estiver incluído na lista do presente ponto, a densidade desse combustível deve ser calculada utilizando a equação fornecida no ponto 3.1.3 do presente anexo.

3.1.3. A equação geral para o cálculo da densidade total de hidrocarbonetos para cada combustível de referência com uma composição $C_XH_YO_Z$ é a seguinte:

$$\rho_{THC} = \frac{MW_c + \frac{H}{C} \times MW_H + \frac{O}{C} \times MW_O}{V_M}$$

em que:

ρ_{THC} é a densidade de hidrocarbonetos totais e hidrocarbonetos não-metânicos, em g/l;

MW_C é a massa molar do carbono (12,011 g/mol);

MW_H é a massa molar do hidrogénio (1,008 g/mol);

MW_O é a massa molar do oxigénio (15,999 g/mol);

V_M é o volume molar de um gás perfeito a 273,15 K (0 °C) e 101,325 kPa (22,413 l/mol);

H/C é a razão hidrogénio/carbono de um combustível específico $C_XH_YO_Z$;

O/C é a razão oxigénio/carbono de um combustível específico $C_XH_YO_Z$.

3.2. Cálculo das emissões mássicas

3.2.1. As emissões mássicas de compostos gasosos por fase do ciclo são calculadas pelas seguintes equações:

$$M_{i,phase} = \frac{V_{mix,phase} \times \rho_i \times KH_{phase} \times C_{i,phase} \times 10^{-6}}{d_{phase}}$$

em que:

M_i são as emissões mássicas do composto i por ensaio ou fase, em g/km;

V_{mix} é o volume de gases de escape diluídos por ensaio ou fase, expresso em litros por ensaio/fase e corrigido para condições normais (273,15 K (0 °C) e 101,325 kPa);

ρ_i é a densidade do composto i, em gramas por litro, à temperatura e pressão normais (273,15 K (0 °C) e 101,325 kPa);

KH é o fator de correção da humidade aplicável apenas à massa das emissões de óxidos de azoto, NO_2 e NO_x, por ensaio ou fase;

C_i é a concentração do composto i, por ensaio ou fase, nos gases de escape diluídos, expressa em ppm e corrigida pela quantidade de composto i presente no ar de diluição;

d é a distância percorrida durante o WLTC aplicável, em km;

n é o número de fases do WLTC aplicável.

3.2.1.1. A concentração de um composto gasoso nos gases de escape diluídos deve ser corrigida pela quantidade de composto gasoso no ar de diluição, pela seguinte equação:

$$C_i = C_e - C_d \times \left(1 - \frac{1}{DF}\right)$$

em que:

C_i é a concentração do composto gasoso i nos gases de escape diluídos, corrigida pela quantidade de composto gasoso i presente no ar de diluição, em ppm;

C_e é a concentração medida do composto gasoso i nos gases de escape diluídos, em ppm;

C_d é a concentração do composto gasoso i presente no ar de diluição, em ppm;

DF é o fator de diluição.

3.2.1.1.1. O fator de diluição DF deve ser calculado utilizando a equação para o combustível em causa (conforme aplicável):

$DF = \frac{13.4}{C_{CO2} + (C_{HC} + C_{CO}) \times 10^{-4}}$ para a gasolina (E10) e para o gasóleo (B0)

$DF = \frac{13.5}{C_{CO2} + (C_{HC} + C_{CO}) \times 10^{-4}}$ para a gasolina (E0)

$DF = \frac{13.5}{C_{CO2} + (C_{HC} + C_{CO}) \times 10^{-4}}$ para o gasóleo (B7)

$DF = \frac{11.9}{C_{CO2} + (C_{HC} + C_{CO}) \times 10^{-4}}$ para o GPL

$DF = \frac{9.5}{C_{CO2} + (C_{HC} + C_{CO}) \times 10^{-4}}$ para o GN/biometano

$DF = \frac{12.5}{C_{CO2} + (C_{HC} + C_{CO}) \times 10^{-4}}$ para o etanol (E85)

$$DF = \frac{35.03}{C_{H2O} - C_{H2O-DA} + C_{H2} \times 10^{-4}}$$ para o hidrogénio

No que diz respeito à equação para o hidrogénio:

C_{H2O} é a concentração de H_2O nos gases de escape diluídos presentes no saco de recolha de amostras, percentagem de volume;

C_{H2O-DA} é a concentração de H_2O no ar de diluição, em percentagem de volume;

C_{H2} é a concentração de H_2 nos gases de escape diluídos presentes no saco de recolha de amostras, em ppm.

Se um tipo de combustível não estiver incluído na lista do presente ponto, o DF para esse combustível deve ser calculado pelas equações referidas no ponto 3.2.1.1.2 do presente anexo.

Se o fabricante utilizar um DF que abranja várias fases, deve calcular um DF utilizando a concentração média de compostos gasosos para as fases em causa.

A concentração média de um composto gasoso deve ser calculada pela seguinte equação:

$$\overline{C_i} = \frac{\sum_{phase=1}^{n} (C_{i,phase} \times V_{mix,phase})}{\sum_{phase=1}^{n} V_{mix,phase}}$$

em que:

$\overline{C_i}$ é a concentração média de um composto gasoso;

$C_{i,phase}$ é a concentração de cada fase;

$V_{mix,phase}$ é o V_{mix} da fase correspondente;

n é o número de fases.

3.2.1.1.2. A equação geral para o cálculo do fator DF para cada combustível de referência com uma composição média aritmética de $C_xH_yO_z$ é a seguinte:

$$DF = \frac{X}{C_{CO2} + (C_{HC} + C_{CO}) \times 10^{-4}}$$

em que:

$$X = 100 \times \frac{x}{x + \frac{y}{2} + 3.76\left(x + \frac{y}{4} - \frac{z}{2}\right)}$$

C_{CO2} é a concentração de CO_2 nos gases de escape diluídos presentes no saco de recolha de amostras, em percentagem de volume;

C_{HC} é a concentração de HC nos gases de escape diluídos presentes no saco de recolha de amostras, ppm de carbono equivalente;

C_{CO} é a concentração de CO nos gases de escape diluídos presentes no saco de recolha de amostras, em ppm.

3.2.1.1.3. Medição do metano

3.2.1.1.3.1. Para a medição do metano utilizando um GC-FID, os NMHC devem ser calculados pela seguinte equação:

$$C_{NMHC} = C_{THC} - (Rf_{CH4} \times C_{CH4})$$

em que:

C_{NMHC} é a concentração corrigida de NMHC nos gases de escape diluídos, ppm de carbono equivalente;

C_{THC} é a concentração de THC nos gases de escape diluídos, ppm de carbono equivalente, corrigida pela quantidade de THC presente no ar de diluição;

C_{CH4} é a concentração de CH_4 nos gases de escape diluídos, ppm de carbono equivalente, corrigida pela quantidade de CH_4 presente no ar de diluição;

Rf_{CH4} é o fator de resposta do FID ao metano, determinado e definido no anexo B5, ponto 5.4.3.2.

3.2.1.1.3.2. Para medir o metano com um NMC-FID, o cálculo de NMHC depende do gás de calibração/método utilizado para a colocação a zero e regulação da sensibilidade.

O FID utilizado para a medição de THC (sem NMC) deve ser calibrado com propano/ar segundo os procedimentos normais.

Para a calibração do FID em série com um NMC, são admitidos os seguintes métodos:

a) O gás de calibração constituído por propano/ar contorna o NMC;

b) O gás de calibração constituído por metano/ar passa através do NMC.

Recomenda-se vivamente que o FID seja calibrado, para o metano, com metano/ar passados através do NMC.

No caso a), a concentração de CH_4 e NMHC é calculada pelas seguintes equações:

$$C_{CH4} = \frac{C_{HC(w/NMC)} - C_{HC(w/oNMC)} \times (1 - E_E)}{Rf_{CH4} \times (E_E - E_M)}$$

$$C_{NMHC} = \frac{C_{HC(w/oNMC)} \times (1 - E_M) - C_{HC(w/NMC)}}{E_E - E_M}$$

Se $Rf_{CH4} < 1{,}05$, pode ser omitido na equação acima para C_{CH4}.

No caso b), a concentração de CH_4 e NMHC é calculada pelas seguintes equações:

$$C_{CH4} = \frac{C_{HC(w/NMC)} \times Rf_{CH4} \times (1 - E_M) - C_{HC(w/oNMC)} \times (1 - E_E)}{Rf_{CH4} \times (E_E - E_M)}$$

$$C_{NMHC} = \frac{C_{HC(w/oNMC)} \times (1 - E_M) - C_{HC(w/NMC)} \times Rf_{CH4} \times (1 - E_M)}{E_E - E_M}$$

em que:

$C_{HC(w/NMC)}$ é a concentração de HC, com passagem da amostra de gás através do NMC, em ppm C;

$C_{HC(w/oNMC)}$ é a concentração de HC, sem passagem da amostra de gás pelo NMC, em ppm C;

Rf_{CH4} é o fator de resposta ao metano determinado nos termos do ponto 5.4.3.2 do anexo B5;

E_M é a eficiência do metano determinada nos termos do ponto 3.2.1.1.3.3.1 do presente anexo;

E_E é a eficiência do etano determinada nos termos do ponto 3.2.1.1.3.3.2 do presente anexo.

Se$Rf_{CH4} < 1{,}05$, pode ser omitido nas equações para o caso b) supra para C_{CH4} e C_{NMHC}.

3.2.1.1.3.3. Eficiências de conversão do separador de hidrocarbonetos não metânicos, NMC

O NMC é utilizado para a remoção de hidrocarbonetos não metânicos da amostra do gás, através da oxidação de todos os hidrocarbonetos com exceção do metano. Em termos ideais, a conversão para o metano é de 0%, e para os outros hidrocarbonetos, representados pelo etano, de 100%. Para a medição exata dos NMHC, determinam-se as duas eficiências e utilizam-se os valores obtidos para o cálculo das emissões de NMHC.

3.2.1.1.3.3.1. Eficiência de conversão do metano, E_M

Faz-se passar o gás de calibração metano/ar até ao FID, com passagem pelo NMC e sem passagem pelo NMC, e as duas concentrações são registadas. A eficiência deve ser determinada pela seguinte equação:

$$E_M = 1 - \frac{C_{HC(w/NMC)}}{C_{HC(w/oNMC)}}$$

em que:

$C_{HC(w/NMC)}$ é a concentração de HC, com passagem do CH_4 através do NMC, em ppm C;

$C_{HC(w/oNMC)}$ é a concentração de HC, sem passagem do CH_4 através do NMC, em ppm C.

3.2.1.1.3.3.2. Eficiência de conversão do etano, E_E

Faz-se passar o gás de calibração etano/ar até ao FID, com passagem pelo NMC e sem passagem pelo NMC, e as duas concentrações são registadas. A eficiência deve ser determinada pela seguinte equação:

$$E_E = 1 - \frac{C_{HC(w/NMC)}}{C_{HC(w/oNMC)}}$$

em que:

$C_{HC(w/NMC)}$ é a concentração de HC, com passagem do C_2H_6 através do NMC, em ppm C;

$C_{HC(w/oNMC)}$ é a concentração de HC, sem passagem do C_2H_6 através do NMC, em ppm C.

Se a eficiência de conversão do etano do NMC for igual ou superior a 0,98, o E_E é regulado para 1 para qualquer cálculo posterior.

3.2.1.1.3.4. Se a calibração do FID para o metano for efetuada passando pelo separador, o E_M é 0.

A equação para calcular C_{CH4} no ponto 3.2.1.1.3.2. [alínea b)] do presente anexo passa a ser:

$$C_{CH4} = C_{HC(w/NMC)}$$

A equação para calcular CNMHC no ponto 3.2.1.1.3.2. [alínea b)] do presente anexo passa a ser:

$$C_{NMHC} = C_{HC(w/oNMC)} - C_{HC(w/NMC)} \times r_h$$

A densidade utilizada para os cálculos da massa de NMHC deve ser igual à massa dos hidrocarbonetos totais a 273,15 K (0 °C) e 101,325 kPa, sendo dependente do combustível.

3.2.1.1.4. Cálculo da concentração média aritmética ponderada em função do caudal

O seguinte método de cálculo deve ser aplicado no caso de sistemas CVS que não estejam equipados com um permutador de calor ou de sistemas CVS com um permutador de calor que não cumpra o disposto no ponto 3.3.5.1 do anexo B5.

Este cálculo da concentração média aritmética ponderada em função do caudal deve ser utilizado para todas as medições em gases diluídos contínuas, incluindo do número de partículas (se for exigida a medição do número de partículas). Opcionalmente, pode ser aplicado a sistemas CVS com um permutador de calor que cumpra o disposto no ponto 3.3.5.1 do anexo B5.

$$C_e = \frac{\sum_{i=1}^{n} q_{VCVS}(i) \times \Delta t \times C(i)}{V}$$

em que:

C_e	é a concentração média aritmética ponderada em função do caudal;
$q_{VCVS}(i)$	é o caudal do CVS no instante $t = i \times \Delta t$, em m^3/sec;
$C(i)$	é a concentração no instante $t = i \times \Delta t$, em ppm;
Δt	intervalo de amostragem, em s;
V	volume total de CVS, em m^3.
n	é o tempo do ensaio, em s.

3.2.1.2. Cálculo do fator de correção da humidade para óxidos de azoto (NO_x)

A fim de corrigir os efeitos da humidade sobre os resultados obtidos para os óxidos de azoto, deve aplicar-se a seguinte fórmula:

$$KH = \frac{1}{1 - 0.0329 \times (H - 10.71)}$$

em que:

$$H = \frac{6.211 \times R_a \times P_d}{P_B - P_d \times R_a \times 10^{-2}}$$

e:

H	é a humidade específica, gramas de vapor de água por quilograma de ar seco;
R_a	é a humidade relativa do ar ambiente, em%;
P_d	é a pressão do vapor de saturação à temperatura ambiente, em kPa;
P_B	é a pressão atmosférica no local, em kPa.

O fator KH deve ser calculado para cada fase do ciclo de ensaio.

A temperatura ambiente e a humidade relativa devem ser definidas como a média aritmética dos valores medidos continuamente durante cada fase.

3.2.2. Determinação das emissões mássicas de HC dos motores de ignição por compressão

3.2.2.1. A fim de calcular a emissão mássica de HC para os motores de ignição por compressão, a média aritmética de concentração de HC é calculada pela seguinte equação:

$$C_e = \frac{\int_{t_1}^{t_2} C_{HC} dt}{t_2 - t_1}$$

em que:

$\int_{t_1}^{t_2} C_{HC} dt$	é o integral do registo do FID aquecido ao longo do ensaio (t_1 to t_2);
C_e	é a concentração de HC medida nos gases de escape diluídos, em ppm de C_i e é substituída por C_{HC} em todas as equações pertinentes.

3.2.2.1.1. A concentração de HC no ar de diluição é determinada a partir dos sacos de ar de diluição. A correção é realizada em conformidade com o ponto 3.2.1.1 do presente anexo.

3.2.3. Cálculos do consumo de combustível, da eficiência energética e das emissões de CO_2 para veículos individuais numa família de interpolação

3.2.3.1. Consumo de combustível, eficiência energética e emissões de CO_2 sem utilizar o método de interpolação (isto é, utilizando unicamente o veículo H)

O valor de CO_2, como calculado no ponto 3.2.1 a 3.2.1.1.2 do presente anexo, e a eficiência energética ou o consumo de combustível, como calculado em conformidade com o ponto 6 do presente anexo, são atribuídas a todos os veículos individuais da família de interpolação, e o método de interpolação não é aplicável.

3.2.3.2. Consumo de combustível e emissões de CO_2 utilizando o método de interpolação

As emissões de CO_2 e o consumo de combustível para cada veículo individual da família de interpolação podem ser calculados em conformidade com os pontos 3.2.3.2.1 a 3.2.3.2.5 do presente anexo.

3.2.3.2.1. Consumo de combustível e emissões de CO_2 dos veículos de ensaio L e H

As emissões mássicas de CO_2,M_{CO_2-L}, e M_{CO_2-H}, e respetivas fases p,$M_{CO_2-L,p}$ e $M_{CO_2-H,p}$, dos veículos de ensaio L e H, utilizadas para os seguintes cálculos, devem ser extraídas do passo 9 do quadro A7/1.

Os valores do consumo de combustível são igualmente extraídos do passo 9 do quadro A7/1 e são designados $FC_{L,p}$ e $FC_{H,p}$.

3.2.3.2.2. Cálculo da resistência ao avanço em estrada para um veículo individual

Caso a família de interpolação derive de uma ou mais famílias de resistência ao avanço em estrada, o cálculo da resistência ao avanço em estrada individual é efetuado apenas dentro da família de resistência ao avanço em estrada aplicável a esse veículo individual.

3.2.3.2.2.1. Massa de um veículo individual

As massas de ensaio dos veículos H e L devem ser utilizadas como dados para o método de interpolação.

TM_{ind}, em kg, é a massa de ensaio individual do veículo individual em conformidade com o ponto 3.2.25 do presente regulamento.

Se se utilizar a mesma massa de ensaio para o ensaio dos veículos L e H, o valor de TM_{ind} deve ser regulado para a massa do veículo de ensaio H para o método de interpolação.

3.2.3.2.2.2. Resistência ao rolamento de um veículo individual

3.2.3.2.2.2.1. Os valores de coeficientes de resistência ao rolamento (RRC) reais dos pneus selecionados do veículo de ensaio L, RR_L, e do veículo de ensaio H, RR_H devem ser utilizados no método de interpolação. Ver ponto 4.2.2.1 do anexo B4.

Se os pneus nos eixos dianteiro e traseiro do veículo L ou H tiverem valores de RRC diferentes, a média ponderada das resistências ao rolamento é calculada pela equação no ponto 3.2.3.2.2.2.3 do presente anexo.

3.2.3.2.2.2.2. Para os pneus montados num veículo individual, o valor do coeficiente de resistência ao rolamento RR_{ind} deve ser regulado para o valor de RRC da classe de eficiência energética dos pneus aplicável, em conformidade com o quadro A4/2 do anexo B4.

Caso os veículos individuais possam receber um conjunto completo de rodas e pneus padrão e, adicionalmente, um conjunto completo de pneus de neve (com um símbolo de floco de neve e uma montanha de três picos – «3PMS») com ou sem rodas, as rodas/os pneus adicionais não serão considerados equipamento opcional.

Se os pneus dos eixos dianteiro e traseiro forem de classes de eficiência energética diferentes, utiliza-se a média ponderada, calculada através da equação do ponto 3.2.3.2.2.2.3 do presente anexo.

Se tiverem sido montados os mesmo pneus ou pneus com o mesmo coeficiente de resistência ao rolamento nos veículos de ensaio L e H, o valor de RR_{ind} para o método de interpolação deve ser regulado para RR_H.

3.2.3.2.2.2.3. Cálculo da média ponderada das resistências ao rolamento

$$RR_x = (RR_{x,FA} \times mp_{x,FA}) + \left(RR_{x,RA} \times (1 - mp_{x,FA})\right)$$

em que:

x	representa o veículo L, H ou um veículo individual.
$RR_{L,\ FA}$ e $RR_{H,FA}$	são os RRC reais dos pneus do eixo dianteiro nos veículos L e H, respetivamente, em kg/tonelada;
$RR_{ind,\ FA}$	é o valor RRC da classe de eficiência energética dos pneus aplicável, em conformidade com o anexo 4, quadro A4/2 dos pneus do eixo dianteiro do veículo individual, em kg/tonelada;
$RR_{L,RA}$, e $RR_{H,RA}$	são os RRC reais dos pneus do eixo traseiro nos veículos L e H, respetivamente, em kg/tonelada;
$RR_{ind,RA}$	é o valor RRC da classe de eficiência energética dos pneus aplicável, em conformidade com o anexo 4, quadro A4/2 dos pneus do eixo traseiro do veículo individual, em kg/tonelada;
$mp_{x,FA}$	é a proporção da massa do veículo em ordem de marcha no eixo dianteiro;

RRx não deve ser arredondado ou classificado em classes de eficiência energética de pneus.

3.2.3.2.2.3. Resistência aerodinâmica ao avanço do veículo

3.2.3.2.2.3.1. Determinação da influência aerodinâmica do equipamento opcional

A resistência aerodinâmica ao avanço deve ser medida para cada um dos elementos do equipamento opcional e formas de carroçaria que afetem essa resistência aerodinâmica num túnel aerodinâmico que satisfaça os requisitos do ponto 3.2 do anexo B4, verificado pela autoridade competente.

Para efeitos do método de interpolação, a resistência aerodinâmica ao avanço do equipamento opcional numa família de resistência ao avanço em estrada deve ser medida utilizando a mesma velocidade do vento, quer v_{low} ou v_{high}, de preferência v_{high}, conforme definido no ponto 6.4.3 do anexo B4. No caso de v_{low} ou v_{high} não existirem, (por exemplo, a resistência ao avanço em estrada de V_L e/ou V_H é medida recorrendo o método de desaceleração em roda livre), a força aerodinâmica deve ser medida utilizando a mesma velocidade do vento dentro do intervalo entre ≥ 80 km/h e ≤ 150 km/h. Para os veículos da classe 1, deve ser medida utilizando a mesma velocidade do vento ≤ 150 km/h.

3.2.3.2.2.3.2. Método alternativo para a determinação da influência aerodinâmica do equipamento opcional

A pedido do fabricante e com o acordo da autoridade competente, pode ser utilizado um método alternativo [por exemplo, simulação de CFD (apenas para o Nível 1A), túnel aerodinâmico que não satisfaça o critério do anexo B4] para determinar $\Delta(C_D \times A_f)$ se estiverem cumpridos os seguintes critérios:

a) O resultado deve permitir uma exatidão de ± 0,015 m^2 para $\Delta(C_D \times A_f)$.

   Apenas para o Nível 1A − Caso se utilize a simulação de CFD, a exatidão do método CFD deve ser validada por, pelo menos, 2 $\Delta(C_D \times A_f)$ por tipo de equipamento opcional a partir de uma carroçaria de referência comum e pelo menos um total de 8 $\Delta(C_D \times A_f)$, conforme indicado no exemplo na figura A7/1a;

b) O método alternativo deve ser utilizado apenas para os tipos de equipamento opcional que afetem a aerodinâmica (por exemplo, rodas, sistemas de comando do ar de arrefecimento, ailerões, etc.) cuja equivalência tenha sido demonstrada;

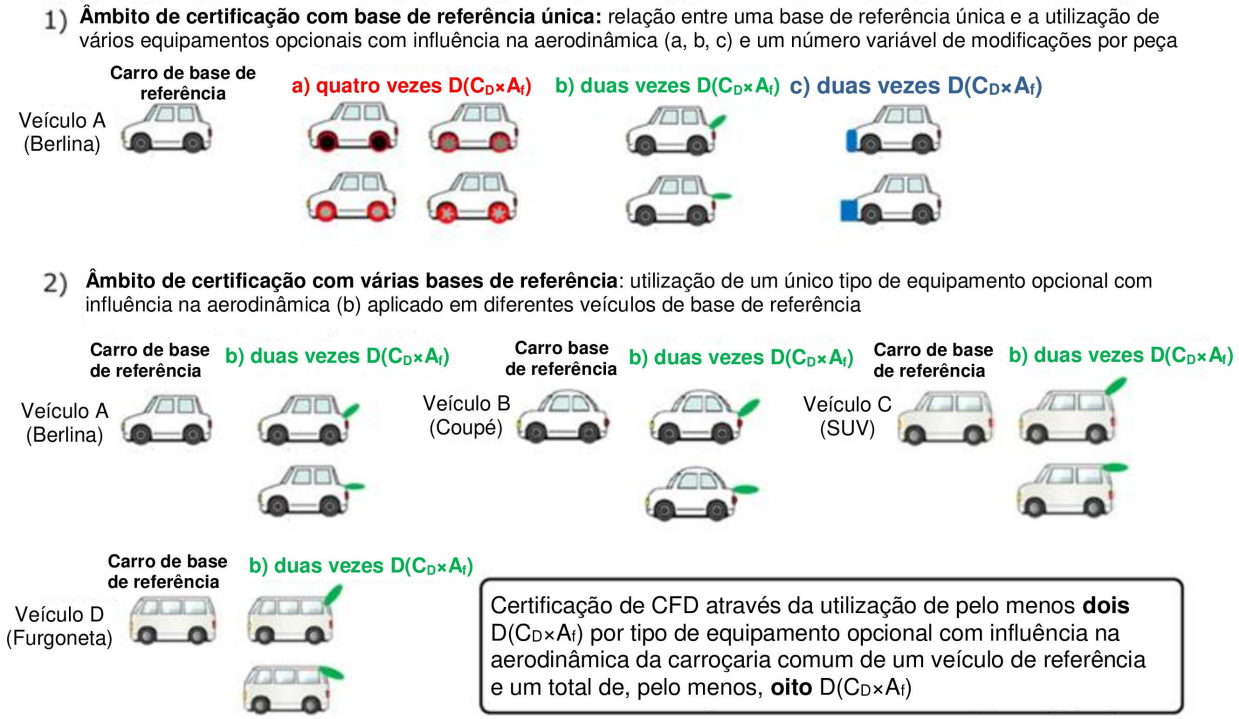
c) A prova da equivalência definida nas alíneas a) e b) deve ser apresentada à autoridade competente antes da homologação da família de resistência ao avanço em estrada. Para qualquer método alternativo, a validação deve basear-se nas medições em túnel aerodinâmico que cumpram os critérios do presente regulamento;

d) Se o valor $\Delta(C_D \times A_f)$ de um elemento específico do equipamento opcional for mais de duas vezes superior ao $\Delta(C_D \times A_f)$ de um equipamento opcional ao qual foram apresentadas provas, a resistência aerodinâmica ao avanço não deve ser determinada utilizando o método alternativo; e

e) A revalidação é necessária a cada quatro anos, caso seja utilizado um método de medição. Se for utilizado um método matemático, qualquer alteração introduzida ao modelo de simulação ou ao software que possa invalidar o relatório de validação também exige a revalidação.

Figura A7/1a

Exemplo de aplicação do método alternativo para a determinação da influência aerodinâmica do equipamento opcional



3.2.3.2.2.3.2.1. O fabricante deve declarar o âmbito de veículos aplicáveis para o método alternativo à autoridade competente e este âmbito deve ser documentado nos relatórios de ensaio pertinentes sempre que for apresentada prova de equivalência à autoridade competente. A autoridade competente pode solicitar a confirmação da equivalência do método alternativo selecionando o veículo do âmbito declarado pelo fabricante após a equivalência ter sido demonstrada. O resultado deve permitir uma exatidão de ± 0,015 m² para Δ(CD×Af). Para qualquer método alternativo, a validação deve basear-se nas medições em túnel aerodinâmico que cumpram os critérios do presente regulamento; se este procedimento não for cumprido, a homologação do método alternativo é considerada inválida.

3.2.3.2.2.3.3. Aplicação da influência aerodinâmica no veículo individual

$\Delta(C_D \times A_f)_{ind}$ é a diferença do produto do coeficiente da resistência aerodinâmica ao avanço pela superfície frontal, entre um veículo individual e o veículo de ensaio L, devida a opções e formas de carroçaria do veículo que diferem das do veículo de ensaio L, em m²;

Estas diferenças de resistência aerodinâmica ao avanço, $\Delta(C_D \times A_f)$, devem ser determinadas com uma exatidão de ± 0,015 m².

A $\Delta(C_D \times A_f)_{ind}$ pode ser calculada em conformidade com a seguinte equação, mantendo a exatidão de ± 0,015 m² também para a soma dos elementos de equipamento opcional e formas de carroçaria:

$$\Delta(C_D \times A_f)_{ind} = \sum_{i=1}^{n} \Delta(C_D \times A_f)_i$$

em que:

C_D	é o coeficiente de resistência aerodinâmica ao avanço;
A_f	é a superfície frontal do veículo, em m²;
n	é o número de elementos de equipamento opcional no veículo que diferem entre um veículo individual e o veículo de ensaio L;
$\Delta(C_D \times A_f)_i$	é a diferença do produto do coeficiente da resistência aerodinâmica ao avanço multiplicada pela superfície frontal, devida a uma característica individual, i, do veículo, que é positiva no caso de um elemento de equipamento opcional que aumente a resistência aerodinâmica no que respeita ao veículo de ensaio L e vice-versa, em m².

A soma de todas as diferenças $\Delta(C_D \times A_f)_i$ entre os veículos de ensaio L e H deve corresponder a $\Delta(C_D \times A_f)_{LH}$.

3.2.3.2.2.3.4. Definição do delta aerodinâmico completo entre os veículos de ensaio L e H

A diferença total do coeficiente de resistência aerodinâmica ao avanço multiplicada pela superfície frontal entre os veículos de ensaio L e H é designada por $\Delta(C_D \times A_f)_{LH}$ e incluída em todos os relatórios de ensaio relevantes, em m².

3.2.3.2.2.3.5. Documentação de influências aerodinâmicas

O aumento ou a diminuição do produto do coeficiente da resistência aerodinâmica ao avanço multiplicado pela superfície frontal expresso em $\Delta(C_D \times A_f)$ para todos os elementos do equipamento opcional e formas da carroçaria da família de interpolação que:

a) afetem a resistência aerodinâmica ao avanço do veículo; e

b) devam ser incluídos na interpolação,

devem ser registados, em m².

3.2.3.2.2.3.6. Provisões adicionais para influências aerodinâmicas

A resistência aerodinâmica ao avanço do veículo H deve ser aplicada a toda a família de interpolação e $\Delta(C_D \times A_f)_{LH}$ deve ser zerada, se:

a) a instalação do túnel aerodinâmico não permite determinar com exatidão $\Delta(C_D \times A_f)$; ou

b) não existem elementos de equipamento opcional que afetem a resistência aerodinâmica ao avanço entre os veículos de ensaio H e L que devam ser incluídos no método de interpolação.

3.2.3.2.2.4. Cálculo dos coeficientes da resistência ao avanço em estrada para veículos individuais

Os coeficientes da resistência ao avanço em estrada f_0, f_1 e f_2 (conforme definidos no anexo B4) para os veículos de ensaio H e L são designados $f_{0,H}$, $f_{1,H}$ e $f_{2,H}$ e $f_{0,L}$, $f_{1,L}$ e $f_{2,L}$, respetivamente. A curva de resistência ao avanço em estrada regulada para o veículo de ensaio L é definida do seguinte modo:

$$F_L(v) = f^*_{0,L} + f_{1,H} \times v + f^*_{2,L} \times v^2$$

Aplicando o método da regressão dos mínimos quadrados na gama de pontos de velocidade de referência, determinam-se os coeficientes da resistência ao avanço em estrada regulados $f^*_{0,L}$ e $f^*_{2,L}$ para $F_L(v)$ com o coeficiente linear $f^*_{1,L}$ fixado em $f_{1,H}$. Os coeficientes da resistência ao avanço em estrada $f_{0,ind}$, $f_{1,ind}$ e $f_{2,ind}$ para um veículo individual da família de interpolação devem ser calculados pelas seguintes equações:

$$f_{0,ind} = f_{0,H} - \Delta f_0 \times \frac{(TM_H \times RR_H - TM_{ind} \times RR_{ind})}{(TM_H \times RR_H - TM_L \times RR_L)}$$

ou, se $(TM_H \times RR_H - TM_L \times RR_L) = 0$, aplica-se a equação para $f_{0,ind}$ em baixo:

$$f_{0,ind} = f_{0,H} - \Delta f_0$$

$$f_{1,ind} = f_{1,H}$$

$$f_{2,ind} = f_{2,H} - \Delta f_2 \frac{(\Delta[C_D \times A_f]_{LH} - \Delta[C_d \times A_f]_{ind})}{(\Delta[C_D \times A_f]_{LH})}$$

ou, se $\Delta(C_D \times A_f)LH = 0 = 0$, aplica-se a equação para $F_{2,ind}$ em baixo:

$$f_{2,ind} = f_{2,H} - \Delta f_2$$

em que:

$$\Delta f_0 = f_{0,H} - f^*_{0,L}$$

$$\Delta f_2 = f_{2,H} - f^*_{2,L}$$

No caso de uma família de matrizes de resistência ao avanço em estrada, o coeficiente da resistência ao avanço em estrada f_0, f_1 e f_2 para um veículo individual é calculado em conformidade com as equações do ponto 5.1.1 do anexo B4.

3.2.3.2.3. Cálculo do consumo de energia do ciclo

A procura de energia durante o ciclo WLTC aplicável, E_k, e a procura de energia para todas as fases do ciclo aplicáveis $E_{k,\ p}$ são calculadas em conformidade com o procedimento previsto no ponto 5 do presente anexo, para os seguintes conjuntos k de coeficientes da resistência ao avanço em estrada e massas:

k=1: $f_0 = f^*_{0,L}, f_1 = f_{1,H}, f_2 = f^*_{2,L}, m = TM_L$

(veículo de ensaio L)

k=2: $f_0 = f_{0,H}, f_1 = f_{1,H}, f_2 = f_{2,H}, m = TM_H$

(veículo de ensaio H)

k=3: $f_0 = f_{0,ind}, f_1 = f_{1,H}, f_2 = f_{2,ind}, m = TM_{ind}$

(um veículo individual da família de interpolação)

Tais conjuntos de resistências ao avanço em estrada podem derivar de diferentes famílias de resistência ao avanço em estrada.

3.2.3.2.4. Para o Nível 1-A:

Cálculo do valor de CO_2 de um veículo individual numa família de interpolação utilizando o método de interpolação

Para cada fase do ciclo p do ciclo aplicável, a massa das emissões de CO_2, em g/km, para um veículo individual é calculada pela seguinte equação:

$$M_{CO_2-ind,p} = M_{CO_2-L,p} + \left(\frac{E_{3,p} - E_{1,p}}{E_{2,p} - E_{1,p}}\right) \times (M_{CO_2-H,p} - M_{CO_2-L,p})$$

A massa das emissões de CO_2, em g/km, ao longo do ciclo completo de cada veículo individual é calculada pela seguinte equação:

$$M_{CO_2-ind} = M_{CO_2-L} + \left(\frac{E_3 - E_1}{E_2 - E_1}\right) \times (M_{CO_2-H} - M_{CO_2-L})$$

Os termos $E_{1,p}$, $E_{2,p}$ e $E_{3,p}$ e E_1, E_2 e E_3 respetivamente, estão definidos no ponto 3.2.3.2.3 do presente anexo.

3.2.3.2.5. Para o Nível 1-A:

Cálculo do valor do consumo de combustível FC para um veículo individual numa família de interpolação utilizando o método de interpolação

Para cada fase do ciclo p do ciclo aplicável, o consumo de combustível, l/100 km, para um veículo individual é calculado pela seguinte equação:

$$FC_{ind,p} = FC_{L,p} + \left(\frac{E_{3,p} - E_{1,p}}{E_{2,p} - E_{1,p}}\right) \times (FC_{H,p} - FC_{L,p})$$

O consumo de combustível, l/100 km, do ciclo completo para um veículo individual é calculado pela seguinte equação:

$$FC_{ind} = FC_{L} + \left(\frac{E_{3} - E_{1}}{E_{2} - E_{1}}\right) \times (FC_{H} - FC_{L})$$

Os termos $E_{1,p}$, $E_{2,p}$ e $E_{3,p}$ e E_1, E_2 e E_3 respetivamente, estão definidos no ponto 3.2.3.2.3 do presente anexo.

Para o Nível 1-B

Cálculo do valor da eficiência energética FE para um veículo individual numa família de interpolação utilizando o método de interpolação

Para cada fase do ciclo p do ciclo aplicável, a eficiência energética, em km/l, para um veículo individual é calculada pela seguinte equação:

$$FE_{ind,p} = \frac{1}{1/FE_{L,p} + \left(\frac{E_{3,p} - E_{1,p}}{E_{2,p} - E_{1,p}}\right) \times (1/FE_{H,p} - 1/FE_{L,p})}$$

A eficiência energética, em km/l, do ciclo completo para um veículo individual é calculada pela seguinte equação:

$$FE_{ind} = \frac{1}{1/FE_{L} + \left(\frac{E_{3} - E_{1}}{E_{2} - E_{1}}\right) \times (1/FE_{H} - 1/FE_{L})}$$

Os termos $E_{1,p}$, $E_{2,p}$ e $E_{3,p}$ e E_1, E_2 e E_3 respetivamente, estão definidos no ponto 3.2.3.2.3 do presente anexo.

3.2.3.2.6. Para o Nível 1-A:

O valor de CO_2 individual determinado em conformidade com o ponto 3.2.3.2.4 do presente anexo pode ser aumentado pelo fabricante do equipamento de origem (OEM). Nesses casos:

a) Os valores das fases de CO_2 aumentarão a razão do valor de CO_2 dividido pelo valor de CO_2 calculado;

b) Os valores de consumo de combustível aumentarão a razão do valor de CO_2 dividido pelo valor de CO_2 calculado.

Isso não compensa os elementos técnicos que efetivamente tornariam necessário eliminar um veículo da família de interpolação.

Para o Nível 1-B

O valor de eficiência energética individual determinado em conformidade com o ponto 3.2.3.2.5 do presente anexo pode ser diminuído pelo fabricante do equipamento de origem (OEM). Nesses casos:

a) Os valores das fases de eficiência energética diminuirão a razão do valor de eficiência energética dividido pelo valor de eficiência energética calculado;

Isso não compensa os elementos técnicos que efetivamente tornariam necessário eliminar um veículo da família de interpolação.

3.2.4. Cálculos do consumo de combustível, da eficiência energética e das emissões de CO_2 para veículos individuais numa família de matrizes de resistência ao avanço em estrada.

As emissões de CO_2 e o consumo de combustível para cada veículo individual da família de matrizes de resistência ao avanço em estrada são calculados em conformidade com o método de interpolação descrito nos pontos 3.2.3.2.3 a 3.2.3.2.5 do presente anexo. Quando aplicável, as referências ao veículo L e/ou H são substituídas por referências ao veículo L_M e/ou H_M respetivamente.

3.2.4.1. Determinação do consumo de combustível, da eficiência energética e das emissões de CO_2 dos veículos L_M e H_M

A massa das emissões de $CO_2 M_{CO_2}$ dos veículos L_M e H_M deve ser determinada em conformidade com os cálculos referidos no ponto 3.2.1 do presente anexo para as fases do ciclo individuais p do WLTC aplicável e é designada $M_{CO_2-LM,p}$ e $M_{CO_2-HM,p}$, respetivamente. O consumo de combustível e a eficiência energética para as fases do ciclo individuais do WLTC aplicável são determinados em conformidade com ponto 6 do presente anexo e são designadas $FC_{LM,p}$, $FC_{HM,p}$, $FE_{LM,p}$ e $FE_{LM,p}$, respetivamente.

3.2.4.1.1. Cálculo da resistência ao avanço em estrada para um veículo individual

A resistência ao avanço em estrada deve ser calculada em conformidade com o procedimento descrito no ponto 5.1 do anexo B4.

3.2.4.1.1.1. Massa de um veículo individual

As massas de ensaio dos veículos H_M e L_M selecionados em conformidade com o ponto 4.2.1.4 do anexo B4 são utilizadas como dados.

TM_{ind}, em kg, é a massa de ensaio do veículo individual em conformidade com a definição de massa de ensaio no ponto 3.2.25 do presente regulamento.

Se se utilizar a mesma massa de ensaio para os veículos L_M e H_M, o valor de TM_{ind} deve ser regulado para a massa do veículo H_M para o método da família de matrizes de resistência ao avanço em estrada.

3.2.4.1.1.2. Resistência ao rolamento de um veículo individual

3.2.4.1.1.2.1. Os valores de coeficientes de resistência ao rolamento (RRC) para o veículo L_M, RR_{LM}, e para o veículo H_M, RR_{HM}, selecionados nos termos do ponto 4.2.1.4 do anexo B4 é utilizada como dados.

Se os pneus nos eixos dianteiro e traseiro do veículo L_M ou H_M tiverem valores de resistência ao rolamento diferentes, a média ponderada das resistências ao rolamento é calculada pela equação no ponto 3.2.4.1.1.2.3 do presente anexo.

3.2.4.1.1.2.2. Para os pneus montados num veículo individual, o valor do coeficiente de resistência ao rolamento RR_{ind} deve ser regulado para o valor de RRC da classe de eficiência energética dos pneus aplicável, em conformidade com o quadro A4/2 do anexo B4.

Caso os veículos individuais possam receber um conjunto completo de rodas e pneus padrão e, adicionalmente, um conjunto completo de pneus de neve (com um símbolo de floco de neve e uma montanha de três picos – «3PMS») com ou sem rodas, as rodas/os pneus adicionais não serão considerados equipamento opcional.

Se os pneus dos eixos dianteiro e traseiro forem de classes de eficiência energética diferentes, utiliza-se a média ponderada, calculada através da equação do ponto 3.2.4.1.1.2.3 do presente anexo.

Se se utilizar a mesma resistência ao rolamento para os veículos L_M e H_M, o valor de RR_{ind}deve ser regulado paraRR_{HM} o método da família de matrizes de resistência ao avanço em estrada.

3.2.4.1.1.2.3. Cálculo da média ponderada das resistências ao rolamento

$$RR_x = (RR_{x,FA} \times mp_{x,FA}) + \left(RR_{x,RA} \times (1 - mp_{x,FA})\right)$$

em que:

x	representa o veículo L, H ou um veículo individual;
$RR_{LM,\ FA}$ e $RR_{HM,FA}$	são os coeficientes de resistência ao rolamento (RRC) reais dos pneus do eixo dianteiro nos veículos L e H, respetivamente, em kg/tonelada;
$RR_{ind,\ FA}$	é o valor RRC da classe de eficiência energética dos pneus aplicável, em conformidade com o anexo 4, quadro A4/2 dos pneus do eixo dianteiro do veículo individual, em kg/tonelada;

$RR_{LM,RA}$, e $RR_{HM,RA}$	são os coeficientes reais de resistência ao rolamento dos pneus do eixo traseiro dos veículos L e H, respetivamente, em kg/tonelada;
$RR_{ind,RA}$	é o valor RRC da classe de eficiência energética dos pneus aplicável, em conformidade com o anexo 4, quadro A4/2 dos pneus do eixo traseiro do veículo individual, em kg/tonelada;
$mp_{x,FA}$	é a proporção da massa do veículo em ordem de marcha no eixo dianteiro.

RR_x não deve ser arredondado ou classificado em classes de eficiência energética de pneus.

3.2.4.1.1.3. Superfície frontal de um veículo individual

A área frontal para o veículo L_M, A_{fLM}, e para o veículo H_M, A_{fHM}, selecionados nos termos do ponto 4.2.1.4 do anexo B4 é utilizada como dados.

$A_{f,ind}$, em m^2, é a área frontal do veículo individual.

Se se utilizar a mesma área frontal para os veículos L_M e H_M, o valor de $A_{f,ind}$ deve ser regulado para a área frontal do veículo H_M para o método da família de matrizes de resistência ao avanço em estrada.

3.2.5. Método de cálculo da interpolação alternativo

A pedido do fabricante, e mediante a aprovação da autoridade competente, o fabricante pode utilizar um método alternativo para o cálculo da interpolação se o método de cálculo gerar resultados específicos de fase irrealistas ou uma curva da resistência ao avanço em estrada irrealista. Antes da concessão desta autorização, o fabricante deve verificar e, se possível, corrigir:

a) O motivo para existirem pequenas diferenças entre as características relevantes para a resistência ao avanço em estrada entre os veículos L e H, no caso de resultados específicos de fase irrealistas;

b) O motivo para existir uma diferença inesperada entre os coeficientes f1, L e f1,H, no caso de uma curva da resistência ao avanço em estrada irrealista.

O pedido do fabricante à autoridade responsável deve incluir elementos de prova de que essa correção não é possível e de que o erro resultante é significativo.

3.2.5.1. Cálculo alternativo para corrigir resultados específicos de fase irrealistas

Em alternativa aos métodos definidos nos pontos 3.2.3.2.4 e 3.2.3.2.5 do presente anexo, os cálculos das fases CO_2, eficiência energética e consumo de combustível podem ser realizados de acordo com as equações dos pontos 3.2.5.1.1, 3.2.5.1.2 e 3.2.5.1.3 abaixo.

Em cada parâmetro, M_{CO2} é substituído por FC ou FE.

3.2.5.1.1. Determinação da razão em cada fase de V_L e V_H

$$R_{p,L} = {M_{CO2,p,L}} \Big/ {M_{CO2,c,L}}$$

$$R_{p,H} = {M_{CO2,p,H}} \Big/ {M_{CO2,c,H}}$$

em que:

$M_{CO2,p,L}$, $M_{CO2,c,L}$, $M_{CO2,p,H}$and$M_{CO2,c,H}$ são extraídos do passo 9 do quadro A7/1 do presente anexo.

3.2.5.1.2. Determinação da razão para cada fase do veículo V_{ind}

$$R_{p,ind} = R_{p,L} + \left(\frac{M_{CO2,c,ind} - M_{CO2,c,L}}{M_{CO2,c,H} - M_{CO2,c,L}}\right) \times (R_{p,H} - R_{p,L})$$

em que:

$M_{CO2,c,ind}$ é extraído do passo 10 do quadro A7/1 do presente anexo e deve ser arredondado para o número inteiro mais próximo.

3.2.5.1.3. Emissões mássicas do veículo V_{ind} em cada fase

$$M_{CO2,p,ind} = R_{p,ind} \times M_{CO2,c,ind}$$

3.2.5.2. Cálculo alternativo para corrigir uma curva da resistência ao avanço em estrada irrealista

Em alternativa ao método definido no ponto 3.2.3.2.2.4 do presente anexo, os coeficientes da resistência ao avanço em estrada podem ser calculados da seguinte forma:

$$F_i(v) = f^*_{0,i} + f_{1,A} \times v + f^*_{2,i} \times v^2$$

Aplicando o método da regressão dos mínimos quadrados na gama de pontos de velocidade de referência, determinam-se os coeficientes da resistência ao avanço em estrada regulados alternativos $f^*_{0,i}$ e $f^*_{2,i}$ para $F_i(v)$ com o coeficiente linear $f^*_{1,i}$ fixado em $f_{1,A.}$ $f_{1,A}$ é calculado da seguinte forma:

$$f_{1,A} = \frac{(E_i - E_{LR}) \times f_{1,HR} + (E_{HR} - E_i) \times f_{1,LR}}{(E_{HR} - E_{LR})}$$

em que:

E	é a procura de energia durante o ciclo, tal como definida no ponto 5 do presente anexo, em Ws;
i	é o caráter subscrito que indica os veículos L, H ou ind;
H_R	é o veículo de ensaio H, tal como descrito no ponto 4.2.1.2.3.2 do anexo B4;
L_R	é o veículo de ensaio L, tal como descrito no ponto 4.2.1.2.3.2 do anexo B4.

3.3. PM

3.3.1. Cálculo

A massa de partículas é calculada pelas duas equações seguintes:

$$PM = \frac{(V_{mix} + V_{ep}) \times P_e}{V_{ep} \times d}$$

no caso de os gases de escape serem evacuados para fora do túnel;

e:

$$PM = \frac{V_{mix} \times P_e}{V_{ep} \times d}$$

no caso de os gases de escape regressarem ao túnel;

em que:

V_{mix}	é o volume dos gases de escape diluídos (ver ponto 2 do presente anexo) em condições normais;
V_{ep}	é o volume de gases de escape diluídos que passa através do filtro de recolha de amostras de partículas em condições normais;
P_e	é a massa de partículas recolhida por um ou mais filtros de amostragem, em mg;
d	é a distância percorrida correspondente ao ciclo de ensaio, em km.

3.3.1.1. Sempre que for utilizada uma correção para a massa de partículas de fundo presentes no sistema de diluição, a determinação deve ser efetuada em conformidade com o ponto 2.1.3.1 do anexo B6. Neste caso, a massa de partículas (mg/km) é calculada pela seguinte equação:

$$PM = \left\{ \frac{P_e}{V_{ep}} - \left[\frac{P_a}{V_{ap}} \times \left(1 - \frac{1}{DF} \right) \right] \right\} \times \frac{(V_{mix} + V_{ep})}{d}$$

no caso de os gases de escape serem evacuados para fora do túnel;

e:

$$PM = \left\{ \frac{P_e}{V_{ep}} - \left[\frac{P_a}{V_{ap}} \times \left(1 - \frac{1}{DF} \right) \right] \right\} \times \frac{(V_{mix})}{d}$$

no caso de os gases de escape regressarem ao túnel;

em que:

V_{ap} é o volume de ar no túnel que passa pelo filtro de partículas do ar ambiente em condições normais;

P_a é a massa de partículas do ar de diluição, ou do ar ambiente do túnel de diluição, conforme determinada por um dos métodos descritos no ponto 2.1.3.1 do anexo B6;

DF é o fator de diluição determinado no ponto 3.2.1.1.1 do presente anexo.

Sempre que a aplicação de uma correção do ar ambiente resultar num resultado negativo, considera-se que é igual a zero mg/km.

3.3.2. Cálculo da massa de partículas utilizando o método da diluição dupla

$$V_{ep} = V_{set} - V_{ssd}$$

em que:

V_{ep} é o volume de gases de escape diluídos que passa através do filtro de recolha de amostras de partículas em condições normais;

V_{set} é o volume de gases de escape duplamente diluídos que passa através do filtro de recolha de amostras de partículas em condições normais;

V_{ssd} é o volume do ar da diluição secundária em condições normais.

Sempre que o gás de amostragem diluído da diluição secundária para a medição de partículas não regressar ao túnel, o volume no amostrador a volume constante é calculado como numa diluição simples, ou seja:

$$V_{mix} = V_{mixindicated} + V_{ep}$$

em que:

$V_{mixindicated}$ é o volume de gases de escape diluídos medido no sistema de diluição após a extração da amostra de partículas em condições normais.

4. DETERMINAÇÃO DO NÚMERO DE PARTÍCULAS (SE FOR EXIGIDA A MEDIÇÃO DO NÚMERO DE PARTÍCULAS)

O número de partículas é calculado pela seguinte equação:

$$\frac{PN = V \times k \times (\overline{C_s} \times \overline{f_r} - C_b \times \overline{f_{rb}}) \times 10^3}{d}$$

em que:

PN é o número de partículas emitidas, em partículas por quilómetro;

V é o volume de gases de escape diluídos, em litros por ensaio (após diluição primária apenas no caso de diluição dupla), e corrigido para as condições normais (273,15 K (0 °C) e 101,325 kPa);

k é um fator de calibração para correção das medições do PNC para o nível do instrumento de referência, caso esse fator não seja aplicado internamente pelo PNC. Se o fator de calibração for aplicado internamente pelo PNC, o fator de calibração é 1;

$\overline{C_s}$ é o valor corrigido da concentração de número de partículas dos gases de escape diluídos expresso como a média aritmética do número de partículas por centímetro cúbico obtido no ensaio de emissões, incluindo a duração completa do ciclo de condução. Se os resultados da concentração volumétrica média $\overline{C}$ do PNC não forem medidos em condições normais (273,15 K (0 °C) e 101,325 kPa), as concentrações devem corrigidas para essas condições $\overline{C_s}$;

C_b é a concentração em número de partículas no ar de diluição ou no ar ambiente do túnel de diluição, como permitido pela autoridade competente, expressa em partículas por cm3, corrigida para a coincidência e em condições normais (273,15 K (0 °C) e 101,325 kPa);

$\overline{f_r}$ é o fator de redução da concentração média de partículas do VPR com os parâmetros de diluição utilizados para o ensaio;

$\overline{f_{rb}}$ é o fator de redução da concentração média de partículas do VPR com os parâmetros de diluição utilizados para a medição da concentração do ar ambiente;

d é a distância percorrida correspondente ao ciclo de ensaio aplicável, em km.

$\overline{C}$ é calculado pela seguinte equação:

$$\overline{C} = \frac{\sum_{i=1}^{n} C_i}{n}$$

em que:

C_i é uma medição discreta da concentração de número de partículas nos gases de escape diluídos efetuada pelo PNC; partículas por cm^3 e corrigida para a coincidência;

n é o número total de medições de concentração do número de partículas discretas durante o ciclo de ensaio aplicável e é calculado pela seguinte equação:

$$n = t \times f$$

em que:

t é o tempo do ciclo de ensaio aplicável, em s;

f é a frequência de registo dos dados do contador de partículas, em Hz.

5. CÁLCULO DO CONSUMO DE ENERGIA DO CICLO

Salvo especificação em contrário, o cálculo baseia-se no perfil de velocidade visado obtido em pontos discretos de amostragem no tempo.

A procura de energia total E para todo o ciclo ou para uma fase do ciclo específica é calculada adicionando E_i ao longo do período do ciclo correspondente, entre t_{start} +1 e t_{end} em conformidade com a seguinte equação:

$$E = \sum_{t_{start+1}}^{t_{end}} E_i$$

em que:

$E_i = F_i \times d_i$ se $F_i > 0$

$E_i = 0$ se $F_i \leq 0$

e:

t_{start} é o instante em que a fase ou ciclo de ensaios aplicável inicia (ver ponto 3 do anexo B1 do presente regulamento), em s;

t_{end} é o instante em que a fase ou ciclo de ensaios aplicável termina (ver ponto 3 do anexo B1 do presente regulamento), em s;

E_i é a procura de energia durante o período (i-1) a (i), em Ws;

F_i é a força motriz durante período (i–1) a (i), em N;

d_i é a distância percorrida durante o período (i–1) a (i), em m.

$$F_i = f_0 + f_1 \times \left(\frac{v_i + v_{i-1}}{2}\right) + f_2 \times \frac{(v_i + v_{i-1})^2}{4} + (1.03 \times TM) \times a_i$$

em que:

F_i é a força motriz durante período (i–1) a (i), em N;

v_i é a velocidade alvo no instante t_i, em km/h;

TM é a massa de ensaio, em kg;

a_i é a aceleração durante o período (i–1) a (i), em m/s^2;

f_0, f_1, f_2 são os coeficientes da resistência ao avanço em estrada para o veículo de ensaio em consideração (TM_L, TM_H ou TM_{ind}) em N, N/km/h e em $N/(km/h)^2$ respetivamente.

$$d_i = \frac{(v_i + v_{i-1})}{2 \times 3.6} \times (t_i - t_{i-1})$$

em que:

d_i é a distância percorrida no período (i–1) a (i), m;

v_i é a velocidade alvo no instante t_i, em km/h;

t_i é o tempo, em s.

$$a_i = \frac{v_i - v_{i-1}}{3.6 \times (t_i - t_{i-1})}$$

em que:

a_i é a aceleração durante o período (i–1) a (i), em m/s^2;

v_i é a velocidade alvo no instante t_i, em km/h;

t_i é o tempo, em s.

6. CÁLCULO DO CONSUMO DE COMBUSTÍVEL E DA EFICIÊNCIA DO COMBUSTÍVEL (CONFORME APLICÁVEL)

6.1. As características do combustível necessárias para o cálculo dos valores de consumo de combustível devem ser extraídas do anexo B3.

6.2. Para o Nível 1-A:

Os valores do consumo de combustível são calculados a partir das emissões de hidrocarbonetos, de monóxido de carbono e de dióxido de carbono, utilizando os resultados do passo 6 para as emissões-critérios e do passo 7 para o CO_2 do quadro A7/1.

Para o Nível 1-B

Os valores da eficiência energética são calculados a partir das emissões de hidrocarbonetos, de monóxido de carbono e de dióxido de carbono, utilizando os resultados do passo 2 para as emissões-critérios e do passo 4a para o CO_2 do quadro A7/1.

6.2.1. A equação geral do ponto 6.12 do presente anexo, na qual são utilizadas as razões H/C e O/C, deve ser utilizada para o cálculo do consumo de combustível.

6.2.2. Para todas as equações do ponto 6 do presente anexo:

FC é o consumo de combustível de um combustível específico, em l/100 km (ou em m^3 por 100 km no caso do gás natural ou em kg/100°km no caso do hidrogénio);

H/C é a razão hidrogénio/carbono de um combustível específico $C_XH_YO_Z$;

O/C é a razão oxigénio/carbono de um combustível específico $C_XH_YO_Z$;

MW_C é a massa molar do carbono (12,011 g/mol);

MW_H é a massa molar do hidrogénio (1,008 g/mol);

MW_O é a massa molar do oxigénio (15,999 g/mol);

ρ_{fuel} é a densidade do combustível de ensaio, em kg/l. Para os combustíveis gasosos, a densidade do combustível a 15 °C;

HC são as emissões de hidrocarbonetos, em g/km;

CO são as emissões de monóxido de carbono, em g/km;

CO_2 são as emissões de dióxido de carbono, em g/km;

H_2O são as emissões de água, em g/km;

H_2 são as emissões de hidrogénio, em g/km;

p_1 é a pressão de gás no reservatório de combustível antes do ciclo de ensaio aplicável, em Pa;

p_2 é a pressão de gás no reservatório de combustível após o ciclo de ensaio aplicável, em Pa;

T_1 é a temperatura do gás no reservatório de combustível gasoso antes do ciclo de ensaio aplicável, em k;

T_2 é a temperatura do gás no reservatório de combustível gasoso após o ciclo de ensaio aplicável, em k;

Z_1 é o fator de compressibilidade do combustível gasoso a p_1 e T_1;

Z_2 é o fator de compressibilidade do combustível gasoso a p_2 e T_2;

V é o volume interno do reservatório de combustível gasoso, em m^3;

d é o comprimento teórico da fase ou do ciclo aplicáveis, em km.

6.3. Para um veículo com motor de ignição comandada alimentado a gasolina (E0)

$$FC = \left(\frac{0.1155}{\rho_{fuel}}\right) \times [(0.866 \times HC) + (0.429 \times CO) + (0.273 \times CO_2)]$$

6.4. [Reservado]

6.5. Para um veículo com motor de ignição comandada alimentado a gasolina (E10)

$$FC = \left(\frac{0.1206}{\rho_{fuel}}\right) \times [(0.829 \times HC) + (0.429 \times CO) + (0.273 \times CO_2)]$$

6.6. Para um veículo com motor de ignição comandada alimentado a GPL

$$FC_{norm} = \left(\frac{0.1212}{0.538}\right) \times [(0.825 \times HC) + (0.429 \times CO) + (0.273 \times CO_2)]$$

6.6.1. Se a composição do combustível utilizado para o ensaio diferir da composição assumida para o cálculo do consumo normalizado, pode ser aplicado, a pedido do fabricante, o fator de correção cf, pela seguinte equação:

$$FC_{norm} = \left(\frac{0.1212}{0.538}\right) \times cf \times [(0.825 \times HC) + (0.429 \times CO) + (0.273 \times CO_2)]$$

O fator de correção cf, que pode ser aplicado, é determinado pela seguinte equação:

$$cf = 0.825 + 0.0693 \times n_{actual}$$

em que:

n_{actual} é a razão H/C efetiva do combustível utilizado.

6.7. Para um veículo com motor de ignição comandada alimentado a GN/biometano

$$FC_{norm} = \left(\frac{0.1336}{0.654}\right) \times [(0.749 \times HC) + (0.429 \times CO) + (0.273 \times CO_2)]$$

6.8. Para um veículo com motor por compressão alimentado a gasóleo (B0)

$$FC = \left(\frac{0.1156}{\rho_{fuel}}\right) \times [(0.865 \times HC) + (0.429 \times CO) + (0.273 \times CO_2)]$$

6.9. [Reservado]

6.10. Para um veículo com motor por compressão alimentado a gasóleo (B7)

$$FC = \left(\frac{0.1165}{\rho_{fuel}}\right) \times [(0.858 \times HC) + (0.429 \times CO) + (0.273 \times CO_2)]$$

6.11. Para um veículo com motor de ignição comandada alimentado a etanol (E85)

$$FC = \left(\frac{0.1743}{\rho_{fuel}}\right) \times [(0.574 \times HC) + (0.429 \times CO) + (0.273 \times CO_2)]$$

6.12. O consumo de combustível para qualquer ensaio de combustível pode ser calculado pela seguinte equação:

$$FC = \frac{MW_C + \frac{H}{C} \times MW_H + \frac{O}{C} \times MW_O}{MW_C \times \rho_{fuel} \times 10} \times \left(\frac{MW_C}{MW_C + \frac{H}{C} \times MW_H + \frac{O}{C} \times MW_O} \times HC + \frac{MW_C}{MW_{CO}} \times CO + \frac{MW_C}{MW_{CO_2}} \times CO_2 \right)$$

6.13. Consumo de combustível para um veículo com motor de ignição comandada alimentado a hidrogénio:

$$FC = 0.024 \times \frac{V}{d} \times \left(\frac{1}{Z_1} \times \frac{p_1}{T_1} - \frac{1}{Z_2} \times \frac{p_2}{T_2} \right)$$

Mediante a aprovação da autoridade competente, e no caso dos veículos alimentados a hidrogénio gasoso ou líquido, o fabricante pode optar por calcular o consumo de combustível utilizando quer a equação FC abaixo ou um método que utilize um protocolo normalizado, como o SAE J2572.

$$FC = 0.1 \times (0.1119 \times H_2O + H_2)$$

O fator de compressibilidade, Z, é obtido a partir do seguinte quadro:

Quadro A7/2

Fator de compressibilidade Z

		p(bar)									
		5	100	200	300	400	500	600	700	800	900
	33	0,859	1,051	1,885	2,648	3,365	4,051	4,712	5,352	5,973	6,576
	53	0,965	0,922	1,416	1,891	2,338	2,765	3,174	3,570	3,954	4,329
	73	0,989	0,991	1,278	1,604	1,923	2,229	2,525	2,810	3,088	3,358
	93	0,997	1,042	1,233	1,470	1,711	1,947	2,177	2,400	2,617	2,829

		p(bar)									
		5	100	200	300	400	500	600	700	800	900
	113	1,000	1,066	1,213	1,395	1,586	1,776	1,963	2,146	2,324	2,498
	133	1,002	1,076	1,199	1,347	1,504	1,662	1,819	1,973	2,124	2,271
	153	1,003	1,079	1,187	1,312	1,445	1,580	1,715	1,848	1,979	2,107
	173	1,003	1,079	1,176	1,285	1,401	1,518	1,636	1,753	1,868	1,981
T(K)	193	1,003	1,077	1,165	1,263	1,365	1,469	1,574	1,678	1,781	1,882
	213	1,003	1,071	1,147	1,228	1,311	1,396	1,482	1,567	1,652	1,735
	233	1,004	1,071	1,148	1,228	1,312	1,397	1,482	1,568	1,652	1,736
	248	1,003	1,069	1,141	1,217	1,296	1,375	1,455	1,535	1,614	1,693
	263	1,003	1,066	1,136	1,207	1,281	1,356	1,431	1,506	1,581	1,655
	278	1,003	1,064	1,130	1,198	1,268	1,339	1,409	1,480	1,551	1,621
	293	1,003	1,062	1,125	1,190	1,256	1,323	1,390	1,457	1,524	1,590
	308	1,003	1,060	1,120	1,182	1,245	1,308	1,372	1,436	1,499	1,562
	323	1,003	1,057	1,116	1,175	1,235	1,295	1,356	1,417	1,477	1,537
	338	1,003	1,055	1,111	1,168	1,225	1,283	1,341	1,399	1,457	1,514
	353	1,003	1,054	1,107	1,162	1,217	1,272	1,327	1,383	1,438	1,493

No caso de os valores de entrada requeridos para p e T não estarem indicados no quadro, o fator de compressibilidade é obtido por interpolação linear entre os fatores de compressibilidade indicados no quadro, selecionando os que se encontram mais próximos do valor procurado.

6.14. Cálculo da eficiência energética (FE)

Este ponto só é aplicável ao Nível 1-B;

6.14.1. FE = 100/FC

em que:

FC é o consumo de combustível de um combustível específico, em l/100 km (ou em m^3 por 100 km no caso do gás natural ou em kg/100°km no caso do hidrogénio);

FE é a eficiência energética, em km/l (ou km/m^3 no caso de gás natural, ou em km/kg no caso do hidrogénio).

7. ÍNDICES DO TRAÇADO DE CONDUÇÃO:

7.1. Requisito geral

A velocidade prescrita entre instantes nos quadros A1/1 e A1/12 é determinada por uma interpolação linear a uma frequência de 10 Hz.

Se o comando do acelerador tiver sido acionado a fundo, deve ser utilizada a velocidade prescrita, em vez da velocidade efetiva do veículo, para os cálculos do índice do traçado de condução durante esses períodos de operação.

O sistema de diagnóstico a bordo (OBD) ou o sistema de monitorização da unidade de controlo eletrónico (UCE) podem ser utilizados para detetar a posição do comando do acelerador. A recolha de dados do OBD e/ou da ECU não deve influenciar as emissões ou o desempenho do veículo.

7.2. Cálculo dos índices do traçado de condução

Devem ser calculados os seguintes índices nos termos da SAE J2951 (revisão de janeiro de 2014):

a) IWR: Índice de desaceleração livre (f), em percentagem;

b) RMSSE Raiz do erro quadrático médio da velocidade, em km/h.

7.3. [Reservado]

7.4. Aplicação do índice do traçado de condução específico do veículo

7.4.1. Veículos MCI puros, NOVC-HEVs, NOVC-FCHVs

Os índices do traçado de condução IWR e RMSSE devem ser calculados para o ciclo de ensaio aplicável e as informações devem ser comunicadas.

7.4.2. OVC-HEVs

7.4.2.1. Ensaio do tipo 1 em modo de conservação de carga (ponto 3.2.5 do anexo B8)

Os índices do traçado de condução IWR e RMSSE devem ser calculados para o ciclo de ensaio aplicável e as informações devem ser comunicadas.

7.4.2.2. Ensaio do tipo 1 em modo de perda de carga (ponto 3.2.4.3 do anexo B8)

Se o número de ciclos de ensaio do tipo 1 em modo de perda de carga for inferior a 4, os índices do traçado de condução IWR e RMSSE devem ser calculados para cada ciclo de ensaio individual aplicável do ensaio do tipo 1 em modo de perda de carga e as informações devem ser comunicadas.

Se o número de ciclos de ensaio do tipo 1 em modo de perda de carga for igual ou superior a 4, os índices do traçado de condução IWR e RMSSE devem ser calculados para cada ciclo de ensaio individual aplicável do ensaio do tipo 1 em modo de perda de carga e as informações devem ser comunicadas. Neste caso, a média IWR e a média RMSSE de qualquer combinação de dois ciclos no ensaio em modo de perda de carga devem ser comparadas com os respetivos critérios definidos no ponto 2.6.8.3.1.3 do anexo B6, e a IWR calculada de qualquer ciclo individual no ensaio em modo de perda de carga não deve ser inferior a − 3,0 nem superior a + 5,0%.

7.4.2.3. Ensaio do ciclo urbano (ponto 3.2.4.3 do anexo B8 que substitui WLTC por $WLTC_{city}$)

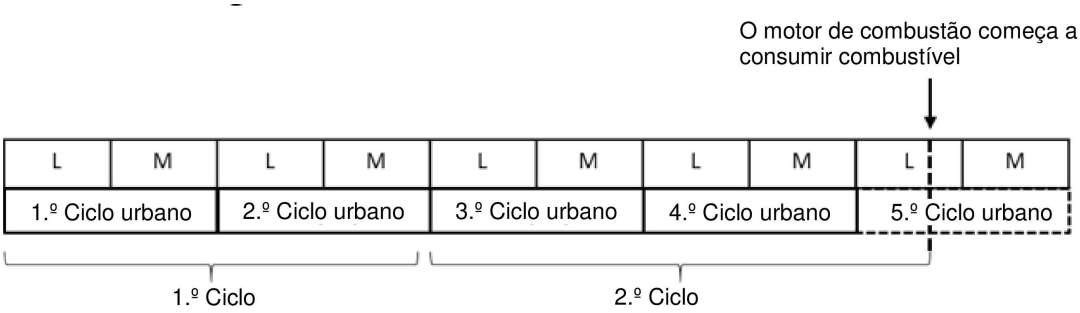
Para a aplicação do cálculo do índice do traçado de condução, dois ciclos de ensaio em cidade (L e M) realizados de forma consecutiva serão considerados como um ciclo.

Para o ciclo urbano durante o qual o motor de combustão começa a consumir combustível, os índices de condução IWR e RMSSE não devem ser calculados individualmente. Em vez disso, dependendo do número de ciclos urbanos concluídos antes do ciclo urbano em que ocorre o arranque do motor de combustão, o ciclo urbano incompleto deve ser combinado com os ciclos urbanos anteriores conforme descrito abaixo, sendo considerado como um ciclo para os cálculos do índice do traçado de condução.

Se o número de ciclos urbanos concluídos for par, o ciclo urbano incompleto deve ser combinado com os dois ciclos urbanos concluídos anteriores. Ver o exemplo na figura A7/1 abaixo.

Figura A7/1

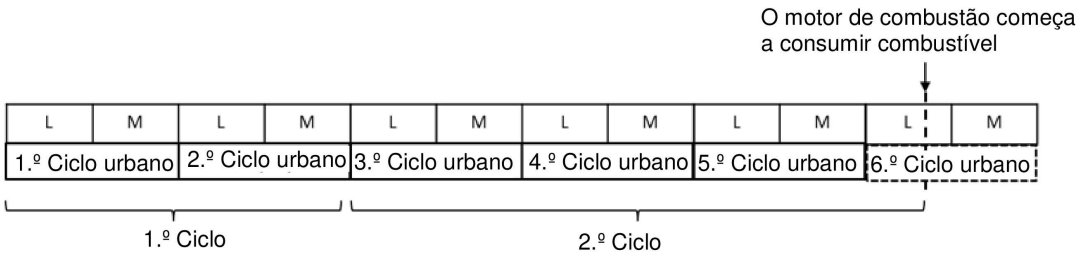
Exemplo com um número par de ciclos de ensaio em cidade concluídos antes do ciclo em cidade em que ocorre o arranque do motor de combustão



Se o número de ciclos urbanos concluídos for ímpar, o ciclo urbano incompleto deve ser combinado com os três ciclos urbanos concluídos anteriores. Ver o exemplo na figura A7/2 abaixo.

Figura A7/2

Exemplo com um número ímpar de ciclos de ensaio em cidade concluídos antes do ciclo em cidade em que ocorre o arranque do motor de combustão



Se o número de ciclos determinado de acordo com a figura A7/1 ou com a figura A7/2 for inferior a quatro, os índices do traçado de condução IWR e RMSSE devem ser calculados para cada ciclo individual e comunicados.

Se o número de ciclos determinado de acordo com a figura A7/1 ou com a figura A7/2 for igual ou superior a quatro, os índices do traçado de condução IWR e RMSSE devem ser calculados para cada ciclo individual. Neste caso, a média IWR e a média RMSSE de qualquer combinação de dois ciclos devem ser comparadas com os respetivos critérios definidos no ponto 2.6.8.3.1.3 do anexo B6, e a IWR de qualquer ciclo individual não deve ser inferior a − 3,0 nem superior a + 5,0%.

7.4.3. PEV

7.4.3.1. Ensaio de ciclos consecutivos

O método de ensaio de ciclos consecutivos é realizado em conformidade com o ponto 3.4.4.1 do anexo B8. Os índices do traçado de condução IWR e RMSSE devem ser calculados para cada ciclo de ensaios individual do método de ciclo de ensaios consecutivos e devem ser comunicados. O ciclo de ensaio em que se atinge o critério de desconexão automática, tal como definido no ponto 3.4.4.1.3 do anexo B8, deve ser combinado com o ciclo de ensaio anterior. Os índices do traçado de condução IWR e RMSSE devem ser calculados considerando este ciclo como ciclo único.

7.4.3.2. Ensaio do tipo 1 simplificado

Os índices de acompanhamento IWR e RMSSE para o método de ensaio do tipo 1 simplificado, realizados em conformidade com o ponto 3.4.4.2 do anexo B8, devem ser calculados separadamente para cada segmento dinâmico 1 e 2 e comunicados. O cálculo dos índices do traçado de condução durante os segmentos de velocidade constante é omitido.

7.4.3.3. Método de ensaio do ciclo urbano (ponto 3.4.4.1 do anexo B8 que substitui WLTC por $WLTC_{city}$)

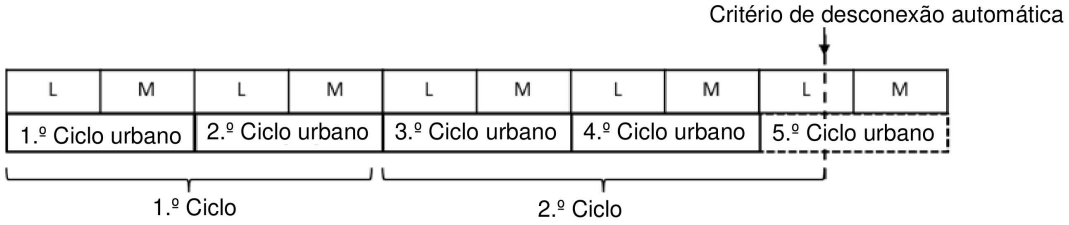
Para a aplicação do cálculo do índice do traçado de condução, dois ciclos de ensaio em cidade realizados de forma consecutiva serão considerados como um ciclo.

Para o ciclo urbano em que se atinge o critério de desconexão automática, conforme definido no ponto 3.4.4.1.3 do anexo B8, os índices do traçado de condução IWR e RMSSE não devem ser calculados individualmente. Em vez disso, dependendo do número de ciclos urbanos concluídos antes do ciclo urbano em que se atinge o critério de desconexão automática, o ciclo urbano incompleto deve ser combinado com os ciclos urbanos anteriores, sendo considerado como um ciclo para os cálculos do índice do traçado de condução.

Se o número de ciclos urbanos concluídos for par, o ciclo urbano incompleto deve ser combinado com os dois ciclos urbanos concluídos anteriores. Ver o exemplo na figura A7/3 abaixo.

Figura A7/3

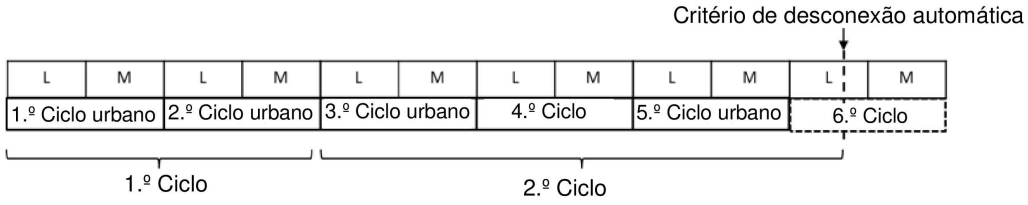
Exemplo com um número par de ciclos de ensaio em cidade concluídos antes do ciclo em cidade com o critério de desconexão automática



Se o número de ciclos urbanos concluídos for ímpar, o ciclo urbano incompleto deve ser combinado com os três ciclos urbanos concluídos anteriores. Ver o exemplo na figura A7/4 abaixo.

Figura A7/4

Exemplo com um número ímpar de ciclos de ensaio em cidade concluídos antes do ciclo em cidade com o critério de desconexão automática



Se o número de ciclos determinado de acordo com a figura A7/3 ou com a figura A7/4 for inferior a quatro, os índices do traçado de condução IWR e RMSSE devem ser calculados para cada um destes ciclos e comunicados.

Se o número de ciclos determinado de acordo com a figura A7/3 ou com a figura A7/4 for igual ou superior a quatro, os índices do traçado de condução IWR e RMSSE devem ser calculados para cada um destes ciclos e comunicados. Neste caso, a média IWR e a média RMSSE de qualquer combinação de dois ciclos devem ser comparadas com os respetivos critérios, conforme definidos no ponto 2.6.8.3.1 do anexo B6, e a IWR de qualquer ciclo individual não deve ser inferior a − 3,0 nem superior a + 5,0%.

8. CÁLCULO DAS RAZÕES N/V

As razões n/v são calculadas pela seguinte equação:

$$(\frac{n}{v})_i = (r_i \times r_{axle} \times 60000)/(U_{dyn} \times 3.6)$$

em que:

n é a velocidade do motor, min^{-1};

v é a velocidade do veículo, em km/h;

r_i é a relação de transmissão na velocidade i;

r_{axle} é a relação da transmissão do eixo.

U_{dyn} é a circunferência de rolamento dinâmico do eixo motriz e é calculada pela seguinte equação:

$$U_{dyn} = 3.05 \times (2(\frac{H/W}{100}) \times W + (R \times 25.4))$$

em que:

H/W é a relação de aspeto do pneu, por exemplo, «45» para um pneu 225/45 R17;

W é a largura do pneu, em mm; por exemplo, «225» para um pneu 225/45 R17;

R é o diâmetro do pneu, em polegadas; por exemplo, «17» para um pneu 225/45 R17;

U_{dyn} deve ser arredondado para milímetros inteiros, em conformidade com o ponto 6.1.8 do presente regulamento.

Se a U_{dyn} for diferente para os eixos dianteiro e traseiro, aplica-se o valor de n/v para o eixo motriz principal num dinamómetro, tanto em modo de tração às duas, como às quatro rodas.

A pedido, a autoridade competente recebe as informações necessárias para essa seleção.

ANEXO B8

Veículos elétricos puros, híbridos elétricos e híbridos com pilha de combustível a hidrogénio comprimido

1. REQUISITOS GERAIS

No caso dos ensaios de NOVC-HEV, OVC-HEV, NOVC-FCHV e OVC-FCHV (conforme aplicável), o apêndice 2 e o apêndice 3 do presente anexo substituem o apêndice 2 do anexo B6.

Salvo indicação em contrário, todos os requisitos do presente anexo aplicam-se aos veículos com e sem modos selecionáveis pelo condutor. Salvo indicação explícita em contrário no presente anexo, todos os requisitos e procedimentos especificados nos anexos 6 e B7 devem continuar a aplicar-se a NOVC-HEV, OVC-HEV, NOVC-FCHV, OVC-FCHV e PEV (conforme aplicável).

1.1. Unidades, exatidão e resolução dos parâmetros elétricos

As unidades, a exatidão e a resolução das medições são os indicados no quadro A8/1.

Quadro A8/1

Parâmetros, unidades, exatidão e resolução das medições

Parâmetro	Unidades	Exatidão	Resolução
Energia elétrica [a]	Wh	± 1%	0,001 kWh [b]
Corrente elétrica	A	± 0,3% FSD ou ± 1% do valor [c], [d]	0,1 A
Tensão elétrica	V	± 0,3% FSD ou ± 1% do valor [c]	0,1 V

[a] Equipamentos: contador estático de energia ativa.
[b] Contador Watt-hora CA, classe 1, em conformidade com a norma IEC 62053-21 ou equivalente.
[c] Consoante o que for maior.
[d] Integração da intensidade a uma frequência igual ou superior a 20 Hz.

[Quadro A8/2 Reservado]

1.2. Ensaio das emissões e do consumo de combustível

Os parâmetros, unidades e exatidão das medições são os exigidos também para os veículos MCI puros.

1.3. Arredondamento dos resultados do ensaio

1.3.1. Salvo se for exigido arredondamentos intermédios, os passos intermédios dos cálculos não devem ser arredondados.

1.3.2. No caso de OVC-HEV e NOVC-HEV, os resultados finais de emissões-critérios são arredondados em conformidade com o ponto 1.3.2 do anexo B7, o fator de correção dos NOx KH é arredondado em conformidade com o ponto 1.3.3 do anexo B7, e o fator de diluição DF é arredondado em conformidade com o ponto 1.3.4 do anexo B7.

1.3.3. Para as informações não relacionadas com normas, recorrer-se-á às práticas de engenharia.

1.3.4. O arredondamento dos resultados da gama, do CO_2, do consumo de energia e do consumo de combustível é descrito nos quadros de cálculo do presente anexo.

1.4. Classificação dos veículos

Todos os OVC-HEV, NOVC-HEV, PEV, OVC-FCHV e NOVC-FCHV devem ser classificados como veículos da classe 3. O ciclo de ensaio aplicável para o procedimento de ensaio do tipo 1 é determinado segundo o ponto 1.4.2 do presente anexo, com base no ciclo de ensaio de referência correspondente, como descrito no ponto 1.4.1 do presente anexo.

1.4.1. Ciclo de ensaio de referência

1.4.1.1. Os ciclos de ensaio de referência de classe 3 são especificados no anexo B1, ponto 3.3.

1.4.1.2. Para os PEV, o procedimento de redução, em conformidade com os pontos 8.2.3 e 8.3 do anexo B1, pode ser aplicado nos ciclos de ensaio em conformidade com o ponto 3.3 do anexo B1, substituindo a potência nominal pela potência útil máxima em conformidade com o Regulamento N.º 85. Nesse caso, o ciclo reduzido é o ciclo de ensaio de referência.

1.4.2. Ciclo de ensaio aplicável

1.4.2.1. Ciclo de ensaio WLTP aplicável

O ciclo de ensaio de referência, em conformidade com o ponto 1.4.1 do presente anexo é o ciclo de ensaio WLTP aplicável (WLTC) para o procedimento de ensaio do tipo 1.

Caso seja aplicado o ponto 9 do anexo B1, com base no ciclo de ensaio de referência como descrito no ponto 1.4.1 do presente anexo, esse ciclo de ensaio alterado é o ciclo de ensaio WLTP aplicável (WLTC) para o procedimento de ensaio do tipo 1.

1.4.2.2. Apenas para o Nível 1-A

Ciclo de ensaio em cidade WLTP aplicável

O ciclo de ensaio em cidade WLTP ($WLTC_{city}$) para os veículos da classe 3 está definido no ponto 3.5 do anexo B1.

1.5. OVC-HEV, NOVC-HEV, OVC-FCHV, NOVC-FCHV e PEV com transmissões manuais

Os veículos são conduzidos de acordo com o indicador técnico de mudança de velocidades, se disponível, ou de acordo com as instruções que se encontram no manual do fabricante.

2. Rodagem do veículo de ensaio

O veículo ensaiado em conformidade com o presente anexo deve ser apresentado em boas condições técnicas e com uma rodagem em conformidade com as recomendações do fabricante. No caso de os REESS serem utilizados acima da gama de temperatura de funcionamento normal, o operador deve respeitar o procedimento recomendado pelo fabricante do veículo, a fim de manter a temperatura do REESS dentro da sua gama de funcionamento normal. O fabricante deve fornecer provas de que o sistema de gestão térmica do REESS não está nem fora de serviço nem debilitado.

2.1. Os OVC-HEV e NOVC-HEV devem ter sido rodados de acordo com os requisitos do anexo 6, ponto 2.3.3.

2.2. Os NOVC-FCHV e OVC-FCHV devem ter sido rodados um mínimo de 300 km com a célula de combustível e REESS instalados.

2.3. Os PEV devem ter rodado um mínimo de 300 km ou uma distância de carga completa, consoante o que for superior.

2.4. Todos os REESS que não têm influência sobre as emissões de CO_2 ou consumo de H_2 devem ser eliminados da monitorização.

3. Procedimento de ensaio

3.1. Requisitos gerais

3.1.1. Para todos os OVC-HEV, NOVC-HEV, PEV, OVC-FCHV e NOVC-FCHV, aplica-se o seguinte, quando aplicável:

3.1.1.1. Os veículos devem ser ensaiados em conformidade com os ciclos de ensaio descritos no ponto 1.4.2 do presente anexo.

3.1.1.2. Se o veículo não puder cumprir o ciclo de ensaio aplicável dentro das tolerâncias de perfil de velocidade previstas no ponto 1.2.6.6 do anexo B6, o comando do acelerador deve, salvo disposição em contrário, ser acionado a fundo até o perfil de velocidade requerido ser novamente atingido.

3.1.1.3. O procedimento de arranque do grupo motopropulsor deve ser iniciado utilizando os dispositivos previstos para o efeito em conformidade com as instruções do fabricante.

3.1.1.4. Para os OVC-HEV, NOVC-HEV, NOVC-FCHV, OVC-FCHV e PEV, a recolha de amostras das emissões de escape e a medição do consumo de energia elétrica devem começar, para cada ciclo de ensaio aplicável, antes ou no momento do início do procedimento de arranque do veículo e terminar no final de cada ciclo de ensaio aplicável.

3.1.1.5. Para os OVC-HEV e NOVC-HEV, as emissões de compostos gasosos devem ser analisadas para cada fase de ensaio individual. É permitido omitir a fase de análise para as fases em que o motor de combustão não funciona.

3.1.1.6. Se aplicável, o número de partículas deve ser analisado para cada fase individual e as emissões de partículas sólidas devem ser analisadas para cada ciclo de ensaio aplicável.

3.1.2. O arrefecimento forçado, conforme descrito no ponto 2.7.2 do anexo B6 apenas é permitido para o ensaio do tipo 1 em modo de conservação de carga para os OVC-HEV, em conformidade com o ponto 3.2 do presente anexo, e aos ensaios de NOVC-HEV, em conformidade com o ponto 3.3 do presente anexo.

3.1.3. Os requisitos dos pontos 2.2.2.1.2 e 2.2.2.1.3 do anexo B6 são derrogados se os ensaios tiverem sido realizados para PEV em conformidade com o ponto 3.4 e para FCHV de acordo com os pontos 3.2 e 3.5.

3.2. OVC-HEV e OVC-FCHV

3.2.1. Os veículos devem ser ensaiados sob condições de funcionamento em perda de carga (condições PC), e sob condições de funcionamento em conservação de carga (condições CC).

3.2.2. Os veículos podem ser ensaiados de acordo com quatro sequências de ensaio possíveis:

3.2.2.1. Opção 1: ensaio do tipo 1 em modo de perda de carga sem subsequente ensaio do tipo 1 em modo de conservação de carga.

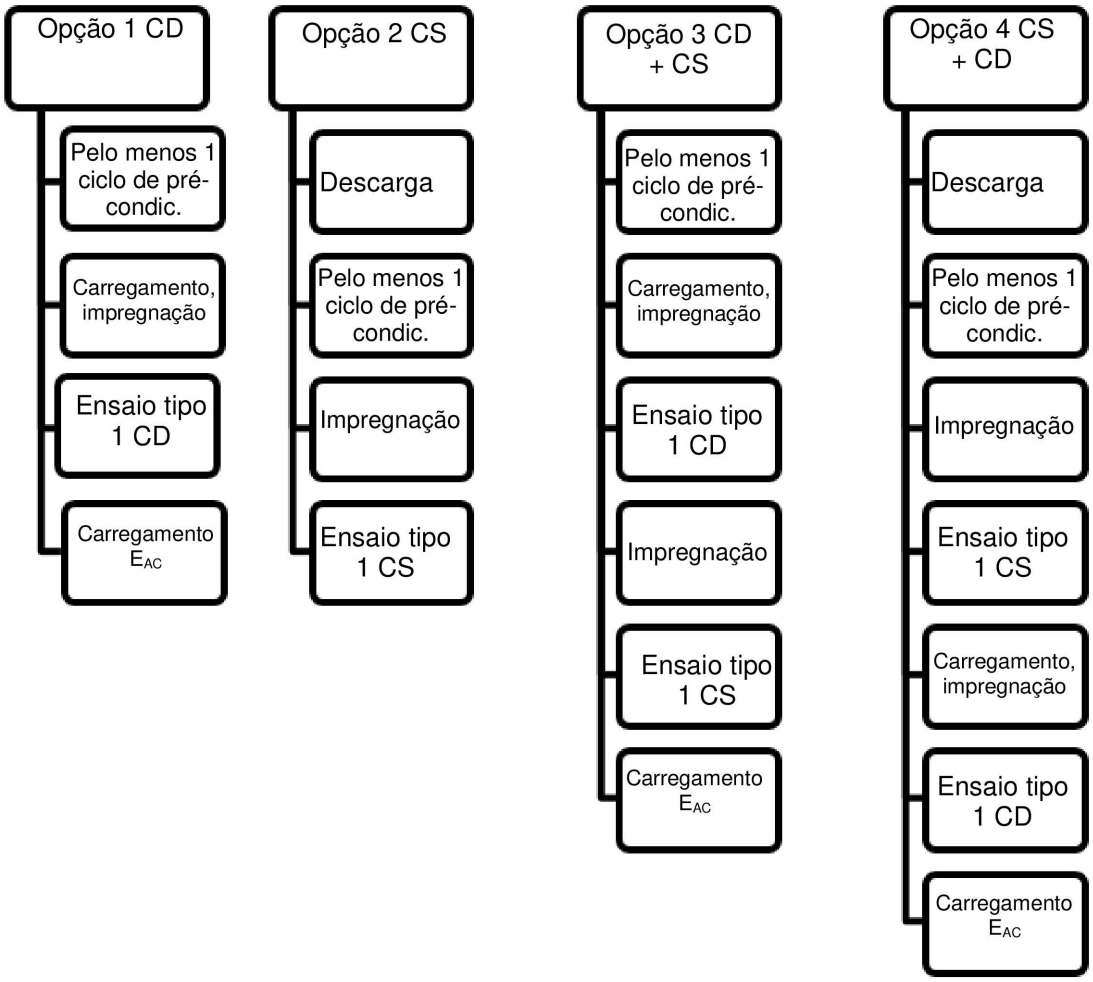
3.2.2.2. Opção 2: ensaio do tipo 1 em modo de conservação de carga sem subsequente ensaio do tipo 1 em modo de perda de carga.

3.2.2.3. Opção 3: ensaio do tipo 1 em modo de perda de carga com subsequente ensaio do tipo 1 em modo de conservação de carga.

3.2.2.4. Opção 4: ensaio do tipo 1 em modo de conservação de carga com subsequente ensaio do tipo 1 em modo de perda de carga.

Figura A8/1

Sequências de ensaio possíveis no caso de ensaios OVC-HEV e OVC-FCHV



3.2.3. O modo a selecionar pelo condutor deve ser regulado como descrito nas seguintes sequências de ensaio (opção 1 a opção 4).

3.2.4. Ensaio do tipo 1 em modo de perda de carga sem subsequente ensaio do tipo 1 em modo de conservação de carga (opção 1).

A sequência de ensaio em conformidade com a opção 1, descrita nos pontos 3.2.4.1 a 3.2.4.7 do presente anexo, bem como o perfil do estado de carga correspondente do REESS, são indicados na figura A8.Ap1/1 do apêndice 1 do presente anexo.

3.2.4.1. Pré-condicionamento

O veículo deve ser preparado em conformidade com os procedimentos previstos no ponto 2.2 do apêndice 4 do presente anexo.

3.2.4.2. Condições de realização dos ensaios

3.2.4.2.1. O ensaio deve ser realizado com o REESS totalmente carregado, em conformidade com os requisitos de carregamento descritos no ponto 2.2.3 do apêndice 4 do presente anexo, e com o veículo a funcionar sob condições de funcionamento em perda de carga, como definido no ponto 3.3.5 do presente regulamento.

3.2.4.2.2. Seleção de um modo selecionável pelo condutor

Para os veículos equipados com um modo selecionável pelo condutor, o modo para o ensaio do tipo 1 em modo de perda de carga deve ser selecionado em conformidade com o ponto 2 de apêndice 6 do presente anexo.

3.2.4.3. Procedimento de ensaio do tipo 1 em modo de perda de carga

3.2.4.3.1. O procedimento de ensaio do tipo 1 em modo de perda de carga é composto por vários ciclos consecutivos, sendo cada um deles seguido de um período de impregnação com a duração máxima de 30 minutos, até serem atingidas as condições de funcionamento em conservação de carga.

3.2.4.3.2. Durante a impregnação entre os ciclos de ensaios individuais aplicáveis, o grupo motopropulsor deve ser desativado e o REESS não deve ser recarregado a partir de uma fonte de energia elétrica exterior. Os instrumentos para medir a corrente elétrica de todos os REESS e determinar a tensão elétrica de todos os REESS, em conformidade com o apêndice 3 do presente anexo, não devem ser desligados entre as fases do ciclo de ensaio. No caso de uma medição de um contador de amperes-hora, a integração deve permanecer ativa durante todo o ensaio, até este terminar.

Ao arrancar de novo, após a impregnação, o veículo deve funcionar no modo a selecionar pelo condutor, em conformidade com o ponto 3.2.4.2.2 do presente anexo.

3.2.4.3.3. Em derrogação do ponto 5.3.1 do anexo B5 e para além do disposto no ponto 5.3.1.2 do anexo B5, os analisadores podem ser calibrados e colocados a zero antes e após o ensaio do tipo 1 em modo de perda de carga.

3.2.4.4. Final do ensaio do tipo 1 em modo de perda de carga

Considera-se que o ensaio do tipo 1 em modo de perda de carga termina, quando o critério de desconexão automática, em conformidade com o ponto 3.2.4.5 do presente anexo é atingido pela primeira vez. O número de ciclos de ensaio WLTP aplicáveis até àquele em que o critério de desconexão automática foi atingido pela primeira vez, inclusive, é regulado para n +1.

O ciclo de ensaio WLTP aplicável n é definido como ciclo de transição.

O ciclo de ensaio WLTP aplicável n +1 é definido como ciclo de confirmação.

Para os veículos sem capacidade de conservação da carga ao longo do ciclo de ensaio WLTP aplicável completo, o final do ensaio do tipo 1 em modo de perda de carga é atingido mediante uma indicação para parar o veículo no painel de instrumentos a bordo de série ou quando o veículo se desvia, durante 4 segundos consecutivos ou mais, da tolerância do perfil de velocidade. O comando do acelerador deve ser desativado e o veículo deve ser travado até à imobilização em menos de 60 segundos.

3.2.4.5. Critério de desconexão automática

3.2.4.5.1. Deve avaliar-se se o critério de desconexão automática foi atingido para cada ciclo de ensaio WLTP aplicável executado.

3.2.4.5.2. O critério de desconexão automática para o ensaio do tipo 1 em modo de perda de carga é atingido, quando a variação da energia elétrica $REEC_i$, tal como calculada utilizando a seguinte equação, for inferior a 0,04.

$$REEC_i = \frac{|\Delta E_{REESS,i}|}{E_{cycle} \times \frac{1}{3600}}$$

em que:

$REEC_i$ é a variação da energia elétrica do ciclo de ensaio aplicável considerado i do ensaio do tipo 1 em modo de perda de carga;

$\Delta E_{REESS,i}$ é a variação da energia elétrica de todos os REESS para o ciclo de ensaio do tipo 1 em modo de perda de carga considerado i, calculada em conformidade com o ponto 4.3 do presente anexo, Wh;

E_{cycle}	é a procura de energia durante o ciclo do ciclo de ensaio WLTP aplicável considerado calculada em conformidade com o ponto 5 do anexo B7, Ws;
i	é o número de índice do ciclo de ensaio WLTP aplicável considerado;
$\frac{1}{3600}$	é um fator de conversão em Wh para a procura de energia durante o ciclo.

3.2.4.6. Carregamento do REESS e medição da energia elétrica recarregada

3.2.4.6.1. O veículo deve estar ligado à rede no prazo de 120 minutos após o ciclo de ensaio WLTP aplicável n +1 em que o critério de desconexão automática para o ensaio do tipo 1 em modo de perda de carga é atingido pela primeira vez.

O REESS está totalmente carregado quando for atingido o critério de fim de carregamento, conforme definido no ponto 2.2.3.2 do apêndice 4 do presente anexo.

3.2.4.6.2. O equipamento de medição da energia elétrica, colocado entre o carregador do veículo e a rede, deve medir a energia elétrica recarregada E_{AC} fornecida pela rede, bem como a respetiva duração. A medição da energia elétrica pode ser suspensa quando for atingido o critério de fim de carregamento, conforme definido no ponto 2.2.3.2 do apêndice 4 do presente anexo.

3.2.4.7. Cada ciclo de ensaio WLTP aplicável individual no âmbito do ensaio do tipo 1 em modo de perda de carga deve cumprir os limites das emissões-critérios em conformidade com o anexo B6, ponto 1.2.

3.2.5. Ensaio do tipo 1 em modo de conservação de carga sem subsequente ensaio do tipo 1 em modo de perda de carga (opção 2)

A sequência de ensaio em conformidade com a opção 2, descrita nos pontos 3.2.5.1 a 3.2.5.3.3 do presente anexo, bem como o perfil do estado de carga correspondente do REESS, são indicados na figura A8.Ap1/2 do apêndice 1 do presente anexo.

3.2.5.1. Pré-condicionamento e impregnação

O veículo deve ser preparado em conformidade com os procedimentos previstos no ponto 2.1 do apêndice 4 do presente anexo.

3.2.5.2. Condições de realização dos ensaios

3.2.5.2.1. Os ensaios devem ser realizados com o veículo a funcionar sob condições de funcionamento em conservação de carga, como definido no ponto 3.3.6 do presente regulamento.

3.2.5.2.2. Seleção de um modo selecionável pelo condutor

Para os veículos equipados com um modo selecionável pelo condutor, o modo para o ensaio do tipo 1 em modo de conservação de carga deve ser selecionado em conformidade com o ponto 3 de apêndice 6 do presente anexo.

3.2.5.3. Procedimento de ensaio do tipo 1

3.2.5.3.1. Os veículos devem ser ensaiados em conformidade com os procedimentos de ensaio do tipo 1 descritos no anexo B6.

3.2.5.3.2. Se for caso disso, a emissão mássica de CO_2 deve ser corrigida em conformidade com o apêndice 2 do presente anexo.

3.2.5.3.3. O ensaio em conformidade com o ponto 3.2.5.3.1 do presente anexo deve cumprir os limites das emissões--critérios aplicáveis em conformidade com o ponto 1.2 do anexo B6.

3.2.6. Ensaio do tipo 1 em modo de perda de carga com subsequente ensaio do tipo 1 em modo de conservação de carga (opção 3).

A sequência de ensaio em conformidade com a opção 3, descrita nos pontos 3.2.6.1 a 3.2.6.3, do presente anexo, bem como o perfil do estado de carga correspondente do REESS, são indicados na figura A8.Ap1/3 do apêndice 1 do presente anexo.

3.2.6.1. Para o ensaio do tipo 1 em modo de perda de carga, deve ser aplicado o procedimento descrito nos pontos 3.2.4.1 a 3.2.4.5 bem como no ponto 3.2.4.7 do presente anexo.

3.2.6.2. Em seguida, deve ser aplicado o procedimento para o ensaio do tipo 1 em modo de conservação de carga descrito nos pontos 3.2.5.1 a 3.2.5.3 do presente anexo. Os pontos 2.1.1 e 2.1.2 do apêndice 4 do presente anexo não são aplicáveis.

3.2.6.3. Carregamento do REESS e medição da energia elétrica recarregada

3.2.6.3.1. O veículo deve ser ligado à rede num lapso de 120 minutos após a conclusão do ensaio do tipo 1 em modo de conservação de carga.

O REESS está totalmente carregado quando for atingido o critério de fim de carregamento, conforme definido no ponto 2.2.3.2 do apêndice 4 do presente anexo.

3.2.6.3.2. O equipamento de medição da energia, colocado entre o carregador do veículo e a rede, deve medir a energia elétrica recarregada E_{AC} fornecida pela rede, bem como a respetiva duração. A medição da energia elétrica pode ser suspensa quando for atingido o critério de fim de carregamento, conforme definido no ponto 2.2.3.2 do apêndice 4 do presente anexo.

3.2.7. Ensaio do tipo 1 em modo de conservação de carga com subsequente ensaio do tipo 1 em modo de perda de carga (opção 4)

A sequência de ensaio em conformidade com a opção 4, descrita nos pontos 3.2.7.1 a 3.2.7.2 do presente anexo, bem como o perfil do estado de carga correspondente do REESS, são indicados na figura A8.Ap1/4 do apêndice 1 do presente anexo.

3.2.7.1. Para o ensaio do tipo 1 em modo de conservação de carga, deve ser aplicado o procedimento descrito nos pontos 3.2.5.1 a 3.2.5.3 do presente anexo, bem como no ponto 3.2.6.3.1 do presente anexo.

3.2.7.2. Em seguida, deve ser aplicado o procedimento para o ensaio do tipo 1 em modo de perda de carga descrito nos pontos 3.2.4.2 a 3.2.4.7 do presente anexo.

3.3. NOVC-HEV

A sequência de ensaio descrita nos pontos 3.3.1 a 3.3.3 inclusive, do presente anexo, bem como o perfil do estado de carga correspondente do REESS, são indicados na figura A8.Ap1/5 do apêndice 1 do presente anexo.

3.3.1. Pré-condicionamento e impregnação

3.3.1.1. Os veículos devem ser pré-condicionados em conformidade com o ponto 2.6 do anexo B6.

Para além dos requisitos do ponto 2.6 do anexo B6, o nível do estado de carga do REESS de tração para o ensaio em modo de conservação de carga pode ser regulado em conformidade com a recomendação do fabricante, antes do pré-condicionamento, a fim de realizar um ensaio em condições de funcionamento em conservação de carga.

3.3.1.2. Os veículos devem ser impregnados em conformidade com o ponto 2.7 do anexo B6.

3.3.2. Condições de realização dos ensaios

3.3.2.1. Os veículos devem ser ensaiados em condições de funcionamento em conservação de carga, como definido no ponto 3.3.6 do presente regulamento.

3.3.2.2. Seleção de um modo selecionável pelo condutor

Para os veículos equipados com um modo selecionável pelo condutor, o modo para o ensaio do tipo 1 em modo de conservação de carga deve ser selecionado em conformidade com o ponto 3 de apêndice 6 do presente anexo.

3.3.3. Procedimento de ensaio do tipo 1

3.3.3.1. Os veículos devem ser ensaiados em conformidade com o procedimento de ensaio do tipo 1 descrito no anexo B6.

3.3.3.2. Se for caso disso, a emissão mássica de CO_2 deve ser corrigida em conformidade com o apêndice 2 do presente anexo.

3.3.3.3. O ensaio do tipo 1 em modo de conservação de carga deve respeitar os limites das emissões-critérios aplicáveis em conformidade com o ponto 1.2 do anexo B6.

3.4. PEV

3.4.1. Requisitos gerais

O procedimento de ensaio para determinar a autonomia em modo elétrico puro e o consumo de energia elétrica deve ser selecionado em conformidade com a autonomia em modo elétrico puro (PER) estimada do veículo de ensaio do quadro A8/3. Caso seja aplicado o método de interpolação, o procedimento de ensaio aplicável deve ser selecionado em conformidade com a PER do veículo H no âmbito da família de interpolação específica.

Quadro A8/3

Procedimentos para determinar a autonomia em modo elétrico puro e o consumo de energia elétrica (conforme aplicável)

Ciclo de ensaio aplicável	A PER estimada é…	Procedimento de ensaio aplicável
Ciclo de ensaio em conformidade com o ponto 1.4.2.1 do presente anexo, incluindo a fase extra-alta.	inferior ao comprimento de 3 ciclos de ensaio WLTP aplicáveis.	Procedimento de ensaio do tipo 1 com ciclos consecutivos (em conformidade com o ponto 3.4.4.1 do presente anexo)
	igual ou superior ao comprimento de 3 ciclos de ensaio WLTP aplicáveis.	Procedimento de ensaio do tipo 1 simplificado (em conformidade com o ponto 3.4.4.2 do presente anexo).
Ciclo de ensaio em conformidade com o ponto 1.4.2.1 do presente anexo, excluindo a fase extra-alta.	inferior ao comprimento de 4 ciclos de ensaio WLTP aplicáveis.	Procedimento de ensaio do tipo 1 com ciclos consecutivos (em conformidade com o ponto 3.4.4.1 do presente anexo)
	igual ou superior ao comprimento de 4 ciclos de ensaio WLTP aplicáveis.	Procedimento de ensaio do tipo 1 simplificado (em conformidade com o ponto 3.4.4.2 do presente anexo).
Ciclo urbano em conformidade com o ponto 1.4.2.2 do presente anexo.	indisponível ao longo do ciclo de ensaio WLTP aplicável.	Procedimento de ensaio do tipo 1 com ciclos consecutivos (em conformidade com o ponto 3.4.4.1 do presente anexo)

O fabricante deve apresentar à autoridade competente provas relativas à autonomia em modo elétrico puro (PER) estimada antes do ensaio. Caso seja aplicado o método de interpolação, o procedimento de ensaio aplicável deve ser determinado com base na PER estimada do veículo H da família de interpolação. A PER determinada pelo procedimento de ensaio aplicado deve confirmar que foi aplicado o procedimento de ensaio correto.

A sequência de ensaio para o procedimento de ensaio do tipo 1 com ciclos consecutivos, conforme descrito nos pontos 3.4.2, 3.4.3 e 3.4.4.1 do presente anexo, bem como o perfil do estado de carga correspondente do REESS, são os indicados na figura A8.Ap1/6 do apêndice 1 do presente anexo.

A sequência de ensaio para o procedimento de ensaio do tipo 1 simplificado, conforme descrito nos pontos 3.4.2, 3.4.3 e 3.4.4.2 do presente anexo, bem como o perfil do estado de carga correspondente do REESS, são os indicados na figura A8.Ap1/7 do apêndice 1 do presente anexo.

3.4.2. Pré-condicionamento

O veículo deve ser preparado em conformidade com os procedimentos previstos no ponto 3 do apêndice 4 do presente anexo.

3.4.3. Seleção de um modo selecionável pelo condutor

Para os veículos equipados com um modo a selecionar pelo condutor, o modo para o ensaio deve ser selecionado em conformidade com o apêndice 6, ponto 4, do presente anexo.

3.4.4. Procedimentos de ensaio do tipo 1 para PEV

3.4.4.1. Procedimento de ensaio do tipo 1 com ciclos consecutivos

3.4.4.1.1. Perfil de velocidade e pausas

O ensaio é realizado executando ciclos de ensaio aplicáveis consecutivos até se atingir o critério de desconexão automática, em conformidade com o ponto 3.4.4.1.3 do presente anexo.

As pausas do condutor e/ou operador só são autorizadas entre ciclos de ensaio e com um tempo de pausa total máximo definido de 10 minutos. O grupo motopropulsor deve estar desligado durante a pausa.

3.4.4.1.2. Medição da corrente e da tensão do REESS

Desde o início do ensaio e até se atingir o critério de desconexão automática, a corrente elétrica de todos os REESS deve ser medida em conformidade com o apêndice 3 do presente subanexo e a tensão elétrica deve ser determinada em conformidade com o apêndice 3 do presente anexo.

3.4.4.1.3. Critério de desconexão automática

O critério de desconexão automática é atingido quando o veículo ultrapassa a tolerância de perfil de velocidade prevista, como especificado no anexo B6, ponto 2.6.8.3.1.2, durante 4 segundos consecutivos ou mais. O comando do acelerador deve ser desativado. O veículo deve ser travado até à imobilização em menos de 60 segundos.

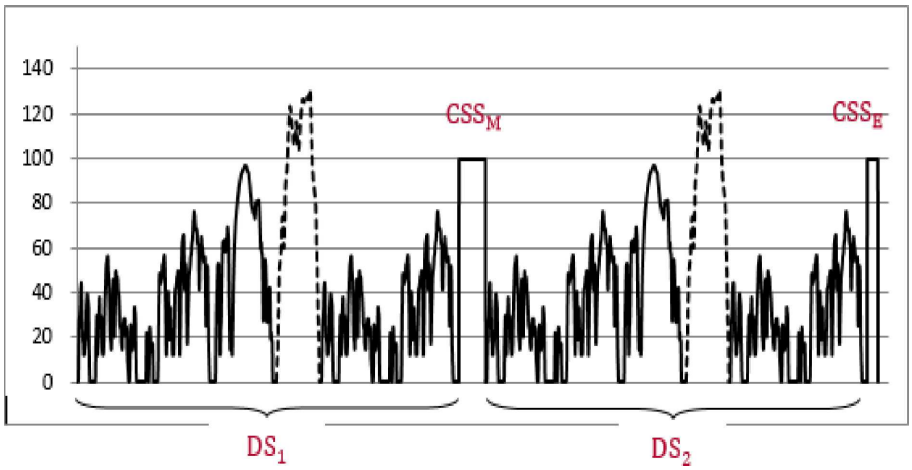
3.4.4.2. Procedimento de ensaio do tipo 1 simplificado

3.4.4.2.1. Perfil de velocidade

O procedimento de ensaio do tipo 1 simplificado é composto por dois segmentos dinâmicos (DS_1 e DS_2) combinados com dois segmentos de velocidade constante (CSS_M e CSS_E) como indicado na figura A8/2.

Figura A8/2

Perfil de velocidade do procedimento de ensaio do tipo 1 simplificado



Os segmentos dinâmicos DS_1 e DS_2 são utilizados para calcular o consumo energético da fase considerada, o ciclo em cidade WLTP aplicável e o ciclo de ensaio WLTP aplicável.

Os segmentos de velocidade constante CSS_M e CSS_E destinam-se a reduzir a duração do teste, fazendo com que o REESS perca carga mais rapidamente do que no procedimento de ensaio do tipo 1 com ciclos consecutivos.

3.4.4.2.1.1. Segmentos dinâmicos

Cada segmento dinâmico DS_1 e DS_2 é composto por um ciclo de ensaio WLTP aplicável em conformidade com o ponto 1.4.2.1 do presente subanexo, seguido de um ciclo de ensaio em cidade WLTP aplicável, em conformidade com o ponto 1.4.2.2 do presente anexo.

3.4.4.2.1.2. Segmento de velocidade constante

As velocidades constantes durante os segmentos CSS_M e CSS_E devem ser idênticas. Se for aplicado o método da interpolação, aplica-se a mesma velocidade constante na família de interpolação.

a) Especificações em matéria de velocidade

A velocidade mínima dos segmentos de velocidade constante deve ser de 100 km/h. Em caso de exclusão (conforme aplicável) da fase extra alta (extra $alto_3$), a velocidade mínima dos segmentos de velocidade constante é fixada em 80 km/h. A pedido do fabricante e mediante a aprovação da autoridade competente, pode ser selecionada uma velocidade constante mais elevada nos segmentos de velocidade constante.

A aceleração até ao nível de velocidade constante deve ser progressiva e efetuada no prazo de 1 minuto após o final dos segmentos dinâmicos e, no caso de uma pausa em conformidade com o quadro A8/4, após o início do procedimento de arranque do grupo motopropulsor.

A desaceleração a partir do nível de velocidade constante deve ser suave e efetuada no prazo de 1 minuto após o final dos segmentos de velocidade constante.

Se a velocidade máxima do veículo for inferior à velocidade mínima requerida para os segmentos de velocidade constante em conformidade com as especificações em matéria de velocidade do presente ponto, a velocidade requerida nos segmentos de velocidade constante é igual à velocidade máxima do veículo.

b) Determinação da distância de CSS_E e CSS_M

O comprimento do segmento de velocidade constante CSS_E deve ser determinado com base na percentagem de energia utilizável do REESS UBE_{STP} em conformidade com o ponto 4.4.2.1 do presente anexo. A energia restante no REESS de tração após o segmento de velocidade dinâmico DS_2 deve ser igual ou inferior a 10% de UBE_{STP}. Após o ensaio, o fabricante deve apresentar provas à autoridade competente de que este requisito está preenchido.

O comprimento d_{CSSM} do segmento de velocidade constante CSS_M pode ser calculado pela seguinte equação:

$$d_{CSSM} = PER_{est} - d_{DS1} - d_{DS2} - d_{CSSE}$$

em que:

d_{CSSM} é o comprimento do segmento de velocidade constante CSS_M, em km;

PER_{est} é a autonomia em modo elétrico puro estimada do PEV considerado, em km;

d_{DS1} é o comprimento do segmento de velocidade dinâmico 1, em km;

d_{DS2} é o comprimento do segmento de velocidade dinâmico 2, em km;

d_{CSSE} é o comprimento do segmento de velocidade constante CSS_E, em km.

3.4.4.2.1.3. Pausas

As pausas do condutor e/ou operador só são permitidas nos segmentos de velocidade constante, como previsto no quadro A8/4.

Quadro A8/4

Pausas do condutor e/ou operador

Distância percorrida no segmento de velocidade constante CSS_M (km)	Pausa total máxima (min)
Até 100	10
Até 150	20
Até 200	30
Até 300	60
Mais de 300	De acordo com as recomendações do fabricante

Nota: O grupo motopropulsor deve estar desligado durante a pausa.

3.4.4.2.2. Medição da corrente e da tensão do REESS

Desde o início do ensaio e se até atingir o critério de desconexão automática, a corrente elétrica de todos os REESS e a tensão elétrica de todos os REESS devem ser determinadas em conformidade com o apêndice 3 do presente anexo.

3.4.4.2.3. Critério de desconexão automática

O critério de desconexão automática é atingido quando o veículo ultrapassa a tolerância de traçado de velocidade prevista, como especificado no anexo B6, ponto 2.6.8.3.1.2, durante 4 segundos consecutivos ou mais, no segundo segmento de velocidade constante CSS_E. O comando do acelerador deve ser desativado. O veículo deve ser travado até à imobilização em menos de 60 segundos.

3.4.4.3. Carregamento do REESS e medição da energia elétrica recarregada

3.4.4.3.1. Após a imobilização em conformidade com o ponto 3.4.4.1.3 do presente anexo para o procedimento de ensaio do tipo 1 com ciclos consecutivos e em conformidade com o ponto 3.4.4.2.3 do presente anexo para o procedimento de ensaio do tipo 1 simplificado, o veículo deve ser ligado à rede no prazo de 120 minutos.

O REESS está totalmente carregado quando for atingido o critério de fim de carregamento, conforme definido no ponto 2.2.3.2 do apêndice 4 do presente anexo.

3.4.4.3.2. O equipamento de medição da energia, colocado entre o carregador do veículo e a rede, deve medir a energia elétrica recarregada E_{AC} fornecida pela rede, bem como a respetiva duração. A medição da energia elétrica pode ser suspensa quando for atingido o critério de fim de carregamento, conforme definido no ponto 2.2.3.2 do apêndice 4 do presente anexo.

3.5. NOVC-FCHV

A sequência de ensaio descrita nos pontos 3.5.1 a 3.5.3 do presente anexo, bem como o perfil do estado de carga correspondente do REESS, são indicados na figura A8.Ap1/5 do apêndice 1 do presente anexo.

3.5.1. Pré-condicionamento e impregnação

Os veículos devem ser condicionados e impregnados em conformidade com o ponto 3.3.1 do presente anexo.

3.5.2. Condições de realização dos ensaios

3.5.2.1. Os veículos devem ser ensaiados em condições de funcionamento em conservação de carga, como definido no ponto 3.3.6 do presente regulamento.

3.5.2.2. Seleção de um modo selecionável pelo condutor

Para os veículos equipados com um modo selecionável pelo condutor, o modo para o ensaio do tipo 1 em modo de conservação de carga deve ser selecionado em conformidade com o ponto 3 de apêndice 6 do presente anexo.

3.5.3. Procedimento de ensaio do tipo 1

3.5.3.1. Os veículos devem ser ensaiados de acordo com o procedimento de ensaio do tipo 1 descrito no anexo B6 e o consumo de combustível deve ser calculado em conformidade com o apêndice 7 do presente anexo.

3.5.3.2. Se necessário, o consumo de combustível deve ser corrigido em conformidade com o apêndice 2 do presente anexo.

4. CÁLCULOS PARA VEÍCULOS HÍBRIDOS ELÉTRICOS, ELÉTRICOS PUROS E COM PILHA DE COMBUSTÍVEL HIDROGÉNIO COMPRIMIDO

4.1. Cálculo das emissões de compostos gasosos, das emissões de partículas sólidas e do número de partículas emitidas

4.1.1. Emissão mássica de compostos gasosos, emissões de partículas sólidas e número de partículas emitidas em conservação de carga para OVC-HEV e NOVC-HEV

A emissão mássica de partículas sólidas em conservação de carga PM_{CS} deve ser calculada em conformidade com o ponto 3.3 do anexo B7.

A emissão de número de partículas em modo de conservação de carga PN_{CS} deve ser calculada em conformidade com o ponto 4 do anexo B7.

4.1.1.1. Passos prescritos para o cálculo dos resultados finais do ensaio do tipo 1 em modo de conservação de carga para NOVC-HEV e OVC-HEV

Os resultados devem ser calculados seguindo a ordem descrita no quadro A8/5. Todos os resultados da coluna «Dados de saída» devem ser registados. A coluna «Processo» descreve os pontos a utilizar para o cálculo ou contém cálculos adicionais.

Para efeitos do presente quadro, é utilizada a seguinte nomenclatura nas equações e nos resultados:

c	ciclo de ensaio completo aplicável;
p	todas as fases do ciclo aplicáveis; para efeitos do cálculo de $EAER_{city}$ (conforme aplicável), p representa o ciclo de condução urbana;
i	componentes das emissões-critérios aplicáveis (exceto para CO_2);
CS	conservação de carga;
CO_2	Emissões mássicas de CO_2.

Quadro A8/5

Cálculo dos valores finais das emissões gasosas e da eficiência energética em modo de conservação de carga (FE aplicável apenas ao nível 1-B)

Passo n.º	Fonte	Dados de entrada	Processo	Dados de saída
1	Anexo B6	Resultados brutos do ensaio	Emissões mássicas em conservação de carga Pontos 3 a 3.2.2 do anexo B7.	$M_{i,CS,p,1}$, em g/km; $M_{CO2,CS,p,1}$, em g/km.
2	Dados de saída do passo 1	$M_{i,CS,p,1}$, em g/km; $M_{CO2,CS,p,1}$, em g/km.	Cálculo dos valores combinados do ciclo em modo de conservação de carga: $$M_{i,CS,c,2} = \frac{\sum_p M_{i,CS,p,1} \times d_p}{\sum_p d_p}$$ $$M_{CO2,CS,c,2} = \frac{\sum_p M_{CO2,CS,p,1} \times d_p}{\sum_p d_p}$$ em que: $M_{i,CS,c,2}$ é o resultado da emissão mássica em modo de conservação de carga ao longo do ciclo total; $M_{CO2,CS,c,2}$ é o resultado da emissão mássica de CO_2 em conservação de carga ao longo do ciclo total; d_p são as distâncias percorridas das fases do ciclo p.	$M_{i,CS,c,2}$, em g/km; $M_{CO2,CS,c,2}$, em g/km.
3	Dados de saída do passo 1 Dados de saída do passo 2	$M_{CO2,CS,p,1}$, em g/km; $M_{CO2,CS,c,2}$, em g/km.	Correção da variação da energia elétrica do REESS Pontos 4.1.1.2 a 3.2.2 do presente anexo.	$M_{CO2,CS,p,3}$, em g/km; $M_{CO2,CS,c,3}$, em g/km.
4a	Dados de saída do passo 2 Dados de saída do passo 3	$M_{i,CS,c,2}$, em g/km; $M_{CO2,CS,c,3}$, em g/km.	Correção da emissão mássica em conservação de carga para todos os veículos equipados com sistemas de regeneração periódica K_i em conformidade com o anexo B6 do apêndice 1. $$M_{i,CS,c,4a} = K_i \times M_{i,CS,c,2} \text{ ou}$$ $$M_{i,CS,c,4a} = K_i + M_{i,CS,c,2}$$ e $$M_{CO2,CS,c,4a} = K_{CO2,K_i} \times M_{CO2,CS,c,3}$$ ou $$M_{CO2,CS,c,4a} = K_{CO2,K_i} + M_{CO2,CS,c,3}$$ Desvio aditivo ou fator multiplicativo a utilizar em conformidade com a determinação de K_i. Se K_i não for aplicável: $$M_{i,CS,c,4a} = M_{i,CS,c,2} M_{CO2,CS,c,4a} = M_{CO2,CS,c,3}$$	$M_{i,CS,c,4a}$, em g/km; $AM_{CO2,CS,c,4a}$, em g/km.

Passo n.º	Fonte	Dados de entrada	Processo	Dados de saída
4b	Dados de saída do passo 3 Dados de saída do passo 4a	$M_{CO2,CS,p,3}$, em g/km; $M_{CO2,CS,c,3}$, em g/km; $M_{CO2,CS,c,4a}$, em g/km.	Se K_i é aplicável, alinhar os valores CO_2 da fase com o valor do ciclo combinado: $M_{CO2,CS,p,4} = M_{CO2,CS,p,3} \times AF_{Ki}$ para todas as fases do ciclo p; em que: $AF_{Ki} = \frac{M_{CO2,CS,c,4a}}{M_{CO2,CS,c,3}}$ Se K_i não for aplicável: $M_{CO2,CS,p,4} = M_{CO2,CS,p,3}$	$M_{CO2,CS,p,4}$, em g/km.
4c	Dados de saída do passo 4a	$M_{i,CS,c,4a}$, em g/km; $M_{CO2,CS,c,4a}$, em g/km.	Se estes valores forem utilizados para efeitos de conformidade da produção, multiplicar os valores de emissões-critérios e de emissões mássicas de CO_2 pelo fator de rodagem RI determinado em conformidade com o ponto 8.2.4 do presente regulamento: $M_{i,CS,c4c} = RI_C\ (j) \times M_{i,CS,c,4a}$ $M_{CO2,CS,c,4c} = RI_{CO2}\ (j) \times M_{CO2,CS,c,4a}$ Se estes valores não forem utilizados para efeitos de conformidade da produção: $M_{i,c,4c} = M_{i,c,4a}$ $M_{CO2,c,4c} = M_{CO2,c,4a}$	$M_{i,CS,c,4c;}$ $M_{CO2,CS,c,4c}$
			Calcular a eficiência energética ($FE_{c,4c_temp}$) em conformidade com o ponto 6.14.1 do anexo B7. Se estes valores forem utilizados para efeitos de conformidade da produção, multiplicar o valor de eficiência energética pelo fator de rodagem determinado em conformidade com o ponto 8.2.4 do presente regulamento: $FE_{c,4c} = RI_{FE}\ (j) \times FE_{c,4c_temp}$ Se estes valores não forem utilizados para efeitos de conformidade da produção: $FE_{c,4c} = FE_{c,4c_temp}$	$FE_{c,4c}$, em km/l;
5 Resultado de um único ensaio.	Dados de saída dos passos 4b e 4c	$M_{CO2,CS,p,4}$, em g/km; $M_{CO2,CS,c,4c}$, em g/km;	Para o Nível 1-A: Correção ATCT de $M_{CO2,CS,c,4c}$ e $M_{CO2,CS,p,4}$, em conformidade com o ponto 3.8.2 do anexo B6-A. Para o Nível 1-B: $M_{CO2,c,5} = M_{CO2,c,4c}$ $M_{CO2,p,5} = M_{CO2,p,4}$	$M_{CO2,CS,c,5}$, em g/km; $M_{CO2,CS,p,5}$, em g/km.
		$M_{i,CS,c,4c}$, em g/km; $FE_{c,4c}$, em km/l;	Aplicar aos valores das emissões-critérios fatores de deterioração calculados em conformidade com o anexo C4. Se estes valores forem utilizados para efeitos de conformidade da produção, os passos seguintes (6 a 9) não são necessárias e os dados de saída deste passo representam o resultado final.	$M_{i,CS,c,5}$, em g/km; $FE_{c,5}$, em km/l;

Passo n.º	Fonte	Dados de entrada	Processo	Dados de saída
6 $M_{i,CS}$ resultados de um ensaio do tipo 1 para um veículo de ensaio.	Para o nível 1-A Dados de saída do passo 5	Para todos os ensaios: $M_{i,CS,c,5}$, em g/km; $M_{CO2,CS,c,5}$, em g/km; $M_{CO2,CS,p,5}$, em g/km.	Determinação da média dos ensaios e valor declarado em conformidade com o anexo B6, pontos 1.2 a 1.2.3.	$M_{i,CS,c,6}$, em g/km; $M_{CO2,CS,c,6}$, em g/km; $M_{CO2,CS,p,6}$, em g/km; $M_{CO2,CS,c,declared}$, em g/km.
	Para o Nível 1-B Dados de saída do passo 5	$FE_{c,5}$, em km/l;	Média dos ensaios e valor declarado. Pontos 1.2 a 1.2.3 do anexo B6. A conversão de $FE_{c,declared}$ para $M_{CO2,c,declared}$ deve ser realizada para o ciclo aplicável. Para esse efeito, devem ser utilizadas as emissões-critérios ao longo do ciclo completo.	$FE_{c,declared}$, em km/l $M_{CO2,c,declared}$, em g/km.
7 $M_{CO2,CS}$ resultados de um ensaio do tipo 1 para um veículo de ensaio.	Para o Nível 1-A: Dados de saída do passo 6	$M_{CO2,CS,c,6}$, em g/km; $M_{CO2,CS,p,6}$, em g/km; $M_{CO2,CS,c,declared}$, em g/km.	Alinhamento dos valores das fases. Ponto 1.2.4 do Anexo B6. e: $M_{CO2,CS,c,7} = M_{CO2,CS,c,declared}$	$M_{CO2,CS,c,7}$, em g/km; $M_{CO2,CS,p,7}$, em g/km.
	Para o Nível 1-B: Dados de saída do passo 5 Dados de saída do passo 6	$M_{CO2,CS,c,5}$, em g/km; $M_{CO2,CS,p,5}$, em g/km; $M_{CO2,CS,c,declared}$, em g/km.	Alinhamento dos valores das fases. Ponto 1.2.4 do Anexo B6.	$M_{CO2,CS,p,7}$, em g/km.
Apenas para o Nível 1-A 8 Resultado da família de interpolação. Resultado final das emissões-critérios. Se não for aplicado o método de interpolação, o passo n.º 9 não é necessário e os dados de saída deste passo representam o resultado final de CO_2.	Dados de saída do passo 6	Para cada um dos veículos de ensaio H e L e, se aplicável, o veículo M: $M_{i,CS,c,6}$, em g/km;	Se, para além de um veículo de ensaio H, tiver sido ensaiado também um veículo de ensaio L e, se aplicável, um veículo M, o valor das emissões-critérios resultante deve ser o mais elevado dos dois ou, se aplicável, três valores, e designado $M_{i,CS,c}$. No caso das emissões combinadas de THC+NO_x, o valor mais elevado da soma referente ao veículo H ou L ou, se aplicável, ao veículo M, deve ser aceite como o valor de homologação. Caso contrário, se não tiver sido ensaiado nenhum veículo L ou tiver sido ensaiado um veículo M aplicável,$M_{i,CS,c} = M_{i,CS,c,6}$ Caso seja aplicado o método de interpolação, deve realizar-se o arredondamento intermédio em conformidade com o ponto 6.1.8 do presente regulamento: Os valores de CO_2 derivados no passo 7 do presente quadro devem ser arredondados à segunda casa decimal. Além disso, os dados de saída de CO_2 estão disponíveis para os veículos H e L e, se aplicável, M. Caso não seja aplicado o método de interpolação, deve aplicar-se o arredondamento final em conformidade com o ponto 6.1.8 do presente regulamento:	$M_{i,CS,c}$, em g/km; $M_{CO2,CS,c}$, em g/km; $M_{CO2,CS,p}$, em g/km;

Passo n.º	Fonte	Dados de entrada	Processo	Dados de saída
			Os valores de CO_2 derivados no passo 7 do presente quadro devem ser arredondados para o número inteiro mais próximo.	
Apenas para o Nível 1-A 9 Resultado de um veículo individual. Resultado final CO_2.	Dados de saída do passo 8	$M_{CO2,CS,c}$, em g/km; $M_{CO2,CS,p}$, em g/km;	Cálculo das emissões mássicas de CO_2 em conformidade com o ponto 4.5.4.1 do presente anexo para os veículos individuais numa família de interpolação. O arredondamento final dos valores de CO_2 do veículo deve ser efetuado em conformidade com o ponto 6.1.8 do presente regulamento. Os valores de CO_2 devem ser arredondados para o número inteiro mais próximo. Estão disponíveis dados de saída para cada veículo individual.	$M_{CO2,CS,c,ind}$, em g/km; $M_{CO2,CS,p,ind}$, em g/km.

4.1.1.2. No caso de a correção em conformidade com o ponto 1.1.4 do apêndice 2 do presente anexo não ter sido aplicada, deve ser utilizada a seguinte emissão mássica de CO_2 em modo de conservação de carga:

$$M_{CO2,CS} = M_{CO2,CS,nb}$$

em que:

$M_{CO2,CS}$ é a emissão mássica de CO_2 em conservação de carga do ensaio do tipo 1 em modo de conservação de carga, em conformidade com o quadro A8/5, passo n.º 3, em g/km;

$M_{CO2,CS,nb}$ é a emissão mássica de CO_2 não compensada em conservação de carga do ensaio do tipo 1 em modo de conservação de carga, não corrigida para o saldo energético, determinada em conformidade com o quadro A8/5, passo n.º 2, em g/km.

4.1.1.3. Se a correção da emissão mássica de CO_2 em conservação de carga for requerida em conformidade com o ponto 1.1.3 do apêndice 2 do presente anexo ou se tiver sido aplicada a correção em conformidade com o ponto 1.1.4 do apêndice 2 do presente anexo, o coeficiente de correção da emissão mássica de CO_2 deve ser determinado em conformidade com o ponto 2 do apêndice 2 do presente anexo. A emissão mássica de CO_2 em conservação de carga corrigida deve ser determinada pela seguinte equação:

$$M_{CO2,CS} = M_{CO2,CS,nb} - K_{CO2} \times EC_{DC,CS}$$

em que:

$M_{CO2,CS}$ é a emissão mássica de CO_2 em conservação de carga do ensaio do tipo 1 em modo de conservação de carga, em conformidade com o quadro A8/5, passo n.º 3, em g/km;

$M_{CO2,CS,nb}$ é a emissão mássica de CO_2 não compensada do ensaio do tipo 1 em modo de conservação de carga, não corrigida para o saldo energético, determinada em conformidade com o quadro A8/5, passo n.º 2, em g/km.

$EC_{DC,CS}$ é o consumo de energia elétrica do ensaio do tipo 1 em modo de conservação de carga em conformidade com o ponto 4.3 do presente anexo, em Wh/km;

K_{CO2} é o coeficiente de correção da emissão mássica de CO_2 em conformidade com o ponto 2.3.2 do apêndice 2 do presente anexo, em (g/km)/(Wh/km).

4.1.1.4. Caso não tenham sido determinados coeficientes de correção da emissão mássica de CO_2 específicos por fase, a emissão mássica de CO_2 específica por fase deve ser calculada pela seguinte equação:

$$M_{CO2,CS,p} = M_{CO2,CS,nb,p} - K_{CO2} \times EC_{DC,CS,p}$$

em que:

$M_{CO2,CS,p}$ é a emissão mássica de CO_2 em modo de conservação de carga da fase p do ensaio do tipo 1 em modo de conservação de carga, em conformidade com o quadro A8/5, passo n.º 3, em g/km;

$M_{CO2,CS,nb,p}$ é a emissão mássica de CO_2 não compensada da fase p do ensaio do tipo 1 em modo de conservação de carga, não corrigida para o saldo energético, determinada em conformidade com o quadro A8/5, passo n.º 1, em g/km.

$EC_{DC,CS,p}$ é o consumo de energia elétrica da fase p do ensaio do tipo 1 em modo de conservação de carga em conformidade com o ponto 4.3 do presente anexo, em Wh/km;

K_{CO2} é o coeficiente de correção da emissão mássica de CO_2 em conformidade com o ponto 2.3.2 do apêndice 2 do presente anexo, em (g/km)/(Wh/km).

4.1.1.5. Se tiverem sido determinados coeficientes de correção da emissão mássica de CO_2 específicos por fase, a emissão mássica de CO_2 específica por fase deve ser calculada pela seguinte equação:

$$M_{CO2,CS,p} = M_{CO2,CS,nb,p} - K_{CO2,p} \times EC_{DC,CS,p}$$

em que:

$M_{CO2,CS,p}$ é a emissão mássica de CO_2 em modo de conservação de carga da fase p do ensaio do tipo 1 em modo de conservação de carga, em conformidade com o quadro A8/5, passo n.º 3, em g/km;

$M_{CO2,CS,nb,p}$ é a emissão mássica de CO_2 não compensada da fase p do ensaio do tipo 1 em modo de conservação de carga, não corrigida para o saldo energético, determinada em conformidade com o quadro A8/5, passo n.º 1, em g/km.

$EC_{DC,CS,p}$ é o consumo de energia elétrica da fase p do ensaio do tipo 1 em modo de conservação de carga, determinado em conformidade com o ponto 4.3 do presente anexo, em Wh/km;

$K_{CO2,p}$ é o coeficiente de correção da emissão mássica de CO_2 em conformidade com o ponto 2.3.2.2 do apêndice 2 do presente anexo, em (g/km)/(Wh/km);

p é o índice da fase individual no âmbito ciclo de ensaio WLTP aplicável.

4.1.2. Emissões mássicas de CO_2 em modo de perda de carga no caso de OVC-HEV

Para o Nível 1-A:

A emissão mássica de CO_2 em perda de carga ponderada em função do fator de utilização $M_{CO2,CD}$ deve ser calculada pela seguinte equação:

$$M_{CO2,CD} = \frac{\sum_{j=1}^{k} (UF_j \times M_{CO2,CD,j})}{\sum_{j=1}^{k} UF_j}$$

Para o Nível 1-B

A emissão mássica de CO_2 em modo de perda de carga $M_{CO2,CD}$ deve ser calculada pela seguinte equação:

$$M_{CO2,CD} = \frac{\sum_{j=1}^{k} (M_{CO2,CD,j} \times d_j)}{\sum_{j=1}^{k} d_j}$$

em que:

$M_{CO2,CD}$ é a emissão mássica de CO_2 em modo de perda de carga ponderada em função do fator de utilização, em g/km;

$M_{CO2,CD,j}$ é a emissão mássica de CO_2 determinada em conformidade com o ponto 3.2.1 do anexo B7 da fase j do ciclo de ensaio do tipo 1 em modo de perda de carga, em g/km;

UF_j é o fator de utilização da fase j em conformidade com o apêndice 5 do presente anexo;

j é o número de índice da fase considerada;

k é o número de fases executadas até ao final do ciclo de transição em conformidade com o ponto 3.2.4.4 do presente anexo.

Caso seja aplicado o método de interpolação, k é o número de fases executadas até ao final do ciclo de transição do veículo L, n_{veh_L}.

Se o número de ciclos de transição executados pelo veículo H,n_{veh_H}, e, quando aplicável, por um veículo individual da família de interpolação do veículo,$n_{veh_{ind}}$, for inferior ao número de ciclos de transição executados pelo veículo L, n_{veh_L}, o ciclo de confirmação do veículo H e, quando aplicável, do veículo individual, deve ser incluído no cálculo. A emissão mássica de CO_2 de cada fase do ciclo de confirmação deve ser subsequentemente corrigida para um consumo de energia elétrica zero ($EC_{DC,CD,j} = 0$) utilizando o coeficiente de correção de CO_2 em conformidade com o apêndice 2 do presente anexo.

4.1.3. Este ponto só é aplicável ao Nível 1-A:

Emissões mássicas de compostos gasosos, emissões de partículas sólidas e número de partículas emitidas ponderados em função do fator de utilização para OVC-HEV.

4.1.3.1. As emissões mássicas de compostos gasosos ponderadas em função do fator de utilização

$$M_{i,weighted} = \sum_{j=1}^{k}(UF_j \times M_{i,CD,j}) + (1 - \sum_{j=1}^{k} UF_j) \times M_{i,CS}$$

em que:

$M_{i,\ weighted}$ é a emissão mássica do composto i ponderada em função do fator de utilização, em g/km;

i é o índice das emissões do composto gasoso considerado (exceto CO_2);

UF_j é o fator de utilização da fase j em conformidade com o apêndice 5 do presente anexo;

$M_{i,CD,\ j}$ é a emissão mássica do composto gasoso i, determinada em conformidade com o ponto 3.2.1 do anexo 7 da fase j do ensaio do tipo 1 em modo de perda de carga, em g/km;

$M_{i,\ CS}$ é a emissão mássica do composto gasoso i em modo de conservação de carga para o ensaio do tipo 1 em modo de conservação de carga, em conformidade com o quadro A8/5, passo n.º 6, em g/km;

j é o número de índice da fase considerada;

k é o número de fases executadas até ao final do ciclo de transição em conformidade com o ponto 3.2.4.4 do presente anexo.

A emissão mássica de CO_2 ponderada em função do fator de utilização é calculada pela seguinte equação:

$$M_{CO2,weighted} = (\sum_{j=1}^{k} UF_j)_{ave} \times M_{CO2,CD,declared} + \left(1 - (\sum_{j=1}^{k} UF_j)_{ave}\right) \times M_{CO2,CS,declared}$$

em que:

$M_{CO2,weighted}$ é a emissão mássica de CO_2 em modo de perda de carga ponderada em função do fator de utilização, em g/km;

$M_{CO2,CD,declared}$ são as emissões mássicas de CO_2 em modo de perda de carga, em conformidade com o quadro A8/8, passo n.º 14, em g/km;

$M_{CO2,CS,declared}$ são as emissões mássicas de CO_2 em modo de conservação de carga declaradas, em conformidade com o quadro A8/5, passo n.º 7, em g/km;

$(\sum_{j=1}^{k} UF_j)_{ave}$ é a média da soma dos fatores de utilização de cada ensaio em modo de perda de carga.

j é o número de índice da fase considerada;

k é o número de fases executadas até ao final do ciclo de transição em conformidade com o ponto 3.2.4.4 do presente anexo.

Caso seja aplicado o método de interpolação para CO_2, k é o número de fases executadas até ao final do ciclo de transição do veículo L n_{veh_L}. para a aplicação de ambas as equações do presente ponto.

Se o número de ciclos de transição executados pelo veículo H,n_{veh_H}, e, quando aplicável, por um veículo individual da família de interpolação do veículo $n_{veh_{ind}}$ for inferior ao número de ciclos de transição executados pelo veículo L, n_{veh_L}, o ciclo de confirmação do veículo H e, quando aplicável, do veículo individual, deve ser incluído no cálculo. A emissão mássica de CO_2 de cada fase do ciclo de confirmação deve ser, em seguida, corrigida para um consumo de energia elétrica zero ($EC_{DC,CD,j} = 0$) utilizando o coeficiente de correção de CO_2 em conformidade com o apêndice 2 do presente anexo.

4.1.3.2. O número de partículas emitidas ponderadas em função do fator de utilização é calculado pela seguinte equação:

$$PN_{weighted} = \sum_{j=1}^{k}(UF_j \times PN_{CD,j}) + (1 - \sum_{j=1}^{k} UF_j) \times PN_{CS}$$

em que:

$PN_{weighted}$	é o número de partículas emitidas ponderado em função do fator utilização, partículas por quilómetro;
UF_j	é o fator de utilização da fase j em conformidade com o apêndice 5 do presente anexo;
$PN_{CD,j}$	é o número de partículas emitidas durante a fase j determinado em conformidade com o ponto 4 do anexo B7 para o ensaio do tipo 1 em modo de perda de carga, em partículas por quilómetro;
PN_{CS}	é o número de partículas emitidas determinado em conformidade com o ponto 4.1.1 do presente anexo para o ensaio do tipo 1 em modo de conservação de carga, em partículas por quilómetro;
j	é o número de índice da fase considerada;
k	é o número de fases executadas até ao final do ciclo de transição n em conformidade com o ponto 3.2.4.4 do presente anexo.

4.1.3.3. As emissões mássicas de partículas ponderadas em função do fator de utilização são calculadas pela seguinte equação:

$$PM_{weighted} = \sum_{c=1}^{n_c}(UF_c \times PM_{CD,c}) + (1 - \sum_{c=1}^{n_c} UF_c) \times PM_{CS}$$

em que:

$PM_{weighted}$	são as emissões de partículas sólidas ponderadas em função do fator de utilização, em mg/km;
UF_c	é o fator de utilização do ciclo c, em conformidade com o apêndice 5 do presente anexo;
$PM_{CD,c}$	são as emissões de partículas sólidas em modo de perda de carga durante o ciclo c determinadas em conformidade com o ponto 3.3 do anexo 7 para o ensaio do tipo 1 em modo de perda de carga, em mg/km;
PM_{CS}	são as emissões de partículas sólidas do ensaio de tipo 1 em modo de conservação de carga em conformidade com o ponto 4.1.1 do presente anexo, em mg/km;
c	é o número de índice do ciclo considerado;
n_c	é o número de ciclos de ensaio WLTP aplicáveis executados até ao final do ciclo de transição n, em conformidade com o ponto 3.2.4.4 do presente anexo.

4.2. Cálculo do consumo de combustível e da eficiência do combustível

4.2.1. Consumo de combustível e eficiência energética em conservação de carga para OVC-HEV, OVC-FCH, NOVC--HEV e NOVC-FCHV

4.2.1.1. O consumo de combustível e a eficiência energética em conservação de carga para OVC-HEV e NOVC-HEV deve ser calculado em conformidade com os passos indicados no quadro A8/6.

Quadro A8/6

Cálculo dos valores finais do consumo de combustível e da eficiência energética para OVC-HEV, NOVC-HEV (FE aplicável apenas ao nível 1-B)

Passo n.º	Fonte	Dados de entrada	Processo	Dados de saída
1	Dados de saída do passo 6, Quadro A8/5 Dados de saída do passo 7, Quadro A8/5	$M_{i,CS,c,6}$, em g/km; $M_{CO2,CS,c,6}$, em g/km; $FE_{CS,declared}$, em km/l; $M_{CO2,CS,c,7}$, em g/km; $M_{CO2,CS,p,7}$, em g/km.	Cálculo do consumo de combustível $FC_{CS,c}$ em conformidade com o ponto 6 do anexo B7, com base em $M_{CO2,CS,C,7}$ e conversão em eficiência energética $FE_{CS,c}$ para o valor de fase $FE_{CS,c}$, = $FE_{CS,declared}$, O cálculo do consumo de combustível deve ser realizado separadamente para o ciclo aplicável e para as respetivas fases. Para o efeito: a) São utilizados os valores CO_2 da fase ou do ciclo aplicáveis; b) São utilizadas as emissões-critérios ao longo do ciclo completo.	$FC_{CS,c,1}$, em l/100 km; $FE_{CS,c,1}$, em km/l; $FC_{CS,p,1}$, em l/100 km; $FE_{CS,p,1}$ em km/l.
2 Resultado da família de interpolação. Se não for aplicado o método de interpolação, o passo n.º 3 não é necessário e os dados de saída deste passo representam o resultado final.	Dados de saída do passo 1	$FC_{CS,c,1}$, em l/100 km; $FC_{CS,p,1}$, em l/100 km; $FE_{CS,c,1}$, em km/l; $FE_{CS,p,1}$, em km/l.	Para o FC e a FE, devem ser utilizados os valores derivados no passo n.º 1 do presente quadro. Caso seja aplicado o método de interpolação, deve aplicar-se o arredondamento intermédio em conformidade com o ponto 6.1.8 do presente regulamento. Os valores de FC e FE devem ser arredondados à terceira casa decimal. Os dados de saída estão disponíveis para os veículos H, L e, se aplicável, M. Caso não seja aplicado o método de interpolação, deve aplicar-se o arredondamento final em conformidade com o ponto 6.1.8 do presente regulamento. Os valores de FC e FE devem ser arredondados à primeira casa decimal.	$FC_{CS,c}$, em l/100 km; $FC_{CS,p}$, em l/100 km; $FE_{CS,c}$, em km/l. $FE_{CS,p}$, em km/l.
3 Resultado de um veículo individual. Resultado final de FC e FE.	Dados de saída do passo 2	$FC_{CS,c}$, em l/100 km; $FC_{CS,p}$, em l/100 km; $FE_{CS,c}$, em km/l. $FE_{CS,p}$, em km/l.	Cálculo do consumo de combustível em conformidade com o ponto 4.5.5.1.1 do presente anexo para veículos individuais numa família de interpolação. Cálculo da eficiência energética em conformidade com o ponto 4.5.5.1.2 do presente anexo para veículos individuais numa família de interpolação. O arredondamento final dos valores do veículo deve ser efetuado em conformidade com o ponto 6.1.8 do presente regulamento. Os valores de FC e FE devem ser arredondados à primeira casa decimal. Estão disponíveis dados de saída para cada veículo individual.	$FC_{CS,c,ind}$, em l/100 km; $FC_{CS,p,ind}$, em l/100 km; $FE_{CS,c,ind}$, em km/l. $FE_{CS,p,ind}$, em km/l.

4.2.1.2. Consumo de combustível e eficiência energética em conservação de carga para NOVC-FCHV e OVC-FCHV

4.2.1.2.1. Passos prescritos para o cálculo do resultados finais de consumo de combustível e eficiência energética do ensaio do tipo 1 em modo de conservação de carga para NOVC-FCHV e OVC-FCHV

Os resultados devem ser calculados seguindo a ordem descrita no quadro A8/7. Todos os resultados da coluna «Dados de saída» devem ser registados. A coluna «Processo» descreve os pontos a utilizar para o cálculo ou contém cálculos adicionais.

Para efeitos do presente quadro, é utilizada a seguinte nomenclatura nas equações e nos resultados:

c ciclo de ensaio completo aplicável;

p todas as fases do ciclo aplicáveis; para efeitos do cálculo de $EAER_{city}$ (conforme aplicável), p representa o ciclo de condução urbana;

CS conservação de carga

Quadro A8/7

Cálculo dos valores finais do consumo de combustível e da eficiência energética para NOVC-FCHV e OVC-FCHV (FE aplicável apenas ao nível 1-B)

Nível 1A – todos os cálculos do presente quadro se destinam apenas ao ciclo completo

Nível 1B – todos os cálculos do presente quadro se destinam ao ciclo completo e igualmente às fases individuais;

Passo n.º	Fonte	Dados de entrada	Processo	Dados de saída
1	Apêndice 7 do presente anexo.	Consumo de combustível não compensado em conservação de carga $FC_{CS,nb,}$ em kg/100 km	Consumo de combustível em modo de conservação de carga $FC_{CS,c,1}$ em conformidade com o ponto 2.2.6 do apêndice 7 do presente anexo. O cálculo do consumo de combustível deve ser realizado separadamente para o ciclo aplicável e para as respetivas fases. Para esse efeito, são utilizados os valores FC da fase ou do ciclo aplicáveis; Valores específicos de fase em conformidade com o ponto 2.2.7 do apêndice 7 do presente anexo.	$FC_{CS,p,1}$, em kg/100 km; $FC_{CS,c,1}$, em kg/100 km.
2	Dados de saída do passo 1	$FC_{CS,p,1}$, em kg/100 km; $FC_{CS,c,1}$, em kg/100 km.	Correção da variação da energia elétrica do REESS. Pontos 4.2.1.2.2 a 4.2.1.2.5 (conforme aplicável) do presente anexo.	$FC_{CS,c,2}$, em kg/100 km; Para o Nível 1-B $FC_{CS,p,2}$, em kg/100 km;
3 Resultado de um único ensaio.	Dados de saída do passo 2	$FC_{CS,p,2}$, em kg/100 km; $FC_{CS,c,2}$, em kg/100 km.	$FC_{CS,p,3} = FC_{CS,p,2} FC_{CS,c,3} = FC_{CS,c,2}$ Para o Nível 1-B Conversão do consumo de combustível FC em eficiência energética FE	$FC_{CS,p,3}$, em kg/100 km; $FC_{CS,c,3}$, em kg/100 km. $FE_{CS,p,3}$, em km/kg. $FE_{CS,c,3}$, em km/kg.

Passo n.º	Fonte	Dados de entrada	Processo	Dados de saída
4	Dados de saída do passo 3	Para todos os ensaios: $FC_{CS,p,3}$, em kg/100 km; $FC_{CS,c,3}$, em kg/100 km. $FE_{CS,p,3}$, em km/kg. $FE_{CS,c,3}$, em km/kg.	Determinação da média dos ensaios e valor declarado em conformidade com o anexo B6, pontos 1.2 a 1.2.3.	$FC_{CS,p,4}$, em kg/100 km; $FC_{CS,c,4}$, em kg/100 km. $FE_{CS,p,4}$, em km/kg. $FE_{CS,c,4}$, em km/kg.
5 Resultado da família de interpolação. Se não for aplicado o método de interpolação, o passo n.º 6 não é necessário e os dados de saída deste passo representam o resultado final. FC_{CS} resultados de um ensaio do tipo 1 para um veículo de ensaio.	Dados de saída do passo 4	$FC_{CS,p,4}$, em kg/100 km; $FC_{CS,c,4}$, em kg/100 km; $FC_{CS,c,declared}$, em kg/100 km. $FE_{CS,p,4}$, em km/kg. $FE_{CS,c,4}$, em km/kg; $FE_{CS,c,declared}$, em km/kg.	Alinhamento dos valores das fases. Ponto 1.2.4 do Anexo B6. e: $FC_{CS,c,5} = FC_{CS,c,declared}$ $FE_{CS,c,5} = FE_{CS,c,declared}$ Os valores de FC e FE deve ser arredondado, em conformidade com o ponto 6.1.8 do presente regulamento, à segunda casa decimal. Caso não seja aplicado o método de interpolação, deve aplicar-se o arredondamento final à primeira casa decimal, em conformidade com o ponto 6.1.8 do presente regulamento.	$FC_{CS,p,5}$, em kg/100 km; $FC_{CS,c,5}$, em kg/100 km $FE_{CS,p,5}$, em km/kg. $FE_{CS,c,5}$, em km/kg.
6 Resultado de um veículo individual. Resultado final de FC.	Dados de saída do passo 5	$FC_{CS,c,5}$, em kg/100 km;	Cálculo do consumo de combustível em conformidade com o ponto 4.5.5.1.3 do presente anexo para veículos individuais numa família de interpolação. O arredondamento final dos valores do veículo deve ser efetuado em conformidade com o ponto 6.1.8 do presente regulamento. Os valores de FC devem ser arredondados à primeira casa decimal. Estão disponíveis dados de saída para cada veículo individual.	$FC_{CS,c,ind}$, em kg/100 km;

4.2.1.2.2. No caso de a correção em conformidade com o ponto 1.1.4 do apêndice 2 do presente anexo não ter sido aplicada, deve ser utilizado o seguinte consumo de combustível em conservação de carga:

$$FC_{CS} = FC_{CS,nb}$$

em que:

FC_{CS} é o consumo de combustível de conservação de carga do ensaio do tipo 1 em modo de conservação de carga, em conformidade com o quadro A8/7, passo n.º 2, em kg/100 km;

$FC_{CS,nb}$ é o consumo de combustível não compensado em modo de conservação de carga do ensaio do tipo 1 em modo de conservação de carga, não corrigido para o saldo energético, em conformidade com o quadro A8/7, passo n.º 1, em kg/100 km;

4.2.1.2.3. Se for requerida uma correção do consumo de combustível em conformidade com o ponto 1.1.3 do apêndice 2 do presente anexo ou se tiver sido aplicada a correção em conformidade com o ponto 1.1.4 do apêndice 2 do presente anexo, o coeficiente de correção do consumo de combustível deve ser determinado em conformidade com o ponto 2 do apêndice 2 do presente anexo. O consumo de combustível corrigido em conservação de carga deve ser determinado pela seguinte equação:

$$FC_{CS} = FC_{CS,nb} - K_{fuel,FCHV} \times EC_{DC,CS}$$

em que:

FC_{CS} é o consumo de combustível de conservação de carga do ensaio do tipo 1 em modo de conservação de carga, em conformidade com o quadro A8/7, passo n.º 2, em kg/100 km;

$FC_{CS,nb}$ é o consumo de combustível não compensado do ensaio do tipo 1 em modo de conservação de carga, não corrigido para o saldo energético, em conformidade com o quadro A8/7, passo n.º 1, kg/100 km;

$EC_{DC,CS}$ é o consumo de energia elétrica do ensaio do tipo 1 em modo de conservação de carga em conformidade com o ponto 4.3 do presente anexo, em Wh/km;

$K_{fuel,FCHV}$ é o coeficiente de correção do consumo de combustível em conformidade com o ponto 2.3.1 de apêndice 2 do presente anexo, em (kg/100 km)/(Wh/km).

4.2.1.2.4. Este ponto só é aplicável ao Nível 1-B;

Caso não tenham sido determinados coeficientes de correção do consumo de combustível específicos por fase, o consumo de combustível específico por fase deve ser calculado pela seguinte equação:

$$FC_{CS,p} = FC_{CS,nb,p} - K_{fuel,FCHV} \times EC_{DC,CS,p}$$

em que:

$FC_{CS,p}$ é o consumo de combustível em modo de conservação de carga da fase p do ensaio do tipo 1 em modo de conservação de carga, em conformidade com o quadro A8/7, passo n.º 2, em kg/100 km;

$FC_{CS,nb,p}$ é o consumo de combustível não compensado da fase p do ensaio do tipo 1 em modo de conservação de carga, não corrigido para o saldo energético, em conformidade com o quadro A8/7, passo n.º 1, kg/100 km;

$EC_{DC,CS,p}$ é o consumo de energia elétrica da fase p do ensaio do tipo 1 em modo de conservação de carga, determinado em conformidade com o ponto 4.3 do presente anexo, em Wh/km;

$K_{fuel,FCHV}$ é o coeficiente de correção do consumo de combustível em conformidade com o ponto 2.3.1 de apêndice 2 do presente anexo, em (kg/100 km)/(Wh/km);

p é o índice da fase individual no âmbito ciclo de ensaio WLTP aplicável.

4.2.1.2.5. Este ponto só é aplicável ao Nível 1-B;

Caso tenham sido determinados coeficientes de correção do consumo de combustível específicos por fase, o consumo de combustível específico por fase deve ser calculado pela seguinte equação:

$$FC_{CS,p} = FC_{CS,nb,p} - K_{fuel,FCHV,p} \times EC_{DC,CS,p}$$

em que:

$FC_{CS,p}$ é o consumo de combustível em modo de conservação de carga da fase p do ensaio do tipo 1 em modo de conservação de carga, em conformidade com o quadro A8/7, passo n.º 2, em kg/100 km;

$FC_{CS,nb,p}$ é o consumo de combustível não compensado da fase p do ensaio do tipo 1 em modo de conservação de carga, não corrigido para o saldo energético, em conformidade com o quadro A8/7, passo n.º 1, kg/100 km;

$EC_{DC,CS,p}$ é o consumo de energia elétrica da fase p do ensaio do tipo 1 em modo de conservação de carga, determinado em conformidade com o ponto 4.3 do presente anexo, em Wh/km;

$K_{fuel,FCHV,p}$ é o coeficiente de correção do consumo de combustível para correção da fase p, em conformidade com o ponto 2.3.1.2 de apêndice 2 do presente anexo, em (kg/100 km)/(Wh/km);

p é o índice da fase individual no âmbito ciclo de ensaio WLTP aplicável.

4.2.2. Consumo de combustível em modo de perda de carga para OVC-HEV e OVC-FCHV

Para o Nível 1-A:

O consumo de combustível em modo de perda de carga ponderado em função do fator de utilização FC_{CD} deve ser calculado pela seguinte equação:

$$FC_{CD} = \frac{\sum_{j=1}^{k}(UF_j \times FC_{CD,j})}{\sum_{j=1}^{k} UF_j}$$

em que:

FC_{CD} é o consumo de combustível em modo de perda de carga ponderado em função do fator de utilização, em l/100 km no caso de OVC-HEV e em kg/100 km no caso de OVC-FCHV;

$FC_{CD,j}$ é o consumo de combustível da fase j do ensaio do tipo 1 em modo de perda de carga, determinado em conformidade com o ponto 6 do anexo B7, em l/100 km no caso de OVC--HEV e em kg/100 km no caso de OVC-FCHV;

UF_j é o fator de utilização da fase j em conformidade com o apêndice 5 do presente anexo;

j é o número de índice da fase considerada;

k é o número de fases executadas até ao final do ciclo de transição em conformidade com o ponto 3.2.4.4 do presente anexo.

Caso seja aplicado o método de interpolação, k é o número de fases executadas até ao final do ciclo de transição do veículo L, n_{veh_L}.

Se o número de ciclos de transição executados pelo veículo H,n_{veh_H}, e, quando aplicável, por um veículo individual da família de interpolação do veículo,$n_{veh_{ind}}$, for inferior ao número de ciclos de transição executados pelo veículo L n_{veh_L} o ciclo de confirmação do veículo H e, quando aplicável, do veículo individual, deve ser incluído no cálculo.

O consumo de combustível de cada fase do ciclo de confirmação é calculado em conformidade com o anexo B7, ponto 6, com as emissões-critérios durante todo o ciclo de confirmação e o valor da fase de CO_2 aplicável que deve ser corrigido para um consumo de energia elétrica de zero,$EC_{DC,CD,j} = 0$, utilizando o coeficiente de correção de massa de CO_2 (K_{CO2}) em conformidade com o apêndice 2 do presente anexo.

Para o Nível 1-B

A eficiência energética em modo de perda de carga FE_{CD} deve ser calculado pela seguinte equação:

$$FE_{CD} = \frac{R_{CDA}}{\sum_{c=1}^{n-1} d_c \times \frac{1}{FE_{CD,c}} + d_n \times \frac{k_{CD}}{FE_{CD,n}}}$$

em que:

FE_{CD} é a eficiência energética em modo de perda de carga, em km/l;

R_{CDA} é a autonomia real em modo de perda de carga, definida com o ponto 4.4.5 do presente anexo, em km;

$FE_{CD,c}$ é a eficiência energética do ciclo c do ensaio do tipo 1 em modo de perda de carga, determinado em conformidade com o ponto 6 do anexo B7, em km/l;

c	é o número de índice do ciclo considerado;
n	é o número de ciclos de ensaio WLTP aplicáveis executados até ao final do ciclo de transição, em conformidade com o ponto 3.2.4.4 do presente anexo;
d_c	é a distância percorrida no ciclo durante o ensaio WLTP aplicável c do ensaio do tipo 1 em modo de perda de carga, em km;
d_n	é a distância percorrida no ciclo de ensaio do WLTP aplicável n do ensaio do tipo 1 em modo de perda de carga, em km;
k_{CD}	$kcd = \frac{MCO2,CS - MCO2,CD,n,}{MCO2,CS - MCO2,CD,ave,n-1}$

4.2.3. Este ponto só é aplicável ao Nível 1-A

Consumo de combustível ponderado em função do fator de utilização para OVC-HEV e OVC-FCHV

O consumo de combustível ponderado em função do fator de utilização para OVC-HEV do ensaio do tipo 1 em modo de perda de carga e em modo de conservação de carga deve ser calculado pela seguinte equação:

$$FC_{weighted} = \sum_{j=1}^{k}(UF_j \times FC_{CD,j}) \times \frac{M_{CO2,CD,declared}}{M_{CO2,CD,ave}} + \left(1 - \sum_{j=1}^{k} UF_j\right) \times FC_{CS}$$

em que:

$FC_{weighted}$	é o consumo de combustível ponderado em função do fator de utilização, em l/100 km;
UF_j	é o fator de utilização da fase j em conformidade com o apêndice 5 do presente anexo;
$FC_{CD,\ j}$	é o consumo de combustível da fase j do ensaio do tipo 1 em modo de perda de carga, determinado em conformidade com o ponto 6 do anexo B7, em l/100 km;
$M_{CO2,CD,declared}$	são as emissões mássicas de CO_2 em modo de perda de carga, em conformidade com o quadro A8/8, passo n.º 14, em g/km;
$M_{CO2,CD,ave}$	é a média das emissões mássicas de CO_2 em modo de perda de carga, em conformidade com o quadro A8/8, passo n.º 13, em g/km;
FC_{CS}	é o consumo de combustível determinado em conformidade com o Quadro A8/6, passo n.º 1, em l/100 km;
j	é o número de índice da fase considerada;
k	é o número de fases executadas até ao final do ciclo de transição em conformidade com o ponto 3.2.4.4 do presente anexo.

O consumo de combustível ponderado em função do fator de utilização para OVC-FCHV do ensaio do tipo 1 em modo de perda de carga e em modo de conservação de carga deve ser calculado pela seguinte equação:

$$FC_{weighted} = \sum_{j=1}^{k}(UF_j \times FC_{CD,j}) \times \frac{FC_{CD,declared}}{FC_{CD,ave}} + \left(1 - \sum_{j=1}^{k} UF_j\right) \times FC_{CS}$$

em que:

$FC_{weighted}$	é o consumo de combustível ponderado em função do fator de utilização, em kg/100 km;
UF_j	é o fator de utilização da fase j em conformidade com o apêndice 5 do presente anexo;
$FC_{CD,\ j}$	é o consumo de combustível da fase j do ensaio do tipo 1 em modo de perda de carga, determinado em conformidade com o ponto 6 do anexo B7, em kg/100 km;
$FC_{CD,declared}$	é consumo de combustível em modo de perda de carga declarado, em conformidade com o quadro A8/9-A, passo n.º 11, em kg/100 km;
$FC_{CD,ave}$	é a média das emissões mássicas de CO_2 em modo de perda de carga, em conformidade com o quadro A8/9-A, passo n.º 10, em kg100 /km;

FC_{CS} é o consumo de combustível determinado em conformidade com o Quadro A8/7, passo n.º 1, em kg/100 km;

j é o número de índice da fase considerada;

k é o número de fases executadas até ao final do ciclo de transição em conformidade com o ponto 3.2.4.4 do presente anexo.

Caso seja aplicado o método de interpolação, k é o número de fases executadas até ao final do ciclo de transição do veículo L, n_{veh_L}.

Se o número de ciclos de transição executados pelo veículo H,n_{veh_H}, e, quando aplicável, por um veículo individual da família de interpolação do veículo $n_{veh_{ind}}$ for inferior ao número de ciclos de transição executados pelo veículo L, n_{veh_L}, o ciclo de confirmação do veículo H e, quando aplicável, do veículo individual, deve ser incluído no cálculo.

O consumo de combustível de cada fase do ciclo de confirmação é calculado em conformidade com o anexo B7, ponto 6, com as emissões-critérios durante todo o ciclo de confirmação e o valor da fase de CO_2 aplicável que deve ser corrigido para um consumo de energia elétrica de zero,$EC_{DC,CD,j} = 0$, utilizando o coeficiente de correção de massa de CO_2 (K_{CO2}) em conformidade com o apêndice 2 do presente anexo.

4.3. Cálculo do consumo de energia elétrica

Para a determinação do consumo de energia elétrica com base na corrente e tensão determinadas em conformidade com o apêndice 3 do presente anexo devem ser utilizadas as seguintes equações:

$$EC_{DC,j} = \frac{\Delta E_{REESS,j}}{d_j}$$

em que:

$EC_{DC,j}$ é o consumo de energia elétrica ao longo do período j considerado com base na perda do REESS, em Wh/km;

$\Delta E_{REESS,j}$ é a variação da energia elétrica de todos os REESS durante o período j considerado, em Wh;

d_j é a distância percorrida no período j considerado, em km;

e

$$\Delta E_{REESS,j} = \sum_{i=1}^{n} \Delta E_{REESS,j,i}$$

em que:

$\Delta E_{REESS,j,i}$ é a variação de energia elétrica do REESS i durante o período j considerado, Wh;

e

$$\Delta E_{REESS,j,i} = \frac{1}{3600} \times \int_{t_0}^{t_{end}} U(t)_{REESS,j,i} \times I(t)_{j,i} dt$$

em que:

$U(t)_{REESS,j,i}$ é a tensão do REESS i durante o período j considerado determinado em conformidade com o apêndice 3 do presente anexo, em V;

t_0 é o momento do início do período j considerado, em s;

t_{end} é o momento do final do período j considerado, em s;

$I(t)_{j,i}$ é a corrente elétrica do REESS i durante o período j considerado determinada em conformidade com o apêndice 3 do presente anexo, em A;

i	é o número de índice do REESS considerado;
n	é o número total de REESS;
j	é o índice para o período considerado, podendo um período ser qualquer combinação de fases ou ciclos;
$\frac{1}{3600}$	é o fator de conversão de Ws em Wh.

4.3.1. Este ponto só é aplicável ao Nível 1-A:

Consumo de energia elétrica ponderado em função do fator de utilização em modo de perda de carga baseado na energia elétrica recarregada a partir da rede, para OVC-HEV

O consumo de energia elétrica ponderado em função do fator de utilização em modo de perda de carga baseado na energia elétrica recarregada a partir da rede deve ser calculado pela seguinte equação:

$$EC_{AC,CD} = \frac{\sum_{j=1}^{k}(UF_j \times EC_{AC,CD,j})}{\sum_{j=1}^{k} UF_j}$$

em que:

$EC_{AC,CD}$	é o consumo de energia elétrica ponderado em função do fator de utilização em modo de perda de carga baseado na energia elétrica recarregada a partir da rede, em Wh/km;
UF_j	é o fator de utilização da fase j em conformidade com o apêndice 5 do presente anexo;
$EC_{AC,CD,j}$	é o consumo de energia elétrica baseado na energia elétrica recarregada a partir da rede da fase j, em Wh/km;

e

$$EC_{AC,CD,j} = EC_{DC,CD,j} \times \frac{E_{AC}}{\sum_{j=1}^{k} \Delta E_{REESS,j}}$$

em que:

$EC_{DC,CD,j}$	é o consumo de energia elétrica baseado na perda do REESS da fase j do ensaio do tipo 1 em modo de perda de carga em conformidade com o ponto 4.3 do presente anexo, em Wh/km;
E_{AC}	é a energia elétrica recarregada a partir da rede determinada em conformidade com o ponto 3.2.4.6 do presente anexo, em Wh;
$\Delta E_{REESS,j}$	é a variação da energia elétrica de todos os REESS da fase j, em conformidade com o ponto 4.3 do presente anexo, em Wh;
j	é o número de índice da fase considerada;
k	é o número de fases executadas até ao final do ciclo de transição em conformidade com o ponto 3.2.4.4 do presente anexo.

Caso seja aplicado o método de interpolação, k é o número de fases executadas até ao final do ciclo de transição do L,n_{veh_L}.

4.3.2. Este ponto só é aplicável ao Nível 1-A:

Consumo de energia elétrica ponderado em função do fator de utilização baseado na energia elétrica recarregada a partir da rede, para OVC-HEV e OVC-FCHV

O consumo de energia elétrica ponderado em função do fator de utilização baseado na energia elétrica recarregada a partir da rede deve ser calculado pela seguinte equação:

$$EC_{AC,weighted} = (\sum_{j=1}^{k} UF_j) \times EC_{AC,CD,declared}$$

em que:

$EC_{AC,weighted}$	é o consumo de energia elétrica ponderado em função do fator de utilização baseado na energia elétrica recarregada a partir da rede, em Wh/km;
UF_j	é o fator de utilização da fase j em conformidade com o apêndice 5 do presente anexo;
$EC_{AC,CD,declared}$	é o consumo de energia elétrica em modo de perda de carga declarado, baseado na energia elétrica recarregada a partir da rede para OVC-HEV, em conformidade com o quadro A8/8, passo 14 e em conformidade com o quadro A8/9-A, passo 11 para OVC-FCHV, em Wh/km;
j	é o número de índice da fase considerada;
k	é o número de fases executadas até ao final do ciclo de transição em conformidade com o ponto 3.2.4.4 do presente anexo.

Caso seja aplicado o método de interpolação, k é o número de fases executadas até ao final do ciclo de transição do veículo L,n_{veh_L}.

4.3.3. Consumo de energia elétrica para OVC-HEV e OVC-FCHV (conforme aplicável)

4.3.3.1. Determinação do consumo de energia elétrica específico por ciclo

O consumo de energia elétrica baseado na energia elétrica recarregada a partir da rede e na autonomia equivalente em modo elétrico total deve ser calculado pela seguinte equação:

$$EC = \frac{E_{AC}}{EAER}$$

em que:

EC	é o consumo de energia elétrica do ciclo de ensaio WLTP aplicável baseado na energia elétrica recarregada a partir da rede e na autonomia equivalente em modo elétrico total, em Wh/km;
EAC	é a energia elétrica recarregada a partir da rede em conformidade com o ponto 3.2.4.6 do presente anexo, em Wh;
EAER	é a autonomia equivalente em modo elétrico total para OVC-HEV, em conformidade com o ponto 4.4.4.1 do presente anexo e para OVC-FCHV em conformidade com o ponto 4.4.6.1 do presente anexo, em km.

4.3.3.2. Determinação do consumo de energia elétrica específico por fase

O consumo de energia elétrica específico por fase baseado na energia elétrica recarregada a partir da rede e na autonomia equivalente em modo elétrico total específica por fase deve ser calculado pela seguinte equação:

$$EC_p = \frac{E_{AC}}{EAER_p}$$

em que:

EC_p	é o consumo de energia elétrica específico por fase baseado na energia elétrica recarregada a partir da rede e na autonomia equivalente em modo elétrico total, em Wh/km;
E_{AC}	é a energia elétrica recarregada a partir da rede em conformidade com o ponto 3.2.4.6 do presente anexo, em Wh;
$EAER_p$	é a autonomia equivalente em modo elétrico total específica por fase em conformidade com o ponto 4.4.4.2 do presente anexo, em km.

4.3.4. Consumo de energia elétrica dos PEV

4.3.4.1. O consumo de energia elétrica determinado no presente ponto deve ser calculado apenas se o veículo tiver podido cumprir o ciclo de ensaio WLTP aplicável dentro das tolerâncias de perfil de velocidade em conformidade com o ponto 2.6.8.3.1.2 do anexo B6 durante todo o período considerado.

4.3.4.2. Determinação do consumo de energia elétrica do ciclo de ensaio WLTP aplicável

O consumo de energia elétrica do ciclo de ensaio WLTP aplicável baseado na energia elétrica recarregada a partir da rede e na autonomia em modo elétrico puro deve ser calculado pela seguinte equação:

$$EC_{WLTC} = \frac{E_{AC}}{PER_{WLTC}}$$

em que:

EC_{WLTC} é o consumo de energia elétrica do ciclo de ensaio WLTP aplicável baseado na energia elétrica recarregada a partir da rede e na autonomia em modo elétrico puro para o ciclo de ensaio WLTP aplicável, em Wh/km;

EAC é a energia elétrica recarregada a partir da rede em conformidade com o ponto 3.4.4.3 do presente anexo, em Wh;

PER_{WLTC} é a autonomia em modo elétrico puro para o ciclo de ensaio WLTP aplicável como calculada em conformidade com os pontos 4.4.2.1.1 ou 4.4.2.2.1 do presente anexo, dependendo do procedimento de ensaio do PEV utilizado, em km.

4.3.4.3. Este ponto só é aplicável ao Nível 1-A;

Determinação do consumo de energia elétrica do ciclo de ensaio em cidade WLTP aplicável

O consumo de energia elétrica do ciclo de ensaio em cidade WLTP aplicável baseado na energia elétrica recarregada a partir da rede e na autonomia em modo elétrico puro para o ciclo de ensaio em cidade WLTP aplicável deve ser calculado pela seguinte equação:

$$EC_{city} = \frac{E_{AC}}{PER_{city}}$$

em que:

EC_{city} é o consumo de energia elétrica do ciclo de ensaio em cidade WLTP aplicável baseado na energia elétrica recarregada a partir da rede e na autonomia em modo elétrico puro para o ciclo de ensaio em cidade WLTP aplicável, em Wh/km;

EAC é a energia elétrica recarregada a partir da rede em conformidade com o ponto 3.4.4.3 do presente anexo, em Wh;

PER_{city} é a autonomia em modo elétrico puro para o ciclo de ensaio WLTP aplicável como calculada em conformidade com os pontos 4.4.2.1.2 ou 4.4.2.2.2 do presente anexo, dependendo do procedimento de ensaio do PEV utilizado, em km.

4.3.4.4. Determinação do consumo de energia elétrica dos valores específicos por fase

O consumo de energia elétrica de cada fase individual baseado na energia elétrica recarregada a partir da rede e na autonomia em modo elétrico puro específica por fase deve ser calculado pela seguinte equação:

$$EC_p = \frac{E_{AC}}{PER_p}$$

em que:

EC_p é o consumo de energia elétrica de cada fase p individual baseado na energia elétrica recarregada a partir da rede e na autonomia em modo elétrico puro específica por fase, em Wh/km

EAC é a energia elétrica recarregada a partir da rede em conformidade com o ponto 3.4.4.3 do presente anexo, em Wh;

PER_p é a autonomia em modo elétrico puro específica por fase como calculada em conformidade com os pontos 4.4.2.1.3 ou 4.4.2.2.3 do presente anexo, dependendo do tipo de procedimento de ensaio do PEV utilizado, em km.

4.4. Cálculo das autonomias elétricas

Para o Nível 1-B

O cálculo da $EAER_p$, em que p representa o ciclo de condução urbana, deve ser excluído.

4.4.1. Autonomia em modo elétrico total AER e AER_{city} para OVC-HEV e OVC-FCHV (conforme aplicável)

4.4.1.1. Autonomia em modo elétrico total AER

A autonomia em modo elétrico total AER para os OVC-HEV deve ser determinada a partir do ensaio do tipo 1 em modo de perda de carga descrito no ponto 3.2.4.3 do presente anexo enquanto parte da sequência de ensaio da opção 1, e referido no ponto 3.2.6.1 do presente anexo enquanto parte da sequência de ensaio da opção 3, executando o ciclo de ensaio WLTP aplicável em conformidade com o ponto 1.4.2.1 do presente anexo. A AER é definida como a distância percorrida desde o início do ensaio do tipo 1 em modo de perda de carga até ao instante em que o motor de combustão ou a pilha de combustível no caso de OVC-FCHV começa a consumir combustível.

4.4.1.2. Autonomia em modo elétrico total (cidade) AER_{city}

Este ponto só é aplicável ao Nível 1-A;

4.4.1.2.1. A autonomia em modo elétrico total (cidade) AER_{city} para os OVC-HEV ou OVC-FCHV deve ser determinada a partir do ensaio do tipo 1 em modo de perda de carga descrito nos pontos 3.2.4.1, 3.2.4.2 e 3.2.4.3 do presente anexo enquanto parte da sequência de ensaio da opção 1, executando o ciclo de ensaio em cidade WLTP aplicável em conformidade com o ponto 1.4.2.2 do presente anexo. A AER_{city} é definida como a distância percorrida desde o início do ensaio do tipo 1 em modo de perda de carga até ao instante em que o motor de combustão ou a pilha de combustível no caso de OVC-FCHV começa a consumir combustível.

O momento em que o motor de combustão ou a célula de combustível, no caso de OVC-FCHV, começa a consumir combustível deve ser considerado como o critério de desconexão automática e deve substituir o critério de desconexão automática descrito no ponto 3.2.4.4.

4.4.1.2.2. Em alternativa ao ponto 4.4.1.2.1 do presente anexo, a autonomia em modo elétrico total (cidade), AER_{city}, pode ser determinada a partir do ensaio do tipo 1 em modo de perda de carga descrito no ponto 3.2.4.3 do presente anexo, executando os ciclos de ensaio WLTP aplicáveis em conformidade com o ponto 1.4.2.1 do presente anexo. Nesse caso, é omitido o ensaio do tipo 1 em modo de perda de carga, executando o ciclo de ensaio em cidade WLTP aplicável, e a autonomia em modo elétrico total (cidade), AER_{city}, é calculada pela seguinte equação:

$$AER_{city} = \frac{UBE_{city}}{EC_{DC,city}}$$

em que:

AER_{city} é a autonomia em modo elétrico total em cidade, em km;

UBE_{city} é a energia utilizável do REESS determinada desde o início do ensaio do tipo 1 em modo de perda de carga descrito no ponto 3.2.4.3 do presente anexo, executando os ciclos de ensaio WLTP aplicáveis até ao instante em que o motor de combustão começa a consumir combustível, em Wh;

$EC_{DC,city}$ é o consumo de energia elétrica ponderado dos ciclos de ensaio em cidade WLTP aplicáveis executados em modo elétrico puro do ensaio do tipo 1 em modo de perda de carga descrito no ponto 3.2.4.3 do presente anexo, executando o(s) ciclo(s) de ensaio WLTP aplicável(eis), em Wh/km;

e

$$UBE_{city} = \sum_{j=1}^{k+1} \Delta E_{REESS,j}$$

em que:

$\Delta E_{REESS,j}$ é a variação da energia elétrica de todos os REESS durante a fase j, em Wh;

j é o número de índice da fase considerada;

k+1 é o número de fases executadas desde o início do ensaio até ao momento em que o motor de combustão começa a consumir combustível;

e

$$EC_{DC,city} = \sum_{j=1}^{n_{city,pe}} EC_{DC,city,j} \times K_{city,j}$$

em que:

$EC_{DC,city,j}$ é o consumo de energia elétrica do ciclo de ensaio em cidade WLTP executado em modo elétrico puro do ensaio do tipo 1 em modo de perda j^{ésimo} de carga em conformidade com o ponto 3.2.4.3 do presente anexo, executando os ciclos de ensaio WLTP aplicáveis, em Wh/km;

$K_{city,j}$ é o fator de ponderação do j^{ésimo} ciclo de ensaio em cidade WLTP aplicável executado em modo elétrico puro do ensaio do tipo 1 em modo de perda de carga em conformidade com o ponto 3.2.4.3 do presente anexo, executando os ciclos de ensaio WLTP aplicáveis;

j é o número de índice do ciclo de ensaio em cidade WLTP aplicável executado em modo elétrico puro considerado;

$n_{city,pe}$ é o número de ciclos de ensaio em cidade WLTP aplicáveis executados em modo elétrico puro;

e

$$K_{city,1} = \frac{\Delta E_{REESS,city,1}}{UBE_{city}}$$

em que:

$\Delta E_{REESS,city,1}$ é a variação da energia elétrica de todos os REESS durante o primeiro ciclo de ensaio em cidade WLTP aplicável do ensaio do tipo 1 em modo de perda de carga, em Wh;

e

$$K_{city,j} = \frac{1 - K_{city,1}}{n_{city,pe} - 1} \text{ para } j = 2 \text{ton}_{city,pe}$$

4.4.2. Autonomia em modo elétrico puro para PEV

As autonomias determinadas no presente ponto devem ser calculadas apenas se o veículo tiver podido cumprir o ciclo de ensaio WLTP aplicável dentro das tolerâncias de perfil de velocidade em conformidade com o ponto 2.6.8.3.1.2 do anexo B6 durante todo o período considerado.

4.4.2.1. Determinação das autonomias em modo elétrico puro, quando se aplica o procedimento de ensaio do tipo 1 simplificado

4.4.2.1.1. A autonomia em modo elétrico puro para o ciclo de ensaio WLTP aplicável PER_{WLTC} para os PEV deve ser calculada a partir do ensaio do tipo 1 simplificado, como descrito no ponto 3.4.4.2 do presente anexo, pelas seguintes equações:

$$PER_{WLTC} = \frac{UBE_{STP}}{EC_{DC,WLTC}}$$

em que:

PER_{WLTC} é a autonomia em modo elétrico puro para o ciclo de ensaio WLTC aplicável para PEV, em km;

UBE_{STP} é a energia utilizável do REESS determinada desde o início do procedimento de ensaio do tipo 1 simplificado até se atingir o critério de desconexão automática, como definido no ponto 3.4.4.2.3 do presente anexo, em Wh;

$EC_{DC,WLTC}$ é o consumo ponderado de energia elétrica para o ciclo de ensaio WLTP aplicável do procedimento de ensaio do tipo 1 simplificado, Wh/km;

e

$$UBE_{STP} = \Delta E_{REESS,DS_1} + \Delta E_{REESS,DS_2} + \Delta E_{REESS,CSS_M} + \Delta E_{REESS,CCS_E}$$

em que:

$\Delta E_{REESS,DS_1}$ é a variação da energia elétrica de todos os REESS durante o DS_1 do procedimento de ensaio do tipo 1 simplificado, em Wh;

$\Delta E_{REESS,DS_2}$ é a variação da energia elétrica de todos os REESS durante o DS_2 do procedimento de ensaio do tipo 1 simplificado, em Wh;

$\Delta E_{REESS,CSS_M}$ é a variação da energia elétrica de todos os REESS durante o CSS_M do procedimento de ensaio do tipo 1 simplificado, em Wh;

$\Delta E_{REESS,CSS_E}$ é a variação da energia elétrica de todos os REESS durante o CSS_E do procedimento de ensaio do tipo 1 simplificado, em Wh;

e

$$EC_{DC,WLTC} = \sum_{j=1}^{2} EC_{DC,WLTC,j} \times K_{WLTC,j}$$

em que:

$EC_{DC,WLTC,j}$ é o consumo de energia elétrica para o ciclo de ensaio WLTP aplicável do DS_j do procedimento de ensaio de tipo 1 simplificado em conformidade com o ponto 4.3 do presente anexo, em Wh/km;

$K_{WLTC,j}$ é o fator de ponderação para o ciclo de ensaio WLTP aplicável do DS_j do procedimento de ensaio do tipo 1 simplificado;

e:

$$K_{WLTC,1} = \frac{\Delta E_{REESS,WLTC,1}}{UBE_{STP}} \text{ and } K_{WLTC,2} = 1 - K_{WLTC,1}$$

em que:

$K_{WLTC,j}$ é o fator de ponderação para o ciclo de ensaio WLTP aplicável do DS_j do procedimento de ensaio do tipo 1 simplificado;

$\Delta E_{REESS,WLTC,1}$ é a variação da energia elétrica de todos os REESS durante o ciclo de ensaio WLTP aplicável do DS_1 do procedimento de ensaio do tipo 1 simplificado, em Wh.

4.4.2.1.2. Autonomia em modo elétrico puro em cidade (PER_{city})

Este ponto só é aplicável ao Nível 1-A;

A autonomia em modo elétrico puro para o ciclo de ensaio em cidade WLTP aplicável PER_{city} para os PEV deve ser calculada a partir do procedimento de ensaio do tipo 1 simplificado, como descrito no ponto 3.4.4.2 do presente anexo, pelas seguintes equações:

$$PER_{city} = \frac{UBE_{STP}}{EC_{DC,city}}$$

em que:

PERcity é a autonomia em modo elétrico puro para o ciclo de ensaio em cidade WLTC aplicável para PEV, em km;

UBE_{STP} é a energia utilizável do REESS em conformidade com o ponto 4.4.2.1.1 do presente anexo, em Wh;

$EC_{DC,city}$ é o consumo de energia elétrica ponderado para o ciclo de ensaio em cidade WLTP aplicável dos DS_1 e DS_2 do procedimento de ensaio do tipo 1 simplificado, em Wh/km;

e

$$EC_{DC,city} = \sum_{j=1}^{4} EC_{DC,city,j} \times K_{city,j}$$

em que:

$EC_{DC,city,j}$ é o consumo de energia elétrica para o ciclo de ensaio em cidade WLTP aplicável, em que o primeiro ciclo de ensaio em cidade WLTP aplicável do DS_1 é indicado como j = 1, o segundo ciclo de ensaio em cidade WLTP aplicável do DS_1 é indicado como j = 2, o primeiro ciclo de ensaio em cidade WLTP aplicável do DS_2 é indicado como j = 3 e o segundo ciclo de ensaio em cidade WLTP aplicável do DS_2 é indicado como j = 4 do procedimento de ensaio do tipo 1 simplificado em conformidade com o ponto 4.3 do presente anexo, em Wh/km;

$K_{city,j}$ é o fator de ponderação para o ciclo de ensaio em cidade WLTP aplicável, em que o primeiro ciclo de ensaio em cidade WLTP aplicável do DS_1 é indicado como j = 1, o segundo ciclo de ensaio em cidade WLTP aplicável do DS_1 é indicado como j = 2, o primeiro ciclo de ensaio em cidade WLTP aplicável do DS_2 é indicado como j = 3 e o segundo ciclo de ensaio em cidade WLTP aplicável do DS_2 é indicado como j = 4,

e

$$K_{city,1} = \frac{\Delta E_{REESS,city,1}}{UBE_{STP}} \text{ and } K_{city,j} = \frac{1 - K_{city,1}}{3} \text{ for } j = 2 \ldots 4$$

em que:

$\Delta E_{REESS,city,1}$ é a variação de energia de todos os REESS durante o primeiro ciclo de ensaio em cidade WLTP aplicável do DS_1 do procedimento de ensaio do tipo 1 simplificado, em Wh.

4.4.2.1.3. A autonomia em modo elétrico puro específica por fase PER_p para os PEV deve ser calculada a partir do ensaio do tipo 1 como descrito no ponto 3.4.4.2 do presente anexo, pelas seguintes equações:

$$PER_p = \frac{UBE_{STP}}{EC_{DC,p}}$$

em que:

PER_p é a autonomia em modo elétrico puro específica por fase dos PEV, em km;

UBE_{STP} é a energia utilizável do REESS em conformidade com o ponto 4.4.2.1.1 do presente anexo, em Wh;

$EC_{DC,p}$ é o consumo de energia elétrica ponderado para cada fase individual dos DS_1 e DS_2 do procedimento de ensaio do tipo 1 simplificado, em Wh/km;

No caso da fase p = baixa e da fase p = média, devem ser utilizadas as seguintes equações:

$$EC_{DC,p} = \sum_{j=1}^{4} EC_{DC,p,j} \times K_{p,j}$$

em que:

$EC_{DC,p,j}$ é o consumo de energia elétrica para a fase p, em que a primeira fase p do DS_1 é indicada como j = 1, a segunda fase p do DS_1 é indicada como j = 2, a primeira fase p do DS_2 é indicada como j = 3 e segunda fase p do DS_2 é indicada como j = 4 do procedimento de ensaio do tipo 1 simplificado em conformidade com o ponto 4.3 do presente anexo, em Wh/km;

$K_{p,j}$ é o fator de ponderação para a fase p, em que a primeira fase p do DS_1 é indicada como j = 1, a segunda fase p do DS_1 é indicada como j = 2, a primeira fase p do DS_2 é indicada como j = 3 e segunda fase p do DS_2 é indicada como j = 4 do procedimento de ensaio do tipo 1 simplificado;

e

$$K_{p,1} = \frac{\Delta E_{REESS,p,1}}{UBE_{STP}} \text{and} K_{p,j} = \frac{1 - K_{p,1}}{3} \text{for} j = 2 \ldots 4$$

em que:

$\Delta E_{REESS,p,1}$ é a variação de energia de todos os REESS durante a primeira fase p do DS_1 do procedimento de ensaio do tipo 1 simplificado, em Wh.

No caso da fase p = alta e da fase p = extra alta, devem ser utilizadas as seguintes equações:

$$EC_{DC,p} = \sum_{j=1}^{2} EC_{DC,p,j} \times K_{p,j}$$

em que:

$EC_{DC,p,j}$ é o consumo de energia elétrica para a fase p do DS_j do procedimento de ensaio do tipo 1 simplificado em conformidade com o ponto 4.3 do presente anexo, em Wh/km;

$K_{p,j}$ é o fator de ponderação para a fase p do DS_j do procedimento de ensaio do tipo 1 simplificado

e

$$K_{p,1} = \frac{\Delta E_{REESS,p,1}}{UBE_{STP}} \text{and} K_{p,2} = 1 - K_{p,1}$$

em que:

$\Delta E_{REESS,p,1}$ é a variação de energia elétrica de todos os REESS durante a primeira fase p do DS_1 do procedimento de ensaio do tipo 1 simplificado, em Wh.

4.4.2.2. Determinação das autonomias em modo elétrico puro, quando se aplica o procedimento de ensaio do tipo 1 com ciclos consecutivos

4.4.2.2.1. A autonomia em modo elétrico puro para o ciclo de ensaio WLTP aplicável PER_{WLTP} para os PEV deve ser calculada a partir do ensaio do tipo 1, como descrito no ponto 3.4.4.1 do presente anexo, pelas seguintes equações:

$$PER_{WLTC} = \frac{UBE_{CCP}}{EC_{DC,WLTC}}$$

em que:

UBE_{CCP} é a energia utilizável do REESS determinada desde o início do procedimento de ensaio do tipo 1 com ciclos consecutivos até se atingir o critério de desconexão automática em conformidade com o ponto 3.4.4.1.3 do presente anexo, em Wh;

$EC_{DC,WLTC}$ é o consumo de energia elétrica para o ciclo de ensaio WLTP aplicável determinado a partir dos ciclos de ensaio WLTP aplicáveis totalmente executados do procedimento de ensaio do tipo 1 com ciclos consecutivos, em Wh/km;

e

$$UBE_{CCP} = \sum_{j=1}^{k} \Delta E_{REESS,j}$$

em que:

$\Delta E_{REESS,j}$ é a variação da energia elétrica de todos os REESS durante a fase j do procedimento de ensaio do tipo 1 com ciclos consecutivos, em Wh;

j é o número de índice da fase;

k é o número de fases executadas desde o início até à fase em que o critério de desconexão automática é atingido, inclusive;

e:

$$EC_{DC,WLTC} = \sum_{j=1}^{n_{WLTC}} EC_{DC,WLTC,j} \times K_{WLTC,j}$$

em que:

$EC_{DC,WLTC,j}$ é o consumo de energia elétrica para o ciclo de ensaio WLTP aplicável j do procedimento de ensaio do tipo 1 com ciclos consecutivos em conformidade com o ponto 4.3 do presente anexo, em Wh/km;

$K_{WLTC,j}$ é o fator de ponderação para o ciclo de ensaio WLTP aplicável j do procedimento de ensaio do tipo 1 com ciclos consecutivos;

j é o número de índice do ciclo de ensaio WLTP aplicável;

n_{WLTC} é o número total de ciclos de ensaio WLTP aplicáveis completos executados;

e

$$K_{WLTC,1} = \frac{\Delta E_{REESS,WLTC,1}}{UBE_{CCP}} \text{ and } K_{WLTC,j} = \frac{1 - K_{WLTC,1}}{n_{WLTC} - 1} \text{ for } j = 2 \ldots n_{WLTC}$$

em que:

$\Delta E_{REESS,WLTC,1}$ é a variação da energia elétrica de todos os REESS durante o primeiro ciclo de ensaio WLTP aplicável do procedimento do ciclo de ensaio do tipo 1 com ciclos consecutivos, em Wh.

4.4.2.2.2. Autonomia em modo elétrico puro em cidade (PER_{city})

Este ponto só é aplicável ao Nível 1-A;

A autonomia em modo elétrico puro para o ciclo de ensaio em cidade WLTP PER_{city} para os PEV deve ser calculada a partir do ensaio do tipo 1, como descrito no ponto 3.4.4.1 do presente anexo, pelas seguintes equações:

$$PER_{city} = \frac{UBE_{CCP}}{EC_{DC,city}}$$

em que:

PER_{city} é a autonomia em modo elétrico puro para o ciclo de ensaio em cidade WLTC para PEV, em km;

UBE_{CCP} é a energia utilizável do REESS em conformidade com o ponto 4.4.2.2.1 do presente anexo, em Wh;

$EC_{DC,city}$ é o consumo de energia elétrica para o ciclo de ensaio em cidade WLTP aplicável determinado a partir dos ciclos de ensaio em cidade WLTP aplicáveis totalmente executados do procedimento de ensaio do tipo 1 com ciclos consecutivos, em Wh/km;

e

$$EC_{DC,city} = \sum_{j=1}^{n_{city}} EC_{DC,city,j} \times K_{city,j}$$

em que:

$EC_{DC,city,j}$ é o consumo de energia elétrica para o ciclo de ensaio em cidade WLTP aplicável j do procedimento de ensaio do tipo 1 com ciclos consecutivos em conformidade com o ponto 4.3 do presente anexo, em Wh/km;

$K_{city,j}$ é o fator de ponderação para o ciclo de ensaio em cidade WLTP aplicável j do procedimento de ensaio do tipo 1 com ciclos consecutivos;

j é o número de índice do ciclo de ensaio em cidade WLTP aplicável;

n_{city} é o número total de ciclos de ensaio em cidade WLTP aplicáveis completos executados;

e

$$K_{city,1} = \frac{\Delta E_{REESS,city,1}}{UBE_{CCP}} \text{ and } K_{city,j} = \frac{1 - K_{city,1}}{n_{city} - 1} \text{ for } j = 2 \ldots n_{city}$$

em que:

$\Delta E_{REESS,city,1}$ é a variação da energia elétrica de todos os REESS durante o primeiro ciclo de ensaio em cidade WLTP aplicável do procedimento do ciclo de ensaio do tipo 1 com ciclos consecutivos, em Wh.

4.4.2.2.3. A autonomia em modo elétrico puro específica por fase PER_p para os PEV deve ser calculada a partir do ensaio do tipo 1 como descrito no ponto 3.4.4.1 do presente anexo, pelas seguintes equações:

$$PER_p = \frac{UBE_{CCP}}{EC_{DC,p}}$$

em que:

PER_p é a autonomia em modo elétrico puro específica por fase dos PEV, em km;

UBE_{CCP} é a energia utilizável do REESS em conformidade com o ponto 4.4.2.2.1 do presente anexo, em Wh;

$EC_{DC,p}$ é o consumo de energia elétrica para a fase p considerada determinado a partir das fases p totalmente executadas do procedimento de ensaio do tipo 1 com ciclos consecutivos, em Wh/km;

e

$$EC_{DC,p} = \sum_{j=1}^{n_p} EC_{DC,p,j} \times K_{p,j}$$

em que:

$EC_{DC,p,j}$ é o consumo de energia elétrica $j^{ésimo}$ para a fase p considerada do procedimento de ensaio do tipo 1 com ciclos consecutivos em conformidade com o ponto 4.3 do presente anexo, em Wh/km;

$K_{p,j}$ é o fator de ponderação $j^{ésimo}$ para a fase p considerada do procedimento de ensaio do tipo 1 com ciclos consecutivos;

j é o número de índice da fase p considerada;

n_p é o número total de fases WLTC completas executadas;

e

$$K_{p,1} = \frac{\Delta E_{REESS,p,1}}{UBE_{CCP}} \text{ and } K_{p,j} = \frac{1 - K_{p,1}}{n_p - 1} \text{ for } j = 2 \ldots n_p$$

em que:

$\Delta E_{REESS,p,1}$ é a variação da energia elétrica de todos os REESS durante a primeira fase p executada durante o procedimento de ensaio do tipo 1 com ciclos consecutivos, em Wh.

4.4.3. Autonomia do ciclo em modo de perda de carga para OVC-HEV

A autonomia do ciclo em modo de perda de carga R_{CDC} deve ser determinada a partir do ensaio do tipo 1 em modo de perda de carga descrito no ponto 3.2.4.3 do presente anexo enquanto parte da sequência de ensaio da opção 1, e referido no ponto 3.2.6.1 do presente anexo enquanto parte da sequência de ensaio da opção 3. R_{CDC} é a distância percorrida desde o ensaio do tipo 1 em modo de perda de carga até ao final do ciclo de transição em conformidade com o ponto 3.2.4.4 do presente anexo.

4.4.4. Autonomia equivalente em modo elétrico total para OVC-HEV

4.4.4.1. Determinação da autonomia equivalente em modo elétrico total específica por ciclo

A autonomia equivalente em modo elétrico total específica por ciclo deve ser calculada pela seguinte equação:

$$EAER = \left(\frac{M_{CO2,CS,declared} - M_{CO2,CD,avg} \times \frac{M_{CO2,CD,declared}}{M_{CO2,CD,ave}}}{M_{CO2,CS,declared}} \right) \times R_{CDC}$$

em que:

EAER é a autonomia equivalente em modo elétrico total específica por ciclo, em km;

$M_{CO2,\ CS,declared}$ são as emissões mássicas de CO_2 em modo de conservação de carga declaradas, em conformidade com o quadro A8/5, passo n.º 7, em g/km;

$M_{CO2,\ CD,avg}$ é a média aritmética das emissões mássicas de CO_2 em perda de carga em conformidade com a equação em baixo, em g/km;

$M_{CO2,\ CD,declared}$ são as emissões mássicas de CO_2 em modo de perda de carga, em conformidade com o quadro A8/8, passo n.º 14, em g/km;

$M_{CO2,\ CD,ave}$ é a média das emissões mássicas de CO_2 em modo de perda de carga, em conformidade com o quadro A8/8, passo n.º 13, em g/km;

R_{CDC} é a autonomia do ciclo em modo de perda de carga em conformidade com o ponto 4.4.2 do presente anexo, em km;

e

$$M_{CO2,CD,avg} = \frac{\sum_{j=1}^{k} (M_{CO2,CD,j} \times d_j)}{\sum_{j=1}^{k} d_j}$$

em que:

$M_{CO2,\ CD,avg}$ é a média aritmética das emissões mássicas de CO_2 em modo de perda de carga, em g/km; Caso seja realizado mais do que um ensaio em modo de perda de carga, calcula-se a média adicional de cada ensaio;

$M_{CO2,CD,j}$ é a emissão mássica de CO_2 determinada em conformidade com o ponto 3.2.1 do anexo B7 da fase j do ciclo de ensaio do tipo 1 em modo de perda de carga, em g/km;

d_j é a distância percorrida na fase j do ensaio de tipo 1 em modo de perda de carga, em km;

j é o número de índice da fase considerada;

k é o número de fases executadas até ao final do ciclo de transição n em conformidade com o ponto 3.2.4.4 do presente anexo.

4.4.4.2. Determinação da autonomia equivalente em modo elétrico total específica por fase

A autonomia equivalente em modo elétrico total específica por fase deve ser calculada pela seguinte equação:

$$EAER_p = \left(\frac{M_{CO2,CS,p} - M_{CO2,CD,avg,p} \times \frac{M_{CO2,CD,declared}}{M_{CO2,CD,ave}}}{M_{CO2,CS,p}} \right) \times \frac{\sum_{j=1}^{k} \Delta E_{REESS,j}}{EC_{DC,CD,p}}$$

em que:

$EAER_p$ é a autonomia equivalente em modo elétrico total específica por fase para a fase p considerada, em km;

$M_{CO2,\ CS,p}$ é a emissão mássica de CO_2 específica por fase do ensaio do tipo 1 em modo de conservação de carga para a fase p considerada em conformidade com o quadro A8/5, passo n.º 7, em g/km;

$M_{CO2,\ CD,declared}$ são as emissões mássicas de CO_2 em modo de perda de carga, em conformidade com o quadro A8/8, passo n.º 14, em g/km;

$M_{CO2,\ CD,ave}$ é a média das emissões mássicas de CO_2 em modo de perda de carga, em conformidade com o quadro A8/8, passo n.º 13, em g/km;

$\Delta E_{REESS,j}$ são as variações da energia elétrica de todos os REESS durante a fase j consideradas, em Wh; Caso seja realizado mais do que um ensaio em modo de perda de carga, calcula-se a média adicional de cada ensaio;

ECDC,CD,p é o consumo de energia elétrica ao longo da fase p considerada baseado na perda do REESS, em Wh/km;

j é o número de índice da fase considerada;

k é o número de fases executadas até ao final do ciclo de transição n em conformidade com o ponto 3.2.4.4 do presente anexo;

e

$$M_{CO2,CD,avg,p} = \frac{\sum_{c=1}^{n_c}(M_{CO2,CD,p,c} \times d_{p,c})}{\sum_{c=1}^{n_c} d_{p,c}}$$

em que:

$M_{CO2,\ CD,avg,p}$ é a média aritmética das emissões mássicas de CO_2 em perda de carga para a fase p considerada, em g/km. Caso seja realizado mais do que um ensaio em modo de perda de carga, calcula-se a média adicional de cada ensaio;

$M_{CO2,CD,p,c}$ é a emissão mássica de CO_2 determinada em conformidade com o anexo B7, ponto 3.2.1, da fase p no ciclo c do ensaio de tipo 1 em modo de perda de carga, em g/km;

$d_{p,c}$ é a distância percorrida na fase p considerada do ciclo c do ensaio do tipo 1 em modo de perda de carga, em km;

c é o número de índice do ciclo de ensaio WLTP aplicável considerado;

p é o índice da fase individual no âmbito ciclo de ensaio WLTP aplicável;

n_c é o número de ciclos de ensaio WLTP aplicáveis executados até ao final do ciclo de transição n, em conformidade com o ponto 3.2.4.4 do presente anexo;

e:

$$EC_{DC,CD,p} = \frac{\sum_{c=1}^{n_c} EC_{DC,CD,p,c} \times d_{p,c}}{\sum_{c=1}^{n_c} d_{p,c}}$$

em que:

$EC_{DC,CD,p}$ é o consumo de energia elétrica da fase p considerada baseado na perda do REESS do ensaio do tipo 1 em modo de perda de carga, em Wh/km. Caso seja realizado mais do que um ensaio em modo de perda de carga, calcula-se a média adicional de cada ensaio;

$EC_{DC,CD,p,c}$ é o consumo de energia elétrica da fase p considerada do ciclo c baseado na perda do REESS do ensaio do tipo 1 em modo de perda de carga em conformidade com o ponto 4.3 do presente anexo, em Wh/km;

$d_{p,c}$ é a distância percorrida na fase p considerada do ciclo c do ensaio do tipo 1 em modo de perda de carga, em km;

c é o número de índice do ciclo de ensaio WLTP aplicável considerado;

p é o índice da fase individual no âmbito ciclo de ensaio WLTP aplicável;

n_c é o número de ciclos de ensaio WLTP aplicáveis executados até ao final do ciclo de transição n, em conformidade com o ponto 3.2.4.4 do presente anexo.

Para o Nível 1-A;

Os períodos considerados são a fase baixa (low), fase média (medium), fase alta (high) e fase extra-alta (extra high), e o ciclo de condução urbano.

Para o Nível 1-B;

Os períodos considerados são a fase baixa (low), fase média (medium) e fase alta (high).

4.4.5. Autonomia real em modo de perda de carga para OVC-HEV

A autonomia real em modo de perda de carga deve ser calculada pela seguinte equação:

$$R_{CDA} = \sum_{c=1}^{n-1} d_c + \left(\frac{M_{CO2,CS} - M_{CO2,n,cycle}}{M_{CO2,CS} - M_{CO2,CD,avg,n-1}} \right) \times d_n$$

em que:

R_{CDA} é a autonomia real em modo de perda de carga, em km;

$M_{CO2,\ CS}$ são as emissões mássicas de CO_2 em modo de conservação de carga, em conformidade com o quadro A8/5, passo n.º 7, em g/km;

$M_{CO2,n,cycle}$ são as emissões mássicas de CO_2 do ciclo de ensaio WLTP aplicável n do ensaio do tipo 1 em modo de perda de carga, em g/km;

$M_{CO2,CD,avg,n-1}$ é a média aritmética das emissões mássicas de CO_2 do ensaio do tipo 1 em modo de perda de carga desde o início do ensaio até e incluindo o ciclo de ensaios WLTP aplicável (n-1), em g/km;

d_c é a distância percorrida no ciclo durante o ensaio WLTP aplicável c do ensaio do tipo 1 em modo de perda de carga, em km;

d_n é a distância percorrida no ciclo de ensaio do WLTP aplicável n do ensaio do tipo 1 em modo de perda de carga, em km;

c é o número de índice do ciclo de ensaio WLTP aplicável considerado;

n é o número de ciclos de ensaio WLTP aplicáveis executados, incluindo o ciclo de transição em conformidade com o ponto 3.2.4.4 do presente anexo;

e:

$$M_{CO2,CD,avg,n-1} = \frac{\sum_{c=1}^{n-1} (M_{CO2,CD,c} \times d_c)}{\sum_{c=1}^{n-1} d_c}$$

em que:

$M_{CO2,CD,avg,n-1}$ é a média aritmética das emissões mássicas de CO_2 do ensaio do tipo 1 em modo de perda de carga desde o início do ensaio até e incluindo o ciclo de ensaios WLTP aplicável (n-1), em g/km;

$M_{CO2,CD,c}$ é a emissão mássica de CO_2 determinada em conformidade com o anexo B7, ponto 3.2.1, do ciclo de ensaios WLTP aplicável do ensaio do tipo 1 em modo de perda de carga, em g/km;

d_c é a distância percorrida no ciclo durante o ensaio WLTP aplicável c do ensaio do tipo 1 em modo de perda de carga, em km;

c é o número de índice do ciclo de ensaio WLTP aplicável considerado;

n é o número de ciclos de ensaio WLTP aplicáveis executados, incluindo o ciclo de transição em conformidade com o ponto 3.2.4.4 do presente anexo.

4.4.6. Este ponto só é aplicável ao Nível 1-A;

Autonomia equivalente em modo elétrico total para OVC-FCHV

4.4.6.1. Determinação da autonomia equivalente em modo elétrico total específica por ciclo

A autonomia equivalente em modo elétrico total específica por ciclo deve ser calculada pela seguinte equação:

$$EAER = \left(\frac{FC_{CS,declared} - FC_{CD,avg} x \frac{FC_{CD,declared}}{FC_{CD,ave}}}{FC_{CS,declared}} \right) \times R_{CDC}$$

em que:

EAER é a autonomia equivalente em modo elétrico total específica por ciclo, em km;

$FC_{CS,declared}$ é consumo de combustível em modo de conservação de carga declarado, em conformidade com o quadro A8/7, passo n.º 5, em kg/100 km;

$FC_{CD,avg}$ é a média aritmética dos consumos de combustível em modo de perda de carga em conformidade com a equação em baixo, em kg/100 km;

$FC_{CD,declared}$ é consumo de combustível em modo de conservação de carga declarado, em conformidade com o quadro A8/9-A, passo n.º 11, em kg/100 km;

$FC_{CD,ave}$ é a média aritmética dos consumos de combustível em modo de perda de carga, em conformidade com o quadro A8/9-A, passo n.º 10, em kg/100 km;

R_{CDC} é a autonomia do ciclo em modo de perda de carga em conformidade com o ponto 4.4.2 do presente anexo, em km;

e

$$FC_{CD,avg} = \frac{\sum_{j=1}^{k} (FC_{CD,j} \times d_j)}{\sum_{j=1}^{k} d_j}$$

em que:

$FC_{CD,avg}$ é a média aritmética dos consumos de combustível em modo de perda de carga, em kg/100 km. Caso seja realizado mais do que um ensaio em modo de perda de carga, calcula-se a média adicional de cada ensaio;

$FC_{CD,j}$ é o consumo de combustível da fase j do ensaio do tipo 1 em modo de perda de carga, em kg/100 km;

d_j é a distância percorrida na fase j do ensaio de tipo 1 em modo de perda de carga, em km;

j é o número de índice da fase considerada;

k é o número de fases executadas até ao final do ciclo de transição n em conformidade com o ponto 3.2.4.4 do presente anexo.

4.4.6.2. Determinação da autonomia equivalente em modo elétrico total específica por fase para OVC-FCHV

A autonomia equivalente em modo elétrico total específica por fase deve ser calculada pela seguinte equação:

$$EAER_p = \left(\frac{FC_{CS,p} - FC_{CD,avg,p} \times \frac{FC_{CD,declared}}{FC_{CD,ave}}}{FC_{CS,p}} \right) \times \frac{\sum_{j=1}^{k} \Delta E_{REESS,j}}{EC_{DC,CD,p}}$$

em que:

$EAER_p$ é a autonomia equivalente em modo elétrico total específica por fase para a fase p considerada, em km;

$FC_{CS,p}$ é o consumo de combustível específico por fase do ensaio do tipo 1 em modo de conservação de carga para a fase p considerada, em conformidade com o quadro A8/7, passo n.º 5, kg/100 km;

$FC_{CD,declared}$ é consumo de combustível em modo de perda de carga declarado, em conformidade com o quadro A8/9-A, passo n.º 11, em kg/100 km;

$FC_{CD,ave}$ é a média dos consumos de combustível em modo de perda de carga, em conformidade com o quadro A8/9-A, passo n.º 10, em kg/100 km;

$\Delta E_{REESS,j}$ são as variações da energia elétrica de todos os REESS durante a fase j considerada, em Wh; Caso seja realizado mais do que um ensaio em modo de perda de carga, calcula-se a média adicional de cada ensaio;

ECDC,CD,p é o consumo de energia elétrica ao longo da fase p considerada baseado na perda do REESS, em Wh/km;

j é o número de índice da fase considerada;

k é o número de fases executadas até ao final do ciclo de transição n em conformidade com o ponto 3.2.4.4 do presente anexo;

e

$$FC_{CD,avg,p} = \frac{\sum_{c=1}^{n_c}(FC_{CD,p,c} \times d_{p,c})}{\sum_{c=1}^{n_c} d_{p,c}}$$

em que:

$FC_{CD,avg,p}$ é a média aritmética dos consumos de combustível em modo de perda de carga para a fase p considerada, em kg/km; caso seja realizado mais do que um ensaio em modo de perda de carga, calcula-se a média adicional de cada ensaio, em kg/100 km;

$FC_{CD,p,c}$ é o consumo de combustível determinado em conformidade com o anexo B7, ponto 3.2.1, da fase p no ciclo c do ensaio de tipo 1 em modo de perda de carga, em kg/100 km;

$d_{p,c}$ é a distância percorrida na fase p considerada do ciclo c do ensaio do tipo 1 em modo de perda de carga, em km;

c é o número de índice do ciclo de ensaio WLTP aplicável considerado;

p é o índice da fase individual no âmbito ciclo de ensaio WLTP aplicável;

n_c é o número de ciclos de ensaio WLTP aplicáveis executados até ao final do ciclo de transição n, em conformidade com o ponto 3.2.4.4 do presente anexo;

e:

$$EC_{DC,CD,p} = \frac{\sum_{c=1}^{n_c} EC_{DC,CD,p,c} \times d_{p,c}}{\sum_{c=1}^{n_c} d_{p,c}}$$

em que:

$EC_{DC,CD,p}$ é o consumo de energia elétrica da fase p considerada baseado na perda do REESS do ensaio do tipo 1 em modo de perda de carga, em Wh/km. Caso seja realizado mais do que um ensaio em modo de perda de carga, calcula-se a média adicional de cada ensaio;

$EC_{DC,CD,p,c}$ é o consumo de energia elétrica da fase p considerada do ciclo c baseado na perda do REESS do ensaio do tipo 1 em modo de perda de carga em conformidade com o ponto 4.3 do presente anexo, em Wh/km;

$d_{p,c}$ é a distância percorrida na fase p considerada do ciclo c do ensaio do tipo 1 em modo de perda de carga, em km;

c é o número de índice do ciclo de ensaio WLTP aplicável considerado;

p	é o índice da fase individual no âmbito ciclo de ensaio WLTP aplicável;
n_c	é o número de ciclos de ensaio WLTP aplicáveis executados até ao final do ciclo de transição n, em conformidade com o ponto 3.2.4.4 do presente anexo.

Para o Nível 1-A;

Os períodos considerados são a fase baixa (low), fase média (medium), fase alta (high) e fase extra-alta (extra high), e o ciclo de condução urbano.

4.4.7. Este ponto só é aplicável ao Nível 1-A;

Autonomia real em perda de carga para OVC-FCHV

A autonomia real em modo de perda de carga deve ser calculada pela seguinte equação:

$$R_{CDA} = \sum_{c=1}^{n-1} d_c + \left(\frac{FC_{CS} - FC_{n,cycle}}{FC_{CS} - FC_{CD,avg,n-1}} \right) \times d_n$$

em que:

R_{CDA}	é a autonomia real em modo de perda de carga, em km;
FC_{CS}	é consumo de combustível em modo de conservação de carga, em conformidade com o quadro A8/7, passo n.º 5, em kg/100 km;
$FC_{n,cycle}$	é o consumo de combustível no ciclo de ensaio do WLTP aplicável n do ensaio do tipo 1 em modo de perda de carga, em kg/100 km;
$FC_{CD,avg,n-1}$	é a média aritmética do consumo de combustível do ensaio do tipo 1 em modo de perda de carga desde o início do ensaio até e incluindo o ciclo de ensaios WLTP aplicável (n-1), em kg/100 km;
d_c	é a distância percorrida no ciclo durante o ensaio WLTP aplicável c do ensaio do tipo 1 em modo de perda de carga, em km;
d_n	é a distância percorrida no ciclo de ensaio do WLTP aplicável n do ensaio do tipo 1 em modo de perda de carga, em km;
c	é o número de índice do ciclo de ensaio WLTP aplicável considerado;
n	é o número de ciclos de ensaio WLTP aplicáveis executados, incluindo o ciclo de transição em conformidade com o ponto 3.2.4.4 do presente anexo;

e

$$\text{em que: } FC_{CD,avg,n-1} = \frac{\sum_{c=1}^{n-1} (FC_{CD,c} \times d_c)}{\sum_{c=1}^{n-1} d_c}$$

$FC_{CD,avg,n-1}$	é a média aritmética do consumo de combustível do ensaio do tipo 1 em modo de perda de carga desde o início do ensaio até e incluindo o ciclo de ensaios WLTP aplicável (n-1), em kg/100 km;
$FC_{CD,c}$	é o consumo de combustível no ciclo de ensaio do WLTP aplicável c do ensaio do tipo 1 em modo de perda de carga, em kg/100 km;
d_c	é a distância percorrida no ciclo durante o ensaio WLTP aplicável c do ensaio do tipo 1 em modo de perda de carga, em km;
c	é o número de índice do ciclo de ensaio WLTP aplicável considerado;
n	é o número de ciclos de ensaio WLTP aplicáveis executados, incluindo o ciclo de transição em conformidade com o ponto 3.2.4.4 do presente anexo.

4.5. Interpolação de valores de um veículo individual

4.5.1. Gama de interpolação

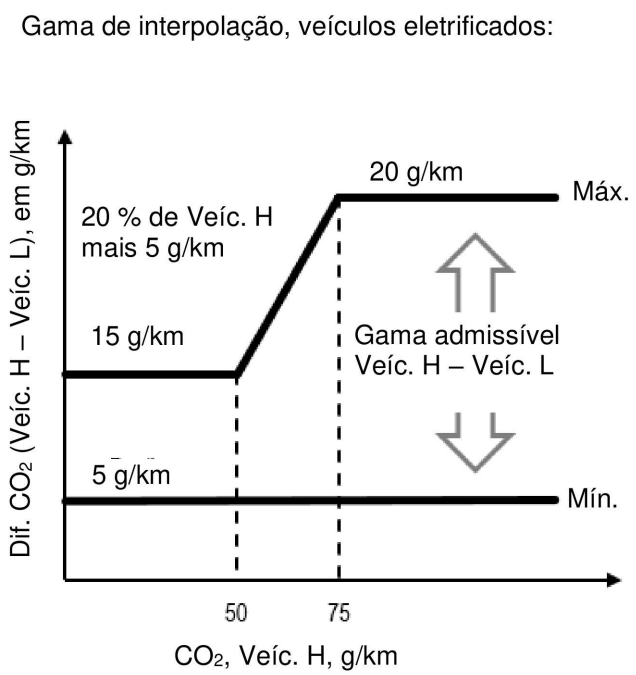
4.5.1.1. Gama de interpolação para os NOVC-HEV e OVC-HEV

4.5.1.1.1. O método de interpolação só deve ser utilizado se a diferença em CO_2 em modo de conservação de carga durante o ciclo aplicável resultante do passo 8 do quadro A8/5 do anexo B8 entre os veículos de ensaio L e H se encontrar entre um mínimo de 5 g/km e um máximo definidos no ponto 4.5.1.1.2 do presente anexo;

4.5.1.1.2. A diferença máxima de emissões de CO_2em modo de conservação de carga permitida durante o ciclo aplicável resultante do cálculo das emissões de CO_2 em modo de conservação de carga $M_{CO2,CS}$ do passo 8 do quadro A8/5 do anexo B8 entre os veículos de ensaio L e H é de 20% das emissões de CO_2 em modo de conservação de carga do veículo H, acrescido de 5 g/km, e deve ser um valor mínimo de 15 g/km e sem ultrapassar 20 g/km. Ver figura A8/3. Esta restrição não se aplica à aplicação de uma família de matrizes de resistência ao avanço em estrada nem ao cálculo da resistência ao avanço em estrada dos veículos L e H com base na resistência ao avanço em estrada por defeito.

Figura A8/3

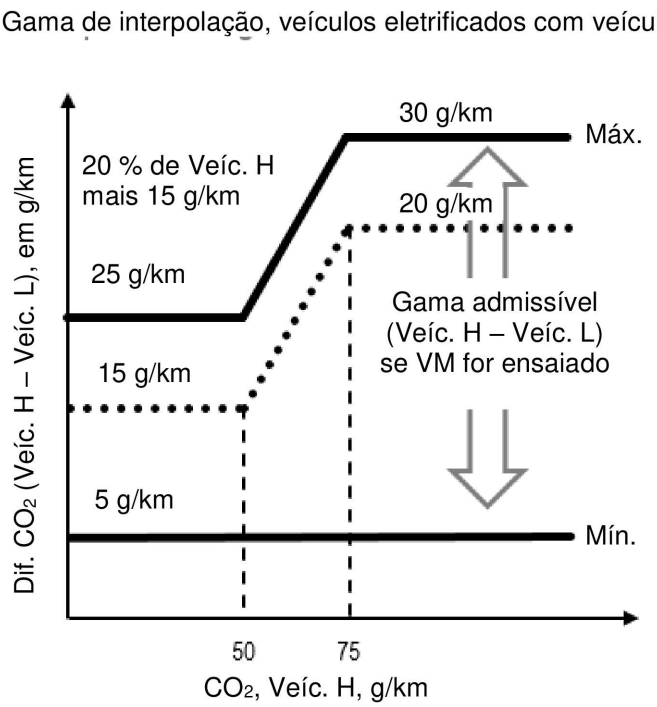
Gama de interpolação entre o veículo H e o veículo L aplicada aos veículos elétricos



4.5.1.1.3. A gama de interpolação permitida definida no ponto 4.5.1.1.2 do presente anexo pode ser aumentada em 10 g/km de CO_2 em modo de conservação de carga se o veículo M for ensaiado no âmbito dessa família e se estiverem preenchidas as condições previstas no ponto 4.5.1.1.5 do presente anexo. Este aumento apenas é permitido uma vez numa família de interpolação. Ver figura A8/4.

Figura A8/4

Gama de interpolação para veículos elétricos com veículo M



4.5.1.1.4. A pedido do fabricante, e mediante a aprovação da autoridade competente, a aplicação do método de interpolação de valores de veículos individuais no seio de uma família de veículos pode ser estendida se a extrapolação máxima de um veículo individual (passo 9 do quadro A8/5) não for superior a 3 g/km acima das emissões mássicas de CO_2 em modo de conservação de carga do veículo H (passo 8 do quadro A8/5) e/ou não for superior a 3 g/km abaixo das emissões mássicas de CO_2 em modo de conservação de carga do veículo L (passo 8 do quadro A8/5). Esta extrapolação só é válida dentro dos limites absolutos da gama de interpolação especificada no presente ponto.

Para a aplicação de uma família de matrizes de resistência ao avanço em estrada nem para o cálculo da resistência ao avanço em estrada dos veículos L e H com base na resistência ao avanço em estrada por defeito, não é permitido extrapolação.

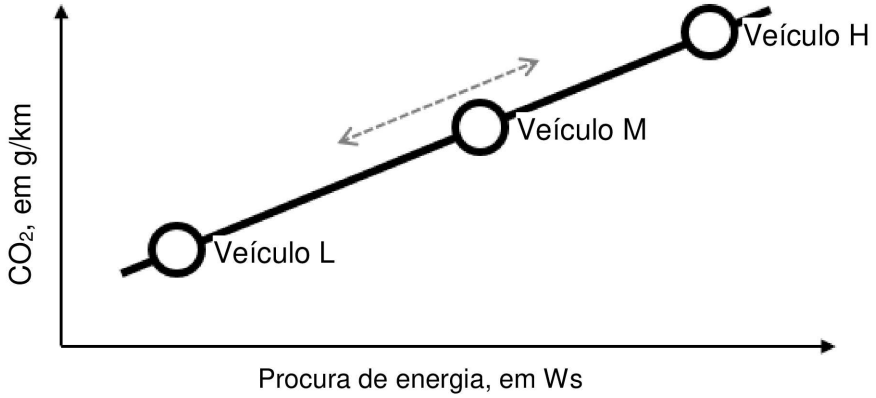
4.5.1.1.5. Veículo M

O veículo M pertence à família de interpolação, entre os veículos L e H e tem uma procura de energia durante o ciclo preferivelmente próxima da média dos veículos L e H.

Os limites para a seleção do veículo M (ver figura A8/5) estabelecem que nem a diferença nos valores de emissões mássicas de CO_2 entre os veículos H e M, nem a diferença nos valores de emissões mássicas de CO_2 em modo de conservação de carga entre os entre os veículos M e L podem ser superiores ao intervalo de CO_2 em modo de conservação de carga permitido, em conformidade com o ponto 4.5.1.1.2 do presente anexo. Os coeficientes da resistência ao avanço em estrada definidos e a massa de ensaio definida devem ser registados.

Figura A8/5

Limites para a seleção do veículo M



Para o Nível 1-A:

A linearidade da média corrigida das emissões mássicas de CO_2 em modo de conservação de carga medidas para o veículo M, $M_{CO2,c,6,M}$, em conformidade com o passo 6 do quadro A8/5 do anexo B8, deve ser verificada em relação às emissões mássicas de CO_2 em modo de conservação de carga interpoladas de forma linear entre os veículos L e H durante o ciclo aplicável, através da utilização da média corrigida das emissões mássicas de CO_2 em modo de conservação de carga medidas, $M_{CO2,c,6,H}$, do veículo H e $M_{CO2,c,6,L}$ do veículo L, em conformidade com o passo 6 do quadro A8/5 do anexo B8, para a interpolação linear de emissões mássicas de CO_2.

Para o Nível 1-B

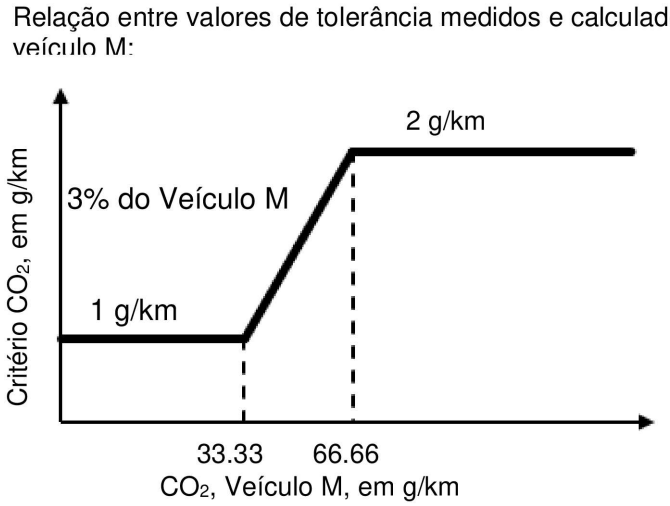
É necessária uma determinação adicional da média dos ensaios utilizando o valor de saída de CO_2 em modo de conservação de carga do passo 4-A (não descrito no quadro A8/5). A linearidade da média corrigida das emissões mássicas de CO_2 em modo de conservação de carga medidas para o veículo M, $M_{CO2,c,4a,M}$, em conformidade com o passo 4-A do quadro A8/5 do anexo B8, deve ser verificada em relação às emissões mássicas de CO_2 interpoladas de forma linear entre os veículos L e H durante o ciclo aplicável, através da utilização da média corrigida das emissões mássicas de CO_2 em modo de conservação de carga medidas, $M_{CO2,c,4a,H}$, do veículo H e $M_{CO2,c,4a,L}$ do veículo L, em conformidade com o passo 4-A do quadro A8/5 do anexo B8, para a interpolação linear de emissões mássicas de CO_2.

Para os níveis 1-A e 1-B

O critério da linearidade para o veículo M considera-se cumprido se a diferença entre as emissões mássicas de CO_2 em modo de conservação de carga do veículo M durante o ciclo WLTC aplicável e as emissões mássicas de CO_2 em modo de conservação de carga derivadas por interpolação for inferior a 2 g/km ou 3% do valor interpolado, consoante o valor que for mais baixo, mas no mínimo 1 g/km. Ver figura A8/6.

Figura A8/6

Critério de linearidade para o veículo M



Se o critério da linearidade for cumprido, o método de interpolação é aplicável a todos os valores de veículos individuais entre os veículos L e H que fazem parte da família de interpolação.

Se o critério da linearidade não for cumprido, a família de interpolação deve ser dividida em duas subfamílias, uma para veículos cuja procura de energia durante o ciclo se situa entre a dos veículos L e M, e a outra para veículos cuja procura de energia durante o ciclo se situa entre a dos veículos M e H. Nesse caso, os valores finais de, por exemplo emissão mássica de CO_2 em modo de conservação de carga do veículo M, devem ser determinados seguindo o mesmo processo que para os veículos L ou H. Ver quadros A8/5, A8/6, A8/8 e A8/9.

No caso dos veículos cuja procura de energia durante o ciclo se situa entre a dos veículos L e M, cada parâmetro do veículo H necessário para a aplicação do método de interpolação dos valores OVC-HEV e NOVC-HEV individuais deve ser substituído pelo parâmetro correspondente do veículo M.

No caso dos veículos cuja procura de energia durante o ciclo se situa entre a dos veículos M e H, cada parâmetro do veículo L necessário para a aplicação do método de interpolação dos valores OVC-HEV e NOVC-HEV individuais deve ser substituído pelo parâmetro correspondente do veículo M.

4.5.2. Cálculo da procura de energia por período

A procura de energia $E_{k,\,p}$ e a distância percorrida $d_{c,\,p}$ por período p aplicável a veículos individuais na família de interpolação devem ser calculadas de acordo com o procedimento previsto no ponto 5 do anexo B7, para os conjuntos k de coeficientes da resistência ao avanço em estrada e de massas, em conformidade com o ponto 3.2.3.2.3 do anexo B7.

4.5.3. Cálculo do coeficiente de interpolação para veículos individuais $K_{ind,p}$

O coeficiente de interpolação $K_{ind,p}$ por período deve ser calculado para cada período p considerado pela seguinte equação:

$$K_{ind,p} = \frac{E_{3,p} - E_{1,p}}{E_{2,p} - E_{1,p}}$$

em que:

$K_{ind,p}$ é o coeficiente de interpolação para o veículo individual considerado para o período p;

$E_{1,p}$ é a procura de energia para o período considerado para o veículo L em conformidade com o ponto 5 do anexo B7, em Ws;

$E_{2,p}$ é a procura de energia para o período considerado para o veículo H em conformidade com o ponto 5 do anexo B7, em Ws;

$E_{3,p}$ é a procura de energia para o período considerado para o veículo individual em conformidade com o ponto 5 do anexo B7, em Ws;

p é o índice de cada período do ciclo de ensaio aplicável.

Se o período p considerado for o ciclo de ensaio WLTP aplicável, $K_{ind,p}$ é designado K_{ind}.

4.5.4. Este ponto só é aplicável ao Nível 1-A:

Interpolação das emissões mássicas de CO_2 para veículos individuais

4.5.4.1. Emissões mássicas de CO_2 em modo de conservação de carga do veículo individual no caso de OVC-HEV e NOVC-HEV

As emissões mássicas de CO_2 em modo de conservação de carga para um veículo individual devem ser calculadas pela equação seguinte:

$$M_{CO2-ind,CS,p} = M_{CO2-L,CS,p} + K_{ind,p} \times (M_{CO2-H,CS,p} - M_{CO2-L,CS,p})$$

em que:

$M_{CO2-ind,CS,p}$ é a emissão mássica de CO_2 em modo de conservação de carga para um veículo individual no período p considerado, em conformidade com o quadro A8/5, passo n.º 9, em g/km;

$M_{CO2-L,CS,p}$ é a emissão mássica de CO_2 em modo de conservação de carga para o veículo L no período p considerado, em conformidade com o quadro A8/5, passo n.º 8, em g/km;

$M_{CO2-H,CS,p}$ é a emissão mássica de CO_2 em modo de conservação de carga para o veículo H no período p considerado, em conformidade com o quadro A8/5, passo n.º 8, em g/km;

$K_{ind,p}$ é o coeficiente de interpolação para o veículo individual considerado para o período p;

p é o índice de cada período do ciclo de ensaio WLTP aplicável.

Os períodos considerados são a fase baixa (low), fase média (medium), fase alta (high) e fase extra-alta (extra high), e o ciclo de ensaio WLTP aplicável.

4.5.4.2. Emissões mássicas de CO_2 ponderadas em função dos fatores de utilização em modo de perda de carga de OVC-HEV individuais

As emissões mássicas de CO_2 ponderadas em função dos fatores de utilização em modo de perda de carga de um veículo individual devem ser calculadas pela equação seguinte:

$$M_{CO2-ind,CD} = M_{CO2-L,CD} + K_{ind} \times (M_{CO2-H,CD} - M_{CO2-L,CD})$$

em que:

$M_{CO2-ind,CD}$ são as emissões mássicas de CO_2 ponderadas em função dos fatores de utilização em modo de perda de carga de um veículo individual, em g/km;

$M_{CO2-L,CD}$ são as emissões mássicas de CO_2 ponderadas em função dos fatores de utilização em modo de perda de carga do veículo L, em g/km;

$M_{CO2-H,CD}$ são as emissões mássicas de CO_2 ponderadas em função dos fatores de utilização em modo de perda de carga do veículo H, em g/km;

K_{ind} é o coeficiente de interpolação para o veículo individual considerado para o ciclo de ensaio WLTP aplicável.

4.5.4.3. Emissões mássicas de CO_2 ponderadas em função dos fatores de utilização de OVC-HEV individuais

As emissões mássicas de CO_2 ponderadas em função dos fatores de utilização de um veículo individual devem ser calculadas pela equação seguinte:

$$M_{CO2-ind,weighted} = M_{CO2-L,weighted} + K_{ind} \times (M_{CO2-H,weighted} - M_{CO2-L,weighted})$$

em que:

$M_{CO2-ind,weighted}$	são as emissões mássicas de CO_2 ponderadas em função dos fatores de utilização de um veículo individual, em g/km;
$M_{CO2-L,weighted}$	são as emissões mássicas de CO_2 ponderadas em função dos fatores de utilização do veículo L, em g/km;
$M_{CO2-H,weighted}$	são as emissões mássicas de CO_2 ponderadas em função dos fatores de utilização do veículo H, em g/km;
K_{ind}	é o coeficiente de interpolação para o veículo individual considerado para o ciclo de ensaio WLTP aplicável.

4.5.5. Interpolação do consumo de combustível e da eficiência energética para veículos individuais

4.5.5.1. Consumo de combustível e eficiência energética em modo de conservação de carga no caso de OVC-HEV, NOVC-HEV, NOVC-FCHV e OVC-FCHV individuais

4.5.5.1.1. Este ponto só é aplicável ao Nível 1-A:

Consumo de combustível em modo de conservação da carga no caso de OVC-HEV e NOVC-HEV individuais

O consumo de combustível em modo de conservação da carga para um veículo individual deve ser calculado pela seguinte equação:

$$FC_{ind,CS,p} = FC_{L,CS,p} + K_{ind,p} \times (FC_{H,CS,p} - FC_{L,CS,p})$$

em que:

$FC_{ind,CS,p}$	é o consumo de combustível em modo de conservação da carga para um veículo individual no período p considerado, de acordo com o quadro A8/6, passo n.º 3, em l/100 km;
$FC_{L,CS,p}$	é o consumo de combustível em modo de conservação da carga para o veículo L no período p considerado, de acordo com o quadro A8/6, passo n.º 2, em l/100 km;
$FC_{H,CS,p}$	é o consumo de combustível em modo de conservação da carga para o veículo H no período p considerado, de acordo com o quadro A8/6, passo n.º 2, em l/100 km;
$K_{ind,\ p}$	é o coeficiente de interpolação para o veículo individual considerado para o período p;
p	é o índice de cada período do ciclo de ensaio WLTP aplicável.

Os períodos considerados são a fase baixa (low), fase média (medium), fase alta (high) e fase extra-alta (extra high), e o ciclo de ensaio WLTP aplicável.

4.5.5.1.2. Este ponto só é aplicável ao Nível 1-B:

Eficiência energética em modo de conservação da carga no caso de OVC-HEV e NOVC-HEV individuais

A eficiência energética em modo de conservação da carga para um veículo individual deve ser calculada pela seguinte equação:

$$FE_{ind,CS,p} = \frac{1}{1/FE_{L,CS,p} + K_{ind,p} \times (1/FE_{H,CS,p} - 1/FE_{L,CS,p})}$$

em que:

$FE_{ind,CS,p}$	é o consumo de combustível em modo de conservação da carga para um veículo individual no período p considerado, de acordo com o quadro A8/6, passo n.º 3, em km/l;
$FE_{L,CS,p}$	é o consumo de combustível em modo de conservação da carga para o veículo L no período p considerado, de acordo com o quadro A8/6, passo n.º 2, em km/l;
$FE_{H,CS,p}$	é o consumo de combustível em modo de conservação da carga para o veículo H no período p considerado, de acordo com o quadro A8/6, passo n.º 2, em km/l;
$K_{ind,\ p}$	é o coeficiente de interpolação para o veículo individual considerado para o período p;
p	é o índice de cada período do ciclo de ensaio WLTP aplicável.

Os períodos considerados são a fase baixa (low), fase média (medium) e fase alta (high) e o ciclo de ensaio WLTP aplicável.

4.5.5.1.3. Este ponto só é aplicável ao Nível 1-A:

Consumo de combustível em modo de conservação da carga no caso de OVC-FCHV e NOVC-FCHV individuais

O consumo de combustível em modo de conservação da carga para um veículo individual deve ser calculado pela seguinte equação:

$$FC_{ind,CS,p} = FC_{L,CS,p} + K_{ind,p} \times (FC_{H,CS,p} - FC_{L,CS,p})$$

em que:

$FC_{ind,CS,p}$ é o consumo de combustível em modo de conservação da carga para um veículo individual no período p considerado, de acordo com o quadro A8/7, passo n.º 6, em kg/100 km;

$FC_{L,CS,p}$ é o consumo de combustível em modo de conservação da carga para o veículo L no período p considerado, de acordo com o quadro A8/7, passo n.º 5, em kg/100 km;

$FC_{H,CS,p}$ é o consumo de combustível em modo de conservação da carga para o veículo H no período p considerado, de acordo com o quadro A8/7, passo n.º 5, em kg/100 km;

$K_{ind,\ p}$ é o coeficiente de interpolação para o veículo individual considerado para o período p;

p é o índice de cada período do ciclo de ensaio WLTP aplicável.

Os períodos considerados são a fase baixa (low), fase média (medium), fase alta (high) e fase extra-alta (extra high), e o ciclo de ensaio WLTP aplicável.

4.5.5.2. Consumo de combustível em modo de perda de carga no caso de OVC-HEV e OVC-FCHV individuais

Para o Nível 1-A:

O consumo de combustível ponderado em função dos fatores de utilização em modo de perda de carga para um veículo individual deve ser calculado pela equação seguinte:

$$FC_{ind,CD} = FC_{L,CD} + K_{ind} \times (FC_{H,CD} - FC_{L,CD})$$

em que:

$FC_{ind,CD}$ é o consumo de combustível em modo de perda de carga ponderado em função do fator de utilização para um veículo individual, em l/100 km no caso de OVC-HEV e em kg/100 km no caso de OVC-FCHV;

$FC_{L,CD}$ é o consumo de combustível em modo de perda de carga ponderado em função do fator de utilização para o veículo L, em l/100 km no caso de OVC-HEV e em kg/100 km no caso de OVC-FCHV;

$FC_{H,CD}$ é o consumo de combustível em modo de perda de carga ponderado em função do fator de utilização para o veículo H, em l/100 km no caso de OVC-HEV e em kg/100 km no caso de OVC-FCHV;

K_{ind} é o coeficiente de interpolação para o veículo individual considerado para o ciclo de ensaio WLTP aplicável.

Para o Nível 1-B

A eficiência energética em modo de perda de carga para um veículo individual deve ser calculada pela seguinte equação:

$$FE_{ind,CD} = \frac{1}{1/FE_{L,CD} + K_{ind,p} \times (1/FE_{H,CD} - 1/FE_{L,CD})}$$

em que:

$FE_{ind,CD}$ é a eficiência energética em modo de perda de carga para um veículo individual, em km/l;

$FE_{L,CD}$ é a eficiência energética em modo de perda de carga para o veículo L, em km/l;

$FE_{H,CD}$ é a eficiência energética em modo de perda de carga para o veículo H, em km/l;

K_{ind} é o coeficiente de interpolação para o veículo individual considerado para o ciclo de ensaio WLTP aplicável.

4.5.5.3. Este ponto só é aplicável ao Nível 1-A;

Consumo de combustível ponderado em função do fator de utilização no caso de OVC-HEV e OVC-FCHV individuais

O consumo de combustível ponderado em função dos fatores de utilização para um veículo individual deve ser calculado pela equação seguinte:

$$FC_{ind,weighted} = FC_{L,weighted} + K_{ind} \times (FC_{H,weighted} - FC_{L,weighted})$$

em que:

$FC_{ind,weighted}$ é o consumo de combustível ponderado em função do fator de utilização para um veículo individual, em l/100 km no caso de OVC-HEV e em kg/100 km no caso de OVC-FCHV;

$FC_{L,weighted}$ é o consumo de combustível ponderado em função do fator de utilização para o veículo L, em l/100 km no caso de OVC-HEV e em kg/100 km no caso de OVC-FCHV;

$FC_{H,weighted}$ é o consumo de combustível ponderado em função do fator de utilização para o veículo H, em l/100 km no caso de OVC-HEV e em kg/100 km no caso de OVC-FCHV;

K_{ind} é o coeficiente de interpolação para o veículo individual considerado para o ciclo de ensaio WLTP aplicável.

4.5.6. Interpolação do consumo de energia elétrica para veículos individuais

4.5.6.1. Este ponto só é aplicável ao Nível 1-A:

Consumo de energia elétrica ponderado em função dos fatores de utilização em modo de perda de carga, com base na energia elétrica recarregada a partir da rede no caso de OVC-HEV e OVC-FCHV individuais

O consumo de energia elétrica ponderado em função dos fatores de utilização em modo de perda de carga, com base na energia elétrica recarregada a partir da rede, para um veículo individual, deve ser calculado pela equação seguinte:

$$EC_{AC-ind,CD} = EC_{AC-L,CD} + K_{ind} \times (EC_{AC-H,CD} - EC_{AC-L,CD})$$

em que:

$EC_{AC-ind,CD}$ é o consumo de energia elétrica ponderado em função dos fatores de utilização em modo de perda de carga, com base na energia elétrica recarregada a partir da rede, para um veículo individual, em Wh/km;

$EC_{AC-L,CD}$ é o consumo de energia elétrica ponderado em função dos fatores de utilização em modo de perda de carga, com base na energia elétrica recarregada a partir da rede, para o veículo L, em Wh/km;

$EC_{AC-H,CD}$ é o consumo de energia elétrica ponderado em função dos fatores de utilização em modo de perda de carga, com base na energia elétrica recarregada a partir da rede, para o veículo H, em Wh/km;

K_{ind} é o coeficiente de interpolação para o veículo individual considerado para o ciclo de ensaio WLTP aplicável.

4.5.6.2. Este ponto só é aplicável ao Nível 1-A;

Consumo de energia elétrica ponderado em função dos fatores de utilização, com base na energia elétrica recarregada a partir da rede no caso de OVC-HEV e OVC-FCHV individuais

O consumo de energia elétrica ponderado em função dos fatores de utilização, com base na energia elétrica recarregada a partir da rede, para um veículo individual, deve ser calculado pela equação seguinte:

$$EC_{AC-ind,weighted} = EC_{AC-L,weighted} + K_{ind} \times (EC_{AC-H,weighted} - EC_{AC-L,weighted})$$

em que:

$EC_{AC-ind,weighted}$	é o consumo de energia elétrica ponderado em função dos fatores de utilização, com base na energia elétrica recarregada a partir da rede, para um veículo individual, em Wh/km;
$EC_{AC-L,weighted}$	é o consumo de energia elétrica ponderado em função dos fatores de utilização, com base na energia elétrica recarregada a partir da rede, para o veículo L, em Wh/km;
$EC_{AC-H,weighted}$	é o consumo de energia elétrica ponderado em função dos fatores de utilização, com base na energia elétrica recarregada a partir da rede, para o veículo H, em Wh/km;
K_{ind}	é o coeficiente de interpolação para o veículo individual considerado para o ciclo de ensaio WLTP aplicável.

4.5.6.3. Consumo de energia elétrica no caso de OVC-HEV, NOVC-HEV e PEV individuais

O consumo de energia elétrica para um veículo individual, de acordo com o ponto 4.3.3 do presente anexo no caso dos OVC-HEV e NOVC-HEV e de acordo com o ponto 4.3.4 do presente anexo no caso dos PEV, deve ser calculado pela equação seguinte:

$$EC_{ind,p} = EC_{L,p} + K_{ind,p} \times (EC_{H,p} - EC_{L,p})$$

em que:

$EC_{ind,p}$	é o consumo de energia elétrica para um veículo individual durante o período p considerado, em Wh/km;
$EC_{L,p}$	é o consumo de energia elétrica para o veículo L durante o período p considerado, em Wh/km;
$EC_{H,p}$	é o consumo de energia elétrica para o veículo H durante o período p considerado, em Wh/km;
$K_{ind,p}$	é o coeficiente de interpolação para o veículo individual considerado para o período p;
p	é o índice de cada período do ciclo de ensaio aplicável.

Para o Nível 1-A;

Os períodos considerados são a fase baixa (low), fase média (medium), fase alta (high) e fase extra-alta (extra high), o ciclo de ensaio urbano WLTP aplicável, e o ciclo de ensaio WLTP aplicável.

Para o Nível 1-B;

Os períodos considerados são a fase baixa (low), fase média (medium) e fase alta (high) e o ciclo de ensaio WLTP aplicável.

4.5.7. Interpolação de autonomias elétricas para veículos individuais

4.5.7.1. Autonomia exclusivamente elétrica para OVC-HEV e OVC-FCHV individuais

Se o seguinte critério

$$\left| \frac{AER_L}{R_{CDA,L}} - \frac{AER_H}{R_{CDA,H}} \right| \leq 0.1$$

em que:

AER_L	é a autonomia em modo elétrico total do veículo L para o ciclo de ensaio WLTP aplicável, em km;
AER_H	é a autonomia em modo elétrico total do veículo H para o ciclo de ensaio WLTP aplicável, em km;
$R_{CDA,L}$	é a autonomia real em modo de perda de carga do veículo L, em km;
$R_{CDA,H}$	é a autonomia real em modo de perda de carga do veículo H, em km;

for cumprido, a autonomia em modo elétrico total para um veículo individual deve ser calculada pela equação seguinte:

$$AER_{ind,p} = AER_{L,p} + K_{ind,p} \times (AER_{H,p} - AER_{L,p})$$

em que:

$AER_{ind,p}$	é a autonomia em modo elétrico total para um veículo individual durante o período p considerado, em km;
$AER_{L,p}$	é a autonomia em modo elétrico total para o veículo L durante o período p considerado, em km;
$AER_{H,p}$	é a autonomia em modo elétrico total para o veículo H durante o período p considerado, em km;
$K_{ind,p}$	é o coeficiente de interpolação para o veículo individual considerado para o período p;
p	é o índice de cada período do ciclo de ensaio aplicável.

Para o Nível 1-A:

Os períodos considerados são o ciclo de ensaio urbano WLTP aplicável e o ciclo de ensaio WLTP aplicável.

Para o Nível 1-B

Os períodos considerados são o ciclo de ensaio WLTP aplicável.

Se o critério definido no presente parágrafo não for cumprido, a autonomia em modo elétrico total determinada para o veículo H é aplicável a todos os veículos que fazem parte da família de interpolação.

4.5.7.2. Autonomia em modo elétrico puro para PEV individuais

A autonomia em modo elétrico puro para um veículo individual deve ser calculada pela equação seguinte:

$$PER_{ind,p} = PER_{L,p} + K_{ind,p} \times (PER_{H,p} - PER_{L,p})$$

em que:

$PER_{ind,p}$	é a autonomia em modo elétrico puro para um veículo individual durante o período p considerado, em km;
$PER_{L,p}$	é a autonomia em modo elétrico puro para o veículo L durante o período p considerado, em km;
$PER_{H,p}$	é a autonomia em modo elétrico puro para o veículo H durante o período p considerado, em km;
$K_{ind,p}$	é o coeficiente de interpolação para o veículo individual considerado para o período p;
p	é o índice de cada período do ciclo de ensaio aplicável.

Para o Nível 1-A;

Os períodos considerados são a fase baixa (low), fase média (medium), fase alta (high) e fase extra-alta (extra high), o ciclo de ensaio urbano WLTP aplicável, e o ciclo de ensaio WLTP aplicável.

Para o Nível 1-B;

Os períodos considerados são o ciclo de ensaio WLTP aplicável.

4.5.7.3. Autonomia em modo elétrico total equivalente no caso de OVC-HEV e OVC-FCHV individuais

A autonomia equivalente em modo elétrico total para um veículo individual deve ser calculada pela equação seguinte:

$$EAER_{ind,p} = EAER_{L,p} + K_{ind,p} \times (EAER_{H,p} - EAER_{L,p})$$

em que:

$EAER_{ind,p}$	é a autonomia equivalente em modo elétrico total para um veículo individual durante o período p considerado, em km;
$EAER_{L,p}$	é a autonomia equivalente em modo elétrico total para o veículo L durante o período p considerado, em km;
$EAER_{H,p}$	é a autonomia equivalente em modo elétrico total para o veículo H durante o período p considerado, em km;
$K_{ind,p}$	é o coeficiente de interpolação para o veículo individual considerado para o período p;
p	é o índice de cada período do ciclo de ensaio aplicável.

Para o Nível 1-A;

Os períodos considerados são a fase baixa (low), fase média (medium), fase alta (high) e fase extra-alta (extra high), o ciclo de ensaio urbano WLTP aplicável, e o ciclo de ensaio WLTP aplicável.

Para o Nível 1-B;

Os períodos considerados são o ciclo de ensaio WLTP aplicável.

4.5.8. Correção de valores

O valor EAER individual determinado em conformidade com o ponto 4.5.7.3 do presente anexo pode ser reduzido pelo fabricante. Nesses casos:

Os valores das fases de EAER serão reduzidos em função do valor de EAER reduzido dividido pelo valor de EAER calculado. Isso não compensa os elementos técnicos que efetivamente tornariam necessário eliminar um veículo da família de interpolação.

4.6. Passos prescritos para o cálculo dos resultados finais de OVC-HEV

Além dos passos para o procedimento para calcular os resultados finais do ensaio em modo de conservação de carga para os compostos de emissões gasosas em conformidade com o ponto 4.1.1.1 do presente anexo, e para o consumo de combustível em conformidade com o ponto 4.2.1.1 do presente anexo, os pontos 4.6.1 e 4.6.2 do presente anexo descrevem os passos prescritos para o cálculo do resultados finais ponderados do ensaio em modo de perda de carga, bem como nos modos de perda e conservação de carga.

4.6.1. Passos prescritos para o cálculo dos resultados finais do ensaio do tipo 1 em modo de perda de carga para OVC-HEV

Os resultados devem ser calculados seguindo a ordem descrita no quadro A8/8. Todos os resultados da coluna «Dados de saída» devem ser registados. A coluna «Processo» descreve os pontos a utilizar para o cálculo ou contém cálculos adicionais.

Para efeitos do quadro A8/8, é utilizada a seguinte nomenclatura nas equações e nos resultados:

c	ciclo de ensaio completo aplicável;
p	todas as fases do ciclo aplicáveis; para efeitos do cálculo de $EAER_{city}$ (conforme aplicável), p representa o ciclo de condução urbana;
i	componentes das emissões-critérios aplicáveis;
CS	conservação de carga;
CO_2	Emissões mássicas de CO_2.

Quadro A8/8

Cálculo dos resultados finais do ensaio em modo de perda de carga (FE aplicável apenas ao Nível 1-B)

Passo n.º	Fonte	Dados de entrada	Processo	Dados de saída
1	Anexo B8	Resultados do ensaio em modo de perda de carga	Resultados medidos em conformidade com o apêndice 3 do presente anexo, pré-calculados em conformidade com o ponto 4.3 do mesmo.	$\Delta E_{REESS,j}$, em Wh; d_j, em km;
			Energia elétrica recarregada em conformidade com o ponto 3.2.4.6 do presente anexo.	E_{AC}, em Wh;
			Energia do ciclo em conformidade com o ponto 5 do anexo B7.	E_{cycle}, em Ws;

Passo n.º	Fonte	Dados de entrada	Processo	Dados de saída
			Emissões mássicas de CO_2em conformidade com o ponto 3.2.1 do anexo B7.	$M_{CO2,CD,j}$, em g/km;
			Massa de composto i das emissões gasosas em conformidade com o ponto 4.1.3.1 do anexo B8.	$M_{i,CD,j}$, em g/km;
			Autonomia em modo elétrico total determinada em conformidade com o ponto 4.4.1.1 do presente anexo.	AER, em km;
			Pode ser necessário o coeficiente de correção das emissões mássicas de CO_2 K_{CO2}, em conformidade com o apêndice 2 do presente anexo	
			Estão disponíveis os dados de saída para cada ensaio.	K_{CO2}, em (g/km)/(Wh/km).
			Caso tenha sido aplicado o método de interpolação, estão disponíveis os dados de saída (exceto de K_{CO2}) para o veículo H, L e, se aplicável, M.	
	Para o Nível 1-A: Anexo B8		Energia utilizável da bateria em conformidade com o ponto 4.4.1.2.2 do presente anexo.	UBE_{city}, em Wh;
			Caso tenha sido conduzido o ciclo de ensaio em cidade do WLTC aplicável: autonomia em modo elétrico total em conformidade com o ponto 4.4.1.2.1 do presente anexo.	AER_{city}, em km.
			Número de partículas emitidas (se aplicável) em conformidade com o ponto 4 do anexo B7.	$PN_{CD,j}$, em partículas por quilómetro;
			Emissões mássicas de partículas em conformidade com o ponto 4 do anexo B7.	$PM_{CD,c}$, em mg/km;
2	Dados de saída do passo 1	$\Delta E_{REESS,j}$, em Wh; E_{cycle}, em Ws.	Cálculo da variação da energia elétrica relativa para cada ciclo em conformidade com o ponto 3.2.4.5.2 do presente anexo. Estão disponíveis os dados de saída para cada ensaio e cada ciclo de ensaio WLTP aplicável. Caso tenha sido aplicado o método de interpolação, estão disponíveis os dados de saída para o veículo H, L e, se aplicável, M.	$REEC_i$.
3	Dados de saída do passo 2	$REEC_i$.	Determinação do ciclo de confirmação e transição em conformidade com o ponto 3.2.4.4 do presente anexo.	n_{veh};

Passo n.º	Fonte	Dados de entrada	Processo	Dados de saída
			Caso esteja disponível mais do que um ensaio de perda de carga para um veículo, de forma a determinar a média, cada ensaio terá o mesmo número de ciclo de transição n_{veh}. Determinação da autonomia do ciclo em modo de perda de carga em conformidade com o ponto 4.4.3 do presente anexo, em km; Estão disponíveis os dados de saída para cada ensaio. Caso tenha sido aplicado o método de interpolação, estão disponíveis os dados de saída para o veículo H, L e, se aplicável, M.	R_{CDC}; em km.
4	Dados de saída do passo 3	n_{veh};	Caso se utilize o método de interpolação, determina-se o ciclo de transição para o veículo H, L e, se aplicável, M. Verifique se é respeitado o critério de interpolação em conformidade com o ponto 6.3.2.2, alínea d) do presente anexo.	$n_{veh,L}$; $n_{veh,H}$; se aplicável $n_{veh,M.}$
Para o Nível 1-A: 5	Dados de saída do passo 1	$M_{i,CD,j}$, em g/km; $PM_{CD,c}$, em mg/km; $PN_{CD,j}$, em partículas por quilómetro.	Cálculo dos valores combinados para emissões para ciclos n_{veh}; Caso se aplique o método de interpolação, utilizam-se $n_{veh,L}$ ciclos, $n_{veh,H}$ ciclos e $n_{veh,M}$ ciclos, conforme aplicável. Estão disponíveis os dados de saída para cada ensaio. Caso tenha sido aplicado o método de interpolação, estão disponíveis os dados de saída para o veículo H, L e, se aplicável, M.	$M_{i,CD,c}$, em g/km; $PM_{CD,c}$, em mg/km; $PN_{CD,c}$, em partículas por quilómetro.
Para o Nível 1-A: 6	Dados de saída do passo 5	$M_{i,CD,c}$, em g/km; $PM_{CD,c}$, em mg/km; $PN_{CD,c}$, em partículas por quilómetro.	Determinação da média de emissões de ensaios para cada ciclo de ensaio WLTP aplicável dentro do ensaio do tipo 1 em modo de perda de carga e verificação relativamente aos limites em conformidade com o anexo B6, quadro A6/2.	$M_{i,CD,c,ave}$, em g/km; $PM_{CD,c,ave}$, em mg/km; $PN_{CD,c,ave}$, em partículas por quilómetro.
Para o Nível 1-A: 7	Dados de saída do passo 1	$\Delta E_{REESS,j}$, em Wh; d_j, em km; UBE_{city}, em Wh.	Caso a AER_{city} derive do ensaio do tipo 1 conduzindo os ciclos de ensaio WLTP aplicáveis, calcula-se o valor em conformidade com o ponto 4.4.1.2.2 do presente anexo. Caso seja realizado mais do que um ensaio, $n_{city,pe}$ será igual para todos os ensaios. Estão disponíveis os dados de saída para cada ensaio. Determinação da média para a AER_{city}. Caso tenha sido aplicado o método de interpolação, estão disponíveis os dados de saída para o veículo H, L e, se aplicável, M.	AER_{city}, em km; $AER_{city,ave}$, em km.

Passo n.º	Fonte	Dados de entrada	Processo	Dados de saída
Para o Nível 1-A: 8	Dados de saída do passo 1	d_j, em km;	Cálculo do fator de utilização específico do ciclo e da fase. Estão disponíveis os dados de saída para cada ensaio. Caso tenha sido aplicado o método de interpolação, estão disponíveis os dados de saída para o veículo H, L e, se aplicável, M.	$UF_{phase,j}$; $UF_{cycle,c}$.
	Dados de saída do passo 3	n_{veh};		
	Dados de saída do passo 4	$n_{veh,L}$;		
Para o Nível 1-A: 9	Dados de saída do passo 1	$\Delta E_{REESS,j}$, em Wh; d_j, em km; E_{AC}, em Wh;	Cálculo do consumo de energia elétrica baseado na energia elétrica recarregada em conformidade com o ponto 4.3.1 do presente anexo. No caso da interpolação, utilizam-se os ciclos $n_{veh,L}$. Portanto, devido à correção necessária da emissão mássica de CO_2, o consumo de energia elétrica do ciclo de confirmação e das suas fases será zerado. Estão disponíveis os dados de saída para cada ensaio. Caso tenha sido aplicado o método de interpolação, estão disponíveis os dados de saída para o veículo H, L e, se aplicável, M.	$EC_{AC,CD}$, em Wh/km;
	Dados de saída do passo 3	n_{veh};		
	Dados de saída do passo 4	$n_{veh,L}$;		
	Dados de saída do passo 8	$UF_{phase,j}$;		
10	Dados de saída do passo 1	$M_{CO2,CD,j}$, em g/km; K_{CO2}, em (g/km)/(Wh/km); $\Delta E_{REESS,j}$, em Wh; d_j, em km; n_{veh}; $n_{veh,L}$; $UF_{phase,j}$.	Cálculo das emissões mássicas de CO_2 em modo de perda de carga em conformidade com o ponto 4.1.2 do presente anexo. Caso se aplique o método de interpolação, utilizam-se os ciclos $n_{veh,L}$. Fazendo referência ao ponto 4.1.2 do presente anexo, o ciclo de confirmação será corrigido em conformidade com o apêndice 2 do mesmo. Estão disponíveis os dados de saída para cada ensaio. Caso tenha sido aplicado o método de interpolação, estão disponíveis os dados de saída para o veículo H, L e, se aplicável, M.	$M_{CO2,CD}$, em g/km;
	Dados de saída do passo 3	d_j, em km;		
	Dados de saída do passo 4	n_{veh};		
	Dados de saída do passo 8	$n_{veh,L}$; $UF_{phase,j}$.		
11	Dados de saída do passo 1	$M_{CO2,CD,j}$, em g/km; $M_{i,CD,j}$, em g/km; K_{CO2}, em (g/km)/(Wh/km). n_{veh}; $n_{veh,L}$; $UF_{phase,j}$;	Cálculo do consumo de combustível e da eficiência energética em modo de perda de carga em conformidade com o ponto 4.2.2 do presente anexo. Caso se aplique o método de interpolação, utilizam-se os ciclos $n_{veh,L}$. Fazendo referência ao ponto 4.1.2 do presente anexo, o valor de $M_{CO2,CD,j}$ do ciclo de confirmação será corrigido em conformidade com o apêndice 2 do mesmo.	Para o Nível 1-A, $FC_{CD,j}$, em l/100 km; FC_{CD}, em l/100 km. Para o Nível 1-B, FE_{CD}, em km/l.
	Dados de saída do passo 3	n_{veh};		

Passo n.º	Fonte	Dados de entrada	Processo	Dados de saída
	Dados de saída do passo 4	$n_{veh,L}$;	Para o nível 1-A, calcula-se o consumo de combustível específico da fase $FC_{CD,j}$ utilizando as emissões mássicas de CO_2 corrigidas, em conformidade com o ponto 6 do anexo B7. Estão disponíveis os dados de saída para cada ensaio. Caso tenha sido aplicado o método de interpolação, estão disponíveis os dados de saída para o veículo H, L e, se aplicável, M.	
	Dados de saída do passo 8	$UF_{phase,j}$;		
12	Dados de saída do passo 1	$\Delta E_{REESS,j}$, em Wh; d_j, em km;	Se aplicável, cálculo do consumo de energia elétrica do primeiro ciclo de ensaio WLTP aplicável, conforme descrito no ponto 2.1 do apêndice 8 do presente anexo. Estão disponíveis os dados de saída para cada ensaio. Caso tenha sido aplicado o método de interpolação, estão disponíveis os dados de saída para o veículo H, L e, se aplicável, M.	$EC_{DC,CD}$, em Wh/km
13	Dados de saída do passo 9	$EC_{AC,CD}$, em Wh/km;	Determinação da média dos ensaios para cada veículo. Caso tenha sido aplicado o método de interpolação, estão disponíveis os dados de saída para cada veículo H, L e, se aplicável, M.	Se aplicável: $EC_{DC,CD,first,ave}$, em Wh/km Para o Nível 1-A, $EC_{AC,CD,ave}$, em Wh/km; $M_{CO2,CD,ave}$, em g/km; $FC_{CD,ave}$, em l/100 km; Para o Nível 1-B, $FE_{CD,ave}$, em km/l.
	Dados de saída do passo 10	$M_{CO2,CD}$, em g/km;		
	Dados de saída do passo 11	FC_{CD}, em l/100 km; FE_{CD}, em km/l.		
	Dados de saída do passo 12	Se aplicável: $EC_{DC,CD,first}$, em Wh/km.		
14	Dados de saída do passo 13	$EC_{AC,CD,ave}$, em Wh/km; $M_{CO2,CD,ave}$, em g/km. $FE_{CD,ave}$, em km/l.	Declaração do consumo de energia elétrica em modo de perda de carga, eficiência energética e emissões mássicas de CO_2 para cada veículo. Cálculo do $EC_{AC,weighted}$ em conformidade com o ponto 4.3.2 do presente anexo.	Para o Nível 1-A, $EC_{AC,CD,declared}$, em Wh/km; $EC_{AC,weighted}$, em Wh/km; $M_{CO2,CD,declared}$, em g/km.
			Caso tenha sido aplicado o método de interpolação, estão disponíveis os dados de saída para cada veículo H, L e, se aplicável, M.	Para o Nível 1-B, $FE_{CD,declared}$, em km/l.
15	Dados de saída do passo 13	$EC_{AC,CD,ave}$, em Wh/km; Se aplicável: $EC_{DC,CD,first,ave}$, em Wh/km;	Se aplicável: Correção do consumo de energia elétrica para efeitos de conformidade da produção, como descrito no apêndice 8, ponto 2.1, do presente anexo. Caso tenha sido aplicado o método de interpolação, estão disponíveis os dados de saída para cada veículo H, L e, se aplicável, M.	$EC_{DC,CD,COP}$, em Wh/km;
	Dados de saída do passo 14	$EC_{AC,CD,declared}$, em Wh/km;		

Passo n.º	Fonte	Dados de entrada	Processo	Dados de saída
16 Resultado da família de interpolação. Se não for aplicado o método de interpolação, o passo n.º 17 não é necessário e os dados de saída deste passo representam o resultado final.	Dados de saída do passo 15	Se aplicável: $EC_{DC,CD,COP}$, em Wh/km;	Caso seja aplicado o método de interpolação, deve realizar-se o arredondamento intermédio em conformidade com o ponto 6.1.8 do presente regulamento: $M_{CO2,CD}$ deve ser arredondado à segunda casa decimal.	Se aplicável: $EC_{DC,CD,COP,final}$, em Wh/km; Para o nível 1-A, $EC_{AC,CD,final}$, em Wh/km; $M_{CO2,CD,final}$, em g/km; $EC_{AC,weighted,final}$, em Wh/km; $FC_{CD,final}$, em l/100 km;
	Dados de saída do passo 14	$EC_{AC,CD,declared}$, em Wh/km; $EC_{AC,weighted}$, em Wh/km; $FE_{CD,declared}$, em km/l; $M_{CO2,CD,declared}$, em g/km.		
	Dados de saída do passo 13	$FC_{CD,ave}$, em l/100 km;	$EC_{AC,CD,final}$ e $EC_{AC,weighted,final}$ devem ser arredondados à primeira casa decimal. Se aplicável: $EC_{DC,CD,COP}$ deve ser arredondado à primeira casa decimal. FC_{CD} e FE_{CD} devem ser arredondados à terceira casa decimal. Os dados de saída estão disponíveis para os veículos H, L e, se aplicável, M. Se não for aplicado o método de interpolação, deve aplicar-se o arredondamento final em conformidade com o ponto 6.1.8 do presente regulamento: $EC_{AC,CD}$, $EC_{AC,weighted}$ e $M_{CO2,CD}$ devem ser arredondados para o número inteiro mais próximo. Se aplicável: $EC_{DC,CD,COP}$ deve ser arredondado para o número inteiro mais próximo. FC_{CD} e FE_{CD} devem ser arredondados à primeira casa decimal.	Para o Nível 1-B, $FE_{CD,final}$, em km/l.
17 Resultado de um veículo individual. Resultado final do ensaio.	Dados de saída do passo 16	Se aplicável: $EC_{DC,CD,COP,final}$, em Wh/km; $EC_{AC,CD,final}$, em Wh/km; $M_{CO2,CD,final}$, em g/km; $EC_{AC,weighted,final}$, em Wh/km; $FC_{CD,final}$, em l/100 km; $FE_{CD,final}$, em km/l;	Interpolação dos valores individuais com base nos dados de entrada dos veículos H, L e, se aplicável, do veículo M. O arredondamento final dos valores do veículo deve ser efetuado em conformidade com o ponto 6.1.8 do presente regulamento. $EC_{AC,CD}$, $EC_{AC,weighted}$ e $M_{CO2,CD}$ devem ser arredondados para o número inteiro mais próximo. Se aplicável: $EC_{DC,CD,COP}$ deve ser arredondado para o número inteiro mais próximo. FC_{CD} deve ser arredondado à primeira casa decimal. Estão disponíveis dados de saída para cada veículo individual.	Se aplicável: $EC_{DC,CD,COP,ind}$, em Wh/km; Para o Nível 1-A, $EC_{AC,CD,ind}$, em Wh/km; $M_{CO2,CD,ind}$, em g/km; $EC_{AC,weighted,ind}$, em Wh/km; $FC_{CD,ind}$, em l/100 km; Para o Nível 1-B, $FE_{CD,ind}$, em km/l;

4.6.2. Passos prescritos para o cálculo dos resultados finais do ensaio ponderado de perda de carga e de conservação de carga do ensaio do tipo 1 para OVC-HEV

Os resultados devem ser calculados seguindo a ordem descrita no quadro A8/9. Todos os resultados da coluna «Dados de saída» devem ser registados. A coluna «Processo» descreve os pontos a utilizar para o cálculo ou contém cálculos adicionais.

Para efeitos do presente quadro, é utilizada a seguinte nomenclatura nas equações e nos resultados:

c	o período considerado é o ciclo de ensaio completo aplicável;
p	todas as fases do ciclo aplicáveis; para efeitos do cálculo de $EAER_{city}$ (conforme aplicável), p representa o ciclo de condução urbana;
i	componentes das emissões-critérios aplicáveis (exceto para CO_2);
j	índice para o período considerado;
CS	conservação de carga;
CD	perda de carga;
CO_2	Emissões mássicas de CO_2;
REESS	Sistema recarregável de armazenamento de energia elétrica.

Quadro A8/9

Cálculo dos resultados finais do ensaio e valores ponderados em modo de perda de carga (FE aplicável apenas ao Nível 1-B)

Passo n.º	Fonte	Dados de entrada	Processo	Dados de saída
1	Dados de saída do passo 1, Quadro A8/8	$M_{i,CD,j}$, em g/km; $PN_{CD,j}$, em partículas por quilómetro; $PM_{CD,c}$, em mg/km; $M_{CO2,CD,j}$, em g/km; $\Delta E_{REESS,j}$, em Wh; d_j, em km; AER, em km; E_{AC}, em Wh;	Dados de entrada do pós-processamento de CD e CS.	$M_{CO2,CD,j}$, em g/km; AER, em km; E_{AC}, em Wh; $M_{CO2,CS,declared}$, em g/km; $M_{CO2,CD,declared}$, em g/km; $M_{CO2,CD,ave}$, em g/km; Para o Nível 1-A: $M_{i,CD,j}$, em g/km; $PN_{CD,j}$, em partículas por quilómetro; $PM_{CD,c}$, em mg/km; $\Delta E_{REESS,j}$, em Wh; d_j, em km; $AER_{city,ave}$, em km; n_{veh}; R_{CDC}, em km; $n_{veh,L}$; $n_{veh,H}$; $UF_{phase,j}$; $UF_{cycle,c}$; $M_{i,CS,c,6}$, em g/km; $M_{CO2,CS,p}$
	Dados de saída do passo 7, Quadro A8/8	$AER_{city,ave}$, em km;		
	Dados de saída do passo 3, Quadro A8/8	n_{veh}; R_{CDC}, em km;		
	Dados de saída do passo 4, Quadro A8/8	$n_{veh,L}$; $n_{veh,H}$;		
	Dados de saída do passo 8, Quadro A8/8	$UF_{phase,j}$; $UF_{cycle,c}$;		
	Dados de saída do passo 6, Quadro A8/5	$M_{i,CS,c,6}$, em g/km;		

Passo n.º	Fonte	Dados de entrada	Processo	Dados de saída
	Dados de saída do passo 7, Quadro A8/5	$M_{CO2,CS,declared}$, em g/km; $M_{CO2,CS,p}$	Dados de saída no caso de CD estar disponível para cada ensaio de CD. Dados de saída no caso de CS estar disponível uma vez, devido ao cálculo dos valores médios do ensaio de CS. Caso tenha sido aplicado o método de interpolação, estão disponíveis os dados de saída (exceto de K_{CO2}) para o veículo H, L e, se aplicável, M. Pode ser necessário o coeficiente de correção das emissões mássicas de CO_2 K_{CO2}, em conformidade com o apêndice 2 do presente anexo	K_{CO2}, em (g/km)/(Wh/km).
	Dados de saída do passo 14, Quadro A8/8	$M_{CO2,CD,declared}$, em g/km;		
	Dados de saída do passo 13, Quadro A8/8	$M_{CO2,CD,ave}$, em g/km; K_{CO2}, em (g/km)/(Wh/km).		
Para o Nível 1-A: 2	Dados de saída do passo 1	$M_{i,CD,j}$, em g/km; $PN_{CD,j}$, em partículas por quilómetro; $PM_{CD,c}$, em mg/km; n_{veh}; $n_{veh,L}$; $UF_{phase,j}$; $UF_{cycle,c}$; $M_{i,CS,c,6}$, em g/km;	Cálculo dos compostos de emissões ponderadas (exceto $M_{CO2,weighted}$) em conformidade com os pontos 4.1.3.1 a 4.1.3.3 do presente anexo. Observação: $M_{i,CS,c,6}$ inclui $PN_{CS,c}$ e $PM_{CS,c}$. Estão disponíveis os dados de saída para cada ensaio de CD. Caso tenha sido aplicado o método de interpolação, estão disponíveis os dados de saída para cada veículo L, H e, se aplicável, M.	$M_{i,weighted}$, em g/km; $PN_{weighted}$, em partículas por quilómetro; $PM_{weighted}$, em mg/km;
3	Dados de saída do passo 1	$M_{CO2,CD,j}$, em g/km; $\Delta E_{REESS,j}$, em Wh; d_j, em km; n_{veh}; R_{CDC}, em km. $M_{CO2,CS,declared}$, em g/km; $M_{CO2,CS,p}$	Cálculo da autonomia em modo elétrico total em conformidade com os pontos 4.4.4.1 e 4.4.4.2 do presente anexo, e a autonomia real em modo de perda de carga em conformidade com o ponto 4.4.5 do presente anexo. Estão disponíveis os dados de saída para cada ensaio de CD. R_{CDA} deve ser arredondado para o número inteiro mais próximo, em conformidade com o ponto 6.1.8 do presente regulamento. Caso tenha sido aplicado o método de interpolação, estão disponíveis os dados de saída para cada veículo L, H e, se aplicável, M.	EAER, em km; $EAER_p$, em km; R_{CDA}, em km.
4	Dados de saída do passo 1	AER, em km;	Estão disponíveis os dados de saída para cada ensaio de CD.	Disponibilidade da interpolação da AER.
	Dados de saída do passo 3	R_{CDA}, em km.	Caso se aplique o método de interpolação, verificar a disponibilidade de interpolação da AER entre o veículo H, L e, se aplicável, M em conformidade com o ponto 4.5.7.1 do presente anexo. Se se utilizar o método de interpolação, cada ensaio deve cumprir o requisito.	

Passo n.º	Fonte	Dados de entrada	Processo	Dados de saída
5 Resultado da família de interpolação. Se não for aplicado o método de interpolação, o passo n.º 9 não é necessário e os dados de saída deste passo representam o resultado final.	Dados de saída do passo 1	AER, em km.	Determinação da média da AER e declaração de AER. A AER declarada deve ser arredondada ao número de casas decimais definido no quadro A6/1 do anexo B6, em conformidade com o ponto 6.1.8 do presente regulamento. Caso seja aplicado o método de interpolação e for cumprido o critério de disponibilidade de interpolação, a AER deve ser arredondada à primeira casa decimal, em conformidade com o ponto 6.1.8 do presente regulamento. Os dados de saída estão disponíveis para cada veículo H, L e, se aplicável, M. Se for aplicado o método de interpolação mas o critério não for cumprido, a AER do veículo H deve ser aplicada a toda a família de interpolação e arredondada para o número inteiro mais próximo, em conformidade com o ponto 6.1.8 do presente regulamento. Caso não seja aplicado o método de interpolação, a AER deve ser arredondada para o número inteiro mais próximo, em conformidade com o ponto 6.1.8 do presente regulamento.	AER_{ave}, em km; Para o Nível 1-A: AER_{dec}, em km.
Para o Nível 1-A, 6	Dados de saída do passo 1	$M_{i,CD,j}$, em g/km; $M_{CO2,CD,j}$, em g/km; n_{veh}; $n_{veh,L}$; $UF_{phase,j}$; $M_{i,CS,c,6}$, em g/km; $M_{CO2,CS,declared}$, em g/km. $M_{CO2,CD,declared}$, em g/km; $M_{CO2,CD,ave}$, em g/km;	Cálculo das emissões mássicas de CO_2 e do consumo de combustível em conformidade com os pontos 4.1.3.1 e 4.2.3 do presente anexo. Estão disponíveis os dados de saída para cada ensaio de CD. Caso se aplique o método de interpolação, utilizam-se os ciclos $n_{veh,L}$. Fazendo referência ao ponto 4.1.2 do presente anexo, o valor de $M_{CO2,CD,j}$ do ciclo de confirmação será corrigido em conformidade com o apêndice 2 do mesmo. Caso tenha sido aplicado o método de interpolação, estão disponíveis os dados de saída para cada veículo H, L e, se aplicável, M.	$M_{CO2,weighted}$, em g/km; $FC_{weighted}$, em l/100 km;
7	Dados de saída do passo 1	E_{AC}, em Wh;	Cálculo do consumo de energia elétrica baseado em EAER em conformidade com o ponto 4.3.3.1 e 4.3.3.2 do presente anexo. Estão disponíveis os dados de saída para cada ensaio de CD. Caso tenha sido aplicado o método de interpolação, estão disponíveis os dados de saída para cada veículo H, L e, se aplicável, M.	EC, em Wh/km; EC_p, em Wh/km;
	Dados de saída do passo 3	EAER, em km; $EAER_p$, em km;		

Passo n.º	Fonte	Dados de entrada	Processo	Dados de saída
8 Resultado da família de interpolação. Se não for aplicado o método de interpolação, o passo n.º 9 não é necessário e os dados de saída deste passo representam o resultado final.	Dados de saída do passo 1 Dados de saída do passo 6 Dados de saída do passo 7 Dados de saída do passo 3 Dados de saída do passo 5	$AER_{city,\ ave}$, em km; $M_{CO2,weighted}$, em g/km; $FC_{weighted}$, em l/100 km; EC, em Wh/km; EC_p, em Wh/km; EAER, em km; $EAER_p$, em km; AER_{dec}, em km; AER_{ave}, km.	Para o Nível 1-B Determinação da média do CE e declaração de CE. $$EC_{p,final} = EC_{p,ave} \times \frac{EC_{dec}}{EC_{ave}}$$ Para os níveis 1-A e 1-B Determinação da média e arredondamento intermédio em conformidade com o ponto 6.1.8 do presente regulamento. Caso seja aplicado o método de interpolação, deve realizar-se o arredondamento intermédio em conformidade com o ponto 6.1.8 do presente regulamento: $$AER_{city,final} = AER_{city,ave} \times \frac{AER_{dec}}{AER_{ave}}$$ $AER_{city,ave}$, EAER e $EAER_p$ devem ser arredondados à primeira casa decimal. $M_{CO2,weighted}$ deve ser arredondado à segunda casa decimal. $FC_{weighted}$ deve ser arredondado à terceira casa decimal. EC e EC_p devem ser arredondados à primeira casa decimal. Os dados de saída estão disponíveis para cada veículo H, L e, se aplicável, M. Se não for aplicado o método de interpolação, deve aplicar-se o arredondamento final dos resultados do ensaio em conformidade com o ponto 6.1.8 do presente regulamento. $AER_{city,ave}$, EAER e $EAER_p$ devem ser arredondados para o número inteiro mais próximo. $M_{CO2,weighted}$ deve ser arredondado para o número inteiro mais próximo. $FC_{weighted}$ deve ser arredondado à primeira casa decimal. EC e EC_p devem ser arredondados para o número inteiro mais próximo.	Para o Nível 1-B EC_{dec}, em Wh/km; $EC_{p,final}$, em Wh/km; $EAER_{final}$, em km; Para o Nível 1-A: $AER_{city,final}$, em km; $M_{CO2,weighted,final}$, em g/km; $FC_{weighted,final}$, em l/100 km; EC_{final}, em Wh/km; $EC_{p,final}$, em Wh/km; $EAER_{final}$, em km; $EAER_{p,final}$, em km.

Passo n.º	Fonte	Dados de entrada	Processo	Dados de saída
9 Resultado de um veículo individual. Resultado final do ensaio.	Dados de saída do passo 5 Dados de saída do passo 8	AER_{dec}, em km; $AER_{city,final}$, em km; $M_{CO2,weighted,final}$, em g/km; $FC_{weighted,final}$, em l/100 km; EC_{final}, em Wh/km; $EC_{p,final}$, em Wh/km; $EAER_{final}$, em km; $EAER_{p,final}$, em km;	Interpolação de valores individuais com base na entrada de veículos baixos, médios e altos em conformidade com o ponto 4.5 do presente anexo e arredondamento final, em conformidade com o ponto 6.1.8 do mesmo. AER_{ind}, $AER_{city,ind}$, $EAER_{ind}$ e $EAER_{p,ind}$ devem ser arredondados para o número inteiro mais próximo. $M_{CO2,weighted,ind}$ deve ser arredondado para o número inteiro mais próximo. $EC_{weighted,ind}$ deve ser arredondado à primeira casa decimal. $FC_{weighted,ind}$ deve ser arredondado à primeira casa decimal. EC_{ind} e $EC_{p,ind}$ devem ser arredondados para o número inteiro mais próximo. Está disponível realização para cada veículo individual. R_{CDC} deve ser arredondado para o número inteiro mais próximo, em conformidade com o ponto 6.1.8 do presente regulamento.	EC_{ind}, em Wh/km; $EC_{p,ind}$, em Wh/km; $EAER_{ind}$, em km; Para o Nível 1-A, AER_{ind}, em km; $AER_{city,ind}$, em km; $M_{CO2,weighted,ind}$, em g/km; $FC_{weighted,ind}$, em l/100 km; $EAER_{p,ind}$, em km. $R_{CDC,final}$
	Dados de saída do passo 4	Disponibilidade da interpolação da AER		
	Dados de saída do passo 1	R_{CDC}		

4.6.3. Este ponto só é aplicável ao Nível 1-A

Passos prescritos para o cálculo dos resultados finais de OVC-FCHV

Este ponto descreve os passos prescritos para o cálculo dos resultados finais ponderados do ensaio em modo de perda de carga, bem como nos modos de perda e conservação de carga.

4.6.3.1. Passos prescritos para o cálculo dos resultados finais do ensaio de tipo 1 em modo de perda de carga para OVC-FCHV

Os resultados devem ser calculados seguindo a ordem descrita no quadro A8/9-A. Todos os resultados da coluna «Dados de saída» devem ser registados. A coluna «Processo» descreve os pontos a utilizar para o cálculo ou contém cálculos adicionais.

Para efeitos do quadro A8/8, é utilizada a seguinte nomenclatura nas equações e nos resultados:

c	ciclo de ensaio completo aplicável;
p	todas as fases do ciclo aplicáveis; para efeitos do cálculo de $EAER_{city}$ (conforme aplicável), p representa o ciclo de condução urbana;
CS	conservação de carga;

Quadro A8/9-A

Cálculo dos valores finais em modo de perda de carga para OVC-FCHV

Passo n.º	Fonte	Dados de entrada	Processo	Dados de saída
1	Anexo B8	Resultados do ensaio em modo de perda de carga	Resultados medidos em conformidade com o apêndice 3 do presente anexo, pré-calculados em conformidade com o ponto 4.3 do mesmo.	$\Delta E_{REESS,j}$, em Wh; d_j, em km;
			Energia utilizável da bateria em conformidade com o ponto 4.4.1.2.2 do presente anexo.	UBE_{city}, em Wh;
			Energia elétrica recarregada em conformidade com o ponto 3.2.4.6 do presente anexo.	E_{AC}, em Wh;
			Energia do ciclo em conformidade com o ponto 5 do anexo B7.	E_{cycle}, em Ws;

Passo n.º	Fonte	Dados de entrada	Processo	Dados de saída
			Emissões mássicas de CO_2em conformidade com o ponto 3.2.1 do anexo B7.	$FC_{CD,j}$, em kg/100 km;
			Autonomia em modo elétrico total determinada em conformidade com o ponto 4.4.1.1 do presente anexo. Caso tenha sido conduzido o ciclo de ensaio em cidade do WLTC aplicável: autonomia em modo elétrico total em conformidade com o ponto 4.4.1.2.1 do presente anexo. Pode ser necessário o coeficiente de correção do consumo de combustível H_2 $K_{fuel,FCHV}$, em conformidade com o apêndice 2 do presente anexo. Estão disponíveis os dados de saída para cada ensaio. Caso tenha sido aplicado o método de interpolação, estão disponíveis os dados de saída (exceto de $K_{fuel,FCHV}$) para o veículo H, L e, se aplicável, M.	AER, em km; AER_{city}, em km. $K_{fuel,FCHV}$, em (kg/100 km)/ (Wh/100 km).
2	Dados de saída do passo 1	$\Delta E_{REESS,j}$, em Wh; E_{cycle}, em Ws.	Cálculo da variação da energia elétrica relativa para cada ciclo em conformidade com o ponto 3.2.4.5.2 do presente anexo. Estão disponíveis os dados de saída para cada ensaio e cada ciclo de ensaio WLTP aplicável. Caso tenha sido aplicado o método de interpolação, estão disponíveis os dados de saída para o veículo H, L e, se aplicável, M.	$REEC_i$.
3	Dados de saída do passo 2	$REEC_i$.	Determinação do ciclo de confirmação e transição em conformidade com o ponto 3.2.4.4 do presente anexo. Caso esteja disponível mais do que um ensaio de perda de carga para um veículo, de forma a determinar a média, cada ensaio terá o mesmo número de ciclo de transição n_{veh}. Determinação da autonomia do ciclo em modo de perda de carga em conformidade com o ponto 4.4.3 do presente anexo, em km; Estão disponíveis os dados de saída para cada ensaio. Caso tenha sido aplicado o método de interpolação, estão disponíveis os dados de saída para o veículo H, L e, se aplicável, M.	n_{veh}; R_{CDC}; em km.
4	Dados de saída do passo 3	n_{veh};	Caso se utilize o método de interpolação, determina-se o ciclo de transição para o veículo H, L e, se aplicável, M. Verifique se é respeitado o critério de interpolação em conformidade com o ponto 6.3.2.2 do presente regulamento.	$n_{veh,L}$; $n_{veh,H}$; se aplicável $n_{veh,M.}$

Passo n.º	Fonte	Dados de entrada	Processo	Dados de saída
5	Dados de saída do passo 1	$\Delta E_{REESS,j}$, em Wh; d_j, em km; UBE_{city}, em Wh.	Caso a AER_{city} derive do ensaio do tipo 1 conduzindo os ciclos de ensaio WLTP aplicáveis, calcula-se o valor em conformidade com o ponto 4.4.1.2.2 do presente anexo. Caso seja realizado mais do que um ensaio, $n_{city,pe}$ será igual para todos os ensaios. Estão disponíveis os dados de saída para cada ensaio. Determinação da média para a AER_{city}. Caso tenha sido aplicado o método de interpolação, estão disponíveis os dados de saída para o veículo H, L e, se aplicável, M.	AER_{city}, em km; $AER_{city,ave}$, em km.
6	Dados de saída do passo 1	d_j, em km;	Cálculo do fator de utilização específico do ciclo e da fase. Estão disponíveis os dados de saída para cada ensaio. Caso tenha sido aplicado o método de interpolação, estão disponíveis os dados de saída para o veículo H, L e, se aplicável, M.	$UF_{phase,j}$; $UF_{cycle,c}$.
	Dados de saída do passo 3	n_{veh};	Estão disponíveis os dados de saída para cada ensaio.	
	Dados de saída do passo 4	$n_{veh,L}$;	Cálculo do fator de utilização específico do ciclo e da fase. Estão disponíveis os dados de saída para cada ensaio. Caso tenha sido aplicado o método de interpolação, estão disponíveis os dados de saída para o veículo H, L e, se aplicável, M.	
7	Dados de saída do passo 1	$\Delta E_{REESS,j}$, em Wh; d_j, em km; E_{AC}, em Wh;	Cálculo do consumo de energia elétrica baseado na energia elétrica recarregada em conformidade com o ponto 4.3.1 e 4.3.2 do presente anexo. No caso da interpolação, utilizam-se os ciclos $n_{veh,L}$. Portanto, devido à correção necessária da emissão mássica de CO_2, o consumo de energia elétrica do ciclo de confirmação e das suas fases será zerado. Estão disponíveis os dados de saída para cada ensaio. Caso tenha sido aplicado o método de interpolação, estão disponíveis os dados de saída para o veículo H, L e, se aplicável, M.	$EC_{AC,weighted}$, em Wh/km; $EC_{AC,CD}$, em Wh/km;
	Dados de saída do passo 3	n_{veh};		
	Dados de saída do passo 4	$n_{veh,L}$;		
	Dados de saída do passo 6	$UF_{phase,j}$;		
8	Dados de saída do passo 1	$FC_{CD,j}$, em l/100 km $K_{fuel,FCHV}$, em (kg/100 km)/(Wh/100 km);	Cálculo do consumo de combustível em modo de perda de carga em conformidade com o ponto 4.2.2 do presente anexo. Caso se aplique o método de interpolação, utilizam-se os ciclos $n_{veh,L}$. Fazendo referência ao ponto 4.1.2 do presente anexo, o ciclo de confirmação será corrigido em conformidade com o apêndice 2 do mesmo. Estão disponíveis os dados de saída para cada ensaio. Caso tenha sido aplicado o método de interpolação, estão disponíveis os dados de saída para o veículo H, L e, se aplicável, M.	FC_{CD}, em kg/100 km;
	Dados de saída do passo 3	$\Delta E_{REESS,j}$, em Wh;		
	Dados de saída do passo 4	d_j, em km;		
	Dados de saída do passo 6	n_{veh}; $n_{veh,L}$; $UF_{phase,j}$.		

Passo n.º	Fonte	Dados de entrada	Processo	Dados de saída
[reservado]				
10	Dados de saída do passo 7 Dados de saída do passo 8	$EC_{AC,weighted}$, em Wh/km; $EC_{AC,CD}$, em Wh/km; FC_{CD}, em kg/100 km.	Determinação da média dos ensaios para cada veículo. Caso tenha sido aplicado o método de interpolação, estão disponíveis os dados de saída para cada veículo H, L e, se aplicável, M.	$EC_{AC,weighted,ave}$, em Wh/km; $EC_{AC,CD,ave}$, em Wh/km; $FC_{CD,ave}$, em kg/100 km.
11	Dados de saída do passo 10	$EC_{AC,CD,ave}$, em Wh/km; $FC_{CD,ave}$, em kg/100 km;	Declaração do consumo de combustível e consumo de energia elétrica em modo de perda de carga para cada veículo. Caso tenha sido aplicado o método de interpolação, estão disponíveis os dados de saída para cada veículo H, L e, se aplicável, M.	$EC_{AC,CD,declared}$, em Wh/km; $FC_{CD,declared}$, em kg/100 km;
[Reservado]				
13 Resultado da família de interpolação. Se não for aplicado o método de interpolação, o passo n.º 17 não é necessário e os dados de saída deste passo representam o resultado final.	Dados de saída do passo 11 Dados de saída do passo 10	$EC_{AC,CD,declared}$, em Wh/km; $EC_{AC,weighted,ave}$, em Wh/km; $FC_{CD,ave}$, em kg/100 km;	Caso seja aplicado o método de interpolação, deve realizar-se o arredondamento intermédio em conformidade com o ponto 6.1.8 do presente regulamento: $M_{CO2,CD}$ deve ser arredondado à segunda casa decimal. $EC_{AC,CD}$ e $EC_{AC,weighted}$devem ser arredondados à primeira casa decimal. Os dados de saída estão disponíveis para os veículos H, L e, se aplicável, M. Se não for aplicado o método de interpolação, deve aplicar-se o arredondamento final em conformidade com o ponto 6.1.8 do presente regulamento. $EC_{AC,CD}$, $EC_{AC,weighted}$ e $M_{CO2,CD}$ devem ser arredondados para o número inteiro mais próximo.	$EC_{AC,CD,final}$, em Wh/km; $EC_{AC,weighted,final}$, em Wh/km; $FC_{CD,final}$, em l/100 km;
14 Resultado de um veículo individual. Resultado final do ensaio.	Dados de saída do passo 13	$EC_{AC,CD,final}$, em Wh/km; $EC_{AC,weighted,final}$, em Wh/km; $FC_{CD,final}$, em kg/100 km;	Interpolação dos valores individuais com base nos dados de entrada dos veículos H, L e, se aplicável, do veículo M. O arredondamento final dos valores do veículo deve ser efetuado em conformidade com o ponto 6.1.8 do presente regulamento. $EC_{AC,CD}$ e $EC_{AC,weighted}$ devem ser arredondados para o número inteiro mais próximo. Estão disponíveis dados de saída para cada veículo individual.	$EC_{AC,CD,ind}$, em Wh/km; $EC_{AC,weighted,ind}$, em Wh/km; $FC_{CD,ind}$, em kg/100 km;

4.6.3.2. Passos prescritos para o cálculo dos resultados finais do ensaio ponderado de perda de carga e de conservação de carga do ensaio do tipo 1 para OVC-FCHV

Os resultados devem ser calculados seguindo a ordem descrita no quadro A8/9-A. Todos os resultados da coluna «Dados de saída» devem ser registados. A coluna «Processo» descreve os pontos a utilizar para o cálculo ou contém cálculos adicionais.

Para efeitos do presente quadro, é utilizada a seguinte nomenclatura nas equações e nos resultados:

c	o período considerado é o ciclo de ensaio completo aplicável;
p	todas as fases do ciclo aplicáveis; para efeitos do cálculo de $EAER_{city}$ (conforme aplicável), p representa o ciclo de condução urbana;
j	índice para o período considerado;
CS	conservação de carga;
CD	perda de carga;
REESS	Sistema recarregável de armazenamento de energia elétrica.

Quadro A8/9-B

Cálculo dos valores ponderados finais em modos de perda de carga e de conservação de carga para OVC-FCHV

Passo n.º	Fonte	Dados de entrada	Processo	Dados de saída
1	Saída do passo 1, Quadro A8/9-A	$FC_{CD,j}$, em kg/100 km $\Delta E_{REESS,j}$, em Wh; d_j, em km; AER, em km; E_{AC}, em Wh;	Dados de entrada do pós-processamento de CD e CS. Dados de saída no caso de CD estar disponível para cada ensaio de CD. Dados de saída no caso de CS estar disponível uma vez, devido ao cálculo dos valores médios do ensaio de CS. Caso tenha sido aplicado o método de interpolação, estão disponíveis os dados de saída (exceto de $K_{fuel,FCHV}$) para o veículo H, L e, se aplicável, M.	$FC_{CD,j}$, em kg/100 km; $\Delta E_{REESS,j}$, em Wh; d_j, em km; AER, em km; E_{AC}, em Wh; $AER_{city,ave}$, em km; n_{veh}; R_{CDC}, em km; $n_{veh,L}$; $n_{veh,H}$; $UF_{phase,j}$; $UF_{cycle,c}$; $FC_{CS,declared}$, em kg/100 km; $FC_{CS,p}$, em kg/100 km; $FC_{CD,declared}$, em kg/100 km; $FC_{CD,ave}$, em kg/100 km;
	Dados de saída do passo 5, Quadro A8/9-A	$AER_{city,ave}$, em km;		
	Dados de saída do passo 3, Quadro A8/9-A	n_{veh}; R_{CDC}, em km;		
	Dados de saída do passo 4, Quadro A8/9-A	$n_{veh,L}$; $n_{veh,H}$;		
	Dados de saída do passo 6, Quadro A8/9-A	$UF_{phase,j}$; $UF_{cycle,c}$;		
	Dados de saída do passo 5, Quadro A8/7	$FC_{CS,declared}$, em kg/100 km; $FC_{CS,p}$, em kg/100 km;		
	Dados de saída do passo 11, Quadro A8/9-A	$FC_{CD,declared}$, em kg/100 km;		
	Dados de saída do passo 10, Quadro A8/9-A	$FC_{CD,ave}$, em kg/100 km;		

Passo n.º	Fonte	Dados de entrada	Processo	Dados de saída
		$K_{fuel,FCHV}$, em (kg/100 km)/(Wh/100 km).	Pode ser necessário o coeficiente de correção de H2 Kfuel,FCHV, em conformidade com o apêndice 2 do presente anexo.	$K_{fuel,FCHV}$, (kg/100 km)/(Wh/100 km).
2	Saída do passo 1,	$FC_{CD,j}$, em kg/100 km; $\Delta E_{REESS,j}$, em Wh; d_j, em km; n_{veh}; R_{CDC}, em km.	Cálculo da autonomia em modo elétrico total em conformidade com os pontos 4.4.4.1 e 4.4.4.2 do presente anexo, e a autonomia real em modo de perda de carga em conformidade com o ponto 4.4.5 do presente anexo. Estão disponíveis os dados de saída para cada ensaio de CD. R_{CDA} deve ser arredondado para o número inteiro mais próximo, em conformidade com o ponto 6.1.8 do presente regulamento. Caso tenha sido aplicado o método de interpolação, estão disponíveis os dados de saída para cada veículo L, H e, se aplicável, M.	EAER, em km; $EAER_p$, em km; R_{CDA}, em km.
3	Dados de saída do passo 1	AER, em km;	Estão disponíveis os dados de saída para cada ensaio de CD. Caso se aplique o método de interpolação, verificar a disponibilidade de interpolação da AER entre o veículo H, L e, se aplicável, M em conformidade com o ponto 4.5.7.1 do presente anexo. Se se utilizar o método de interpolação, cada ensaio deve cumprir o requisito.	Disponibilidade da interpolação da AER.
	Dados de saída do passo 2	R_{CDA}, em km.		
4 Resultado da família de interpolação. Se não for aplicado o método de interpolação, o passo n.º 9 não é necessário e os dados de saída deste passo representam o resultado final.	Dados de saída do passo 1	AER, em km.	Determinação da média da AER e declaração de AER. A AER declarada deve ser arredondada ao número de casas decimais definido no quadro A6/1 do anexo B6, em conformidade com o ponto 6.1.8 do presente regulamento. Caso seja aplicado o método de interpolação e for cumprido o critério de disponibilidade de interpolação, a AER deve ser arredondada à primeira casa decimal, em conformidade com o ponto 6.1.8 do presente regulamento. Os dados de saída estão disponíveis para cada veículo H, L e, se aplicável, M. Se for aplicado o método de interpolação mas o critério não for cumprido, a AER do veículo H deve ser aplicada a toda a família de interpolação e arredondada para o número inteiro mais próximo, em conformidade com o ponto 6.1.8 do presente regulamento. Caso não seja aplicado o método de interpolação, a AER deve ser arredondada para o número inteiro mais próximo, em conformidade com o ponto 6.1.8 do presente regulamento.	AER_{ave}, em km; AER_{dec}, em km.

Passo n.º	Fonte	Dados de entrada	Processo	Dados de saída
5	Dados de saída do passo 1	$FC_{CD,j}$, em kg/100 km n_{veh}; $n_{veh,L}$; $UF_{phase,j}$; $FC_{CS,declared}$, em kg/100 km; $FC_{CD,declared}$, em kg/100 km; $FC_{CD,ave}$, em kg/100 km;	Cálculo das emissões mássicas de CO_2 e do consumo de combustível em conformidade com os pontos 4.1.3.1 e 4.2.3 do presente anexo. Estão disponíveis os dados de saída para cada ensaio de CD. Caso se aplique o método de interpolação, utilizam-se os ciclos $n_{veh,L}$. Fazendo referência ao ponto 4.1.2 do presente anexo, o valor de $M_{CO2,CD,j}$ do ciclo de confirmação será corrigido em conformidade com o apêndice 2 do mesmo. Caso tenha sido aplicado o método de interpolação, estão disponíveis os dados de saída para cada veículo H, L e, se aplicável, M.	$FC_{weighted}$, em kg/100 km;
6	Dados de saída do passo 1	E_{AC}, em Wh;	Cálculo do consumo de energia elétrica baseado em EAER em conformidade com o ponto 4.3.3.1 e 4.3.3.2 do presente anexo. Estão disponíveis os dados de saída para cada ensaio de CD. Caso tenha sido aplicado o método de interpolação, estão disponíveis os dados de saída para cada veículo H, L e, se aplicável, M.	EC, em Wh/km; EC_p, em Wh/km;
	Dados de saída do passo 2	EAER, em km; $EAER_p$, em km;		
7 Resultado da família de interpolação. Se não for aplicado o método de interpolação, o passo n.º 9 não é necessário e os dados de saída deste passo representam o resultado final.	Dados de saída do passo 1	$AER_{city,\ ave}$, em km;	Determinação da média e arredondamento intermédio em conformidade com o ponto 6.1.8 do presente regulamento. Caso seja aplicado o método de interpolação, deve realizar-se o arredondamento intermédio em conformidade com o ponto 6.1.8 do presente regulamento: $AER_{city,final} = AER_{city,ave} \times \frac{AER_{dec}}{AER_{ave}}$ $AER_{city,final}$, EAER e $EAER_p$ devem ser arredondados à primeira casa decimal. $FC_{weighted}$ deve ser arredondado à terceira casa decimal. EC e EC_p devem ser arredondados à primeira casa decimal. Os dados de saída estão disponíveis para cada veículo H, L e, se aplicável, M. Se não for aplicado o método de interpolação, deve aplicar-se o arredondamento final dos resultados do ensaio em conformidade com o ponto 6.1.8 do presente regulamento. $AER_{city,ave}$, EAER e $EAER_p$ devem ser arredondados para o número inteiro mais próximo. $FC_{weighted}$ deve ser arredondado à terceira casa decimal. EC e EC_p devem ser arredondados para o número inteiro mais próximo.	$AER_{city,final}$, em km; $FC_{weighted,final}$, em kg/100 km; EC_{final}, em Wh/km; $EC_{p,final}$, em Wh/km; $EAER_{final}$, em km; $EAER_{p,final}$, em km.
	Dados de saída do passo 5	$FC_{weighted}$, em kg/100 km;		
	Dados de saída do passo 6	EC, em Wh/km; EC_p, em Wh/km;		
	Dados de saída do passo 3	EAER, em km; $EAER_p$, em km.		
	Dados de saída do passo 5	AER_{dec}, em km; AER_{ave}, em km.		

Passo n.º	Fonte	Dados de entrada	Processo	Dados de saída
8	Dados de saída do passo 5 Dados de saída do passo 7	AER_{dec}, em km; $AER_{city,final}$, em km; $FC_{weighted,final}$, em kg/100 km; EC_{final}, em Wh/km; $EC_{p,final}$, em Wh/km; $EAER_{final}$, em km; $EAER_{p,final}$, em km;	Interpolação de valores individuais com base na entrada de veículos baixos, médios e altos em conformidade com o ponto 4.5 do presente anexo e arredondamento final, em conformidade com o ponto 6.1.8 do mesmo. AER_{ind}, $AER_{city,ind}$, $EAER_{ind}$ e $EAER_{p,ind}$ devem ser arredondados para o número inteiro mais próximo. $EC_{weighted,ind}$ deve ser arredondado à primeira casa decimal. $FC_{weighted,ind}$ deve ser arredondado à terceira casa decimal. EC_{ind} e $EC_{p,ind}$ devem ser arredondados para o número inteiro mais próximo. Está disponível realização para cada veículo individual.	AER_{ind}, em km; $AER_{city,ind}$, em km; $FC_{weighted,ind}$, em kg/100 km; EC_{ind}, em Wh/km; $EC_{p,ind}$, em Wh/km; $EAER_{ind}$, em km; $EAER_{p,ind}$, em km.
	Dados de saída do passo 4 Dados de saída do passo 1	Disponibilidade da interpolação da AER. R_{CDC}	R_{CDC} deve ser arredondado para o número inteiro mais próximo, em conformidade com o ponto 6.1.8 do presente regulamento.	$R_{CDC,final}$

4.7. Passos prescritos para o cálculo dos resultados finais de PEV

Os resultados são calculados na ordem descrita no quadro A8/10, no caso do procedimento com ciclos consecutivos e na ordem descrita no quadro A8/11, no caso do procedimento de ensaio simplificado. Todos os resultados da coluna «Dados de saída» devem ser registados. A coluna «Processo» descreve os pontos a utilizar para o cálculo ou contém cálculos adicionais.

4.7.1. Passos prescritos para o cálculo dos resultados finais de PEV no caso de um procedimento de ensaio com ciclos consecutivos

Para efeitos do presente quadro, é utilizada a seguinte nomenclatura nas equações e nos resultados:

j índice para o período considerado.

Quadro A8/10

Cálculo dos valores PEV finais determinados aplicando o procedimento do tipo 1 com ciclos consecutivos

Para o Nível 1-A;

Os períodos considerados são a fase baixa (low), fase média (medium), fase alta (high) e fase extra-alta (extra high), o ciclo de ensaio urbano WLTP aplicável, e o ciclo de ensaio WLTP aplicável.

Para o Nível 1-B;

Os períodos considerados são a fase baixa (low), fase média (medium) e fase alta (high) e o ciclo de ensaio WLTP aplicável.

Passo n.º	Fonte	Dados de entrada	Processo	Dados de saída
1	Anexo B8	Resultados do ensaio	Resultados medidos em conformidade com o apêndice 3 do presente anexo e pré-calculados em conformidade com o ponto 4.3 do mesmo. Energia utilizável da bateria em conformidade com o ponto 4.4.2.2.1 do presente anexo. Energia elétrica recarregada em conformidade com o ponto 3.4.4.3 do presente anexo. Estão disponíveis os dados de saída para cada ensaio. E_{AC} deve ser arredondado à primeira casa decimal, em conformidade com o ponto 6.1.8 do presente regulamento. Caso tenha sido aplicado o método de interpolação, estão disponíveis os dados de saída para os veículos H e L.	$\Delta E_{REESS,j}$, em Wh; d_j, em km; UBE_{CCP}, em Wh; E_{AC}, em Wh.
2	Dados de saída do passo 1	$\Delta E_{REESS,j}$, em Wh; UBE_{CCP}, em Wh.	Determinação do número de fases e ciclos WLTC aplicáveis completamente percorrido em conformidade com o ponto 4.4.2.2 do presente anexo. Estão disponíveis os dados de saída para cada ensaio. Caso tenha sido aplicado o método de interpolação, estão disponíveis os dados de saída para os veículos H e L.	n_{WLTC}; n_{city}; n_{low}; n_{med}; n_{high}; n_{exHigh}.
3	Dados de saída do passo 1 Dados de saída do passo 2	$\Delta E_{REESS,j}$, em Wh; UBE_{CCP}, em Wh. n_{WLTC}; n_{city}; n_{low}; n_{med}; n_{high}; n_{exHigh}.	Cálculo dos fatores de ponderação em conformidade com o ponto 4.4.2.2 do presente anexo. Nota: O número de fatores de ponderação depende do ciclo aplicável utilizado (WLTC de três ou quatro fases). No caso de WLTC de 4 fases, podem também ser necessários os dados de saída entre parênteses. Estão disponíveis os dados de saída para cada ensaio. Caso tenha sido aplicado o método de interpolação, estão disponíveis os dados de saída para os veículos H e L.	$K_{WLTC,1}$ $K_{WLTC,2}$ $K_{WLTC,3}$ ($K_{WLTC,4}$) $K_{city,1}$ $K_{city,2}$ $K_{city,3}$ ($K_{city,4}$) $K_{low,1}$ $K_{low,2}$ $K_{low,3}$ ($K_{low,4}$) $K_{med,1}$ $K_{med,2}$ $K_{med,3}$ ($K_{med,4}$) $K_{high,1}$ $K_{high,2}$ $K_{high,3}$ ($K_{high,4}$) $K_{exHigh,1}$ $K_{exHigh,2}$ $K_{exHigh,3}$ ($K_{exHigh,4}$)

Passo n.º	Fonte	Dados de entrada	Processo	Dados de saída
4	Dados de saída do passo 1	$\Delta E_{REESS,j}$, em Wh; d_j, em km; UBE_{CCB}, em Wh.	Cálculo do consumo de energia elétrica nos REESS em conformidade com o ponto 4.4.2.2 do presente anexo. Cálculo do consumo de energia elétrica do primeiro ciclo de ensaio WLTP aplicável, $EC_{DC,first}$, conforme descrito no ponto 1.1 do apêndice 8 do presente anexo. Estão disponíveis os dados de saída para cada ensaio. Caso tenha sido aplicado o método de interpolação, estão disponíveis os dados de saída para os veículos H e L.	$EC_{DC,WLTC}$, em Wh/km; $EC_{DC,city}$, em Wh/km; $EC_{DC,low}$, em Wh/km; $EC_{DC,med}$, em Wh/km; $EC_{DC,high}$, em Wh/km; $EC_{DC,exHigh}$, em Wh/km; $EC_{DC,first}$, em Wh/km.
	Dados de saída do passo 2	n_{WLTC}; n_{city}; n_{low}; n_{med}; n_{high}; n_{exHigh}.		
	Dados de saída do passo 3	Todos os fatores de ponderação		
5	Dados de saída do passo 1	UBE_{CCB}, em Wh;	Cálculo da autonomia em modo elétrico puro em conformidade com o ponto 4.4.2.2 do presente anexo. Estão disponíveis os dados de saída para cada ensaio. Caso tenha sido aplicado o método de interpolação, estão disponíveis os dados de saída para os veículos H e L.	PER_{WLTC}, em km; PER_{city}, em km; PER_{low}, em km; PER_{med}, em km; PER_{high}, em km; PER_{exHigh}, em km.
	Dados de saída do passo 4	$EC_{DC,WLTC}$, em Wh/km; $EC_{DC,city}$, em Wh/km; $EC_{DC,low}$, em Wh/km; $EC_{DC,med}$, em Wh/km; $EC_{DC,high}$, em Wh/km; $EC_{DC,exHigh}$, em Wh/km.		
6	Dados de saída do passo 1	E_{AC}, em Wh;	Cálculo do consumo de energia elétrica na rede em conformidade com o ponto 4.3.4 do presente anexo. Estão disponíveis os dados de saída para cada ensaio. Caso tenha sido aplicado o método de interpolação, estão disponíveis os dados de saída para os veículos H e L.	EC_{WLTC}, em Wh/km; EC_{city}, em Wh/km; EC_{low}, em Wh/km; EC_{med}, em Wh/km; EC_{high}, em Wh/km; EC_{exHigh}, em Wh/km.
	Dados de saída do passo 5	PER_{WLTC}, em km; PER_{city}, em km; PER_{low}, em km; PER_{med}, em km; PER_{high}, em km; PER_{exHigh}, em km.		
7 Se não for aplicado o método de interpolação, o passo n.º 10 não é necessário e os dados de saída deste passo para $PER_{WLTC,dec}$ e $EC_{WLTC,dec}$ são o resultado final.	Dados de saída do passo 5	PER_{WLTC}, em km; PER_{city}, em km; PER_{low}, em km; PER_{med}, em km; PER_{high}, em km; PER_{exHigh}, em km;	Cálculo das médias dos ensaios para todos os valores introduzidos. Declaração de $PER_{WLTC,dec}$ e $EC_{WLTC,dec}$ com base em $PER_{WLTC,ave}$ e $EC_{WLTC,ave}$.	$PER_{WLTC,dec}$, em km; $PER_{WLTC,ave}$, em km; $PER_{city,ave}$, em km; $PER_{low,ave}$, em km; $PER_{med,ave}$, em km; $PER_{high,ave}$, em km; $PER_{exHigh,ave}$, em km;

Passo n.º	Fonte	Dados de entrada	Processo	Dados de saída
	Dados de saída do passo 6	EC_{WLTC}, em Wh/km; EC_{city}, em Wh/km; EC_{low}, em Wh/km; EC_{med}, em Wh/km; EC_{high}, em Wh/km; EC_{exHigh}, em Wh/km.	Alinhamento da PER em caso de city, low, med, high e exHigh, com base na relação entre $PER_{WLTC,dec}$ e $PER_{WLTC,ave}$: $$AF_{PER} = \frac{PER_{WLTC,dec}}{PER_{WLTC,ave}}$$ Alinhamento do EC em caso de city, low, med, high e exHigh, com base na relação entre $EC_{WLTC,dec}$ e $EC_{WLTC,ave}$: $$AF_{EC} = \frac{EC_{WLTC,dec}}{EC_{WLTC,ave}}$$ Caso seja aplicado o método de interpolação, os dados de saída estão disponíveis para os veículos H e L. A $PER_{WLTC,dec}$, bem como o $EC_{WLTC,dec}$ devem ser arredondados ao número de casas decimais definido no quadro A6/1 do anexo B6, em conformidade com o ponto 6.1.8 do presente regulamento. Caso não seja aplicado o método de interpolação, a $PER_{WLTC,dec}$ e o $EC_{WLTC,dec}$ devem ser arredondados para o número inteiro mais próximo, em conformidade com o ponto 6.1.8 do presente regulamento.	$EC_{WLTC,dec}$, em Wh/km; $EC_{WLTC,ave}$, em Wh/km; $EC_{city,ave}$, em Wh/km; $EC_{low,ave}$, em Wh/km; $EC_{med,ave}$, em Wh/km; $EC_{high,ave}$, em Wh/km; $EC_{exHigh,ave}$, em Wh/km; $EC_{DC,first,ave}$, em Wh/km.
	Dados de saída do passo 4	$EC_{DC,first}$, em Wh/km.		
8	Dados de saída do passo 7	$EC_{WLTC,dec}$, em Wh/km; $EC_{WLTC,ave}$, em Wh/km; $EC_{DC,first,ave}$, em Wh/km.	Correção do consumo de energia elétrica para efeitos de conformidade da produção, conforme descrito no apêndice 8, ponto 1.1, do presente anexo. Caso tenha sido aplicado o método de interpolação, estão disponíveis os dados de saída para os veículos H e L.	$EC_{DC,COP}$, em Wh/km.
9 Se não for aplicado o método de interpolação, o passo n.º 10 não é necessário e os dados de saída deste passo representam o resultado final.	Dados de saída do passo 7	$PER_{city,ave}$, em km; $PER_{low,ave}$, em km; $PER_{med,ave}$, em km; $PER_{high,ave}$, em km; $PER_{exHigh,ave}$, em km; $EC_{city,ave}$, em Wh/km; $EC_{low,ave}$, em Wh/km; $EC_{med,ave}$, em Wh/km; $EC_{high,ave}$, em Wh/km; $EC_{exHigh,ave}$, em Wh/km;	Arredondamento intermédio em conformidade com o ponto 6.1.8 do presente regulamento. Caso seja aplicado o método de interpolação, deve realizar-se o arredondamento intermédio em conformidade com o ponto 6.1.8 do presente regulamento: PER_{city} e PER_{p} devem ser arredondados à primeira casa decimal.	$PER_{city,final}$, em km; $PER_{low,final}$, em km; $PER_{med,final}$, em km; $PER_{high,final}$, em km; $PER_{exHigh,final}$, em km; $EC_{city,final}$, em Wh/km; $EC_{low,final}$, em Wh/km; $EC_{med,final}$, em Wh/km; $EC_{high,final}$, em Wh/km; $EC_{exHigh,final}$, em Wh/km;

Passo n.º	Fonte	Dados de entrada	Processo	Dados de saída
	Dados de saída do passo 8	$EC_{DC,COP}$, em Wh/km.	ECcity e ECp devem ser arredondados à primeira casa decimal. $EC_{DC,COP}$ deve ser arredondado à primeira casa decimal. Os dados de saída estão disponíveis para os veículos H e L. Se não for aplicado o método de interpolação, deve aplicar-se o arredondamento dos resultados finais em conformidade com o ponto 6.1.8 do presente regulamento: PER_{city} e PER_{p} devem ser arredondados para o número inteiro mais próximo. EC_{city} e EC_{p} devem ser arredondados para o número inteiro mais próximo. $EC_{DC,COP}$ deve ser arredondado para o número inteiro mais próximo.	$EC_{DC,COP,final}$, em Wh/km.
10 Resultado de um veículo individual. Resultado final do ensaio.	Dados de saída do passo 7	$PER_{WLTC,dec}$, em km; $EC_{WLTC,dec}$, em Wh/km	Interpolação de valores individuais com base na entrada de veículos H e L em conformidade com o ponto 4.5 do presente anexo, e arredondamento final, em conformidade com o ponto 6.1.8 do mesmo.	$PER_{WLTC,ind}$, em km; $PER_{city,ind}$, em km; $PER_{low,ind}$, em km; $PER_{med,ind}$, em km; $PER_{high,ind}$, em km; $PER_{exHigh,ind}$, em km;
	Dados de saída do passo 9	$PER_{city,final}$, em km; $PER_{low,final}$, em km; $PER_{med,final}$, em km; $PER_{high,final}$, em km; $PER_{exHigh,final}$, em km;	PER_{ind}, $PER_{city,ind}$, e $PER_{p,ind}$ devem ser arredondados para o número inteiro mais próximo. $EC_{ind,}$ ECc_{ity} e $EC_{p,ind}$ devem ser arredondados para o número inteiro mais próximo.	$EC_{WLTC,ind}$, em Wh/km; $EC_{city,ind}$, em Wh/km; $EC_{low,ind}$, em Wh/km; $EC_{med,ind}$, em Wh/km; $EC_{high,ind}$, em Wh/km; $EC_{exHigh,ind}$, em Wh/km;
		$EC_{city,final}$, em Wh/km; $EC_{low,final}$, em Wh/km; $EC_{med,final}$, em Wh/km; $EC_{high,final}$, em Wh/km; $EC_{exHigh,final}$, em Wh/km;		
			$EC_{DC,COP,ind}$ deve ser arredondado para o número inteiro mais próximo.	
		$EC_{DC,COP,final}$, em Wh/km.	Os dados de saída estão disponíveis para cada veículo individual.	$EC_{DC,COP,ind}$, em Wh/km

4.7.2. Passos prescritos para o cálculo dos resultados finais de PEV no caso de um procedimento de ensaio simplificado

Para efeitos do presente quadro, é utilizada a seguinte nomenclatura nas equações e nos resultados:

j índice para o período considerado.

Quadro A8/11

Cálculo dos valores PEV finais determinados aplicando o procedimento de ensaio do tipo 1 simplificado

Para o Nível 1-A;

Os períodos considerados são a fase baixa (low), fase média (medium), fase alta (high) e fase extra-alta (extra high), o ciclo de ensaio urbano WLTP aplicável, e o ciclo de ensaio WLTP aplicável.

Para o Nível 1-B;

Os períodos considerados são a fase baixa (low), fase média (medium) e fase alta (high) e o ciclo de ensaio WLTP aplicável.

Passo n.º	Fonte	Dados de entrada	Processo	Dados de saída
1	Anexo B8	Resultados do ensaio	Resultados medidos em conformidade com o apêndice 3 do presente anexo e pré-calculados em conformidade com o ponto 4.3 do mesmo.	$\Delta E_{REESS,j}$, em Wh; d_j, em km;
			Energia utilizável da bateria em conformidade com o ponto 4.4.2.1.1 do presente anexo.	UBE_{STP}, em Wh;
			Energia elétrica recarregada em conformidade com o ponto 3.4.4.3 do presente anexo. Estão disponíveis os dados de saída para cada ensaio. E_{AC} deve ser arredondado à primeira casa decimal, em conformidade com o ponto 6.1.8 do presente regulamento. Caso tenha sido aplicado o método de interpolação, estão disponíveis os dados de saída para os veículos H e L.	E_{AC}, em Wh.
2	Dados de saída do passo 1	$\Delta E_{REESS,j}$, em Wh; UBE_{STP}, em Wh.	Cálculo dos fatores de ponderação em conformidade com o ponto 4.4.2.1 do presente anexo. Estão disponíveis os dados de saída para cada ensaio. Caso tenha sido aplicado o método de interpolação, estão disponíveis os dados de saída para os veículos H e L.	$K_{WLTC,1}$ $K_{WLTC,2}$ $K_{city,1}$ $K_{city,2}$ $K_{city,3}$ $K_{city,4}$ $K_{low,1}$ $K_{low,2}$ $K_{low,3}$ $K_{low,4}$ $K_{med,1}$ $K_{med,2}$ $K_{med,3}$ $K_{med,4}$ $K_{high,1}$

Passo n.º	Fonte	Dados de entrada	Processo	Dados de saída
				$K_{high,2}$ $K_{exHigh,1}$ $K_{exHigh,2}$
3	Dados de saída do passo 1	$\Delta E_{REESS,j}$, em Wh; d_j, em km; UBE_{STP}, em Wh.	Cálculo do consumo de energia elétrica nos REESS em conformidade com o ponto 4.4.2.1 do presente anexo. Cálculo do consumo de energia elétrica do primeiro ciclo de ensaio WLTP aplicável, $EC_{DC,first}$, conforme descrito no ponto 1.1 do apêndice 8 do presente anexo. Estão disponíveis os dados de saída para cada ensaio. Caso tenha sido aplicado o método de interpolação, estão disponíveis os dados de saída para os veículos H e L.	$EC_{DC,WLTC}$, em Wh/km; $EC_{DC,city}$, em Wh/km; $EC_{DC,low}$, em Wh/km; $EC_{DC,\ med}$, em Wh/km; $EC_{DC,high}$, em Wh/km; $EC_{DC,exHigh}$, em Wh/km; $EC_{DC,first}$, em Wh/km.
	Dados de saída do passo 2	Todos os fatores de ponderação		
4	Dados de saída do passo 1	UBE_{STP}, em Wh;	Cálculo da autonomia em modo elétrico puro em conformidade com o ponto 4.4.2.1 do presente anexo. Estão disponíveis os dados de saída para cada ensaio. Caso tenha sido aplicado o método de interpolação, estão disponíveis os dados de saída para os veículos H e L.	PER_{WLTC}, em km; PER_{city}, em km; PER_{low}, em km; PER_{med}, em km; PER_{high}, em km; PER_{exHigh}, em km.
	Dados de saída do passo 3	$EC_{DC,WLTC}$, em Wh/km; $EC_{DC,city}$, em Wh/km; $EC_{DC,low}$, em Wh/km; $EC_{DC,\ med}$, em Wh/km; $EC_{DC,high}$, em Wh/km; $EC_{DC,exHigh}$, em Wh/km.		
5	Dados de saída do passo 1	E_{AC}, em Wh;	Cálculo do consumo de energia elétrica na rede em conformidade com o ponto 4.3.4 do presente anexo. Estão disponíveis os dados de saída para cada ensaio. Caso tenha sido aplicado o método de interpolação, estão disponíveis os dados de saída para os veículos H e L.	EC_{WLTC}, em Wh/km; EC_{city}, em Wh/km; EC_{low}, em Wh/km; EC_{med}, em Wh/km; EC_{high}, em Wh/km; EC_{exHigh}, em Wh/km.
	Dados de saída do passo 4	PER_{WLTC}, em km; PER_{city}, em km; PER_{low}, em km; PER_{med}, em km; PER_{high}, em km; PER_{exHigh}, em km.		
6 Se não for aplicado o método de interpolação, o passo n.º 9 não é necessário e os	Dados de saída do passo 4	PER_{WLTC}, em km; PER_{city}, em km; PER_{low}, em km; PER_{med}, em km; PER_{high}, em km; PER_{exHigh}, em km;	Cálculo das médias dos ensaios para todos os valores introduzidos. Declaração de $PER_{WLTC,dec}$ e $EC_{WLTC,dec}$ com base em $PER_{WLTC,ave}$ e $EC_{WLTC,ave}$. Alinhamento da PER em caso de city, low, med, high e exHigh, com base na relação entre $PER_{WLTC,dec}$ e $PER_{WLTC,ave}$:	$PER_{WLTC,dec}$, em km; $PER_{WLTC,ave}$, em km; $PER_{city,ave}$, em km; $PER_{low,ave}$, em km;
	Dados de saída do passo 5	EC_{WLTC}, em Wh/km; EC_{city}, em Wh/km; EC_{low}, em Wh/km; EC_{med}, em Wh/km; EC_{high}, em Wh/km; EC_{exHigh}, em Wh/km.		
	Dados de saída do passo 3	$EC_{DC,first}$, em Wh/km.		

Passo n.º	Fonte	Dados de entrada	Processo	Dados de saída
dados de saída deste passo para $PER_{WLTC,dec}$ e $EC_{WLTC,dec}$ são o resultado final.			$$AF_{PER} = \frac{PER_{WLTC,dec}}{PER_{WLTC,ave}}$$ Alinhamento do EC em caso de city, low, med, high e exHigh, com base na relação entre $EC_{WLTC,dec}$ e $EC_{WLTC,ave}$: $$AF_{EC} = \frac{EC_{WLTC,dec}}{EC_{WLTC,ave}}$$ Caso seja aplicado o método de interpolação, os dados de saída estão disponíveis para os veículos H e L. A $PER_{WLTC,dec}$, bem como o $EC_{WLTC,dec}$ devem ser arredondados ao número de casas decimais definido no quadro A6/1 do anexo B6, em conformidade com o ponto 6.1.8 do presente regulamento. Caso não seja aplicado o método de interpolação, a $PER_{WLTC,dec}$ e o $EC_{WLTC,dec}$ devem ser arredondados para o número inteiro mais próximo, em conformidade com o ponto 6.1.8 do presente regulamento.	$PER_{med,ave}$, em km; $PER_{high,ave}$, em km; $PER_{exHigh,ave}$, em km; $EC_{WLTC,dec}$, em Wh/km; $EC_{WLTC,ave}$, em Wh/km; $EC_{city,ave}$, em Wh/km; $EC_{low,ave}$, em Wh/km; $EC_{med,ave}$, em Wh/km; $EC_{high,ave}$, em Wh/km; $EC_{exHigh,ave}$, em Wh/km; $EC_{DC,first,ave}$, em Wh/km.
7	Dados de saída do passo 6	$EC_{WLTC,dec}$, em Wh/km; $EC_{WLTC,ave}$, em Wh/km; $EC_{DC,first,ave}$, em Wh/km.	Correção do consumo de energia elétrica para efeitos de conformidade da produção, conforme descrito no apêndice 8, ponto 1.1, do presente anexo. Caso tenha sido aplicado o método de interpolação, estão disponíveis os dados de saída para os veículos H e L.	$EC_{DC,COP}$, em Wh/km.
8 Resultado da família de interpolação. Se não for aplicado o método de interpolação, o passo n.º 9 não é necessário e os dados de saída deste passo representam o resultado final.	Dados de saída do passo 6	$PER_{city,ave}$, em km; $PER_{low,ave}$, em km; $PER_{med,ave}$, em km; $PER_{high,ave}$, em km; $PER_{exHigh,ave}$, em km; $EC_{city,ave}$, em Wh/km; $EC_{low,ave}$, em Wh/km; $EC_{med,ave}$, em Wh/km; $EC_{high,ave}$, em Wh/km;	Arredondamento intermédio em conformidade com o ponto 6.1.8 do presente regulamento. Caso seja aplicado o método de interpolação, deve realizar-se o arredondamento intermédio em conformidade com o ponto 6.1.8 do presente regulamento: PER_{city} e PER_{p} devem ser arredondados à primeira casa decimal. EC_{city} e EC_{p} devem ser arredondados à primeira casa decimal. $EC_{DC,COP}$ deve ser arredondado à primeira casa decimal. Os dados de saída estão disponíveis para os veículos H e L.	$PER_{city,final}$, em km; $PER_{low,final}$, em km; $PER_{med,final}$, em km; $PER_{high,final}$, em km; $PER_{exHigh,final}$, em km; $EC_{city,final}$, em Wh/km; $EC_{low,final}$, em Wh/km; $EC_{med,final}$, em Wh/km; $EC_{high,final}$, em Wh/km; $EC_{exHigh,final}$, em Wh/km; $EC_{DC,COP,final}$, em Wh/km.

Passo n.º	Fonte	Dados de entrada	Processo	Dados de saída
		$EC_{exHigh,ave}$, em Wh/km;	Se não for aplicado o método de interpolação, deve aplicar-se o arredondamento dos resultados finais em conformidade com o ponto 6.1.8 do presente regulamento: PER_{city} e PER_p devem ser arredondados para o número inteiro mais próximo. EC_{city} e EC_p devem ser arredondados para o número inteiro mais próximo. $EC_{DC,COP}$ deve ser arredondado para o número inteiro mais próximo.	
	Dados de saída do passo 7	$EC_{DC,COP}$, em Wh/km.		
9 Resultado de um veículo individual. Resultado final do ensaio.	Dados de saída do passo 6	$PER_{WLTC,dec}$, em km; $EC_{WLTC,dec}$, em Wh/km;	Interpolação de valores individuais com base na entrada de veículos H e L em conformidade com o ponto 4.5 do presente anexo, e arredondamento final, em conformidade com o ponto 6.1.8 do mesmo.	$PER_{WLTC,ind}$, em km; $PER_{city,ind}$, em km; $PER_{low,ind}$, em km; $PER_{med,ind}$, em km; $PER_{high,ind}$, em km; $PER_{exHigh,ind}$, em km;
	Dados de saída do passo 8	$PER_{city,final}$, em km; $PER_{low,final}$, em km; $PER_{med,final}$, em km; $PER_{high,final}$, em km; $PER_{exHigh,final}$, em km; $EC_{city,final}$, em Wh/km; $EC_{low,final}$, em Wh/km; $EC_{med,final}$, em Wh/km; $EC_{high,final}$, em Wh/km; $EC_{exHigh,final}$, em Wh/km; $EC_{DC,COP,final}$, em Wh/km.	PER_{ind}, $PER_{city,ind}$, e $PER_{p,ind}$ devem ser arredondados para o número inteiro mais próximo.	$EC_{WLTC,ind}$, em Wh/km; $EC_{city,ind}$, em Wh/km; $EC_{low,ind}$, em Wh/km; $EC_{med,ind}$, em Wh/km; $EC_{high,ind}$, em Wh/km; $EC_{exHigh,ind}$, em Wh/km;
			$EC_{ind,}$ ECc_{ity} e $EC_{p,ind}$ devem ser arredondados para o número inteiro mais próximo. $EC_{DC,COP,ind}$ deve ser arredondado para o número inteiro mais próximo. Estão disponíveis dados de saída para cada veículo individual.	$EC_{DC,COP,ind}$, em Wh/km.

Apêndice 1

Perfil do estado de carga do REESS

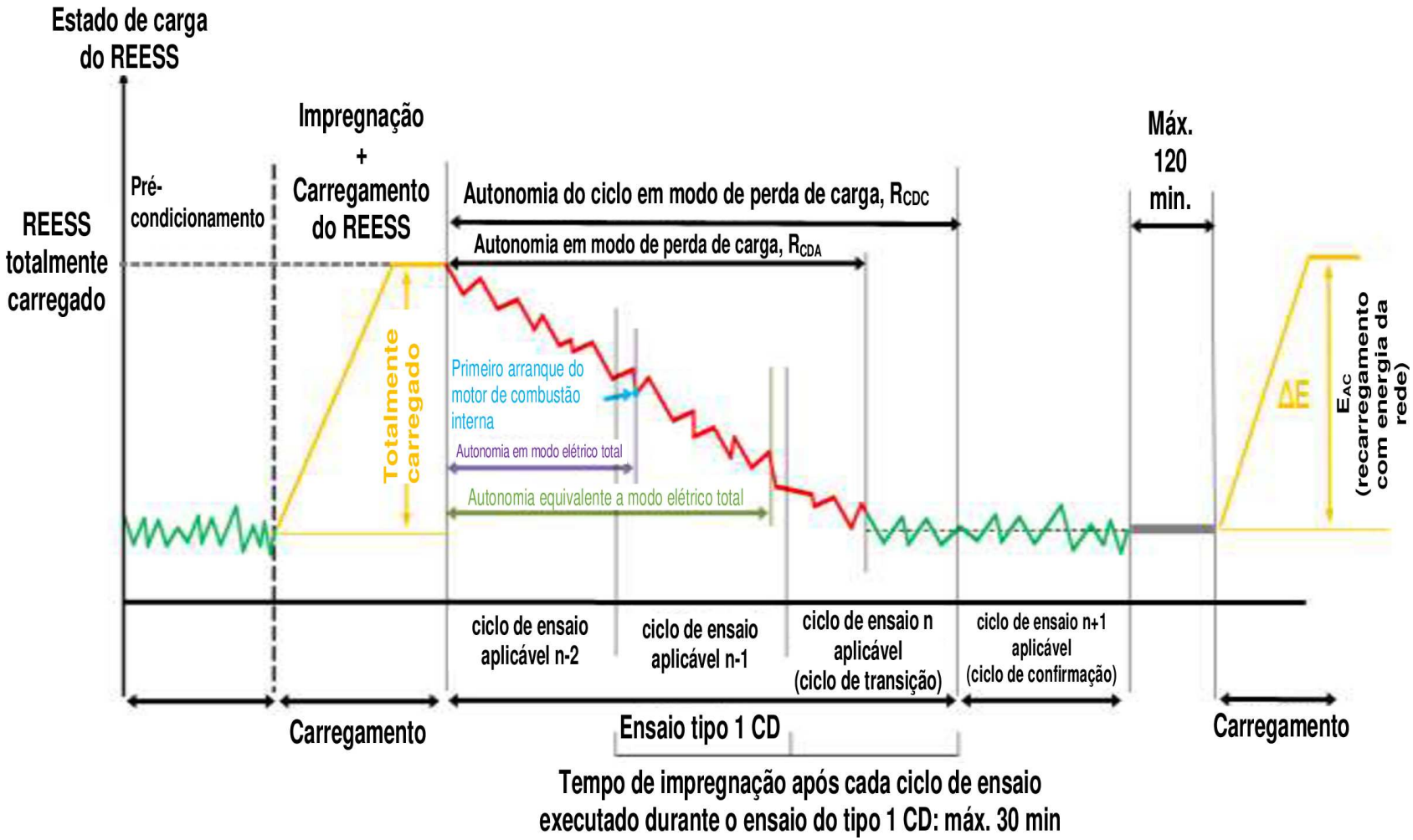
1. SEQUÊNCIAS DE ENSAIO E PERFIS DO REESS: ENSAIO EM MODO DE PERDA DE CARGA E EM MODO DE CONSERVAÇÃO DE CARGA DE OVC-HEV E OVC-FCHV (CONFORME APLICÁVEL)

1.1. Sequência de ensaios OVC-HEV e OVC-FCHV segundo a opção 1:

Ensaio do tipo 1 em modo de perda de carga sem subsequente ensaio do tipo 1 em modo de conservação de carga (figura A8.Ap1/1)

figura a8.ap1/1

ensaio do tipo 1 em modo de perda de carga para ovc-hev e ovc-fchv

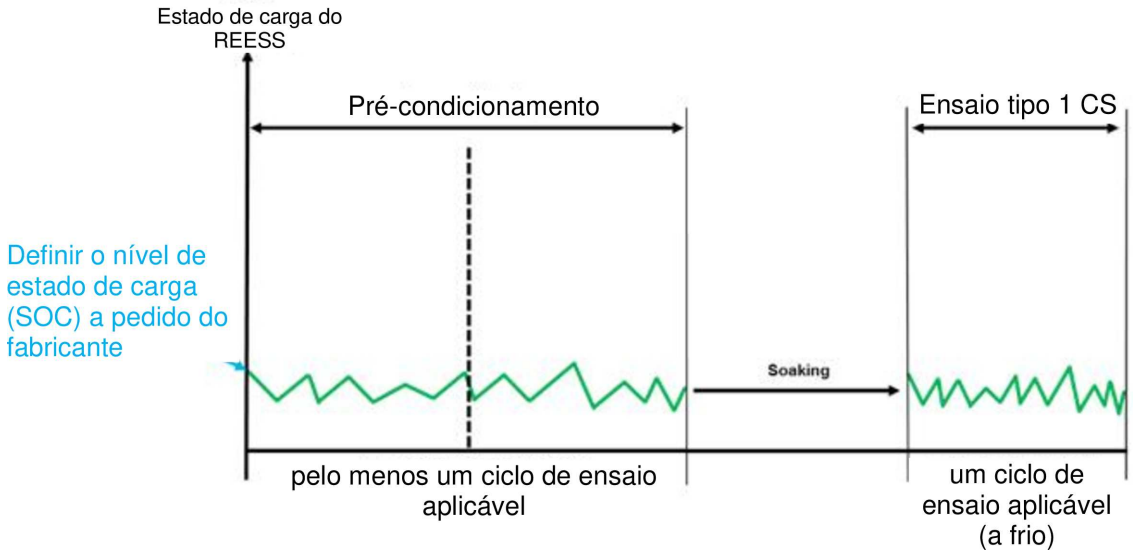


1.2. Sequência de ensaios OVC-HEV e OVC-FCHV segundo a opção 2:

Ensaio do tipo 1 em modo de conservação de carga sem subsequente ensaio do tipo 1 em modo de perda de carga (figura A8.Ap1/2).

Figura A8.Ap1/2

Ensaio do tipo 1 em modo de conservação de carga para OVC-HEV e OVC-FCHV

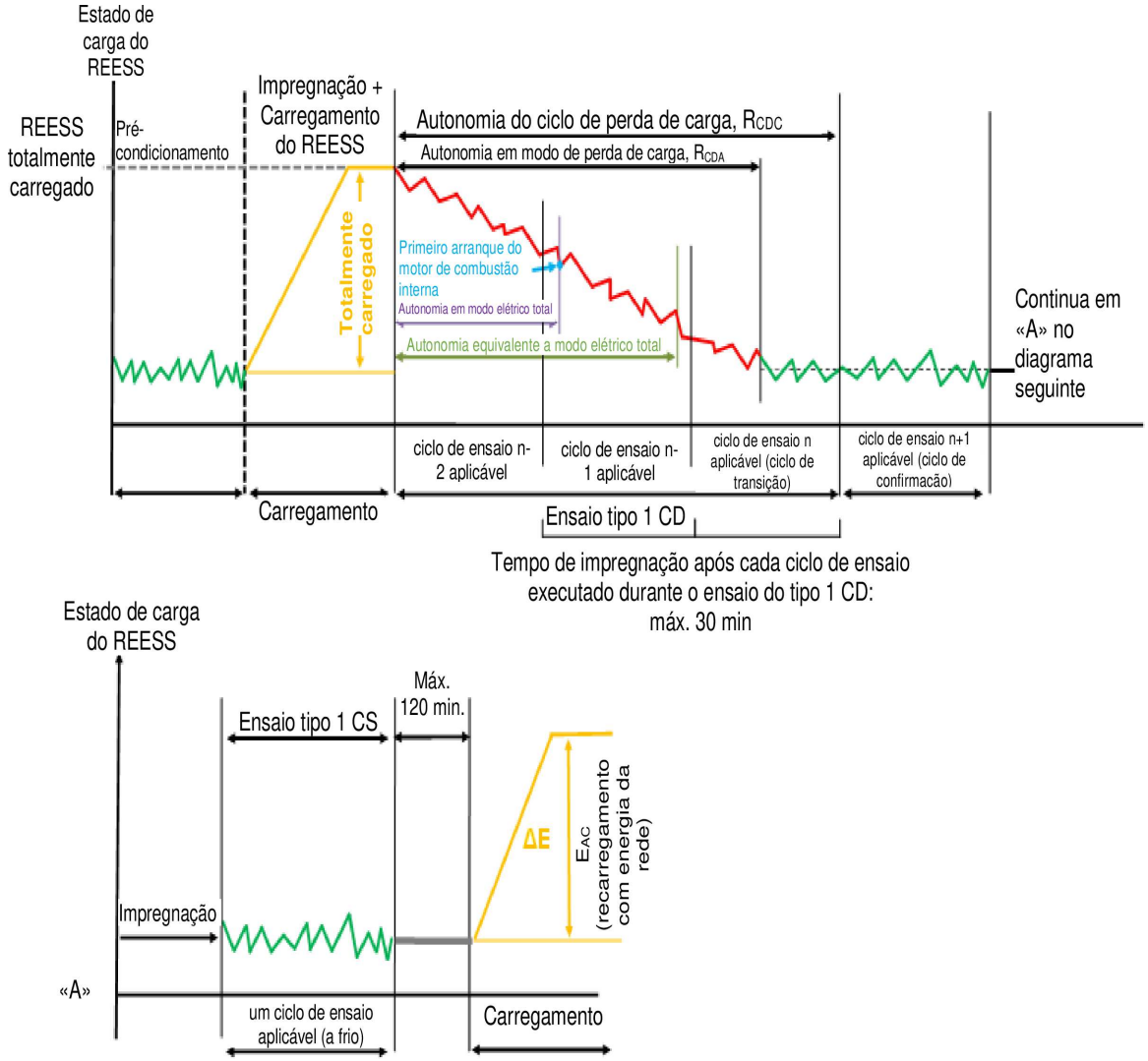


1.3. Sequência de ensaios OVC-HEV e OVC-FCHV segundo a opção 3:

Ensaio do tipo 1 em modo de perda de carga com subsequente ensaio do tipo 1 em modo de conservação de carga (figura A8.Ap1/3).

Figura A8.Ap1/3

Ensaio de tipo 1 em modo de perda de carga com subsequente ensaio do tipo 1 em modo de conservação de carga para OVC-HEV e OVC-FCHV

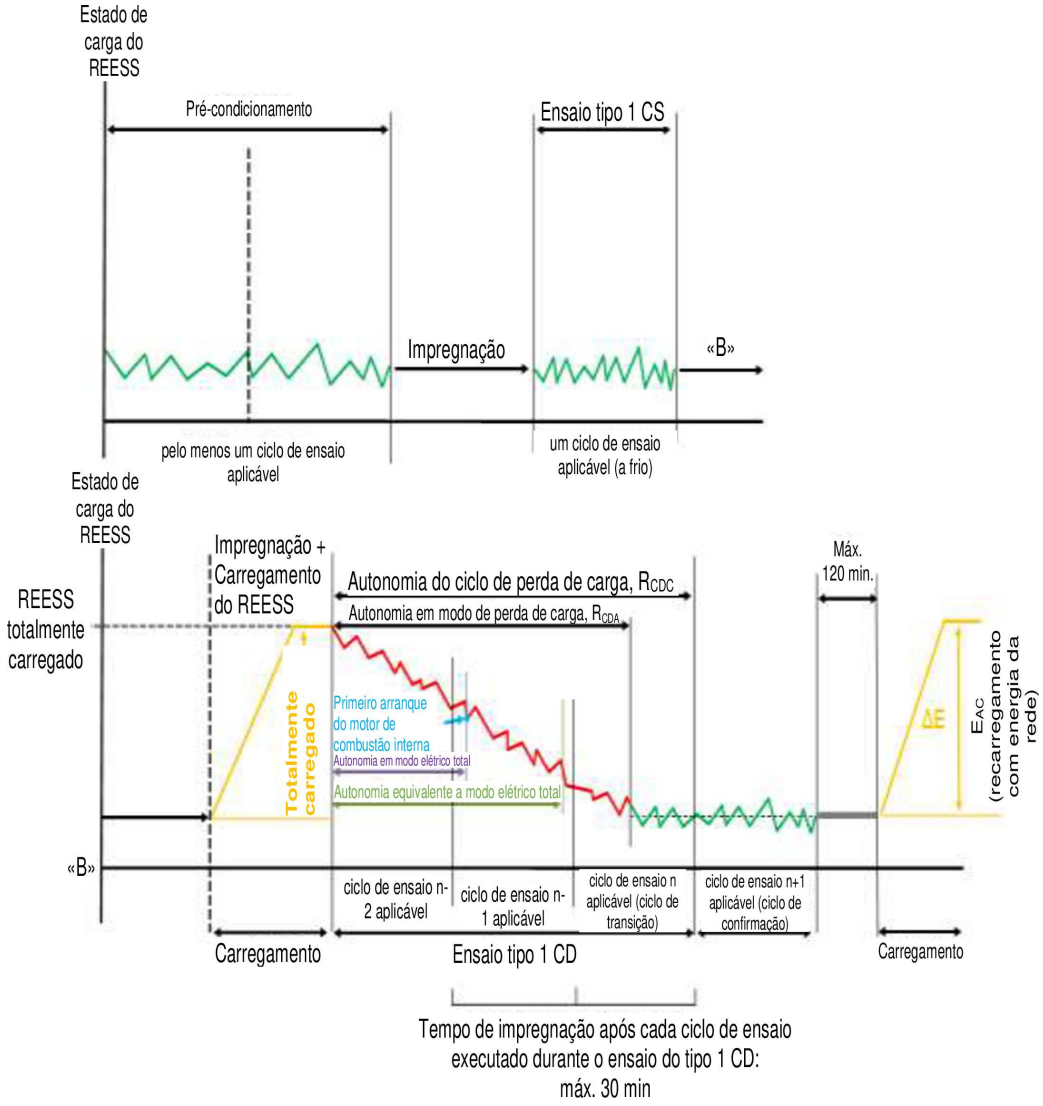


1.4. Sequência de ensaios OVC-HEV e OVC-FCHV segundo a opção 4:

Ensaio do tipo 1 em modo de conservação de carga com subsequente ensaio do tipo 1 em modo de perda de carga (figura A8.Ap1/4)

Figura A8.Ap1/4

Ensaio de tipo 1 em modo de perda de carga com subsequente ensaio do tipo 1 em modo de perda de carga para OVC-HEV e OVC-FCHV

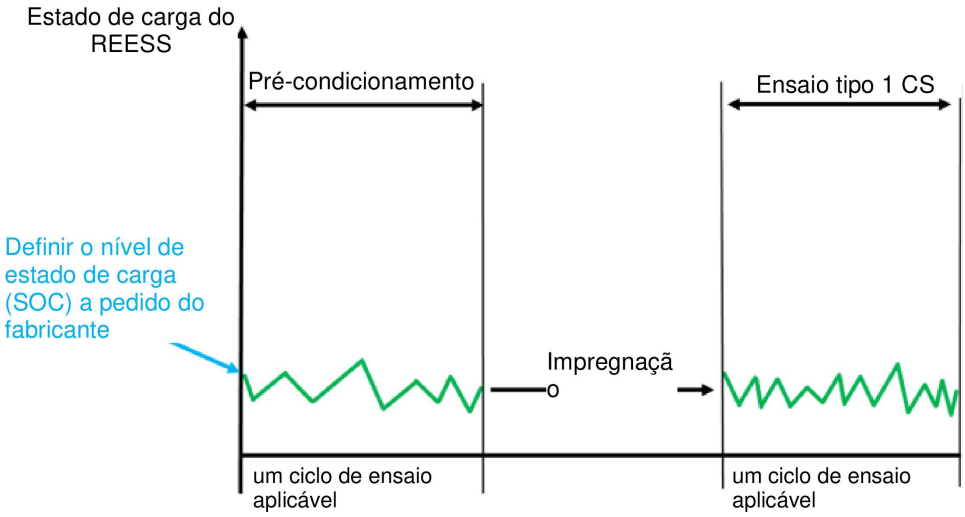


2. SEQUÊNCIA DE ENSAIOS NOVC-HEV E NOVC-FCHV

Ensaio do tipo 1 em modo de conservação de carga (figura A8.Ap1/5)

Figura A8.Ap1/5

Ensaio do tipo 1 em modo de conservação de carga para NOVC-HEV e NOVC-FCHV

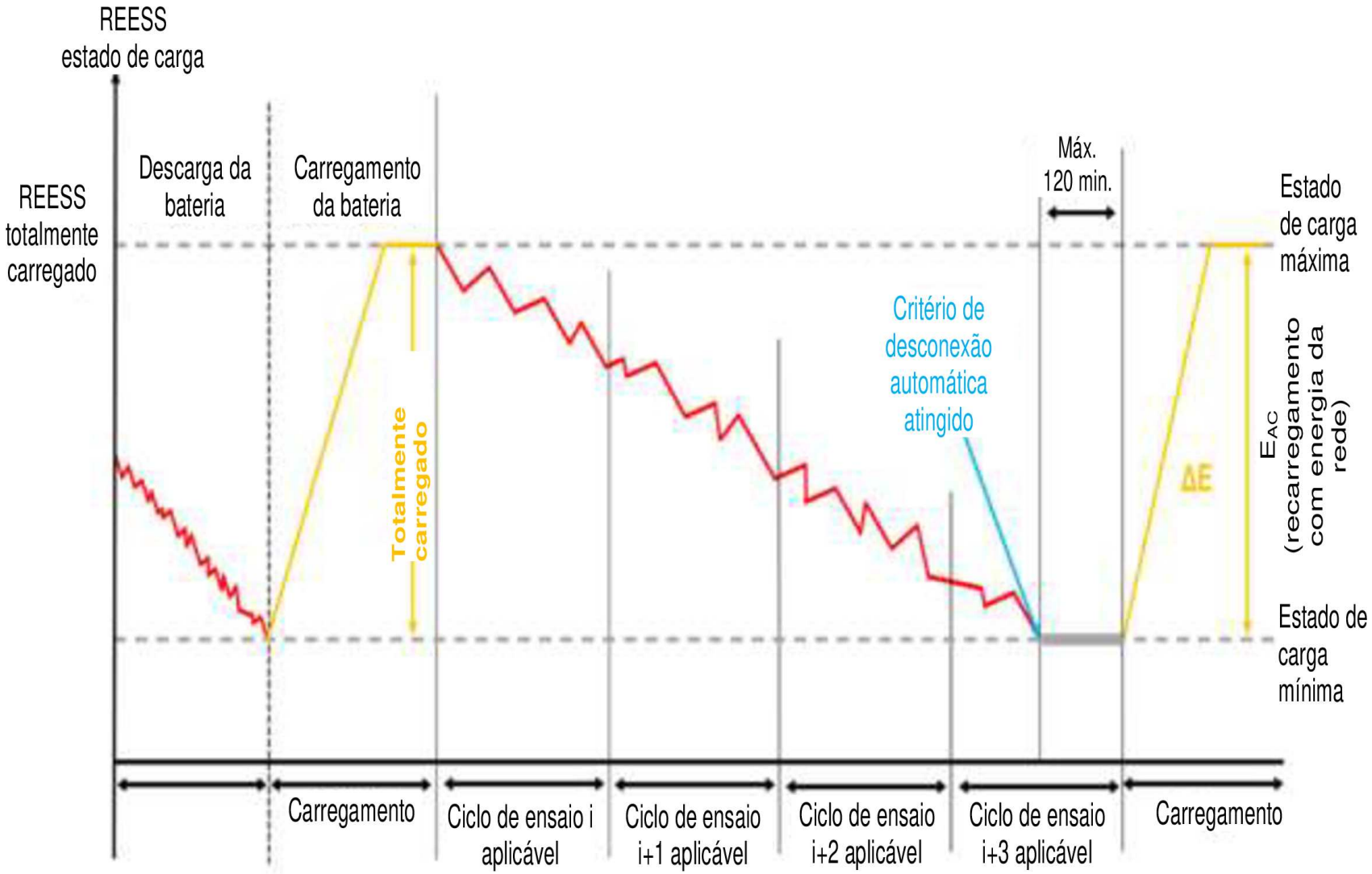


3. SEQUÊNCIAS DE ENSAIOS PEV

3.1. Procedimento de ciclos consecutivos (Figura A8.Ap1/6)

Figura A8.Ap1/6

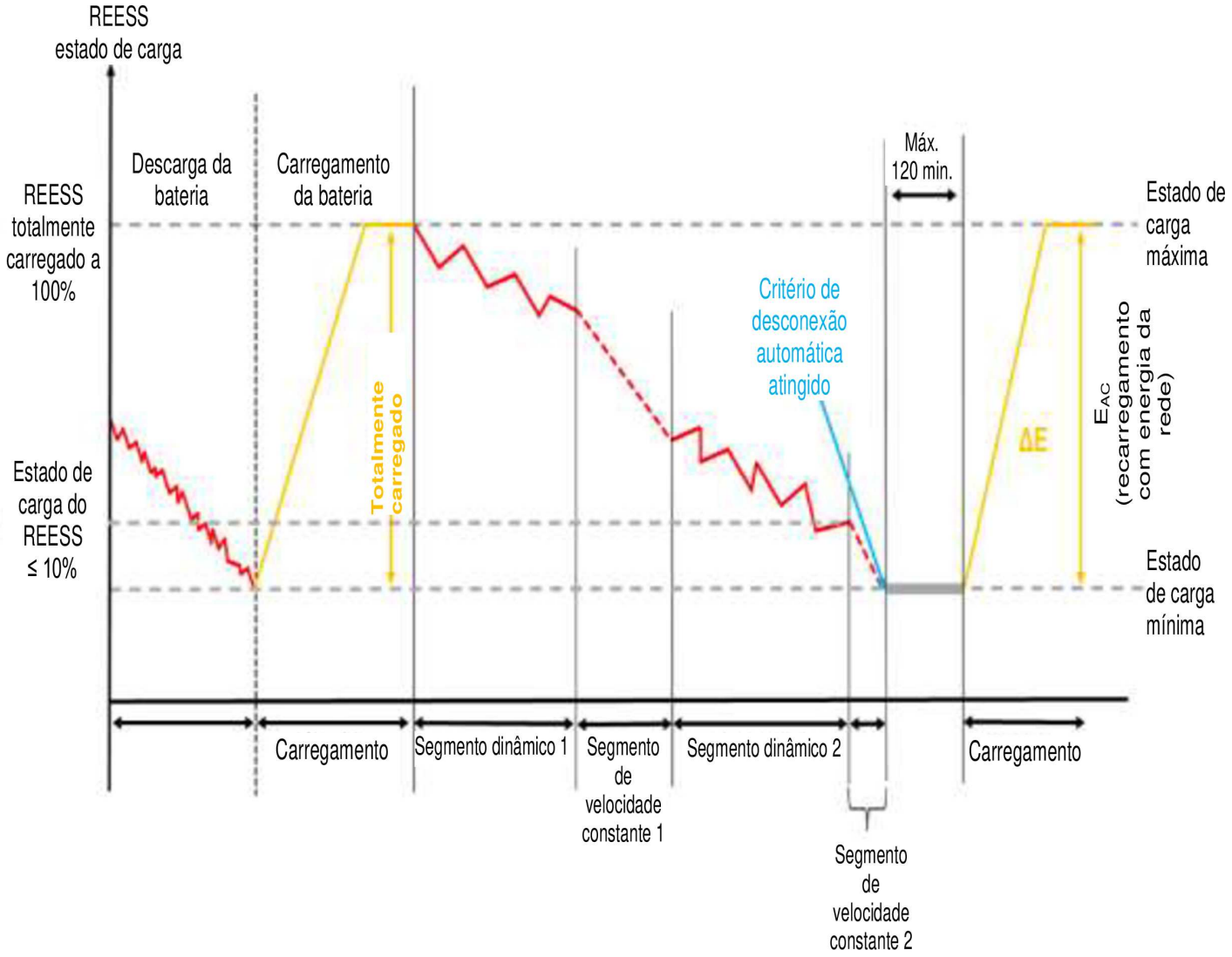
Sequências de ensaios com ciclos consecutivos para PEV



3.2. Procedimento de ensaio simplificado (figura A8.Ap1/7)

figura a8.ap1/7

procedimento de ensaio da sequência de ensaio simplificado para pev



Apêndice 2

Procedimento de correção baseado na variação de energia elétrica do REESS

O presente apêndice descreve o procedimento de correção das emissões mássicas de CO_2 do ensaio de tipo 1 em modo de conservação da carga para os NOVC-HEV e OVC-HEV, e do consumo de combustível para os NOVC-FCHV e OVC-FCHV (se aplicável), em função da variação da energia elétrica de todos os REESS.

1. REQUISITOS GERAIS

1.1. Aplicabilidade do presente apêndice

1.1.1. A correção deve ser aplicada aos consumos de combustível específicos de fase para NOVC-FCHV e OVC-FCHV do ensaio do tipo 1 em modo de conservação de carga e às emissões mássicas de CO_2 específicas de fase para NOVC-HEV e OVC-HEV do ensaio do tipo 1 em modo de conservação de carga.

1.1.2. A aplicação da correção ao longo do ciclo total ao consumo de combustível para NOVC-FCHV e o OVC-FCHV, às emissões mássicas de CO_2 para NOVC-HEV e OVC-HEV baseia-se na variação de energia do REESS em modo de conservação de carga $\Delta E_{REESS,CS}$ do ensaio do tipo 1 em modo de conservação de carga e no critério de correção c.

Para o cálculo de $\Delta E_{REESS,CS}$, será utilizado o ponto 4.3 do presente anexo. O período j considerado no ponto 4.3 do presente anexo é definido pelo ensaio do tipo 1 em modo de conservação de carga. O critério de correção «c» deve ser determinado de acordo com o ponto 1.2 do presente apêndice.

1.1.3. A correção ao longo do ciclo total é aplicada ao consumo de combustível para NOVC-FCHV e OVC-FCHV, às emissões mássicas de CO_2 para NOVC-FCHV e OVC-FCHV, se $\Delta E_{REESS,CS}$, que correspondente à descarga do REESS, for negativo, e o critério de correção «c» calculado no ponto 1.2 do presente apêndice for superior ao limite aplicável em conformidade com o quadro A8.Ap2/1.

1.1.4. A correção ao longo do ciclo total pode ser omitida para os consumos de combustível para NOVC-FCHV e OVC--FCHV, as emissões mássicas de CO_2 para NOVC-HEV e OVC-HEV do e os valores não corrigidos podem ser utilizados se:

a) $\Delta E_{REESS,CS}$, que correspondente à carga do REESS, for positivo e o critério de correção «c» calculado no ponto 1.2 do presente apêndice for superior ao limite aplicável em conformidade com o quadro A8.Ap2/1;

b) o valor do critério de correção «c», calculado no ponto 1.2 do presente apêndice, for inferior ao limite aplicável, em conformidade com o quadro A8.Ap2/1;

c) o fabricante puder provar à autoridade competente, através de medição, que não existe uma relação nem entre $\Delta E_{REESS,CS}$ e as emissões mássicas de CO_2 em modo de conservação de carga nem entre $\Delta E_{REESS,CS}$ e o consumo de combustível, respetivamente.

1.2. O critério de correção «c» é a razão entre o valor absoluto da variação da energia elétrica do REESS $\Delta E_{REESS,CS}$ e da energia proveniente de combustíveis, e é calculado do modo seguinte:

$$c = \frac{|\Delta E_{REESS,CS}|}{E_{fuel,CS}}$$

em que:

$\Delta E_{REESS,CS}$ é a variação de energia do REESS em modo de conservação da carga, em conformidade com o ponto 1.1.2 do presente apêndice, em Wh;

$E_{fuel,CS}$ é o teor energético em modo de conservação de carga do combustível consumido em conformidade com o ponto 1.2.1 do presente apêndice, no caso de NOVC-HEV e OVC-HEV, e em conformidade com o ponto 1.2.2. do presente apêndice no caso de NOVC-FCHV e OVC--FCHV, em Wh.

1.2.1. Conteúdo energético do combustível consumido em modo de conservação de carga para os NOVC-HEV e OVC--HEV

O teor energético do combustível consumido em modo de conservação da carga para NOVC-HEV e OVC-HEV é calculado pela equação seguinte:

$$E_{fuel,CS} = 10 \times HV \times FC_{CS,nb} \times d_{CS}$$

em que:

$E_{fuel,CS}$	é o teor energético do combustível consumido em modo de conservação da carga, aquando do ciclo de ensaio WLTP aplicável do ensaio do tipo 1 em modo de conservação de carga, em Wh;
HV	é o poder calorífico em conformidade com o quadro A6.Ap2/1, em kWh/l;
$FC_{CS,nb}$	é o consumo de combustível não compensado em modo de conservação da carga para o ensaio do tipo 1 em modo de conservação de carga, não corrigido do saldo energético, determinado em conformidade com o ponto 6 do anexo B7, utilizando os valores de emissões gasosas em conformidade com o quadro A8/5, passo n.º 2, l/100 km;
d_{CS}	é a distância percorrida ao longo do ciclo de ensaios WLTP aplicável correspondente, km;
10	fator de conversão em Wh.

1.2.2. Conteúdo energético do combustível consumido em modo de conservação de carga para os NOVC-FCHV e OVC-FCHV

O teor energético do combustível consumido em modo de conservação de carga para NOVC-FCHV e OVC--FCHV é calculado pela equação seguinte:

$$E_{fuel,CS} = \frac{1}{0.36} \times 121 \times FC_{CS,nb} \times d_{CS}$$

em que:

$E_{fuel,CS}$	é o teor energético do combustível consumido em modo de conservação da carga, aquando do ciclo de ensaio WLTP aplicável do ensaio do tipo 1 em modo de conservação de carga, em Wh;
121	é o poder calorífico inferior do hidrogénio, em MJ/kg;
$FC_{CS,nb}$	é o consumo de combustível não compensado em modo de conservação de carga do ensaio do tipo 1 em modo de conservação de carga, não corrigido para o saldo energético, determinado em conformidade com o quadro A8/7, passo n.º 1, em kg/100 km;
d_{CS}	é a distância percorrida ao longo do ciclo de ensaios WLTP aplicável correspondente, km;
$\frac{1}{0.36}$	fator de conversão em Wh.

Quadro A8.Ap2/1

Limites dos critérios de correção RCB

Ciclo de ensaio de tipo 1 aplicável	Baixo + Médio	Baixo + Médio + Alta	Baixo + Médio + Alto + Extra alto
Limites para critério de correção «c»	0.015	0.01	0.005

2. CÁLCULO DOS COEFICIENTES DE CORREÇÃO

2.1. O coeficiente de correção das emissões mássicas de CO_2, K_{CO2}, o coeficiente de correção do consumo de combustível, $K_{fuel,FCHV}$, e, se o fabricante o pedir, os coeficientes de correção específicos por fase, $K_{CO2,p}$ e $K_{fuel,FCHV,p}$, devem ser definidos com base nos ciclos de ensaio do tipo 1 em modo de conservação de carga aplicáveis.

No caso de o veículo H ter sido submetido a ensaio para a definição do coeficiente de correção para as emissões mássicas de CO_2 dos NOVC-HEV e OVC-HEV, o coeficiente pode ser aplicado a veículos que cumpram os mesmos critérios de família de interpolação. Para as famílias de interpolação que cumpram os critérios da família de fator de correção K_{CO2} definidos no ponto 6.3.11 do presente regulamento, pode aplicar-se o mesmo valor de K_{CO2}.

2.2. Os coeficientes de correção devem ser determinados a partir de um conjunto de ensaios do tipo 1 em modo de conservação de carga, de acordo com o ponto 3 do presente apêndice. O número de ensaios efetuados pelo fabricante deve ser igual ou superior a cinco.

Mediante a aprovação da autoridade competente, o estado de carga do REESS pode ser fixado antes do ensaio de acordo com a recomendação do fabricante e, conforme descrito no ponto 3. Esta prática só deve ser utilizada para efeitos de conseguir um ensaio do tipo 1 em modo de conservação de carga com o sinal oposto de $\Delta E_{REESS,CS}$.

O conjunto de medições deve cumprir os seguintes critérios:

a) O conjunto deve conter, pelo menos, um ensaio com $\Delta E_{REESS,CS,n} \leq 0$ e, pelo menos, um ensaio com $\Delta E_{REESS,CS,n} > 0$.$\Delta E_{REESS,CS,n}$ é a soma das variações de energia elétrica de todos os REESS de ensaio n, calculada de acordo com o ponto 4.3 do presente anexo.

b) A diferença de $M_{CO2,CS}$ entre o ensaio com a variação de energia elétrica negativa mais alta e o ensaio com a variação de energia elétrica positiva mais alta deve ser superior ou igual a 5 g/km. Este critério não é aplicável para a determinação de $K_{fuel,FCHV}$.

No caso da determinação de K_{CO2}, o número necessário de ensaios pode ser reduzido para três ensaios se todos os seguintes critérios forem preenchidos para além dos das alíneas a) e b):

c) A diferença de $M_{CO2,CS}$ entre duas medições consecutivas, relativas à variação de energia elétrica durante o ensaio, deve ser inferior ou igual a 10 g/km.

d) Para além do disposto na alínea b), o resultado do ensaio com a variação de energia elétrica negativa mais alta e o resultado do ensaio com a variação de energia elétrica positiva mais alta não se devem situar numa região definida do modo seguinte:

$$-0.01 \leq \frac{\Delta E_{REESS}}{E_{fuel}} \leq +0.01,$$

em que:

E_{fuel} é o teor energético do combustível consumido, calculado em conformidade com o ponto 1.2 do presente apêndice, em Wh.

e) A diferença de $M_{CO2,CS}$ entre o ensaio com a variação de energia elétrica negativa mais alta e o ponto mediano, e a diferença de $M_{CO2,CS}$ entre o ponto mediano e o ensaio com a variação de energia elétrica positiva mais alta devem ser idênticas e, de preferência, situar-se dentro dos limites definidos na alínea d). Se este requisito não for possível, a autoridade competente decide se é necessário realizar um novo ensaio.

Os coeficientes de correção determinados pelo fabricante devem ser analisados e aprovados pela autoridade competente antes da sua aplicação.

Caso o conjunto de, pelo menos, cinco ensaios não satisfaça o critério a) ou o critério b), ou ambos, o fabricante deve apresentar provas à autoridade competente de porquê o veículo não é capaz de cumprir um critério ou ambos os critérios. Se a autoridade competente não ficar satisfeita com as provas, pode requerer a realização de ensaios adicionais. Se, após os ensaios adicionais, os critérios ainda não estiverem cumpridos, a autoridade competente determinará um coeficiente de correção prudente, com base nas medições.

2.3. Cálculo dos coeficientes de correção $K_{fuel,FCHV}$ e K_{CO2}

2.3.1. Determinação do coeficiente de correção do consumo de combustível $K_{fuel,FCHV}$

Para os NOVC-FCHV e OVC-FCHV, o coeficiente de correção do consumo de combustível $K_{fuel,FCHV}$, determinado ao executar um conjunto de ensaios de tipo 1 em modo de conservação da carga, é definido através da seguinte equação:

$$K_{fuel,FCHV} = \frac{\sum_{n=1}^{n_{CS}} \left((EC_{DC,CS,n} - EC_{DC,CS,avg}) \times (FC_{CS,nb,n} - FC_{CS,nb,avg}) \right)}{\sum_{n=1}^{n_{CS}} (EC_{DC,CS,n} - EC_{DC,CS,avg})^2}$$

em que:

$K_{fuel,FCHV}$ é o coeficiente de correção do consumo de combustível, em (kg/100 km)/(Wh/km);

$EC_{DC,CS,n}$ é o consumo de energia elétrica em modo de conservação de carga do ensaio n, com base na perda da carga do REESS, de acordo com a equação seguinte, em Wh/km;

$EC_{DC,CS,avg}$ é o consumo de energia elétrica médio em modo de conservação de carga dos ensaios n_{CS}, com base na perda da carga do REESS, de acordo com a equação seguinte, em Wh/km;

$FC_{CS,nb,n}$ é o consumo de combustível em modo de conservação da carga do ensaio n, não corrigido para o saldo energético, em conformidade com o quadro A8/7, passo n.º 1, kg/100 km;

$FC_{CS,nb,avg}$ é a média aritmética do consumo de combustível em modo de conservação de carga dos ensaios n_{CS}, com base no consumo de combustível, não corrigido para o saldo energético, de acordo com a equação seguinte, em kg/100 km;

n é o número de índice do ensaio considerado;

n_{CS} é o número total de ensaios;

e:

$$EC_{DC,CS,avg} = \frac{1}{n_{CS}} \times \sum_{n=1}^{n_{CS}} EC_{DC,CS,n}$$

e:

$$FC_{CS,nb,avg} = \frac{1}{n_{CS}} \times \sum_{n=1}^{n_{CS}} FC_{CS,nb,n}$$

e:

$$EC_{DC,CS,n} = \frac{\Delta E_{REESS,CS,n}}{d_{CS,n}}$$

em que:

$\Delta E_{REESS,CS,n}$ é a variação de energia elétrica do REESS em modo de conservação da carga do ensaio n, em conformidade com o ponto 1.1.2 do presente apêndice, em Wh;

$d_{CS,n}$ é a distância percorrida ao longo do ensaio n correspondente do tipo 1 em modo de conservação da carga, em km.

O coeficiente de correção do consumo de combustível deve ser arredondado para quatro algarismos significativos, em conformidade com o ponto 6.1.8 do presente regulamento. O significado estatístico do coeficiente de correção do consumo de combustível deve ser avaliado pela autoridade competente.

2.3.1.1. É permitido aplicar o coeficiente de correção do consumo de combustível obtido a partir de ensaios ao longo de todo o ciclo de ensaio WLTP aplicável para a correção de cada fase individual.

2.3.1.2. Para além dos requisitos do ponto 2.2 do presente apêndice, a pedido do fabricante e mediante a aprovação da autoridade competente, podem ser definidos coeficientes de correção do consumo de combustível $K_{fuel,FCHV,p}$ separados para cada fase distinta. Neste caso, devem ser cumpridos em cada fase distinta os mesmos critérios conforme descritos no ponto 2.2 do presente apêndice e deve ser aplicado em cada fase o procedimento descrito no ponto 2.3.1 do presente apêndice de modo a determinar o coeficiente de correção específico em cada fase distinta.

2.3.2. Determinação do coeficiente de correção das emissões mássicas de CO_2 K_{CO2}

Para os OVC-HEV e NOVC-HEV, o coeficiente de correção das emissões mássicas de CO_2 K_{CO2}, determinado por execução de um conjunto de ensaios do tipo 1 em modo de conservação da carga, é determinado pela seguinte equação:

$$K_{CO2} = \frac{\sum_{n=1}^{n_{CS}} \left((EC_{DC,CS,n} - EC_{DC,CS,avg}) \times (M_{CO2,CS,nb,n} - M_{CO2,CS,nb,avg}) \right)}{\sum_{n=1}^{n_{CS}} (EC_{DC,CS,n} - EC_{DC,CS,avg})^2}$$

em que:

K_{CO2} é o coeficiente de correção das emissões mássicas de CO_2, em (g/km)/(Wh/km);

$EC_{DC,CS,n}$ é o consumo de energia elétrica em modo de conservação da carga do ensaio n, com base na perda da carga do REESS, de acordo com o ponto 2.3.1 do presente apêndice, em Wh/km;

$EC_{DC,CS,avg}$ é a média aritmética do consumo de energia elétrica em modo de conservação da carga dos ensaios n_{CS}, com base na perda da carga do REESS, de acordo com o ponto 2.3.1 do presente apêndice, em Wh/km;

$M_{CO2,CS,nb,n}$ são as emissões mássicas de CO_2 em modo de conservação de carga do ensaio n, não corrigidas para o saldo energético, calculadas em conformidade com o quadro A8/5, passo n.º 2, em g/km;

$M_{CO2,CS,nb,avg}$ é a média aritmética das emissões mássicas de CO_2 em modo de conservação da carga dos ensaios n_{CS}, com base nas emissões mássicas de CO_2, não corrigidas para o saldo energético, de acordo com a equação seguinte, em g/km;

n é o número de índice do ensaio considerado;

n_{CS} é o número total de ensaios;

e:

$$M_{CO2,CS,nb,avg} = \frac{1}{n_{CS}} \times \sum_{n=1}^{n_{CS}} M_{CO2,CS,nb,n}$$

O coeficiente de correção das emissões mássicas de CO_2 deve ser arredondado para quatro algarismos significativos, em conformidade com o ponto 6.1.8 do presente regulamento. O significado estatístico do coeficiente de correção das emissões mássicas de CO_2 deve ser avaliado pela autoridade competente.

2.3.2.1. É permitido aplicar o coeficiente de correção das emissões mássicas de CO_2 obtido a partir de ensaios ao longo de todo o ciclo de ensaio WLTP aplicável para a correção de cada fase individual.

2.3.2.2. Para além dos requisitos do ponto 2.2 do presente apêndice, a pedido do fabricante e mediante a aprovação da autoridade competente, podem ser definidos coeficientes de correção das emissões mássicas de CO_2 $K_{CO2,p}$ separados para cada fase distinta. Neste caso, devem ser cumpridos em cada fase distinta os mesmos critérios conforme descritos no ponto 2.2 do presente apêndice e deve ser aplicado em cada fase o procedimento descrito no ponto 2.3.2 do presente apêndice de modo a determinar os coeficientes de correção específicos em cada fase distinta.

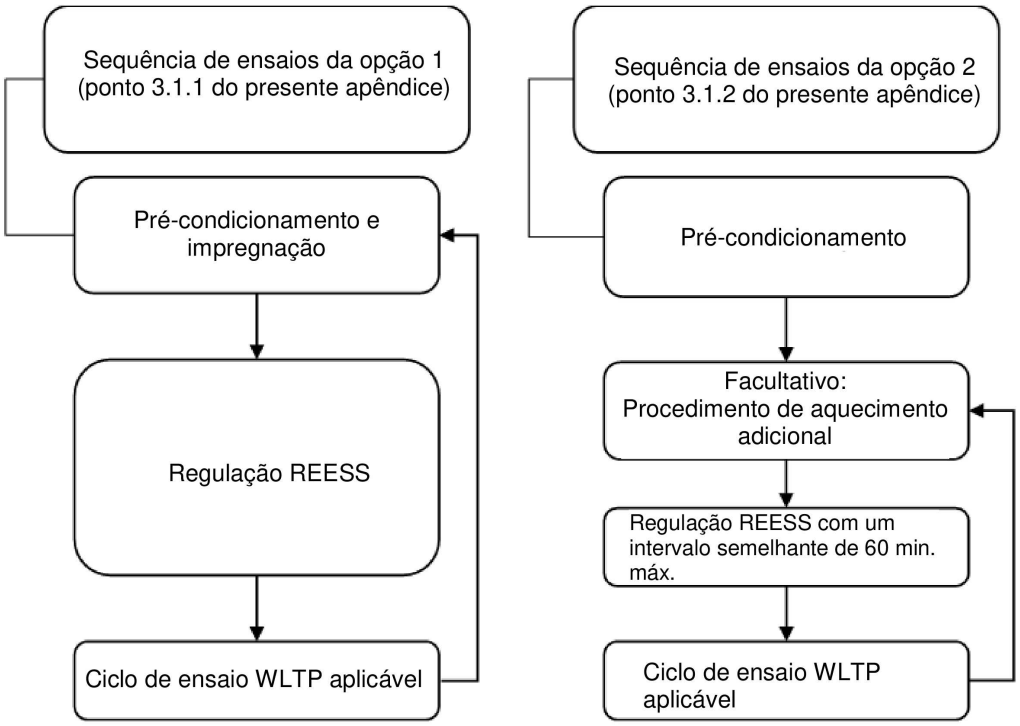
3. PROCEDIMENTO DE ENSAIO PARA A DETERMINAÇÃO DOS COEFICIENTES DE CORREÇÃO

3.1. OVC-HEV e OVC-FCHV

Para os OVC-HEV e OVC-FCHV, uma das seguintes sequências de ensaio, em conformidade com a figura A8. Ap2/1, deve ser utilizada para medir todos os valores necessários para a determinação dos coeficientes de correção em conformidade com o ponto 2 do presente apêndice.

Figura A8.Ap2/1

Sequências de ensaios OVC-HEV e OVC-FCHV



3.1.1. Sequência de ensaios da opção 1

3.1.1.1. Pré-condicionamento e impregnação

O pré-condicionamento e a impregnação devem ser efetuados de acordo com o ponto 2.1 do apêndice 4 do presente anexo.

3.1.1.2. Regulação REESS

Antes do procedimento de ensaio, em conformidade com o ponto 3.1.1.3 do presente apêndice, o fabricante pode ajustar o REESS. O fabricante deve apresentar provas de que estão cumpridos os requisitos para o início do ensaio em conformidade com o ponto 3.1.1.3 do presente apêndice.

3.1.1.3. Procedimento de ensaio

3.1.1.3.1. O modo a selecionar pelo condutor para o ciclo de ensaio WLTP aplicável deve ser selecionado em conformidade com o ponto 3 do apêndice 6 do presente anexo.

3.1.1.3.2. Para o ensaio, deve ser executado o ciclo de ensaio WLTP aplicável em conformidade com o ponto 1.4.2 do presente anexo.

3.1.1.3.3. Salvo indicação em contrário no presente apêndice, o veículo deve ser submetido ao ensaio de acordo com o procedimento de ensaio do tipo 1 descrito no anexo B6.

3.1.1.3.4. A fim de obter um conjunto de ciclos de ensaio WLTP aplicáveis necessários para a determinação dos coeficientes de correção, o ensaio pode ser seguido de um número de sequências consecutivas exigido, em conformidade com o ponto 2.2 do presente apêndice, que consiste no ponto 3.1.1.1 ao ponto 3.1.1.3 inclusive do presente apêndice.

3.1.2. Sequência de ensaios da opção 2

3.1.2.1. Pré-condicionamento

O veículo de ensaio deve ser pré-condicionado de acordo com o ponto 2.1.1 ou 2.1.2 do apêndice 4 do presente anexo.

3.1.2.2. Regulação REESS

Após o pré-condicionamento, a impregnação em conformidade com o ponto 2.1.3 do apêndice 4 do presente anexo é omitida e um intervalo, em que o REESS pode ser regulado, deve ser observado durante 60 minutos, no máximo. Cada ensaio deve ser precedido de uma pausa semelhante. Imediatamente após essa pausa, devem ser aplicados os requisitos do ponto 3.1.2.3 do presente apêndice.

A pedido do fabricante, pode ser executado um procedimento de aquecimento adicional antes da regulação do REESS para assegurar condições de arranque similares para determinação do coeficiente de correção. Se o fabricante solicitar este procedimento de aquecimento adicional, o procedimento de aquecimento idêntico deve ser aplicado de forma repetida na sequência do ensaio.

3.1.2.3. Procedimento de ensaio

3.1.2.3.1. O modo a selecionar pelo condutor para o ciclo de ensaio WLTP aplicável deve ser selecionado em conformidade com o ponto 3 do apêndice 6 do presente anexo.

3.1.2.3.2. Para o ensaio, deve ser executado o ciclo de ensaio WLTP aplicável em conformidade com o ponto 1.4.2 do presente anexo.

3.1.2.3.3. Salvo indicação em contrário no presente apêndice, o veículo deve ser submetido ao ensaio de acordo com o procedimento de ensaio do tipo 1 descrito no anexo B6.

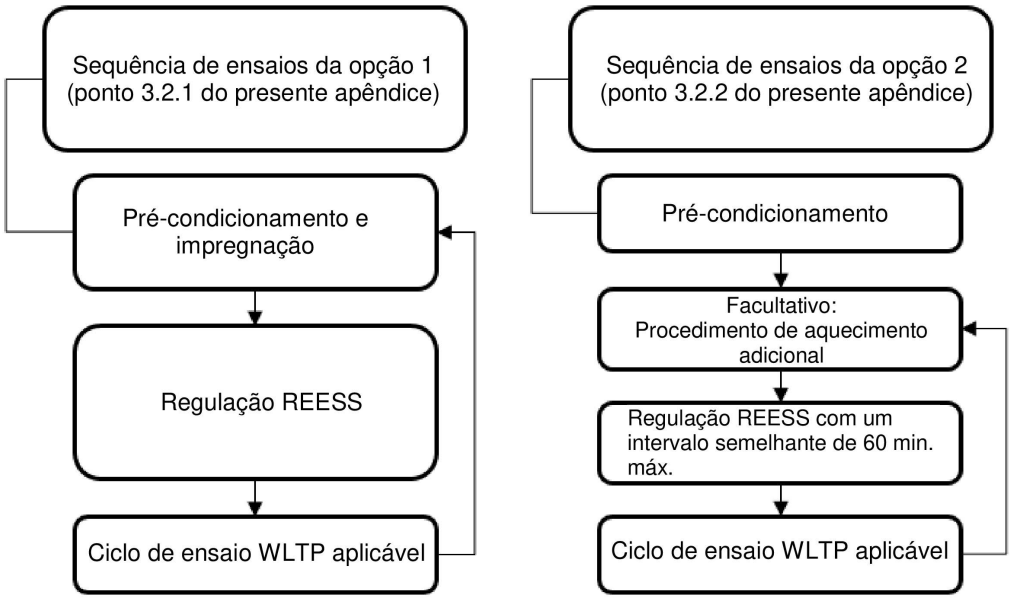
3.1.2.3.4. A fim de obter um conjunto de ciclos de ensaio WLTP aplicáveis necessários para a determinação dos coeficientes de correção, o ensaio pode ser seguido de um número de sequências consecutivas exigido, em conformidade com o ponto 2.2 do presente apêndice, que consiste no ponto 3.1.2.2 ao ponto 3.1.2.3 do presente apêndice.

3.2. NOVC-HEV e NOVC-FCHV

Para os NOVC-HEV e NOVC-FCHV, uma das seguintes sequências de ensaio, em conformidade com a figura A8. Ap2/2, deve ser utilizada para medir todos os valores necessários para a determinação dos coeficientes de correção em conformidade com o ponto 2 do presente apêndice.

Figura A8.Ap2/2

Sequências de ensaios NOVC-HEV e NOVC-FCHV



3.2.1. Sequência de ensaios da opção 1

3.2.1.1. Pré-condicionamento e impregnação

O veículo de ensaio deve ser pré-condicionado e impregnado de acordo com o ponto 3.3.1 do presente anexo.

3.2.1.2. Regulação REESS

Antes do procedimento de ensaio, em conformidade com o ponto 3.2.1.3 do presente apêndice, o fabricante pode ajustar o REESS. O fabricante deve apresentar provas de que estão cumpridos os requisitos para o início do ensaio em conformidade com o ponto 3.2.1.3 do presente apêndice.

3.2.1.3. Procedimento de ensaio

3.2.1.3.1. O modo a selecionar pelo condutor deve ser selecionado em conformidade com o ponto 3 do apêndice 6 do presente anexo.

3.2.1.3.2. Para o ensaio, deve ser executado o ciclo de ensaio WLTP aplicável em conformidade com o ponto 1.4.2 do presente anexo.

3.2.1.3.3. Salvo indicação em contrário no presente apêndice, o veículo deve ser submetido ao ensaio de acordo com o procedimento de ensaio do tipo 1 em modo de conservação de carga descrito no anexo B6.

3.2.1.3.4. A fim de obter um conjunto de ciclos de ensaio WLTP aplicáveis necessários para a determinação dos coeficientes de correção, o ensaio pode ser seguido de um número de sequências consecutivas exigido, em conformidade com o ponto 2.2 do presente apêndice, que consiste no ponto 3.2.1.1 ao ponto 3.2.1.3 inclusive do presente apêndice.

3.2.2. Sequência de ensaios da opção 2

3.2.2.1. Pré-condicionamento

O veículo de ensaio deve ser pré-condicionado de acordo com o ponto 3.3.1.1 do presente anexo.

3.2.2.2. Regulação REESS

Após o pré-condicionamento, a impregnação em conformidade com o ponto 3.3.1.2 do presente anexo é omitida e um intervalo, em que o REESS pode ser regulado, deve ser observado durante 60 minutos, no máximo. Cada ensaio deve ser precedido de uma pausa semelhante. Imediatamente após essa pausa, devem ser aplicados os requisitos do ponto 3.2.2.3 do presente apêndice.

A pedido do fabricante, pode ser executado um procedimento de aquecimento adicional antes da regulação do REESS para assegurar condições de arranque similares para determinação do coeficiente de correção. Se o fabricante solicitar este procedimento de aquecimento adicional, o procedimento de aquecimento idêntico deve ser aplicado de forma repetida na sequência do ensaio.

3.2.2.3. Procedimento de ensaio

3.2.2.3.1. O modo a selecionar pelo condutor para o ciclo de ensaio WLTP aplicável deve ser selecionado em conformidade com o ponto 3 do apêndice 6 do presente anexo.

3.2.2.3.2. Para o ensaio, deve ser executado o ciclo de ensaio WLTP aplicável em conformidade com o ponto 1.4.2 do presente anexo.

3.2.2.3.3. Salvo indicação em contrário no presente apêndice, o veículo deve ser submetido ao ensaio de acordo com o procedimento de ensaio do tipo 1 descrito no anexo B6.

3.2.2.3.4. A fim de obter um conjunto de ciclos de ensaio WLTP aplicáveis necessários para a determinação dos coeficientes de correção, o ensaio pode ser seguido de um número de sequências consecutivas exigido, em conformidade com o ponto 2.2 do presente apêndice, que consiste no ponto 3.2.2.2 ao ponto 3.2.2.3 do presente apêndice.

4. Opcionalmente, é permitido ao fabricante aplicaro valor de ΔMCO2,j , definido no ponto 4.5 do apêndice 2 do anexo B6 com a seguinte modificação:

$\eta_{alternator}$ é a eficiência do alternador

0,67 se $\Delta E_{REESS,p}$ for negativo (corresponde a uma descarga)

1,00 se $\Delta E_{REESS,p}$ for positivo (corresponde a uma carga)

4.1. Neste caso, as emissões mássicas de CO2 em modo de conservação de carga corrigidas definidas nos pontos 4.1.1.3, 4.1.1.4 e 4.1.1.5 do presente anexo devem ser substituídas por ΔMCO2,j, em vez de $K_{CO2,j} \times EC_{DC,CS,j}$.

Apêndice 3

Determinação da corrente e da tensão do REESS para NOVC-HEV, OVC-HEV, OVC-FCHV, PEV e NOVC-FCHV (conforme aplicável)

1. INTRODUÇÃO

1.1. O presente apêndice estabelece o método e os instrumentos exigidos para determinar a corrente e a tensão do REESS de NOVC-HEV, OVC-HEV, OVC-FCHV, PEV e NOVC-FCHV.

1.2. A medição da corrente e da tensão do REESS inicia-se ao mesmo tempo que o ensaio e termina imediatamente após o veículo ter terminado o ensaio.

1.3. Deve ser determinada a corrente e a tensão do REESS de cada fase.

1.4. Uma lista dos instrumentos utilizados pelo fabricante para medir a tensão e a corrente do REESS (incluindo o fabricante, número de modelo, número de série, datas da última calibração dos instrumentos, se for caso disso) durante:

a) o ensaio do tipo 1 previsto no ponto 3 do presente anexo;

b) o procedimento para determinar os coeficientes de correção, em conformidade com o apêndice 2 do presente subanexo (se for caso disso);

c) Para o Nível 1-A;

O Ensaio de Correção da Temperatura Ambiente (ATCT) especificado no anexo B6-A deve ser apresentado à autoridade competente.

2. CORRENTE REESS

A perda do REESS é considerada como uma corrente negativa.

2.1. Medição externa da corrente do REESS

2.1.1. A(s) corrente(s) do REESS deve(m) ser medida(s) durante os ensaios com recurso a um transdutor de corrente de tipo alicate ou de argola. O sistema de medição da corrente deve cumprir os requisitos especificados no quadro A8/1 do presente anexo. O(s) transdutor(es) de corrente (s) deve(m) ser capaz(es) de suportar picos de corrente aquando do arranque do motor e as condições de temperatura no ponto de medição.

Para uma medição precisa, realiza-se a regulação do zero e a desmagnetização antes do ensaio em conformidade com as instruções do fabricante do instrumento.

2.1.2. Os transdutores de corrente são instalados em qualquer um dos REESS num dos cabos diretamente ligados ao REESS e devem incluir a corrente do REESS total.

Em caso de condutores blindados, devem ser aplicados métodos adequados de acordo com a autoridade competente.

No intuito de medir com facilidade a corrente do REESS com utilização de equipamento de medição exterior, os fabricantes deveriam dotar o veículo de pontos de conexão apropriados, seguros e acessíveis. Se tal não for viável, os fabricantes são obrigados a assistir a autoridade competente para ligar um transdutor de corrente a um dos cabos diretamente ligados ao REESS do modo descrito anteriormente no presente ponto.

2.1.3. A saída do transdutor de corrente deve ser objeto de amostragem, com uma frequência mínima de 20 Hz. A corrente medida deve ser integrada no tempo, o que permite obter o valor medido de Q, expresso em amperes-hora (Ah). A integração pode ser efetuada no sistema de medição da corrente.

2.2. Dados da corrente do REESS a bordo do veículo

Em alternativa ao ponto 2.1 do presente apêndice, o fabricante pode utilizar os dados da corrente REESS resultantes da medição a bordo. A exatidão destes dados deve ser demonstrada à autoridade competente.

3. TENSÃO REESS

3.1. Medição externa da tensão REESS

No decurso dos ensaios previstos no ponto 3 do presente anexo, a tensão REESS deve ser medida seguindo os requisitos de equipamento e de exatidão especificados no ponto 1.1 do presente anexo. Para medir a tensão REESS utilizando equipamento de medição exterior, os fabricantes devem assistir a autoridade competente prevendo pontos de medição da tensão REESS e instruções de segurança.

3.2. Tensão nominal do REESS

Para os NOVC-HEV, NOVC-FCHV, OVC-HEV e OVC-FCHV, em vez da tensão do REESS de acordo com o ponto 3.1 do presente apêndice, pode ser utilizada a tensão nominal do REESS determinada de acordo com a norma CEI 60050-482.

3.3. Dados da tensão do REESS a bordo do veículo

Em alternativa aos pontos 3.1 e 3.2 do presente apêndice, o fabricante pode utilizar os dados da tensão resultantes da medição a bordo. A exatidão destes dados deve ser demonstrada à autoridade competente.

Quadro A8.Ap3/1

<table>
<tr><th rowspan="2">Eventos de ensaio</th><th rowspan="2">Ponto 3.1.</th><th colspan="2">Ponto 3.2.</th><th rowspan="2">Ponto 3.3.</th></tr>
<tr><th>60V ou mais</th><th>Menos de 60V</th></tr>
<tr><td>NOVC-HEV</td><td rowspan="5">Não deve ser utilizado</td><td colspan="2" rowspan="5">Deve ser utilizado</td><td rowspan="5">Não deve ser utilizado</td></tr>
<tr><td>Condição OVC-HEV CS</td></tr>
<tr><td>NOVC-FCHV</td></tr>
<tr><td>Condição OVC-FCHV CS</td></tr>
<tr><td>Procedimento de correção baseado na variação de energia elétrica do REESS (Apêndice 2)</td></tr>
<tr><td>Condição OVC-HEV CD</td><td rowspan="3">Deve ser utilizado</td><td rowspan="3">Não deve ser utilizado</td><td rowspan="3">Utilização permitida</td><td rowspan="3">Utilização permitida</td></tr>
<tr><td>Condição OVC-FCHV CD</td></tr>
<tr><td>PEV</td></tr>
</table>

Apêndice 4

Pré-condicionamento, impregnação e estado de carga do REESS dos PEV, dos OVC-HEV e dos OVC--FCHV (conforme aplicável)

1. O presente apêndice descreve o procedimento de ensaio para o pré-condicionamento do REESS e do motor de combustão, tendo em vista:

   a) As medições da autonomia elétrica, da perda de carga e da conservação de carga no ensaio de OVC-HEV e OVC-FCHV; e

   b) As medições da autonomia elétrica e as medições do consumo de energia elétrica no ensaio de PEV.

2. OVC-HEV e OVC-FCHV pré-condicionamento e impregnação

2.1. Pré-condicionamento e impregnação quando o procedimento de ensaio começa com um ensaio em modo de conservação de carga

2.1.1. Para o pré-condicionamento do motor de combustão, o veículo deve ser conduzido em, pelo menos, um ciclo de ensaio WLTP aplicável. Durante cada ciclo de condução de pré-condicionamento, deve ser determinado o equilíbrio de carga do REESS. O pré-condicionamento deve ser interrompido no final do ciclo de ensaio WLTP aplicável durante o qual estiver preenchido o critério de desconexão automática de acordo com o ponto 3.2.4.5 do presente anexo.

2.1.2. Em alternativa ao ponto 2.1.1 do presente apêndice, a pedido do fabricante e mediante autorização da autoridade competente, o estado de carga do REESS para o ensaio de tipo 1 em modo de conservação de carga pode ser fixado em conformidade com a recomendação do fabricante para realizar um ensaio em condições de funcionamento em conservação de carga.

Nesse caso, deve ser aplicado um procedimento de pré-condicionamento, como o aplicável aos veículos MCI puros, conforme descrito no anexo B6, ponto 2.6.

2.1.3. A impregnação do veículo deve ser efetuada de acordo com o ponto 2.7 do anexo B6.

2.2. Pré-condicionamento e impregnação quando o procedimento de ensaio começa com um ensaio em perda de carga

2.2.1. Os OVC-HEV e OVC-FCHV devem ser conduzidos durante, pelo menos, um ciclo de ensaio WLTP. Durante cada ciclo de condução de pré-condicionamento, deve ser determinado o equilíbrio de carga do REESS. O pré--condicionamento deve ser interrompido no final do ciclo de ensaio WLTP aplicável durante o qual estiver preenchido o critério de desconexão automática de acordo com o ponto 3.2.4.5 do presente anexo.

2.2.2. A impregnação do veículo deve ser efetuada de acordo com o ponto 2.7 do anexo B6. O arrefecimento forçado não deve ser aplicado aos veículos pré-condicionados para o ensaio de tipo 1. Durante a impregnação, o REESS deve ser carregado utilizando o procedimento de carga normal, conforme definido no ponto 2.2.3 do presente apêndice.

2.2.3. Aplicação de uma carga normal

Carga normal é a transferência de eletricidade para um veículo elétrico com uma potência igual ou inferior a 22 kW.

Se existirem vários métodos possíveis para efetuar um carregamento normal de CA (por exemplo, cabo, indução, etc.), deve ser utilizado o procedimento de carregamento por cabo.

Se estiverem disponíveis vários níveis de potência de carregamento de CA, deve ser utilizada a potência de carregamento normal mais elevada. Pode ser selecionada uma potência de carregamento de CA inferior à potência de carregamento normal de CA mais elevada, se tal for recomendado pelo fabricante e mediante aprovação da autoridade competente.

2.2.3.1. O REESS deve ser carregado a uma temperatura ambiente, conforme definido no ponto 2.2.2.2 do anexo B6, com o carregador de bordo, se instalado.

Nos seguintes casos, deve ser utilizado um carregador recomendado pelo fabricante, segundo o padrão de carga prescrito para a carga normal, se:

a) Não estiver montado um carregador de bordo; ou

b) O tempo de carregamento excede o tempo de impregnação definido no ponto 2.7 do anexo B6.

Os procedimentos do presente ponto excluem todos os tipos de cargas especiais que poderiam ser iniciadas de forma automática ou manual, nomeadamente a igualização ou a carga de serviço. O fabricante deve declarar que não ocorreu um procedimento de carga especial durante o ensaio.

2.2.3.2. Critério de fim de carregamento

O critério de fim de carregamento é atingido quando os instrumentos a bordo ou externos indicam que o REESS está completamente carregado. Se o carregamento for efetuado durante a impregnação e terminar antes de ser atingido o tempo mínimo de impregnação exigido, definido no ponto 2.7 do anexo B6, o veículo deve permanecer ligado à rede pelo menos até atingir o tempo mínimo de impregnação exigido.

3. Pré-condicionamento e impregnação do PEV

3.1. Carregamento inicial do REESS

O carregamento inicial do REESS consiste em descarregar o REESS e aplicar uma carga normal.

3.1.1. Descarregamento do REESS

O processo de descarregamento deve ser realizado de acordo com a recomendação do fabricante. O fabricante deve garantir que o REESS foi tão descarregado quanto é possível utilizando o procedimento de descarregamento.

3.1.2. Impregnação e aplicação de uma carga normal

A impregnação do veículo deve ser efetuada em conformidade com o anexo B6, ponto 2.7.

Durante a impregnação, o REESS deve ser carregado utilizando o procedimento de carga normal, conforme definido no ponto 2.2.3 do presente apêndice.

Apêndice 5

Fatores de utilização (UF) para os OVC-HEV e OVC-FCHV (conforme aplicável)

1. Cada Parte Contratante pode desenvolver os seus próprios UF (fatores de utilização).

2. Descreve-se a metodologia recomendada para determinar uma curva do fator de utilização (UF) baseada em estatísticas de condução descritas na SAE J2841 (set. 2010, Edição 2009-03, Revisão 2010-09).

3. Para o cálculo de um fator de utilização fracionado UF_j para o fator de ponderação do período j, aplica-se a equação a seguir utilizando os coeficientes do quadro A8.Ap5/1.

$$UF_j(d_j) = 1 - \exp\left\{ - \left(\sum_{i=1}^{k} C_i \times \left(\frac{d_j}{d_n} \right)^i \right) \right\} - \sum_{l=1}^{j-1} UF_l$$

em que:

UF_j	é o fator de utilidade para o período j;
d_j	é a distância percorrida medida no final do período j, em km;
C_i	é i^{ésimo} coeficiente (ver quadro A8.Ap5/1);
d_n	é a distância normalizada (ver quadro A8.Ap5/1), em km;
k	é o número de termos e coeficientes no expoente;
j	é o número do período considerado;
i	é o número do prazo/coeficiente considerado;
$\sum_{l=1}^{j-1} UF_l$	é a soma dos fatores de utilização calculados até ao período (j-1).

Quadro A8.Ap5/1

Parâmetros para a determinação de fatores de utilização fracionados (conforme aplicável)

Parâmetro	Nível 1-A
d_n	800 km
C1	26,25
C2	–38,94
C3	– 631,05
C4	5 964,83
C5	–25 095
C6	60 380,2
C7	–87 517
C8	75 513,8
C9	–35 749
C10	7 154,94

Apêndice 6

Seleção de modos selecionáveis pelo condutor

1. REQUISITO GERAL

1.1. O fabricante deve selecionar o modo a selecionar pelo condutor para o procedimento de ensaio do tipo 1 de acordo com os pontos 2 a 4 do presente apêndice, que permita que o veículo cumpra o ciclo de ensaio considerado na tolerância do perfil de velocidade de acordo com o ponto 2.6.8.3.1.2 do anexo B6. Tal aplica-se a todos os sistemas de veículos com modos selecionáveis pelo condutor, incluindo aqueles que não são específicos apenas da transmissão.

1.2. O fabricante deve apresentar à autoridade competente provas no que diz respeito:

a) À disponibilidade de um modo predominante nas condições consideradas;

b) À velocidade máxima do veículo considerado;

e, se necessário:

c) Às hipóteses mais favorável e mais desfavorável identificadas pelos dados sobre o consumo de combustível e, se for caso disso, sobre o consumo de combustível/emissões mássicas de CO_2 em todos os modos. Ver ponto 2.6.6.3 do anexo B6.

d) Ao modo que consumir mais energia elétrica;

e) À procura de energia durante o ciclo (em conformidade com o ponto 5 do anexo B7, se a velocidade visada for substituída pela velocidade efetiva).

1.3. Com base nos elementos técnicos fornecidos pelo fabricante e com o acordo da autoridade competente, os modos de condução selecionáveis pelo condutor muito específicos, como o «modo de montanha» ou o «modo de manutenção», que não se destinem ao funcionamento diário normal, mas apenas a fins específicos, não devem ser considerados. Independentemente do modo selecionável pelo condutor selecionado para o ensaio do tipo 1, em conformidade com os pontos 2 e 3 do presente apêndice, o veículo deve cumprir os limites de emissões-critérios em todos os restantes modos selecionáveis pelo condutor utilizados para a condução para a frente.

2. OVC-HEV E OVC-FCHV (CONFORME APLICÁVEL) EQUIPADO COM MODO SELECIONÁVEL PELO CONDUTOR EM CONDIÇÕES DE FUNCIONAMENTO EM PERDA DE CARGA

Para os veículos equipados com um modo selecionável pelo condutor, deve ser selecionado o modo para o ensaio do tipo 1 em modo de perda de carga, em conformidade com as seguintes condições.

O fluxograma da figura A8.Ap6/1 mostra a seleção de modo em conformidade com o presente ponto.

2.1. Se houver um modo predominante que permita que o veículo cumpra o ciclo de ensaio de referência em condições de funcionamento em perda de carga, esse modo deve ser selecionado.

2.2. Se não houver um modo predominante ou se o modo predominante existente não permitir que o veículo cumpra o ciclo de ensaio de referência em condições de funcionamento em perda de carga, o modo de ensaio deve ser selecionado em conformidade com as seguintes condições:

a) Se houver apenas um modo que permita que o veículo cumpra o ciclo de ensaio de referência em condições de funcionamento em perda de carga, esse modo deve ser selecionado;

b) Se houver vários modos que permitam cumprir o ciclo de ensaios de referência em condições de funcionamento em perda de carga e nenhum desses modos for um modo de arranque configurável, deve ser selecionado o modo mais desfavorável em termos de consumo de energia elétrica;

c) Se houver vários modos que permitam cumprir o ciclo de ensaios de referência em condições de funcionamento em perda de carga e pelo menos dois desses modos forem modos de arranque configuráveis, deve ser selecionado o modo mais desfavorável em termos de consumo de energia elétrica.

2.3. Se não existir um modo que, de acordo com o ponto 2.1 e o ponto 2.2 do presente apêndice, permita que o veículo cumpra o ciclo de ensaio de referência, o ciclo de ensaio de referência deve ser alterado em conformidade com o ponto 9 do anexo B1:

a) Se houver um modo predominante que permita que o veículo cumpra o ciclo de ensaio de referência modificado em condições de funcionamento em perda de carga, esse modo deve ser selecionado.

b) Se não houver um modo predominante, mas existirem outros modos que permitam que o veículo cumpra o ciclo de ensaio de referência modificado em condições de funcionamento em perda de carga, deve ser selecionado o modo mais desfavorável em termos de consumo de energia elétrica. No caso de, pelo menos, dois ou mais modos de arranque configuráveis, deve ser selecionado o modo mais desfavorável em termos de consumo de energia elétrica entre esses modos;

c) Se não houver um modo que permita ao veículo cumprir o ciclo de ensaio de referência modificado em condições de funcionamento em perda de carga, deve(m) ser identificado(s) o(s) modo(s) com maior procura de energia durante o ciclo, devendo ser selecionado o modo mais desfavorável em termos de consumo de energia elétrica.

Figura A8.Ap6/1-A e Figura A8.Ap6/1-B

Seleção do modo a selecionar pelo condutor para OVC-HEV e OVC-FCHV (conforme aplicável) em condições de funcionamento em perda de carga

Figura A8.Ap6/1a
OVC-HEV e OVC-FCHV (conforme aplicável): Ensaio CD do tipo 1 — Comutador de seleção de modo

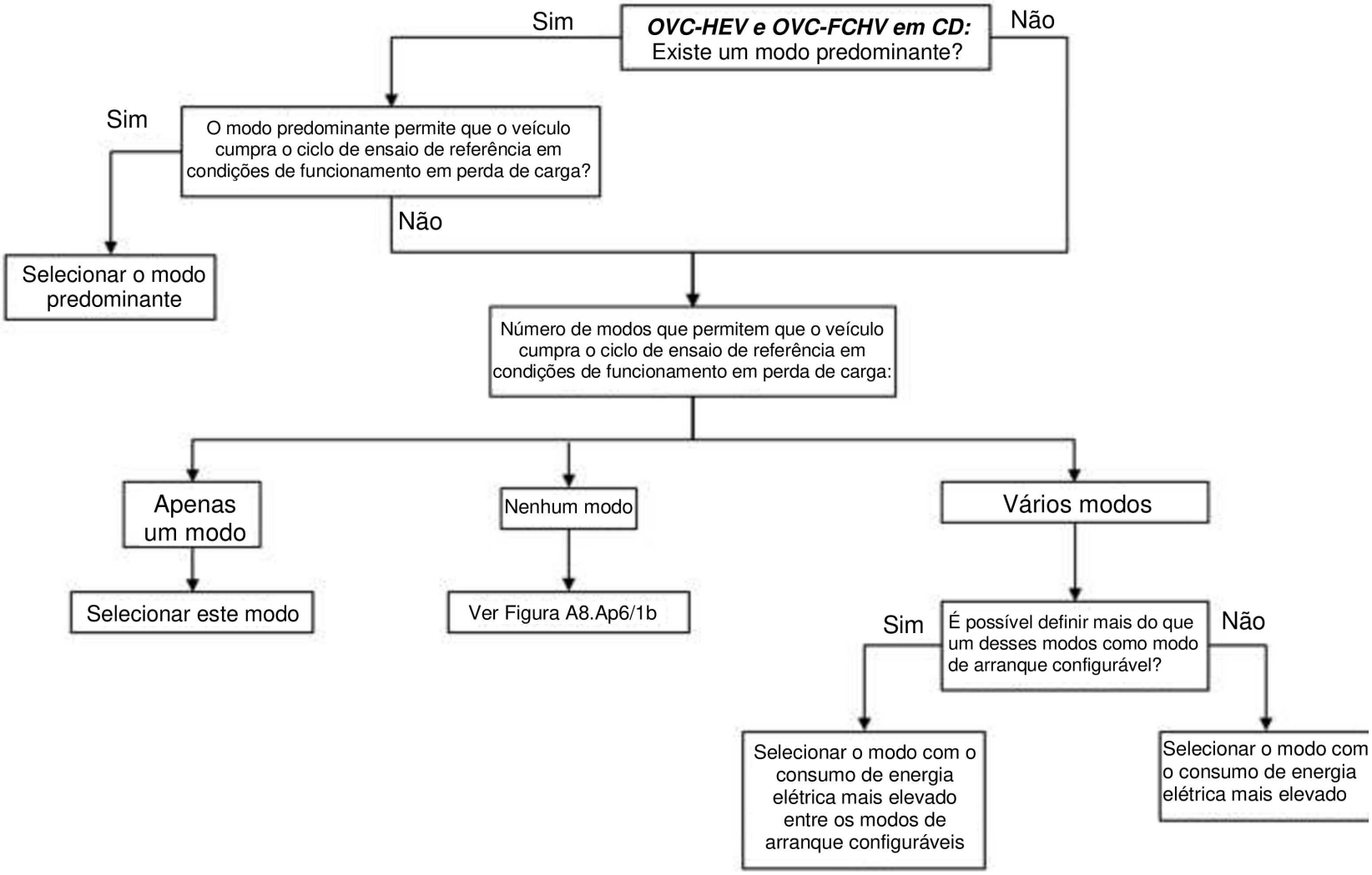
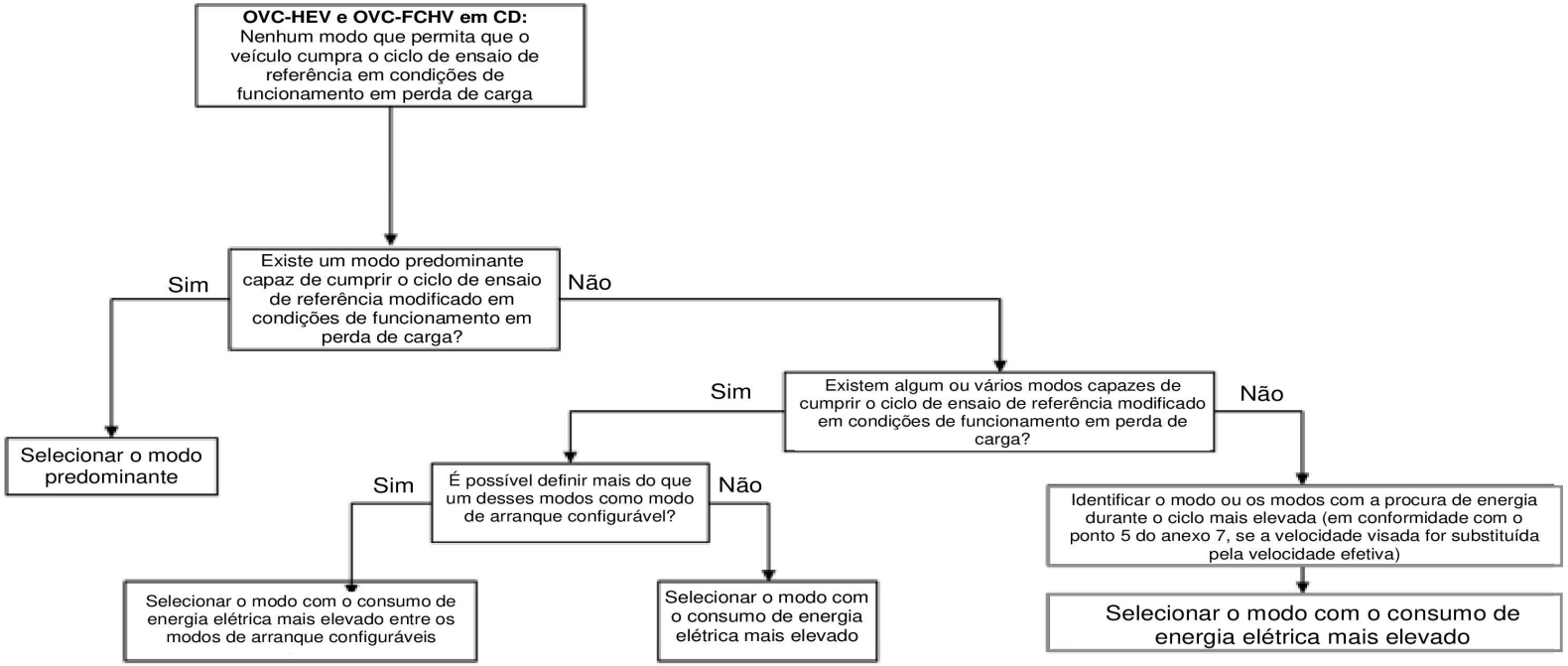


Figura A8.Ap6/1b
OVC-HEV e OVC-FCHV (conforme aplicável): Ensaio CD do tipo 1 — Comutador de seleção de modo



3. OVC-HEV, NOVC-HEV, OVC-FCHV e NOVC-FCHV (conforme aplicável) equipado com modo selecionável pelo condutor em condições de funcionamento em conservação de carga

Para os veículos equipados com um modo selecionável pelo condutor, o modo para o ensaio do tipo 1 em modo de conservação de carga deve ser selecionado em conformidade com as seguintes condições.

O fluxograma da figura A8.Ap6/2 mostra a seleção de modo em conformidade com o presente ponto.

3.1. Se houver um modo predominante que permita que o veículo cumpra o ciclo de ensaio de referência em condições de funcionamento em conservação de carga, esse modo deve ser selecionado.

3.2. Se não houver um modo predominante ou se o modo predominante existente não permitir que o veículo cumpra o ciclo de ensaio de referência em condições de funcionamento em conservação de carga, o modo de ensaio deve ser selecionado em conformidade com as seguintes condições:

a) Se houver apenas um modo que permita que o veículo cumpra o ciclo de ensaio de referência em condições de funcionamento em conservação de carga, esse modo deve ser selecionado;

b) Se houver vários modos que permitam cumprir o ciclo de ensaios de referência em condições de funcionamento em conservação de carga e nenhum desses modos for um modo de arranque configurável, o veículo deve ser ensaiado para determinar as emissões-critérios, emissões de CO_2 nos modos mais e menos favorável. O modo mais favorável e o mais desfavorável devem ser identificados pelos elementos de prova relativos às emissões de CO_2 em todos os modos. As emissões de CO_2 devem ser a média aritmética dos resultados do ensaio em ambos os modos. Registam-se os resultados dos ensaios de ambos os modos.

A pedido do fabricante, o veículo também pode ser ensaiado, como alternativa, com o modo selecionável pelo condutor na posição mais desfavorável para emissões de CO_2.

c) Se houver vários modos que permitam cumprir o ciclo de ensaios de referência em condições de funcionamento em conservação de carga e pelo menos dois desses modos forem modos de arranque configurável, deve ser selecionado o modo mais desfavorável em termos de emissões de CO_2 e consumo de combustível dos modos de arranque configuráveis.

3.3. Se não existir um modo que, de acordo com o ponto 3.1 e o ponto 3.2 do presente apêndice, permita que o veículo cumpra o ciclo de ensaio de referência, o ciclo de ensaio de referência deve ser alterado em conformidade com o ponto 9 do anexo B1:

a) Se houver um modo predominante que permita que o veículo cumpra o ciclo de ensaio de referência modificado em condições de funcionamento em conservação de carga, esse modo deve ser selecionado.

b) Se não houver um modo predominante, mas existirem outros modos que permitam que o veículo cumpra o ciclo de ensaio de referência modificado em condições de funcionamento em conservação de carga, deve ser selecionado o modo mais desfavorável em termos de emissões de CO_2 e consumo de combustível.

c) Se não houver um modo que permita ao veículo cumprir o ciclo de ensaio de referência modificado em condições de funcionamento em conservação de carga, deve(m) ser identificado(s) o(s) modo(s) com maior procura de energia durante o ciclo, devendo ser selecionado o modo mais desfavorável em termos de emissões de CO_2 e consumo de combustível. No caso de, pelo menos, dois ou mais destes modos serem modos de arranque configuráveis, deve ser selecionado o modo mais desfavorável em termos de emissões de CO_2 e consumo de combustível.

Seleção de um modo a selecionar pelo condutor para OVC-HEV, NOVC-HEV, OVC-FCHV e NOVC- FCHV em condições de funcionamento em conservação de carga

Figura A8.Ap6/2a
(N)OVC-HEV e (N)OVC-FCHV (conforme aplicável): Ensaio CS do tipo 1 – Comutador de seleção de modo

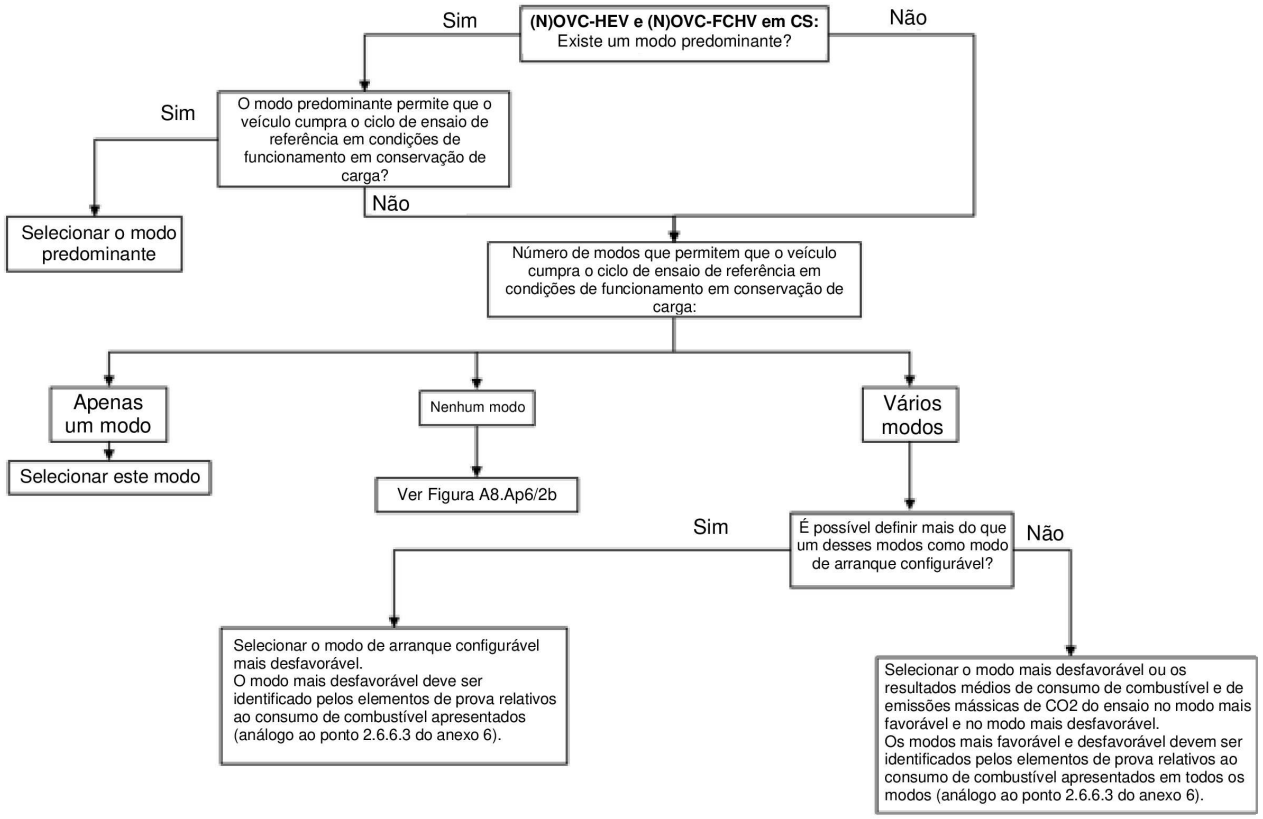
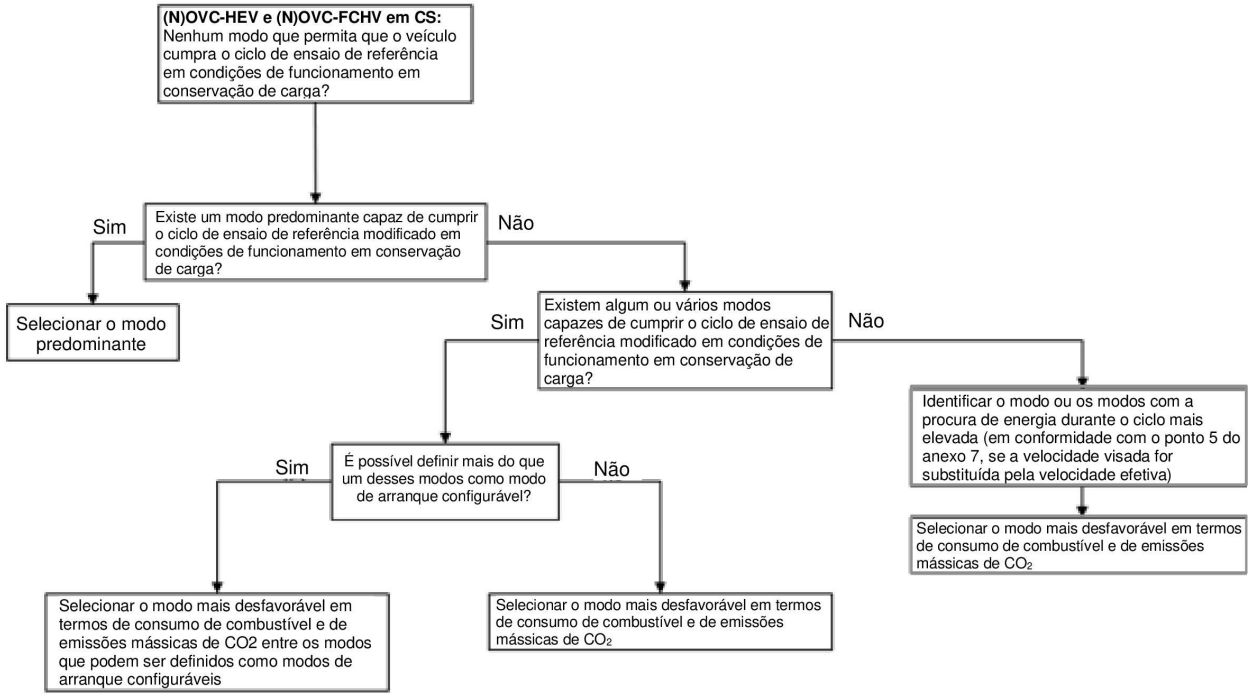


Figura A8.Ap6/2b
(N)OVC-HEV e (N)OVC-FCHV (conforme aplicável): Ensaio CS do tipo 1 – Comutador de seleção de modo



4. PEV equipados com um modo selecionável pelo condutor

Para os veículos equipados com um modo selecionável pelo condutor, o modo para o ensaio deve ser selecionado em conformidade com as seguintes condições.

O fluxograma da figura A8.Ap6/3 mostra a seleção de modo em conformidade com o presente ponto.

4.1. Se houver um modo predominante que permita que o veículo cumpra o ciclo de ensaio de referência, esse modo deve ser selecionado.

4.2. Se não houver um modo predominante ou se o modo predominante existente não permitir que o veículo cumpra o ciclo de ensaio de referência, o modo de ensaio deve ser selecionado em conformidade com as seguintes condições:

a) Se houver apenas um modo que permita que o veículo cumpra o ciclo de ensaio de referência, esse modo deve ser selecionado;

b) Se houver vários modos que permitam cumprir o ciclo de ensaios de referência e nenhum desses modos for um modo de arranque configurável, deve ser selecionado o modo mais desfavorável em termos de consumo de energia elétrica;

c) Se houver vários modos que permitam cumprir o ciclo de ensaios de referência e pelo menos dois desses modos forem modos de arranque configuráveis, deve ser selecionado o modo mais desfavorável em termos de consumo de energia elétrica.

4.3. Se não existir um modo que, de acordo com o ponto 4.1 e o ponto 4.2 do presente apêndice, permita que o veículo cumpra o ciclo de ensaio de referência, o ciclo de ensaio de referência deve ser alterado em conformidade com o ponto 9 do anexo B1. O ciclo de ensaio resultante é designado ciclo de ensaio WLTP aplicável:

a) Se houver um modo predominante que permita que o veículo cumpra o ciclo de ensaio de referência modificado, esse modo deve ser selecionado;

b) Se não houver um modo predominante, mas existirem outros modos que permitam que o veículo cumpra o ciclo de ensaio de referência modificado, deve ser selecionado o modo mais desfavorável em termos de consumo de energia elétrica. No caso de, pelo menos, dois ou mais modos de arranque configuráveis, deve ser selecionado o modo mais desfavorável em termos de consumo de energia elétrica entre esses modos;

c) Se não houver um modo que permita ao veículo cumprir o ciclo de ensaio de referência modificado, deve(m) ser identificado(s) o(s) modo(s) com maior procura de energia durante o ciclo, devendo ser selecionado o modo mais desfavorável em termos de consumo de energia elétrica.

Figura A8.Ap6/3-A e Figura A8.Ap6/3-B

Seleção do modo a selecionar pelo condutor para PEV

Figura A8.Ap6/3a
PEV: Comutador de seleção de modo

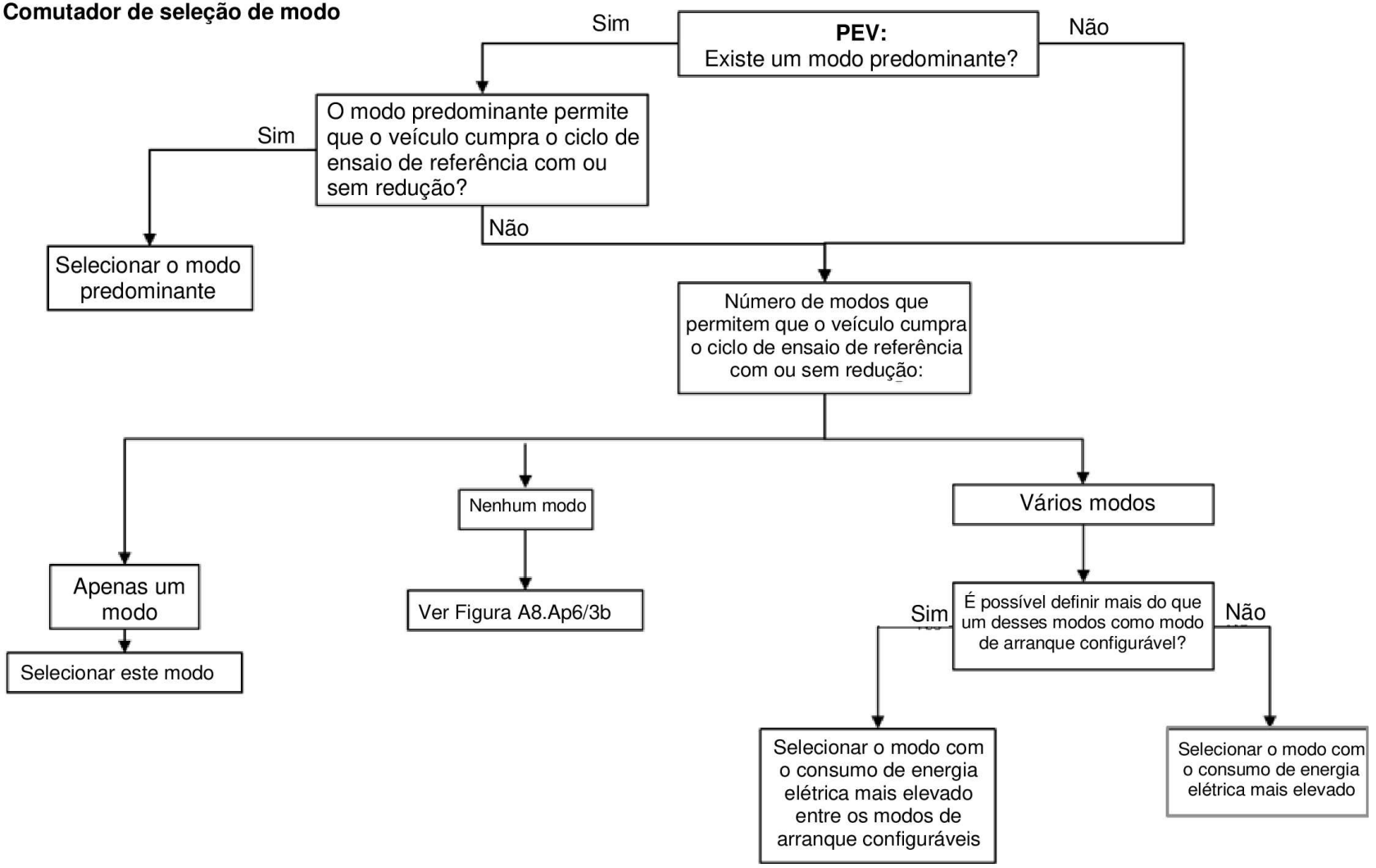
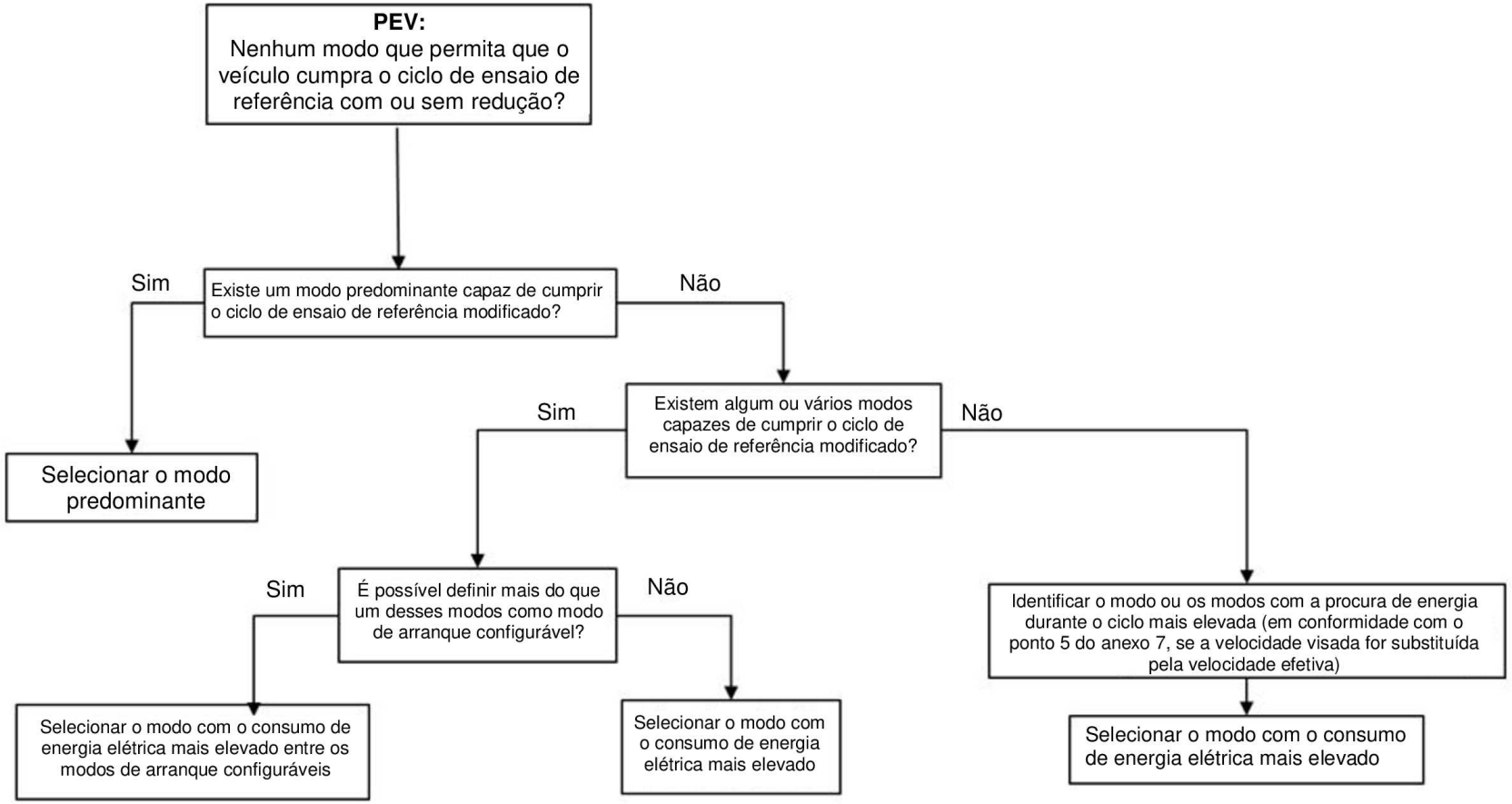


Figura A8.Ap6/3b
PEV: Comutador de seleção de modo



Apêndice 7

Medição do consumo de combustível de veículos híbridos com pilhas de combustível hidrogénio comprimido

1. REQUISITOS GERAIS

O consumo de combustível deve ser medido utilizando o método gravimétrico, em conformidade com o ponto 2 do presente apêndice.

A pedido do fabricante, e com o acordo da autoridade competente, o consumo de combustível pode ser medido pelo método da pressão ou pelo método do fluxo. Neste caso, o fabricante tem de apresentar provas técnicas de que o método produz resultados equivalentes. Os métodos da pressão e do fluxo são descritos na norma ISO 23828.

2. MÉTODO GRAVIMÉTRICO

O consumo de combustível deve ser calculado através da medição da massa do reservatório de combustível antes e depois do ensaio.

2.1. Equipamento e regulação

2.1.1. A figura A8.App7/1 mostra um exemplo dos instrumentos. Devem ser utilizados um ou mais reservatórios exteriores para medir o consumo de combustível. O(s) reservatório(s) exterior(es) deve(m) ser ligado(s) à linha de combustível do veículo entre o reservatório de combustível original e o sistema de pilhas de combustível.

2.1.2. Para o pré-condicionamento, pode ser utilizado o reservatório originalmente instalado ou uma fonte externa de hidrogénio.

2.1.3. A pressão de reabastecimento deve ser regulada de acordo com o valor recomendado pelo fabricante.

2.1.4. A diferença das pressões de alimentação de gás nas linhas deve ser reduzida ao mínimo quando as linhas são comutadas.

Caso se espere uma influência da diferença de pressão, o fabricante e a autoridade competente devem chegar a acordo sobre se é ou não necessária uma correção.

2.1.5. Balanço

2.1.5.1. A balança utilizada para a medição do consumo de combustível deve cumprir as especificações do quadro A8. App7/1.

Quadro A8.Ap7/1

Critérios de verificação da balança analítica

Sistema de medição	*Resolução*	*Precisão*
Balanço	0,1 g no máximo	± 0,02 no máximo [a]

[a] Consumo de combustível (equilíbrio de carga do REESS = 0) durante o ensaio, em massa, desvio-padrão

2.1.5.2. A balança deve ser calibrada em conformidade com as especificações fornecidas pelo fabricante da balança ou, pelo menos, com a frequência especificada no quadro A8.App7/2.

Quadro A8.App7/2

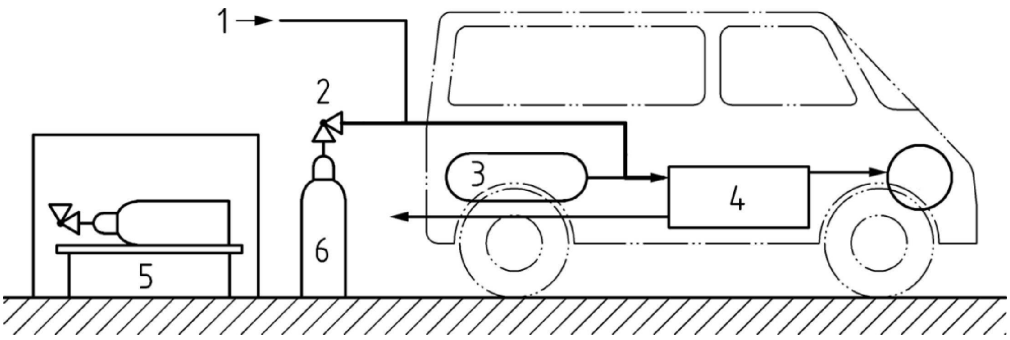
Intervalos de calibração do instrumento

Controlos do instrumento	*Intervalo*
Precisão	Anualmente e aquando de uma manutenção importante

2.1.5.3. Devem ser fornecidos meios adequados para reduzir os efeitos das vibrações e da convecção, como um amortecedor ou um para-vento.

Figura A8.App7/1

Exemplo de instrumentação



em que:

1 é a alimentação externa de combustível para o pré-condicionamento

2 é o regulador de pressão

3 é o reservatório original

4 é o sistema de pilhas de combustível

5 é a balança

6 é (são) o(s) reservatório(s) exterior(es) para a medição do consumo de combustível

2.2. Procedimento de ensaio

2.2.1. A massa do reservatório exterior deve ser determinada antes do ensaio.

2.2.2. O reservatório exterior deve ser ligado à linha de combustível do veículo, como se mostra na figura A8.Ap7/1.

2.2.3. O ensaio deve ser efetuado através da alimentação de combustível do reservatório exterior.

2.2.4. O reservatório exterior deve ser retirado da linha.

2.2.5. A massa do reservatório e do combustível consumido é medida no final do ensaio.

2.2.5.1. A pedido do fabricante, e mediante a aprovação da autoridade competente, pode ser tida em consideração a alteração do peso do hidrogénio na linha auxiliar, entre os pontos 2 e 4 da figura A8.Ap7/1, devido a alterações da temperatura e da pressão.

2.2.6. O consumo de combustível em modo de conservação da carga não compensado $FC_{CS,nb}$ da massa determinada antes e após o ensaio deve ser calculado de acordo com a seguinte equação:

$$FC_{CS,nb} = \frac{g_1 - g_2}{d} \times 100$$

em que:

$FC_{CS,nb}$	é o consumo de combustível com conservação da carga não compensado medido durante o ensaio, em kg/100 km;
g_1	é a massa do reservatório no início do ensaio, em kg;
g_2	é a massa do reservatório no final do ensaio, em kg;
d	é a distância percorrida durante o ensaio, em km.

2.2.7. Este ponto só é aplicável ao Nível 1-B;

O consumo de combustível separado $FC_{CS,nb,p}$ tal como definido nos pontos 4.2.1.2.4 e 4.2.1.2.5 do presente anexo, deve ser calculado para cada fase individual, em conformidade com o ponto 2.2 do presente apêndice. O procedimento de ensaio deve ser realizado com os reservatórios exteriores e com ligações à linha de combustível do veículo, preparados individualmente para cada fase.

Apêndice 8

Cálculo dos valores adicionais necessários para verificar a conformidade da produção do consumo de energia elétrica dos PEV e dos OVC-HEV

Para a conformidade da produção, devem ser fornecidos valores específicos, cujo cálculo é descrito no presente apêndice.

1. CÁLCULO DOS VALORES DE CONSUMO DE ENERGIA ELÉTRICA DOS PEV PARA A CONFORMIDADE DA PRODUÇÃO

1.1. Para verificar a conformidade da produção no que diz respeito ao consumo de energia elétrica dos PEV, é necessário declarar e utilizar o valor seguinte:

$$EC_{DC-i,COP} = EC_{DC,first,i} \times AF_{EC,i}$$

em que:

i representa, se for aplicado o método de interpolação, o índice L para o veículo L e o índice H para o veículo H. Se não for aplicado o método de interpolação, o índice i representa o veículo ensaiado e o ponto 1.2 do presente apêndice é omitido.

$EC_{DC-i,COP}$ é o consumo de energia elétrica do veículo i com base na perda do REESS do primeiro ciclo de ensaio WLTC aplicável previsto para a verificação durante o procedimento de ensaio da conformidade da produção;

$EC_{DC,first,i}$ é o consumo de energia elétrica do veículo i, com base na perda do REESS do primeiro ciclo de ensaio WLTC aplicável, em conformidade com o ponto 4.3 do presente anexo, em Wh/km;

$AF_{EC,i}$ é o fator de correção do veículo i que compensa a diferença entre o valor do consumo de energia elétrica declarado em perda de carga declarado, após ter sido realizado o ensaio do tipo 1 durante a homologação e o resultado do ensaio medido determinado durante o procedimento de ensaio da conformidade da produção

e

$$AF_{EC,i} = \frac{EC_{WLTC,declared,i}}{EC_{WLTC,i}}$$

em que:

$EC_{WLTC,declared,i}$ é o consumo de energia elétrica declarado do veículo i para os PEV em conformidade com o ponto 1.2.3 do anexo B6;

$EC_{WLTC,i}$ é o consumo de energia elétrica medido do veículo i, em conformidade com o ponto 4.3.4.2 do presente anexo.

1.1.1. Caso seja aplicado o método de interpolação, os valores declarados e utilizados para verificar a conformidade da produção no que diz respeito ao consumo de energia elétrica do veículo H e do veículo L são os valores de entrada para a interpolação dos valores de consumo de energia elétrica individuais em conformidade com o ponto 1.2 do presente apêndice.

1.2. Interpolação do valor consumo de energia elétrica individual dos PEV

O presente ponto só é aplicado caso seja aplicado o método de interpolação. Para verificar a conformidade da produção no que diz respeito ao consumo de energia elétrica do veículo individual, é necessário declarar e utilizar o valor de consumo de energia elétrica interpolado:

$$EC_{DC-ind,COP} = EC_{DC-L,COP} + K_{ind} \times (EC_{DC-H,COP} - EC_{DC-L,COP})$$

em que:

$EC_{DC-ind,COP}$ é o consumo de energia elétrica de um veículo individual para efeitos da conformidade da produção, em Wh/km;

$EC_{DC-L,COP}$ é o consumo de energia elétrica do veículo L para a conformidade da produção, determinado em conformidade com o ponto 1.1 do presente apêndice, em Wh/km;

$EC_{DC-H,COP}$ é o consumo de energia elétrica do veículo H para a conformidade da produção, determinado em conformidade com o ponto 1.1 do presente apêndice, em Wh/km;

K_{ind} é o coeficiente de interpolação para o veículo individual considerado para o ciclo de ensaio WLTP aplicável, em conformidade com o ponto 4.5.3 do presente anexo.

2. CÁLCULO DOS VALORES DE CONSUMO DE ENERGIA ELÉTRICA DOS OVC-HEV PARA A CONFORMIDADE DA PRODUÇÃO

O presente ponto só é aplicado se não houver arranque do motor no primeiro ciclo do ensaio do tipo 1 em modo de perda de carga durante a homologação. Se ocorrer um arranque do motor, o presente ponto é omitido.

2.1. Para verificar a conformidade da produção no que diz respeito ao valor de consumo de energia elétrica dos OVC--HEV, é necessário declarar e utilizar o valor seguinte:

$$EC_{DC,CD-i,COP} = EC_{DC,CD,first,i} \times AF_{EC,AC,CD,i}$$

em que:

i representa, se for aplicado o método de interpolação, o índice L para o veículo L e o índice H para o veículo H. Se não for aplicado o método de interpolação, o índice i representa o veículo ensaiado e o ponto 2.2 do presente apêndice é omitido.

$EC_{DC,CD-i,COP}$ é o consumo de energia elétrica em perda de carga com base na perda do REESS do primeiro ciclo de ensaio WLTC aplicável no âmbito do ensaio do tipo 1 previsto para a verificação durante o procedimento de ensaio da conformidade da produção;

$EC_{DC,CD,first,i}$ é o consumo de energia elétrica do veículo i em modo de perda de carga, com base na perda do REESS do primeiro ciclo de ensaio WLTC aplicável do ensaio do tipo 1 em modo de perda de carga, em conformidade com o ponto 4.3 do presente anexo, em Wh/km;

$AF_{EC,AC,CD,i}$ é o fator de correção do veículo i para o consumo de energia elétrica em perda de carga que compensa a diferença entre o valor declarado, após ter sido realizado o procedimento de ensaio do tipo 1 durante a homologação e o resultado do ensaio medido, determinado durante o procedimento de ensaio da conformidade da produção

e

Para o Nível 1-A:

$$AF_{EC,AC,CD,i} = \frac{EC_{AC,CD,declared,i}}{EC_{AC,CD,i}}$$

em que:

$EC_{AC,CD,declared,i}$ é o consumo de energia elétrica em modo de perda de carga declarado do veículo i no ensaio do tipo 1 em modo de perda de carga em conformidade com o ponto 1.2.3 do anexo B6.

$EC_{AC,CD,i}$ é o consumo de energia elétrica em modo de perda de carga medido do veículo i no ensaio do tipo 1 em modo de perda de carga em conformidade com o ponto 4.3.1 do presente anexo.

Para o Nível 1-B

$$AF_{EC,AC,CD,i} = \frac{EC_{declared,i}}{EC_{i}}$$

em que:

$EC_{declared,i}$ é o consumo de energia elétrica declarado do veículo i no ensaio do tipo 1 em modo de perda de carga em conformidade com o ponto 1.2.3 do anexo B6.

$EC_{,i}$ é o consumo de energia elétrica medido do veículo i no ensaio do tipo 1 em modo de perda de carga em conformidade com o ponto 4.3.3.1 do presente anexo.

2.1.1. Caso seja aplicado o método de interpolação, os valores declarados e utilizados para verificar a conformidade da produção no que diz respeito ao consumo de energia elétrica do veículo H e do veículo L são os valores de entrada para a interpolação dos valores de consumo de energia elétrica individuais em conformidade com o ponto 2.2 do presente apêndice.

2.2. Interpolação do valor de consumo de energia elétrica individual em perda de carga

O presente ponto só é aplicado caso seja aplicado o método de interpolação. Para verificar a conformidade da produção no que diz respeito ao consumo de energia elétrica do veículo individual, é necessário declarar e utilizar o consumo de energia elétrica interpolado:

$$EC_{DC-ind,CD,COP} = EC_{DC-L,CD,COP} + K_{ind} \times (EC_{DC-H,CD,COP} - EC_{DC-L,CD,COP})$$

em que:

$EC_{DC-ind,CD,COP}$ é o consumo de energia elétrica em perda de carga de um veículo individual para efeitos da conformidade da produção, em Wh/km;

$EC_{DC-L,CD,COP}$ é o consumo de energia elétrica em modo de perda de carga do veículo L para a conformidade da produção, determinado em conformidade com o ponto 2.1 do presente apêndice, em Wh/km;

$EC_{DC-H,CD,COP}$ é o consumo de energia elétrica em modo de perda de carga do veículo H para a conformidade da produção, determinado em conformidade com o ponto 2.1 do presente apêndice, em Wh/km;

K_{ind} é o coeficiente de interpolação para o veículo individual considerado para o ciclo de ensaio WLTP aplicável, em conformidade com o ponto 4.5.3 do presente anexo.

Anexo B9

Determinação da equivalência entre métodos

O presente anexo só é aplicável ao Nível 1-A;

1. REQUISITO GERAL

A pedido do fabricante, a autoridade competente poderá homologar outros métodos de medição que produzam resultados equivalentes, em conformidade com o ponto 1.1 do presente anexo. A equivalência do método candidato deve ser demonstrada à autoridade competente.

1.1. Decisão de equivalência

Um método candidato é considerado equivalente se a exatidão e a precisão forem iguais ou superiores à do método de referência.

1.2. Determinação da equivalência

A determinação da equivalência do método deve basear-se num estudo de correlação entre o método candidato e o método de referência. Os métodos a utilizar para os ensaios de correlação devem ser homologados pela autoridade competente.

O princípio de base para a determinação da exatidão e da precisão do método candidato e do método de referência deve ser conforme com as orientações da norma ISO 5725, parte 6, anexo 8 - «Comparação de métodos de medição alternativos».

1.3. Requisitos de implementação (RESERVADO)

ANEXOS PARTE C

Anexo C1: [Reservado]

Anexo C2: [Reservado]

ANEXO C3

Ensaio do tipo 4

Determinação das emissões por evaporação provenientes de veículos equipados com motores alimentados a gasolina

Procedimentos e condições do ensaio do tipo 4

1. INTRODUÇÃO

O presente anexo estabelece o método para determinar os níveis das emissões por evaporação dos veículos ligeiros, de forma reprodutível e repetível, concebido para ser representativo do funcionamento do veículo em condições reais.

2. REQUISITOS TÉCNICOS

2.1. O procedimento inclui o ensaio de emissões por evaporação e mais dois ensaios, um para o envelhecimento dos coletores de vapor, descrito no ponto 5.1 do presente anexo, e um para a permeabilidade do sistema de reservatório de combustível, descrito no ponto 5.2 do presente anexo. O ensaio de emissões por evaporação (figura C3/4) determina as emissões por evaporação de hidrocarbonetos provocadas pelas flutuações de temperatura diurnas e pelas impregnações a quente durante o estacionamento.

2.2. No caso de o sistema de combustível incluir mais do que um coletor de vapor, todas as referências ao termo «coletor de vapor» no presente anexo são aplicáveis a cada coletor de vapor.

3. VEÍCULO

O veículo deve estar em bom estado mecânico, ter feito a rodagem e percorrido pelo menos 3 000 km antes do ensaio. Para efeitos da determinação das emissões por evaporação, deve registar-se a quilometragem e a idade do veículo usado para a certificação. O sistema de controlo das emissões por evaporação deve estar ligado e a funcionar corretamente durante o período de rodagem. O coletor de vapor envelhecido não deve ser instalado durante o período de rodagem.

Não deve ser instalado um coletor de vapores envelhecido em conformidade com o procedimento descrito nos pontos 5.1 a 5.1.3.1.3 do presente anexo antes do início do procedimento de drenagem do combustível e reenchimento do reservatório especificado no ponto 6.5.1 do presente anexo.

4. EQUIPAMENTO DE ENSAIO, INTERVALOS E REQUISITOS DE CALIBRAÇÃO

Salvo indicação em contrário no presente ponto, o equipamento utilizado para ensaios deve ser calibrado antes da sua utilização inicial e, posteriormente, em períodos de manutenção adequados. O período de manutenção adequado deve ser definido pela recomendação do fabricante do equipamento ou de acordo com as boas práticas de engenharia.

4.1. Banco dinamométrico

O banco dinamométrico deve cumprir os requisitos dos pontos 2 a 2.4.2, do anexo B5.

4.2. Recinto de medição das emissões por evaporação

O recinto de medição das emissões por evaporação deve ser uma câmara de medição retangular, estanque aos gases, capaz de conter o veículo em ensaio. O veículo deve ser acessível de todos os lados e o recinto, quando vedado, estanque aos gases, em conformidade com o ponto 4.2.3.3 do presente anexo. A superfície interior do recinto deve ser impermeável e não reagir aos hidrocarbonetos. O sistema de condicionamento da temperatura deve permitir controlar a temperatura do ar no interior do recinto por forma a respeitar durante todo o ensaio a curva temperatura/tempo prescrita, com uma tolerância média de 1 °C.

O sistema de controlo deve ser regulado por forma a que se obtenha um padrão de temperaturas regular que apresente um mínimo de ultrapassagens, oscilações e instabilidade em relação à curva desejada da temperatura ambiente a longo prazo. Durante o ensaio de emissões diurnas, as temperaturas na superfície interior não devem em momento algum ser inferiores a 5 °C nem superiores a 55 °C.

As paredes devem ser concebidas por forma a facilitarem uma boa dissipação do calor. Durante o ensaio de impregnação a quente, as temperaturas na superfície interior não devem ser inferiores a 20 °C, nem superiores a 52 °C.

Para possibilitar a adaptação às variações de volume resultantes das variações de temperatura no interior do recinto, pode ser utilizado um recinto de volume variável ou um recinto de volume fixo.

4.2.1. Recinto de volume variável

O recinto de volume variável dilata-se e contrai-se em reação às variações de temperatura da massa de ar que contém. Dois meios possíveis de adaptação às variações do volume interno são a utilização de painéis móveis ou uma conceção em fole, na qual um ou mais sacos impermeáveis no interior do recinto se dilatem ou contraiam em reação às variações da pressão interna, através de trocas de ar com o exterior do recinto. Todas as conceções para a variação de volume devem manter a integridade do recinto conforme estabelecido no ponto 4.2.3 para toda a gama de temperaturas especificada.

Todos os métodos de variação de volume devem limitar o diferencial entre a pressão interna do recinto e a pressão barométrica a um valor máximo de ±0,5 kPa.

O recinto deve poder ser bloqueado num volume fixo. Um recinto de volume variável deve permitir a adaptação a uma variação de + 7% em relação ao seu «volume nominal» (ver ponto 4.2.3.1.1 do presente anexo), tendo em conta as variações de temperatura e de pressão barométrica durante o ensaio.

4.2.2. Recinto de volume fixo

O recinto de volume fixo deve ser construído com painéis rígidos que mantenham o volume interior fixo e deve preencher as condições a seguir indicadas.

4.2.2.1. O recinto deve estar equipado com uma saída de ar que permita evacuar ar do recinto com um caudal reduzido e constante durante todo o ensaio. Uma entrada de ar pode compensar este fluxo de saída através da admissão de ar ambiente. Este ar deve ser filtrado com carvão ativado por forma a permitir um nível de hidrocarbonetos relativamente constante. Qualquer método de adaptação às variações de volume deve manter o diferencial entre a pressão interna do recinto e a pressão barométrica entre 0 e − 5 kPa.

4.2.2.2. O equipamento deve permitir a medição da massa de hidrocarbonetos nas correntes de ar de entrada e de saída com uma resolução de 0,01 gramas. Pode ser utilizado um saco de recolha de amostras para recolher uma amostra proporcional do ar evacuado do recinto e nele admitido. Em alternativa, as correntes de entrada e de saída de ar podem ser analisadas continuamente utilizando um analisador do tipo FID em linha e integradas com as medições de caudal, para fornecer um registo contínuo da massa de hidrocarbonetos evacuada.

4.2.3. Calibração do recinto

4.2.3.1. Determinação inicial do volume interno do recinto

4.2.3.1.1. Antes da sua primeira utilização, deve determinar-se o volume interno da câmara do modo indicado em seguida:

Medem-se cuidadosamente as dimensões internas da câmara, tendo em conta quaisquer irregularidades que possam existir, tais como elementos estruturais de contraventamento. O volume interno da câmara é determinado a partir dessas medições.

No que se refere aos recintos de volume variável, bloquear o recinto num volume fixo, mantendo-o a uma temperatura ambiente de 30 °C, ou, ao critério do fabricante, 29 °C. Este volume nominal deve poder ser repetido com uma aproximação de ± 0,5% em relação ao valor referido.

4.2.3.1.2. Determina-se o volume interno líquido subtraindo 1,42 m^3 ao volume interno da câmara. Em alternativa, em vez de se deduzir 1,42 m^3, pode deduzir-se o volume do veículo em ensaio com o compartimento de bagagens e as janelas abertas.

4.2.3.1.3. Verifica-se a estanquidade da câmara conforme indicado no ponto 4.2.3.3 do presente anexo. Se a massa de propano não corresponder à massa injetada com uma precisão de ± 2%, é necessária uma ação corretiva.

4.2.3.2. Determinação das emissões residuais na câmara

Esta operação permite determinar se a câmara não contém materiais que possam emitir quantidades significativas de hidrocarbonetos. Este controlo deve ser efetuado à entrada em serviço do recinto, bem como após quaisquer operações efetuadas no recinto que possam afetar as emissões residuais, com uma frequência de pelo menos uma vez por ano.

4.2.3.2.1. Como indicado no ponto 4.2.3.1.1 do presente anexo, os recintos de volume variável podem ser utilizados em configuração de câmara bloqueada ou não bloqueada, a temperatura ambiente deve ser mantida a 35° C ± 2 °C ou, ao critério do fabricante, 36 °C ± 2 °C, durante o período de quatro horas a seguir referido.

4.2.3.2.2. Os recintos de volume fixo devem ser utilizados com as entradas e saídas de ar fechadas. As temperaturas ambiente devem ser mantidas a 35 °C ± 2 °C ou, ao critério do fabricante, 36 °C ± 2 °C, durante o período de quatro horas a seguir referido.

4.2.3.2.3. O recinto pode ser vedado e a ventoinha misturadora posta a funcionar por um período que pode ir até 12 horas antes do início do período de quatro horas de recolha de amostras.

4.2.3.2.4. Calibra-se o analisador (se necessário), coloca-se a zero e volta-se a regular a sua sensibilidade.

4.2.3.2.5. Purga-se o recinto até se obter um valor estável de concentração de hidrocarbonetos e a(s) ventoinha(s) misturadora(s) deve(m) ser ligada(s), se ainda o não estiver(em).

4.2.3.2.6. Veda-se a câmara e mede-se a concentração de hidrocarbonetos de fundo, a temperatura e a pressão barométrica. Obtêm-se, assim, os valores iniciais C_{HCi}, P_i e T_i utilizados no cálculo das emissões residuais no recinto.

4.2.3.2.7. Deixa(m)-se a(s) ventoinha(s) misturadora(s) a funcionar durante um período de quatro horas no recinto.

4.2.3.2.8. No final desse período, utiliza-se o mesmo analisador para medir a concentração de hidrocarbonetos na câmara. Mede-se igualmente a temperatura e a pressão barométrica. Obtêm-se, assim, os valores finais C_{HCf}, P_f e T_f.

4.2.3.2.9. Calcula-se a variação da massa de hidrocarbonetos no recinto durante o tempo do ensaio, conforme indicado no ponto 4.2.3.4 do presente anexo; essa variação não deve exceder 0,05 g.

4.2.3.3. Ensaio de calibração e de retenção de hidrocarbonetos na câmara

A calibração e o ensaio de retenção de hidrocarbonetos na câmara permitem verificar o volume calculado em conformidade com o ponto 4.2.3.1 do presente anexo e medir eventuais taxas de fugas. A taxa de fugas do recinto deve ser determinada à entrada em serviço do recinto, bem como após quaisquer operações efetuadas neste que possam afetar a sua integridade e, posteriormente, pelo menos uma vez por mês. Se forem efetuados seis controlos de retenção mensais consecutivos sem que seja necessária qualquer ação corretiva, a taxa de fugas do recinto pode passar a ser determinada trimestralmente, enquanto não for necessária qualquer ação corretiva.

4.2.3.3.1. Purga-se o recinto até se obter uma concentração estável de hidrocarbonetos. Liga(m)-se a(s) ventoinha(s) misturadora(s), se ainda não estiver(em) ligada(s). O analisador de hidrocarbonetos é colocado a zero, calibrado, se necessário, e a sua sensibilidade é regulada.

4.2.3.3.2. Caso se utilize um recinto de volume variável, bloqueia-se o recinto na posição de volume nominal. Caso se utilize um recinto de volume fixo, fecham-se as entradas e saídas de ar.

4.2.3.3.3. Liga-se o sistema de regulação da temperatura ambiente (se ainda não estiver ligado), regulando-o para uma temperatura inicial de 35 °C ou, ao critério do fabricante, 36 °C.

4.2.3.3.4. Quando a temperatura do recinto estabilizar em 35 °C ± 2 °C) ou, ao critério do fabricante, 36 °C ± 2 °C)], veda-se o recinto e mede-se a concentração de fundo, a temperatura e a pressão barométrica. Obtêm-se, assim, os valores iniciais C_{HCi}, P_i e T_i utilizados na calibração do recinto.

4.2.3.3.5. Injetam-se cerca de 4 g de propano no recinto. A massa de propano deve ser medida com uma exatidão e precisão de ± 2% do valor medido.

4.2.3.3.6. Deixa-se que o conteúdo da câmara se misture durante cinco minutos, medindo-se então a concentração de hidrocarbonetos, a temperatura e a pressão barométrica. Obtêm-se assim os valores C_{HCf}, P_f e T_f para a calibração do recinto e os valores iniciais C_{HCi}, P_i e T_i para o controlo de retenção.

4.2.3.3.7. Com base nos valores determinados em conformidade com os pontos 4.2.3.3.4 e 4.2.3.3.6 do presente anexo e na fórmula indicada no ponto 4.2.3.4 do presente anexo, calcula-se a massa de propano no recinto. Esse valor deve estar a ± 2% do valor da massa de propano medida conforme referido no ponto 4.2.3.3.5.

4.2.3.3.8. Caso se utilize um recinto de volume variável, desbloqueia-se o recinto da posição de volume nominal. Caso se utilize um recinto de volume fixo, abrem-se as entradas e saídas de ar.

4.2.3.3.9. Faz-se variar ciclicamente a temperatura ambiente entre 35 °C e 20 °C e de volta a 35 °C ou, ao critério do fabricante, entre 35,6 °C e 22,2 °C e de volta a 35,6 °C durante um período de 24 horas, em conformidade com a curva, ou a curva alternativa, definido no ponto 6.5.9 do presente anexo, no prazo de 15 minutos após o recinto ter sido fechado. (As tolerâncias são as especificadas no ponto 6.5.9.1 do presente anexo).

4.2.3.3.10. No final desse período de 24 horas de variação cíclica, medem-se e registam-se a concentração de hidrocarbonetos, a temperatura e a pressão barométrica finais. Obtêm-se, assim, os valores finais C_{HCf}, P_f e T_f para o controlo de retenção de hidrocarbonetos.

4.2.3.3.11. Utilizando a fórmula indicada no ponto 4.2.3.4 do presente anexo, calcula-se a massa de hidrocarbonetos a partir dos valores obtidos nos pontos 4.2.3.3.6 e 4.2.3.3.10 do presente anexo. Essa massa não pode diferir mais do que 3% da massa de hidrocarbonetos obtida no ponto 4.2.3.3.7 do presente anexo.

4.2.3.4. Cálculos

O cálculo do valor líquido da variação da massa de hidrocarbonetos contida no recinto é utilizado para determinar a concentração residual de hidrocarbonetos na câmara e a respetiva taxa de fuga. Utilizam-se os valores iniciais e finais das concentrações de hidrocarbonetos, temperaturas e pressões barométricas para calcular a variação da massa.

O cálculo deve ser realizado de acordo com a equação no ponto 7.1 ou, em alternativa, com o ponto 7.1.1 do presente anexo, utilizando o valor seguinte para V.

V é o volume líquido do recinto, em m^3.

4.3. Sistemas de análise

Os sistemas de análise devem cumprir os requisitos dos pontos 4.3.1 a 4.3.3 do presente anexo.

A medição contínua de hidrocarbonetos não é obrigatória, a menos que seja utilizado o tipo de recinto com volume fixo.

4.3.1. Analisador de hidrocarbonetos

4.3.1.1. A atmosfera na câmara é controlada por meio de um detetor de hidrocarbonetos do tipo FID. A amostra de gás deve ser recolhida no centro de uma das paredes laterais ou do teto da câmara e qualquer caudal desviado deve voltar ao recinto, de preferência, num ponto imediatamente a jusante da ventoinha de mistura.

4.3.1.2. O analisador de hidrocarbonetos deve ter um tempo de resposta a 90% do valor final inferior a 1,5 segundos. A sua estabilidade deve ser melhor que 2% da deflexão da escala completa no zero e a 80 ± 20% da escala completa durante um período de 15 minutos para todas as gamas de funcionamento.

4.3.1.3. A repetibilidade do analisador, expressa como desvio-padrão, deve ser melhor do que ± 1% da deflexão da escala completa no zero e a 80 ± 20% da escala completa em todas as gamas utilizadas.

4.3.1.4. As gamas de funcionamento do analisador devem ser escolhidas de modo a que se obtenham os melhores resultados conjuntos durante os processos de medição, calibração e verificação de estanquidade.

4.3.2. Sistema de registo dos dados do analisador de hidrocarbonetos

4.3.2.1. O analisador de hidrocarbonetos deve estar equipado com um dispositivo para registar os sinais elétricos de saída, quer seja um registador de fita, quer um sistema de tratamento de dados com uma frequência mínima de uma vez por minuto. O sistema de registo deve ter características de funcionamento pelo menos equivalentes aos sinais a registar e fornecer um registo permanente dos resultados. O registo deve indicar claramente o início e o fim do ensaio de impregnação a quente ou do ensaio de emissões diurnas (incluindo o início e o fim dos períodos de recolha de amostras, bem como o tempo decorrido entre o início e o fim de cada ensaio).

4.3.3. Verificação do analisador FID de hidrocarbonetos

4.3.3.1. Otimização da resposta do detetor

O detetor FID deve ser regulado em conformidade com as instruções fornecidas pelo fabricante. Deve-se utilizar propano diluído em ar para otimizar a resposta na gama de funcionamento mais comum.

4.3.3.2. Calibração do analisador de hidrocarbonetos

O analisador deve ser calibrado utilizando propano diluído em ar e ar sintético purificado. Ver ponto 6.2 do anexo B5 do presente regulamento.

Cada uma das gamas de funcionamento normalmente utilizadas é calibrada em conformidade com os pontos 4.3.3.2.1 a 4.3.3.2.4 do presente anexo.

4.3.3.2.1. Determina-se a curva de calibração através de pelo menos cinco pontos de calibração espaçados tão uniformemente quanto possível ao longo da gama de funcionamento. A concentração nominal do gás de calibração com a concentração mais elevada deve ser pelo menos igual a 80% da escala completa.

4.3.3.2.2. Calcula-se a curva de calibração pelo método dos mínimos quadrados. Se o grau do polinómio resultante for superior a 3, o número de pontos de calibração deve ser pelo menos igual ao número do grau do polinómio acrescido de 2.

4.3.3.2.3. A curva de calibração não deve diferir mais do que 2% do valor nominal de cada gás de calibração.

4.3.3.2.4. Utilizando os coeficientes do polinómio obtidos em conformidade com o ponto 5 do anexo B5, elabora-se um quadro que indique os valores reais de concentração em relação aos valores indicados, com intervalos não superiores a 1% da escala completa. Faz-se o mesmo para cada gama calibrada do analisador. O quadro deve também conter outros dados pertinentes como:

a) Data de calibração, valores indicados pelo potenciómetro, a zero e regulação da sensibilidade (se aplicável);

b) Escala nominal;

c) Dados de referência de cada gás de calibração utilizado;

d) Valor real e valor indicado para cada gás de calibração utilizado juntamente com as diferenças percentuais;

e) Combustível e tipo do FID;

f) Pressão de ar do FID.

4.3.3.2.5. Podem aplicar-se outras técnicas (por exemplo, computadores, comutadores de gama eletrónica) se se demonstrar ao serviço técnico que as mesmas garantem uma exatidão equivalente.

4.4. Registo da temperatura

O sistema de registo da temperatura deve cumprir os requisitos dos pontos 4.4.1 a 4.4.5 do presente anexo.

4.4.1. A temperatura na câmara é registada em dois pontos, por meio de sensores de temperatura ligados entre si de modo a indicarem um valor médio. Os pontos de medição devem ser afastados cerca de 0,1 m para dentro do recinto a partir do eixo vertical de cada parede lateral, a uma altura de 0,9 m ± 0,2 m.

4.4.2. As temperaturas do(s) reservatório(s) de combustível devem ser registadas através do(s) sensor(es) colocado(s) no(s) reservatório(s), conforme indicado no ponto 6.1.1 do presente anexo, no caso de ser utilizada a opção de carregamento do coletor de vapores com gasolina (ponto 6.5.5.3 do mesmo anexo).

4.4.3. Durante todo o processo de medição das emissões por evaporação, as temperaturas devem ser registadas ou introduzidas num sistema de tratamento de dados com uma frequência mínima de uma vez por minuto.

4.4.4. A exatidão do sistema de registo das temperaturas deve ser de ± 1,0 K, podendo a temperatura ser determinada com um rigor aproximado de ± 0,4 K.

4.4.5. O sistema de registo ou de tratamento de dados deve indicar o tempo com uma precisão de ± 15 segundos.

4.5. Sistema de registo da pressão

O sistema de registo da pressão deve cumprir os requisitos dos pontos 4.5.1 a 4.5.3.

4.5.1. Durante todo o processo de medição das emissões por evaporação, a diferença Δp entre a pressão barométrica na área do ensaio e a pressão interna do recinto deve ser registada ou introduzida num sistema de tratamento de dados com uma frequência de pelo menos uma vez por minuto.

4.5.2. A exatidão do sistema de registo das pressões deve ser de ± 0,3 kPa, podendo a pressão ser determinada com um rigor aproximado de ± 0,025 kPa.

4.5.3. O sistema de registo ou de tratamento de dados deve indicar o tempo com uma precisão de ± 15 segundos.

4.6. Ventoinhas

As ventoinhas devem cumprir os requisitos dos pontos 4.6.1 e 4.6.2 do presente anexo.

4.6.1. Utilizando uma ou mais ventoinhas ou insufladores com a(s) porta(s) da câmara hermética para determinação da evaporação (SHED) aberta(s), deve ser possível reduzir a concentração de hidrocarbonetos na câmara até ao nível de concentração ambiente.

4.6.2. A câmara deve estar equipada com uma ou mais ventoinhas ou insufladores de capacidade compreendida entre 0,1 e 0,5 m3/s, para homogeneizar completamente a atmosfera no recinto. Deve ser possível obter uma temperatura e uma concentração de hidrocarbonetos uniformes na câmara durante as medições. O veículo colocado dentro do recinto não deve estar sujeito a uma corrente de ar direta, proveniente das ventoinhas ou insufladores.

4.7. Gases de calibração

Os gases devem cumprir os requisitos dos pontos 4.7.1 e 4.7.2 do presente anexo.

4.7.1. Para efeitos de calibração e funcionamento, deve-se poder utilizar os seguintes gases puros:

Ar de síntese purificado: (pureza < 1 ppm de equivalente C_1, ≤ 1 ppm CO, ≤ 400 ppm CO_2, ≤ 0.1 ppm NO);

Teor de oxigénio entre 18% e 21%, em volume.

Gás combustível para o analisador de hidrocarbonetos: (40 ± 2% de hidrogénio e o restante em hélio, com menos de 1 ppm de hidrocarbonetos em equivalentes de C_1, menos de 400 ppm de CO_2),

Propano (C_3H_8):	pureza mínima de 99,5%.
Butano (C_4H_{10}):	pureza mínima de 98%.
Azoto (N_2):	pureza mínima de 98%.

4.7.2. Os gases de calibração e de regulação da sensibilidade utilizados devem conter misturas de propano (C_3H_8) e ar sintético purificado. A concentração real de um gás de calibração deve estar conforme ao valor nominal com uma variação de 2%. A exatidão do dispositivo misturador deve ser tal que o teor dos gases diluídos possa ser determinado com um erro de ± 2% em relação ao valor real. As concentrações especificadas nos pontos 4.2.3 e 4.3.3 do presente anexo podem também ser obtidas com um misturador-doseador de gases, por diluição com ar sintético.

4.8. Escala de pesagem do coletor de vapores para excesso de perdas por evaporação de despressurização

A balança do coletor de vapor deve ter uma exatidão de ± 0,02 g.

4.9. Aquecimento do reservatório de combustível (aplica-se apenas à opção de carregamento do coletor de vapores com gasolina)

4.9.1. O combustível no(s) reservatório(s) do veículo deve ser aquecido por uma fonte de calor controlável, sendo adequada, por exemplo, uma manta de aquecimento com uma potência de 2 000 W. O sistema de aquecimento deve aplicar o calor uniformemente às paredes do reservatório abaixo do nível de combustível sem provocar sobreaquecimentos locais do combustível. O calor não deve ser aplicado ao vapor existente no reservatório acima do combustível.

4.9.2. O dispositivo de aquecimento do reservatório deve permitir aquecer uniformemente o combustível contido no reservatório, cuja temperatura, a partir de 16 °C, aumentará 14 °C em 60 minutos, com o sensor de temperatura colocado na posição indicada no ponto 4.9.3 do presente anexo. Durante a fase de aquecimento do reservatório, o sistema de aquecimento deve permitir controlar a temperatura do combustível com uma precisão de ±1,5 °C da temperatura requerida.

4.9.3. O reservatório de combustível do veículo deve estar equipado com um sensor que permita medir a temperatura no ponto médio do volume de combustível contido no reservatório, quando este estiver cheio a 40% da sua capacidade, sem que isto introduza qualquer fuga;

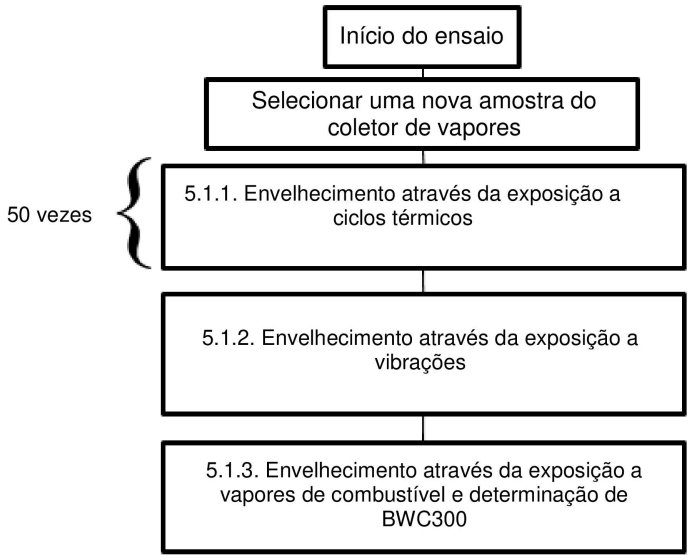
5. PROCEDIMENTO DE ENVELHECIMENTO DO COLETOR DE VAPORES EM BANCO DE ENSAIO E DETERMINAÇÃO DO FP

5.1. Envelhecimento do coletor de vapor em banco de ensaio

Antes de proceder às sequências de perdas por impregnação a quente e perdas diurnas, o coletor de vapores tem de ser envelhecido de acordo com o procedimento descrito na figura C3/1.

Figura C3/1

Procedimento de envelhecimento do coletor de vapor em banco de ensaio



5.1.1. Envelhecimento através da exposição a ciclos térmicos

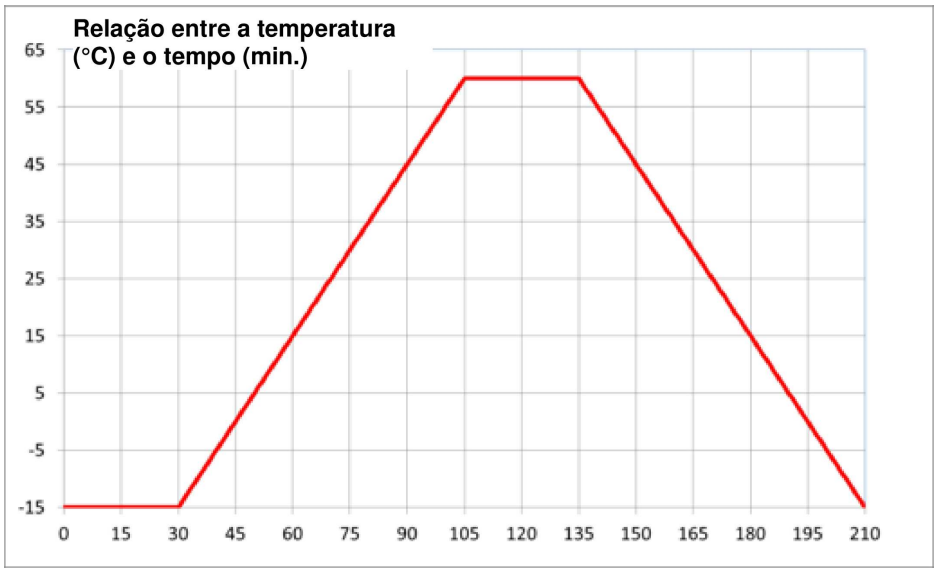
O coletor de vapor deve ser sujeito a ciclos entre – 15 °C e 60 °C num recinto térmico específico com 30 minutos de estabilização a – 15 °C e 60 °C. Cada ciclo deve ter a duração de 210 minutos (ver figura C3/2).

O gradiente de temperatura deve ser tão próximo quanto possível de 1 °C/min. Não deve passar ar forçado através do coletor de vapores.

O ciclo deve ser repetido 50 vezes consecutivas. No total, este procedimento tem a duração de 175 horas.

Figura C3/2

Ciclo de condicionamento térmico



5.1.2. Envelhecimento através da exposição a vibrações

Após o procedimento de envelhecimento por via térmica, o coletor de vapores deve ser agitado ao longo do seu eixo vertical, estando montado de acordo com a sua orientação no veículo, com o valor global de Grms (valor médio quadrático em frequência de aceleração) > 1,5 m/s^2 com uma frequência de 30 ± 10 Hz. A duração do ensaio é de 12 horas.

5.1.3. Envelhecimento através da exposição a vapores de combustível e determinação de BWC300

5.1.3.1. O envelhecimento consiste em carregar com vapores de combustível e purgar com ar do laboratório, repetidas vezes.

5.1.3.1.1. Após o envelhecimento por via térmica e vibrações, o coletor de vapores deve ser envelhecido com uma mistura de combustível comercial especificado no ponto 5.1.3.1.1.1 do presente anexo e azoto ou ar com 50 ± 15% de vapor de combustível, em volume. A taxa de enchimento do vapor de combustível deve situar-se na ordem dos 60 ± 20 g/h.

O coletor de vapores deve ser carregado a uma sobressaturação de 2 gramas. Em alternativa, considera-se a carga completa quando o nível de concentração de hidrocarbonetos na saída de ventilação atinge os 3 000 ppm.

5.1.3.1.1.1. O combustível comercial usado neste ensaio deve preencher os mesmos requisitos que um combustível de referência no que toca aos seguintes pontos:

a) Densidade a 15 °C;

b) Pressão de vapor;

c) Destilação (70 °C, 100 °C, 150 °C);

d) Análise de hidrocarbonetos (unicamente olefinas, aromáticos e benzeno);

e) Teor de oxigénio;

f) Teor de etanol.

5.1.3.1.2. O coletor de vapor deve ser purgado entre 5 e 60 minutos após o carregamento com 25 ± 5 litros por minuto com ar do laboratório até atingir 300 trocas volúmicas.

5.1.3.1.3. Os procedimentos estabelecidos nos pontos 5.1.3.1.1 e 5.1.3.1.2 do presente anexo devem ser repetidos 300 vezes. Após a sua conclusão, o coletor de vapores considera-se estabilizado.

5.1.3.1.4. O procedimento para medir a capacidade útil em butano (BWC) em relação à família de emissões por evaporação do ponto 6.6.3 do presente regulamento deve consistir no seguinte:

a) O coletor de vapor estabilizado deve ser carregado a uma sobressaturação de 2 gramas e, subsequentemente, purgado no mínimo cinco vezes. Carregar o coletor de vapor com uma mistura composta de 50% de butano e 50% de azoto em volume, a uma taxa de 40 gramas de butano por hora.

b) A purga deve ser efetuada em conformidade com o ponto 5.1.3.1.2 do presente anexo.

c) A capacidade útil em butano (BWC) deve ser registada após cada carregamento.

d) A BWC300 deve ser calculada como a média das últimas cinco BWC.

5.1.3.2. Se o coletor de vapor envelhecido for disponibilizado por um fornecedor, o fabricante do veículo deve informar antecipadamente a autoridade competente desse processo de envelhecimento, a fim de que esta possa presenciar qualquer parte desse processo.

5.1.3.3. O fabricante deve facultar à autoridade competente um relatório de ensaio que inclua pelo menos os seguintes elementos:

a) Tipo de carvão ativado;

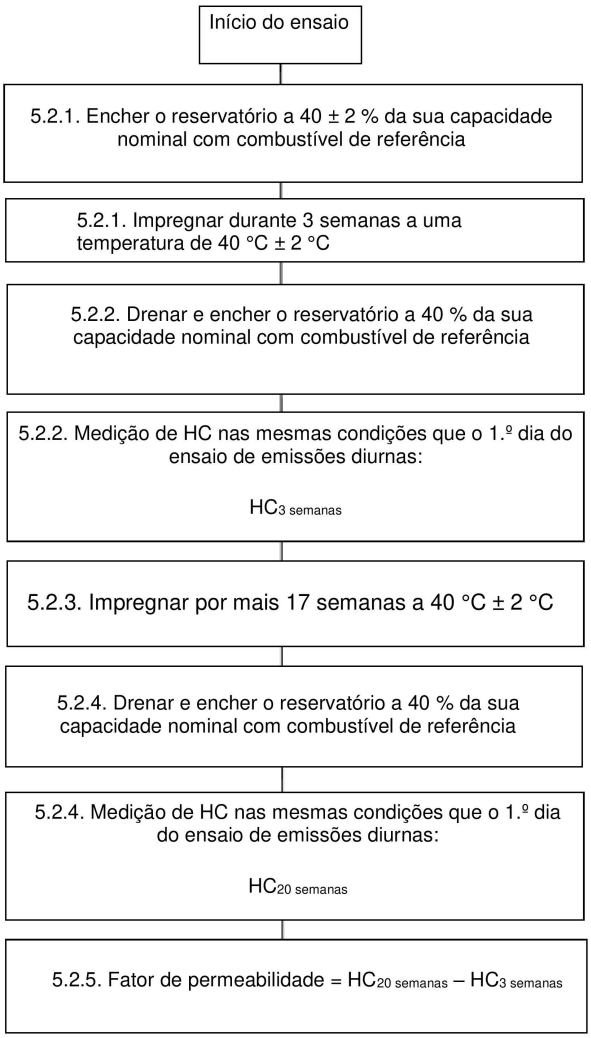
b) Taxa de carga;

c) Especificações do combustível.

5.2. Determinação do FP do sistema de reservatório de combustível (ver figura C3/3)

Figura C3/3

Determinação de FP



5.2.1. O sistema de reservatório de combustível representativo de uma família deve ser selecionado e montado numa plataforma com orientação semelhante à do veículo. O reservatório deve ser enchido a 40 ± 2% da sua capacidade nominal com combustível de referência a uma temperatura de 18 °C ± 2 °C. A plataforma com o sistema de reservatório de combustível deve ser colocada numa sala com uma temperatura controlada de 40 ° C ± 2 °C durante três semanas.

5.2.2. Decorridas as três semanas, o reservatório deve ser esvaziado e enchido de novo com combustível de referência a uma temperatura de 18 °C ± 2 °C e a 40 ± 2% da sua capacidade nominal.

No prazo de 6 a 36 horas, a plataforma com o sistema de reservatório de combustível deve ser colocada num recinto. Nas últimas 6 horas deste período deve ser aplicada uma temperatura ambiente de 20 °C ± 2 °C. No recinto, deve ser realizado um procedimento diurno no primeiro período de 24 horas do procedimento descrito no ponto 6.5.9 do presente anexo. Os vapores de combustível no reservatório devem ser ventilados para o exterior do recinto, a fim de eliminar a possibilidade de as emissões de ventilação do reservatório serem contabilizadas como permeação. Medem-se as emissões de hidrocarbonetos e regista-se o valor como HC_{3W}.

5.2.3. Coloca-se novamente a plataforma com o sistema de reservatório de combustível numa sala a uma temperatura controlada de 40 °C ± 2 °C durante as restantes 17 semanas.

5.2.4. Decorridas as 17 semanas, o reservatório deve ser esvaziado e enchido de novo com combustível de referência a uma temperatura de 18 °C ± 2 °C e a 40 ± 2% da sua capacidade nominal.

No prazo de 6 a 36 horas, a plataforma com o sistema de reservatório de combustível deve ser colocada num recinto. Nas últimas 6 horas deste período deve ser aplicada uma temperatura ambiente de 20 °C ± 2 °C. No recinto, deve ser realizado um procedimento diurno no primeiro período de 24 horas do procedimento descrito em conformidade com o ponto 6.5.9 do presente anexo. O sistema de reservatório de combustível deve ser ventilado para o exterior do recinto, a fim de eliminar a possibilidade de as emissões de ventilação do reservatório serem contabilizadas como permeação. Medem-se as emissões de hidrocarbonetos e, neste caso, regista-se o valor como HC_{20W}.

5.2.5. O FP é a diferença entre HC_{20W} e HC_{3W} em g/24 h calculado com três algarismos significativos pela seguinte equação:

$$PF = HC_{20w} - HC_{3W}$$

5.2.6. Se o FP for determinado por um fornecedor, o fabricante do veículo deve informar antecipadamente a autoridade competente dessa determinação, a fim de que esta possa presenciar a verificação nas instalações do fornecedor.

5.2.7. O fabricante deve facultar à autoridade competente um relatório de ensaio que inclua pelo menos os seguintes elementos:

a) Uma descrição completa do sistema de reservatório de combustível ensaiado, incluindo informações sobre o tipo de reservatório submetido a ensaio, se se trata de um reservatório de metal, monocamada não metálico ou multicamadas e que tipos de materiais foram usados no seu fabrico e no de outras partes do sistema de reservatório de combustível;

b) A temperatura semanal média a que se realizou o envelhecimento;

c) A medição de HC na semana 3 (HC_{3W});

d) A medição de HC na semana 20 (HC_{20W});

e) O fator de permeabilidade (FP) resultante.

5.2.8. Em alternativa do disposto nos pontos 5.2.1 a 5.2.7 do presente anexo, um fabricante que utilize reservatórios multicamadas ou metálicos pode optar por utilizar um fator de permeabilidade atribuído (FPA) em vez do procedimento completo de medição supramencionado:

FPA reservatório multicamadas/metálico = 120 mg/24 h

Se o fabricante optar por utilizar o fator de permeabilidade atribuído, deve facultar à autoridade competente uma declaração que especifique claramente o tipo de reservatório, bem como uma declaração do tipo de materiais utilizado.

6. PROCEDIMENTO DE ENSAIO PARA AS MEDIÇÕES DE PERDAS POR IMPREGNAÇÃO A QUENTE E PERDAS DIURNAS

6.1. Preparação do veículo

O veículo deve ser preparado em conformidade com os pontos 6.1.1 e 6.1.2 do presente anexo. A pedido do fabricante e mediante autorização da autoridade competente, fontes de emissão de fundo sem origem no combustível (por exemplo, tintas, adesivos, plásticos, tubagem de alimentação do combustível e de vapor, pneus e outros componentes de polímeros ou borracha) podem ser reduzidas antes do ensaio para níveis típicos de fundo do veículo (por exemplo, o cozimento dos pneus a uma temperatura de 50 °C ou superior em períodos adequados, o cozimento do veículo ou a drenagem do líquido de lavagem dos vidros).

No caso de um sistema de reservatório de combustível selado, os coletores de vapores do veículo devem ser instalados de maneira a lhes permitir acesso e conexão/desconexão sem dificuldades.

6.1.1. O veículo deve ser preparado mecanicamente antes do ensaio do seguinte modo:

a) O sistema de escape do veículo não deve apresentar nenhuma fuga;

b) O veículo pode ser lavado a vapor antes do ensaio;

c) No caso da utilização da opção de carregamento do coletor de vapores com gasolina (ponto 6.5.5.3 do presente anexo), o reservatório de combustível do veículo deve estar equipado com um sensor que permita medir a temperatura no ponto médio do volume de combustível contido no reservatório, quando este estiver cheio a 40% da sua capacidade;

d) Podem montar-se acessórios, adaptadores ou dispositivos adicionais no sistema de alimentação de combustível, a fim de permitir a drenagem completa do respetivo reservatório. Para este efeito, não é necessário modificar a parte exterior do reservatório;

e) O fabricante pode propor um método de ensaio que permita ter em conta a perda de hidrocarbonetos por evaporação a partir unicamente do sistema de alimentação de combustível do veículo.

6.1.2. O veículo é levado para a área de ensaio, cuja temperatura ambiente deve estar compreendida entre 20 °C e 30 °C.

6.2. Prescrições relativas à seleção dos modos e à mudança de velocidade

6.2.1. No caso de veículos com transmissão manual, são aplicáveis as prescrições de mudança de velocidade especificadas no anexo B2.

6.2.2. No caso de veículos MCI puros, o modo deve ser selecionado de acordo com o anexo B6.

6.2.3. No caso de NOVC-HEV e OVC-HEV, o modo deve ser selecionado de acordo com o apêndice 6 do anexo B8.

6.2.4. Mediante pedido da autoridade competente, o modo selecionado pode diferir daquele descrito nos pontos 6.2.2. e 6.2.3 do presente anexo.

6.3. Condições de realização dos ensaios

Os ensaios incluídos neste anexo devem ser realizados nas condições de ensaio específicas ao veículo H da família de interpolação com a mais elevada procura de energia durante o ciclo de todas as famílias de interpolação abrangidas pela família de emissões por evaporação a considerar.

Alternativamente, mediante pedido da autoridade competente, pode utilizar-se no ensaio qualquer procura de energia durante o ciclo que seja representativa de um veículo da família.

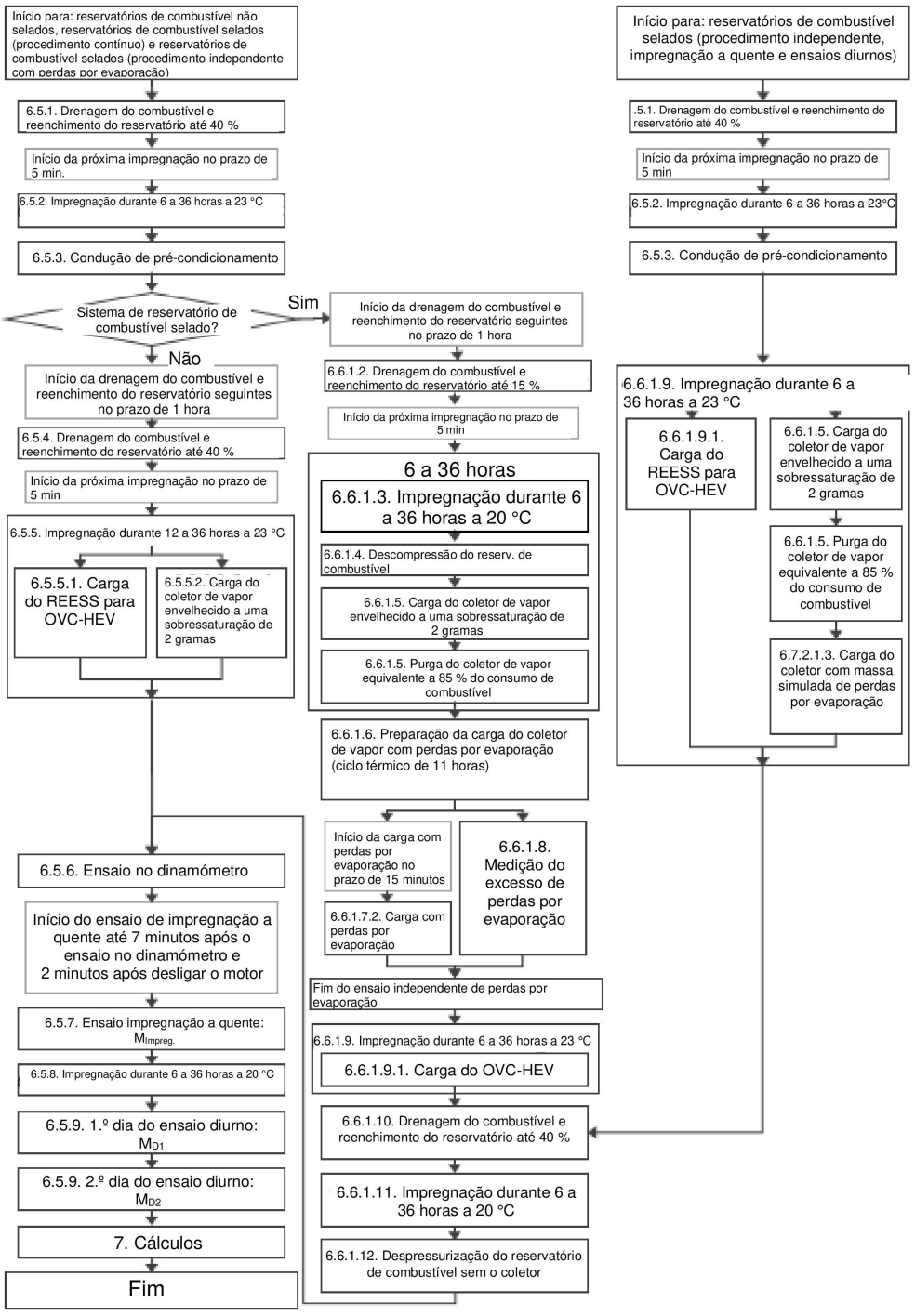
6.4. Fluxo do procedimento de ensaio

O procedimento de ensaio para sistemas de reservatório de combustível selados e não selados deve ser seguido em conformidade com o diagrama de fluxo descrito na figura C3/4.

Os sistemas de reservatório de combustível selados devem ser ensaiados com uma das duas opções. Uma opção consiste em ensaiar o veículo com um procedimento contínuo. Outra opção, designada «procedimento de ensaio independente», passa por ensaiar o veículo com dois procedimentos autónomos que permitem repetir o ensaio no dinamómetro e os ensaios diurnos sem repetir o ensaio do excesso das perdas ligadas à despressurização do reservatório e a medição das perdas ligadas à despressurização.

Figura C3/4

Diagramas de fluxo do procedimento de ensaio



6.5. Procedimento de ensaio contínuo para sistemas de reservatório de combustível não selados

6.5.1. Drenagem do combustível e reenchimento do reservatório

O reservatório de combustível do veículo deve ser esvaziado. Deve procurar-se não purgar nem sobrecarregar anormalmente os dispositivos de controlo das emissões por evaporação montados no veículo. A remoção do tampão do reservatório normalmente é suficiente para o conseguir. O reservatório deve ser enchido de novo com combustível de referência a uma temperatura de 18 °C ± 2 °C e a 40 ± 2% da sua capacidade nominal.

6.5.2. Impregnação

Nos cinco minutos após concluir a drenagem e o reenchimento, o veículo deve ser impregnado durante um período mínimo de 6 horas e um período máximo de 36 horas a uma temperatura de 23 °C ± 3 °C.

6.5.3. Condução de pré-condicionamento

O veículo deve ser colocado num banco dinamométrico e conduzido nas seguintes fases do ciclo descrito no anexo B1:

a) No caso de veículos da classe 1:

baixa, média, baixa, baixa, média, baixa

b) No caso de veículos das classes 2 e 3: baixa, média, alta, média.

No caso de OVC-HEV, a condução de pré-condicionamento deve ser realizada nas condições de funcionamento de conservação de carga conforme definido no ponto 3.3.6 do presente regulamento. Mediante pedido da autoridade competente, é possível utilizar qualquer outro modo.

6.5.4. Drenagem do combustível e reenchimento do reservatório

No prazo de uma hora após a condução de pré-condicionamento, o reservatório de combustível do veículo deve ser esvaziado. Deve procurar-se não purgar nem sobrecarregar anormalmente os dispositivos de controlo das emissões por evaporação montados no veículo. A remoção do tampão do reservatório normalmente é suficiente para o conseguir. O reservatório deve ser enchido de novo com combustível de ensaio a uma temperatura de 18 °C ± 2 °C e a 40 ± 2% da sua capacidade nominal.

6.5.5. Impregnação

Cinco minutos após concluir a drenagem e o reenchimento, o veículo deve ser estacionado durante um período mínimo de 12 horas e um período máximo de 36 horas a uma temperatura de 23 °C ± 3 °C.

Durante a impregnação, os procedimentos descritos nos pontos 6.5.5.1 e 6.5.5.2 do presente anexo podem ser realizados tanto na ordem do primeiro ponto 6.5.5.1, seguido do ponto 6.5.5.2, ou na ordem do ponto 6.5.5.2, seguido do ponto 6.5.5.1. Os procedimentos descritos nos pontos 6.5.5.1 e 6.5.5.2 podem ser realizados simultaneamente.

6.5.5.1. Carga do REESS

Para OVC-HEV, o REESS deve ser totalmente carregado de acordo com os requisitos de carregamento descritos no ponto 2.2.3 do apêndice 4 do anexo B8.

6.5.5.2. Carga do coletor de vapores

O coletor de vapor envelhecido em conformidade com a sequência descrita nos pontos 5.1 a 5.1.3.1.3 do presente anexo deve ser carregado a uma sobressaturação de 2 gramas em conformidade com o procedimento descrito no ponto 6.5.5.2.1 do presente anexo.

Para pré-condicionar o coletor de vapores das emissões por evaporação, deve ser utilizado um dos métodos especificados nos pontos 6.5.5.3 e 6.5.5.4. No caso dos veículos com coletores de vapores múltiplos, cada coletor deve ser pré-condicionado separadamente.

6.5.5.2.1. Medem-se as emissões do coletor de vapores para determinar a sobressaturação.

A sobressaturação é aqui definida como o ponto em que a quantidade acumulada de hidrocarbonetos emitidos é igual a 2 gramas.

6.5.5.2.2. A sobressaturação pode ser verificada utilizando o recinto de medição das emissões por evaporação descrito nos pontos 6.5.5.3 and 6.5.5.4 do presente anexo. Em alternativa, a sobressaturação pode ser determinada utilizando um coletor de vapores auxiliar ligado a jusante do coletor de vapores do veículo. O coletor de vapores auxiliar deve ser corretamente purgado com ar seco antes de ser carregado.

6.5.5.2.3. A câmara de medição deve ser purgada durante vários minutos imediatamente antes do ensaio, até se obter uma concentração residual de hidrocarbonetos estável. A(s) ventoinha(s) de mistura da câmara deve(m) ser ligada(s) nesta ocasião.

O analisador de hidrocarbonetos deve ser reposto a zero e a sua sensibilidade deve ser regulada imediatamente antes do ensaio.

6.5.5.3. Carregamento do coletor de vapores com aquecimentos repetidos até à sobressaturação

6.5.5.3.1. O(s) reservatório(s) de combustível do veículo deve(m) ser esvaziado(s) utilizando o(s) dreno(s). Deve procurar-se não purgar nem sobrecarregar anormalmente os dispositivos de controlo das emissões por evaporação montados no veículo. A remoção do tampão do reservatório normalmente é suficiente para o conseguir.

6.5.5.3.2. O(s) reservatório(s) de combustível deve(m) ser novamente cheio(s) com o combustível de ensaio a uma temperatura compreendida entre 10 e 14 °C, até 40 ± 2% da sua capacidade volumétrica normal. O(s) tampão (ões) do(s) reservatório(s) do veículo deve(m) ser colocado(s) nesta ocasião.

6.5.5.3.3. No prazo de uma hora a contar do enchimento do(s) reservatório(s) de combustível, o veículo deve ser colocado, com o motor desligado, no recinto de medição das emissões por evaporação. O sensor de temperatura do reservatório de combustível deve ser ligado ao sistema de registo das temperaturas. Coloca-se então uma fonte de calor devidamente posicionada em relação ao(s) reservatório(s) de combustível e liga-se a fonte de calor ao regulador da temperatura. A fonte de calor está especificada no ponto 4.9 do presente anexo. Para os veículos equipados com mais do que um reservatório de combustível, todos os reservatórios devem ser aquecidos do mesmo modo, conforme descrito a seguir. As temperaturas dos reservatórios devem ser idênticas com uma precisão de ± 1,5 °C.

6.5.5.3.4. O combustível pode ser aquecido artificialmente até à temperatura inicial de medição de 20 °C ± 1 °C.

6.5.5.3.5. Quando a temperatura do reservatório atingir pelo menos 19 °C, devem adotar-se imediatamente as seguintes medidas: desligar o ventilador de purga, fechar e vedar as portas do recinto e iniciar a medição do nível de hidrocarbonetos no recinto.

6.5.5.3.6. Quando a temperatura do combustível no reservatório atingir 20 °C, começa uma fase de aumento linear da temperatura de 15 °C. O combustível deve ser aquecido para que, durante o processo de aquecimento, a sua temperatura corresponda, com uma aproximação de ± 1,5 °C, à função seguidamente apresentada. O tempo decorrido durante o processo de aquecimento e o aumento de temperatura devem ser registados.

$$T_r = T_o + 0{,}2333 \times t$$

Em que:

T_r = temperatura requerida (K),

T_o = temperatura inicial (K),

t = tempo decorrido desde o início do processo de aquecimento do reservatório, em minutos.

6.5.5.3.7. Logo que se dê a sobressaturação, ou quando a temperatura do combustível atingir 35 °C, consoante o que ocorrer em primeiro lugar, a fonte de calor deve ser desligada, as portas do recinto abertas e o(s) tampão(ões) do(s) reservatório(s) de combustível do veículo retirado(s). Se a sobressaturação não tiver ocorrido no momento em que a temperatura do combustível atingir 35 °C, a fonte de calor deve ser retirada do veículo, o veículo deve ser retirado do recinto de medição das emissões por evaporação e todo o processo descrito no ponto 6.6.1.2 do presente anexo deve ser repetido, até que ocorra a sobressaturação.

6.5.5.4. Carregamento de butano até à sobressaturação

6.5.5.4.1. Se o recinto for utilizado para a determinação da sobressaturação (ver ponto 6.5.5.2.2 do presente anexo), o veículo deve ser colocado, com o motor desligado, no recinto de medição das emissões por evaporação.

6.5.5.4.2. Preparar o coletor de vapores das emissões por evaporação para a operação de carregamento. O coletor de vapores não deve ser retirado do veículo, a menos que seja tão dificilmente acessível na sua localização normal que o seu carregamento só possa ser efetuado de forma razoável quando retirado do veículo. Durante esta operação, deve-se ter especial cuidado para não danificar os componentes nem afetar a integridade do sistema de alimentação de combustível.

6.5.5.4.3. Carregar o coletor de vapores com uma mistura composta de 50% de butano e 50% de azoto em volume, a um ritmo de 40 gramas de butano por hora.

6.5.5.4.4. Logo que o coletor de vapores atinja a sobressaturação, a fonte de vapores deve ser desligada.

6.5.5.4.5. Ligar de novo o coletor de vapores das emissões por evaporação e voltar a pôr o veículo no seu estado de funcionamento normal.

6.5.6. Ensaio no dinamómetro

O veículo de ensaio deve ser empurrado para um banco dinamométrico e conduzido ao longo dos ciclos descritos no ponto 6.5.3, alínea a), ou no ponto 6.5.3, alínea b), do presente anexo. Os OVC-HEV devem ser operados em condições de funcionamento de perda de carga. Posteriormente, o motor deve ser desligado. As emissões de escape podem ser recolhidas como amostra durante esta operação e os resultados usados para efeitos de homologação das emissões de escape e do consumo de combustível caso esta operação cumpra o requisito descrito no anexo B6 ou no anexo B8.

6.5.7. Ensaio das emissões por evaporação após impregnação a quente

No espaço de sete minutos após o ensaio no dinamómetro e de dois minutos após o motor ter sido desligado, o ensaio das emissões por evaporação após impregnação a quente deve ser realizado em conformidade com os pontos 6.5.7.1 a 6.5.7.8 do presente anexo. As perdas por impregnação a quente devem ser calculadas em conformidade com o ponto 7.1 do presente anexo e registadas como M_{HS}.

6.5.7.1. Antes de concluído o ciclo de ensaio, a câmara de medição deve ser purgada durante vários minutos até se obter uma concentração residual estável de hidrocarbonetos. A(s) ventoinha(s) de mistura do recinto deve(m) também ser ligada(s) nesta ocasião.

6.5.7.2. O analisador de hidrocarbonetos deve ser colocado em zero e a sua sensibilidade deve ser regulada imediatamente antes do ensaio.

6.5.7.3. No final do ciclo de condução, o capô do motor deve ser completamente fechado e todas as ligações entre o veículo e o banco de ensaio desligadas. O veículo é então conduzido até à câmara de medição utilizando o pedal do acelerador o mínimo possível. O motor deve ser desligado antes de qualquer parte do veículo entrar na câmara de medição. O momento em que o motor foi desligado deve ser registado no sistema de registo dos dados de medição das emissões por evaporação, dando-se então início ao registo da temperatura. As janelas e o compartimento de bagagens do veículo devem ser abertos nesta altura, se ainda o não estiverem.

6.5.7.4. O veículo pode ser empurrado ou movido de outro modo para a câmara de medição, com o motor desligado.

6.5.7.5. As portas do recinto devem ser fechadas e vedadas à prova de gás no prazo de dois minutos a contar do momento em que o motor foi desligado e de sete minutos, no máximo, após o fim do ciclo de condução de condicionamento.

6.5.7.6. O período de impregnação a quente, de 60 ± 0,5 minutos, tem início no momento em que a câmara for vedada. Medem-se a concentração de hidrocarbonetos, a temperatura e a pressão barométrica de modo a obter os valores iniciais C_{HCi}, P_i e T_i para o ensaio de impregnação a quente. Esses valores são utilizados no cálculo das emissões por evaporação, ponto 6. A temperatura ambiente (T) no recinto não deve ser inferior a 23 °C, nem superior a 31 °C durante o período de 60 minutos de impregnação a quente.

6.5.7.7. O analisador de hidrocarbonetos deve ser reposto a zero e calibrado imediatamente antes do final do período de ensaio de 60 ± 0,5 minutos.

6.5.7.8. No final desse período de 60 ± 0,5 minutos, mede-se a concentração de hidrocarbonetos na câmara. Mede-se igualmente a temperatura e a pressão barométrica. Obtêm-se, assim, os valores finais C_{HCf}, P_f e T_f para o ensaio de impregnação a quente, valores utilizados para os cálculos referidos no ponto 6 do presente anexo.

6.5.8. Impregnação

Após o ensaio das emissões por evaporação após impregnação a quente, o veículo de ensaio deve ser impregnado por um período não inferior a 6 horas e não superior a 36 horas entre o fim do ensaio de impregnação a quente e o início do ensaio diurno de emissões. Durante, pelo menos, as últimas 6 horas deste período, o veículo deve ser impregnado a uma temperatura de 20 °C ± 2 °C.

6.5.9. Ensaio diurno

6.5.9.1. O veículo de ensaio é exposto a dois ciclos de temperatura ambiente em conformidade com a curva especificada no quadro C4/1, não ultrapassando em nenhum momento um desvio máximo de ± 2 °C. O desvio de temperatura médio em relação à curva, calculado utilizando o valor absoluto de cada desvio medido, não deve exceder ± 1 °C. A temperatura ambiente deve ser medida e registada, pelo menos, uma vez por minuto. O ciclo de temperatura deve começar no momento T_{start} = 0, conforme especificado no ponto 6.5.9.6 do presente anexo.

Quadro C4/1

Curva de temperatura ambiente diurna

Curva da temperatura ambiente diurna para a calibração do recinto e o ensaio de emissões diurnas			Curva da temperatura ambiente diurna alternativa para a calibração do recinto.	
Tempo (horas)		Temperatura (°C_i)	Tempo (horas)	Temperatura (°C_i)
Calibração	*Ensaio*			
13	0/24	20,0	0	35,6
14	1	20,2	1	35,3
15	2	20,5	2	34,5
16	3	21,2	3	33,2
17	4	23,1	4	31,4
18	5	25,1	5	29,7
19	6	27,2	6	28,2
20	7	29,8	7	27,2
21	8	31,8	8	26,1
22	9	33,3	9	25,1
23	10	34,4	10	24,3
24/0	11	35,0	11	23,7
1	12	34,7	12	23,3
2	13	33,8	13	22,9
3	14	32,0	14	22,6
4	15	30,0	15	22,2
5	16	28,4	16	22,5
6	17	26,9	17	24,2
7	18	25,2	18	26,8
8	19	24,0	19	29,6
9	20	23,0	20	31,9
10	21	22,0	21	33,9
11	22	20,8	22	35,1
12	23	20,2	23	3,4
			24	35,6

6.5.9.2. O recinto deve ser purgado durante vários minutos imediatamente antes do ensaio, até se obter uma concentração residual de hidrocarbonetos estável. As ventoinhas de mistura da câmara devem também ser ligadas na mesma ocasião.

6.5.9.3. O veículo de ensaio deve ser levado para a câmara de medição com o grupo motopropulsor desligado e as janelas e os compartimentos de bagagens abertos. As ventoinhas misturadoras devem ser reguladas de modo a manterem uma circulação de ar com uma velocidade mínima de 8 km/h por baixo do reservatório de combustível do veículo de ensaio.

6.5.9.4. O analisador de hidrocarbonetos deve ser reposto a zero e a sua sensibilidade deve ser regulada imediatamente antes do ensaio.

6.5.9.5. As portas do recinto devem ser fechadas e vedadas à prova de gás.

6.5.9.6. No prazo de 10 minutos após o fecho e a vedação das portas, deve medir-se a concentração de hidrocarbonetos, a temperatura e a pressão barométrica para obter os valores iniciais da concentração de hidrocarbonetos no recinto, (C_{HCi}), a pressão barométrica, (P_i), e a temperatura ambiente da câmara, (T_i), para o ensaio diurno. T_{start} = 0 inicia neste momento.

6.5.9.7. O analisador de hidrocarbonetos deve ser reposto a zero e calibrado imediatamente antes do final de cada período de recolha de amostras de emissões.

6.5.9.8. O primeiro e segundo períodos de recolha de amostras de emissões devem terminar decorridas 24 horas ± 6 minutos e 48 horas ± 6 minutos, respetivamente, após o começo da recolha de amostras inicial, conforme especificado no ponto 6.5.9.6 do presente anexo. Regista-se o tempo decorrido.

No final de cada período de recolha de amostras de emissões, a concentração de hidrocarbonetos, a temperatura e a pressão barométrica devem ser medidas e usadas para calcular os resultados do ensaio diurno através da equação que consta do ponto 7.1 do presente anexo. O resultado obtido no primeiro período de 24 horas deve ser registado como M_{D1}. O resultado obtido no segundo período de 24 horas deve ser registado como M_{D2}.

6.6. Procedimento de ensaio contínuo para sistemas de reservatório de combustível selados

6.6.1. Caso a pressão de descompressão do reservatório de combustível seja superior ou igual a 30 kPa

6.6.1.1. O ensaio realiza-se em conformidade com os pontos 6.5.1 a 6.5.3 do presente anexo.

6.6.1.2. Drenagem do combustível e reenchimento do reservatório

No prazo de uma hora após a condução de pré-condicionamento, o reservatório de combustível do veículo deve ser esvaziado. Deve procurar-se não purgar nem sobrecarregar anormalmente os dispositivos de controlo das emissões por evaporação montados no veículo. Remover o tampão do reservatório costuma ser suficiente para o conseguir. Caso contrário, retira-se o coletor de vapor. O reservatório deve ser enchido de novo com combustível de referência a uma temperatura de 18 °C ± 2 °C e a 15 ± 2% da sua capacidade nominal. As operações descritas nos pontos 6.6.1.3, 6.6.1.4 e 6.6.1.5 do presente anexo devem ser concluídas dentro de um período total de 36 horas e, no caso das operações descritas nos pontos 6.6.1.4 e 6.6.1.5, o veículo não deve ser exposto a temperaturas superiores a 25 °C.

6.6.1.3. Impregnação

Cinco minutos após concluir a drenagem do combustível e o reenchimento, o veículo deve ser impregnado para estabilização durante pelo menos 6 horas a uma temperatura ambiente de 20 °C ± 2 °C.

6.6.1.4. Despressurização do reservatório de combustível

A pressão do reservatório deve, então, ser libertada de forma a não fazer subir a pressão interna do reservatório de combustível de forma anormal. É possível consegui-lo abrindo o tampão do reservatório do veículo. Independentemente do método de despressurização, o veículo deve voltar ao seu estado original após um minuto.

6.6.1.5. Carga e purga do coletor de vapor

O coletor de vapor envelhecido de acordo com a sequência descrita nos pontos 5.1 a 5.1.3.1.3 do presente anexo deve ser carregado a uma sobressaturação de 2 gramas em conformidade com o procedimento descrito nos pontos 6.5.5.4 a 6.5.5.4.5 do presente anexo, devendo ser purgado com 25 ± 5 litros por minuto com ar do laboratório. O volume de ar de purga não deve exceder o volume determinado em conformidade com os requisitos do ponto 6.6.1.5.1. A carga e a purga podem ser efetuadas a) através da utilização de um coletor de vapor a bordo a uma temperatura de 20 °C ou, opcionalmente, a 23 °C ou b) retirando o coletor. Em ambos os casos, não é permitida uma descompressão adicional do reservatório.

6.6.1.5.1. Determinação do volume máximo de purga

A quantidade máxima de ar purgado Vol_{max} deve ser determinada através da seguinte equação. No caso de OVC-HEV, o veículo deve ser operado em condições de funcionamento de conservação de carga. Esta determinação pode também ser realizada num ensaio em separado ou durante a condução de pré--condicionamento.

$$Vol_{max} = Vol_{Pcycle} \times \frac{Vol_{tank} \times 0.85 \times \frac{100}{FC_{Pcycle}}}{Dist_{Pcycle}}$$

em que:

Vol_{Pcycle} é o volume de purga cumulativo arredondado para o 0,1 litro mais próximo, medido utilizando um dispositivo adequado (por exemplo, um medidor de caudais ligado à ventilação do coletor de carvão ou equivalente) ao longo da condução de pré-condicionamento de arranque a frio descrita no ponto 6.5.3 do presente anexo, em l;

Vol_{tank} é a capacidade nominal do reservatório indicada pelo fabricante, em l;

FC_{Pcycle} é o consumo de combustível com base no ciclo de purga único descrito no ponto 6.5.3 do presente anexo, que pode ser medido tanto em condições de arranque a quente como de arranque a frio (l/100 km). No caso de OVC-HEV e NOVC-HEV, o consumo de combustível deve ser calculado em conformidade com o ponto 4.2.1 do anexo B8 do presente regulamento;

$Dist_{Pcycle}$ é a distância teórica ao 0,1 km mais próximo de um ciclo de purga único descrito no ponto 6.5.3 do presente anexo, em km.

6.6.1.6. Preparação da carga do coletor de vapor com perdas por evaporação de despressurização

Após concluir a carga e a purga do coletor de vapor, o veículo de ensaio deve ser deslocado até um recinto, seja ele um SHED ou uma câmara climática apropriada. Deve demonstrar-se que o sistema está isento de fugas e que a pressurização é realizada de um modo normal durante o ensaio ou através de um ensaio separado (por exemplo, por meio de um sensor de pressão no veículo). O veículo de ensaio deve ser posteriormente exposto às primeiras 11 horas do perfil de temperatura ambiente especificado para o ensaio diurno de emissões no quadro C4/1 com um desvio máximo de ± 2 °C em qualquer momento. O desvio de temperatura médio em relação à curva, calculado utilizando o valor absoluto de cada desvio medido, não deve exceder ± 1 °C. A temperatura ambiente deve ser medida e registada, pelo menos, a cada 10 minutos.

6.6.1.7. Carga do coletor de vapor com perdas por evaporação

6.6.1.7.1. Despressurização do reservatório de combustível antes do reabastecimento

O fabricante deve garantir que o reabastecimento não pode ser iniciado antes de o sistema de reservatório de combustível selado estar completamente despressurizado a uma pressão inferior a 2,5 kPa acima da pressão atmosférica, para uma utilização e funcionamento normais do veículo. Mediante pedido da autoridade competente, o fabricante deve fornecer informações detalhadas ou apresentar provas do funcionamento deste sistema (por exemplo, por meio de um sensor de pressão no veículo). É permitida qualquer outra solução técnica desde que se assegure uma operação segura de reabastecimento e não se liberte qualquer emissão excessiva para a atmosfera antes de fazer a ligação do veículo ao dispositivo de reabastecimento.

6.6.1.7.2. No espaço de 15 minutos após a temperatura ambiente ter alcançado os 35 °C, a válvula de descompressão deve ser aberta para carregar o coletor de vapor. É possível executar este procedimento de carga no interior ou no exterior de um recinto. O coletor de vapor carregado em conformidade com o presente ponto deve ser retirado e mantido na área de impregnação.

6.6.1.8. Medição do excesso de perdas por evaporação de despressurização

O excesso de perdas por evaporação de despressurização deve ser medido utilizando o processo previsto nos pontos 6.6.1.8.1 ou 6.6.1.8.2 do presente anexo.

6.6.1.8.1. O excesso de perdas por evaporação de despressurização do coletor de vapores do veículo pode ser medido utilizando um coletor de vapores adicional idêntico ao coletor de vapores do veículo, mas não necessariamente envelhecido. O coletor de vapores adicional deve ser totalmente purgado com ar seco antes do carregamento e deve ser ligado diretamente à saída do coletor de vapores do veículo através de um tubo o mais curto possível. O coletor de vapores adicional deve ser pesado antes e após o procedimento descrito no ponto 6.6.1.7 do presente anexo.

6.6.1.8.2. Pode medir-se o excesso de perdas por evaporação de despressurização do coletor do veículo utilizando um SHED, durante a respetiva despressurização.

No prazo de quinze minutos após a temperatura ambiente ter alcançado os 35 °C conforme especificado no ponto 6.6.1.6 do presente anexo, sela-se a câmara e inicia-se o procedimento de medição.

O analisador de hidrocarbonetos deve ser reposto a zero e a sua sensibilidade deve ser regulada. Em seguida, a concentração de hidrocarbonetos (C_{HCi}), a temperatura (T_i) e a pressão barométrica (P_i) devem ser medidas para dar os valores iniciais de C_{HCi}, P_i e T_i para a determinação de excesso de perdas por evaporação de despressurização do reservatório selado.

A temperatura ambiente T do recinto não deve ser inferior a 25 °C durante o procedimento de medição.

No final do procedimento descrito no ponto 6.6.1.7.2 do presente anexo, mede-se a concentração de hidrocarbonetos (C_{HCf}) na câmara após 300 ± 5 segundos. Mede-se igualmente a temperatura (T_f) e a pressão barométrica (P_f). Estas são as leituras finais de C_{HCf}, P_f e T_f para o excesso de perdas por evaporação de despressurização do reservatório selado.

O resultado do excesso de perdas por evaporação do reservatório selado deve ser calculado de acordo com o ponto 7.1 do presente anexo e registados.

6.6.1.8.3. Não deve haver alterações no peso do coletor de vapor adicional durante o ensaio em conformidade com o ponto 6.6.1.8.1 ou no resultado da medição do SHED durante o ensaio em conformidade com o ponto 6.6.1.8.2, dentro da tolerância de ± 0,5 gramas.

6.6.1.9. Impregnação

Após a conclusão das perdas por evaporação do coletor de vapores do veículo, o coletor de vapores do veículo deve ser substituído por um coletor de vapores simulado (da mesma especificação que o original mas não necessariamente envelhecido), devendo o veículo ser impregnado a 23 ± 2 °C durante 6 a 36 horas, para estabilizar a temperatura do veículo.

6.6.1.9.1. Carga do REESS

Para OVC-HEV, o REESS deve ser totalmente carregado de acordo com os requisitos de carregamento descritos no ponto 2.2.3 do apêndice 4 do anexo B8, durante a impregnação descrita no ponto 6.6.1.9 do presente anexo.

6.6.1.10. Drenagem do combustível e reenchimento do reservatório

O reservatório de combustível do veículo deve ser esvaziado e cheio até 40 ± 2% da capacidade nominal do reservatório com combustível de referência a uma temperatura de 18 °C ± 2 °C.

6.6.1.11. Impregnação

O veículo deve, então, ser estacionado durante, pelo menos, 6 horas até um máximo de 36 horas na área de impregnação a 20 °C ± 2 °C para estabilizar a temperatura do combustível.

6.6.1.12. Despressurização do reservatório de combustível

A pressão do reservatório deve, então, ser libertada de forma a não fazer subir a pressão interna do reservatório de combustível de forma anormal. É possível consegui-lo abrindo o tampão do reservatório do veículo. Independentemente do método de despressurização, o veículo deve voltar ao seu estado original após um minuto. Após esta ação, o coletor de vapores do veículo deve voltar a ser ligado.

6.6.1.13. Devem seguir-se os procedimentos dos pontos 6.5.6 a 6.5.9.8 do presente anexo.

6.6.2. Caso a pressão de descompressão do reservatório de combustível seja inferior a 30 kPa

O ensaio realiza-se em conformidade com os pontos 6.6.1.1 a 6.6.1.13 do presente anexo. No entanto, neste caso, é necessário substituir a temperatura ambiente descrita no ponto 6.5.9.1 do presente anexo pelo perfil especificado no quadro C4/2 do presente anexo para o ensaio de emissões diurno.

Quadro C4/2

Curva da temperatura ambiente da sequência alternativa para o sistema de reservatório de combustível selado

Tempo (horas)	Temperatura (°C)
0/24	20,0
1	20,4
2	20,8
3	21,7
4	23,9
5	26,1
6	28,5
7	31,4
8	33,8
9	35,6
10	37,1
11	38,0
12	37,7
13	36,4
14	34,2
15	31,9
16	29,9
17	28,2
18	26,2
19	24,7
20	23,5
21	22,3
22	21,0
23	20,2

6.7. Procedimento de ensaio independente para sistemas de reservatório de combustível selados

6.7.1 Medição da massa de carga das perdas por evaporação de despressurização

6.7.1.1. Devem realizar-se os procedimentos dos pontos 6.6.1.1 a 6.6.1.7.2 do presente anexo. A massa de carga das perdas por evaporação de despressurização é definida como a diferença em peso do coletor de vapor do veículo antes da aplicação do ponto 6.6.1.6 e após a aplicação do ponto 6.6.1.7.2 do presente anexo.

6.7.1.2. O excesso de perdas por evaporação de despressurização do coletor de vapor do veículo é medido de acordo com os pontos 6.6.1.8.1 e 6.6.1.8.2 do presente anexo e estar de acordo com os requisitos do ponto 6.6.1.8.3 no presente anexo.

6.7.2. Ensaio de emissões por impregnação a quente, diurno e por evaporação e respiração

6.7.2.1. Caso a pressão de descompressão do reservatório de combustível seja superior ou igual a 30 kPa

6.7.2.1.1. O ensaio realiza-se em conformidade com os pontos 6.5.1 a 6.5.3 e os pontos 6.6.1.9 a 6.6.1.9.1 do presente anexo.

6.7.2.1.2. O coletor de vapor deve ser envelhecido em conformidade com a sequência descrita nos pontos 5.1 a 5.1.3.1.3 do presente anexo e carregado e purgado em conformidade com o ponto 6.6.1.5 do presente anexo.

6.7.2.1.3. O coletor de vapores envelhecido deve posteriormente ser carregado em conformidade com o procedimento descrito no ponto 6.5.5.4. No entanto, em vez de efetuar o carregamento até a sobressaturação, conforme descrito no ponto 6.5.5.4.4, a massa total de carga deve ser determinada em conformidade com o ponto 6.7.1.1 do presente anexo. A pedido do fabricante, é possível utilizar o combustível de referência como alternativa ao butano. O coletor de vapor deve ser desligado.

6.7.2.1.4. Devem seguir-se os procedimentos dos pontos 6.6.1.10 a 6.6.1.13 do presente anexo.

6.7.2.2. Caso a pressão de descompressão do reservatório de combustível seja inferior a 30 kPa

O ensaio realiza-se em conformidade com os pontos 6.7.2.1.1 a 6.7.2.1.4 do presente anexo. No entanto, neste caso, é necessário substituir a temperatura ambiente descrita no ponto 6.5.9.1 do presente anexo pela curva especificada no quadro A1/1 do presente anexo para o ensaio de emissões diurno.

7. Cálculo dos resultados dos ensaios por evaporação

7.1. Os ensaios de emissões por evaporação descritos nos pontos 6 a 6.7.2.2 do presente anexo permitem calcular as emissões de hidrocarbonetos durante os ensaios de excesso de perdas por evaporação, diurnos e de impregnação a quente. As perdas por evaporação de cada um desses ensaios são calculadas com base nos valores iniciais e finais das concentrações de hidrocarbonetos, temperaturas, pressões e volume líquido do recinto.

Deve aplicar-se a seguinte equação:

$$M_{HC} = k \times V \times \left(\frac{C_{HCf} \times P_f}{T_f} - \frac{C_{HCi} \times P_i}{T_i} \right) + M_{HC,out} - M_{HC,in}$$

em que:

M_{HC} é a massa de hidrocarbonetos, em gramas;

$M_{HC,out}$ é a massa de hidrocarbonetos que sai do recinto, quando é utilizado um recinto de volume fixo para os ensaios de emissões diurnas, em gramas;

$M_{HC,in}$ é a massa de hidrocarbonetos que entra no recinto, quando é utilizado um recinto de volume fixo para os ensaios de emissões diurnas, em gramas;

C_{HC} é a concentração de hidrocarbonetos medida no recinto, em ppm (volume) de equivalentes de C_1;

V é o volume líquido do recinto corrigido tendo em conta o volume do veículo, com as janelas e o compartimento de bagagens abertos, em m^3. Se o volume do veículo não for conhecido, deduz-se um volume de 1,42 m^3;

T é a temperatura ambiente da câmara, em K;

P é a pressão barométrica, em kPa;

H/C é a razão hidrogénio/carbono

em que:

H/C é considerada igual a 2,33 para a medição do excesso de perdas por evaporação em SHED e as perdas de ensaios diurnos;

H/C é considerada igual a 2,20 para as perdas por impregnação a quente;

H/C é considerada igual a 2,67 para calibração;

k é $1.2 \times 10^{-4} \times (12 + H/C)$, em $(g \times K/(m^3 \times kPa))$;

i é o valor da leitura inicial;

f é o valor da leitura final;

7.1.1. como alternativa à equação apresentada no ponto 7.1 do presente anexo, pode ser utilizado, para compartimentos de volume variável, a seguinte equação, ao critério do fabricante:

$$M_{HC} = k \times V \times \frac{P_i}{T_i} (C_{HCf} - C_{HCi})$$

em que:

M_{HC} é a massa de hidrocarbonetos, em gramas;

C_{HC} é a concentração de hidrocarbonetos medida no recinto, em ppm (volume) de equivalentes de C_1;

V é o volume líquido do recinto corrigido tendo em conta o volume do veículo, com as janelas e o compartimento de bagagens abertos, em m^3. Se o volume do veículo não for conhecido, deduz-se um volume de 1,42 m^3;

T_i é a temperatura ambiente inicial da câmara, em K;

P_i é a pressão barométrica, em kPa;

H/C é a razão hidrogénio/carbono;

H/C é considerada igual a 2,33 para a medição do excesso de perdas por evaporação em SHED e as perdas de ensaios diurnos;

H/C é considerada igual a 2,20 para as perdas por impregnação a quente;

H/C é considerada igual a 2,67 para calibração;

k é $1.2 \times 10^{-4} \times (12 + H/C)$, em $(g \times K/(m^3 \times kPa))$;

i é o valor da leitura inicial;

f é o valor da leitura final.

7.2. O resultado de $(M_{HS} + M_{D1} + M_{D2} + (2 \times PF))$ deve situar-se abaixo do limite definido no ponto 6.6.2 do presente regulamento.

8. Relatório de ensaio

O relatório de ensaio deve incluir, pelo menos, as seguintes informações:

a) Descrição dos períodos de impregnação, incluindo o tempo e as temperaturas médias;

b) Descrição do coletor envelhecido utilizado e remissão para o relatório de envelhecimento exato;

c) Temperatura média durante o ensaio de impregnação a quente;

d) Medição durante o ensaio de impregnação a quente, HSL (perdas por impregnação a quente);

e) Medição do primeiro ensaio diurno, DL 1.º dia (perdas diurnas);

f) Medição do segundo ensaio diurno, DL 2.º dia (perdas diurnas);

g) Resultado final do ensaio por evaporação, calculado em conformidade com o ponto 7 do presente anexo;

h) Pressão de descompressão declarada do reservatório de combustível do sistema (para sistemas com reservatório selado);

i) Valor da carga com perdas por evaporação (no caso da utilização do procedimento de ensaio independente descrito no ponto 6.7 do presente anexo).

ANEXO C4

Ensaio do tipo 5

(Descrição do ensaio de fadiga para verificar a durabilidade dos dispositivos de controlo da poluição)

1. INTRODUÇÃO

1.1. O presente anexo descreve o ensaio que permite verificar a durabilidade dos dispositivos antipoluição que equipam os veículos com motores de ignição comandada ou de ignição por compressão.

Para o Nível 1-A;

A conformidade com os requisitos de durabilidade deve ser demonstrada utilizando uma das três opções descritas nos pontos 1.2, 1.3 e 1.4 seguintes.

Para o Nível 1-B;

A conformidade com os requisitos de durabilidade deve ser demonstrada utilizando uma das duas opções descritas nos pontos 1.2 e 1.4 seguintes.

1.2. O ensaio de durabilidade do veículo completo deve ser realizado, de preferência, num veículo com a procura de energia durante o ciclo do VH (como definido no ponto 4.2.1.1.2 do anexo B4) com a procura de energia durante o ciclo mais elevada de todas as famílias de interpolação a incluir na família de durabilidade, e deve ser conduzido numa pista de ensaio, na estrada ou num banco dinamométrico. A procura de energia durante o ciclo do veículo de ensaio pode ser aumentada ainda mais para abranger extensões futuras.

1.3. Este ponto aplica-se apenas ao Nível 1-A;

O fabricante pode optar por um ensaio de envelhecimento em banco de ensaio. Os requisitos técnicos para este ensaio são os estabelecidos no ponto 2.2 do presente anexo.

1.4. Em alternativa ao ensaio de durabilidade, se aplicável, o fabricante pode decidir aplicar os fatores de deterioração atribuídos que constam dos quadros 3-A e 3-B (conforme aplicável) do ponto 6.7.2 do presente regulamento.

1.5. Este ponto só é aplicável ao Nível 1-A

A pedido do fabricante, o serviço técnico pode efetuar o ensaio de tipo 1 antes de o ensaio de durabilidade do veículo completo ou de envelhecimento em banco de ensaio ter sido concluído, utilizando os fatores de deterioração atribuídos, que constam do quadro 3-A do ponto 5.3.6.2 do presente regulamento. Após a conclusão do ensaio de durabilidade do veículo completo ou de envelhecimento em banco de ensaio, o serviço técnico pode corrigir os resultados da homologação, registados no anexo A2, através da substituição dos fatores de deterioração atribuídos do quadro supra pelos determinados no ensaio de durabilidade do veículo completo ou de envelhecimento em banco de ensaio.

1.6. Os fatores de deterioração são determinados através, quer dos procedimentos previstos no ponto 1.2 e, se aplicável, o ponto 1.3 do presente anexo, quer dos valores atribuídos constantes do quadro referido no ponto 1.4 do mesmo. Os fatores de deterioração utilizam-se para verificar o cumprimento dos requisitos dos limites de emissões aplicáveis indicados no ponto 6.3.10 do presente regulamento durante o período de vida útil prevista do veículo.

1.7. Este ponto só é aplicável ao Nível 1-B

Sem prejuízo do disposto no presente anexo, se o veículo que atingiu a quilometragem da vida útil prevista, em conformidade com os modelos A ou B descritos no apêndice 3-B do presente anexo, for disponibilizado à entidade homologadora e o resultado do ensaio do tipo 1 com o veículo satisfizer os critérios do quadro 1-B descritos no ponto 6.3.10 do presente regulamento, considera-se satisfeito o requisito de durabilidade.

2. REQUISITOS TÉCNICOS

2.1. Como ciclo de funcionamento para o ensaio de durabilidade do veículo completo, o fabricante do veículo pode utilizar o ciclo normalizado de condução em estrada (SRC) descrito no apêndice 3 do presente anexo. Este ciclo de ensaios deve ser efetuado até que o veículo tenha percorrido a sua vida útil prevista.

Apenas para o Nível 1-B:

Como ciclo de funcionamento para o ensaio de durabilidade do veículo completo, o fabricante do veículo deve optar por um dos ciclos de condução descritos no apêndice 3-B do presente anexo.

2.2. Ensaio de durabilidade com envelhecimento em banco de ensaio

Este ponto aplica-se apenas ao Nível 1-A.

2.2.1. Para a realização dos ensaios de envelhecimento em banco de ensaio, o veículo usado para as medições de temperatura do catalisador e/ou filtro de partículas deve ser o VH.

O combustível a utilizar no ensaio é o especificado no ponto 4 do presente anexo.

2.3. Este ponto aplica-se apenas ao Nível 1-A.

O ensaio de envelhecimento em banco de ensaio a utilizar deve ser o adequado para o tipo de motor, tal como especificado nos pontos 2.3.1 e 2.3.2.

2.3.1. Veículos com motor de ignição comandada

2.3.1.1. O procedimento de envelhecimento em banco de ensaio requer a instalação do sistema de pós-tratamento dos gases de escape completo num banco de ensaio de envelhecimento.

O ensaio de envelhecimento em banco de ensaio deve ser realizado seguindo o ciclo normalizado em banco de ensaio (SBC) durante o período de tempo calculado com base na equação de tempo de envelhecimento em banco de ensaio (*bench ageing time* – BAT). A equação BAT exige que se introduzam dados de tempo a uma temperatura do catalisador, medidos no ciclo normalizado de condução em estrada (SRC), conforme descrito no ponto 2.3.1.3.

2.3.1.2. Ciclo normalizado em banco de ensaio (SBC). O ensaio normalizado de envelhecimento do catalisador em banco de ensaio deve realizar-se de acordo com o SBC. O SBC deve ser executado durante o período calculado com base na equação BAT. O SBC é descrito no apêndice 1 do presente anexo.

2.3.1.3. Dados de tempo/temperatura do catalisador. A temperatura do catalisador deve ser medida durante pelo menos dois ciclos completos do ciclo SRC, conforme descrito no apêndice 3 do presente anexo.

A temperatura do catalisador deve ser medida no ponto de temperatura mais elevada do catalisador mais quente no veículo de ensaio. Em alternativa, a temperatura pode ser medida noutro ponto, desde que seja ajustada para representar a temperatura medida no ponto mais quente, com base nas boas práticas de engenharia.

A temperatura do catalisador deve ser medida a uma frequência mínima de um hertz (uma medição por segundo).

Os resultados da temperatura medida do catalisador são tabelados num histograma com grupos de temperaturas não superiores a 25 °C.

2.3.1.4. O envelhecimento em banco de ensaio (BAT) calcula-se utilizando a equação de tempo de envelhecimento em banco de ensaio (*bench ageing time* – BAT), ou seja:

«te» para uma classe (bin) de temperaturas = th e((R/Tr) – (R/Tv))

Total te = Soma de te em todos os grupos de temperaturas

Envelhecimento em banco de ensaio = A (Total te)

Em que:

A	= 1.1	Este valor ajusta o tempo de envelhecimento do catalisador de modo a ter em conta a deterioração de outras fontes para além do envelhecimento térmico do catalisador.
R	=	Reatividade térmica do catalisador = 17 500

th	=	O tempo (em horas) medido na classe de temperaturas prescrita do histograma de temperaturas do catalisador do veículo, ajustado a um período de vida útil completo; por exemplo, se o histograma representar 400 km e a vida útil for de 160 000 km, todas as entradas de tempo do histograma seriam multiplicadas por 400 (160 000/400).
Total te	=	O tempo equivalente (em horas) para envelhecer o catalisador à temperatura de Tr no banco de ensaio de envelhecimento do catalisador que utiliza o ciclo de envelhecimento do catalisador para produzir a mesma quantidade de deterioração experimentada pelo catalisador devido à desativação térmica acima dos 160 000 km.
te para uma classe	=	O tempo equivalente (em horas) para envelhecer o catalisador à temperatura de Tr, no banco de ensaio de envelhecimento do catalisador, utilizando-se o ciclo de envelhecimento do catalisador para produzir a mesma quantidade de deterioração experimentada pelo catalisador devido à desativação térmica na classe de temperaturas de Tv acima dos 160 000 km.
Tr	=	A temperatura de referência efetiva (em K) do catalisador no banco de ensaio do catalisador em funcionamento durante o ciclo de envelhecimento em banco de ensaio. A temperatura efetiva é a temperatura constante que resultaria no mesmo grau de envelhecimento que as várias temperaturas experimentadas durante o ciclo de envelhecimento em banco de ensaio.
Tv	=	A temperatura do ponto médio (em K) da classe de temperaturas do histograma de temperaturas do catalisador em estrada.

2.3.1.5. Temperatura de referência efetiva no SBC. A temperatura de referência efetiva do SBC deve ser determinada para a conceção real do catalisador e para o banco de ensaio de envelhecimento real que serão usados para os seguintes procedimentos:

a) Medição dos dados relativos a tempo/temperatura no sistema de catalisador no banco de ensaio de envelhecimento do catalisador após o SBC. A temperatura do catalisador deve ser medida no ponto de temperatura mais elevada do catalisador mais quente do sistema. Em alternativa, a temperatura pode ser medida noutro ponto, desde que seja ajustada para representar a temperatura medida no ponto mais quente.

   A temperatura do catalisador deve ser medida a uma frequência mínima de um hertz (uma medição por segundo) durante pelo menos 20 minutos de envelhecimento em banco de ensaio. Os resultados da temperatura medida do catalisador são tabelados num histograma com grupos de temperaturas não superiores a 10 °C.

b) Deve utilizar-se a equação BAT para calcular a temperatura de referência efetiva por alterações iterativas à temperatura de referência (Tr), até que o tempo de envelhecimento calculado seja igual ou superior ao tempo real representado no histograma de temperaturas do catalisador. A temperatura resultante é a temperatura de referência efetiva no SBC para esse sistema de catalisador e para esse banco de ensaio de envelhecimento.

2.3.1.6. Banco de ensaio de envelhecimento do catalisador. O banco de ensaio de envelhecimento do catalisador deve seguir-se ao SBC e mostrar os valores apropriados relativos ao caudal dos gases de escape, aos constituintes dos gases de escape e à temperatura dos gases de escape à face do catalisador.

Todo o equipamento e todos os procedimentos de envelhecimento em banco de ensaio devem registar a informação apropriada (como as razões ar/combustível medidas e os valores tempo/temperatura no catalisador) para garantir que o ensaio de envelhecimento em banco de ensaio é documentado para demonstrar a ocorrência efetiva de um envelhecimento suficiente.

2.3.1.7. Ensaios necessários. Para calcular os fatores de deterioração devem ser executados no veículo de ensaio, pelo menos, dois ensaios do tipo 1, antes do envelhecimento em banco de ensaio do equipamento de controlo de emissões e, pelo menos, dois ensaios do tipo 1 após a reinstalação do equipamento envelhecido.

O fabricante pode realizar ensaios adicionais. O cálculo dos fatores de deterioração deve ser feito de acordo com o método de cálculo indicado no ponto 7 do presente anexo.

2.3.2. Veículos com motor de ignição por compressão

2.3.2.1. O seguinte procedimento de envelhecimento em banco de ensaio é aplicável aos veículos de ignição por compressão, incluindo os veículos híbridos.

O procedimento de envelhecimento em banco de ensaio requer a instalação do sistema de pós-tratamento num banco de ensaio de envelhecimento do sistema de pós-tratamento.

No caso de um sistema de pós-tratamento dos gases de escape à base de reagentes, todo o sistema de injeção deve ser adaptado e estar em funcionamento para se realizar o processo de envelhecimento.

O envelhecimento em banco de ensaio é realizado de acordo com o ciclo normalizado em banco de ensaio de motores diesel (SDBC) para o número de regenerações/dessulfurações calculadas com base na equação de duração do envelhecimento em banco de ensaio (BAD).

2.3.2.2. Ciclo Normalizado em Banco de Ensaio de Motores Diesel (SDBC). O envelhecimento normalizado em banco de ensaio é realizado de acordo com o SDBC. O SDBC deve ser executado durante o período calculado com base na equação de duração do envelhecimento em banco de ensaio (BAD). O SDBC é descrito no apêndice 2 do presente anexo.

2.3.2.3. Dados relativos à regeneração. Os intervalos de regeneração devem ser medidos durante pelo menos 10 ciclos completos do ciclo SRC, tal como descrito no apêndice 3 do presente anexo. Em alternativa, podem ser utilizados os intervalos da determinação de K_i.

Se aplicável, os intervalos de dessulfuração devem também ser considerados com base em dados do fabricante.

2.3.2.4. Duração do envelhecimento em banco de ensaio de motores diesel. A duração do envelhecimento em banco de ensaio calcula-se utilizando a equação BAD, ou seja:

Duração do envelhecimento em banco de ensaio = número de ciclos de regeneração e/ou dessulfuração (consoante o que tiver maior duração) equivalente a 160 000 km de condução.

2.3.2.5. Banco de ensaio de envelhecimento. O banco de ensaio de envelhecimento deve seguir-se ao SDBC e mostrar os valores apropriados relativos ao caudal dos gases de escape, aos constituintes dos gases de escape e à temperatura dos gases de escape à entrada do sistema de pós-tratamento.

O fabricante deve registar o número de regenerações/dessulfurações (se aplicável) para garantir a ocorrência efetiva de um envelhecimento suficiente.

2.3.2.6. Ensaios necessários. Para calcular os fatores de deterioração devem ser executados no VH, pelo menos, dois ensaios do tipo 1, antes do envelhecimento em banco de ensaio do equipamento de controlo de emissões e, pelo menos, dois ensaios do tipo 1 após a reinstalação do equipamento envelhecido. O fabricante pode realizar ensaios adicionais. O cálculo dos fatores de deterioração deve ser feito de acordo com o método de cálculo indicado no ponto 7 do presente anexo e em conformidade com os requisitos suplementares contidos no presente regulamento.

3. VEÍCULO DE ENSAIO

3.1. O veículo deve ser o VH, estar em boas condições mecânicas; e o motor e os dispositivos antipoluição devem estar em estado novo. O veículo pode ser o mesmo do que o apresentado para o ensaio de tipo 1, em cujo caso, o ensaio do tipo 1 deve ser efetuado depois de o veículo ter rodado, pelo menos, 3 000 km do ciclo de envelhecimento do apêndice 3 do presente anexo.

3.1.1. O apêndice 4 do presente anexo contém requisitos especiais para os veículos híbridos.

4. COMBUSTÍVEL

O ensaio de durabilidade é efetuado com um combustível adequado disponível no mercado.

5. MANUTENÇÃO E REGULAÇÕES DO VEÍCULO

A manutenção, as regulações e a utilização dos comandos do veículo em ensaio devem ser as recomendadas pelo fabricante. Se, durante a realização do ensaio de durabilidade do veículo completo, o veículo sofrer uma avaria não relacionada com as emissões e/ou o consumo de combustível e/ou o consumo de energia, o fabricante pode reparar o veículo e continuar com o ensaio de durabilidade. Caso contrário, o fabricante deve consultar a entidade homologadora a fim de ser encontrada uma solução acordada por ambas as partes.

6. FUNCIONAMENTO DO VEÍCULO EM PISTA, EM ESTRADA OU NO BANCO DINAMOMÉTRICO

6.1. Ciclo de funcionamento

Durante o funcionamento em pista, em estrada ou no banco dinamométrico, a distância deve ser percorrida em conformidade com o esquema de condução descrito no apêndice 3 do presente anexo:

6.2. O ensaio de durabilidade ou, se o fabricante assim o escolher, o ensaio modificado de durabilidade, deve ser efetuado até que o veículo tenha percorrido o número de quilómetros que corresponde à sua vida útil prevista.

6.3. Equipamento de ensaio

6.3.1. Banco dinamométrico

6.3.1.1. Quando o ensaio de durabilidade for efetuado num banco dinamométrico, este deve permitir a realização do ciclo descrito no apêndice 3 do presente anexo. Em especial, o banco dinamométrico deve estar equipado com sistemas que simulem a inércia e a resistência ao avanço.

6.3.1.2. Os coeficientes da resistência ao avanço em estrada a utilizar são os do veículo alto (VH).

6.3.1.3. O sistema de arrefecimento do veículo deve permitir que este funcione a temperaturas semelhantes às obtidas em estrada (óleo, água, sistema de escape, etc.).

6.3.1.4. Algumas das outras regulações e características do banco de ensaio devem, se necessário, ser consideradas idênticas às descritas no anexo B5 do presente regulamento (a inércia, por exemplo, que pode ser mecânica ou eletrónica).

6.3.1.5. Durante o ensaio, o veículo pode ser deslocado, se necessário, para outro banco para efetuar os ensaios de medição das emissões.

6.3.2. Funcionamento em pista ou em estrada

Quando o ensaio de durabilidade é efetuado em pista ou em estrada, a massa de ensaio do veículo deve ser igual à considerada para os ensaios efetuados num banco dinamométrico.

7. MEDIÇÃO DAS EMISSÕES DE POLUENTES

Realiza-se um primeiro ensaio quando o veículo atinge uma quilometragem entre os 3 000 e 5 000 km. Os ensaios seguintes realizam-se aos 20 000 km (± 400 km) e depois a cada 20 000 km (± 400 km) ou com maior frequência, em períodos regulares, até que tenha sido percorrido o número de quilómetros que corresponde à vida útil prevista. Medem-se as emissões de escape em conformidade com o ensaio do tipo 1, tal como definido no ponto 6.3 do presente regulamento. A pedido do fabricante, qualquer um dos ensaios acima referidos pode ser repetido. Nesse caso, o valor médio de todos os ensaios repetidos deve ser considerado como um valor único para a quilometragem pertinente. Após ter sido percorrido o número de quilómetro que corresponde à vida útil prevista exigida para o nível 1-B, deixa de ser necessário registar separadamente as emissões resultantes das primeiras 3 fases do WLTP.

Devem cumprir-se os valores-limite estabelecidos no ponto 6.3.10 do presente regulamento.

No caso de veículos equipados com sistemas de regeneração periódica, conforme definidos no ponto 3.8.1 do presente regulamento, é necessário verificar se o veículo não se encontra prestes a entrar num período de regeneração. Se for esse o caso, o veículo deve circular até ao final da regeneração. Se a regeneração ocorrer durante a medição das emissões, efetua-se um novo ensaio (incluindo pré-condicionamento), não se considerando os primeiros resultados.

Deve traçar-se o diagrama de todos os resultados das emissões de escape em função da distância percorrida, arredondada para o quilómetro mais próximo, achando-se a reta com o melhor ajuste pelo método dos mínimos quadrados.

Para o Nível 1-A:

Para o cálculo do fator de deterioração, os dados só serão tomados em consideração se os pontos interpolados correspondentes a 5 000 km e ao número de quilómetros que corresponde à vida útil prevista nessa reta estiverem dentro dos limites acima mencionados.

Os dados continuam a ser válidos se a reta atravessar um limite aplicável com um declive negativo (o ponto interpolado correspondente a 5 000 km tem uma ordenada superior à do ponto interpolado do número de quilómetros que corresponde à vida útil prevista), mas o ponto real correspondente do número de quilómetros que corresponde à vida útil prevista estiver abaixo do limite.

Para o Nível 1-B

Para o cálculo do fator de deterioração, os dados só serão tomados em consideração se os pontos extrapolados correspondentes a 3 000 km e ao número de quilómetros que corresponde à vida útil prevista nessa reta estiverem dentro dos limites acima mencionados.

7.1. Calcula-se o fator de deterioração multiplicativo das emissões de escape para cada poluente do seguinte modo:

$$D.E.F. = \frac{Mi_2}{Mi_1}$$

Em que:

Mi_1 = Para o nível 1-A: Emissões mássicas do poluente i, em gramas por km, interpolada para 5 000 km,

Para o nível 1-B: Emissões mássicas do poluente i, em gramas por km, extrapolada para 3 000 km

Mi_2 = Emissões mássicas do poluente i, em g/km, interpoladas para o número de quilómetros que corresponde à vida útil prevista.

Estes valores interpolados devem ser obtidos pelo menos com quatro casas decimais antes de se efetuar a divisão para determinar o fator de deterioração. O resultado deve ser arredondado para três casas decimais.

Se o valor obtido for inferior a 1, o fator de deterioração deve ser considerado igual a 1.

A pedido do fabricante, calcula-se um fator de deterioração aditivo das emissões de escape para cada poluente do seguinte modo:

$$D . E . F . = Mi_2 - Mi_1$$

Se o fator de deterioração aditivo calculado pela fórmula acima indicada for negativo, deve ser colocado a zero.

Estes fatores de deterioração aditivos devem cumprir as regras descritas para os fatores de deterioração multiplicativos em relação ao nível 1-A (WLTP de 4 fases) e ao nível 1B (WLTP de 3 fases).

Apêndice 1

Ciclo normalizado em banco de ensaio (SBC)

O presente apêndice aplica-se apenas ao Nível 1-A

1. INTRODUÇÃO

O ensaio de durabilidade normalizado de envelhecimento em banco de ensaio consiste em envelhecer um sistema de catalisador/sensor de oxigénio e/ou razão ar/combustível num banco de ensaio de envelhecimento, após o ciclo normalizado em banco de ensaio (SBC) descrito no presente apêndice. O SBC requer a utilização de um banco de ensaio de envelhecimento juntamente com um motor como fonte de gás para abastecimento do catalisador. O SBC é um ciclo de 60 segundos que se repete, conforme necessário, no banco de ensaio de envelhecimento, para realizar o envelhecimento para o período requerido. O SBC é definido com base na temperatura do catalisador, na razão ar/combustível do motor e na quantidade de ar secundário injetado a montante do primeiro catalisador.

2. REGULAÇÃO DA TEMPERATURA DO CATALISADOR

2.1. A temperatura do catalisador é medida no leito do catalisador no ponto de temperatura mais elevada do catalisador mais quente. Em alternativa, a temperatura do gás de abastecimento pode ser medida e convertida na temperatura do leito do catalisador por transformação linear, calculada a partir dos dados de correlação recolhidos no banco de ensaio de conceção e envelhecimento do catalisador a utilizar no processo de envelhecimento.

2.2. Regular a temperatura do catalisador na operação estequiométrica (1 a 40 segundos no ciclo) para um mínimo de 800 °C (± 10 °C) selecionando a velocidade do motor, a carga e o tempo de ignição apropriados para o motor. Controlar a temperatura máxima do catalisador que ocorre durante o ciclo a 890 °C (± 10 °C), selecionando a razão ar/combustível do motor apropriada durante a fase de mistura «rica», descrita no quadro C4 Ap1/2.

2.3. Se for utilizada uma regulação baixa de temperatura diferente de 800 °C, a temperatura de regulação elevada deve ser 90 °C superior à temperatura de regulação baixa.

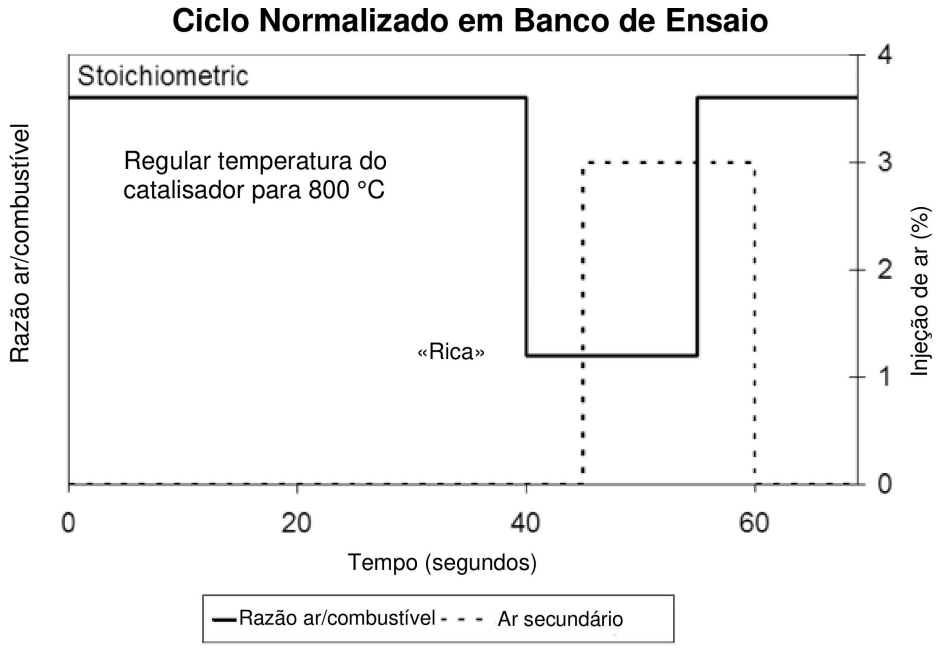
Quadro C4 Ap1/2

Ciclo normalizado em banco de ensaio (SBC)

Tempo (segundos)	Razão ar/combustível do motor	Injeção de ar secundário
1–40	Mistura estequiométrica, com velocidade, carga e tempo de ignição do motor selecionados para atingir uma temperatura mínima do catalisador de 800 °C.	Nenhum
41–45	Mistura «rica» (selecionando a razão ar/combustível para obter um temperatura máxima do catalisador durante a totalidade do ciclo de 890 °C ou 90 °C mais elevada do que a temperatura de regulação mais baixa).	Nenhum
46–55	Mistura «rica» (selecionando a razão ar/combustível para obter um temperatura máxima do catalisador durante a totalidade do ciclo de 890 °C ou 90 °C mais elevada do que a temperatura de regulação mais baixa).	3% (±1%)
56–60	Mistura estequiométrica, com velocidade, carga e tempo de ignição do motor selecionados para atingir uma temperatura mínima do catalisador de 800 °C.	3% (±1%)

Figura C4 Ap1/2

Ciclo Normalizado em Banco de Ensaio



3. EQUIPAMENTO E PROCEDIMENTOS DE ENVELHECIMENTO EM BANCO DE ENSAIO

3.1. Configuração do banco de ensaio de envelhecimento. O banco de ensaio de envelhecimento deve fornecer os valores apropriados relativos ao caudal dos gases de escape, à temperatura, à razão ar/combustível, aos constituintes dos gases de escape e à injeção de ar secundário na entrada do catalisador.

O banco de envelhecimento normalizado é constituído por um motor, um regulador de motor e um dinamómetro. São admissíveis outras configurações (por exemplo, veículo completo no dinamómetro ou um queimador que apresente as condições de escape corretas), desde que sejam cumpridas as condições de entrada do catalisador e as características de regulação especificadas no presente apêndice.

Um único banco de ensaio de envelhecimento pode ter o caudal dos gases de escape separado em várias correntes, desde que cada corrente de escape cumpra os requisitos do presente apêndice. Se o banco de ensaio tiver mais de uma corrente dos gases de escape, podem ser envelhecidos simultaneamente vários catalisadores.

3.2. Instalação do sistema de escape. Todo o sistema constituído pelo(s) catalisador(es) mais o sensor de oxigénio e/ou razão ar/combustível, em conjunto com toda a tubagem de escape que liga estes componentes, é instalado no banco de ensaio. Para motores com várias correntes dos gases de escape (como certos motores V6 e V8), cada banco do sistema de escape deve ser instalado separadamente no banco de ensaio e em paralelo.

No caso de sistemas de escape que contenham vários catalisadores em linha, todo o sistema de catalisadores, incluindo todos os catalisadores, todos os sensores de oxigénio e/ou razão ar/combustível e a tubagem de escape associada, deve ser instalado como uma só unidade para efeitos de envelhecimento. Em alternativa, cada catalisador pode ser envelhecido separadamente durante o período apropriado.

3.3. Medição da temperatura. A temperatura do catalisador deve ser medida por meio de um termopar no leito do catalisador no ponto de temperatura mais elevada do catalisador mais quente. Em alternativa, a temperatura do gás de abastecimento imediatamente antes da entrada do catalisador pode ser medida e convertida na temperatura do leito do catalisador por transformação linear calculada a partir dos dados de correlação recolhidos no banco de ensaio de conceção e envelhecimento do catalisador a utilizar no processo de envelhecimento. A temperatura do catalisador é armazenada digitalmente à velocidade de 1 Hz.

3.4. Medição da razão ar/combustível. Deve prever-se a medição da razão ar/combustível (por exemplo, um sensor de oxigénio de largo alcance) tão perto quanto possível da entrada e saída do catalisador. A informação destes sensores é armazenada digitalmente à velocidade de 1 Hz.

3.5. Balanço do caudal dos gases de escape. Devem ser adotadas disposições para assegurar que a quantidade apropriada de gases de escap (medida em gramas/segundo numa relação estequiométrica, com uma tolerância de ± 5 gramas/ /segundo) passa por cada sistema de catalisador que esteja a ser envelhecido no banco de ensaio.

O caudal apropriado é determinado com base no caudal dos gases de escape que ocorreria no motor do veículo de origem a velocidade e carga constantes do motor selecionado para o envelhecimento em banco de ensaio no ponto 3.6 do presente apêndice.

3.6. Preparação do ensaio. A velocidade, carga e tempo de ignição do motor são selecionadas para atingir uma temperatura do leito do catalisador de 800 °C (± 10 °C) em condições estequiométricas estacionárias.

O sistema de injeção de ar é regulado para fornecer o caudal de ar necessário para produzir 3,0% de oxigénio (± 0,1%) na corrente dos gases de escape em condições estequiométricas estacionárias imediatamente a montante do primeiro catalisador. No ponto de medição da razão ar/combustível a montante (requerida no ponto 3.4 do presente apêndice), lambda tem um valor típico de 1,16 (o que corresponde, aproximadamente, a 3% de oxigénio).

Com a injeção de ar ligada, regular a razão ar/combustível para mistura «rica» de forma a produzir uma temperatura no leito do catalisador de 890 °C (± 10 °C). Um valor ar/combustível típico nesta fase é de lambda igual a 0,94 (aproximadamente, 2% de CO).

3.7. Ciclo de envelhecimento. Os procedimentos normalizados de envelhecimento em banco de ensaio utilizam o ciclo normalizado em banco de ensaio (SBC). O SBC é repetido até ser atingido o envelhecimento calculado a partir da equação de tempo de envelhecimento em banco de ensaio (BAT).

3.8. Garantia de qualidade. As temperaturas e a razão ar/combustível definidas nos pontos 3.3 e 3.4 devem ser periodicamente verificadas (pelo menos a cada 50 horas) durante o ensaio de envelhecimento. Proceder-se-á às regulações necessárias para assegurar que o SBC é corretamente seguido durante todo o processo de envelhecimento.

Após a conclusão do processo de envelhecimento, os valores tempo/temperatura do catalisador recolhidos durante o processo de envelhecimento devem ser tabelados num histograma com grupos de temperaturas de amplitude não superior a 10 °C. A equação BAT e a temperatura de referência efetiva calculada para o ciclo de envelhecimento, em conformidade com o ponto 2.3.1.4 do presente anexo, devem ser utilizadas para determinar se ocorreu, de facto, o envelhecimento térmico apropriado do catalisador. O envelhecimento em banco de ensaio será prolongado se o efeito térmico do tempo de envelhecimento calculado não for pelo menos 95% do envelhecimento térmico visado.

3.9. Arranque e paragem. Deve tomar-se o devido cuidado para assegurar que a temperatura máxima do catalisador para deterioração rápida (por exemplo, 1 050 °C) não ocorre durante o arranque ou a paragem. Podem ser utilizados procedimentos especiais de arranque e paragem a baixa temperatura para excluir este risco.

4. DETERMINAÇÃO EXPERIMENTAL DO FATOR R PARA PROCEDIMENTOS DE DURABILIDADE DO ENVELHECIMENTO EM BANCO DE ENSAIO

4.1. O fator R é o coeficiente de reatividade térmica do catalisador utilizado na equação BAT. Os fabricantes podem determinar experimentalmente o valor de R de acordo com os seguintes procedimentos.

4.1.1. Utilizando o ciclo de ensaio e o equipamento de envelhecimento em banco de ensaio aplicáveis, proceder ao envelhecimento de diversos catalisadores (um mínimo de três catalisadores com a mesma conceção) a diferentes temperaturas de controlo entre a temperatura de funcionamento normal e a temperatura-limite causadora de dano. Medir as emissões [ou a ineficiência do catalisador (eficiência de 1 catalisador)] para cada constituinte dos gases de escape. Garantir que o ensaio final produz dados com um valor entre uma e duas vezes a norma de emissões.

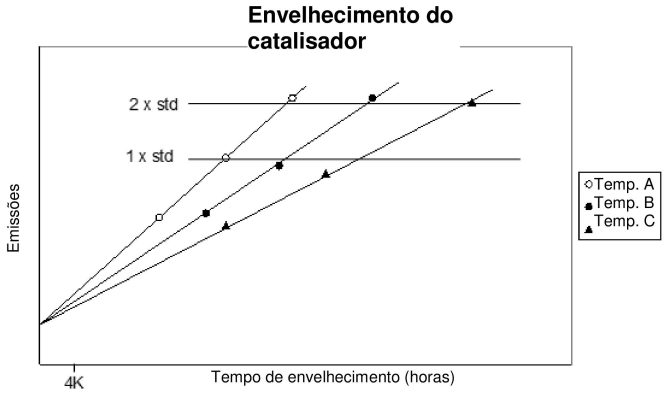
4.1.2. Estimar o valor de R e calcular a temperatura de referência efetiva (Tr) para o ciclo de envelhecimento em banco de ensaio em relação a cada temperatura de regulação, em conformidade com o ponto 2.3.1.4 do presente anexo.

4.1.3. Traçar o gráfico das emissões (ou ineficiência do catalisador) em função do tempo de envelhecimento para cada catalisador. Calcular a reta de correlação para os dados através do método dos mínimos quadrados. Para que o conjunto de dados seja útil para esse fim, os dados devem ter uma ordenada aproximadamente comum entre 0 e 6 400 km. Ver um exemplo na figura C4 Ap1/3.

4.1.4. Calcular o declive da reta de correlação para cada temperatura de envelhecimento.

Figura C4 Ap1/3

Exemplo de envelhecimento do catalisador



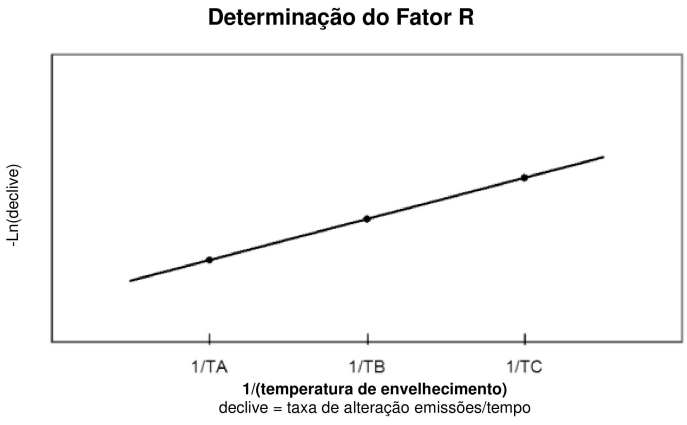
4.1.5. Representar o logaritmo natural (ln) do declive de cada reta de correlação (determinada no ponto 4.1.4) no eixo vertical, em função do inverso da temperatura de envelhecimento [1/(temperatura de envelhecimento, graus K)] no eixo horizontal. Calcular a reta de correlação dos dados através do método dos mínimos quadrados. O declive da reta é o fator R. Ver um exemplo na figura C4 Ap1/4.

4.1.6. Comparar o fator R com o valor inicial que foi utilizado no ponto 4.1.2 do presente apêndice. Se o fator R calculado diferir do valor inicial em mais de 5%, escolher um novo fator R que se situe entre o valor inicial e o valor calculado e repetir os passos constantes dos pontos 4.1.2 a 4.1.6 do presente apêndice para obter um novo fator R. Repetir este processo até que o fator R calculado não difira mais de 5% do fator R inicialmente assumido.

4.1.7. Comparar o fator R determinado separadamente para cada constituinte dos gases de escape. Utilizar o fator R mais baixo (hipótese mais desfavorável) para a equação BAT.

Figura C4 Ap1/4

Determinação do Fator R



Apêndice 2

Ciclo normalizado em banco de ensaio de motores diesel (SDBC)

O presente apêndice aplica-se apenas ao Nível 1-A

1. INTRODUÇÃO

Para os filtros de partículas, o número de regenerações é fundamental para o processo de envelhecimento. Para os sistemas que requerem ciclos de dessulfuração (por exemplo, catalisadores de armazenamento de NO_x), este processo também é significativo.

O ensaio de durabilidade normalizado de envelhecimento em banco de ensaio de motores diesel consiste no envelhecimento de um sistema de pós-tratamento em banco de ensaio, seguindo o ciclo normalizado em banco de ensaio de motores diesel (SDBC) descrito no presente apêndice. O SDBC requer a utilização de um banco de ensaio de envelhecimento juntamente com um motor como fonte de gás para abastecimento do sistema.

Durante o SDBC, as estratégias de regeneração/dessulfuração do sistema devem manter-se em condições normais de funcionamento.

2. O ciclo normalizado em banco de ensaio de motores diesel reproduz as condições de carga e velocidade do motor que se encontram no ciclo SRC, conforme adequado ao período para o qual a durabilidade deve ser determinada. Para acelerar o processo de envelhecimento, as regulações do motor no banco de ensaio podem ser modificadas para reduzir os tempos de carga do sistema. Por exemplo, a regulação da injeção de combustível ou a estratégia do EGR podem ser alteradas.

3. EQUIPAMENTO E PROCEDIMENTOS DE ENVELHECIMENTO EM BANCO DE ENSAIO

3.1. O banco de envelhecimento normalizado é constituído por um motor, um regulador de motor e um dinamómetro. São admissíveis outras configurações (por exemplo, veículo completo no dinamómetro ou um queimador que apresente as condições de escape corretas), desde que sejam cumpridas as condições de entrada do sistema de pós-tratamento e as características de regulação especificadas no presente apêndice.

Um único banco de ensaio de envelhecimento pode ter o caudal dos gases de escape separado em várias correntes, desde que cada corrente dos gases de escape cumpra os requisitos do presente apêndice. Se o banco de ensaio tiver mais de uma corrente dos gases de escape, podem ser envelhecidos simultaneamente vários sistemas de pós-tratamento.

3.2. Instalação do sistema de escape. Todo o sistema de pós-tratamento, em conjunto com toda a tubagem de escape que liga estes componentes, é instalado no banco de ensaio. Para motores com várias correntes dos gases de escape (como certos motores V6 e V8), cada banco do sistema de escape deve ser instalado separadamente no banco de ensaio.

O sistema de pós-tratamento no seu todo deve ser instalado como uma só unidade para efeitos de envelhecimento. Em alternativa, cada componente pode ser envelhecido separadamente durante o período apropriado.

No caso de um sistema de pós-tratamento dos gases de escape à base de reagentes, todo o sistema de injeção deve ser adaptado e estar em funcionamento para se realizar o processo de envelhecimento.

Apêndice 3

Ciclo normalizado de condução em estrada (SRC)

1. INTRODUÇÃO

O ciclo normalizado de condução em estrada (SRC) é um ciclo de acumulação de quilómetros no VH. O veículo pode ser posto a circular numa pista de ensaio ou num dinamómetro de acumulação de quilómetros.

O ciclo consiste em sete voltas num percurso de 6 km. A extensão da volta pode ser alterada de acordo com a extensão da pista de ensaio de acumulação de quilometragem.

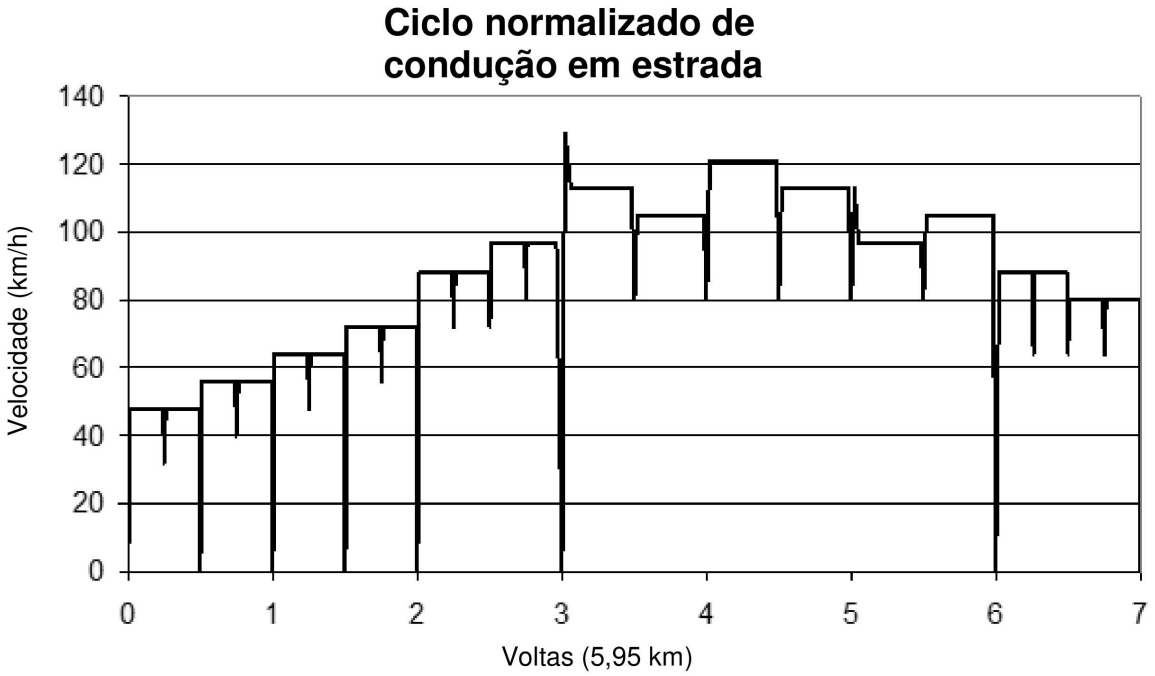
Ciclo normalizado de condução em estrada

Volta	Descrição	Taxa de aceleração típica em m/s²
1	(Arranque do motor) marcha lenta 10 segundos	0
1	Aceleração moderada até 48 km/h	1,79
1	Modo cruzeiro a 48 km/h durante ¼ de volta	0
1	Desaceleração moderada para 32 km/h	–2,23
1	Aceleração moderada até 48 km/h	1,79
1	Modo cruzeiro a 48 km/h durante ¼ de volta	0
1	Desaceleração moderada até parar	–2,23
1	Marcha lenta 5 segundos	0
1	Aceleração moderada até 56 km/h	1,79
1	Modo cruzeiro a 56 km/h durante ¼ de volta	0
1	Desaceleração moderada para 40 km/h	–2,23
1	Aceleração moderada até 56 km/h	1,79
1	Modo cruzeiro a 56 km/h durante ¼ de volta	0
1	Desaceleração moderada até parar	–2,23
2	Marcha lenta 10 segundos	0
2	Aceleração moderada até 64 km/h	1,34
2	Modo cruzeiro a 64 km/h durante ¼ de volta	0
2	Desaceleração moderada para 48 km/h	–2,23
2	Aceleração moderada até 64 km/h	1,34
2	Modo cruzeiro a 64 km/h durante ¼ de volta	0
2	Desaceleração moderada até parar	–2,23
2	Marcha lenta 5 segundos	0
2	Aceleração moderada até 72 km/h	1,34
2	Modo cruzeiro a 72 km/h durante ¼ de volta	0
2	Desaceleração moderada para 56 km/h	–2,23
2	Aceleração moderada até 72 km/h	1,34
2	Modo cruzeiro a 72 km/h durante ¼ de volta	0
2	Desaceleração moderada até parar	–2,23
3	Marcha lenta 10 segundos	0
3	Aceleração forte até 88 km/h	1,79

Volta	Descrição	Taxa de aceleração típica em m/s²
3	Modo cruzeiro a 88 km/h durante ¼ de volta	0
3	Desaceleração moderada para 72 km/h	–2,23
3	Aceleração moderada até 88 km/h	0,89
3	Modo cruzeiro a 88 km/h durante ¼ de volta	0
3	Desaceleração moderada para 72 km/h	–2,23
3	Aceleração moderada até 97 km/h	0,89
3	Modo cruzeiro a 97 km/h durante ¼ de volta	0
3	Desaceleração moderada para 80 km/h	–2,23
3	Aceleração moderada até 97 km/h	0,89
3	Modo cruzeiro a 97 km/h durante ¼ de volta	0
3	Desaceleração moderada até parar	–1,79
4	Marcha lenta 10 segundos	0
4	Aceleração forte até 129 km/h	1,34
4	Desaceleração em roda livre para 113 km/h	–0,45
4	Modo cruzeiro a 113 km/h durante ½ volta	0
4	Desaceleração moderada para 80 km/h	–1,34
4	Aceleração moderada até 105 km/h	0,89
4	Modo cruzeiro a 105 km/h durante ½ volta	0
4	Desaceleração moderada para 80 km/h	–1,34
5	Aceleração moderada até 121 km/h	0,45
5	Modo cruzeiro a 121 km/h durante ½ volta	0
5	Desaceleração moderada para 80 km/h	–1,34
5	Aceleração ligeira até 113 km/h	0,45
5	Modo cruzeiro a 113 km/h durante ½ volta	0
5	Desaceleração moderada para 80 km/h	–1,34
6	Aceleração moderada até 113 km/h	0,89
6	Desaceleração em roda livre para 97 km/h	–0,45
6	Modo cruzeiro a 97 km/h durante ½ volta	0
6	Desaceleração moderada para 80 km/h	–1,79
6	Aceleração moderada até 104 km/h	0,45
6	Modo cruzeiro a 104 km/h durante ½ volta	0
6	Desaceleração moderada até parar	–1,79
7	Marcha lenta 45 segundos	0
7	Aceleração forte até 88 km/h	1,79
7	Modo cruzeiro a 88 km/h durante ¼ de volta	0
7	Desaceleração moderada para 64 km/h	–2,23
7	Aceleração moderada até 88 km/h	0,89
7	Modo cruzeiro a 88 km/h durante ¼ de volta	0

Volta	Descrição	Taxa de aceleração típica em m/s²
7	Desaceleração moderada para 64 km/h	–2,23
7	Aceleração moderada até 80 km/h	0,89
7	Modo cruzeiro a 80 km/h durante ¼ de volta	0
7	Desaceleração moderada para 64 km/h	–2,23
7	Aceleração moderada até 80 km/h	0,89
7	Modo cruzeiro a 80 km/h durante ¼ de volta	0
7	Desaceleração moderada até parar	–2,23

O ciclo normalizado de condução em estrada é representado graficamente na figura a seguir:



Apêndice 3-B

Os ciclos de acumulação de quilometragem

O presente apêndice só é aplicável ao Nível 1-B

O fabricante deve selecionar um dos três ciclos seguintes para o ensaio de durabilidade do veículo completo

1. Modelo A

	Padrão de condução	Rácio de distância
Condução normal	Todos os elementos (marcha lenta sem carga, aceleração, desaceleração, velocidade estabilizada) devem ser colocados em funcionamento a menos de 60 km/h.	superior a 60%
Condução a alta velocidade	Velocidade constante de 100 km/h ou V_max, conforme o valor mais baixo	superior a 20%
Outros	Em conformidade com as boas práticas de engenharia	Nenhum requisito específico, desde que os critérios acima referidos se mantenham

2. Padrão B

	Padrão de condução	Rácio de distância
Número do arranque a partir de posição imobilizada	Mais de 20 vezes por hora	
Condução a alta velocidade	Velocidade constante de 100 km/h ou V_max, conforme o valor mais baixo	superior a 8%
Velocidade média	superior a 45 km/h	
Outros	Todos os elementos (marcha lenta sem carga, aceleração, desaceleração, velocidade estabilizada) devem ser colocados em funcionamento. Padrão de condução previsto mais grave do que o Quadro C4/Ap3b.1 em termos de deterioração	

Quadro C4/Ap3b.1

Modo	Condições de condução	Tempo de funcionamento (s)	Tempo cumulativo (s)
1	Marcha lenta sem carga	10	10
2	Aceleração: 0 → 60 km/h	30	40
3	Velocidade estabilizada: 60 km/h	15	55
4	Desaceleração: 60 → 30 km/h	15	70
5	Aceleração: 30 → 60 km/h	15	85
6	Velocidade estabilizada: 60 km/h	15	100
7	Desaceleração: 60 → 0 km/h	30	130
8	repetir os modos 1 a 7 nove vezes	1 170	1 300
9	Marcha lenta sem carga	10	1 310
10	Aceleração: 0 → 100 (*) km/h	40 (50 (**))	1 350 (1 360 (**))

Modo	Condições de condução	Tempo de funcionamento (s)	Tempo cumulativo (s)
11	Velocidade estabilizada: 100 km/h	200 (190 (**))	1 550
12	Desaceleração: 100 → 0 km/h	50	1 600
13	repetir os modos 1 a 12 até atingir o valor que corresponde à vida útil		

(*) 100 km/h ou V_max, consoante o que for inferior.

(**) para veículos com uma cilindrada igual ou inferior a 0,660 litros, com um comprimento igual ou inferior a 3,40 m, com uma largura igual ou inferior a 1,48 m e uma altura igual ou inferior a 2,00 m, com três ou menos lugares, além do lugar do condutor, e com uma carga útil igual ou inferior a 350 kg.

3. Ciclo normalizado de condução em estrada (SRC) descrito no anexo C4 do apêndice 3

Apêndice 4

Requisitos especiais para os veículos híbridos

1. INTRODUÇÃO

1.1. O presente apêndice estabelece requisitos especiais para o ensaio do tipo 5 de OVC-HEV e NOVC-HEV, tal como estabelecido nos pontos 2 e 3 do presente apêndice.

2. Apenas para o Nível 1-A:

Para OVC-HEV:

É permitido carregar o dispositivo de armazenamento de energia/potência elétrica duas vezes por dia durante a acumulação de quilometragem.

A acumulação de quilometragem utilizando o REESS deve ser inferior à vida útil prevista multiplicada pela soma de todos os fatores de utilização UF_j (UF) para esse veículo, desde o início do ensaio do tipo 1 em modo de perda de carga, até à fase j.

A fase j é a última fase do ciclo de transição, que corresponde ao final do ensaio do tipo 1.

O percurso para acumulação de quilometragem deve ser realizado no modo selecionável pelo condutor que é selecionado sempre que o veículo é ligado (modo predominante) ou no modo recomendado pelo fabricante (se não existir um modo predominante), mediante aprovação do serviço técnico.

Durante a acumulação de quilometragem, tolera-se a mudança para outro modo híbrido, se necessário, para continuar a acumulação de quilometragem, mediante aprovação do serviço técnico.

As medições das emissões de poluentes devem ser efetuadas em condições idênticas às especificadas no ponto 3.2.5 do anexo B8.

3. Para NOVC-HEV:

O percurso para acumulação de quilometragem deve ser realizado no modo selecionável pelo condutor que é selecionado sempre que o veículo é ligado (modo predominante) ou no modo recomendado pelo fabricante (se não existir um modo predominante), mediante aprovação do serviço técnico.

As medições das emissões de poluentes devem ser feitas em condições análogas às especificadas para o ensaio do tipo 1.

ANEXO C5

Sistemas de diagnóstico a bordo (OBD) para os veículos a motor

1. INTRODUÇÃO

O presente anexo trata dos aspetos funcionais dos sistemas de diagnóstico a bordo (OBD) utilizados no controlo das emissões dos veículos a motor.

2. RESERVADO

3. REQUISITOS E ENSAIOS

3.1. Todos os veículos devem estar equipados com um sistema OBD concebido, construído e instalado de modo a poder identificar os diversos tipos de deteriorações e anomalias suscetíveis de ocorrer ao longo da vida útil do veículo. Neste contexto, a entidade homologadora deve aceitar que os veículos que tiverem percorrido uma distância superior à vida útil prevista (em conformidade com o ponto 6.7 do presente regulamento) referido no ponto 3.3.1 do presente anexo apresentem alguns sinais de deterioração no que respeita ao desempenho do sistema OBD, podendo os valores-limite do OBD definidos no quadro 4-A e no quadro 4-B (conforme aplicável) no ponto 3.3.2 do presente regulamento ser excedidos antes de o sistema OBD assinalar qualquer anomalia ao condutor do veículo.

3.1.1. O acesso ao sistema OBD necessário para a inspeção, diagnóstico, manutenção ou reparação do veículo deve ser ilimitado e normalizado. Todos os códigos de anomalia relacionados com as emissões devem ser compatíveis com o ponto 6.5.3.5 do apêndice 1.

3.2. O sistema OBD deve ser concebido, construído e instalado no veículo de um modo que lhe permita cumprir os requisitos do presente anexo nas condições normais de utilização.

3.2.1. Desativação temporária do sistema OBD

3.2.1.1. O fabricante pode prever a desativação do sistema OBD se a capacidade de monitorização deste sistema for afetada por níveis de combustível baixos. A desativação não pode ocorrer se o nível de combustível no reservatório for superior a 20% da sua capacidade nominal.

3.2.1.2. Se apresentar dados e/ou uma avaliação técnica que demonstre de forma satisfatória que a monitorização efetuada não seria fiável em tais condições, o fabricante pode prever a desativação do sistema OBD a temperaturas ambientes inferiores a 266 K (- 7 °C), no momento do arranque do motor, ou a altitudes superiores a 2 440 metros acima do nível do mar. Se, com base em dados e/ou numa avaliação técnica adequados, demonstrar à entidade competente que o sistema produziria um diagnóstico incorreto em tais condições, o fabricante pode também solicitar que seja autorizada a desativação do sistema OBD a outras temperaturas ambientes no momento do arranque do motor. Não é necessário que o indicador de anomalias (IA) se acenda se os valores-limite do OBD forem ultrapassados durante a regeneração, desde que não se verifique qualquer anomalia.

3.2.1.3. No caso dos veículos concebidos para serem equipados com unidades de tomadas de potência, a desativação dos sistemas de monitorização afetados só é autorizada se apenas tiver lugar com a unidade de tomada de potência ativa.

Além das disposições do presente ponto, o fabricante pode desativar temporariamente o sistema OBD nas seguintes condições:

a) Para os veículos multicombustível ou mono/bicombustível a gás, durante um minuto após o reabastecimento, para permitir o reconhecimento da qualidade e da composição do combustível pela UCE;

b) Para os veículos bicombustível, durante cinco segundos após a mudança de combustível, para permitir o reajustamento dos parâmetros do motor;

c) O fabricante pode afastar-se destes limites de tempo se puder demonstrar que a estabilização do sistema de abastecimento após o reabastecimento ou a mudança de combustível demora mais por razões técnicas justificadas. Em qualquer caso, o sistema OBD deve ser reativado logo que a qualidade e a composição do combustível sejam reconhecidas ou os parâmetros do motor estejam reajustados.

3.2.2. Falhas de ignição do motor em veículos equipados com motor de ignição comandada

3.2.2.1. Para condições específicas de carga e velocidade do motor em relação às quais possa ser demonstrado à entidade competente que a deteção de níveis inferiores de falhas de ignição não seria fiável, os fabricantes podem adotar como critério de anomalia uma percentagem de falhas de ignição superior à declarada àquela entidade.

3.2.2.2. Se um fabricante puder demonstrar à autoridade competente que a deteção de níveis mais elevados de percentagens de falhas de ignição não é viável, ou que falhas de ignição não podem ser distinguidas de outros efeitos (por exemplo, estradas irregulares, mudanças de relação da caixa de velocidades, imediatamente a seguir ao arranque do motor, etc.) o sistema de monitorização de falhas de ignição pode ser desativado quando essas condições se verificarem.

3.2.3. A identificação da deterioração ou das anomalias pode também ser efetuada fora de um ciclo de condução (por exemplo, após a paragem do motor).

3.3. Descrição dos ensaios

3.3.1. Os ensaios são realizados com o veículo utilizado no ensaio de durabilidade do tipo 5 descrito no anexo C4 do presente regulamento e segundo o método de ensaio descrito no apêndice 1 do presente anexo. Os ensaios são realizados após a conclusão do ensaio de durabilidade do tipo 5.

Se não for realizado ensaio de durabilidade do tipo 5, ou a pedido do fabricante, nos ensaios de demonstração do sistema OBD pode utilizar-se um veículo devidamente envelhecido e representativo.

3.3.2. O sistema OBD deve indicar a deficiência de um componente ou sistema relacionado com as emissões quando dessa anomalia resultarem emissões que excedam qualquer um dos valores-limite do OBD definidos no ponto 6.8.2 do presente regulamento.

3.3.2.1. Os valores-limite do OBD para os veículos que sejam homologados de acordo com os limites de emissões estabelecidos no ponto 6.3.10 do presente regulamento são definidos nos quadros 4-A e 4-B no ponto 6.8.2 do presente regulamento.

3.3.3. Requisitos da monitorização para veículos equipados com motores de ignição comandada.

Tendo em vista o cumprimento dos requisitos do ponto 3.3.2 do presente anexo, o sistema OBD deve monitorizar no mínimo:

3.3.3.1. A redução da eficiência do catalisador no que respeita às emissões de NMHC e NO_x. Os fabricantes podem monitorizar apenas o primeiro catalisador ou em combinação com o(s) catalisador(es) seguinte(s) a jusante. Considera-se que um catalisador ou combinação de catalisadores monitorizados não está a funcionar corretamente se as emissões excederem os valores-limite do OBD para NMHC ou NO_x definidos no ponto 6.8.2 do presente regulamento.

3.3.3.2. A existência de falhas de ignição do motor nas condições de funcionamento delimitadas pelas seguintes curvas:

a) Uma velocidade máxima de 4 500 min^{-1} ou superior em 1 000 min^{-1} à velocidade máxima atingida num ciclo de ensaio do tipo 1, prevalecendo o valor que for mais baixo;

b) A curva de binário positivo (isto é, carga do motor com a transmissão em ponto morto);

c) Uma curva que una os seguintes pontos de funcionamento do motor: o ponto da curva de binário positivo a 3 000 min^{-1} e o ponto da curva de velocidade máxima definida na alínea a) anterior, correspondente a uma depressão no coletor do motor inferior em 13,33 kPa à depressão existente na curva de binário positivo.

3.3.3.2.1. Taxa de monitorização específica para as falhas de ignição:

Apenas para o Nível 1-B

a) Proteção do catalisador. As falhas de ignição do motor que possam provocar danos no catalisador devido ao calor excessivo devem ser monitorizadas a cada 200 rotações na região especificada no ponto 3.3.3.2.

Se a taxa de falhas de ignição do motor avaliada for inferior a 5%, o limite pode ser fixado em 5%.

b) Ultrapassagem dos valores-limite de emissões. As falhas de ignição do motor que possam provocar o excesso de um valor de emissões devem ser monitorizadas a cada 1 000 rotações na região especificada no ponto 3.3.3.2.

Se a taxa de falhas de ignição do motor avaliada for inferior a 1%, o limite pode ser fixado em 1%.

3.3.3.3. Deterioração do sensor de oxigénio

O presente ponto determina que se deve monitorizar a deterioração de todos os sensores de oxigénio montados e utilizados para monitorizar as anomalias do catalisador em conformidade com os requisitos do presente anexo.

3.3.3.4. Os outros componentes ou sistemas do sistema de controlo das emissões ou os componentes ou sistemas do grupo motopropulsor relacionados com as emissões que estejam ligados a um computador, se ativos para o combustível ativo, e que, em caso de anomalia, possam ser responsáveis por um aumento das emissões do tubo de escape para níveis superiores aos de qualquer um dos valores-limite do OBD definidos nos quadros°4-A e 4-B (conforme aplicável) no ponto 6.8.2 do presente regulamento.

Apresenta-se em seguida uma lista não exaustiva de exemplos de componentes e sistemas representativos:

a) Sistema de recirculação dos gases de escape;

b) Sistema de alimentação de combustível;

c) Sistema de ar secundário;

d) Sistema de regulação das válvulas;

e) Sensor de pressão atmosférica;

f) Sensor de pressão do ar de admissão;

g) Sensor de temperatura do ar de admissão;

h) Sensor do caudal de ar;

i) Sensor da temperatura do fluido de arrefecimento do motor;

j) Sensor de posição do acelerador;

k) Sensor de identificação do cilindro;

l) Sensor do ângulo da cambota

3.3.3.5. A não ser que sejam monitorizados de outro modo, todos os outros componentes do grupo motopropulsor relacionados com as emissões e ligados a um computador, incluindo quaisquer sensores pertinentes que permitem que as funções de monitorização se efetuem, devem ser monitorizados no que respeita à continuidade dos circuitos.

3.3.3.6. O dispositivo eletrónico de controlo da purga das emissões por evaporação deve, no mínimo, ser monitorizado no que respeita à continuidade dos circuitos.

3.3.3.7. Apenas para o Nível 1-A

No que se refere aos motores de ignição comandada de injeção direta, deve ser monitorizada qualquer anomalia que possa fazer com que os níveis de emissões excedam os valores-limite do OBD para as partículas definidos no ponto 6.8.2 do presente regulamento e que, no caso dos motores de ignição por compressão, têm de ser monitorizados em conformidade com os requisitos do presente anexo.

3.3.4. Requisitos de monitorização no caso de veículos equipados com motor de ignição por compressão

Tendo em vista o cumprimento dos requisitos do ponto 3.3.2, o sistema OBD deve monitorizar:

Para o Nível 1-A:

3.3.4.1. A redução da eficiência do catalisador com que o veículo esteja eventualmente equipado;

3.3.4.2. A funcionalidade e a integridade do coletor de partículas com que o veículo esteja eventualmente equipado;

3.3.4.3. O(s) atuador(es) eletrónico(s) de regulação da quantidade de combustível e de regulação da injeção do sistema de abastecimento de combustível no que respeita à continuidade dos circuitos e à total inoperacionalidade;

3.3.4.4. Os outros componentes ou sistemas do sistema de controlo das emissões ou os componentes ou sistemas do grupo motopropulsor relacionados com as emissões que estejam ligados a um computador e que, em caso de anomalia, possam ser responsáveis por um aumento das emissões de escape para níveis superiores a qualquer um dos valores-limite do OBD definidos no ponto 6.8.2 do presente regulamento. Trata-se, por exemplo, dos sistemas ou componentes de monitorização e de controlo do caudal mássico de ar, do caudal volumétrico de ar (e da temperatura), da pressão de sobreabastecimento e da pressão no coletor de admissão (e dos sensores necessários ao desempenho de tais funções);

3.3.4.5. A não ser que sejam monitorizados de outro modo, todos os outros componentes do grupo motopropulsor relacionados com as emissões e ligados a um computador devem ser monitorizados no que respeita à continuidade dos circuitos;

3.3.4.6. Devem ser monitorizadas as anomalias e a redução de eficiência do sistema EGR;

3.3.4.7. Devem ser monitorizadas as anomalias e a redução de eficiência do sistema de pós-tratamento de NO_x que utilize um reagente e o subsistema de dosagem de reagente;

3.3.4.8. Devem ser monitorizadas as anomalias e a redução de eficiência do sistema de pós-tratamento de NO_x que não utilize um reagente.

Para o Nível 1-B:

Todos os componentes do grupo motopropulsor relacionados com as emissões e ligados a um computador devem ser monitorizados no que respeita à continuidade dos circuitos.

Lista de monitorização de circuitos

a) Sensor de pressão atmosférica;

b) Sensor de pressão do ar de admissão;

c) Sensor de temperatura do ar de admissão;

d) Sensor do caudal de ar;

e) Sensor da temperatura do fluido de arrefecimento do motor;

f) Sensor de posição do acelerador;

g) Sensor de identificação do cilindro;

h) Sensor do ângulo da cambota

i) Sensor de regulação da injeção

j) Sensor de regulação da quantidade injetada

k) Sensor de temperatura de injeção

l) Sensor de pressão de injeção

m) Sensor de temperatura do óleo

n) Sensor de pressão do óleo

o) Sensor de temperatura dos gases de escape

p) Sensor de pressão dos gases de escape

3.3.5. Os fabricantes podem demonstrar à entidade homologadora que determinados componentes ou sistemas não necessitam de ser monitorizados se as emissões produzidas não excederem os valores-limite do OBD definidos no ponto 6.8.2 do presente regulamento no caso de os sistemas ou componentes em questão ficarem totalmente inoperacionais ou serem totalmente removidos.

3.3.5.1. Apenas para o Nível 1-A

No entanto, os seguintes dispositivos devem ser monitorizados para a eventualidade de ficarem totalmente inoperacionais ou serem totalmente removidos (se a remoção provocar a ultrapassagem dos limites de emissões previstos no ponto 6.3.10 do presente regulamento):

a) Os coletores de partículas montados em motores de ignição por compressão, enquanto unidade técnica ou integrados num dispositivo combinado de controlo de emissões;

b) Os sistemas de pós-tratamento de NO_x montados em motores de ignição por compressão, enquanto unidade técnica ou integrado num dispositivo combinado de controlo de emissões;

c) Os catalisadores de oxidação diesel (DOC) montados em motores de ignição por compressão, enquanto unidade técnica ou integrados num dispositivo combinado de controlo de emissões.

3.3.5.2. Apenas para o Nível 1-A

Os dispositivos a que se refere o ponto 3.3.5.1 do presente anexo devem também ser monitorizados para deteção de qualquer avaria de que resulte a ultrapassagem dos valores-limite do OBD definidos no ponto 6.8.2 do presente regulamento.

3.4. Deve iniciar-se uma sequência de ensaios de diagnóstico a cada arranque do motor e completar-se essa sequência pelo menos uma vez, se estiverem reunidas as condições adequadas para a realização dos ensaios. Estas últimas devem ser selecionadas de modo a corresponderem às condições de condução normais, representadas pelo ensaio do tipo 1.

3.5. Ativação do indicador de anomalias (IA)

3.5.1. O sistema OBD deve integrar um indicador de anomalias (IA) facilmente visível para o condutor do veículo. O IA não deve ser utilizado para outros fins que não informar o condutor de arranques de emergência, modos preestabelecidos no que respeita às emissões ou rotinas degradadas de emergência. O IA deve ser visível em todas as condições de iluminação razoáveis. Quando ativado, deve exibir um símbolo conforme com a norma ISO 2575. Os veículos não devem estar equipados com mais de um IA geral para problemas relacionados com as emissões. Admitem-se avisadores luminosos distintos para fins específicos (p. ex., sistema de travagem, colocação dos cintos de segurança e pressão do óleo). Está proibida a utilização da cor vermelha para um IA.

3.5.2. Quando uma estratégia de diagnóstico tiver sido concebida para que a ativação do IA exija mais de dois ciclos de pré-condicionamento, o fabricante deve fornecer dados e/ou uma avaliação técnica que demonstre convenientemente que o sistema de monitorização deteta a deterioração dos componentes de um modo igualmente eficaz e atempado. Não são aceites estratégias que exijam, em média, mais de dez ciclos de condução para a ativação do IA. O IA deve também ativar-se sempre que o sistema de controlo do motor passe a um modo de funcionamento preestabelecido permanente no caso de qualquer um dos valores-limite do OBD definidos no ponto 6.8.2 do presente regulamento ter sido ultrapassado ou se o sistema OBD não estiver em condições de cumprir os requisitos básicos de monitorização especificados no ponto 3.3.3 ou no ponto 3.3.4 do presente anexo. Nos períodos em que ocorrerem falhas de ignição do motor numa proporção (a especificar pelo fabricante) suscetível de danificar o catalisador, o IA deve funcionar num modo avisador distinto, por exemplo, emissão de um sinal luminoso intermitente. Por outro lado, o IA deve permanecer ativado enquanto o motor não arrancar ou rodar depois de a chave da ignição do veículo ter sido colocada na posição «ligado» e deve desativar-se depois do arranque do motor, se, entretanto, não for detetada qualquer anomalia.

3.6. Armazenamento de códigos de anomalia

3.6.1. O sistema OBD deve registar os códigos de anomalia pendentes e confirmados indicativos do estado do sistema de controlo das emissões. Devem ser utilizados códigos de estado (códigos de preparação) diferentes para identificar os sistemas de controlo das emissões que funcionam corretamente e os sistemas de controlo das emissões cuja avaliação completa exige que o veículo continue a funcionar. Se o IA se ativar devido à ocorrência de anomalias ou à passagem a um modo de funcionamento preestabelecido permanente para as emissões, deve ser armazenado um código de anomalia que identifique a área provável de ocorrência dessa deficiência. Nos casos mencionados nos pontos 3.3.3.5 e 3.3.4.5, devem igualmente ser armazenados códigos de anomalia.

3.6.2. A distância percorrida pelo veículo enquanto o IA é ativado deve estar disponível a qualquer momento através da porta série do conector de ligação normalizado

3.6.3. No caso dos veículos equipados com um motor de ignição comandada, não é necessário que os cilindros em que ocorrem falhas de ignição sejam identificados separadamente, desde que seja armazenado um código de anomalia distinto para as falhas de ignição ocorridas num ou em vários cilindros.

3.7. Corte do IA

3.7.1. Se já não ocorrer qualquer falha de ignição com níveis suscetíveis de danificar o catalisador (em conformidade com as especificações do fabricante) ou se o motor passar a funcionar em condições de velocidade e carga nas quais o nível da falha de ignição em questão já não seja suscetível de danificar o catalisador, o IA pode ser comutado para o anterior modo de ativação durante o primeiro ciclo de condução em que o nível de falha foi detetado e pode ser comutado para o modo ativado normal nos ciclos de condução subsequentes. Se o IA for comutado para o anterior modo de ativação, os códigos de anomalia correspondentes e as condições armazenadas da trama retida podem ser apagados.

3.7.2. No caso de qualquer outra anomalia, o IA pode ser desativado depois de efetuados três ciclos de condução consecutivos durante os quais o sistema de monitorização responsável pela ativação do referido indicador já não detete a anomalia em questão, nem sejam identificadas outras anomalias que desencadeiem separadamente a ativação do IA.

3.8. Apagamento de um código de anomalia

3.8.1. O sistema OBD pode apagar um código de anomalia, bem como a distância percorrida e a trama retida correspondente, se a mesma anomalia não voltar a ocorrer em pelo menos 40 ciclos de aquecimento do motor ou 40 ciclos de condução em que os critérios seguintes são satisfeitos:

a) O tempo decorrido desde o arranque do motor é igual ou superior a 600 segundos;

b) O funcionamento acumulado do veículo a uma velocidade igual ou superior a 40 km/h ocorre durante 300 segundos ou mais;

c) O funcionamento contínuo do veículo em marcha lenta sem carga (ou seja, pedal do acelerador solto e velocidade do veículo igual ou inferior a 1,6 km/h) durante 30 segundos ou mais.

3.9. Veículos bicombustível funcionando a gás

Em geral, aos veículos bicombustível funcionando a gás, são aplicáveis, para cada tipo de combustível [gasolina e (GN/biometano)/GPL], todos os requisitos do sistema OBD que se apliquem a um veículo monocombustível. Nesse sentido, deve ser usada uma das duas opções seguintes referidas nos pontos 3.9.1 ou 3.9.2 do presente anexo, ou qualquer combinação de ambas.

3.9.1. Um sistema OBD para os dois tipos de combustível.

3.9.1.1. Devem ser adotados os seguintes procedimentos para cada diagnóstico num único sistema OBD relativamente ao funcionamento a gasolina e ao funcionamento a (GN/biometano)/GPL, quer independentemente do combustível utilizado, quer em função do tipo de combustível específico:

a) Ativação do indicador de anomalias (IA) (ver ponto 3.5 do presente anexo);

b) Armazenamento de códigos de anomalia (ver ponto 3.6 do presente anexo);

c) Corte do IA (ver ponto 3.7 do presente anexo);

d) Apagamento de um código de anomalia (ver ponto 3.8 do presente anexo).

Para os componentes ou sistemas a monitorizar, podem ser usados diagnósticos separados para cada tipo de combustível ou um diagnóstico comum.

3.9.1.2. O sistema OBD pode estar instalado num ou em vários computadores.

3.9.2. Dois sistemas OBD diferentes, um para cada tipo de combustível.

3.9.2.1. Devem ser adotados os seguintes procedimentos independentemente uns dos outros quando o veículo funcionar a gasolina ou a (GN/biometano)/GPL:

a) Ativação do indicador de anomalias (IA) (ver ponto 3.5 do presente anexo);

b) Armazenamento de códigos de anomalia (ver ponto 3.6 do presente anexo);

c) Corte do IA (ver ponto 3.7 do presente anexo);

d) Apagamento de um código de anomalia (ver ponto 3.8 do presente anexo).

3.9.2.2. Os sistemas OBD separados podem estar instalados num ou em vários computadores.

3.9.3. Requisitos específicos relativos à transmissão de sinais de diagnóstico de veículos bicombustível funcionando a gás

3.9.3.1. A pedido de um instrumento de diagnóstico, os sinais de diagnóstico devem ser transmitidos a um ou mais endereços-fonte. A utilização de endereços-fonte está descrita na norma referida no ponto 6.5.3.2, alínea a), do apêndice 1 do presente anexo.

3.9.3.2. A identificação da informação específica do combustível pode ser realizada:

a) Mediante a utilização de endereços-fonte; e/ou

b) Mediante a utilização de um comutador de combustível; e/ou

c) Mediante a utilização de códigos de anomalia específicos do combustível.

3.9.4. No que diz respeito ao código de estado (conforme descrito no ponto 3.6 do presente anexo), deve ser usada uma das seguintes opções se um ou mais dos diagnósticos indicadores de disponibilidade estiver relacionado com o tipo de combustível:

a) O código de estado é específico do combustível, ou seja, utilização de dois códigos de estado, um para cada tipo de combustível;

b) O código de estado deve indicar a avaliação completa dos sistemas de controlo para ambos os tipos de combustível [gasolina e (GN/biometano)/GPL], quando tiver sido feita a avaliação completa dos sistemas de controlo para um dos tipos de combustível.

Se nenhum diagnóstico indicador de disponibilidade estiver relacionado com o tipo de combustível, apenas terá de ser tido em conta um código de estado.

3.10. Disposições adicionais para veículos que apliquem estratégias de paragem do motor.

3.10.1. Ciclo de condução

3.10.1.1. Os arranques do motor autónomos comandados pelo sistema de comando do motor após uma paragem inopinada do motor podem ser considerados um novo ciclo de condução ou uma continuação do ciclo de condução em curso.

4. REQUISITOS RELATIVOS À HOMOLOGAÇÃO DE SISTEMAS DE DIAGNÓSTICO A BORDO

4.1. Um fabricante pode solicitar à entidade homologadora que aceite um sistema OBD para homologação, não obstante o sistema apresentar uma ou mais deficiências cuja natureza não permita o cumprimento integral das disposições específicas do presente anexo. A entidade homologadora pode aprovar, no máximo, dois componentes ou sistemas diferentes com uma ou mais deficiências.

Se o fabricante adotar condições específicas para as falhas de ignição definidas no ponto 3.3.3.2.1 do presente anexo, estas condições não devem ser consideradas deficiências.

4.2. Ao analisar o pedido, a entidade homologadora deve determinar se o cumprimento dos requisitos do presente anexo não é exequível nem razoável.

A entidade homologadora deve ter em consideração os dados pormenorizados fornecidos pelo fabricante, nomeadamente fatores como a exequibilidade técnica, o tempo necessário e os ciclos de produção, incluindo a entrada ou a saída de serviço dos projetos de motores ou de veículos, as atualizações programadas dos computadores e em que medida o sistema OBD será eficaz relativamente ao cumprimento dos requisitos do presente regulamento, bem como se o fabricante revelou ter desenvolvido um nível aceitável de esforços para garantir o cumprimento dos requisitos do presente regulamento.

4.2.1. A entidade homologadora não deve deferir qualquer pedido relativo a uma deficiência que inclua a total ausência de um monitor de diagnóstico exigido ou de registo e transmissão obrigatórios de dados relacionados com um monitor.

4.2.2. Para o Nível 1-A:

A entidade homologadora não deve deferir qualquer pedido relativo a uma deficiência que não respeite os valores-limite do OBD definidos no ponto 6.8.2 do presente regulamento.

Para o Nível 1-B

A autoridade competente deve rejeitar qualquer pedido relativo a uma deficiência que não respeite os valores--limite do OBD estabelecidos na legislação regional, multiplicado por um fator exigido pela legislação regional até um fator máximo de dois.

4.3. Ao determinar a ordem das deficiências identificadas, as deficiências relativas aos pontos 3.3.3.1, 3.3.3.2 e 3.3.3.3 do presente anexo, no que diz respeito aos motores de ignição comandada, e aos pontos 3.3.4.1, 3.3.4.2 e 3.3.4.3 do presente anexo, no que diz respeito aos motores de ignição por compressão, devem ser identificadas em primeiro lugar.

4.4. Antes da homologação ou aquando da homologação, não deve ser deferido qualquer pedido relativo a uma deficiência em relação aos requisitos do ponto 6.5, com exceção do disposto no ponto 6.5.3.5 do apêndice 1 do presente anexo.

4.5. Período autorizado para manutenção de uma deficiência

4.5.1. Uma deficiência pode continuar a existir durante um período de dois anos após a data da homologação, a menos que possa ser devidamente demonstrado que seriam necessárias modificações substanciais dos equipamentos do veículo e um período suplementar superior a dois anos para a corrigir. Nesse caso, a deficiência pode manter-se por um período máximo de três anos.

4.5.2. Um fabricante pode solicitar à entidade homologadora que autorize a posteriori uma deficiência se esta for detetada após a concessão da homologação inicial. Neste caso, a deficiência pode continuar a existir durante um período de dois anos após a data da notificação à entidade homologadora, a menos que possa ser devidamente demonstrado que seriam necessárias modificações substanciais dos equipamentos do veículo e um período suplementar superior a dois anos para a corrigir. Nesse caso, a deficiência pode manter-se por um período máximo de três anos.

4.6. A pedido do fabricante, um veículo com um sistema OBD pode ser aceite para homologação no que diz respeito às emissões, mesmo que o sistema apresente uma ou mais deficiências que não permitam cumprir totalmente os requisitos do presente anexo, desde que sejam cumpridas as disposições administrativas específicas definidas no ponto 3 do presente anexo.

A entidade em causa deve notificar da sua decisão de deferimento do pedido relativo à deficiência todas as Partes no Acordo de 1958 que apliquem o presente regulamento.

Apêndice 1

Aspetos funcionais dos sistemas de diagnóstico a bordo (OBD)

1. INTRODUÇÃO

O presente apêndice descreve a metodologia a seguir nos ensaios previstos no ponto 3 do presente anexo. É descrito o método a utilizar na verificação do funcionamento de um sistema de diagnóstico a bordo (OBD) instalado num veículo, método esse que se baseia na simulação de um funcionamento anómalo de determinados subsistemas do sistema de gestão do motor ou de controlo das emissões. Define igualmente procedimentos para determinação da durabilidade dos sistemas OBD.

O fabricante deve fornecer os dispositivos elétricos e/ou componentes defeituosos a utilizar na simulação de anomalias. Quando medidos através do ciclo de ensaio do tipo 1, esses componentes ou dispositivos defeituosos não devem levar a que as emissões do veículo excedam em mais de 20% os valores-limite do OBD definidos nos quadros 4-A e 4-B (conforme aplicável) no ponto 6.8.2 do presente regulamento. No tocante a anomalias elétricas (curto-circuito/circuito aberto), as emissões podem exceder estes valores-limite do OBD em mais de 20%.

Quando o veículo for ensaiado com os componentes ou dispositivos defeituosos montados, o sistema OBD deve ser homologado se o IA for ativado. O sistema OBD é igualmente homologado se o IA for ativado abaixo dos valores-limite do OBD.

2. DESCRIÇÃO DO ENSAIO

2.1. O ensaio dos sistemas OBD consiste nas seguintes fases:

2.1.1. Simulação de uma anomalia de um componente do sistema de gestão do motor ou de controlo das emissões;

2.1.2. Pré-condicionamento do veículo com a anomalia simulada em conformidade com o procedimento especificado nos pontos 6.2.1 ou 6.2.2 do presente apêndice;

2.1.3. Condução do veículo com a anomalia simulada em conformidade com o ciclo de ensaio do tipo 1 e medição das emissões do veículo. Ao conduzir o veículo com uma anomalia simulada, não se aplicam as tolerâncias e os índices do traçado de condução definidos no ponto 2.6.8.3.2 do anexo B6;

2.1.4. Determinação da reação ou ausência de reação do sistema OBD à anomalia simulada e indicação de existência de anomalia ao condutor do veículo de forma adequada.

2.2. Em alternativa, e a pedido do fabricante, poder-se-á simular eletronicamente uma anomalia de um ou mais componentes nas condições previstas no ponto 6 do presente apêndice.

2.3. Se for possível demonstrar à entidade homologadora que a monitorização nas condições verificadas durante o ciclo de ensaio do tipo 1 imporia restrições às condições de monitorização do veículo em circulação, os fabricantes podem solicitar que a referida monitorização seja levada a cabo fora do ciclo de ensaio do tipo 1.

3. VEÍCULO E COMBUSTÍVEL A UTILIZAR NOS ENSAIOS

3.1. Veículo

O veículo de ensaio deve cumprir os requisitos do ponto 2.3 do anexo B6 do presente regulamento.

3.2. Combustível

Deve ser utilizado o combustível de referência adequado para o ensaio, conforme definido no anexo B3 do presente regulamento. O tipo de combustível para cada modo de anomalia a ensaiar (descrito no ponto 6.3 do presente apêndice) pode ser selecionado pela entidade homologadora de entre os combustíveis de referência mencionados no anexo B3 do presente regulamento, no caso de um ensaio de um veículo monocombustível ou bicombustível a gás. O tipo de combustível selecionado não deve ser alterado durante qualquer uma das fases de ensaio (descritas nos pontos 2.1 a 2.3 do presente apêndice). No caso de utilização de GPL ou GN/biometano como combustíveis, é admissível que o motor arranque com gasolina e seja comutado para GPL ou GN/biometano após um período predeterminado, que é controlado automaticamente e não está sob o controlo do condutor.

4. Temperatura e pressão de ensaio

4.1. As condições de temperatura e pressão de ensaio devem cumprir os requisitos do ensaio do tipo 1 descrito no anexo B6 do presente regulamento.

5. Equipamento de ensaio

5.1. Banco dinamométrico

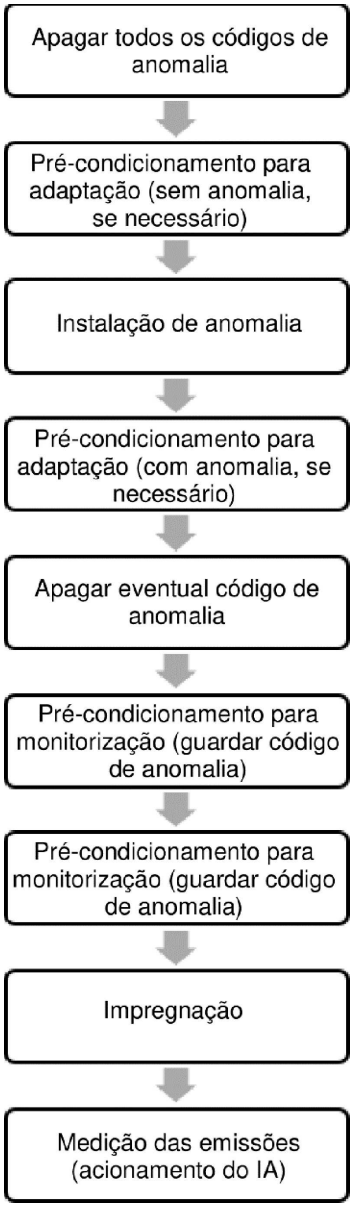
O banco dinamométrico deve cumprir os requisitos do anexo B5 do presente regulamento.

6. PROCEDIMENTO DE ENSAIO DO SISTEMA OBD

A figura C5.Ap1/1. apresenta uma panorâmica do procedimento de ensaio do OBD. Esta informação é meramente informativa.

Figura C5.Ap1/1

Panorâmica do ensaio de demonstração



6.1. O ciclo de funcionamento no banco dinamométrico deve ser o WLTC aplicável conduzido no ensaio do tipo 1, conforme especificado na parte B dos anexos.

6.1.1. Não é necessário realizar o ensaio do tipo 1 para a demonstração de anomalias elétricas (curto-circuito/circuito aberto). O fabricante pode demonstrar estes modos de anomalia utilizando condições de condução que recorram ao componente e nas quais se verifiquem as condições de monitorização. Tais condições devem ser documentadas no dossiê de homologação.

6.1.2. No início de cada modo de anomalia a demonstrar, deve ser apagada a memória dos códigos de anomalia.

6.2. Pré-condicionamento do veículo

6.2.1. Pré-condicionamento para adaptação

O pré-condicionamento para adaptação é constituído por duas partes:

a) Pré-condicionamento para adaptação sem anomalia

b) Pré-condicionamento para adaptação com anomalia

ao critério do fabricante.

Nível 1-A

O pré-condicionamento para adaptação é constituído por um ou mais ensaios consecutivos do WLTC de quatro fases. A pedido do fabricante, e mediante aprovação da entidade homologadora, pode ser utilizado um método de adaptação alternativo aos ensaios de quatro fases.

Se o código de anomalia for armazenado após o pré-condicionamento para adaptação, o fabricante deve apagar o código de anomalia.

Nível 1-B

O pré-condicionamento para adaptação é constituído por um ou mais ensaios consecutivos do WLTC de três fases. A pedido do fabricante, e mediante aprovação da entidade homologadora, pode ser utilizado um método de adaptação alternativo aos ensaios de três fases.

Se o código de anomalia for armazenado após o pré-condicionamento para adaptação, o fabricante deve apagar o código de anomalia.

6.2.2. Pré-condicionamento para monitorização

6.2.2.1. Apenas para o Nível 1-A

Em função do tipo de motor e depois de introduzido um dos modos de anomalia previstos no ponto 6.3 do presente apêndice, o veículo deve ser pré-condicionado através da execução de pelo menos dois ensaios WLTC de quatro fases consecutivos.

Apenas para o Nível 1-B

Em função do tipo de motor e depois de introduzido um dos modos de anomalia previstos no ponto 6.3 do presente apêndice, o veículo deve ser pré-condicionado através da execução de pelo menos dois ensaios WLTC de três fases consecutivos.

6.2.3. Apenas para o Nível 1-A

A pedido do fabricante, e mediante aprovação da entidade homologadora, podem ser utilizados métodos de pré-condicionamento alternativos.

A razão para a utilização de ciclos de pré-condicionamento adicionais ou métodos de pré-condicionamento alternativos, bem como os pormenores desses ciclos/métodos, devem ser registados na documentação de homologação.

6.3. Modos de anomalia a ensaiar

6.3.1. Veículos equipados com motor de ignição comandada:

6.3.1.1. Substituição do catalisador por um catalisador deteriorado ou defeituoso ou simulação eletrónica deste tipo de anomalia.

6.3.1.2. Falhas de ignição do motor em condições análogas às previstas para a monitorização das falhas de ignição no ponto 3.3.3.2 do presente anexo.

6.3.1.3. Substituição do sensor de oxigénio por um sensor de oxigénio deteriorado ou defeituoso ou simulação eletrónica deste tipo de anomalia.

6.3.1.4. Desconexão elétrica de qualquer outro componente relacionado com as emissões e ligado a um computador de gestão do grupo motopropulsor (se ativado para o tipo de combustível selecionado).

6.3.1.5. Desconexão elétrica do dispositivo eletrónico de controlo da purga de emissões por evaporação (se o veículo estiver equipado com este tipo de dispositivo e se este estiver ativado para o tipo de combustível selecionado).

6.3.2. Veículos equipados com motor de ignição por compressão:

6.3.2.1. Caso exista, substituição do catalisador por um catalisador deteriorado ou defeituoso ou simulação eletrónica desse tipo de anomalia.

6.3.2.2. Caso exista, remoção do coletor de partículas completo ou, se os sensores forem parte integrante do coletor, montagem de um conjunto coletor de partículas defeituoso.

6.3.2.3. Desconexão elétrica de todos os atuadores eletrónicos de regulação da quantidade de combustível e de regulação da injeção do sistema de abastecimento de combustível.

6.3.2.4. Desconexão elétrica de qualquer outro componente relacionado com as emissões e ligado a um computador de gestão do grupo motopropulsor.

6.3.2.5. Tendo em vista o cumprimento das disposições dos pontos 6.3.2.3 e 6.3.2.4 e mediante aprovação da entidade homologadora, o fabricante deve tomar as medidas adequadas para demonstrar que o sistema OBD indica a existência de uma anomalia quando ocorre uma desconexão.

6.3.2.6. O fabricante deve demonstrar que as anomalias do caudal de EGR e do seu sistema de arrefecimento são detetadas pelo sistema OBD durante o respetivo ensaio de homologação.

6.4. Ensaio do sistema OBD

6.4.1. Veículos equipados com motor de ignição comandada:

6.4.1.1. Depois de pré-condicionado conforme previsto no ponto 6.2, submete-se o veículo a um ensaio do tipo 1.

O IA deve ser ativado, o mais tardar, antes do final do ensaio em qualquer das condições previstas nos pontos 6.4.1.2 a 6.4.1.6. O IA pode também ser ativado durante o pré-condicionamento. O serviço técnico pode substituir esses modos de anomalia por outros, em conformidade com o ponto 3.3.3.4 do presente anexo. Contudo, para efeitos de homologação, o número total de anomalias simuladas não deve ser superior a quatro.

No caso de um ensaio de um veículo bicombustível funcionando a gás, devem ser utilizados os dois tipos de combustível, com um máximo de quatro anomalias simuladas à discrição da entidade homologadora.

6.4.1.2. Substituição de um catalisador por um catalisador deteriorado ou defeituoso ou simulação eletrónica de um catalisador deteriorado ou defeituoso de que resulte um nível de emissões de NMHC ou emissões de NOx superiores aos valores-limite do OBD definidos no ponto 6.8.2 do presente regulamento.

6.4.1.3. Falhas de ignição induzidas em condições análogas às previstas para a monitorização das falhas de ignição no ponto 3.3.3.2 do presente anexo, de que resultem níveis de emissões que excedam qualquer um dos valores-limite do OBD definidos no ponto 6.8.2 do presente regulamento.

6.4.1.4. Substituição de um sensor de oxigénio por um sensor de oxigénio deteriorado ou defeituoso ou simulação eletrónica de um sensor de oxigénio deteriorado ou defeituoso de que resultem níveis de emissões que excedam qualquer um dos valores-limite do OBD definidos no ponto 6.8.2 do presente regulamento.

6.4.1.5. Desconexão elétrica do dispositivo eletrónico de controlo da purga de emissões por evaporação (se o veículo estiver equipado com este tipo de dispositivo e se este estiver ativado para o tipo de combustível selecionado).

6.4.1.6. Desconexão elétrica de qualquer outro componente do grupo motopropulsor relacionado com as emissões e ligado a um computador de que resultem níveis de emissões que excedam qualquer um dos valores-limite do OBD definidos no ponto 6.8.2 do presente regulamento (se ativado para o tipo de combustível selecionado).

6.4.2. Veículos equipados com motores de ignição por compressão:

6.4.2.1. Depois de pré-condicionado conforme previsto no ponto 6.2, submete-se o veículo a um ensaio do tipo 1.

O IA deve ser ativado, o mais tardar, antes do final do ensaio em qualquer das condições previstas nos pontos 6.4.2.2 a 6.4.2.5 do presente apêndice. O IA pode também ser ativado durante o pré-condicionamento. O serviço técnico pode substituir esses modos de anomalia por outros, em conformidade com o ponto 3.3.4.4 do presente anexo. Contudo, para efeitos de homologação, o número total de anomalias simuladas não deve ser superior a quatro.

6.4.2.2. Caso exista, substituição de um catalisador por um catalisador deteriorado ou defeituoso ou simulação eletrónica de um catalisador deteriorado ou defeituoso de que resultem níveis de emissões que excedam qualquer um dos valores-limite do OBD definidos no ponto 6.8.2 do presente regulamento.

6.4.2.3. Caso exista, remoção do coletor de partículas completo ou substituição do coletor por um coletor de partículas defeituoso que cumpra as condições enunciadas no ponto 6.3.2.2, de que resultem níveis de emissões superiores a qualquer um dos valores-limite do OBD definidos no ponto 6.8.2 do presente regulamento.

6.4.2.4. Nas condições previstas no ponto 6.3.2.5, desconexão de todos os atuadores eletrónicos de regulação da quantidade de combustível e de regulação da injeção do sistema de abastecimento de combustível de que resultem níveis de emissões superiores a qualquer um dos valores-limite do OBD definidos no ponto 6.8.2 do presente regulamento.

6.4.2.5. Nas condições previstas no ponto 6.3.2.5, desconexão de qualquer outro componente do grupo motopropulsor relacionado com as emissões e ligado a um computador de que resultem níveis de emissões superiores a qualquer um dos valores-limite do OBD definidos no ponto 6.8.2 do presente regulamento.

6.5. Sinais de diagnóstico

6.5.1. Reservado

6.5.1.1. Ao ser detetada a primeira anomalia de um componente ou sistema, a «trama retida» correspondente às condições do motor no momento deve ser armazenada na memória do computador. Se, subsequentemente, ocorrer uma anomalia no sistema de alimentação de combustível ou sob a forma de falhas de ignição, a trama de condições armazenada anteriormente deve ser substituída pelas condições correspondentes a essa anomalia do sistema de alimentação de combustível ou às falhas de ignição em questão, consoante o que ocorrer primeiro. As condições do motor armazenadas devem incluir, entre outras, o valor da carga calculado, a velocidade do motor (RPM), os valores da regulação fina do combustível (se conhecidos), a pressão do combustível (se conhecida), a velocidade do veículo (se conhecida), a temperatura do líquido de arrefecimento do motor, a pressão no coletor de admissão (se conhecida), o estado do sistema de alimentação de combustível (por exemplo, com ou sem sinal de reabastecimento, se conhecido) e o código de anomalia que esteve na origem do armazenamento dos dados. A trama armazenada deve corresponder ao conjunto de condições mais apropriado para uma reparação eficaz, escolhido pelo fabricante. Só é necessária uma trama de dados. Os fabricantes podem optar por armazenar mais tramas de dados, desde que pelo menos a trama requerida possa ser lida por um instrumento de diagnóstico genérico que cumpra as especificações dos pontos 6.5.3.2 e 6.5.3.3 do presente apêndice. Se o código de anomalia que esteve na origem do armazenamento das condições em questão for apagado, em conformidade com o ponto 3.9 do presente anexo, as condições do motor armazenadas podem igualmente ser apagadas.

6.5.1.2. Para além da trama retida necessária, e desde que as informações indicadas sejam acessíveis ao computador de bordo ou possam ser determinadas com base nas informações acessíveis ao computador de bordo, os sinais a seguir enumerados devem poder ser comunicados através da porta-série do conector normalizado de ligação para dados, mediante pedido nesse sentido: número de códigos de diagnóstico de anomalias, temperatura do líquido de arrefecimento do motor, estado do sistema de alimentação de combustível (por exemplo, com ou sem sinal de reabastecimento), valor(es) de regulação fina do combustível, avanço da ignição, temperatura do ar de admissão, pressão do ar no coletor de admissão, caudal de ar, velocidade do motor (RPM), valor de saída do sensor da posição da borboleta do acelerador, estado do ar secundário (ascendente, descendente ou atmosférico), valor calculado da carga, velocidade do veículo, pressão do combustível, sensor de oxigénio, sensor lambda e número do código de anomalia.

Os sinais devem ser fornecidos em unidades normalizadas baseadas nas especificações do ponto 6.5.3 do presente apêndice. Os sinais efetivos devem ser claramente identificados, separadamente dos sinais do modo degradado de emergência («limp home») e dos valores preestabelecidos.

6.5.1.3. No caso de sistemas de controlo das emissões que sejam objeto de ensaios específicos de avaliação a bordo (catalisador, sensor de oxigénio, etc.), com exceção da deteção de falhas de ignição, da monitorização do sistema de alimentação de combustível e da monitorização completa dos componentes, os resultados do ensaio mais recente a que o veículo foi sujeito e os limites com os quais o sistema é comparado devem ser acessíveis através da porta-série de dados do conector normalizado de ligação para dados, em conformidade com as especificações do ponto 6.5.3 do presente apêndice. No que se refere aos componentes e sistemas monitorizados acima excluídos, uma indicação de válido/não-válido referente aos resultados de ensaio mais recentes deve ser acessível através do conector da ligação para dados.

Todos os dados que devem ser armazenados em relação ao desempenho em circulação do OBD, em conformidade com as disposições do ponto 7.6 do presente apêndice, devem ser acessíveis pela porta-série de dados do conector normalizado de ligação para dados, em conformidade com as especificações do ponto 6.5.3 do presente apêndice.

6.5.1.4. Os requisitos do sistema OBD com base nos quais o veículo é homologado e os principais sistemas de controlo das emissões monitorizados pelo sistema OBD em conformidade com o ponto 6.5.3.3 do presente apêndice devem ser acessíveis pela porta-série de dados do conector normalizado de ligação para dados, em conformidade com as especificações do ponto 6.5.3 do presente apêndice.

6.5.1.5. Relativamente a todos os modelos de veículos que entrem em circulação, o número de identificação da calibração do software deve ser disponibilizado pela porta-série do conector normalizado de ligação para dados. O número de identificação da calibração do software deve ser fornecido num formato normalizado.

6.5.2. Não é necessário que o sistema de diagnóstico do controlo das emissões avalie os componentes durante a ocorrência de uma anomalia se tal puder comprometer as condições de segurança ou provocar o colapso do componente.

6.5.3. O acesso ao sistema de diagnóstico do controlo de emissões deve ser normalizado e ilimitado e conforme às normas ISO e/ou à especificação SAE seguintes. Podem ser utilizadas versões posteriores, ao critério do fabricante.

6.5.3.1. As ligações de comunicação entre o equipamento de bordo e o equipamento externo devem obedecer à norma a seguir indicada:

a) Norma ISO 15765-4:2011 «Road vehicles — Diagnostics on Controller Area Network (CAN) — Part 4: Requirements for emissions-related systems», de 1 de fevereiro de 2011.

6.5.3.2. Normas aplicadas à transmissão de informações pertinentes relativas ao sistema OBD:

a) Norma ISO 15031-5 «Road vehicles – Communication between vehicle and external test equipment for emissions-related diagnostics – Part 5: Emissions-related diagnostic services», de 1 de abril de 2011 ou SAE J1979 de 23 de fevereiro de 2012;

b) Norma ISO 15031-4 «Road vehicles – Communication between vehicle and external test equipment for emissions related diagnostics – Part 4: External test equipment», de 1 de junho de 2005 ou SAE J1978 de 30 de abril de 2002;

c) Norma ISO 15031-3 «Road vehicles – Communication between vehicle and external test equipment for emissions related diagnostics – Part 3: Diagnostic connector and related electrical circuits: specification and use», de 1 de julho de 2004 ou SAEJ 1962 de 26 de julho de 2012;

d) Norma ISO 15031-6 «Road vehicles – Communication between vehicle and external test equipment for emissions related diagnostics – Part 6: Diagnostic trouble code definitions», de 13 de agosto de 2010 or SAE J2012 de 7 de março de 2013;

e) Norma ISO 27145 «Road vehicles – Implementation of World-Wide Harmonized On-Board Diagnostics (WWH-OBD)», de 15 de agosto de 2012, com a restrição de que, para efeitos de ligação de dados, só se aplica o ponto 6.5.3.1, alínea a);

f) Norma ISO 14229:2013 «Road vehicles – Unified diagnostic services (UDS)», com a restrição de que, para efeitos de ligação de dados, só se aplica o ponto 6.5.3.1, alínea a).

As normas referidas nas alíneas e) e f) podem ser utilizadas em vez da da alínea a).

6.5.3.3. O equipamento de ensaio e as ferramentas de diagnóstico necessários para comunicar com os sistemas OBD devem pelo menos cumprir as especificações funcionais previstas na norma indicada no ponto 6.5.3.2, alínea b), do presente apêndice.

6.5.3.4. Os dados básicos de diagnóstico (especificados no ponto 6.5.1) e as informações do controlo bidirecional devem ser fornecidos no formato e nas unidades previstos na norma indicada no ponto 6.5.3.2, alínea a) do presente apêndice, e ser acessíveis através de uma ferramenta de diagnóstico que cumpra os requisitos da norma enunciada no ponto 6.5.3.2 alínea b) do presente apêndice.

O fabricante do veículo deve fornecer a um organismo nacional de normalização os dados de diagnóstico relativos a emissões, por exemplo, PID, ID do monitor OBD, ID de ensaios não especificados na norma indicada no ponto 6.5.3.2, alínea a), do presente apêndice, que, no entanto, estejam relacionados com o presente regulamento.

6.5.3.5. Ao registar-se uma anomalia, o fabricante deve identificá-la utilizando um código de anomalia ISO/SAE adequado, especificado numa das normas indicadas no ponto 6.5.3.2, alínea d) do presente apêndice, no atinente a «códigos de anomalia do sistema de diagnóstico relacionados com emissões». Se tal identificação não for possível, o fabricante pode utilizar códigos de diagnóstico de anomalias sob o controlo do fabricante, de acordo com a mesma norma. Os códigos de anomalia devem ser integralmente acessíveis através de um equipamento de diagnóstico normalizado que cumpra o disposto no ponto 6.5.3.3 do presente apêndice.

6.5.3.6. A interface entre o veículo e o ensaiador do sistema de diagnóstico deve ser normalizada e cumprir todos os requisitos previstos na norma indicada no ponto 6.5.3.2, alínea c), do presente apêndice. A posição de montagem, que depende do acordo do serviço administrativo, deve ser facilmente acessível ao pessoal técnico e estar protegida contra a transformação abusiva por pessoas não qualificadas.

7. Desempenho em circulação

Este ponto só é aplicável ao Nível 1-A:

7.1. Requisitos gerais

7.1.1. Cada monitorização do sistema OBD deve ser executada pelo menos uma vez por cada ciclo de condução em conformidade com as condições de monitorização especificadas no ponto 7.2 do presente apêndice. Os fabricantes não devem usar a relação calculada (ou qualquer um dos seus elementos), nem qualquer outra indicação de frequência do monitor como uma condição de monitorização para qualquer monitor.

7.1.2. O coeficiente de rendimento em circulação (IUPR) de um monitor «M» específico dos sistemas OBD e o desempenho em utilização dos dispositivos de controlo da poluição devem ser:

$IUPR_M = Numerador_M / Denominador_M$

7.1.3. A comparação do numerador com o denominador dá uma indicação da frequência com que um determinado monitor está a funcionar relativamente ao funcionamento do veículo. Para garantir que todos os fabricantes seguem o $IUPR_M$ da mesma maneira, fornecem-se requisitos pormenorizados para definir e incrementar esses contadores.

7.1.4. Se, de acordo com os requisitos do presente anexo, o veículo estiver equipado com um monitor M específico, o $IUPR_M$ deve ser igual ou superior aos seguintes valores mínimos:

a) 0,260 para os monitores do sistema de ar secundário e outros monitores respeitantes ao arranque a frio;

b) 0,520 para os monitores de controlo da purga de emissões por evaporação;

c) 0,336 para todos os outros monitores.

7.1.5. Os veículos devem satisfazer os requisitos do ponto 7.1.4 do presente apêndice pelo menos durante o número de quilómetros que corresponde à vida útil prevista, conforme definido no ponto 6.7 do presente regulamento.

7.1.6. Os requisitos do presente ponto consideram-se cumpridos para um monitor M específico, se, para todos os veículos de uma determinada família de sistemas OBD fabricados num determinado ano civil, se verificarem as seguintes condições estatísticas:

a) O valor médio do $IUPR_M$ é igual ou superior ao valor mínimo aplicável ao monitor;

b) Mais de 50% do total de veículos têm um $IUPR_M$ igual ou superior ao valor mínimo aplicável ao monitor.

7.2. $Numerador_M$

7.2.1. O numerador de um monitor específico é um contador que mede o número de vezes que um veículo foi posto em funcionamento até terem sido detetadas todas as condições de monitorização necessárias, tal como concebidas pelo fabricante, para que um monitor específico detete uma anomalia, a fim de advertir o condutor. O numerador não deve ser incrementado mais de uma vez por ciclo de condução, a menos que haja uma justificação técnica razoável.

7.3. $Denominador_M$

7.3.1. A finalidade do denominador é apresentar um contador que indique o número de incidentes durante a condução do veículo, tendo em conta as condições especiais para cada monitor específico. O denominador deve ser incrementado pelo menos uma vez por ciclo de condução se, durante esse ciclo de condução, essas condições forem cumpridas e o denominador geral for incrementado conforme indicado no ponto 7.5 do presente apêndice, exceto se o denominador for desativado em conformidade com o ponto 7.7 do presente apêndice.

7.3.2. Para além dos requisitos do ponto 7.3.1 do presente apêndice:

a) O(s) denominador(es) do monitor do sistema de ar secundário deve(m) ser incrementado(s) se a operação de «ligado» («on») do sistema de ar secundário ocorrer durante um período superior ou igual a 10 segundos. Para efeitos de determinação deste período da posição de «ligado», o sistema OBD não pode incluir o tempo de funcionamento intrusivo do sistema de ar secundário apenas para efeitos de monitorização;

b) Os denominadores dos monitores de sistemas que estejam ativos apenas durante o arranque a frio devem ser incrementados se o componente ou a estratégia forem colocados na posição de «ligados» por um período superior, ou igual, a 10 segundos;

c) O(s) denominador(es) para os monitores do sistema variável de regulação de válvulas (VVT) e/ou do sistema de controlo deve(m) ser incrementado(s) se o componente for colocado na posição de funcionamento (por exemplo, em «ligado», «aberto», «fechado», «bloqueado», etc.) em duas ou mais ocasiões do ciclo de condução ou por um período superior ou igual a 10 segundos, consoante o que ocorrer primeiro;

d) Para os seguintes monitores, o(s) denominador(es) deve(m) ser incrementado(s) em uma unidade se, para além de cumprir os requisitos do presente ponto em pelo menos um ciclo de condução, tiverem sido acumulados pelo menos 800 quilómetros de funcionamento do veículo desde a última vez em que o denominador foi incrementado:

i) Catalisador de oxidação diesel,

ii) Filtro de partículas diesel;

e) Sem prejuízo das exigências aplicáveis ao incremento dos denominadores de outros monitores, os denominadores dos monitores dos componentes seguintes devem ser incrementados se, e somente se, o ciclo de condução tiver sido iniciado com um arranque a frio:

i) Sensores de temperatura dos líquidos (óleos, líquido de arrefecimento do motor, combustível, reagente SCR),

ii) Sensores de temperatura de ar limpo (ar ambiente, ar de admissão, ar de sobrealimentação, coletor de admissão),

iii) Sensores de temperatura dos gases de escape (recirculação/arrefecimento dos gases de escape EGR, turbocompressão de gases de escape, catalisador);

f) Os denominadores dos monitores do sistema de controlo da pressão do turbocompressor devem ser incrementados se forem cumpridas todas as condições seguintes:

i) As condições aplicáveis ao denominador estão preenchidas,

ii) O sistema de controlo da pressão do turbocompressor está ativo por um período superior ou igual a 15 segundos;

g) Os fabricantes podem solicitar a utilização de condições especiais de denominador para determinados componentes ou sistemas, e este pedido apenas pode ser diferido se ficar demonstrado perante a entidade homologadora, através da apresentação de dados e/ou uma avaliação técnica, que essas condições são necessárias para permitir uma deteção fiável de anomalias.

7.3.3. Em relação aos veículos híbridos, os veículos que utilizam equipamento ou estratégias alternativos de arranque do motor (por exemplo, motor de arranque e geradores integrados) ou os veículos movidos a combustíveis alternativos (por exemplo, aplicações de combustível específico, bicombustível ou «duplo combustível»), o fabricante pode solicitar a aprovação da entidade homologadora para utilizar critérios alternativos aos definidos no presente ponto, com vista a incrementar o denominador. Em geral, a entidade homologadora não deve aprovar critérios alternativos para veículos que utilizam apenas o motor desligado ou em condições de quase marcha lenta/paragem do veículo. A aprovação dos critérios alternativos pela entidade homologadora deve basear-se na equivalência dos critérios alternativos para determinar a quantidade correspondente ao funcionamento do veículo em relação à medida de funcionamento convencional do veículo, em conformidade com os critérios do presente número.

7.4. Contador do ciclo de ignição

7.4.1. O contador do ciclo de ignição indica o número de ciclos de ignição que um veículo já realizou. O contador do ciclo de ignição não pode ser incrementado mais de uma vez por ciclo de condução.

7.5. Denominador geral

7.5.1. O denominador geral é um contador que mede o número de vezes que um veículo foi utilizado. É incrementado no espaço de 10 segundos se, e apenas se, os seguintes critérios forem cumpridos num só ciclo de condução:

a) O tempo acumulado desde o arranque do motor for igual, ou superior, a 600 segundos a uma altitude inferior a 2 440 m acima do nível do mar e a uma temperatura ambiente igual, ou superior, a – 7 °C;

b) O funcionamento acumulado do veículo a 40 km/h, ou mais, ocorre durante 300 segundos, ou mais, a uma altitude inferior a 2 440 m acima do nível do mar e a uma temperatura ambiente igual, ou superior, a – 7 °C.

c) O funcionamento contínuo do veículo em marcha lenta sem carga (ou seja, pedal do acelerador solto e velocidade do veículo igual ou inferior a 1,6 km/h) durante 30 segundos, ou mais, a uma altitude inferior a 2 440 m acima do nível do mar e a uma temperatura ambiente igual ou superior a – 7 °C.

7.6. Registo dos contadores e contadores incrementais

7.6.1. O sistema OBD deve transmitir, em conformidade com as especificações da norma ISO 15031-5 indicada no ponto 6.5.3.2, alínea a), o contador do ciclo de ignição e o denominador geral, assim como numeradores e denominadores separados para os seguintes monitores, se a sua presença no veículo for exigida pelo presente anexo:

a) Catalisadores (cada banco deve ser comunicado separadamente);

b) Sensores de oxigénio/gases de escape, incluindo sensores de oxigénio secundários (cada sensor deve ser comunicado separadamente);

c) Sistema de evaporação;

d) Sistema EGR;

e) Sistema VVT;

f) Sistema de ar secundário;

g) Filtro de partículas;

h) Sistema de pós-tratamento de NO_x (por exemplo, adsorvente NO_x, reagente/sistema de catalisador NO_x);

i) Sistema de controlo da sobrepressão do turbocompressor.

7.6.2. Para componentes ou sistemas específicos com vários monitores, cujas informações devem ser transmitidas em conformidade com o presente ponto (por exemplo, o banco de sensores de oxigénio 1 pode ter vários monitores para a resposta do sensor ou para outras características do sensor), o sistema OBD deve identificar separadamente os numeradores e os denominadores para cada um dos monitores específicos e comunicar apenas o numerador e o denominador correspondentes para o monitor específico que apresente a menor razão numérica. Se dois ou mais monitores específicos apresentarem razões idênticas, devem ser comunicados, para o componente específico, o numerador e o denominador correspondentes para o monitor específico que tiver o denominador mais elevado.

7.6.2.1. Os numeradores e denominadores de monitores específicos de componentes ou sistemas, que monitorizam ininterruptamente a fim de detetar anomalias do circuito aberto ou curto-circuito estão isentos da comunicação.

«Ininterruptamente», se utilizado no presente contexto, significa que a monitorização está sempre ativada, que a recolha de amostras do sinal utilizado para esse efeito ocorre à razão de, pelo menos, duas amostras por segundo e que a presença ou ausência da anomalia relevante para esse monitor tem de estar concluída num período de 15 segundos.

Se, para efeitos de controlo, os dados de um componente de entrada de um computador forem incluídos na amostra com uma frequência menor, o sinal desse componente pode, em vez disso, ser avaliado de cada vez que ocorrer uma recolha de amostras.

Não é necessário ativar um componente/sistema de saída exclusivamente para efeitos da respetiva monitorização.

7.6.3. Todos os contadores, quando incrementados, devem ser incrementados em uma unidade.

7.6.4. O valor mínimo de cada contador é 0, não devendo o valor máximo ser inferior a 65 535, independentemente de quaisquer outros requisitos de armazenagem e comunicação normalizadas do sistema OBD.

7.6.5. Se o numerador ou o denominador para um monitor específico atingirem o seu valor máximo, ambos os contadores para esse monitor específico são divididos por dois antes de serem novamente incrementados, em conformidade com as disposições dos pontos 7.2 e 7.3 do presente apêndice. Se o contador do ciclo de ignição ou o denominador geral atingirem o seu valor máximo, o respetivo contador passa para zero no incremento seguinte, em conformidade com as disposições dos pontos 7.4 e 7.5 do presente apêndice, respetivamente.

7.6.6. Cada contador deve ser reposto a zero apenas quando ocorrer uma reposição da memória não volátil (por exemplo, uma reprogramação) ou, caso os números sejam armazenados na memória «de sobrevivência» (keep--alive memory – KAM), quando a KAM se perde devido a uma interrupção da energia elétrica fornecida ao módulo de controlo (por exemplo, desligar a bateria, etc.).

7.6.7. O fabricante deve adotar medidas para assegurar que os valores do numerador e do denominador não podem ser repostos ou alterados, exceto nos casos explicitamente previstos no presente ponto.

7.7. Desativação dos numeradores e denominadores e do denominador geral

7.7.1. No espaço de 10 segundos após a deteção de uma anomalia que desative um monitor sujeito às condições de monitorização do presente anexo (ou seja, armazenamento de um código pendente ou confirmado), o sistema OBD deve desativar a incrementação do numerador e denominador correspondentes para cada monitor que esteja desativado. Quando a anomalia deixar de ser detetada (ou seja, o código pendente desaparece por si só ou é apagado por um comando de analisador), a incrementação de todos os numeradores e denominadores correspondentes deve recomeçar no espaço de 10 segundos.

7.7.2. No prazo de 10 segundos após o início de uma operação de tomada de potência (PTO) que desative um monitor sujeito às condições de monitorização do presente anexo, o sistema OBD deve desativar a incrementação do numerador e denominador correspondentes para cada monitor que esteja desativado. Quando o funcionamento da PTO terminar, a incrementação de todos os numeradores e denominadores correspondentes deve recomeçar no espaço de 10 segundos.

7.7.3. O sistema OBD deve desativar a incrementação do numerador e do denominador de um monitor específico dentro de 10 segundos, se tiver sido detetada uma anomalia de qualquer componente utilizado para determinar os critérios que se enquadram na definição do denominador do monitor específico (ou seja, velocidade do veículo, temperatura ambiente, elevação, marcha lenta sem carga, arranque a frio do motor ou tempo de funcionamento) e se o correspondente código de anomalia pendente tiver sido armazenado. A incrementação do numerador e do denominador deve recomeçar no espaço de 10 segundos quando a anomalia desaparecer (por exemplo, o código pendente foi apagado por autolimpeza ou através de um comando do analisador).

7.7.4. O sistema OBD deve desativar a incrementação do denominador geral no espaço de 10 segundos se tiver sido detetada uma anomalia de qualquer componente utilizado para determinar o cumprimento dos critérios do ponto 7.5 do presente apêndice (ou seja, velocidade do veículo, temperatura ambiente, altitude, marcha lenta sem carga ou tempo de funcionamento) e se o correspondente código de anomalia pendente tiver sido armazenado. A incrementação do denominador geral não pode ser desativada noutras condições. A incrementação do denominador geral deve recomeçar no espaço de 10 segundos quando a anomalia desaparecer (por exemplo, o código pendente foi apagado por autolimpeza ou através de um comando do analisador).