|  |
| --- |
| E/ECE/324/Rev.1/Add.84/Rev.1/Amend.1−E/ECE/TRANS/505/Rev.1/Add.84/Rev.1/Amend.1 |
|  | 11 juillet 2016 |

 Accord

 Concernant l’adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d’être montés ou utilisés sur un véhicule à roues
et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions\*

(Révision 2, comprenant les amendements entrés en vigueur le 16 octobre 1995)

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

 Additif 84 − Règlement no 85

 Révision 1 − Amendement 1

Complément 7 à la version initiale du Règlement − Date d’entrée en vigueur : 18 juin 2016

 Prescriptions uniformes relatives à l’homologation des moteurs à combustion interne ou des groupes motopropulseurs électriques destinés à la propulsion des véhicules à moteur des catégories M et N en ce qui concerne la mesure de la puissance nette et de la puissance maximale sur 30 min des groupes motopropulseurs électriques

Le présent document est communiqué uniquement à titre d’information. Le texte authentique, juridiquement contraignant, est celui du document : ECE/TRANS/WP.29/2015/102.

*Annexe 5*,

*Paragraphe 2.3.2, tableau 1, note 1b*, sans objet en français.

*Paragraphes 5.4 à 5.4.3 (ajout d’un nouveau paragraphe 5.4.3)*, lire :

« 5.4 Détermination des facteurs de correction αa et αd[[1]](#footnote-2)

5.4.1 Moteur à allumage commandé à aspiration naturelle ou suralimenté, facteur de correction αa

Le facteur de correction αa est obtenu au moyen de la formule suivante[[2]](#footnote-3) :



Où

Ps est la pression atmosphérique sèche totale en kilopascals (kPa), c’est-à-dire la pression barométrique totale moins la pression de vapeur d’eau ;

T est la température absolue de l’air aspiré par le moteur, en kelvins (K).

Conditions à respecter en laboratoire

Pour qu’un essai soit reconnu valable, le facteur de correction αa doit être tel que 0,93≤αa≤1,07

Si ces valeurs limites sont dépassées, la valeur corrigée obtenue doit être indiquée et les conditions d’essai (température et pression) doivent être précisées dans le procès-verbal d’essai.

5.4.2 Moteurs diesel − Facteur αd

Le facteur de correction de la puissance des moteurs diesel (αd), à débit constant de carburant, est obtenu au moyen de la formule suivante :

Où αd = (fa) fm

fa est le facteur atmosphérique ;

fm est le paramètre caractéristique de chaque type de moteur et de réglage.

5.4.2.1 Facteur atmosphérique fa

Ce facteur représente l’effet des conditions ambiantes (pression, température et humidité) sur l’air aspiré par le moteur. La formule du facteur atmosphérique à appliquer varie selon le type du moteur.

5.4.2.1.1 Moteurs à aspiration naturelle et moteurs suralimentés mécaniquement



5.4.2.1.2 Moteurs à turbocompresseur avec ou sans refroidissement de l’air d’admission



5.4.2.2 Facteur moteur fm

fm est fonction de qc (débit de carburant corrigé) comme suit :

fm = 0,036 qc − 1,14

Où : qc = q/r

Où :

q est le débit du carburant en milligrammes par cycle et par litre de cylindrée totale (mg/(l.cycle)) ;

r est le rapport de pression entre la sortie et l’entrée du compresseur ;

(r = 1 pour les moteurs à aspiration naturelle).

Cette formule est valable pour la plage des valeurs de qc comprise entre 40 mg/(l.cycle) et 65 mg/(l.cycle).

Pour les valeurs de qc inférieures à 40 mg/(l.cycle), on choisit une valeur constante de fm égale à 0,3 (fm = 0,3).

Pour les valeurs supérieures à 65 mg/(l.cycle), on choisit une valeur constante de fm égale à 1,2 (fm = 1,2) (voir la figure) :



60

0,4

0,3

0,2

20

30

40

50

qc

5.4.2.3 Conditions à remplir en laboratoire

 Pour qu’un essai soit validé, le facteur de correction αd doit être tel que 0,9 ≤ αd ≤ 1,1. Si ces valeurs limites sont dépassées, la valeur corrigée obtenue doit être indiquée et les conditions d’essai (température et pression) doivent être précisées dans le procès-verbal d’essai.

5.4.3 Lorsqu’un moteur à turbocompresseur est équipé d’un système qui permet de compenser les conditions ambiantes (température et altitude), à la demande du constructeur, le facteur de correction αa ou αd doit être réglé à la valeur de 1. ».

*Appendice*,

*Point 4*, lire :

« 4. …

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Régime moteur, min-1 |  |  |
| … |  |  |
| Puissancenette, kW |  |  |
| Couple net, Nm |  |  |
| … |  |  |

».

1. Les essais peuvent être effectués dans des chambres d’essai climatisées où les conditions atmosphériques peuvent être contrôlées. [↑](#footnote-ref-2)
2. Pour les moteurs munis d’un dispositif de réglage automatique de la température de l’air d’admission, si ce dispositif est tel qu’à pleine charge, à 25 °C, il n’y a pas d’adjonction d’air réchauffé, l’essai doit être fait avec le dispositif complètement fermé. Si le dispositif est encore en fonction à 25 °C, l’essai est réalisé avec le système fonctionnant normalement ; dans ce cas, l’exposant du terme température dans le facteur de correction est égal à zéro (c’est-à-dire qu’il n’y a pas de correction de température). [↑](#footnote-ref-3)