

DIRECTIVA 96/44/CE DA COMISSÃO

de 1 de Julho de 1996

que adapta ao progresso técnico a Directiva 70/220/CEE do Conselho relativa à aproximação das legislações dos Estados-membros respeitantes às medidas a tomar contra a poluição do ar pelas emissões provenientes dos veículos a motor

(Texto relevante para efeitos do EEE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta a Directiva 70/220/CEE do Conselho, de 20 de Março de 1970, relativa à aproximação das legislações dos Estados-membros respeitantes às medidas a tomar contra a poluição do ar pelas emissões provenientes dos veículos a motor ⁽¹⁾, com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 94/12/CE ⁽²⁾, e, nomeadamente, o seu artigo 5º,

Considerando que a Directiva 70/220/CEE é uma das directivas específicas do procedimento de recepção CEE que foi instituído pela Directiva 70/156/CEE do Conselho ⁽³⁾, com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 95/54/CE da Comissão ⁽⁴⁾; que, em consequência, as disposições da Directiva 70/156/CEE relativas aos sistemas, componentes e unidades técnicas dos veículos se aplicam à presente directiva;

Considerando que a Directiva 70/220/CEE estabelece as especificações para o ensaio das emissões dos veículos a motor abrangidos pelo seu âmbito de aplicação; que, tendo em conta a experiência obtida e o estado de avanço das técnicas laboratoriais, parece ser adequado adaptar essas especificações nesse sentido;

Considerando que é igualmente adequado alinhar as condições de ensaio da Directiva 70/220/CEE com as da Directiva 80/1268/CEE do Conselho, de 16 de Dezembro de 1980, relativa à aproximação das legislações dos Estados-membros respeitantes às emissões de dióxido de carbono e ao consumo de combustível dos veículos a motor ⁽⁵⁾, com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 93/116/CE da Comissão ⁽⁶⁾, nomeadamente no que diz respeito à relação entre a massa de referência do veículo e a inércia equivalente que deve ser utilizada;

Considerando que a presente directiva estabelecerá a conformidade entre as disposições da utilização da inércia equivalente da Directiva 70/220/CEE e as disposições da Directiva 80/1268/CEE e entre a redacção da ficha de informações e da ficha de recepção da Directiva 70/220/CEE e a redacção correspondente da Directiva 70/156/CEE;

Considerando que as presentes alterações dizem apenas respeito às disposições administrativas e às técnicas de

medição das emissões contidas na directiva; que não é portanto necessário invalidar recepções existentes nos termos da directiva nem impedir a matrícula, a venda e a entrada em circulação de novos veículos abrangidos por tais recepções;

Considerando que as disposições da presente directiva estão de acordo com o parecer do Comité de adaptação ao progresso técnico estabelecido pela Directiva 70/156/CEE,

ADOPTOU A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1º

Os anexos da Directiva 70/220/CEE são alterados de acordo com o anexo da presente directiva.

Artigo 2º

A partir de 1 de Janeiro de 1997, os Estados-membros deixam de poder conceder:

- a recepção CEE nos termos do nº 1 do artigo 4º da Directiva 70/156/CEE, ou
- a recepção de âmbito nacional, a não ser que sejam invocadas as disposições do nº 2 do artigo 8º da Directiva 70/156/CEE,

a um novo modelo de veículo por motivos relacionados com a poluição do ar pelas emissões se não forem satisfeitas as disposições da Directiva 70/220/CEE.

A presente directiva não anula nenhuma recepção concedida ao abrigo da Directiva 70/220/CEE, nem impede a extensão de tais recepções ao abrigo das disposições da directiva com base na qual foram originalmente concedidas.

Artigo 3º

1. Os Estados-membros porão em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para darem cumprimento à presente directiva até 31 de Dezembro de 1996. Desse facto informarão imediatamente a Comissão.

Quando os Estados-membros adoptarem tais disposições, estas devem incluir uma referência à presente directiva ou ser acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. As modalidades dessa referência serão adoptadas pelos Estados-membros.

⁽¹⁾ JO nº L 76 de 6. 4. 1970, p. 1.

⁽²⁾ JO nº L 100 de 19. 4. 1994, p. 42.

⁽³⁾ JO nº L 42 de 23. 2. 1970, p. 1.

⁽⁴⁾ JO nº L 266 de 8. 11. 1995, p. 1.

⁽⁵⁾ JO nº L 375 de 31. 12. 1980, p. 36.

⁽⁶⁾ JO nº L 329 de 30. 12. 1993, p. 39.

2. Os Estados-membros comunicarão à Comissão o texto das principais disposições de direito nacional que adoptarem no domínio regulado pela presente directiva.

Artigo 4º

A presente directiva entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*.

Artigo 5º

Os Estados-membros são os destinatários da presente directiva.

Feito em Bruxelas, em 1 de Julho de 1996.

Pela Comissão
Martin BANGEMANN
Membro da Comissão

ANEXO

ALTERAÇÕES DOS ANEXOS DA DIRECTIVA 70/220/CEE

1. Entre os artigos e o anexo I é aditado uma lista de anexos com a seguinte redacção:

•LISTA DE ANEXOS

- ANEXO I: Âmbito de aplicação, definições, pedido de recepção CEE, recepção CEE, requisitos e ensaios, modificações do modelo, conformidade da produção, disposições transitórias
- ANEXO II: Ficha de informações
Apêndice: Informação sobre as condições de ensaio
- ANEXO III: Ensaio de tipo I (Controlo das emissões pelo tubo de escape após um arranque a frio)
Apêndice 1: Ciclo de marcha utilizado para o ensaio do tipo I
Apêndice 2: Banco de rolos
Apêndice 3: Método de medição em pista — simulação em banco de rolos
Apêndice 4: Verificação das inércias não-mecânicas
Apêndice 5: Descrição dos sistemas de recolha dos gases de escape
Apêndice 6: Método de calibração da aparelhagem
Apêndice 7: Controlo do conjunto do sistema
Apêndice 8: Cálculo das massas das emissões de poluentes
- ANEXO IV: Ensaio de tipo II (Controlo das emissões de monóxido de carbono em regime de marcha lenta sem carga)
- ANEXO V: Ensaio de tipo III (Controlo das emissões de gases do cárter)
- ANEXO VI: Ensaio de tipo IV (Determinação das emissões por evaporação provenientes de veículos equipados com motores de ignição comandada)
Apêndice 1: Calibração dos equipamentos necessários para o ensaio de emissões por evaporação
- ANEXO VII: Ensaio de tipo V (Ensaio de envelhecimento para verificar a durabilidade dos dispositivos antipoluição)
- ANEXO VIII: Especificações dos combustíveis de referência
- ANEXO IX: Ficha de recepção CEE
Apêndice: Adenda».

Anexo I:

2. O título passa a ter a seguinte redacção:

«Âmbito de aplicação, definições, pedido de recepção CEE, recepção CEE, requisitos e ensaios, modificações do modelo, conformidade da produção, disposições transitórias.»

3. A primeira frase do ponto 1 passa a ter a seguinte redacção:

«A presente directiva aplica-se:

- às emissões pelo tubo de escape, às emissões por evaporação, às emissões de gases do cárter e à durabilidade dos dispositivos antipoluição de todos os veículos a motor equipados com motores de ignição comandada, bem como
- às emissões pelo tubo de escape e à durabilidade dos dispositivos antipoluição de veículos das categorias M₁ e N₁ (1) equipados com motores de ignição por compressão,

abrangidos pelo artigo 1º da Directiva 70/220/CEE, alterada pela Directiva 83/351/CEE do Conselho (*), com excepção dos veículos da categoria N₁ recepcionados ao abrigo da Directiva 88/77/CEE do Conselho (**).

(*) JO nº L 197 de 20. 7. 1983, p. 1.

(**) JO nº L 36 de 9. 2. 1988, p. 33.»

4. A nota de pé-de-página (1) passa a ter a seguinte definição:

(1) Conforme definidos na parte A do anexo II da Directiva 70/156/CEE.»

5. O ponto 3.2 passa a ter a seguinte redacção:

«3.2. No anexo II figura um modelo da ficha de informações.»

6. O ponto 3.2.1 é suprimido.

7. O ponto 3.2.2 é suprimido.

8. O ponto 3.2.3 passa a ser 3.2.1 e a ter seguinte redacção:

«3.2.1. Quando adequado, cópias das outras recepções, incluindo dados relevantes que permitam extensões das recepções e a determinação dos factores de deterioração.»

9. Após o ponto 4.2 é aditado um novo ponto com a seguinte redacção:

«4.3. A cada modelo de veículo recepcionado deve ser atribuído um número de recepção conforme com o anexo VII da Directiva 70/156/CEE. Um Estado-membro não pode atribuir o mesmo número a outro modelo de veículo.»

10. No quadro I.5.2, a expressão «massa» é substituída por «massa máxima».

11. No ponto 5.3.1.4:

— A primeira frase passa a ter a seguinte redacção:

«Sob reserva dos requisitos previstos no ponto 5.3.1.5, o ensaio deve ser repetido três vezes.»

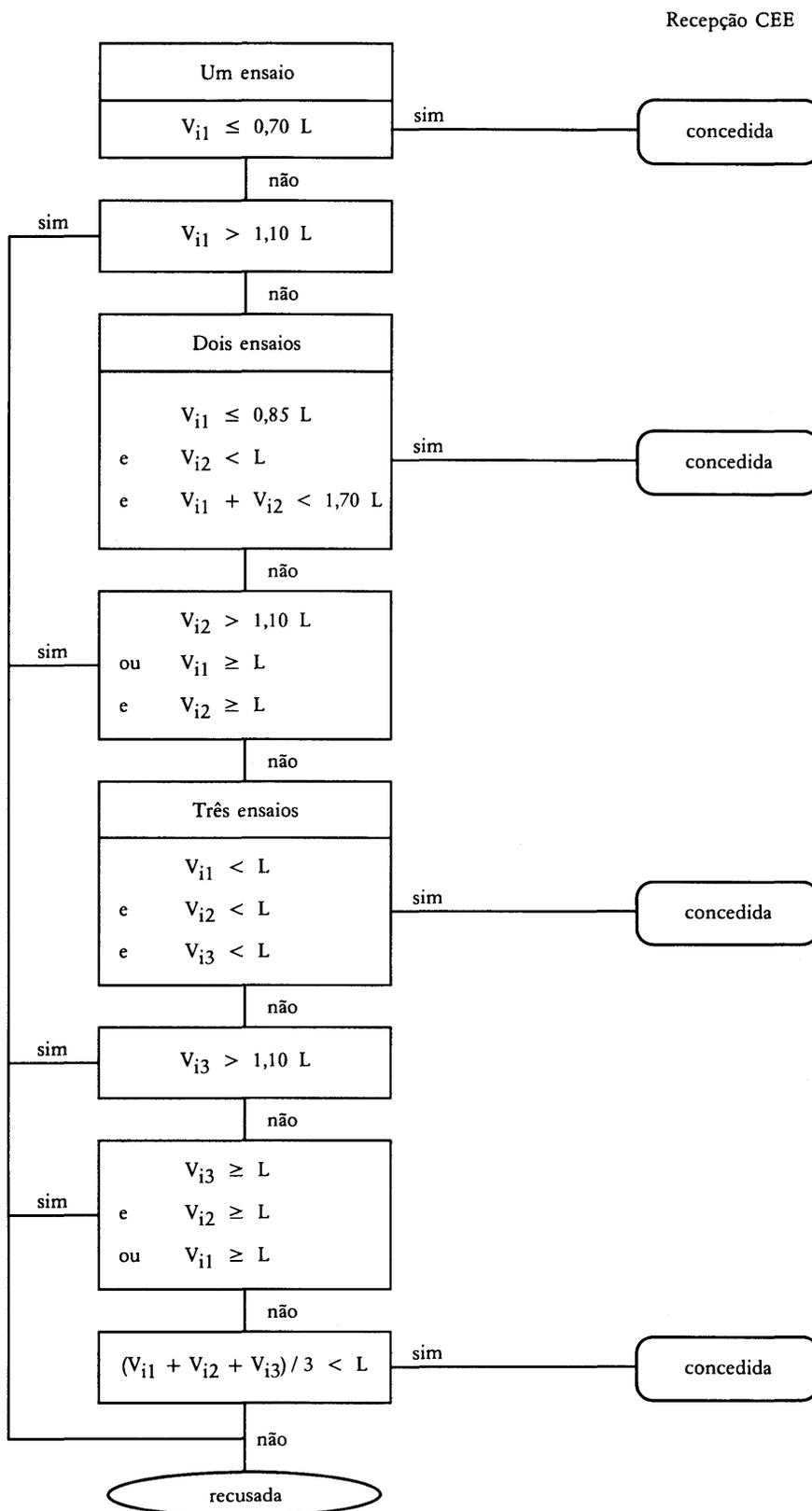
— A nota pé-de-página (1) do ponto 5.3.1.4.1 é suprimida.

— O ponto 5.3.1.4.2 é suprimido.

— A figura I.5.3 é substituída por uma nova figura como se indica a seguir:

Figura I.5.3

Fluxograma relativo à recepção por via do ensaio de tipo I
(ver ponto 5.3.1)



12. O ponto 6 passa a ter a seguinte redacção:

«6. Modificações do modelo e alterações das recepções

No caso de modificações do modelo de veículo recepcionado nos termos da presente directiva, aplicam-se as disposições do artigo 5º da Directiva 70/156/CEE e, se pertinentes, as seguintes disposições especiais.».

13. O ponto 6.1.1.1 passa a ter a seguinte redacção:

«6.1.1.1. A recepção pode ser alargada apenas a modelos de veículos cuja massa de referência exige a utilização das duas inércias equivalentes imediatamente superiores ou de qualquer inércia equivalente inferior.».

14. A parte final da primeira frase do ponto 6.1.2.3 passa a ter a seguinte redacção:

«... mediante aprovação do serviço técnico.».

15. Ao ponto 6.3.1.1 é aditado um novo travessão com a seguinte redacção:

«— Distâncias entre centros dos cilindros.».

16. No ponto 6.3.1.2:

— Na versão portuguesa, a expressão «conversor catalítico» é substituída pelo termo «catalisador».

— O terceiro travessão passa a ter a seguinte redacção:

«— dimensão e forma do(s) catalisador(es) (volume do monolito $\pm 10\%$).».

— No décimo travessão aditar, «entrada do catalisador», uma frase com a seguinte redacção:

«Esta variação de temperatura deve ser verificada em condições estabilizadas à velocidade de 120 km/h e à regulação de carga do tipo I.».

17. O ponto 6.3.1.3 passa a ter a seguinte redacção:

«6.3.1.3. Categoria de inércia: as duas categorias de inércia imediatamente superiores e qualquer categoria de inércia inferior.».

18. O ponto 7.1.1 passa a ter a seguinte redacção:

«7.1.1. Se tiver de ser efectuado um ensaio de tipo I e a recepção de um veículo tiver uma ou mais extensões, os ensaios serão efectuados quer com o veículo descrito no *dossier* de fabrico inicial quer com o veículo descrito no dossier de fabrico relativo à extensão pertinente.».

Anexo II:

19. O anexo II é substituído pelo seguinte novo anexo II:

«ANEXO II

FICHA DE INFORMAÇÕES Nº

nos termos do anexo I da Directiva 70/156/CEE (*) relativa à recepção CEE de um veículo no que diz respeito às medidas a tomar contra a poluição do ar pelas emissões provenientes dos veículos a motor (Directiva 70/220/CEE, com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva .../CE)

As seguintes informações, se aplicáveis, devem ser fornecidas em triplicado e incluir um índice. Se houver desenhos, devem ser fornecidos à escala adequada e com pormenor suficiente, em formato A4 ou dobrados nesse formato. Se houver fotografias, estas devem ter o pormenor suficiente.

No caso de os sistemas, componentes ou unidades técnicas possuírem controlos electrónicos, fornecer as informações relevantes relacionadas com o seu desempenho.

0. GENERALIDADES
- 0.1. Marca (firma do fabricante):
- 0.2. Modelo e designação(ões) comercial(is) geral(is):
- 0.3. Meios de identificação do modelo, se marcados no veículo (b):
- 0.3.1. Localização dessa marcação:
- 0.4. Categoria do veículo (c):
- 0.5. Nome e morada do fabricante:
- 0.8. Morada(s) da(s) linha(s) de montagem:
1. CONSTITUIÇÃO GERAL DO VEÍCULO
- 1.1. Fotografias e/ou desenhos de um veículo representativo:
- 1.3.3. Eixos motores (número, posição, interligação):
2. MASSAS E DIMENSÕES (e) (em kg e mm)
(ver desenho quando aplicável)
- 2.6. Massa do veículo carroçado em ordem de marcha, ou massa do quadro com cabina, se o fabricante não fornecer a carroçaria (com equipamento standard, incluindo líquido de arrefecimento, lubrificantes, combustível, ferramentas, roda de reserva e condutor) (e) (máximo e mínimo): .
- 2.8. Massa máxima em carga tecnicamente admissível, declarada pelo fabricante (e) (máximo e mínimo):
3. MOTOR (g)
- 3.1. Fabricante:
- 3.1.1. Código do fabricante para o motor (conforme marcado no motor, ou outro meio de identificação):
- 3.2. Motor de combustão interna
- 3.2.1.1. Princípio de funcionamento: ignição comandada/ignição por compressão, quatro tempos/dois tempos (h)

(*) Os números dos pontos e as notas de pé-de-página utilizados nesta ficha de informações correspondem aos do anexo I da Directiva 70/156/CEE. Os pontos não relevantes para efeitos da presente directiva são omitidos.

- 3.2.1.2. Número e disposição dos cilindros:
- 3.2.1.2.1. Diâmetro (°): mm
- 3.2.1.2.2. Curso (°): mm
- 3.2.1.2.3. Ordem de inflamação:
- 3.2.1.3. Cilindrada (°): cm³
- 3.2.1.4. Taxa de compressão volumétrica (°):
- 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 de marcha lenta sem carga (°): min⁻¹
- 3.2.1.7. Teor de monóxido de carbono em volume nos gases de escape com o motor em marcha lenta sem carga (°): % conforme indicado pelo fabricante (motores de ignição comandada apenas)
- 3.2.1.8. Potência útil máxima (°): kW a min⁻¹ (valor declarado pelo fabricante)
- 3.2.2. Combustível: gasóleo/gasolina/gás de petróleo liquefeito/qualquer outro (°)
- 3.2.2.1. IOR, com chumbo:
- 3.2.2.2. IOR, sem chumbo:
- 3.2.2.3. Entrada do reservatório de combustível: orifício restringido/etiqueta (°)
- 3.2.4. Alimentação de combustível
- 3.2.4.1. Por meio de carburador(es): sim/não (°)
- 3.2.4.1.1. Marca(s):
- 3.2.4.1.2. Tipo(s):
- 3.2.4.1.3. Número instalado:
- 3.2.4.1.4. Regulações (°)
- 3.2.4.1.4.1. Pulverizadores do carburador:
- 3.2.4.1.4.2. Venturis:
- 3.2.4.1.4.3. Nível na cuba:
- 3.2.4.1.4.4. Massa da bóia:
- 3.2.4.1.4.5. Agulha da bóia:
- 3.2.4.1.5. Sistema de arranque a frio: manual/automático (°)
- 3.2.4.1.5.1. Princípio(s) de funcionamento:
- 3.2.4.1.5.2. Limites/regulações de funcionamento (°) (°):
- 3.2.4.2. Por injeção de combustível (ignição por compressão apenas): sim/não (°)
- 3.2.4.2.1. Descrição do sistema:
- 3.2.4.2.2. Princípio de funcionamento: injeção directa/pré-câmara/câmara de turbulência (°)
- 3.2.4.2.3. Bomba de 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 (°) (°): mm³/curso ou ciclo à velocidade da bomba de: min⁻¹ ou, alternativamente, um diagrama característico:
- 3.2.4.2.3.4. Regulação da injeção (°):
- 3.2.4.2.3.5. Curva do avanço da injeção (°):
- 3.2.4.2.3.6. Procedimento de calibração: banco de ensaio/motor (°)
- 3.2.4.2.4. Regulador

} Ou a curva de débito do combustível em função do débito de ar e indicação dos limites de regulação para respeitar a curva

- 3.2.4.2.4.1. Tipo:
- 3.2.4.2.4.2. Ponto de corte
- 3.2.4.2.4.2.1. Ponto de corte em carga: min^{-1}
- 3.2.4.2.4.2.2. Ponto de corte sem carga: min^{-1}
- 3.2.4.2.6. Injector(es)
- 3.2.4.2.6.1. Marca(s):
- 3.2.4.2.6.2. Tipo(s):
- 3.2.4.2.6.3. Pressão de abertura (?): kPa ou diagrama característico (?):
- 3.2.4.2.7. Sistema de arranque a frio
- 3.2.4.2.7.1. Marca(s):
- 3.2.4.2.7.2. Tipo(s):
- 3.2.4.2.7.3. Descrição:
- 3.2.4.2.8. Sistema 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:
- 3.2.4.3. Por injeção de combustível (ignição comandada apenas): sim/não (!)
- 3.2.4.3.1. Princípio de funcionamento: colector de admissão [ponto único/multiponto (!)/injeção directa/
/outro (especificar)] (!):
- 3.2.4.3.2. Marca(s):
- 3.2.4.3.3. Tipo(s):
- 3.2.4.3.4. Descrição do sistema:
- 3.2.4.3.4.1. Tipo ou número da unidade de controlo:
- 3.2.4.3.4.2. Tipo do regulador de combustível:
- 3.2.4.3.4.3. Tipo do sensor do fluxo de ar:
- 3.2.4.3.4.4. Tipo do distribuidor de combustível:
- 3.2.4.3.4.5. Tipo do regulador de pressão:
- 3.2.4.3.4.6. Tipo do micro-interruptor:
- 3.2.4.3.4.7. Tipo do parafuso de ajustamento da marcha lenta sem
carga:
- 3.2.4.3.4.8. Tipo do alojamento do sistema de comando dos gases:
- 3.2.4.3.4.9. Tipo do sensor de temperatura da água:
- 3.2.4.3.4.10. Tipo do sensor de temperatura do ar:
- 3.2.4.3.4.11. Tipo do interruptor de temperatura do ar:
- 3.2.4.3.5. Injectores: pressão de abertura (?): kPa ou diagrama característico (?):
- 3.2.4.3.6. Regulação da injeção:
- 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 (!) (?):
- 3.2.4. Bomba de alimentação
- 3.2.4.4.1. Pressão (?): kPa ou diagrama característico (?):
- 3.2.6. Ignição
- 3.2.6.1. Marca(s):

No caso de sistemas que não sejam
de injeção contínua, dar porme-
nores equivalentes

- 3.2.6.2. Tipo(s):
- 3.2.6.3. Princípio de funcionamento:
- 3.2.6.4. Curva de avanço da ignição (?):
- 3.2.6.5. Regulação da ignição estática (?): graus antes do PMS
- 3.2.6.6. Folga dos platinados (?): mm
- 3.2.6.7. Ângulo da came (?): graus
- 3.2.7. Sistema de arrefecimento (por líquido/por ar) (!)
- 3.2.8. Sistema de admissão
- 3.2.8.1. Sobrealimentador: sim/não (!)
- 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 de calor do ar de sobrealimentação: sim/não (!)
- 3.2.8.4. Descrição e desenhos das tubagens de admissão e respectivos acessórios (câmara de admissão, dispositivo de aquecimento, entradas de ar adicionais, etc.):
- 3.2.8.4.1. Descrição do colectador 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
- 3.2.9.2. Descrição e/ou desenho do sistema 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 indicações respeitantes a sistemas alternativos de distribuição, em relação aos pontos mortos superiores:
- 3.2.11.2. Gamas de referência e/ou de regulação (!):
- 3.2.12. Medidas tomadas contra a poluição do ar
- 3.2.12.1. Dispositivo para reciclar os gases do cárter (descrição e desenhos):
- 3.2.12.2. Dispositivos antipoluição adicionais (se existirem e se não forem abrangidos por outra rubrica)
- 3.2.12.2.1. Catalisador: sim/não (!)
- 3.2.12.2.1.1. Número de catalisadores e elementos:
- 3.2.12.2.1.2. Dimensões, forma e volume do(s) catalisador(es):
- 3.2.12.2.1.3. Tipo de acção 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 alojamento 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 (!)
- 3.2.12.2.2. Sensor de oxigénio: sim/não (!)
- 3.2.12.2.2.1. Tipo:
- 3.2.12.2.2.2. Localização:
- 3.2.12.2.2.3. Gama de controlo:
- 3.2.12.2.3. Injecção de ar: sim/não (!)
- 3.2.12.2.3.1. Tipo (ar pulsado, bomba de ar, etc.):
- 3.2.12.2.4. Recirculação dos gases de escape: sim/não (!)
- 3.2.12.2.4.1. Características (caudal, etc.):
- 3.2.12.2.5. Sistema de controlo das emissões por evaporação: sim/não (!)
- 3.2.12.2.5.1. Descrição pormenorizada dos dispositivos e respectivo estado de afinação:
- 3.2.12.2.5.2. Desenho do sistema de controlo da evaporação:
- 3.2.12.2.5.3. Desenho do colector 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 com indicação da capacidade e material:
- 3.2.12.2.5.6. Desenho da blindagem térmica entre o reservatório e o sistema de escape:
- 3.2.12.2.6. Colector de partículas: sim/não (!)
- 3.2.12.2.6.1. Dimensões, forma e capacidade do colector de partículas:
- 3.2.12.2.6.2. Tipo e concepção do colector de partículas:
- 3.2.12.2.6.3. Localização (distância de referência na linha de escape):
- 3.2.12.2.6.4. Método ou sistema de regeneração, descrição e/ou desenho:
- 3.2.12.2.7. Outros sistemas (descrição e funcionamento):
- 4. TRANSMISSÃO (*)
- 4.4. Embraiagem (tipo):
- 4.4.1. Conversão máxima de binário:
- 4.5. Caixa de velocidades
- 4.5.1. Tipo [manual/automática/CVT (!)]:
- 4.6. Relações de transmissão

Velocidade	Relações de transmissão (relações entre as rotações do motor e as rotações do veio de saída da caixa de velocidade)	Relação(ões) no diferencial (relação entre as rotações do veio de saída da caixa de velocidades e as rotações das rodas motrizes)	Relações finais
Máxima para CVT (*)			
1			
2			
3			
...			
Mínima para CVT (*)			
Marcha atrás			

(*) Transmissão continuamente variável.

6. SUSPENSÃO
- 6.6. Pneumáticos e rodas
- 6.6.1. Combinação(ões) pneumático/roda [para os pneumáticos, indicar a designação da dimensão, o índice de capacidade de carga mínimo, o símbolo da categoria de velocidade mínima; para as rodas, indicar a(s) dimensão(ões) da jante e saliência(s)]
- 6.6.1.1. Eixos
- 6.6.1.1.1. Eixo 1:
- 6.6.1.1.2. Eixo 2:
- 6.6.1.1.3. Eixo 3:
- 6.6.1.1.4. Eixo 4:
etc.
- 6.6.2. Limites superior e inferior dos raios de rolamento:
- 6.6.2.1. Eixo 1:
- 6.6.2.2. Eixo 2:
- 6.6.2.3. Eixo 3:
- 6.6.2.4. Eixo 4:
etc.
- 6.6.3. Pressão(ões) dos pneumáticos recomendada(s) pelo fabricante do veículo: kPa
9. CARROÇARIA
- 9.10.3. Bancos
- 9.10.3.1. Número:

Data, processo

Apêndice

INFORMAÇÃO SOBRE AS CONDIÇÕES DE ENSAIO

1. **Velas de ignição**
- 1.1. Marca:
- 1.2. Tipo:
- 1.3. Regulação da folga:
2. **Bobina de ignição**
- 2.1. Marca:
- 2.2. Tipo:
3. **Condensador de ignição**
- 3.1. Marca:
- 3.2. Tipo:
4. **Lubrificante utilizado**
- 4.1. Marca:
- 4.2. Tipo:

Anexo III

20. A parte final da segunda frase do ponto 4.1.4.2 passa a ter a seguinte redacção:
«... com uma precisão de 5 %, a 120, 100, 80, 60 e 40 km/h, e de 10 %, a 20 km/h.»
21. A parte final da primeira frase do ponto 4.1.5.2 passa a ter a seguinte redacção:
«... velocidades estabilizadas de 120, 100, 80, 60, 40 e 20 km/h.»
22. No ponto 4.2.3:
— a primeira frase é suprimida,
— a figura III.4.2.3 é suprimida.
23. No ponto 4.2.7, o texto após a vírgula tem a seguinte redacção:
«... os tubos de ligação devem estar ligados entre si tão perto do veículo quanto possível mas de modo a não afectar o funcionamento do veículo.»
24. No ponto 4.3.1.2:
— O segundo parágrafo passa a ter a seguinte redacção:
«O erro de medição não deve ser superior a $\pm 2\%$ (erro intrínseco do analisador), não tendo em conta o verdadeiro valor dos gases de calibração. Para teores inferiores a 100 ppm, o erro de medição não deve exceder ± 2 ppm. A amostra de ar ambiente deve ser medida no mesmo analisador com uma gama adequada.»
— O terceiro e quarto parágrafos são suprimidos.
— O último parágrafo passa a ter a seguinte redacção:
«A balança utilizada para determinar o peso dos filtros deve ter uma precisão de 5 μg e uma capacidade de leitura de 1 μg .»
25. No ponto 4.3.2, a terceira frase do terceiro parágrafo passa a ter a seguinte redacção:
«A sonda de recolha do gás na qual as partículas serão recolhidas deve estar disposta no canal de diluição de modo a permitir a recolha de um fluxo de gás representativo da mistura homogénea ar/gás de escape e assegurar que a temperatura da mistura ar/gás de escape não exceda 325 K (52 °C) imediatamente antes do filtro de partículas.»
26. No ponto 5.1:
— O quadro é substituído pelo seguinte:

Massa de referência do veículo (Pr) (kg)	Inércia equivalente I (kg)
$\text{Pr} \leq 480$	455
$480 < \text{Pr} \leq 540$	510
$540 < \text{Pr} \leq 595$	570
$595 < \text{Pr} \leq 650$	625
$650 < \text{Pr} \leq 710$	680
$710 < \text{Pr} \leq 765$	740
$765 < \text{Pr} \leq 850$	800
$850 < \text{Pr} \leq 965$	910
$965 < \text{Pr} \leq 1\ 080$	1 020
$1\ 080 < \text{Pr} \leq 1\ 190$	1 130
$1\ 190 < \text{Pr} \leq 1\ 305$	1 250
$1\ 305 < \text{Pr} \leq 1\ 420$	1 360
$1\ 420 < \text{Pr} \leq 1\ 530$	1 470
$1\ 530 < \text{Pr} \leq 1\ 640$	1 590
$1\ 640 < \text{Pr} \leq 1\ 760$	1 700
$1\ 760 < \text{Pr} \leq 1\ 870$	1 810
$1\ 870 < \text{Pr} \leq 1\ 980$	1 930
$1\ 980 < \text{Pr} \leq 2\ 100$	2 040
$2\ 100 < \text{Pr} \leq 2\ 210$	2 150
$2\ 210 < \text{Pr} \leq 2\ 380$	2 270
$2\ 380 < \text{Pr} \leq 2\ 610$	2 270
$2\ 610 < \text{Pr}$	2 270*

— Após o quadro aditar uma frase com a seguinte redacção:

«Se o banco de rolos não dispuser da inércia equivalente correspondente, será usado o valor superior mais próximo da massa de referência do veículo.»

27. No ponto 5.3.1, é aditado um novo parágrafo a seguir ao primeiro com a seguinte redacção:

«A pedido do fabricante, os veículos com motores de ignição comandada podem ser pré-acondicionados com um ciclo de condução da parte I e dois ciclos de condução da parte II.»

28. O ponto 6.1.3 passa a ter a seguinte redacção:

«6.1.3. No final do primeiro período de 40 segundos de marcha lenta sem carga (ver ponto 6.2.2), deve-se fazer passar sobre o veículo uma corrente de ar de velocidade variável. A velocidade do ventilador que produz a corrente de ar deve ser tal que, dentro da gama de funcionamento de 10 km/h até pelo menos 50 km/h, a velocidade linear do ar à saída do ventilador tenha uma aproximação de ± 5 km/h em relação à velocidade correspondente dos rolos. A selecção final do ventilador deve ter as seguintes características:

- área: pelo menos 0,2 m²,
- altura da aresta inferior acima do solo: cerca de 20 cm,
- distância a partir da parte da frente do veículo: cerca de 30 cm.

Como alternativa, a velocidade do ventilador deve ser pelo menos 6 m/s (21,6 km/h). A pedido do fabricante no que diz respeito a veículos especiais (por exemplo furgonetas, veículos fora-de-estrada) a altura da ventoinha de arrefecimento pode ser modificada.»

29. O ponto 6.1.4 passa a ter a seguinte redacção:

«6.1.4. Durante o ensaio, a velocidade é registada em função do tempo ou recolhida pelo sistema de aquisição de dados, para que se possa controlar a validade dos ciclos executados.»

30. No ponto 6.3.1:

- É aditado texto com a seguinte redacção:
 - «Ver quadros III.1.2 e III.1.3 dos apêndices.»
- Os pontos 6.3.1.1 a 6.3.1.6 são suprimidos.

Apêndice 2

31. No ponto 1.1, a expressão «100 km/h» é substituída pela expressão «120 km/h».

32. O ponto 1.2.2 passa a ter a seguinte redacção:

«1.2.2. A carga absorvida pelo freio e pelos atritos internos do banco de rolos desde a velocidade 0 até 120 km/h deve ser tal que:

$$F = (a + b.V^2) \pm 0,1 \cdot F_{80} \text{ (sem ser negativa)}$$

em que:

- F = carga total absorvida pelo banco de rolos (N)
- a = valor equivalente à resistência de rolamento (N)
- b = valor equivalente ao coeficiente de resistência do ar (N/(km/h)²)
- V = velocidade (km/h)
- F₈₀ = carga à velocidade de 80 km/h (N).

33. No ponto 2.1, as duas primeiras frases passam a ter a seguinte redacção:

«O presente apêndice descreve o método a utilizar para determinar a carga absorvida por um banco de rolos. A carga absorvida inclui a carga absorvida pelos atritos e a carga absorvida pelo freio.»

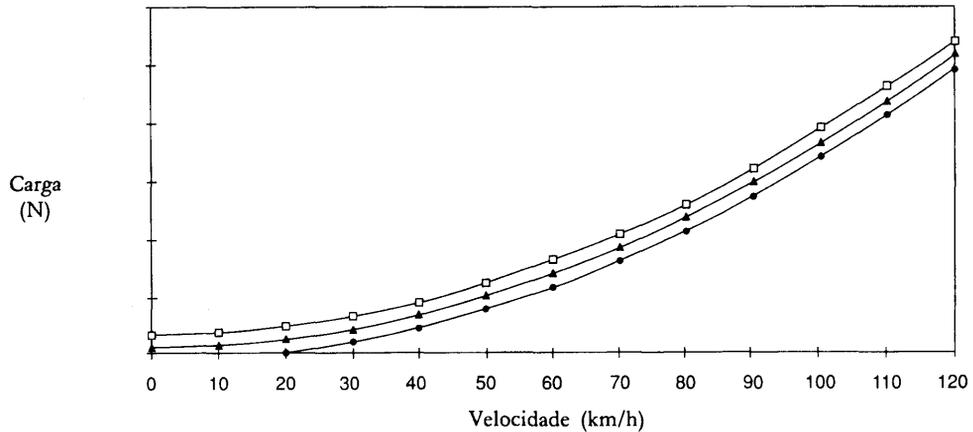
34. O título do ponto 2.2 passa a ter a seguinte redacção:

«Calibração a 80 km/h do indicador de carga em função da carga absorvida.»

35. A figura III.2.2.2 é substituída pela seguinte:

«Figura III.2.2.2.

Diagrama que ilustra a carga absorvida pelo banco de rolos



$$\blacktriangle = F = a + b.V^2$$

$$\bullet = (a + b.V^2) - 0,1.F_{80}$$

$$\square = (a + b.V^2) + 0,1.F_{80}$$

36. O ponto 2.2.5 passa a ter a seguinte redacção:

«2.2.5. Registrar a carga indicada F_i (N)».

37. No ponto 2.2.10, a expressão «potências utilizadas em estrada» é substituída pelo termo «cargas».

38. O ponto 2.2.11 passa a ter a seguinte redacção:

«2.2.11. Calcular a carga absorvida segundo a fórmula:

$$F = \frac{M_i \cdot \Delta V}{t}$$

em que:

F = carga absorvida em N

M_i = inércia equivalente em kg (não tendo em conta a inércia do rolo livre traseiro)

ΔV = desvio da velocidade em m/s (10 km/h = 2,775 m/s)

t = tempo de desaceleração do rolo de 85 a 75 km/h.»

39. Ponto 2.2.12:

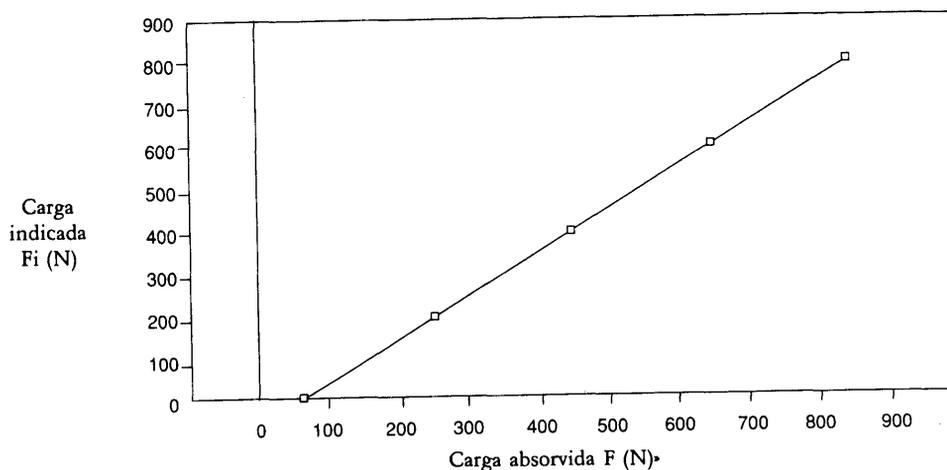
— O ponto 2.2.12 passa a ter a seguinte redacção:

«2.2.12. A figura III.2.2.12 representa a carga indicada a 80 km/h em função da carga absorvida à mesma velocidade.».

— A figura III.2.2.12 é substituída pela seguinte:

«Figura III.2.2.12

Carga indicada a 80 km/h em função da carga absorvida à mesma velocidade



40. O título do ponto 2.3 passa a ter a seguinte redacção:
«Calibração do indicador de carga em função da carga absorvida para outras velocidades».
41. No ponto 2.4, o termo «potência» é substituído pelo termo «carga».
42. No ponto 2.4.2, a expressão «potência absorvida (P_a)» é substituída pelo termo «carga».
43. O ponto 2.4.3 passa a ter a seguinte redacção:
«2.4.3. Registrar a carga absorvida às velocidades de 120, 100, 80, 60, 40 e 20 km/h.»
44. O início do ponto 2.4.4 passa a ter a seguinte redacção:
«2.4.4. Traçar a curva $F(V)$...».
45. No ponto 2.4.5, a expressão «potência P_a » é substituída por «carga F ».
46. O ponto 3.1 passa a ter a seguinte redacção:
«3.1. Métodos de regulação
O banco pode ser regulado à velocidade estabilizada de 80 km/h através dos métodos descritos no apêndice 3.»
47. O ponto 3.2 passa a ter a seguinte redacção:
«3.2. Método alternativo
Com o acordo do fabricante, pode ser aplicado o seguinte método:
3.2.1. O freio é regulado de modo a absorver a carga exercida nas rodas motoras a uma velocidade estabilizada de 80 km/h em conformidade com o seguinte quadro:

Massa de referência do veículo	Inércia equivalente	Potência e carga absorvidas pelo banco a 80 km/h		Coeficientes	
				a	b
Pr (kg)	kg	kW	N	N	N/(km/h) ²
Pr ≤ 480	455	3,8	171	3,8	0,0261
480 < Pr ≤ 540	510	4,1	185	4,2	0,0282
540 < Pr ≤ 595	570	4,3	194	4,4	0,0296
595 < Pr ≤ 650	625	4,5	203	4,6	0,0309
650 < Pr ≤ 710	680	4,7	212	4,8	0,0323
710 < Pr ≤ 765	740	4,9	221	5,0	0,0337
765 < Pr ≤ 850	800	5,1	230	5,2	0,0351
850 < Pr ≤ 965	910	5,6	252	5,7	0,0385
965 < Pr ≤ 1 080	1 020	6,0	270	6,1	0,0412
1 080 < Pr ≤ 1 190	1 130	6,3	284	6,4	0,0433
1 190 < Pr ≤ 1 305	1 250	6,7	302	6,8	0,0460
1 305 < Pr ≤ 1 420	1 360	7,0	315	7,1	0,0481
1 420 < Pr ≤ 1 530	1 470	7,3	329	7,4	0,0502
1 530 < Pr ≤ 1 640	1 590	7,5	338	7,6	0,0515
1 640 < Pr ≤ 1 760	1 700	7,8	351	7,9	0,0536
1 760 < Pr ≤ 1 870	1 810	8,1	365	8,2	0,0557
1 870 < Pr ≤ 1 980	1 930	8,4	378	8,5	0,0577
1 980 < Pr ≤ 2 100	2 040	8,6	387	8,7	0,0591
2 100 < Pr ≤ 2 210	2 150	8,8	396	8,9	0,0605
2 210 < Pr ≤ 2 380	2 270	9,0	405	9,1	0,0619
2 380 < Pr ≤ 2 610	2 270	9,4	423	9,5	0,0646
2 610 < Pr	2 270	9,8	441	9,9	0,0674

3.2.2. No caso de veículos, que não sejam automóveis de passageiros, com uma massa de referência superior a 1 700 kg, ou veículos com tracção permanente a todas as rodas, multiplicam-se os valores de potência indicados no quadro constante do ponto 3.2.1 pelo factor 1,3.*

48. Os pontos 3.3, 3.3.1 e 3.3.2 são suprimidos.

Apêndice 3

49. Ponto 4.1:

— O ponto 4.1 passa a ter a seguinte redacção:

•4.1. Seleccção do veículo de ensaio

Se não forem ensaiadas todas as variantes de um modelo de veículo ⁽¹⁾, aplicam-se os seguintes critérios para a seleccção do veículo de ensaio.

4.1.1. Carroçaria

Se houver diferentes tipos de carroçaria, escolhe-se a pior em termos aerodinâmicos. O fabricante deve fornecer dados adequados para a seleccção.

4.1.2. Pneumáticos

Escolhe-se a variante que tenha os pneumáticos mais largos. Se houver mais de três dimensões de pneumáticos, escolhe-se a variante que tenha os segundos pneumáticos mais largos.

4.1.3. Massa de ensaio

A massa de ensaio deve ser a massa de referência do veículo com a maior gama de inércias.

4.1.4. Motor

O veículo de ensaio deve ter o(s) maior(es) permutador(es) de calor.

4.1.5. Transmissão

Deve-se fazer em ensaio com cada um dos tipos das seguintes transmissões:

- tracção às rodas da frente
- tracção às rodas da retaguarda
- tracção permanente às quatro rodas
- tracção temporária às quatro rodas
- caixa de velocidades automática
- caixa de velocidades manual.

⁽¹⁾ De acordo com a Directiva 70/156/CEE.*

— Os antigos pontos 4.1, 4.2 e 4.3 passam a ser pontos 4.2, 4.3 e 4.4.

50. Após o ponto 5.1.1.2.7 é aditado um novo ponto com a seguinte redacção:

•5.1.1.2.8. A potência (P) determinada na pista deve ser reduzida às condições ambientes como segue:

$$P_{\text{corrigida}} = K \cdot P_{\text{medida}}$$

$$K = \frac{R_R}{R_T} \cdot [1 + K_R(t - t_0)] + \frac{R_{\text{AERO}}}{R_T} \cdot \frac{(\rho_0)}{\rho}$$

em que

R_R = resistência ao rolamento à velocidade V

R_{AERO} = resistência aerodinâmica ao avanço à velocidade V

R_T = resistência total = $R_R + R_{\text{AERO}}$

K_R = factor de correcção da temperatura da resistência ao rolamento, tomado como $3,6 \cdot 10^{-3/^\circ\text{C}}$

t = temperatura ambiente do ensaio em pista em °C

t_0 = temperatura ambiente de referência = 20 °C

ρ = densidade do ar às condições de ensaio

ρ_0 = densidade do ar às condições de referência (20 °C, 100 kPa)

As relações R_R/R_T e R_{AERO}/R_T devem ser especificadas pelo fabricante do veículo com base nos dados normalmente à disposição da empresa.

Se esses valores não estiverem disponíveis e dependendo do acordo do fabricante e do serviço técnico envolvido, podem-se utilizar os valores para a relação resistência ao rolamento/resistência total dados pela seguinte fórmula:

$$\frac{R_R}{R_T} = a \cdot M + b$$

em que:

M = massa do veículo em kg

e, para cada velocidade, os coeficientes a e b são dados no quadro a seguir:

V (km/tim)	a	b
20	$7,24 \cdot 10^{-5}$	0,82
30	$1,25 \cdot 10^{-4}$	0,67
40	$1,59 \cdot 10^{-4}$	0,54
50	$1,86 \cdot 10^{-4}$	0,42
90	$1,71 \cdot 10^{-4}$	0,21
120	$1,57 \cdot 10^{-4}$	0,14

51. O ponto 5.1.2.2.6 passa a ter a seguinte redacção:

- 5.1.2.2.6. Ajustar a regulação do freio de modo a produzir a potência corrigida (ponto 5.1.1.2.8) e a ter em consideração a diferença entre a massa do veículo (M) na pista e a massa de ensaio em termos de inércia equivalente (I) a utilizar. Isto pode ser feito calculando o tempo médio corrigido para passar de V_2 a V_1 em roda livre na pista e reproduzindo o mesmo tempo no freio através da seguinte relação:

$$T_{\text{corrigida}} = \frac{T_{\text{medida}}}{K} \cdot \frac{I}{M}$$

em que:

K é especificado no ponto 5.1.1.2.8.

52. Após o ponto 5.1.2.2.6 é aditado um novo ponto com a seguinte redacção:

- 5.1.2.2.7. A potência P_0 a absorver pelo banco deve ser determinada para permitir a reprodução da mesma potência (ponto 5.1.1.2.8) para o mesmo veículo em diferentes dias.

53. O ponto 5.2.1.2.2 passa a ter a seguinte redacção:

- 5.2.1.2.2. Registrar o binário C_0 e a velocidade durante um período de pelo menos 20 s. A precisão do sistema de registo de dados deve ser de pelo menos ± 1 Nm para o binário e $\pm 0,2$ km/h para a velocidade.

54. O ponto 5.2.1.2.5 passa a ter a seguinte redacção:

- 5.2.1.2.5. O ensaio deve ser efectuado três vezes em cada sentido. Determinar o binário médio para a velocidade de referência a partir dessas seis medidas. Se a velocidade média se desviar mais do que 1 km/h da velocidade de referência, deve-se utilizar uma regressão linear para calcular o binário médio.

55. Após o ponto 5.2.1.2.6 aditar um novo ponto com a seguinte redacção:

- 5.2.1.2.7. O binário médio C_T determinado na pista deve ser reduzido às condições ambientes de referência como segue:

$$C_{T\text{corrigido}} = K \cdot C_{T\text{medida}}$$

em que K está definido no ponto 5.1.1.2.8.

56. O ponto 5.2.2.2.3 passa a ter a seguinte redacção:

- 5.2.2.2.3. Regular o freio de modo a reproduzir o binário total em pista corrigido referido no ponto 5.2.1.2.7.

57. Após o ponto 5.2.2.2.3 aditar um novo ponto com a seguinte redacção:

- 5.2.2.2.4. Executar as mesmas operações descritas no ponto 5.1.2.2.7, com a mesma finalidade.

58. O ponto 5.3 é suprimido.

59. O ponto 5.4 é suprimido.

Apêndice 4

60. No ponto 1, aditar uma frase com a seguinte redacção:
«O fabricante do banco de rolos deve fornecer um método para verificar as especificações de acordo com o ponto 3.»
61. O ponto 5 é suprimido.

Apêndice 5

62. Na versão portuguesa, o título passa a ter a seguinte redacção:
«Descrição dos sistemas de recolha dos gases de escape.»
63. O ponto 3.3, incluindo a figura III.5.3.3, é suprimido.

Apêndice 8

64. A última linha do ponto 1.5.1.1 passa a ter a seguinte redacção:
«pressão de vapor saturado de H₂O a 23 °C: P_d = 2,81 kPa.»
65. O ponto 1.5.2.1 passa a ter a seguinte redacção:
«1.5.2.1. Factor de correcção da humidade (K_H) [ver fórmula (6)]

$$H = \frac{6,211 \cdot R_a \cdot P_d}{P_b - P_d \cdot R_a \cdot 10^{-2}}$$

$$H = \frac{6,211 \cdot 60 \cdot 3,2}{101,33 - (2,81 \cdot 0,6)}$$

$$H = 10,5092$$

$$k_H = \frac{1}{1 - 0,0329 \cdot (H - 10,71)}$$

$$k_H = \frac{1}{1 - 0,0329 \cdot (10,5092 - 10,71)}$$

$$k_H = 0,9934.$$

66. As últimas duas linhas do ponto 1.5.2.3 são alteradas do seguinte modo:

$$M_{\text{NOX}} = 70 \cdot 51961 \cdot 2,05 \cdot 0,9934 \cdot 10^{-6} \frac{1}{d}$$

$$M_{\text{NOX}} = \frac{7,41}{d} \text{ g/km}.$$

Anexo V

67. No segundo quadro do ponto 3.2, a expressão «os ensaios de tipo I» é substituída pela expressão «o ensaio de tipo I a 50 km/h.».

Anexo VI

68. A primeira frase do ponto 5.1.5 passa a ter a seguinte redacção:
«O(s) reservatório(s) é (são) cheio(s) de novo com o combustível previsto para o ensaio, a uma temperatura inferior a 287 K (14 °C) até 40 % ± 2 % da capacidade normal do(s) reservatório(s).»
69. Após o ponto 7.3.6 é aditado um novo ponto com a seguinte redacção:
«7.3.6. A pedido do fabricante, a capacidade funcional de ventilação pode ser demonstrada por um método alternativo equivalente. O método específico deve ser demonstrado pelo fabricante ao serviço técnico durante o processo de recepção.»
70. Após o ponto 7.4.4.2 é aditado um novo ponto com a seguinte redacção:
«7.4.4.3. A pedido do fabricante, pode ser utilizado um método de ensaio de purga alternativo, se tiver sido apresentado ao serviço técnico e tiver sido por este aprovado durante o processo de recepção.»

Anexo IX

71. O anexo IX é substituído pelo novo anexo a seguir:

ANEXO IX

MODELO

[formato máximo: A4 (210 × 297 mm)]

FICHA DE RECEPÇÃO CEE

Carimbo da autoridade administrativa

Comunicação relativa à:

- recepção ⁽¹⁾
- extensão da recepção ⁽¹⁾
- recusa da recepção ⁽¹⁾
- revogação da recepção ⁽¹⁾

de um modelo/tipo ⁽¹⁾ de veículo/componente/unidade técnica ⁽¹⁾ no que diz respeito à Directiva 00/000/CE, com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 00/000/CE.

Número da recepção:

Razão da extensão:

SECÇÃO I

- 0.1. Marca (firma do fabricante):
- 0.2. Modelo/tipo ⁽¹⁾ e designação(ões) comercial(is) geral(is):
- 0.3. Meios de identificação do modelo/tipo ⁽¹⁾, se marcados no veículo/componente/unidade técnica ⁽¹⁾ ⁽²⁾: ..
- 0.3.1. Localização dessa marcação:
- 0.4. Categoria do veículo ⁽³⁾:
- 0.5. Nome e morada do fabricante:
- 0.7. No caso de componentes e unidades técnicas, localização e método de fixação da marca de recepção CEE:
- 0.8. Morada(s) da(s) linha(s) de montagem:

SECÇÃO II

1. Informações adicionais (se aplicável): ver adenda
2. Serviço técnico responsável pela realização dos ensaios:
3. Data do relatório de ensaio:
4. Número do relatório de ensaio:
5. Eventuais observações: ver adenda
6. Local:
7. Data:
8. Assinatura:
9. Está anexado o índice do dossier de recepção, que está arquivado nas autoridades de recepção e pode ser obtido a pedido.

⁽¹⁾ Riscar o que não interessa.⁽²⁾ Se os meios de identificação do modelo/tipo contiverem caracteres não relevantes para a descrição dos modelos/tipos de veículo, componente ou unidade técnica abrangidos por esta ficha de recepção, tais caracteres devem ser representados na documentação por meio do símbolo "?" (por exemplo ABC??123??).⁽³⁾ Conforme definida na parte A do anexo II da Directiva 70/156/CEE.

Apêndice

Adenda à ficha de recepção CEE nº ...

relativa à recepção de um veículo no que diz respeito à Directiva 70/220/CEE, com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 00/000/CE

1. Informações adicionais
- 1.1. Massa do veículo em ordem de marcha:
- 1.2. Massa máxima:
- 1.3. Massa de referência:
- 1.4. Número de bancos:
- 1.5. Identificação do motor:
- 1.6. Caixa de velocidades
- 1.6.1. Manual, número de velocidades (!):
- 1.6.2. Automática, número de relações (!):
- 1.6.3. Continuamente variável: sim/não (!)
- 1.6.4. Relações de caixa:
- 1.6.5. Relação do diferencial:
- 1.7. Gama de dimensões dos pneumáticos:
- 1.7.1. Circunferência de rolamento dos pneumáticos utilizados no ensaio de tipo I:
- 1.8. Resultados dos ensaios:

Tipo I	CO (g/km)	HC + NO _x (g/km)	Partículas (?) (g/km)
medidos			
com DF			

Tipo II: %

Tipo III:

Tipo IV: g/ensaio

Tipo V: — Tipo de durabilidade: 80 000 km, não aplicável (!)

— Factores de deterioração DF: calculados, fixos (!)

— Especificar os valores:

5. Eventuais comentários:

(!) Riscar o que não interessa.

(?) Unicamente para veículos com motores de ignição por compressão.

