

380L1268

Άριθ. Ν 375/36

Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων

31.12.80

ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 16ης Δεκεμβρίου 1980

περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των Κρατών Μελών σχετικά με την κατανάλωση καυσίμων των οχημάτων με κινητήρα

(80/1268/ΕΟΚ)

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τή συνθήκη περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας, και ιδίως τό άρθρο 100,

τήν πρόταση της Έπιτροπής⁽¹⁾,τή γνώμη της Συνελεύσεως⁽²⁾,τή γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Έπιτροπής⁽³⁾,

Έκτιμώντας:

ότι οί τεχνικές προδιαγραφές τίς όποιες πρέπει νά πληρούν τά όχήματα μέ κινητήρα δυνάμει όρισμένων έθνικών νομοθεσιών άφορούν, μεταξύ άλλων, τή μέθοδο μετρήσεως τής κατανάλωσης καυσίμων, ή όποία πρέπει νά χρησιμοποιηθεί γιά τήν ένδειξη τής κατανάλωσης καυσίμων ενός τύπου οχήματος·

ότι οί προδιαγραφές αυτές διαφέρουν από τό ένα Κράτος Μέλος στό άλλο και ότι έκ του γεγονότος τούτου προκύπτουν τεχνικά έμπόδια στίς συναλλαγές γιά τήν εξέλιψη των όποιων πρέπει νά θεσπισθούν από όλα τά Κράτη Μέλη οί ίδιες προδιαγραφές είτε συμπληρωματικώς, είτε σέ αντικατάσταση των ισχυουσών νομοθεσιών τους, μέ σκοπό ιδίως νά καταστεί δυνατή, γιά κάθε τύπο οχήματος, ή εφαρμογή τής διαδικασίας έγκρίσεως ΕΟΚ πού άποτελεί τό αντικείμενο τής οδηγίας 70/156/ΕΟΚ του Συμβουλίου τής 6ης Φεβρουαρίου 1970 περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των Κρατών Μελών σχετικά μέ τήν έγκριση των οχημάτων μέ κινητήρα και των ρυμουλκουμένων τους⁽⁴⁾, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τήν οδηγία 80/1267/ΕΟΚ⁽⁵⁾.

ότι πρέπει νά καθιερωθεί πρωτίστως στίς κοινοτικές προδιαγραφές μία μέθοδος μετρήσεως τής κατανάλωσης καυσίμων από τά όχήματα μέ κινητήρα·

ότι μία κοινοτική μέθοδος μετρήσεως τής κατανάλωσης καυσίμων είναι επίσης απαραίτητη και ιδιαίτερος γιά νά εξασφαλισθεί μία αντικειμενική και άκριβής πληροφόρηση των άγοραστών και των χρησιμοποιοούντων·

ότι οί προδιαγραφές τής παρούσης οδηγίας εφαρμόζονται μόνο στά όχήματα μέ κινητήρα τής κατηγορίας Μ₁ τής διεθνούς ταξινόμησης των οχημάτων μέ κινητήρα πού άναφέρεται στήν οδηγία 70/156/ΕΟΚ και ότι, γιά τίς άλλες κατηγορίες οχημάτων μέ κινητήρα, μία μέθοδος μετρήσεως τής κατανάλωσης καυσίμων θά καθιερωθεί μόλις θά είναι δυνατόν νά έπιλυθούν όρισμένες τεχνικές δυσκολίες,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Ός όχημα, κατά τήν έννοια τής παρούσης οδηγίας, νοείται κάθε όχημα μέ κινητήρα πού προορίζεται νά κυκλοφορεί επί όδοϋ, μέ ή χωρίς άμάξωμα, πού έχει τουλάχιστον τέσσερις τροχούς και μεγίστη ταχύτητα έκ κατασκευής μεγαλύτερη των 25 km/h, εξαιρουμένων των οχημάτων πού μετατοπίζονται επί σιδηροδρογιών καθώς και των γεωργικών έλκυστήρων και μηχανών.

Άρθρο 2

Τά Κράτη Μέλη δέν δύνανται νά άρνηθοϋν τήν έγκριση ΕΟΚ ή τήν έγκριση από έθνικής πλευράς ενός οχήματος, ούτε νά άρνηθοϋν ή νά άπαγορεύσουν τήν πώληση, τήν καταχώρηση στά μητρώα, τή θέση σέ κυκλοφορία ή τή χρήση ενός οχήματος γιά λόγους πού άφορούν τήν κατανάλωση καυσίμων, άν οί τιμές τής κατανάλωσης προσδιορίζονται σύμφωνα πρós τά

(1) ΕΕ άριθ. Α 104 τής 28.4.1980, σ. 1.

(2) ΕΕ άριθ. Α 265 τής 13.10.1980, σ. 76.

(3) ΕΕ άριθ. Α 182 τής 21.7.1980, σ. 3.

(4) ΕΕ άριθ. Ν 42 τής 23.2.1970, σ. 1.

(5) ΕΕ άριθ. Ν 375 τής 31.12.1980, σ. 34.

παραρτήματα I και II και αναφέρονται σε έντυπο που δίνεται στον αυτοκινητιστή κατά την αγορά σύμφωνα με τις διαδικασίες που ενδεχομένως όρίζονται από κάθε Κράτος Μέλος.

Άρθρο 3

Οι αναγκαίες τροποποιήσεις για να προσαρμοσθούν στην τεχνολογική πρόοδο οι προδιαγραφές των παραρτημάτων θεσπίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 13 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ.

Άρθρο 4

1. Τά Κράτη Μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες διατάξεις για να συμμορφωθούν προς την παρούσα οδηγία εντός προθεσμίας δεκαοκτώ μηνών από την

κοινοποίησή της. Ένημερώνουν περί αυτού άμέσως την Έπιτροπή.

2. Τά Κράτη Μέλη ανακοινώνουν στην Έπιτροπή τό κείμενο των βασικών διατάξεων έσωτερικού δικαίου που θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία.

Άρθρο 5

Η παρούσα οδηγία άπευθύνεται στά Κράτη Μέλη.

Έγινε στίς Βρυξέλλες, στίς 16 Δεκεμβρίου 1980.

Γιά τό Συμβούλιο

Ό Πρόεδρος

Colette FLESCHE

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΕΩΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ

1. **ΕΓΚΡΙΣΗ ΕΟΚ**
 - 1.1. **Αίτηση έγκρίσεως ΕΟΚ**
 - 1.1.1. Η αίτηση έγκρίσεως ΕΟΚ ενός τύπου οχήματος δσον αφορά την κατανάλωση καυσίμων του κινητήρα υποβάλλεται από τον κατασκευαστή του οχήματος ή τον εντολοδόχο του.
 - 1.1.2. Συνοδεύεται από τα κατωτέρω αναφερόμενα έγγραφα και τις ακόλουθες πληροφορίες, σε τρία αντίγραφα:
 - 1.1.2.1. Δελτίο πληροφοριών κατάλληλα συμπληρωμένο.
 - 1.1.2.2. Αναγκαίες πληροφορίες για τη σύνταξη του εγγράφου που προβλέπεται στο παράρτημα II.
 - 1.1.3. Αν ή έπιφορτισμένη με τις δοκιμές τεχνική υπηρεσία πραγματοποιεί αυτή ή ίδια τις δοκιμές, πρέπει να της παραδοθεί ένα δχημα αντιπροσωπευτικό του προς έγκριση τύπου οχήματος.
 - 1.2. **Σχετικά έγγραφα**

Αν έχει υποβληθεί μία αίτηση κατά την έννοια του σημείου 1.1, ή άρμόδια αρχή συμπληρώνει τό έγγραφο του όποιου τό υπόδειγμα εύρίσκεται στο παράρτημα II. Για τη συμπλήρωση του εγγράφου αυτού, ή άρμόδια αρχή του Κράτους Μέλους που προβαίνει στην έγκριση ΕΟΚ δύναται να χρησιμοποιήσει τό πρακτικό που συνετάχθη από ένα συμβεβλημένο ή αναγνωρισμένο εργαστήριο σε εφαρμογή των διατάξεων της παρούσης οδηγίας.
2. **ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ**

Η παρούσα μέθοδος αφορά τά οχηματα της κατηγορίας Μ₁ τά έφοδιασμένα με κινητήρα έσωτερικής καύσεως.
3. **ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΕΙΣ ΓΕΝΙΚΟΥ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑ**
 - 3.1. Η κατανάλωση καυσίμων προσδιορίζεται με τις ακόλουθες δοκιμές:
 - 3.1.1. Κύκλος που υποκαθιστά την οδήγηση στην πόλη, που περιγράφεται στο παράρτημα III της οδηγίας 70/220/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 20ής Μαρτίου 1970 περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των Κρατών Μελών των αναφερομένων στά μέτρα που πρέπει να ληφθούν κατά της μόλυνσεως του άερος από τά άέρια που προέρχονται από κινητήρες με επιβαλλομένη ανάφλεξη με τούς όποιους είναι έφοδιασμένα τά οχηματα με κινητήρα⁽¹⁾, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 78/665/ΕΟΚ⁽²⁾ (σημείο 5).
 - 3.1.2. Σταθερή ταχύτης 90 km/h (σημείο 6).
 - 3.1.3. Σταθερή ταχύτης 120 km/h (σημείο 6). Η δοκιμή αυτή δέν πραγματοποιείται αν τό δχημα έχει μία εκ κατασκευής μεγίστη ταχύτητα μικρότερη από 130 km/h.
 - 3.2. Τά αποτελέσματα των δοκιμών πρέπει να εκφράζονται σε 1/100 km, στρογγυλεμένα στο πλησιέστερο 0,1.
 - 3.3. Οί αποστάσεις πρέπει να μετρούνται με ακρίβεια 5%, οί χρόνοι με ακρίβεια 2/10 s.

⁽¹⁾ ΕΕ άριθ. Ν 76 της 6.4.1970, σ. 1.

⁽²⁾ ΕΕ άριθ. Ν 223 της 14.8.1978, σ. 48.

3.4. Καύσιμα δοκιμής

Τά χρησιμοποιούμενα καύσιμα πρέπει να είναι, ανάλογα με την περίπτωση, τα καύσιμα αναφοράς που ορίζονται στο παράρτημα VI της οδηγίας 70/220/ΕΟΚ ή αυτά που ορίζονται στο παράρτημα V της οδηγίας 72/306/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 2ας Αυγούστου 1972, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των Κρατών Μελών των αναφερομένων στα μέτρα που πρέπει να ληφθούν κατά των εκπομπών μολυνόντων αερίων που προέρχονται από κινητήρες ντήζελ που προορίζονται για την προώθηση των οχημάτων⁽¹⁾.

4. ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΔΟΚΙΜΗΣ

4.1. Γενική κατάσταση του οχήματος

4.1.1. Το όχημα πρέπει να είναι καθαρό, οι υαλοπίνακες και οι εισοδοί αέρος να είναι κλειστοί και να εύρισκονται σε θέση λειτουργίας μόνον ο έξοπλισμός ο αναγκαίος για τη λειτουργία του οχήματος για την εκτέλεση της δοκιμής. Αν υφίσταται μία χειροκίνητη διάταξη επαναθερμάνσεως του αέρος επί του συστήματος εισαγωγής του εξαεριστήρα, τίθεται στη θέση «θέρω». Γενικώς, οι βοηθητικές διατάξεις που είναι αναγκαίες για την κανονική πορεία του οχήματος πρέπει να λειτουργούν.

4.1.2. Αν ο ανεμιστήρας λειτουργεί ανάλογα με τη θερμοκρασία, πρέπει να εύρισκονται υπό κανονικές συνθήκες λειτουργίας επί του οχήματος. Το σύστημα θερμάνσεως του θαλάμου επιβατών δεν πρέπει να λειτουργεί, όπως επίσης και το σύστημα κλιματισμού, αλλά ο συμπιεστής του πρέπει να λειτουργεί κανονικά.

4.1.3. Αν προβλέπεται μία διάταξη υπερτροφοδότησεως, πρέπει να εύρισκονται υπό τις κανονικές συνθήκες λειτουργίας της για την ταχύτητα δοκιμής.

4.1.4. Το όχημα πρέπει να έχει ρονταρισθεί και να έχει διατρέξει τουλάχιστον 3 000 km πριν τη δοκιμή.

4.2. Λιπαντικά

Όλα τα λιπαντικά είναι αυτά που συνιστά ο κατασκευαστής του οχήματος και που αναφέρονται στο πρακτικό δοκιμής.

4.3. Έλαστικά

Τά ελαστικά πρέπει να είναι ενός από τους τύπους που εξειδικεύονται από τον κατασκευαστή του οχήματος ως έξοπλισμός προελεύσεως και να είναι φουσκωμένα στην πίεση που υποδεικνύεται για το φορτίο και τις ταχύτητες δοκιμής (αυτές είναι, κατά περίπτωση, προσαρμοσμένες για τη λειτουργία στον πάγκο στίς συνθήκες δοκιμής). Οι πιέσεις αυτές πρέπει να σημειώνονται στο πρακτικό δοκιμής.

4.4. Μέτρηση της καταναλώσεως καυσίμων

4.4.1. Τά καύσιμα διοχετεύονται στον κινητήρα διά μέσου μιας διατάξεως ικανής να μετρήσει την ποσότητα που καταναλώνεται με ακρίβεια $\pm 2\%$. Η διάταξη αυτή δεν πρέπει να μεταδίδει τις κανονικές συνθήκες τροφοδοτήσεως. Αν το σύστημα μετρήσεως είναι όγκομετρικό, ή θερμοκρασία των καυσίμων πρέπει να μετρείται στο σημείο μετρήσεως του όγκου.

4.4.2. Ένα σύστημα δικλείδος πρέπει να επιτρέπει την ταχεία αλλαγή εκ του συστήματος γενικής τροφοδοτήσεως σε καύσιμα στο σύστημα μετρήσεως. Ο χρόνος αλλαγής πρέπει να είναι το πολύ 0,2 s.

4.5. Συνθήκες αναφοράς

Πίεση: $H_o = 1\,000\text{ mbar}$

Θερμοκρασία: $T_o = 293\text{ K } (20\text{ }^\circ\text{C})$

4.5.1. Πυκνότης του αέρος

4.5.1.1. Η πυκνότης του αέρος τη στιγμή της δοκιμής, υπολογιζομένη όπως υποδεικνύεται στο σημείο 4.5.1.2, δεν πρέπει να διαφέρει πλέον του 7,5% της πυκνότητος του αέρος στίς συνθήκες αναφοράς.

(1) ΕΕ αριθ. Ν 190 της 20.8.1972, σ. 1.

- 4.5.1.2. Η πυκνότης του αέρος υπολογίζεται από τη σχέση:

$$d_T = d_o \cdot \frac{H_T}{H_o} \cdot \frac{T_o}{T_T}, \text{ όπου:}$$

d_T = πυκνότης του αέρος στίς συνθήκες δοκιμής·

d_o = πυκνότης του αέρος στίς συνθήκες αναφοράς·

H_T = πίεση κατά τη διάρκεια της δοκιμής·

T_T = απόλυτος θερμοκρασία κατά τη διάρκεια της δοκιμής (K).

5. ΜΕΤΡΗΣΗ ΤΗΣ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΕΩΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΣΕ ΕΝΑ ΚΥΚΛΟ ΠΟΥ ΥΠΟΚΑΘΙΣΤΑ ΤΗΝ ΟΔΗΓΗΣΗ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ

- 5.1. Ό κύκλος δοκιμής είναι αυτός που περιγράφεται στο παράρτημα III της οδηγίας 70/220/ΕΟΚ.

- 5.1.1. Στην περίπτωση ενός οχήματος εφοδιασμένου με κινητήρα ντίζελ, η ρύθμιση της πέδης προσδιορίζεται για την αντίστοιχη παραλλαγή βενζινοκινητήρα ή με μία εναλλακτική μέθοδο αναγνωρισμένη ως ισοδύναμη.

- 5.1.2. Μάζα αναφοράς του οχήματος

Η μάζα του οχήματος είναι η μάζα αναφοράς, όπως αυτή ορίζεται στο σημείο 1.2 του παραρτήματος I της οδηγίας 70/220/ΕΟΚ.

- 5.2. Ό δυναμομετρικός πάγκος ρυθμίζεται σύμφωνα προς την ισοδύναμη αδράνεια, όπως εκτίθεται στο σημείο 4.2 του παραρτήματος III της οδηγίας 70/220/ΕΟΚ.

- 5.3. Μέτρηση καταναλώσεως

- 5.3.1. Η κατανάλωση υπολογίζεται από την ποσότητα των καυσίμων που καταναλώνονται κατά την εκτέλεση δύο διαδοχικών κύκλων.

- 5.3.2. Πρίν να πραγματοποιηθούν οι μετρήσεις, ο κινητήρας πρέπει να λάβει την κατάλληλη θερμοκρασία διά της εκτελέσεως πέντε πλήρων κύκλων δοκιμών, αρχής γενομένης από τις συνθήκες εκκινήσεως εν ψυχρώ. Είναι επίσης δυνατόν να πραγματοποιηθούν οι μετρήσεις ευθύς άμεσα μετά τις δοκιμές του τύπου I και του τύπου II που ορίζονται στην οδηγία 70/220/ΕΟΚ. Η θερμοκρασία διατηρείται εντός των ορίων της περιοχής κανονικής λειτουργίας του κινητήρα αυτού χρησιμοποιώντας εν ανάγκη τη βοηθητική διάταξη ψύξεως.

- 5.3.3. Η περίοδος ρελαντί μεταξύ δύο διαδοχικών κύκλων είναι δυνατόν να παραταθεί κατά 60 s τό πολύ για να διευκολυνθεί η μέτρηση καταναλώσεως καυσίμων.

- 5.4. Υπολογισμός της καταναλώσεως

- 5.4.1. Αν η κατανάλωση προσδιορίζεται διά μετρήσεως της μάζας, η κατανάλωση εκφράζεται σε λίτρα/100 km διά της μετατροπής της μετρήσεως M (καύσιμα που καταναλώθηκαν εκφρασμένα σε χιλιόγραμμα) με τη βοήθεια της ακόλουθης σχέσεως:

$$C = \frac{100 M}{D \cdot S_g} (1/100 \text{ km}) m$$

όπου: S_g = η πυκνότης των καυσίμων στίς συνθήκες αναφοράς (kg/dm^3).

D = η απόσταση που διανύεται κατά τη δοκιμή (km).

- 5.4.2. Αν η κατανάλωση καυσίμων προσδιορίζεται δι' όγκομετρικής μετρήσεως, η κατανάλωση εκφράζεται σε λίτρα/100 km με την ακόλουθη σχέση:

$$C = \frac{V(1 + \alpha(T_o - T_F))}{D} \cdot 100 (1/100 \text{ km})$$

όπου:

V = ό όγκος, μετρούμενος σε λίτρα, των καυσίμων που καταναλώνονται·

α = ό συντελεστής κυβικής διαστολής των καυσίμων. Για τη βενζίνη και τό ντίζελ, ό συντελεστής αυτός είναι και στίς δύο περιπτώσεις 0,001 ανά °C·

T_o = ή θερμοκρασία αναφοράς εκφρασμένη σε °C.

T_F = ή θερμοκρασία του καυσίμου μετρούμενη στο σημείο μετρήσεως του δγκον εκφρασμένη σε °C.

5.5. Έκφραση των αποτελεσμάτων

5.5.1. Η συμβατική κατανάλωση για διαδρομή εντός πόλεως είναι ή μέση αριθμητική τιμή τριών διαδοχικών μετρήσεων που πραγματοποιούνται σύμφωνα με τη διαδικασία που περιγράφεται ανωτέρω.

5.5.2. Αν οι ακρότατες μετρήσεις διαφέρουν πλέον του 5% της μέσης τιμής, πρέπει να πραγματοποιηθούν άλλες μετρήσεις σύμφωνα με τη διαδικασία αυτή κατά τρόπο ώστε να επιτευχθεί βαθμός ακριβείας της μετρήσεως τουλάχιστον ίσος προς 5%.

5.5.3. Η ακρίβεια της μετρήσεως υπολογίζεται με τη βοήθεια της σχέσεως:

$$\text{Ακρίβεια} = k \cdot \frac{S}{\sqrt{n}} \cdot \frac{100}{C} \%$$

όπου:

$\bar{C}$ προκύπτει από τη σχέση του σημείου 5.4.

$\bar{C}$ είναι ή μέση αριθμητική τιμή των n τιμών του C.

n είναι ο αριθμός των λαμβανομένων μετρήσεων.

$$S = \frac{\sum_{i=1}^n (\bar{C} - C_i)^2}{n - 1}$$

τό k παρέχεται από τον ακόλουθο πίνακα:

Αριθμός μετρήσεων	4	5	6	7	8	9	10
k	3,2	2,8	2,6	2,5	2,4	2,3	2,3

5.5.4. Αν μετά 10 μετρήσεις δεν επιτυγχάνεται ακρίβεια τουλάχιστον 5%, ή κατανάλωση προσδιορίζεται με τη βοήθεια ενός άλλου οχήματος του ίδιου τύπου.

6. ΜΕΤΡΗΣΗ ΤΗΣ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΕΩΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΣΕ ΣΤΑΘΕΡΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑ

6.1. Οί δοκιμές αυτές είναι δυνατόν να πραγματοποιούνται είτε επί δυναμομετρικού πάγκου, είτε επί οδού.

6.1.1. Μάζα του οχήματος

6.1.1.1. Η μάζα του οχήματος είναι ή μάζα του οχήματος εύρισκομένου σε έτοιμότητα κινήσεως όπως ορίζεται στο σημείο 6.1.1.2, αυξημένη κατά 180 kg ή κατά τό ήμισυ του φορτίου αν αυτό είναι μεγαλύτερο από 180 kg, περιλαμβανομένων του ύλικου μετρήσεως και των επιβατών. Η βάση στηρίξεως του οχήματος είναι αυτή που λαμβάνεται όταν τό κέντρο βάρους του φορτίου αυτού τοποθετείται στο μέσο του εύθυγράμμου τμήματος που ένώννει τά σημεία R των έμπροσθίων πλευρικών θέσεων.

6.1.1.2. Ός μάζα του οχήματος εύρισκομένου σε έτοιμότητα κινήσεως νοείται, κατά τήν έννοια της παρούσης οδηγίας, ή όλική μάζα του οχήματος χωρίς φορτίο, μέ όλες τίς αποθήκες ύγρων γεμάτες έκτός της αποθήκης καυσίμων που είναι γεμάτη κατά τό 90% της χωρητικότητος που αναφέρεται από τον κατασκευαστή, και μέ τά εργαλεία του και τον έφεδρικό τροχό του.

6.2. Κιβώτιο ταχυτήτων

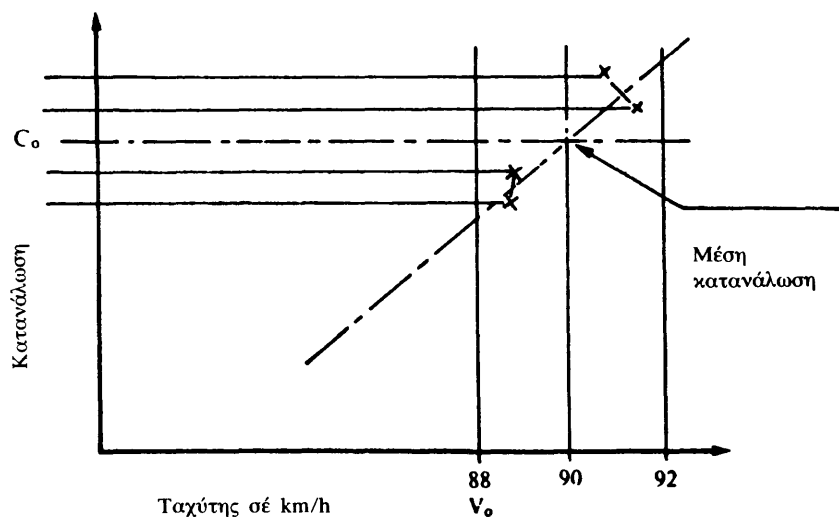
Αν προβλέπεται για τό όχημα χειροκίνητη αλλαγή των ταχυτήτων, ό λόγος που χρησιμοποιείται είναι ό πλέον ύψηλός που ύποδεικνύεται από τον κατασκευαστή για τήν οδηγηση σε κάθε μία έκ των ταχυτήτων δοκιμής.

6.3. Διαδικασία δοκιμής

6.3.1. Δοκιμή επί οδού

- 6.3.1.1. Μετεωρολογικές συνθήκες
- 6.3.1.1.1. Η σχετική υγρασία πρέπει να είναι μικρότερη του 95%. Η όδός πρέπει να είναι στεγνή. Η επιφάνεια της όδου δύναται, πάντως, να εμφανίζει ίχνη υγρασίας, υπό τον όρο ότι δεν θα υπάρχει σε ένα οποιοδήποτε σημείο λεπτό στρώμα ύδατος που είναι δυνατόν να γίνει αντιληπτό.
- 6.3.1.1.2. Η μέση ταχύτης του ανέμου πρέπει να είναι μικρότερη των 3 m/s και οι ριπές του ανέμου μικρότερες των 8 m/s.
- 6.3.1.2. Πριν να πραγματοποιηθούν οι μετρήσεις, το όχημα πρέπει να καλύψει επί της διαδρομής που έχει εκλεγεί, με ταχύτητα παραπλήσια της ταχύτητος δοκιμής, μία απόσταση επαρκή ώστε να επιτευχθούν οι θερμοκρασίες κινήσεως. Η απόσταση αυτή σε καμία περίπτωση δεν πρέπει να είναι μικρότερη των 10 km.
- 6.3.1.3. Διαδρομή δοκιμής
- Η διαδρομή δοκιμής πρέπει να επιτρέπει την κίνηση σε σταθεροποιημένη ταχύτητα. Η διαδρομή πρέπει να είναι τουλάχιστον 2 km. Πρέπει να σχηματίζεται κλειστή διαδρομή και η επιφάνεια πρέπει να είναι σε καλή κατάσταση. Είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθεί μία ευθύγραμμη όδός υπό τον όρο ότι η διαδρομή των 2 km θα πραγματοποιηθεί κατά τις δύο κατευθύνσεις. Η κλίση δεν πρέπει να είναι μεγαλύτερη του $\pm 2\%$ μεταξύ δύο τυχόντων σημείων.
- 6.3.1.4. Κατά τη διάρκεια κάθε διαδρομής δοκιμής, διατηρείται σταθεροποιημένη ταχύτης εντός των ορίων του ± 2 km/h. Η μέση ταχύτης για κάθε δοκιμή δεν πρέπει να διαφέρει της ταχύτητος αναφοράς πλέον των 2 km/h.
- 6.3.1.5. Για να προσδιορισθεί η κατανάλωση σε κάθε μία από τις ταχύτητες αναφοράς (βλέπε τό σχήμα κατωτέρω), πραγματοποιούνται τέσσερες δοκιμές: δύο σε μέση ταχύτητα μικρότερη από την ταχύτητα αναφοράς και δύο σε μέση ταχύτητα μεγαλύτερη από την ταχύτητα αναφοράς.
- 6.3.1.6. Η κατανάλωση καυσίμων για κάθε διαδρομή δοκιμής υπολογίζεται σύμφωνα με τις σχέσεις που δίδονται στο σημείο 5.4.
- 6.3.1.7. Η διαφορά μεταξύ των δύο μικρότερων τιμών που έχουν υπολογισθεί δεν πρέπει να υπερβαίνει το 5% της μέσης τιμής αυτών των δύο υπολογιζόμενων τιμών και αυτή ή ίδια συνθήκη εφαρμόζεται επίσης στις δύο μεγαλύτερες υπολογισμένες τιμές. Η τιμή της κατανάλωσης καυσίμων υπολογίζεται στη θεωρούμενη ταχύτητα αναφοράς διά της μεθόδου της γραμμικής παρεμβολής όπως υποδεικνύεται στο κατωτέρω σχήμα.
- 6.3.1.7.1. Αν οι όροι του σημείου 6.3.1.7 δεν επιτυγχάνονται για ένα εκ των ζευγών των υπολογιζόμενων τιμών, οι τέσσερες δοκιμές πρέπει να επαναληφθούν. Αν μετά από 10 προσπάθειες δεν επιτυγχάνεται η επιδιωκόμενη σταθερότης, πρέπει να εκλεγεί ένα άλλο όχημα και να υποβληθεί σε όλες τις δοκιμές της διαδικασίας αυτής.

Παράδειγμα: Υπολογισμός για μία μέση ταχύτητα 90 km/h.



Οι τέσσερες σταυροί αντιστοιχούν στις τιμές που υπολογίσθηκαν για κάθε διαδρομή δοκιμής. Co είναι η υπολογιζόμενη τιμή καταναλώσεως για την ταχύτητα αναφοράς V_0 επί της απόστασεως δοκιμής που διανύεται.

6.3.2. Δοκιμή επί δυναμομετρικού πάγκου

6.3.2.1. Ρύθμιση του δυναμομετρικού πάγκου

Ο πάγκος πρέπει να ρυθμισθεί με τον τρόπο που περιγράφεται στο σημείο 4.1 του παραρτήματος III της οδηγίας 70/220/ΕΟΚ με τις ακόλουθες τροποποιήσεις:

— ο πάγκος πρέπει να ρυθμιστεί για την κατάλληλη ταχύτητα δοκιμής·

— η κατάσταση του όχηματος κατά τη διάρκεια των κύκλων δοκιμής πρέπει να είναι αυτή που εξειδικεύεται στα σημεία 4.1, 4.2 και 4.3 και οι μετεωρολογικές συνθήκες κατά τη διάρκεια της δοκιμής επί οδού πρέπει να είναι αυτές που εξειδικεύονται στο σημείο 6.3.1.1 κατά τρόπο ώστε να είναι προσδιοριστικές για την όρθη ρύθμιση της πτώσεως πιέσεως στον αύλο εισαγωγής.

Στήν περίπτωση ενός οχήματος εφοδιασμένου με κινητήρα ντίζελ, ο πάγκος πρέπει να ρυθμισθεί σύμφωνα με τις προδιαγραφές του σημείου 5.1.1.

6.3.2.2. Ψύξη

Οι πρόσθετες διατάξεις ψύξεως του αέρα που χρησιμοποιούνται για να διατηρήσουν τις συνθήκες κινήσεως όπως επίσης και τις θερμοκρασίες των λιπαντικών και του υγρού ψύξεως πρέπει να είναι τέτοιες ώστε να εξασφαλίζουν μία λειτουργία εντός των ορίων της περιοχής συνθηκών και θερμοκρασίας που κανονικά υφίστανται στην ίδια ταχύτητα επί της οδού.

6.3.2.3. Πρίν να πραγματοποιηθούν οι μετρήσεις, το όχημα πρέπει να διατρέξει επί του πάγκου, με ταχύτητα παραλλήσια της ταχύτητος δοκιμής, μία απόσταση επαρκή ώστε να επιτευχθούν οι θερμοκρασίες κινήσεως. Η απόσταση αυτή δεν πρέπει σε καμία περίπτωση να είναι μικρότερη των 10 km.

6.3.2.4. Η απόσταση δοκιμής δεν πρέπει να είναι μικρότερη από 2 km. Η απόσταση αυτή μετρείται με τη βοήθεια ενός στροφομέτρου επί του πάγκου.

6.4. Ο χρησιμοποιούμενος τύπος πάγκου δοκιμής πρέπει να αναφέρεται στο πρακτικό δοκιμής.

6.5. Έκφραση των αποτελεσμάτων

Όποιαδήποτε και αν είναι η χρησιμοποιούμενη μέθοδος μετρήσεως, τα αποτελέσματα πρέπει να εκφράζονται σε λίτρα/100 km υπό τις συνθήκες αναφοράς που εξειδικεύονται στο σημείο 4.5.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

Ένδειξη της διοικήσεως

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ

Παράρτημα του δελτίου έγκρίσεως ΕΟΚ ενός τύπου οχήματος όσον αφορά την κατανάλωση καυσίμων

(Άρθρο 4 παράγραφος 2 και άρθρο 10 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 6ης Φεβρουαρίου 1970, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των Κρατών Μελών των αναφερομένων στην έγκριση των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκούμενων τους)

Αριθ. έγκρίσεως ΕΟΚ:

1. Βιομηχανικό ή έμπορικό σήμα του οχήματος:

2. Τύπος και έμπορική ονομασία του οχήματος:

3. Όνοματεπώνυμο και διεύθυνση του κατασκευαστή:

4. Κατά περίπτωση, ονοματεπώνυμο και διεύθυνση του έντολοδόχου του κατασκευαστή:

5. Περιγραφή του οχήματος:

5.1. Μάζα του οχήματος (παράρτημα I σημείο 6.1.1.2)

5.2. Μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος:

5.3. Τύπος άμαξώματος: Berline, Break, Coup (1)

5.4. Κινητήριои τροχοί: εμπρόσθιοι, όπίσθιοι, 4 × 4(1)

5.5. Κινητήρας:

5.5.1. Κυλινδρισμός:

5.5.2. Τροφοδότηση: έξαεριωτήρας, έγχυση(1)

5.5.3. Καύσιμα που ύποδεικνύονται από τον κατασκευαστή:

5.5.4. Μεγίστη ισχύς: kW σέ στροφές/λεπτό

5.5.5. Ύπερτροφοδότηση: ναι-όχι(1)

5.5.6. Άνάφλεξη: διά συμπίεσεως, μέ έπιβαλλόμενη ανάφλεξη (μηχανική ή ηλεκτρονική)(1)

5.6. Μετάδοση:

5.6.1. Τύπος του κιβωτίου ταχυτήτων: χειροκίνητος-αυτόματος(1)

5.6.2. Άριθμός λόγων:

(1) Διαγράψατε την περιττή ένδειξη.

- 5.6.3. Όλικοί υποπολλαπλασιασμοί (που περιλαμβάνουν τις περιφέρειες κυλίσσεως υπό φορτίο των ελαστικών): Ταχύτητες σε km/h για 1 000 στροφές/λεπτό του κινητήρα
- 1ος λόγος: 4ος λόγος:
 2ος λόγος: 5ος λόγος:
 3ος λόγος: overdrive:
- 5.6.4. Λόγος του τελικού ζεύγους:
- 5.6.5. Έλαστικά:
- Τύπος: Διαστάσεις:
 Περιφέρεια κυλίσσεως υπό φορτίο:
6. Άριθμός έγκρισης ΕΟΚ που παραχωρήθηκε βάσει της οδηγίας 70/220/ΕΟΚ ή 72/306/ΕΟΚ:
7. Καταναλώσεις καυσίμων:
- σε κύκλο πόλεως: 1/100 km
 — σε σταθεροποιημένη ταχύτητα 90 km/h: 1/100 km
 — σε σταθεροποιημένη ταχύτητα 120 km/h: 1/100 km.
8. Ημερομηνία υποβολής του δόχματος προς έγκριση ΕΟΚ:
9. Τεχνική υπηρεσία ή εργαστήριο συμβεβλημένο ή αναγνωρισμένο που πραγματοποίησε τις δοκιμές καταναλώσεως:
10. Άριθμός πρακτικού:
11. Ημερομηνία του πρακτικού:
12. Τόπος:
13. Ημερομηνία:
14. Υπογραφή: