

Este texto es exclusivamente un instrumento de documentación y no surte efecto jurídico. Las instituciones de la UE no asumen responsabilidad alguna por su contenido. Las versiones auténticas de los actos pertinentes, incluidos sus preámbulos, son las publicadas en el Diario Oficial de la Unión Europea, que pueden consultarse a través de EUR-Lex. Los textos oficiales son accesibles directamente mediante los enlaces integrados en este documento

► **B****REGLAMENTO (UE) 2017/1151 DE LA COMISIÓN**

de 1 de junio de 2017

que complementa el Reglamento (CE) n.º 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos, modifica la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y los Reglamentos (CE) n.º 692/2008 y (UE) n.º 1230/2012 de la Comisión y deroga el Reglamento (CE) n.º 692/2008 de la Comisión

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(DO L 175 de 7.7.2017, p. 1)

Modificado por:

		Diario Oficial		
		nº	página	fecha
► <u>M1</u>	Reglamento (UE) 2017/1154 de la Comisión de 7 de junio de 2017	L 175	708	7.7.2017
► <u>M2</u>	Reglamento (UE) 2017/1347 de la Comisión de 13 de julio de 2017	L 192	1	24.7.2017
► <u>M3</u>	Reglamento (UE) 2018/1832 de la Comisión de 5 de noviembre de 2018	L 301	1	27.11.2018

Rectificado por:

- **C1** Rectificación, DO L 256 de 4.10.2017, p. 11 (2017/1154)
- **C2** Rectificación, DO L 56 de 28.2.2018, p. 66 (2017/1151)
- **C3** Rectificación, DO L 94 de 3.4.2019, p. 3 (2018/1832)
- **C4** Rectificación, DO L 263 de 16.10.2019, p. 41 (2018/1832)

▼B**REGLAMENTO (UE) 2017/1151 DE LA COMISIÓN**

de 1 de junio de 2017

que complementa el Reglamento (CE) n.º 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos, modifica la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y los Reglamentos (CE) n.º 692/2008 y (UE) n.º 1230/2012 de la Comisión y deroga el Reglamento (CE) n.º 692/2008 de la Comisión

(Texto pertinente a efectos del EEE)

*Artículo 1***Objeto**

El presente Reglamento establece disposiciones de aplicación del Reglamento (CE) n.º 715/2007.

*Artículo 2***Definiciones**

A efectos del presente Reglamento, se aplicarán las definiciones siguientes:

- 1) «Tipo de vehículo por lo que respecta a las emisiones y a la información relativa a la reparación y el mantenimiento»: grupo de vehículos que:
 - a) no difieren entre sí con respecto a los criterios que constituyen una «familia de interpolación», definida en el punto 5.6 del anexo XXI;
 - b) entran en un único «intervalo de interpolación respecto del CO₂» a tenor del punto 2.3.2 del subanexo 6 del anexo XXI;
 - c) no difieren entre sí con respecto a ninguna de las características que tienen una influencia significativa en las emisiones del tubo de escape; entre otras, las siguientes:
 - los tipos de dispositivos anticontaminantes y su secuencia (p. ej., catalizador de tres vías, catalizador de oxidación, filtro de reducción de NO_x, reducción catalítica selectiva, catalizador de reducción de NO_x, filtro de partículas depositadas o sus combinaciones en una sola unidad);
 - la recirculación de los gases de escape (con o sin, interna o externa, refrigerada o no refrigerada, de alta o de baja presión).
- 2) «Homologación de tipo CE de un vehículo por lo que respecta a las emisiones y a la información relativa a la reparación y el mantenimiento»: homologación de tipo CE de los vehículos pertenecientes a un «tipo de vehículo por lo que respecta a las emisiones y a la información relativa a la

▼M3▼B

▼ B

reparación y el mantenimiento» en relación con las emisiones del tubo de escape, las emisiones del cárter, las emisiones de evaporación, el consumo de combustible y el acceso a la información sobre el OBD y sobre la reparación y el mantenimiento del vehículo.

▼ M2

- 3) «Cuentakilómetros»: instrumento que indica al conductor la distancia total recorrida por el vehículo desde su producción.

▼ B

- 4) «Elementos auxiliares de arranque»: bujías de incandescencia, cambios en la regulación del avance de la inyección y otros dispositivos que contribuyen al arranque del motor sin enriquecimiento de la mezcla aire/combustible de este.
- 5) «Cilindrada del motor»:
- a) en el caso de los motores de émbolo alternativo, volumen desplazado nominal del motor;
 - b) en el caso de los motores de émbolo rotativo (Wankel), el doble del volumen desplazado nominal del motor.

▼ M3

- 6) «Sistema de regeneración periódica»: dispositivo de control de las emisiones de escape (por ejemplo, un catalizador o un filtro de partículas depositadas) que exige un proceso de regeneración periódica.

▼ B

- 7) «Dispositivo anticontaminante de recambio original»: dispositivo anticontaminante o conjunto de dispositivos anticontaminantes cuyos tipos figuran en el apéndice 4 del anexo I del presente Reglamento, pero que el titular de la homologación de tipo del vehículo ofrece en el mercado como unidades técnicas independientes.
- 8) «Tipo de dispositivo anticontaminante»: catalizadores y filtros de partículas depositadas que no difieren entre sí en ninguno de los aspectos esenciales siguientes:
- a) número de sustratos, estructura y material;
 - b) tipo de actividad de cada sustrato;
 - c) volumen, proporción del área frontal y longitud de los sustratos;
 - d) materiales del catalizador;
 - e) proporción de materiales del catalizador;
 - f) densidad de las celdas;
 - g) dimensiones y forma;
 - h) protección térmica.
- 9) «Vehículo monocombustible»: vehículo diseñado para circular principalmente con un solo tipo de combustible.

▼ B

- 10) «Vehículo monocombustible de gas»: vehículo monocombustible que funciona principalmente con GLP, GN/biometano o hidrógeno, pero que también puede estar equipado con un sistema de gasolina para casos de emergencia o solo para el arranque, y cuyo depósito de gasolina no contiene más de quince litros.

▼ M3

- 11) «Vehículo bicombustible»: vehículo equipado con dos sistemas de almacenamiento de combustible independientes, diseñado para funcionar principalmente con un solo combustible al mismo tiempo.
- 12) «Vehículo bicombustible de gas»: vehículo bicombustible cuyos dos combustibles son, por un lado, gasolina (modo gasolina) y, por otro, GLP, GN/biometano o hidrógeno.

▼ B

- 13) «Vehículo flexifuel»: vehículo equipado con un solo sistema de almacenamiento de combustible, que puede circular con diferentes mezclas de dos o más combustibles.
- 14) «Vehículo flexifuel de etanol»: vehículo flexifuel que puede circular con gasolina o con una mezcla de gasolina y etanol con un contenido máximo de etanol del 85 % (E85).
- 15) «Vehículo flexifuel biodiésel»: vehículo flexifuel que puede circular con gasóleo mineral o con una mezcla de gasóleo mineral y biodiésel.
- 16) «Vehículo eléctrico híbrido» (VEH): vehículo híbrido en el que uno de los convertidores de la energía de propulsión es una máquina eléctrica.
- 17) «Adecuadamente conservado y utilizado»: por lo que respecta a un vehículo de ensayo, significa que dicho vehículo cumple los criterios de admisión de un vehículo seleccionado establecidos en el punto 2 del apéndice 3 del Reglamento n.º 83 de la CEPE ⁽¹⁾.
- 18) «Sistema de control de emisiones»: en el contexto del sistema OBD, controlador electrónico de gestión del motor, y cualquier componente del sistema de escape o de evaporación relacionado con las emisiones, que suministra una señal de entrada o recibe una señal de salida de dicho controlador.
- 19) «Indicador de mal funcionamiento (IMF)»: indicador óptico o acústico que informa claramente al conductor del vehículo en caso de mal funcionamiento de cualquier componente relacionado con las emisiones que esté conectado al sistema OBD o del propio sistema OBD.
- 20) «Mal funcionamiento»: fallo de un componente o sistema relacionado con las emisiones que haga que estas rebasen los límites del punto 2.3 del anexo XI, o incapacidad del sistema OBD para cumplir los requisitos básicos de monitorización que figuran en el anexo XI.

⁽¹⁾ Reglamento n.º 83 de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE): Disposiciones uniformes relativas a la homologación de vehículos por lo que respecta a la emisión de contaminantes según las necesidades del motor en materia de combustible [2015/1038] (DO L 172 de 3.7.2015, p. 1).

▼B

- 21) «Aire secundario»: aire introducido en el sistema de escape por medio de una bomba o una válvula aspiradora, o por cualquier otro medio, destinado a facilitar la oxidación de los HC y el CO contenidos en la corriente de gases de escape.
- 22) «Ciclo de conducción»: con respecto a los sistemas OBD del vehículo, puesta en marcha del motor, modo de conducción en el que, de existir un mal funcionamiento, este sería detectado y parada del motor.
- 23) «Acceso a la información»: disponibilidad de toda la información sobre el OBD y sobre la reparación y el mantenimiento del vehículo necesaria para la inspección, el diagnóstico, la revisión o la reparación de este.
- 24) «Deficiencia»: en el contexto del sistema OBD, significa que hasta dos componentes o sistemas diferentes monitorizados presentan características de funcionamiento temporales o permanentes que afectan a la eficiencia de monitorización del OBD de dichos componentes o sistemas o no cumplen todos los demás requisitos detallados del OBD.
- 25) «Dispositivo anticontaminante de recambio deteriorado»: dispositivo de control de la contaminación definido en el artículo 3, punto 11, del Reglamento (CE) n.º 715/2007 que ha sido envejecido o ha sido deteriorado artificialmente hasta tal punto que se ajusta a los requisitos del punto 1 del apéndice 1 del anexo 11 del Reglamento n.º 83 de la CEPE.
- 26) «Información sobre el OBD»: información relativa al sistema de diagnóstico a bordo con respecto a cualquier sistema electrónico del vehículo.
- 27) «Reactivo»: cualquier producto almacenado a bordo del vehículo, distinto del combustible, que se suministra al sistema de postratamiento de gases de escape a petición del sistema de control de emisiones.
- 28) «Masa en orden de marcha»: masa del vehículo, con sus depósitos de combustible llenos como mínimo al 90 % de su capacidad e incluida la masa del conductor, del combustible y de los líquidos, provisto del equipamiento estándar con arreglo a las especificaciones del fabricante y, si están instalados, la masa de la carrocería, el habitáculo, el acoplamiento y las ruedas de recambio, así como las herramientas.
- 29) «Fallo de encendido del motor»: ausencia de combustión en el cilindro de un motor de encendido por chispa debido a la ausencia de chispa, a la medición inadecuada del combustible, a la compresión deficiente o a cualquier otra causa.
- 30) «Sistema o dispositivo de arranque en frío»: sistema que enriquece de forma temporal la mezcla aire/combustible del motor, ayudando así a su puesta en marcha.
- 31) «Operación o unidad de toma de fuerza»: dispositivo o prestación de salida que se activa mediante el motor y se destina al accionamiento de equipos auxiliares instalados en el vehículo.

▼M1

- 32) «Pequeño fabricante»: fabricante cuya producción mundial anual es inferior a diez mil unidades durante el año anterior al de la concesión de la homologación de tipo y que:
 - a) no forma parte de un grupo de fabricantes conectados, o

▼ M1

- b) forma parte de un grupo de fabricantes conectados cuya producción mundial anual es inferior a diez mil unidades durante el año anterior al de la concesión de la homologación de tipo, o
 - c) forma parte de un grupo de fabricantes conectados, pero dispone de unas instalaciones de producción y un centro de diseño propios.
- 32 *bis*) «Instalación propia de producción»: planta de fabricación o montaje utilizada por el fabricante para la fabricación o el montaje de vehículos nuevos para ese fabricante, incluidos, si procede, los vehículos destinados a la exportación.
- 32 *ter*) «Centro de diseño propio»: instalación en la que se diseña y desarrolla el vehículo completo, que está bajo el control del fabricante y que es utilizado por este último.
- 32 *quater*) «fabricante ultrapequeño»: pequeño fabricante, tal como se define en el punto 32, con menos de mil matriculaciones en la Comunidad durante el año anterior al de la concesión de la homologación de tipo.

▼ M2**▼ M3**

- 33) «Vehículo ICE puro»: vehículo en el que la totalidad de los convertidores de la energía de propulsión son motores de combustión interna.

▼ B

- 34) «Vehículo eléctrico puro» (VEP): vehículo equipado con un tren de potencia que contiene exclusivamente máquinas eléctricas como convertidores de la energía de propulsión y exclusivamente sistemas de almacenamiento de energía eléctrica recargables como sistemas de almacenamiento de la energía de propulsión.
- 35) «Pila de combustible»: convertidor de energía que transforma energía química (entrada) en energía eléctrica (salida), o viceversa.
- 36) «Vehículo de pilas de combustible» (VPC): vehículo equipado con un tren de potencia que contiene exclusivamente una o varias pilas de combustible y una o varias máquinas eléctricas como convertidores de la energía de propulsión.
- 37) «Potencia neta»: potencia obtenida en un banco de ensayo al final del cigüeñal, o su equivalente, a la velocidad del motor correspondiente, con los accesorios, sometida a ensayo con arreglo al anexo XX (Medición de la potencia neta y de la potencia máxima durante 30 minutos de los trenes de transmisión eléctricos) y determinada en las condiciones atmosféricas de referencia.

▼ M3

- 38) «Potencia asignada del motor» (P_{rated}): potencia neta máxima del motor o el motor eléctrico en kW, medida conforme a los requisitos del anexo XX.

▼ B

- 39) «Potencia máxima durante 30 minutos»: potencia neta máxima de una cadena de tracción eléctrica alimentada con tensión de corriente continua con arreglo al punto 5.3.2 del Reglamento n.º 85 de la CEPE ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Reglamento n.º 85 de la Comisión Económica para Europa (CEPE) de las Naciones Unidas — Disposiciones uniformes sobre la homologación de motores de combustión interna o grupos motopropulsores eléctricos destinados a la propulsión de vehículos de motor de las categorías M y N por lo que respecta a la medición de la potencia neta y de la potencia máxima durante treinta minutos de los grupos motopropulsores eléctricos (DO L 323 de 7.11.2014, p. 52).

▼ B

- 40) «Arranque en frío»: en el contexto de la relación de rendimiento en uso de los monitores del OBD, temperatura del refrigerante del motor en el momento de su arranque, o temperatura equivalente, inferior o igual a 35 °C e inferior o igual a 7 °C por encima de la temperatura ambiente, cuando esté disponible.
- 41) «Emisiones en condiciones reales de conducción» (RDE): emisiones de un vehículo en condiciones normales de utilización.
- 42) «Sistema portátil de medición de emisiones» (PEMS): sistema portátil de medición de emisiones que cumple los requisitos especificados en el apéndice 1 del anexo IIIA.
- 43) «Estrategia básica de emisiones» (BES): estrategia en materia de emisiones que está activa en todos los intervalos de velocidad y carga del vehículo, excepto cuando se ha activado una estrategia auxiliar de emisiones.
- 44) «Estrategia auxiliar de emisiones» (AES): estrategia en materia de emisiones que se activa y sustituye a una BES o la modifica para un fin concreto y en respuesta a un conjunto específico de condiciones ambientales o de funcionamiento, y que solo permanece operativa mientras se dan dichas condiciones.

▼ M3

- 45) «Sistema de depósito de combustible»: dispositivos que permiten almacenar el combustible, compuestos por el depósito de combustible, el sistema de llenado, el tapón del depósito y la bomba de combustible, si está instalada en o sobre el depósito de combustible.
- 46) «Factor de permeabilidad»: factor determinado en función de las pérdidas de hidrocarburos durante un período de tiempo y utilizado para determinar las emisiones de evaporación finales.
- 47) «Depósito monocapa no metálico»: depósito de combustible fabricado con una única capa de material no metálico, incluidos los materiales fluorados/sulfonados.
- 48) «Depósito multicapa»: depósito de combustible fabricado con al menos dos capas de materiales diferentes, uno de los cuales es impermeable a los hidrocarburos.

▼ M2

- 49) «Categoría de inercia»: categoría de las masas de ensayo del vehículo correspondiente a una inercia equivalente, tal como se establece en el cuadro A4a/3 del anexo 4 *bis* del Reglamento n.º 83 de la CEPE cuando la masa de ensayo es igual a la masa de referencia.

▼ B*Artículo 3***Requisitos para la homologación de tipo****▼ M3**

1. A fin de obtener la homologación de tipo CE con respecto a las emisiones y a la información relativa a la reparación y el mantenimiento, el fabricante deberá demostrar que los vehículos se ajustan a los requisitos del presente Reglamento cuando se someten a ensayo de conformidad con los procedimientos que figuran en los anexos IIIA a VIII, XI, XIV, XVI, XX, XXI y XXII. Además, el fabricante deberá garantizar que los combustibles de referencia se ajustan a las especificaciones del anexo IX.

▼B

2. Los vehículos deberán someterse a los ensayos especificados en la figura I.2.4 del anexo I.

3. Como alternativa a los requisitos que figuran en los anexos II, V a VIII, XI, XVI y XXI, los pequeños fabricantes podrán solicitar la concesión de la homologación de tipo CE para un tipo de vehículo que haya sido homologado por la autoridad de un tercer país con arreglo a los actos legislativos que figuran en el punto 2.1 del anexo I.

Para la obtención de la homologación de tipo CE por lo que respecta a las emisiones y a la información relativa a la reparación y el mantenimiento con arreglo al presente apartado, se exigirán los ensayos de emisiones con respecto a la aptitud para la circulación que figuran en el anexo IV, los ensayos de consumo de combustible y emisiones de CO₂ que figuran en el anexo XXI y los requisitos de acceso a la información sobre el OBD y sobre la reparación y el mantenimiento del vehículo que figuran en el anexo XIV.

La autoridad de homologación deberá informar a la Comisión de las circunstancias de cada homologación de tipo concedida con arreglo al presente apartado.

4. En los puntos 2.2 y 2.3 del anexo I figuran requisitos específicos relativos a las entradas de los depósitos de combustible y a la seguridad del sistema electrónico.

5. El fabricante adoptará medidas técnicas para garantizar que las emisiones del tubo de escape y las emisiones de evaporación se limiten efectivamente, de conformidad con el presente Reglamento, a lo largo de la vida normal del vehículo y en condiciones normales de utilización.

Dichas medidas garantizarán, entre otras cosas, que los tubos flexibles, las juntas y las conexiones empleados en los sistemas de control de las emisiones estén fabricados de conformidad con el objetivo del diseño original.

6. El fabricante se asegurará de que los resultados de los ensayos de emisiones respeten los valores límite aplicables en las condiciones de ensayo especificadas en el presente Reglamento.

▼M3

7. Los vehículos alimentados con GLP o GN/biometano se someterán al ensayo de tipo 1 que figura en el anexo XXI, con el fin de comprobar las variaciones en la composición del GLP o el GN/biometano con arreglo al anexo 12 del Reglamento n.º 83 de la CEPE, sobre la emisión de contaminantes, con el mismo combustible utilizado para medir la potencia neta conforme al anexo XX del presente Reglamento.

Los vehículos que puedan ser alimentados tanto con gasolina como con GLP o GN/biometano se someterán a ensayo con ambos combustibles, realizándose los ensayos del GLP o el GN/biometano para comprobar las variaciones en su composición con arreglo al anexo 12 del Reglamento n.º 83 de la CEPE y con el mismo combustible utilizado para medir la potencia neta conforme al anexo XX del presente Reglamento.

▼B

8. Por lo que respecta al ensayo de tipo 2 que figura en el apéndice 1 del anexo IV, en velocidad normal de ralentí del motor, el contenido máximo permitido de monóxido de carbono en los gases de escape será el determinado por el fabricante del vehículo. No obstante, dicho contenido no deberá exceder del 0,3 % en volumen.

▼B

En velocidad alta de ralentí, el contenido de monóxido de carbono de los gases de escape, en volumen, no deberá exceder del 0,2 %, con una velocidad del motor mínima de 2 000 min⁻¹ y un valor Lambda de $1 \pm 0,03$ o de conformidad con las especificaciones del fabricante.

9. En el caso del ensayo de tipo 3 que figura en el anexo V, el fabricante se asegurará de que el sistema de ventilación del motor no permita la emisión en la atmósfera de ningún gas del cárter.

10. El ensayo de tipo 6 que figura en el anexo VIII, mediante el cual se miden las emisiones a baja temperatura, no se aplicará a los vehículos diésel.

No obstante, al solicitar la homologación de tipo, los fabricantes deberán presentar a la autoridad de homologación información que demuestre que el dispositivo de postratamiento de NO_x alcanza una temperatura lo suficientemente elevada como para lograr un funcionamiento eficiente en los cuatrocientos segundos siguientes al arranque en frío a - 7 °C, según se describe en el ensayo de tipo 6.

Asimismo, el fabricante facilitará a la autoridad de homologación información sobre la estrategia de funcionamiento del sistema de recirculación de los gases de escape (EGR), incluido su funcionamiento a bajas temperaturas.

Esta información también incluirá la descripción de cualquier impacto en las emisiones.

La autoridad de homologación no concederá la homologación de tipo si la información facilitada no es suficiente para demostrar que el dispositivo de postratamiento alcanza realmente una temperatura lo suficientemente elevada como para lograr un funcionamiento eficiente en el plazo designado.

A petición de la Comisión, la autoridad de homologación facilitará información sobre el rendimiento de los dispositivos de postratamiento de NO_x y del sistema EGR a bajas temperaturas.

11. El fabricante se asegurará de que, a lo largo de la vida normal de un vehículo cuyo tipo haya sido homologado de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 715/2007, sus emisiones, determinadas de acuerdo con los requisitos del anexo IIIA y emitidas durante un ensayo de RDE efectuado de conformidad con dicho anexo, no superen los valores que figuran en él.

La homologación de tipo de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 715/2007 solo podrá expedirse si el vehículo forma parte de una familia de ensayo de PEMS validada con arreglo al apéndice 7 del anexo IIIA.

▼M1

Los requisitos del anexo IIIA no se aplicarán a las homologaciones de tipo relativas a las emisiones concedidas de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 715/2007 a los fabricantes ultrapequeños.

▼B*Artículo 4***Requisitos para la homologación de tipo con respecto al sistema OBD**

1. El fabricante se asegurará de que todos los vehículos estén equipados con un sistema OBD.

▼B

2. El sistema OBD estará diseñado, fabricado e instalado en el vehículo de manera que pueda identificar los tipos de deterioro o mal funcionamiento a lo largo de toda la vida del vehículo.

3. El sistema OBD deberá cumplir los requisitos del presente Reglamento en condiciones normales de uso.

4. El IMF del sistema OBD, cuando se someta a ensayo con un componente defectuoso de conformidad con el apéndice 1 del anexo XI, deberá activarse.

El IMF del sistema OBD también podrá activarse durante dicho ensayo cuando los niveles de emisión estén por debajo de los umbrales OBD especificados en el punto 2.3 del anexo XI.

5. El fabricante se asegurará de que el sistema OBD cumpla los requisitos de rendimiento en uso que figuran en el punto 3 del apéndice 1 del anexo XI del presente Reglamento en todas las condiciones de conducción razonablemente previsibles.

6. El fabricante pondrá a disposición de las autoridades nacionales y los operadores independientes, sin codificar, los datos relativos al rendimiento en uso que el sistema OBD del vehículo debe almacenar y transmitir de conformidad con lo dispuesto en el punto 7.6 del apéndice 1 del anexo 11 del Reglamento n.º 83 de la CEPE, de manera que puedan acceder a ellos fácilmente.

▼M3*Artículo 4 bis*

Requisitos para la homologación de tipo con respecto a los dispositivos de monitorización del consumo de combustible o energía eléctrica

El fabricante deberá asegurarse de que los siguientes vehículos de las categorías M1 y N1 estén provistos de un dispositivo para determinar, almacenar y facilitar datos sobre la cantidad de combustible o energía eléctrica utilizada para hacerlos funcionar:

- 1) vehículos ICE puros y vehículos eléctricos híbridos sin carga exterior (VEH-SCE) propulsados exclusivamente con gasóleo mineral, biodiésel, gasolina, etanol o cualquier combinación de estos combustibles;
- 2) vehículos eléctricos híbridos con carga exterior (VEH-CCE) propulsados con electricidad y cualquiera de los combustibles mencionados en el punto 1.

El dispositivo de monitorización del consumo de combustible o energía eléctrica deberá cumplir los requisitos establecidos en el anexo XXII.

▼B*Artículo 5*

Solicitud de homologación de tipo CE de un vehículo por lo que respecta a las emisiones y al acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento

1. El fabricante presentará a la autoridad de homologación una solicitud de homologación de tipo CE de un vehículo por lo que respecta a las emisiones y al acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento.

2. La solicitud a la que se refiere el apartado 1 se redactará de conformidad con el modelo de ficha de características que figura en el apéndice 3 del anexo I.

▼B

3. Asimismo, el fabricante presentará la información siguiente:
 - a) en el caso de los vehículos equipados con motor de encendido por chispa, una declaración en la que indique el porcentaje mínimo de fallos de encendido, sobre un número total de encendidos, a consecuencia de los cuales, bien las emisiones rebasarían los límites señalados en el punto 2.3 del anexo XI, cuando dicho porcentaje ha estado presente desde el inicio del ensayo de tipo 1 elegido para la demostración con arreglo al anexo XI del presente Reglamento, bien podrían dar lugar al sobrecalentamiento del catalizador o los catalizadores de escape y ocasionar daños irreversibles;
 - b) información detallada por escrito que describa de manera exhaustiva las características de funcionamiento del sistema OBD, incluida una lista con todas las partes pertinentes del sistema de control de emisiones del vehículo monitorizadas por el sistema OBD;
 - c) una descripción del IMF utilizado por el sistema OBD para señalar al conductor del vehículo la existencia de un fallo;
 - d) una declaración en la que indique que el sistema OBD cumple lo dispuesto en el punto 3 del apéndice 1 del anexo XI con respecto al rendimiento en uso en todas las condiciones de conducción razonablemente previsibles;
 - e) un plan en el que describa de manera detallada los criterios técnicos y la justificación para incrementar el numerador y el denominador de cada monitorización, que deberán cumplir los requisitos de los puntos 7.2 y 7.3 del apéndice 1 del anexo 11 del Reglamento n.º 83 de la CEPE, así como para desactivar los numeradores, los denominadores y el denominador general con arreglo a las condiciones del punto 7.7 de ese mismo apéndice;
 - f) una descripción de las medidas adoptadas para evitar la manipulación y la modificación del ordenador de control de emisiones y del cuentakilómetros, incluido el registro del kilometraje a efectos de los requisitos de los anexos XI y XVI;
 - g) cuando proceda, la información relativa a la familia de vehículos según el apéndice 2 del anexo 11 del Reglamento n.º 83 de la CEPE;
 - h) en su caso, copias de otras homologaciones de tipo con los datos pertinentes para permitir la extensión de las homologaciones y el establecimiento de los factores de deterioro.
4. A efectos de la letra d) del apartado 3, el fabricante utilizará el modelo de certificado de conformidad con los requisitos de rendimiento en uso del OBD que figura en el apéndice 7 del anexo I.
5. A efectos de la letra e) del apartado 3, la autoridad de homologación que conceda la homologación pondrá a disposición de las demás autoridades de homologación o de la Comisión, previa petición, la información a la que se refiere dicha letra.
6. A efectos de las letras d) y e) del apartado 3, las autoridades de homologación denegarán la homologación de un vehículo cuando la información presentada por el fabricante no cumpla los requisitos del punto 3 del apéndice 1 del anexo XI.

Los puntos 7.2, 7.3 y 7.7 del apéndice 1 del anexo 11 del Reglamento n.º 83 de la CEPE serán de aplicación en todas las condiciones de conducción razonablemente previsibles.

▼B

De cara a la evaluación de la aplicación de los requisitos establecidos en dichos puntos, las autoridades de homologación tendrán en cuenta el estado de la tecnología.

7. A efectos de la letra f) del apartado 3, las medidas adoptadas para evitar la manipulación y la modificación del ordenador de control de emisiones incluirán un método de actualización que utilice un programa o una calibración autorizados por el fabricante.

8. Para la realización de los ensayos especificados en la figura I.2.4 del anexo I, el fabricante presentará al servicio técnico responsable de los ensayos de homologación de tipo un vehículo representativo del tipo que se quiere homologar.

9. La solicitud de homologación de tipo de los vehículos monocombustible, bicomcombustible y flexifuel cumplirá los requisitos adicionales de los puntos 1.1 y 1.2 del anexo I.

10. Los cambios en la fabricación de un sistema, componente o unidad técnica independiente que tengan lugar después de una homologación de tipo no invalidarán automáticamente dicha homologación, a menos que se modifiquen las características o los parámetros técnicos originales de tal manera que resulte afectado el funcionamiento del motor o del sistema anticontaminante.

▼M1

11. Para que las autoridades de homologación puedan evaluar el uso adecuado de las AES, teniendo en cuenta la prohibición de los dispositivos de desactivación que figura en el artículo 5, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 715/2007, el fabricante deberá presentar, asimismo, una documentación ampliada, tal como se describe en el anexo I, apéndice 3 *bis*, del presente Reglamento.

▼M3

La autoridad de homologación identificará y fechará la documentación ampliada, y la conservará durante al menos diez años después de que se conceda la homologación.

A petición del fabricante, la autoridad de homologación llevará a cabo una evaluación preliminar de las AES en relación con nuevos tipos de vehículos. En ese caso, la documentación pertinente deberá ponerse a disposición de la autoridad de homologación de tipo entre dos y doce meses antes de que comience el proceso de homologación de tipo.

La autoridad de homologación realizará una evaluación preliminar basándose en la documentación ampliada, según se describe en la letra b) del apéndice 3 *bis* del anexo I, suministrada por el fabricante. La autoridad de homologación realizará la evaluación de acuerdo con la metodología descrita en el apéndice 3 *ter* del anexo I. Podrá apartarse de dicha metodología en casos excepcionales y debidamente justificados.

La evaluación preliminar de las AES en relación con nuevos tipos de vehículos será válida a efectos de homologación de tipo durante un período de dieciocho meses. Ese período podrá prorrogarse otros doce meses si el fabricante aporta pruebas a la autoridad de homologación de que en el mercado no han aparecido tecnologías nuevas que pudieran modificar la evaluación preliminar de las AES.

El Grupo de Expertos de Autoridades de Homologación de Tipo elaborará cada año una lista de las AES consideradas no aceptables por las autoridades de homologación de tipo, que la Comisión pondrá a disposición del público.

▼M1

▼M3

12. El fabricante deberá facilitar también a la autoridad de homologación de tipo que concedió la homologación de tipo respecto de las emisiones con arreglo al presente Reglamento («autoridad de homologación otorgante») documentación sobre la transparencia de los ensayos, que deberá contener la información necesaria para poder realizar los ensayos con arreglo al punto 5.9 de la parte B del anexo II.

▼B*Artículo 6***Disposiciones administrativas para la homologación de tipo CE de un vehículo por lo que respecta a las emisiones y al acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento**

1. Si se cumplen todos los requisitos pertinentes, la autoridad de homologación concederá una homologación de tipo CE y expedirá un número de homologación de tipo de conformidad con el sistema de numeración establecido en el anexo VII de la Directiva 2007/46/CE.

Sin perjuicio de lo dispuesto en el anexo VII de la Directiva 2007/46/CE, la sección 3 del número de homologación de tipo se redactará con arreglo al apéndice 6 del anexo I del presente Reglamento.

La autoridad de homologación no asignará el mismo número a otro tipo de vehículo.

2. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, a petición del fabricante, un vehículo con sistema OBD puede ser aceptado para homologación de tipo por lo que respecta a las emisiones y a la información relativa a la reparación y el mantenimiento aunque el sistema presente una o varias deficiencias que impidan que se cumplan plenamente los requisitos específicos del anexo XI, siempre y cuando se cumplan las disposiciones administrativas específicas que figuran en el punto 3 del mencionado anexo.

La autoridad de homologación notificará la decisión de conceder esta homologación de tipo a todas las autoridades de homologación de los demás Estados miembros de conformidad con los requisitos establecidos en el artículo 8 de la Directiva 2007/46/CE.

3. Al conceder una homologación de tipo CE con arreglo al apartado 1, la autoridad de homologación expedirá un certificado de homologación de tipo CE utilizando el modelo que figura en el apéndice 4 del anexo I.

*Artículo 7***Modificación de las homologaciones de tipo**

Los artículos 13, 14 y 16 de la Directiva 2007/46/CE se aplicarán a todas las modificaciones de las homologaciones de tipo concedidas de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 715/2007.

A petición del fabricante, las disposiciones del punto 3 del anexo I se aplicarán sin necesidad de realizar ensayos adicionales solo a los vehículos del mismo tipo.

*Artículo 8***Conformidad de la producción**

1. Las medidas para garantizar la conformidad de la producción se adoptarán con arreglo a lo dispuesto en el artículo 12 de la Directiva 2007/46/CE.

▼B

Además, se aplicarán las disposiciones del punto 4 del anexo I del presente Reglamento y los métodos estadísticos pertinentes de los apéndices 1 y 2 de ese mismo anexo.

2. Se comprobará la conformidad de la producción sobre la base de la descripción del certificado de homologación de tipo que figura en el apéndice 4 del anexo I del presente Reglamento.

*Artículo 9***Conformidad en circulación**

1. Las medidas para garantizar la conformidad en circulación de los vehículos con homologación de tipo con arreglo al presente Reglamento se adoptarán de conformidad con el anexo X de la Directiva 2007/46/CE y el anexo II del presente Reglamento.

▼M3

2. Las verificaciones de la conformidad en circulación deberán ser adecuadas para confirmar que las emisiones del tubo de escape y las emisiones de evaporación se limitan efectivamente durante la vida normal del vehículo en condiciones normales de utilización.

3. La conformidad en circulación se verificará en vehículos sometidos a un mantenimiento y una utilización adecuados, de conformidad con el apéndice 1 del anexo II, entre los 15 000 km o los seis meses —lo que se alcance más tarde— y los 100 000 km o los cinco años —lo que se alcance antes—. La conformidad en circulación respecto de las emisiones de evaporación se verificará en vehículos sometidos a un mantenimiento y una utilización adecuados, de conformidad con el apéndice 1 del anexo II, entre los 30 000 km o los doce meses —lo que se alcance más tarde— y los 100 000 km o los cinco años —lo que se alcance antes—.

Los requisitos para las verificaciones de la conformidad en circulación serán aplicables durante los cinco años siguientes a la expedición del último certificado de conformidad o certificado de homologación individual de los vehículos de la familia de conformidad en circulación de que se trate.

4. Las verificaciones de la conformidad en circulación no serán obligatorias si, el año previo, las ventas anuales de la familia de conformidad en circulación en la Unión fueron inferiores a cinco mil vehículos. Con respecto a esas familias, el fabricante deberá facilitar a la autoridad de homologación un informe sobre cualquier reclamación de garantía o de reparación y sobre cualquier defecto del OBD en relación con las emisiones, según el punto 4.1 del anexo II. Estas familias de conformidad en circulación podrán seguir siendo seleccionadas para ser sometidas a ensayo con arreglo al anexo II.

5. El fabricante y la autoridad de homologación de tipo otorgante deberán efectuar verificaciones de la conformidad en circulación con arreglo al anexo II.

▼M3

6. La autoridad de homologación otorgante decidirá si una familia incumple las disposiciones de conformidad en circulación, basándose en una evaluación del cumplimiento, y aprobará el plan de medidas correctoras presentado por el fabricante de acuerdo con el anexo II.

7. Si una autoridad de homologación de tipo determina que una familia de conformidad en circulación no ha superado la verificación de la conformidad en circulación, deberá notificárselo sin demora a la autoridad de homologación de tipo otorgante, de acuerdo con el artículo 30, apartado 3, de la Directiva 2007/46/CE.

Tras la notificación, y con arreglo a lo dispuesto en el artículo 30, apartado 6, de la Directiva 2007/46/CE, la autoridad de homologación otorgante informará al fabricante de que una familia de conformidad en circulación no supera las verificaciones de la conformidad en circulación, y de que deberán seguirse los procedimientos descritos en los puntos 6 y 7 del anexo II.

Si la autoridad de homologación otorgante determina que no puede llegarse a un acuerdo con la autoridad de homologación de tipo que ha establecido que una familia de conformidad en circulación no supera la verificación de la conformidad en circulación, deberá iniciarse el procedimiento con arreglo al artículo 30, apartado 6, de la Directiva 2007/46/CE.

8. Además de lo dispuesto en los puntos 1 a 7, se aplicará lo siguiente a los vehículos de tipo homologado con arreglo a la parte B del anexo II.

- a) Los vehículos presentados a la homologación de tipo multifásica, a tenor del artículo 3, apartado 7, de la Directiva 2007/46/CE, serán objeto de verificación de la conformidad en circulación de acuerdo con las normas de homologación multifásica que figuran en el punto 5.10.6 de la parte B del anexo II del presente Reglamento.
- b) Los vehículos blindados, los vehículos funerarios y los vehículos accesibles en silla de ruedas, a tenor de los puntos 5.2 y 5.5 de la parte A del anexo II de la Directiva 2007/46/CE, respectivamente, no estarán sujetos a las disposiciones del presente artículo. Los demás vehículos especiales a tenor del punto 5 de la parte A del anexo II de la Directiva 2007/46/CE se someterán a verificación de la conformidad en circulación de acuerdo con las normas de homologación de tipo multifásica que figuran en la parte B del anexo II del presente Reglamento.

▼B*Artículo 10***Dispositivos anticontaminantes**

1. El fabricante velará por que los dispositivos anticontaminantes de recambio destinados a ser instalados en los vehículos con homologación de tipo CE que entran en el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) n.º 715/2007 obtengan la homologación de tipo CE como unidades técnicas independientes a tenor de lo dispuesto en el artículo 10, apartado 2, de la Directiva 2007/46/CE, de conformidad con los artículos 12 y 13 y el anexo XIII del presente Reglamento.

▼B

Los catalizadores y los filtros de partículas depositadas se considerarán dispositivos anticontaminantes a efectos del presente Reglamento.

Se considerará que se cumplen los requisitos pertinentes si se dan las condiciones siguientes:

- a) se cumplen los requisitos del artículo 13;
- b) los dispositivos anticontaminantes de recambio han sido homologados con arreglo al Reglamento n.º 103 de la CEPE ⁽¹⁾.

En el caso contemplado en el párrafo tercero también será de aplicación lo dispuesto en el artículo 14.

2. Los dispositivos anticontaminantes de recambio originales que sean del tipo contemplado en el punto 2.3 de la adenda del apéndice 4 del anexo I y estén destinados a ser instalados en un vehículo al que se haga referencia en el documento de homologación de tipo correspondiente no necesitarán ser conformes con el anexo XIII, siempre y cuando cumplan los requisitos de los puntos 2.1 y 2.2 de este último anexo.

3. El fabricante se asegurará de que el dispositivo anticontaminante original lleve las marcas de identificación.

4. Las marcas de identificación a las que se refiere el apartado 3 serán las siguientes:

- a) la marca o el nombre del fabricante del vehículo o del motor;
- b) la marca y el número de identificación de la pieza del dispositivo anticontaminante original según figura en la información contemplada en el punto 3.2.12.2 del apéndice 3 del anexo I.

Artículo 11

Solicitud de homologación de tipo CE de un tipo de dispositivo anticontaminante de recambio como unidad técnica independiente

1. El fabricante presentará a la autoridad de homologación una solicitud de homologación de tipo CE de un tipo de dispositivo anticontaminante de recambio como unidad técnica independiente.

Dicha solicitud se redactará de conformidad con el modelo de ficha de características que figura en el apéndice 1 del anexo XIII.

2. Además de los requisitos establecidos en el apartado 1, el fabricante presentará al servicio técnico responsable del ensayo de homologación de tipo lo siguiente:

- a) uno o varios vehículos de un tipo homologado de conformidad con el presente Reglamento, equipados con un dispositivo anticontaminante del equipamiento original nuevo;
- b) una muestra del tipo del dispositivo anticontaminante de recambio;

⁽¹⁾ Reglamento n.º 103 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE/ONU) — Prescripciones uniformes relativas a la homologación de catalizadores de recambio para vehículos de motor (DO L 158 de 19.6.2007, p. 106).

▼B

c) una muestra adicional del tipo del dispositivo anticontaminante de recambio, cuando este esté destinado a ser instalado en un vehículo equipado con sistema OBD.

3. A efectos de la letra a) del apartado 2, el solicitante seleccionará los vehículos de ensayo con el acuerdo del servicio técnico.

Los vehículos de ensayo deberán cumplir los requisitos del punto 3.2 del anexo 4 *bis* del Reglamento n.º 83 de la CEPE.

Los vehículos de ensayo deberán cumplir los requisitos siguientes:

a) no tendrán ningún defecto en su sistema de control de emisiones;

b) todas las piezas originales relacionadas con las emisiones que estén excesivamente gastadas o que funcionen de manera incorrecta serán reparadas o sustituidas;

c) antes del ensayo de emisiones, se regularán adecuadamente y se configurarán de acuerdo con las especificaciones del fabricante.

4. A efectos de las letras b) y c) del apartado 2, la muestra deberá llevar marcados, de forma clara e indeleble, su denominación comercial y la marca o el nombre comercial del solicitante.

5. A efectos de la letra c) del apartado 2, la muestra deberá haber sido deteriorada de acuerdo con la definición del punto 25 del artículo 2.

Artículo 12

Disposiciones administrativas para la homologación de tipo CE de un dispositivo anticontaminante de recambio como unidad técnica independiente

1. Si se cumplen todos los requisitos pertinentes, la autoridad de homologación de tipo concederá una homologación de tipo CE a los dispositivos anticontaminantes de recambio como unidades técnicas independientes y expedirá un número de homologación de tipo de conformidad con el sistema de numeración que figura en el anexo VII de la Directiva 2007/46/CE.

La autoridad de homologación no asignará el mismo número a otro tipo de dispositivo anticontaminante de recambio.

El mismo número de homologación de tipo podrá abarcar el uso de ese tipo de dispositivo anticontaminante de recambio en varios tipos de vehículos diferentes.

2. A efectos del apartado 1, la autoridad de homologación expedirá un certificado de homologación de tipo CE establecido de conformidad con el modelo que figura en el apéndice 2 del anexo XIII.

3. Cuando el solicitante de la homologación de tipo pueda demostrar a la autoridad de homologación o al servicio técnico que el dispositivo anticontaminante de recambio es de un tipo que figura en el punto 2.3 de la adenda del apéndice 4 del anexo I, la concesión de la homologación de tipo no dependerá de la verificación del cumplimiento de los requisitos especificados en el punto 4 del anexo XIII.



Artículo 13

Acceso a la información sobre el OBD y sobre la reparación y el mantenimiento del vehículo

1. Los fabricantes dispondrán las medidas y los procedimientos necesarios, de conformidad con los artículos 6 y 7 del Reglamento (CE) n.º 715/2007 y el anexo XIV del presente Reglamento, para garantizar el fácil acceso a la información sobre el OBD y sobre la reparación y el mantenimiento del vehículo.

2. Las autoridades de homologación no concederán la homologación de tipo hasta que no hayan recibido del fabricante un certificado de acceso a la información sobre el OBD y sobre la reparación y el mantenimiento del vehículo.

3. El certificado de acceso a la información sobre el OBD y sobre la reparación y el mantenimiento del vehículo servirá de prueba de conformidad con el artículo 6, apartado 7, del Reglamento (CE) n.º 715/2007.

4. El certificado de acceso a la información sobre el OBD y sobre la reparación y el mantenimiento del vehículo se redactará con arreglo al modelo que figura en el apéndice 1 del anexo XIV.

5. Si la información sobre el OBD y sobre la reparación y el mantenimiento del vehículo no está disponible o no es conforme con los artículos 6 y 7 del Reglamento (CE) n.º 715/2007 y con el anexo XIV del presente Reglamento cuando se presente la solicitud de homologación de tipo, el fabricante facilitará dicha información en un plazo de seis meses a partir de la fecha de homologación de tipo.

6. La obligación de facilitar la información en el plazo especificado en el apartado 5 solo será de aplicación si, tras la homologación de tipo, el vehículo se comercializa.

Cuando la comercialización del vehículo tenga lugar más de seis meses después de la homologación de tipo, la información se facilitará en la fecha de comercialización.

7. La autoridad de homologación podrá considerar que el fabricante ha dispuesto las medidas y los procedimientos adecuados por lo que respecta al acceso a la información sobre el OBD y sobre la reparación y el mantenimiento del vehículo basándose en un certificado de acceso a dicha información cumplimentado, siempre y cuando no haya reclamaciones y el fabricante facilite la información en cuestión en el plazo establecido en el apartado 5.

8. Además de los requisitos de acceso a la información sobre el OBD que figuran en el punto 4 del anexo XI, el fabricante pondrá a disposición de las partes interesadas la información siguiente:

- a) información pertinente para permitir el desarrollo de componentes de recambio esenciales para el correcto funcionamiento del sistema OBD;
- b) información para permitir el desarrollo de herramientas de diagnóstico genéricas.

▼B

A efectos de la letra a), el desarrollo de componentes de recambio no se verá limitado por: la ausencia de información pertinente; los requisitos técnicos relativos a las estrategias de indicación de mal funcionamiento si se superan los umbrales OBD o si el sistema OBD no puede cumplir los requisitos básicos de monitorización que figuran en el presente Reglamento; las modificaciones específicas del manejo de la información del OBD para tratar de manera independiente el funcionamiento del vehículo con gasolina o con gas; y la homologación de tipo de los vehículos alimentados con gas que presentan un número limitado de deficiencias menores.

A efectos de la letra b), cuando los fabricantes utilicen herramientas de diagnóstico y ensayo de conformidad con las normas ISO 22900, *Modular vehicle communication interface* (MVCI), e ISO 22901, *Open diagnostic data exchange* (ODX) en sus redes franquiciadas, los operadores independientes deberán poder acceder a los archivos ODX a través del sitio web del fabricante.

9. Foro sobre el Acceso a la Información relativa a los Vehículos (el Foro).

El Foro estudiará si el acceso a la información afecta a los avances logrados en cuanto a disminución del número de robos de vehículos y formulará recomendaciones para mejorar los requisitos relativos al acceso a la información. En particular, el Foro asesorará a la Comisión sobre la introducción de un proceso de aprobación y autorización de los operadores independientes por parte de organizaciones acreditadas para acceder a la información sobre la seguridad de los vehículos.

La Comisión podrá decidir que los debates y las conclusiones del Foro tengan carácter confidencial.

*Artículo 14***Cumplimiento de las obligaciones relativas al acceso a la información sobre el OBD y sobre la reparación y el mantenimiento del vehículo**

1. La autoridad de homologación podrá, en todo momento, bien a iniciativa propia, bien a partir de una reclamación o de la evaluación de un servicio técnico, verificar la conformidad de un fabricante con lo dispuesto en el Reglamento (CE) n.º 715/2007 y en el presente Reglamento, así como con las condiciones del certificado de acceso a la información sobre el OBD y sobre la reparación y el mantenimiento del vehículo.

2. Cuando una autoridad de homologación constate que el fabricante no ha cumplido sus obligaciones en materia de acceso a la información sobre el OBD y sobre la reparación y el mantenimiento del vehículo, la autoridad de homologación que concedió la homologación de tipo en cuestión adoptará las medidas adecuadas para poner remedio a la situación.

3. Las medidas a las que se hace referencia en el apartado 2 podrán consistir en la retirada o suspensión de la homologación de tipo, en multas o en cualquier otra medida adoptada de conformidad con el artículo 13 del Reglamento (CE) n.º 715/2007.

4. Cuando un operador independiente o una asociación comercial que represente a operadores independientes presente una reclamación ante la autoridad de homologación, esta procederá a un control para verificar si el fabricante cumple sus obligaciones en materia de acceso a la información sobre el OBD y sobre la reparación y el mantenimiento del vehículo.

▼ B

5. Al efectuar el control, la autoridad de homologación podrá pedir a un servicio técnico o a cualquier otro experto independiente que lleve a cabo una evaluación para verificar si se cumplen dichas obligaciones.

*Artículo 15***Disposiciones transitorias**

1. Hasta el 31 de agosto de 2017, en el caso de los vehículos de las categorías M1 y M2 y de la categoría N1, clase I, y hasta el 31 de agosto de 2018, en el caso de los vehículos de la categoría N1, clases II y III, y de la categoría N2, los fabricantes podrán solicitar que se les conceda la homologación de tipo de conformidad con el presente Reglamento. Cuando no se presente tal solicitud, será de aplicación el Reglamento (CE) n.º 692/2008.

▼ M2

2. Con efecto a partir del 1 de septiembre de 2017 en el caso de los vehículos de las categorías M1 y M2 y de la categoría N1, clase I, y a partir del 1 de septiembre de 2018 en el caso de los vehículos de la categoría N1, clases II y III, y de la categoría N2, las autoridades nacionales, basándose en motivos relacionados con las emisiones o con el consumo de combustible, denegarán la concesión de una homologación de tipo CE o una homologación de tipo nacional a nuevos tipos de vehículos que no cumplan lo dispuesto en el presente Reglamento.

▼ M3

Con efecto a partir del 1 de septiembre de 2019, las autoridades nacionales, basándose en motivos relacionados con las emisiones o con el consumo de combustible, denegarán la concesión de una homologación de tipo CE o una homologación de tipo nacional a nuevos tipos de vehículos que no cumplan lo dispuesto en el anexo VI. A petición del fabricante, hasta el 31 de agosto de 2019 podrán seguir utilizándose, a efectos de la homologación de tipo con arreglo al presente Reglamento, el procedimiento de ensayo de las emisiones de evaporación del anexo 7 del Reglamento n.º 83 de la CEPE o el procedimiento de ensayo de las emisiones de evaporación del anexo VI del Reglamento (CE) n.º 692/2008.

▼ M2

3. Con efecto a partir del 1 de septiembre de 2018 en el caso de los vehículos de las categorías M1 y M2 y de la categoría N1, clase I, y a partir del 1 de septiembre de 2019 en el caso de los vehículos de la categoría N1, clases II y III, y de la categoría N2, las autoridades nacionales, basándose en motivos relacionados con las emisiones o con el consumo de combustible, en el caso de los vehículos nuevos que no cumplan lo dispuesto en el presente Reglamento, considerarán que los certificados de conformidad han dejado de tener validez a efectos del artículo 26 de la Directiva 2007/46/CE, y prohibirán la matriculación, la venta o la entrada en servicio de tales vehículos.

Para los vehículos nuevos matriculados antes del 1 de septiembre de 2019, podrá aplicarse, a petición del fabricante, el procedimiento de ensayo de emisiones de evaporación establecido en el anexo 7 del Reglamento n.º 83 de la CEPE, en lugar del procedimiento establecido en el anexo VI del presente Reglamento, a fin de determinar las emisiones de evaporación del vehículo.

▼ M3

Con excepción de los vehículos homologados respecto de las emisiones de evaporación con arreglo al procedimiento establecido en el anexo VI del Reglamento (CE) n.º 692/2008, con efecto a partir del 1 de septiembre de 2019 las autoridades nacionales prohibirán la matriculación, la venta o la entrada en servicio de vehículos nuevos que no cumplan lo dispuesto en el anexo VI del presente Reglamento.

▼ B

4. Hasta tres años después de las fechas especificadas en el artículo 10, apartado 4, del Reglamento (CE) n.º 715/2007, en el caso de los nuevos tipos de vehículos, y hasta cuatro años después de las fechas especificadas en el artículo 10, apartado 5, de ese mismo Reglamento, en el caso de los vehículos nuevos, se aplicará lo siguiente:

▼ M1

a) no se aplicarán los requisitos del punto 2.1 del anexo IIIA, a excepción de los requisitos relativos al número de partículas suspendidas (PN);

▼ B

b) los requisitos del anexo IIIA distintos de los del punto 2.1, incluidos los relativos a los ensayos de RDE que deban realizarse y a los datos que deban registrarse y ponerse a disposición, solo se aplicarán a las nuevas homologaciones de tipo concedidas con arreglo al Reglamento (CE) n.º 715/2007 a partir del 27 de julio de 2017;

c) los requisitos del anexo IIIA no se aplicarán a las homologaciones de tipo concedidas a los pequeños fabricantes.

▼ M3

▼ M1

Cuando un vehículo haya sido homologado de tipo con arreglo a los requisitos del Reglamento (CE) n.º 715/2007 y su legislación de desarrollo antes del 1 de septiembre de 2017 en el caso de los vehículos de la categoría M y de la categoría N1, clase I, o antes del 1 de septiembre de 2018 en el caso de los vehículos de la categoría N1, clases II y III, y de la categoría N2, no se considerará que pertenece a un nuevo tipo a efectos del párrafo primero. Lo mismo se aplicará también cuando se creen nuevos tipos a partir del tipo original debido únicamente a la aplicación de la nueva definición de tipo del artículo 2, punto 1, del presente Reglamento. En esos casos, debe mencionarse la aplicación de este párrafo en la sección II.5, Observaciones, del certificado de homologación de tipo CE que figura en el anexo I, apéndice 4, del Reglamento (UE) 2017/1151, junto con una referencia a la homologación de tipo anterior.

▼ B

5. Hasta ocho años después de las fechas que figuran en el artículo 10, apartado 4, del Reglamento (CE) n.º 715/2007:

▼ M2

a) los ensayos de tipo I/I realizados de conformidad con el anexo III del Reglamento (CE) n.º 692/2008 hasta tres años después de las fechas que figuran en el artículo 10, apartado 4, del Reglamento (CE) n.º 715/2007 serán reconocidos por la autoridad de homologación a efectos de producir componentes deteriorados o defectuosos para simulación de fallos a fin de evaluar los requisitos del anexo XI del presente Reglamento;

▼ M3

b) con respecto a los vehículos de una familia de interpolación WLTP que cumplen las normas de extensión especificadas en el punto 3.1.4 del anexo I del Reglamento (CE) n.º 692/2008, la autoridad de homologación aceptará los procedimientos aplicados de conformidad con el punto 3.13 del anexo III del Reglamento (CE) n.º 692/2008 hasta tres años después de las fechas que figuran en el artículo 10, apartado 4, del Reglamento (CE) n.º 715/2007 a efectos del cumplimiento de los requisitos del apéndice 1 del subanexo 6 del anexo XXI del presente Reglamento;

▼ M2

c) las demostraciones de durabilidad cuyo primer ensayo de tipo 1/I haya sido realizado y completado de conformidad con el anexo VII del Reglamento (CE) n.º 692/2008 hasta tres años después de las fechas que figuran en el artículo 10, apartado 4, del Reglamento (CE) n.º 715/2007 serán reconocidas por las autoridades de homologación como equivalentes a efectos del cumplimiento de los requisitos del anexo VII del presente Reglamento.

▼ M3

A los efectos de la presente letra, la posibilidad de utilizar los resultados de ensayos conforme a procedimientos realizados y completados de acuerdo con el Reglamento (CE) n.º 692/2008 solo será aplicable a los vehículos de una familia de interpolación WLTP que cumplan las normas de extensión especificadas en el punto 3.3.1 del anexo I de dicho Reglamento.

▼ B

6. A fin de garantizar que se dé un trato justo a las homologaciones de tipo ya existentes, la Comisión examinará las consecuencias del capítulo V de la Directiva 2007/46/CE a efectos del presente Reglamento.

▼ M1

7. Los requisitos del punto 2.1 del anexo IIIA no se aplicarán a las homologaciones de tipo relativas a las emisiones concedidas de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 715/2007 a los pequeños fabricantes, tal como se definen en el artículo 2, punto 32, hasta cinco años y cuatro meses después de las fechas indicadas en el artículo 10, apartados 4 y 5, del Reglamento (CE) n.º 715/2007. No obstante, en el período comprendido entre los tres años y los cinco años y cuatro meses después de las fechas indicadas en el artículo 10, apartado 4, y entre los cuatro años y los cinco años y cuatro meses después de las fechas indicadas en el artículo 10, apartado 5, del Reglamento (CE) n.º 715/2007, los pequeños fabricantes deberán realizar un seguimiento de los valores de RDE de sus vehículos y notificarlos.

▼ M3

8. La parte B del anexo II se aplicará a las categorías M1 y M2 y a la categoría N1, clase I, sobre la base de tipos homologados a partir del 1 de enero de 2019, y, en el caso de la categoría N1, clases II y III, y de la categoría N2, sobre la base de tipos homologados a partir del 1 de septiembre de 2019. Asimismo, se aplicará a todos los vehículos matriculados a partir del 1 de septiembre de 2019 en el caso de las categorías M1, M2 y N1, clase I, y a todos los vehículos matriculados a partir del 1 de septiembre de 2020 en el caso de la categoría N1, clases II y III, y de la categoría N2. En todos los demás casos, será de aplicación la parte A del anexo II.

9. Con efecto a partir del 1 de enero de 2020, en el caso de los vehículos contemplados en el artículo 4 *bis* de la categoría M1 y de la categoría N1, clase I, y a partir del 1 de enero de 2021, en el caso de los vehículos contemplados en el artículo 4 *bis* de la categoría N1, clases II y III, las autoridades nacionales, basándose en motivos relacionados con las emisiones o con el consumo de combustible, denegarán la concesión de una homologación de tipo CE o una homologación de tipo nacional a nuevos tipos de vehículos que no cumplan los requisitos establecidos en el artículo 4 *bis*.

Con efecto a partir del 1 de enero de 2021, en el caso de los vehículos contemplados en el artículo 4 *bis* de la categoría M1 y de la categoría N1, clase I, y a partir del 1 de enero de 2022, en el caso de los vehículos contemplados en el artículo 4 *bis* de la categoría N1, clases II y III, las autoridades nacionales prohibirán la matriculación, la venta o la entrada en servicio de vehículos nuevos que no cumplan lo dispuesto en dicho artículo.

▼M3

10. Con efecto a partir del 1 de septiembre de 2019, las autoridades nacionales prohibirán la matriculación, la venta o la entrada en servicio de vehículos nuevos que no cumplan los requisitos del anexo IX de la Directiva 2007/46/CE, en su versión modificada por el Reglamento (UE) 2018/1832 ⁽¹⁾.

Con respecto a todos los vehículos matriculados entre el 1 de enero y el 31 de agosto de 2019 con arreglo a nuevas homologaciones de tipo concedidas en el mismo período, y cuando la información enumerada en el anexo IX de la Directiva 2007/46/CE, en su versión modificada por el Reglamento (UE) 2018/1832, aún no haya sido incluida en el certificado de conformidad, el fabricante pondrá esta información gratuitamente a disposición de un laboratorio acreditado o un servicio técnico, a efectos de los ensayos con arreglo al anexo II, en el plazo de cinco días laborables a partir de la solicitud que hayan realizado.

11. Los requisitos del artículo 4 *bis* no se aplicarán a las homologaciones de tipo concedidas a los pequeños fabricantes.

▼B*Artículo 16***Modificaciones de la Directiva 2007/46/CE**

La Directiva 2007/46/CE queda modificada con arreglo a lo dispuesto en el anexo XVIII del presente Reglamento.

*Artículo 17***Modificaciones del Reglamento (CE) n.º 692/2008**

El Reglamento (CE) n.º 692/2008 queda modificado como sigue:

1) En el artículo 6, el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. Si se cumplen todos los requisitos pertinentes, la autoridad de homologación concederá una homologación de tipo CE y expedirá un número de homologación de tipo de conformidad con el sistema de numeración establecido en el anexo VII de la Directiva 2007/46/CE.

Sin perjuicio de lo dispuesto en el anexo VII de la Directiva 2007/46/CE, la sección 3 del número de homologación de tipo se redactará con arreglo al apéndice 6 del anexo I del presente Reglamento.

La autoridad de homologación no asignará el mismo número a otro tipo de vehículo.

Los requisitos del Reglamento (CE) n.º 715/2007 se considerarán satisfechos si se dan todas las condiciones siguientes:

⁽¹⁾ Reglamento (UE) 2018/1832 de la Comisión, de 5 de noviembre de 2018, por el que se modifican la Directiva 2007/46/CE, el Reglamento (CE) n.º 692/2008 de la Comisión y el Reglamento (UE) 2017/1151 de la Comisión a fin de mejorar los ensayos y los procedimientos de homologación de tipo en lo concerniente a las emisiones aplicables a turismos y vehículos comerciales ligeros, en particular los que se refieren a la conformidad en circulación y a las emisiones en condiciones reales de conducción, y por el que se introducen dispositivos para la monitorización del consumo de combustible y energía eléctrica (DO L 301 de 27.11.2018, p. 1).

▼B

- a) se cumplen los requisitos del artículo 3, apartado 10, del presente Reglamento;
 - b) se cumplen los requisitos del artículo 13 del presente Reglamento;
 - c) el vehículo ha sido homologado de conformidad con los Reglamentos de la CEPE n.º 83, serie 07 de modificaciones, n.º 85 y sus suplementos, n.º 101, revisión 3 (incluidos la serie 01 de modificaciones y sus suplementos), y, en el caso de los vehículos de encendido por compresión, n.º 24, parte III, serie 03 de modificaciones;
 - d) se cumplen los requisitos del artículo 5, apartados 11 y 12».
- 2) Se añade el artículo 16 *bis* siguiente:

«Artículo 16 bis

Disposiciones transitorias

Con efecto a partir del 1 de septiembre de 2017, en el caso de los vehículos de las categorías M1 y M2 y de la categoría N1, clase I, y a partir del 1 de septiembre de 2018, en el caso de los vehículos de la categoría N1, clases II y III, y de la categoría N2, el presente Reglamento solo se aplicará para evaluar, en relación con los vehículos cuyo tipo haya sido homologado con arreglo al presente Reglamento antes de esas fechas, los requisitos siguientes:

- a) conformidad de la producción con arreglo al artículo 8;
- b) conformidad en circulación con arreglo al artículo 9;
- c) acceso a la información sobre el OBD y sobre la reparación y el mantenimiento del vehículo con arreglo al artículo 13.

El presente Reglamento también se aplicará a efectos del procedimiento de correlación establecido en los Reglamentos de Ejecución (UE) 2017/1152 (*) y (UE) 2017/1153 (**).

(*) Reglamento de Ejecución (UE) 2017/1152 de la Comisión, de 2 de junio de 2017, por el que se establece una metodología a fin de determinar los parámetros de correlación necesarios para reflejar el cambio en el procedimiento de ensayo reglamentario en relación con los vehículos comerciales ligeros y por el que se modifica el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 293/2012 (véase la página 644 del presente Diario Oficial).

(**) Reglamento de Ejecución (UE) 2017/1153 de la Comisión, de 2 de junio de 2017, por el que se establece una metodología a fin de determinar los parámetros de correlación necesarios para reflejar el cambio en el procedimiento de ensayo reglamentario y por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 1014/2010 (véase la página 679 del presente Diario Oficial).».

- 3) El anexo I queda modificado con arreglo a lo dispuesto en el anexo XVII del presente Reglamento.

▼B*Artículo 18***Modificaciones del Reglamento (UE) n.º 1230/2012 de la Comisión ⁽¹⁾**

En el Reglamento (UE) n.º 1230/2012, el artículo 2, punto 5, se sustituye por el texto siguiente:

- «5) «masa del equipamiento opcional»: la masa máxima de las combinaciones de equipamiento opcional que pueden instalarse en el vehículo además del equipamiento estándar, de acuerdo con las especificaciones del fabricante;».

▼M3**▼B***Artículo 19***Derogación**

Queda derogado el Reglamento (CE) n.º 692/2008 a partir del 1 de enero de 2022.

*Artículo 20***Entrada en vigor y aplicación**

El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

⁽¹⁾ Reglamento (UE) n.º 1230/2012 de la Comisión, de 12 de diciembre de 2012, por el que se desarrolla el Reglamento (CE) n.º 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a los requisitos de homologación de tipo relativos a las masas y dimensiones de los vehículos de motor y de sus remolques y por el que se modifica la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 353 de 21.12.2012, p. 31).



LISTA DE ANEXOS

ANEXO I	Disposiciones administrativas sobre la homologación de tipo CE
Apéndice 1	Verificación de la conformidad de la producción para el ensayo de tipo 1: método estadístico
Apéndice 2	Cálculos de conformidad de la producción de los vehículos eléctricos (VE)
Apéndice 3	Modelo de ficha de características
Apéndice 3 bis	Documentación ampliada
Apéndice 3 ter	Metodología para evaluar las AES
Apéndice 4	Modelo de certificado de homologación de tipo CE
Apéndice 5	Información sobre el OBD del vehículo
Apéndice 6	Sistema de numeración de certificados de homologación de tipo CE
Apéndice 7	Certificado de conformidad con los requisitos de rendimiento en uso del OBD expedido por el fabricante
Apéndice 8a	Actas de ensayo
Apéndice 8b	Acta de ensayo de la resistencia al avance en carretera
Apéndice 8c	Modelo de hoja de ensayo
Apéndice 8d	Acta del ensayo de emisiones de evaporación
ANEXO II	Conformidad en circulación
Apéndice 1	Verificación de la conformidad en circulación
Apéndice 2	Procedimiento estadístico utilizado en los ensayos de conformidad en circulación de las emisiones de escape
Apéndice 3	Responsabilidades de la conformidad en circulación
ANEXO IIIA	Emisiones en condiciones reales de conducción
Apéndice 1	Procedimiento de ensayo de las emisiones de los vehículos con un sistema portátil de medición de emisiones (PEMS)
Apéndice 2	Especificaciones y calibración de los componentes y las señales del PEMS
Apéndice 3	Validación del PEMS y caudal másico de escape no trazable
Apéndice 4	Determinación de las emisiones
Apéndice 5	Verificación de la dinámica general del trayecto con el método de ventanas de promediado móviles
Apéndice 6	Cálculo de los resultados finales de las emisiones en condiciones reales de conducción
Apéndice 7	Selección de vehículos para los ensayos de PEMS en la homologación de tipo inicial
Apéndice 7a	Verificación de la dinámica del trayecto
Apéndice 7b	Procedimiento para determinar la ganancia de altitud positiva acumulativa de un trayecto con PEMS

▼B

Apéndice 8	Requisitos de intercambio y notificación de datos
Apéndice 9	Certificado de conformidad del fabricante Certificado de conformidad del fabricante con los requisitos de emisiones en condiciones reales de conducción
ANEXO IV	Datos de emisiones exigidos en la homologación de tipo con respecto a la aptitud para la circulación
Apéndice 1	Medición de emisiones de monóxido de carbono en velocidades de ralentí del motor (ensayo de tipo 2)
Apéndice 2	Medición de la opacidad de los humos
ANEXO V	Verificación de las emisiones de gases del cárter (ensayo de tipo 3)
ANEXO VI	Determinación de las emisiones de evaporación (ensayo de tipo 4)
Apéndice 1	Procedimientos y condiciones del ensayo de tipo 4
ANEXO VII	Verificación de la durabilidad de los dispositivos anticon-taminantes (ensayo de tipo 5)
Apéndice 1	Ciclo estándar del banco (CEB)
Apéndice 2	Ciclo estándar en banco diésel
Apéndice 3	Ciclo estándar en carretera
ANEXO VIII	Verificación del promedio de emisiones a baja temperatura ambiente (ensayo de tipo 6)
ANEXO IX	Especificaciones de los combustibles de referencia
ANEXO X	Reservado
ANEXO XI	Diagnóstico a bordo (OBD) para vehículos de motor
Apéndice 1	Aspectos funcionales de los sistemas de diagnóstico a bordo (OBD)
Apéndice 2	Características esenciales de la familia de vehículos
ANEXO XII	Homologación de tipo de los vehículos equipados con ecoinnovaciones y determinación de las emisiones de CO ₂ y el consumo de combustible de los vehículos presentados a homologación de tipo multifásica o a homologación de vehículo individual
ANEXO XIII	Homologación de tipo CE de dispositivos anticontaminantes de recambio como unidades técnicas independientes
Apéndice 1	Modelo de ficha de características
Apéndice 2	Modelo de certificado de homologación de tipo CE
Apéndice 3	Ejemplo de marca de homologación de tipo CE
ANEXO XIV	Acceso a la información sobre el OBD y sobre la reparación y el mantenimiento del vehículo
Apéndice 1	Certificado de conformidad
ANEXO XV	Reservado
ANEXO XVI	Requisitos aplicables a los vehículos que utilizan un reactivo para el sistema de postratamiento de los gases de escape
ANEXO XVII	Modificaciones del Reglamento (CE) n.º 692/2008
ANEXO XVIII	Modificaciones de la Directiva 2007/46/CE
ANEXO XIX	Modificaciones del Reglamento (UE) n.º 1230/2012
ANEXO XX	Medición de la potencia neta del motor
ANEXO XXI	Procedimientos de ensayo de emisiones de tipo 1
ANEXO XXII	Dispositivos para la monitorización a bordo del vehículo del consumo de combustible o energía eléctrica

▼B

ANEXO I

DISPOSICIONES ADMINISTRATIVAS SOBRE LA HOMOLOGACIÓN DE TIPO CE

1. REQUISITOS ADICIONALES PARA LA CONCESIÓN DE LA HOMOLOGACIÓN DE TIPO CE
 - 1.1. **Requisitos adicionales para los vehículos monocombustible de gas y bicomcombustible de gas**
 - 1.1.1. Los requisitos adicionales para la concesión de la homologación de tipo para los vehículos monocombustible de gas y bicomcombustible de gas serán los establecidos en los puntos 1, 2 y 3 y los apéndices 1 y 2 del anexo 12 del Reglamento n.º 83 de la CEPE, con las excepciones que se indican a continuación.
 - 1.1.2. La referencia hecha en los puntos 3.1.2 y 3.1.4 del anexo 12 del Reglamento n.º 83 de la CEPE a los combustibles de referencia del anexo 10 *bis* se entenderá hecha a las especificaciones adecuadas del combustible de referencia que figuran en la letra A del anexo IX del presente Reglamento.

▼M3

- 1.1.3. Por lo que respecta al GLP o al GN, el combustible utilizado deberá ser el elegido por el fabricante para la medición de la potencia neta de conformidad con el anexo XX del presente Reglamento. El combustible seleccionado deberá especificarse en la ficha de características establecida en el apéndice 3 del anexo I del presente Reglamento.

▼B

- 1.2. **Requisitos adicionales para vehículos flexifuel**

Los requisitos adicionales para la concesión de la homologación de tipo para los vehículos flexifuel serán los especificados en el punto 4.9 del Reglamento n.º 83 de la CEPE.
2. REQUISITOS TÉCNICOS Y ENSAYOS ADICIONALES
 - 2.1. **Pequeños fabricantes**
 - 2.1.1. Lista de actos legislativos a los que se refiere el artículo 3, apartado 3:

Acto legislativo	Requisitos
<i>The California Code of Regulations</i> , título 13, puntos 1961.a) y 1961.b).1.C).1, aplicables a los modelos de vehículos del año 2001 en adelante, y 1968.1, 1968.2, 1968.5, 1976 y 1975, publicado por Barclay's Publishing.	Se concederá la homologación de tipo con arreglo al <i>California Code of Regulations</i> aplicable a los modelos de vehículos ligeros más recientes.

- 2.2. **Entradas de los depósitos de combustible**
 - 2.2.1. Los requisitos para las bocas de los depósitos de combustible serán los especificados en los puntos 5.4.1 y 5.4.2 del anexo XXI y en el siguiente punto 2.2.2.
 - 2.2.2. Se adoptarán medidas para evitar emisiones de evaporación excesivas y el derrame de combustible provocados por la ausencia del tapón del depósito de combustible. Este objetivo podrá cumplirse empleando uno de los métodos siguientes:

a) un tapón de apertura y cierre automáticos no extraíble;

▼ B

- b) unas características de diseño que eviten las emisiones de evaporación excesivas en caso de ausencia del tapón del depósito de combustible;
- c) cualquier otra disposición que tenga el mismo efecto. Entre otras medidas, podrá utilizarse un tapón sujeto con cuerda, un tapón sujeto con cadena o un tapón que se bloquee con la llave de encendido del vehículo. En este caso, para retirar la llave de la cerradura del tapón será necesario que este esté cerrado.

2.3. Disposiciones relativas a la seguridad del sistema electrónico**▼ M3**

- 2.3.1. Todo vehículo equipado con un ordenador de control de las emisiones deberá incluir elementos que impidan cualquier modificación que no haya sido autorizada por el fabricante. El fabricante autorizará las modificaciones que sean necesarias para el diagnóstico, la revisión, la inspección, la instalación de accesorios o la reparación del vehículo. Los códigos o parámetros de funcionamiento del ordenador reprogramables deberán ser resistentes a las manipulaciones y ofrecer un nivel de protección al menos tan elevado como el dispuesto en la norma ISO 15031-7-2013. Todos los chips de memoria de calibración extraíbles deberán ir encapsulados, alojados en una caja sellada o protegidos mediante algoritmos electrónicos, y no podrán sustituirse sin procedimientos y herramientas especializados. Solo las funciones directamente relacionadas con la calibración de emisiones o la prevención del robo del vehículo podrán estar protegidas de este modo.
- 2.3.2. Los parámetros de funcionamiento del motor con codificación informática no deberán poder modificarse sin procedimientos y herramientas especializados (por ejemplo, componentes de ordenador soldados o encapsulados o carcasas selladas [o soldadas]).
- 2.3.3. A petición del fabricante, la autoridad de homologación podrá conceder exenciones de los requisitos de los puntos 2.3.1 y 2.3.2 para aquellos vehículos que probablemente no requieran protección. Los criterios que evaluará la autoridad de homologación al estudiar un exención serán, entre otros, la disponibilidad en ese momento de chips de prestaciones, la capacidad de altas prestaciones del vehículo y el volumen de ventas previsto del vehículo.
- 2.3.4. Los fabricantes que utilicen sistemas de codificación informática programables deberán tomar las medidas necesarias para impedir la reprogramación no autorizada. Esas medidas deberán incluir estrategias mejoradas de protección contra la manipulación, así como funciones de protección contra la escritura que requieran el acceso electrónico a un ordenador externo mantenido por el fabricante, al que también deberán poder acceder los operadores independientes utilizando la protección prevista en el punto 2.3.1 y en el punto 2.2 del anexo XIV. La autoridad de homologación aprobará los métodos que ofrezcan un nivel adecuado de protección contra la manipulación.
- 2.3.5. En el caso de las bombas mecánicas de inyección de combustible instaladas en motores de encendido por compresión, los fabricantes tomarán medidas adecuadas para proteger el ajuste de máxima alimentación de combustible contra cualquier manipulación mientras el vehículo esté en servicio.

▼ M3

- 2.3.6. Los fabricantes deberán impedir eficazmente la reprogramación de las indicaciones del cuentakilómetros en la red a bordo, en los controladores del tren de potencia y en la unidad de transmisión para el intercambio de datos a distancia, si procede. Los fabricantes deberán incluir estrategias sistemáticas de protección contra manipulaciones, así como funciones de protección contra la escritura para proteger la integridad de la indicación del cuentakilómetros. La autoridad de homologación aprobará los métodos que ofrezcan un nivel adecuado de protección contra la manipulación.

▼ B

- 2.4. **Aplicación de los ensayos**

▼ M3

- 2.4.1. En la figura I.2.4 se muestra la aplicación de los requisitos de ensayo para la homologación de tipo de un vehículo. Los procedimientos de ensayo específicos se describen en los anexos II, IIIA, IV, V, VI, VII, VIII, XI, XVI, XX, XXI y XXII.

Figura I.2.4

Aplicación de los requisitos de ensayo para homologaciones de tipo y extensiones

Categoría del vehículo	Vehículos con motor de encendido por chispa, incluidos los híbridos ⁽¹⁾ ⁽²⁾								Vehículos con motor de encendido por compresión, incluidos los híbridos	Vehículos eléctricos puros	Vehículos de pila de combustible de hidrógeno
	Monocombustible				Bicombustible ⁽³⁾			Flexifuel ⁽³⁾			
Combustible de referencia	Gasolina (E10)	GLP	GN/Biometano	Hidrógeno (ICE)	Gasolina (E10)	Gasolina (E10)	Gasolina (E10)	Gasolina (E10)	Gasóleo (B7)	—	Hidrógeno (Pila de combustible)
					GLP	GN/Biometano	Hidrógeno (ICE) ⁽⁴⁾	Etanol (E85)			
Contaminantes gaseosos (ensayo de tipo 1)	Sí	Sí	Sí	Sí ⁽⁴⁾	Sí (ambos combustibles)	Sí (ambos combustibles)	Sí (ambos combustibles)	Sí (ambos combustibles)	Sí	—	—
PM (ensayo de tipo 1)	Sí	—	—	—	Sí (solo gasolina)	Sí (solo gasolina)	Sí (solo gasolina)	Sí (ambos combustibles)	Sí	—	—
PN	Sí	—	—	—	Sí (solo gasolina)	Sí (solo gasolina)	Sí (solo gasolina)	Sí (ambos combustibles)	Sí	—	—
Contaminantes gaseosos, RDE (ensayo de tipo 1A)	Sí	Sí	Sí	Sí ⁽⁴⁾	Sí (ambos combustibles)	Sí (ambos combustibles)	Sí (ambos combustibles)	Sí (ambos combustibles)	Sí	—	—
PN, RDE (ensayo de tipo 1A) ⁽⁵⁾	Sí	—	—	—	Sí (solo gasolina)	Sí (solo gasolina)	Sí (solo gasolina)	Sí (ambos combustibles)	Sí	—	—
ATCT (ensayo a 14 °C)	Sí	Sí	Sí	Sí ⁽⁴⁾	Sí (ambos combustibles)	Sí (ambos combustibles)	Sí (ambos combustibles)	Sí (ambos combustibles)	Sí	—	—

▼ M3

Categoría del vehículo	Vehículos con motor de encendido por chispa, incluidos los híbridos ⁽¹⁾ ⁽²⁾								Vehículos con motor de encendido por compresión, incluidos los híbridos	Vehículos eléctricos puros	Vehículos de pilas de combustible de hidrógeno
	Monocombustible				Bicombustible ⁽³⁾			Flexifuel ⁽³⁾			
Emisiones al ralentí (ensayo de tipo 2)	Sí	Sí	Sí	—	Sí (ambos combustibles)	Sí (ambos combustibles)	Sí (solo gasolina)	Sí (ambos combustibles)	—	—	—
Emisiones del cárter (ensayo de tipo 3)	Sí	Sí	Sí	—	Sí (solo gasolina)	Sí (solo gasolina)	Sí (solo gasolina)	Sí (solo gasolina)	—	—	—
Emisiones de evaporación (ensayo de tipo 4)	Sí	—	—	—	Sí (solo gasolina)	Sí (solo gasolina)	Sí (solo gasolina)	Sí (solo gasolina)	—	—	—
Durabilidad (ensayo de tipo 5)	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí (solo gasolina)	Sí (solo gasolina)	Sí (solo gasolina)	Sí (solo gasolina)	Sí	—	—
Emisiones a temperatura baja (ensayo de tipo 6)	Sí	—	—	—	Sí (solo gasolina)	Sí (solo gasolina)	Sí (solo gasolina)	Sí (ambos combustibles)	—	—	—
Conformidad en circulación	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí (como en la homologación de tipo)	Sí (como en la homologación de tipo)	Sí (como en la homologación de tipo)	Sí (ambos combustibles)	Sí	—	—
Diagnóstico a bordo	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	—	—
Emisiones de CO ₂ , consumo de combustible, consumo de energía eléctrica y autonomía eléctrica	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí (ambos combustibles)	Sí (ambos combustibles)	Sí (ambos combustibles)	Sí (ambos combustibles)	Sí	Sí	Sí

▼ **M3**

Categoría del vehículo	Vehículos con motor de encendido por chispa, incluidos los híbridos ⁽¹⁾ ⁽²⁾								Vehículos con motor de encendido por compresión, incluidos los híbridos	Vehículos eléctricos puros	Vehículos de pilas de combustible de hidrógeno
	Monocombustible				Bicombustible ⁽³⁾			Flexifuel ⁽³⁾			
Opacidad de los humos	—	—	—	—	—	—	—	—	Sí	—	—
Potencia del motor	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí

⁽¹⁾ Los procedimientos de ensayo específicos para los vehículos de hidrógeno y flexifuel biodiésel se establecerán en una fase posterior.

⁽²⁾ Los límites relativos a la masa de partículas depositadas y al número de partículas suspendidas, así como los respectivos procedimientos de medición, se aplicarán únicamente a los vehículos equipados con motores de inyección directa.

⁽³⁾ Cuando un vehículo bicombustible se combina con un vehículo flexifuel, son aplicables los dos requisitos de ensayo.

⁽⁴⁾ Cuando el vehículo funcione con hidrógeno, solo se determinarán las emisiones de NO_x.

⁽⁵⁾ El ensayo de RDE en lo que concierne al número de partículas suspendidas solo se aplica a los vehículos cuyos límites de emisiones en PN Euro 6 se establecen en el cuadro 2 del anexo I del Reglamento (CE) n.º 715/2007.

▼ B

3. EXTENSIONES DE LA HOMOLOGACIÓN DE TIPO
- 3.1. **Extensiones con respecto a las emisiones del tubo de escape (ensayos de tipo 1 y de tipo 2)**

▼ M3

- 3.1.1. La homologación de tipo se extenderá a los vehículos que sean conformes con los criterios del artículo 2, punto 1, o que sean conformes con el artículo 2, punto 1, letras a) y c), y cumplan todos los criterios siguientes:
- a) la emisión de CO₂ del vehículo ensayado resultante de la etapa 9 del cuadro A7/1 del subanexo 7 del anexo XXI es inferior o igual a la emisión de CO₂ obtenida de la línea de interpolación correspondiente a la demanda de energía del ciclo del vehículo ensayado;
 - b) el nuevo intervalo de interpolación no excede del intervalo máximo indicado en el punto 2.3.2.2 del subanexo 6 del anexo XXI;
 - c) las emisiones de contaminantes respetan los límites que figuran en el cuadro 2 del anexo I del Reglamento (CE) n.º 715/2007.
- 3.1.1.1. La homologación de tipo no se extenderá para crear una familia de interpolación si se ha concedido únicamente en relación con un vehículo «High».

▼ B

- 3.1.2. Vehículos con sistemas de regeneración periódica

▼ M3

En el caso de los ensayos Ki realizados conforme al apéndice 1 del subanexo 6 del anexo XXI (WLTP), la homologación de tipo se extenderá a los vehículos que cumplan los criterios del punto 5.9 del anexo XXI.

▼ B

En cuanto a los ensayos Ki realizados con arreglo al anexo 13 del Reglamento n.º 83 de la CEPE (NEDC), la homologación de tipo se extenderá a los vehículos conforme a los requisitos del punto 3.1.4 del anexo I del Reglamento (CE) n.º 692/2008.

▼ M3

- 3.2. **Extensiones con respecto a las emisiones de evaporación (ensayo de tipo 4)**
- 3.2.1. Con respecto a los ensayos realizados conforme al anexo 6 del Reglamento n.º 83 de la CEPE (NEDC de 1 día) o el anexo del Reglamento (UE) 2017/1221 (NEDC de 2 días), la homologación de tipo se extenderá a vehículos equipados con un sistema de control de las emisiones de evaporación que cumpla las condiciones siguientes:
- 3.2.1.1. El principio básico de medición del combustible/aire (por ejemplo, inyección monopunto) es el mismo.
 - 3.2.1.2. La forma del depósito de combustible es idéntica y el material del depósito de combustible y de los conductos flexibles de combustible líquido es técnicamente equivalente.
 - 3.2.1.3. Se someterá a ensayo el vehículo que presente las peores condiciones en cuanto a sección y longitud aproximada de los conductos flexibles. El servicio técnico encargado de los ensayos de homologación de tipo deberá decidir si pueden aceptarse separadores vapor/líquido que no sean idénticos.
 - 3.2.1.4. El volumen del depósito de combustible no difiere más de $\pm 10\%$.

▼ M3

- 3.2.1.5. El ajuste de la válvula de descarga del depósito de combustible es idéntico.
- 3.2.1.6. El método de almacenamiento del vapor de combustible es idéntico por lo que se refiere a la forma y el volumen del filtro, el medio de almacenamiento, el purificador de aire (si se utiliza para el control de las emisiones de evaporación), etc.
- 3.2.1.7. El método de purga del vapor almacenado es idéntico (por ejemplo, flujo de aire, punto de inicio o volumen purgado durante el ciclo de preacondicionamiento).
- 3.2.1.8. El método de sellado y ventilación del sistema de medición del combustible es idéntico.
- 3.2.2. Con respecto a los ensayos realizados conforme al anexo VI (WLTP de 2 días), la homologación de tipo se extenderá a vehículos equipados con un sistema de control de las emisiones de evaporación que cumpla los requisitos del punto 5.5.1 del anexo VI.
- 3.2.3. La homologación de tipo se extenderá a los vehículos con:
 - 3.2.3.1. motores de tamaño diferente;
 - 3.2.3.2. motores de potencia diferente;
 - 3.2.3.3. cajas de cambios automáticas o manuales;
 - 3.2.3.4. transmisión en dos o en cuatro ruedas;
 - 3.2.3.5. diferentes estilos de carrocería; y
 - 3.2.3.6. diferentes tamaños de ruedas y neumáticos.

▼ B

- 3.3. **Extensión con respecto a la durabilidad de los dispositivos anti-contaminantes (ensayo de tipo 5)**
 - 3.3.1. La homologación de tipo se extenderá a diferentes tipos de vehículos, siempre y cuando los parámetros del vehículo, el motor o el sistema anticontaminante especificados a continuación sean idénticos o se mantengan dentro de las tolerancias prescritas.
 - 3.3.1.1. Vehículo

Categoría de inercia: las dos categorías de inercia inmediatamente superiores y cualquier categoría de inercia inferior.

Resistencia total al avance en carretera a 80 km/h: +5 % por encima y cualquier valor por debajo.
 - 3.3.1.2. Motor
 - a) cilindrada del motor ($\pm 15\%$),
 - b) número y control de válvulas,
 - c) sistema de combustible,
 - d) sistema de refrigeración,
 - e) proceso de combustión.
 - 3.3.1.3. Parámetros del sistema anticontaminante:
 - a) Convertidores catalíticos y filtros de partículas depositadas:
 - número de convertidores, filtros y elementos catalíticos,
 - tamaño de los convertidores y filtros catalíticos (volumen del monolito $\pm 10\%$),

▼B

tipo de actividad catalítica (oxidación, tres vías, filtro de reducción de NO_x, reducción catalítica selectiva, catalizador de reducción de NO_x, etc.),

contenido en metales preciosos (idéntico o mayor),

tipo de metales preciosos y proporción ($\pm 15\%$),

sustrato (estructura y material),

densidad celular,

variación de la temperatura inferior o igual a 50 K en la entrada del convertidor o filtro catalítico; la variación de la temperatura se comprobará en condiciones estables a una velocidad del vehículo de 120 km/h y en las condiciones de carga del ensayo de tipo 1;

b) inyección de aire:

con o sin

tipo (aire impulsado, bombas de aire, etc.).

c) recirculación de los gases de escape (EGR):

con o sin

tipo (refrigerada o sin refrigerar, control activo o pasivo, presión alta o baja).

3.3.1.4. El ensayo de durabilidad puede realizarse utilizando un vehículo cuya carrocería, caja de cambios (automática o manual) y tamaño de las ruedas o neumáticos sean distintos de los del tipo de vehículo para el que se solicita la homologación de tipo.

3.4. **Extensión con respecto a los sistemas de diagnóstico a bordo**

3.4.1. La homologación de tipo se extenderá a vehículos diferentes cuyo motor y sistema de control de las emisiones sean idénticos con arreglo a la definición del anexo XI, apéndice 2. La homologación de tipo se extenderá independientemente de las características del vehículo siguientes:

a) accesorios del motor,

b) neumáticos,

c) inercia equivalente,

d) sistema de refrigeración,

e) relación global de marchas,

f) tipo de transmisión, y

g) tipo de carrocería.

3.5. **Extensiones para el ensayo a baja temperatura (ensayo de tipo 6)**

3.5.1. Vehículos con diferentes masas de referencia

3.5.1.1. La homologación de tipo solo podrá hacerse extensiva a los vehículos cuya masa de referencia requiera la utilización de las dos inercias equivalentes inmediatamente superiores o cualquier inercia equivalente inferior.

3.5.1.2. Por lo que se refiere a los vehículos de la categoría N, la homologación solo podrá hacerse extensiva a los vehículos cuya masa de referencia sea inferior, siempre y cuando las emisiones del vehículo ya homologado se mantengan dentro de los límites prescritos para el vehículo para el que se solicita la extensión de la homologación.

3.5.2. Vehículos con relaciones globales de transmisión diferentes

3.5.2.1. La homologación de tipo solo se extenderá a los vehículos con relaciones de transmisión diferentes en determinadas condiciones.

▼ B

- 3.5.2.2. Para determinar si es posible extender una homologación de tipo, para cada una de las relaciones de transmisión utilizadas en el ensayo de tipo 6, se determinará la proporción:

$$(E) = (V_2 - V_1)/V_1$$

donde, a una velocidad del motor de $1\,000\text{ min}^{-1}$, V_1 y V_2 designarán, respectivamente, la velocidad del tipo de vehículo homologado y la del tipo de vehículo para el que se solicite la extensión de la homologación.

- 3.5.2.3. Si, para cada relación de transmisión, $E \leq 8\%$, se concederá la extensión sin necesidad de repetir el ensayo de tipo 6.
- 3.5.2.4. Si, para al menos una relación de transmisión, $E > 8\%$, y, para cada relación de marchas, $E \leq 13\%$, deberá repetirse el ensayo de tipo 6. Los ensayos podrán realizarse en un laboratorio elegido por el fabricante, previa autorización del servicio técnico. Las actas de ensayo se enviarán al servicio técnico encargado de realizar los ensayos de homologación de tipo.
- 3.5.3. Vehículos con masas de referencia y relaciones de transmisión diferentes
- La homologación de tipo se extenderá a vehículos con masas de referencia y relaciones de transmisión diferentes, siempre y cuando se cumplan todas las condiciones previstas en los puntos 3.5.1 y 3.5.2.

4. CONFORMIDAD DE LA PRODUCCIÓN

4.1. Introducción

- 4.1.1. Todo vehículo fabricado conforme a una homologación de tipo con arreglo al presente Reglamento deberá fabricarse de forma que cumpla los requisitos de homologación de tipo del presente Reglamento. El fabricante aplicará disposiciones adecuadas y planes de control documentados y realizará a intervalos especificados, tal como figura en el presente Reglamento, los ensayos sobre emisiones y sobre el OBD necesarios para verificar la conformidad continua con el tipo homologado. La autoridad de homologación deberá verificar y aprobar tales disposiciones y planes de control del fabricante y realizar auditorías y ensayos sobre emisiones y OBD a intervalos específicos, tal como figura en el presente Reglamento, en las instalaciones del fabricante, incluidas las instalaciones de ensayo y de producción, como parte de las disposiciones de verificación continua y de conformidad de los productos, según lo descrito en el anexo X de la Directiva 2007/46/CE.

▼ M3

- 4.1.2. El fabricante comprobará la conformidad de la producción mediante el ensayo de las emisiones de contaminantes (que figuran en el cuadro 2 del anexo I del Reglamento (CE) n.º 715/2007), la emisión de CO_2 (junto a la medición del consumo de energía eléctrica, EC, y, si procede, la monitorización de la exactitud del dispositivo OBFCEM), las emisiones del cárter, las emisiones de evaporación y el OBD, de acuerdo con los procedimientos de ensayo descritos en los anexos V, VI, XI, XXI y XXII. La verificación deberá incluir, por tanto, los ensayos de los tipos 1, 3 y 4, así como el ensayo del OBD, tal como se describe en el punto 2.4.

La autoridad de homologación de tipo deberá llevar un registro, durante al menos 5 años, de toda la documentación relativa a los resultados de los ensayos de conformidad de la producción, y poner ese registro a disposición de la Comisión si esta se lo solicita.

Los procedimientos específicos de conformidad de la producción se establecen en los puntos 4.2 a 4.7 y en los apéndices 1 y 2.

▼ M3

4.1.3. A efectos de la comprobación de la conformidad de la producción del fabricante, por familia se entenderá la familia de conformidad de la producción (COP) en los ensayos de tipo 1, incluida la monitorización de la exactitud del dispositivo OBFCM, y de tipo 3, e incluye para el ensayo de tipo 4 las extensiones descritas en el punto 3.2 y la familia de OBD con las extensiones descritas en el punto 3.4 para los ensayos del OBD.

4.1.3.1. Criterios de la familia de COP

4.1.3.1.1. En relación con vehículos de la categoría M y vehículos de la categoría N1, clases I y II, la familia de COP será idéntica a la familia de interpolación, según se describe en el punto 5.6 del anexo XXI.

4.1.3.1.2. En relación con vehículos de la categoría N1, clase III, y vehículos de la categoría N2, solo podrán formar parte de la misma familia de COP los vehículos que sean idénticos con respecto a las siguientes características del vehículo, del tren de potencia o de la transmisión:

a) Tipo de motor de combustión interna: tipo de combustible (o tipos, en el caso de vehículos flexifuel o bicombustible), proceso de combustión, cilindrada del motor, características a plena carga, tecnología del motor y sistema de carga, así como otros subsistemas o características del motor que tengan una influencia no desdeñable sobre la emisión másica de CO₂ en condiciones WLTP.

b) Estrategia de funcionamiento de todos los componentes del tren de potencia que influyen en la emisión másica de CO₂.

c) Tipo de transmisión (por ejemplo, manual, automática o CVT) y modelo de transmisión (por ejemplo, asignación de par, número de marchas, número de embragues, etc.).

d) Número de ejes motores.

4.1.4. La frecuencia de verificación del producto realizada por el fabricante deberá basarse en una metodología de evaluación de riesgos conforme con la norma internacional ISO 31000:2018 (Gestión del riesgo. Principios y directrices), y, al menos para el tipo 1, con una frecuencia mínima por familia de COP de una verificación por cada 5 000 vehículos fabricados o una vez al año, si este transcurre antes.

▼ B

4.1.5. La autoridad de homologación de tipo que haya concedido la homologación de tipo podrá verificar en cualquier momento los métodos de control de la conformidad aplicados en cada unidad de producción.

A efectos del presente Reglamento, la autoridad de homologación deberá llevar a cabo auditorías para verificar las disposiciones y los planes de control documentados de los fabricantes en las instalaciones del fabricante, según una metodología de evaluación de riesgos conforme con la norma internacional ISO 31000:2009 (Gestión del riesgo. Principios y directrices), y, en todos los casos, con una frecuencia mínima de una auditoría anual.

▼ M3

Si la autoridad de homologación no está satisfecha con el procedimiento de auditoría del fabricante, se realizarán ensayos físicos directamente en los vehículos de producción, tal como se describe en los puntos 4.2 a 4.7.

▼B

- 4.1.6. La frecuencia normal de las verificaciones de los ensayos físicos por parte de las autoridades de homologación se basará en los resultados del procedimiento de auditoría del fabricante, según una metodología de evaluación de riesgos y, en todos los casos, con una frecuencia mínima de un ensayo de verificación cada tres años. ► **M3** La autoridad de homologación llevará a cabo estos ensayos físicos de emisiones y ensayos de OBD en vehículos de producción, tal como se describe en los puntos 4.2 a 4.7. ◀

Si el fabricante realiza los ensayos físicos, la autoridad de homologación deberá comparecer en los ensayos en las instalaciones del fabricante.

- 4.1.7. La autoridad de homologación informará de los resultados de todas las auditorías y ensayos físicos efectuados sobre la verificación de la conformidad de los fabricantes y los conservará durante un período mínimo de diez años. Estos informes deben estar a disposición de otras autoridades de homologación de tipo y de la Comisión cuando se solicite.
- 4.1.8. En caso de no conformidad, se aplicará el artículo 30 de la Directiva 2007/46/CE.

4.2. Verificación de la conformidad del vehículo con respecto a un ensayo de tipo 1

▼M3

- 4.2.1. El ensayo de tipo 1 se realizará en vehículos de producción de un miembro válido de la familia de COP tal como se describe en el punto 4.1.3.1. Los resultados del ensayo serán los valores después de aplicar todas las correcciones conforme a lo dispuesto en el presente Reglamento. Los valores límite para comprobar la conformidad respecto de los contaminantes serán los que figuran en el cuadro 2 del anexo I del Reglamento (CE) n.º 715/2007. Por lo que se refiere a las emisiones de CO₂, el valor límite será el valor determinado por el fabricante para el vehículo seleccionado con arreglo a la metodología de interpolación expuesta en el subanexo 7 del anexo XXI. El cálculo de la interpolación será verificado por la autoridad de homologación.
- 4.2.2. Se seleccionará una muestra al azar de 3 vehículos de la familia de COP. Una vez que la autoridad de homologación haya realizado la selección, el fabricante no podrá efectuar ningún ajuste en los vehículos seleccionados.

-
- 4.2.3. El método estadístico para calcular los criterios de ensayo se describe en el apéndice 1.

La producción de una familia de COP se considerará no conforme si se adopta una decisión de rechazo con respecto a uno o más de los valores de contaminantes y de CO₂, con arreglo a los criterios de ensayo del apéndice 1.

La producción de una familia de COP se considerará conforme si se adopta una decisión aprobatoria con respecto a todos los valores de contaminantes y de CO₂, con arreglo a los criterios de ensayo del apéndice 1.

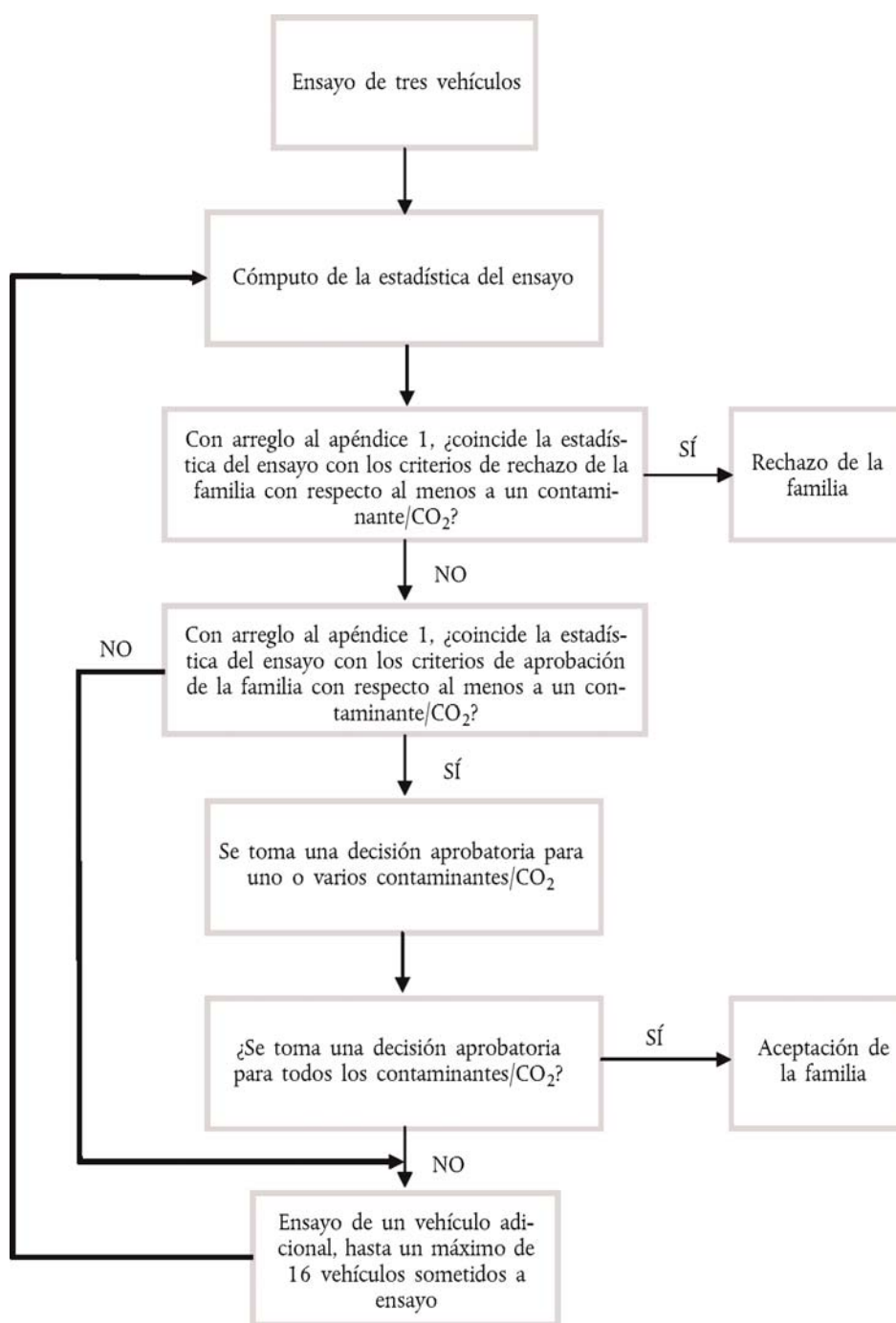
▼B

Cuando se tome una decisión aprobatoria con respecto a un contaminante, esta no se modificará en virtud de ningún otro ensayo realizado para adoptar una decisión con respecto a los valores de CO₂ y demás contaminantes.

Si no se adopta una decisión aprobatoria para todos los valores de contaminantes y de CO₂, se efectuará un ensayo en otro vehículo, hasta un máximo de 16 vehículos, y se repetirá el procedimiento descrito en el apéndice 1 para la adopción de una decisión de aprobación o rechazo (véase la figura I.4.2).

▼ **B**

Figura I.4.2

▼ **M3**

4.2.4. A solicitud del fabricante y con la aprobación de la autoridad de homologación, podrán efectuarse ensayos en un vehículo de la familia de COP con un máximo de 15 000 km para establecer coeficientes de evolución medidos EvC para contaminantes/CO₂ por cada familia de COP. El rodaje lo efectuará el fabricante, quien no realizará ningún ajuste en esos vehículos.

▼ **B**

4.2.4.1. Para establecer un coeficiente de evolución medido con un vehículo rodado, el procedimiento será el siguiente:

- a) los contaminantes / el CO₂ se medirán en un kilometraje de a lo sumo 80 km y «x» km en el primer vehículo sometido a ensayo;

▼B

- b) el coeficiente de evolución (EvC) de contaminantes/CO₂ entre 80 km y «x» km se calculará del siguiente modo:

$$\text{EvC}_{\text{meas}} = \text{valores a «x» km} / \text{valores a 80 km};$$

▼M3

- c) los demás vehículos de la familia de COP no estarán sujetos a rodaje, sino que sus emisiones/EC/CO₂ a 0 km se multiplicarán por el coeficiente de evolución del primer vehículo rodado. En este caso, para el ensayo con arreglo al apéndice 1 se tomarán los siguientes valores:

▼B

- i) los valores correspondientes a «x» km en el caso del primer vehículo,
 ii) los valores a 0 km multiplicados por el coeficiente de evolución pertinente para los demás vehículos.

4.2.4.2. Todos estos ensayos se realizarán con combustible comercial. No obstante, a petición del fabricante, podrán utilizarse los combustibles de referencia descritos en el anexo IX.

4.2.4.3. Al verificar la conformidad de la producción por lo que respecta a las emisiones de CO₂, como alternativa al procedimiento mencionado en el punto 4.2.4.1, el fabricante del vehículo podrá utilizar un coeficiente de evolución (EvC) fijo de 0,98 y multiplicar por ese factor todos los valores de CO₂ registrados a 0 km.

4.2.5. Los ensayos de conformidad de la producción de los vehículos alimentados con GLP o gas natural / biometano podrán llevarse a cabo con un combustible comercial cuya relación C3/C4 se encuentre entre las de los combustibles de referencia, en el caso del GLP, o de uno de los combustibles de alto o bajo poder calorífico, en el caso del gas natural / biometano. En todos los casos, se presentará un análisis del combustible a la autoridad de homologación.

4.2.6. Vehículos equipados con ecoinnovaciones

4.2.6.1. Si un tipo de vehículo está equipado con una o varias ecoinnovaciones en el sentido del artículo 12 del Reglamento (CE) n.º 443/2009 para los vehículos M₁ o del Reglamento (UE) n.º 510/2011 para los vehículos N₁, la conformidad de la producción se demostrará con respecto a las ecoinnovaciones comprobando la presencia de la ecoinnovación correcta en cuestión.

4.3. VEP

4.3.1. Las medidas para garantizar la conformidad de la producción en lo que al consumo de energía eléctrica (EC) se refiere se comprobarán con arreglo al certificado de homologación de tipo que figura en el apéndice 4 del presente anexo.

4.3.2. Verificación del consumo de energía eléctrica para la conformidad de la producción

4.3.2.1. Durante el procedimiento de conformidad de la producción, el criterio de interrupción en el procedimiento del ensayo de tipo 1 con arreglo al punto 3.4.4.1.3 del subanexo 8 del anexo XXI del presente Reglamento (procedimiento de ciclos consecutivos) y el punto 3.4.4.2.3 del subanexo 8 del anexo XXI del presente Reglamento (procedimiento de ensayo abreviado) se sustituirá por el criterio siguiente:

El criterio de interrupción para la conformidad de la producción se cumplirá cuando haya terminado el primer ciclo de ensayo WLTP aplicable.

▼B

- 4.3.2.2. En este primer ciclo de ensayo WLTP aplicable, la energía DC del REESS se medirá según el método descrito en el apéndice 3 del subanexo 8 del anexo XXI del presente Reglamento y se dividirá por la distancia conducida en este ciclo de ensayo WLTP aplicable.
- 4.3.2.3. El valor determinado con arreglo al punto 4.3.2.2 se comparará con el valor determinado con arreglo al punto 1.2 del apéndice 2.
- 4.3.2.4. La conformidad con respecto al EC se verificará mediante los procedimientos estadísticos descritos en el punto 4.2 y en el apéndice 1. A los efectos de este control de conformidad, los términos contaminantes/CO₂ se sustituirán por EC.

4.4. VEH-CCE

- 4.4.1. Las medidas para garantizar la conformidad de la producción en lo que a la emisión másica de CO₂ y al consumo de energía eléctrica de los VEH-CCE se refiere se comprobarán con arreglo a la descripción del certificado de homologación de tipo que figura en el apéndice 4 del presente anexo.

4.4.2. Verificación de la emisión másica de CO₂ para la conformidad de la producción

- 4.4.2.1. El vehículo se someterá a ensayo según el ensayo de tipo 1 en la condición de mantenimiento de carga, tal como se describe en el punto 3.2.5 del subanexo 8 del anexo XXI del presente Reglamento.

- 4.4.2.2. Durante este ensayo, la emisión másica de CO₂ en la condición de mantenimiento de carga se determinará con arreglo al cuadro A8/5 del subanexo 8 del anexo XXI del presente Reglamento y se comparará con la emisión másica de CO₂ en la condición de mantenimiento de carga de acuerdo con el punto 2.3 del apéndice 2.

- 4.4.2.3. La conformidad con respecto a las emisiones de CO₂ se verificará mediante los procedimientos estadísticos descritos en el punto 4.2 y en el apéndice 1.

4.4.3. Verificación del consumo de energía eléctrica para la conformidad de la producción

- 4.4.3.1. Durante el procedimiento de conformidad de la producción, el final del ensayo de tipo 1 en la condición de consumo de carga con arreglo al punto 3.2.4.4 del subanexo 8 del anexo XXI del presente Reglamento se sustituirá por lo siguiente:

El procedimiento del ensayo de tipo 1 en la condición de consumo de carga para la conformidad de la producción finalizará cuando haya terminado el primer ciclo de ensayo WLTP aplicable.

- 4.4.3.2. En este primer ciclo de ensayo WLTP aplicable, la energía DC del REESS se medirá según el método descrito en el apéndice 3 del subanexo 8 del anexo XXI del presente Reglamento y se dividirá por la distancia conducida en este ciclo de ensayo WLTP aplicable.

▼M3

- 4.4.3.3. El valor determinado con arreglo al punto 4.4.3.2 se comparará con el valor determinado con arreglo al punto 2.4 del apéndice 2.

▼B

- 4.4.1.4. La conformidad con respecto al EC se verificará mediante los procedimientos estadísticos descritos en el punto 4.2 y en el apéndice 1. A los efectos de este control de conformidad, los términos contaminantes/CO₂ se sustituirán por EC.

▼B**4.5. Verificación de la conformidad del vehículo con respecto a un ensayo de tipo 3**

4.5.1. Cuando sea necesaria una verificación del ensayo de tipo 3, se hará con arreglo a los siguientes requisitos:

4.5.1.1. Cuando la autoridad de homologación determine que la calidad de la producción no parece satisfactoria, se seleccionará al azar un vehículo de la familia y se someterá a los ensayos descritos en el anexo V.

4.5.1.2. Se considerará que la producción es conforme si el vehículo cumple los requisitos de los ensayos descritos en el anexo V.

4.5.1.3. Si el vehículo sometido a ensayo no cumple los requisitos del punto 4.5.1.1, se tomará una nueva muestra aleatoria de 4 vehículos de la misma familia, que se someterán a los ensayos descritos en el anexo V. Los ensayos podrán realizarse con vehículos que hayan completado un máximo de 15 000 km sin modificaciones.

4.5.1.4. Se considerará que la producción es conforme si al menos 3 vehículos cumplen los requisitos de los ensayos descritos en el anexo V.

4.6. Verificación de la conformidad del vehículo con respecto a un ensayo de tipo 4

4.6.1. Cuando sea necesaria una verificación del ensayo de tipo 4, se hará con arreglo a los siguientes requisitos:

4.6.1.1. Cuando la autoridad de homologación determine que la calidad de la producción no parece satisfactoria, se seleccionará al azar un vehículo de la familia y se someterá a los ensayos descritos en el anexo VI, o al menos en el punto 7 del anexo 7 del Reglamento n.º 83 de la CEPE.

4.6.1.2. Se considerará que la producción es conforme si el vehículo cumple los requisitos de los ensayos descritos en el anexo VI o en el punto 7 del anexo 7 del Reglamento n.º 83 de la CEPE, en función del ensayo realizado.

4.6.1.3. Si el vehículo ensayado no cumple los requisitos del punto 4.6.1.1, se tomará una nueva muestra aleatoria de 4 vehículos de la misma familia, que se someterán a los ensayos descritos en el anexo VI, o al menos en el punto 7 del anexo 7 del Reglamento n.º 83 de la CEPE. Los ensayos podrán realizarse con vehículos que hayan completado un máximo de 15 000 km sin modificaciones.

4.6.1.4. Se considerará que la producción es conforme si al menos 3 vehículos cumplen los requisitos de los ensayos descritos en el anexo VI o en el punto 7 del anexo 7 del Reglamento n.º 83 de la CEPE, en función del ensayo realizado.

4.7. Verificación de la conformidad del vehículo con respecto al diagnóstico a bordo (OBD)

4.7.1. Cuando sea necesario verificar el funcionamiento del sistema OBD, se hará con arreglo a los siguientes requisitos:

4.7.1.1. Cuando el organismo de homologación determine que la calidad de la producción no parece satisfactoria, se seleccionará al azar un vehículo de la familia y se someterá a los ensayos descritos en el apéndice 1 del anexo XI.

4.7.1.2. Se considerará que la producción es conforme si el vehículo cumple los requisitos de los ensayos descritos en el apéndice 1 del anexo XI.

▼B

- 4.7.1.3. Si el vehículo sometido a ensayo no cumple los requisitos del punto 4.7.1.1, se seleccionará una nueva muestra aleatoria de 4 vehículos de la misma familia, que se someterán a los ensayos descritos en el apéndice 1 del anexo XI. Los ensayos podrán realizarse con vehículos que hayan completado un máximo de 15 000 km sin modificaciones.

- 4.7.1.4. Se considerará que la producción es conforme si al menos 3 vehículos cumplen los requisitos de los ensayos descritos en el apéndice 1 del anexo XI.

▼ B*Apéndice 1***Verificación de la conformidad de la producción para el ensayo de tipo 1: método estadístico****▼ M3**

1. En el presente apéndice se describe el procedimiento que debe utilizarse para verificar los requisitos de conformidad de la producción en el ensayo de tipo 1 de contaminantes/CO₂, en especial los requisitos de conformidad aplicables a los VEP y los VEH-CCE, y para monitorizar la exactitud del dispositivo OBFCM.

▼ B

2. **► M3** Las mediciones de los contaminantes que se especifican en el cuadro 2 del anexo I del Reglamento (CE) n.º 715/2007 y de la emisión de CO₂ se llevarán a cabo sobre un número mínimo de 3 vehículos, y se incrementarán consecutivamente hasta que se adopte una decisión de aprobación o rechazo. Deberá determinarse la exactitud del dispositivo OBFCM para cada uno de los ensayos N . ◀

De la serie de ensayos N : x_1, x_2, \dots, x_N , la media X_{tests} y la varianza VAR se determinarán de todas las mediciones N :

$$X_{tests} = (x_1 + x_2 + x_3 + \dots + x_N)/N$$

y

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

3. Para cada serie de ensayos, puede llegarse a una de las tres decisiones siguientes [véanse los incisos i) a iii)] para los contaminantes sobre la base del valor límite L de cada contaminante, la media de todos los ensayos N : X_{tests} , la varianza de los resultados de los ensayos VAR y el número de ensayos N :

- i) Aprobar la familia si $X_{tests} < A \times L - VAR/L$
- ii) Rechazar la familia si $X_{tests} > A \times L - ((N - 3)/13) \times VAR/L$
- iii) Realizar otra medición si

▼ M3

$$A \times L - VAR/L \leq X_{tests} \leq A \times L - ((N - 3)/13) \times VAR/L$$

▼ B

Para la medición de los contaminantes, el factor A se fija en 1,05 para tener en cuenta la inexactitud de las mediciones.

4. Para CO₂ y EC, se utilizarán los valores normalizados de CO₂ y EC:

$$x_i = CO_{2test-i}/CO_{2declared}$$

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

En el caso de CO₂ y EC, el factor A se fija en 1,01 y el valor L en 1. Por tanto, en el caso de CO₂ y EC, los criterios se simplifican a:

- i) Aprobar la familia si $X_{tests} < A - VAR$
- ii) Rechazar la familia si $X_{tests} > A - ((N - 3)/13) \times VAR$

▼ B

iii) Realizar otra medición si

▼ M3

$$A - VAR \leq X_{tests} \leq A - ((N - 3)/13) \times VAR$$

-
5. En relación con los vehículos a los que se refiere el artículo 4 *bis*, la exactitud del dispositivo OBFCM se calculará como sigue:

$x_{i,OBFCM}$ = exactitud del dispositivo OBFCM determinada para cada uno de los ensayos i con arreglo a la fórmula del punto 4.2 del anexo XXII.

La autoridad de homologación de tipo deberá llevar un registro de las exactitudes determinadas para cada familia de COP ensayada.



Apéndice 2

Cálculos de conformidad de la producción de los vehículos eléctricos (VE)

1. Cálculo de los valores de conformidad de la producción para los VEP

1.1 Interpolación del consumo de energía eléctrica individual de los VEP

$$EC_{DC-ind,COP} = EC_{DC-L,COP} + K_{ind} \times (EC_{DC-H,COP} - EC_{DC-L,COP})$$

donde:

$EC_{DC-ind,COP}$ es el consumo de energía eléctrica de un vehículo concreto para la conformidad de la producción, en Wh/km;

$EC_{DC-L,COP}$ es el consumo de energía eléctrica de un vehículo L para la conformidad de la producción, en Wh/km;

$EC_{DC-H,COP}$ es el consumo de energía eléctrica de un vehículo H para la conformidad de la producción, en Wh/km;

K_{ind} es el coeficiente de interpolación aplicable al vehículo concreto considerado correspondiente al ciclo de ensayo WLTP aplicable.

1.2 Consumo eléctrico de los VEP

El valor siguiente se declarará y utilizará para verificar la conformidad de la producción con respecto al consumo eléctrico:

$$EC_{DC,COP} = EC_{DC,CD,first\ WLTC} \times AF_{EC}$$

donde:

$EC_{DC,COP}$ es el consumo de energía eléctrica basado en el consumo del REESS del primer ciclo de ensayo WLTC aplicable previsto para la verificación durante el procedimiento de ensayo de conformidad de la producción;

$EC_{DC,CD,first\ WLTC}$ es el consumo de energía eléctrica basado en el consumo del REESS del primer ciclo de ensayo WLTC aplicable con arreglo al punto 4.3 del subanexo 8 del anexo XXI, en Wh/km;

AF_{EC} es el factor de ajuste que compensa la diferencia entre el valor de consumo de energía eléctrica en la condición de consumo de carga declarado tras haber realizado el procedimiento de ensayo de tipo 1 durante la homologación y el resultado del ensayo medido determinado durante el procedimiento de conformidad de la producción;

y

$$AF_{EC} = \frac{EC_{WLTC,declared}}{EC_{WLTC}}$$

▼ B

donde:

$EC_{WLTC,declared}$ es el consumo de energía eléctrica declarado para los VEP conforme al ► **M3** punto 1.2.3 del subanexo 6 del anexo XXI ◀;

EC_{WLTC} es el consumo de energía eléctrica medido conforme al punto 4.3.4.2 del subanexo 8 del anexo XXI.

2. Cálculo de los valores de conformidad de la producción para los VEH-CCE
- 2.1 Emisión másica individual de CO₂ en la condición de mantenimiento de carga de los VEH-CCE para la conformidad de la producción

$$M_{CO_2-ind,CS,COP} = M_{CO_2-L,CS,COP} + K_{ind} \times (M_{CO_2-H,CS,COP} - M_{CO_2-L,CS,COP})$$

donde:

$M_{CO_2-ind,CS,COP}$ es la emisión másica de CO₂ en la condición de mantenimiento de carga de un vehículo concreto para la conformidad de la producción, en g/km;

$M_{CO_2-L,CS,COP}$ es la emisión másica de CO₂ en la condición de mantenimiento de carga del vehículo L para la conformidad de la producción, en g/km;

$M_{CO_2-H,CS,COP}$ es la emisión másica de CO₂ en la condición de mantenimiento de carga del vehículo H para la conformidad de la producción, en g/km;

K_{ind} es el coeficiente de interpolación aplicable al vehículo concreto considerado correspondiente al ciclo de ensayo WLTP aplicable.

- 2.2 Consumo individual de energía eléctrica en la condición de consumo de carga de los VEH-CCE para la conformidad de la producción

$$EC_{DC-ind,CD,COP} = EC_{DC-L,CD,COP} + K_{ind} \times (EC_{DC-H,CD,COP} - EC_{DC-L,CD,COP})$$

donde:

$EC_{DC-ind,CD,COP}$ es el consumo de energía eléctrica en la condición de consumo de carga de un vehículo concreto para la conformidad de la producción, en Wh/km;

$EC_{DC-L,CD,COP}$ es el consumo de energía eléctrica en la condición de consumo de carga del vehículo L para la conformidad de la producción, en Wh/km;

$EC_{DC-H,CD,COP}$ es el consumo de energía eléctrica en la condición de consumo de carga del vehículo H para la conformidad de la producción, en Wh/km;

K_{ind} es el coeficiente de interpolación aplicable al vehículo concreto considerado correspondiente al ciclo de ensayo WLTP aplicable.

- 2.3 Valor de emisiones másicas de CO₂ en la condición de mantenimiento de carga para la conformidad de la producción

El valor siguiente se declarará y utilizará para comprobar la conformidad de la producción con respecto a la emisión másica de CO₂ en la condición de mantenimiento de carga:

$$M_{CO_2,CS,COP} = M_{CO_2,CS} \times AF_{CO_2,CS}$$

▼ B

donde:

$M_{CO_2,CS,COP}$ es el valor de emisiones máscas de CO₂ en la condición de mantenimiento de carga del ensayo de tipo 1 en la condición de mantenimiento de carga previsto para la verificación durante el procedimiento de ensayo de conformidad de la producción;

$M_{CO_2,CS}$ es la emisión máscica de CO₂ en la condición de mantenimiento de carga del ensayo de tipo 1 en la condición de mantenimiento de carga conforme al ► **M3** punto 4.1.1 del subanexo 8 del anexo XXI ◀ g/km;

$AF_{CO_2,CS}$ es el factor de ajuste que compensa la diferencia entre el valor declarado tras haber realizado el ensayo de tipo 1 durante la homologación y el resultado del ensayo medido determinado durante el procedimiento de conformidad de la producción;

y

$$AF_{CO_2,CS} = \frac{M_{CO_2,CS,e,declared}}{M_{CO_2,CS,e,6}}$$

donde:

$M_{CO_2,CS,e,declared}$ es la emisión máscica declarada de CO₂ en la condición de mantenimiento de carga del ensayo de tipo 1 en la condición de mantenimiento de carga conforme a la etapa 7 del cuadro A8/5 del subanexo 8 del anexo XXI;

$M_{CO_2,CS,e,6}$ es la emisión máscica medida de CO₂ en la condición de mantenimiento de carga del ensayo de tipo 1 en la condición de mantenimiento de carga conforme a la etapa 6 del cuadro A8/5 del subanexo 8 del anexo XXI.

2.4 Consumo de energía eléctrica en la condición de consumo de carga para la conformidad de la producción

El valor siguiente se declarará y utilizará para comprobar la conformidad de la producción con respecto al consumo de energía eléctrica en la condición de consumo de carga:

$$EC_{DC,CD,COP} = EC_{DC,CD,first\ WLTC} \times AF_{EC,AC,CD}$$

donde:

$EC_{DC,CD,COP}$ es el consumo de energía eléctrica en la condición de consumo de carga basado en el consumo del REESS del primer ciclo de ensayo WLTC aplicable del ensayo de tipo 1 en la condición de consumo de carga para la verificación durante el procedimiento de ensayo de conformidad de la producción;

$EC_{DC,CD,first\ WLTC}$ es el consumo de energía eléctrica en la condición de consumo de carga basado en el consumo del REESS del primer ciclo de ensayo WLTC aplicable del ensayo de tipo 1 en la condición de consumo de carga con arreglo al punto 4.3 del subanexo 8 del anexo XXI, en Wh/km;

$AF_{EC,AC,CD}$ es el factor de ajuste del consumo de energía eléctrica en la condición de consumo de carga que compensa la diferencia entre el valor declarado tras haber realizado el procedimiento de ensayo de tipo 1 durante la homologación y el resultado del ensayo medido determinado durante el procedimiento de conformidad de la producción;

▼ B

y

$$AF_{EC,AC,CD} = \frac{EC_{AC,CD,declared}}{EC_{AC,CD}}$$

donde:

$EC_{AC,CD,declared}$ es el consumo de energía eléctrica en la condición de consumo de carga declarado del ensayo de tipo 1 en la condición de consumo de carga conforme al ► **M3** punto 1.2.3 del subanexo 6 del anexo XXI ◀;

$EC_{AC,CD}$ es el consumo de energía eléctrica en la condición de consumo de carga medido del ensayo de tipo 1 en la condición de consumo de carga conforme al punto 4.3.1 del subanexo 8 del anexo XXI.

▼B*Apéndice 3***MODELO****FICHA DE CARACTERÍSTICAS N.º...****DE LA HOMOLOGACIÓN DE TIPO CE DE UN VEHÍCULO POR LO QUE RESPECTA A LAS EMISIONES Y AL ACCESO A LA INFORMACIÓN RELATIVA A LA REPARACIÓN Y EL MANTENIMIENTO DEL VEHÍCULO**

La información que figura a continuación, en su caso, se presentará por triplicado y acompañada de un índice. Los dibujos se presentarán a la escala adecuada, suficientemente detallados y en formato A4 o plegados de forma que se ajusten a dicho formato. Las fotografías, si las hubiera, serán suficientemente detalladas.

Si los sistemas, componentes o unidades técnicas independientes disponen de mandos electrónicos, se facilitará información relativa a su funcionamiento.

- 0. INFORMACIÓN GENERAL
- 0.1. Marca (nombre comercial del fabricante):
- 0.2. Tipo:
- 0.2.1. Denominaciones comerciales (si están disponibles):

▼M3

- 0.2.2.1. Valores de los parámetros permitidos para la homologación de tipo multifásica a fin de utilizar los valores de emisiones del vehículo de base (insertar intervalos si es necesario):
 - Masa en orden de marcha del vehículo final (en kg):
 - Área frontal del vehículo final (en cm²):
 - Resistencia a la rodadura (kg/t):
 - Sección transversal de la entrada de aire de la rejilla delantera (en cm²):
- 0.2.3. Identificadores:
 - 0.2.3.1. Identificador de la familia de interpolación:
 - 0.2.3.2. Identificador de la familia de ATCT:
 - 0.2.3.3. Identificador de la familia de PEMS:
 - 0.2.3.4. Identificador de la familia de resistencia al avance en carretera:
 - 0.2.3.4.1. Familia de resistencia al avance en carretera del VH:
 - 0.2.3.4.2. Familia de resistencia al avance en carretera del VL:
 - 0.2.3.4.3. Familias de resistencia al avance en carretera aplicables en la familia de interpolación:

▼ M3

- 0.2.3.5. Identificador de la familia de matrices de resistencia al avance en carretera:
- 0.2.3.6. Identificador de la familia de regeneración periódica:
- 0.2.3.7. Identificador de la familia de ensayo de emisiones de evaporación:
- 0.2.3.8. Identificador de la familia de OBD:
- 0.2.3.9. Identificador de otra familia:

▼ B

- 0.4. Categoría del vehículo ^(c):
- 0.8. Nombre y dirección de las plantas de montaje:
- 0.9. Nombre y dirección del representante del fabricante (en su caso):
- 1. CARACTERÍSTICAS GENERALES DE CONSTRUCCIÓN
 - 1.1. Fotografías o dibujos de un vehículo, un componente o, una unidad técnica independiente representativos ⁽¹⁾:
 - 1.3.3. Ejes motores (número, localización, interconexión):
- 2. MASAS Y DIMENSIONES ^(f) ^(g) ⁽⁷⁾
(kg y mm) (refiérase a los planos, en su caso)
 - 2.6. Masa en orden de marcha ^(h)
 - a) máximo y mínimo de cada variante:

► **M3** ◀

▼ M3

- 2.6.3. Masa rotacional: 3 % de la suma de la masa en orden de marcha más 25 kg, o valor, por eje (kg):

▼ B

- 2.8. Masa máxima en carga técnicamente admisible declarada por el fabricante ⁽¹⁾ ⁽³⁾:
- 3. CONVERTIDOR DE ENERGÍA DE PROPULSIÓN^(k)
 - 3.1. Fabricante de los convertidores de energía de propulsión: ..
 - 3.1.1. Código del fabricante (marcado en el convertidor de energía de propulsión u otro medio de identificación):
 - 3.2. Motor de combustión interna
 - 3.2.1.1. Principio de funcionamiento: encendido por chispa / encendido por compresión / combustible dual ⁽¹⁾
Ciclo: de cuatro tiempos / de dos tiempos / rotativo ⁽¹⁾

▼ B

- 3.2.1.2. Número y disposición de los cilindros:
- 3.2.1.2.1. Diámetro interior ⁽¹⁾: mm
- 3.2.1.2.2. Carrera ⁽¹⁾: mm
- 3.2.1.2.3. Orden de encendido:
- 3.2.1.3. Cilindrada del motor ^(m): cm³
- 3.2.1.4. Relación volumétrica de compresión ⁽²⁾:
- 3.2.1.5. Dibujos de la cámara de combustión, la corona de los pistones y, en el caso de motores de encendido por chispa, de los segmentos de los pistones:
- 3.2.1.6. Velocidad de ralentí del motor normal ⁽²⁾: min⁻¹
- 3.2.1.6.1. Velocidad de ralentí elevada ⁽²⁾: min⁻¹
- 3.2.1.8. Potencia nominal del motor ⁽ⁿ⁾ kW a min⁻¹
(valor declarado por el fabricante)
- 3.2.1.9. Velocidad máxima del motor prescrita por el fabricante: min⁻¹
- 3.2.1.10. Par neto máximo ⁽ⁿ⁾: Nm a min⁻¹ (valor declarado por el fabricante)
- 3.2.2. Combustible

▼ M3

- 3.2.2.1. Gasóleo/Gasolina/GLP/GN o biometano/etanol (E 85)/bio-diésel/hidrógeno ⁽¹⁾, ⁽⁶⁾

▼ B

- 3.2.2.1.1. RON, sin plomo:
- 3.2.2.4. Tipo de alimentación de combustible del vehículo: Mono-combustible, bicomcombustible, flexifuel ⁽¹⁾
- 3.2.2.5. Cantidad máxima de biocombustible aceptable en el combustible (valor declarado por el fabricante): % en volumen
- 3.2.4. Alimentación de combustible
 - 3.2.4.1. Por carburadores: sí/no ⁽¹⁾
 - 3.2.4.2. Por inyección del combustible (solo encendido por compresión o combustible dual): sí/no ⁽¹⁾
 - 3.2.4.2.1. Descripción del sistema (riel común / inyectores unitarios / bomba de distribución, etc.):
 - 3.2.4.2.2. Principio de funcionamiento: inyección directa / precámara / cámara de turbulencia ⁽¹⁾
 - 3.2.4.2.3. Bomba de inyección/salida
 - 3.2.4.2.3.1. Marcas:
 - 3.2.4.2.3.2. Tipos:

▼B

- 3.2.4.2.3.3. Suministro de combustible máximo ⁽¹⁾ ⁽²⁾:
 mm³/carrera o ciclo a una velocidad del motor
 de: min⁻¹ o, en su caso, diagrama
 característico: (Si se utiliza un limitador de
 presión de admisión, indíquese el suministro de combustible
 característico y la presión de admisión en función de la
 velocidad del motor.)
- 3.2.4.2.4. Control de limitación de la velocidad del motor
- 3.2.4.2.4.2.1. Velocidad a la que se inicia el corte en carga: min⁻¹
- 3.2.4.2.4.2.2. Velocidad máxima sin carga: min⁻¹
- 3.2.4.2.6. Inyectores
- 3.2.4.2.6.1. Marcas:
- 3.2.4.2.6.2. Tipos:
- 3.2.4.2.8. Dispositivo auxiliar de arranque
- 3.2.4.2.8.1. Marcas:
- 3.2.4.2.8.2. Tipos:
- 3.2.4.2.8.3. Descripción del sistema:
- 3.2.4.2.9. Inyección con control electrónico: sí/no ⁽¹⁾
- 3.2.4.2.9.1. Marcas:
- 3.2.4.2.9.2. Tipos:
- 3.2.4.2.9.3 Descripción del sistema:
- 3.2.4.2.9.3.1. Marca y tipo de la unidad de control electrónico:
- 3.2.4.2.9.3.1.1. Versión del *software* de la unidad de control electrónico ...
- 3.2.4.2.9.3.2. Marca y tipo del regulador de combustible:
- 3.2.4.2.9.3.3. Marca y tipo o principio del sensor del flujo de aire:
- 3.2.4.2.9.3.4. Marca y tipo del distribuidor de combustible:
- 3.2.4.2.9.3.5. Marca y tipo de la caja de mariposas:
- 3.2.4.2.9.3.6. Marca y tipo o principio de funcionamiento del sensor de la
 temperatura del agua:
- 3.2.4.2.9.3.7. Marca y tipo o principio de funcionamiento del sensor de la
 temperatura del aire:
- 3.2.4.2.9.3.8. Marca y tipo o principio de funcionamiento del sensor de la
 presión del aire:
- 3.2.4.3. Por inyección del combustible (solo encendido por chispa):
 sí/no ⁽¹⁾
- 3.2.4.3.1. Principio de funcionamiento: colector de admisión (mono-
 punto/multipunto) / inyección directa ⁽¹⁾ / otros (específique-
 se):

▼ B

- 3.2.4.3.2. Marcas:
- 3.2.4.3.3. Tipos:
- 3.2.4.3.4. Descripción del sistema (en el caso de sistemas que no sean de inyección continua, indíquese información equivalente):
 - 3.2.4.3.4.1. Marca y tipo de la unidad de control electrónico:
 - 3.2.4.3.4.1.1. Versión del *software* de la unidad de control electrónico ...
 - 3.2.4.3.4.3. Marca y tipo o principio de funcionamiento del sensor del flujo de aire:
 - 3.2.4.3.4.8. Marca y tipo de la caja de mariposas:
 - 3.2.4.3.4.9. Marca y tipo o principio de funcionamiento del sensor de la temperatura del agua:
 - 3.2.4.3.4.10. Marca y tipo o principio de funcionamiento del sensor de la temperatura del aire:
 - 3.2.4.3.4.11. Marca y tipo o principio de funcionamiento del sensor de la presión del aire:
- 3.2.4.3.5. Inyectores
 - 3.2.4.3.5.1. Marca:
 - 3.2.4.3.5.2. Tipo:
- 3.2.4.3.7. Sistema de arranque en frío
 - 3.2.4.3.7.1. Principios de funcionamiento:
 - 3.2.4.3.7.2. Límites/Configuraciones de funcionamiento ⁽¹⁾ ⁽²⁾:
- 3.2.4.4. Bomba de alimentación
 - 3.2.4.4.1. Presión ⁽²⁾: kPa o diagrama característico ⁽²⁾:
 - 3.2.4.4.2. Marcas:
 - 3.2.4.4.3. Tipos:
- 3.2.5. Sistema eléctrico
 - 3.2.5.1. Tensión asignada: V, positivo/negativo a tierra ⁽¹⁾
 - 3.2.5.2. Generador
 - 3.2.5.2.1. Tipo:
 - 3.2.5.2.2. Potencia nominal: VA
- 3.2.6. Sistema de encendido (solo para motores de encendido por chispa)
 - 3.2.6.1. Marcas:
 - 3.2.6.2. Tipos:
 - 3.2.6.3. Principio de funcionamiento
 - 3.2.6.6. Bujías de chispa
 - 3.2.6.6.1. Marca:
 - 3.2.6.6.2. Tipo:

▼B

- 3.2.6.6.3. Ajuste de la separación: mm
- 3.2.6.7. Bobinas de encendido
 - 3.2.6.7.1. Marca:
 - 3.2.6.7.2. Tipo:
- 3.2.7. Sistema de refrigeración: líquido/aire ⁽¹⁾
 - 3.2.7.1. Valor nominal del mecanismo de control de la temperatura del motor:
 - 3.2.7.2. Líquido
 - 3.2.7.2.1. Naturaleza del líquido:
 - 3.2.7.2.2. Bombas de circulación: sí/no ⁽¹⁾
 - 3.2.7.2.3. Características: o
 - 3.2.7.2.3.1. Marcas:
 - 3.2.7.2.3.2. Tipos:
 - 3.2.7.2.4. Relaciones de transmisión:
 - 3.2.7.2.5. Descripción del ventilador y de su mecanismo de accionamiento:
 - 3.2.7.3. Aire
 - 3.2.7.3.1. Ventilador: sí/no ⁽¹⁾
 - 3.2.7.3.2. Características: o
 - 3.2.7.3.2.1. Marcas:
 - 3.2.7.3.2.2. Tipos:
 - 3.2.7.3.3. Relaciones de transmisión:
- 3.2.8. Sistema de admisión
 - 3.2.8.1. Sobrealimentador: sí/no ⁽¹⁾
 - 3.2.8.1.1. Marcas:
 - 3.2.8.1.2. Tipos:
 - 3.2.8.1.3. Descripción del sistema (por ejemplo, presión de carga máxima: kPa, válvula de descarga, en su caso):
 - 3.2.8.2. Cambiador de calor: sí/no ⁽¹⁾
 - 3.2.8.2.1. Tipo: aire-aire / aire-agua ⁽¹⁾
 - 3.2.8.3. Depresión de admisión a la velocidad del motor asignada y a plena carga (solo para motores de encendido por compresión)
 - 3.2.8.4. Descripción y dibujos de las tuberías de admisión y sus accesorios (cámara impelente, dispositivo de calentamiento, entradas de aire suplementarias, etc.):
 - 3.2.8.4.1. Descripción del colector de admisión (adjúntense dibujos o fotografías):

▼B

- 3.2.8.4.2. Filtro de aire, dibujos: o
- 3.2.8.4.2.1. Marcas:
- 3.2.8.4.2.2. Tipos:
- 3.2.8.4.3. Silenciador de admisión, dibujos: o
- 3.2.8.4.3.1. Marcas:
- 3.2.8.4.3.2. Tipos:
- 3.2.9. Sistema de escape
- 3.2.9.1. Descripción y dibujos del colector de escape:
- 3.2.9.2. Descripción y dibujos del sistema de escape:
- 3.2.9.3. Contrapresión máxima permitida en el escape a la velocidad del motor asignada y a plena carga (solo para motores de encendido por compresión): kPa
- 3.2.10. Secciones transversales mínimas de las lumbreras de admisión y escape:
- 3.2.11. Reglaje de las válvulas o datos equivalentes:
- 3.2.11.1. Elevación máxima de las válvulas, ángulos de apertura y cierre o datos detallados del reglaje de sistemas alternativos de distribución, con respecto a puntos muertos: Para el sistema de regulación variable, regulación máxima y mínima:
- 3.2.11.2. Referencia y/o márgenes de reglaje ⁽¹⁾:
- 3.2.12. Medidas adoptadas contra la contaminación atmosférica
- 3.2.12.1. Dispositivo para reciclar los gases del cárter (descripción y dibujos):
- 3.2.12.2. Dispositivos de control de la contaminación (si no están incluidos en otro apartado):
- 3.2.12.2.1. Convertidor catalítico
- 3.2.12.2.1.1. Número de convertidores y elementos catalíticos (facilítase la información siguiente para cada unidad independiente):
- 3.2.12.2.1.2. Dimensiones, forma y volumen de los convertidores catalíticos:
- 3.2.12.2.1.3. Tipo de acción catalítica:
- 3.2.12.2.1.4. Carga total de metales preciosos:
- 3.2.12.2.1.5. Concentración relativa:
- 3.2.12.2.1.6. Sustrato (estructura y material):
- 3.2.12.2.1.7. Densidad celular:
- 3.2.12.2.1.8. Tipo de carcasa de los convertidores catalíticos:
- 3.2.12.2.1.9. Emplazamiento de los convertidores catalíticos (lugar y distancia de referencia en la línea de escape):
- 3.2.12.2.1.10. Pantalla contra el calor: sí/no ⁽¹⁾

▼B

- 3.2.12.2.1.11. Intervalo de temperaturas normales de funcionamiento: . °C
- 3.2.12.2.1.12. Marca del convertidor catalítico:
- 3.2.12.2.1.13. Número de identificación de la pieza:
- 3.2.12.2.2. Sensores
- 3.2.12.2.2.1. Sensor de oxígeno: sí/no ⁽¹⁾
- 3.2.12.2.2.1.1. Marca:
- 3.2.12.2.2.1.2. Localización:
- 3.2.12.2.2.1.3. Intervalo de control:
- 3.2.12.2.2.1.4. Tipo o principio de funcionamiento:
- 3.2.12.2.2.1.5. Número de identificación de la pieza:
- 3.2.12.2.2.2. Sensor de NO_x: sí/no ⁽¹⁾
- 3.2.12.2.2.2.1. Marca:
- 3.2.12.2.2.2.2. Tipo:
- 3.2.12.2.2.2.3. Localización
- 3.2.12.2.2.3. Sensor de partículas depositadas: sí/no ⁽¹⁾
- 3.2.12.2.2.3.1. Marca:
- 3.2.12.2.2.3.2. Tipo:
- 3.2.12.2.2.3.3. Localización:
- 3.2.12.2.3. Inyección de aire: sí/no ⁽¹⁾
- 3.2.12.2.3.1. Tipo (aire impulsado, bomba de aire, etc.):
- 3.2.12.2.4. Recirculación de los gases de escape (EGR): sí/no ⁽¹⁾
- 3.2.12.2.4.1. Características (marca, tipo, flujo, alta presión / baja presión / presión combinada, etc.):
- 3.2.12.2.4.2. Sistema de refrigeración por agua (a especificar por cada sistema EGR, p. ej., baja presión / alta presión / presión combinada): sí/no ⁽¹⁾
- 3.2.12.2.5. Sistema de control de las emisiones de evaporación (solo motores de gasolina y etanol): sí/no ⁽¹⁾
- 3.2.12.2.5.1. Descripción detallada de los dispositivos:
- 3.2.12.2.5.2. Esquema del sistema de control de la evaporación:
- 3.2.12.2.5.3. Esquema del filtro de carbón activo:
- 3.2.12.2.5.4. Masa de carbón seco: g

▼M3

- 3.2.12.2.5.5. Dibujo esquemático del depósito de combustible (solo motores de gasolina y etanol):
- 3.2.12.2.5.5.1. Capacidad, material y construcción del sistema de depósito de combustible:
- 3.2.12.2.5.5.2. Indicación del material del tubo flexible de vapor y del material del conducto de combustible, así como de la técnica de conexión del sistema de combustible:
- 3.2.12.2.5.5.3. Sistema de depósito sellado: sí/no
- 3.2.12.2.5.5.4. Descripción del ajuste de la válvula de descarga del depósito de combustible (entrada y salida de aire):

▼ M3

- 3.2.12.2.5.5.5. Descripción del sistema de control de purga:
- 3.2.12.2.5.6. Descripción y esquema de la pantalla contra el calor situada entre el depósito y el sistema de escape:
- 3.2.12.2.5.7. Factor de permeabilidad:

▼ B

- 3.2.12.2.6. Filtro de partículas depositadas (PT): sí/no ⁽¹⁾
- 3.2.12.2.6.1. Dimensiones, forma y capacidad del filtro de partículas depositadas:
- 3.2.12.2.6.2. Diseño del filtro de partículas depositadas:
- 3.2.12.2.6.3. Ubicación (distancia de referencia en la línea de escape): ..
- 3.2.12.2.6.4. Marca del filtro de partículas depositadas:
- 3.2.12.2.6.5. Número de identificación de la pieza:
- 3.2.12.2.7. Sistema de diagnóstico a bordo (OBD): sí/no ⁽¹⁾
- 3.2.12.2.7.1. Descripción escrita o dibujo del indicador de mal funcionamiento (MI):
- 3.2.12.2.7.2. Lista y función de todos los componentes monitorizados por el sistema OBD:
- 3.2.12.2.7.3. Descripción escrita (principios generales de funcionamiento) de:
 - 3.2.12.2.7.3.1. Motores de encendido por chispa
 - 3.2.12.2.7.3.1.1. Monitorización del catalizador:
 - 3.2.12.2.7.3.1.2. Detección del fallo de encendido:
 - 3.2.12.2.7.3.1.3. Monitorización del sensor de oxígeno:
 - 3.2.12.2.7.3.1.4. Otros componentes monitorizados por el sistema OBD:
 - 3.2.12.2.7.3.2. Motores de encendido por compresión:
 - 3.2.12.2.7.3.2.1. Monitorización del catalizador:
 - 3.2.12.2.7.3.2.2. Monitorización del filtro de partículas depositadas:
 - 3.2.12.2.7.3.2.3. Monitorización del sistema de alimentación electrónico:
 - 3.2.12.2.7.3.2.5. Otros componentes monitorizados por el sistema OBD:
- 3.2.12.2.7.4. Criterios de activación del MI (número fijo de ciclos de conducción o método estadístico):
- 3.2.12.2.7.5. Lista de todos los códigos de salida del OBD y formatos utilizados (con las explicaciones correspondientes a cada uno de ellos):
- 3.2.12.2.7.6. La siguiente información adicional la comunicará el fabricante del vehículo para que puedan fabricarse piezas de recambio o de revisión, herramientas de diagnóstico y equipos de ensayo compatibles con el OBD.
 - 3.2.12.2.7.6.1. Descripción del tipo y el número de ciclos de precondicionamiento utilizados para la homologación de tipo original del vehículo.

▼B

3.2.12.2.7.6.2. Una descripción del tipo de ciclo de demostración del OBD utilizado para la homologación de tipo original del vehículo para el componente monitorizado por el sistema OBD.

3.2.12.2.7.6.3. Documento exhaustivo en el que se describan todos los componentes controlados mediante la estrategia de detección de fallos y de activación del MI (número fijo de ciclos de conducción o método estadístico), incluida la lista de parámetros secundarios pertinentes controlados respecto a cada uno de los componentes monitorizados por el sistema OBD. Lista de todos los códigos de salida del OBD y formatos utilizados (con las explicaciones correspondientes a cada uno de ellos) asociados a componentes individuales del tren de potencia relacionados con las emisiones y a los componentes individuales no relacionados con las emisiones, cuando se utiliza la monitorización del componente para determinar la activación del MI, así como una explicación exhaustiva de los datos correspondientes al servicio \$05 (ensayo ID \$21 a FF) y los datos correspondientes al servicio \$06.

En el caso de tipos de vehículo que utilicen un enlace de comunicación conforme con la norma ISO 15765-4 «Vehículos de carretera. Diagnósticos basados en la red de zona del controlador "Controller Area Network (CAN)". Parte 4: Requisitos para sistemas relacionados con las emisiones», se facilitará una explicación exhaustiva de los datos correspondientes al servicio \$06 (ensayo ID \$00 a FF) para cada ID de monitorización del OBD soportado.

3.2.12.2.7.6.4. La información arriba exigida puede facilitarse completando el cuadro que figura a continuación.

3.2.12.2.7.6.4.1. Vehículos ligeros

Componente	Código de fallo	Estrategia de monitorización	Criterios de detección de fallos	Criterios de activación del MI	Parámetros secundarios	Preacondicionamiento	Ensayo de demostración
Catalizador	P0420	Señales de los sensores de oxígeno 1 y 2	Diferencia entre las señales del sensor 1 y del sensor 2	Tercer ciclo	Velocidad del motor, carga del motor, modo A/F y temperatura del catalizador	Dos ciclos de tipo I	Tipo I

3.2.12.2.8. Otro sistema:

3.2.12.2.8.2. Sistema de inducción del conductor

3.2.12.2.8.2.3. Tipo de sistema de inducción: impide que el motor vuelva a arrancar tras la cuenta atrás / impide que el vehículo arranque tras repostar /bloqueo de combustible / restricción de las prestaciones

3.2.12.2.8.2.4. Descripción del sistema de inducción

▼ B

- 3.2.12.2.8.2.5. Equivalente a la autonomía de conducción media del vehículo con el depósito de combustible lleno: Km
- 3.2.12.2.10. Sistema de regeneración periódica: (facilítase la información siguiente para cada unidad independiente):
- 3.2.12.2.10.1. Método o sistema de regeneración, descripción o dibujo: ...
- 3.2.12.2.10.2. Número de ciclos de funcionamiento de tipo I, o ciclos equivalentes del banco de ensayo de motores, entre dos ciclos en los que tienen lugar fases de regeneración en las condiciones equivalentes al ensayo de tipo 1 (distancia «D» en la figura A6.Ap1/1 del apéndice 1 del subanexo 6 del anexo XXI del Reglamento (UE) 2017/1151 o en la figura A13/1 del anexo 13 del Reglamento n.º 83 de la CEPE, si procede):
- 3.2.12.2.10.2.1. Ciclo de tipo 1 aplicable (indique el procedimiento aplicable: anexo XXI, subanexo 4, o Reglamento n.º 83 de la CEPE):
- 3.2.12.2.10.3. Descripción del método empleado para determinar el número de ciclos entre dos ciclos en los que tienen lugar fases de regeneración:
- 3.2.12.2.10.4. Parámetros para determinar el nivel de carga necesario antes de la regeneración (temperatura, presión, etc.):
- 3.2.12.2.10.5. Descripción del método utilizado para el sistema de carga en el procedimiento de ensayo descrito en el punto 3.1 del anexo 13 del Reglamento n.º 83 de la CEPE:
- 3.2.12.2.11. Sistemas de convertidor catalítico que utilizan reactivos consumibles (facilite la información siguiente para cada unidad independiente): sí/no⁽¹⁾
- 3.2.12.2.11.1. Tipo y concentración de reactivo necesarios:
- 3.2.12.2.11.2. Intervalo de temperaturas normales de funcionamiento del reactivo:
- 3.2.12.2.11.3. Norma internacional:
- 3.2.12.2.11.4. Frecuencia de reposición del reactivo: continua/mantenimiento (cuando proceda):
- 3.2.12.2.11.5. Indicador de reactivo: (descripción y localización)
- 3.2.12.2.11.6. Depósito de reactivo
- 3.2.12.2.11.6.1. Capacidad:
- 3.2.12.2.11.6.2. Sistema de calefacción: sí/no
- 3.2.12.2.11.6.2.1. Descripción o dibujo
- 3.2.12.2.11.7. Unidad de control de reactivo: sí/no ⁽¹⁾
- 3.2.12.2.11.7.1. Marca:
- 3.2.12.2.11.7.2. Tipo:
- 3.2.12.2.11.8. Inyector de reactivo (marca y localización):

▼ M3

- 3.2.12.2.12. Inyección de agua: sí/no ⁽¹⁾

▼B

- 3.2.13. Opacidad de los humos
- 3.2.13.1. Emplazamiento del símbolo de coeficiente de absorción (solo para los motores de encendido por compresión):
- 3.2.14. Descripción detallada de cualquier otro dispositivo destinado a economizar combustible (si no se recoge en otros puntos):.
- 3.2.15. Sistema de alimentación de GLP: sí/no ⁽¹⁾
- 3.2.15.1. Número de homologación de tipo con arreglo al Reglamento (CE) n.º 661/2009 (DO L 200 de 31.7.2009, p. 1):
- 3.2.15.2. Unidad electrónica de control de la gestión del motor para la alimentación de GLP:
- 3.2.15.2.1. Marcas:
- 3.2.15.2.2. Tipos:
- 3.2.15.2.3. Posibilidades de reglajes relacionados con las emisiones: ...
- 3.2.15.3. Documentación adicional
- 3.2.15.3.1. Descripción de la protección del catalizador en el cambio de gasolina a GLP o viceversa:
- 3.2.15.3.2. Disposición del sistema (conexiones eléctricas, conexiones de vacío, latiguillos de compensación, etc.):
- 3.2.15.3.3. Dibujo del símbolo:
- 3.2.16. Sistema de alimentación de GN: sí/no ⁽¹⁾
- 3.2.16.1. Número de homologación de tipo con arreglo al Reglamento (CE) n.º 661/2009:
- 3.2.16.2. Unidad electrónica de control de la gestión del motor para la alimentación de GN:
- 3.2.16.2.1. Marcas:
- 3.2.16.2.2. Tipos:
- 3.2.16.2.3. Posibilidades de reglajes relacionados con las emisiones: ...
- 3.2.16.3. Documentación adicional
- 3.2.16.3.1. Descripción de la protección del catalizador en el cambio de gasolina a GN o viceversa:
- 3.2.16.3.2. Disposición del sistema (conexiones eléctricas, conexiones de vacío, latiguillos de compensación, etc.):
- 3.2.16.3.3. Dibujo del símbolo:
- 3.2.18. Sistema de alimentación de hidrógeno: sí/no ⁽¹⁾
- 3.2.18.1. Número de homologación de tipo CE con arreglo al Reglamento (CE) n.º 79/2009:
- 3.2.18.2. Unidad de control electrónico de la gestión del motor para la alimentación de hidrógeno
- 3.2.18.2.1. Marcas:
- 3.2.18.2.2. Tipos:
- 3.2.18.2.3. Posibilidades de reglajes relacionados con las emisiones: ...
- 3.2.18.3. Documentación adicional
- 3.2.18.3.1. Descripción de la protección del catalizador en el cambio de gasolina a hidrógeno o viceversa:

▼ B

- 3.2.18.3.2. Disposición del sistema (conexiones eléctricas, conexiones de vacío, latiguillos de compensación, etc.):
- 3.2.18.3.3. Dibujo del símbolo:
- 3.2.19.4. Documentación adicional

▼ M3**▼ B**

- 3.2.19.4.2. Disposición del sistema (conexiones eléctricas, conexiones de vacío, latiguillos de compensación, etc.):
- 3.2.19.4.3. Dibujo del símbolo:

▼ M3

- 3.2.20. Información sobre el almacenamiento de calor

▼ B

- 3.2.20.1. Dispositivo de almacenamiento de calor activo: sí/no ⁽¹⁾
- 3.2.20.1.1. Entalpía: (J)

▼ M3

- 3.2.20.2. Materiales de aislamiento: sí/no ⁽¹⁾

▼ B

- 3.2.20.2.1. Material de aislamiento:
- 3.2.20.2.2. Volumen del aislamiento:
- 3.2.20.2.3. Peso del aislamiento:
- 3.2.20.2.4. Localización del aislamiento:

▼ M3

- 3.2.20.2.5. Enfoque del caso más desfavorable de enfriamiento del vehículo: sí/no ⁽¹⁾
- 3.2.20.2.5.1. (al margen del enfoque del caso más desfavorable) Tiempo mínimo de estabilización, $t_{\text{soak_ATCT}}$ (horas):
- 3.2.20.2.5.2. (al margen del enfoque del caso más desfavorable) Ubicación de la medición de la temperatura del motor:
- 3.2.20.2.6. Enfoque de familia de interpolación única dentro de la familia de ATCT: sí/no ⁽¹⁾

- 3.3. Máquina eléctrica
- 3.3.1. Tipo (bobinado, excitación):
- 3.3.1.1. Potencia máxima por hora: kW
(valor declarado por el fabricante)
- 3.3.1.1.1. Potencia máxima neta (a) kW
(valor declarado por el fabricante)
- 3.3.1.1.2. Potencia máxima durante 30 minutos (a) kW
(valor declarado por el fabricante)
- 3.3.1.2. Tensión de funcionamiento:... V
- 3.3.2. REESS
- 3.3.2.1. Número de células:
- 3.3.2.2. Masa: kg
- 3.3.2.3. Capacidad: Ah (amperios-hora)

▼ M3

3.3.2.4. Posición:

▼ B

- 3.4. Combinaciones de convertidores de energía de propulsión
- 3.4.1. Vehículo eléctrico híbrido: sí/no ⁽¹⁾
- 3.4.2. Categoría de vehículo eléctrico híbrido: se carga desde el exterior / no se carga desde el exterior ⁽¹⁾
- 3.4.3. Conmutador del modo de funcionamiento: con/sin ⁽¹⁾
- 3.4.3.1. Modos seleccionables
- 3.4.3.1.1. Vehículos eléctricos puros: sí/no ⁽¹⁾
- 3.4.3.1.2. Solo combustible: sí/no ⁽¹⁾
- 3.4.3.1.3. Modos híbridos: sí/no ⁽¹⁾
(en caso afirmativo, breve descripción):
- 3.4.4. Descripción del dispositivo de acumulación de energía: (REESS, condensador, volante de inercia / generador)
- 3.4.4.1. Marcas:
- 3.4.4.2. Tipos:
- 3.4.4.3. Número de identificación:
- 3.4.4.4. Tipo de par electroquímico:
- 3.4.4.5. Energía: (para REESS: tensión y capacidad, Ah en 2 h; condensador: J,)
- 3.4.4.6. Cargador: a bordo / externo / sin cargador ⁽¹⁾
- 3.4.5. Máquina eléctrica (describese cada tipo de máquina eléctrica por separado)
- 3.4.5.1. Marca:
- 3.4.5.2. Tipo:
- 3.4.5.3. Uso básico: motor de tracción / generador ⁽¹⁾
- 3.4.5.3.1. Cuando se usa como motor de tracción: monomotor/multi-motor (número) ⁽¹⁾:
- 3.4.5.4. Potencia máxima: kW
- 3.4.5.5. Principio de funcionamiento
- 3.4.5.5.1. Corriente directa / Corriente alterna / Número de fases:
- 3.4.5.5.2. Excitación separada / de serie / compuesta ⁽¹⁾
- 3.4.5.5.3. Síncrono / Asíncrono ⁽¹⁾
- 3.4.6. Unidad de control
- 3.4.6.1. Marcas:
- 3.4.6.2. Tipos:
- 3.4.6.3. Número de identificación:
- 3.4.7. Regulador de potencia
- 3.4.7.1. Marca:
- 3.4.7.2. Tipo:
- 3.4.7.3. Número de identificación:
- 3.4.9. Preacondicionamiento recomendado por el fabricante:

▼B

3.5. Valores declarados por el fabricante para la determinación de las emisiones de CO₂ / el consumo de combustible / el consumo de energía eléctrica / la autonomía eléctrica e información sobre las ecoinnovaciones (cuando proceda) (°)

3.5.7. Valores declarados por el fabricante

▼M3

3.5.7.1. Parámetros del vehículo de ensayo

Vehículo	Vehículo «Low» (VL) si existe	Vehículo «High» (VH)	VM si existe	V representativo (solo para la familia de matrices de resistencia al avance en carretera (*))	Valores por defecto
Tipo de carrocería del vehículo			—		
Método de resistencia al avance en carretera utilizado (medición o cálculo por familia de resistencia al avance en carretera)			—	—	
Información de resistencia al avance en carretera:					
Marca y tipo de los neumáticos, en caso de medición			—		
Dimensiones de los neumáticos (delanteros/traseros), en caso de medición			—		
Resistencia a la rodadura de los neumáticos (delanteros/traseros) (kg/t)					
Presión de los neumáticos (delanteros/traseros) (kPa), en caso de medición					
Delta C _D × A del vehículo L en comparación con el vehículo H (IP _H menos IP _L)	—		—	—	
Delta C _D × A en comparación con el vehículo L de la familia de resistencia al avance en carretera (IP _{H/L} menos RL _L), en caso de cálculo por familia de resistencia al avance en carretera			—	—	
Masa de ensayo del vehículo (kg):					
Coeficientes de resistencia al avance en carretera					
f ₀ (N)					
f ₁ (N/(km/h))					
f ₂ (N/(km/h) ²)					
Área frontal, m ² (0,000 m ²)	—	—	—		
Demanda de energía del ciclo (J):					

(*) En relación con la familia de matrices de resistencia al avance en carretera se somete a ensayo un vehículo representativo.

▼ M3

3.5.7.1.1. Combustible utilizado en el ensayo de tipo 1 y seleccionado para medir la potencia neta de acuerdo con el anexo XX del presente Reglamento (solo en el caso de vehículos de GLP y GN):

▼ B

3.5.7.2. Emisiones máscas de CO₂ combinadas

▼ M3

3.5.7.2.1. Emisión máscica de CO₂ en el caso de vehículos ICE puros y VEH-SCE

3.5.7.2.1.0. Valores mínimo y máximo de CO₂ dentro de la familia de interpolación

3.5.7.2.1.1. Vehículo «High»: g/km

3.5.7.2.1.1.0. Vehículo «High» (NEDC): g/km

3.5.7.2.1.2. Vehículo «Low» (si procede): g/km

3.5.7.2.1.2.0. Vehículo «Low» (si procede) (NEDC): g/km

3.5.7.2.1.3. Vehículo M (si procede): g/km

3.5.7.2.1.3.0. Vehículo M (si procede) (NEDC): g/km

3.5.7.2.2. Emisión máscica de CO₂ en la condición de mantenimiento de carga de los VEH-CCE

3.5.7.2.2.1. Emisión máscica de CO₂ en la condición de mantenimiento de carga del vehículo «High»: ... g/km

3.5.7.2.2.1.0. Emisión máscica de CO₂ combinada del vehículo «High» (NEDC, condición B): ... g/km

3.5.7.2.2.2. Emisión máscica de CO₂ en la condición de mantenimiento de carga del vehículo «Low» (si procede): ... g/km

3.5.7.2.2.2.0. Emisión máscica de CO₂ combinada del vehículo «Low» (si procede) (NEDC, condición B): ... g/km

3.5.7.2.2.3. Emisión máscica de CO₂ en la condición de mantenimiento de carga del vehículo M (si procede): ... g/km

3.5.7.2.2.3.0. Emisión máscica de CO₂ combinada del vehículo M (si procede) (NEDC, condición B): ... g/km

3.5.7.2.3. Emisión máscica de CO₂ en la condición de consumo de carga y emisión máscica de CO₂ ponderada de los VEH-CCE

▼ M3

- 3.5.7.2.3.1. Emisión másica de CO₂ en la condición de consumo de carga del vehículo «High»: ... g/km
- 3.5.7.2.3.1.0. Emisión másica de CO₂ en la condición de consumo de carga del vehículo «High» (NEDC, condición A): ... g/km
- 3.5.7.2.3.2. Emisión másica de CO₂ en la condición de consumo de carga del vehículo «Low» (si procede): ... g/km
- 3.5.7.2.3.2.0. Emisión másica de CO₂ en la condición de consumo de carga del vehículo «Low» (si procede) (NEDC, condición A): ... g/km
- 3.5.7.2.3.3. Emisión másica de CO₂ en la condición de consumo de carga del vehículo M (si procede): ... g/km
- 3.5.7.2.3.3.0. Emisión másica de CO₂ en la condición de consumo de carga del vehículo M (si procede) (NEDC, condición A): ... g/km
- 3.5.7.2.3.4. Valores mínimo y máximo ponderados de CO₂ dentro de la familia de interpolación CCE

▼ B

- 3.5.7.3. Autonomía eléctrica de los vehículos electrificados
- 3.5.7.3.1. Autonomía eléctrica pura (PER) de los VEP
 - 3.5.7.3.1.1. Vehículo «High»: km
 - 3.5.7.3.1.2. Vehículo «Low» (si procede): km
- 3.5.7.3.2. Autonomía solo eléctrica (AER) de los VEH-CCE
 - 3.5.7.3.2.1. Vehículo «High»: km
 - 3.5.7.3.2.2. Vehículo «Low» (si procede): km
 - 3.5.7.3.2.3. Vehículo M (si procede): km
- 3.5.7.4. Consumo de combustible en la condición de mantenimiento de carga (FC_{CS}) de los VHPC
 - 3.5.7.4.1. Vehículo «High»: kg/100 km
 - 3.5.7.4.2. Vehículo «Low» (si procede): kg/100 km

▼ M3

▼ B

- 3.5.7.5. Consumo de energía eléctrica de vehículos electrificados
- 3.5.7.5.1. Consumo combinado de energía eléctrica (EC_{WLTC}) de los vehículos eléctricos puros
- 3.5.7.5.1.1. Vehículo «High»: Wh/km
- 3.5.7.5.1.2. Vehículo «Low» (si procede): Wh/km
- 3.5.7.5.2. Consumo eléctrico en la condición de consumo de carga ponderado por factores de utilidad (UF) $EC_{AC,CD}$ (mixto)
- 3.5.7.5.2.1. Vehículo «High»: Wh/km
- 3.5.7.5.2.2. Vehículo «Low» (si procede): Wh/km
- 3.5.7.5.2.3. Vehículo M (si procede): Wh/km
- 3.5.8. Vehículo equipado con una ecoinnovación a tenor de lo dispuesto en el artículo 12 del Reglamento (CE) n.º 443/2009 para los vehículos M1 o el artículo 12 del Reglamento (UE) n.º 510/2011 para los vehículos N1: sí/no⁽¹⁾
- 3.5.8.1. Tipo/Variante/Versión del vehículo de referencia contemplado en el artículo 5 del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 725/2011 para los vehículos M1 o el artículo 5 del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 427/2014 para los vehículos N1: (si procede):
- 3.5.8.2. Existencia de interacciones entre diversas ecoinnovaciones: sí/no ⁽¹⁾

▼ M3

- 3.5.8.3. Datos sobre las emisiones en relación con el uso de ecoinnovaciones (repítase el cuadro para cada combustible de referencia sometido a ensayo) ^(w1)

Decisión de aprobación de la ecoinnovación ^(w2)	Código de la ecoinnovación ^(w3)	1. Emisiones de CO ₂ del vehículo de referencia (g/km)	2. Emisiones de CO ₂ del vehículo con la ecoinnovación (g/km)	3. Emisiones de CO ₂ del vehículo de referencia en el ciclo de ensayo de tipo 1 ^(w4)	4. Emisiones de CO ₂ del vehículo con la ecoinnovación en el ciclo de ensayo de tipo 1	5. Factor de utilización (UF), es decir, proporción del tiempo en que se usa la tecnología en condiciones normales de funcionamiento	Reducción de las emisiones de CO ₂ $((1 - 2) - (3 - 4)) * 5$
xxxx/201x							
Reducción total de las emisiones de CO ₂ en NEDC (g/km) ^(w5)							
Reducción total de las emisiones de CO ₂ en WLTP (g/km) ^(w5)							

▼ B

- 3.6. Temperaturas admitidas por el fabricante
- 3.6.1. Sistema de refrigeración

▼ B

- 3.6.1.1. Refrigeración por líquido
Temperatura máxima en la salida: K
- 3.6.1.2. Refrigeración por aire
 - 3.6.1.2.1. Punto de referencia:
 - 3.6.1.2.2. Temperatura máxima en el punto de referencia: K
- 3.6.2. Temperatura máxima en la salida del cambiador de calor de admisión: K
- 3.6.3. Temperatura máxima del escape en el punto de los tubos de escape adyacente a la brida del colector de escape o el turbocompresor: K
- 3.6.4. Temperatura del combustible
Mínima: K — máxima: K
Para motores diésel, en la entrada de la bomba de inyección, y para motores alimentados con gas, en la fase final del regulador de presión
- 3.6.5. Temperatura del lubricante
Mínima: K — máxima: K
- 3.8. Sistema de lubricación
 - 3.8.1. Descripción del sistema
 - 3.8.1.1. Ubicación del depósito de lubricante:
 - 3.8.1.2. Sistema de alimentación (por bomba / inyección en la admisión / mezcla con el combustible, etc.) ⁽¹⁾
 - 3.8.2. Bomba de lubricación
 - 3.8.2.1. Marcas:
 - 3.8.2.2. Tipos:
 - 3.8.3. Mezcla con combustible
 - 3.8.3.1. Porcentaje:
 - 3.8.4. Refrigerador de aceite: sí/no ⁽¹⁾
 - 3.8.4.1. Dibujos: 0
 - 3.8.4.1.1. Marcas:
 - 3.8.4.1.2. Tipos:

▼ M3

- 3.8.5. Especificación del lubricante:W.....

▼ B

- 4. TRANSMISIÓN ^(P)
 - 4.3. Momento de inercia del volante de inercia del motor:
 - 4.3.1. Momento de inercia adicional con ninguna marcha metida:
 - 4.4. Embragues:
 - 4.4.1. Tipo:
 - 4.4.2. Conversión de par máxima:
 - 4.5. Caja de cambios
 - 4.5.1. Tipo [manual/automática/CVT (transmisión variable continua)] ⁽¹⁾

▼ M3

▼ B

4.5.1.4. Asignación de par:

4.5.1.5. Número de embragues:

4.6. Relaciones de marchas

Marcha	Relaciones internas de la caja de cambios (relaciones entre las revoluciones del motor y las revoluciones del árbol secundario de la caja de cambios)	Relaciones de transmisión finales (relaciones entre las revoluciones del árbol secundario de la caja de cambios y las revoluciones de las ruedas motrices)	Relaciones totales de marchas
Máxima para CVT			
1			
2			
3			
...			
Mínima para CVT			
► M3 ————— ◀			

▼ M3

4.6.1. Cambio de marchas

4.6.1.1. Se excluye la primera: sí/no ⁽¹⁾4.6.1.2. n_{95_high} para cada marcha: min^{-1} 4.6.1.3. $n_{\text{min_drive}}$ 4.6.1.3.1. Primera: min^{-1} 4.6.1.3.2. Primera a segunda: min^{-1} 4.6.1.3.3. Segunda hasta parada: min^{-1} 4.6.1.3.4. Segunda: min^{-1} 4.6.1.3.5. Tercera en adelante: min^{-1} 4.6.1.4. $n_{\text{min_drive_set}}$ para las fases de aceleración / velocidad constante ($n_{\text{min_drive_up}}$): min^{-1} 4.6.1.5. $n_{\text{min_drive_set}}$ para las fases de desaceleración ($n_{\text{min_drive_down}}$):

4.6.1.6. período de tiempo inicial

4.6.1.6.1. $t_{\text{start_phase}}$: s4.6.1.6.2. $n_{\text{min_drive_start}}$: min^{-1} 4.6.1.6.3. $n_{\text{min_drive_up_start}}$: min^{-1} 4.6.1.7. Utilización de ASM: sí/no ⁽¹⁾

4.6.1.7.1. Valores NEDC:

▼ B4.7. Velocidad máxima por construcción del vehículo (en km/h) ⁽⁹⁾:

▼ M3

4.12. Lubricante de la caja de cambios:W.....

▼ B

6. SUSPENSIÓN

6.6. Neumáticos y ruedas

6.6.1. Combinaciones neumático/rueda

6.6.1.1. Ejes

6.6.1.1.1. Eje 1:

6.6.1.1.1.1. Designación del tamaño de los neumáticos

6.6.1.1.2. Eje 2:

6.6.1.1.2.1. Designación del tamaño de los neumáticos

etc.

6.6.2. Límites superior e inferior de los radios de rodadura

6.6.2.1. Eje 1:

6.6.2.2. Eje 2:

6.6.3. Presión de los neumáticos recomendada por el fabricante: kPa

9. CARROCERÍA

9.1. Tipo de carrocería, utilizando los códigos definidos en la parte C del anexo II de la Directiva 2007/46/CE:

▼ M3

12.8. Dispositivos o sistemas con modos seleccionables por el conductor que influyen en las emisiones de CO₂ o las emisiones de referencia y carecen de un modo predominante: sí/no ⁽¹⁾

12.8.1. Ensayo en la condición de mantenimiento de carga (si procede) (indíquese con respecto a cada dispositivo o sistema)

12.8.1.1. Modo más favorable:

12.8.1.2. Modo más desfavorable:

12.8.2. Ensayo en la condición de consumo de carga (si procede) (indíquese con respecto a cada dispositivo o sistema)

12.8.2.1. Modo más favorable:

12.8.2.2. Modo más desfavorable:

12.8.3. Ensayo de tipo 1 (si procede) (indíquese con respecto a cada dispositivo o sistema)

12.8.3.1. Modo más favorable:

12.8.3.2. Modo más desfavorable:

▼B

16. ACCESO A LA INFORMACIÓN RELATIVA A LA REPARACIÓN Y EL MANTENIMIENTO DEL VEHÍCULO
- 16.1. Dirección del sitio web principal de acceso a la información sobre la reparación y el mantenimiento del vehículo:
- 16.1.1. Fecha a partir de la cual está disponible (máximo 6 meses a partir de la fecha de la homologación de tipo).....
- 16.2. Condiciones de acceso al sitio web:
- 16.3. Formato de la información relativa a la reparación y el mantenimiento del vehículo a la que se puede acceder a través del sitio web:

▼M2*Notas explicativas*

- (¹) Táchese lo que no proceda (en algunos casos no es necesario tachar nada, si más de una opción es aplicable).
- (²) Especifíquese la tolerancia.
- (³) Anótese aquí los valores superior e inferior de cada variante.
- (⁶) Los vehículos que puedan funcionar tanto con gasolina como con combustible gaseoso, pero en los que el sistema de gasolina solo esté instalado para casos de emergencia o para el arranque y cuyo depósito de gasolina no pueda contener más de 15 litros, se considerarán a efectos de ensayo como vehículos que solo funcionan con combustible gaseoso.
- (⁷) Especifíquese los equipos opcionales que afecten a las dimensiones del vehículo.
- (⁹) Clasificación con arreglo a las definiciones que figuran en la parte A del anexo II.
- (^f) Para los modelos que tengan una versión con cabina normal y otra con cabina litera, indiquense las masas y dimensiones de ambas.
- (^e) Norma ISO 612: 1978. Vehículos automóviles. Dimensiones de los automóviles y vehículos remolcados. Denominaciones y definiciones.
- (^h) La masa del conductor se estima en 75 kg.
Los sistemas que contienen líquidos (excepto los destinados al agua usada, que deben permanecer vacíos) se llenan al 100 % de la capacidad especificada por el fabricante. La información contemplada en el punto 2.6, letra b), y el punto 2.6.1, letra b), no se exige para los vehículos de las categorías N2, N3, M2, M3, O3 y O4.
- (ⁱ) Para remolques o semirremolques, así como para vehículos enganchados a un remolque o semirremolque, que ejerzan una carga vertical significativa en el dispositivo de enganche o la quinta rueda, se incluye esta carga, dividida por la aceleración estándar de la gravedad, en la masa máxima técnicamente admisible.
- (^k) En caso de vehículos que puedan funcionar tanto con gasolina como con gasóleo, etc., o incluso combinándolos con otros combustibles, deberán repetirse los epígrafes.
Si los motores y sistemas no son convencionales, el fabricante deberá proporcionar detalles equivalentes a los contemplados aquí.
- (^l) Redondéese la cifra a la décima de milímetro más cercana.
- (^m) Calcúlese el valor (a partir de $\pi = 3,1416$) y redondéese al cm^3 más cercano.
- (ⁿ) Determinado con arreglo a lo dispuesto en el Reglamento (CE) n.º 715/2007 o en el Reglamento (CE) n.º 595/2009, según proceda.
- (^o) Determinado con arreglo a lo dispuesto en la Directiva 80/1268/CEE del Consejo (DO L 375 de 31.12.1980, p. 36).
- (^p) Especifíquese los detalles de cada variante propuesta.
- (^q) Respecto a los remolques, velocidad máxima permitida por el fabricante.
- (^w) Ecoinnovaciones.
- (^{w1}) Amplíese el cuadro en caso necesario añadiendo una fila por cada ecoinnovación.
- (^{w2}) Número de la Decisión de la Comisión por la que se aprueba la ecoinnovación.
- (^{w3}) Asignado en la Decisión de la Comisión por la que se aprueba la ecoinnovación.
- (^{w4}) Con el acuerdo de la autoridad de homologación de tipo, si se aplica una metodología de modelización en lugar del ciclo de ensayo de tipo I, este valor será el proporcionado por la metodología de modelización.
- (^{w5}) Suma de las reducciones de emisiones de CO₂ obtenidas con cada ecoinnovación concreta

▼ M1*Apéndice 3 bis***Documentación ampliada**

La documentación ampliada deberá incluir la siguiente información sobre todas las AES:

- a) una declaración del fabricante indicando que el vehículo no contiene ningún dispositivo de desactivación que no esté cubierto por alguna de las excepciones contempladas en el artículo 5, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 715/2007;
- b) una descripción del motor y de las estrategias y dispositivos de control de emisiones empleados, tanto *software* como *hardware*, así como las condiciones en las que las estrategias y dispositivos no funcionen del mismo modo que en los ensayos realizados para la homologación de tipo;
- c) una declaración de las versiones del *software* utilizadas para controlar estas AES/BES, incluidas las sumas de control pertinentes de dichas versiones del *software* y las instrucciones para la autoridad sobre cómo leer esas sumas de control; esta declaración se actualizará y se enviará a la autoridad de homologación de tipo que conserve la documentación ampliada cada vez que haya una nueva versión del *software* que afecte a las AES/BES;

▼ M3

- d) una argumentación técnica detallada de todas las AES, que incluya una evaluación del riesgo que estime el riesgo con las AES y sin ellas, así como información sobre lo siguiente:
 - i) los motivos por los que se aplican las excepciones a la prohibición del uso de dispositivos de desactivación que figuran en el artículo 5, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 715/2007;
 - ii) el elemento o elementos de *hardware* que deban ser protegidos mediante las AES, en su caso;
 - iii) pruebas de los daños repentinos e irreparables que sufriría el motor en ausencia de las AES y que no puedan evitarse mediante el mantenimiento periódico, si procede;
 - iv) una explicación razonada de los motivos por los que es necesario utilizar una AES para arrancar el motor, si procede;

▼ M1

- e) una descripción de la lógica de control del sistema de combustible, las estrategias de temporización y los puntos de conmutación durante todos los modos de funcionamiento;
- f) una descripción de las relaciones jerárquicas entre las AES, es decir, cuando puede haber más de una AES activa de forma simultánea, una indicación de qué AES responde primero y el método mediante el cual interactúan las estrategias, incluidos los diagramas de flujo de datos y el procedimiento de decisión, así como el modo en que esta jerarquía garantiza que las emisiones de todas las AES estén limitadas al nivel más bajo posible;
- g) una lista de los parámetros medidos o calculados por las AES, así como el propósito de cada parámetro medido o calculado y la relación de cada uno de dichos parámetros con los daños causados en el motor, incluidos el método de cálculo y el grado de correlación de estos parámetros calculados con el estado real del parámetro que se esté controlando y cualquier tolerancia o factor de seguridad resultante incorporado al análisis;
- h) una lista de los parámetros de control de las emisiones o del motor que se modulan en función de los parámetros medidos o calculados y el rango de modulación de cada parámetro de control de las emisiones o del motor, junto con la relación entre los parámetros de control de las emisiones o del motor y los parámetros medidos o calculados;
- i) una evaluación de la manera en que las AES limitarán las emisiones en condiciones reales de conducción al nivel más bajo posible, incluido un análisis detallado del aumento previsto del total de emisiones de CO₂ y de contaminantes regulados al utilizar las AES, en comparación con las BES.

▼ **M3**

La documentación ampliada tendrá un máximo de 100 páginas y deberá incluir todos los elementos principales para que la autoridad de homologación de tipo pueda hacer una evaluación de las AES. Si es necesario, podrá completarse con anexos y otros documentos adjuntos que contengan elementos adicionales y complementarios. El fabricante deberá enviar a la autoridad de homologación de tipo una nueva versión de la documentación ampliada cada vez que se introduzcan cambios en las AES. La nueva versión se limitará a los cambios y sus efectos. La nueva versión de las AES se someterá a la evaluación y aprobación de la autoridad de homologación de tipo.

La documentación ampliada se estructurará como sigue:

Documentación ampliada para la solicitud de AES n.º YYY/OEM con arreglo al Reglamento (UE) 2017/1151

Partes	Punto	Lema	Explicación
Documentos introductorios		Carta de presentación dirigida a la autoridad de homologación de tipo	Referencia del documento y su versión, fecha de expedición del documento, firma de la persona responsable dentro de la organización del fabricante
		Índice de versiones	Contenido de las modificaciones de cada versión, indicando la parte que se modifica
		Descripción de los tipos (de emisiones) de que se trata	
		Índice de documentos adjuntos	Lista de todos los documentos adjuntos
		Remisiones	Vínculo con las letras a) a i) del apéndice 3 <i>bis</i> (dónde encontrar cada requisito del Reglamento)
		Ausencia de declaración sobre dispositivos de desactivación	+ firma
Documento principal	0	Acrónimos/Abreviaciones	
	1	DESCRIPCIÓN GENERAL	
	1.1	Presentación general del motor	Descripción de las características principales: cilindrada, postratamiento, etc.
	1.2	Arquitectura general del sistema	Diagrama de bloques del sistema: lista de sensores y accionadores, explicación de las funciones generales del motor
	1.3	Lectura del <i>software</i> y versión de calibración	Por ejemplo, explicación del instrumento de exploración
	2	Estrategias básicas de emisiones	
	2.x	BES x	Descripción de la estrategia x
	2.y	BES y	Descripción de la estrategia y
	3	Estrategias auxiliares de emisiones	

▼ M3

Partes	Punto	Lema	Explicación
	3.0	Presentación de las AES	Relaciones jerárquicas entre las AES: descripción y justificación (por ejemplo, seguridad, fiabilidad, etc.)
	3.x	AES x	3.x.1 Justificación de las AES 3.x.2 Parámetros medidos o modelizados para caracterizar las AES 3.x.3 Modo de acción de las AES. Parámetros utilizados 3.x.4 Efecto de las AES en los contaminantes y el CO ₂
	3.y	AES y	3.y.1 3.y.2 etc.
Aquí finaliza el límite de 100 pp.			
	Anexo		Lista de los tipos cubiertos por estas BES y AES: referencia de la homologación de tipo, referencia del <i>software</i> , número de calibración, sumas de control de cada versión y cada unidad de control (motor o postratamiento, en su caso)
Documentos adjuntos		Nota técnica para justificar las AES n.º xxx	Evaluación del riesgo o justificación mediante ensayos o ejemplos de daño repentino, en su caso
		Nota técnica para justificar las AES n.º yyy	
		Acta de ensayo sobre la cuantificación específica de los efectos de las AES	Actas de todos los ensayos específicos realizados para justificar las AES; condiciones detalladas de los ensayos; descripción del vehículo y fecha de los ensayos efectos sobre las emisiones o el CO ₂ activando y sin activar las AES

▼ **M3***Apéndice 3 ter***Metodología para evaluar las AES**

Al evaluar las AES, la autoridad de homologación de tipo deberá verificar al menos lo siguiente:

- 1) El incremento de las emisiones inducido por las AES deberá mantenerse al nivel más bajo posible:
 - a) el incremento de las emisiones totales al utilizar una AES deberá mantenerse lo más bajo posible con el uso normal y durante la vida normal del vehículo;
 - b) si, en el momento de la evaluación preliminar de la AES, están disponibles en el mercado una tecnología o un diseño que permiten un mejor control de las emisiones, deberán utilizarse sin modulación injustificada.
- 2) Cuando se utilice para justificar una AES, el riesgo de daño repentino e irreparable en el convertidor de la energía de propulsión y el tren de transmisión, según se definen en la Resolución mutua n.º 2 (M.R.2) de los Acuerdos de 1958 y 1998 de la CEPE, que contiene definiciones de los sistemas de propulsión de los vehículos ⁽¹⁾, deberá demostrarse y documentarse adecuadamente, incluyendo la información siguiente:
 - a) el fabricante deberá aportar pruebas del daño catastrófico (repentino e irreparable) en el motor, junto con una evaluación del riesgo en la que se evalúen la probabilidad del riesgo y la gravedad de las posibles consecuencias, incluyendo los resultados de los ensayos realizados al efecto;
 - b) si, en el momento de la solicitud de AES, están disponibles en el mercado una tecnología o un diseño que eliminan o reducen ese riesgo, deberán utilizarse en la mayor medida técnicamente posible (es decir, sin modulación injustificada);
 - c) la durabilidad y la protección a largo plazo del motor o los componentes del sistema de control de emisiones contra el desgaste o el mal funcionamiento no se considerarán un motivo aceptable para conceder una exención respecto de la prohibición de los dispositivos de desactivación.
- 3) Deberá documentarse con una descripción técnica adecuada el motivo por el que es necesario utilizar una AES para el funcionamiento seguro del vehículo:
 - a) el fabricante deberá aportar pruebas de que existe un mayor riesgo para el funcionamiento seguro del vehículo, junto con una evaluación del riesgo en la que se evalúen la probabilidad del riesgo y la gravedad de las posibles consecuencias, incluyendo los resultados de los ensayos realizados al efecto;
 - b) si, en el momento de la solicitud de AES, están disponibles en el mercado una tecnología o un diseño diferentes que permitirían reducir el riesgo para la seguridad, deberán utilizarse en la mayor medida técnicamente posible (es decir, sin modulación injustificada).
- 4) Deberá documentarse con una descripción técnica adecuada el motivo por el que es necesario utilizar una AES durante el arranque del motor:
 - a) el fabricante deberá aportar pruebas de la necesidad de utilizar una AES durante el arranque del motor, junto con una evaluación del riesgo en la que se evalúen la probabilidad del riesgo y la gravedad de las posibles consecuencias, incluyendo los resultados de los ensayos realizados al efecto;

⁽¹⁾ El documento ECE/TRANS/WP.19/1121 puede consultarse en la siguiente página web: <https://ec.europa.eu/docsroom/documents/31821>

▼ **M3**

- b) si, en el momento de la solicitud de AES, están disponibles en el mercado una tecnología o un diseño diferentes que permitirían un mejor control de las emisiones al arrancar el motor, deberán utilizarse en la mayor medida técnicamente posible.
-

▼B*Apéndice 4***MODELO DE CERTIFICADO DE HOMOLOGACIÓN DE TIPO CE**

Formato máximo: A4 (210 mm × 297 mm)

CERTIFICADO DE HOMOLOGACIÓN DE TIPO CE*Sello de la Administración*

Comunicación relativa a la:

- número de homologación de tipo CE ⁽¹⁾,
- una extensión de una homologación de tipo CE ⁽¹⁾,
- una denegación de una homologación de tipo CE ⁽¹⁾,
- una retirada de una homologación de tipo CE ⁽¹⁾,
- de un tipo de sistema / de un tipo de vehículo con respecto a un sistema ⁽¹⁾ con arreglo al Reglamento (CE) n.º 715/2007 ⁽²⁾ y al Reglamento (UE) 2017/1151 ⁽³⁾

Número de homologación de tipo CE: ...

Motivos de la extensión: ...

SECCIÓN I

- 0.1. Marca (nombre comercial del fabricante): ...
- 0.2. Tipo: ...
 - 0.2.1. Denominaciones comerciales (si están disponibles): ...
- 0.3. Medio de identificación del tipo, si está marcado en el vehículo ⁽⁴⁾
 - 0.3.1. Emplazamiento de estas marcas: ...
- 0.4. Categoría del vehículo ⁽⁵⁾

▼M3

- 0.4.2. Vehículo de base ^(5a), ⁽¹⁾: sí/no ⁽¹⁾

▼B

- 0.5. Nombre y dirección del fabricante: ...
- 0.8. Nombre y dirección de las plantas de montaje: ...
- 0.9. Representante del fabricante:

SECCIÓN II: deberá repetirse para cada familia de interpolación, según se define en el punto 5.6 del anexo XXI

0. Identificador de la familia de interpolación, tal como se define en el punto 5.0 del anexo XXI
 1. Información adicional (si procede): (véase la adenda)
 2. Servicio técnico responsable de la realización de los ensayos: ...
 3. Fecha del acta del ensayo de tipo 1: ...
 4. Número del acta del ensayo de tipo 1: ...
 5. Observaciones (en su caso): (véase la adenda)

▼B

6. Lugar: ...

7. Fecha: ...

8. Firma: ...

<i>Se adjunta:</i>	Expediente de homologación ⁽⁶⁾
--------------------	---

▼B

Adenda al certificado de homologación de tipo CE n.º...

concerniente a la homologación de tipo de un vehículo por lo que respecta a las emisiones y al acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento del vehículo con arreglo al Reglamento (CE) n.º 715/2007

Al cumplimentar el certificado de homologación de tipo, deben evitarse las referencias cruzadas a la información del acta de ensayo o de la ficha de características.

▼M3

- 0. IDENTIFICADOR DE LA FAMILIA DE INTERPOLACIÓN, TAL COMO SE DEFINE EN EL PUNTO 5.0 DEL ANEXO XXI DEL REGLAMENTO (UE) 2017/1151.
- 0.1. Identificador: ...
- 0.2. Identificador del vehículo de base ^(5a), ⁽¹⁾: ...

▼B

- 1. INFORMACIÓN ADICIONAL

▼M3

- 1.1. Masa del vehículo en orden de marcha:
 - VL ⁽¹⁾: ...
 - VH: ...
- 1.2. Masa máxima:
 - VL ⁽¹⁾: ...
 - VH: ...
- 1.3. Masa de referencia:
 - VL ⁽¹⁾: ...
 - VH: ...
- 1.4. Número de asientos: ...
- 1.6. Tipo de carrocería:
 - 1.6.1. para M1, M2: sedán, con portón trasero, familiar, cupé, descapotable, multiuso ⁽¹⁾
 - 1.6.2. para N1, N2: camión, camioneta ⁽¹⁾
- 1.7. Ruedas motrices: delanteras, traseras, 4 × 4 ⁽¹⁾
- 1.8. Vehículo eléctrico puro: sí/no ⁽¹⁾
- 1.9. Vehículo eléctrico híbrido: sí/no ⁽¹⁾
 - 1.9.1. Categoría de vehículo eléctrico híbrido: con carga exterior / sin carga exterior / pila de combustible ⁽¹⁾
 - 1.9.2. Conmutador del modo de funcionamiento: con/sin ⁽¹⁾
- 1.10. Identificación del motor:
 - 1.10.1. Cilindrada del motor:
 - 1.10.2. Sistema de alimentación de combustible: inyección directa/indirecta ⁽¹⁾

▼B

▼B

- 1.10.3. Combustible recomendado por el fabricante:
- 1.10.4.1. Potencia máxima: kW a min^{-1}
- 1.10.4.2. Par máximo: Nm a min^{-1}
- 1.10.5. Dispositivo de carga de presión: sí/no ⁽¹⁾
- 1.10.6. Sistema de encendido: encendido por compresión / por chispa ⁽¹⁾
- 1.11. Tren de potencia (para un vehículo eléctrico puro o eléctrico híbrido) ⁽¹⁾
- 1.11.1. Potencia máxima neta: ... kW, a: ... a ... min^{-1}
- 1.11.2. Potencia máxima en 30 minutos: ... kW
- 1.11.3. Par máximo neto: ... Nm, a ... min^{-1}
- 1.12. Batería de tracción (para un vehículo eléctrico puro o eléctrico híbrido)
- 1.12.1. Tensión nominal: V
- 1.12.2. Capacidad (en 2 h): Ah
- 1.13. Transmisión: ..., ...
- 1.13.1. Tipo de caja de cambios: transmisión manual/automática/variable ⁽¹⁾
- 1.13.2. Número de relaciones de marchas:
- 1.13.3. Relaciones totales de marchas (incluidas las circunferencias de rodadura de los neumáticos con carga): [velocidad del vehículo (km/h)] / [velocidad del motor (1 000 (min^{-1}))]

Primera marcha: ...	sexta marcha: ...
segunda marcha: ...	séptima marcha: ...
tercera marcha: ...	octava marcha: ...
cuarta marcha: ...	superdirecta: ...
quinta marcha: ...	

- 1.13.4. Relación de transmisión final:
- 1.14. Neumáticos: ..., ..., ...
- Tipo: radial/diagonal/... ⁽⁷⁾
- Dimensiones: ...
- Circunferencia de rodadura con carga:
- Circunferencia de rodadura de los neumáticos utilizados en el ensayo de tipo 1

2. RESULTADOS DE LOS ENSAYOS

▼M3

- 2.1. Resultados del ensayo de emisiones del tubo de escape
- Clasificación de las emisiones: ...
- Resultados del ensayo de tipo 1, cuando proceda

▼ **M3**

Número de homologación de tipo si no es un vehículo de origen

(¹): ...

Ensayo 1

Resultado del 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)
Medición (⁸) (⁹)							
Ki × (⁸) (¹⁰)					(¹¹)		
Ki + (⁸) (¹⁰)					(¹¹)		
Valor medio calculado con Ki (M × Ki o M + Ki) (⁹)					(¹²)		
DF (+) (⁸) (¹⁰)							
DF (×) (⁸) (¹⁰)							
Valor medio final calculado con Ki y DF (¹³)							
Valor límite							

Ensayo 2 (si procede)

Repítase el cuadro del ensayo 1 con los resultados del segundo ensayo.

Ensayo 3 (si procede)

Repítase el cuadro del ensayo 1 con los resultados del tercer ensayo.

Repítanse el ensayo 1, el ensayo 2 (si procede) y el ensayo 3 (si procede) con el vehículo «Low» (si procede) y el VM (si procede)

ATCT

Emisión de CO ₂ (g/km)	Combinada
ATCT (14 °C) M _{CO₂,Treg}	
Tipo 1 (23 °C) M _{CO₂,23°}	
Factor de corrección de la familia (FCF)	

Resultado del ensayo de 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 (¹) (²)							
Valores límite							

(¹) Cuando proceda.

(²) Redondeado al segundo decimal.

▼ M3

Diferencia entre la temperatura final del refrigerante del motor y la temperatura media de la zona de estabilización de las últimas 3 horas ΔT_{ATCT} (°C) con respecto al vehículo de referencia: ...

Tiempo mínimo de estabilización t_{soak_ATCT} (s): ...

Emplazamiento del sensor de temperatura: ...

Identificador de la familia de ATCT:

Tipo 2: (incluidos los datos exigidos en el ensayo de aptitud para la circulación):

Ensayo	Valor CO (% vol.)	Lambda ⁽¹⁾	Velocidad del motor (min ⁻¹)	Temperatura del aceite del motor (°C)
Ensayo al ralentí bajo		No aplicable		
Ensayo al ralentí alto				

Tipo 3: ...

Tipo 4: ... g/ensayo;

procedimiento de ensayo de conformidad con: anexo 6 del Reglamento n.º 83 de la CEPE (NEDC de 1 día) / anexo del Reglamento (UE) 2017/1221 (NEDC de 2 días) / anexo VI del Reglamento (UE) 2017/1151 (WLTP de 2 días) ⁽¹⁾

Tipo 5:

— Ensayo de durabilidad: ensayo del vehículo entero / ensayo de envejecimiento en el banco / ninguno ⁽¹⁾

— Factor de deterioro DF: calculado/asignado ⁽¹⁾

— Especificuense los valores: ...

— Ciclo de tipo 1 aplicable [subanexo 4 del anexo XXI del Reglamento (UE) 2017/1151 o Reglamento n.º83 de la CEPE] ⁽¹⁾: ...

Tipo 6	CO (g/km)	THC (g/km)
Valor medido		
Valor límite		

▼ B

2.1.1.

Para vehículos bicomcombustible, repítase el cuadro de tipo 1 por cada combustible. Si se trata de vehículos flexifuel, cuando el ensayo de tipo 1 deba realizarse con ambos combustibles con arreglo a la figura I.2.4 del anexo I, o de vehículos que utilicen GLP o GN/ biometano, ya sean monocombustible o bicomcombustible, se repetirá

▼B

el cuadro en función de los distintos gases de referencia utilizados en el ensayo, y los peores resultados obtenidos se recogerán en un cuadro adicional. Cuando proceda, de acuerdo con el punto 3.1.4 del anexo 12 del Reglamento n.º 83 de la CEPE, se indicará si los resultados son medidos o calculados.

- 2.1.2. Descripción escrita o dibujo del MI: ...
- 2.1.3. Lista y función de todos los componentes monitorizados por el sistema OBD: ...
- 2.1.4. Descripción escrita (principios generales de funcionamiento) de: ...
 - 2.1.4.1. Detección del fallo de encendido ⁽¹⁵⁾: ...
 - 2.1.4.2. Monitorización del catalizador ⁽¹⁵⁾: ...
 - 2.1.4.3. Monitorización del sensor de oxígeno ⁽¹⁵⁾: ...
 - 2.1.4.4. Otros componentes monitorizados por el sistema OBD ⁽¹⁵⁾: ...
 - 2.1.4.5. Monitorización del catalizador ⁽¹⁶⁾: ...
 - 2.1.4.6. Monitorización del filtro de partículas depositadas ⁽¹⁶⁾: ...
 - 2.1.4.7. Monitorización del accionador del sistema electrónico de alimentación ⁽¹⁶⁾: ...
 - 2.1.4.8. Otros componentes monitorizados por el sistema OBD: ...
- 2.1.5. Criterios para la activación del MI (número fijo de ciclos de conducción o método estadístico): ...
- 2.1.6. Lista de todos los códigos de salida del OBD y formatos utilizados (con las explicaciones correspondientes a cada uno de ellos): ...
- 2.2. Reservado
- 2.3. Convertidores catalíticos sí/no ⁽¹⁾
 - 2.3.1. Convertidor catalítico del equipo original sometido a ensayo con respecto a todos los requisitos pertinentes del presente Reglamento sí/no ⁽¹⁾
- 2.4. Resultados del ensayo de opacidad de los humos ⁽¹⁾
 - 2.4.1. A velocidades constantes del motor: Véase el número del acta de ensayo del servicio técnico ...
 - 2.4.2. Ensayos de aceleración libre

▼ B

- 2.4.2.1. Valor medido del coeficiente de absorción: ... m⁻¹
- 2.4.2.2. Valor corregido del coeficiente de absorción: ... m⁻¹
- 2.4.2.3. Emplazamiento del símbolo de coeficiente de absorción en el vehículo: ...
- 2.5. Resultados de los ensayos de emisiones de CO₂ y consumo de combustible

▼ M3

- 2.5.1. Vehículo ICE puro y vehículo eléctrico híbrido no recargable desde el exterior (VEH-SCE)
- 2.5.1.0. Valores mínimo y máximo de CO₂ dentro de la familia de interpolación

▼ B

- 2.5.1.1. Vehículo «High»
- 2.5.1.1.1. Demanda de energía del ciclo: ... J
- 2.5.1.1.2. Coeficientes de resistencia al avance en carretera
- 2.5.1.1.2.1. f₀, N: ...
- 2.5.1.1.2.2. f₁, N/(km/h): ...
- 2.5.1.1.2.3. f₂, N/(km/h)²: ...

▼ M3

- 2.5.1.1.3. Emisiones máscas de CO₂ [indíquense valores para cada combustible de referencia sometido a ensayo; para las fases, los valores medidos; para la combinada, véanse los puntos 1.2.3.8 y 1.2.3.9 del subanexo 6 del anexo XXI del Reglamento (UE) 2017/1151]

Emisión de CO ₂ (g/km)	Ensayo	Low	Medium	High	Extra High	Combinada
M _{CO₂,p,5} / M _{CO₂,e,5}	1					
	2					
	3					
	media					
Valores finales M _{CO₂,p,H} / M _{CO₂,e,H}						

- 2.5.1.1.4. Consumo de combustible (indíquense valores para cada combustible de referencia sometido a ensayo; para las fases, los valores medidos; para el combinado, véanse los puntos 1.2.3.8 y 1.2.3.9 del subanexo 6 del anexo XXI)

Consumo de combustible (l/100 km) o m ³ /100 km o kg/100 km (1)	Low	Medium	High	Extra High	Combinado
Valores finales FC _{p,H} / FC _{c,H}					

- 2.5.1.2. Vehículo «Low» (si procede)
- 2.5.1.2.1. Demanda de energía del ciclo: ... J
- 2.5.1.2.2. Coeficientes de resistencia al avance en carretera

▼ **M3**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. Emisiones máscas de CO₂ (indíquense valores para cada combustible de referencia sometido a ensayo; para las fases, los valores medidos; para la combinada, véanse los puntos 1.2.3.8 y 1.2.3.9 del subanexo 6 del anexo XXI)

Emisión de CO ₂ (g/km)	Ensayo	Low	Medium	High	Extra High	Combinada
$M_{CO_2,p,5} / M_{CO_2,c,5}$	1					
	2					
	3					
	media					
Valores finales $M_{CO_2,p,L} / M_{CO_2,c,L}$						

2.5.1.2.4. Consumo de combustible (indíquense valores para cada combustible de referencia sometido a ensayo; para las fases, los valores medidos; para el combinado, véanse los puntos 1.2.3.8 y 1.2.3.9 del subanexo 6 del anexo XXI)

Consumo de combustible (l/100 km) o m ³ /100 km o kg/100 km (l)	Low	Medium	High	Extra High	Combinado
Valores finales $FC_{p,L} / FC_{c,L}$					

2.5.1.3. Vehículo M para VEH-SCE (si procede)

2.5.1.3.1. Demanda de energía del ciclo: ... J

2.5.1.3.2. Coeficientes de resistencia al avance en carretera

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. Emisiones máscas de CO₂ (indíquense valores para cada combustible de referencia sometido a ensayo; para las fases, los valores medidos; para la combinada, véanse los puntos 1.2.3.8 y 1.2.3.9 del subanexo 6 del anexo XXI)

Emisión de CO ₂ (g/km)	Ensayo	Low	Medium	High	Extra High	Combinada
$M_{CO_2,p,5} / M_{CO_2,c,5}$	1					
	2					
	3					
	media					
Valores finales $M_{CO_2,p,L} / M_{CO_2,c,L}$						

▼ **M3**

- 2.5.1.3.4. Consumo de combustible (indíquense valores para cada combustible de referencia sometido a ensayo; para las fases, los valores medidos; para el combinado, véanse los puntos 1.2.3.8 y 1.2.3.9 del subanexo 6 del anexo XXI)

Consumo de combustible (l/100 km) o m ³ /100 km o kg/100 km ⁽¹⁾	Low	Medium	High	Extra High	Combinado
Valores finales FC _{p,L} / FC _{c,L}					

- 2.5.1.4. En el caso de los vehículos propulsados por un motor de combustión interna y equipados con sistemas de regeneración periódica a tenor del punto 6 del artículo 2 del presente Reglamento, los resultados de los ensayos se ajustarán por el factor K_i, con arreglo a lo especificado en el apéndice 1 del subanexo 6 del anexo XXI.

- 2.5.1.4.1. Información sobre la estrategia de regeneración de las emisiones de CO₂ y el consumo de combustible

D, número de ciclos de funcionamiento entre dos ciclos en los que tienen lugar fases de regeneración: ...

d, número de ciclos de funcionamiento necesarios para la regeneración: ...

Ciclo de tipo 1 aplicable [subanexo 4 del anexo XXI del Reglamento (UE) 2017/1151 o Reglamento n.º83 de la CEPE] ⁽¹⁴⁾: ...

	Combinado
K _i (aditivo/multiplicativo) ⁽¹⁾	
Valores de CO ₂ y consumo de combustible ⁽¹⁰⁾	

En el caso del vehículo de base, repítase el punto 2.5.1.

▼ **B**

- 2.5.2. Vehículos eléctricos puros ⁽¹⁾

▼ **M3**

- 2.5.2.1. Consumo de energía eléctrica

- 2.5.2.1.1. Vehículo «High»

- 2.5.2.1.1.1. Demanda de energía del ciclo: ... J

- 2.5.2.1.1.2. Coeficientes de resistencia al avance en carretera

- 2.5.2.1.1.2.1. f₀, N: ...

- 2.5.2.1.1.2.2. f₁, N/(km/h): ...

- 2.5.2.1.1.2.3. f₂, N/(km/h)²: ...

EC (Wh/km)	Ensayo	Urbano	Combinado
EC calculado	1		
	2		
	3		
	media		
Valor declarado		—	

- 2.5.2.1.1.3. Tiempo total en que se ha superado la tolerancia para la realización del ciclo: ... s

▼ **M3**

2.5.2.1.2. Vehículo «Low» (si procede)

2.5.2.1.2.1. Demanda de energía del ciclo: ... J

2.5.2.1.2.2. Coeficientes de resistencia al avance en carretera

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: ...

EC (Wh/km)	Ensayo	Urbano	Combinado
EC calculado	1		
	2		
	3		
	media		
Valor declarado		—	

2.5.2.1.2.3. Tiempo total en que se ha superado la tolerancia para la realización del ciclo: ... s

2.5.2.2. Autonomía eléctrica pura

2.5.2.2.1. Vehículo «High»

PER (km)	Ensayo	Urbana	Combinada
Autonomía eléctrica pura medida	1		
	2		
	3		
	media		
Valor declarado		—	

2.5.2.2.2. Vehículo «Low» (si procede)

PER (km)	Ensayo	Urbana	Combinada
Autonomía eléctrica pura medida	1		
	2		
	3		
	media		
Valor declarado		—	

▼ **B**

2.5.3. Vehículo eléctrico híbrido recargable desde el exterior:

▼ **M3**

2.5.3.1. Emisión másica de CO₂ en la condición de mantenimiento de carga

2.5.3.1.1. Vehículo «High»

2.5.3.1.1.1. Demanda de energía del ciclo: ... J

2.5.3.1.1.2. Coeficientes de resistencia al avance en carretera

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: ...

Emisión de CO ₂ (g/km)	Ensayo	Low	Medium	High	Extra High	Combinada
$M_{CO_2,p,5} / M_{CO_2,e,5}$	1					
	2					
	3					
	Media					
Valores finales $M_{CO_2,p,H} / M_{CO_2,e,H}$						

2.5.3.1.2. Vehículo «Low» (si procede)

2.5.3.1.2.1. Demanda de energía del ciclo: ... J

2.5.3.1.2.2. Coeficientes de resistencia al avance en carretera

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: ...

Emisión de CO ₂ (g/km)	Ensayo	Low	Medium	High	Extra High	Combinada
$M_{CO_2,p,5} / M_{CO_2,e,5}$	1					
	2					
	3					
	Media					
Valores finales $M_{CO_2,p,L} / M_{CO_2,e,L}$						

2.5.3.1.3. Vehículo M (si procede)

2.5.3.1.3.1. Demanda de energía del ciclo: ... J

2.5.3.1.3.2. Coeficientes de resistencia al avance en carretera

2.5.3.1.3.2.1. f_0 , N: ...

2.5.3.1.3.2.2. f_1 , N/(km/h): ...

▼ **M3**2.5.3.1.3.2.3. f_2 , N/(km/h)²: ...

Emisión de CO ₂ (g/km)	Ensayo	Low	Medium	High	Extra High	Combinada
$M_{CO_2,p,5} / M_{CO_2,e,5}$	1					
	2					
	3					
	Media					
$M_{CO_2,p,M} / M_{CO_2,e,M}$						

2.5.3.2. Emisión máscica de CO₂ en la condición de consumo de carga

Vehículo «High»

Emisión de CO ₂ (g/km)	Ensayo	Combinada
$M_{CO_2,CD}$	1	
	2	
	3	
	Media	
Valor final $M_{CO_2,CD,H}$		

Vehículo «Low» (si procede)

Emisión de CO ₂ (g/km)	Ensayo	Combinada
$M_{CO_2,CD}$	1	
	2	
	3	
	Media	
Valor final $M_{CO_2,CD,L}$		

Vehículo M (si procede)

Emisión de CO ₂ (g/km)	Ensayo	Combinada
$M_{CO_2,CD}$	1	
	2	
	3	
	Media	
Valor final $M_{CO_2,CD,M}$		

▼ **B**2.5.3.3. Emisión máscica de CO₂ (ponderada, combinada) ⁽¹⁷⁾:Vehículo «High»: $M_{CO_2,weighted}$... g/kmVehículo «Low» (si procede): $M_{CO_2,weighted}$... g/kmVehículo M (si procede): $M_{CO_2,weighted}$... g/km

▼ M3

- 2.5.3.3.1. Valores mínimo y máximo de CO
- ₂
- dentro de la familia de interpolación

▼ B

- 2.5.3.4. Consumo de combustible en la condición de mantenimiento de carga

Vehículo «High»

Consumo de combustible (l/100 km)	Low	Medium	High	Extra High	Combinado
Valores finales FC _{p,H} / FC _{c,H}					

Vehículo «Low» (si procede)

Consumo de combustible (l/100 km)	Low	Medium	High	Extra High	Combinado
Valores finales FC _{p,L} / FC _{c,L}					

Vehículo M (si procede)

Consumo de combustible (l/100 km)	Low	Medium	High	Extra High	Combinado
Valores finales FC _{p,M} / FC _{c,M}					

▼ M3

- 2.5.3.5. Consumo de combustible en la condición de consumo de carga

Vehículo «High»

Consumo de combustible (l/100 km)	Combinado
Valores finales FC _{CD,H}	

Vehículo «Low» (si procede)

Consumo de combustible (l/100 km)	Combinado
Valores finales FC _{CD,L}	

Vehículo M (si procede)

Consumo de combustible (l/100 km)	Combinado
Valores finales FC _{CD,M}	

▼ B

- 2.5.3.6. Consumo de combustible (ponderado, combinado)
- ⁽¹⁷⁾
- :

Vehículo «High»: FC_{weighted} ... l/100 kmVehículo «Low» (si procede): FC_{weighted} ... l/100 kmVehículo M (si procede): FC_{weighted} ... l/100 km

- 2.5.3.7. Autonomías:

▼ M3

2.5.3.7.1. Autonomía solo eléctrica AER

AER (km)	Ensayo	Urbana	Combinada
Valores AER	1		
	2		
	3		
	Media		
Valores finales AER			

▼ B

2.5.3.7.2. Autonomía solo eléctrica equivalente EAER

EAER (km)	Urbana	Combinada
Valores EAER		

2.5.3.7.3. Autonomía real en la condición de consumo de carga R_{CDA}

R_{CDA} (km)	Combinada
Valores R_{CDA}	

▼ M32.5.3.7.4. Autonomía del ciclo en la condición de consumo de carga R_{CDC}

R_{CDC} (km)	Ensayo	Combinada
Valores R_{CDC}	1	
	2	
	3	
	Media	
Valores finales R_{CDC}		

▼ B

2.5.3.8. Consumo eléctrico

2.5.3.8.1. Consumo eléctrico (EC)

EC (Wh/km)	Low	Medium	High	Extra High	Urbano	Combinado
Valores de consumo eléctrico						

▼ M32.5.3.8.2. Consumo eléctrico en la condición de consumo de carga ponderado por UF $EC_{AC,CD}$ (combinado)

$EC_{AC,CD}$ (Wh/km)	Ensayo	Combinado
Valores de $EC_{AC,CD}$	1	
	2	
	3	
	Media	
Valores finales $EC_{AC,CD}$		

▼ **M3**2.5.3.8.3. Consumo eléctrico ponderado por UF $EC_{AC, weighted}$ (combinado)

$EC_{AC, weighted}$ (Wh/km)	Ensayo	Combinado
Valores de $EC_{AC, weighted}$	1	
	2	
	3	
	Media	
Valores finales $EC_{AC, weighted}$		

En el caso del vehículo de base, repítase el punto 2.5.3.

2.5.4. Vehículo de pilas de combustible (VPC)

Consumo de combustible (kg/100 km)	Combinado
Valores finales FC_c	

En el caso del vehículo de base, repítase el punto 2.5.4.

2.5.5. Dispositivo de monitorización del consumo de combustible o energía eléctrica: si/no aplicable ...

▼ **B**2.6. Resultados de ensayos de ecoinnovaciones ⁽¹⁸⁾ ⁽¹⁹⁾

Decisión de aprobación de la ecoinnovación ⁽²⁰⁾	Código de la ecoinnovación ⁽²¹⁾	Tipo 1 / ciclo 1 ⁽²²⁾	1. Emisiones de CO ₂ del vehículo de referencia (g/km)	2. Emisiones de CO ₂ del vehículo con la ecoinnovación (g/km)	3. Emisiones de CO ₂ del vehículo de referencia en el ciclo de ensayo de tipo 1 ⁽²³⁾	4. Emisiones de CO ₂ del vehículo con la ecoinnovación en el ciclo de ensayo de tipo 1	5. Factor de utilidad (UF), es decir, la proporción del tiempo en que se usa la tecnología en condiciones normales de funcionamiento	Reducción de las emisiones de CO ₂ $((1 - 2) - (3 - 4)) * 5$
xxx/201x								
	Reducción total de las emisiones de CO ₂ en NEDC (g/km) ⁽²⁴⁾							
	Reducción total de las emisiones de CO ₂ en NEDC (g/km) ⁽²⁵⁾							

▼B

- 2.6.1. *Código general de las ecoinnovaciones* ⁽²⁶⁾: ...
- 3. INFORMACIÓN RELATIVA A LA REPARACIÓN DEL VEHÍCULO
 - 3.1. Dirección del sitio web principal para acceder a la información relativa a la reparación y el mantenimiento del vehículo: ...
 - 3.1.1. Fecha a partir de la cual está disponible (máximo 6 meses a partir de la fecha de la homologación de tipo): ...
 - 3.2. Condiciones de acceso (es decir, duración del acceso, precio del acceso por hora, día, mes, año o transacción) al sitio web indicado en el punto 3.1: ...
 - 3.3. Formato de la información relativa a la reparación y el mantenimiento del vehículo a la que se puede acceder a través del sitio web indicado en el punto 3.1: ...
 - 3.4. Certificado expedido por el fabricante de acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento del vehículo: ...
- 4. MEDICIÓN DE LA POTENCIA

Potencia neta máxima del motor de combustión interna, y potencia neta y potencia máxima durante 30 minutos del tren de transmisión eléctrico

 - 4.1. **Potencia neta del motor de combustión interna**
 - 4.1.1. Velocidad del motor (min^{-1}) ...
 - 4.1.2. Caudal de combustible medido (g/h) ...
 - 4.1.3. Par medido (Nm) ...
 - 4.1.4. Potencia medida (kW) ...
 - 4.1.5. Presión barométrica (kPa) ...
 - 4.1.6. Presión del vapor de agua (kPa) ...
 - 4.1.7. Temperatura del aire de admisión (K) ...
 - 4.1.8. Factor de corrección de la potencia, cuando se aplique ...
 - 4.1.9. Potencia corregida (kW) ...
 - 4.1.10. Potencia auxiliar (kW) ...
 - 4.1.11. Potencia neta (kW) ...
 - 4.1.12. Par neto (Nm) ...
 - 4.1.13. Consumo específico de combustible corregido (g/kWh) ...
 - 4.2. **Trenes de transmisión eléctricos:**
 - 4.2.1. Cifras declaradas
 - 4.2.2. Potencia máxima neta: ... kW, a ... min^{-1}
 - 4.2.3. Par máximo neto: ... Nm, a ... min^{-1}
 - 4.2.4. Par máximo neto a velocidad cero del motor: ... Nm
 - 4.2.5. Potencia máxima en 30 minutos: ... kW

▼B

- 4.2.6. Características esenciales del tren de transmisión eléctrico
- 4.2.7. Tensión DC de ensayo: ... V
- 4.2.8. Principio de funcionamiento ...
- 4.2.9. Sistema de refrigeración:
- 4.2.10. Motor: líquido/aire ⁽¹⁾
- 4.2.11. Variador: líquido/aire ⁽¹⁾
- 5. OBSERVACIONES: ...

Notas explicativas

- ⁽¹⁾ Táchese lo que no proceda (en algunos casos no es necesario tachar nada, si más de una opción es aplicable).
- ⁽²⁾ DO L 171 de 29.6.2007, p. 1.
- ⁽³⁾ DO L 175 de 7.7.2017, p. 1.
- ⁽⁴⁾ Si el medio de identificación del tipo incluye caracteres no pertinentes para la descripción del tipo de vehículo, componente o unidad técnica independiente cubiertos por esta información, dichos caracteres se representarán en la documentación con el símbolo «?» (por ejemplo, ABC??123??)
- ⁽⁵⁾ Como se define en el anexo II, letra A.

▼M3

- ^(5a) Como se define en el artículo 3, punto 18, de la Directiva 2007/46/CE.

▼B

- ⁽⁶⁾ Tal como se define en el artículo 3, apartado 39, de la Directiva 2007/46/CE
- ⁽⁷⁾ Tipo de neumático según el Reglamento n.º 117 de la CEPE.
- ⁽⁸⁾ Cuando proceda.
- ⁽⁹⁾ Redondeado al segundo decimal.
- ⁽¹⁰⁾ Redondeado al cuarto decimal.
- ⁽¹¹⁾ No aplicable.
- ⁽¹²⁾ Valor medio calculado mediante la suma de valores medios (M.Ki) calculados para THC y NOx.
- ⁽¹³⁾ Redondeado a un decimal más que el valor límite.
- ⁽¹⁴⁾ Indíquese el procedimiento aplicable.
- ⁽¹⁵⁾ Para vehículos equipados con motor de encendido por chispa.
- ⁽¹⁶⁾ Para vehículos con motor de encendido por compresión.
- ⁽¹⁷⁾ Medido durante el ciclo combinado.
- ⁽¹⁸⁾ Repítase el cuadro por cada combustible de referencia sometido a ensayo.
- ⁽¹⁹⁾ Amplíese el cuadro en caso necesario añadiendo una fila por cada ecoinnovación.
- ⁽²⁰⁾ Número de la Decisión de la Comisión por la que se aprueba la ecoinnovación.
- ⁽²¹⁾ Código asignado en la Decisión de la Comisión por la que se aprueba la ecoinnovación.
- ⁽²²⁾ Ciclo de tipo 1 aplicable: anexo XXI, subanexo 4, o Reglamento n.º 83 de la CEPE.
- ⁽²³⁾ Si se aplica una modelización en lugar del ciclo de ensayo de tipo 1, este valor será el proporcionado por la metodología de modelización.
- ⁽²⁴⁾ Suma de las reducciones de emisiones obtenidas con cada ecoinnovación de tipo I según el Reglamento n.º 83 de la CEPE.
- ⁽²⁵⁾ Suma de las reducciones de emisiones obtenidas con cada ecoinnovación de tipo I según el anexo XXI, subanexo 4, del presente Reglamento.
- ⁽²⁶⁾ El código general de las ecoinnovaciones constará de los siguientes elementos, separados por espacios en blanco:
 - Código de la autoridad de homologación de tipo indicado en el anexo VII de la Directiva 2007/46/CE;
 - código individual de cada una de las ecoinnovaciones instaladas en el vehículo, por orden cronológico de las decisiones de aprobación de la Comisión.

(Por ejemplo, el código general de tres ecoinnovaciones homologadas cronológicamente como 10, 15 y 16 e instaladas en un vehículo certificado por la autoridad alemana de homologación de tipo será: «1 10 15 16».)

▼B*Apéndice de la adenda del certificado de homologación de tipo*

Período transitorio (resultado de correlación)

(Disposición transitoria):

▼M3

1. Emisiones de CO₂ determinadas conforme al punto 3.2 del anexo I de los Reglamentos de Ejecución (UE) 2017/1152 y (UE) 2017/1153

▼B

- 1.1 Versión Co2mpas
 1.2 Vehículo «High»
 1.2.1. Emisiones máscas de CO₂ (para cada combustible de referencia sometido a ensayo)

Emisión de CO ₂ (g/km)	Urbana	Extraurbana	Combinada
M _{CO2,NEDC_H,co2mpas}			

- 1.3. Vehículo «Low» (si procede)
 1.3.1. Emisiones máscas de CO₂ (para cada combustible de referencia sometido a ensayo)

Emisión de CO ₂ (g/km)	Urbana	Extraurbana	Combinada
M _{CO2,NEDC_L,co2mpas}			

2. Resultados del ensayo de emisiones de CO₂ (si procede)

- 2.1. Vehículo «High»

▼M3

- 2.1.1. Emisiones máscas de CO₂ (para cada combustible de referencia sometido a ensayo) correspondientes a vehículos ICE puros y VEH-SCE

Emisión de CO ₂ (g/km)	Urbana	Extraurbana	Combinada
M _{CO2,NEDC_H,test}			

- 2.1.2. Resultados de los ensayos CCE

- 2.1.2.1. Emisiones máscas de CO₂ de los VEH-CCE

Emisión de CO ₂ (g/km)	Combinada
M _{CO2,NEDC_H,test,condition A}	
M _{CO2,NEDC_H,test,condition B}	
M _{CO2,NEDC_H,test,weighted}	

▼ B

2.2. Vehículo «Low» (si procede)

▼ M32.2.1. Emisiones máscas de CO₂ (para cada combustible de referencia sometido a ensayo) correspondientes a vehículos ICE puros y VEH-SCE

Emisión de CO ₂ (g/km)	Urbana	Extraurbana	Combinada
M _{CO2,NEDC_L,test}			

2.2.2. Resultados de los ensayos CCE

2.2.2.1. Emisiones máscas de CO₂ de los VEH-CCE

Emisión de CO ₂ (g/km)	Combinada
M _{CO2,NEDC_L,test,condition A}	
M _{CO2,NEDC_L,test,condition B}	
M _{CO2,NEDC_L,test,weighted}	

3. Factores de desviación y verificación [determinados de conformidad con el punto 3.2.8 de los Reglamentos de Ejecución (UE) 2017/1152 y (UE) 2017/1153]

Factor de desviación (si procede)	
Factor de verificación (si procede)	«1» o «0»
Código de comprobación aleatoria del archivo de correlación completo [punto 3.1.1.2 del anexo I de los Reglamentos de Ejecución (UE) 2017/1152 y (UE) 2017/1153]	

4. Valores finales de CO₂ y consumo de combustible en el NEDC

4.1. Valores finales en el NEDC (para cada combustible de referencia sometido a ensayo) correspondientes a vehículos ICE puros y VEH-SCE

		Urbano	Extraurbano	Combinado
Emisión de CO ₂ (g/km)	M _{CO2,NEDC_L, final}			
	M _{CO2,NEDC_H, final}			
Consumo de combustible (l/100 km)	FC _{NEDC_L, final}			
	FC _{NEDC_H, final}			

4.2. Valores finales en el NEDC (para cada combustible de referencia sometido a ensayo) correspondientes a VEH-CCE

▼M3

- 4.2.1. Emisión de CO₂ (g/km): véanse los puntos 2.1.2.1 y 2.2.2.1.
- 4.2.2. Consumo de energía eléctrica (Wh/km): véanse los puntos 2.1.2.2 y 2.2.2.2.
- 4.2.3. Consumo de combustible (l/100 km)

Consumo de combustible l/100 km	Combinado
FC _{NEDC_L,test,condition A}	
FC _{NEDC_L,test,condition B}	
FC _{NEDC_L,test,weighted}	



Apéndice 5

Información sobre el OBD del vehículo

1. La información solicitada en este apéndice la facilitará el fabricante del vehículo para permitir la fabricación de piezas de recambio o de revisión, herramientas de diagnóstico y equipos de ensayo compatibles con el OBD.
2. La información que figura a continuación se pondrá a disposición de todos los fabricantes de piezas, herramientas de diagnóstico o equipos de ensayo que lo soliciten, sin ningún tipo de discriminación.
 - 2.1. Una indicación del tipo y el número de ciclos de preacondicionamiento utilizados para la homologación de tipo original del vehículo.
 - 2.2. Una descripción del tipo de ciclo de demostración del sistema OBD utilizado para la homologación de tipo original del vehículo en relación con el componente monitorizado por el sistema OBD.
 - 2.3. Un documento exhaustivo en el que se describan todos los componentes detectados mediante la estrategia de detección de fallos y de activación del MI (número fijo de ciclos de conducción o método estadístico), incluida la lista de parámetros secundarios pertinentes detectados para cada uno de los componentes monitorizados por el sistema OBD y una lista de todos los códigos de salida del OBD y formatos utilizados (junto con una explicación de cada uno de ellos) asociados a los distintos componentes del tren de potencia relacionados con las emisiones y a los distintos componentes no relacionados con las emisiones, cuando la monitorización del componente se utilice para determinar la activación del MI. En concreto, se facilitará una explicación exhaustiva de los datos correspondientes al servicio \$05 (ensayo ID \$21 a FF) y al servicio \$06. En el caso de los tipos de vehículos que utilicen un enlace de comunicación conforme a la norma ISO 15765-4, «Vehículos de carretera. Diagnósticos basados en la red de zona del controlador «Controller Area Network (CAN)». Parte 4: Requisitos para sistemas relacionados con las emisiones», se facilitará una explicación exhaustiva de los datos correspondientes al servicio \$06 (ensayo ID \$00 a FF) para cada ID de monitorización del OBD soportado.

La información anterior se podrá comunicar a través de un cuadro como el siguiente:

Componente	Código de fallo	Estrategia de monitorización	Criterios de detección de fallos	Criterios de activación del MI	Parámetros secundarios	Preacondicionamiento	Ensayo de demostración
Catalizador	P0420	Señales de los sensores de oxígeno 1 y 2	Diferencia entre las señales del sensor 1 y del sensor 2	Tercer ciclo	Velocidad del motor, carga del motor, modo aire/combustible y temperatura del catalizador	Por ejemplo, dos ciclos de tipo 1 (tal como se describe en el anexo III del Reglamento (CE) n.º 692/2008 o en el anexo XXI del Reglamento (UE) 2017/1151)	Por ejemplo, ensayo de tipo 1 (tal como se describe en el anexo III del Reglamento (CE) n.º 692/2008 o en el anexo XXI del Reglamento (UE) 2017/1151)

3. INFORMACIÓN NECESARIA PARA LA FABRICACIÓN DE HERRAMIENTAS DE DIAGNÓSTICO

A fin de facilitar el suministro de herramientas genéricas de diagnóstico para los reparadores de multimarca, los fabricantes de vehículos pondrán a disposición la información a la que se refieren los puntos 3.1 a 3.3, a través de sus sitios web de información relativa a la reparación. Dicha información

▼B

incluirá todas las funciones de las herramientas de diagnóstico y todos los vínculos a la información sobre reparación y a las instrucciones para la resolución de problemas. El acceso a esta información podrá estar sujeto al pago de una tarifa razonable.

3.1. Información sobre el protocolo de comunicación

La siguiente información se exigirá indexada por marca, modelo y variante del vehículo u otra definición útil como el número VIN o la identificación de los vehículos y sistemas:

- a) cualquier sistema adicional de información sobre el protocolo necesario para realizar diagnósticos completos además de las normas prescritas en el punto 4 del anexo XI, incluida cualquier información adicional sobre el protocolo del *hardware* o *software*, la identificación de parámetros, las funciones de transferencia, los requisitos de mantenimiento en actividad (*keep alive*) o las condiciones de error;
- b) información sobre el modo de obtener e interpretar todos los códigos de fallo que no sean conformes con las normas prescritas en el punto 4 del anexo XI;
- c) una lista de todos los parámetros de los datos en vivo disponibles, incluida la información sobre escalado y acceso;
- d) una lista de todos los ensayos funcionales disponibles, con inclusión de la activación o el control de dispositivos y los medios para implementarlos;
- e) detalles sobre el modo de obtener toda la información sobre componentes y situaciones, sellos de tiempo, códigos de problema de diagnóstico pendientes e imágenes fijas;
- f) restablecimiento de parámetros de aprendizaje adaptativo, configuración de codificación de variantes y componentes de recambio, y preferencias de los clientes;
- g) identificación de la ECU y codificación de variantes;
- h) información sobre el modo de reajustar las luces de servicio;
- i) ubicación del conector de diagnóstico e información sobre el conector;
- j) identificación del código del motor.

3.2. Ensayo y diagnóstico de los componentes monitorizados por el OBD

Se exigirá la información siguiente:

- a) Descripción de los ensayos para confirmar su funcionamiento, en el componente o en el arnés
- b) Procedimiento de ensayo, incluidos los parámetros de ensayo y la información sobre los componentes
- c) Información sobre conexión, incluidos los valores de entrada y salida máximos y mínimos, y los valores de conducción y carga

▼B

- d) Valores esperados en determinadas condiciones de conducción, incluido el ralentí
- e) Valores eléctricos para el componente en situación estática y dinámica
- f) Valores del modo de fallo para cada una de las hipótesis mencionadas
- g) Secuencias de diagnóstico del modo de fallo que incluyan árboles de fallos y eliminación de diagnósticos guiada

3.3. Datos necesarios para llevar a cabo la reparación

Se exigirá la información siguiente:

- a) Inicialización de la ECU y los componentes (en caso de que se hayan instalado recambios)
- b) Inicialización de ECU nuevas o de recambio, cuando proceda, utilizando técnicas de (re)programación transferidas

▼ **B**

Apéndice 6

Sistema de numeración de certificados de homologación de tipo CE

1. La sección 3 del número de homologación de tipo CE expedido con arreglo al artículo 6, apartado 1, corresponderá al número del acto regulador de ejecución o el último acto regulador de modificación aplicable a la homologación de tipo CE. Este número irá seguido de una o varias letras que reflejen las diferentes categorías con arreglo al cuadro 1.

▼ **M2**

Cuadro 1

Caracteres	Norma de emisiones	Norma OBD	Categoría y clase de vehículo	Motor	Fecha de aplicación: nuevos tipos	Fecha de aplicación: nuevos vehículos	Última fecha de matriculación
AA	Euro 6c	Euro 6-1	M, N1 clase I	PI, CI			31.8.2018
BA	Euro 6b	Euro 6-1	M, N1 clase I	PI, CI			31.8.2018
AB	Euro 6c	Euro 6-1	N1 clase II	PI, CI			31.8.2019
BB	Euro 6b	Euro 6-1	N1 clase II	PI, CI			31.8.2019
AC	Euro 6c	Euro 6-1	N1 clase III, N2	PI, CI			31.8.2019
BC	Euro 6b	Euro 6-1	N1 clase III, N2	PI, CI			31.8.2019
AD	Euro 6c	Euro 6-2	M, N1 clase I	PI, CI		1.9.2018	31.8.2019
AE	Euro 6c-EVAP	Euro 6-2	N1 clase II	PI, CI		1.9.2019	31.8.2020
AF	Euro 6c-EVAP	Euro 6-2	N1 clase III, N2	PI, CI		1.9.2019	31.8.2020
AG	Euro 6d-TEMP	Euro 6-2	M, N1 clase I	PI, CI	1.9.2017 ⁽¹⁾		31.8.2019
BG	Euro 6d-TEMP-EVAP	Euro 6-2	M, N1 clase I	PI, CI			31.8.2019
CG	Euro 6d-TEMP-ISC	Euro 6-2	M, N1 clase I	PI, CI	1.1.2019		31.8.2019
DG	Euro 6d-TEMP-EVAP-ISC	Euro 6-2	M, N1 clase I	PI, CI	1.9.2019	1.9.2019	31.12.2020
AH	Euro 6d-TEMP	Euro 6-2	N1 clase II	PI, CI	1.9.2018 ⁽¹⁾		31.8.2019

▼ **M3**

▼ M3

Caracteres	Norma de emisiones	Norma OBD	Categoría y clase de vehículo	Motor	Fecha de aplicación: nuevos tipos	Fecha de aplicación: nuevos vehículos	Última fecha de matriculación	
▼ <u>C4</u>	BH	Euro 6d-TEMP-EVAP	Euro 6-2	N1 clase II	PI, CI		31.8.2020	
▼ <u>M3</u>	CH	Euro 6d-TEMP-EVAP-ISC	Euro 6-2	N1 clase II	PI, CI	1.9.2019	1.9.2020	31.12.2021
	AI	Euro 6d-TEMP	Euro 6-2	N1 clase III, N2	PI, CI	1.9.2018 ⁽¹⁾		31.8.2019
▼ <u>C4</u>	BI	Euro 6d-TEMP-EVAP	Euro 6-2	N1 clase III, N2	PI, CI			31.8.2020
▼ <u>M3</u>	CI	Euro 6d-TEMP-EVAP-ISC	Euro 6-2	N1 clase III, N2	PI, CI	1.9.2019	1.9.2020	31.12.2021
	AJ	Euro 6d	Euro 6-2	M, N1 clase I	PI, CI			31.8.2019
	AK	Euro 6d	Euro 6-2	N1 clase II	PI, CI			31.8.2020
	AL	Euro 6d	Euro 6-2	N1 clase III, N2	PI, CI			31.8.2020
	AM	Euro 6d-ISC	Euro 6-2	M, N1 clase I	PI, CI			31.12.2020
	AN	Euro 6d-ISC	Euro 6-2	N1 clase II	PI, CI			31.12.2021
	AO	Euro 6d-ISC	Euro 6-2	N1 clase III, N2	PI, CI			31.12.2021
	AP	Euro 6d-ISC-FCM	Euro 6-2	M, N1 clase I	PI, CI	1.1.2020	1.1.2021	
	AQ	Euro 6d-ISC-FCM	Euro 6-2	N1 clase II	PI, CI	1.1.2021	1.1.2022	
	AR	Euro 6d-ISC-FCM	Euro 6-2	N1 clase III, N2	PI, CI	1.1.2021	1.1.2022	
▼ <u>M2</u>	AX	n.a.	n.a.	Todos los vehículos	Totalmente eléctrico con batería			
	AY	n.a.	n.a.	Todos los vehículos	Pila de combustible			

▼ **M2**

Caracteres	Norma de emisiones	Norma OBD	Categoría y clase de vehículo	Motor	Fecha de aplicación: nuevos tipos	Fecha de aplicación: nuevos vehículos	Última fecha de matriculación
AZ	n.a.	n.a.	Todos los vehículos con certificados con arreglo al punto 2.1.1 del anexo I	PI, CI			

(¹) Esta limitación no se aplica a los vehículos que hayan sido homologados de tipo con arreglo a los requisitos del Reglamento (CE) n.º 715/2007 y su legislación de aplicación sea anterior al 1 de septiembre de 2017 en el caso de los vehículos de la categoría M y de la categoría N1, clase I, o anterior al 1 de septiembre de 2018 en el caso de los vehículos de la categoría N1, clases II y III, y de la categoría N2, con arreglo al último párrafo del artículo 15, apartado 4.

Leyenda:

Norma OBD «Euro 6-1»: requisitos OBD Euro 6 completos, pero con los límites umbral del OBD preliminares definidos en el punto 2.3.4 del anexo XI y una IUPR parcialmente flexible.

Norma OBD «Euro 6-2»: requisitos OBD Euro 6 completos, pero con los límites umbral del OBD finales definidos en el punto 2.3.3 del anexo XI.

Norma de emisiones «Euro 6b»: requisitos de emisiones Euro 6, incluido el procedimiento de medición revisado para partículas depositadas, normas relativas al número de partículas suspendidas (valores preliminares para PI de inyección directa).

Norma de emisiones «Euro 6c»: ensayo de RDE NO_x solo con fines de monitorización (sin aplicar límites de emisiones NTE); de lo contrario, requisitos de emisiones del tubo de escape Euro 6 completos (incluso PN RDE).

Norma de emisiones «Euro 6c-EVAP»: ensayo de RDE NO_x solo con fines de monitorización (sin aplicar límites de emisiones NTE); de lo contrario, requisitos de emisiones del tubo de escape Euro 6 completos (incluso PN RDE), procedimiento de ensayo de emisiones de evaporación revisado.

Norma de emisiones «Euro 6d-TEMP»: ensayo de RDE NO_x respecto a factores de conformidad provisionales; de lo contrario, requisitos de emisiones del tubo de escape Euro 6 completos (incluso PN RDE).

▼ **M3**

«Euro 6d TEMP-ISC» Norma de emisiones: ensayo de RDE respecto a factores de conformidad temporales, requisitos de emisiones del tubo de escape Euro 6 completos (incluso PN RDE) y nuevo procedimiento de ISC.

«Euro 6d-TEMP-EVAP-ISC» Norma de emisiones: ensayo de RDE NO_x respecto a factores de conformidad temporales, requisitos de emisiones del tubo de escape Euro 6 completos (incluso PN RDE), procedimiento de ensayo de emisiones de evaporación de 48 horas y nuevo procedimiento de ISC.

▼ **M2**

Norma de emisiones «Euro 6d TEMP-EVAP»: ensayo de RDE NO_x respecto a factores de conformidad temporales; de lo contrario, requisitos de emisiones del tubo de escape Euro 6 completos (incluso PN RDE), procedimiento de ensayo de emisiones de evaporación revisado.

Norma de emisiones «Euro 6d»: ensayo de RDE respecto a factores de conformidad finales; de lo contrario, requisitos de emisiones del tubo de escape Euro 6 completos, procedimiento de ensayo de emisiones de evaporación revisado.

▼ **M3**

Norma de emisiones «Euro 6d-ISC»: ensayo de RDE respecto a factores de conformidad finales, requisitos de emisiones del tubo de escape Euro 6 completos, procedimiento de ensayo de emisiones de evaporación de 48 horas y nuevo procedimiento de ISC.

Norma de emisiones «Euro 6d-ISC-FCM»: ensayo de RDE respecto a factores de conformidad finales, requisitos de emisiones del tubo de escape Euro 6 completos, procedimiento de ensayo de emisiones de evaporación de 48 horas, dispositivos de monitorización del consumo de combustible o energía eléctrica y nuevo procedimiento de ISC.

▼ **B**

2. EJEMPLOS DE NÚMERO DE CERTIFICADO DE HOMOLOGACIÓN DE TIPO

2.1. A continuación se ofrece un ejemplo de homologación de un turismo ligero Euro 6 con la norma de emisiones «Euro 6d» y la norma de OBD «Euro 6-2», que se identifica por los caracteres AJ según el cuadro 1, expedida por Luxemburgo, que se identifica con el código e13. La homologación se concedió sobre la base del Reglamento (CE) n.º 715/2007 y de su Reglamento de Ejecución (UE) xxx/2016 sin modificaciones. Se trata de la 17.^a homologación de este tipo sin ninguna extensión, por lo que el cuarto y quinto componentes del número de certificación son 0017 y 00, respectivamente.

e13 × 715/2007 × xxx/2016AJ × 0017 × 00

▼B

- 2.2. Este segundo ejemplo es de la homologación de un vehículo comercial ligero Euro 6 N1 de clase II con la norma de emisiones «Euro 6d-TEMP» y la norma de OBD «Euro 6-2», que se identifica por los caracteres AH según el cuadro 1, expedida por Rumanía, que se identifica con el código e19. La homologación se concedió sobre la base del Reglamento (CE) n.º 715/2007 y de su legislación de ejecución, modificado en último lugar por el Reglamento (UE) xyz/2018. Se trata de la 1.ª homologación de este tipo sin ninguna extensión, por lo que el cuarto y quinto componentes del número de certificación son 0001 y 00, respectivamente.

e19 × 715/2007 × xyz/2018AH × 0001 × 00

▼ B*Apéndice 7***Manufacturer's certificate of compliance with the OBD in-use performance requirements**

(Manufacturer):

(Address of the manufacturer):

Certifies that

- The vehicle types listed in attachment to this Certificate are in compliance with the provisions of section 3 of Appendix 1 to Annex XI of Commission Regulation (EU) 2017/1151 relating to the in-use performance of the OBD system under all reasonably foreseeable driving conditions.
- The plan(s) describing the detailed technical criteria for incrementing the numerator and denominator of each monitor attached to this Certificate are correct and complete for all types of vehicles to which the Certificate applies.

Done at [..... Place]

On [..... Date]

.....
[Signature of the Manufacturer's Representative]

Annexes:

- List of vehicle types to which this Certificate applies
- Plan(s) describing the detailed technical criteria for incrementing the numerator and denominator of each monitor, as well as plan(s) for disabling numerators, denominators and general denominator.

▼ **M3***Apéndice 8a***Actas de ensayo**

El acta de ensayo es el informe expedido por el servicio técnico responsable de la realización de los ensayos según el presente Reglamento.

PARTE I

La información que figura a continuación, cuando proceda, son los datos mínimos exigidos en el ensayo de tipo 1.

Número de ACTA

SOLICITANTE		
Fabricante		
ASUNTO	...	
Identificadores de la familia de resistencia al avance en carretera	:	
Identificadores de la familia de interpolación	:	
Objeto sometido a los ensayos		
	Marca	:
	Identificador IP	:
CONCLUSIÓN	El objeto sometido a los ensayos cumple los requisitos mencionados en el asunto.	

LUGAR,	DD/MM/AAAA
--------	------------

Observaciones generales:

Si existen varias opciones (referencias), debe describirse en el acta de ensayo la opción ensayada.

Si no, puede ser suficiente una única referencia a la ficha de características al inicio del acta de ensayo.

El servicio técnico puede incluir información adicional.

a) Específica de los motores de encendido por chispa

b) Específica de los motores de encendido por compresión

1. DESCRIPCIÓN DE LOS VEHÍCULOS SOMETIDOS A ENSAYO:
HIGH, LOW Y M (SI PROCEDE)

▼ **M3**1.1. **Generalidades**

Números del vehículo	:	Número de prototipo y VIN
Categoría	:	
Carrocería	:	
Ruedas motrices	:	

1.1.1. *Arquitectura del tren de potencia*

Arquitectura del tren de potencia	:	ICE puro, híbrido, eléctrico o pila de combustible
-----------------------------------	---	--

1.1.2. *MOTOR DE COMBUSTIÓN INTERNA (si procede)*

Si hay más de un motor de combustión interna (ICE), repítase el punto.

Marca	:	
Tipo	:	
Principio de funcionamiento	:	dos/cuatro tiempos
Número de cilindros y disposición	:	
Cilindrada del motor (cm ³)	:	
Velocidad de ralentí del motor (min ⁻¹)	:	+
Velocidad de ralentí elevada (min ⁻¹) (a)	:	+
Potencia del motor asignada	:	kW a rpm
Par máximo neto	:	Nm a rpm
Lubricante del motor	:	marca y tipo
Sistema de refrigeración	:	tipo: aire/agua/aceite
Aislamiento	:	material, cantidad, ubicación, volumen y peso

1.1.3. *COMBUSTIBLE DE ENSAYO para el ensayo de tipo 1 (si procede)*

Si hay más de un combustible de ensayo, repítase el punto.

Marca	:	
Tipo	:	gasolina E10, gasóleo B7, GLP, GN, ...
Densidad a 15 °C	:	
Contenido de azufre	:	Solo en el caso del gasóleo B7 y la gasolina E10
Número de lote	:	
Factores de Willans (para ICE) de la emisión de CO ₂ (gCO ₂ /MJ)	:	

▼ **M3**1.1.4. *SISTEMA DE ALIMENTACIÓN DE COMBUSTIBLE (si procede)*

Si hay más de un sistema de alimentación de combustible, repítase el punto.

Inyección directa	:	sí/no o descripción
Tipo de combustible del vehículo	:	monocombustible/bicombustible/flexifuel
Unidad de control		
Referencia de la pieza	:	Igual que en la ficha de características
Ensayo de <i>software</i>	:	Lectura mediante instrumento de exploración, por ejemplo
Caudalímetro de aire	:	
Cuerpo de mariposas	:	
Sensor de presión	:	
Bomba de inyección	:	
Inyectores	:	

1.1.5. *SISTEMA DE ADMISIÓN (si procede)*

Si hay más de un sistema de admisión, repítase el punto.

Sobrealimentador	:	sí/no marca y tipo (1)
Cambiador de calor	:	sí/no tipo (aire/aire – aire/agua) (1)
Filtro de aire (elemento) (1)	:	marca y tipo
Silenciador de admisión (1)	:	marca y tipo

1.1.6. *SISTEMA DE ESCAPE Y SISTEMA ANTIEVAPORACIONES (si procede)*

Si hay más de uno, repítase el punto.

Primer convertidor catalítico	:	marca y referencia ⁽¹⁾ principio: tres vías / oxidante / reducción de NO _x / sistema de almacenamiento de NO _x / reducción selectiva por catalizador ...
Segundo convertidor catalítico	:	marca y referencia ⁽¹⁾ principio: tres vías / oxidante / reducción de NO _x / sistema de almacenamiento de NO _x / reducción selectiva por catalizador ...
Filtro de partículas depositadas	:	con / sin / no procede catalizado: sí/no marca y referencia ⁽¹⁾
Referencia y posición de los sensores de oxígeno	:	antes del catalizador / después del catalizador
Inyección de aire	:	con / sin / no procede
Inyección de agua	:	con / sin / no procede
EGR	:	con / sin / no procede refrigerada / no refrigerada alta/baja presión
Sistema de control de las emisiones de evaporación	:	con / sin / no procede
Referencia y posición de los sensores de NO _x	:	antes /después
Descripción general ⁽¹⁾	:	

▼ **M3**1.1.7. *DISPOSITIVO DE ALMACENAMIENTO DE CALOR (si procede)*

Si hay más de un sistema de almacenamiento de calor, repítase el punto.

Dispositivo de almacenamiento de calor	:	sí/no
Capacidad calorífica (entalpía almacenada J)	:	
Tiempo de liberación de calor (s)	:	

1.1.8. *TRANSMISIÓN (en su caso)*

Si hay más de una transmisión, repítase el punto.

Caja de cambios	:	manual / automática / variación continua
Procedimiento de cambio de marcha		
Modo predominante (*)	:	sí/no normal / tracción / eco / ...
Mejor modo respecto a las emisiones de CO ₂ y al consumo de combustible (en su caso)	:	
Peor modo respecto a las emisiones de CO ₂ y al consumo de combustible (en su caso)	:	
Modo con mayor consumo de energía eléctrica (si procede):	:	
Unidad de control	:	
Lubricante de la caja de cambios	:	marca y tipo
Neumáticos		
Marca	:	
Tipo	:	
Dimensiones (delanteros/traseros)	:	
Circunferencia dinámica (m)	:	
Presión de los neumáticos (kPa)	:	

(*) En el caso de los VEH-CCE, especifíquese con respecto a la condición de funcionamiento de mantenimiento de carga y la condición de funcionamiento de consumo de carga.

Relaciones de transmisión (R.T.), relaciones primarias (R.P.) y [velocidad del vehículo (km/h)] / [velocidad del motor (1 000 [min⁻¹])] (V₁₀₀₀) para cada una de las relaciones de la caja de cambios (R.B.).

R.B.	R.P.	R.T.	V ₁₀₀₀
1. ^a	1/1		
2. ^a	1/1		
3. ^a	1/1		
4. ^a	1/1		
5. ^a	1/1		
...			

▼ **M3**1.1.9. *MÁQUINA ELÉCTRICA (si procede)*

Si hay más de una máquina eléctrica, repítase el punto.

Marca	:	
Tipo	:	
Potencia de pico (kW)	:	

1.1.10. *REESS DE TRACCIÓN (si procede)*

Si hay más de un REESS de tracción, repítase el punto.

Marca	:	
Tipo	:	
Capacidad (Ah)	:	
Tensión nominal (V)	:	

1.1.11. *PILA DE COMBUSTIBLE (si procede)*

Si hay más de una pila de combustible, repítase el punto.

Marca	:	
Tipo	:	
Potencia máxima (kW)	:	
Tensión nominal (V)	:	

1.1.12. *ELECTRÓNICA DE POTENCIA (si procede)*

Puede haber más de una electrónica de potencia (convertidor de propulsión, sistema de baja tensión o cargador).

Marca	:	
Tipo	:	
Potencia (kW)	:	

1.2. **Descripción del VEHÍCULO «HIGH»**1.2.1. *MASA*

Masa de ensayo del VH (kg)	:	
----------------------------	---	--

1.2.2. *PARÁMETROS DE RESISTENCIA AL AVANCE EN CARRETERA*

f_0 (N)	:	
f_1 (N/(km/h))	:	
f_2 (N/(km/h) ²)	:	
Demanda de energía del ciclo (J)	:	
Referencia al acta de ensayo de resistencia al avance en carretera	:	
Identificador de la familia de resistencia al avance en carretera	:	

▼ **M3**1.2.3. *PARÁMETROS DE SELECCIÓN DEL CICLO*

Ciclo (sin reducción)	:	Clase 1/2/3a/3b
Relación entre potencia asignada y masa en orden de marcha (PMR)(W/kg)	:	(si procede)
Proceso de velocidad limitada utilizado durante la medición	:	sí/no
Velocidad máxima del vehículo (km/h)	:	
Reducción (en su caso)	:	sí/no
Factor de reducción fdsc	:	
Distancia del ciclo (m)	:	
Velocidad constante (en el caso del procedimiento de ensayo abreviado)	:	si procede

1.2.4. *PUNTO DE CAMBIO DE MARCHA (EN SU CASO)*

Versión del cálculo del cambio de marchas	:	[indicar la modificación aplicable del Reglamento (UE) 2017/1151]
Cambio de marcha	:	Marcha media para $v \geq 1$ km/h, redondeada al cuarto decimal

nmin drive

Primera	:	...min ⁻¹
Primera a segunda	:	...min ⁻¹
Segunda hasta parada	:	...min ⁻¹
Segunda	:	...min ⁻¹
Tercera en adelante	:	...min ⁻¹
Se excluye la primera	:	sí/no
n_95_high para cada marcha	:	...min ⁻¹
n_min_drive_set para las fases de aceleración / velocidad constante (n_min_drive_up)	:	...min ⁻¹
n_min_drive_set para las fases de desaceleración (nmin_drive_down)	:	...min ⁻¹
t_start_phase	:	...s
n_min_drive_start	:	...min ⁻¹
N_min_drive_up_start	:	...min ⁻¹
Utilización de ASM	:	sí/no
Valores de ASM	:	

▼ **M3**1.3. **Descripción del VEHÍCULO «LOW» (si procede)**1.3.1. *MASA*

Masa de ensayo del VL (kg)	:	
----------------------------	---	--

1.3.2. *PARÁMETROS DE RESISTENCIA AL AVANCE EN CARRETERA*

f_0 (N)	:	
f_1 (N/(km/h))	:	
f_2 (N/(km/h) ²)	:	
Demanda de energía del ciclo (J)	:	
$\Delta(C_D \times A_f)_{LH}$ (m ²)	:	
Referencia al acta de ensayo de resistencia al avance en carretera	:	
Identificador de la familia de resistencia al avance en carretera	:	

1.3.3. *PARÁMETROS DE SELECCIÓN DEL CICLO*

Ciclo (sin reducción)	:	Clase 1/2/3a/3b
Relación entre potencia asignada y masa en orden de marcha (PMR)(W/kg)	:	(si procede)
Proceso de velocidad limitada utilizado durante la medición	:	sí/no
Velocidad máxima del vehículo	:	
Reducción (en su caso)	:	sí/no
Factor de reducción fdsc	:	
Distancia del ciclo (m)	:	
Velocidad constante (en el caso del procedimiento de ensayo abreviado)	:	si procede

1.3.4. *PUNTO DE CAMBIO DE MARCHA (EN SU CASO)*

Cambio de marcha	:	Marcha media para $v \geq 1$ km/h, redondeada al cuarto decimal
------------------	---	---

1.4. **Descripción del VEHÍCULO M (si procede)**1.4.1. *MASA*

Masa de ensayo del VL (kg)	:	
----------------------------	---	--

▼ **M3**1.4.2. *PARÁMETROS DE RESISTENCIA AL AVANCE EN CARRETERA*

f_0 (N)	:	
f_1 (N/(km/h))	:	
f_2 (N/(km/h) ²)	:	
Demanda de energía del ciclo (J)	:	
$\Delta(C_D \times A_f)_{LH}$ (m ²)	:	
Referencia al acta de ensayo de resistencia al avance en carretera	:	
Identificador de la familia de resistencia al avance en carretera	:	

1.4.3. *PARÁMETROS DE SELECCIÓN DEL CICLO*

Ciclo (sin reducción)	:	Clase 1/2/3a/3b
Relación entre potencia asignada y masa en orden de marcha (PMR)(W/kg)	:	(si procede)
Proceso de velocidad limitada utilizado durante la medición	:	sí/no
Velocidad máxima del vehículo	:	
Reducción (en su caso)	:	sí/no
Factor de reducción fdsc	:	
Distancia del ciclo (m)	:	
Velocidad constante (en el caso del procedimiento de ensayo abreviado)	:	si procede

1.4.4. *PUNTO DE CAMBIO DE MARCHA (EN SU CASO)*

Cambio de marcha	:	Marcha media para $v \geq 1$ km/h, redondeada al cuarto decimal
------------------	---	---

2. RESULTADOS DE LOS ENSAYOS

2.1. **Ensayo de tipo 1**

Método de ajuste del dinamómetro de chasis	:	Rondas fijas / iterativo / alternativo con su propio ciclo de calentamiento
Dinamómetro en modo de tracción a dos ruedas / cuatro ruedas	:	Tracción a dos ruedas / Tracción a cuatro ruedas
En el modo de tracción a dos ruedas, el eje no motor giraba	:	sí/no/no aplicable
Modo de funcionamiento en dinamómetro.	:	sí/no
Modo de desaceleración libre	:	sí/no
Preacondicionamiento adicional	:	sí/no descripción
Factores de deterioro	:	asignados / ensayados

▼ M3

2.1.1. Vehículo «High»

Fecha de los ensayos	:	(día/mes/año)
Lugar del ensayo	:	Dinamómetro de chasis, ubicación, país
Altura del borde inferior del ventilador de refrigeración respecto del suelo (cm)	:	
Posición lateral del centro del ventilador (si se ha modificado a petición del fabricante)	:	en la línea central del vehículo /...
Distancia desde la parte frontal del vehículo (cm)	:	
IWR: <i>Inertial Work Rating</i> (índice de inercia) (%)	:	x,x
RMSSE: <i>Root Mean Squared Speed Error</i> (error cuadrático medio de la velocidad) (km/h)	:	x,xx
Descripción de la desviación aceptada del ciclo de conducción	:	VEP, antes del criterio de interrupción o Accionamiento a fondo del pedal del acelerador

2.1.1.1. Emisiones contaminantes (si procede)

2.1.1.1.1. Emisiones contaminantes de los vehículos con un motor de combustión como mínimo, de los VEH-SCE y de los VEH-CCE en caso de un ensayo de Tipo 1 en la condición de mantenimiento de carga

Repítanse los puntos que figuran a continuación para cada modo seleccionable por el conductor sometido a ensayo (modo predominante o mejor modo y peor modo, si procede).

Ensayo 1

Contaminantes	CO	THC (a)	NMHC (a)	NO _x	THC+NO _x (b)	Partículas depositadas	Número de partículas suspendidas
	(mg/km)	(mg/km)	(mg/km)	(mg/km)	(mg/km)	(mg/km)	(#.10 ¹¹ /km)
Valores medidos							
Factores de regeneración Ki (2) Aditivos							
Factores de regeneración Ki (2) Multiplicativos							
Factores de deterioro (DF) aditivos							
Factores de deterioro (DF) multiplicativos							
Valores finales							
Valores límite							

(2) Véanse las actas de la familia Ki.

Tipo I/I realizado para la determinación de Ki : anexo XXI, subanexo 4, o Reglamento n.º 83 de la CEPE (2)

Identificador de la familia de regeneración :

(2) Indíquese lo que proceda.

▼ **M3**

Ensayo 2 (si procede): para CO₂ (d_{CO2}¹) / para contaminantes (90 % de los límites) / para ambos

Regístrense los resultados de los ensayos de conformidad con el cuadro del ensayo 1.

Ensayo 3 (si procede): para CO₂ (d_{CO2}²)

Regístrense los resultados de los ensayos de conformidad con el cuadro del ensayo 1.

- 2.1.1.1.2. Emisiones contaminantes de los VEH-CCE en caso de un ensayo del Tipo 1 en la condición de consumo de carga

Ensayo 1

Los límites de emisiones contaminantes deben cumplirse y el punto siguiente debe repetirse para cada ciclo de ensayo realizado.

Contaminantes	CO	THC (a)	NMHC (a)	NO _x	THC + NO _x (b)	Partículas depositadas	Número de partículas suspendidas
	(mg/km)	(mg/km)	(mg/km)	(mg/km)	(mg/km)	(mg/km)	(#.10 ¹¹ /km)
Valores medidos de ciclo único							
Valores límite de ciclo único							

Ensayo 2 (si procede): para CO₂ (d_{CO2}¹) / para contaminantes (90 % de los límites) / para ambos

Regístrense los resultados de los ensayos de conformidad con el cuadro del ensayo 1.

Ensayo 3 (si procede): para CO₂ (d_{CO2}²)

Regístrense los resultados de los ensayos de conformidad con el cuadro del ensayo 1.

- 2.1.1.1.3. EMISIONES CONTAMINANTES DE LOS VEH-CCE PONDERADAS POR UF

Contaminantes	CO	THC (a)	NMHC (a)	NO _x	THC + NO _x (b)	Partículas depositadas	Número de partículas suspendidas
	(mg/km)	(mg/km)	(mg/km)	(mg/km)	(mg/km)	(mg/km)	(#.10 ¹¹ /km)
Valores calculados							

- 2.1.1.2. Emisión de CO₂ (*si procede*)

- 2.1.1.2.1. Emisión de CO₂ de los vehículos con un motor de combustión como mínimo, de los VEH-SCE y de los VEH-CCE en caso de un ensayo de Tipo 1 en la condición de mantenimiento de carga

Repítanse los puntos que figuran a continuación para cada modo seleccionable por el conductor sometido a ensayo (modo predominante o mejor modo y peor modo, si procede).

▼ **M3****Ensayo 1**

Emisión de CO ₂	Low	Medium	High	Extra High	Combinada
Valor medido $M_{CO_2,p,1}$					—
Valor corregido de velocidad y distancia $M_{CO_2,p,1b} / M_{CO_2,e,2}$					
Coefficiente de corrección del RCB (5)					
$M_{CO_2,p,3} / M_{CO_2,e,3}$					
Factores de regeneración (Ki) Aditivos					
Factores de regeneración (Ki) Multiplicativos					
$M_{CO_2,e,4}$			—		
$AF_{Ki} = M_{CO_2,e,3} / M_{CO_2,e,4}$			—		
$M_{CO_2,p,4} / M_{CO_2,e,4}$					—
Corrección de ATCT (CTF) (4)					
Valores temporales $M_{CO_2,p,5} / M_{CO_2,e,5}$					
Valor declarado	—	—	—	—	
Valor declarado $d_{CO_2}^1 *$	—	—	—	—	

(4) FCF: factor de corrección de la familia para corregir condiciones de temperatura regionales representativas (ATCT)

Véanse las actas de la familia FCF.	:	
Identificador de la familia de ATCT	:	

(5) Corrección contemplada en el apéndice 2 del subanexo 6 del anexo XXI del Reglamento (UE) 2017/1151 para los vehículos ICE puros, y en el apéndice 2 del subanexo 8 del anexo XXI del Reglamento (UE) 2017/1151 para los VEH (K_{CO_2})

Ensayo 2 (si procede)

Regístrense los resultados de los ensayos de conformidad con el cuadro del ensayo 1.

Ensayo 3 (si procede)

Regístrense los resultados de los ensayos de conformidad con el cuadro del ensayo 1.

Conclusión

Emisión de CO ₂ (g/km)	Low	Medium	High	Extra High	Combinada
Promediado $M_{CO_2,p,6} / M_{CO_2,e,6}$					
Alineación $M_{CO_2,p,7} / M_{CO_2,e,7}$					
Valores finales $M_{CO_2,p,H} / M_{CO_2,e,H}$					

▼ **M3**

Información para la conformidad de la producción de VEH-CCE

	Combinada
Emisión de CO ₂ (g/km)	
$M_{CO_2,CS,COP}$	
$AF_{CO_2,CS}$	

- 2.1.1.2.2. Emisión másica de CO₂ de los VEH-CCE en caso de un ensayo de Tipo 1 en la condición de consumo de carga

Ensayo 1:

Emisión de CO ₂ (g/km)	Combinada
Valor calculado $M_{CO_2,CD}$	
Valor declarado	
$d_{CO_2}^1$	

Ensayo 2 (si procede)

Regístrense los resultados de los ensayos de conformidad con el cuadro del ensayo 1.

Ensayo 3 (si procede)

Regístrense los resultados de los ensayos de conformidad con el cuadro del ensayo 1.

Conclusión

Emisión de CO ₂ (g/km)	Combinada
Promediado $M_{CO_2,CD}$	
Valor final $M_{CO_2,CD}$	

- 2.1.1.2.4. EMISIÓN MÁSCA DE CO₂ DE LOS VEH-CCE PONDERADA POR UF

Emisión de CO ₂ (g/km)	Combinada
Valor calculado $M_{CO_2,weighted}$	

- 2.1.1.3. CONSUMO DE COMBUSTIBLE (SI PROCEDE)

- 2.1.1.3.1. Consumo de combustible de los vehículos con un solo motor de combustión, de los VEH-SCE y de los VEH-CCE en caso de un ensayo de Tipo 1 en la condición de mantenimiento de carga

Repítanse los puntos que figuran a continuación para cada modo seleccionable por el conductor sometido a ensayo (modo predominante o mejor modo y peor modo, si procede).

Consumo de combustible (l/100 km)	Low	Medium	High	Extra High	Combinado
Valores finales $FC_{p,H} / FC_{c,H}$ ⁽⁶⁾					

⁽⁶⁾ Calculados a partir de los valores alineados de CO₂.

▼ **M3**

A- Monitorización del consumo de combustible o de energía a bordo de los vehículos a los que se refiere el artículo 4 *bis*

a. Accesibilidad de los datos

Los parámetros enumerados en el punto 3 del anexo XXII están accesibles: sí/no aplicable

b. Exactitud (si procede)

Fuel_Consumed _{WLTP} (litros) ⁽⁸⁾	Vehículo «HIGH», ensayo 1	x,xxx
	Vehículo «HIGH», ensayo 2 (si procede)	x,xxx
	Vehículo «HIGH», ensayo 3 (si procede)	x,xxx
	Vehículo «LOW», ensayo 1 (si procede)	x,xxx
	Vehículo «LOW», ensayo 2 (si procede)	x,xxx
	Vehículo «LOW», ensayo 3 (si procede)	x,xxx
	Total	x,xxx
Fuel_Consumed _{OBFCM} (litros) ⁽⁸⁾	Vehículo «HIGH», ensayo 1	x,xx
	Vehículo «HIGH», ensayo 2 (si procede)	x,xx
	Vehículo «HIGH», ensayo 3 (si procede)	x,xx
	Vehículo «LOW», ensayo 1 (si procede)	x,xx
	Vehículo «LOW», ensayo 2 (si procede)	x,xx
	Vehículo «LOW», ensayo 3 (si procede)	x,xx
	Total	x,xx
Exactitud ⁽⁸⁾		x,xxx

⁽⁸⁾ De conformidad con el anexo XXII.

2.1.1.3.2. CONSUMO DE COMBUSTIBLE DE LOS VEH-CCE EN CASO DE UN ENSAYO DE TIPO 1 EN LA CONDICIÓN DE CONSUMO DE CARGA

Ensayo 1:

Consumo de combustible (l/100 km)	Combinado
Valor calculado FC _{CD}	

Ensayo 2 (si procede)

Regístrense los resultados de los ensayos de conformidad con el cuadro del ensayo 1.

Ensayo 3 (si procede)

Regístrense los resultados de los ensayos de conformidad con el cuadro del ensayo 1.

▼ **M3****Conclusión**

Consumo de combustible (l/100 km)	Combinado
Promediado FC_{CD}	
Valor final FC_{CD}	

2.1.1.3.3. Consumo de combustible de los VEH-CCE ponderado por UF

Consumo de combustible (l/100 km)	Combinado
Valor calculado $FC_{weighted}$	

2.1.1.3.4. Consumo de combustible de los VHPC-SCE en caso de un ensayo de Tipo 1 en la condición de mantenimiento de carga

Repítanse los puntos que figuran a continuación para cada modo seleccionable por el conductor sometido a ensayo (modo predominante o mejor modo y peor modo, si procede).

Consumo de combustible (kg/100 km)	Combinado
Valores medidos	
Coefficiente de corrección del RCB	
Valores finales FC_c	

2.1.1.4. AUTONOMÍAS (EN SU CASO)

2.1.1.4.1. Autonomías de los VEH-CCE (si procede)

2.1.1.4.1.1. Autonomía solo eléctrica

Ensayo 1

AER (km)	Urbana	Combinada
Valores medidos/calculados AER		
Valor declarado	—	

Ensayo 2 (si procede)

Regístrense los resultados de los ensayos de conformidad con el cuadro del ensayo 1.

Ensayo 3 (si procede)

Regístrense los resultados de los ensayos de conformidad con el cuadro del ensayo 1.

Conclusión

AER (km)	Urbana	Combinada
Promediado AER (si procede)		
Valores finales AER		

▼ **M3**

2.1.1.4.1.2. AUTONOMÍA SOLO ELÉCTRICA EQUIVALENTE

EAER (km)	Low	Medium	High	Extra High	Urbana	Combinada
Valores finales EAER						

2.1.1.4.1.3. AUTONOMÍA REAL EN LA CONDICIÓN DE CONSUMO DE CARGA

R _{CDA} (km)	Combinada
Valor final R _{CDC}	

2.1.1.4.1.4. Autonomía del ciclo en la condición de consumo de carga

Ensayo 1

R _{CDC} (km)	Combinada
Valor final R_{CDC}	
Número índice del ciclo transitorio	
REEC del ciclo de confirmación (%)	

Ensayo 2 (si procede)

Regístrense los resultados de los ensayos de conformidad con el cuadro del ensayo 1.

Ensayo 3 (si procede)

Regístrense los resultados de los ensayos de conformidad con el cuadro del ensayo 1.

2.1.1.4.2. Autonomías de los VEP. Autonomía eléctrica pura (si procede)

Ensayo 1

PER (km)	Low	Medium	High	Extra High	Urbana	Combinado
Valores calculados PER						
Valor declarado	—	—	—	—	—	

Ensayo 2 (si procede)

Regístrense los resultados de los ensayos de conformidad con el cuadro del ensayo 1.

Ensayo 3 (si procede)

Regístrense los resultados de los ensayos de conformidad con el cuadro del ensayo 1.

Conclusión

PER (km)	Urbana	Combinada
Promediado PER		
Valores finales PER		

▼ **M3**

2.1.1.5. CONSUMO ELÉCTRICO (SI PROCEDE)

2.1.1.5.1. Consumo eléctrico de los VEH-CCE (si procede)

2.1.1.5.1.1. Consumo eléctrico (EC)

EC (Wh/km)	Low	Medium	High	Extra High	Urbano	Combinado
Valores finales EC						

2.1.1.5.1.2. Consumo eléctrico en la condición de consumo de carga ponderado por UF

Ensayo 1

$EC_{AC,CD}$ (Wh/km)	Combinado
Valor calculado $EC_{AC,CD}$	

Ensayo 2 (si procede)

Regístrense los resultados de los ensayos de conformidad con el cuadro del ensayo 1.

Ensayo 3 (si procede)

Regístrense los resultados de los ensayos de conformidad con el cuadro del ensayo 1.

Conclusión (en su caso)

$EC_{AC,CD}$ (Wh/km)	Combinado
Promediado $EC_{AC,CD}$	
Valor final	

2.1.1.5.1.3. Consumo eléctrico ponderado por UF

Ensayo 1

$EC_{AC,weighted}$ (Wh)	Combinado
Valor calculado $EC_{AC,weighted}$	

Ensayo 2 (si procede)

Regístrense los resultados de los ensayos de conformidad con el cuadro del ensayo 1.

Ensayo 3 (si procede)

Regístrense los resultados de los ensayos de conformidad con el cuadro del ensayo 1.

Conclusión (en su caso)

$EC_{AC,weighted}$ (Wh/km)	Combinado
Promediado $EC_{AC,weighted}$	
Valor final	

▼ **M3**

2.1.1.5.1.4. Información para la conformidad de la producción

	Combinado
Consumo eléctrico (Wh/km) $EC_{DC,CD,COP}$	
$AF_{EC,AC,CD}$	

2.1.1.5.2. Consumo eléctrico de los VEP (si procede)

Ensayo 1

EC (Wh/km)	Urbano	Combinado
Valores calculados EC		
Valor declarado	—	

Ensayo 2 (si procede)

Regístrese los resultados de los ensayos de conformidad con el cuadro del ensayo 1.

Ensayo 3 (si procede)

Regístrese los resultados de los ensayos de conformidad con el cuadro del ensayo 1.

EC (Wh/km)	Low	Medium	High	Extra High	Urbano	Combinado
Promediado EC						
Valores finales EC						

Información para la conformidad de la producción

	Combinado
Consumo eléctrico (Wh/km) $EC_{DC,COP}$	
AF_{EC}	

2.1.2. *VEHÍCULO «LOW» (SI PROCEDE)*

Repítase el punto 2.1.1.

2.1.3. *VEHÍCULO M (SI PROCEDE)*

Repítase el punto 2.1.1.

2.1.4. *VALORES FINALES DE LAS EMISIONES DE REFERENCIA (SI PROCEDE)*

Contaminantes	CO	THC (a)	NMHC (a)	NO _x	THC+NO _x (b)	PM	PN
	(mg/km)	(mg/km)	(mg/km)	(mg/km)	(mg/km)	(mg/km)	(#.10 ¹¹ /km)
Valores máximos ⁽³⁾							

⁽³⁾ Para cada contaminante en todos los resultados de los ensayos de VH, VL (si procede) y VM (si procede)

▼ **M3****2.2. Ensayo de Tipo 2 (a)**

Incluidos los datos de emisiones exigidos en el ensayo de aptitud para la circulación

Ensayo	CO (% vol.)	Lambda (°)	Velocidad del motor (min ⁻¹)	Temperatura del aceite (°C)
Ralentí		—		
Ralentí alto				

(°) Táchese lo que no proceda (en algunos casos no es necesario tachar nada, si más de una opción es aplicable).

2.3. Ensayo de Tipo 3 (a)

Emisiones de gases del cárter en la atmósfera: ninguna

2.4. Ensayo de Tipo 4 (a)

Identificador de la familia	:	
Véanse las actas.	:	

2.5. Ensayo de Tipo 5

Identificador de la familia	:	
Véanse las actas de la familia de durabilidad.	:	
Ciclo de tipo 1/I para los ensayos de las emisiones de referencia	:	anexo XXI, subanexo 4, o Reglamento n.º 83 de la CE-PE (3)

(3) Indíquese lo que proceda.

2.6. Ensayo de RDE

Número de la familia de RDE	:	MSxxxx
Véanse las actas de la familia.	:	

2.7. Ensayo de Tipo 6 (a)

Identificador de la familia	:	
Fecha de los ensayos	:	(día/mes/año)
Lugar de los ensayos	:	
Método de ajuste del dinamómetro de chasis	:	desaceleración libre (referencia de la resistencia al avance en carretera)
Masa de inercia (kg)	:	
Si hay desviación respecto al vehículo de tipo 1	:	
Neumáticos	:	
Marca	:	
Tipo	:	
Dimensiones (delanteros/traseros)	:	
Circunferencia dinámica (m)	:	
Presión de los neumáticos (kPa)	:	

▼ **M3**

Contaminantes		CO (g/km)	HC (g/km)
Ensayo	1		
	2		
	3		
Media			
Límite			

2.8. **Sistema de diagnóstico a bordo**

Identificador de la familia	:	
Véanse las actas de la familia.	:	

2.9. **Ensayo de opacidad de los humos (b)**2.9.1. *ENSAYO DE VELOCIDAD CONSTANTE*

Véanse las actas de la familia.	:	
---------------------------------	---	--

2.9.2. *ENSAYO DE ACELERACIÓN LIBRE*

Valor de absorción medido (m ⁻¹)	:	
Valor de absorción corregido (m ⁻¹)	:	

2.10. **Potencia del motor**

Véanse las actas o el número de homologación.	:	
---	---	--

2.11. **Información sobre la temperatura relativa al vehículo «high» (VH)**

Enfoque del caso más desfavorable de enfriamiento del vehículo	:	si/no (?)
Familia de ATCT compuesta de una única familia de interpolación	:	si/no (?)
Temperatura del refrigerante del motor al final del tiempo de estabilización (°C)	:	
Temperatura media de la zona de estabilización durante las últimas 3 horas (°C)	:	
Diferencia entre la temperatura final del refrigerante del motor y la temperatura media de la zona de estabilización de las últimas 3 horas Δ_{T_ATCT} (°C)	:	
Tiempo mínimo de estabilización t_{soak_ATCT} (s)	:	

▼ M3

Emplazamiento del sensor de temperatura	:	
Temperatura del motor medida	:	aceite/refrigerante

⁽⁷⁾ En caso afirmativo, las seis últimas filas no son aplicables.

▼ **M3***Anexos del acta de ensayo*

(no aplicable al ensayo de ATCT ni a los VEP)

1. Todos los datos de entrada para la herramienta de correlación, que figuran en el punto 2.4 del anexo I de los Reglamentos de Ejecución (UE) 2017/1152 y (UE) 2017/1153 (Reglamentos de correlación)

y

referencia del expediente de entrada: ...

2. Archivo de correlación completo al que se refiere el punto 3.1.1.2 del anexo I de los Reglamentos de Ejecución (UE) 2017/1152 y (UE) 2017/1153:
3. Vehículos ICE puros y VEH-SCE

Resultados de la correlación del NEDC		Vehículo «High»	Vehículo «Low»
Valor declarado de CO ₂ en el NEDC		xxx,xx	xxx,xx
Resultado de CO ₂ del CO ₂ MPAS (incluido Ki)		xxx,xx	xxx,xx
Resultado de CO ₂ en un doble ensayo o un ensayo aleatorio (incluido Ki)		xxx,xx	xxx,xx
Número de comprobación aleatoria			
Decisión aleatoria			
Factor de desviación (valor o no aplicable)			
Factor de verificación (0/1/no aplicable)			
Valor declarado confirmado por (CO ₂ MPAS / doble ensayo)			
► C3 Resultado de CO ₂ del CO ₂ MPAS (excluido Ki) ◀	urbano		
	extraurbano		
	combinado		

Resultados de las mediciones físicas

		Ensayo 1	dd/mm/aaaa	dd/mm/aaaa
Fecha de los ensayos:	Ensayo 1			
	Ensayo 2			
	Ensayo 3			
Emisiones de CO ₂ combinadas	Ensayo 1	urbanas	xxx,xxx	xxx,xxx
		extraurbanas	xxx,xxx	xxx,xxx
		combinadas	xxx,xxx	xxx,xxx
	Ensayo 2	urbanas		
		extraurbanas		
		combinadas		

▼ M3

Resultados de la correlación del NEDC			Vehículo «High»	Vehículo «Low»
	Ensayo 3	urbanas		
		extraurbanas		
		combinadas		
Ki CO ₂			1,xxxx	
Emisiones de CO ₂ combinadas, incluido Ki	Media	combinadas		
Comparación con el valor declarado (media declarada) / % declarado				
Valores de resistencia al avance en carretera para los ensayos				
f ₀ (N)			x,x	x,x
f ₁ (N/(km/h))			x,xxx	x,xxx
f ₂ (N/(km/h) ²)			x,xxxxx	x,xxxxx
Clase de inercia (kg)				
Resultados finales				
NEDC CO ₂ [g/km]	urbana		xxx,xx	xxx,xx
	extraurbana		xxx,xx	xxx,xx
	combinada		xxx,xx	xxx,xx
NEDC FC [l/100 km]	urbana		x,xxx	x,xxx
	extraurbana		x,xxx	x,xxx
	combinada		x,xxx	x,xxx

4. Resultados de los ensayos de VEH-CCE

4.1. Vehículo «High»

4.1.1. Emisiones máxicas de CO₂ de los VEH-CCE

Emisión de CO ₂ (g/km)	Combinada (incluido Ki)
Ki CO ₂	1,xxxx
M _{CO2,NEDC_H,test,condition A}	
M _{CO2,NEDC_H,test,condition B}	
M _{CO2,NEDC_H,test,weighted}	

4.1.2. Consumo de energía eléctrica de los VEH-CCE

Consumo de energía eléctrica (Wh/km)	Combinado
EC _{NEDC_H,test,condition A}	
EC _{NEDC_H,test,condition B}	
EC _{NEDC_H,test,weighted}	

▼ **M3**

4.1.3. Consumo de combustible (l/100 km)

Consumo de combustible l/100 km	Combinado
$FC_{NEDC_L,test,condition\ A}$	
$FC_{NEDC_L,test,condition\ B}$	
$FC_{NEDC_L,test,weighted}$	

4.2. Vehículo «Low» (si procede)

4.2.1. Emisiones másicas de CO₂ de los VEH-CCE

Emisión de CO ₂ (g/km)	Combinada (incluido Ki)
Ki CO ₂	1,xxxx
$M_{CO2,NEDC_L,test,condition\ A}$	
$M_{CO2,NEDC_L,test,condition\ B}$	
$M_{CO2,NEDC_L,test,weighted}$	

4.2.2. Consumo de energía eléctrica de los VEH-CCE

Consumo de energía eléctrica (Wh/km)	Combinado
$EC_{NEDC_L,test,condition\ A}$	
$EC_{NEDC_L,test,condition\ B}$	
$EC_{NEDC_L,test,weighted}$	

4.2.3. Consumo de combustible (l/100 km)

Consumo de combustible l/100 km	Combinado
$FC_{NEDC_L,test,condition\ A}$	
$FC_{NEDC_L,test,condition\ B}$	
$FC_{NEDC_L,test,weighted}$	

▼ **M3**

PARTE II

La información que figura a continuación, cuando proceda, son los datos mínimos exigidos en el ensayo de ATCT.

Número de ACTA

SOLICITANTE			
Fabricante			
ASUNTO	...		
Identificadores de la familia de resistencia al avance en carretera	:		
Identificadores de la familia de interpolación	:		
Identificadores de ATCT	:		
Objeto sometido a los ensayos			
	Marca	:	
	Identificador IP	:	
CONCLUSIÓN	El objeto sometido a los ensayos cumple los requisitos mencionados en el asunto.		

LUGAR,	DD/MM/AAAA
--------	------------

Observaciones generales:

Si existen varias opciones (referencias), debe describirse en el acta de ensayo la opción ensayada.

Si no, puede ser suficiente una única referencia a la ficha de características al inicio del acta de ensayo.

El servicio técnico puede incluir información adicional.

- a) Específica de los motores de encendido por chispa
- b) Específica de los motores de encendido por compresión

1. DESCRIPCIÓN DEL VEHÍCULO SOMETIDO A ENSAYO**1.1. GENERALIDADES**

Números del vehículo	:	Número de prototipo y VIN
Categoría	:	
Número de asientos, incluido el del conductor	:	
Carrocería	:	
Ruedas motrices	:	

▼ **M3**

1.1.1. Arquitectura del tren de potencia

Arquitectura del tren de potencia	:	ICE puro, híbrido, eléctrico o pila de combustible
-----------------------------------	---	--

1.1.2. MOTOR DE COMBUSTIÓN INTERNA (si procede)

Si hay más de un motor de combustión interna (ICE), repítase el punto.

Marca	:						
Tipo	:						
Principio de funcionamiento	:	dos/cuatro tiempos					
Número de cilindros y disposición	:	...					
Cilindrada del motor (cm ³)	:						
Velocidad de ralentí del motor (min ⁻¹)	:	±					
Velocidad de ralentí elevada (min ⁻¹) (a)	:	±					
Potencia del motor asignada	:	<table border="1"> <tr> <td></td> <td>kW</td> <td>At</td> <td></td> <td>rpm</td> </tr> </table>		kW	At		rpm
	kW	At		rpm			
Par máximo neto	:	<table border="1"> <tr> <td></td> <td>Nm</td> <td>At</td> <td></td> <td>rpm</td> </tr> </table>		Nm	At		rpm
	Nm	At		rpm			
Lubricante del motor	:	marca y tipo					
Sistema de refrigeración	:	Tipo: aire/agua/aceite					
Aislamiento	:	material, cantidad, ubicación, volumen y peso					

1.1.3. COMBUSTIBLE DE ENSAYO para el ensayo de tipo 1 (si procede)

Si hay más de un combustible de ensayo, repítase el punto.

Marca	:	
Tipo	:	gasolina E10, gasóleo B7, GLP, GN, ...
Densidad a 15 °C	:	
Contenido de azufre	:	Solo en el caso del gasóleo B7 y la gasolina E10
Anexo IX	:	
Número de lote	:	
Factores de Willans (para ICE) de la emisión de CO ₂ (gCO ₂ /MJ)	:	

▼ **M3**

1.1.4. SISTEMA DE ALIMENTACIÓN DE COMBUSTIBLE (si procede)

Si hay más de un sistema de alimentación de combustible, repítase el punto.

Inyección directa	:	sí/no o descripción
Tipo de combustible del vehículo	:	Monocombustible/bicombustible/flexifuel
Unidad de control		
Referencia de la pieza	:	Igual que en la ficha de características
Ensayo de <i>software</i>	:	Lectura mediante instrumento de exploración, por ejemplo
Caudalímetro de aire	:	
Cuerpo de mariposas	:	
Sensor de presión	:	
Bomba de inyección	:	
Inyectores	:	

1.1.5. SISTEMA DE ADMISIÓN (si procede)

Si hay más de un sistema de admisión, repítase el punto.

Sobrealimentador	:	sí/no marca y tipo ⁽¹⁾
Cambiador de calor	:	sí/no tipo (aire/aire – aire/agua) ⁽¹⁾
Filtro de aire (elemento) ⁽¹⁾	:	marca y tipo
Silenciador de admisión ⁽¹⁾	:	marca y tipo

1.1.6. SISTEMA DE ESCAPE Y SISTEMA ANTIEVAPORACIONES (si procede)

Si hay más de uno, repítase el punto.

Primer convertidor catalítico	:	marca y referencia ⁽¹⁾ principio: tres vías / oxidante / reducción de NO _x / sistema de almacenamiento de NO _x / reducción selectiva por catalizador ...
Segundo convertidor catalítico	:	marca y referencia ⁽¹⁾ principio: tres vías / oxidante / reducción de NO _x / sistema de almacenamiento de NO _x / reducción selectiva por catalizador ...
Filtro de partículas depositadas	:	con / sin / no procede catalizado: sí/no marca y referencia ⁽¹⁾
Referencia y posición de los sensores de oxígeno	:	antes del catalizador / después del catalizador
Inyección de aire	:	con / sin / no procede

▼ M3

EGR	:	con / sin / no procede refrigerada / no refrigerada alta/baja presión
Sistema de control de las emisiones de evaporación	:	con / sin / no procede
Referencia y posición de los sensores de NO _x	:	antes /después
Descripción general ⁽¹⁾	:	

1.1.7. DISPOSITIVO DE ALMACENAMIENTO DE CALOR (si procede)

Si hay más de un sistema de almacenamiento de calor, repítase el punto.

Dispositivo de almacenamiento de calor	:	sí/no
Capacidad calorífica (entalpía almacenada J)	:	
Tiempo de liberación de calor (s)	:	

1.1.8. TRANSMISIÓN (en su caso)

Si hay más de una transmisión, repítase el punto.

Caja de cambios	:	manual / automática / variación continua
Procedimiento de cambio de marcha		
Modo predominante	:	sí/no normal / tracción / eco /...
Mejor modo respecto a las emisiones de CO ₂ y al consumo de combustible (en su caso)	:	
Peor modo respecto a las emisiones de CO ₂ y al consumo de combustible (en su caso)	:	
Unidad de control	:	
Lubricante de la caja de cambios	:	marca y tipo
Neumáticos		
Marca	:	
Tipo	:	
Dimensiones (delanteros/traseros)	:	
Circunferencia dinámica (m)	:	
Presión de los neumáticos (kPa)	:	

Relaciones de transmisión (R.T.), relaciones primarias (R.P.) y [velocidad del vehículo (km/h)] / [velocidad del motor (1 000 [min⁻¹])] (V₁₀₀₀) para cada una de las relaciones de la caja de cambios (R.B.).

▼ **M3**

R.B.	R.P.	R.T.	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 ELÉCTRICA (si procede)

Si hay más de una máquina eléctrica, repítase el punto.

Marca	:	
Tipo	:	
Potencia de pico (kW)	:	

1.1.10. REESS DE TRACCIÓN (si procede)

Si hay más de un REESS de tracción, repítase el punto.

Marca	:	
Tipo	:	
Capacidad (Ah)	:	
Tensión nominal (V)	:	

1.1.11. ELECTRÓNICA DE POTENCIA (si procede)

Puede haber más de una electrónica de potencia (convertidor de propulsión, sistema de baja tensión o cargador).

Marca	:	
Tipo	:	
Potencia (kW)	:	

1.2. DESCRIPCIÓN DEL VEHÍCULO

1.2.1. MASA

Masa de ensayo del VH (kg)	:	
----------------------------	---	--

▼ M3

1.2.2. PARÁMETROS DE RESISTENCIA AL AVANCE EN CARRETERA

f_0 (N)	:	
f_1 (N/(km/h))	:	
f_2 (N/(km/h) ²)	:	
f_{2_TReg} (N/(km/h) ²)	:	
Demanda de energía del ciclo (J)	:	
Referencia al acta de ensayo de resistencia al avance en carretera	:	
Identificador de la familia de resistencia al avance en carretera	:	

1.2.3. PARÁMETROS DE SELECCIÓN DEL CICLO

Ciclo (sin reducción)	:	Clase 1/2/3a/3b
Relación entre potencia asignada y masa en orden de marcha (PMR)(W/kg)	:	(si procede)
Proceso de velocidad limitada utilizado durante la medición	:	sí/no
Velocidad máxima del vehículo (km/h)	:	
Reducción (en su caso)	:	sí/no
Factor de reducción fdsc	:	
Distancia del ciclo (m)	:	
Velocidad constante (en el caso del procedimiento de ensayo abreviado)	:	si procede

1.2.4. PUNTO DE CAMBIO DE MARCHA (EN SU CASO)

Versión del cálculo del cambio de marchas	:	[indicar la modificación aplicable del Reglamento (UE) 2017/1151]
Cambio de marcha	:	Marcha media para $v \geq 1$ km/h, redondeada al cuarto decimal
nmin drive		
Primera	:	...min ⁻¹
Primera a segunda	:	...min ⁻¹
Segunda hasta parada	:	...min ⁻¹
Segunda	:	...min ⁻¹
Tercera en adelante	:	...min ⁻¹
Se excluye la primera	:	sí/no
n_95_high para cada marcha	:	...min ⁻¹
n_min_drive_set para las fases de aceleración / velocidad constante (n_min_drive_up)	:	...min ⁻¹

▼ M3

n_min_drive_set para las fases de desaceleración (n_min_drive_down)	:	...min ⁻¹
t_start_phase	:	...s
n_min_drive_start	:	...min ⁻¹
N_min_drive_up_start	:	...min ⁻¹
Utilización de ASM	:	sí/no
Valores de ASM	:	

2. RESULTADOS DE LOS ENSAYOS

Método de ajuste del dinamómetro de chasis	:	Rondas fijas / iterativo / alternativo con su propio ciclo de calentamiento
Dinamómetro en modo de tracción a dos ruedas / cuatro ruedas	:	Tracción a dos ruedas / Tracción a cuatro ruedas
En el modo de tracción a dos ruedas, el eje no motor giraba	:	sí/no/no aplicable
Modo de funcionamiento en dinamómetro	:	sí/no
Modo de desaceleración libre	:	sí/no

2.1. ENSAYO A 14 °C

Fecha de los ensayos	:	(día/mes/año)
Lugar del ensayo	:	
Altura del borde inferior del ventilador de refrigeración respecto del suelo (cm)	:	
Posición lateral del centro del ventilador (si se ha modificado a petición del fabricante)	:	en la línea central del vehículo /...
Distancia desde la parte frontal del vehículo (cm)	:	
IWR: <i>Inertial Work Rating</i> (índice de inercia) (%)	:	x,x
RMSSE: <i>Root Mean Squared Speed Error</i> (error cuadrático medio de la velocidad) (km/h)	:	x,xx
Descripción de la desviación aceptada del ciclo de conducción	:	Accionamiento a fondo del pedal del acelerador

2.1.1. Emisiones contaminantes de los vehículos con un motor de combustión como mínimo, de los VEH-SCE y de los VEH-CCE en la condición de mantenimiento de carga

Contaminantes	CO	THC (a)	NMHC (a)	NO _x	THC+NO _x (b)	Partículas depositadas	Número de partículas suspendidas
	(mg/km)	(mg/km)	(mg/km)	(mg/km)	(mg/km)	(mg/km)	(#.10 ¹¹ /km)
Valores medidos							
Valores límite							

2.1.2. Emisión de CO₂ de los vehículos con un motor de combustión como mínimo, de los VEH-SCE y de los VEH-CCE en caso de ensayo en la condición de mantenimiento de carga

▼ M3

Emisión de CO ₂ (g/km)	Low	Medium	High	Extra High	Combinada
Valor medido $M_{CO_2,p,1}$					—
Valor corregido de la velocidad y la distancia medidas $M_{CO_2,p,1b} / M_{CO_2,e,2}$					
Coefficiente de corrección del RCB (²)					
$M_{CO_2,p,3} / M_{CO_2,e,3}$					

(²) Corrección contemplada en el apéndice 2 del subanexo 6 del anexo XXI del presente Reglamento para los vehículos ICE, K_{CO_2} para los VEH

2.2. ENSAYO A 23 °C

Apórtese la información o hágase referencia al acta del ensayo de tipo 1

Fecha de los ensayos	:	(día/mes/año)
Lugar del ensayo	:	
Altura del borde inferior del ventilador de refrigeración respecto del suelo (cm)	:	
Posición lateral del centro del ventilador (si se ha modificado a petición del fabricante)	:	en la línea central del vehículo /...
Distancia desde la parte frontal del vehículo (cm)	:	
IWR: <i>Inertial Work Rating</i> (índice de inercia) (%)	:	x,x
RMSSE: <i>Root Mean Squared Speed Error</i> (error cuadrático medio de la velocidad) (km/h)	:	x,xx
Descripción de la desviación aceptada del ciclo de conducción	:	Accionamiento a fondo del pedal del acelerador

2.2.1. Emisiones contaminantes de los vehículos con un motor de combustión como mínimo, de los VEH-SCE y de los VEH-CCE en la condición de mantenimiento de carga

Contaminantes	CO	THC (a)	NMHC (a)	NO _x	THC+NO _x (b)	Partículas depositadas	Número de partículas suspendidas
	(mg/km)	(mg/km)	(mg/km)	(mg/km)	(mg/km)	(mg/km)	(#.10 ¹¹ /km)
Valores finales							
Valores límite							

2.2.2. Emisión de CO₂ de los vehículos con un motor de combustión como mínimo, de los VEH-SCE y de los VEH-CCE en caso de ensayo en la condición de mantenimiento de carga

Emisión de CO ₂ (g/km)	Low	Medium	High	Extra High	Combinada
Valor medido $M_{CO_2,p,1}$					—
Valor corregido de la velocidad y la distancia medidas $M_{CO_2,p,1b} / M_{CO_2,e,2}$					
Coefficiente de corrección del RCB (²)					
$M_{CO_2,p,3} / M_{CO_2,e,3}$					

(²) Corrección contemplada en el apéndice 2 del subanexo 6 del anexo XXI del presente Reglamento para los vehículos ICE, y en el apéndice 2 del subanexo 8 del anexo XXI del Reglamento (UE) 2017/1151 para los VEH (K_{CO_2})

▼ **M3**

2.3. CONCLUSIÓN

Emisión de CO ₂ (g/km)	Combinada
ATCT (14 °C) M _{CO2,Treg}	
Tipo 1 (23 °C) M _{CO2,23°}	
Factor de corrección de la familia (FCF)	

2.4. INFORMACIÓN SOBRE LA TEMPERATURA del vehículo de referencia tras el ensayo a 23 °C

Enfoque del caso más desfavorable de enfriamiento del vehículo	:	sí/no ⁽³⁾
Familia de ATCT compuesta de una única familia de interpolación	:	sí/no ⁽³⁾
Temperatura del refrigerante del motor al final del tiempo de estabilización (°C)	:	
Temperatura media de la zona de estabilización durante las últimas 3 horas (°C)	:	
Diferencia entre la temperatura final del refrigerante del motor y la temperatura media de la zona de estabilización de las últimas 3 horas Δ_{T_ATCT} (°C)	:	
Tiempo mínimo de estabilización t_{soak_ATCT} (s)	:	
Emplazamiento del sensor de temperatura	:	
Temperatura del motor medida	:	aceite/refrigerante

⁽³⁾ En caso afirmativo, las seis últimas filas no son aplicables.

▼ **M3***Apéndice 8b***Acta de ensayo de la resistencia al avance en carretera**

La información que figura a continuación, cuando proceda, es el mínimo de datos necesarios para el ensayo de determinación de la resistencia al avance en carretera.

Número de ACTA

SOLICITANTE		
Fabricante		
ASUNTO	Determinación de la resistencia al avance en carretera del vehículo / ...	
Identificadores de la familia de resistencia al avance en carretera	:	

Objeto sometido a los ensayos

	Marca	:	
	Tipo	:	
CONCLUSIÓN	El objeto sometido a los ensayos cumple los requisitos mencionados en el asunto.		

LUGAR,	DD/MM/AAAA
--------	------------

1. VEHÍCULOS EN CUESTIÓN

Marcas en cuestión	:	
Tipos en cuestión	:	
Denominación comercial	:	
Velocidad máxima (km/h)	:	
Ejes motores	:	

2. DESCRIPCIÓN DE LOS VEHÍCULOS SOMETIDOS A ENSAYO

Si no hay interpolación: describese el vehículo que presente las peores condiciones (en cuanto a la demanda de energía).

2.1. Método de túnel aerodinámico

En combinación con	:	Dinamómetro de cinta rodante / Dinamómetro de chasis
--------------------	---	---

▼ **M3**

2.1.1. Generalidades

	Túnel aerodinámico		Dinamómetro	
	H _R	L _R	H _R	L _R
Marca				
Tipo				
Versión				
Demanda de energía del ciclo en un WLTC completo de clase 3 (kJ)				
Desviación de la serie de producción	—	—		
Kilometraje (km)	—	—		

O (en el caso de una familia de matrices de resistencia al avance en carretera):

Marca	:	
Tipo	:	
Versión	:	
Demanda de energía del ciclo en un WLTC completo (kJ)	:	
Desviación de la serie de producción	:	
Kilometraje (km)	:	

2.1.2. Masas

	Dinamómetro	
	H _R	L _R
Masa de ensayo (kg)		
Masa media m_{av} (kg)		
Valor de m_r (kg por eje)		
Vehículo de categoría M: proporción de la masa del vehículo en orden de marcha sobre el eje delantero (%)		
Vehículo de categoría N: distribución del peso (kg o %)		

O (en el caso de una familia de matrices de resistencia al avance en carretera):

Masa de ensayo (kg)	:	
Masa media m_{av} (kg)	:	(media antes y después del ensayo)

▼ **M3**

Masa máxima en carga técnicamente admisible	:	
Media aritmética calculada de la masa del equipamiento opcional	:	
Vehículo de categoría M: proporción de la masa del vehículo en orden de marcha sobre el eje delantero (%)	:	
Vehículo de categoría N: distribución del peso (kg o %)	:	

2.1.3. Neumáticos

	Túnel aerodinámico		Dinamómetro	
	H _R	L _R	H _R	L _R
Designación del tamaño				
Marca				
Tipo				
Resistencia a la rodadura				
Delanteros (kg/t)	—	—		
Traseros (kg/t)	—	—		
Presión de los neumáticos				
Delanteros (kPa)	—	—		
Traseros (kPa)	—	—		

O (en el caso de una familia de matrices de resistencia al avance en carretera):

Designación del tamaño	
Marca	:
Tipo	:
Resistencia a la rodadura	
Delanteros (kg/t)	:
Traseros (kg/t)	:
Presión de los neumáticos	
Delanteros (kPa)	:
Traseros (kPa)	:

▼ **M3**

2.1.4. Carrocería

	Túnel aerodinámico	
	H _R	L _R
Tipo	AA/AB/AC/ AD/AE/AF BA/BB/BC/ BD	
Versión		
Dispositivos aerodinámicos		
Partes aerodinámicas de la carrocería móviles	sí/no, y enumeréense si procede	
Lista de opciones aerodinámicas instaladas		
Delta ($C_D \times A_f$) _{LH} en comparación con H _R (m ²)	—	

O (en el caso de una familia de matrices de resistencia al avance en carretera):

Descripción de la forma de la carrocería	:	Caja cuadrada (si no puede determinarse una forma de la carrocería representativa de un vehículo completo)
Área frontal A _f (m ²)	:	

2.2. EN CARRETERA

2.2.1. Generalidades

	H _R	L _R
Marca		
Tipo		
Versión		
Demanda de energía del ciclo en un WLTC completo de clase 3 (kJ)		
Desviación de la serie de producción		
Kilometraje		

O (en el caso de una familia de matrices de resistencia al avance en carretera):

Marca	:	
Tipo	:	
Versión	:	
Demanda de energía del ciclo en un WLTC completo (kJ)	:	
Desviación de la serie de producción	:	
Kilometraje (km)	:	

▼ **M3**

2.2.2. Masas

	H _R	L _R
Masa de ensayo (kg)		
Masa media m _{av} (kg)		
Valor de m _r (kg por eje)		
Vehículo de categoría M: proporción de la masa del vehículo en orden de marcha sobre el eje delantero (%)		
Vehículo de categoría N: distribución del peso (kg o %)		

O (en el caso de una familia de matrices de resistencia al avance en carretera):

Masa de ensayo (kg)	:	
Masa media m _{av} (kg)	:	(media antes y después del ensayo)
Masa máxima en carga técnicamente admisible	:	
Media aritmética calculada de la masa del equipamiento opcional	:	
Vehículo de categoría M: proporción de la masa del vehículo en orden de marcha sobre el eje delantero (%)		
Vehículo de categoría N: distribución del peso (kg o %)		

2.2.3. Neumáticos

	H _R	L _R
Designación del tamaño		
Marca		
Tipo		
Resistencia a la rodadura		
Delanteros (kg/t)		
Traseros (kg/t)		
Presión de los neumáticos		
Delanteros (kPa)		
Traseros (kPa)		

▼ **M3**

O (en el caso de una familia de matrices de resistencia al avance en carretera):

Designación del tamaño	:	
Marca	:	
Tipo	:	
Resistencia a la rodadura		
Delanteros (kg/t)	:	
Traseros (kg/t)	:	
Presión de los neumáticos		
Delanteros (kPa)	:	
Traseros (kPa)	:	

2.2.4. Carrocería

	H _R	L _R
Tipo	AA/AB/AC/ AD/AE/AF BA/BB/BC/ BD	
Versión		
Dispositivos aerodinámicos		
Partes aerodinámicas de la carrocería móviles	sí/no, y enumerarse si procede	
Lista de opciones aerodinámicas instaladas		
Delta ($C_D \times A_f$) _{LH} en comparación con H _R (m ²)	—	

O (en el caso de una familia de matrices de resistencia al avance en carretera):

Descripción de la forma de la carrocería	:	Caja cuadrada (si no puede determinarse una forma de la carrocería representativa de un vehículo completo)
Área frontal A _f (m ²)	:	

2.3. TREN DE POTENCIA

2.3.1. Vehículo «High»

Código del motor	:	
Tipo de transmisión	:	manual, automática, CVT
Modelo de transmisión (códigos del fabricante)	:	(asignación de par y n.º de embragues a que deben incluirse en la ficha de características)

▼ **M3**

Modelos de transmisión cubiertos (códigos del fabricante)	:			
Velocidad rotacional del motor dividida por la velocidad del vehículo	:	Marcha	Relación de marchas	Relación N/V
		1. ^a	1/..	
		2. ^a	1..	
		3. ^a	1/..	
		4. ^a	1/..	
		5. ^a	1/..	
		6. ^a	1/..	
		..		
		..		
Máquinas eléctricas, conectadas en la posición N	:	n.a. (no hay máquina eléctrica o no hay modo de desaceleración libre)		
Tipo y número de máquinas eléctricas	:	tipo de construcción: asíncrona/síncrona...		
Tipo de refrigerante	:	aire, líquido ...		

2.3.2. Vehículo «Low»

Repítase el punto 2.3.1 con datos del VL.

2.4. RESULTADOS DE LOS ENSAYOS

2.4.1. Vehículo «High»

Fechas de los ensayos	:	dd/mm/aaaa (túnel aerodinámico) dd/mm/aaaa (dinamómetro) o dd/mm/aaaa (en carretera)
-----------------------	---	---

EN CARRETERA

Método de ensayo	:	desaceleración libre o método de medidores de par
Instalación (nombre / emplazamiento / referencia de la pista)	:	
Modo de desaceleración libre	:	sí/no
Alineación de las ruedas	:	Valores del ángulo de convergencia/divergencia y del ángulo de caída
Máxima velocidad de referencia (km/h)	:	
Anemometría	:	estacionaria o a bordo: influencia de la anemometría ($C_D \times A$), y si ha habido alguna corrección.
Número de divisiones	:	
Viento	:	media, picos y dirección, junto a la dirección de la pista de ensayo

▼ **M3**

Presión del aire	:	
Temperatura (valor medio)	:	
Corrección del viento	:	sí/no
Ajuste de la presión de los neumáticos	:	sí/no
Resultados brutos	:	Método de par: $c_0 =$ $c_1 =$ $c_2 =$ Método de desaceleración libre: f_0 f_1 f_2
Resultados finales	:	Método de par: $c_0 =$ $c_1 =$ $c_2 =$ y $f_0 =$ $f_1 =$ $f_2 =$ Método de desaceleración libre: $f_0 =$ $f_1 =$ $f_2 =$

O

MÉTODO DE TÚNEL AERODINÁMICO

Instalación (nombre / emplazamiento / referencia del dinamómetro)	:	
Cualificación de las instalaciones	:	Fecha y referencia del acta
Dinamómetro		
Tipo de dinamómetro	:	Dinamómetro de cinta rodante o de chasis
Método	:	Velocidades estabilizadas o método de desaceleración
Calentamiento	:	Calentamiento por dinamómetro o mediante conducción del vehículo
Corrección de la curva de los rodillos	:	(para dinamómetro de chasis, si procede)
Método de ajuste del dinamómetro de chasis	:	Rondas fijas / iterativo / alternativo con su propio ciclo de calentamiento
Coeficiente de resistencia aerodinámica medido, multiplicado por el área frontal	:	Velocidad (km/h)
	:	$C_D \times A$ (m ²)
	:	...
Resultado	:	$f_0 =$ $f_1 =$ $f_2 =$

▼ M3

O

FAMILIA DE MATRICES DE RESISTENCIA AL AVANCE EN CARRETERA

Método de ensayo	:	desaceleración libre o método de medidores de par
Instalación (nombre / emplazamiento / referencia de la pista)	:	
Modo de desaceleración libre	:	sí/no
Alineación de las ruedas	:	Valores del ángulo de convergencia/divergencia y del ángulo de caída
Máxima velocidad de referencia (km/h)	:	
Anemometría	:	estacionaria o a bordo: influencia de la anemometría ($C_D \times A$), y si ha habido alguna corrección.
Número de divisiones	:	
Viento	:	media, picos y dirección, junto a la dirección de la pista de ensayo
Presión del aire	:	
Temperatura (valor medio)	:	
Corrección del viento	:	sí/no
Ajuste de la presión de los neumáticos	:	sí/no
Resultados brutos	:	Método de par: $c_{0r} =$ $c_{1r} =$ $c_{2r} =$ Método de desaceleración libre: $f_{0r} =$ $f_{1r} =$ $f_{2r} =$
Resultados finales	:	Método de par: $c_{0r} =$ $c_{1r} =$ $c_{2r} =$ y f_{0r} (calculado para el vehículo H_M) = f_{2r} (calculado para el vehículo H_M) = f_{0r} (calculado para el vehículo L_M) = f_{2r} (calculado para el vehículo L_M) = Método de desaceleración libre: f_{0r} (calculado para el vehículo H_M) = f_{2r} (calculado para el vehículo H_M) = f_{0r} (calculado para el vehículo L_M) = f_{2r} (calculado para el vehículo L_M) =

▼ **M3**

O

MÉTODO DE TÚNEL AERODINÁMICO PARA MATRICES DE RESISTENCIA AL AVANCE EN CARRETERA

Instalación (nombre / emplazamiento / referencia del dinamómetro)	:		
Cualificación de las instalaciones	:	Fecha y referencia del acta	
Dinamómetro			
Tipo de dinamómetro	:	Dinamómetro de cinta rodante o de chasis	
Método	:	Velocidades estabilizadas o método de desaceleración	
Calentamiento	:	Calentamiento por dinamómetro o mediante conducción del vehículo	
Corrección de la curva de los rodillos	:	(para dinamómetro de chasis, si procede)	
Método de ajuste del dinamómetro de chasis	:	Rondas fijas / iterativo / alternativo con su propio ciclo de calentamiento	
Coeficiente de resistencia aerodinámica medido, multiplicado por el área frontal	:	Velocidad (km/h)	$C_D \times A$ (m ²)
	
	
Resultado	:	$f_{0r} =$ $f_{1r} =$ $f_{2r} =$ f_{0r} (calculado para el vehículo H_M) = f_{2r} (calculado para el vehículo H_M) = f_{0r} (calculado para el vehículo L_M) = f_{2r} (calculado para el vehículo L_M) =	

2.4.2. Vehículo «Low»

Repítase el punto 2.4.1 con datos del VL.

▼ **M3***Apéndice 8c***Modelo de hoja de ensayo**

La hoja de ensayo incluirá los datos del ensayo que se registran, pero que no se incluyen en ningún acta de ensayo.

Las hojas de ensayo serán conservadas por el servicio técnico o el fabricante durante al menos 10 años.

La información que figura a continuación, cuando proceda, es el mínimo de datos necesarios para las hojas de ensayo.

Información procedente del anexo XXI, subanexo 4, del Reglamento (UE) 2017/1151

Parámetros ajustables de alineación de las ruedas	:		
Coefficientes c_0 , c_1 y c_2	:	$c_0 =$ $c_1 =$ $c_2 =$	
Tiempos de desaceleración libre medidos en el dinamómetro de chasis	:	Velocidad de referencia (km/h)	Tiempos de desaceleración libre (s)
		130	
		120	
		110	
		100	
		90	
		80	
		70	
		60	
		50	
		40	
		30	
	20		
Para evitar que los neumáticos patinen, podrá colocarse peso adicional en o sobre el vehículo	:	peso (kg) sobre/en el vehículo	

▼ M3

Tiempos de desaceleración libre tras realizar el procedimiento de desaceleración libre del vehículo	:	Velocidad de referencia (km/h)	Tiempos de desaceleración libre (s)
		130	
		120	
		110	
		100	
		90	
		80	
		70	
		60	
		50	
		40	
		30	
		20	

Información procedente del anexo XXI, subanexo 5, del Reglamento (UE) 2017/1151

<u>Eficiencia del convertidor de NO_x</u>	:	(a) =
Concentraciones indicadas (a), (b), (c) y (d), y concentración cuando el analizador de NO _x está en el modo NO, de manera que el gas de calibración no pasa por el convertidor.		(b) =
		(c) =
		(d) =
		Concentración en modo NO =

Información procedente del anexo XXI, subanexo 6, del Reglamento (UE) 2017/1151

Distancia efectivamente recorrida por el vehículo	:	
Para vehículos provistos de transmisión de cambio manual, vehículos MT que no pueden seguir la curva del ciclo: Desviaciones del ciclo de conducción	:	
<u>Índices de la curva de conducción:</u> Los siguientes índices deberán calcularse con arreglo a la norma SAE J2951(revisada en enero de 2014):	:	
IWR: <i>Inertial Work Rating</i> (índice de inercia)	:	
RMSSE: <i>Root Mean Squared Speed Error</i> (error cuadrático medio de la velocidad)	:	
	:	
	:	
<u>Pesaje del filtro de muestreo de partículas depositadas</u>	:	
Filtro antes del ensayo	:	
Filtro tras el ensayo	:	
Filtro de referencia	:	
Contenido de cada compuesto, medido tras la estabilización del dispositivo de medición	:	

▼ **M3**

<u>Determinación del factor de regeneración</u>		
Número de ciclos D entre dos WLTC en los que tienen lugar eventos de regeneración	:	
Número de ciclos en los que se miden las emisiones n	:	
Medición de las emisiones másicas M'_{sij} para cada compuesto i en cada ciclo j	:	
<u>Determinación del factor de regeneración</u>	:	
Número de ciclos de ensayo aplicables d medidos para una regeneración completa	:	
<u>Determinación del factor de regeneración</u>		
Msi	:	
Mpi	:	
Ki	:	

Información procedente del anexo XXI, subanexo 6 bis, del Reglamento (UE) 2017/1151

<u>ATCT</u>	:	Valor fijado de temperatura = T_{reg} Valor de temperatura real $\pm 3\text{ °C}$ al principio del ensayo $\pm 5\text{ °C}$ durante el ensayo
Temperatura y humedad del aire de la cámara de ensayo medidas en la salida del ventilador de refrigeración del vehículo con una frecuencia mínima de 0,1 Hz		
Temperatura de la zona de estabilización medida de manera continua con una frecuencia mínima de 0,033 Hz	:	Valor fijado de temperatura = T_{reg} Valor de temperatura real $\pm 3\text{ °C}$ al principio del ensayo $\pm 5\text{ °C}$ durante el ensayo
Momento del traslado de la zona de preacondicionamiento a la zona de estabilización	:	≤ 10 minutos
Tiempo entre el final del ensayo de tipo 1 y el procedimiento de enfriamiento	:	≤ 10 minutos
Tiempo de estabilización medido, que deberá incluirse en todas las hojas de ensayo pertinentes.	:	Tiempo entre la medición de la temperatura final y el final del ensayo de tipo 1 a 23 °C

Información procedente del anexo VI del Reglamento (UE) 2017/1151

<u>Ensayos diurnos</u>	:	
Temperatura ambiente durante los dos ciclos diurnos (registrada al menos cada minuto)		
<u>Carga de la pérdida por bocanada del filtro</u>	:	
Temperatura ambiente durante el primer perfil de 11 horas (registrada al menos cada 10 minutos)		

▼ **M3**

Apéndice 8d

Acta del ensayo de emisiones de evaporación

La información que figura a continuación, cuando proceda, son los datos mínimos exigidos en el ensayo de emisiones de evaporación.

Número de ACTA

SOLICITANTE		
Fabricante		
ASUNTO	...	
Identificador de la familia de emisiones de evaporación	:	
Objeto sometido a los ensayos		
	Marca	:
CONCLUSIÓN	El objeto sometido a los ensayos cumple los requisitos mencionados en el asunto.	

LUGAR,	DD/MM/AAAA
--------	------------

El servicio técnico puede incluir información adicional.

1. DESCRIPCIÓN DEL VEHÍCULO «HIGH» SOMETIDO A ENSAYO

Números del vehículo	:	Número de prototipo y VIN
Categoría	:	

1.1. Arquitectura del tren de potencia

Arquitectura del tren de potencia	:	combustión interna, híbrido, eléctrico o pila de combustible
-----------------------------------	---	--

1.2. Motor de combustión interna

Si hay más de un motor de combustión interna (ICE), repítase el punto.

Marca	:	
Tipo	:	
Principio de funcionamiento	:	dos/cuatro tiempos
Número de cilindros y disposición	:	
Cilindrada del motor (cm ³)	:	
Sobrealimentado:	:	sí/no
Inyección directa	:	sí/no o descripción
Tipo de combustible del vehículo	:	Monocombustible/bicombustible/flexifuel
Lubricante del motor	:	Marca y tipo
Sistema de refrigeración	:	Tipo: aire/agua/aceite

▼ **M3**1.4. **Sistema de combustible**

Bomba de inyección	:	
Inyectores	:	
Depósito de combustible		
Capas	:	monocapa/multicapa
Material del depósito de combustible	:	metal / ...
Material de otras piezas del sistema de combustible	:	...
Sellado	:	sí/no
Capacidad nominal del depósito (l)	:	
Filtro		
Marca y tipo	:	
Tipo de carbón activo	:	
Volumen de carbón vegetal (l)	:	
Masa de carbón vegetal (g)	:	
BWC declarada (g)	:	xx,x

2. RESULTADOS DE LOS ENSAYOS

2.1. **Envejecimiento del filtro en banco**

Fecha de los ensayos	:	(día/mes/año)
Lugar del ensayo	:	
Acta de ensayo del envejecimiento del filtro	:	
Tasa de carga	:	
Especificación de los combustibles		
Marca	:	
Densidad a 15 °C (kg/m ³)	:	
Contenido de etanol (%)	:	
Número de lote	:	

2.2. **Determinación del factor de permeabilidad (PF)**

Fecha de los ensayos	:	(día/mes/año)
Lugar del ensayo	:	
Acta de ensayo del factor de permeabilidad	:	
Medición de hidrocarburos en la semana 3, HC _{3w} (mg/24 h)	:	xxx
Medición de hidrocarburos en la semana 20, HC _{20w} (mg/24 h)	:	xxx
Factor de permeabilidad, PF (mg/24 h)	:	xxx

▼ **M3**

En el caso de depósitos multicapa o depósitos metálicos

Factor de permeabilidad alternativo, PF (mg/24 h)	:	sí/no
---	---	-------

2.3. Ensayo de emisiones de evaporación

Fecha de los ensayos	:	(día/mes/año)
Lugar del ensayo	:	
Método de ajuste del dinamómetro de chasis	:	Rondas fijas / iterativo / alternativo con su propio ciclo de calentamiento
Modo de funcionamiento en dinamómetro	:	sí/no
Modo de desaceleración libre	:	sí/no

2.3.1. Masa

Masa de ensayo del VH (kg)	:	
----------------------------	---	--

2.3.2. Parámetros de la resistencia al avance en carretera

f_0 (N)	:	
f_1 (N/(km/h))	:	
f_2 (N/(km/h) ²)	:	

2.3.3. Ciclo y punto de cambio de marcha (en su caso)

Ciclo (sin reducción)	:	Clase 1/2/3
Cambio de marcha	:	Marcha media para $v \geq 1$ km/h, redondeada al cuarto decimal

2.3.4. Vehículo

Vehículo sometido a ensayo	:	VH o descripción
Kilometraje (km)	:	
Edad (semanas)	:	

2.3.5. Procedimiento de ensayo y resultados

Procedimiento de ensayo	:	Continuo (sistemas de depósito de combustible sellado) / Continuo (sistemas de depósito de combustible no sellado) / Separado (sistemas de depósito de combustible sellado)
Descripción de los periodos de estabilización (tiempo y temperatura)	:	
Valor de la carga de la pérdida por bocanada (g)	:	xx,x (si procede)

Ensayo de emisiones de evaporación	Estabilización en caliente M_{HS}	Primer ensayo diurno 24 h, M_{D1}	Segundo ensayo diurno 24 h, M_{D2}
Temperatura media (°C)		—	—
Emisiones de evaporación (g/ensayo)	x,xxx	x,xxx	x,xxx
Resultado final, $M_{HS} + M_{D1} + M_{D2} + (2 \times PF)$ (g/ensayo)		x,xx	
Límite (g/ensayo)		2,0	

▼B*ANEXO II***▼M3**

PARTE A

▼B**CONFORMIDAD EN CIRCULACIÓN**

1. INTRODUCCIÓN

▼M3

- 1.1. La presente parte se aplicará a los vehículos de la categoría M y de la categoría N1, clase I, sobre la base de tipos homologados hasta el 31 de diciembre de 2018 y matriculados hasta el 31 de agosto de 2019, y a los vehículos de la categoría N1, clases II y III, y de la categoría N2 sobre la base de tipos homologados hasta el 31 de agosto de 2019 y matriculados hasta el 31 de agosto de 2020.

▼B

2. REQUISITOS

Los requisitos de conformidad en circulación serán los establecidos en el punto 9 y en los apéndices 3, 4 y 5 del Reglamento n.º 83 de la CEPE, con las excepciones descritas en los puntos siguientes.

- 2.1. El punto 9.2.1 del Reglamento n.º 83 de la CEPE se entenderá como sigue:

La comprobación de la conformidad en circulación por la autoridad de homologación se efectuará sobre la base de cualquier información pertinente que posea el fabricante, con arreglo a los mismos procedimientos que los seguidos para la conformidad de la producción, definidos en el artículo 12, apartados 1 y 2, de la Directiva 2007/46/CE y en el anexo X, puntos 1 y 2, de dicha Directiva. Si se facilita a la autoridad de homologación información procedente de una autoridad de homologación o de ensayos de vigilancia efectuados por el Estado miembro, complementará los informes de seguimiento en circulación suministrados por el fabricante.

- 2.2. El punto 9.3.5.2 del Reglamento n.º 83 de la CEPE se modificará con la adición del siguiente nuevo párrafo:

«...»

Los vehículos de producciones de series cortas con menos de 1 000 vehículos por familia de OBD quedan exentos de los requisitos mínimos de IUPR, así como de la necesidad de demostrarlos a la autoridad de homologación.»

- 2.3. Las referencias a las «Partes en el Acuerdo» se entenderán hechas a los «Estados miembros».

- 2.4. El punto 2.6 del apéndice 3 del Reglamento n.º 83 de la CEPE se sustituye por el texto siguiente:

«El vehículo pertenecerá a un tipo homologado con arreglo al presente Reglamento y será objeto de un certificado de conformidad con arreglo a lo dispuesto en la Directiva 2007/46/CE. Estará matriculado y habrá sido utilizado en la Unión.»

- 2.5. La referencia hecha al «Acuerdo de 1958» en el punto 2.2 del apéndice 3 del Reglamento n.º 83 de la CEPE se entenderá hecha a la «Directiva 2007/46/CE».

- 2.6. El punto 2.6 del apéndice 3 del Reglamento n.º 83 de la CEPE se sustituye por el texto siguiente:

«El contenido de plomo y azufre de la muestra de combustible procedente del depósito del vehículo cumplirá las normas aplicables establecidas en la Directiva 2009/30/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾ y no habrá indicios de que se haya utilizado un combustible inadecuado. Podrán realizarse controles del tubo de escape.»

- 2.7. La referencia a «los ensayos de emisiones con arreglo al anexo 4 bis» que figura en el punto 4.1 del apéndice 3 del Reglamento n.º 83 de la CEPE se entenderá hecha a «los ensayos de emisiones realizados con arreglo al anexo XXI del presente Reglamento».

⁽¹⁾ DO L 140 de 5.6.2009, p. 88.

▼ B

- 2.8. La referencia al «punto 6.3 del anexo 4 bis» que figura en el punto 4.1 del apéndice 3 del Reglamento n.º 83 de la CEPE se entenderá hecha al «punto 1.2.6 del subanexo 6 del anexo XXI del presente Reglamento».
- 2.9. La referencia hecha al «Acuerdo de 1958» en el punto 4.4 del apéndice 3 del Reglamento n.º 83 de la CEPE se entenderá hecha al «artículo 13, apartados 1 o 2, de la Directiva 2007/46/CE».

▼ M3

- 2.10. En el punto 3.2.1, el punto 4.2 y las notas 1 y 2 del apéndice 4 del Reglamento n.º 83 de la CEPE, la referencia a los valores límite que figuran en el cuadro 1 del punto 5.3.1.4 se entenderá hecha al cuadro 2 del anexo I del Reglamento (CE) n.º 715/2007.

PARTE B

NUEVA METODOLOGÍA PARA LA CONFORMIDAD EN CIRCULACIÓN

1. Introducción

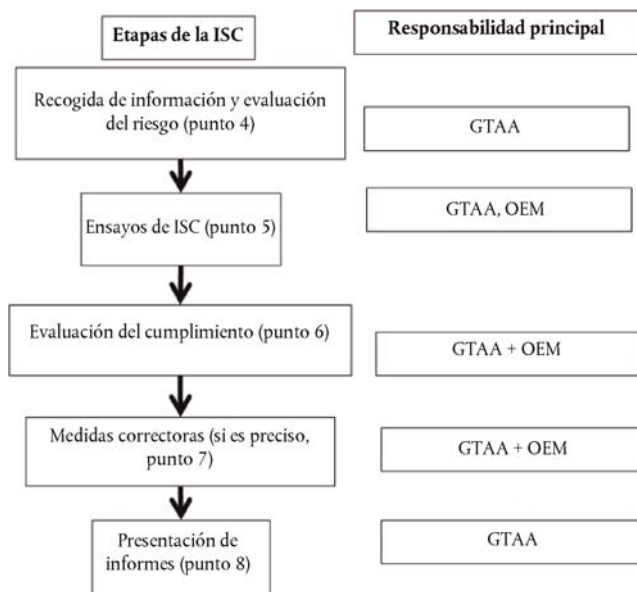
La presente parte se aplicará a los vehículos de la categoría M y de la categoría N1, clase I, sobre la base de tipos homologados después del 1 de enero de 2019 y a todos los vehículos matriculados después del 1 de septiembre de 2019, así como a los vehículos de la categoría N1, clases II y III, y de la categoría N2 sobre la base de tipos homologados después del 1 de septiembre de 2019 y matriculados después del 1 de septiembre de 2020.

Contiene los requisitos de conformidad en circulación (ISC, *in-service conformity*) que han de servir para comprobar el cumplimiento con respecto a los límites de emisiones del tubo de escape (incluso a baja temperatura) y las emisiones de evaporación a lo largo de la vida normal del vehículo hasta los 5 años o hasta los 100 000 km, si estos se alcanzan antes.

2. Descripción del proceso

Figura B.1

Ilustración del proceso de conformidad en circulación (donde GTAA corresponde a la autoridad de homologación de tipo otorgante y OEM al fabricante)



▼ M3

3. Definición de la familia de ISC

Una familia de ISC estará compuesta por los vehículos siguientes:

- a) en relación con las emisiones del tubo de escape (ensayos de tipo 1 y de tipo 6), los vehículos incluidos en la familia de ensayo de PEMS, según se describe en el apéndice 7 del anexo IIIA,
- b) en relación con las emisiones de evaporación (ensayo de tipo 4), los vehículos incluidos en la familia de emisiones de evaporación, según se describe en el punto 5.5 del anexo VI.

4. Recogida de información y evaluación del riesgo inicial

La autoridad de homologación de tipo otorgante deberá recoger toda la información sobre posibles incumplimientos respecto de las emisiones que sea pertinente para decidir qué familias de ISC deben someterse a comprobación en un año concreto. La autoridad de homologación de tipo otorgante deberá tener en cuenta, en particular, la información que sea indicativa de que determinados tipos de vehículos presentan emisiones elevadas en condiciones reales de conducción. Esa información se obtendrá utilizando métodos apropiados, entre los que podrán estar la teledetección, los sistemas simplificados de monitorización de emisiones a bordo y los ensayos con PEMS. El número y la importancia de los rebasamientos observados en esos ensayos podrán utilizarse para establecer las prioridades de ensayo de ISC.

Como parte de la información suministrada para las comprobaciones de la ISC, cada fabricante deberá informar a la autoridad de homologación de tipo otorgante acerca de las reclamaciones de garantía relacionadas con las emisiones y acerca de toda reparación de garantía relacionada con las emisiones que se haya realizado o registrado durante las revisiones, de acuerdo con un formato acordado entre la autoridad de homologación de tipo otorgante y el fabricante en el momento de la homologación de tipo. La información indicará la frecuencia y la naturaleza de los fallos de los componentes o los sistemas relacionados con las emisiones por familia de ISC. Los informes se archivarán al menos una vez al año con respecto a cada familia de ISC por el período durante el cual deban realizarse comprobaciones de la conformidad en circulación de acuerdo con el artículo 9, apartado 3.

Basándose en la información a la que se refieren los párrafos primero y segundo, la autoridad de homologación de tipo otorgante hará una evaluación inicial del riesgo de que una familia de ISC no cumpla las normas de conformidad en circulación y, sobre esa base, decidirá qué familias someter a ensayo y qué tipo de ensayos realizar con arreglo a las disposiciones sobre la ISC. Además, la autoridad de homologación de tipo otorgante podrá escoger al azar familias de ISC para someterlas a ensayo.

5. Ensayos de ISC

El fabricante deberá realizar ensayos de ISC respecto de las emisiones del tubo de escape, que abarquen como mínimo el ensayo de tipo 1 para todas las familias de ISC. El fabricante podrá realizar también ensayos de RDE, de tipo 4 y de tipo 6 para todas las familias de ISC o parte de ellas. El fabricante comunicará a la autoridad de homologación de tipo otorgante todos los resultados de los ensayos de ISC por medio de la plataforma electrónica para la conformidad en circulación descrita en el punto 5.9.

La autoridad de homologación de tipo otorgante comprobará cada año un número apropiado de familias de ISC, según se indica en el punto 5.4. La autoridad de homologación de tipo otorgante incluirá todos los resultados de los ensayos de ISC en la plataforma electrónica para la conformidad en circulación descrita en el punto 5.9.

▼ M3

Los laboratorios acreditados o los servicios técnicos podrán realizar cada año comprobaciones en un número cualquiera de familias de ISC. Los laboratorios acreditados o los servicios técnicos comunicarán a la autoridad de homologación de tipo otorgante todos los resultados de los ensayos de ISC a través de la plataforma electrónica para la conformidad en circulación descrita en el punto 5.9.

5.1. Aseguramiento de la calidad de los ensayos

Los organismos de inspección y los laboratorios que realicen comprobaciones de la ISC y no sean un servicio técnico designado deberán estar acreditados con arreglo a la norma EN ISO/IEC 17020:2012 para el procedimiento de ISC. Los laboratorios que realicen ensayos de ISC y no sean servicios técnicos designados a tenor del artículo 41 de la Directiva 2007/46 solo podrán realizar ensayos de ISC si están acreditados con arreglo a la norma EN ISO/IEC 17025: 2017.

La autoridad de homologación de tipo otorgante deberá auditar anualmente las comprobaciones de la ISC realizadas por el fabricante. La autoridad de homologación de tipo otorgante también podrá auditar las comprobaciones de la ISC realizadas por los laboratorios acreditados y los servicios técnicos. La auditoría se basará en la información aportada por el fabricante, el laboratorio acreditado o el servicio técnico, que deberá incluir al menos el informe de ISC detallado con arreglo al apéndice 3. La autoridad de homologación de tipo otorgante podrá exigir a los fabricantes, los laboratorios acreditados o los servicios técnicos que proporcionen información adicional.

5.2. Divulgación de los resultados de los ensayos por parte de los laboratorios acreditados y los servicios técnicos

La autoridad de homologación de tipo otorgante comunicará los resultados de la evaluación del cumplimiento y las medidas correctoras aplicables a una determinada familia de ISC, tan pronto como estén disponibles, a los laboratorios acreditados o los servicios técnicos que suministraron los resultados de los ensayos relativos a esa familia.

Los resultados de los ensayos, incluidos los datos precisos de todos los vehículos ensayados, solo podrán divulgarse una vez que la autoridad de homologación de tipo otorgante haya publicado el informe anual o los resultados de un procedimiento de ISC concreto, o después de que se haya cerrado el procedimiento estadístico (véase el punto 5.10) sin resultado alguno. Si se publican los resultados de los ensayos de ISC, deberá hacerse referencia al informe anual de la autoridad de homologación de tipo otorgante que los incluyó.

5.3. Tipos de ensayos

Los ensayos de ISC se realizarán únicamente en vehículos seleccionados con arreglo al apéndice 1.

Los ensayos de ISC según el ensayo de tipo 1 se llevarán a cabo de acuerdo con el anexo XXI.

Los ensayos de ISC según el ensayo de RDE se llevarán a cabo de acuerdo con el anexo IIIA, mientras que los ensayos de tipo 4 se realizarán con arreglo al apéndice 2 del presente anexo y los ensayos de tipo 6 se efectuarán con arreglo al anexo VIII.

5.4. Frecuencia y alcance de los ensayos de ISC

El tiempo transcurrido entre el inicio de dos comprobaciones de la conformidad en circulación por parte del fabricante en relación con una determinada familia de ISC no deberá exceder de 24 meses.

▼ M3

La frecuencia de los ensayos de ISC realizados por la autoridad de homologación de tipo otorgante se basará en una metodología de evaluación del riesgo que se ajuste a la norma internacional ISO 31000:2018 *Gestión del riesgo. Directrices*, y que incluya los resultados de la evaluación inicial efectuada conforme al punto 4.

A partir del 1 de enero de 2020, las autoridades de homologación de tipo otorgantes deberán realizar los ensayos de tipo 1 y de RDE como mínimo en el 5 % de las familias de ISC por fabricante y año, o como mínimo en dos familias de ISC por fabricante y año, en su caso. El requisito de ensayar como mínimo el 5 % o al menos dos familias de ISC por fabricante y año no será aplicable a los pequeños fabricantes. La autoridad de homologación de tipo otorgante deberá garantizar la cobertura más amplia posible de familias de ISC y de edad de los vehículos de una determinada familia de conformidad en circulación para garantizar el cumplimiento con arreglo al artículo 8, apartado 3. La autoridad de homologación de tipo otorgante deberá completar en un plazo de 12 meses el procedimiento estadístico que haya iniciado con respecto a cada familia de ISC.

Los ensayos de ISC de tipo 4 y de tipo 6 no estarán sujetos a requisitos de frecuencia mínima.

5.5. Financiación para los ensayos de ISC realizados por las autoridades de homologación de tipo otorgantes

La autoridad de homologación de tipo otorgante deberá velar por que se disponga de recursos suficientes para cubrir los costes de los ensayos de conformidad en circulación. Sin perjuicio de lo dispuesto en la legislación nacional, dichos costes se recuperarán por medio de las tasas que la autoridad de homologación de tipo otorgante podrá cobrar al fabricante. Dichas tasas cubrirán los ensayos de ISC de hasta el 5 % de las familias de conformidad en circulación por fabricante y año, o de al menos dos familias de ISC por fabricante y año.

5.6. Plan de ensayos

Cuando realice ensayos de RDE a efectos de la ISC, la autoridad de homologación de tipo otorgante deberá diseñar un plan de ensayos. Dicho plan incluirá ensayos para comprobar el cumplimiento de la ISC en una amplia variedad de condiciones con arreglo al anexo IIIA.

5.7. Selección de vehículos para los ensayos de ISC

La información recogida deberá ser lo bastante exhaustiva para que se pueda evaluar el rendimiento en circulación de vehículos sometidos a un mantenimiento y un uso adecuados. Se utilizarán los cuadros del apéndice 1 para decidir si un vehículo puede ser seleccionado a efectos de los ensayos de ISC. Al hacer la comprobación respecto de los cuadros del apéndice 1, algunos vehículos podrán ser declarados defectuosos y no ser sometidos a los ensayos de ISC, cuando haya pruebas de que el sistema de control de emisiones presenta piezas dañadas.

Podrá utilizarse un mismo vehículo para realizar más de un tipo de ensayo (tipo 1, RDE, tipo 4 o tipo 6) y elaborar los correspondientes informes, pero para el procedimiento estadístico solo se tomará en consideración el primer ensayo válido de cada tipo.

▼ M3

5.7.1. Requisitos generales

El vehículo deberá pertenecer a una familia de ISC según se describe en el punto 3, y superar las comprobaciones del cuadro del apéndice 1. Deberá estar matriculado en la Unión y haber sido conducido al menos el 90 % del tiempo dentro de la Unión. Los ensayos de emisiones podrán realizarse en una región geográfica distinta de aquella en la que se seleccionaron los vehículos.

Los vehículos seleccionados deberán ir acompañados de un registro de mantenimiento que demuestre que el vehículo en cuestión ha estado sometido a un mantenimiento adecuado y ha pasado las revisiones recomendadas por el fabricante, utilizándose solo piezas originales para reemplazar las piezas relacionadas con las emisiones.

Se excluirán de los ensayos de ISC aquellos vehículos que presenten indicios de maltrato, uso inadecuado que pueda afectar al rendimiento respecto de las emisiones, manipulación o condiciones que puedan dar lugar a un funcionamiento peligroso.

Los vehículos no deberán haber sufrido modificaciones aerodinámicas que no puedan retirarse antes de los ensayos.

Se excluirá un vehículo de los ensayos de ISC si la información almacenada en el ordenador de a bordo demuestra que fue conducido después de visualizarse un código de fallo sin que se procediera a una reparación según las especificaciones del fabricante.

Se excluirá un vehículo de los ensayos de ISC si el combustible de su depósito no cumple las normas aplicables establecidas en la Directiva 98/70/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾ o si hay pruebas o registros de que se ha llenado con un tipo de combustible equivocado.

5.7.2. Examen y mantenimiento de los vehículos

Antes o después de proceder a los ensayos de ISC, los vehículos aceptados para ensayo se someterán al diagnóstico de fallos y al mantenimiento normal que sea necesario de acuerdo con el apéndice 1.

Se llevarán a cabo las siguientes comprobaciones: comprobaciones del sistema OBD (realizadas antes o después del ensayo), comprobaciones visuales de las luces indicadoras de mal funcionamiento, comprobaciones del filtro de aire, de todas las correas, de todos los niveles de fluidos, del tapón del radiador y del tapón del depósito de combustible, de todos los tubos flexibles de vacío y los tubos flexibles del sistema de combustible, y del cableado eléctrico relacionado con el sistema de postratamiento, a fin de verificar su integridad; se comprobará, además, el desajuste o la manipulación de los componentes del encendido, los componentes de medición del combustible y los componentes de los dispositivos anticontaminantes.

Si el vehículo está a 800 km o menos de una revisión de mantenimiento programada, se llevará a cabo tal revisión.

El líquido limpiacristales se retirará antes del ensayo de tipo 4 y se sustituirá por agua caliente.

Se tomará una muestra de combustible, que se conservará con arreglo a los requisitos del anexo IIIA para su posterior análisis en caso de no superarse el ensayo.

⁽¹⁾ Directiva 98/70/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de octubre de 1998, relativa a la calidad de la gasolina y el gasóleo y por la que se modifica la Directiva 93/12/CEE del Consejo (DO L 350 de 28.12.1998, p. 58).

▼ **M3**

Se registrarán todos los fallos. Cuando el fallo se dé en los dispositivos anticontaminantes, el vehículo se notificará como defectuoso y ya no se utilizará para los ensayos, aunque el fallo se tendrá en cuenta a efectos de la evaluación del cumplimiento realizada de acuerdo con el punto 6.1.

5.8. Tamaño de la muestra

Cuando los fabricantes apliquen el procedimiento estadístico del punto 5.10 para el ensayo de tipo 1, el número de lotes de muestra se determinará sobre la base del volumen anual de ventas de una familia de ISC en la Unión, según se indica en el cuadro siguiente:

Cuadro B.1

Número de lotes de muestra para los ensayos de ISC según el ensayo de tipo 1

Matriculaciones de vehículos en la UE por año civil durante el período de muestreo	Número de lotes de muestra (para los ensayos de tipo 1)
hasta 100 000	1
de 100 001 a 200 000	2
más de 200 000	3

Cada lote de muestra deberá incluir un número suficiente de tipos de vehículos, a fin de garantizar una cobertura mínima del 20 % de las ventas totales de la familia. Cuando una familia requiera el ensayo de más de un lote de muestra, los vehículos de los lotes de muestra segundo y tercero deberán presentar condiciones de uso diferentes de las de los seleccionados para la primera muestra.

5.9. Uso de la plataforma electrónica para la conformidad en circulación y acceso a los datos necesarios para los ensayos

La Comisión establecerá una plataforma electrónica para facilitar el intercambio de datos entre, por un lado, los fabricantes, los laboratorios acreditados o los servicios técnicos, y, por otro, la autoridad de homologación de tipo otorgante, así como la toma de la decisión sobre si la muestra ha superado o no los ensayos.

El fabricante deberá cumplimentar el paquete sobre transparencia de los ensayos al que se refiere el artículo 5, apartado 12, en el formato especificado en los cuadros 1 y 2 del apéndice 5 y en el cuadro del presente punto, y transmitirlo a la autoridad de homologación de tipo que conceda la homologación de tipo respecto de las emisiones. El cuadro 2 del apéndice 5 se utilizará de cara a la selección de vehículos de la misma familia para los ensayos y, junto con el cuadro 1, ofrecerá información suficiente para el ensayo de los vehículos.

Una vez que esté disponible la plataforma electrónica a la que se refiere el párrafo primero, la autoridad de homologación de tipo que conceda la homologación de tipo respecto de las emisiones subirá la información de los cuadros 1 y 2 del apéndice 5 a esta plataforma en un plazo de 5 días hábiles a partir de su recepción.

Toda la información de los cuadros 1 y 2 del apéndice 5 será accesible al público en formato electrónico y de forma gratuita.

La siguiente información formará también parte del paquete sobre transparencia de los ensayos y será suministrada gratuitamente por el fabricante en un plazo de 5 días tras la petición realizada por un laboratorio acreditado o un servicio técnico.

▼ M3

ID	Dato de entrada	Descripción
1.	Procedimiento especial para la conversión de vehículos (de tracción a cuatro ruedas a tracción a dos ruedas) de cara a los ensayos en dinamómetro, en su caso	A tenor del punto 2.4.2.4 del subanexo 6 del anexo XXI
2.	Instrucciones del modo en dinamómetro, en su caso	Manera de habilitar el modo en dinamómetro, al igual que en los ensayos de homologación de tipo
3.	Modo de desaceleración libre utilizado en los ensayos de homologación de tipo	Si el vehículo tiene un modo de desaceleración libre, instrucciones sobre la manera de habilitarlo
4.	Procedimiento de descarga de la batería (VEH-CCE, VEP)	Procedimiento del OEM para consumir la batería a fin de preparar los VEH-CCE para los ensayos en la condición de mantenimiento de carga, y los VEP para cargar la batería
5.	Procedimiento para desactivar todos los elementos auxiliares	Si se utiliza en la homologación de tipo

5.10. Procedimiento estadístico

5.10.1. Generalidades

La verificación de la conformidad en circulación se basará en un método estadístico que seguirá los principios generales del muestreo secuencial para la inspección por atributos. El tamaño mínimo de la muestra para considerar que se supera el ensayo es de tres vehículos, mientras que el tamaño máximo acumulativo de la muestra es de diez vehículos en el caso de los ensayos de tipo 1 y de RDE.

Para los ensayos de tipo 4 y de tipo 6 podrá utilizarse un método simplificado en el que la muestra se compondrá de tres vehículos y se considerará que supera o no supera el ensayo si los tres lo superan o ninguno de los tres lo supera. En los casos en que solo dos de los tres superen o no superen el ensayo, la autoridad de homologación de tipo podrá decidir realizar más ensayos o proceder a evaluar el cumplimiento de acuerdo con el punto 6.1.

Los resultados de los ensayos no se multiplicarán por factores de deterioro.

En el caso de vehículos que tengan un valor máximo declarado de RDE, indicado en el punto 48.2 del certificado de conformidad, según se describe en el anexo IX de la Directiva 2007/46/CE, que es inferior a los límites de emisiones del anexo I del Reglamento (CE) n.º 715/2007, la conformidad se comprobará tanto con respecto al valor máximo declarado de RDE incrementado por el margen del punto 2.1.1 del anexo IIIA como con respecto al límite no sobrepasable del punto 2.1 de dicho anexo. Si se comprueba que la muestra no es conforme con los valores máximos declarados de RDE multiplicados por el margen de incertidumbre de la medición aplicable, pero se ajusta al límite no sobrepasable, la autoridad de homologación de tipo otorgante exigirá al fabricante que adopte medidas correctoras.

▼ M3

Antes de realizar el primer ensayo de ISC, el fabricante, el laboratorio acreditado o el servicio técnico («la parte») deberán notificar a la autoridad de homologación de tipo otorgante su intención de llevar a cabo ensayos de conformidad en circulación con una determinada familia de vehículos. Al recibir esta notificación, la autoridad de homologación de tipo otorgante abrirá un nuevo fichero estadístico para procesar los resultados correspondientes a cada combinación pertinente de los siguientes parámetros con relación a esa parte en particular o ese conjunto de partes: familia de vehículos, tipo de ensayo de emisiones y contaminante. Deberán iniciarse procedimientos estadísticos aparte para cada combinación pertinente de esos parámetros.

La autoridad de homologación de tipo otorgante incorporará en cada fichero estadístico únicamente los resultados aportados por la parte correspondiente. La autoridad de homologación de tipo otorgante deberá llevar un registro del número de ensayos realizados, del número de ensayos superados y no superados y de los demás datos necesarios en apoyo del procedimiento estadístico.

Si bien puede estar abierto al mismo tiempo más de un procedimiento estadístico para una determinada combinación de tipo de ensayo y familia de vehículos, una parte solo podrá aportar resultados de ensayos a un procedimiento estadístico abierto con respecto a una determinada combinación de tipo de ensayo y familia de vehículos. Los resultados de cada ensayo solo se notificarán una vez, y deberán notificarse los resultados de todos los ensayos (válido, no válido, superado, no superado, etc.).

Todo procedimiento estadístico de ISC permanecerá abierto hasta que se llegue a una decisión sobre si la muestra ha superado o no los ensayos de acuerdo con el punto 5.10.5. Sin embargo, si no se obtiene un resultado en el plazo de 12 meses a partir de la apertura del fichero estadístico, la autoridad de homologación de tipo otorgante lo cerrará, a menos que decida completar los ensayos para ese fichero estadístico en los 6 meses siguientes.

5.10.2. Agrupamiento de los resultados de los ensayos de ISC

Los resultados de los ensayos de dos o más laboratorios acreditados o servicios técnicos podrán agruparse a efectos de un procedimiento estadístico común. El agrupamiento de los resultados de los ensayos requerirá el consentimiento por escrito de todas las partes interesadas que aporten resultados de ensayos a tal agrupamiento, así como la notificación a la autoridad de homologación de tipo otorgante antes de comenzar los ensayos. Una de las partes que agrupen los resultados de los ensayos será designada como líder del grupo y asumirá la responsabilidad de transmitir los datos a la autoridad de homologación de tipo otorgante y de comunicarse con ella.

5.10.3. Ensayo superado / no superado / no válido

Se considerará «superado» un ensayo de emisiones de ISC con respecto a uno o más contaminantes si el resultado de las emisiones es igual o inferior al límite de emisiones indicado en el anexo I del Reglamento (CE) n.º 715/2007 para ese tipo de ensayo.

Se considerará «no superado» un ensayo de emisiones con respecto a uno o más contaminantes si el resultado de las emisiones es superior al límite de emisiones correspondiente a ese tipo de ensayo. Cada resultado de ensayo no superado incrementará en 1 el valor de «f» (véase el punto 5.10.5) para ese elemento estadístico.

Se considerará que un ensayo de emisiones de ISC no es válido si no respeta los requisitos de ensayo a los que se refiere el punto 5.3. Los resultados de los ensayos no válidos quedarán excluidos del procedimiento estadístico.

▼ **M3**

Los resultados de todos los ensayos de ISC se remitirán a la autoridad de homologación de tipo otorgante en el plazo de 10 días hábiles a partir de la realización de cada ensayo. Los resultados de los ensayos irán acompañados de un acta de ensayo exhaustiva al final de los ensayos. Los resultados se incorporarán a la muestra en orden cronológico de realización.

La autoridad de homologación de tipo otorgante deberá incorporar al correspondiente procedimiento estadístico abierto todos los resultados de los ensayos de emisiones válidos, hasta que se decida si la muestra «supera» o «no supera» los ensayos con arreglo al punto 5.10.5.

5.10.4. Tratamiento de los datos atípicos

La presencia de resultados atípicos en el procedimiento estadístico de la muestra puede dar lugar a una decisión de «no superado» de acuerdo con los procedimientos descritos a continuación:

Los datos atípicos se categorizarán como intermedios o extremos.

El resultado de un ensayo de emisiones se considerará un dato atípico intermedio si es igual o superior a 1,3 veces el límite de emisiones aplicable. La presencia de dos datos atípicos de ese tipo en una muestra hará que esta no supere el ensayo.

El resultado de un ensayo de emisiones se considerará un dato atípico extremo si es igual o superior a 2,5 veces el límite de emisiones aplicable. La presencia de un dato atípico de ese tipo en una muestra hará que esta no supere el ensayo. En ese caso, deberá comunicarse al fabricante y a la autoridad de homologación de tipo otorgante el número de matrícula del vehículo. Esta posibilidad deberá comunicarse a los propietarios de los vehículos antes de los ensayos.

5.10.5. Decisión sobre si la muestra supera o no supera el ensayo

A efectos de la decisión sobre si la muestra supera o no supera el ensayo, «p» representará el conteo de resultados «superado» y «f» el conteo de resultados «no superado». Con respecto al correspondiente procedimiento estadístico abierto, cada resultado de ensayo superado incrementará en 1 el conteo de «p» y cada resultado de ensayo no superado incrementará en 1 el conteo de «f».

Al incorporar los resultados de ensayos de emisiones válidos a un elemento abierto del procedimiento estadístico, la autoridad de homologación de tipo otorgante llevará a cabo lo siguiente:

- actualizará el tamaño acumulativo de la muestra «n» de ese elemento para plasmar el número total de ensayos de emisiones válidos incorporados al procedimiento estadístico;
- tras una evaluación de los resultados, actualizará el conteo de resultados de ensayos superados «p» y el conteo de resultados de ensayos no superados «f»;
- computará el número de datos atípicos intermedios y extremos presentes en la muestra con arreglo al punto 5.10.4;
- comprobará si se toma una decisión siguiendo el procedimiento descrito a continuación.

La decisión depende del tamaño acumulativo de la muestra «n», de los conteos de resultados de ensayos superados y no superados «p» y «f» y del número de datos atípicos intermedios y extremos presentes en la muestra. Para decidir si la muestra de ISC supera o no supera el ensayo, la autoridad de homologación de tipo otorgante utilizará el diagrama de

▼ **M3**

decisión de la figura B.2 para los vehículos basados en tipos homologados a partir del 1 de enero de 2020, y el diagrama de decisión de la figura B.2.a para los vehículos basados en tipos homologados hasta el 31 de diciembre de 2019. Los diagramas indican la decisión que debe tomarse con respecto a un determinado tamaño acumulativo de la muestra «n» y un conteo de resultados de ensayos no superados «f».

Con respecto a una combinación determinada de familia de vehículos, tipo de ensayo de emisiones y contaminante, dos decisiones son posibles para el procedimiento estadístico:

Se decidirá que la «muestra supera» el ensayo cuando el diagrama de decisión aplicable de la figura B.2 o la figura B.2.a arroje el resultado «SUPERA» con respecto al tamaño acumulativo de la muestra «n» y al conteo de resultados de ensayos no superados «f».

Se decidirá que la muestra «no supera» el ensayo cuando, con respecto a un determinado tamaño acumulativo de la muestra «n», se cumpla al menos una de las condiciones siguientes:

- el diagrama de decisión aplicable de la figura B.2 o la figura B.2.a arroja el resultado «NO SUPERA» con respecto al tamaño acumulativo de la muestra «n» y al conteo de resultados de ensayos no superados «f»;
- hay dos datos atípicos intermedios;
- hay un dato atípico extremo.

Si no se alcanza ninguna decisión, el procedimiento estadístico permanecerá abierto y se incorporarán en él nuevos resultados hasta que se tome una decisión o se cierre el procedimiento de acuerdo con el punto 5.10.1.

Figura B.2

Diagrama de decisión para el procedimiento estadístico respecto de vehículos basados en tipos homologados a partir del 1 de enero de 2020 («IND» corresponde a «indeciso»).

conteo de resultados de ensayos no superados «f»	10							NO SUPE- RA
	9						NO SUPE- RA	NO SUPE- RA
	8					NO SUPE- RA	NO SUPE- RA	NO SUPE- RA
	7				NO SUPE- RA	NO SUPE- RA	NO SUPE- RA	NO SUPE- RA
	6			NO SUPE- RA	NO SUPE- RA	NO SUPE- RA	NO SUPE- RA	NO SUPE- RA
	5		NO SUPE- RA	NO SUPE- RA	NO SUPE- RA	IND	IND	SUPERA
	4		NO SUPE- RA	NO SUPE- RA	IND	IND	IND	SUPERA
	3	NO SUPE- RA	NO SUPE- RA	IND	IND	IND	IND	SUPERA
	2	IND	IND	IND	IND	SUPERA	SUPERA	SUPERA
	1	IND	SUPERA	SUPERA	SUPERA	SUPERA	SUPERA	SUPERA
	0	SUPERA	SUPERA	SUPERA	SUPERA	SUPERA	SUPERA	SUPERA
	3	4	5	6	7	8	9	10
	Tamaño acumulativo de la muestra «n»							

▼ M3

Figura B.2.a

Diagrama de decisión para el procedimiento estadístico respecto de vehículos basados en tipos homologados hasta el 31 de diciembre de 2019 («IND» corresponde a «indeciso»).

conteo de resultados de ensayos no superados «f»	10							NO SUPE- RA
	9						NO SUPE- RA	NO SUPE- RA
	8					NO SUPE- RA	NO SUPE- RA	NO SUPE- RA
	7				NO SUPE- RA	NO SUPE- RA	NO SUPE- RA	NO SUPE- RA
	6			NO SUPE- RA	NO SUPE- RA	NO SUPE- RA	NO SUPE- RA	NO SUPE- RA
	5		NO SUPE- RA	IND	IND	IND	IND	SUPERA
	4		IND	IND	IND	IND	IND	SUPERA
	3	IND	IND	IND	IND	IND	SUPERA	SUPERA
	2	IND	IND	IND	SUPERA	SUPERA	SUPERA	SUPERA
	1	IND	SUPERA	SUPERA	SUPERA	SUPERA	SUPERA	SUPERA
	0	SUPERA	SUPERA	SUPERA	SUPERA	SUPERA	SUPERA	SUPERA
	3	4	5	6	7	8	9	10

Tamaño acumulativo de la muestra «n»

5.10.6. ISC en caso de vehículos completados y vehículos especiales

El fabricante del vehículo de base determinará los valores permitidos de los parámetros enumerados en el cuadro B.3. Los valores de los parámetros permitidos para cada familia se consignarán en la ficha de características de la homologación de tipo respecto de las emisiones (véase el apéndice 3 del anexo I) y en la lista 1 de transparencia del apéndice 5 (filas 45 a 48). El fabricante de la segunda fase solo podrá utilizar los valores de emisiones del vehículo de base si el vehículo completado permanece dentro de los valores de los parámetros permitidos. Los valores de los parámetros de cada vehículo completado se consignarán en su certificado de conformidad.

Cuadro B.3

Valores de los parámetros permitidos para vehículos multifásicos y especiales a fin de utilizar la homologación de tipo respecto de las emisiones del vehículo de base.

Valores de los parámetros:	Intervalo de valores permitidos:
Masa en orden de marcha del vehículo final (en kg)	
Área frontal del vehículo final (en cm ²)	
Resistencia a la rodadura (en kg/t)	
Área frontal proyectada de la entrada de aire de la rejilla delantera (en cm ²)	

Si se somete a ensayo un vehículo completado o especial y el resultado del ensayo está por debajo del límite de emisiones aplicable, se considerará un resultado de ensayo superado para la familia de ISC a los efectos del punto 5.10.3.

▼ M3

Si el resultado del ensayo con un vehículo completado o especial sobrepasa los límites de emisiones aplicables, pero no más de 1,3 veces, la persona encargada de los ensayos examinará si el vehículo en cuestión cumple los valores del cuadro B.3. Deberá comunicarse a la autoridad de homologación de tipo otorgante todo caso en que no se cumplan estos valores. Si el vehículo no cumple esos valores, la autoridad de homologación de tipo otorgante deberá investigar las razones del incumplimiento y adoptar las medidas adecuadas con respecto al fabricante del vehículo completado o especial a fin de restaurar la conformidad, incluida la retirada de la homologación de tipo. Si el vehículo cumple los valores del cuadro B.3, se considerará un vehículo señalado para la familia de conformidad en circulación a los efectos del punto 6.1.

Si el resultado del ensayo excede más de 1,3 veces los límites de emisiones aplicables, el ensayo se considerará no superado para la familia de conformidad en circulación a los efectos del punto 6.1, pero no un dato atípico para la familia de ISC correspondiente. Si el vehículo completado o especial no cumple los valores del cuadro B.3, deberá comunicarse este particular a la autoridad de homologación de tipo otorgante, que deberá investigar las razones del incumplimiento y adoptar las medidas adecuadas con respecto al fabricante del vehículo completado o especial a fin de restaurar la conformidad, incluida la retirada de la homologación de tipo.

6. Evaluación del cumplimiento
- 6.1. En el plazo de 10 días tras finalizar los ensayos de ISC de la muestra con arreglo al punto 5.10.5, la autoridad de homologación de tipo otorgante iniciará investigaciones detalladas con el fabricante para decidir si la familia de ISC (o parte de ella) cumple las normas de ISC y si requiere medidas correctoras. En el caso de vehículos multifásicos o especiales, la autoridad de homologación de tipo otorgante deberá llevar a cabo investigaciones detalladas cuando haya al menos tres vehículos defectuosos con el mismo fallo o cinco vehículos señalados dentro de la misma familia de ISC, según lo expuesto en el punto 5.10.6.
- 6.2. La autoridad de homologación de tipo otorgante deberá velar por que se disponga de recursos suficientes para cubrir los costes de la evaluación del cumplimiento. Sin perjuicio de lo dispuesto en la legislación nacional, dichos costes se recuperarán por medio de las tasas que la autoridad de homologación de tipo otorgante podrá cobrar al fabricante. Dichas tasas cubrirán todos los ensayos o auditorías necesarios para llegar a una evaluación del cumplimiento.
- 6.3. A petición del fabricante, la autoridad de homologación de tipo otorgante podrá ampliar las investigaciones a vehículos en circulación del mismo fabricante pertenecientes a otras familias de ISC que puedan presentar los mismos defectos.
- 6.4. La investigación detallada no llevará más de 60 días hábiles a partir de su inicio por parte de la autoridad de homologación de tipo otorgante. La autoridad de homologación de tipo otorgante podrá realizar ensayos de ISC adicionales destinados a determinar por qué los vehículos no superaron los ensayos de ISC originales. Los ensayos adicionales deberán realizarse en condiciones similares a las de los ensayos de ISC originales no superados.

▼ M3

A petición de la autoridad de homologación de tipo otorgante, el fabricante deberá proporcionar información adicional que muestre, en particular, la causa posible de los fallos, las partes de la familia que podrían estar afectadas, la posibilidad de que puedan estar afectadas otras familias o la razón por la que el problema que causó el fallo en los ensayos de ISC originales no guarda relación con la conformidad en circulación, en su caso. Se dará al fabricante la oportunidad de demostrar que se han cumplido las disposiciones de conformidad en circulación.

6.5. En el plazo establecido en el punto 6.3, la autoridad de homologación de tipo otorgante deberá tomar una decisión acerca del cumplimiento y de la necesidad de aplicar medidas correctoras con respecto a la familia de ISC objeto de las investigaciones detalladas, y deberá comunicársela al fabricante.

7. Medidas correctoras

7.1. El fabricante deberá establecer un plan de medidas correctoras y presentárselo a la autoridad de homologación de tipo otorgante en el plazo de 45 días hábiles tras la notificación a la que se refiere el punto 6.4. Ese plazo podrá ampliarse hasta 30 días hábiles más si el fabricante demuestra a la autoridad de homologación de tipo otorgante que se necesita más tiempo para investigar el incumplimiento.

7.2. Las medidas correctoras exigidas por la autoridad de homologación de tipo otorgante deberán incluir ensayos razonablemente diseñados y necesarios de componentes y vehículos para demostrar la eficacia y durabilidad de dichas medidas.

7.3. El fabricante asignará un nombre o un número identificador único al plan de medidas correctoras. El plan de medidas correctoras deberá incluir, al menos, lo siguiente:

- a. una descripción de cada tipo de vehículo respecto de las emisiones incluido en el plan de medidas correctoras;
- b. una descripción de las modificaciones, alteraciones, reparaciones, correcciones, ajustes u otros cambios específicos que han de realizarse para que los vehículos sean conformes, y un breve resumen de los datos y estudios técnicos en los que se apoya la decisión del fabricante relativa a las medidas correctoras concretas que han de adoptarse;
- c. una descripción del modo en que el fabricante informará a los propietarios de los vehículos acerca de las medidas correctoras planeadas;
- d. una descripción del mantenimiento y el uso adecuados, en su caso, que el fabricante establece como condición para poder optar a la reparación en el marco del plan de medidas correctoras, así como una explicación de la necesidad de tal condición;
- e. una descripción del procedimiento que deberán seguir los propietarios de los vehículos para que se corrija la no conformidad de estos; esa descripción deberá incluir la fecha a partir de la cual se adoptarán las medidas correctoras, el tiempo estimado para que el taller realice la reparación y el lugar donde esta podrá llevarse a cabo;
- f. un ejemplar de la información transmitida al propietario del vehículo;
- g. una breve descripción del sistema utilizado por el fabricante para garantizar un suministro adecuado de los componentes o los sistemas necesarios para realizar la acción correctora, en particular información sobre el momento en que estará disponible un suministro adecuado de los componentes, el *software* o los sistemas necesarios para comenzar a aplicar las medidas correctoras;

▼ **M3**

- h. un ejemplar de las instrucciones que se enviarán a los talleres de reparación que llevarán a cabo esta;
- i. una descripción de las repercusiones que tienen las medidas correctoras propuestas en las emisiones, el consumo de combustible, la maniobrabilidad y la seguridad de cada tipo de vehículo respecto de las emisiones al que afecta el plan de medidas correctoras, con los datos y los estudios técnicos de apoyo;
- j. cuando el plan de medidas correctoras incluya una recuperación, deberá enviarse a la autoridad de homologación de tipo otorgante una descripción del método empleado para registrar la reparación; si se utiliza una etiqueta, deberá remitirse también un ejemplar de ella.

A efectos de la letra d), el fabricante no podrá imponer condiciones de mantenimiento o de uso cuya relación con la no conformidad y las medidas correctoras no pueda demostrarse.

- 7.4. La reparación deberá hacerse oportunamente, dentro de un plazo razonable a partir del momento en que el fabricante reciba el vehículo para su reparación. En un plazo de 15 días hábiles tras la recepción del plan de medidas correctoras propuesto, la autoridad de homologación de tipo otorgante deberá, o bien aprobarlo, o bien exigir un plan nuevo de acuerdo con el punto 7.5.
- 7.5. Cuando la autoridad de homologación de tipo otorgante no apruebe el plan de medidas correctoras, el fabricante deberá diseñar un plan nuevo y presentárselo a la autoridad de homologación de tipo otorgante en el plazo de 20 días hábiles tras la notificación de su decisión.
- 7.6. Si la autoridad de homologación de tipo otorgante no aprueba el segundo plan presentado por el fabricante, deberá adoptar todas las medidas adecuadas, de acuerdo con el artículo 30 de la Directiva 2007/46/CE, para restaurar la conformidad, incluida la retirada de la homologación de tipo, si es necesario.
- 7.7. La autoridad de homologación de tipo otorgante notificará su decisión a todos los Estados miembros y a la Comisión en el plazo de 5 días hábiles.
- 7.8. Las medidas correctoras se aplicarán a todos los vehículos de la familia de ISC (u otras familias pertinentes identificadas por el fabricante de acuerdo con el punto 6.2) que puedan estar afectados por el mismo defecto. La autoridad de homologación de tipo otorgante decidirá si es necesario modificar la homologación de tipo.
- 7.9. El fabricante es el responsable de poner en ejecución en todos los Estados miembros el plan de medidas correctoras aprobado y de llevar un registro de cada vehículo retirado del mercado o recuperado y reparado, así como del taller que ha realizado la reparación.
- 7.10. El fabricante deberá guardar una copia de la comunicación mantenida con los clientes propietarios de los vehículos afectados en relación con el plan de medidas correctoras. El fabricante deberá asimismo llevar un registro de la campaña de recuperación, con indicación del número total de vehículos afectados por Estado miembro y del número total de vehículos ya recuperados por Estado miembro, junto con una explicación de todo retraso en la aplicación de las medidas correctoras. El fabricante deberá proporcionar cada 2 meses ese registro de la campaña de recuperación a la autoridad de homologación de tipo otorgante, a las autoridades de homologación de tipo de cada Estado miembro y a la Comisión.
- 7.11. Los Estados miembros deberán tomar medidas para garantizar que el plan de medidas correctoras aprobado se aplique, en el plazo de 2 años, al menos al 90 % de los vehículos afectados matriculados en su territorio.

▼ M3

7.12. La reparación y la modificación, o la adición de nuevos equipos, deberán consignarse en un certificado entregado al propietario del vehículo, en el que se indicará el número de la campaña correctora.

8. Informe anual de la autoridad de homologación de tipo otorgante

A más tardar el 31 de marzo de cada año, la autoridad de homologación de tipo otorgante pondrá gratuitamente a disposición del público en un sitio web, sin que el usuario deba revelar su identidad ni registrarse, un informe con los resultados de todas las investigaciones de ISC finalizadas el año anterior. En caso de que en esa fecha sigan abiertas algunas investigaciones de ISC del año anterior, se informará de ellas tan pronto como finalicen. El informe contendrá como mínimo los elementos enumerados en el apéndice 4.

▼ **M3**

Apéndice 1

Criterios para seleccionar los vehículos y decidir cuáles no son seleccionables

Selección de vehículos para los ensayos de conformidad en circulación respecto de las emisiones

Confidencial

Fecha:			x
Nombre del investigador:			x
Lugar del ensayo:			x
País de matriculación (solo en la UE):		x	

Características del vehículo

x = Criterios de exclusión x = Comprobado y notificado

Número de matrícula:		x	x
Kilometraje: <i>El vehículo debe tener entre 15 000 km (o 30 000 km para los ensayos de emisiones de evaporación) y 100 000 km.</i>	x		
Fecha de primera matriculación: <i>El vehículo debe tener entre 6 meses (o 12 meses para los ensayos de emisiones de evaporación) y 5 años.</i>	x		
VIN:		x	
Clase y carácter de las emisiones:		x	
País de matriculación: <i>El vehículo debe estar matriculado en la UE.</i>	x	x	
Modelo:		x	
Código del motor:		x	
Cilindrada (l):		x	
Potencia del motor (kW):		x	
Tipo de caja de cambios (automática/manual):		x	
Eje motor (delantero, todos, trasero):		x	
Tamaño de los neumáticos (delanteros y traseros, si son diferentes):		x	
¿Está el vehículo incluido en una campaña de recuperación o revisión? En caso afirmativo: ¿Cuál? ¿Se ha efectuado ya la reparación de la campaña? <i>La reparación debe haber sido ya efectuada.</i>	x	x	

▼ **M3****Entrevista con el propietario del vehículo**

(solo se formularán al propietario preguntas de carácter general, sin que conozca las implicaciones de sus respuestas)

Nombre del propietario (solo a disposición del organismo de inspección o el laboratorio acreditados o del servicio técnico)			x
Datos de contacto (dirección/teléfono) (solo a disposición del organismo de inspección o el laboratorio acreditados o del servicio técnico)			x
¿Cuántos propietarios ha tenido el vehículo?		x	
¿Estaba averiado el cuentakilómetros? <i>En caso afirmativo, el vehículo no puede ser seleccionado.</i>	x		
¿Se ha utilizado el vehículo de alguna de estas formas?			
Como coche de exposición		x	
Como taxi		x	
Como vehículo de reparto		x	
Para carreras o deportes de motor	x		
Como coche de alquiler		x	
¿Ha transportado el vehículo cargas pesadas por encima de las especificaciones del fabricante? <i>En caso afirmativo, el vehículo no puede ser seleccionado.</i>	x		
¿Ha sufrido el vehículo reparaciones importantes del motor o de otro tipo?		x	
¿Ha sufrido el vehículo reparaciones importantes del motor o de otro tipo no autorizadas? <i>En caso afirmativo, el vehículo no puede ser seleccionado.</i>	x		
¿Se ha aumentado/modificado la potencia? <i>En caso afirmativo, el vehículo no puede ser seleccionado.</i>	x		
¿Se ha sustituido alguna pieza del sistema de posttratamiento de las emisiones o del sistema de combustible? ¿Se han utilizado piezas originales? Si no se han utilizado piezas originales, el vehículo no puede ser seleccionado.	x	x	
¿Se ha retirado de forma permanente alguna pieza del sistema de posttratamiento de las emisiones? <i>En caso afirmativo, el vehículo no puede ser seleccionado.</i>	x		
¿Se han instalado dispositivos no autorizados (neutralizador de urea, emulador, etc.)? <i>En caso afirmativo, el vehículo no puede ser seleccionado.</i>	x		

▼ M3

¿Ha estado el vehículo involucrado en un accidente grave? Enumerar los daños y las reparaciones realizadas después		x	
¿Se ha utilizado alguna vez el vehículo con el combustible equivocado (por ejemplo, gasolina en lugar de gasóleo)? ¿Se ha utilizado el vehículo con un combustible de calidad UE no disponible en el mercado (obtenido en el mercado negro, o mezclado)? <i>En caso afirmativo, el vehículo no puede ser seleccionado.</i>	x		
¿Ha utilizado durante el último mes algún ambientador, aerosol para el interior del vehículo, limpiafrenos u otra fuente de emisiones elevadas de hidrocarburos? <i>En caso afirmativo, el vehículo no puede ser seleccionado para los ensayos de evaporación.</i>	x		
¿Se ha derramado gasolina en el interior o el exterior del vehículo en los últimos 3 meses? <i>En caso afirmativo, el vehículo no puede ser seleccionado para los ensayos de evaporación.</i>	x		
¿Ha fumado alguien en el interior del coche en los últimos 12 meses? <i>En caso afirmativo, el vehículo no puede ser seleccionado para los ensayos de evaporación.</i>	x		
¿Ha aplicado al coche protección anticorrosión, pegatinas, protección de los bajos o cualquier otra fuente potencial de compuestos volátiles? <i>En caso afirmativo, el vehículo no puede ser seleccionado para los ensayos de evaporación.</i>	x		
¿Se ha repintado el coche? <i>En caso afirmativo, el vehículo no puede ser seleccionado para los ensayos de evaporación.</i>	x		
¿Dónde utiliza más a menudo su vehículo?			
% uso en autopista		x	
% uso rural		x	
% uso urbano		x	
¿Ha conducido el vehículo más de un 10 % del tiempo en un país no perteneciente a la UE? <i>En caso afirmativo, el vehículo no puede ser seleccionado.</i>	x	—	
¿En qué país repostó las últimas dos veces? <i>Si las últimas dos veces repostó en un país que no aplica las normas de la UE sobre combustibles, el vehículo no puede ser seleccionado.</i>	x		
¿Se ha utilizado un aditivo para combustibles no aprobado por el fabricante? <i>En caso afirmativo, el vehículo no puede ser seleccionado.</i>	x		
¿Se ha sometido el vehículo a un mantenimiento y un uso acordes con las instrucciones del fabricante? <i>De no ser así, el vehículo no puede ser seleccionado.</i>	x		

▼ M3

Historial completo de revisiones y reparaciones, incluidas las modificaciones <i>Si no puede aportarse la documentación completa, el vehículo no puede ser seleccionado.</i>	x		
--	---	--	--

Examen y mantenimiento del vehículo

X = Criterios de exclusión /
F = Vehículo defectuoso

X = Comprobado
y notificado

1	Nivel del depósito de combustible (lleno/vacío) ¿Está encendida la luz de reserva del depósito? <i>En caso afirmativo, rellenar el depósito antes del ensayo.</i>		x
2	¿Está encendido en el salpicadero algún piloto indicativo de un mal funcionamiento del vehículo o del sistema de postratamiento de los gases de escape que no pueda resolverse con un mantenimiento normal? (piloto de mal funcionamiento, piloto de revisión del motor, etc.) <i>En caso afirmativo, el vehículo no puede ser seleccionado.</i>	x	
3	¿Se enciende el piloto SCR al arrancar el motor? <i>En caso afirmativo, debería repostarse AdBlue, o realizar la reparación pertinente antes de utilizar el vehículo para los ensayos.</i>	x	
4	Inspección visual del sistema de escape Comprobar si hay fugas entre el colector de escape y el extremo del tubo de escape. Comprobar y documentar (con fotografías). <i>Si hay daños o fugas, el vehículo se declara defectuoso.</i>	F	
5	Componentes pertinentes respecto de los gases de escape Comprobar y documentar (con fotografías) todos los componentes pertinentes respecto de las emisiones para ver si presentan daños. <i>Si hay daños, el vehículo se declara defectuoso.</i>	F	
6	Sistema de evaporación Presurización del sistema de combustible (desde el lado del filtro); ensayo de fugas en un entorno de temperatura ambiente constante; ensayo de detección con FID en torno al vehículo y en su interior. <i>Si no se supera el ensayo de detección con FID, el vehículo se declara defectuoso.</i>	F	
7	Muestra de combustible Tomar una muestra de combustible del depósito de combustible.		x

▼ M3

8	<p>Filtro de aire y filtro de aceite</p> <p>Comprobar si presentan contaminación o daños; cambiar si presentan daños o contaminación elevada, o si quedan menos de 800 km para el próximo cambio recomendado.</p>		x
9	<p>Líquido limpiacristales (solo para los ensayos de evaporación)</p> <p>Retirar el líquido limpiacristales y llenar el depósito con agua caliente.</p>		x
10	<p>Ruedas (delanteras y traseras)</p> <p>Comprobar si giran libremente o están bloqueadas por el freno.</p> <p><i>De no ser así, el vehículo no puede ser seleccionado.</i></p>	x	
11	<p>Neumáticos (solo para los ensayos de evaporación)</p> <p>Retirar el neumático de repuesto; si los neumáticos se cambiaron hace menos de 15 000 km, cambiarlos por neumáticos estabilizados. Utilizar únicamente neumáticos de verano o de todo tiempo.</p>		x
12	<p>Correas y cubierta del radiador</p> <p><i>En caso de daños, el vehículo se declara defectuoso. Documentar con fotografías.</i></p>	F	
13	<p>Comprobación de los niveles de fluidos</p> <p>Comprobar los niveles máximo y mínimo (aceite del motor y líquido refrigerante) y rellenar si el nivel está por debajo del mínimo.</p>		x
14	<p>Tapa del depósito de combustible (solo para los ensayos de evaporación)</p> <p>Comprobar que el conducto de rebosamiento dentro de la tapa no presente ningún residuo, o limpiar el tubo flexible con agua caliente.</p>		x
15	<p>Tubos flexibles de vacío y cables eléctricos</p> <p>Comprobar la integridad de todos ellos. <i>En caso de daños, el vehículo se declara defectuoso. Documentar con fotografías.</i></p>	F	
16	<p>Válvulas y cableado de inyección</p> <p>Comprobar todos los cables y los conductos de combustible. <i>En caso de daños, el vehículo se declara defectuoso. Documentar con fotografías.</i></p>	F	
17	<p>Cable de encendido (gasolina)</p> <p>Comprobar las bujías, los cables, etc. En caso de daño, sustituirlos.</p>		x

▼ M3

18	<p>EGR, catalizador y filtro de partículas suspendidas</p> <p>Comprobar todos los cables, hilos y sensores.</p> <p><i>En caso de haber sido manipulados, el vehículo no puede ser seleccionado.</i></p> <p><i>En caso de daños, el vehículo se declara defectuoso. Documentar con fotografías.</i></p>	x/F	
19	<p>Condiciones de seguridad</p> <p>Comprobar que los neumáticos, la carrocería, el sistema eléctrico y el sistema de frenado estén en condiciones seguras para el ensayo, y respetar las normas de tráfico.</p> <p><i>De no ser así, el vehículo no puede ser seleccionado.</i></p>	x	
20	<p>Semirremolque</p> <p>¿Hay cables eléctricos para la conexión del semirremolque, en su caso?</p>		x
21	<p>Modificaciones aerodinámicas</p> <p>Verificar que no se haya instalado ningún accesorio que modifique la aerodinámica y no pueda ser retirado antes de los ensayos (cofres de techo, portaequipajes, alerones, etc.), y que no falte ningún componente aerodinámico estándar (deflectores delanteros, difusores, disipadores, etc.).</p> <p><i>En caso afirmativo, el vehículo no puede ser seleccionado. Documentar con fotografías.</i></p>	x	
22	<p>Comprobar si faltan menos de 800 km para la próxima revisión programada; de ser así, efectuar la revisión.</p>		x
23	<p>Todas las comprobaciones que requieran conexiones del sistema OBD deben realizarse antes y/o después de finalizar los ensayos.</p>		
24	<p>Calibración del módulo de control del tren de potencia, número de pieza y suma de control</p>		x
25	<p>Diagnóstico del sistema OBD (antes o después del ensayo de emisiones)</p> <p>Leer los códigos de problemas de diagnóstico e imprimir el registro de errores.</p>		x
26	<p>Consulta del modo de revisión 09 del sistema OBD (antes o después del ensayo de emisiones)</p> <p>Leer el modo de revisión 09. Registrar la información.</p>		x
27	<p>Modo 7 del sistema OBD (antes o después del ensayo de emisiones)</p> <p>Leer el modo de revisión 07. Registrar la información.</p>		

Observaciones sobre: reparación / sustitución de componentes / números de pieza

▼ M3*Apéndice 2***Normas para la realización de ensayos de tipo 4 durante la conformidad en circulación**

Los ensayos de tipo 4 para la conformidad en circulación se llevarán a cabo de acuerdo con el anexo VI [o el anexo VI del Reglamento (CE) n.º 692/2008, si procede], con las siguientes excepciones:

- Los vehículos sometidos al ensayo de tipo 4 deberán tener al menos 12 meses.
- Se considerará que el filtro está envejecido y, por lo tanto, no se seguirá el procedimiento de envejecimiento del filtro en banco.
- El filtro se cargará fuera del vehículo siguiendo el procedimiento descrito al efecto en el anexo VI, y se retirará y montará en el vehículo siguiendo las instrucciones de reparación del fabricante. Deberá realizarse un ensayo de detección con FID (con resultados inferiores a 100 ppm a 20 °C) lo más cerca posible del filtro, antes y después de la carga, para confirmar que el filtro está instalado correctamente.
- El depósito se considerará envejecido y, por lo tanto, no se añadirá ningún factor de permeabilidad en el cálculo del resultado del ensayo de tipo 4.

▼ **M3***Apéndice 3***Informe detallado de ISC**

El informe detallado de ISC deberá incluir la siguiente información:

1. el nombre y la dirección del fabricante;
2. el nombre, la dirección, el número de teléfono y de fax y la dirección de correo electrónico del laboratorio de ensayo responsable;
3. los nombres de modelo de los vehículos incluidos en el plan de ensayo;
4. en su caso, la lista de tipos de vehículos a los que se refiere la información del fabricante, es decir, en el caso de las emisiones del tubo de escape, el grupo familiar de conformidad en circulación;
5. los números de las homologaciones de tipo correspondientes a estos tipos de vehículos dentro de la familia, incluidos, en su caso, los números de todas las extensiones y rectificaciones sobre el terreno / recuperaciones (modificaciones);
6. información sobre las extensiones y rectificaciones sobre el terreno / recuperaciones que afectan a las homologaciones de tipo de los vehículos a los que se refiere la información del fabricante (si así lo exige la autoridad de homologación);
7. el período durante el cual se ha recogido la información;
8. el período de fabricación de los vehículos en cuestión (por ejemplo, vehículos fabricados en el año civil 2017);
9. el procedimiento de comprobación de la ISC, con inclusión de lo siguiente:
 - i) método de obtención de los vehículos;
 - ii) criterios de selección y rechazo de los vehículos (con las respuestas al cuadro del apéndice 1 y fotografías);
 - iii) tipos y procedimientos de ensayo utilizados en el programa;
 - iv) criterios de aceptación o rechazo del grupo familiar;
 - v) zonas geográficas en las que el fabricante ha recogido la información;
 - vi) tamaño de la muestra y plan de muestreo utilizados;
10. los resultados del procedimiento de ISC, con inclusión de lo siguiente:
 - i) identificación de los vehículos incluidos en el programa (sometidos o no a ensayo); la identificación incluirá el cuadro del apéndice 1;
 - ii) datos del ensayo respecto de las emisiones del tubo de escape:
 - especificaciones del combustible de ensayo (por ejemplo, combustible de referencia para el ensayo o combustible comercial),

▼ M3

- condiciones del ensayo (temperatura, humedad, masa de inercia del dinamómetro),
 - ajustes del dinamómetro (por ejemplo, resistencia al avance en carretera y ajuste de potencia),
 - resultados del ensayo y cálculo de los resultados de ensayo superado y no superado;
- iii) datos del ensayo respecto de las emisiones de evaporación:
- especificaciones del combustible de ensayo (por ejemplo, combustible de referencia para el ensayo o combustible comercial),
 - condiciones del ensayo (temperatura, humedad, masa de inercia del dinamómetro),
 - ajustes del dinamómetro (por ejemplo, resistencia al avance en carretera y ajuste de potencia),
 - resultados del ensayo y cálculo de los resultados de ensayo superado y no superado.

▼ M3*Apéndice 4***Formato del informe anual sobre ISC de la autoridad de homologación de tipo otorgante**

TÍTULO

- A. Sinopsis y conclusiones principales
- B. Actividades de ISC realizadas el año anterior por el fabricante:
 - 1) Recogida de información por el fabricante
 - 2) Ensayos de ISC (con la planificación y selección de las familias ensayadas y los resultados finales de los ensayos)
- C. Actividades de ISC realizadas el año anterior por los laboratorios acreditados o los servicios técnicos:
 - 3) Recogida de información y evaluación del riesgo
 - 4) Ensayos de ISC (con la planificación y selección de las familias ensayadas y los resultados finales de los ensayos)
- D. Actividades de ISC realizadas el año anterior por la autoridad de homologación de tipo otorgante:
 - 5) Recogida de información y evaluación del riesgo
 - 6) Ensayos de ISC (con la planificación y selección de las familias ensayadas y los resultados finales de los ensayos)
 - 7) Investigaciones detalladas
 - 8) Medidas correctoras
- E. Evaluación de la disminución anual de las emisiones esperada merced a las medidas correctoras de ISC
- F. Lecciones aprendidas (también con respecto al funcionamiento de los instrumentos utilizados)
- G. Información sobre otros ensayos no válidos

▼ **M3***Apéndice 5***Transparencia***Cuadro 1***Lista 1 de transparencia**

ID	Dato de entrada	Tipo de dato	Unidad	Descripción
1	Número de homologación de tipo con arreglo al Reglamento (UE) 2017/1151	Texto	—	A tenor del anexo I, apéndice 4
2	Identificador de la familia de interpolación	Texto	—	A tenor del anexo XXI, punto 5.6, requisitos generales
3	Identificador de la familia de PEMS	Texto	—	A tenor del anexo IIIA, apéndice 7, punto 5.2
4	Identificador de la familia de Ki	Texto	—	A tenor del anexo XXI, punto 5.9
5	Identificador de la familia de ATCT	Texto	—	A tenor del subanexo 6 bis del anexo XXI
6	Identificador de la familia de emisiones de evaporación	Texto	—	A tenor del anexo VI
7	Identificador de la familia de RL del vehículo H	Texto	—	A tenor del anexo XXI, punto 5.7
7a	Identificador de la familia de RL del vehículo L (si procede)	Texto	—	A tenor del anexo XXI, punto 5.7
8	Masa de ensayo del vehículo H	Número	kg	Masa de ensayo WLTP a tenor del punto 3.2.25 del anexo XXI
8 a	Masa de ensayo del vehículo L (si procede)	Número	kg	Masa de ensayo WLTP a tenor del punto 3.2.25 del anexo XXI
9	F0 del vehículo H	Número	N	Coefficiente de resistencia al avance en carretera a tenor del subanexo 4 del anexo XXI
9a	F0 del vehículo L (si procede)	Número	N	Coefficiente de resistencia al avance en carretera a tenor del subanexo 4 del anexo XXI
10	F1 del vehículo H	Número	N/km/h	Coefficiente de resistencia al avance en carretera a tenor del subanexo 4 del anexo XXI

▼ M3

ID	Dato de entrada	Tipo de dato	Unidad	Descripción
10 a	F1 del vehículo L (si procede)	Número	N/km/h	Coefficiente de resistencia al avance en carretera a tenor del subanexo 4 del anexo XXI
11	F2 del vehículo H	Número	N/(km/h)^2	Coefficiente de resistencia al avance en carretera a tenor del subanexo 4 del anexo XXI
11 a	F2 del vehículo L (si procede)	Número	N/(km/h)^2	Coefficiente de resistencia al avance en carretera a tenor del subanexo 4 del anexo XXI
12a	Emisiones máxicas de CO ₂ de vehículos ICE y SCE del vehículo H	Números	g/km	Emisiones de CO ₂ en el ensayo WLTP (Low, Medium, High, Extra-High, Combinadas) calculadas a partir de: <ul style="list-style-type: none"> — la etapa 9 del cuadro A7/1 del subanexo 7 del anexo XXI, en el caso de vehículos ICE, o — la etapa 8 del cuadro A8/5 del subanexo 8 del anexo XXI, en el caso de vehículos SCE
12aa	Emisiones máxicas de CO ₂ de vehículos ICE y SCE del vehículo L (si procede)	Números	g/km	Emisiones de CO ₂ en el ensayo WLTP (Low, Medium, High, Extra-High, Combinadas) calculadas a partir de: <ul style="list-style-type: none"> — la etapa 9 del cuadro A7/1 del subanexo 7 del anexo XXI, en el caso de vehículos ICE, o — la etapa 8 del cuadro A8/5 del subanexo 8 del anexo XXI, en el caso de vehículos SCE
12b	Emisiones máxicas de CO ₂ de vehículos CCE del vehículo H	Números	g/km	Emisiones de CO ₂ en el ensayo WLTP CS (Low, Medium, High, Extra-High, Combinadas) calculadas a partir de la etapa 8 del cuadro A8/5 del subanexo 8 del anexo XXI Emisiones de CO ₂ en el ensayo WLTP CD (combinadas) y emisiones de CO ₂ en el ensayo WLTP (ponderadas y combinadas) calculadas a partir de la etapa 10 del cuadro A8/8 del subanexo 8 del anexo XXI
12ba	Emisiones máxicas de CO ₂ de vehículos CCE del vehículo L (si procede)	Números	g/km	Emisiones de CO ₂ en el ensayo WLTP CS (Low, Medium, High, Extra-High, Combinadas) calculadas a partir de la etapa 8 del cuadro A8/5 del subanexo 8 del anexo XXI Emisiones de CO ₂ en el ensayo WLTP CD (combinadas) y emisiones de CO ₂ en el ensayo WLTP (ponderadas y combinadas) calculadas a partir de la etapa 10 del cuadro A8/8 del subanexo 8 del anexo XXI
13	Ruedas motrices del vehículo en la familia	Texto	delanteras, traseras, 4 × 4	Anexo I, apéndice 4, adenda, punto 1.7

▼ M3

ID	Dato de entrada	Tipo de dato	Unidad	Descripción
14	Configuración del dinamómetro de chasis durante el ensayo de homologación de tipo	Texto	Un eje o dos ejes	A tenor del anexo XXI, subanexo 6, puntos 2.4.2.4 y 2.4.2.5
15	Valor V_{\max} declarado del vehículo H	Número	km/h	Velocidad máxima del vehículo a tenor del punto 3.7.2 del anexo XXI
15a	Valor V_{\max} declarado del vehículo L (si procede)	Número	km/h	Velocidad máxima del vehículo a tenor del punto 3.7.2 del anexo XXI
16	Potencia neta máxima a la velocidad del motor	Número	... kW/... min	A tenor del subanexo 2 del anexo XXI
17	Masa en orden de marcha del vehículo H	Número	kg	Masa en orden de marcha a tenor del punto 3.2.5 del anexo XXI
17a	Masa en orden de marcha del vehículo L (si procede)	Número	kg	Masa en orden de marcha a tenor del punto 3.2.5 del anexo XXI
18	Modos seleccionables por el conductor utilizados en los ensayos de homologación de tipo (ICE puros) o en la condición de mantenimiento de carga (VEH-SCE, VEH-CCE, VHPC-SCE)	Diferentes formatos posibles (texto, fotografías, etc.)	—	De no haber modos seleccionables por el conductor predominantes, el texto deberá describir todos los modos utilizados en los ensayos
19	Modos seleccionables por el conductor utilizados en los ensayos de homologación de tipo en la condición de consumo de carga (VEH-CCE)	Diferentes formatos posibles (texto, fotografías, etc.)	—	De no haber modos seleccionables por el conductor predominantes, el texto deberá describir todos los modos utilizados en los ensayos
20	Velocidad de ralentí del motor	Número	rpm	A tenor del subanexo 2 del anexo XXI
21	Número de marchas	Número	—	A tenor del subanexo 2 del anexo XXI
22	Relaciones de transmisión	Cuadros de valores	—	Relaciones internas de la caja de cambios; relaciones de transmisión finales; relaciones totales de transmisión

▼ M3

ID	Dato de entrada	Tipo de dato	Unidad	Descripción
23	Dimensiones de los neumáticos delanteros y traseros del vehículo de ensayo	Letras y número	—	Utilizados en la homologación de tipo
24	Curva de potencia a plena carga para ICEV	Cuadros de valores	rpm vs. kW	La curva de potencia a plena carga en el intervalo de velocidades del motor desde n_{idle} hasta n_{rated} , n_{max} o $n_{dv}(n_{gvmax}) \times v_{max}$, tomando de estos el valor que sea más alto
25	Margen de seguridad adicional	Vector	%	A tenor del subanexo 2 del anexo XXI
26	n_{min_drive} específico	Número Cuadro (de parada a 1, de 2 a 3, etc.)	rpm	A tenor del subanexo 2 del anexo XXI
27	Suma de control del ciclo de los vehículos L y H	Número	—	Diferente para el vehículo L y el vehículo H. Para verificar que se utiliza el ciclo correcto. Solo ha de introducirse si el ciclo es diferente de 3b
28	Marcha media del cambio de marchas del vehículo H	Número	—	Para validar los distintos cálculos del cambio de marchas
29	ATCT FCF (factor de corrección de la familia)	Número	—	A tenor del subanexo 6 bis, punto 3.8.1, del anexo XXI Un valor por cada combustible, en caso de vehículos multicomcombustible
30a	Factores K_i aditivos	Cuadros de valores	—	Cuadro con el valor correspondiente a cada contaminante y al CO_2 (g/km, mg/km, etc.). Vacío si se facilitan factores K_i multiplicativos
30b	Factores K_i multiplicativos	Cuadros de valores	—	Cuadro con el valor correspondiente a cada contaminante y al CO_2 . Vacío si se facilitan factores K_i aditivos
31a	Factores de deterioro (DF) aditivos	Cuadros de valores	—	Cuadro con el valor correspondiente a cada contaminante (g/km, mg/km, etc.). Vacío si se facilitan DF multiplicativos
31b	Factores de deterioro (DF) multiplicativos	Cuadros de valores	—	Cuadro con el valor correspondiente a cada contaminante. Vacío si se facilitan DF aditivos

▼ M3

ID	Dato de entrada	Tipo de dato	Unidad	Descripción
32	Tensión de la batería de todos los REESS	Números	V	A tenor del subanexo 6, apéndice 2, del anexo XXI con respecto a la corrección del RCB en el caso de los ICE, y a tenor del subanexo 8, apéndice 2, del anexo XXI en el caso de los VEH, los VEP y los VHPC (DIN EN 60050-482)
33	Coefficiente de corrección K	Número	(g/km)/(Wh/km)	En el caso de los VEH-SCE y los VEH-CCE, corrección de las emisiones de CO ₂ CS a tenor del subanexo 8 del anexo XXI por fase o combinadas
34a	Consumo de energía eléctrica del vehículo H	Número	Wh/km	En el caso de los VEH-CCE, es el EC _{AC,weighted} (combinado), y en el de los VEP, el consumo eléctrico (combinado) a tenor del subanexo 8 del anexo XXI
34b	Consumo de energía eléctrica del vehículo L (si procede)	Número	Wh/km	En el caso de los VEH-CCE, es el EC _{AC,weighted} (combinado), y en el de los VEP, el consumo eléctrico (combinado) a tenor del subanexo 8 del anexo XXI
35a	Autonomía eléctrica del vehículo H	Número	km	En el caso de los VEH-CCE, es la EAER (combinada), y en el de los VEP, la autonomía eléctrica pura (combinada) a tenor del subanexo 8 del anexo XXI
35b	Autonomía eléctrica del vehículo L (si procede)	Número	km	En el caso de los VEH-CCE, es la EAER (combinada), y en el de los VEP, la autonomía eléctrica pura (combinada) a tenor del subanexo 8 del anexo XXI
36a	Autonomía eléctrica urbana del vehículo H	Número	km	En el caso de los VEH-CCE, es la EAER _{city} , y en el de los VEP, la autonomía eléctrica pura (urbana) a tenor del subanexo 8 del anexo XXI
36b	Autonomía eléctrica urbana del vehículo L (si procede)	Número	km	En el caso de los VEH-CCE, es la EAER _{city} , y en el de los VEP, la autonomía eléctrica pura (urbana) a tenor del subanexo 8 del anexo XXI
37a	Clase del ciclo de conducción del vehículo H	Texto	—	Para saber qué ciclo se ha utilizado (clase 1/2/3a/3b) a fin de calcular la demanda de energía del ciclo del vehículo concreto

▼ M3

ID	Dato de entrada	Tipo de dato	Unidad	Descripción
37b	Clase del ciclo de conducción del vehículo L (si procede)	Texto	—	Para saber qué ciclo se ha utilizado (clase 1/2/3a/3b) a fin de calcular la demanda de energía del ciclo del vehículo concreto
38a	Factor de reducción f_{dsc} del vehículo H	Número	—	Para saber si es necesaria la reducción y si se ha utilizado a fin de calcular la demanda de energía del ciclo del vehículo concreto
38b	Factor de reducción f_{dsc} del vehículo L (si procede)	Número	—	Para saber si es necesaria la reducción y si se ha utilizado a fin de calcular la demanda de energía del ciclo del vehículo concreto
39a	Velocidad limitada del vehículo H	sí/no	km/h	Para saber si es necesario el procedimiento de velocidad limitada y si ha de utilizarse a fin de calcular la demanda de energía del ciclo del vehículo concreto
39b	Velocidad limitada del vehículo L (si procede)	sí/no	km/h	Para saber si es necesario el procedimiento de velocidad limitada y si ha de utilizarse a fin de calcular la demanda de energía del ciclo del vehículo concreto
40 a	Masa máxima en carga técnicamente admisible del vehículo H	Número	kg	
40b	Masa máxima en carga técnicamente admisible del vehículo L (si procede)	Número	kg	
41	Inyección directa	sí/no	—	
42	Reconocimiento de la regeneración	Texto	—	Descripción realizada por el fabricante del vehículo sobre la manera de reconocer que se ha producido una regeneración durante el ensayo
43	Compleción de la regeneración	Texto	—	Descripción del procedimiento para completar la regeneración
44	Distribución del peso	Vector	—	Porcentaje del peso del vehículo sobre cada eje
Vehículos multifásicos o especiales				
45	Masa en orden de marcha permitida del vehículo final		kg	Intervalo
46	Área frontal permitida del vehículo final		cm ²	Intervalo
47	Resistencia a la rodadura permitida		kg/t	Intervalo
48	Área frontal proyectada permitida de la entrada de aire de la rejilla delantera		cm ²	Intervalo

▼ **M3***Cuadro 2***Lista 2 de transparencia**

La lista 2 de transparencia se compone de dos conjuntos de datos caracterizados por los campos incluidos en el cuadro 3 y el cuadro 4.

*Cuadro 3***Conjunto de datos 1 de la lista 2 de transparencia**

Campo	Tipo de dato	Descripción
ID1	Número	Identificador único de fila del conjunto de datos 1 de la lista 2 de transparencia
TVV	Texto	Identificador único de tipo, variante y versión del vehículo (campo clave del conjunto de datos 1)
IF ID	Texto	Identificador de la familia de interpolación
RL ID	Texto	Identificador de la familia de resistencia al avance en carretera
Marca	Texto	Nombre comercial del fabricante
Denominación comercial	Texto	Denominación comercial de TVV
Categoría	Texto	Categoría del vehículo
Carrocería	Texto	Tipo de carrocería

*Cuadro 4.***Conjunto de datos 2 de la lista 2 de transparencia**

Campo	Tipo de dato	Descripción
ID2	Número	Identificador único de fila del conjunto de datos 2 de la lista 2 de transparencia
IF ID	Texto	Identificador único de la familia de interpolación (campo clave del conjunto de datos 2)
Número de la homologación de tipo de vehículo entero	Texto	Identificador de la homologación de tipo de vehículo entero
Número de la homologación de tipo respecto de las emisiones	Texto	Identificador de la homologación de tipo respecto de las emisiones
PEMS ID	Texto	Identificador de la familia de PEMS
EF ID	Texto	Identificador de la familia de emisiones de evaporación
ATCT ID	Texto	Identificador de la familia de ATCT
Ki ID	Texto	Identificador de la familia de Ki
ID Durabilidad	Texto	Identificador de la familia de durabilidad
Combustible	Texto	Tipo de combustible del vehículo

▼ **M3**

Campo	Tipo de dato	Descripción
Combustible dual	Sí/No	Si el vehículo puede funcionar con más de un combustible
Cilindrada del motor	Número	Cilindrada del motor en cm ³
Potencia asignada del motor	Número	Potencia asignada del motor (kW a min ⁻¹)
Tipo de transmisión	Texto	Tipo de transmisión del vehículo
Ejes motores	Texto	Número y ubicación de los ejes motores
Máquina eléctrica	Texto	Número y tipo de máquinas eléctricas
Potencia máxima neta	Número	Potencia máxima neta de la máquina eléctrica
Categoría de VEH	Texto	Categoría de vehículo eléctrico híbrido

▼B

ANEXO III

Reservado



ANEXO IIIA

VERIFICACIÓN DE LAS EMISIONES EN CONDICIONES REALES DE CONDUCCIÓN

1. INTRODUCCIÓN, DEFINICIONES Y ABREVIACIONES

1.1. **Introducción**

En el presente anexo se describe el procedimiento para verificar el rendimiento en cuanto a emisiones en condiciones reales de conducción de los turismos y vehículos comerciales ligeros.

1.2. **Definiciones**

1.2.1. «Exactitud»: desviación entre un valor medido o calculado y un valor de referencia trazable.

1.2.2. «Analizador»: todo dispositivo de medición que no forme parte del vehículo pero que esté instalado para determinar la concentración o la cantidad de contaminantes gaseosos o de partículas.

1.2.3. «Intersección del eje» de una regresión lineal (a_0):

$$a_0 = \bar{y} - (a_1 \times \bar{x})$$

donde:

a_1 es la pendiente de la línea de regresión

\bar{x} es el valor medio del parámetro de referencia

\bar{y} es el valor medio del parámetro que debe verificarse

1.2.4. «Calibración»: proceso de establecimiento de la respuesta de un analizador, caudalímetro, sensor o señal de forma que su resultado sea conforme con una o varias señales de referencia.

1.2.5. «Coeficiente de determinación» (r^2):

$$r^2 = 1 - \frac{\sum_{i=1}^n [y_i - a_0 - (a_1 \times x_i)]^2}{\sum_{i=1}^n (y_i - \bar{y})^2}$$

donde:

a_0 es la intersección del eje de la línea de regresión lineal

a_1 es la pendiente de la línea de regresión lineal

x_i es el valor de referencia medido

y_i es el valor medido del parámetro que debe verificarse

\bar{y} es el valor medio del parámetro que debe verificarse

n es el número de valores

▼ B

- 1.2.6. «Coficiente de correlación cruzada» (r):

$$r = \frac{\sum_{i=1}^{n-1} (x_i - \bar{x}) \times (y_i - \bar{y})}{\sqrt{\sum_{i=1}^{n-1} (x_i - \bar{x})^2} \times \sqrt{\sum_{i=1}^{n-1} (y_i - \bar{y})^2}}$$

donde:

x_i es el valor de referencia medido

y_i es el valor medido del parámetro que debe verificarse

\bar{x} es el valor de referencia medio

\bar{y} es el valor medio del parámetro que debe verificarse

n es el número de valores

- 1.2.7. «Tiempo de retardo»: tiempo desde el cambio del caudal de gas (t_0) hasta que la respuesta alcanza el 10 % (t_{10}) del valor indicado final.
- 1.2.8. «Señales o datos de la unidad de control del motor (ECU, engine control unit)»: toda información y señal del vehículo registradas a partir de la red del vehículo aplicando los protocolos especificados en el punto 3.4.5 del apéndice 1.
- 1.2.9. «Unidad de control del motor»: unidad electrónica que controla varios accionadores para garantizar un rendimiento óptimo del tren de potencia.
- 1.2.10. «Emisiones», denominadas también «componentes», «componentes contaminantes» o «emisiones contaminantes»: constituyentes del escape gaseosos o de partículas.
- 1.2.11. «Escape», denominado también «gases de escape»: total de todos los componentes gaseosos y de partículas emitidos en la salida del escape o el tubo de escape como consecuencia de la combustión del combustible en el motor de combustión interna del vehículo.

▼ M1

- 1.2.12. «Emisiones de escape»: las emisiones del tubo de escape de compuestos gaseosos, sólidos y líquidos.

▼ B

- 1.2.13. «Fondo de escala»: intervalo total de un analizador, caudalímetro o sensor especificado por el fabricante del equipo. Si en las mediciones se utiliza un subintervalo del analizador, caudalímetro o sensor, por fondo de escala se entenderá el valor indicado máximo.
- 1.2.14. «Factor de respuesta a los hidrocarburos» respecto a un tipo particular de hidrocarburos: relación entre el valor indicado por un detector de ionización de llama y la concentración del tipo de hidrocarburos considerado en el cilindro del gas de referencia, expresada en ppmC₁.
- 1.2.15. «Mantenimiento importante»: ajuste, reparación o sustitución de un analizador, caudalímetro o sensor que podría afectar a la exactitud de las mediciones.

▼ M3

- 1.2.16. «Ruido»: 2 veces la media cuadrática de 10 desviaciones estándar, cada una de ellas calculada a partir de las respuestas cero medidas con una frecuencia constante que es múltiplo de 1,0 Hz durante un periodo de 30 segundos.

▼ B

- 1.2.17. «Hidrocarburos no metánicos» (NMHC, non-methane hydrocarbons): hidrocarburos totales (THC, total hydrocarbons), excluido el metano (CH₄).

▼ M1

- 1.2.18. «Emissiones en número de partículas suspendidas» (PN, *particle number*): número total de partículas suspendidas sólidas que emite el escape del vehículo, cuantificado conforme a los métodos de dilución, muestreo y medición que se especifican en el anexo XXI.

▼ B

- 1.2.19. «Precisión»: 2,5 veces la desviación estándar de 10 respuestas repetitivas a un valor estándar trazable.
- 1.2.20. «Valor indicado»: valor numérico indicado por un analizador, caudalímetro, sensor o cualquier otro dispositivo de medición utilizado en el contexto de las mediciones de emisiones de vehículos.
- 1.2.21. «Tiempo de respuesta» (t_{90}): suma del tiempo de retardo y el tiempo de subida.
- 1.2.22. «Tiempo de subida»: tiempo que transcurre entre la respuesta al 10 % y la respuesta al 90 % ($t_{90} - t_{10}$) del valor indicado final.
- 1.2.23. «Media cuadrática» (x_{rms}): raíz cuadrada de la media aritmética de los cuadrados de los valores, definida como:

$$x_{\text{rms}} = \sqrt{\frac{1}{n}(x_1^2 + x_2^2 + \dots + x_n^2)}$$

donde:

x es el valor medido o calculado

n es el número de valores

- 1.2.24. «Sensor»: todo dispositivo de medición que no forme parte del vehículo en sí pero que esté instalado para determinar parámetros distintos de la concentración de contaminantes gaseosos o de partículas y el caudal másico de escape.

▼ M1

- 1.2.25. «Calibrar»: ajustar un instrumento de manera que dé una respuesta adecuada a un patrón de calibración que represente entre el 75 % y el 100 % del valor máximo del intervalo de uso real o previsto del instrumento.

▼ B

- 1.2.26. «Respuesta rango»: respuesta media a una señal rango durante un intervalo de tiempo de al menos 30 segundos.
- 1.2.27. «Deriva de la respuesta rango»: diferencia entre la respuesta media a una señal rango y la señal rango real medida en un periodo de tiempo definido después de que se haya calibrado con exactitud el rango de un analizador, caudalímetro o sensor.
- 1.2.28. «Pendiente» de una regresión lineal (a_1):

$$a_1 = \frac{\sum_{i=1}^n (y_i - \bar{y}) \times (x_i - \bar{x})}{\sum_{i=1}^n (x_i - \bar{x})^2}$$

donde:

\bar{x} es el valor medio del parámetro de referencia

\bar{y} es el valor medio del parámetro que debe verificarse

x_i es el valor real del parámetro de referencia

▼ B

y_i es el valor real del parámetro que debe verificarse

n es el número de valores

1.2.29. «*Error típico de estimación*» (SEE, *standard error of estimate*):

$$SEE = \frac{1}{x_{\max}} \times \sqrt{\frac{\sum_{i=1}^n (y_i - \hat{y})^2}{(n - 2)}}$$

donde:

\hat{y} es el valor estimado del parámetro que debe verificarse

y_i es el valor real del parámetro que debe verificarse

x_{\max} es el valor real máximo del parámetro de referencia

n es el número de valores

1.2.30. «*Hidrocarburos totales*» (THC, *total hydrocarbons*): suma de todos los compuestos volátiles medibles con un detector de ionización de llama (FID, *flame ionisation detector*).

1.2.31. «*Trazable*»: capacidad de relacionar una medida o valor indicado a lo largo de una cadena ininterrumpida de comparaciones con un estándar conocido y acordado.

1.2.32. «*Tiempo de transformación*»: diferencia de tiempo entre un cambio de concentración o de caudal (t_0) en el punto de referencia y una respuesta del sistema del 50 % del valor indicado final (t_{50}).

1.2.33. «*Tipo de analizador*»: grupo de analizadores producidos por el mismo fabricante que aplican idéntico principio para determinar la concentración de un componente gaseoso específico o el número de partículas suspendidas.

1.2.34. «*Tipo de caudalímetro másico del escape*»: grupo de caudalímetros másicos del escape producidos por el mismo fabricante, con un tubo interior de diámetro similar, que aplican idéntico principio para determinar el caudal másico de escape.

1.2.35. «*Validación*»: proceso de evaluación de la adecuación de la instalación y funcionalidad de un sistema portátil de medición de emisiones y de la corrección de las mediciones del caudal másico de escape efectuadas con uno o varios caudalímetros másicos del escape no trazables o calculadas a partir de sensores o señales de la ECU.

1.2.36. «*Verificación*»: proceso por el que se evalúa si el resultado medido o calculado de un analizador, caudalímetro, sensor o señal es conforme con una señal de referencia, dentro de uno o varios umbrales de aceptación predeterminados.

1.2.37. «*Calibración del cero*»: calibración de un analizador, un caudalímetro o un sensor para que dé una respuesta exacta a una señal cero.

1.2.38. «*Respuesta cero*»: respuesta media a una señal cero durante un intervalo de tiempo de al menos 30 segundos.

1.2.39. «*Deriva de la respuesta cero*»: diferencia entre la respuesta media a una señal cero y la señal cero real medida durante un período de tiempo definido después de que se haya calibrado con exactitud el cero de un analizador, caudalímetro o sensor.

▼ M1

- 1.2.40. «Vehículo eléctrico híbrido con carga exterior» (VEH-CCE): vehículo eléctrico híbrido que puede cargarse desde una fuente externa.
- 1.2.41. «Vehículo eléctrico híbrido sin carga exterior» (VEH-SCE): vehículo dotado de al menos dos convertidores de energía diferentes y dos sistemas diferentes de almacenamiento de energía utilizados para la propulsión del vehículo y que no puede cargarse desde una fuente externa.

▼ B1.3. **Abreviaciones**

Las abreviaciones se refieren de forma genérica tanto al singular como al plural de los términos abreviados.

CH ₄	— Metano
CLD	— Detector de quimioluminiscencia (<i>ChemiLuminescence Detector</i>)
CO	— Monóxido de carbono
CO ₂	— Dióxido de carbono
CVS	— Muestreador de volumen constante (<i>Constant Volume Sampler</i>)
DCT	— Transmisión de doble embrague (<i>Dual Clutch Transmission</i>)
ECU	— Unidad de control del motor (<i>Engine Control Unit</i>)
EFM	— Caudalímetro másico de escape (<i>Exhaust mass Flow Meter</i>)
FID	— Detector de ionización de llama (<i>Flame Ionisation Detector</i>)
FS	— Fondo de escala (<i>Full scale</i>)
GPS	— Sistema de posicionamiento global (<i>Global Positioning System</i>)
H ₂ O	— Agua
HC	— Hidrocarburos
HCLD	— Detector de quimioluminiscencia caldeado (<i>Heated ChemiLuminescence Detector</i>)
HEV	— Vehículo híbrido eléctrico (<i>Hybrid Electric Vehicle</i>)
ICE	— Motor de combustión interna (<i>Internal Combustion Engine</i>)
ID	— Número o código de identificación
GLP	— Gas licuado de petróleo
MAW	— Ventana de media móvil (<i>Moving Average Window</i>)
max	— Valor máximo
N ₂	— Nitrógeno
NDIR	— Analizador de infrarrojos no dispersivo (<i>Non-Dispersive InfraRed analyser</i>)
NDUV	— Analizador de ultravioletas no dispersivo (<i>Non-Dispersive UltraViolet analyser</i>)
NEDC	— Nuevo Ciclo de Conducción Europeo (<i>New European Driving Cycle</i>)
GN	— Gas natural

▼ **B**

NMC	— Separador no metánico (<i>Non-Methane Cutter</i>)
NMC-FID	— Separador no metánico en combinación con un detector de ionización de llama (<i>Non-Methane Cutter in combination with a Flame-Ionisation Detector</i>)
NMHC	— Hidrocarburos no metánicos (<i>Non-Methane Hydrocarbons</i>)
NO	— Monóxido de nitrógeno
N.	°— Número
NO ₂	— Dióxido de nitrógeno
NO _x	— Óxidos de nitrógeno
NTE	— No sobrepasable (<i>Not-to-exceed</i>)
O ₂	— Oxígeno
OBD	— Diagnóstico a bordo (<i>On-Board Diagnostics</i>)
PEMS	— Sistema portátil de medición de emisiones (<i>Portable Emissions Measurement System</i>)
PHEV	— Vehículo híbrido eléctrico enchufable (<i>Plug-in Hybrid Electric Vehicle</i>)
PN	— Número de partículas suspendidas (<i>Particle Number</i>)
RDE	— Emisiones en condiciones reales de conducción (<i>Real Driving Emissions</i>)
RPA	— Aceleración positiva relativa (<i>Relative Positive Acceleration</i>)
SCR	— Reducción catalítica selectiva (<i>Selective Catalytic Reduction</i>)
SEE	— Error típico de estimación (<i>Standard Error of Estimate</i>)
THC	— Hidrocarburos totales (<i>Total Hydrocarbons</i>)
CEPE	— Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas
VIN	— Número de identificación del vehículo (<i>Vehicle Identification Number</i>)
WLTC	— Ciclo de Ensayo de Vehículos Ligeros Armonizado a nivel Mundial (<i>Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Cycle</i>)
WWH-OBD	— Diagnóstico a bordo armonizado a nivel mundial (<i>WorldWide Harmonized On-Board Diagnostics</i>)

2. REQUISITOS GENERALES

2.1. Límites de emisiones no sobrepasables

Las emisiones a lo largo de la vida normal de un tipo de vehículo homologado con arreglo al Reglamento (CE) n.º 715/2007, determinadas con arreglo a los requisitos del presente anexo y emitidas en cualquier ensayo posible de RDE efectuado de conformidad con los requisitos del presente anexo, no superarán los siguientes valores NTE específicos de los contaminantes:

▼ **M3**

$$NTE_{\text{pollutant}} = CF_{\text{pollutant}} \times \text{EURO}-6$$

▼ B

donde EURO-6 es el límite de emisiones Euro 6 aplicable establecido en el cuadro 2 del anexo I del Reglamento (CE) n.º 715/2007.

2.1.1. Factores de conformidad definitivos

El factor de conformidad $CF_{pollutant}$ para el contaminante respectivo se especifica como sigue:

Contaminante	Masa de óxidos de nitrógeno (NO _x)	Número de partículas suspendidas (PN)	Masa de monóxido de carbono (CO) ⁽¹⁾	Masa de hidrocarburos totales (THC)	Masa combinada de hidrocarburos totales y óxidos de nitrógeno (THC + NO _x)
$CF_{pollutant}$	► M3 1 + <i>margen</i> NO _x con <i>margen</i> NO _x = 0,43 ◀	► M1 1 + <i>margen</i> PN con <i>margen</i> PN = 0,5 ◀	—	—	—

⁽¹⁾ Las emisiones de CO se medirán y registrarán en ensayos de RDE.

El margen es un parámetro que tiene en cuenta las incertidumbres de la medición adicionales introducidas por el equipo de PEMS, que están sujetas a reexamen periódico y que se revisarán a raíz de la mejora de la calidad del procedimiento de PEMS o del progreso técnico.

► **M1** El «margen PN» es un parámetro que tiene en cuenta las incertidumbres de la medición adicionales introducidas por el equipo de PEMS de PN, que están sujetas a reexamen periódico y que se revisarán a raíz de la mejora de la calidad del procedimiento de PEMS de PN o del progreso técnico. ◀

2.1.2. Factores de conformidad temporales

No obstante lo dispuesto en el punto 2.1.1, durante un período de 5 años y 4 meses después de las fechas indicadas en el artículo 10, apartados 4 y 5, del Reglamento (CE) n.º 715/2007, y a petición del fabricante, podrán aplicarse los siguientes factores de conformidad temporales:

Contaminante	Masa de óxidos de nitrógeno (NO _x)	Número de partículas suspendidas (PN)	Masa de monóxido de carbono (CO) ⁽¹⁾	Masa de hidrocarburos totales (THC)	Masa combinada de hidrocarburos totales y óxidos de nitrógeno (THC + NO _x)
$CF_{pollutant}$	2.1.	► M1 1 + <i>margen</i> PN con <i>margen</i> PN = 0,5 ◀	—	—	—

⁽¹⁾ Las emisiones de CO se medirán y registrarán en ensayos de RDE.

► **M1** El «margen PN» es un parámetro que tiene en cuenta las incertidumbres de la medición adicionales introducidas por el equipo de PEMS de PN, que están sujetas a reexamen periódico y que se revisarán a raíz de la mejora de la calidad del procedimiento de PEMS de PN o del progreso técnico. ◀

La aplicación de factores de conformidad temporales se indicará en el certificado de conformidad del vehículo.

▼ M3

Con respecto a las homologaciones de tipo incluidas en esta excepción, no habrá un valor máximo declarado de RDE.

2.1.3. El fabricante confirmará el cumplimiento del punto 2.1 completando el certificado establecido en el apéndice 9. La verificación del cumplimiento se efectuará de acuerdo con las normas de la conformidad en circulación.

▼ B

- 2.2. Los ensayos de RDE exigidos en el presente anexo en el momento de la homologación de tipo y durante la vida de un vehículo confieren presunción de conformidad con el requisito establecido en el punto 2.1. La presunción de conformidad puede reevaluarse mediante ensayos adicionales de RDE.
- 2.3. Los Estados miembros velarán por que los vehículos puedan someterse a ensayo con PEMS en vías públicas de conformidad con los procedimientos establecidos en su Derecho nacional y respetando las normas de tráfico y los requisitos de seguridad locales.
- 2.4. Los fabricantes se asegurarán de que un tercero independiente pueda someter a ensayo los vehículos con PEMS en vías públicas, por ejemplo poniendo a disposición adaptadores adecuados para los tubos de escape, dando acceso a las señales de la ECU o adoptando las disposiciones administrativas necesarias. ► **M1** ► **C1** Si el presente Reglamento no exige el ensayo de PEMS en cuestión, el fabricante podrá cobrar unas tasas razonables similares a las establecidas en el artículo 7, apartado 1, del Reglamento (CE) n.º 715/2007. ◀ ◀

3. ENSAYO DE RDE QUE DEBE EFECTUARSE

▼ M2

- 3.1. Los requisitos siguientes se aplican a los ensayos de PEMS a los que se hace referencia en el artículo 3, apartado 11, párrafo segundo.

▼ M3

- 3.1.0. Los requisitos del punto 2.1 deberán cumplirse en relación con el trayecto urbano y con el trayecto total con PEMS, en los que las emisiones del vehículo ensayado se calcularán con arreglo a los apéndices 4 y 6 y deberán ser siempre iguales o inferiores al valor NTE ($M_{RDE,k} \leq NTE_{pollutant}$).

▼ B

- 3.1.1. Para la homologación de tipo, el caudal másico de escape se determinará mediante un equipo de medición cuyo funcionamiento sea independiente del vehículo y no se utilizarán datos de la ECU del vehículo a este respecto. Fuera del contexto de la homologación de tipo, pueden utilizarse métodos alternativos para determinar el caudal másico de escape de acuerdo con el apéndice 2, punto 7.2.

▼ M3

- 3.1.2. Durante los ensayos de homologación de tipo, si la autoridad de homologación no está satisfecha con el control de la calidad de los datos ni con los resultados de validación de un ensayo de PEMS efectuado de conformidad con los apéndices 1 y 4, podrá considerar nulo el ensayo. En ese caso, la autoridad de homologación registrará los datos del ensayo y los motivos por los que lo considera nulo.

▼ M3

3.1.3. Notificación y difusión de la información sobre el ensayo de homologación de tipo de RDE.

▼ B

3.1.3.1. Se pondrá a disposición de la autoridad de homologación un informe técnico elaborado por el fabricante de conformidad con el apéndice 8.

▼ M1

3.1.3.2. El fabricante se asegurará de que la información enumerada en el punto 3.1.3.2.1 esté disponible en un sitio web de acceso público, sin costes y sin necesidad de que el usuario revele su identidad o se registre. El fabricante informará a la Comisión y a las autoridades de homologación de tipo de la ubicación del sitio web.

▼ M3

3.1.3.2.1. El sitio web permitirá realizar búsquedas en la base de datos subyacente con caracteres comodín y basadas en uno o en varios de los aspectos siguientes:

marca, tipo, variante, versión, denominación comercial o número de homologación de tipo según figuran en el certificado de conformidad con arreglo al anexo IX de la Directiva 2007/46/CE.

La información que figura a continuación deberá estar disponible respecto a cada vehículo en una búsqueda:

- el identificador de la familia de PEMS a la que pertenece el vehículo en cuestión, de acuerdo con el número 3 de la lista 1 de transparencia del cuadro 1 del apéndice 5 del anexo II;
- los valores máximos declarados de RDE tal como se indican en el punto 48.2 del certificado de conformidad, como se describe en el anexo IX de la Directiva 2007/46/CE.

▼ M1

▼ B

3.1.3.3. Previa solicitud, sin costes y en el plazo de 30 días, el fabricante pondrá a disposición de toda parte interesada el informe técnico al que se hace referencia en el punto 3.1.3.1.

3.1.3.4. Previa solicitud, la autoridad de homologación de tipo pondrá a disposición la información enumerada en los puntos 3.1.3.1 y 3.1.3.2 en un plazo de 30 días a partir de la recepción de la solicitud. La autoridad de homologación de tipo podrá cobrar una tasa razonable y proporcionada, que no disuada a un investigador con un interés justificado de solicitar la información necesaria ni supere los costes internos que le supongan a la autoridad poner a disposición la información solicitada.

4. REQUISITOS GENERALES

4.1. El rendimiento en cuanto a RDE se demostrará sometiendo a ensayo vehículos en carretera de acuerdo con sus patrones de conducción, condiciones y cargas útiles normales. El ensayo de RDE será representativo de los vehículos utilizados en sus rutas reales, con su carga normal.

▼ M3

- 4.2. Para la homologación de tipo, el fabricante demostrará a la autoridad de homologación que el vehículo elegido, los patrones de conducción, las condiciones y las cargas útiles son representativos de la familia de ensayo de PEMS. Los requisitos de carga útil y de condiciones ambiente, tal como se especifican en los puntos 5.1 y 5.2, se utilizarán previamente para determinar si se dan condiciones aceptables para el ensayo de RDE.

▼ M1

- 4.3. La autoridad de homologación propondrá un trayecto de ensayo en zona urbana, en zona rural y en autopista que cumpla los requisitos del punto 6. A efectos del diseño del trayecto, la selección de las partes urbana, rural y de autopista se basará en un mapa topográfico. En la parte urbana del trayecto se debe conducir en vías urbanas con un límite de velocidad de 60 km/h o inferior. En caso de que en la parte urbana del trayecto se deba conducir durante un período de tiempo limitado en carreteras con un límite de velocidad superior a 60 km/h, deberá conducirse el vehículo a velocidades de hasta 60 km/h.

▼ B

- 4.4. Si la recogida de datos de la ECU influye en las emisiones o el rendimiento de un vehículo, se considerará no conforme toda la familia de ensayo de PEMS a la que pertenece el vehículo, tal como se define en el apéndice 7. Esta funcionalidad se considerará un «dispositivo de desactivación», tal como se define en el artículo 3, punto 10, del Reglamento (CE) n.º 715/2007.

▼ M3

- 4.5. Para evaluar también las emisiones durante trayectos con arranque en caliente, un determinado número de vehículos por familia de ensayo de PEMS, especificado en el punto 4.2.8 del apéndice 7, se someterán a ensayo sin acondicionar el vehículo como se describe en el punto 5.3, sino con el motor en caliente, estando la temperatura del refrigerante del motor o del aceite del motor por encima de 70 °C.

- 4.6. Para los ensayos de RDE realizados durante la homologación de tipo, la autoridad de homologación de tipo podrá verificar si la configuración del ensayo y el equipo utilizado cumplen los requisitos de los apéndices 1 y 2 mediante una inspección directa o un análisis de las pruebas documentales (por ejemplo, fotografías o registros).

- 4.7. El cumplimiento de la herramienta de *software* utilizada para verificar la validez del trayecto y calcular las emisiones conforme a las disposiciones establecidas en los apéndices 4, 5, 6, 7a y 7b será validado por el proveedor de la herramienta o por una autoridad de homologación de tipo. Cuando esa herramienta de *software* esté incorporada en el instrumento de PEMS, deberá proporcionarse con el instrumento una prueba de validación.

▼ B

5. CONDICIONES LÍMITE
- 5.1. Carga útil del vehículo y masa de ensayo
- 5.1.1. La carga útil básica del vehículo incluirá al conductor, un testigo del ensayo (si es aplicable) y el equipo de ensayo, incluidos los dispositivos de montaje y de suministro de corriente.

▼B

- 5.1.2. A efectos del ensayo, se puede añadir carga útil artificial siempre y cuando la masa total de la carga útil básica y artificial no supere el 90 % de la suma de la «masa de los pasajeros» y la «masa útil» definidas en los puntos 19 y 21 del artículo 2 del Reglamento (UE) n.º 1230/2012 de la Comisión (*).

(*) Reglamento (UE) n.º 1230/2012 de la Comisión, de 12 de diciembre de 2012, por el que se desarrolla el Reglamento (CE) n.º 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a los requisitos de homologación de tipo relativos a las masas y dimensiones de los vehículos de motor y de sus remolques y por el que se modifica la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 353 de 21.12.2012, p. 31).

- 5.2. Condiciones ambientales

▼M1

- 5.2.1. El ensayo se realizará en las condiciones ambientales establecidas en este punto. Las condiciones ambientales son «ampliadas» si se amplía al menos una de las condiciones de temperatura y altitud. El factor de corrección para las condiciones ampliadas de temperatura y altitud solo se aplicará una vez. Si una parte del ensayo o todo el ensayo se realiza fuera de las condiciones normales o ampliadas, el trayecto no será válido.

▼B

- 5.2.2. Condiciones de altitud moderadas: altitud inferior o igual a 700 m sobre el nivel del mar.
- 5.2.3. Condiciones de altitud ampliadas: altitud superior a 700 m sobre el nivel del mar, e inferior o igual a 1300 m sobre el nivel del mar.

▼M1

- 5.2.4. Condiciones de temperatura moderadas: temperatura superior o igual a 273,15 K (0 °C) e inferior o igual a 303,15 K (30 °C).
- 5.2.5. Condiciones de temperatura ampliadas: temperatura superior o igual a 266,15 K (- 7 °C) e inferior a 273,15 K (0 °C) o superior a 303,15 K (30 °C) e inferior o igual a 308,15 K (35 °C).
- 5.2.6. No obstante lo dispuesto en los puntos 5.2.4 y 5.2.5, la temperatura más baja de las condiciones moderadas será superior o igual a 276,15 K (3 °C) y la temperatura más baja de las condiciones ampliadas será superior o igual a 271,15 K (- 2 °C) entre el inicio de la aplicación de los límites de emisión NTE vinculantes, tal como se definen en el punto 2.1, hasta 5 años y 4 meses después de las fechas indicadas en los apartados 4 y 5 del artículo 10 del Reglamento (CE) n.º 715/2007.

- 5.3. Acondicionamiento del vehículo para ensayos con arranque del motor en frío

Antes del ensayo de RDE, se preacondicionará el vehículo de la manera siguiente:

Se conducirá durante al menos 30 minutos, se estacionará con las puertas y el capó cerrados y se mantendrá entre 6 y 56 horas con el motor apagado con altitudes y temperaturas moderadas o ampliadas de conformidad con los puntos 5.2.2 a 5.2.6. Debe evitarse la exposición a condiciones atmosféricas extremas (fuertes nevadas, tormentas o granizo) y a cantidades excesivas de polvo. Antes de que comience el ensayo, se comprobará que el vehículo y el equipo no presenten daños y que no haya señales de advertencia que indiquen un mal funcionamiento.

▼ B

5.4. Condiciones dinámicas

Las condiciones dinámicas abarcan el efecto de la pendiente de la carretera, del viento de frente, de la dinámica de la conducción (aceleraciones y deceleraciones) y de los sistemas auxiliares en el consumo de energía y en las emisiones del vehículo de ensayo. La verificación de la normalidad de las condiciones dinámicas se efectuará una vez completado el ensayo, utilizando los datos registrados del PEMS. Esta verificación se realizará en 2 etapas:

▼ M3

5.4.1. Deberán comprobarse el exceso o la insuficiencia de la dinámica de la conducción durante el trayecto utilizando los métodos descritos en el apéndice 7a.

5.4.2. Si los resultados del trayecto son válidos tras efectuar las verificaciones conforme al punto 5.4.1, se aplicarán los métodos de verificación de la normalidad de las condiciones de ensayo establecidos en los apéndices 5, 7a y 7b.

▼ B

5.5. Estado y funcionamiento del vehículo

▼ M3

5.5.1. El sistema de aire acondicionado u otros dispositivos auxiliares deberán funcionar de una forma que se corresponda con el uso típico previsto en condiciones reales de conducción en carretera. Todo uso deberá documentarse. Las ventanillas del vehículo deberán permanecer cerradas cuando se utilicen el aire acondicionado o la calefacción.

▼ M1

5.5.2. Vehículos equipados con sistemas de regeneración periódica

5.5.2.1. El término «sistema de regeneración periódica» se entenderá con arreglo a la definición del punto 3.8.1 del anexo XXI.

▼ M3

5.5.2.2. Todos los resultados se corregirán con los factores multiplicativos K_i o los factores de compensación aditivos K_i desarrollados por los procedimientos del apéndice 1 del subanexo 6 del anexo XXI para la homologación de tipo de un tipo de vehículo con un sistema de regeneración periódica. El factor multiplicativo K_i o el factor de compensación aditivo K_i se aplicarán a los resultados finales tras la evaluación conforme al apéndice 6.

5.5.2.3. Si las emisiones no cumplen los requisitos del punto 3.1.0, deberá verificarse si se produce una regeneración. La verificación de una regeneración podrá basarse en criterios periciales mediante correlación cruzada de varias de las siguientes señales, que pueden incluir la temperatura de los gases de escape y mediciones de PN, CO₂ y O₂ combinadas con la velocidad del vehículo y la aceleración. Si el vehículo tiene una función de reconocimiento de la regeneración declarada en la lista 1 de transparencia del cuadro 1 del apéndice 5 del anexo II, deberá utilizarse dicha función para determinar que ha tenido lugar la regeneración. El fabricante declarará asimismo en la lista 1 de transparencia del cuadro 1 del apéndice 5 del anexo II el procedimiento necesario para completar la regeneración. El fabricante podrá asesorar sobre la manera de reconocer si ha tenido lugar la regeneración, en caso de que no esté disponible una señal al afecto.

Si durante el ensayo se produce una regeneración, el resultado sin la aplicación del factor multiplicativo K_i ni el factor de compensación aditivo K_i se cotejará con los requisitos del punto 3.1.0. Si las emisiones resultantes no cumplen los requisitos, el ensayo se considerará nulo y se repetirá una vez. Antes de comenzar el segundo ensayo, deberá garantizarse la compleción de la regeneración y la estabilización mediante al menos 1 hora de conducción. El segundo ensayo se considerará válido aunque en su transcurso se produzca una regeneración.

▼ M3

5.5.2.4. Aunque el vehículo cumpla los requisitos del punto 3.1.0, podrá verificarse si se ha producido una regeneración de igual modo que en el punto 5.5.2.3. Si puede probarse la presencia de regeneración, y con el acuerdo de la autoridad de homologación de tipo, los resultados finales se calcularán sin aplicar el factor multiplicativo K_i ni el factor de compensación aditivo K_i .

5.5.3. Los VEH-CCE podrán ser sometidos a ensayo en cualquier modo seleccionable, incluido el de carga de la batería.

5.5.4. No está permitido introducir modificaciones que afecten a la aerodinámica del vehículo, con excepción de la instalación del PEMS.

5.5.5. Los vehículos de ensayo no se conducirán con la intención de superar o no superar el ensayo merced a patrones de conducción extremos que no representen las condiciones normales de uso. En caso necesario, la verificación de la conducción normal podrá basarse en el juicio pericial realizado por la autoridad de homologación de tipo otorgante o en su nombre mediante correlación cruzada de varias señales, que pueden incluir el caudal y la temperatura de los gases de escape, el CO_2 , el O_2 , etc., en combinación con la velocidad del vehículo, la aceleración y los datos del GPS, y quizá otros parámetros de datos del vehículo como la velocidad del motor, la marcha, la posición del pedal del acelerador, etc.

5.5.6. El vehículo deberá encontrarse en buenas condiciones mecánicas, haber sido sometido a rodaje y haber recorrido como mínimo 3 000 km antes del ensayo. El kilometraje y la edad del vehículo utilizado para los ensayos de RDE deberán quedar consignados.

▼ B

6. REQUISITOS DEL TRAYECTO

6.1. Las proporciones de conducción en zona urbana, en zona rural y en autopista, clasificadas por velocidad instantánea tal como se describen en los puntos 6.3 a 6.5, se expresarán en porcentaje de la distancia total del trayecto.

▼ M3

6.2. El trayecto siempre empezará con una conducción en zona urbana, seguida de una conducción en zona rural y en autopista en las proporciones especificadas en el punto 6.6. E funcionamiento en zona urbana, rural y en autopista deberá tener lugar de forma consecutiva conforme al punto 6.12, pero podrá también incluir un trayecto que comience y termine en el mismo punto. El funcionamiento en zona rural podrá interrumpirse con breves períodos de funcionamiento en zona urbana al atravesar áreas urbanas. El funcionamiento en autopista podrá interrumpirse con breves períodos de funcionamiento en zona urbana o en zona rural, por ejemplo al pasar por peajes o tramos en obras.

▼ B

6.3. El funcionamiento en zona urbana se caracteriza por velocidades del vehículo de hasta 60 km/h.

▼ M1

- 6.4. El funcionamiento en zona rural se caracteriza por velocidades del vehículo superiores a 60 km/h e inferiores o iguales a 90 km/h. En el caso de los vehículos de la categoría N2 equipados con arreglo a la Directiva 92/6/CEE con un dispositivo que limite la velocidad del vehículo a 90 km/h, el funcionamiento en zona rural se caracteriza por velocidades del vehículo superiores a 60 km/h e inferiores o iguales a 80 km/h.
- 6.5. El funcionamiento en autopista se caracteriza por velocidades del vehículo superiores a 90 km/h. En el caso de los vehículos de la categoría N2 equipados con arreglo a la Directiva 92/6/CEE con un dispositivo que limite la velocidad del vehículo a 90 km/h, el funcionamiento en autopista se caracteriza por velocidades superiores a 80 km/h.

▼ B

- 6.6. El trayecto constará aproximadamente de un 34 % de conducción en zona urbana, un 33 % de conducción en zona rural y un 33 % de conducción en autopista, y la clasificación se hará en función de las velocidades indicadas en los puntos 6.3 a 6.5. Por «aproximadamente» se entenderá un intervalo de ± 10 puntos porcentuales en torno a los porcentajes declarados. No obstante, la conducción en zona urbana no deberá representar nunca menos del 29 % de la distancia total del trayecto.
- 6.7. Normalmente, la velocidad del vehículo no superará los 145 km/h. Esta velocidad máxima podrá superarse con una tolerancia de 15 km/h durante un máximo del 3 % de la duración de la conducción en autopista. Los límites locales de velocidad seguirán aplicándose durante los ensayos de PEMS, sin perjuicio de otras consecuencias jurídicas. Los incumplimientos de los límites locales de velocidad en sí no invalidarán los resultados de un ensayo de PEMS.

▼ M1

- 6.8. La velocidad media (incluyendo las paradas) de la parte de conducción en zona urbana del trayecto debe situarse entre 15 y 40 km/h. Las paradas, definidas como los períodos en los que la velocidad del vehículo es inferior a 1 km/h, deberán representar entre un 6 y un 30 % de la duración del funcionamiento en zona urbana. El funcionamiento en zona urbana podrá incluir varias paradas de 10 segundos o más. Sin embargo, una parada no podrá superar los 300 segundos consecutivos; de lo contrario el trayecto se considerará nulo.
- 6.9. El intervalo de velocidades de la conducción en autopista deberá abarcar adecuadamente velocidades de 90 km/h a, como mínimo, 110 km/h. La velocidad del vehículo será superior a 100 km/h durante un mínimo de 5 minutos.

En el caso de los vehículos de la categoría M2 equipados con arreglo a la Directiva 92/6/CEE con un dispositivo que limite la velocidad del vehículo a 100 km/h, el intervalo de velocidades de la conducción en autopista deberá abarcar adecuadamente velocidades de 90 km/h a 100 km/h. La velocidad del vehículo será superior a 90 km/h durante un mínimo de 5 minutos.

En el caso de los vehículos de la categoría N2 equipados con arreglo a la Directiva 92/6/CEE con un dispositivo que limite la velocidad del vehículo a 90 km/h, el intervalo de velocidades de la conducción en autopista deberá abarcar adecuadamente velocidades de 80 km/h a 90 km/h. La velocidad del vehículo será superior a 80 km/h durante un mínimo de 5 minutos.

▼ B

- 6.10. El trayecto durará entre 90 y 120 minutos.

▼ M1

- 6.11. La altitud sobre el nivel del mar de los puntos de partida y de llegada de un trayecto no diferirá en más de 100 m. Además, la ganancia de altitud positiva acumulada proporcional de todo el trayecto y de la parte urbana del trayecto determinada de conformidad con el punto 4.3 será inferior a 1 200 m/100 km y se determinará conforme al apéndice 7b.

▼ B

- 6.12. La distancia mínima recorrida durante el funcionamiento en zona urbana, en zona rural y en autopista será, en cada caso, de 16 km.

▼ M1

- 6.13. La velocidad media (incluyendo las paradas) durante el período de arranque en frío tal como se define en el apéndice 4, punto 4, deberá ser de entre 15 y 40 km/h. La velocidad máxima durante el período de arranque en frío no superará los 60 km/h.

▼ B

7. REQUISITOS OPERATIVOS
- 7.1. El trayecto se seleccionará de forma que el ensayo no se interrumpa y los datos se registren de manera continua hasta alcanzar la duración mínima del ensayo establecida en el punto 6.10.
- 7.2. La corriente eléctrica suministrada al PEMS procederá de una unidad de suministro externa y no de una fuente que obtenga la energía, directa o indirectamente, del motor del vehículo de ensayo.
- 7.3. La instalación del equipo del PEMS deberá hacerse de manera que influya lo menos posible en las emisiones, en el rendimiento del vehículo o en ambos. Se procurará reducir al mínimo la masa del equipo instalado y las eventuales modificaciones aerodinámicas del vehículo de ensayo. La carga útil del vehículo será conforme al punto 5.1.
- 7.4. Los ensayos de RDE se efectuarán en días hábiles, según la definición establecida para la Unión en el Reglamento (CEE, Euratom) n.º 1182/71 del Consejo (*).

(*) Reglamento (CEE, Euratom) n.º 1182/71 del Consejo, de 3 de junio de 1971, por el que se determinan las normas aplicables a los plazos, fechas y términos (DO L 124 de 8.6.1971, p. 1).

- 7.5. Los ensayos de RDE se efectuarán en carreteras y calles pavimentadas (no está permitido, por ejemplo, circular fuera de carretera).

▼ M3

- 7.6. Al comenzar el ensayo conforme al punto 5.1 del apéndice 1, el vehículo deberá moverse en 15 segundos. La parada del vehículo durante todo el período de arranque en frío, a tenor del punto 4 del apéndice 4, deberá mantenerse en el mínimo posible y no exceder de 90 segundos en total. Si el motor se cala durante el ensayo, podrá volver a arrancarse, pero no se interrumpirá el muestreo. Si el motor se para durante el ensayo, no se interrumpirá el muestreo.

▼ B

8. ACEITE LUBRICANTE, COMBUSTIBLE Y REACTIVO
- 8.1. El combustible, el lubricante y el reactivo (si procede) utilizados en los ensayos de RDE se ajustarán a las especificaciones del fabricante para la utilización del vehículo por parte del cliente.

▼ M3

- 8.2. En el caso de un ensayo de RDE no superado, se tomarán muestras de combustible, lubricante y reactivo (en su caso), que se conservarán durante 1 año en condiciones que garanticen su integridad. Una vez analizadas, las muestras podrán ser desechadas.

▼ B

9. EMISIONES Y EVALUACIÓN DEL TRAYECTO

- 9.1. El ensayo se realizará de conformidad con el apéndice 1 del presente anexo.

▼ M3

- 9.2. La validez del trayecto se verificará con el siguiente procedimiento de tres etapas:

ETAPA A: el trayecto cumple los requisitos generales, las condiciones límite, los requisitos del trayecto y operativos y las especificaciones relativas al aceite lubricante, el combustible y los reactivos de los puntos 4 a 8.

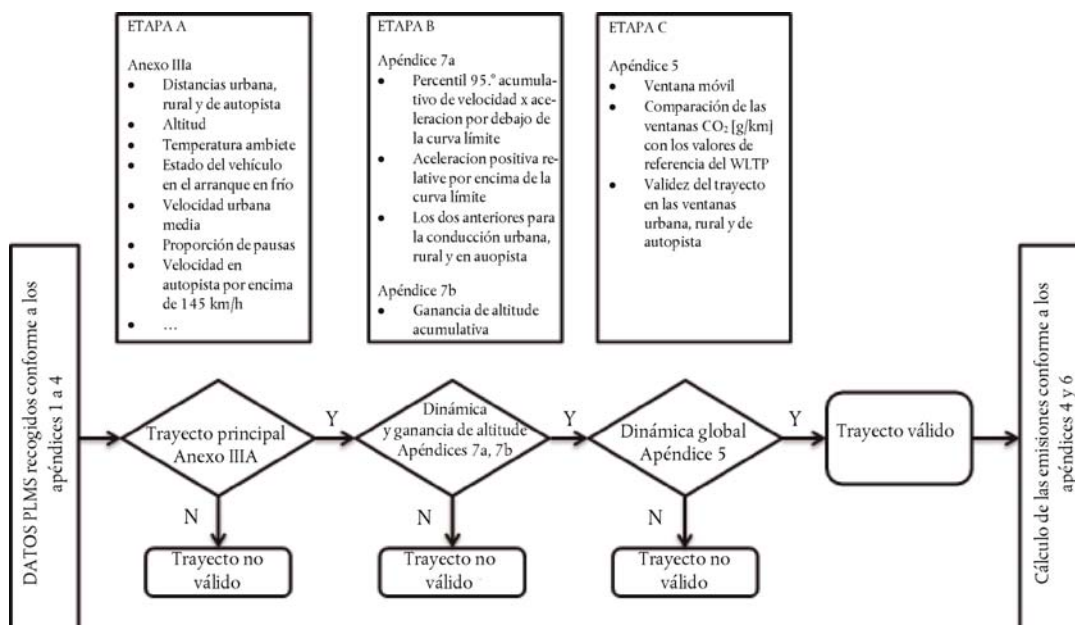
ETAPA B: el trayecto cumple los requisitos de los apéndices 7a y 7b.

ETAPA C: el trayecto cumple los requisitos del apéndice 5.

Las etapas del procedimiento se detallan en la figura 1.

Figura 1.

Verificación de la validez del trayecto



Si no se cumple al menos uno de los requisitos, el trayecto se declarará no válido.

▼ B

- 9.3. No estará permitido combinar datos de trayectos diferentes ni modificar o suprimir datos de un trayecto, excepto en el caso de lo dispuesto en el punto 6.8 para las paradas largas.

▼ M3

- 9.4. Tras establecer la validez de un trayecto de conformidad con el punto 9.2, los resultados de las emisiones se calcularán utilizando los métodos establecidos en los apéndices 4 y 6. Las emisiones se calcularán entre el comienzo y el final del ensayo conforme al apéndice 1, puntos 5.1 y 5.3, respectivamente.

▼ B

- 9.5. Si, durante un intervalo de tiempo particular, se amplían las condiciones ambientales de conformidad con el punto 5.2, durante ese intervalo de tiempo particular las emisiones contaminantes calculadas de acuerdo con el apéndice 4 se dividirán por un valor de 1,6 antes de evaluar su conformidad con los requisitos del presente anexo. Esta disposición no se aplica a las emisiones de dióxido de carbono.

▼ M3

- 9.6. Los contaminantes gaseosos y las emisiones en número de partículas suspendidas durante el arranque en frío, a tenor del punto 4 del apéndice 4, se incluirán en la evaluación normal de conformidad con los apéndices 4, 5 y 6. Si el vehículo se ha acondicionado en las 3 horas anteriores al ensayo a una temperatura media comprendida en el intervalo ampliado de conformidad con el punto 5.2, se aplican las disposiciones del punto 9.5 a los datos recogidos durante el período de arranque en frío, incluso si las condiciones de funcionamiento no están dentro del intervalo de temperaturas ampliado.

▼B*Apéndice 1***Procedimiento de ensayo de las emisiones de los vehículos con un sistema portátil de medición de emisiones (PEMS)**

1. INTRODUCCIÓN

En el presente apéndice se describe el procedimiento de ensayo para determinar las emisiones de escape de turismos y vehículos comerciales ligeros mediante un sistema portátil de medición de emisiones.

2. SÍMBOLOS, PARÁMETROS Y UNIDADES

≤	— inferior o igual
#	— número
#/m ³	— número por metro cúbico
%	— por ciento
°C	— grado centígrado
g	— gramo
g/s	— gramos por segundo
h	— hora
Hz	— hertzio
K	— kelvin
kg	— kilogramo
kg/s	— kilogramos por segundo
km	— kilómetro
km/h	— kilómetros por hora
kPa	— kilopascal
kPa/min	— kilopascales por minuto
l	— litro
l/min	— litros por minuto
m	— metro
m ³	— metro cúbico
mg	— miligramo
min	— minuto
p_e	— presión evacuada [kPa]
q_{vs}	— caudal volumétrico del sistema [l/min]
ppm	— partes por millón

▼ B

ppmC ₁	— partes por millón de carbono equivalente
rpm	— revoluciones por minuto
s	— segundo
V _s	— volumen del sistema [l]

3. REQUISITOS GENERALES

3.1. PEMS

El ensayo se efectuará con un PEMS compuesto de los elementos especificados en los puntos 3.1.1 a 3.1.5. Si procede, podrá establecerse una conexión con la ECU del vehículo para determinar los parámetros pertinentes del motor y del vehículo, tal como se especifican en el punto 3.2.

- 3.1.1. Analizadores para determinar la concentración de contaminantes en los gases de escape.
- 3.1.2. Uno o varios instrumentos o sensores para medir o determinar el caudal másico de escape.
- 3.1.3. Un sistema de posicionamiento global para determinar la posición, la altitud y la velocidad del vehículo.
- 3.1.4. Si procede, sensores y otros instrumentos que no formen parte del vehículo, por ejemplo para medir la temperatura ambiente, la humedad relativa, la presión del aire y la velocidad del vehículo.
- 3.1.5. Una fuente de energía independiente del vehículo para alimentar el PEMS.

3.2. Parámetros de ensayo

▼ M3

Los parámetros de ensayo, tal como se especifican en el cuadro 1 del presente apéndice, se medirán con una frecuencia constante de 1,0 Hz o superior y se registrarán y notificarán de conformidad con los requisitos del apéndice 8 con una frecuencia de 1,0 Hz. Si están disponibles los parámetros de la ECU, podrán obtenerse con una frecuencia sustancialmente superior, pero la tasa de registro será de 1,0 Hz. Los analizadores, caudalímetros y sensores del PEMS serán conformes con los requisitos establecidos en los apéndices 2 y 3.

▼ B

Cuadro 1

Parámetros de ensayo

Parámetro	Unidad recomendada	Fuente ⁽⁸⁾
Concentración de THC ⁽¹⁾ , ⁽⁴⁾	ppm C ₁	Analizador
Concentración de CH ₄ ⁽¹⁾ , ⁽⁴⁾	ppm C ₁	Analizador
Concentración de NMHC ⁽¹⁾ , ⁽⁴⁾	ppm C ₁	Analizador ⁽⁶⁾
Concentración de CO ⁽¹⁾ , ⁽⁴⁾	ppm	Analizador
Concentración de CO ₂ ⁽¹⁾	ppm	Analizador

▼ M1**▼ B**



Parámetro	Unidad recomendada	Fuente ⁽⁸⁾
Concentración de NO _x ^{(1), (4)}	ppm	Analizador ⁽⁷⁾
Concentración de PN ⁽⁴⁾	#/m ³	Analizador
Caudal másico de escape	kg/s	EFM, cualquier método descrito en el punto 7 del apéndice 2
Humedad ambiente	%	Sensor
Temperatura ambiente	K	Sensor
Presión ambiente	kPa	Sensor
Velocidad del vehículo	km/h	Sensor, GPS o ECU ⁽³⁾
Latitud del vehículo	Grados	GPS
Longitud del vehículo	Grados	GPS
Altitud del vehículo ^{(5), (9)}	M	GPS o sensor
Temperatura de los gases de escape ⁽⁵⁾	K	Sensor
Temperatura del refrigerante del motor ⁽⁵⁾	K	Sensor o ECU
Velocidad del motor ⁽⁵⁾	rpm	Sensor o ECU
Par motor ⁽⁵⁾	Nm	Sensor o ECU
Par del eje motor ⁽⁵⁾	Nm	medidor del par de llanta
Posición del pedal ⁽⁵⁾	%	Sensor o ECU
Caudal de combustible del motor ⁽²⁾	g/s	Sensor o ECU
Flujo de aire de admisión del motor ⁽²⁾	g/s	Sensor o ECU
Situación de fallo ⁽⁵⁾	—	ECU
Temperatura del flujo de aire de admisión	K	Sensor o ECU
Situación de regeneración ⁽⁵⁾	—	ECU
Temperatura del aceite del motor ⁽⁵⁾	K	Sensor o ECU
Marcha real ⁽⁵⁾	#	ECU
Marcha deseada (por ejemplo, indicador de cambio de marchas) ⁽⁵⁾	#	ECU
Otros datos del vehículo ⁽⁵⁾	sin especificar	ECU

⁽¹⁾ Debe medirse en base húmeda o corregirse de la forma descrita en el punto 8.1 del apéndice 4.

⁽²⁾ Debe determinarse solo si se utilizan métodos indirectos para calcular el caudal másico de escape según se describe en los puntos 10.2 y 10.3 del apéndice 4.

⁽³⁾ El método se elegirá de conformidad con el punto 4.7.

⁽⁴⁾ Parámetro obligatorio únicamente si la medición constituye un requisito del anexo III *bis*, punto 2.1.

⁽⁵⁾ Debe determinarse solo si es necesario para verificar la situación del vehículo y las condiciones de funcionamiento.

⁽⁶⁾ Podrá calcularse a partir de las concentraciones de THC y CH₄ de conformidad con el punto 9.2 del apéndice 4.

⁽⁷⁾ Podrá calcularse a partir de las concentraciones medidas de NO y NO₂.

⁽⁸⁾ Podrán utilizarse múltiples fuentes de parámetros.

⁽⁹⁾ La fuente preferible es el sensor de la presión ambiente.

3.3. Preparación del vehículo

La preparación del vehículo incluirá una verificación general del correcto funcionamiento técnico del vehículo de ensayo.

▼B**3.4. Instalación del PEMS****▼M1****3.4.1. Información general**

El PEMS se instalará siguiendo las instrucciones de su fabricante y la normativa local en materia de salud y seguridad. El PEMS debe instalarse de forma que, durante el ensayo, se reduzcan al mínimo las interferencias electromagnéticas y la exposición a choques, vibraciones, polvo y variaciones de temperatura. El PEMS se instalará y hará funcionar de modo que no presente fugas y se minimicen las pérdidas de calor. La instalación y el funcionamiento del PEMS no modificarán la naturaleza del gas de escape ni aumentarán indebidamente la longitud del tubo de escape. Para evitar la generación de partículas suspendidas, los conectores serán termoestables a las temperaturas de los gases de escape previstas durante el ensayo. Se recomienda no utilizar conectores de elastómero para conectar la salida del escape del vehículo y el tubo conector. Si se utilizan conectores de elastómero, no estarán en contacto con el gas de escape, para evitar artefactos cuando el motor se someta a cargas elevadas.

▼M3**3.4.2. Contrapresión admisible**

La instalación y el funcionamiento de las sondas de muestreo del PEMS no aumentarán indebidamente la presión en la salida del escape de un modo que pueda influir en la representatividad de las mediciones. Por lo tanto, se recomienda instalar una sola sonda de muestreo en el mismo plano. Si resulta técnicamente posible, toda extensión para facilitar el muestreo o la conexión con el caudalímetro másico del escape tendrá una sección transversal equivalente o superior a la del tubo de escape.

3.4.3. Caudalímetro másico del escape

En caso de utilizarse, el caudalímetro másico del escape (EFM) se fijará al tubo o los tubos de escape del vehículo siguiendo las recomendaciones del fabricante del EFM. El intervalo de medida del EFM deberá coincidir con el intervalo de los caudales másicos del escape previstos durante el ensayo. Se recomienda elegir un EFM que permita tener durante el ensayo el máximo caudal previsto que abarque al menos el 75 % del intervalo total del EFM. La instalación del EFM y de todo adaptador o empalme del tubo de escape no afectará negativamente al funcionamiento del motor ni del sistema de postratamiento de los gases de escape. A ambos lados del elemento sensor del flujo se colocará un tubo recto de una longitud equivalente, como mínimo, a 4 veces el diámetro del tubo de escape o de 150 mm, si esta segunda opción es mayor. Si se somete a ensayo un motor multicilíndrico con un colector de escape ramificado, se recomienda colocar el caudalímetro másico del escape después del punto donde se combinan los colectores y aumentar la sección transversal del tubo a fin de disponer de una sección transversal equivalente o mayor para tomar la muestra. Si esto no fuera posible, podrá medirse el caudal de escape con varios caudalímetros másicos. La amplia variedad de configuraciones, dimensiones y caudales másicos de los tubos de escape puede exigir la adopción de soluciones intermedias, basadas en criterios técnicos adecuados, a la hora de elegir e instalar los EFM. Podrá instalarse un EFM con un diámetro más pequeño que el de la salida del escape o el área frontal proyectada total de múltiples salidas, a condición de que ello mejore la exactitud de la medición y no afecte negativamente al funcionamiento o al postratamiento de los gases de escape, tal como se especifica en el punto 3.4.2. Se recomienda documentar la configuración del EFM mediante fotografías.

▼ B3.4.4. *Sistema de posicionamiento global (GPS)*

La antena del GPS debe instalarse, por ejemplo, en el lugar más alto posible, de forma que se garantice una buena recepción de la señal del satélite. La antena del GPS instalada deberá interferir lo menos posible con el funcionamiento del vehículo.

3.4.5. *Conexión con la unidad de control del motor (ECU)*

Si se desea, los parámetros pertinentes del vehículo y del motor enumerados en el cuadro 1 podrán registrarse mediante un registrador de datos conectado a la ECU o a la red del vehículo con arreglo a las normas ISO 15031-5, SAE J1979, OBD-II, EOBD o WWH-OBD. Si procede, los fabricantes proporcionarán etiquetas que permitan identificar los parámetros requeridos.

3.4.6. *Sensores y equipo auxiliar*

Se instalarán sensores de velocidad del vehículo, sensores de temperatura, termopares de refrigerante y cualquier otro dispositivo de medición que no forme parte del vehículo para medir el parámetro considerado de forma representativa, fiable y exacta, sin interferir indebidamente en el funcionamiento del vehículo y el funcionamiento de otros analizadores, caudalímetros, sensores y señales. El suministro de corriente a los sensores y el equipo auxiliar será independiente del vehículo. Se permite que el suministro de corriente para la iluminación, relacionada con la seguridad, de elementos fijos e instalaciones de componentes de PEMS situados fuera de la cabina del vehículo proceda de la batería de este.

▼ M13.5. **Muestreo de las emisiones**

El muestreo de las emisiones será representativo y se efectuará en puntos en los que los gases de escape estén bien mezclados y en los que la influencia del aire ambiente después del punto de muestreo sea mínima. Si procede, las muestras de emisiones se tomarán después del caudalímetro másico del escape, a una distancia mínima de 150 mm del elemento sensor del flujo. Las sondas de muestreo se colocarán, como mínimo, 200 mm o 3 veces el diámetro interior del tubo de escape, si esta distancia es mayor, antes del punto en el que los gases de escape salen de la instalación de muestreo del PEMS y se liberan en el medio ambiente. Si el PEMS reenvía un flujo al tubo de escape, lo hará después de la sonda de muestreo de forma que no afecte, durante el funcionamiento del motor, a la naturaleza del gas de escape en el punto o los puntos de muestreo. Si se cambia la longitud de la línea de muestreo, se verificarán los tiempos de transporte del sistema y, en caso necesario, se corregirán.

Si el motor está equipado con un sistema de postratamiento de los gases de escape, la muestra de gases de escape se tomará después de dicho sistema. Si se somete a ensayo un vehículo con un colector de escape ramificado, la entrada de la sonda de muestreo estará situada a una distancia suficiente después del colector, para garantizar que la muestra obtenida sea representativa del promedio de emisiones de escape de todos los cilindros. En el caso de los motores multicilíndricos con grupos de colectores distintos, como los motores «en V», la sonda de muestreo se colocará después del punto donde se combinan los colectores. Si no resulta técnicamente posible, se podrá realizar un muestreo en varios puntos en los que los gases de escape estén bien mezclados, si la autoridad de homologación de tipo lo aprueba. En este caso, el número y la ubicación de las sondas de muestreo coincidirán, en la medida de lo posible, con las de los caudalímetros másicos del escape. En caso de caudales del escape desiguales, se considerará la opción de un muestreo proporcional o de un muestreo con múltiples analizadores.

▼ M3

Si el motor está equipado con un sistema de postratamiento de los gases de escape, la muestra de gases de escape se tomará después de dicho sistema. Si se somete a ensayo un vehículo con un colector de escape ramificado, la entrada de la sonda de muestreo estará situada a una distancia suficiente después del colector, para garantizar que la muestra obtenida sea representativa del promedio de emisiones de escape de todos los cilindros. En el caso de los motores multicilíndricos con grupos de colectores distintos, como los motores «en V», la sonda de muestreo se colocará después del punto donde se combinan los colectores. Si esto no es técnicamente posible, podrá hacerse un muestreo en varios puntos en los que los gases de escape esté bien mezclados. En este caso, el número y la ubicación de las sondas de muestreo coincidirán, en la medida de lo posible, con los de los caudalímetros máscicos del escape. En caso de caudales del escape desiguales, se considerará la opción de un muestreo proporcional o de un muestreo con múltiples analizadores.

▼ M1

Si se miden los hidrocarburos, la línea de muestreo se calentará a 463 ± 10 K (190 ± 10 °C). Para la medición de otros componentes gaseosos, con o sin refrigerador, la línea de muestreo se mantendrá a un mínimo de 333 K (60 °C), para evitar la condensación y garantizar eficiencias de penetración adecuadas de los distintos gases. Respecto a los sistemas de muestreo de baja presión, puede disminuirse la temperatura en función de la reducción de la presión, a condición de que el sistema de muestreo garantice una eficiencia de penetración del 95 % de todos los contaminantes gaseosos regulados. Si las partículas suspendidas se muestrean y no se diluyen en el tubo de escape, se calentará la línea de muestreo desde el punto de muestreo de los gases de escape brutos hasta el punto de dilución o hasta el detector de partículas suspendidas a una temperatura mínima de 373 K (100 °C). El tiempo de permanencia de la muestra en la línea de muestreo de partículas suspendidas será inferior a 3 segundos hasta que se alcance la primera dilución o el detector de partículas suspendidas.

Todas las partes del sistema de muestreo, desde el tubo de escape hasta el detector de partículas suspendidas, que estén en contacto con gases de escape brutos o diluidos deberán estar diseñadas de tal modo que se reduzca al mínimo la deposición de partículas suspendidas. Todos los elementos estarán fabricados con materiales antiestáticos para evitar efectos electrostáticos.

▼ B

4. PROCEDIMIENTOS PREVIOS AL ENSAYO

4.1. Control de ausencia de fugas del PEMS

Tras completar la instalación del PEMS, se controlará la ausencia de fugas, al menos una vez en cada instalación PEMS-vehículo, siguiendo las prescripciones del fabricante del PEMS o de la manera indicada a continuación. Se desconectará la sonda del sistema de escape y se tapará su extremidad. Se pondrá en marcha la bomba del analizador. Después de un período de estabilización inicial, si no hay fugas, todos los caudalímetros indicarán aproximadamente cero. En caso contrario, se controlarán las líneas de muestreo y se corregirá el defecto.

El índice de fuga en el lado del vacío no excederá del 0,5 % del caudal en uso en la porción del sistema que se esté controlando. Los caudales del analizador y los caudales de derivación podrán utilizarse para estimar los caudales en uso.

Otra posibilidad consiste en evacuar el sistema hasta una presión de al menos 20 kPa de vacío (80 kPa en valor absoluto). Tras un período de estabilización inicial, el incremento de presión Δp (kPa/min) en el sistema no superará el resultado siguiente:

$$\Delta p = \frac{P_e}{V_s} \times q_{vs} \times 0.005$$

▼ B

Otra alternativa consiste en efectuar un cambio repentino de concentración al principio de la línea de muestreo, pasando de gas cero a gas de rango y manteniendo las mismas condiciones de presión que durante el funcionamiento normal del sistema. Si, con un analizador correctamente calibrado, al cabo de un período de tiempo adecuado el valor indicado es $\leq 99\%$ de la concentración introducida, deberá corregirse el problema de fuga.

▼ M1**4.2. Encendido y estabilización del PEMS**

El PEMS se encenderá, se calentará y se estabilizará siguiendo las especificaciones de su fabricante hasta que los parámetros funcionales clave, por ejemplo, las presiones, las temperaturas y los caudales, hayan alcanzado sus valores fijados de funcionamiento antes del inicio del ensayo. Para garantizar su correcto funcionamiento, el PEMS puede mantenerse encendido o puede calentarse y estabilizarse durante el acondicionamiento del vehículo. El sistema no debe presentar errores ni señales de advertencia críticas.

4.3. Preparación del sistema de muestreo

El sistema de muestreo, compuesto por la sonda de muestreo y las líneas de muestreo, deberá prepararse para el ensayo siguiendo las instrucciones del fabricante del PEMS. Se velará por que el sistema de muestreo esté limpio y sin condensación de humedad.

▼ B**4.4. Preparación del caudalímetro másico del escape (EFM)**

Si el EFM se utiliza para medir el caudal másico de escape, se purgará y se preparará para funcionar de conformidad con las especificaciones de su fabricante. Cuando proceda, este procedimiento deberá eliminar la condensación y los depósitos de las líneas y los correspondientes puertos de medición.

4.5. Control y calibración de los analizadores para la medición de las emisiones gaseosas

Los ajustes de calibración del cero y del rango de los analizadores se efectuarán con gases de calibración que cumplan los requisitos del punto 5 del apéndice 2. Los gases de calibración se elegirán de forma que se ajusten al intervalo de concentraciones de contaminantes previsto durante el ensayo de RDE. Para minimizar la deriva de los analizadores, conviene realizar la calibración del cero y del rango de estos a una temperatura ambiente lo más parecida posible a la soportada por el equipo de ensayo durante el trayecto.

▼ M3**4.6. Control del analizador para la medición de las emisiones de partículas suspendidas**

El nivel cero del analizador se registrará mediante el muestreo de aire ambiente filtrado por un filtro HEPA en un punto de muestreo apropiado, normalmente en la entrada de la línea de muestreo. La señal se registrará con una frecuencia constante que sea múltiplo de 1,0 Hz, promediada durante un período de 2 minutos; la concentración final respetará las especificaciones del fabricante, pero no excederá de 5 000 partículas suspendidas por centímetro cúbico.

▼ B**4.7. Determinación de la velocidad del vehículo**

La velocidad del vehículo se determinará utilizando al menos uno de los métodos siguientes:

- a) un GPS; si la velocidad del vehículo se determina mediante un GPS, la distancia total del trayecto se cotejará con las mediciones efectuadas con otro método, de conformidad con el punto 7 del apéndice 4;

▼ B

- b) un sensor (por ejemplo, un sensor óptico o de microondas); si la velocidad del vehículo se determina mediante un sensor, las mediciones de la velocidad deberán cumplir los requisitos del punto 8 del apéndice 2 o, como alternativa, la distancia total del trayecto determinada por el sensor deberá compararse con una distancia de referencia obtenida a partir de una red de carreteras digital o un mapa topográfico; la distancia total del trayecto determinada por el sensor no podrá desviarse más de un 4 % de la distancia de referencia;
- c) la ECU; si la velocidad del vehículo se determina mediante la ECU, la distancia total del trayecto se validará de conformidad con el punto 3 del apéndice 3 y, en caso necesario, la señal de velocidad de la ECU se ajustará para satisfacer los requisitos del punto 3.3 del apéndice 3; como alternativa, la distancia total del trayecto determinada mediante la ECU puede compararse con una distancia de referencia obtenida a partir de una red de carreteras digital o un mapa topográfico; la distancia total del trayecto determinada por la ECU no podrá desviarse más de un 4 % de la distancia de referencia.

4.8. Control de la configuración del PEMS

Se verificará la correcta conexión con todos los sensores y, si procede, con la ECU. Si se extraen los parámetros del motor, se verificará que la ECU transmite correctamente los valores (por ejemplo, velocidad cero del motor [rpm] cuando el motor de combustión se encuentra en la situación «llave-on-motor-off»). ► **M1** El PEMS deberá funcionar sin errores ni señales de advertencia críticas. ◀

5. ENSAYO DE EMISIONES**▼ M3****5.1. Inicio del ensayo**

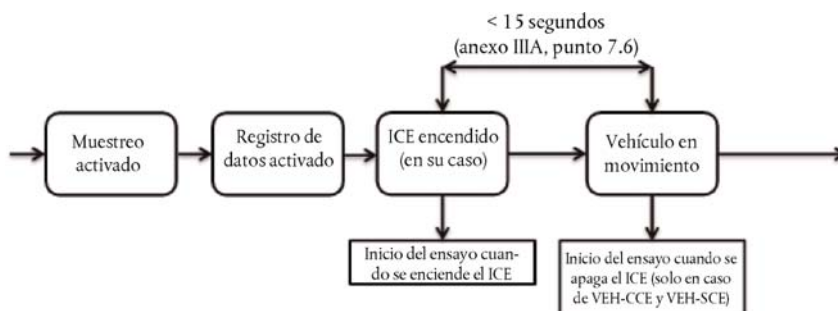
El ensayo se iniciará (véase la figura Ap.1.1):

- con el primer encendido del motor de combustión interna;
- o con el primer movimiento del vehículo a una velocidad superior a 1 km/h, en el caso de los VEH-CCE y los VEH-SCE, empezando con el motor de combustión interna apagado.

El muestreo, la medición y el registro de los parámetros empezarán antes de iniciarse el ensayo. Antes de iniciarse el ensayo, deberá confirmarse que el registrador de datos registra todos los parámetros necesarios.

Para facilitar el ajuste en función del tiempo, se recomienda registrar los parámetros sujetos a un ajuste en función del tiempo mediante un único dispositivo de registro de datos o con un sello de tiempo sincronizado.

Figura Ap.1.1:

Secuencia de inicio del ensayo

▼ **M1**5.2. **Ensayo**

El muestreo, la medición y el registro de los parámetros continuarán durante todo el ensayo del vehículo en carretera. El motor podrá pararse y arrancarse, pero el muestreo de emisiones y el registro de parámetros deberán continuar. Se documentará y verificará toda señal de advertencia que indique un mal funcionamiento del PEMS. Si durante el ensayo aparecen una o más señales de error, se invalidará el ensayo. El registro de parámetros deberá alcanzar un nivel de completación de datos superior al 99 %. La medición y el registro de datos podrán interrumpirse durante menos de un 1 % de la duración total del trayecto, pero no más de 30 segundos consecutivos, únicamente en caso de pérdida involuntaria de la señal o con fines de mantenimiento del PEMS. El PEMS podrá registrar directamente las interrupciones, pero no es admisible introducir interrupciones en el parámetro registrado con el pretratamiento, el intercambio o el postratamiento de datos. En su caso, la autocalibración del cero se efectuará con respecto a un patrón cero trazable similar al utilizado para la calibración del cero del analizador. Se recomienda encarecidamente iniciar el mantenimiento del PEMS durante periodos de velocidad nula del vehículo.

▼ **M3**5.3. **Final del ensayo**

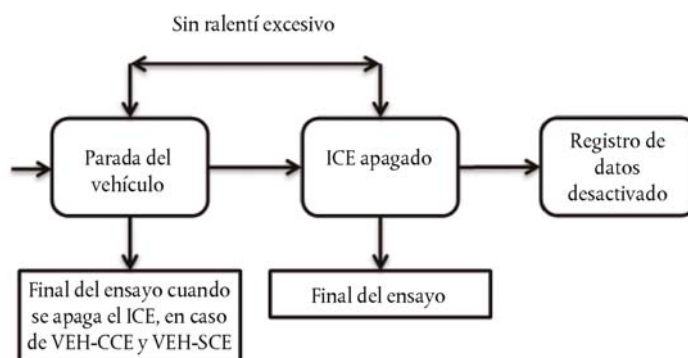
Se llega al final del ensayo (véase la figura Ap.1.2) cuando el vehículo ha completado el trayecto y:

- se apaga el motor de combustión interna;
- o
- se para el vehículo y la velocidad es igual o inferior a 1 km/h, en el caso de los VEH-CCE y los VEH-SCE que acaban el ensayo con el motor de combustión interna apagado.

Se evitarán los periodos de ralentí prolongados tras completar el trayecto. El registro de datos deberá continuar hasta que haya concluido el tiempo de respuesta de los sistemas de muestreo. En el caso de los vehículos provistos de una señal que detecta la regeneración (véase la fila 42 de la lista 1 de transparencia del apéndice 5 del anexo II), la comprobación del sistema OBD se realizará y documentará inmediatamente después del registro de datos y antes de recorrer distancia adicional alguna.

Figura Ap.1.2

Secuencia de finalización del ensayo

▼ **B**

6. PROCEDIMIENTO POSTERIOR AL ENSAYO

6.1. **Control de los analizadores para la medición de las emisiones gaseosas**

La calibración del cero y del rango de los analizadores de los componentes gaseosos deberá controlarse utilizando gases de calibración idénticos a los utilizados con arreglo al punto 4.5 para evaluar el cero y la deriva de la respuesta de los analizadores con respecto a la calibración previa al

▼ B

ensayo. Es admisible la calibración del cero del analizador antes de la verificación de la deriva del rango si se determina que la deriva del cero se encuentra dentro del margen admisible. El control de la deriva posterior al ensayo se completará lo antes posible después del ensayo y antes de apagar o poner en modo no operativo el PEMS o los distintos analizadores o sensores. La diferencia entre los resultados previos y posteriores al ensayo deberá satisfacer los requisitos especificados en el cuadro 2.

Cuadro 2

Deriva admisible del analizador durante el ensayo de PEMS**▼ M1**

Contaminante	Deriva absoluta de la respuesta cero	Deriva absoluta de la respuesta rango ⁽¹⁾
CO ₂	≤ 2 000 ppm por ensayo	≤ 2 % del valor indicado o ≤ 2 000 ppm por ensayo, si esta es superior
CO	≤ 75 ppm por ensayo	≤ 2 % del valor indicado o ≤ 75 ppm por ensayo, si esta es superior
NO _x	≤ 5 ppm por ensayo	≤ 2 % del valor indicado o ≤ 5 ppm por ensayo, si esta es superior
CH ₄	≤ 10 ppm C ₁ por ensayo	≤ 2 % del valor indicado o ≤ 10 ppm C ₁ por ensayo, si esta es superior
THC	≤ 10 ppm C ₁ por ensayo	≤ 2 % del valor indicado o ≤ 10 ppm C ₁ por ensayo, si esta es superior

(1) Si la deriva del cero se encuentra dentro del margen admisible, es aceptable calibrar el cero del analizador antes de verificar la deriva del rango.

▼ B

Si la diferencia entre los resultados de la deriva del cero y del rango antes y después del ensayo es superior a la permitida, se invalidarán todos los resultados obtenidos y se repetirá el ensayo.

▼ M1**6.2. Control del analizador para la medición de las emisiones de partículas suspendidas**

El nivel cero del analizador se registrará de acuerdo con el punto 4.6.

▼ M3**6.3. Control de las mediciones de emisiones en carretera**

La concentración de gas de rango utilizada para calibrar los analizadores de conformidad con el punto 4.5 al inicio del ensayo deberá abarcar al menos el 90 % de los valores de concentración obtenidos en el 99 % de las mediciones de las partes válidas del ensayo de emisiones. Es admisible que el 1 % del número total de mediciones empleadas para la evaluación supere el gas de rango utilizado en un factor máximo de 2. Si no se cumplen estos requisitos, se invalidará el ensayo.



Apéndice 2

Especificaciones y calibración de los componentes y las señales del PEMS

1. INTRODUCCIÓN

En el presente apéndice se establecen las especificaciones y la calibración de los componentes y las señales del PEMS.

2. SÍMBOLOS, PARÁMETROS Y UNIDADES

>	— superior a
≥	— superior o igual a
%	— por ciento
≤	— inferior o igual a
A	— concentración de CO ₂ sin diluir [%]
a_0	— ordenada en el origen de la línea de regresión lineal
a_1	— pendiente de la línea de regresión lineal
B	— concentración de CO ₂ diluido [%]
C	— concentración de NO diluido [ppm]
c	— respuesta del analizador en el ensayo de interferencia del oxígeno
$c_{FS,b}$	— concentración del fondo de escala de HC en la etapa b) [ppmC ₁]
$c_{FS,d}$	— concentración del fondo de escala de HC en la etapa d) [ppmC ₁]
$c_{HC(w/NMC)}$	— concentración de HC con el CH ₄ o el C ₂ H ₆ pasando por el NMC [ppmC ₁]
$c_{HC(w/o\ NMC)}$	— concentración de HC con el CH ₄ o el C ₂ H ₆ sin pasar por el NMC [ppmC ₁]
$c_{m,b}$	— concentración de HC medida en la etapa b) [ppmC ₁]
$c_{m,d}$	— concentración de HC medida en la etapa d) [ppmC ₁]
$c_{ref,b}$	— concentración de referencia de HC en la etapa b) [ppmC ₁]
$c_{ref,d}$	— concentración de referencia de HC en la etapa d) [ppmC ₁]
°C	— grado centígrado
D	— concentración de NO sin diluir [ppm]
D_e	— concentración prevista de NO diluido [ppm]
E	— presión absoluta de funcionamiento [kPa]

▼B

E_{CO_2} — por ciento de extinción del CO_2

▼M1

$E(d_p)$ — Eficiencia del analizador PEMS de PN

▼B

E_E — eficiencia del etano

$E_{\text{H}_2\text{O}}$ — por ciento de extinción del agua

E_M — eficiencia del metano

E_{O_2} — interferencia del oxígeno

F — temperatura del agua [K]

G — presión de vapor de saturación [kPa]

g — gramo

$\text{gH}_2\text{O}/\text{kg}$ — gramos de agua por kilogramo

h — hora

H — concentración de vapor de agua [%]

H_m — concentración máxima de vapor de agua [%]

Hz — hertzio

K — kelvin

kg — kilogramo

km/h — kilómetros por hora

kPa — kilopascal

max — Valor máximo

$\text{NO}_{\text{X,dry}}$ — concentración media de los registros de NO_x estabilizados corregida en función de la humedad

$\text{NO}_{\text{X,m}}$ — concentración media de los registros de NO_x estabilizados

$\text{NO}_{\text{X,ref}}$ — concentración media de los registros de NO_x estabilizados

ppm — partes por millón

ppmC_1 — partes por millón de carbono equivalente

r^2 — coeficiente de determinación

s — segundo

t_0 — punto de tiempo del cambio del caudal de gas [s]

t_{10} — punto de tiempo de la respuesta al 10 % del valor indicado final

t_{50} — punto de tiempo de la respuesta al 50 % del valor indicado final

▼ B

t_{90}	— punto de tiempo de la respuesta al 90 % del valor indicado final
p. det.	— por determinar
x	— variable independiente o valor de referencia
χ_{\min}	— valor mínimo
y	— variable dependiente o valor medido

3. VERIFICACIÓN DE LA LINEALIDAD

3.1. Información general

► **MI** La exactitud y la linealidad de los analizadores, caudalímetros, sensores y señales deberán ser trazables con arreglo a normas internacionales o nacionales. ◀ En los casos de sensores o señales que no sean trazables directamente, por ejemplo caudalímetros simplificados, deberá optarse por su calibración con respecto a equipo de laboratorio con dinamómetro de chasis calibrado con arreglo a normas internacionales o nacionales.

3.2. Requisitos de linealidad

Todos los analizadores, caudalímetros, sensores y señales deberán cumplir los requisitos de linealidad del cuadro 1. Si el caudal de aire, el caudal de combustible, la relación aire-combustible o el caudal másico de escape se obtienen mediante una ECU, el caudal másico de escape calculado deberá cumplir los requisitos de linealidad que figuran en el cuadro 1.

Cuadro 1

Requisitos de linealidad de los parámetros y sistemas de medición

▼ MI

Parámetro/Instrumento de medición	$|\chi_{\min} \times (a_1 - 1) + a_0|$	Pendiente a_1	Error típico SEE	Coefficiente de determinación r^2
Caudal de combustible ⁽¹⁾	≤ 1 % máx.	0,98-1,02	≤ 2 %	$\geq 0,990$
Caudal de aire ⁽¹⁾	≤ 1 % máx.	0,98-1,02	≤ 2 %	$\geq 0,990$
Caudal másico de escape	≤ 2 % máx.	0,97-1,03	≤ 3 %	$\geq 0,990$
Analizadores de gases	$\leq 0,5$ % máx.	0,99-1,01	≤ 1 %	$\geq 0,998$
Par ⁽²⁾	≤ 1 % máx.	0,98-1,02	≤ 2 %	$\geq 0,990$
Analizadores de PN ⁽³⁾	≤ 5 % máx.	0,85-1,15 ⁽⁴⁾	≤ 10 %	$\geq 0,950$

⁽¹⁾ Opcional para determinar el caudal másico de escape.

⁽²⁾ Parámetro opcional.

⁽³⁾ La verificación de la linealidad se realizará con partículas suspendidas carbonosas, tal como se definen en el punto 6.2.

⁽⁴⁾ Se actualizará sobre la base de la propagación de errores y esquemas de trazabilidad.

3.3. Frecuencia de la verificación de la linealidad

El cumplimiento de los requisitos de linealidad con arreglo al punto 3.2 se verificará:

- respecto a cada uno de los analizadores de gases, al menos cada 12 meses, o cada vez que se haga una reparación del sistema o una sustitución o modificación de los componentes que pudiera influir en la calibración;
- respecto a otros instrumentos pertinentes, como los analizadores de PN, los caudalímetros másicos del escape y los sensores calibrados de forma trazable, cada vez que se observen daños, siguiendo los requisitos de los procedimientos de auditoría interna o del fabricante del instrumento, pero no más de 1 año antes del ensayo real.

▼ M1

El cumplimiento de los requisitos de linealidad con arreglo al punto 3.2 de los sensores o las señales de la ECU que no sean trazables directamente se verificará una vez con cada configuración PEMS-vehículo en el dinamómetro de chasis, con un dispositivo de medición calibrado de forma trazable.

▼ B**3.4. Procedimiento de verificación de la linealidad****3.4.1. Requisitos generales**

Los analizadores, instrumentos y sensores pertinentes se pondrán en su estado de funcionamiento normal siguiendo las recomendaciones de su fabricante. Los analizadores, instrumentos y sensores funcionarán a las temperaturas, presiones y caudales especificados.

3.4.2. Procedimiento general

Se verificará la linealidad respecto a cada intervalo de funcionamiento normal efectuando las operaciones siguientes:

- a) Se calibrará el cero del analizador, caudalímetro o sensor introduciendo una señal cero. En el caso de los analizadores de gases, se introducirá aire sintético o nitrógeno purificados en el puerto del analizador siguiendo un recorrido lo más directo y corto posible.
- b) Se calibrará el rango del analizador, caudalímetro o sensor introduciendo una señal rango. En el caso de los analizadores de gases, se introducirá un gas de rango adecuado en el puerto del analizador siguiendo un recorrido lo más directo y corto posible.
- c) Se repetirá el procedimiento de calibración del cero descrito en la letra a).
- d) La verificación de la linealidad se efectuará introduciendo al menos 10 valores de referencia (incluido el cero), aproximadamente equidistantes y válidos. Los valores de referencia en relación con la concentración de los componentes, el caudal másico de escape o cualquier otro parámetro pertinente se elegirán de forma que se ajusten al intervalo de valores previsto durante el ensayo de emisiones. En las mediciones del caudal másico de escape, pueden excluirse de la verificación de la linealidad los puntos de referencia inferiores a un 5 % del valor máximo de calibración.
- e) Respecto a los analizadores de gases, se introducirán en el puerto del analizador concentraciones de gases conocidas con arreglo al punto 5. Se esperará un tiempo suficiente para la estabilización de la señal.

▼ M3

- f) Los valores sometidos a evaluación y, en caso necesario, los valores de referencia se registrarán con una frecuencia constante que sea múltiplo de 1,0 Hz durante un período de 30 segundos.

▼ B

- g) Durante el período de 30 segundos, se utilizarán las medias aritméticas para calcular los parámetros de regresión lineal de los mínimos cuadrados, y la ecuación más adecuada tendrá la forma siguiente:

$$y = a_1x + a_0$$

donde:

y es el valor real del sistema de medición

a_1 es la pendiente de la línea de regresión

x es el valor de referencia

a_0 es la ordenada en el origen de la línea de regresión

▼B

Se calcularán el error típico de estimación (SEE) de y respecto a x y el coeficiente de determinación (r^2) correspondientes a cada parámetro y sistema de medición.

- h) Los parámetros de la regresión lineal deberán cumplir los requisitos especificados en el cuadro 1.

3.4.3. *Requisitos de la verificación de la linealidad en un dinamómetro de chasis*

Los caudalímetros, sensores o señales de la ECU no trazables que no puedan calibrarse directamente con arreglo a normas trazables se calibrarán en el dinamómetro de chasis. El procedimiento se ajustará, siempre que resulte aplicable, a los requisitos del anexo 4 *bis* del Reglamento n.º 83 de la CEPE. En caso necesario, el instrumento o sensor que vaya a calibrarse se instalará en el vehículo de ensayo y se utilizará de conformidad con los requisitos del apéndice 1. El procedimiento de calibración se ajustará, en la medida de lo posible, a los requisitos del punto 3.4.2; se seleccionará un mínimo de 10 valores de referencia adecuados, para asegurarse de que se cubre al menos el 90 % del valor máximo que se espera durante el ensayo de RDE.

Si debe calibrarse un caudalímetro, sensor o señal de la ECU no trazable directamente que vaya a utilizarse para determinar el caudal de escape, se fijará al tubo de escape del vehículo un caudalímetro másico del escape calibrado de forma trazable o el CVS. Se velará por una medición exacta de los gases de escape del vehículo mediante el caudalímetro másico del escape con arreglo al punto 3.4.3 del apéndice 1. Se hará funcionar el vehículo a un nivel de aceleración constante y con una selección de marcha y una carga del dinamómetro de chasis constantes.

4. ANALIZADORES PARA LA MEDICIÓN DE LOS COMPONENTES GASEOSOS

4.1. Tipos de analizadores admisibles

4.1.1. *Analizadores estándar*

Los componentes gaseosos se medirán con los analizadores especificados en los puntos 1.3.1 a 1.3.5 del apéndice 3 del anexo 4 *bis* del Reglamento n.º 83 de la CEPE, serie 07 de modificaciones. Si un analizador de NDUV mide tanto el NO como el NO₂, no será necesario un convertidor NO₂/NO.

4.1.2. *Analizadores alternativos*

Será admisible todo analizador que no cumpla las especificaciones de diseño del punto 4.1.1, siempre que cumpla los requisitos del punto 4.2. El fabricante se asegurará de que el rendimiento de medición del analizador alternativo es equivalente o superior al de un analizador estándar en el intervalo de concentraciones de contaminantes y gases coexistentes que pueda esperarse de vehículos que funcionen con combustibles admitidos en las condiciones moderadas y ampliadas de un ensayo válido de RDE, de acuerdo con las especificaciones de los puntos 5, 6 y 7 del presente anexo. Previa solicitud, el fabricante del analizador presentará información escrita adicional que demuestre que el rendimiento de medición del analizador alternativo es acorde de forma constante y fiable con el de los analizadores estándar. La información adicional deberá comprender:

- a) una descripción de la base teórica y los componentes técnicos del analizador alternativo;

▼M3

- b) una demostración de la equivalencia con el analizador estándar respectivo especificado en el punto 4.1.1 en el intervalo de concentraciones de contaminantes previsto y las condiciones ambientales del ensayo de homologación de tipo definido en el anexo XXI del presente Reglamento, así como un ensayo de validación, tal como se describe en el punto 3 del apéndice 3, para un vehículo equipado con un motor de encendido por chispa y un motor de encendido por compresión; el fabricante del analizador deberá demostrar la significación de la equivalencia dentro de las tolerancias admisibles indicadas en el punto 3.3 del apéndice 3;

▼ B

- c) una demostración de la equivalencia con el analizador estándar respectivo especificado en el punto 4.1.1 en relación con la influencia de la presión atmosférica en el rendimiento de medición del analizador; el ensayo de demostración determinará la respuesta a un gas de rango cuya concentración se encuentre dentro del intervalo del analizador para controlar la influencia de la presión atmosférica en las condiciones de altitud moderadas y ampliadas definidas en el punto 5.2 del presente anexo; este ensayo podrá efectuarse en una cámara de ensayos de altitud;
- d) una demostración de la equivalencia con el analizador estándar respectivo especificado en el punto 4.1.1 en al menos 3 ensayos en carretera que cumplan los requisitos del presente anexo;

▼ M3

- e) una demostración de que la influencia de las vibraciones, las aceleraciones y la temperatura ambiente en los valores indicados por el analizador no supera los requisitos sobre ruido de los analizadores establecidos en el punto 4.2.4.

▼ B

Las autoridades de homologación podrán solicitar información adicional para confirmar la equivalencia o denegar la homologación si las mediciones demuestran que un analizador alternativo no es equivalente a un analizador estándar.

4.2. Especificaciones de los analizadores**4.2.1. Información general**

Además del cumplimiento de los requisitos de linealidad definidos respecto a cada analizador en el punto 3, el fabricante de los analizadores demostrará la conformidad de los tipos de analizador con las especificaciones de los puntos 4.2.2 a 4.2.8. Los analizadores tendrán un intervalo de medida y un tiempo de respuesta apropiados para medir con una exactitud adecuada las concentraciones de los componentes de los gases de escape al nivel de emisiones aplicable en condiciones de estado transitorio y continuo. Deberá limitarse en lo posible la sensibilidad de los analizadores a los choques, las vibraciones, el envejecimiento, las variaciones de temperatura y presión de aire, las interferencias electromagnéticas y otros efectos relacionados con el funcionamiento del vehículo y del analizador.

4.2.2. Exactitud

La exactitud, definida como la desviación del valor indicado en el analizador respecto al valor de referencia, no superará un 2 % del valor indicado o un 0,3 % del fondo de escala, si esta es superior.

4.2.3. Precisión

La precisión, definida como 2,5 veces la desviación estándar de 10 respuestas repetitivas a un gas de calibración o gas de rango determinado, no será superior a un 1 % de la concentración del fondo de escala para un intervalo de medida igual o superior a 155 ppm (o ppmC₁) ni a un 2 % de la concentración del fondo de escala para un intervalo de medida inferior a 155 ppm (o ppmC₁).

▼ M3**4.2.4. Ruido**

El ruido no será superior a un 2 % del fondo de escala. Los 10 períodos de medición estarán separados entre sí por períodos de 30 segundos durante los cuales el analizador se expondrá a un gas de rango adecuado. Antes de cada período de muestreo y antes de cada período de exposición a un gas de rango, se dejará tiempo suficiente para purgar el analizador y las líneas de muestreo.

▼ B**4.2.5. Deriva de la respuesta cero**

La deriva de la respuesta cero, definida como la respuesta media a un gas cero durante un intervalo de tiempo mínimo de 30 segundos, deberá cumplir las especificaciones del cuadro 2.

▼B4.2.6. *Deriva de la respuesta rango*

La deriva de la respuesta rango, definida como la respuesta media a un gas de rango durante un intervalo de tiempo mínimo de 30 segundos, deberá cumplir las especificaciones del cuadro 2.

Cuadro 2

Deriva admisible de las respuestas cero y rango de los analizadores para la medición de los componentes gaseosos en condiciones de laboratorio

▼M1

Contaminante	Deriva absoluta de la respuesta cero	Deriva absoluta la respuesta rango
CO ₂	≤ 1 000 ppm en 4 h	≤ 2 % del valor indicado o ≤ 1 000 ppm en 4 h, si esta es mayor
CO	≤ 50 ppm en 4 h	≤ 2 % del valor indicado o ≤ 50 ppm en 4 h, si esta es mayor
PN	5 000 partículas suspendidas por centímetro cúbico en 4h	De acuerdo con las especificaciones del fabricante
NO _x	≤ 5 ppm en 4 h	≤ 2 % del valor indicado o 5 ppm en 4 h, si esta es mayor
CH ₄	≤ 10 ppm C ₁	≤ 2 % del valor indicado o ≤ 10 ppm C ₁ en 4 h, si esta es mayor
THC	≤ 10 ppm C ₁	≤ 2 % del valor indicado o ≤ 10 ppm C ₁ en 4 h, si esta es mayor

▼B4.2.7. *Tiempo de subida*

El tiempo de subida, es decir, el tiempo que transcurre entre la respuesta al 10 % y la respuesta al 90 % del valor indicado final ($t_{90} - t_{10}$; véase el punto 4.4), no excederá de 3 segundos.

4.2.8. *Secado de los gases*

Los gases de escape podrán medirse en base húmeda o seca. El dispositivo de secado de los gases, si se utiliza, deberá tener un efecto mínimo en la composición de los gases medidos. No se permite la utilización de secadores químicos.

4.3. **Requisitos adicionales**4.3.1. *Información general*

Las disposiciones de los puntos 4.3.2 a 4.3.5 establecen requisitos de rendimiento adicionales para tipos de analizadores específicos y se aplican solo en casos en los que el analizador en cuestión se utiliza para medir emisiones RDE.

4.3.2. *Ensayo de eficiencia para convertidores de NO_x*

Si se utiliza un convertidor de NO_x, por ejemplo un convertidor de NO₂ en NO para realizar análisis con un analizador de quimioluminiscencia, su eficiencia se someterá a ensayo de conformidad con los requisitos del punto 2.4 del apéndice 3 del anexo 4 *bis* del Reglamento n.º 83 de la CEPE, serie 07 de modificaciones. La eficiencia del convertidor de NO_x se verificará como máximo 1 mes antes del ensayo de emisiones.

4.3.3. *Ajuste del detector de ionización de llama (FID)*

a) Optimización de la respuesta del detector

Si se miden los hidrocarburos, el FID se ajustará a intervalos especificados por el fabricante del analizador de conformidad con el punto 2.3.1 del apéndice 3 del anexo 4 *bis* del Reglamento n.º 83 de la

▼ B

CEPE, serie 07 de modificaciones. Se utilizará un gas de rango de propano en aire o propano en nitrógeno para optimizar la respuesta en el intervalo de funcionamiento más común.

b) Factores de respuesta a los hidrocarburos

Si se miden los hidrocarburos, se verificará el factor de respuesta a ellos del FID, siguiendo las disposiciones del punto 2.3.3 del apéndice 3 del anexo 4 *bis* del Reglamento n.º 83 de la CEPE, serie 07 de modificaciones, utilizando propano en aire o propano en nitrógeno como gas de rango y aire sintético o nitrógeno purificados como gas cero.

c) Control de la interferencia del oxígeno

El control de la interferencia del oxígeno se efectuará al poner en servicio un FID y después de largos intervalos de mantenimiento. Se escogerá un intervalo de medida en el que los gases de control de la interferencia del oxígeno se sitúen en el 50 % superior. El ensayo se realizará con el horno a la temperatura exigida. Las especificaciones de los gases de control de la interferencia del oxígeno figuran en el punto 5.3.

Se aplicará el procedimiento siguiente:

- i) se ajustará en cero el analizador,
- ii) se calibrará el rango del analizador con una mezcla del 0 % de oxígeno para los motores de encendido por chispa y una mezcla del 21 % de oxígeno para los motores de encendido por compresión,
- iii) se volverá a controlar la respuesta cero y, si ha variado en más de un 0,5 % del fondo de escala, se repetirán las etapas i) y ii),
- iv) se introducirán los gases de control de la interferencia del oxígeno del 5 y del 10 %,
- v) se volverá a controlar la respuesta cero y, si ha variado en más de ± 1 % del fondo de escala, se repetirá el ensayo,
- vi) se calculará la interferencia del oxígeno E_{O_2} respecto a cada gas de control de la interferencia del oxígeno en la etapa iv) de la manera siguiente:

$$E_{O_2} = \frac{(c_{\text{ref},d} - c)}{(c_{\text{ref},d})} \times 100$$

si la respuesta del analizador es:

$$c = \frac{(c_{\text{ref},d} \times c_{FS,b})}{c_{m,b}} \times \frac{c_{m,b}}{c_{FS,d}}$$

donde:

$c_{\text{ref},b}$ es la concentración de referencia de HC en la etapa ii)
[ppmC₁]

▼ B

$c_{\text{ref,d}}$ es la concentración de referencia de HC en la etapa iv) [ppmC₁]

$c_{\text{FS,b}}$ es la concentración del fondo de escala de HC en la etapa ii) [ppmC₁]

$c_{\text{FS,d}}$ es la concentración del fondo de escala de HC en la etapa iv) [ppmC₁]

$c_{\text{m,b}}$ es la concentración de referencia de HC en la etapa ii) [ppmC₁]

$c_{\text{m,d}}$ es la concentración de referencia de HC en la etapa iv) [ppmC₁]

- vii) la interferencia del oxígeno E_{O_2} será inferior a $\pm 1,5 \%$ respecto a todos los gases de control de la interferencia del oxígeno requeridos,
- viii) si la interferencia del oxígeno E_{O_2} es superior a $\pm 1,5 \%$, podrán adoptarse medidas correctoras ajustando de manera incremental el caudal de aire (por encima y por debajo de las especificaciones del fabricante), así como el caudal de combustible y el caudal de muestreo,
- ix) la interferencia del oxígeno volverá a controlarse en cada nueva configuración.

4.3.4. Eficiencia de la conversión del separador no metánico (NMC)

Si se analizan los hidrocarburos, podrá utilizarse un NMC para retirar los no metánicos de la muestra de gases mediante la oxidación de todos excepto del metano. Idealmente, la conversión del metano será del 0 % y la de otros hidrocarburos, representados por el etano, del 100 %. Para medir con exactitud los NMHC, se determinarán las 2 eficiencias y se utilizarán para calcular las emisiones de NMHC (véase el punto 9.2 del apéndice 4). No es necesario determinar la eficiencia de conversión del metano si el NMC-FID se calibra con arreglo al método b) del punto 9.2 del apéndice 4 haciendo pasar el gas de calibración metano/aire por el NMC.

a) Eficiencia de conversión del metano

Se hará circular gas de calibración de metano por el FID, sin pasar y pasando por el NMC; se registrarán las 2 concentraciones. La eficiencia del metano se determinará de la manera siguiente:

$$E_M = 1 - \frac{c_{\text{HC(w/NMC)}}}{c_{\text{HC(w/oNMC)}}$$

donde:

$c_{\text{HC(w/NMC)}}$ es la concentración de HC con el CH₄ pasando por el NMC [ppmC₁]

$c_{\text{HC(w/o NMC)}}$ es la concentración de HC con el CH₄ sin pasar por el NMC [ppmC₁]

b) Eficiencia de conversión del etano

Se hará pasar gas de calibración de etano por el FID, sin pasar y pasando por el NMC; se registrarán las 2 concentraciones. La eficiencia del etano se determinará de la manera siguiente:

$$E_E = 1 - \frac{c_{\text{HC(w/NMC)}}}{c_{\text{HC(w/oNMC)}}$$

donde:

$c_{\text{HC(w/NMC)}}$ es la concentración de HC con el C₂H₆ pasando por el NMC [ppmC₁]

▼ B

$C_{\text{HC(w/o NMC)}}$ es la concentración de HC con el C_2H_6 sin pasar por el NMC [ppm C_1]

4.3.5. *Interferencias*

a) Información general

Otros gases, aparte de los que se analizan, pueden afectar a los valores indicados por los analizadores. El fabricante de los analizadores controlará las interferencias y el correcto funcionamiento de los analizadores antes de su introducción en el mercado, al menos una vez respecto a cada tipo de analizador o dispositivo contemplado en las letras b) a f).

b) Control de las interferencias en el analizador de CO

El agua y el CO_2 pueden interferir en las mediciones del analizador de CO . En consecuencia, se tomará un gas de rango de CO_2 con una concentración del 80 al 100 % del fondo de escala del intervalo de funcionamiento máximo del analizador de CO utilizado durante el ensayo, se hará burbotear en agua a temperatura ambiente y se registrará la respuesta del analizador. La respuesta del analizador no deberá superar en más de un 2 % la concentración media de CO prevista durante el ensayo normal en carretera o en ± 50 ppm, si esta es superior. Los controles de las interferencias de H_2O y de CO_2 podrán efectuarse en procedimientos distintos. Si los niveles de H_2O y CO_2 utilizados para controlar las interferencias son superiores a los niveles máximos previstos durante el ensayo, se reducirá cada valor de interferencia observado multiplicándolo por la relación entre el valor de la concentración máxima previsto durante el ensayo y el valor de la concentración real utilizado durante este control. Podrán aplicarse controles de interferencia separados con concentraciones de H_2O inferiores a la concentración máxima prevista durante el ensayo, y el valor de la interferencia de H_2O observado se aumentará multiplicándolo por la relación entre el valor máximo de la concentración de H_2O previsto durante el ensayo y el valor real de la concentración utilizado durante este control. La suma de los 2 valores modificados de la interferencia respetará la tolerancia especificada en el presente punto.

c) Control de la extinción en el analizador de NO_x

Los 2 gases de interés en el caso del CLD y el HCLD son el CO_2 y el vapor de agua. La respuesta de extinción a estos gases es proporcional a las concentraciones de gases. Un ensayo determinará la extinción en las mayores concentraciones previstas durante el ensayo. Si el CLD y el HCLD aplican algoritmos de compensación de la extinción que utilizan analizadores de medición de H_2O , de CO_2 o de ambos, la extinción se evaluará con estos analizadores activos y con los algoritmos de compensación aplicados.

i) Control de la extinción del CO_2

Se hará pasar por el analizador de NDIR un gas de rango de CO_2 con una concentración del 80 al 100 % del intervalo de funcionamiento máximo. El valor del CO_2 se registrará como A. A continuación, el gas de rango de CO_2 se diluirá aproximadamente al 50 % con gas de rango de NO y se hará pasar por el NDIR y el CLD o el HCLD. Los valores del CO_2 y del NO se registrarán como B y C, respectivamente. A continuación, se cerrará el flujo de gas CO_2 y se dejará pasar solo el gas de rango de NO por el CLD o el HCLD. El valor de NO se registrará como D. El porcentaje de extinción se calculará de la manera siguiente:

$$E_{\text{CO}_2} = \left[1 - \left(\frac{C \times A}{(D \times A) - (D \times B)} \right) \right] \times 100$$

▼ B

donde:

A es la concentración de CO₂ sin diluir medida con el NDIR [%]

B es la concentración de CO₂ diluido medida con el NDIR [%]

C es la concentración de NO diluido medida con el CLD o el HCLD [ppm]

D es la concentración de NO sin diluir medida con el CLD o el HCLD [ppm]

Se permite utilizar otros métodos de dilución y cuantificación de los valores de los gases de rango de CO₂ y NO, como la mezcla dinámica, previa aprobación de la autoridad de homologación.

ii) Control de la extinción del agua

Este control se aplica solo a las mediciones de concentraciones de gases en base húmeda. En el cálculo de la extinción del agua se tendrán en cuenta la dilución del gas de rango de NO con vapor de agua y la adaptación de la concentración de vapor de agua de la mezcla de gases a los niveles de concentración previstos durante un ensayo de emisiones. Se hará pasar por el CLD o el HCLD un gas de rango de NO con una concentración del 80 al 100 % del fondo de escala del intervalo de funcionamiento normal. El valor de NO se registrará como *D*. A continuación, el gas de rango de NO se hará borbotear en agua a temperatura ambiente y se hará pasar por el CLD o el HCLD. El valor de NO se registrará como *C*. La presión absoluta de funcionamiento del analizador y la temperatura del agua se determinarán y registrarán como *E* y *F*, respectivamente. La presión de vapor de saturación de la mezcla que corresponde a la temperatura del agua del borboteador *F* se determinará y registrará como *G*. La concentración de vapor de agua *H* [%] de la mezcla de gas se calculará de la manera siguiente:

▼ C2

$$H = \frac{G}{E} \times 100$$

▼ B

La concentración prevista del gas de rango de NO diluido-vapor de agua se registrará como *D_e* tras calcularla de la manera siguiente:

$$D_e = D \times \left(1 - \frac{H}{100}\right)$$

. En el caso de los gases de escape del diésel, la concentración máxima de vapor de agua prevista (en porcentaje) durante el ensayo se registrará como *H_m* después de su estimación, suponiendo una relación H/C del combustible de 1,8/1, a partir de la concentración máxima de CO₂ en el gas de escape *A* de la manera siguiente:

$$H_m = 0,9 \times A$$

. El porcentaje de extinción del agua se calculará de la manera siguiente:

$$E_{H_2O} = \left(\left(\frac{D_e - C}{D_e} \right) \times \left(\frac{H_m}{H} \right) \right) \times 100$$

donde:

D_e es la concentración prevista de NO diluido [ppm]

▼ B

C es la concentración medida de NO diluido [ppm]

H_m es la concentración máxima de vapor de agua [%]

H es la concentración real de vapor de agua [%]

iii) Extinción máxima admisible

La extinción combinada del CO₂ y del agua no superará un 2 % del fondo de escala.

d) Control de la extinción para analizadores de NDUV

Los hidrocarburos y el agua pueden interferir positivamente con los analizadores de NDUV causando una respuesta similar a la de los NO_x. El fabricante del analizador de NDUV aplicará el procedimiento siguiente para verificar que los efectos de extinción sean limitados:

- i) el analizador y el enfriador se configurarán siguiendo las instrucciones de funcionamiento del fabricante; deben hacerse ajustes para optimizar el rendimiento de ambos,
- ii) se realizará una calibración del cero y del rango del analizador a los valores de concentración previstos durante el ensayo de emisiones,
- iii) se seleccionará un gas de calibración de NO₂ que se ajuste en lo posible a la concentración máxima de NO₂ prevista durante el ensayo de emisiones,
- iv) el gas de calibración de NO₂ rebosará en la sonda del sistema de muestreo de los gases hasta estabilizarse la respuesta del analizador a los NO_x,
- v) se calculará y se registrará como NO_{x,ref} la concentración media de los registros estabilizados de NO_x efectuados durante un período de 30 segundos,
- vi) se parará el flujo del gas de calibración de NO₂ y se saturará el sistema de muestreo mediante rebosamiento, con el producto de un generador de punto de rocío regulado a un punto de rocío de 50 °C; el producto del generador de punto de rocío se hará pasar por el sistema de muestreo y por el enfriador durante un mínimo de 10 minutos, hasta que quepa suponer que el enfriador retira una proporción constante de agua,
- vii) una vez concluida la operación del punto iv), de nuevo se hará rebosar el sistema de muestreo con el gas de calibración de NO₂ utilizado para establecer el NO_{x,ref}, hasta que se establezca la respuesta total a los NO_x,
- viii) se calculará y se registrará como NO_{x,m} la concentración media de los registros estabilizados de NO_x efectuados durante un período de 30 segundos,
- ix) El NO_{x,m} se corregirá como NO_{x,dry} sobre la base del vapor de agua residual que haya pasado por el enfriador a la temperatura y presión de salida del enfriador.

El NO_{x,dry} calculado equivaldrá como mínimo a un 95 % del NO_{x,ref}.

▼B

e) Secador de muestras

Los secadores de muestras eliminan el agua, que, de lo contrario, puede interferir en las mediciones de NO_x . Respecto a los analizadores CLD en seco, se demostrará que, con la concentración de vapor de agua más alta H_m prevista, el secador de muestras mantiene una humedad del CLD ≤ 5 g de agua/kg de aire seco (o aproximadamente el 0,8 % de H_2O), lo que equivale a un 100 % de humedad relativa a $3,9^\circ\text{C}$ y 101,3 kPa o a aproximadamente un 25 % de humedad relativa a 25°C y 101,3 kPa. La conformidad podrá demostrarse midiendo la temperatura en la salida de un secador de muestras térmico o midiendo la humedad en un punto situado justo antes del CLD. Podría medirse también la humedad del escape del CLD si en este último solo entra el flujo procedente del secador de muestras.

f) Penetración del NO_2 en el secador de muestras

El agua líquida que quede en un secador de muestras diseñado de manera inadecuada puede eliminar NO_2 de la muestra. Si se utiliza un secador de muestras en combinación con un analizador de NDUV sin un convertidor NO_2/NO situado antes, el agua podría eliminar NO_2 de la muestra antes de la medición de los NO_x . El secador de muestras permitirá medir al menos el 95 % del NO_2 contenido en un gas que esté saturado con vapor de agua y tenga la máxima concentración de NO_2 prevista durante un ensayo de emisiones.

4.4. **Control del tiempo de respuesta del sistema analítico**

Para controlar el tiempo de respuesta, los reglajes del sistema analítico serán exactamente los mismos que durante el ensayo de emisiones (es decir, presión, caudales, reglajes de los filtros en los analizadores y todos los demás parámetros que influyan en el tiempo de respuesta). El tiempo de respuesta se determinará cambiando el gas directamente en la entrada de la sonda de muestreo. El cambio de gas se realizará en menos de 0,1 segundo. Los gases utilizados en el ensayo darán lugar a un cambio de la concentración de al menos un 60 % del fondo de escala del analizador.

Se registrará la curva de concentración de cada uno de los componentes del gas. Por tiempo de retardo se entiende el que transcurre desde el cambio de gas (t_0) hasta que la respuesta alcanza el 10 % del valor indicado final (t_{10}). Por tiempo de subida se entiende el tiempo que transcurre entre la respuesta al 10 % y la respuesta al 90 % del valor indicado final ($t_{90} - t_{10}$). El tiempo de respuesta del sistema (t_{90}) equivale al tiempo de retardo del detector de medición y el tiempo de subida del detector.

En relación con el ajuste en función del tiempo del analizador y las señales del caudal de escape, por tiempo de transformación se entiende el que transcurre desde el cambio (t_0) hasta que la respuesta alcanza un 50 % del valor indicado final (t_{50}).

El tiempo de respuesta del sistema será ≤ 12 s, con un tiempo de subida ≤ 3 s respecto a todos los componentes y todos los intervalos utilizados. Si se utiliza un NMC para medir los NMHC, el tiempo de respuesta del sistema podrá ser superior a 12 segundos.

5. GASES

▼M35.1. **Gases de calibración y de rango para los ensayos de RDE**5.1.1. *Información general*

Se respetará la vida útil de los gases de calibración y de rango. Los gases de calibración y de rango puros y mezclados deberán cumplir las especificaciones del subanexo 5 del anexo XXI del presente Reglamento.

▼ M35.1.2. *Gas de calibración de NO₂*

Además, es admisible el gas de calibración de NO₂. La concentración del gas de calibración de NO₂ deberá situarse dentro de un margen del 2 % respecto al valor de concentración declarado. La cantidad de NO contenida en el gas de calibración de NO₂ no deberá superar un 5 % del contenido de NO₂.

5.1.3. *Mezclas multicomponente*

Solo se utilizarán mezclas multicomponente que cumplan los requisitos del punto 5.1.1. Estas mezclas podrán contener dos o más de los componentes. Las mezclas multicomponente que contengan tanto NO como NO₂ están eximidas del requisito de impureza de NO₂ de los puntos 5.1.1 y 5.1.2.

▼ B5.2. **Separadores de gases**

Para obtener gases de calibración y de rango, podrán utilizarse separadores de gases, es decir, dispositivos de mezcla precisa que se diluyen con N₂ o aire sintético purificados. La exactitud del separador de gases será tal que la concentración de los gases de calibración mezclados tenga una exactitud de $\pm 2\%$. La verificación se realizará entre el 15 y el 50 % del fondo de escala para cada calibración que incorpore un separador de gases. Si falla la primera verificación, podrá efectuarse una verificación adicional utilizando otro gas de calibración.

También se podrá optar por comprobar el separador de gases con un instrumento que sea lineal por naturaleza, por ejemplo utilizando gas de NO en combinación con un CLD. El valor de rango del instrumento se ajustará con el gas de rango conectado directamente a este. El separador de gases se comprobará en las posiciones de ajuste típicas y el valor nominal se comparará con la concentración medida por el instrumento. La diferencia en cada punto deberá situarse dentro de un margen de $\pm 1\%$ del valor de la concentración nominal.

5.3. **Gases de control de la interferencia del oxígeno**

Los gases de control de la interferencia del oxígeno consistirán en una mezcla de propano, oxígeno y nitrógeno, con una concentración de propano de 350 ± 75 ppmC₁. La concentración se determinará por métodos gravimétricos, mezcla dinámica o análisis cromatográfico de los hidrocarburos totales más las impurezas. Las concentraciones de oxígeno de los gases de control de la interferencia del oxígeno deberán cumplir los requisitos del cuadro 3. El resto del gas de control de la interferencia del oxígeno consistirá en nitrógeno purificado.

Cuadro 3

Gases de control de la interferencia del oxígeno

	Tipo de motor	
	Encendido por compresión	Encendido por chispa
Concentración de O ₂	$21 \pm 1\%$	$10 \pm 1\%$
	$10 \pm 1\%$	$5 \pm 1\%$
	$5 \pm 1\%$	$0,5 \pm 0,5\%$

▼ M1

6. ANALIZADORES DE MEDICIÓN DE LAS EMISIONES DE PARTÍCULAS SUSPENDIDAS (SÓLIDAS)

▼ B

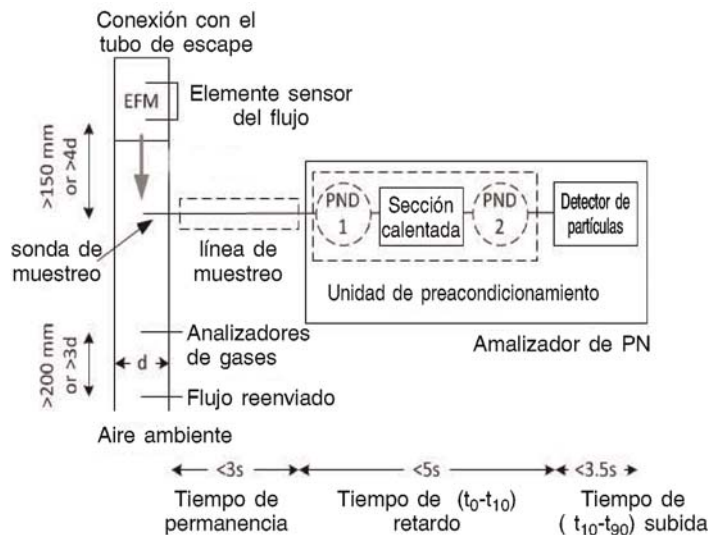
En este punto se definirán los futuros requisitos aplicables a los analizadores para la medición de las emisiones de partículas, una vez que sea obligatoria su medición.

▼ **M1****6.1. Información general**

El analizador de PN consistirá en una unidad de acondicionamiento y un detector de partículas suspendidas que realice el recuento, con una eficiencia del 50 %, a partir de aproximadamente 23 nm. Es admisible que el detector de partículas suspendidas también acondicione el aerosol. Deberá limitarse en lo posible la sensibilidad de los analizadores a los choques, las vibraciones, el envejecimiento, las variaciones de temperatura y presión del aire, las interferencias electromagnéticas y otros efectos relacionados con el funcionamiento del vehículo y del analizador, y el fabricante del equipo deberá indicarla claramente en la documentación complementaria. El analizador de PN se utilizará únicamente conforme a los parámetros de funcionamiento declarados por su fabricante.

Figura 1

Ejemplo de configuración del analizador de PN: las líneas discontinuas representan elementos opcionales. EFM = caudalímetro másico del escape, d = diámetro interior, PND = diluidor del número de partículas suspendidas.



El analizador de PN deberá conectarse al punto de muestreo mediante una sonda de muestreo que extraiga una muestra de la línea central del tubo de escape. Como se indica en el punto 3.5 del apéndice 1, si las partículas suspendidas no son diluidas en el tubo de escape, la línea de muestreo se calentará a una temperatura mínima de 373 K (100 °C) hasta el punto de la primera dilución del analizador de PN o hasta el detector de partículas suspendidas del analizador. El tiempo de permanencia en la línea de muestreo deberá ser inferior a 3 segundos.

Todas las partes en contacto con el gas de escape incluido en la muestra se mantendrán siempre a una temperatura que impida la condensación de cualquier compuesto presente en el dispositivo. Esto puede lograrse, por ejemplo, calentando la muestra a una temperatura más elevada y diluyéndola u oxidando las especies (semi)volátiles.

El analizador de PN incluirá una sección calentada a una temperatura de pared de $\geq 573\text{K}$. La unidad mantendrá las fases calentadas a temperaturas nominales de funcionamiento constantes, con una tolerancia de $\pm 10\text{K}$, e indicará si las fases calentadas se encuentran a las temperaturas de funcionamiento adecuadas. Serán aceptables temperaturas más bajas siempre que la eficiencia de eliminación de partículas suspendidas volátiles se ajuste a las especificaciones del punto 6.4.

▼ **M1**

Los sensores de presión, de temperatura y otros sensores monitorizarán el correcto funcionamiento del instrumento durante el funcionamiento y emitirán un aviso o un mensaje en caso de mal funcionamiento.

El tiempo de retardo del analizador de PN será de ≤ 5 s.

El analizador de PN (y/o el detector de partículas suspendidas) tendrá un tiempo de subida de $\leq 3,5$ s.

Las mediciones de la concentración de partículas suspendidas se comunicarán normalizadas a 273 K y 101,3 kPa. Si es necesario, se medirán la presión y/o la temperatura en la entrada del detector y se notificarán con el fin de normalizar la concentración de partículas suspendidas.

Los sistemas PN conformes con los requisitos de calibración de los Reglamentos de la CEPE n.º 83 o 49 o del Reglamento Técnico Mundial n.º 15 cumplen automáticamente los requisitos de calibración del presente anexo.

6.2. Requisitos de eficiencia

El sistema completo del analizador de PN, incluida la línea de muestreo, deberá cumplir los requisitos de eficiencia del cuadro 3 bis.

Cuadro 3 bis

Requisitos de eficiencia del sistema del analizador de PN (incluida la línea de muestreo)

d_p [nm]	Sub-23	23	30	50	70	100	200
E(d_p) analizador de PN	Por determinar	0,2 – 0,6	0,3 – 1,2	0,6 – 1,3	0,7 – 1,3	0,7 – 1,3	0,5 – 2,0

La eficiencia E(d_p) se define como la relación entre los valores indicados por el sistema del analizador de PN y la concentración en número de partículas indicada por un contador de partículas por condensación de referencia ($d_{50\%} = 10$ nm o inferior, de linealidad verificada y calibrado con un electrómetro) o por un electrómetro de referencia que mida en paralelo el aerosol monodisperso de diámetro de movilidad d_p y cuyos resultados estén normalizados en las mismas condiciones de temperatura y presión.

Deberán adaptarse los requisitos de eficiencia para garantizar que la eficiencia de los analizadores de PN siga siendo coherente con el margen PN. El material debe ser carbonoso y termoestable (por ejemplo, grafito sometido a descargas de chispas u hollín de llama de difusión con pretratamiento térmico). Si la curva de eficiencia se mide con un aerosol diferente (por ejemplo, NaCl), la correlación con la curva del aerosol carbonoso debe facilitarse en forma de gráfico que compare las eficiencias obtenidas con los dos aerosoles de ensayo. Las diferencias entre las eficiencias de recuento deben tenerse en cuenta ajustando las eficiencias medidas sobre la base del gráfico proporcionado para determinar las eficiencias del aerosol carbonoso. Debe aplicarse y documentarse la corrección para las partículas suspendidas con carga múltiple, pero no podrá exceder del 10 %. Estas eficiencias se refieren a los analizadores de PN con línea de muestreo. El analizador de PN también puede calibrarse por partes (es decir, la unidad de precondicionamiento puede calibrarse por separado del detector de partículas suspendidas), siempre que se demuestre que el analizador de PN y la línea de muestreo cumplen juntos los requisitos del cuadro 3 bis. La señal medida del detector será > 2 veces el límite de detección (definido aquí como el nivel cero más 3 desviaciones estándar).

▼ M1**6.3. Requisitos de linealidad**

El analizador de PN, incluida la línea de muestreo, deberá cumplir los requisitos de linealidad del punto 3.2 del apéndice 2 utilizando partículas carbonosas monodispersas o polidispersas. El tamaño de las partículas suspendidas (diámetro de movilidad o diámetro medio de recuento) debe ser superior a 45 nm. El instrumento de referencia será un electrómetro o un contador de partículas por condensación (CCP) con $d_{50} = 10$ nm o inferior, de linealidad verificada. También puede utilizarse un sistema de recuento del número de partículas conforme con el Reglamento n.º 83 de la CEPE.

Además, las diferencias entre el analizador de PN y el instrumento de referencia en todos los puntos verificados (excepto el punto cero) no sobrepasarán el 15 % de su valor medio. Deberán verificarse al menos 5 puntos distribuidos uniformemente (además del cero) La concentración máxima verificada será la concentración máxima permitida del analizador de PN.

Si el analizador de PN se calibra por partes, entonces puede verificarse únicamente la linealidad del detector de PN, pero las eficiencias de las demás partes y la línea de muestreo deben tenerse en cuenta en el cálculo de la pendiente.

6.4. Eficiencia de eliminación de partículas suspendidas volátiles

El sistema deberá eliminar > 99 % de las partículas suspendidas de tetracontano ($\text{CH}_3(\text{CH}_2)_{38}\text{CH}_3$) ≥ 30 nm, con una concentración de entrada $\geq 10\,000$ partículas por centímetro cúbico en la dilución mínima.

El sistema también deberá lograr una eficiencia de eliminación > 99 % del alcano (decano o superior) polidisperso o aceite Emery con un diámetro medio de recuento > 50 nm y una masa > 1 mg/m³.

La eficiencia de eliminación de las partículas suspendidas volátiles con tetracontano y/o alcano polidisperso o aceite debe demostrarse una sola vez para la familia del instrumento. No obstante, el fabricante del instrumento deberá indicar con qué frecuencia se deben llevar a cabo el mantenimiento o la sustitución para garantizar que la eficiencia de eliminación siga cumpliendo los requisitos técnicos. En caso de que no se facilite dicha información, debe comprobarse anualmente la eficiencia de eliminación de las partículas suspendidas volátiles de cada instrumento.

▼ B**7. INSTRUMENTOS DE MEDICIÓN DEL CAUDAL MÁSIKO DE ESCAPE****7.1. Información general**

Los instrumentos, sensores o señales de medición del caudal másico de escape deberán tener un intervalo de medida y un tiempo de respuesta adecuados con respecto a la exactitud requerida para medir el caudal másico de escape en condiciones de estado transitorio y continuo. Los instrumentos, sensores y señales tendrán una sensibilidad a los choques, las vibraciones, el envejecimiento, las variaciones de temperatura, la presión del aire ambiente, las interferencias electromagnéticas y otros efectos relacionados con el funcionamiento del vehículo y del instrumento que minimice los errores adicionales.

7.2. Especificaciones de los instrumentos

El caudal másico de escape se determinará mediante un método de medición directa aplicado en cualquiera de los instrumentos siguientes:

- a) caudalímetros basados en el tubo de Pitot;
- b) dispositivos de presión diferencial, como las toberas de medición del caudal (véase la información al respecto en la norma ISO 5167);
- c) caudalímetro ultrasónico;
- d) caudalímetro de vórtices.

▼B

Cada caudalímetro másico del escape deberá cumplir los requisitos de linealidad establecidos en el punto 3. Además, el fabricante del instrumento deberá demostrar la conformidad de cada tipo de caudalímetro másico del escape con las especificaciones de los puntos 7.2.3 a 7.2.9.

Es admisible calcular el caudal másico de escape a partir de mediciones de los caudales de aire y de combustible con sensores calibrados trazables si estos cumplen los requisitos de linealidad del punto 3 y los requisitos de exactitud del punto 8 y si el caudal másico de escape obtenido es validado de conformidad con el punto 4 del apéndice 3.

Asimismo, son admisibles otros métodos que determinen el caudal másico de escape basándose en instrumentos y señales que no sean trazables directamente, como los caudalímetros másicos del escape simplificados o las señales de la ECU, si el caudal másico de escape obtenido cumple los requisitos de linealidad establecidos en el punto 3 y es validado de conformidad con el punto 4 del apéndice 3.

7.2.1. Normas de calibración y verificación

El rendimiento de medición de los caudalímetros másicos del escape se verificará con aire o gases de escape con respecto a un patrón trazable, por ejemplo un caudalímetro másico del escape calibrado o un túnel de dilución de flujo total.

7.2.2. Frecuencia de la verificación

La conformidad de los caudalímetros másicos del escape con los puntos 7.2.3 y 7.2.9 deberá verificarse como máximo 1 año antes del ensayo real.

▼M3**7.2.3. Exactitud**

La exactitud del EFM, definida como la desviación del valor indicado por el EFM respecto al caudal de referencia, no excederá del mayor de los 3 valores siguientes: $\pm 3\%$ del valor indicado, $0,5\%$ del fondo de escala o $\pm 1,0\%$ del caudal máximo al que ha sido calibrado el EFM.

▼B**7.2.4. Precisión**

La precisión, definida como 2,5 veces la desviación estándar de 10 respuestas repetitivas a un determinado caudal nominal, aproximadamente a la mitad del intervalo de calibración, no deberá ser superior a $\pm 1\%$ del caudal máximo al que se haya calibrado el EFM.

▼M3**7.2.5. Ruido**

El ruido no excederá del 2% del caudal máximo calibrado. Los 10 períodos de medición estarán separados entre sí por períodos de 30 segundos durante los cuales el EFM se expondrá al caudal máximo calibrado.

▼B**7.2.6. Deriva de la respuesta cero**

La respuesta cero se define como la respuesta media a un caudal cero durante un intervalo de tiempo de al menos 30 segundos. La deriva de la respuesta cero puede verificarse a partir de las señales primarias declaradas, por ejemplo la presión. La deriva de las señales primarias en un período de 4 horas será inferior a $\pm 2\%$ del valor máximo de la señal primaria registrada al caudal al que se ha calibrado el EFM.

▼B**7.2.7. Deriva de la respuesta rango**

La respuesta cero se define como la respuesta media a un caudal cero durante un intervalo de tiempo de al menos 30 segundos. La deriva de la respuesta rango puede verificarse a partir de las señales primarias declaradas, por ejemplo la presión. La deriva de las señales primarias en un período de 4 horas será inferior a $\pm 2\%$ del valor máximo de la señal primaria registrada al caudal al que se ha calibrado el EFM.

7.2.8. Tiempo de subida

El tiempo de subida de los instrumentos y métodos de medición del caudal de escape debe ajustarse en lo posible al tiempo de subida de los analizadores de gases especificado en el punto 4.2.7, pero no deberá exceder de 1 segundo.

7.2.9. Control del tiempo de respuesta

El tiempo de respuesta de los caudalímetros máscicos del escape se determinará aplicando parámetros similares a los aplicados en el ensayo de emisiones (a saber, presión, caudales, reglaje de los filtros y todos los demás factores que influyen en el tiempo de respuesta). El tiempo de respuesta se determinará cambiando el caudal de gas directamente en la entrada del caudalímetro máscico del escape. El cambio del caudal de gas será lo más rápido posible: es muy recomendable hacerlo en menos de 0,1 segundos. El caudal de gas utilizado en el ensayo dará lugar a un cambio de caudal de al menos un 60 % del fondo de escala del caudalímetro máscico del escape. Se registrará el caudal de gas. Por tiempo de retardo se entiende el que transcurre desde el cambio del caudal de gas (t_0) hasta que la respuesta alcanza el 10 % (t_{10}) del valor indicado final. Por tiempo de subida se entiende el tiempo que transcurre entre la respuesta al 10 % y la respuesta al 90 % ($t_{90} - t_{10}$) del valor indicado final. Por tiempo de respuesta (t_{90}) se entiende la suma del tiempo de retardo y el tiempo de subida. El tiempo de respuesta del caudalímetro máscico del escape (t_{90}) será ≤ 3 segundos con un tiempo de subida ($t_{90} - t_{10}$) ≤ 1 segundo, de conformidad con el punto 7.2.8.

8. SENSORES Y EQUIPO AUXILIAR

Todo sensor y equipo auxiliar utilizado para determinar, por ejemplo, la temperatura, la presión atmosférica, la humedad ambiente, la velocidad del vehículo, el caudal de combustible o el caudal de aire de admisión no deberán alterar el rendimiento del motor o del sistema de postratamiento de los gases de escape del vehículo ni afectar indebidamente a dicho rendimiento. La exactitud de los sensores y del equipo auxiliar deberá cumplir los requisitos del cuadro 4. El cumplimiento de los requisitos del cuadro 4 se demostrará a intervalos especificados por el fabricante del instrumento, siguiendo los procedimientos de auditoría interna o de conformidad con la norma ISO 9000.

*Cuadro 4***Requisitos de exactitud de los parámetros de medición**

Parámetro de medición	Exactitud
Caudal de combustible ⁽¹⁾	$\pm 1\%$ del valor indicado ⁽³⁾
Caudal de aire ⁽¹⁾	$\pm 2\%$ del valor indicado
Velocidad del vehículo ⁽²⁾	$\pm 1,0$ km/h en valor absoluto
Temperaturas ≤ 600 K	± 2 K en valor absoluto

▼B

Parámetro de medición	Exactitud
Temperaturas > 600 K	± 0,4 % del valor indicado, en kelvin
Presión ambiente	± 0,2 kPa en valor absoluto
Humedad relativa	± 5 % en valor absoluto
Humedad absoluta	± 10 % del valor indicado o 1 gH ₂ O/kg de aire seco, si esta es superior

- (¹) Opcional para determinar el caudal másico de escape.
- (²) Este requisito se aplica solo a los sensores de velocidad; si se utiliza la velocidad del vehículo para determinar parámetros como la aceleración, el producto de la velocidad y la aceleración positiva, o aceleración positiva relativa, la señal de velocidad deberá tener una exactitud del 0,1 % por encima de los 3 km/h y una frecuencia de muestreo de 1 Hz. Este requisito de exactitud podrá cumplirse utilizando la señal de un sensor de velocidad de giro de las ruedas.
- (³) La exactitud será del 0,02 % del valor indicado si se utiliza para calcular el caudal másico de aire y de escape a partir del caudal de combustible con arreglo al punto 10 del apéndice 4.

▼B*Apéndice 3***Validación del PEMS y caudal mástico de escape no trazable**

1. INTRODUCCIÓN

En el presente apéndice se describen los requisitos para validar en condiciones transitorias la funcionalidad del PEMS instalado y la corrección del caudal mástico de escape obtenido a partir de caudalímetros másticos del escape no trazables o calculado a partir de las señales de la ECU.

2. SÍMBOLOS, PARÁMETROS Y UNIDADES

% — por ciento

#/km — número por kilómetro

a_0 — ordenada en el origen de la línea de regresión

a_1 — pendiente de la línea de regresión

g/km — gramos por kilómetro

Hz — hertzio

km — kilómetro

m — metro

mg/km — miligramos por kilómetro

r^2 — coeficiente de determinación

x — valor real de la señal de referencia

y — valor real de la señal que se está validando

3. PROCEDIMIENTO DE VALIDACIÓN DEL PEMS

3.1. Frecuencia de validación del PEMS

Se recomienda validar el PEMS instalado una vez con cada combinación PEMS-vehículo, ya sea antes del ensayo de RDE o tras completar el ensayo.

3.2. Procedimiento de validación del PEMS

3.2.1. *Instalación del PEMS*

El PEMS se instalará y preparará de conformidad con los requisitos del apéndice 1. La instalación del PEMS se mantendrá sin cambios en el período de tiempo comprendido entre la validación y el ensayo de RDE.

▼M3

3.2.2. Condiciones de ensayo

El ensayo de validación se realizará sobre un dinamómetro de chasis, en la medida de lo posible en las condiciones de homologación de tipo, siguiendo los requisitos del anexo XXI del presente Reglamento. Se recomienda volver a introducir en el CVS el flujo de escape extraído por el PEMS durante el ensayo de validación. Si esto no es posible, los resultados del CVS se corregirán en función de la masa de escape extraída. Si el caudal mástico de escape se valida con un caudalímetro mástico del escape, se recomienda cotejar las mediciones de dicho caudal con datos obtenidos mediante un sensor o la ECU.

▼ M3

3.2.3. Análisis de los datos

Las emisiones totales específicas de la distancia [g/km] medidas con equipo de laboratorio se calcularán de acuerdo con el subanexo 7 del anexo XXI. Las emisiones medidas con el PEMS se calcularán de conformidad con el punto 9 del apéndice 4, se sumarán para obtener la masa total de las emisiones de contaminantes [g] y, a continuación, se dividirán por la distancia de ensayo [km] obtenida a partir del dinamómetro de chasis. La masa total de contaminantes específica de la distancia [g/km], determinada por el PEMS y el sistema de laboratorio de referencia, se evaluará con respecto a los requisitos especificados en el punto 3.3. Para la validación de las mediciones de las emisiones de NO_x, se aplicará una corrección en función de la humedad de conformidad con el subanexo 7 del anexo XXI del presente Reglamento.

▼ B

3.3. Tolerancias admisibles para la validación del PEMS

Los resultados de la validación del PEMS deberán satisfacer los requisitos indicados en el cuadro 1. Si se excede alguna tolerancia admisible, se adoptarán medidas correctoras y se repetirá la validación del PEMS.

▼ M1

Cuadro 1

Tolerancias admisibles

Parámetro [unidad]	Tolerancia admisible absoluta
Distancia [km] ⁽¹⁾	250 m de la referencia de laboratorio
THC ⁽²⁾ [mg/km]	15 mg/km o un 15 % de la referencia de laboratorio, si este es mayor
CH ₄ ⁽²⁾ [mg/km]	15 mg/km o un 15 % de la referencia de laboratorio, si este es mayor
NMHC ⁽²⁾ [mg/km]	20 mg/km o un 20 % de la referencia de laboratorio, si este es mayor
PN ⁽²⁾ [# /km]	1•10 ¹¹ p/km o un 50 % de la referencia de laboratorio ⁽³⁾ , si este es mayor
CO ⁽²⁾ [mg/km]	150 mg/km o un 15 % de la referencia de laboratorio, si este es mayor
CO ₂ [g/km]	10 g/km o un 10 % de la referencia de laboratorio, si este es mayor
NO _x ⁽²⁾ [mg/km]	15 mg/km o un 15 % de la referencia de laboratorio, si este es mayor

- ⁽¹⁾ Aplicable únicamente si la ECU determina la velocidad del vehículo. Para cumplir la tolerancia admisible se permite ajustar las mediciones de la velocidad del vehículo de la ECU en función del resultado del ensayo de validación.
- ⁽²⁾ Parámetro obligatorio únicamente si la medición constituye un requisito del punto 2.1 del presente anexo.
- ⁽³⁾ Sistema PMP.

▼B

4. PROCEDIMIENTO DE VALIDACIÓN DEL CAUDAL MÁSIKO DE ESCAPE DETERMINADO POR INSTRUMENTOS Y SENSORES NO TRAZABLES

▼M34.1. **Frecuencia de validación**

Además de cumplir los requisitos de linealidad del punto 3 del apéndice 2 en condiciones de estado continuo, la linealidad de los caudalímetros másicos del escape no trazables o el caudal másico de escape calculado a partir de señales de la ECU o sensores no trazables se validarán en condiciones transitorias para cada vehículo de ensayo con respecto a caudalímetros másicos del escape calibrados o al CVS.

4.2. **Procedimiento de validación**

La validación se realizará sobre un dinamómetro de chasis, en la medida de lo posible en las condiciones de homologación de tipo. Como referencia, se utilizará un caudalímetro calibrado de manera trazable. La temperatura ambiente podrá ser cualquiera de las situadas dentro del intervalo especificado en el punto 5.2 del presente anexo. La instalación del caudalímetro másico del escape y la realización del ensayo deberán cumplir el requisito del punto 3.4.3 del apéndice 1 del presente anexo.

▼B4.3. **Requisitos**

Se cumplirán los requisitos de linealidad del cuadro 2. Si no se cumple alguna tolerancia admisible, se adoptarán medidas correctoras y se repetirá la validación.

Cuadro 2

Requisitos de linealidad del caudal másico de escape calculado y medido

Parámetro/Sistema de medición	a_0	Pendiente a_1	Error típico SEE	Coefficiente de determinación r^2
Caudal másico de escape	$0,0 \pm 3,0$ kg/h	$1,00 \pm 0,075$	≤ 10 % max	$\geq 0,90$

▼B*Apéndice 4***Determinación de las emisiones****▼M3**

1. INTRODUCCIÓN

En el presente apéndice se describe el procedimiento para determinar las emisiones máscas instantáneas y las emisiones en número de partículas suspendidas instantáneas [g/s; #/s] que se utilizarán para la posterior evaluación de un trayecto de RDE y el cálculo del resultado final de las emisiones, tal como se describe en el apéndice 6.

▼B

2. SÍMBOLOS, PARÁMETROS Y UNIDADES

%	— por ciento
<	— inferior a
#/s	— número por segundo
α	— relación molar de hidrógeno (H/C)
β	— relación molar de carbono (C/C)
γ	— relación molar de azufre (S/C)
δ	— relación molar de nitrógeno (N/C)
$\Delta t_{t,i}$	— tiempo de transformación t del analizador [s]
$\Delta t_{t,m}$	— tiempo de transformación t del caudalímetro máscico del escape [s]
ε	— relación molar de oxígeno (O/C)
ρ_e	— densidad del escape
ρ_{gas}	— densidad del componente «gas» del escape
λ	— coeficiente de exceso de aire
λ_i	— coeficiente de exceso de aire instantáneo
A/F_{st}	— relación estequiométrica aire-combustible [kg/kg]
°C	— grados centígrados
c_{CH_4}	— concentración de metano
c_{CO}	— concentración en base seca de CO [%]
c_{CO_2}	— concentración en base seca de CO [%]
c_{dry}	— concentración en base seca de un contaminante en ppm o en porcentaje de volumen
$c_{\text{gas},i}$	— concentración instantánea del componente «gas» del escape [ppm]
c_{HCw}	— concentración en base húmeda de HC [ppm]
$c_{\text{HC(w/NMC)}}$	— concentración de HC con el CH ₄ o el C ₂ H ₆ pasando por el NMC [ppmC ₁]

▼ B

$c_{\text{HC(w/oNMC)}}$	— concentración de HC con el CH ₄ o el C ₂ H ₆ sin pasar por el NMC [ppmC ₁]
$c_{i,c}$	— concentración del componente i corregida en función del tiempo [ppm]
$c_{i,r}$	— concentración del componente i [ppm] en el escape
c_{NMHC}	— concentración de hidrocarburos no metánicos
c_{wet}	— concentración en base húmeda de un contaminante en ppm o en porcentaje de volumen
E_E	— eficiencia del etano
E_M	— eficiencia del metano
g	— gramo
g/s	— gramos por segundo
H_a	— humedad del aire de admisión [g de agua por kg de aire seco]
i	— número de la medición
kg	— kilogramo
kg/h	— kilogramos por hora
kg/s	— kilogramos por segundo
k_w	— factor de corrección de base seca a base húmeda
m	— metro
$m_{\text{gas},i}$	— masa del componente «gas» del escape [g/s]
$q_{\text{maw},i}$	— caudal másico instantáneo de aire de admisión [kg/s]
$q_{m,c}$	— caudal másico de escape corregido en función del tiempo [kg/s]-
$q_{\text{mew},i}$	— caudal másico instantáneo de escape [kg/s]
$q_{mf,i}$	— caudal másico instantáneo de combustible [kg/s]
$q_{m,r}$	— caudal másico de escape sin diluir [kg/s]
r	— coeficiente de correlación cruzada
r^2	— coeficiente de determinación
r_h	— factor de respuesta a los hidrocarburos
rpm	— revoluciones por minuto
s	— segundo
u_{gas}	— valor u del componente «gas» del escape

▼ B**3. CORRECCIÓN DE LOS PARÁMETROS EN FUNCIÓN DEL TIEMPO**

Para calcular correctamente las emisiones específicas de la distancia, las curvas registradas de las concentraciones de componentes, el caudal másico de escape, la velocidad del vehículo y otros datos del vehículo se corregirán en función del tiempo. Con el fin de facilitar la corrección en función del tiempo, los datos sujetos al ajuste en función del tiempo se registrarán en un dispositivo único de registro de datos o con un sello de tiempo sincronizado de conformidad con el punto 5.1 del apéndice 1. La corrección y el ajuste en función del tiempo de los parámetros se efectuarán siguiendo la secuencia descrita en los puntos 3.1 a 3.3.

3.1. Corrección de las concentraciones de componentes en función del tiempo

Las curvas registradas de todas las concentraciones de componentes se corregirán en función del tiempo mediante cambio inverso de acuerdo con los tiempos de transformación de los analizadores respectivos. El tiempo de transformación de los analizadores se determinará de conformidad con el punto 4.4 del apéndice 2:

$$c_{i,c}(t - \Delta t_{t,i}) = c_{i,r}(t)$$

donde:

$c_{i,c}$ es la concentración del componente i corregida en función del tiempo t

$c_{i,r}$ es la concentración sin diluir del componente i en función del tiempo t

$\Delta t_{t,i}$ es el tiempo de transformación t del analizador que mide el componente i

3.2. Corrección del caudal másico de escape en función del tiempo**▼ M3**

El caudal másico de escape medido con un caudalímetro del escape se corregirá en función del tiempo mediante cambio inverso según el tiempo de transformación del caudalímetro másico del escape. El tiempo de transformación del caudalímetro másico se determinará de conformidad con el punto 4.4 del apéndice 2:

▼ B

$$q_{m,c}(t - \Delta t_{t,m}) = q_{m,r}(t)$$

donde:

$q_{m,c}$ es el caudal másico de escape corregido en función del tiempo t

$q_{m,r}$ es el caudal másico de escape sin diluir en función del tiempo t

$\Delta t_{t,m}$ es el tiempo de transformación t del caudalímetro másico del escape

En caso de que el caudal másico de escape se determine mediante datos de la ECU o un sensor, se considerará y obtendrá un tiempo de transformación adicional mediante correlación cruzada entre el caudal másico de escape calculado y el caudal másico de escape medido de conformidad con el punto 4 del apéndice 3.

3.3. Ajuste en función del tiempo de los datos del vehículo

Otros datos obtenidos a partir de un sensor o de la ECU se ajustarán en función del tiempo mediante correlación cruzada con datos de emisiones adecuados (por ejemplo, las concentraciones de componentes).

▼B3.3.1. *Velocidad del vehículo a partir de diferentes fuentes*

Para ajustar en función del tiempo la velocidad del vehículo con el caudal másico de escape, es necesario, en primer lugar, establecer una curva de velocidad válida. Si la velocidad del vehículo se obtiene a partir de múltiples fuentes (por ejemplo, el GPS, un sensor o la ECU), los valores de la velocidad se ajustarán en función del tiempo mediante correlación cruzada.

3.3.2. *Velocidad del vehículo con el caudal másico de escape*

La velocidad del vehículo se ajustará en función del tiempo con el caudal másico de escape mediante correlación cruzada entre el caudal másico de escape y el producto de la velocidad del vehículo y la aceleración positiva.

3.3.3. *Otras señales*

Puede omitirse el ajuste en función del tiempo de las señales cuyos valores cambien lentamente y dentro de un pequeño intervalo de valores, por ejemplo la temperatura ambiente.

▼M3

4. Arranque en frío

El arranque en frío a los efectos de las RDE es el período comprendido entre el inicio del ensayo y el momento en que el vehículo lleva funcionando 5 minutos. Si se determina la temperatura del refrigerante, el período de arranque en frío finaliza una vez que el refrigerante alcanza por primera vez como mínimo los 70 °C, pero no más de 5 minutos después de iniciarse el ensayo.

▼M1

5. MEDICIONES DE LAS EMISIONES DURANTE LA PARADA DEL MOTOR DE COMBUSTIÓN

Se registrarán las emisiones instantáneas o las mediciones del caudal de escape obtenidas mientras está desactivado el motor de combustión. En una etapa distinta, los valores registrados se pondrán a cero posteriormente mediante el postratamiento de los datos. El motor de combustión se considerará desactivado si se cumplen dos de los criterios siguientes: la velocidad registrada del motor es < 50 rpm; el caudal másico de escape medido es < 3 kg/h; el caudal másico de escape medido disminuye a < 15 % del caudal másico de escape típico en condiciones de estado continuo al ralentí.

▼B

6. CONTROL DE LA COHERENCIA DE LA ALTITUD DEL VEHÍCULO

Si existen dudas bien fundadas de que se ha efectuado un trayecto por encima de la altitud admisible especificada en el punto 5.2 del presente anexo, y si la altitud solo se ha medido con un GPS, se controlará la coherencia de los datos de altitud del GPS y, en caso necesario, se corregirán dichos datos. La coherencia de los datos se controlará comparando los datos de latitud, longitud y altitud obtenidos con el GPS con la altitud indicada por un modelo digital del terreno o un mapa topográfico de escala adecuada. Las mediciones que se alejen más de 40 m de la altitud indicada en el mapa topográfico se corregirán y marcarán manualmente.

7. CONTROL DE LA COHERENCIA DE LA VELOCIDAD DEL VEHÍCULO DETERMINADA POR EL GPS

Se controlará la coherencia de la velocidad del vehículo determinada por el GPS calculando y comparando la distancia total del trayecto con las mediciones de referencia obtenidas a partir de un sensor, de la ECU validada o, como otra opción, de una red de carreteras digital o un mapa topográfico. Es obligatorio corregir los errores obvios de los datos del GPS, por ejemplo utilizando un sensor de estima, antes del control de coherencia. Se conservará el fichero de datos originales no corregidos y se marcará todo dato corregido. Los datos corregidos no superarán un

▼ B

período de tiempo ininterrumpido de 120 segundos o un total de 300 segundos. La distancia total del trayecto calculada a partir de los datos del GPS corregidos no diferirá en más de un 4 % del valor de referencia. Si los datos del GPS no cumplen estos requisitos y no se dispone de otra fuente fiable de la velocidad, se invalidarán los resultados del ensayo.

8. **CORRECCIÓN DE LAS EMISIONES**8.1. **Corrección de base seca a base húmeda**

Si las emisiones se miden en base seca, las concentraciones medidas se convertirán a base húmeda de la manera siguiente:

donde:

$$c_{\text{wet}} = k_w \times c_{\text{dry}}$$

c_{wet} es la concentración en base húmeda de un contaminante, en ppm o en porcentaje de volumen

c_{dry} es la concentración en base seca de un contaminante, en ppm o en porcentaje de volumen

k_w es el factor de corrección de base seca a base húmeda

Se utilizará la ecuación siguiente para calcular k_w :

$$k_w = \left(\frac{1}{1 + \alpha \times 0,005 \times (c_{\text{CO}_2} + c_{\text{CO}})} - k_{w1} \right) \times 1,008$$

donde:

$$k_{w1} = \frac{1,608 \times H_a}{1\,000 + (1,608 \times H_a)}$$

donde:

H_a es la humedad del aire de admisión [g de agua por kg de aire seco]

c_{CO_2} es la concentración en base seca de CO_2 [%]

c_{CO} es la concentración en base seca de CO [%]

α es la relación molar de hidrógeno

8.2. **Corrección de los NOx en función de la humedad y la temperatura ambientes**

Las emisiones de NO_x no se corregirán en función de la humedad y la temperatura ambientes.

▼ M38.3. **Corrección de los resultados de emisiones negativos**

No se corregirán los resultados intermedios negativos. Los resultados finales negativos se ajustarán en cero.

8.4. **Corrección correspondiente a condiciones ampliadas**

Las emisiones segundo por segundo calculadas de conformidad con el presente apéndice podrán dividirse por 1,6 únicamente en los casos establecidos en los puntos 9.5 y 9.6.

El factor de corrección de 1,6 se aplicará una sola vez. El factor de corrección de 1.6 se aplica a las emisiones de contaminantes, pero no al CO_2 .

▼ B9. **DETERMINACIÓN DE LOS COMPONENTES GASEOSOS INSTANTÁNEOS DEL ESCAPE**9.1. **Introducción**

Los componentes de los gases de escape sin diluir se medirán con los analizadores de medición y muestreo descritos en el apéndice 2. Las concentraciones sin diluir de los componentes pertinentes se medirán de conformidad con lo dispuesto en el apéndice 1. Los datos se corregirán y ajustarán en función del tiempo de conformidad con lo dispuesto en el punto 3.

▼ B**9.2. Cálculo de las concentraciones de NMHC y CH₄**

Respecto a la medición del metano mediante un NMC-FID, el cálculo de los NMHC depende del método/gas de calibración utilizado para el ajuste de la calibración del cero/rango. Si se utiliza un FID para medir los THC sin un NMC, se calibrará con propano/aire o propano/N₂ de la forma normal. Para calibrar el FID en serie con un NMC se admiten los métodos siguientes:

- el gas de calibración consistente en propano/aire no pasa por el NMC;
- el gas de calibración consistente en metano/aire pasa por el NMC.

Es muy recomendable calibrar el FID de metano con metano/aire pasando por el NMC.

En el método a), la concentración de CH₄ y de NMHC se calculará de la manera siguiente:

$$c_{CH_4} = \frac{c_{HC(w/oNMC)} \times (1 - E_M) - c_{HC(w/NMC)}}{(E_E - E_M)}$$

$$c_{NMHC} = \frac{c_{HC(w/NMC)} - c_{HC(w/oNMC)} \times (1 - E_E)}{r_h \times (E_E - E_M)}$$

En el método b), la concentración de CH₄ y de NMHC se calculará de la manera siguiente:

$$c_{CH_4} = \frac{c_{HC(w/NMC)} \times r_h \times (1 - E_M) - c_{HC(w/oNMC)} \times (1 - E_E)}{r_h \times (E_E - E_M)}$$

$$c_{NMHC} = \frac{c_{HC(w/oNMC)} \times (1 - E_M) - c_{HC(w/NMC)} \times r_h \times (1 - E_M)}{(E_E - E_M)}$$

donde:

$c_{HC(w/oNMC)}$ es la concentración de HC con el CH₄ o C₂H₆ sin pasar por el NMC [ppmC₁]

$c_{HC(w/NMC)}$ es la concentración de HC con el CH₄ o C₂H₆ sin pasar por el NMC [ppmC₁]

r_h es el factor de respuesta a los hidrocarburos determinado en el punto 4.3.3, letra b), del apéndice 2

E_M es la eficiencia del metano determinada en el punto 4.3.4, letra a), del apéndice 2

E_E es la eficiencia del etano determinada en el punto 4.3.4, letra b), del apéndice 2

Si el FID de metano se calibra mediante el separador (método b), la eficiencia de conversión del metano, determinada de conformidad con el punto 4.3.4, letra a), del apéndice 2, equivale a cero. La densidad utilizada para calcular la masa de NMHC será igual a la de los hidrocarburos totales a 273,15 K y 101,325 kPa y dependerá del combustible.

10. DETERMINACIÓN DEL CAUDAL MÁSSICO DE ESCAPE**10.1. Introducción**

El cálculo de las emisiones mássicas instantáneas, con arreglo a los puntos 11 y 12, requiere determinar el caudal mássico de escape. El caudal

▼ B

másico de escape se determinará mediante uno de los métodos de medición directa establecidos en el punto 7.2 del apéndice 2. Otra opción admisible es calcular el caudal másico de escape según se describe en los puntos 10.2 a 10.4.

10.2. Método de cálculo con el caudal másico de aire y el caudal másico de combustible

El caudal másico instantáneo de escape se puede calcular a partir del caudal másico de aire y el caudal másico de combustible de la manera siguiente:

$$q_{mew,i} = q_{maw,i} + q_{mf,i}$$

donde:

$q_{mew,i}$ es el caudal másico instantáneo de escape [kg/s]

$q_{maw,i}$ es el caudal másico instantáneo de aire de admisión [kg/s]

$q_{mf,i}$ es el caudal másico instantáneo de combustible [kg/s]

Si el caudal másico de aire y el caudal másico de combustible o el caudal másico de escape se determinan a partir del registro de la ECU, el caudal másico instantáneo de escape calculado deberá cumplir los requisitos de linealidad del caudal másico de escape establecidos en el punto 3 del apéndice 2 y los requisitos de validación establecidos en el punto 4.3 del apéndice 3.

10.3. Método de cálculo con el caudal másico de aire y la relación aire-combustible

El caudal másico instantáneo de escape puede calcularse a partir del caudal másico de aire y la relación aire-combustible de la manera siguiente:

$$q_{mew,i} = q_{maw,i} \times \left(1 + \frac{1}{A/F_{st} \cdot \lambda_i} \right)$$

donde:

$$A/F_{st} = \frac{138,0 \times \left(1 + \frac{\alpha}{4} - \frac{\varepsilon}{2} + \gamma \right)}{12,011 + 1,008 \times \alpha + 15,9994 \times \varepsilon + 14,0067 \times \delta + 32,0675 \times \gamma}$$

$$\lambda_i = \frac{\left(100 - \frac{c_{CO} \times 10^{-4}}{2} - c_{HCw} \times 10^{-4} \right) + \left(\frac{\alpha}{4} \times \frac{1 - \frac{2 \times c_{CO} \times 10^{-4}}{3,5 \times c_{CO_2}}}{1 + \frac{c_{CO} \times 10^{-4}}{3,5 \times c_{CO_2}}} - \frac{\varepsilon}{2} - \frac{\delta}{2} \right) \times (c_{CO_2} + c_{CO} \times 10^{-4})}{4,764 \times \left(1 + \frac{\alpha}{4} - \frac{\varepsilon}{2} + \gamma \right) \times (c_{CO_2} + c_{CO} \times 10^{-4} + c_{HCw} \times 10^{-4})}$$

donde:

$q_{maw,i}$ es el caudal másico instantáneo de aire de admisión [kg/s]

A/F_{st} es la relación estequiométrica aire-combustible [kg/kg]

λ_i es el coeficiente de exceso de aire instantáneo

c_{CO_2} es la concentración en base seca de CO₂ [%]

c_{CO} es la concentración en base seca de CO [ppm]

c_{HCw} es la concentración en base húmeda de HC [ppm]

α es la relación molar de hidrógeno (H/C)

▼B

- β es la relación molar de carbono (C/C)
- γ es la relación molar de azufre (S/C)
- δ es la relación molar de nitrógeno (N/C)
- ε es la relación molar de oxígeno (O/C)

Los coeficientes se refieren a un combustible $C_\beta H_\alpha O_\varepsilon N_\delta S_\gamma$, donde $\beta = 1$ para los combustibles basados en el carbono. La concentración de emisiones de HC es típicamente baja y puede omitirse al calcular λ_i .

Si el caudal másico de aire y la relación aire-combustible se determinan a partir del registro de la ECU, el caudal másico instantáneo de escape calculado deberá cumplir los requisitos de linealidad del caudal másico de escape establecidos en el punto 3 del apéndice 2 y los requisitos de validación establecidos en el punto 4.3 del apéndice 3.

10.4. Método de cálculo con el caudal másico de combustible y la relación aire-combustible

El caudal másico instantáneo de escape puede calcularse a partir del caudal de combustible y la relación aire-combustible (calculada con A/F_{st} e λ_i de acuerdo con el punto 10.3) de la manera siguiente:

$$q_{mew,i} = q_{mf,i} \times (1 + A/F_{st} \times \lambda_i)$$

El caudal másico instantáneo de escape calculado deberá cumplir los requisitos de linealidad del caudal másico de escape establecidos en el punto 3 del apéndice 2 y los requisitos de validación establecidos en el punto 4.3 del apéndice 3.

11. CÁLCULO DE LAS EMISIONES MÁSCAS INSTANTÁNEAS DE LOS COMPONENTES GASEOSOS

Las emisiones máscas instantáneas [g/s] se determinarán multiplicando la concentración instantánea del contaminante considerado [ppm] por el caudal másico instantáneo de escape [kg/s], corregidos y ajustados ambos en función del tiempo de transformación, y el valor u correspondiente del cuadro 1. Si se mide en base seca, se aplicará la corrección de base seca a base húmeda, de acuerdo con el punto 8.1, a las concentraciones instantáneas de los componentes antes de proceder a cualquier otro cálculo. En su caso, se introducirán los valores negativos de emisiones instantáneas en todas las evaluaciones de datos posteriores. Los valores de los parámetros se introducirán en el cálculo de las emisiones instantáneas [g/s] tal como los indique el analizador, el caudalímetro, el sensor o la ECU. Se aplicará la ecuación siguiente:

donde:

$$m_{gas,i} = u_{gas} \cdot c_{gas,i} \cdot q_{mew,i}$$

- $m_{gas,i}$ es la masa del componente «gas» del escape [g/s]
- u_{gas} es la relación entre la densidad del componente «gas» del escape y la densidad global del escape tal como figuran en el cuadro 1
- $c_{gas,i}$ es la concentración medida del componente «gas» del escape [ppm]
- $q_{mew,i}$ es el caudal másico de escape medido [kg/s]
- gas es el componente respectivo
- i número de la medición

▼ **B**

Cuadro 1

Valores u de los gases de escape sin diluir que representan la relación entre las densidades del componente o contaminante de escape i [kg/m^3] y la densidad de los gases de escape [kg/m^3] ⁽⁶⁾

Combustible	ρ_e [kg/m^3]	Componente o contaminante i					
		NO _x	CO	HC	CO ₂	O ₂	CH ₄
		ρ_{gas} [kg/m^3]					
		2,053	1,250	(¹)	1,9636	1,4277	0,716
u_{gas} (²), (⁶)							
Diésel (B7)	1,2943	0,001586	0,000966	0,000482	0,001517	0,001103	0,000553
Etanol (ED95)	1,2768	0,001609	0,000980	0,000780	0,001539	0,001119	0,000561
CNG (³)	1,2661	0,001621	0,000987	0,000528 (⁴)	0,001551	0,001128	0,000565
Propano	1,2805	0,001603	0,000976	0,000512	0,001533	0,001115	0,000559
Butano	1,2832	0,001600	0,000974	0,000505	0,001530	0,001113	0,000558
GLP (⁵)	1,2811	0,001602	0,000976	0,000510	0,001533	0,001115	0,000559
Gasolina (E10)	1,2931	0,001587	0,000966	0,000499	0,001518	0,001104	0,000553
Etanol (E85)	1,2797	0,001604	0,000977	0,000730	0,001534	0,001116	0,000559

(¹) En función del combustible.

(²) A $\lambda = 2$, aire seco, 273 K, 101,3 kPa.

(³) Los valores u tienen una exactitud del 0,2 % para una composición málica de: C=66-76 % H=22-25 % N=0-12 %.

(⁴) NMHC sobre la base de CH_{2,93} (para los THC se utilizará el coeficiente u_{gas} de CH₄).

(⁵) Los valores u tienen una exactitud del 0,2 % para una composición málica de: C₃=70-90 % C₄=10-30 %.

(⁶) u_{gas} es un parámetro sin unidad. Los valores u_{gas} incluyen conversiones de unidades para garantizar que las emisiones instantáneas se obtengan en la unidad física especificada, a saber, g/s.

▼ **M1**

12. CÁLCULO DE LAS EMISIONES EN NÚMERO DE PARTÍCULAS SUSPENDIDAS INSTANTÁNEAS

Las emisiones en número de partículas suspendidas instantáneas [partículas suspendidas/s] se determinarán multiplicando la concentración instantánea del contaminante considerado [partículas suspendidas/cm³] por el caudal málico instantáneo de escape [kg/s], corregidos y ajustados ambos en función del tiempo de transformación. Si es aplicable, se introducirán los valores negativos de emisiones instantáneas en todas las evaluaciones de datos posteriores. Se introducirán todos los dígitos significativos de los resultados intermedios en el cálculo de las emisiones instantáneas. Se aplicará la ecuación siguiente:

$$PN, i = c_{PN, i} q_{mew, i} / \rho_e$$

donde:

PN, i es el flujo en número de partículas suspendidas [partículas suspendidas/s]

$c_{PN, i}$ es la concentración medida en número de partículas suspendidas [$\#/m^3$] normalizada a 0 °C

$q_{mew, i}$ es el caudal málico de escape medido [kg/s]

ρ_e es la densidad del gas de escape [kg/m^3] a 0 °C (cuadro 1)

▼B

13. TRANSMISIÓN E INTERCAMBIO DE DATOS

Los datos se intercambiarán entre los sistemas de medición y el *software* de evaluación de los datos mediante un fichero de notificación normalizado, tal como se especifica en el punto 2 del apéndice 8. Todo pretratamiento de los datos (por ejemplo, la corrección en función del tiempo conforme al punto 3 o la corrección de la señal de velocidad del vehículo del GPS conforme al punto 7) se hará con el *software* de control de los sistemas de medición y se completará antes de generar el fichero de notificación de los datos. Si los datos se corrigen o se tratan antes de introducirlos en el fichero de notificación, se conservarán los datos brutos originales con fines de aseguramiento y control de la calidad. No está permitido redondear los valores intermedios.

▼ **M3***Apéndice 5***Verificación de la dinámica general del trayecto con el método de ventanas de promediado móviles****1. Introducción**

El método de la ventanas de promediado móviles se utiliza para verificar la dinámica general del trayecto. El ensayo se divide en subsecciones (ventanas o *windows*) y el análisis posterior tiene por objeto determinar si el trayecto es válido a efectos de las RDE. La «normalidad» de las ventanas se determina comparando sus emisiones de CO₂ específicas de la distancia con una curva de referencia obtenida a partir de las emisiones de CO₂ del vehículo medidas conforme al procedimiento WLTP.

2. Símbolos, parámetros y unidades

El índice (i) se refiere a la etapa de tiempo.

El índice (j) se refiere a la ventana.

El índice (k) se refiere a la categoría (t = total, u = urbana, r = rural, m = de autopista) o a la curva característica (cc) de CO₂.

Δ — diferencia

\geq — superior o igual

— número

% — por ciento

\leq — inferior o igual

a_1, b_1 — coeficientes de la curva característica de CO₂

a_2, b_2 — coeficientes de la curva característica de CO₂

M_{CO_2} — M_{CO_2} masa de CO₂ [g]

$M_{CO_2,j}$ — $M_{CO_2,j}$ masa de CO₂ en la ventana j [g]

t_i — tiempo total en la etapa i [s]

t_t — duración de un ensayo [s]

v_i — velocidad real del vehículo en la etapa de tiempo i [km/h]

\bar{v}_j — velocidad media del vehículo en la ventana j [km/h]

tol_{IH} — tolerancia superior respecto a la curva característica de CO₂ del vehículo [%]

tol_{IL} — tolerancia inferior respecto a la curva característica de CO₂ del vehículo [%]

3. Ventanas de promediado móviles**3.1. Definición de las ventanas de promediado**

Las emisiones instantáneas calculadas de acuerdo con el apéndice 4 se integrarán utilizando un método de ventanas de promediado móviles, basado en la masa de CO₂ de referencia.

▼ **M3**

El principio del cálculo es el siguiente: Las emisiones máscas de CO₂ específicas de la distancia en condiciones de RDE no se calculan respecto a todo el conjunto de datos, sino a subconjuntos de este, y la longitud de esos subconjuntos se determina de forma que corresponda siempre a la misma fracción de la masa de CO₂ emitida por el vehículo en el ciclo WLTP. Los cálculos de las ventanas móviles se realizan con un incremento de tiempo Δt correspondiente a la frecuencia de muestreo de los datos. Estos subconjuntos utilizados para calcular las emisiones de CO₂ del vehículo en carretera y su velocidad media se denominan «ventanas de promediado» en los puntos que siguen.

El cálculo descrito en el presente punto deberá hacerse a partir del primer punto de datos (hacia delante).

Los datos siguientes no se tendrán en cuenta para el cálculo de la masa de CO₂, la distancia y la velocidad media del vehículo en las ventanas de promediado:

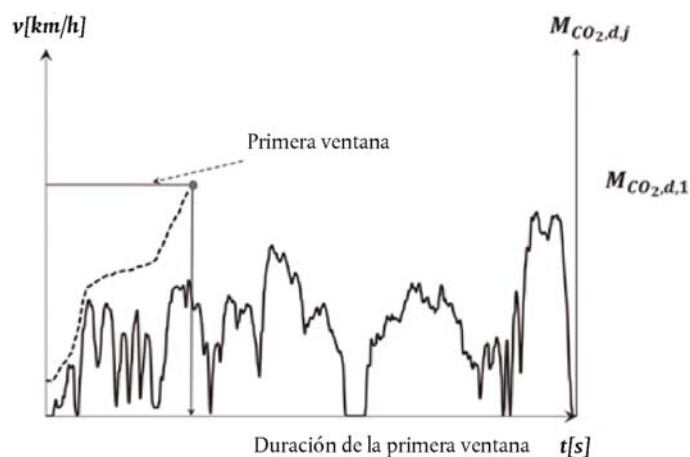
- los datos de la verificación periódica de los instrumentos y/o los obtenidos tras las verificaciones de la deriva del cero,
- la velocidad del vehículo respecto al suelo inferior a 1 km/h.

El cálculo comenzará a partir del momento en que la velocidad del vehículo respecto al suelo sea superior o igual a 1 km/h e incluirá eventos de conducción durante los cuales no se emita CO₂ y la velocidad del vehículo respecto al suelo sea superior o igual a 1 km/h.

Las emisiones máscas $M_{CO_2,j}$ se determinarán integrando las emisiones instantáneas en g/s según se especifica en el apéndice 4 del presente anexo.

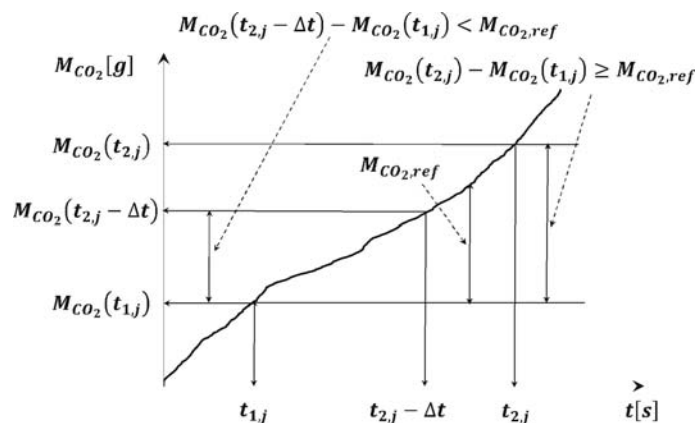
Figura 1

Velocidad del vehículo respecto al tiempo. Emisiones promediadas del vehículo respecto al tiempo, empezando a partir de la primera ventana de promediado



▼ M3

Figura 2

Definición de las ventanas de promediado basadas en la masa de CO₂

La duración ($t_{2,j} - t_{1,j}$) de la j .ª ventana de promediado se determina mediante la fórmula siguiente:

$$M_{CO_2}(t_{2,j}) - M_{CO_2}(t_{1,j}) \geq M_{CO_2,ref}$$

donde:

$M_{CO_2}(t_{i,j})$ es la masa de CO₂ medida entre el inicio del ensayo y el tiempo $t_{i,j}$ [g];

$M_{CO_2,ref}$ es la mitad de la masa de CO₂ emitida por el vehículo durante el ensayo WLTP, realizado de acuerdo con el subanexo 6 del anexo XXI del presente Reglamento.

Durante la homologación de tipo, el valor de CO₂ de referencia se tomará del WLTP realizado durante los ensayos de homologación de tipo del vehículo concreto.

A efectos de los ensayos de ISC, la masa de CO₂ de referencia se tomará del punto 12 de la lista 1 de transparencia del apéndice 5 del anexo II, con interpolación entre el vehículo H y el vehículo L (si procede) a tenor del subanexo 7 del anexo XXI, utilizando la masa de ensayo y los coeficientes de resistencia al avance en carretera (f_0 , f_1 y f_2) obtenidos del certificado de conformidad del vehículo concreto a tenor del anexo IX. El valor correspondiente a los VEH-CCE se obtendrá del ensayo WLTP realizado en el modo de mantenimiento de carga.

$t_{2,j}$ se seleccionará de manera que:

$$M_{CO_2}(t_{2,j} - \Delta t) - M_{CO_2}(t_{1,j}) < M_{CO_2,ref} \leq M_{CO_2}(t_{2,j}) - M_{CO_2}(t_{1,j})$$

donde Δt es el período de muestreo de los datos.

Las masas de CO₂ $M_{CO_2,j}$ en las ventanas se calculan integrando las emisiones instantáneas calculadas según se especifica en el apéndice 4 del presente anexo.

3.2. Cálculo de los parámetros de las ventanas

Los elementos siguientes se calcularán con respecto a cada ventana determinada de conformidad con el punto 3.1:

▼ **M3**

- las emisiones de CO₂ específicas de la distancia $M_{CO_2,d,j}$;
- la velocidad media del vehículo \bar{v}_j .

4. Evaluación de las ventanas**4.1. Introducción**

Las condiciones dinámicas de referencia del vehículo de ensayo se definen a partir de las emisiones de CO₂ respecto a la velocidad media medida en el momento de la homologación de tipo con el ensayo de tipo 1 y constituyen la «curva característica de CO₂ del vehículo». Para obtener las emisiones de CO₂ específicas de la distancia, el vehículo se someterá a ensayo en el ciclo WLTP de acuerdo con el anexo XXI del presente Reglamento.

4.2. Puntos de referencia de la curva característica de CO₂

Las emisiones de CO₂ específicas de la distancia que han de tomarse en consideración en el presente punto para la definición de la curva de referencia se tomarán del punto 12 de la lista 1 de transparencia del apéndice 5 del anexo II, con interpolación entre el vehículo H y el vehículo L (si procede) a tenor del subanexo 7 del anexo XXI, utilizando la masa de ensayo y los coeficientes de resistencia al avance en carretera (f_0 , f_1 y f_2) obtenidos del certificado de conformidad del vehículo concreto a tenor del anexo IX. El valor correspondiente a los VEH-CCE se obtendrá del ensayo WLTP realizado en el modo de mantenimiento de carga.

Durante la homologación de tipo, los valores se tomarán del WLTP realizado durante los ensayos de homologación de tipo del vehículo concreto.

Los puntos de referencia P_1 , P_2 y P_3 necesarios para definir la curva característica de CO₂ del vehículo se establecerán como sigue:

4.2.1. Punto P_1

$\bar{v}_{P1} = 18,882 \text{ km/h}$ (velocidad media de la fase de velocidad baja del ciclo WLTP)

M_{CO_2,d,P_1} = emisiones de CO₂ del vehículo durante la fase de velocidad baja del ciclo WLTP [g/km]

4.2.2. Punto P_2

$\bar{v}_{P2} = 56,664 \text{ km/h}$ (velocidad media de la fase de velocidad alta del ciclo WLTP)

M_{CO_2,d,P_2} = emisiones de CO₂ del vehículo durante la fase de velocidad alta del ciclo WLTP [g/km]

4.2.3. Punto P_3

$\bar{v}_{P3} = 91,997 \text{ km/h}$ (velocidad media de la fase de velocidad extraalta del ciclo WLTP)

M_{CO_2,d,P_3} = emisiones de CO₂ del vehículo durante la fase de velocidad extraalta del ciclo WLTP [g/km]

4.3. Definición de la curva característica de CO₂

Utilizando los puntos de referencia definidos en el punto 4.2, las emisiones de CO₂ de la curva característica se calculan en función de la velocidad media utilizando 2 secciones lineales (P_1 , P_2) y (P_2 , P_3). La sección (P_2 , P_3) está limitada a 145 km/h en el eje de velocidad del vehículo. La curva característica se define mediante las ecuaciones siguientes:

▼ **M3**

Respecto a la sección (P_1, P_2):

$$M_{CO_2,d,CC}(\bar{v}) = a_1\bar{v} + b_1$$

$$\text{con: } a_1 = (M_{CO_2,d,P_2} - M_{CO_2,d,P_1}) / (\bar{v}_{P_2} - \bar{v}_{P_1})$$

$$\text{y: } b_1 = M_{CO_2,d,P_1} - a_1\bar{v}_{P_1}$$

Respecto a la sección (P_2, P_3):

$$M_{CO_2,d,CC}(\bar{v}) = a_2\bar{v} + b_2$$

$$\text{con: } a_2 = (M_{CO_2,d,P_3} - M_{CO_2,d,P_2}) / (\bar{v}_{P_3} - \bar{v}_{P_2})$$

$$\text{y: } b_2 = M_{CO_2,d,P_2} - a_2\bar{v}_{P_2}$$

Figura 3:

Curva característica de CO₂ del vehículo y tolerancias para vehículos ICE y VEH-SCE

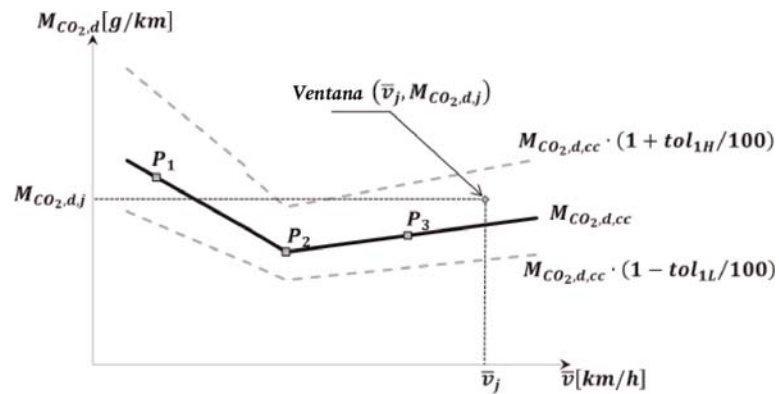
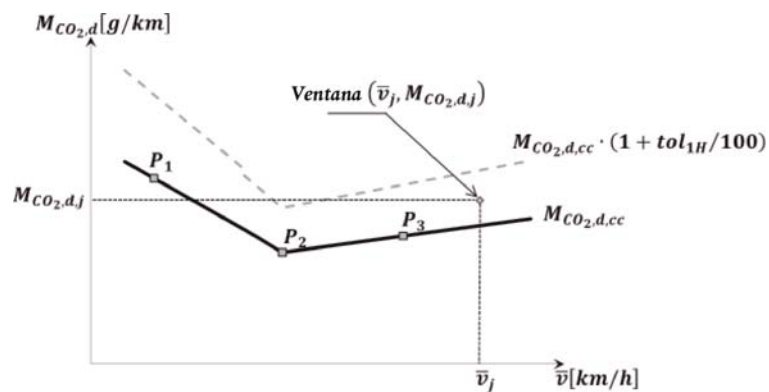


Figura 4:

Curva característica de CO₂ del vehículo y tolerancias para VEH-CCE



▼ **M3**4.4. *Ventanas urbanas, rurales y de autopista*4.4.1. **Ventanas urbanas**

Las ventanas urbanas se caracterizan por velocidades medias del vehículo \bar{v}_j inferiores a 45 km/h.

4.4.2. **Ventanas rurales**

Las ventanas rurales se caracterizan por velocidades medias del vehículo \bar{v}_j superiores o iguales a 45 km/h e inferiores a 80 km/h.

En el caso de los vehículos de la categoría N2 equipados con arreglo a la Directiva 92/6/CEE con un dispositivo que limita la velocidad del vehículo a 90 km/h, las ventanas rurales se caracterizan por velocidades medias del vehículo \bar{v}_j inferiores a 70 km/h.

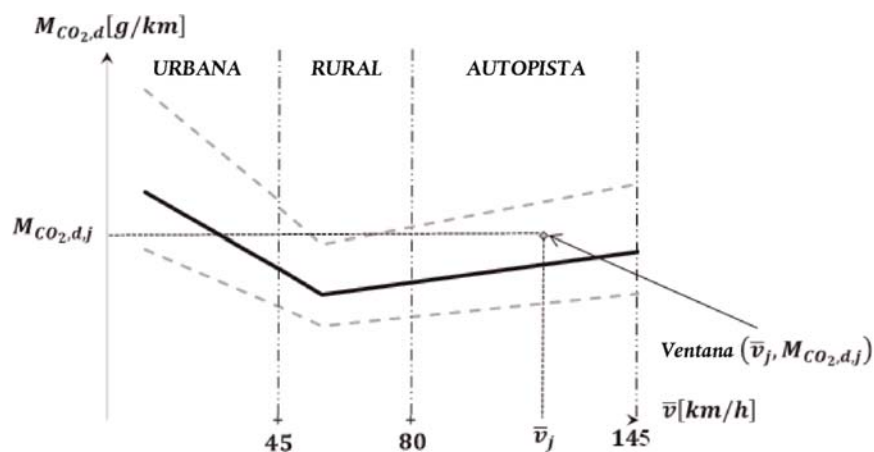
4.4.3. **Ventanas de autopista**

Las ventanas de autopista se caracterizan por velocidades medias del vehículo \bar{v}_j superiores o iguales a 80 km/h e inferiores a 145 km/h.

En el caso de los vehículos de la categoría N2 equipados con arreglo a la Directiva 92/6/CEE con un dispositivo que limita la velocidad del vehículo a 90 km/h, las ventanas de autopista se caracterizan por velocidades medias del vehículo \bar{v}_j superiores o iguales a 70 km/h e inferiores a 90 km/h.

Figura 5:

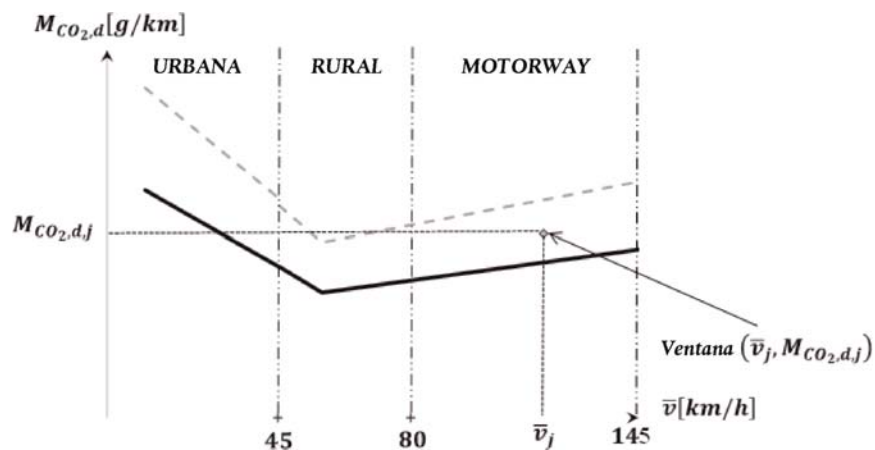
Curva característica de CO₂ del vehículo: definición de la conducción urbana, rural y de autopista (ilustrada para vehículos ICE y VEH-SCE, excepto vehículos de la categoría N2 equipados con arreglo a la Directiva 92/6/CEE con un dispositivo que limita la velocidad a 90 km/h)



▼ M3

Figura 6.

Curva característica de CO₂ del vehículo: definición de la conducción urbana, rural y de autopista (ilustrada para VEH-CCE, excepto vehículos de la categoría N2 equipados con arreglo a la Directiva 92/6/CEE con un dispositivo que limita la velocidad a 90 km/h)



4.5. Verificación de la validez del trayecto

4.5.1. Tolerancias en torno a la curva característica de CO₂ del vehículo

La tolerancia superior de la curva característica de CO₂ del vehículo es $tol_{1H} = 45\%$ para la conducción urbana y $tol_{1H} = 40\%$ para la conducción rural y de autopista.

La tolerancia inferior de la curva característica de CO₂ del vehículo es $tol_{1L} = 25\%$ para los vehículos ICE y los VEH-SCE y $tol_{1L} = 100\%$ para los VEH-CCE.

4.5.2. Verificación de la validez del ensayo

El ensayo es válido cuando comprende al menos un 50 % de las ventanas urbanas, rurales y de autopista que se encuentran dentro de las tolerancias definidas respecto a la curva característica de CO₂.

En el caso de los VEH-SCE y los VEH-CCE, si no se cumple el requisito mínimo del 50 % entre tol_{1H} y tol_{1L} , la tolerancia superior positiva tol_{1H} podrá aumentarse en incrementos del 1 % hasta que se alcance el objetivo del 50 %. Cuando se utilice este mecanismo, el valor de tol_{1H} no deberá exceder nunca del 50 %.

▼ **M3**

Apéndice 6

CÁLCULO DE LOS RESULTADOS FINALES DE LAS EMISIONES EN CONDICIONES REALES DE CONDUCCIÓN**1. Símbolos, parámetros y unidades**

El índice (k) se refiere a la categoría (t = total, u = urbana, 1-2 = dos primeras fases del ciclo WLTP)

IC_k es la proporción de la distancia en que se utiliza el motor de combustión interna en el caso de un VEH-CCE durante el trayecto de RDE

$d_{ICE,k}$ es la distancia conducida [km] con el motor de combustión interna encendido en el caso de un VEH-CCE durante el trayecto de RDE

$d_{EV,k}$ es la distancia conducida [km] con el motor de combustión interna apagado en el caso de un VEH-CCE durante el trayecto de RDE

$M_{RDE,k}$ es la masa final, específica de la distancia, de contaminantes gaseosos [mg/km] o en número de partículas suspendidas [# /km] en condiciones reales de conducción

$m_{RDE,k}$ es la masa específica de la distancia de emisiones de contaminantes gaseosos [mg/km] o en número de partículas suspendidas [# /km] emitida durante todo el trayecto de RDE, antes de hacer ninguna corrección conforme al presente apéndice

$M_{CO_2,RDE,k}$ es la masa de CO₂ específica de la distancia [g/km] emitida durante el trayecto de RDE

$M_{CO_2,WLTC,k}$ es la masa de CO₂ específica de la distancia [g/km] emitida durante el ciclo WLTC

$M_{CO_2,WLTC_{CS},k}$ es la masa de CO₂ específica de la distancia [g/km] emitida durante el ciclo WLTC en el caso de un VEH-CCE ensayado en su modo de mantenimiento de carga

r_k es la relación entre las emisiones de CO₂ medidas durante el ensayo de RDE y el ensayo WLTP

RF_k es el factor de evaluación de los resultados calculado para el trayecto de RDE

RF_{L1} es el primer parámetro de la función empleada para calcular el factor de evaluación de los resultados

RF_{L2} es el segundo parámetro de la función empleada para calcular el factor de evaluación de los resultados

▼ **M3****2. Cálculo de los resultados finales de las emisiones en condiciones reales de conducción**2.1. *Introducción*

La validez del trayecto se verificará de acuerdo con el punto 9.2 del anexo IIIA. En el caso de los trayectos válidos, los resultados finales de RDE se calculan como sigue con respecto a los vehículos con ICE, los VEH-SCE y los VEH-CCE.

Para el trayecto de RDE completo y la parte urbana del trayecto de RDE (k=t=total, k=u=urbana):

$$M_{RDE,k} = m_{RDE,k} \cdot RF_k$$

Los valores de los parámetros RF_{L1} y RF_{L2} de las funciones empleadas para calcular el factor de evaluación de los resultados son los siguientes:

- A petición del fabricante y únicamente para las homologaciones de tipo concedidas antes del 1 de enero de 2020,

$$RF_{L1} = 1,20 \text{ y } RF_{L2} = 1,25;$$

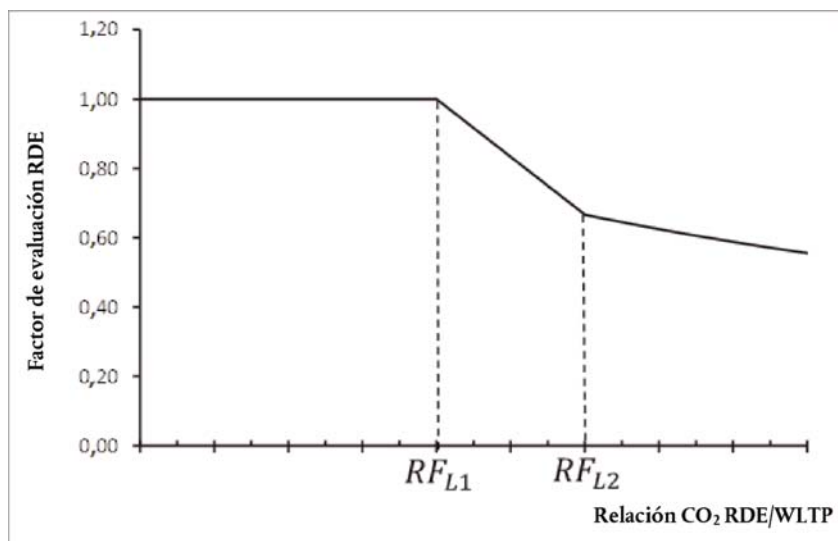
en los demás casos:

$$RF_{L1} = 1,30 \text{ y } RF_{L2} = 1,50.$$

Los factores de evaluación de los resultados de RDE RF_k (k=t=total, k=u=urbana) se obtendrán empleando las funciones establecidas en el punto 2.2, en el caso de los vehículos con ICE y los VEH-SCE, y en el punto 2.3, en el caso de los VEH-CCE. La Comisión examinará estos factores de evaluación, que se revisarán en función del progreso técnico. La figura Ap 6.1 presenta una ilustración gráfica del método, mientras que en el cuadro Ap 6.1 figuran las fórmulas matemáticas:

Figura Ap 6.1

Función para calcular el factor de evaluación de los resultados



▼ M3

Cuadro Ap 6.1

Cálculo de los factores de evaluación de los resultados

Cuando:	El factor de evaluación de los resultados RF_k es:	Donde:
$r_k \leq RF_{L1}$	$RF_k = 1$	
$RF_{L1} < r_k \leq RF_{L2}$	$RF_k = a_1 r_k + b_1$	$a_1 = \frac{RF_{L2} - 1}{[RF_{L2}(RF_{L1} - RF_{L2})]}$ $b_1 = 1 - a_1 RF_{L1}$
$r_k > RF_{L2}$	$RF_k = \frac{1}{r_k}$	

2.2. Factor de evaluación de los resultados de RDE para vehículos con ICE y VEH-SCE

El valor del factor de evaluación de los resultados de RDE depende de la relación r_k entre las emisiones de CO₂ específicas de la distancia medidas durante el ensayo de RDE y el CO₂ específico de la distancia emitido por el vehículo en el ensayo WLTP realizado conforme al subanexo 6 del anexo XXI del presente Reglamento, obtenido del punto 12 de la lista 1 de transparencia del apéndice 5 del anexo II, con interpolación entre el vehículo H y el vehículo L (si procede) a tenor del subanexo 7 del anexo XXI, utilizando la masa de ensayo y los coeficientes de resistencia al avance en carretera (F_0 , F_1 y F_2) obtenidos del certificado de conformidad del vehículo concreto a tenor del anexo IX. Con respecto a las emisiones urbanas, las fases pertinentes del ciclo de conducción WLTP serán:

- en el caso de los vehículos ICE, las dos primeras fases del WLTP, es decir, las fases de velocidad baja y velocidad media;
- en el caso de los VEH-SCE, el ciclo de conducción WLTP entero.

$$r_k = \frac{M_{CO_2,RDE,k}}{M_{CO_2,WLTP,k}}$$

2.3. Factor de evaluación de los resultados de RDE para VEH-CCE

El valor del factor de evaluación de los resultados de RDE depende de la relación r_k entre las emisiones de CO₂ específicas de la distancia medidas durante el ensayo de RDE y el CO₂ específico de la distancia emitido por el vehículo en el ensayo WLTP realizado en el modo de mantenimiento de carga conforme al subanexo 6 del anexo XXI del presente Reglamento, obtenido del punto 12 de la lista 1 de transparencia del apéndice 5 del anexo II, con interpolación entre el vehículo H y el vehículo L (si procede) a tenor del subanexo 7 del anexo XXI, utilizando la masa de ensayo y los coeficientes de resistencia al avance en carretera (F_0 , F_1 y F_2) obtenidos del certificado de conformidad del vehículo concreto a tenor del anexo IX. La relación r_k se corrige con una relación que refleje el uso respectivo del motor de combustión interna durante el trayecto de RDE y en el ensayo WLTP, que ha de realizarse en el modo de mantenimiento de carga. La Comisión examinará la fórmula que figura a continuación, que se revisará en función del progreso técnico.

▼ M3

Con respecto al trayecto urbano o al trayecto total:

$$r_k = \frac{M_{CO_2,RDE,k}}{M_{CO_2,WLTP,k} - CS_t} \cdot \frac{0,85}{IC_k}$$

donde IC_k es la proporción de distancia conducida en el trayecto urbano o en el trayecto total con el motor de combustión interna encendido, dividida por la distancia total del trayecto urbano o el trayecto total:

$$IC_k = \frac{d_{ICE,k}}{d_{ICE,k} + d_{EV,k}}$$

El funcionamiento del motor de combustión se determina con arreglo al apéndice 4, punto 5.

▼ B*Apéndice 7***Selección de vehículos para los ensayos de PEMS en la homologación de tipo inicial****▼ M3**

1. INTRODUCCIÓN

Debido a sus características particulares, no es necesario efectuar ensayos de PEMS para cada tipo de vehículo por lo que respecta a las emisiones y a la información relativa a la reparación y el mantenimiento a tenor del artículo 2, punto 1, denominado en lo sucesivo «tipo de vehículo respecto de las emisiones». El fabricante del vehículo puede reunir varios tipos de vehículos respecto de las emisiones y varios vehículos con valores máximos declarados de RDE diferentes de acuerdo con la parte I del anexo IX de la Directiva 2007/46/CE para formar una familia de ensayo de PEMS según los requisitos del punto 3, que se validará de conformidad con los requisitos del punto 4.

▼ B

2. SÍMBOLOS, PARÁMETROS Y UNIDADES

- N — número de tipos de vehículos por lo que respecta a las emisiones
- NT — número mínimo de tipos de vehículos por lo que respecta a las emisiones
- PMR_H — relación potencia-masa más elevada de todos los vehículos de la familia de ensayo de PEMS
- PMR_L — relación potencia-masa más baja de todos los vehículos de la familia de ensayo de PEMS
- V_eng_max — volumen máximo del motor de todos los vehículos de la familia de ensayo de PEMS

▼ M1

3. CONSTITUCIÓN DE LA FAMILIA DE ENSAYO DE PEMS

Una familia de ensayo de PEMS incluirá vehículos acabados con características de emisión similares. Podrán incluirse tipos de vehículos por lo que respecta a las emisiones en una familia de ensayo de PEMS solo en la medida en que los vehículos completados dentro de una familia de ensayo de PEMS sean idénticos en lo que concierne a las características contempladas en los puntos 3.1 y 3.2.

3.1. **Criterios administrativos**

- 3.1.1. Autoridad de homologación que expide la homologación de tipo en lo que concierne a las emisiones de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 715/2007 («la autoridad»).
- 3.1.2. El fabricante que ha recibido la homologación de tipo en lo que concierne a las emisiones de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 715/2007.

▼ B3.2. **Criterios técnicos**

- 3.2.1. Tipo de propulsión (por ejemplo, combustión interna, híbrida eléctrica o híbrida enchufable).
- 3.2.2. Tipo(s) de combustible (por ejemplo, gasolina, gasóleo, gas licuado de petróleo o gas natural). Podrán agruparse vehículos bicomcombustible o flexifuel con otros vehículos con los que tengan en común uno de los combustibles.
- 3.2.3. Proceso de combustión (por ejemplo, de 2 tiempos o de 4 tiempos).

▼B

- 3.2.4. Número de cilindros
- 3.2.5. Configuración del bloque de cilindros (por ejemplo, en línea, en V, radial u opuestos horizontalmente).
- 3.2.6. Volumen del motor
El fabricante del vehículo deberá especificar un valor V_{eng_max} (= volumen máximo de los motores de todos los vehículos de la familia de ensayo de PEMS). Los volúmenes de los motores de los vehículos de la familia de ensayo de PEMS no deberán desviarse más de un - 22 % de V_{eng_max} si $V_{eng_max} \geq 1\,500$ ccm ni más de un - 32 % de V_{eng_max} si $V_{eng_max} < 1\,500$ ccm.
- 3.2.7. Método de alimentación del motor (por ejemplo, inyección indirecta, directa o combinada).
- 3.2.8. Tipo de sistema de refrigeración (por ejemplo, aire, agua o aceite).
- 3.2.9. Método de aspiración (por ejemplo, atmosférico o sobrealimentado), tipo de sobrealimentación (por ejemplo, externa, de turbo único o múltiple o de geometrías variables).
- 3.2.10. Tipos y secuencia de componentes de postratamiento del escape (por ejemplo, catalizador de tres vías, catalizador de oxidación, filtro de reducción de NO_x , reducción catalítica selectiva, catalizador de reducción de NO_x o filtro de partículas depositadas).
- 3.2.11. Recirculación de los gases de escape (con o sin, interna o externa, refrigerada o no refrigerada, de alta o de baja presión).
- 3.3. **Ampliación de una familia de ensayo de PEMS**
Una familia de ensayo de PEMS podrá ampliarse añadiéndole nuevos tipos de vehículos por lo que respecta a las emisiones. La familia de ensayo de PEMS ampliada y su validación deben cumplir también los requisitos de los puntos 3 y 4. Ello puede suponer, en particular, que deban someterse a ensayo PEMS vehículos adicionales para validar la familia de ensayo de PEMS ampliada de conformidad con el punto 4.
- 3.4. **Familia de ensayo de PEMS alternativa**
Como alternativa a las disposiciones de los puntos 3.1 y 3.2, el fabricante del vehículo podrá definir una familia de ensayo de PEMS que sea idéntica a un solo tipo de vehículo por lo que respecta a las emisiones. En este caso, no se aplicará el requisito del punto 4.1.2 para la validación de la familia de ensayo de PEMS.
4. VALIDACIÓN DE UNA FAMILIA DE ENSAYO DE PEMS
- 4.1. **Requisitos generales para la validación de una familia de ensayo de PEMS**
- 4.1.1. El fabricante del vehículo presentará un vehículo representativo de la familia de ensayo de PEMS a la autoridad. El vehículo se someterá a un ensayo de PEMS efectuado por un servicio técnico para demostrar su conformidad con los requisitos del presente anexo.
- 4.1.2. La autoridad seleccionará vehículos adicionales con arreglo a los requisitos del punto 4.2 del presente apéndice para el ensayo de PEMS efectuado por un servicio técnico con el fin de demostrar la conformidad de los vehículos seleccionados con los requisitos del presente anexo. Los criterios técnicos para seleccionar un vehículo adicional de conformidad con el punto 4.2 del presente apéndice se registrarán con los resultados del ensayo.

▼B

4.1.3. Con el acuerdo de la autoridad, un operador diferente podrá efectuar un ensayo de PEMS en presencia de un servicio técnico, a condición de que un servicio técnico efectúe al menos los ensayos de los vehículos exigidos en los puntos 4.2.2 y 4.2.6 del presente apéndice y, en total, al menos un 50 % de los ensayos de PEMS exigidos por el presente apéndice para validar la familia de ensayo de PEMS. En este caso, el servicio técnico seguirá siendo responsable de la correcta ejecución de todos los ensayos de PEMS de conformidad con los requisitos del presente anexo.

4.1.4. Podrán utilizarse los resultados de un ensayo de PEMS de un vehículo específico para validar diferentes familias de ensayo de PEMS de conformidad con los requisitos del presente apéndice en las condiciones siguientes:

- los vehículos incluidos en todas las familias de ensayo de PEMS que deban validarse han sido homologados por una única autoridad de conformidad con los requisitos del Reglamento (CE) n.º 715/2007 y dicha autoridad acepta utilizar los resultados de los ensayos de PEMS de vehículos específicos para validar diferentes familias de ensayo de PEMS;
- cada familia de ensayo de PEMS que deba validarse incluye un tipo de vehículo por lo que respecta a las emisiones que comprende el vehículo específico;

respecto a cada validación, se considera que el fabricante de los vehículos de la familia en cuestión asume las responsabilidades aplicables, independientemente de que haya intervenido en el ensayo de PEMS del tipo de vehículo específico por lo que respecta a las emisiones.

4.2. Selección de vehículos para los ensayos de PEMS al validar una familia de ensayo de PEMS

Al seleccionar los vehículos de una familia de ensayo de PEMS debe garantizarse que uno de los ensayos de PEMS incluya las siguientes características técnicas pertinentes para las emisiones de contaminantes. Un vehículo seleccionado para el ensayo podrá ser representativo de diferentes características técnicas. Para validar una familia de ensayo de PEMS, los vehículos en los que se someterán a ensayo los PEMS se seleccionarán de la manera siguiente:

4.2.1. Respecto a cada combinación de combustibles (por ejemplo, gasolina-GLP, gasolina-GN o solo gasolina) con la que puedan funcionar algunos vehículos de la familia de ensayo de PEMS, se seleccionará para el ensayo de PEMS al menos un vehículo que pueda funcionar con esa combinación.

4.2.2. El fabricante especificará un valor PMR_H (= relación potencia-masa más alta de todos los vehículos de la familia de ensayo de PEMS) y un valor PMR_L (= relación potencia-masa más baja de todos los vehículos de la familia de ensayo de PEMS). En este caso, la «relación potencia-masa» corresponde a la relación entre la máxima potencia neta del motor de combustión interna, tal como se indica en el punto 3.2.1.8 del apéndice 3 del anexo I del presente Reglamento, y la masa de referencia, tal como se define en el artículo 3, punto 3, del Reglamento (CE) n.º 715/2007. Se seleccionarán para el ensayo al menos una configuración de vehículo representativa de la PMR_H especificada y una configuración de vehículo representativa de la PMR_L especificada de una familia de ensayo de PEMS. Si la relación potencia-masa de un vehículo no se desvía más de un 5 % del valor especificado de PMR_H o PMR_L , el vehículo debe considerarse representativo de este valor.

4.2.3. Se seleccionará para el ensayo al menos un vehículo de cada tipo de transmisión (por ejemplo, manual, automática o de doble embrague) instalada en los vehículos de la familia de ensayo de PEMS.

▼ B

- 4.2.4. Se seleccionará para el ensayo al menos un vehículo con tracción en las cuatro ruedas (4×4) si tales vehículos forman parte de la familia de ensayo de PEMS.
- 4.2.5. Respecto a cada volumen de motor de los vehículos de una familia de ensayo de PEMS se someterá a ensayo al menos un vehículo representativo.

▼ M3**▼ M1**

- 4.2.7. Al menos un vehículo de la familia de PEMS se someterá a un ensayo de arranque en caliente.
- 4.2.8. No obstante lo dispuesto en los puntos 4.2.1 a 4.2.6, se seleccionará para el ensayo, como mínimo, el número de tipos de vehículos por lo que respecta a las emisiones de una familia de ensayo de PEMS indicado a continuación:

Número N de tipos de vehículos por lo que respecta a las emisiones de una familia de ensayo de PEMS	Número mínimo NT de tipos de vehículos por lo que respecta a las emisiones seleccionados para el ensayo de PEMS de arranque en frío	Número mínimo NT de tipos de vehículos por lo que respecta a las emisiones seleccionados para el ensayo de PEMS de arranque en caliente
1	1	1 ⁽²⁾
entre 2 y 4	2	1
entre 5 y 7	3	1
entre 8 y 10	4	1
entre 11 y 49	$NT = 3 + 0,1 \times N$ ⁽¹⁾	2
más de 49	$NT = 0,15 \times N$ ⁽¹⁾	3

⁽¹⁾ NT se redondeará al número entero inmediatamente superior.

⁽²⁾ ► **M3** Cuando en una familia de ensayo de PEMS haya un solo tipo de vehículo respecto de las emisiones, la autoridad de homologación de tipo decidirá si el vehículo se somete a ensayo en la condición de arranque en frío o de arranque en caliente. ◀

▼ B

5. NOTIFICACIÓN

- 5.1. El fabricante del vehículo hará una descripción completa de la familia de ensayo de PEMS, que incluya, en particular, los criterios técnicos descritos en el punto 3.2, y la presentará a la autoridad.
- 5.2. El fabricante atribuirá un número de identificación único, con el formato *MS-OEM-X-Y*, a la familia de ensayo de PEMS y lo comunicará a la autoridad. *MS* es el número distintivo del Estado miembro que expide la homologación de tipo CE ⁽¹⁾, *OEM* son 3 caracteres correspondientes al fabricante, *X* es un número secuencial que identifica a la familia de ensayo de PEMS original e *Y* indica el número de ampliaciones (0 en el caso de las familias que aún no se han ampliado).

▼ M3

- 5.3. La autoridad y el fabricante de los vehículos deberán mantener una lista de los tipos de vehículo respecto de las emisiones que formen parte de una familia de ensayo de PEMS determinada sobre la base de los números de homologación de tipo en lo que concierne a las emisiones. Respecto a cada tipo de emisiones, se proporcionarán también todas las combinaciones correspondientes de números de homologación de tipo, tipos, variantes y versiones de los vehículos, tal como se definen en el punto 0.2 del certificado de conformidad CE del vehículo.

⁽¹⁾ 1 para Alemania; 2 para Francia; 3 para Italia; 4 para los Países Bajos; 5 para Suecia; 6 para Bélgica; 7 para Hungría; 8 para Chequia; 9 para España; 11 para el Reino Unido; 12 para Austria; 13 para Luxemburgo; 17 para Finlandia; 18 para Dinamarca; 19 para Rumanía; 20 para Polonia; 21 para Portugal; 23 para Grecia; 24 para Irlanda; 25 para Croacia; 26 para Eslovenia; 27 para Eslovaquia; 29 para Estonia; 32 para Letonia; 34 para Bulgaria; 36 para Lituania; 49 para Chipre; 50 para Malta.

▼B

- 5.4. La autoridad y el fabricante de los vehículos deberán mantener una lista de los tipos de vehículos por lo que respecta a las emisiones seleccionados para el ensayo de PEMS con el fin de validar una familia de ensayo de PEMS con arreglo al punto 4, en la que figurará también la información necesaria sobre cómo se han tenido en cuenta los criterios de selección del punto 4.2. Esta lista deberá indicar también si las disposiciones del punto 4.1.3 se aplicaron a un ensayo particular de PEMS.

▼ M3

Apéndice 7a

Verificación de la dinámica del trayecto

1. INTRODUCCIÓN

En el presente apéndice se describen los procedimientos de cálculo para verificar la dinámica del trayecto determinando el exceso o la ausencia de dinámica durante la conducción urbana, rural y de autopista.

▼ B

2. SÍMBOLOS, PARÁMETROS Y UNIDADES

RPA Aceleración positiva relativa (*Relative Positive Acceleration*)

Δ	— diferencia
$>$	— superior
\geq	— superior o igual
%	— por ciento
$<$	— inferior
\leq	— inferior o igual
a	— aceleración [m/s^2]
a_i	— aceleración en la etapa de tiempo i [m/s^2]
a_{pos}	— aceleración positiva superior a $0,1 \text{ m/s}^2$ [m/s^2]
$a_{pos,i,k}$	— aceleración positiva superior a $0,1 \text{ m/s}^2$ en la etapa de tiempo i teniendo en cuenta las partes urbana, rural y de autopista [m/s^2]
a_{res}	— resolución de la aceleración [m/s^2]
d_i	— distancia recorrida en la etapa de tiempo i [m]
$d_{i,k}$	— distancia recorrida en la etapa de tiempo i teniendo en cuenta las partes urbana, rural y de autopista [m]
Índice (i)	— etapa de tiempo discreto
Índice (j)	— etapa de tiempo discreto de los conjuntos de datos de aceleración positiva
Índice (k)	— se refiere a la categoría respectiva (t = total, u = urbana, r = rural, m = de autopista)
M_k	— número de muestras correspondientes a las partes urbana, rural y de autopista con una aceleración positiva superior a $0,1 \text{ m/s}^2$
N_k	— número total de muestras correspondientes a las partes urbana, rural y de autopista y al trayecto completo

▼ B

RPA_k	— aceleración positiva relativa correspondiente a las partes urbana, rural y de autopista [m/s^2 o $kWs/(kg \cdot km)$]
t_k	— duración de las partes urbana, rural y de autopista y del trayecto completo [s]
T4253H	— Suavizador de datos compuesto
v	— velocidad del vehículo [km/h]
v_i	— velocidad real del vehículo en la etapa de tiempo i [km/h]
$v_{i,k}$	— velocidad real del vehículo en la etapa de tiempo i teniendo en cuenta las partes urbana, rural y de autopista [km/h]
$(v \cdot a)_i$	— velocidad real del vehículo por aceleración en la etapa de tiempo i [m^2/s^3 o W/kg]
$(v \cdot a_{pos})_{j,k}$	— velocidad real del vehículo por aceleración positiva superior a $0,1 m/s^2$ en la etapa de tiempo j teniendo en cuenta las partes urbana, rural y de autopista [m^2/s^3 o W/kg]
$(v \cdot a_{pos})_{k-95}$	— percentil 95 del producto de la velocidad del vehículo por la aceleración positiva superior a $0,1 m/s^2$ correspondiente a las partes urbana, rural y de autopista [m^2/s^3 o W/kg]
\bar{v}_k	— velocidad media del vehículo correspondiente a las partes urbana, rural y de autopista [km/h]

3. INDICADORES DEL TRAYECTO

3.1. Cálculos

▼ M3

3.1.1. Pretratamiento de los datos

Parámetros dinámicos como la aceleración, la $(v \cdot a_{pos})$ o la RPA se determinarán con una señal de velocidad de una exactitud del 0,1 % para todos los valores de velocidad por encima de 3 km/h y una frecuencia de muestreo de 1 Hz. Este requisito de exactitud generalmente se cumple con señales calibradas de distancia obtenidas con un sensor de velocidad (de giro) de la rueda. De lo contrario, la aceleración deberá determinarse con una exactitud de $0,01 m/s^2$ y una frecuencia de muestreo de 1 Hz. En este caso, la señal de velocidad separada, en $(v \cdot a_{pos})$, deberá tener una exactitud de como mínimo 0,1 km/h.

La curva de velocidad correcta constituye la base para los cálculos ulteriores y la discretización en intervalos, según se describe en los puntos 3.1.2 y 3.1.3.

▼ B3.1.2. Cálculo de la distancia, la aceleración y la $v \cdot a$

Los cálculos siguientes se realizarán en toda la curva de velocidad de base temporal (resolución de 1 Hz) desde el segundo 1 hasta el segundo t_i (último segundo).

El incremento de la distancia por muestra de datos se calculará como sigue:

▼ C2

$$d_i = \frac{v_i}{3,6}, \quad i = 1 \text{ to } N_i$$

▼ B

donde:

d_i es la distancia recorrida en la etapa de tiempo i [m],

v_i es la velocidad real del vehículo en la etapa de tiempo i [km/h],

N_t es el número total de muestras.

La aceleración se calculará como sigue:

$$a_i = (v_{i+1} - v_{i-1}) / (2 \cdot 3,6), \quad i = 1 \text{ to } N_t$$

donde:

a_i es la aceleración en la etapa de tiempo i [m/s^2]. Para $i = 1$: $v_{i-1} = 0$, para $i = N_t$: $v_{i+1} = 0$.

El producto de la velocidad del vehículo por la aceleración se calculará como sigue:

$$(v \cdot a)_i = v_i \cdot a_i / 3,6, \quad i = 1 \text{ to } N_t$$

donde:

$(v \cdot a)_i$ es el producto de la velocidad real del vehículo por la aceleración en la etapa de tiempo i [m^2/s^3 o W/kg].

▼ M3

3.1.3. Discretización en intervalos de los resultados

Tras calcular a_i y $(v \cdot a)_i$, los valores v_i , d_i , a_i y $(v \cdot a)_i$ se clasificarán en orden creciente de la velocidad del vehículo.

Todos los conjuntos de datos con $v_i \leq 60$ km/h pertenecen al intervalo de velocidad «urbana», todos los conjuntos de datos con 60 km/h $< v_i \leq 90$ km/h pertenecen al intervalo de velocidad «rural» y todos los conjuntos de datos con $v_i > 90$ km/h pertenecen al intervalo de velocidad «de autopista».

En el caso de vehículos de la categoría N2 equipados con un dispositivo que limita la velocidad del vehículo a 90 km/h, todos los conjuntos de datos con $v_i \leq 60$ km/h pertenecen al intervalo de velocidad «urbana», todos los conjuntos de datos con 60 km/h $< v_i \leq 80$ km/h pertenecen al intervalo de velocidad «rural» y todos los conjuntos de datos con $v_i > 80$ km/h pertenecen al intervalo de velocidad «de autopista».

El número de conjuntos de datos con valores de aceleración $a_i > 0,1 m/s^2$ deberá ser superior o igual a 100 en cada intervalo de velocidad.

Con respecto a cada intervalo de velocidad, la velocidad media del vehículo \bar{v}_k se calculará como sigue:

$$\bar{v}_k = (\sum_i v_{i,k}) / N_k, \quad i = 1 \text{ to } N_k, \quad k = u, r, m$$

donde:

N_k es el número total de muestras de las partes urbana, rural y de autopista.

▼ B3.1.4. Cálculo de la $v \cdot a_{pos-}[95]$ por intervalo de velocidad

El percentil 95 de los valores de $v \cdot a_{pos}$ se calculará como sigue:

Los valores de $(v \cdot a)_{i,k}$ en cada intervalo de velocidad se clasificarán en orden creciente con respecto a todos los conjuntos de datos con $a_{i,k} > 0,1 m/s^2$ $a_{i,k} \geq 0,1 m/s^2$, y se determinará el número total de estas muestras M_k .

▼ B

A continuación se asignarán los valores de percentil a los valores de $(v \cdot a_{pos})_{i,k}$ con $a_{i,k} \geq 0,1 \text{ m/s}^2$ como sigue:

El valor de $v \cdot a_{pos}$ más bajo recibe el percentil $1/M_k$, el segundo más bajo, el percentil $2/M_k$, el tercero más bajo, el percentil $3/M_k$ y el valor más alto, el percentil $M_k/M_k = 100\% = 100\%$.

$(v \cdot a_{pos})_{k-}[95]$ es el valor de $(v \cdot a_{pos})_{j,k}$, con $j/M_k = 95\%$. Si $j/M_k = 95\%$ no puede cumplirse, $(v \cdot a_{pos})_{k-}[95]$ se calculará mediante interpolación lineal entre las muestras consecutivas j y $j+1$ con $j/M_k < 95\%$ y $(j+1)/M_k > 95\%$.

La aceleración positiva relativa por intervalo de velocidad se calculará como sigue:

$$RPA_k = \sum_j (\Delta t \cdot (v \cdot a_{pos})_{j,k}) / \sum_i d_{i,k}, \quad j = 1 \text{ to } M_k, \quad i = 1 \text{ to } N_k, \quad k = u, r, m$$

donde:

RPA_k es la aceleración positiva relativa correspondiente a las partes urbana, rural y de autopista en $[\text{m/s}^2 \text{ o } \text{kWs}/(\text{kg} \cdot \text{km})]$,

Δt es la diferencia de tiempo igual a 1 segundo,

M_k es el número de muestras correspondientes a las partes urbana, rural y de autopista con aceleración positiva,

N_k es el número total de muestras de las partes urbana, rural y de autopista.

4. VERIFICACIÓN DE LA VALIDEZ DEL TRAYECTO

4.1.1. Verificación de la $v \times a_{pos-}[95]$ por intervalo de velocidad (v en $[\text{km/h}]$)

Si $\bar{v}_k \leq 74,6 \text{ km/h}$

y

$$(v \cdot a_{pos})_{k-}[95] > (0,136 \cdot \bar{v}_k + 14,44)$$

el trayecto no es válido.

Si se cumplen $\bar{v}_k > 74,6 \text{ km/h}$ y $(v \cdot a_{pos})_{k-}[95] > (0,0742 \cdot \bar{v}_k + 18,966)$, el trayecto no es válido.

▼ M3

A petición del fabricante, y solo en el caso de los vehículos de las categorías N1 o N2 en los que la relación potencia-masa es inferior o igual a 44 W/kg :

si se cumplen $\bar{v}_k \leq 74,6 \text{ km/h}$

y

$$(v \cdot a_{pos})_{k-}[95] > (0,136 \cdot \bar{v}_k + 14,44)$$

el trayecto no es válido.

Si se cumplen $\bar{v}_k > 74,6 \text{ km/h}$

▼ M3

y

$$(v \cdot a_{\text{pos}})_{k-}[95] > (-0,097 \cdot \bar{v}_k + 31,635)$$

el trayecto no es válido.

Para calcular la relación potencia-masa se utilizarán los siguientes valores:

- la masa que corresponde a la masa real de ensayo del vehículo, incluido el conductor y el equipo de PEMS (kg);
- la potencia asignada máxima del motor declarada por el fabricante (W).

4.1.2. Verificación de la RPA por intervalo de velocidad

Si se cumplen $\bar{v}_k \leq 94,05$ km/h y $RPA_k < (-0,0016 \cdot \bar{v}_k + 0,1755)$, el trayecto no es válido.

Si se cumplen $\bar{v}_k > 94,05$ km/h y $RPA_k < 0,025$, el trayecto no es válido.



Apéndice 7b

Procedimiento para determinar la ganancia de altitud positiva acumulativa de un trayecto con PEMS

1. INTRODUCCIÓN

El presente apéndice describe el procedimiento para determinar la ganancia de altitud acumulativa de un trayecto con PEMS.

2. SÍMBOLOS, PARÁMETROS Y UNIDADES

$d(0)$	— distancia al comienzo de un trayecto [m]
d	— distancia acumulativa recorrida en el punto de ruta discreto considerado [m]
d_0	— distancia acumulativa recorrida hasta la medición inmediatamente antes del respectivo punto de ruta d [m]
d_1	— distancia acumulativa recorrida hasta la medición inmediatamente después del respectivo punto de ruta d [m]
d_a	— punto de ruta de referencia en $d(0)$ [m]
d_e	— distancia acumulativa recorrida hasta el último punto de ruta discreto [m]
d_i	— distancia instantánea [m]
d_{tot}	— distancia total del ensayo [m]
$h(0)$	— altitud del vehículo tras el examen y la verificación fundamental de la calidad de los datos al comienzo de un trayecto [m sobre el nivel del mar]
$h(t)$	— altitud del vehículo tras el examen y la verificación fundamental de la calidad de los datos en el punto t [m sobre el nivel del mar]
$h(d)$	— altitud del vehículo en el punto de ruta d [m sobre el nivel del mar]
$h(t-1)$	— altitud del vehículo tras el examen y la verificación fundamental de la calidad de los datos en el punto $t-1$ [m sobre el nivel del mar]
$h_{\text{corr}}(0)$	— altitud corregida inmediatamente antes del respectivo punto de ruta d [m sobre el nivel del mar]
$h_{\text{corr}}(1)$	— altitud corregida inmediatamente después del respectivo punto de ruta d [m sobre el nivel del mar]
$h_{\text{corr}}(t)$	— altitud instantánea corregida del vehículo en el punto de datos t [m sobre el nivel del mar]

▼ B

$h_{corr}(t-1)$	— altitud instantánea corregida del vehículo en el punto de datos t-1 [m sobre el nivel del mar]
$h_{GPS,i}$	— altitud instantánea del vehículo medida con GPS [m sobre el nivel del mar]
$h_{GPS}(t)$	— altitud del vehículo medida con GPS en el punto de datos t [m sobre el nivel del mar]
$h_{int}(d)$	— altitud interpolada en el punto de ruta discreto considerado d [m sobre el nivel del mar]
$h_{int,sm,1}(d)$	— altitud interpolada suavizada, tras la primera ronda de suavizado en el punto de ruta discreto considerado d [m sobre el nivel del mar]
$h_{map}(t)$	— altitud del vehículo según el mapa topográfico en el punto de datos t [m sobre el nivel del mar]
Hz	— hertzio
km/h	— kilómetros por hora
m	— metro
$road_{grade,1}(d)$	— pendiente de la carretera suavizada en el punto de ruta discreto considerado d tras la primera ronda de suavizado [m/m]
$road_{grade,2}(d)$	— pendiente de la carretera suavizada en el punto de ruta discreto considerado d tras la segunda ronda de suavizado [m/m]
sin	— función sinusoidal trigonométrica
t	— tiempo transcurrido desde el comienzo del ensayo [s]
t_0	— tiempo transcurrido en el momento de la medición inmediatamente antes del respectivo punto de ruta d [s]
v_i	— velocidad instantánea del vehículo [km/h]
$v(t)$	— velocidad del vehículo en el punto de datos t [km/h]

3. REQUISITOS GENERALES

La ganancia de altitud positiva acumulativa de un trayecto de RDE se determinará en función de tres parámetros: la altitud instantánea del vehículo $h_{GPS,i}$ [m sobre el nivel del mar] medida con el GPS, la velocidad instantánea del vehículo v_i [km/h] registrada con una frecuencia de 1 Hz y el tiempo t [s] correspondiente transcurrido desde que comenzó el ensayo.

4. CÁLCULO DE LA GANANCIA DE ALTITUD POSITIVA ACUMULATIVA

4.1. Información general

La ganancia de altitud positiva acumulativa de un trayecto de RDE se calculará siguiendo un procedimiento de tres fases: i) examen y verificación fundamental de la calidad de los datos, ii) corrección de los datos de altitud instantánea del vehículo, y iii) cálculo de la ganancia de altitud positiva acumulativa.

▼B**4.2. Examen y verificación fundamental de la calidad de los datos**

Deberá comprobarse que los datos de la velocidad instantánea del vehículo estén completos. Se permite corregir la falta de datos si las lagunas se mantienen dentro de los requisitos especificados en el punto 7 del apéndice 4; de lo contrario, se invalidarán los resultados del ensayo. Deberá comprobarse que los datos de la altitud instantánea del vehículo estén completos. Las lagunas de datos se completarán mediante interpolación de datos. La corrección de los datos interpolados se verificará mediante un mapa topográfico. Se recomienda corregir los datos interpolados si se da la siguiente condición:

$$|h_{GPS}(t) - h_{map}(t)| > 40m$$

La corrección de la altitud se aplicará de forma que:

$$h(t) = h_{map}(t)$$

donde:

$h(t)$ — altitud del vehículo tras el examen y la verificación fundamental de la calidad de los datos en el punto de datos t [m sobre el nivel del mar],

$h_{GPS}(t)$ — altitud del vehículo medida con GPS en el punto de datos t [m sobre el nivel del mar],

$h_{map}(t)$ — altitud del vehículo según el mapa topográfico en el punto de datos t [m sobre el nivel del mar]

4.3. Corrección de los datos de altitud instantánea del vehículo

La altitud $h(0)$ al comienzo de un trayecto en $d(0)$ se obtendrá con GPS, y a continuación se verificará que es correcta con la información proporcionada por un mapa topográfico. La desviación no deberá ser superior a 40 m. Los datos de altitud instantánea $h(t)$ deberán corregirse si se da la siguiente condición:

$$|h(t) - h(t-1)| > (v(t)/3,6 \times \sin 45^\circ)$$

La corrección de la altitud se aplicará de forma que:

$$h_{corr}(t) = h_{corr}(t-1)$$

donde:

$h(t)$ — altitud del vehículo tras el examen y la verificación fundamental de la calidad de los datos en el punto de datos t [m sobre el nivel del mar],

$h(t-1)$ — altitud del vehículo tras el examen y la verificación fundamental de la calidad de los datos en el punto de datos $t-1$ [m sobre el nivel del mar],

$v(t)$ — velocidad del vehículo en el punto de datos t [km/h],

$h_{corr}(t)$ — altitud instantánea corregida del vehículo en el punto de datos t [m sobre el nivel del mar],

$h_{corr}(t-1)$ — altitud instantánea corregida del vehículo en el punto de datos $t-1$ [m sobre el nivel del mar]

▼ B

Tras completarse el procedimiento de corrección, queda establecido un conjunto válido de datos de altitud. Este conjunto de datos se utilizará para el cálculo de la ganancia de altitud positiva acumulativa según se describe en el punto 13.4.

4.4. Cálculo final de la ganancia de altitud positiva acumulativa

4.4.1. Establecimiento de una resolución espacial uniforme

La distancia total d_{tot} [m] cubierta por un trayecto se determinará sumando las distancias instantáneas d_i . La distancia instantánea d_i se determinará como:

$$d_i = \frac{v_i}{3,6}$$

donde:

d_i — distancia instantánea [m],

v_i — velocidad instantánea del vehículo [km/h]

La ganancia de altitud acumulativa se calculará a partir de datos con una resolución espacial constante de 1 m, empezando desde la primera medición al inicio de un trayecto $d(0)$. Los puntos de datos discretos con una resolución de 1 m se denominan puntos de ruta y se caracterizan por un valor de distancia específico d (por ejemplo, 0, 1, 2, 3 m ...) y su correspondiente altitud $h(d)$ [m sobre el nivel del mar].

La altitud de cada punto de ruta discreto d se calculará interpolando la altitud instantánea $h_{corr}(t)$ como:

$$h_{int}(d) = h_{corr}(0) + \frac{h_{corr}(1) - h_{corr}(0)}{d_1 - d_0} \times (d - d_0)$$

donde:

$h_{int}(d)$ — altitud interpolada en el punto de ruta discreto considerado d [m sobre el nivel del mar],

$h_{corr}(0)$ — altitud corregida inmediatamente antes del respectivo punto de ruta d [m sobre el nivel del mar],

$h_{corr}(1)$ — altitud corregida inmediatamente después del respectivo punto de ruta d [m sobre el nivel del mar],

d — distancia acumulativa recorrida hasta el punto de ruta discreto considerado d [m],

d_0 — distancia acumulativa recorrida hasta la medición inmediatamente antes del respectivo punto de ruta d [m],

d_1 — distancia acumulativa recorrida hasta la medición inmediatamente después del respectivo punto de ruta d [m].

4.4.2. Suavizado adicional de los datos

Los datos de altitud obtenidos con respecto a cada punto de ruta discreto se suavizarán siguiendo un procedimiento de 2 fases; d_a y d_e son los puntos de ruta primero y último, respectivamente (figura 1). La primera ronda de suavizado se aplicará como sigue:

$$road_{grade,1}(d) = \frac{h_{int}(d + 200m) - h_{int}(d_a)}{(d + 200m)} \quad \text{for } d \leq 200m$$

▼ B

$$road_{grade,1}(d) = \frac{h_{int}(d + 200m) - h_{int}(d - 200m)}{(d + 200m) - (d - 200m)} \quad \text{for } 200m < d < (d_e - 200m)$$

$$road_{grade,1}(d) = \frac{h_{int}(d_e) - h_{int}(d - 200m)}{d_e - (d - 200m)} \quad \text{for } d \geq (d_e - 200m)$$

$$h_{int,sm,1}(d) = h_{int,sm,1}(d - 1m) + road_{grade,1}(d), \quad d = d_a + 1 \text{ to } d_e$$

$$h_{int,sm,1}(d_a) = h_{int}(d_a) + road_{grade,1}(d_a)$$

donde:

$road_{grade,1}(d)$ — pendiente de la carretera suavizada en el punto de ruta discreto considerado tras la primera ronda de suavizado [m/m],

$h_{int}(d)$ — altitud interpolada en el punto de ruta discreto considerado d [m sobre el nivel del mar],

$h_{int,sm,1}(d)$ — altitud interpolada suavizada, tras la primera ronda de suavizado en el punto de ruta discreto considerado d [m sobre el nivel del mar],

d — distancia acumulativa recorrida en el punto de ruta discreto considerado [m],

d_a — punto de ruta de referencia a una distancia de 0 metros [m],

d_e — distancia acumulativa recorrida hasta el último punto de ruta discreto [m].

La segunda ronda de suavizado se aplicará como sigue:

$$road_{grade,2}(d) = \frac{h_{int,sm,1}(d + 200m) - h_{int,sm,1}(d_a)}{(d + 200m)} \quad \text{for } d \leq 200m$$

$$road_{grade,2}(d) = \frac{h_{int,sm,1}(d + 200m) - h_{int,sm,1}(d - 200m)}{(d + 200m) - (d - 200m)} \quad \text{for } 200m < d < (d_e - 200m)$$

$$road_{grade,2}(d) = \frac{h_{int,sm,1}(d_e) - h_{int,sm,1}(d - 200m)}{d_e - (d - 200m)} \quad \text{for } d \geq (d_e - 200m)$$

donde:

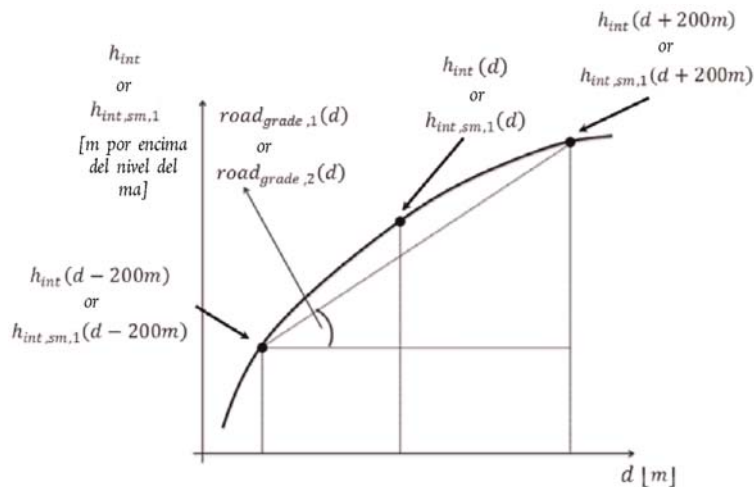
$carretera_{grade,2}(d)$ — pendiente de la carretera suavizada en el punto de ruta discreto considerado tras la segunda ronda de suavizado [m/m],

$h_{int,sm,1}(d)$ — altitud interpolada suavizada, tras la primera ronda de suavizado en el punto de ruta discreto considerado d [m sobre el nivel del mar],

▼ **B**

- d — distancia acumulativa recorrida en el punto de ruta discreto considerado [m],
- d_a — punto de ruta de referencia a una distancia de 0 metros [m],
- d_e — distancia acumulativa recorrida hasta el último punto de ruta discreto [m].

Figura 1

Ilustración del procedimiento para suavizar las señales de altitud interpoladas▼ **M3**

4.4.3. Cálculo del resultado final

La ganancia de altitud positiva acumulativa de un trayecto total se calculará integrando todas las pendientes positivas de la carretera interpoladas y suavizadas, es decir, $road_{grade,2}(d)$. Conviene normalizar el resultado por la distancia total del ensayo d_{tot} y expresarlo en metros de ganancia de altitud acumulativa por cada 100 kilómetros de distancia.

La ganancia de altitud positiva acumulativa de la parte urbana de un trayecto se calculará entonces basándose en la velocidad del vehículo en cada punto de ruta discreto:

$$v_w = 1 / (t_{w,i} - t_{w,i-1}) \cdot 60^2 / 1000$$

Donde:

v_w es la velocidad del vehículo en el punto de ruta [km/h]

Todos los conjuntos de datos con $v_w < 60$ km/h pertenecen a la parte urbana del trayecto.

Integrar todas las pendientes positivas de la carretera interpoladas y suavizadas que corresponden a los conjuntos de datos urbanos.

Integrar el número de puntos de ruta de 1 m que corresponden a conjuntos de datos urbanos y dividir por 1000 para calcular la distancia del ensayo urbano d_{urban} [km].

▼ M3

La ganancia de altitud positiva acumulativa de la parte urbana del trayecto se calculará entonces dividiendo la ganancia de altitud urbana por la distancia del ensayo urbano, expresada en metros de ganancia de altitud acumulativa por cada 100 kilómetros de distancia.

▼ B

5. EJEMPLO NUMÉRICO

Los cuadros 1 y 2 muestran las fases para calcular la ganancia de altitud positiva a partir de los datos registrados durante un ensayo en carretera con PEMS. En aras de la brevedad se presenta aquí un extracto de 800 m y 160 s.

5.1. Examen y verificación fundamental de la calidad de los datos

El examen y la verificación fundamental de la calidad de los datos constan de 2 fases. En primer lugar se comprueba que los datos de velocidad del vehículo estén completos. En la presente muestra de datos no se detectan lagunas relacionadas con los datos de velocidad del vehículo (véase el cuadro 1). En segundo lugar se comprueba que los datos de altitud estén completos; en esta muestra de datos faltan los datos de altitud relativos a los segundos 2 y 3. Las lagunas se completan interpolando la señal del GPS. Además, la altitud indicada por el GPS se verifica con un mapa topográfico; se incluye en esta verificación la altitud $h(t)$ al inicio del trayecto. Los datos de altitud relativos a los segundos 112-114 se corrigen sobre la base del mapa topográfico para cumplir la condición siguiente:

$$h_{GPS}(t) - h_{map}(t) < -40m$$

Como resultado de la verificación de datos aplicada, se obtienen los datos de la quinta columna $h(t)$.

5.2. Corrección de los datos de altitud instantánea del vehículo

El siguiente paso es corregir los datos de altitud $h(t)$ de los segundos 1 a 4, 111 a 112 y 159 a 160 suponiendo los valores de altitud de los segundos 0, 110 y 158, respectivamente, ya que, en relación con los datos de altitud de esos períodos de tiempo, se da la condición siguiente:

$$|h(t) - h(t-1)| > (v(t)/3,6 \times \sin 45^\circ)$$

Como resultado de la corrección de datos aplicada, se obtienen los datos de la sexta columna $h_{corr}(t)$. El efecto de las fases de verificación y corrección aplicadas a los datos de altitud se representa gráficamente en la figura 2.

5.3. Cálculo de la ganancia de altitud positiva acumulativa

5.3.1. Establecimiento de una resolución espacial uniforme

La distancia instantánea d_i se calcula dividiendo la velocidad instantánea del vehículo medida en km/h por 3,6 (columna 7 del cuadro 1). El recálculo de los datos de altitud para obtener una resolución espacial uniforme de 1 m produce los puntos de ruta discretos d (columna 1 del cuadro 2) y sus correspondientes valores de altitud $h_{int}(d)$ (columna 7 del cuadro 2). La altitud de cada punto de ruta discreto d se calcula interpolando la altitud instantánea medida h_{corr} como:

$$h_{int}(0) = 120,3 + \frac{120,3 - 120,3}{0,1 - 0,0} \times (0 - 0) = 120,3000$$

$$h_{int}(520) = 132,5 + \frac{132,6 - 132,5}{523,6 - 519,9} \times (520 - 519,9) = 132,5027$$

▼ B5.3.2. *Suavizado adicional de los datos*

En el cuadro 2, los puntos de ruta discretos primero y último son: $d_a=0$ m y $d_e=799$ m, respectivamente. Los datos de altitud de cada punto de ruta discreto se suavizan siguiendo un procedimiento de 2 fases. La primera ronda de suavizado consiste en:

$$road_{grade,1}(0) = \frac{h_{int}(200m) - h_{int}(0)}{(0 + 200m)} = \frac{120,9682 - 120,3000}{200} = 0,0033$$

chosen to demonstrate the smoothing for $d \leq 200m$

$$road_{grade,1}(320) = \frac{h_{int}(520) - h_{int}(120)}{(520) - (120)} = \frac{132,5027 - 121,0}{400} = 0,0288$$

chosen to demonstrate the smoothing for $200m < d < (599m)$

$$road_{grade,1}(720) = \frac{h_{int}(799) - h_{int}(520)}{799 - (520)} = \frac{121,2000 - 132,5027}{279} = -0,0405$$

chosen to demonstrate the smoothing for $d \geq (599m)$

La altitud suavizada e interpolada se calcula como sigue:

$$h_{int,sm,1}(0) = h_{int}(0) + road_{grade,1}(0) = 120,3 + 0,0033 \approx 120,3033m$$

$$h_{int,sm,1}(799) = h_{int,sm,1}(798) + road_{grade,1}(799) = 121,2550 - 0,0220 = 121,2330m$$

Segunda ronda de suavizado:

$$road_{grade,2}(0) = \frac{h_{int,sm,1}(200) - h_{int,sm,1}(0)}{(200)} = \frac{119,9618 - 120,3033}{(200)} = -0,0017$$

chosen to demonstrate the smoothing for $d \leq 200m$

$$road_{grade,2}(320) = \frac{h_{int,sm,1}(520) - h_{int,sm,1}(120)}{(520) - (120)} = \frac{123,6809 - 120,1843}{400} = 0,0087$$

chosen to demonstrate the smoothing for $200m < d < (599)$

$$road_{grade,2}(720) = \frac{h_{int,sm,1}(799) - h_{int,sm,1}(520)}{799 - (520)} = \frac{121,2330 - 123,6809}{279} = -0,0088$$

chosen to demonstrate the smoothing for $d \geq (599m)$

▼B

5.3.3. Cálculo del resultado final

La ganancia de altitud positiva acumulativa de un trayecto se calcula integrando todas las pendientes positivas de la carretera interpoladas y suavizadas, es decir, los valores de la columna $road_{grade,2}(d)$ del cuadro 2. Para todo el conjunto de datos, la distancia total recorrida fue $d_{tot} = 139,7\text{km}$ y el total de las pendientes positivas de la carretera interpoladas y suavizadas fue de 516 m. Por tanto, se alcanzó una ganancia de altitud positiva acumulativa de $516 \cdot 100 / 139,7 = 370 \text{ m}/100 \text{ km}$.

Cuadro 1

Corrección de los datos de altitud instantánea del vehículo

Tiempo t [s]	$v(t)$ [km/h]	$h_{GPS}(t)$ [m]	$h_{map}(t)$ [m]	$h(t)$ [m]	$h_{corr}(t)$ [m]	d_i [m]	$d_{acum.}$ [m]
0	0,00	122,7	129,0	122,7	122,7	0,0	0,0
1	0,00	122,8	129,0	122,8	122,7	0,0	0,0
2	0,00	—	129,1	123,6	122,7	0,0	0,0
3	0,00	—	129,2	124,3	122,7	0,0	0,0
4	0,00	125,1	129,0	125,1	122,7	0,0	0,0
...
18	0,00	120,2	129,4	120,2	120,2	0,0	0,0
19	0,32	120,2	129,4	120,2	120,2	0,1	0,1
...
37	24,31	120,9	132,7	120,9	120,9	6,8	117,9
38	28,18	121,2	133,0	121,2	121,2	7,8	125,7
...
46	13,52	121,4	131,9	121,4	121,4	3,8	193,4
47	38,48	120,7	131,5	120,7	120,7	10,7	204,1
...
56	42,67	119,8	125,2	119,8	119,8	11,9	308,4
57	41,70	119,7	124,8	119,7	119,7	11,6	320,0
...
110	10,95	125,2	132,2	125,2	125,2	3,0	509,0
111	11,75	100,8	132,3	100,8	125,2	3,3	512,2
112	13,52	0,0	132,4	132,4	125,2	3,8	516,0
113	14,01	0,0	132,5	132,5	132,5	3,9	519,9
114	13,36	24,30	132,6	132,6	132,6	3,7	523,6
...
149	39,93	123,6	129,6	123,6	123,6	11,1	719,2
150	39,61	123,4	129,5	123,4	123,4	11,0	730,2
...
157	14,81	121,3	126,1	121,3	121,3	4,1	792,1
158	14,19	121,2	126,2	121,2	121,2	3,9	796,1
159	10,00	128,5	126,1	128,5	121,2	2,8	798,8
160	4,10	130,6	126,0	130,6	121,2	1,2	800,0

— el guion significa que faltan datos.

▼B

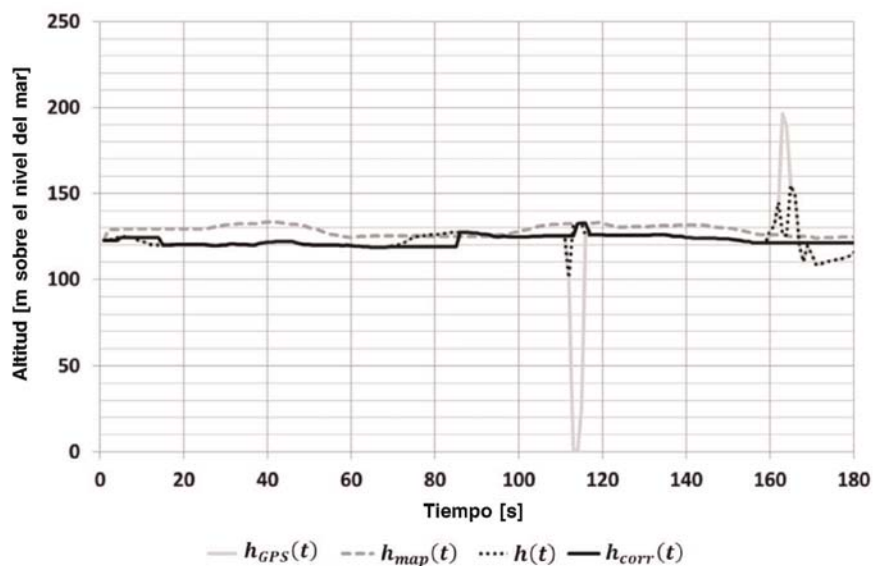
Cuadro 2

Cálculo de la pendiente de la carretera

d [m]	t_0 [s]	d_0 [m]	d_1 [m]	h_0 [m]	h_1 [m]	$h_{int}(d)$ [m]	$road_{grade,1}(d)$ [m/m]	$h_{int.sm,1}(d)$ [m]	$road_{grade,2}(d)$ [m/m]
0	18	0,0	0,1	120,3	120,4	120,3	0,0035	120,3	- 0,0015
...
120	37	117,9	125,7	120,9	121,2	121,0	- 0,0019	120,2	0,0035
...
200	46	193,4	204,1	121,4	120,7	121,0	- 0,0040	120,0	0,0051
...
320	56	308,4	320,0	119,8	119,7	119,7	0,0288	121,4	0,0088
...
520	113	519,9	523,6	132,5	132,6	132,5	0,0097	123,7	0,0037
...
720	149	719,2	730,2	123,6	123,4	123,6	- 0,0405	122,9	- 0,0086
...
798	158	796,1	798,8	121,2	121,2	121,2	- 0,0219	121,3	- 0,0151
799	159	798,8	800,0	121,2	121,2	121,2	- 0,0220	121,3	- 0,0152

Figura 2

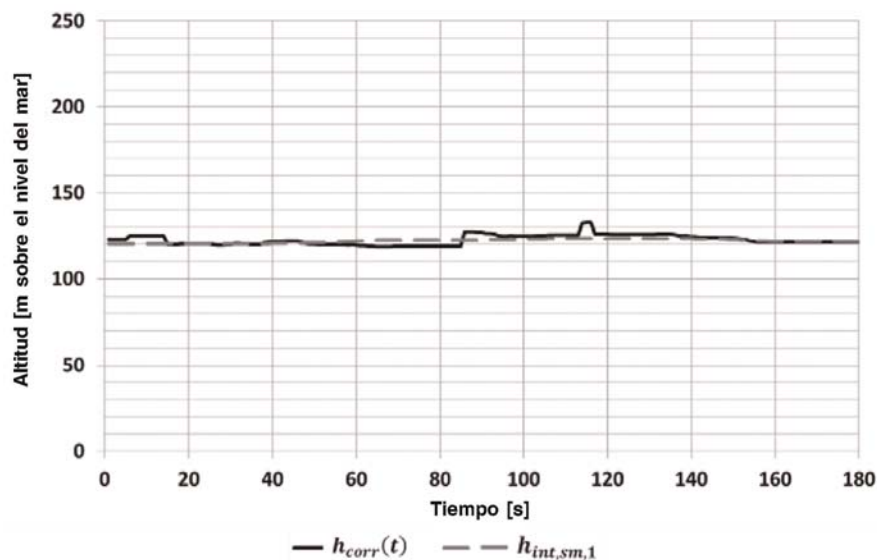
Efecto de la verificación y la corrección de datos: perfil de altitud medido con GPS $h_{GPS}(t)$, perfil de altitud ofrecido por el mapa topográfico $h_{map}(t)$, perfil de altitud obtenido tras el examen y la verificación fundamental de la calidad de los datos $h(t)$ y la corrección $h_{corr}(t)$ de los datos incluidos en el cuadro 1



▼B

Figura 3

Comparación entre el perfil de altitud corregido $h_{corr}(t)$ y la altitud suavizada e interpolada $h_{int,sm,1}$



Cuadro 2

Cálculo de la ganancia de altitud positiva

d [m]	t_0 [s]	d_0 [m]	d_1 [m]	h_0 [m]	h_1 [m]	$h_{int}(d)$ [m]	$road_{grade,1}(d)$ [m/m]	$h_{int,sm,1}(d)$ [m]	$road_{grade,2}(d)$ [m/m]
0	18	0,0	0,1	120,3	120,4	120,3	0,0035	120,3	- 0,0015
...
120	37	117,9	125,7	120,9	121,2	121,0	- 0,0019	120,2	0,0035
...
200	46	193,4	204,1	121,4	120,7	121,0	- 0,0040	120,0	0,0051
...
320	56	308,4	320,0	119,8	119,7	119,7	0,0288	121,4	0,0088
...
520	113	519,9	523,6	132,5	132,6	132,5	0,0097	123,7	0,0037
...
720	149	719,2	730,2	123,6	123,4	123,6	- 0,0405	122,9	- 0,0086
...
798	158	796,1	798,8	121,2	121,2	121,2	- 0,0219	121,3	- 0,0151
799	159	798,8	800,0	121,2	121,2	121,2	- 0,0220	121,3	- 0,0152

▼ M3▼ B

Apéndice 8

Requisitos de intercambio y notificación de datos

▼ M3

1. INTRODUCCIÓN

En el presente apéndice se describen los requisitos para el intercambio de datos entre los sistemas de medición y el *software* de evaluación de datos y para la notificación y el intercambio de los resultados intermedios y finales de RDE una vez completada la evaluación de los datos.

El intercambio y la notificación de parámetros obligatorios y opcionales deberán cumplir los requisitos del punto 3.2 del apéndice 1. El informe técnico se compone de 5 elementos:

- i) el fichero de intercambio de datos según se describe en el punto 4.1;
- ii) el fichero de notificación #1 según se describe en el punto 4.2.1;
- iii) el fichero de notificación #2 según se describe en el punto 4.2.2;
- iv) la descripción del vehículo y del motor conforme al punto 4.3;
- v) el material gráfico que documenta la instalación del PEMS según se describe en el punto 4.4.

2. SÍMBOLOS, PARÁMETROS Y UNIDADES

a_1	—	coeficiente de la curva característica de CO ₂
b_1	—	coeficiente de la curva característica de CO ₂
a_2	—	coeficiente de la curva característica de CO ₂
b_2	—	coeficiente de la curva característica de CO ₂
tol_{1-}	—	tolerancia inferior primaria
tol_{1+}	—	tolerancia superior primaria
$(v_{a_{pos}})_{95_k}$	—	percentil 95 del producto de la velocidad del vehículo por la aceleración positiva superior a 0,1 m/s ² correspondiente a la conducción urbana, rural y de autopista [m ² /s ³ o W/kg]
RPA_k	—	aceleración positiva relativa correspondiente a la conducción urbana, rural y de autopista [m/s ² o kW/(kg*km)]
IC_k		es la proporción de la distancia en que se utiliza el motor de combustión interna en el caso de un VEH-CCE durante el trayecto de RDE
$d_{ICE,k}$		es la distancia conducida [km] con el motor de combustión interna encendido en el caso de un VEH-CCE durante el trayecto de RDE
$d_{EV,k}$		es la distancia conducida [km] con el motor de combustión interna apagado en el caso de un VEH-CCE durante el trayecto de RDE

▼ M3

$M_{CO_2,RDE,k}$	es la masa de CO ₂ específica de la distancia [g/km] emitida durante el trayecto de RDE
$M_{CO_2,WLTP,k}$	es la masa de CO ₂ específica de la distancia [g/km] emitida durante el WLTP
$M_{CO_2,WLTPcS,k}$	es la masa de CO ₂ específica de la distancia [g/km] que se emite durante el WLTP en el caso de un VEH-CCE ensayado en su modo de mantenimiento de carga
r_k	es la relación entre las emisiones de CO ₂ medidas durante el ensayo de RDE y el ensayo WLTP
RF_k	es el factor de evaluación de los resultados calculado para el trayecto de RDE
RF_{L1}	es el primer parámetro de la función empleada para calcular el factor de evaluación de los resultados
RF_{L2}	es el segundo parámetro de la función empleada para calcular el factor de evaluación de los resultados

▼ B

3. FORMATO DE INTERCAMBIO Y NOTIFICACIÓN DE DATOS

▼ M3

3.1. Información general

Los valores de las emisiones y cualquier otro parámetro importante se notificarán e intercambiarán en ficheros de datos de formato CSV. Los valores de los parámetros estarán separados por una coma, código ASCII #h2C. Los valores de los subparámetros estarán separados por dos puntos, código ASCII #h3B. El marcador decimal de los valores numéricos será un punto, código ASCII #h2E. Las líneas se terminarán con un retorno de carro / salto de línea, código ASCII #h0D. No se utilizarán separadores de las unidades de millar.

▼ B

3.2. Intercambio de datos

Los datos se intercambiarán entre los sistemas de medición y el *software* de evaluación de datos mediante un fichero de notificación normalizado que contenga un conjunto mínimo de parámetros obligatorios y opcionales. El fichero de intercambio de datos estará estructurado de la manera siguiente: Las 195 primeras líneas estarán reservadas para un encabezamiento que ofrezca información específica sobre, por ejemplo, las condiciones de ensayo, la identidad y la calibración del equipo del PEMS (cuadro 1). En las líneas 198-200 figurarán las etiquetas y las unidades de los parámetros. En la línea 201 y en todas las líneas de datos consecutivas figurarán el cuerpo del fichero de intercambio de datos y los valores de los parámetros de notificación (cuadro 2). El cuerpo del fichero de intercambio de datos tendrá al menos un número de líneas equivalente a la duración del ensayo en segundos multiplicada por la frecuencia de registro en hertzios.

▼ M3

3.3. Resultados intermedios y finales

Se registrarán parámetros resumidos de los resultados intermedios siguiendo la estructura del cuadro 3. La información del cuadro 3 se obtendrá antes de aplicar los métodos de evaluación de datos y cálculo de emisiones establecidos en los apéndices 5 y 6.

▼ M3

El fabricante del vehículo registrará los resultados disponibles de los métodos de evaluación de datos en ficheros separados. Los resultados de la evaluación de los datos con el método descrito en el apéndice 5 y del cálculo de las emisiones conforme al apéndice 6 se notificarán con arreglo a los cuadros 4, 5 y 6. El encabezamiento del fichero de notificación de los datos estará compuesto por 3 partes. Las 95 primeras líneas estarán reservadas para información específica sobre la configuración del método de evaluación de los datos. En las líneas 101 a 195 se notificarán los resultados del método de evaluación de los datos. Las líneas 201 a 490 estarán reservadas para la notificación de los resultados finales de las emisiones. En la línea 501 y en todas las líneas de datos consecutivas figurarán el cuerpo del fichero de notificación de datos y los resultados detallados de la evaluación de los datos.

▼ B

4. CUADROS DE INFORMACIÓN TÉCNICA

▼ M3

4.1. Intercambio de datos

En la columna izquierda del cuadro 1 figura el parámetro que debe notificarse (de formato y contenido fijos). En la columna central del cuadro 1 figuran la descripción o la unidad (de formato y contenido fijos). Si el parámetro puede describirse con un elemento de una lista predefinida de la columna central, deberá describirse utilizando la nomenclatura predefinida (por ejemplo, en la fila 19 del fichero de intercambio de datos, un vehículo de transmisión manual debe describirse como manual, y no como MT, Man u otra nomenclatura). La columna derecha del cuadro 1 es donde deben insertarse los datos reales. En los cuadros se han insertado datos ficticios para mostrar la manera correcta de introducir el contenido notificado. Debe respetarse el orden de las columnas y de las filas (incluidos los espacios en blanco).

Cuadro 1

Encabezamiento del fichero de intercambio de datos

ID del ensayo	[código]	TEST_01_Veh01
Fecha del ensayo	[dd.mm.aaaa]	13.10.2016
Organización que supervisa el ensayo	[nombre de la organización]	Dato ficticio
Lugar del ensayo	[ciudad (país)]	Ispra (Italia)
Organización que encarga el ensayo	[nombre de la organización]	Dato ficticio
Conductor del vehículo	[ST/Lab/OEM]	Laboratorio VELA
Tipo de vehículo	[denominación comercial del vehículo]	Denominación comercial
Fabricante del vehículo	[nombre]	Dato ficticio
Año del modelo del vehículo	[año]	2017
ID del vehículo	[código VIN a tenor de la norma ISO 3779:2009]	ZA1JRC2U912345678

▼ M3

ID del ensayo	[código]	TEST_01_Veh01
Valor del cuentakilómetros al inicio del ensayo	[km]	5 252
Valor del cuentakilómetros al final del ensayo	[km]	5 341
Categoría del vehículo	[categoría a tenor del anexo II de la Directiva 70/156/CEE]	M1
Límite de emisiones de la homologación de tipo	[Euro X]	Euro 6c
Tipo de encendido	[PI/CI]	PI
Potencia asignada del motor	[kW]	85
Par máximo	[Nm]	190
Cilindrada	[ccm]	1 197
Transmisión	[manual, automática, CVT]	CVT
Número de marchas hacia delante	[#]	6
Tipo de combustible. Si es flexífuel, indicar el combustible utilizado en el ensayo	[gasolina/gasóleo/GLP/GN/biometano/ etanol/biodiésel]	Gasóleo
Lubricante	[etiqueta del producto]	5W30
Tamaño de los neumáticos delanteros y traseros	[anchura.altura.diámetro de la llanta / anchura.altura.diámetro de la llanta]	195.55.20/195.55.20
Presión de los neumáticos de los ejes delantero y trasero	[bar/bar]	2.5/2.6
Parámetros de resistencia al avance en carretera	[F ₀ /F ₁ /F ₂]	60,1/0,704/0,03122
Ciclo de ensayo de homologación de tipo	[NEDC/WLTC]	WLTC
Emisiones de CO ₂ de la homologación de tipo	[g/km]	139,1
Emisiones de CO ₂ en modo WLTC Low	[g/km]	155,1
Emisiones de CO ₂ en modo WLTC Mid	[g/km]	124,5
Emisiones de CO ₂ en modo WLTC High	[g/km]	133,8
Emisiones de CO ₂ en modo WLTC Extra High	[g/km]	146,2

▼ M3

ID del ensayo	[código]	TEST_01_Veh01
Masa de ensayo del vehículo ⁽¹⁾	[kg]	1 743,1
Fabricante del PEMS	[nombre]	FABRIC 01
Tipo de PEMS	[denominación comercial del PEMS]	PEMS X56
Número de serie del PEMS	[número]	C9658
Fuente de alimentación del PEMS	[tipo de batería Li-ion/Ni-Fe/Mg-ion]	Li-ion
Fabricante del analizador de gases	[nombre]	FABRIC 22
Tipo de analizador de gases	[tipo]	IR
Número de serie del analizador de gases	[número]	556
Tipo de propulsión	[ICE/VEH-SCE/VEH-CCE]	ICE
Potencia del motor eléctrico	[kW. 0 si el vehículo funciona solo con ICE]	0
Estado del motor al comienzo del ensayo	[frío/caliente]	Frío
Modo de tracción de las ruedas	[tracción a dos ruedas / tracción a cuatro ruedas]	Tracción a dos ruedas
Carga útil artificial	[% de desviación respecto de la carga útil]	28
Combustible utilizado	[de referencia / comercial / EN228]	Comercial
Profundidad de la banda de rodadura	[mm]	5
Edad del vehículo	[meses]	26
Sistema de alimentación de combustible	[inyección directa / inyección indirecta / inyección directa e indirecta]	Inyección directa
Tipo de carrocería	[berlina / con puerta trasera / familiar / cupé / descapotable / camión / furgoneta]	Berlina
Emisión de CO ₂ en la condición de mantenimiento de carga (VEH-CCE)	[g/km]	—
Fabricante del EFM ⁽³⁾	[nombre]	EFMman 2
Tipo de sensor del EFM ⁽³⁾	[principio funcional]	Pitot
Número de serie del EFM ⁽³⁾	[número]	556
Fuente del caudal másico de escape	[EFM/ECU/sensor]	EFM

▼ M3

ID del ensayo	[código]	TEST_01_Veh01
Sensor de la presión de aire	[tipo, fabricante]	Piezorresistencia/AAA
Fecha del ensayo	[dd.mm.aaaa]	13.10.2016
Hora de inicio del procedimiento previo al ensayo	[h:min]	15:25
Hora de inicio del trayecto	[h:min]	15:42
Hora de inicio del procedimiento posterior al ensayo	[h:min]	17:28
Hora de conclusión del procedimiento previo al ensayo	[h:min]	15:32
Hora de conclusión del trayecto	[h:min]	17:25
Hora de conclusión del procedimiento posterior al ensayo	[h:min]	17:38
Temperatura máxima de estabilización	[K]	291,2
Temperatura mínima de estabilización	[K]	290,7
Estabilización realizada total o parcialmente en condiciones ampliadas de temperatura ambiente	[sí/no]	No
Modo de conducción, solo en caso de ICE	[normal/deportiva/ecológica]	Ecológica
Modo de conducción, en caso de PHEV	[mantenimiento de carga / consumo de carga / carga de batería / funcionamiento suave]	
¿Algún sistema de seguridad activa desactivado durante el ensayo?	[No/ESP/ABS/AEB]	No
Sistema arranque-parada activo	[sí/no / sin SS]	Sin SS
Climatización	[Conectada/Desconectada]	Desconectada
Corrección en función del tiempo: Cambio de los THC	[s]	
Corrección en función del tiempo: Cambio del CH4	[s]	
Corrección en función del tiempo: Cambio de los NMHC	[s]	
Corrección en función del tiempo: Cambio del O ₂	[s]	-2

▼ M3

ID del ensayo	[código]	TEST_01_Veh01
Corrección en función del tiempo: Cambio del PN	[s]	3,1
Corrección en función del tiempo: Cambio del CO	[s]	2,1
Corrección en función del tiempo: Cambio del CO ₂	[s]	2,1
Corrección en función del tiempo: Cambio del NO	[s]	-1,1
Corrección en función del tiempo: Cambio del NO ₂	[s]	-1,1
Corrección en función del tiempo: Cambio del caudal másico de escape	[s]	3,2
Valor de referencia del rango para THC	[ppm]	
Valor de referencia del rango para CH ₄	[ppm]	
Valor de referencia del rango para NMHC	[ppm]	
Valor de referencia del rango para O ₂	[%]	
Valor de referencia del rango para PN	[#]	
Valor de referencia del rango para CO	[ppm]	18 000
Valor de referencia del rango para CO ₂	[%]	15
Valor de referencia del rango para NO	[ppm]	4 000
Valor de referencia del rango para NO ₂	[ppm]	550
(⁴)		
(⁴)		
(⁴)		
(⁴)		
(⁴)		
(⁴)		
(⁴)		
Respuesta cero previa al ensayo para THC	[ppm]	

▼ M3

ID del ensayo	[código]	TEST_01_Veh01
Respuesta cero previa al ensayo para CH ₄	[ppm]	
Respuesta cero previa al ensayo para NMHC	[ppm]	
Respuesta cero previa al ensayo para O ₂	[%]	
Respuesta cero previa al ensayo para PN	[#]	
Respuesta cero previa al ensayo para CO	[ppm]	0
Respuesta cero previa al ensayo para CO ₂	[%]	0
Respuesta cero previa al ensayo para NO	[ppm]	0,03
Respuesta cero previa al ensayo para NO ₂	[ppm]	-0,06
Respuesta rango previa al ensayo para THC	[ppm]	
Respuesta rango previa al ensayo para CH ₄	[ppm]	
Respuesta rango previa al ensayo para NMHC	[ppm]	
Respuesta rango previa al ensayo para O ₂	[%]	
Respuesta rango previa al ensayo para PN	[#]	
Respuesta rango previa al ensayo para CO	[ppm]	18 008
Respuesta rango previa al ensayo para CO ₂	[%]	14,8
Respuesta rango previa al ensayo para NO	[ppm]	4 000
Respuesta rango previa al ensayo para NO ₂	[ppm]	549

▼ M3

ID del ensayo	[código]	TEST_01_Veh01
Respuesta cero posterior al ensayo para THC	[ppm]	
Respuesta cero posterior al ensayo para CH ₄	[ppm]	
Respuesta cero posterior al ensayo para NMHC	[ppm]	
Respuesta cero posterior al ensayo para O ₂	[%]	
Respuesta cero posterior al ensayo para PN	[#]	
Respuesta cero posterior al ensayo para CO	[ppm]	0
Respuesta cero posterior al ensayo para CO ₂	[%]	0
Respuesta cero posterior al ensayo para NO	[ppm]	0,11
Respuesta cero posterior al ensayo para NO ₂	[ppm]	0,12
Respuesta rango posterior al ensayo para THC	[ppm]	
Respuesta rango posterior al ensayo para CH ₄	[ppm]	
Respuesta rango posterior al ensayo para NMHC	[ppm]	
Respuesta rango posterior al ensayo para O ₂	[%]	
Respuesta rango posterior al ensayo para PN	[#]	
Respuesta rango posterior al ensayo para CO	[ppm]	18 010
Respuesta rango posterior al ensayo para CO ₂	[%]	14,55
Respuesta rango posterior al ensayo para NO	[ppm]	4 505
Respuesta rango posterior al ensayo para NO ₂	[ppm]	544

▼ **M3**

ID del ensayo	[código]	TEST_01_Veh01
Validación del PEMS: resultados respecto a THC	[mg/km]	
Validación del PEMS: resultados respecto a CH ₄	[mg/km]	
Validación del PEMS: resultados respecto a NMHC	[mg/km]	
Validación del PEMS: resultados respecto a PN	[#/km]	
Validación del PEMS: resultados respecto a CO	[mg/km]	56,0
Validación del PEMS: resultados respecto a CO ₂	[g/km]	2,2
Validación del PEMS: resultados respecto a NO _x	[mg/km]	11,5
Validación del PEMS: resultados respecto a THC	[% de la referencia de laboratorio]	
Validación del PEMS: resultados respecto a CH ₄	[% de la referencia de laboratorio]	
Validación del PEMS: resultados respecto a NMHC	[% de la referencia de laboratorio]	
Validación del PEMS: resultados respecto a PN	[% del sistema PMP]	
Validación del PEMS: resultados respecto a CO	[% de la referencia de laboratorio]	2,0
Validación del PEMS: resultados respecto a CO ₂	[% de la referencia de laboratorio]	3,5
Validación del PEMS: resultados respecto a NO _x	[% de la referencia de laboratorio]	4,2
Validación del PEMS: resultados respecto a NO	[mg/km]	
Validación del PEMS: resultados respecto a NO ₂	[mg/km]	
Validación del PEMS: resultados respecto a NO	[% de la referencia de laboratorio]	
Validación del PEMS: resultados respecto a NO ₂	[% de la referencia de laboratorio]	
Margen de NO _x	[valor]	0,43
Margen de PN	[valor]	0,5

▼ **M3**

ID del ensayo	[código]	TEST_01_Veh01
Margen de CO	[valor]	
K _i utilizado	[ninguno/aditivo/multiplicativo]	ninguno
Factor multiplicativo K _i / Factor de compensación aditivo K _i	[valor]	
(⁵)		

(¹) Masa del vehículo tal como se ha ensayado en carretera, incluida la masa del conductor y de todos los componentes del PEMS, así como toda carga útil artificial.

(²) Espacios reservados para información adicional sobre el fabricante y el número de serie del analizador si se utilizan varios analizadores.

(³) Obligatorio si el caudal másico de escape se determina mediante un EFM.

(⁴) Si es necesario, puede añadirse aquí información adicional.

(⁵) Pueden añadirse parámetros adicionales para caracterizar y etiquetar el ensayo.

El cuerpo del fichero de intercambio de datos se compone de un encabezamiento de 3 líneas correspondientes a las filas 198, 199 y 200 (cuadro 2, trasladado) y de los valores reales registrados durante el trayecto, que han de introducirse desde la fila 201 hasta el final de los datos. La columna izquierda del cuadro 2 se corresponde con la fila 198 del fichero de intercambio de datos (formato fijo). La columna central del cuadro 2 se corresponde con la fila 199 del fichero de intercambio de datos (formato fijo). La columna derecha del cuadro 2 se corresponde con la fila 200 del fichero de intercambio de datos (formato fijo).

Cuadro 2

Cuerpo del fichero de intercambio de datos; las filas y las columnas de este cuadro se trasladarán al cuerpo del fichero de intercambio de datos

Tiempo	Trayecto	[s]
Velocidad del vehículo (¹)	Sensor	[km/h]
Velocidad del vehículo (¹)	GPS	[km/h]
Velocidad del vehículo (¹)	ECU	[km/h]
Latitud	GPS	[grados:min:s]
Longitud	GPS	[grados:min:s]
Altitud (¹)	GPS	[m]
Altitud (¹)	Sensor	[m]
Presión ambiente	Sensor	[kPa]
Temperatura ambiente	Sensor	[K]
Humedad ambiente	Sensor	[g/kg]
Concentración de THC	Analizador	[ppm]
Concentración de CH ₄	Analizador	[ppm]
Concentración de NMHC	Analizador	[ppm]
Concentración de CO	Analizador	[ppm]

▼ **M3**

Concentración de CO ₂	Analizador	[ppm]
Concentración de NO _x	Analizador	[ppm]
Concentración de NO	Analizador	[ppm]
Concentración de NO ₂	Analizador	[ppm]
Concentración de O ₂	Analizador	[ppm]
Concentración de PN	Analizador	[#/m3]
Caudal másico de escape	EFM	[kg/s]
Temperatura de los gases de escape en el EFM	EFM	[K]
Caudal másico de escape	Sensor	[kg/s]
Caudal másico de escape	ECU	[kg/s]
Masa de THC	Analizador	[g/s]
Masa de CH ₄	Analizador	[g/s]
Masa de NMHC	Analizador	[g/s]
Masa de CO	Analizador	[g/s]
Masa de CO ₂	Analizador	[g/s]
Masa de NO _x	Analizador	[g/s]
Masa de NO	Analizador	[g/s]
Masa de NO ₂	Analizador	[g/s]
Masa de O ₂	Analizador	[g/s]
PN	Analizador	[#/s]
Medición activa de los gases	PEMS	[activa (1); inactiva (0); error (>1)]
Velocidad del motor	ECU	[rpm]
Par motor	ECU	[Nm]
Par en el eje motor	Sensor	[Nm]
Velocidad de rotación de las ruedas	Sensor	[rad/s]
Caudal de combustible	ECU	[g/s]
Caudal de combustible del motor	ECU	[g/s]
Caudal de aire de admisión del motor	ECU	[g/s]
Temperatura del refrigerante del motor	ECU	[K]

▼ **M3**

Temperatura del aceite del motor	ECU	[K]
Estado de regeneración	ECU	—
Posición del pedal	ECU	[%]
Estado del vehículo	ECU	[error (1); normal (0)]
Porcentaje de par	ECU	[%]
Porcentaje de par de fricción	ECU	[%]
Estado de carga	ECU	[%]
Humedad ambiente relativa	Sensor	[%]
(²)		

(¹) Debe determinarse con al menos un método.

(²) Pueden añadirse parámetros adicionales para caracterizar el vehículo y las condiciones de ensayo.

En la columna izquierda del cuadro 3 figura el parámetro que debe notificarse (formato fijo). En la columna central del cuadro 3 figuran la descripción o la unidad (formato fijo). Si un parámetro puede describirse con un elemento de una lista predefinida de la columna central, deberá describirse utilizando la nomenclatura predefinida. La columna derecha del cuadro 3 es donde deben insertarse los datos reales. En el cuadro se han insertado datos ficticios para mostrar la manera correcta de introducir el contenido notificado. Debe respetarse el orden de las columnas y las filas.

4.2. Resultados intermedios y finales

4.2.1. Resultados intermedios

Cuadro 3

Fichero de notificación #1. Parámetros resumidos de los resultados intermedios

Distancia total del trayecto	[km]	90,9
Duración total del trayecto	[h:min:s]	01:37:03
Tiempo total de parada	[min:s]	09:02
Velocidad media del trayecto	[km/h]	56,2
Velocidad máxima del trayecto	[km/h]	142,8
Emisiones medias de THC	[ppm]	
Emisiones medias de CH ₄	[ppm]	
Emisiones medias de NMHC	[ppm]	
Emisiones medias de CO	[ppm]	15,6
Emisiones medias de CO ₂	[ppm]	119 969,1
Emisiones medias de NO _x	[ppm]	6,3

▼ M3

Emisiones medias en PN	[#/m ³]	
Caudal másico de escape medio	[kg/s]	0,010
Temperatura media del escape	[K]	368,6
Temperatura máxima del escape	[K]	486,7
Masa acumulada de THC	[g]	
Masa acumulada de CH ₄	[g]	
Masa acumulada de NMHC	[g]	
Masa acumulada de CO	[g]	0,69
Masa acumulada de CO ₂	[g]	12 029,53
Masa acumulada de NO _x	[g]	0,71
PN acumulado	[#]	
Emisiones de THC del trayecto total	[mg/km]	
Emisiones de CH ₄ del trayecto total	[mg/km]	
Emisiones de NMHC del trayecto total	[mg/km]	
Emisiones de CO del trayecto total	[mg/km]	7,68
Emisiones de CO ₂ del trayecto total	[g/km]	132,39
Emisiones de NO _x del trayecto total	[mg/km]	7,98
Emisiones en PN del trayecto total	[#/km]	
Distancia de la parte urbana	[km]	34,7
Duración de la parte urbana	[h:min:s]	01:01:42
Tiempo de parada de la parte urbana	[min:s]	09:02
Velocidad media de la parte urbana	[km/h]	33,8
Velocidad máxima de la parte urbana	[km/h]	59,9
Concentración media de THC de la parte urbana	[ppm]	
Concentración media de CH ₄ de la parte urbana	[ppm]	

▼ M3

Concentración media de NMHC de la parte urbana	[ppm]	
Concentración media de CO de la parte urbana	[ppm]	23,8
Concentración media de CO ₂ de la parte urbana	[ppm]	115 968,4
Concentración media de NO _x de la parte urbana	[ppm]	7,5
Concentración media de PN de la parte urbana	[#/m ³]	
Caudal másico de escape medio de la parte urbana	[kg/s]	0,007
Temperatura media del escape de la parte urbana	[K]	348,6
Temperatura máxima del escape de la parte urbana	[K]	435,4
Masa acumulada de THC de la parte urbana	[g]	
Masa acumulada de CH ₄ de la parte urbana	[g]	
Masa acumulada de NMHC de la parte urbana	[g]	
Masa acumulada de CO de la parte urbana	[g]	0,64
Masa acumulada de CO ₂ de la parte urbana	[g]	5 241,29
Masa acumulada de NO _x de la parte urbana	[g]	0,45
PN acumulado de la parte urbana	[#]	
Emisiones de THC de la parte urbana	[mg/km]	
Emisiones de CH ₄ de la parte urbana	[mg/km]	
Emisiones de NMHC de la parte urbana	[mg/km]	
Emisiones de CO de la parte urbana	[mg/km]	18,54
Emisiones de CO ₂ de la parte urbana	[g/km]	150,64
Emisiones de NO _x de la parte urbana	[mg/km]	13,18
Emisiones en PN de la parte urbana	[#/km]	
Distancia de la parte rural	[km]	30,0

▼ M3

Duración de la parte rural	[h:min:s]	00:22:28
Tiempo de parada de la parte rural	[min:s]	00:00
Velocidad media de la parte rural	[km/h]	80,2
Velocidad máxima de la parte rural	[km/h]	89,8
Concentración media de THC de la parte rural	[ppm]	
Concentración media de CH ₄ de la parte rural	[ppm]	
Concentración media de NMHC de la parte rural	[ppm]	
Concentración media de CO de la parte rural	[ppm]	0,8
Concentración media de CO ₂ de la parte rural	[ppm]	126 868,9
Concentración media de NO _x de la parte rural	[ppm]	4,8
Concentración media de PN de la parte rural	[#/m ³]	
Caudal másico de escape medio de la parte rural	[kg/s]	0,013
Temperatura media del escape de la parte rural	[K]	383,8
Temperatura máxima del escape de la parte rural	[K]	450,2
Masa acumulada de THC de la parte rural	[g]	
Masa acumulada de CH ₄ de la parte rural	[g]	
Masa acumulada de NMHC de la parte rural	[g]	
Masa acumulada de CO de la parte rural	[g]	0,01
Masa acumulada de CO ₂ de la parte rural	[g]	3 500,77
Masa acumulada de NO _x de la parte rural	[g]	0,17

▼ M3

PN acumulado de la parte rural	[#]	
Emisiones de THC de la parte rural	[mg/km]	
Emisiones de CH ₄ de la parte rural	[mg/km]	
Emisiones de NMHC de la parte rural	[mg/km]	
Emisiones de CO de la parte rural	[mg/km]	0,25
Emisiones de CO ₂ de la parte rural	[g/km]	116,44
Emisiones de NO _x de la parte rural	[mg/km]	5,78
Emisiones en PN de la parte rural	[#/km]	
Distancia de la parte de autopista	[km]	26,1
Duración de la parte de autopista	[h:min:s]	00:12:53
Tiempo de parada de la parte de autopista	[min:s]	00:00
Velocidad media de la parte de autopista	[km/h]	121,3
Velocidad máxima de la parte de autopista	[km/h]	142,8
Concentración media de THC de la parte de autopista	[ppm]	
Concentración media de CH ₄ de la parte de autopista	[ppm]	
Concentración media de NMHC de la parte de autopista	[ppm]	
Concentración media de CO de la parte de autopista	[ppm]	2,45
Concentración media de CO ₂ de la parte de autopista	[ppm]	127 096,5
Concentración media de NO _x de la parte de autopista	[ppm]	2,48
Concentración media de PN de la parte de autopista	[#/m ³]	
Caudal másico de escape medio de la parte de autopista	[kg/s]	0,022
Temperatura media del escape de la parte de autopista	[K]	437,9
Temperatura máxima del escape de la parte de autopista	[K]	486,7

▼ M3

Masa acumulada de THC de la parte de autopista	[g]	
Masa acumulada de CH ₄ de la parte de autopista	[g]	
Masa acumulada de NMHC de la parte de autopista	[g]	
Masa acumulada de CO de la parte de autopista	[g]	0,04
Masa acumulada de CO ₂ de la parte de autopista	[g]	3 287,47
Masa acumulada de NO _x de la parte de autopista	[g]	0,09
PN acumulado de la parte de autopista	[#]	
Emisiones de THC de la parte de autopista	[mg/km]	
Emisiones de CH ₄ de la parte de autopista	[mg/km]	
Emisiones de NMHC de la parte de autopista	[mg/km]	
Emisiones de CO de la parte de autopista	[mg/km]	1,76
Emisiones de CO ₂ de la parte de autopista	[g/km]	126,20
Emisiones de NO _x de la parte de autopista	[mg/km]	3,29
Emisiones en PN de la parte de autopista	[#/km]	
Altitud en el punto de inicio del trayecto	[m sobre el nivel del mar]	123,0
Altitud en el punto final del trayecto	[m sobre el nivel del mar]	154,1
Ganancia de altitud acumulativa durante el trayecto	[m/100 km]	834,1
Ganancia de altitud urbana acumulativa	[m/100 km]	760,9
Conjuntos de datos urbanos con valores de aceleración > 0,1 m/s ²	[número]	845
(v ^a pos) ₉₅ urban	[m ² /s ³]	9,03
RPA _{urban}	[m/s ²]	0,18
Conjuntos de datos rurales con valores de aceleración > 0,1 m/s ²	[número]	543

▼ M3

$(v_{a_{pos}})_{95_{rural}}$	[m ² /s ³]	9,60
RPA _{rural}	[m/s ²]	0,07
Conjuntos de datos de autopista con valores de aceleración > 0,1 m/s ²	[número]	268
$(v_{a_{pos}})_{95_{motorway}}$	[m ² /s ³]	5,32
RPA _{motorway}	[m/s ²]	0,03
Distancia del arranque en frío	[km]	2,3
Duración del arranque en frío	[h:min:s]	00:05:00
Tiempo de parada del arranque en frío	[min:s]	60
Velocidad media del arranque en frío	[km/h]	28,5
Velocidad máxima del arranque en frío	[km/h]	55,0
Distancia urbana conducida con el ICE encendido	[km]	34,8
Señal de velocidad utilizada	[GPS/ECU/sensor]	GPS
Filtro T4253H utilizado	[sí/no]	No
Duración del período más largo de parada	[s]	54
Paradas en la parte urbana > 10 segundos	[número]	12
Tiempo de ralentí tras el primer encendido	[s]	7
Proporción de autopista con velocidad > 145 km/h	[%]	0,1
Altitud máxima durante el trayecto	[m]	215
Temperatura ambiente máxima	[K]	293,2
Temperatura ambiente mínima	[K]	285,7
Trayecto realizado total o parcialmente en condiciones ampliadas de altitud	[sí/no]	No
Trayecto realizado total o parcialmente en condiciones ampliadas de temperatura ambiente	[sí/no]	No
Emisiones medias de NO	[ppm]	3,2
Emisiones medias de NO ₂	[ppm]	2,1
Masa acumulada de NO	[g]	0,23
Masa acumulada de NO ₂	[g]	0,09
Emisiones de NO del trayecto total	[mg/km]	5,90
Emisiones de NO ₂ del trayecto total	[mg/km]	2,01
Concentración media de NO de la parte urbana	[ppm]	7,6

▼ M3

Concentración media de NO ₂ de la parte urbana	[ppm]	1,2
Masa acumulada de NO de la parte urbana	[g]	0,33
Masa acumulada de NO ₂ de la parte urbana	[g]	0,12
Emisiones de NO de la parte urbana	[mg/km]	11,12
Emisiones de NO ₂ de la parte urbana	[mg/km]	2,12
Concentración media de NO de la parte rural	[ppm]	3,8
Concentración media de NO ₂ de la parte rural	[ppm]	1,8
Masa acumulada de NO de la parte rural	[g]	0,33
Masa acumulada de NO ₂ de la parte rural	[g]	0,12
Emisiones de NO de la parte rural	[mg/km]	11,12
Emisiones de NO ₂ de la parte rural	[mg/km]	2,12
Concentración media de NO de la parte de autopista	[ppm]	2,2
Concentración media de NO ₂ de la parte de autopista	[ppm]	0,4
Masa acumulada de NO de la parte de autopista	[g]	0,33
Masa acumulada de NO ₂ de la parte de autopista	[g]	0,12
Emisiones de NO de la parte de autopista	[mg/km]	11,12
Emisiones de NO ₂ de la parte de autopista	[mg/km]	2,21
ID del ensayo	[código]	TEST_01_Veh01
Fecha del ensayo	[dd.mm.aaaa]	13.10.2016
Organización que supervisa el ensayo	[nombre de la organización]	Dato ficticio
(1)		

(1) Pueden añadirse parámetros para caracterizar elementos adicionales del trayecto.

4.2.2. Resultados de la evaluación de los datos

En el cuadro 4, de la fila 1 a la 497, la columna izquierda es el parámetro que debe notificarse (formato fijo), la columna central es la descripción o la unidad (formato fijo) y la columna derecha es donde han de insertarse los datos reales. En el cuadro se han insertado datos ficticios para mostrar la manera correcta de introducir el contenido notificado. Debe respetarse el orden de las columnas y las filas.

▼ M3

Cuadro 4

Encabezamiento del fichero de notificación #2. Configuración de cálculo del método de evaluación de los datos con arreglo al apéndice 5 y al apéndice 6

Masa de referencia de CO ₂	[g]	1 529,48
Coeficiente a ₁ de la curva característica de CO ₂	—	-1,99
Coeficiente b ₁ de la curva característica de CO ₂	—	238,07
Coeficiente a ₂ de la curva característica de CO ₂	—	0,49
Coeficiente b ₂ de la curva característica de CO ₂	—	97,02
[reservado]	—	
[reservado]	—	
[reservado]	—	
[reservado]	—	
[reservado]	—	
Software de cálculo y versión	—	EMROAD V.5.90 B5
Tolerancia superior primaria tol ₁₊	[%][% URB / % RUR / % AUT]	45/40/40
Tolerancia inferior primaria tol ₁₋	[%]	25
IC(t)	[relación de ICE respecto del trayecto total]	1
dICE(t)	[km con ICE en el trayecto total]	88
dEV(t)	[km en eléctrico en el trayecto total]	0
mCO ₂ _WLTP_CS(t)	[kg de CO ₂ emitidos durante el WLTP en el caso de un VEH-CCE ensayado en su modo de mantenimiento de carga]	
MCO ₂ _WLTP(t)	[CO ₂ específico de la distancia emitido durante el WLTP, g/km]	154
MCO ₂ _WLTP_CS(t)	[CO ₂ específico de la distancia emitido durante el WLTP en el caso de un VEH-CCE ensayado en su modo de mantenimiento de carga, g/km]	
MCO ₂ _RDE(t)	[masa de CO ₂ específica de la distancia (g/km) emitida durante el trayecto total de RDE]	122,4

▼ M3

MCO2_RDE(u)	[masa de CO ₂ específica de la distancia (g/km) emitida durante el trayecto urbano de RDE]	135,8
r(t)	[relación entre las emisiones de CO ₂ medidas durante el ensayo de RDE y el ensayo WLTP]	1,15
r _{OVc-HEV} (t)	[relación entre las emisiones de CO ₂ medidas durante el ensayo total de RDE y el WLTP total en el caso de un VEH-CCE]	
RF(t)	[factor de evaluación de los resultados calculado para el trayecto total de RDE]	1
RFL1	[primer parámetro de la función empleada para calcular el factor de evaluación de los resultados]	1,2
RFL2	[segundo parámetro de la función empleada para calcular el factor de evaluación de los resultados]	1,25
IC(u)	[relación de ICE respecto del trayecto urbano]	1
dICE(u)	[km con ICE en el trayecto urbano]	25
dEV(u)	[km en eléctrico en el trayecto urbano]	0
r(u)	[relación entre las emisiones de CO ₂ medidas durante la parte urbana del ensayo de RDE y las fases 1+2 del ensayo WLTP]	1,26
r _{OVc-HEV} (u)	[relación entre las emisiones de CO ₂ medidas durante la parte urbana del ensayo de RDE y el WLTP total en el caso de un VEH-CCE]	
RF(u)	[factor de evaluación de los resultados calculado para el trayecto urbano de RDE]	0,793651
ID del ensayo	[código]	TEST_01_Veh01
Fecha del ensayo	[dd.mm.aaaa]	13.10.2016
Organización que supervisa el ensayo	[nombre de la organización]	Dato ficticio
(1)		

(1) Pueden añadirse parámetros hasta la fila 95 para caracterizar la configuración de cálculo adicional.

El cuadro 5a empieza a partir de la fila 101 del fichero de notificación de datos #2. La columna izquierda es el parámetro que debe notificarse (formato fijo), la columna central es la descripción o la unidad (formato fijo) y la columna derecha es donde han de insertarse los datos reales. En el cuadro se han insertado datos ficticios para mostrar la manera correcta de introducir el contenido notificado. Debe respetarse el orden de las columnas y las filas.

▼ M3

Cuadro 5a

Encabezamiento del fichero de notificación #2. Resultados del método de evaluación de los datos con arreglo al apéndice 5

Número de ventanas	—	4 265
Número de ventanas urbanas	—	1 551
Número de ventanas rurales	—	1 803
Número de ventanas de autopista	—	910
[reservado]	—	—
[reservado]	—	—
[reservado]	—	—
[reservado]	—	—
[reservado]	—	—
[reservado]	—	—
Número de ventanas dentro de tol ₁	—	4 219
Número de ventanas urbanas dentro de tol ₁	—	1 535
Número de ventanas rurales dentro de tol ₁	—	1 774
Número de ventanas de autopista dentro de tol ₁	—	910
[reservado]	—	—
[reservado]	—	—
[reservado]	—	—
[reservado]	—	—
Proporción de ventanas urbanas dentro de tol ₁	[%]	99,0
Proporción de ventanas rurales dentro de tol ₁	[%]	98,4
Proporción de ventanas de autopista dentro de tol ₁	[%]	100,0
Proporción de ventanas urbanas dentro de tol ₁ superior al 50 %	[1=Si; 0=No]	1
Proporción de ventanas rurales dentro de tol ₁ superior al 50 %	[1=Si; 0=No]	1
Proporción de ventanas de autopista dentro de tol ₁ superior al 50 %	[1=Si; 0=No]	1

▼ M3

Cuadro 5b

Encabezamiento del fichero de notificación #2. Resultados finales de las emisiones con arreglo al apéndice 6

Trayecto total: emisiones de THC	[mg/km]	
Trayecto total: emisiones de CH ₄	[mg/km]	
Trayecto total: emisiones de NMHC	[mg/km]	
Trayecto total: emisiones de CO	[mg/km]	
Trayecto total: emisiones de NO _x	[mg/km]	6,73
Trayecto total: emisiones en PN	[#/km]	1,15*10 ¹¹
Trayecto total: emisiones de CO ₂	[g/km]	
Trayecto total: emisiones de NO	[mg/km]	4,73
Trayecto total: emisiones de NO ₂	[mg/km]	2
Trayecto urbano: emisiones de THC	[mg/km]	
Trayecto urbano: emisiones de CH ₄	[mg/km]	
Trayecto urbano: emisiones de NMHC	[mg/km]	
Trayecto urbano: emisiones de CO	[mg/km]	
Trayecto urbano: emisiones de NO _x	[mg/km]	8,13
Trayecto urbano: emisiones en PN	[#/km]	0,85*10 ¹¹
Trayecto urbano: emisiones de CO ₂	[g/km]	
Trayecto urbano: emisiones de NO	[mg/km]	6,41
Trayecto urbano: emisiones de NO ₂	[mg/km]	2,5
(¹)		

(¹) Pueden añadirse parámetros adicionales.

El cuerpo del fichero de notificación #2 se compone de un encabezamiento de 3 líneas correspondientes a las filas 498, 499 y 500 (cuadro 6, trasladado), y los valores reales que describen las ventanas de promediado móviles, calculadas conforme al apéndice 5, se introducirán desde la fila 501 hasta el final de los datos. La columna izquierda del cuadro 6 se corresponde con la fila 498 del fichero de notificación #2 (formato fijo). La columna central del cuadro 6 se corresponde con la fila 499 del fichero de notificación #2 (formato fijo). La columna derecha del cuadro 6 se corresponde con la fila 500 del fichero de notificación #2 (formato fijo).

Cuadro 6

Cuerpo del fichero de notificación #2. Resultados detallados del método de evaluación de los datos con arreglo al apéndice 5; las filas y las columnas de este cuadro se trasladarán al cuerpo del fichero de notificación de los datos

Hora inicial de la ventana		[s]
Hora final de la ventana		[s]
Duración de la ventana		[s]
Distancia de la ventana	Fuente (1 = GPS; 2 = ECU; 3 = sensor)	[km]
[reservado]	—	—
[reservado]	—	—

▼ M3

[reservado]	—	—
[reservado]	—	—
Emisiones de CO ₂ de la ventana		[g]
[reservado]	—	—
[reservado]	—	—
[reservado]	—	—
[reservado]	—	—
[reservado]	—	—
[reservado]	—	—
[reservado]	—	—
[reservado]	—	—
[reservado]	—	—
Emisiones de CO ₂ de la ventana		[g/km]
[reservado]	—	—
[reservado]	—	—
[reservado]	—	—
[reservado]	—	—
[reservado]	—	—
Distancia de la ventana a la curva característica h _j de CO ₂		[%]
[reservado]		[-]
Velocidad media del vehículo en la ventana	Fuente (1 = GPS; 2 = ECU; 3 = sensor)	[km/h]
(¹)		

(¹) Pueden añadirse parámetros adicionales para caracterizar la ventana.

▼ B

4.3. Descripción del vehículo y del motor

El fabricante proporcionará la descripción del vehículo y del motor con arreglo a lo dispuesto en el apéndice 4 del anexo I.

▼ M3

4.4. Material gráfico que documenta la instalación del PEMS

Es preciso documentar con material gráfico (fotografías o vídeos) la instalación del PEMS en cada vehículo ensayado. Las fotografías deben presentarse en número y calidad suficientes para poder identificar el vehículo y evaluar si la instalación de la unidad principal del PEMS, el EFM, la antena GPS y la estación meteorológica sigue las recomendaciones de los fabricantes de los instrumentos y las buenas prácticas generales de los ensayos con PEMS.

▼ **M3***Apéndice 9***Certificado de conformidad del fabricante****Certificado de conformidad del fabricante con los requisitos de emisiones en condiciones reales de conducción**

(Fabricante):

(Dirección del fabricante):

Certifica que

los tipos de vehículos enumerados en el anexo del presente certificado cumplen los requisitos establecidos en el punto 2.1 del anexo IIIA del Reglamento (UE) 2017/1151 sobre las emisiones en condiciones reales de conducción respecto a todos los ensayos posibles de dichas emisiones que son conformes con los requisitos de dicho anexo.

Hecho en [..... (Lugar)]

El [..... (Fecha)]

.....

(Sello y firma del representante del fabricante)

Anexo:

- Lista de tipos de vehículos a los que se aplica el presente certificado
- Lista de valores máximos declarados de RDE correspondientes a cada tipo de vehículo y expresados en mg/km o en número de partículas suspendidas/km, según proceda, sin incluir el margen especificado en el punto 2.1.1 del anexo IIIA.

▼B

ANEXO IV

**DATOS DE EMISIONES EXIGIDOS EN LA HOMOLOGACIÓN DE
TIPO CON RESPECTO A LA APTITUD PARA LA CIRCULACIÓN**

*Apéndice 1***MEDICIÓN DE EMISIONES DE MONÓXIDO DE CARBONO A VELOCIDADES DE RALENTÍ DEL MOTOR****(ENSAYO DE TIPO 2)****1. INTRODUCCIÓN**

1.1. En el presente apéndice se describe el procedimiento para llevar a cabo el ensayo de tipo 2, en el que se miden las emisiones de monóxido de carbono a velocidades de ralentí del motor (normal y alta).

2. REQUISITOS GENERALES

2.1. Los requisitos generales serán los especificados en el punto 5.3.2 y en los puntos 5.3.7.1 a 5.3.7.6 del Reglamento n.º 83 de la CEPE, con la excepción descrita en el punto 2.2.

2.2. El cuadro contemplado en el punto 5.3.7.5 del Reglamento n.º 83 de la CEPE se entenderá como el cuadro correspondiente al ensayo de tipo 2 del punto 2.1 de la adenda del apéndice 4 del anexo I del presente Reglamento.

3. REQUISITOS TÉCNICOS

3.1. Los requisitos técnicos serán los especificados en el anexo 5 del Reglamento n.º 83 de la CEPE, con las excepciones descritas en los puntos 3.2 y 3.3.

3.2. Las especificaciones del combustible de referencia contempladas en el punto 2.1 del anexo 5 del Reglamento n.º 83 de la CEPE se entenderán hechas a las especificaciones apropiadas del combustible de referencia que figuran en el anexo IX del presente Reglamento.

3.3. La referencia hecha al ensayo de tipo I en el punto 2.2.1 del anexo 5 del Reglamento n.º 83 de la CEPE se entenderá hecha al ensayo de tipo 1 del anexo XXI del presente Reglamento.

▼ **B**

Apéndice 2

MEDICIÓN DE LA OPACIDAD DE LOS HUMOS

1. INTRODUCCIÓN

1.1. En el presente apéndice se describen los requisitos relativos a la medición de la opacidad de las emisiones de escape.

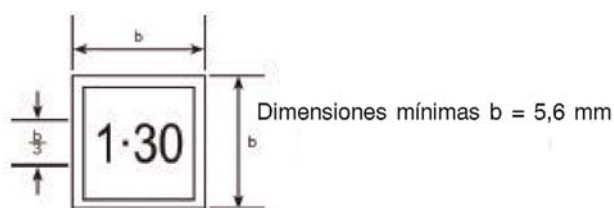
2. SÍMBOLO DEL COEFICIENTE DE ABSORCIÓN CORREGIDO

2.1. Todo vehículo que sea conforme con un tipo de vehículo al que se aplique este ensayo llevará el símbolo del coeficiente de absorción corregido. El símbolo consistirá en un rectángulo en cuyo interior figurará el valor que exprese en m^{-1} el coeficiente de absorción corregido obtenido, en el momento de la homologación, en el ensayo en aceleración libre. En el punto 4 se describe el método de ensayo.

2.2. El símbolo deberá ser claramente legible e indeleble. Se colocará en un lugar bien visible y de fácil acceso, que se especificará en la adenda del certificado de homologación de tipo que figura en el apéndice 4 del anexo I.

2.3. La figura IV.2.1 ofrece un ejemplo de este símbolo.

Figura IV.2.1



En este caso, el símbolo indica que el coeficiente de absorción corregido es $1,30 \text{ m}^{-1}$.

3. ESPECIFICACIONES Y ENSAYOS

3.1. Las especificaciones y los ensayos serán los establecidos en la parte III, punto 24, del Reglamento n.º 24 de la CEPE ⁽¹⁾, con la excepción a estos procedimientos que figura en el punto 3.2.

3.2. La referencia al anexo 2 que figura en el punto 24.1 del Reglamento n.º 24 de la CEPE se entenderá hecha al apéndice 4 del anexo I del presente Reglamento.

4. REQUISITOS TÉCNICOS

4.1. Los requisitos técnicos serán los especificados en los anexos 4, 5, 7, 8, 9 y 10 del Reglamento n.º 24 de la CEPE, con las excepciones descritas en los puntos 4.2, 4.3 y 4.4.

4.2. Ensayo a velocidades constantes del motor en la curva a plena carga

4.2.1. Las referencias al anexo 1 que figuran en el punto 3.1 del anexo 4 del Reglamento n.º 24 de la CEPE se entenderán hechas al apéndice 3 del anexo I del presente Reglamento.

4.2.2. La referencia al carburante de referencia del punto 3.2 del anexo 4 del Reglamento n.º 24 de la CEPE se entenderá hecha al combustible de referencia que figura en el anexo IX del presente Reglamento, adecuado a los límites de emisión con respecto a los cuales se esté homologando el vehículo.

⁽¹⁾ DO L 326 de 24.11.2006.

▼B**4.3. Ensayo en aceleración libre**

4.3.1. Las referencias al cuadro 2 del anexo 2 incluidas en el punto 2.2 del anexo 5 del Reglamento n.º 24 de la CEPE se entenderán hechas al cuadro que figura en el punto 2.4.2.1 del apéndice 4 del anexo I del presente Reglamento.

4.3.2. Las referencias al punto 7.3 del anexo 1 que figuran en el punto 2.3 del anexo 5 del Reglamento n.º 24 de la CEPE se entenderán hechas al apéndice 3 del anexo I del presente Reglamento.

4.4. Método «CEPE» para la medición de la potencia neta de los motores de encendido por compresión

4.4.1. Las referencias hechas en el punto 7 del anexo 10 del Reglamento n.º 24 de la CEPE al «apéndice del presente anexo» y en los puntos 7 y 8 del anexo 10 del citado Reglamento al «anexo 1» se entenderán hechas al apéndice 3 del anexo I del presente Reglamento.

▼B*ANEXO V***VERIFICACIÓN DE LAS EMISIONES DE GASES DEL CÁRTER
(ENSAYO DE TIPO 3)****1. INTRODUCCIÓN**

1.1. El presente anexo describe el procedimiento para llevar a cabo el ensayo de tipo 3, en el que se verifican las emisiones de gases del cárter, según se describe en el punto 5.3.3 del Reglamento n.º 83 de la CEPE.

2. REQUISITOS GENERALES

2.1. Los requisitos generales para llevar a cabo el ensayo de tipo 3 serán los especificados en los puntos 1 y 2 del anexo 6 del Reglamento n.º 83 de la CEPE, con las excepciones que figuran a continuación en los puntos 2.2 y 2.3.

2.2. La referencia al ensayo de tipo I del punto 2.1 del anexo 6 del Reglamento n.º 83 de la CEPE se entenderá hecha al ensayo de tipo 1 del anexo XXI del presente Reglamento.

▼M3

2.3. Los coeficientes de resistencia al avance en carretera utilizados serán los correspondientes al vehículo «Low» (VL). Si no existe VL, se utilizará la resistencia al avance en carretera de VH. VL y VH se definen en el punto 4.2.1.1.2 del subanexo 4 del anexo XXI. Como alternativa, el fabricante podrá optar por utilizar resistencias al avance en carretera que hayan sido definidas con arreglo a las disposiciones del apéndice 7 del anexo 4 *bis* del Reglamento n.º 83 de la CEPE para un vehículo incluido en la familia de interpolación.

▼B**3. REQUISITOS TÉCNICOS**

3.1. Serán de aplicación los requisitos técnicos establecidos en los puntos 3 a 6 del anexo 6 del Reglamento n.º 83 de la CEPE, salvo lo establecido a continuación en el punto 3.2.

3.2. Las referencias al ensayo de tipo I del punto 3.2 del anexo 6 del Reglamento n.º 83 de la CEPE se entenderán hechas al ensayo de tipo 1 del anexo XXI del presente Reglamento.

▼ **M3***ANEXO VI***DETERMINACIÓN DE LAS EMISIONES DE EVAPORACIÓN**

(ENSAYO DE TIPO 4)

1. Introducción

El presente anexo presenta el método para determinar los niveles de emisiones de evaporación de los vehículos ligeros de una manera repetible y reproducible que sea representativa del funcionamiento del vehículo en condiciones reales.

2. Reservado**3. Definiciones**

A efectos del presente anexo, se aplicarán las definiciones siguientes:

3.1. Equipo de ensayo

3.1.1. «Exactitud»: diferencia entre un valor medido y un valor de referencia relacionable con un patrón nacional, indicativa de la corrección de un resultado.

3.1.2. «Calibración»: proceso de establecimiento de la respuesta de un sistema de medición, de manera que su resultado concuerde con una serie de señales de referencia.

3.2. Vehículos eléctricos híbridos

3.2.1. «Condición de funcionamiento de consumo de carga»: condición de funcionamiento en la que la energía almacenada en el sistema de almacenamiento de energía eléctrica recargable (REESS, *rechargeable electric energy storage system*) puede fluctuar, pero, en promedio, disminuye mientras se conduce el vehículo hasta la transición al funcionamiento en mantenimiento de carga.

3.2.2. «Condición de funcionamiento de mantenimiento de carga»: condición de funcionamiento en la que la energía almacenada en el REESS puede fluctuar, pero, en promedio, se mantiene a un nivel neutro de equilibrio de carga mientras se conduce el vehículo.

3.2.3. «Vehículo eléctrico híbrido sin carga exterior» (VEH-SCE): vehículo eléctrico híbrido que no puede cargarse desde una fuente externa.

3.2.4. «Vehículo eléctrico híbrido con carga exterior» (VEH-CCE): vehículo eléctrico híbrido que puede cargarse desde una fuente externa.

3.2.5. «Vehículo eléctrico híbrido» (VEH): vehículo híbrido en el que uno de los convertidores de la energía de propulsión es una máquina eléctrica.

3.2.6. «Vehículo híbrido» (VH): vehículo equipado con un tren de potencia que contiene por lo menos dos categorías diferentes de convertidores de la energía de propulsión y por lo menos dos categorías diferentes de sistemas de almacenamiento de la energía de propulsión.

▼ M3

- 3.3. Emisiones de evaporación
- 3.3.1. «Sistema de depósito de combustible»: conjunto de dispositivos que permiten almacenar el combustible, compuesto por el depósito de combustible, el sistema de llenado, el tapón del depósito y la bomba de combustible, si está instalada en o sobre el depósito de combustible.
- 3.3.2. «Sistema de combustible»: conjunto de componentes que almacenan o transportan el combustible a bordo del vehículo, compuesto por el sistema de depósito de combustible, todos los conductos de combustible y de vapor, las bombas de combustible no instaladas en o sobre el depósito y el filtro de carbón activo.
- 3.3.3. «Capacidad de trabajo de butano» (BWC): masa de butano que un filtro es capaz de adsorber.
- 3.3.4. «*BWC300*»: la capacidad de trabajo de butano después de 300 ciclos de envejecimiento con combustible.
- 3.3.5. «Factor de permeabilidad» (PF): factor determinado en función de las pérdidas de hidrocarburos durante un período de tiempo y utilizado para determinar las emisiones de evaporación finales.
- 3.3.6. «Depósito monocapa no metálico»: depósito de combustible fabricado con una única capa de material no metálico, incluidos los materiales fluorados/sulfonados.
- 3.3.7. «Depósito multicapa»: depósito de combustible fabricado con al menos dos capas de materiales diferentes, uno de los cuales es impermeable a los hidrocarburos.
- 3.3.8. «Sistema de depósito de combustible sellado»: sistema de depósito de combustible en el que los vapores del combustible no se purgan durante el estacionamiento en el ciclo diurno de 24 horas definido en el apéndice 2 del anexo 7 del Reglamento n.º 83 de la CEPE cuando se lleva a cabo con un combustible de referencia definido en la sección A.1 del anexo IX del presente Reglamento.
- 3.3.9. «Emisiones de evaporación»: en el contexto del presente Reglamento, los vapores de hidrocarburos que se liberan del sistema de combustible de un vehículo de motor durante el estacionamiento e inmediatamente antes de rellenar un depósito de combustible sellado.
- 3.3.10. «Vehículo monocombustible de gas»: vehículo monocombustible que funciona principalmente con gas licuado de petróleo, gas natural / biometano o hidrógeno, pero que también puede estar equipado con un sistema de gasolina para casos de emergencia o solo para el arranque, y cuyo depósito de gasolina no contiene más de 15 litros.
- 3.3.11. «Pérdida por bocanada de despresurización»: purga de hidrocarburos procedente de la liberación de presión de un sistema de depósito de combustible sellado exclusivamente a través de la unidad de almacenamiento de vapor permitida por el sistema.
- 3.3.12. «Rebosamiento de la pérdida por bocanada de despresurización»: hidrocarburos de la pérdida por bocanada de despresurización que pasan por la unidad de almacenamiento de vapor durante la despresurización.

▼ **M3**

- 3.3.13. «Presión de liberación del depósito de combustible»: valor mínimo de la presión a la que el sistema de depósito de combustible sellado comienza a purgar en respuesta únicamente a la presión en el interior del depósito.
- 3.3.14. «Filtro auxiliar»: filtro utilizado para medir el rebosamiento de la pérdida por bocanada de despresurización.
- 3.3.15. «Saturación de 2 gramos»: saturación que se considera alcanzada cuando la cantidad acumulada de hidrocarburos emitidos desde el filtro de carbón activo es igual a 2 gramos.

4. Abreviaciones

Abreviaciones generales

BWC	<i>Butane working capacity</i> = Capacidad de trabajo de butano
PF	<i>Permeability factor</i> = factor de permeabilidad
APF	<i>Assigned permeability factor</i> = factor de permeabilidad asignado
VEH-CCE	Vehículo eléctrico híbrido con carga exterior
VEH-SCE	Vehículo eléctrico híbrido sin carga exterior
WLTC	<i>Worldwide light-duty test cycle</i> = Ciclo de Ensayo de Vehículos Ligeros Mundial
REESS	<i>Rechargeable electric energy storage system</i> = Sistema de almacenamiento de energía eléctrica recargable

5. Requisitos generales

- 5.1. El vehículo y aquellos de sus componentes que puedan influir en las emisiones de evaporación deberán diseñarse, fabricarse y montarse de manera que el vehículo, en su utilización normal y en condiciones normales de uso tales como humedad, lluvia, nieve, calor, frío, arena, suciedad, vibraciones, desgaste, etc., cumpla las disposiciones del presente Reglamento durante su vida útil.
- 5.1.1. Se incluye en este sentido la seguridad de todos los tubos flexibles, juntas y conexiones utilizados en los sistemas de control de las emisiones de evaporación.
- 5.1.2. En el caso de los vehículos con sistema de depósito de combustible sellado, ello conllevará asimismo la presencia de un sistema que, justo antes del repostaje, libere la presión del depósito exclusivamente a través de una unidad de almacenamiento de vapor cuya única función sea almacenar el vapor del combustible. Esta vía de purga será también la única utilizada cuando la presión del depósito exceda de su presión de trabajo segura.
- 5.2. El vehículo de ensayo se seleccionará de acuerdo con el punto 5.5.2.
- 5.3. Condición de ensayo del vehículo
- 5.3.1. Los tipos y las cantidades de lubricantes y de refrigerante para los ensayos de emisiones serán los especificados por el fabricante para el funcionamiento normal del vehículo.
- 5.3.2. El tipo de combustible para los ensayos será el especificado en la sección A.1 del anexo IX.

▼ **M3**

5.3.3. Todos los sistemas de control de las emisiones de evaporación deberán estar en estado de funcionamiento.

5.3.4. Está prohibido utilizar dispositivos de desactivación, según lo dispuesto en el artículo 5, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 715/2007.

5.4. Disposiciones relativas a la seguridad del sistema electrónico

5.4.1. Las disposiciones relativas a la seguridad del sistema electrónico serán las especificadas en el punto 2.3 del anexo I.

5.5. Familia de emisiones de evaporación

5.5.1. Solo podrán formar parte de la misma familia de emisiones de evaporación los vehículos que sean idénticos con respecto a las características enumeradas en las letras a), c) y d), técnicamente equivalentes con respecto a las características enumeradas en la letra b) y similares o, en su caso, conformes con la tolerancia establecida con respecto a las características enumeradas en las letras e) y f):

- a) material y construcción del sistema de depósito de combustible;
- b) material de los tubos flexibles de vapor, material de los conductos de combustible y técnica de conexión;
- c) sistema de depósito sellado o no sellado;
- d) ajuste de la válvula de descarga del depósito de combustible (entrada y salida de aire);
- e) capacidad de trabajo de butano (BWC300) del filtro en un margen del 10 % del valor más alto (en el caso de filtros con el mismo tipo de carbón vegetal, el volumen de carbón vegetal deberá estar en un margen del 10 % de aquel para el que se determinó la BWC300);
- f) sistema de control de purga (por ejemplo, tipo de válvula o estrategia de control de purga).

5.5.2. El vehículo se considerará el caso más desfavorable de emisiones de evaporación y se utilizará para los ensayos si, dentro de la familia, es el que presenta la mayor relación de capacidad del depósito de combustible respecto de la capacidad de trabajo de butano del filtro. La selección del vehículo se acordará de antemano con la autoridad de homologación.

5.5.3. La utilización de una calibración, una configuración o un *hardware* innovadores en relación con el sistema de control de las emisiones de evaporación colocará al vehículo en una familia diferente.

5.5.4. Identificador de la familia de emisiones de evaporación

A cada una de las familias de emisiones de evaporación definidas en el punto 5.5.1 se le atribuirá un identificador único conforme al siguiente formato:

EV-nnnnnnnnnnnnnn-WMI-x

donde:

nnnnnnnnnnnnnn es una cadena con un máximo de 15 caracteres, que han de ser de 0 a 9 y de A a Z, así como el guion bajo «_».

▼ M3

WMI (*world manufacturer identifier* = identificador mundial de fabricantes) es un código que identifica de manera única al fabricante y que se define en la norma ISO 3780:2009.

x se ajustará en «1» o «0» conforme a las siguientes disposiciones:

- a) Con el acuerdo de la autoridad de homologación y el propietario del WMI, el número se ajustará en «1» si se define una familia de vehículos con el fin de abarcar vehículos de:
 - i) un solo fabricante con un solo código WMI,
 - ii) un fabricante con varios códigos WMI, pero solo en los casos en que debe utilizarse un único código WMI,
 - iii) más de un fabricante, pero solo en los casos en que debe utilizarse un único código WMI.

En los casos i), ii) y iii), el código identificador de la familia se compondrá de una única cadena de n caracteres y un único código WMI seguido de «1».

- b) Con el acuerdo de la autoridad de homologación, el número se ajustará en «0» en caso de que una familia de vehículos se defina sobre la base de los mismos criterios que la correspondiente familia de vehículos definida conforme a la letra a), pero el fabricante elija utilizar un WMI distinto. En este caso, el código identificador de la familia se compondrá de la misma cadena de n caracteres determinada para la familia de vehículos definida conforme a la letra a) y de un único código WMI que será distinto de cualquiera de los códigos WMI utilizados en el caso a), seguido de «0».

- 5.6. La autoridad de homologación no concederá la homologación de tipo si la información proporcionada no es suficiente para demostrar que las emisiones de evaporación se limitan efectivamente durante el uso normal del vehículo.

6. Requisitos de rendimiento

6.1. Valores límite

El valor límite será el especificado en el cuadro 3 del anexo I del Reglamento (CE) n.º 715/2007.

▼ **M3***Apéndice 1***Procedimientos y condiciones del ensayo de tipo 4****1. Introducción**

En este anexo se describe el procedimiento del ensayo de tipo 4, en el que se determinan las emisiones de evaporación de los vehículos.

2. Requisitos técnicos

2.1. El procedimiento incluye el ensayo de emisiones de evaporación y dos ensayos adicionales, uno para envejecer los filtros de carbón, según lo descrito en el punto 5.1 del presente apéndice, y otro relativo a la permeabilidad del sistema de depósito de combustible, según lo descrito en el punto 5.2 del presente apéndice. En el ensayo de emisiones de evaporación (figura VI.4) se determinan las emisiones de evaporación de hidrocarburos derivadas de las fluctuaciones de la temperatura diurna y de las estabilizaciones en caliente durante el estacionamiento.

2.2. Si el sistema de combustible contiene más de un filtro de carbón, todas las referencias hechas en el presente anexo al «filtro» serán aplicables a cada filtro.

3. Vehículo

El vehículo deberá encontrarse en buenas condiciones mecánicas, haber sido sometido a rodaje y haber recorrido como mínimo 3 000 km antes del ensayo. A los efectos de la determinación de las emisiones de evaporación, se incluirán en todas las actas de ensayo pertinentes el kilometraje y la edad del vehículo utilizado para la certificación. El sistema de control de las emisiones de evaporación deberá estar conectado y funcionar correctamente durante el período de rodaje. Deberá utilizarse un filtro de carbón envejecido siguiendo el procedimiento descrito en el punto 5.1 del presente apéndice.

4. Equipo de ensayo**4.1. Dinamómetro de chasis**

El dinamómetro de chasis deberá cumplir los requisitos del punto 2 del subanexo 5 del anexo XXI.

4.2. Recinto para la medición de las emisiones de evaporación

El recinto para la medición de las emisiones de evaporación deberá cumplir los requisitos del punto 4.2 del anexo 7 del Reglamento n.º 83 de la CEPE.

4.3. Sistemas analíticos

Los sistemas analíticos deberán cumplir los requisitos del punto 4.3 del anexo 7 del Reglamento n.º 83 de la CEPE. No será obligatorio medir continuamente los hidrocarburos, a menos que se utilice el tipo de recinto de volumen fijo.

4.4. Sistema de registro de la temperatura

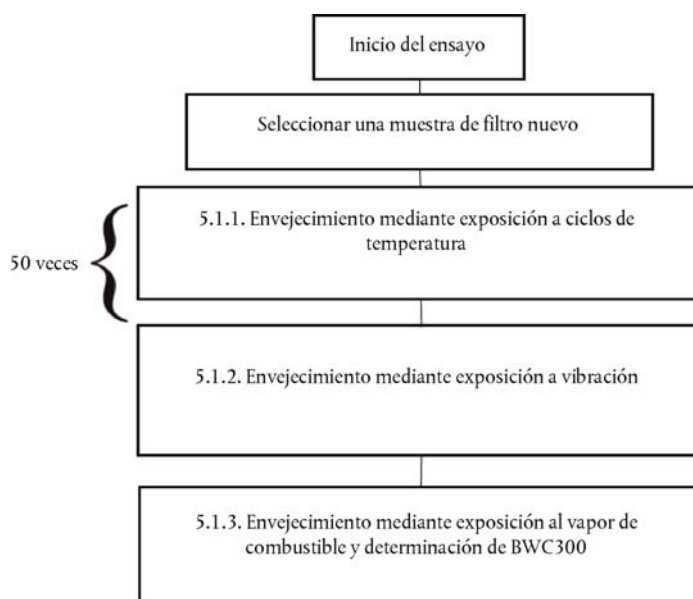
El registro de la temperatura deberá cumplir los requisitos del punto 4.5 del anexo 7 del Reglamento n.º 83 de la CEPE.

▼ M3

- 4.5. Sistema de registro de la presión
- El registro de la presión deberá cumplir los requisitos del punto 4.6 del anexo 7 del Reglamento n.º 83 de la CEPE, excepción hecha de la exactitud y la resolución del sistema de registro de la presión definidas en el punto 4.6.2 de dicho anexo, que deberán ser:
- a) Exactitud: $\pm 0,3$ kPa
- b) Resolución: 0,025 kPa
- 4.6. Ventiladores
- Los ventiladores deberán cumplir los requisitos del punto 4.7 del anexo 7 del Reglamento n.º 83 de la CEPE, excepción hecha de la capacidad de los soplantes, que deberá ser de 0,1 a 0,5 m³/segundo en lugar de 0,1 a 0,5 m³/minuto.
- 4.7. Gases de calibración
- Los gases deberán cumplir los requisitos del punto 4.8 del anexo 7 del Reglamento n.º 83 de la CEPE.
- 4.8. Equipo adicional
- El equipo adicional deberá cumplir los requisitos del punto 4.9 del anexo 7 del Reglamento n.º 83 de la CEPE.
- 4.9. Filtro auxiliar
- Conviene que el filtro auxiliar sea idéntico al filtro principal, pero no necesariamente ha de ser envejecido. El tubo de conexión al filtro del vehículo deberá ser lo más corto posible. El filtro auxiliar deberá purgarse completamente con aire seco antes de cargarse.
- 4.10. Balanza de pesaje del filtro
- La balanza de pesaje del filtro deberá tener una exactitud de $\pm 0,02$ g.
5. **Procedimiento para el envejecimiento del filtro en banco y la determinación de PF**
- 5.1. Envejecimiento del filtro en banco
- Antes de realizar las secuencias de pérdidas por estabilización en caliente y de pérdidas diurnas, deberá envejecerse el filtro siguiendo el procedimiento expuesto en la figura VI.1.

▼ **M3**

Figura VI.1

Procedimiento de envejecimiento del filtro en banco

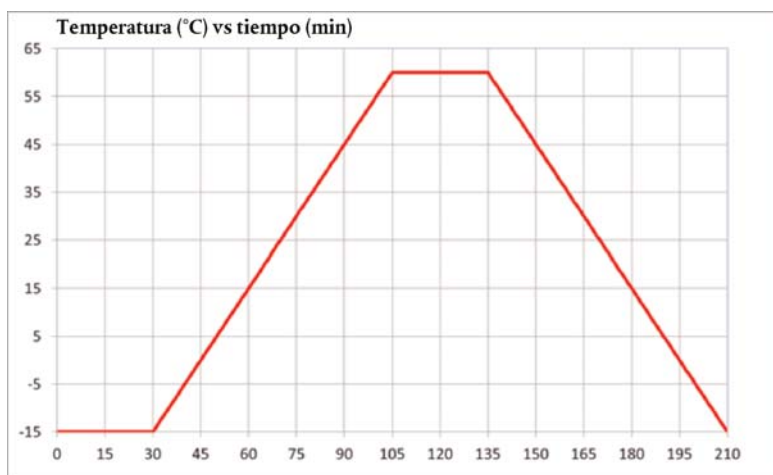
5.1.1. Envejecimiento mediante exposición a ciclos de temperatura

El filtro se someterá a ciclos de temperaturas comprendidas entre -15 °C y 60 °C en un recinto de temperatura específico, con 30 minutos de estabilización a -15 °C y a 60 °C . Cada ciclo durará 210 minutos (véase la figura VI.2).

El gradiente de temperatura se acercará lo más posible a 1 °C/min . No deberá atravesar el filtro ningún flujo de aire forzado.

El ciclo deberá repetirse 50 veces consecutivas. Este procedimiento durará en total 175 horas.

Figura VI.2

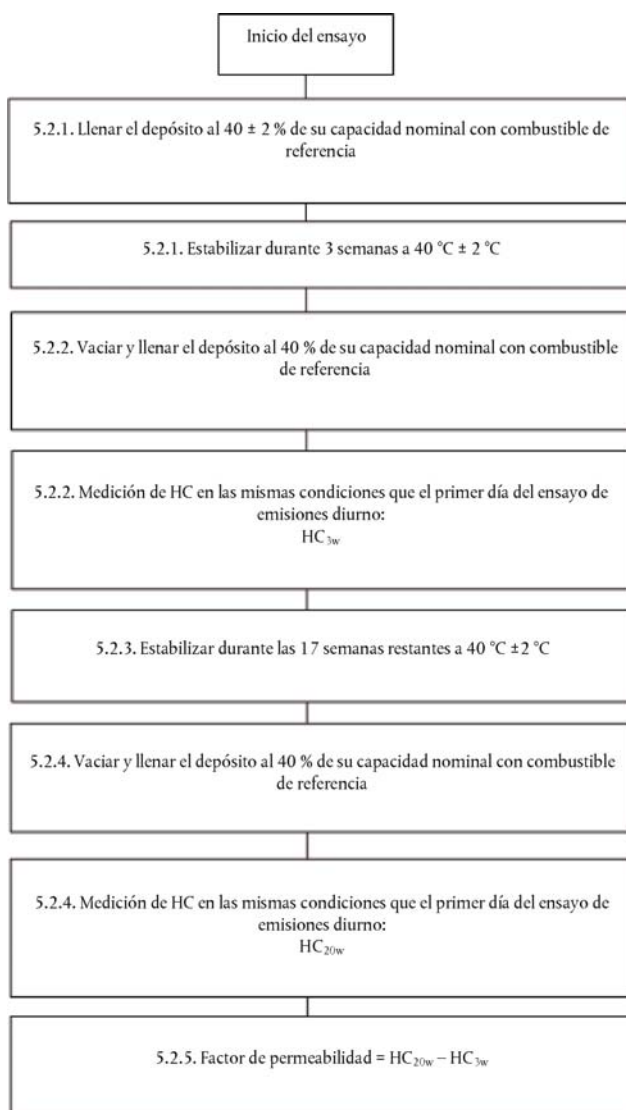
Ciclo de acondicionamiento térmico

▼ M3

- 5.1.2. Envejecimiento mediante exposición a vibración
- Después del procedimiento de envejecimiento por temperatura, el filtro se agitará verticalmente montado con la misma orientación que en el vehículo con un total de Grms > 1,5 m/s² y una frecuencia de 30 ± 10 Hz. El ensayo durará 12 horas.
- 5.1.3. Envejecimiento mediante exposición al vapor de combustible y determinación de BWC300
- 5.1.3.1. El envejecimiento consistirá en cargas repetidas con vapor de combustible y purgas con aire de laboratorio.
- 5.1.3.1.1. Tras el envejecimiento por temperatura y vibración, el filtro seguirá envejeciéndose con una mezcla de combustible comercial según lo especificado en el punto 5.1.3.1.1.1 del presente apéndice y nitrógeno o aire con un volumen de vapor de combustible de 50 ± 15 %. La tasa de llenado con vapor de combustible será de 60 ± 20 g/h.
- El filtro se cargará hasta la saturación de 2 gramos. Como alternativa, la carga se considerará terminada cuando la concentración de hidrocarburos en la salida de ventilación alcance 3 000 ppm.
- 5.1.3.1.1.1. El combustible comercial que se utilice para este ensayo deberá cumplir los mismos requisitos que el combustible de referencia con respecto a:
- a) densidad a 15 °C;
 - b) presión de vapor;
 - c) destilación (70 °C, 100 °C, 150 °C);
 - d) análisis de hidrocarburos (solo olefinas, compuestos aromáticos y benceno);
 - e) contenido de oxígeno;
 - f) contenido de etanol.
- 5.1.3.1.2. El filtro deberá purgarse entre 5 y 60 minutos después de la carga con 25 ± 5 litros por minuto de aire del laboratorio de emisiones hasta que se alcancen 300 intercambios de volúmenes de lecho.
- 5.1.3.1.3. Los procedimientos expuestos en los puntos 5.1.3.1.1 y 5.1.3.1.2 del presente apéndice se repetirán 300 veces, tras lo cual se considerará que el filtro está estabilizado.
- 5.1.3.1.4. El procedimiento para medir la capacidad de trabajo de butano (BWC) con respecto a la familia de emisiones de evaporación del punto 5.5 consistirá en lo siguiente:
- a) El filtro estabilizado se cargará hasta la saturación de 2 gramos y a continuación se purgará como mínimo 5 veces. La carga se efectuará con una mezcla compuesta por un 50 % de butano y un 50 % de nitrógeno en volumen, a razón de 40 gramos de butano por hora.
 - b) La purga se realizará conforme al punto 5.1.3.1.2 del presente apéndice.
 - c) La BWC deberá incluirse en todas las actas de ensayo pertinentes después de cada carga.

▼ **M3**

- d) La BWC300 se calculará como la media de las 5 últimas BWC.
- 5.1.3.2. Si un proveedor suministra un filtro envejecido, el fabricante deberá informar a la autoridad de homologación antes del proceso de envejecimiento, a fin de que pueda presenciar cualquier parte de ese proceso en las instalaciones del proveedor.
- 5.1.3.3. El fabricante presentará a la autoridad de homologación un acta de ensayo que contenga, como mínimo, los siguientes elementos:
- tipo de carbón activo;
 - tasa de carga;
 - especificaciones del combustible.
- 5.2. Determinación del PF del sistema de depósito de combustible (véase la figura VI.3)

*Figura VI.3***Determinación del PF**

▼ **M3**

5.2.1. Se seleccionará el sistema de depósito de combustible representativo de una familia, y se montará en un soporte con una orientación similar a la que adopte en el vehículo. El depósito se llenará al $40 \pm 2\%$ de su capacidad nominal con combustible de referencia a una temperatura de $18\text{ °C} \pm 2\text{ °C}$. El soporte con el sistema de depósito de combustible se colocará en una sala a una temperatura controlada de $40\text{ °C} \pm 2\text{ °C}$ durante 3 semanas.

5.2.2. Al final de la tercera semana, el depósito se vaciará y se llenará de nuevo con combustible de referencia a una temperatura de $18\text{ °C} \pm 2\text{ °C}$, al $40 \pm 2\%$ de su capacidad nominal.

En un espacio de 6 a 36 horas, el soporte con el sistema de depósito de combustible se colocará en un recinto. Las últimas 6 horas de este período transcurrirán a una temperatura ambiente de $20\text{ °C} \pm 2\text{ °C}$. En el recinto se llevará a cabo un procedimiento diurno durante el primer período de 24 horas del procedimiento descrito en el punto 6.5.9 del presente apéndice. El vapor de combustible presente en el depósito se purgará al exterior del recinto para descartar la posibilidad de que las emisiones de purga del depósito se contabilicen como permeación. Se medirán las emisiones de HC y el valor se incluirá en todas las actas de ensayo pertinentes como $\text{HC}_{3\text{W}}$.

5.2.3. El soporte con el sistema de depósito de combustible volverá a colocarse en una sala a una temperatura controlada de $40\text{ °C} \pm 2\text{ °C}$ durante las 17 semanas restantes.

5.2.4. Al final de la decimoséptima semana, el depósito se vaciará y se llenará de nuevo con combustible de referencia a una temperatura de $18\text{ °C} \pm 2\text{ °C}$, al $40 \pm 2\%$ de su capacidad nominal.

En un espacio de 6 a 36 horas, el soporte con el sistema de depósito de combustible se colocará en un recinto. Las últimas 6 horas de este período transcurrirán a una temperatura ambiente de $20\text{ °C} \pm 2\text{ °C}$. En el recinto se llevará a cabo un procedimiento diurno durante un primer período de 24 horas del procedimiento descrito conforme al punto 6.5.9 del presente apéndice. El sistema de depósito de combustible se purgará al exterior del recinto para descartar la posibilidad de que las emisiones de purga del depósito se contabilicen como permeación. Se medirán las emisiones de HC y el valor se incluirá en todas las actas de ensayo pertinentes, en este caso como $\text{HC}_{20\text{W}}$.

5.2.5. El PF es la diferencia entre $\text{HC}_{20\text{W}}$ y $\text{HC}_{3\text{W}}$ en $\text{g}/24\text{h}$, calculada con tres dígitos significativos por medio de la siguiente ecuación:

$$\text{PF} = \text{HC}_{20\text{W}} - \text{HC}_{3\text{W}}$$

5.2.6. Si el PF viene determinado por un proveedor, el fabricante del vehículo deberá informar de antemano de la determinación a la autoridad de homologación para permitir una comprobación presencial en las instalaciones del proveedor.

5.2.7. El fabricante presentará a la autoridad de homologación un acta de ensayo que contenga, como mínimo, lo siguiente:

- a) una descripción completa del sistema de depósito de combustible sometido a ensayo, con información sobre el tipo de depósito ensayado, si es metálico, monocapa o metálico o multicapa, y sobre los tipos de materiales utilizados para el depósito y las demás partes del sistema de depósito de combustible;

▼ **M3**

- b) las temperaturas semanales medias a las que se realizó el envejecimiento;
- c) los HC medidos en la semana 3 (HC_{3w});
- d) los HC medidos en la semana 20 (HC_{20 w});
- e) el factor de permeabilidad resultante (PF).

5.2.8. Como alternativa a los puntos 5.2.1 a 5.2.7 del presente apéndice, el fabricante que utilice depósitos multicapa o depósitos metálicos podrá decidir utilizar un factor de permeabilidad asignado (APF) en lugar de seguir todo el procedimiento de medición expuesto anteriormente:

$$\text{APF de depósito multicapa/metálico} = 120 \text{ mg/24h}$$

Si el fabricante decide utilizar el APF, deberá presentar a la autoridad de homologación una declaración en la que especifique claramente el tipo de depósito, así como una declaración del tipo de materiales utilizados.

6. Procedimiento de ensayo para la medición de las pérdidas por estabilización en caliente y las pérdidas diurnas

6.1. Preparación del vehículo

El vehículo se preparará con arreglo a los puntos 5.1.1 y 5.1.2 del anexo 7 del Reglamento n.º 83 de la CEPE. A petición del fabricante y con la aprobación de la autoridad de homologación, las fuentes de emisión de fondo distintas del combustible (por ejemplo, pintura, adhesivos, plásticos, conductos de combustible o vapor, neumáticos y otros componentes de caucho o polímeros) podrán reducirse antes del ensayo a los niveles de fondo típicos de los vehículos (por ejemplo, vulcanizado de neumáticos a temperaturas de 50 °C o más altas durante períodos adecuados, acabado en horno del vehículo o retirada del líquido limpiaparabrisas).

En el caso de un sistema de depósito de combustible sellado, los filtros del vehículo deberán instalarse de manera que sea fácil acceder a ellos y conectarlos o desconectarlos.

6.2. Selección de modos y prescripciones sobre el cambio de marchas

6.2.1. Con respecto a los vehículos con transmisión de cambio manual, serán de aplicación las prescripciones sobre el cambio de marchas especificadas en el subanexo 2 del anexo XXI.

6.2.2. En el caso de vehículos ICE puros, el modo se seleccionará con arreglo al subanexo 6 del anexo XXI.

6.2.3. En el caso de VEH-SCE y VEH-CCE, el modo se seleccionará con arreglo al apéndice 6 del subanexo 8 del anexo XXI.

6.2.4. A petición de la autoridad de homologación, el modo seleccionado podrá ser diferente del indicado en los puntos 6.2.2 y 6.2.3 del presente apéndice.

▼ M3

6.3. Condiciones de ensayo

Los ensayos incluidos en el presente anexo se llevarán a cabo en las condiciones de ensayo específicas del vehículo H de la familia de interpolación con la mayor demanda de energía del ciclo de todas las familias de interpolación incluidas en la familia de emisiones de evaporación de que se trate.

Alternativamente, a petición de la autoridad de homologación, podrá utilizarse para el ensayo cualquier energía del ciclo que sea representativa de un vehículo de la familia.

6.4. Desarrollo del procedimiento de ensayo

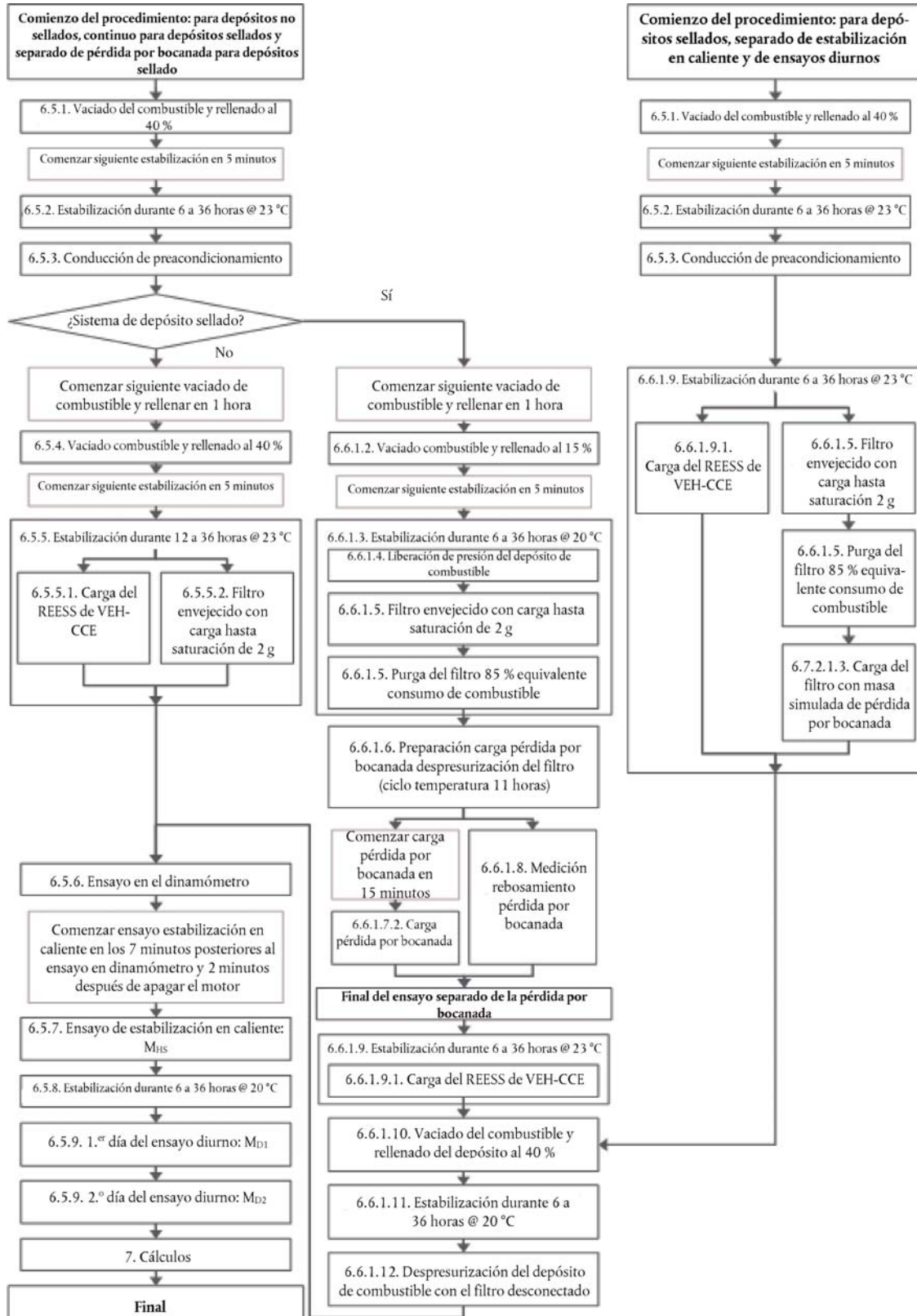
El procedimiento de ensayo para sistemas de depósito sellado y de depósito no sellado se desarrollará conforme al diagrama de flujo de la figura VI.4.

Los sistemas de depósito de combustible sellado se ensayarán conforme a dos opciones posibles. Una de ellas es ensayar el vehículo con un procedimiento continuo. La otra, denominada el procedimiento separado, consiste en ensayar el vehículo con dos procedimientos separados que permitirán repetir el ensayo de dinamómetro y los ensayos diurnos sin repetir el ensayo de rebosamiento de la pérdida por bocanada de despresurización del depósito ni la medición de la pérdida por bocanada de despresurización.

▼ M3

Figura VI.4

Diagramas de flujo del procedimiento de ensayo



▼ **M3**

6.5. Procedimiento de ensayo continuo para sistemas de depósito de combustible no sellado

6.5.1. Vaciado y rellenado de combustible

Se vaciará el depósito de combustible del vehículo. Esta operación se realizará sin que se purguen ni se carguen de manera anormal los dispositivos de control de las emisiones de evaporación instalados en el vehículo. Para ello basta, en general, con retirar el tapón del depósito de combustible. El depósito de combustible se llenará de nuevo con combustible de referencia a una temperatura de $18\text{ °C} \pm 2\text{ °C}$, al $40 \pm 2\%$ de su capacidad nominal.

6.5.2. Estabilización

En el plazo de 5 minutos tras completar el vaciado y el rellenado de combustible, el vehículo se estabilizará durante como mínimo 6 horas y como máximo 36 horas a $23\text{ °C} \pm 3\text{ °C}$.

6.5.3. Conducción de preconditionamiento

El vehículo se colocará en un dinamómetro de chasis y se conducirá en las siguientes fases del ciclo descrito en el subanexo I del anexo XXI:

a) Para vehículos de la clase 1: low, medium, low, low, medium, low

b) Para vehículos de las clases 2 y 3: low, medium, high, medium.

Para los VEH-CCE, la conducción de preconditionamiento se realizará en la condición de funcionamiento de mantenimiento de carga a tenor del punto 3.3.6 del anexo XXI. A petición de la autoridad de homologación, podrá utilizarse cualquier otro modo.

6.5.4. Vaciado y rellenado de combustible

En la hora siguiente a la conducción de preconditionamiento, deberá vaciarse el depósito de combustible del vehículo. Esta operación se realizará sin que se purguen ni se carguen de manera anormal los dispositivos de control de las emisiones de evaporación instalados en el vehículo. Para ello basta, en general, con retirar el tapón del depósito de combustible. El depósito de combustible se llenará de nuevo con combustible de ensayo a una temperatura de $18\text{ °C} \pm 2\text{ °C}$, al $40 \pm 2\%$ de su capacidad nominal.

6.5.5. Estabilización

En el plazo de 5 minutos tras completar el vaciado y el rellenado de combustible, el vehículo se estacionará durante como mínimo 12 horas y como máximo 36 horas a $23\text{ °C} \pm 3\text{ °C}$.

Durante la estabilización, los procedimientos descritos en los puntos 6.5.5.1 y 6.5.5.2 podrán llevarse a cabo, o bien en ese orden, primero el punto 6.5.5.1 y luego el punto 6.5.5.2, o bien en orden inverso, primero el punto 6.5.5.2 y luego el punto 6.5.5.1. Asimismo, los procedimientos descritos en los puntos 6.5.5.1 y 6.5.5.2 podrán llevarse a cabo simultáneamente.

6.5.5.1. Carga del REESS

En el caso de los VEH-CCE, el REESS se cargará plenamente conforme a los requisitos de carga del punto 2.2.3 del apéndice 4 del subanexo 8 del anexo XXI.

▼ M3

6.5.5.2. Carga del filtro

El filtro envejecido según la secuencia descrita en el punto 5.1 del presente apéndice se cargará hasta la saturación de 2 gramos siguiendo el procedimiento descrito en el punto 5.1.4 del anexo 7 del Reglamento n.º83 de la CEPE.

6.5.6. Ensayo en el dinamómetro

El vehículo de ensayo se colocará empujándolo en un dinamómetro y se conducirá en los ciclos descritos en el punto 6.5.3, letras a) o b), del presente apéndice. El VEH-CCE funcionará en la condición de funcionamiento de consumo de carga. Después se apagará el motor. Mientras esté funcionando el vehículo podrán muestrearse las emisiones de evaporación, y los resultados podrán utilizarse a efectos de la homologación de tipo respecto de las emisiones de evaporación y el consumo de combustible si el funcionamiento cumple los requisitos del subanexo 6 o el subanexo 8 del anexo XXI.

6.5.7. Ensayo de emisiones de evaporación por estabilización en caliente

En los 7 minutos siguientes al ensayo en dinamómetro y en los 2 minutos siguientes al apagado del motor se realizará el ensayo de emisiones de evaporación por estabilización en caliente de acuerdo con el punto 5.5 del anexo 7 del Reglamento n.º 83 de la CEPE. Las pérdidas por estabilización en caliente se calcularán con arreglo al punto 7.1 del presente apéndice y se incluirán como M_{HS} en todas las actas de ensayo pertinentes.

6.5.8. Estabilización

Tras el ensayo de emisiones de evaporación por estabilización en caliente, se estabilizará el vehículo de ensayo durante no menos de 6 horas y no más de 36 horas entre el final del ensayo de estabilización en caliente y el comienzo del ensayo de emisiones diurno. Durante al menos las 6 últimas horas de este período, el vehículo se estabilizará a 20 ± 2 °C.

6.5.9. Ensayos diurnos

6.5.9.1. El vehículo de ensayo se someterá a dos ciclos de temperatura ambiente con arreglo al perfil especificado para el ensayo de emisiones diurno del apéndice 2 del anexo 7 del Reglamento n.º 83 de la CEPE con una desviación máxima de ± 2 °C en cualquier momento. La desviación media de temperatura respecto del perfil, calculada con el valor absoluto de cada desviación medida, no deberá exceder de ± 1 °C. La temperatura ambiente deberá medirse como mínimo cada minuto e incluirse en todas las hojas de ensayo pertinentes. El ciclo de temperatura comenzará cuando el tiempo $T_{start} = 0$, según se especifica en el punto 6.5.9.6 del presente apéndice.

6.5.9.2. El recinto deberá purgarse durante varios minutos inmediatamente antes del ensayo, hasta que se obtenga un fondo estable. En ese momento se pondrán también en funcionamiento el ventilador o ventiladores mezcladores de la cámara.

6.5.9.3. El vehículo de ensayo se introducirá en la cámara de medición con el tren de potencia apagado y las ventanas y el maletero o maleteros abiertos. El ventilador o ventiladores mezcladores se ajustarán de manera que mantengan una velocidad mínima de circulación del aire de 8 km/h debajo del depósito de combustible del vehículo de ensayo.

▼ **M3**

- 6.5.9.4. El analizador de hidrocarburos se pondrá a cero y se ajustará con gas de rango inmediatamente antes del ensayo.
- 6.5.9.5. Las puertas del recinto se cerrarán y se sellarán de forma hermética al gas.
- 6.5.9.6. En los 10 minutos siguientes al cierre y sellado de las puertas se medirán la concentración de hidrocarburos, la temperatura y la presión barométrica a fin de obtener las lecturas iniciales de concentración de hidrocarburos C_{HCi} , presión barométrica P_i y temperatura ambiente de la cámara T_i para los ensayos diurnos. $T_{start} = 0$ comienza en este momento.
- 6.5.9.7. El analizador de hidrocarburos se pondrá a cero y se ajustará con gas de rango inmediatamente antes del final de cada período de muestreo de emisiones.
- 6.5.9.8. El final del primer y el segundo período de muestreo de emisiones se producirá a las 24 horas ± 6 minutos y a las 48 horas ± 6 minutos, respectivamente, de comenzar el muestreo inicial, según se especifica en el punto 6.5.9.6 del presente apéndice. El tiempo transcurrido deberá incluirse en todas las actas de ensayo pertinentes.

Al término de cada período de muestreo de emisiones se medirán la concentración de hidrocarburos, la temperatura y la presión barométrica, que se utilizarán para calcular los resultados de los ensayos diurnos con la ecuación del punto 7.1 del presente apéndice. El resultado obtenido en las primeras 24 horas se incluirá en todas las actas de ensayo pertinentes como M_{D1} . El resultado obtenido en las segundas 24 horas se incluirá en todas las actas de ensayo pertinentes como M_{D2} .

- 6.6. Procedimiento de ensayo continuo para sistemas de depósito de combustible sellado
- 6.6.1. En el caso de que la presión de liberación del depósito de combustible sea superior o igual a 30 kPa.
- 6.6.1.1. El ensayo se llevará a cabo como se describe en los puntos 6.5.1 a 6.5.3 del presente apéndice.
- 6.6.1.2. Vaciado y rellenado de combustible
- En la hora siguiente a la conducción de precondicionamiento, deberá vaciarse el depósito de combustible del vehículo. Esta operación se realizará sin que se purguen ni se carguen de manera anormal los dispositivos de control de las emisiones de evaporación instalados en el vehículo. Para ello basta, en general, con retirar el tapón del combustible, de lo contrario deberá desconectarse el filtro. El depósito de combustible se llenará de nuevo con combustible de referencia a una temperatura de $18\text{ °C} \pm 2\text{ °C}$, al $15 \pm 2\%$ de su capacidad nominal.
- 6.6.1.3. Estabilización
- En el plazo de 5 minutos tras completar el vaciado y el rellenado de combustible, el vehículo se estabilizará durante 6 a 36 horas a una temperatura ambiente de $20\text{ °C} \pm 2\text{ °C}$.
- 6.6.1.4. Despresurización del depósito de combustible
- A continuación se liberará la presión del depósito de combustible para no elevar anormalmente su presión interna. Esto podrá hacerse abriendo el tapón del combustible del vehículo. Sea cual sea el método de despresurización, el vehículo deberá volver a su estado original en el plazo de 1 minuto.

▼ **M3**

6.6.1.5. Carga y purga del filtro

El filtro envejecido según la secuencia descrita en el punto 5.1 del presente apéndice se cargará hasta la saturación de 2 gramos siguiendo el procedimiento descrito en el punto 5.1.6 del anexo 7 del Reglamento n.º83 de la CEPE y a continuación se purgará con 25 ± 5 litros por minuto de aire del laboratorio de emisiones. El volumen del aire de purga no deberá exceder del volumen determinado en el punto 6.6.1.5.1. La carga y la purga podrán realizarse a) utilizando un filtro a bordo a una temperatura de 20 °C, u opcionalmente 23 °C, o b) desconectando el filtro. En ambos casos, no estará permitido liberar más presión del depósito.

6.6.1.5.1. Determinación del volumen máximo de purga

El volumen máximo de purga Vol_{max} se determinará con la ecuación que figura a continuación. En el caso de VEH-CCE, el vehículo deberá funcionar en la condición de funcionamiento de mantenimiento de carga. La determinación podrá efectuarse también en un ensayo aparte o durante la conducción de preacondicionamiento.

$$Vol_{max} = Vol_{Pcycle} \times \frac{Vol_{tank} \times 0,85 \times \frac{100}{FC_{Pcycle}}}{Dist_{Pcycle}}$$

donde:

Vol_{Pcycle} es el volumen de purga acumulativo redondeado a los 0,1 litros más próximos, medido con un dispositivo adecuado (por ejemplo, un caudalímetro conectado a la salida de ventilación del filtro o equivalente) durante la conducción de preacondicionamiento con arranque en frío descrita en el punto 6.5.3 del presente apéndice, en l;

Vol_{tank} es la capacidad nominal del depósito de combustible según el fabricante, en l;

FC_{Pcycle} es el consumo de combustible durante el ciclo único de purga descrito en el punto 6.5.3 del presente apéndice, que puede medirse en la condición de arranque en caliente o en frío, en l/100 km; en el caso de VEH-CCE y VEH-SCE, el consumo de combustible se calculará con arreglo al punto 4.2.1 del subanexo 8 del anexo XXI;

$Dist_{Pcycle}$ es la distancia teórica redondeada a los 0,1 km más próximos de un ciclo único de purga según el punto 6.5.3 del presente apéndice, en km.

6.6.1.6. Preparación de la carga y la pérdida por bocanada de despresurización del filtro

Tras completar la carga y la purga del filtro, el vehículo de ensayo se desplazará a un recinto, bien una cámara SHED, bien una cámara climática apropiada. Deberá demostrarse que el sistema no presenta fugas y que la presurización se realiza de forma normal durante el ensayo o en un ensayo aparte (por ejemplo, por medio de un sensor de presión instalado en el vehículo). El vehículo de ensayo se someterá después a las primeras 11 horas del perfil de temperatura

▼ M3

ambiente especificado para el ensayo de emisiones diurno en el apéndice 2 del anexo 7 del Reglamento n.º 83 de la CEPE con una desviación máxima de ± 2 °C en cualquier momento. La desviación media de temperatura respecto del perfil, calculada con el valor absoluto de cada desviación medida, no deberá exceder de ± 1 °C. La temperatura ambiente deberá medirse como mínimo cada 10 minutos e incluirse en todas las hojas de ensayo pertinentes.

6.6.1.7. Carga de la pérdida por bocanada del filtro

6.6.1.7.1. Despresurización del depósito de combustible antes de repostar

El fabricante deberá garantizar que la operación de repostaje no pueda iniciarse antes de que el sistema de depósito de combustible sellado esté completamente despresurizado hasta una presión menos de 2,5 kPa por encima de la presión ambiente en condiciones normales de funcionamiento y uso del vehículo. A petición de la autoridad de homologación, el fabricante deberá facilitar información detallada o demostrar el funcionamiento (por ejemplo, mediante un sensor de presión instalado en el vehículo). Estará permitida cualquier otra solución técnica, siempre que garantice una operación de repostaje segura y que no se liberen en la atmósfera emisiones excesivas antes de conectar el dispositivo de repostaje al vehículo.

6.6.1.7.2. En el plazo de 15 minutos después de que la temperatura ambiente haya alcanzado los 35 °C, se abrirá la válvula de descarga del depósito para cargar el filtro. Este procedimiento de carga podrá realizarse dentro o fuera de un recinto. El filtro cargado conforme al presente punto se desconectará y se mantendrá en la zona de estabilización. En el vehículo se instalará un filtro ficticio cuando se lleve a cabo el procedimiento especificado en los puntos 6.6.1.9 a 6.6.1.12 del presente apéndice.

6.6.1.8. Medición del rebosamiento de la pérdida por bocanada de despresurización

6.6.1.8.1. Todo rebosamiento de la pérdida por bocanada de despresurización procedente del filtro del vehículo deberá medirse con un filtro de carbón auxiliar conectado directamente a la salida de la unidad de almacenamiento de vapor del vehículo. Este deberá pesarse antes y después del procedimiento descrito en el punto 6.6.1.7 del presente apéndice.

6.6.1.8.2. Alternativamente, el rebosamiento de la pérdida por bocanada de despresurización procedente del filtro del vehículo durante su despresurización podrá medirse con una SHED.

En el plazo de 15 minutos después de que la temperatura ambiente haya alcanzado los 35 °C conforme al punto 6.6.1.6 del presente apéndice, se sellará la cámara y comenzará el procedimiento de medición.

El analizador de hidrocarburos se pondrá a cero y se ajustará con gas de rango, tras lo cual se medirán la concentración de hidrocarburos, la temperatura y la presión barométrica a fin de obtener las lecturas iniciales C_{HCi} , P_1 y T_1 para determinar el rebosamiento de la pérdida por bocanada de despresurización del depósito sellado.

Durante el procedimiento de medición, la temperatura ambiente T del recinto no deberá ser inferior a 25 °C.

▼ M3

Al término del procedimiento descrito en el punto 6.6.1.7.2 del presente apéndice, la concentración de hidrocarburos en la cámara deberá medirse transcurridos 60 ± 5 segundos. Se medirán, asimismo, la temperatura y la presión barométrica. Estas serán las lecturas finales C_{HCF} , P_f y T_f correspondientes al rebosamiento de la pérdida por bocanada de despresurización del depósito sellado.

El resultado del rebosamiento de la pérdida por bocanada de despresurización del depósito sellado se calculará con arreglo al punto 7.1 del presente apéndice y se incluirá en todas las actas de ensayo pertinentes.

6.6.1.8.3. No se producirá cambio alguno en el peso del filtro auxiliar ni en el resultado de la medición en SHED, con una tolerancia de $\pm 0,5$ gramos.

6.6.1.9. Estabilización

Una vez completada la carga de la pérdida por bocanada, se estabilizará el vehículo a 23 ± 2 °C durante 6 a 36 horas para estabilizar su temperatura.

6.6.1.9.1. Carga del REESS

En el caso de los VEH-CCE, el REESS se cargará plenamente conforme a los requisitos de carga del punto 2.2.3 del apéndice 4 del subanexo 8 del anexo XXI durante la estabilización descrita en el punto 6.6.1.9 del presente apéndice.

6.6.1.10. Vaciado y rellenado de combustible

El depósito de combustible del vehículo se vaciará y se llenará al 40 ± 2 % de su capacidad nominal con combustible de referencia a una temperatura de 18 °C ± 2 °C.

6.6.1.11. Estabilización

Después se estacionará el vehículo durante un mínimo de 6 horas y un máximo de 36 horas en la zona de estabilización a 20 °C ± 2 °C, a fin de estabilizar la temperatura del combustible.

6.6.1.12. Despresurización del depósito de combustible

A continuación se liberará la presión del depósito de combustible para no elevar anormalmente su presión interna. Esto podrá hacerse abriendo el tapón del combustible del vehículo. Sea cual sea el método de despresurización, el vehículo deberá volver a su estado original en el plazo de 1 minuto. Una vez hecho esto, volverá a conectarse la unidad de almacenamiento de vapor.

6.6.1.13. Deberán seguirse los procedimientos de los puntos 6.5.6 a 6.5.9.8 del presente apéndice.

6.6.2. En el caso de que la presión de liberación del depósito de combustible sea inferior a 30 kPa

El ensayo se llevará a cabo como se describe en los puntos 6.6.1.1 a 6.6.1.13 del presente apéndice. Sin embargo, en este caso la temperatura ambiente indicada en el punto 6.5.9.1 del presente apéndice se sustituirá por el perfil especificado en el cuadro VI.1 del presente apéndice para el ensayo de emisiones diurno.

▼ **M3**

Cuadro VI.1

Perfil de temperatura ambiente de la secuencia alternativa para sistemas de depósito de combustible sellado

Tiempo (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. Procedimiento de ensayo separado para sistemas de depósito de combustible sellado
- 6.7.1 Medición de la masa de carga de la pérdida por bocanada de despresurización
- 6.7.1.1. Deberán seguirse los procedimientos de los puntos 6.6.1.1 a 6.6.1.7.2 del presente apéndice. La masa de carga de la pérdida por bocanada de despresurización se define como la diferencia de peso del filtro del vehículo antes de aplicarse el punto 6.6.1.6 del presente apéndice y después de aplicarse el punto 6.6.1.7.2 del presente apéndice.
- 6.7.1.2. El rebosamiento de la pérdida por bocanada de despresurización procedente del filtro del vehículo deberá medirse de acuerdo con los puntos 6.6.1.8.1 y 6.6.1.8.2 del presente apéndice y cumplir los requisitos del punto 6.6.1.8.3 del presente apéndice.

▼ M3

- 6.7.2. Ensayo de emisiones de evaporación por respiración con estabilización en caliente y diurno
- 6.7.2.1. En el caso de que la presión de liberación del depósito de combustible sea superior o igual a 30 kPa
- 6.7.2.1.1. El ensayo se llevará a cabo como se describe en los puntos 6.5.1 a 6.5.3 y en los puntos 6.6.1.9 a 6.6.1.9.1 del presente apéndice.
- 6.7.2.1.2. El filtro se envejecerá según la secuencia descrita en el punto 5.1 del presente apéndice y se cargará y purgará conforme al punto 6.6.1.5 del presente apéndice.
- 6.7.2.1.3. El filtro envejecido se cargará a continuación siguiendo el procedimiento descrito en el punto 5.1.6 del anexo 7 del Reglamento n.º 83 de la CEPE, salvo con respecto a la masa de carga. La masa de carga total se determinará conforme al punto 6.7.1.1 del presente apéndice. A petición del fabricante, podrá utilizarse el combustible de referencia en lugar de butano. El filtro deberá desconectarse.
- 6.7.2.1.4. Deberán seguirse los procedimientos de los puntos 6.6.1.10 a 6.6.1.13 del presente apéndice.
- 6.7.2.2. En el caso de que la presión de liberación del depósito de combustible sea inferior a 30 kPa
- El ensayo se llevará a cabo como se describe en los puntos 6.7.2.1.1 a 6.7.2.1.4 del presente apéndice. Sin embargo, en este caso la temperatura ambiente indicada en el punto 6.5.9.1 del presente apéndice se modificará con arreglo al perfil especificado en el cuadro VI.1 del presente apéndice para el ensayo de emisiones diurno.

7. Cálculo de los resultados de los ensayos de evaporación

- 7.1. Los ensayos de emisiones de evaporación descritos en el presente anexo permiten calcular las emisiones de hidrocarburos de los ensayos de rebosamiento de la pérdida por bocanada, los ensayos diurnos y los ensayos de estabilización en caliente. Las pérdidas por evaporación de cada uno de estos ensayos se calcularán utilizando las concentraciones de hidrocarburos, temperaturas y presiones iniciales y finales del recinto, así como el volumen neto de este.

Se aplicará la siguiente ecuación:

$$M_{\text{HC}} = k \times V \times \left(\frac{C_{\text{HCf}} \times P_{\text{f}}}{T_{\text{f}}} - \frac{C_{\text{HCi}} \times P_{\text{i}}}{T_{\text{i}}} \right) + M_{\text{HC,out}} - M_{\text{HC,in}}$$

donde:

M_{HC} es la masa de hidrocarburos, en gramos;

$M_{\text{HC,out}}$ es la masa de hidrocarburos que salen del recinto, en caso de que se utilicen recintos de volumen fijo para los ensayos de emisiones diurnos, en gramos;

$M_{\text{HC,in}}$ es la masa de hidrocarburos que entran en el recinto, en caso de que se utilicen recintos de volumen fijo para los ensayos de emisiones diurnos, en gramos;

▼ **M3**

C_{HC}	es la concentración de hidrocarburos medida en el recinto, en volumen de ppm en equivalente de C_1 ;
V	es el volumen neto del recinto corregido según el volumen del vehículo con las ventanillas y el maletero abiertos, en cm^3 ; si no se conoce el volumen del vehículo, se restará un volumen de $1,42 m^3$;
T	es la temperatura ambiente de la cámara, en K;
P	es la presión barométrica, en kPa;
H/C	es la relación hidrógeno-carbono; donde: H/C se supone igual a 2,33 para la medición del rebosamiento de la pérdida por bocanada en SHED y las pérdidas de los ensayos diurnos; H/C se supone igual a 2,20 para las pérdidas de estabilización en caliente;
k	es $1,2 \times 10^{-4} \times (12 + H/C)$, en $(g \times K/(m^3 \times kPa))$;
i	es la lectura inicial;
f	es la lectura final.

7.2. El resultado de $(M_{HS} + M_{D1} + M_{D2} + (2 \times PF))$ deberá estar por debajo del límite definido en el punto 6.1.

8. **Acta de ensayo**

El acta de ensayo deberá contener al menos los elementos siguientes:

- descripción de los períodos de estabilización, incluidos el tiempo y las temperaturas medias;
- descripción del filtro envejecido utilizado y referencia del informe exacto de envejecimiento;
- temperatura media durante el ensayo de estabilización en caliente;
- medición durante el ensayo de estabilización en caliente, HSL;
- medición del primer ensayo diurno, DL 1.º día;
- medición del segundo ensayo diurno, DL 2.º día;
- resultado final del ensayo de emisiones de evaporación, calculado conforme al punto 7 del presente apéndice;
- presión de liberación del depósito de combustible del sistema declarada (en caso de sistemas de depósito sellado);
- valor de carga de la pérdida por bocanada (en caso de utilizar el ensayo separado descrito en el punto 6.7 del presente apéndice).



ANEXO VII

**VERIFICACIÓN DE LA DURABILIDAD DE LOS DISPOSITIVOS
ANTICONTAMINANTES**
(ENSAYO DE TIPO 5)

1. INTRODUCCIÓN

1.1. En el presente anexo se describen los ensayos que deben llevarse a cabo para verificar la durabilidad de los dispositivos anticontaminantes.

2. REQUISITOS GENERALES

2.1. Los requisitos generales para llevar a cabo el ensayo de tipo 5 serán los especificados en el punto 5.3.6 del Reglamento n.º 83 de la CEPE, con las excepciones que figuran a continuación en los puntos 2.2 y 2.3.

2.2. El cuadro que figura en el punto 5.3.6.2 y el texto que figura en el punto 5.3.6.4 del Reglamento n.º 83 de la CEPE se entenderán como sigue:

Categoría del motor	Factores de deterioro asignados						
	CO	HCT	HCNM	NO _x	HC + NO _x	MP	►M3 PN ◀
Encendido por chispa	1,5	1,3	1,3	1,6	—	1,0	1,0
Encendido por compresión	En ausencia de factores de deterioro asignados a los vehículos de encendido por compresión, los fabricantes utilizarán los procedimientos de ensayo de durabilidad del vehículo entero o de envejecimiento en banco para establecer los factores de deterioro.						

2.3. La referencia a los requisitos de los puntos 5.3.1 y 8.2 que figura en el punto 5.3.6.5, del Reglamento n.º 83 de la CEPE se entenderá hecha a los requisitos del anexo XXI y del punto 4.2 del anexo I del presente Reglamento durante la vida útil del vehículo.

2.4. Antes de utilizar los límites de emisiones establecidos en el cuadro 2 del anexo I del Reglamento (CE) n.º 715/2007 para evaluar el cumplimiento de los requisitos contemplados en el punto 5.3.6.5 del Reglamento n.º 83 de la CEPE, se calcularán y aplicarán los factores de deterioro, tal como se describen en el cuadro A7/1 del subanexo 7 y el cuadro A8/5 del subanexo 8 del anexo XXI.

3. REQUISITOS TÉCNICOS

3.1. Las especificaciones y los requisitos técnicos serán los establecidos en los puntos 1 a 7 y en los apéndices 1, 2 y 3 del anexo 9 del Reglamento n.º 83 de la CEPE, con las excepciones que figuran en los puntos 3.2 a 3.10.

3.2. La referencia al anexo 2 que figura en el punto 1.5 del anexo 9 del Reglamento n.º 83 de la CEPE se entenderá hecha al apéndice 4 del anexo I del presente Reglamento.

3.3. La referencia a los límites de emisiones que figuran en el cuadro 1 que se hace en el punto 1.6 del anexo 9 del Reglamento n.º 83 de la CEPE se entenderá hecha a los límites de emisiones establecidos en el cuadro 2 del anexo I del Reglamento (CE) n.º 715/2007.

3.4. Las referencias al ensayo de tipo I del punto 2.3.1.7 del anexo 9 del Reglamento n.º 83 de la CEPE se entenderán hechas al ensayo de tipo 1 del anexo XXI del presente Reglamento.

▼B

- 3.5. Las referencias al ensayo de tipo I del punto 2.3.2.6 del anexo 9 del Reglamento n.º 83 de la CEPE se entenderán hechas al ensayo de tipo 1 del anexo XXI del presente Reglamento.
- 3.6. Las referencias al ensayo de tipo I del punto 3.1 del anexo 9 del Reglamento n.º 83 de la CEPE se entenderán hechas al ensayo de tipo 1 del anexo XXI del presente Reglamento.
- 3.7. En el párrafo primero del punto 7 del anexo 9 del Reglamento n.º 83 de la CEPE, la referencia al punto 5.3.1.4 se entenderá hecha al cuadro 2 del anexo I del Reglamento (CE) n.º 715/2007.
- 3.8. La referencia a los métodos descritos en el apéndice 7 del anexo 4 *bis* que figura en el punto 6.3.1.2 del anexo 9 del Reglamento n.º 83 de la CEPE se entenderá hecha al subanexo 4 del anexo XXI del presente Reglamento.
- 3.9. La referencia al anexo 4 *bis* que figura en el punto 6.3.1.4 del anexo 9 del Reglamento n.º 83 de la CEPE se entenderá hecha al subanexo 4 del anexo XXI del presente Reglamento.

▼M3

- 3.10. Los coeficientes de resistencia al avance en carretera utilizados serán los correspondientes al vehículo «Low» (VL). Si VL no existe o la carga total del vehículo (VH) a 80 km/h es superior a la carga total de VL a 80 km/h + 5 %, se utilizará la resistencia al avance en carretera de VH. VL y VH se definen en el punto 4.2.1.1.2 del subanexo 4 del anexo XXI.

▼B*ANEXO VIII***VERIFICACIÓN DEL PROMEDIO DE EMISIONES A BAJA TEMPERATURA AMBIENTE****(ENSAYO DE TIPO 6)****1. INTRODUCCIÓN**

1.1. En el presente anexo se describe el equipo requerido y el procedimiento para llevar a cabo el ensayo de tipo 6, al objeto de verificar las emisiones a baja temperatura.

2. REQUISITOS GENERALES

2.1. Los requisitos generales aplicables a los ensayos de tipo 6 se establecen en el punto 5.3.5 del Reglamento n.º 83 de la CEPE, con la excepción que se especifica a continuación en el punto 2.2.

2.2. Los valores límite mencionados en el punto 5.3.5.2 del Reglamento n.º 83 de la CEPE están relacionados con los valores límite que se establecen en el cuadro 4 del anexo 1 del Reglamento (CE) n.º 715/2007.

3. REQUISITOS TÉCNICOS

3.1. Las especificaciones y los requisitos técnicos se establecen en el anexo 8, puntos 2 a 6, del Reglamento n.º 83 de la CEPE, con la excepción descrita a continuación en el punto 3.2.

3.2. En el punto 3.4.1 del anexo 8 del Reglamento n.º 83 de la CEPE, la referencia al punto 2 del anexo 10 se entenderá hecha a la letra B del anexo IX del presente Reglamento.

▼M3

3.3. Los coeficientes de resistencia al avance en carretera utilizados serán los correspondientes al vehículo «Low» (VL). Si no existe VL, se utilizará la resistencia al avance en carretera de VH. VL y VH se definen en el punto 4.2.1.1.2 del subanexo 4 del anexo XXI. Como alternativa, el fabricante podrá optar por utilizar resistencias al avance en carretera que hayan sido definidas con arreglo a las disposiciones del apéndice 7 del anexo 4 *bis* del Reglamento n.º 83 de la CEPE para un vehículo incluido en la familia de interpolación. En ambos casos, el dinamómetro se ajustará de manera que se simule el funcionamiento de un vehículo en carretera a -7°C . El ajuste podrá basarse en la determinación del perfil de fuerza de resistencia al avance en carretera a -7°C . Alternativamente, la resistencia a la conducción determinada podrá ajustarse para una disminución del 10 % del tiempo de desaceleración libre. El servicio técnico podrá autorizar el uso de otros métodos para determinar la resistencia a la conducción.



ANEXO IX

ESPECIFICACIONES DE LOS COMBUSTIBLES DE REFERENCIA

A. COMBUSTIBLES DE REFERENCIA

1. Datos técnicos sobre combustibles para someter a ensayo vehículos con motores de encendido por chispa

Tipo: Gasolina (E10)

Parámetro	Unidad	Límites ⁽¹⁾		Método de ensayo
		Mínimo	Máximo	
Índice de octano investigado (RON) ⁽²⁾		95,0	98,0	EN ISO 5164
Índice de octano motor (MON) ⁽³⁾		85,0	89,0	EN ISO 5163
Densidad a 15 °C	kg/m ³	743,0	756,0	EN ISO 12185
Presión de vapor (DVPE)	kPa	56,0	60,0	EN 13016-1
Contenido de agua	% v/v		0,05	EN 12937
Aspecto a -7 °C		Claro y brillante		
Destilación:				
— evaporado a 70 °C	% v/v	34,0	46,0	EN ISO 3405
— evaporado a 100 °C	% v/v	54,0	62,0	EN ISO 3405
— evaporado a 150 °C	% v/v	86,0	94,0	EN ISO 3405
— punto final de ebullición	°C	170	195	EN ISO 3405
Residuo	% v/v	—	2,0	EN ISO 3405
Análisis de hidrocarburos:				
— olefinas	% v/v	6,0	13,0	EN 22854
— compuestos aromáticos	% v/v	25,0	32,0	EN 22854
— benceno	% v/v	—	1,00	EN 22854 EN 238
— saturados	% v/v	informe		EN 22854
Relación carbono/hidrógeno		informe		
Relación carbono/oxígeno		informe		
Periodo de inducción ⁽⁴⁾	minutos	480	—	EN ISO 7536
Contenido de oxígeno ⁽⁵⁾	% m/m	3,3	3,7	EN 22854
Goma lavada por solvente (contenido de goma existente)	mg/100 ml	—	4	EN ISO 6246

▼B

Parámetro	Unidad	Límites ⁽¹⁾		Método de ensayo
		Mínimo	Máximo	
Contenido de azufre ⁽⁶⁾	mg/kg	—	10	EN ISO 20846 EN ISO 20884
Corrosión del cobre, 3 horas, 50 °C		—	clase 1	EN ISO 2160
Contenido de plomo	mg/l	—	5	EN 237
Contenido de fósforo ⁽⁷⁾	mg/l	—	1,3	ASTM D 3231
Etanol ⁽⁸⁾	% v/v	9,0	10,0	EN 22854

⁽¹⁾ Los valores indicados en la especificación son «valores reales». Para establecer los valores límite, se han aplicado los términos de la norma ISO 4259, «Productos petrolíferos. Determinación y aplicación de los datos de precisión en relación a los métodos de ensayo», y para fijar un valor mínimo, se ha tenido en cuenta una diferencia mínima de 2R sobre cero; para fijar un valor máximo y un valor mínimo, la diferencia mínima es 4R (R = reproducibilidad). A pesar de esta medida, que es necesaria por razones técnicas, el fabricante de combustibles deberá procurar obtener un valor cero cuando el valor máximo establecido sea de 2R y obtener el valor medio cuando se indiquen límites máximos y mínimos. Si fuera necesario aclarar si un combustible cumple los requisitos de las especificaciones, se aplicarán los términos de la norma ISO 4259.

⁽²⁾ Se sustraerá un factor de corrección de 0,2 del MON y el RON para el cálculo del resultado final de conformidad con la norma EN 228:2008.

⁽³⁾ Se sustraerá un factor de corrección de 0,2 del MON y el RON para el cálculo del resultado final de conformidad con la norma EN 228:2008.

⁽⁴⁾ El combustible podrá contener antioxidantes y desactivadores de metales utilizados normalmente para estabilizar el caudal de la gasolina en las refinerías, pero no llevará ningún aditivo detergente/dispersante ni aceites disolventes.

⁽⁵⁾ El etanol es el único compuesto oxigenado que se añadirá intencionadamente al combustible de referencia. El etanol utilizado se ajustará a la norma EN 15376.

⁽⁶⁾ Se declarará el contenido real de azufre del combustible utilizado en el ensayo de tipo 1.

⁽⁷⁾ No se añadirán de manera intencionada a este combustible de referencia compuestos que contengan fósforo, hierro, manganeso o plomo.

⁽⁸⁾ El etanol es el único compuesto oxigenado que se añadirá intencionadamente al combustible de referencia. El etanol utilizado se ajustará a la norma EN 15376.

⁽²⁾ Se adoptarán métodos EN/ISO equivalentes una vez que se publiquen para las características indicadas anteriormente.

Tipo: Etanol (E85)

Parámetro	Unidad	Límites ⁽¹⁾		Método de ensayo ⁽²⁾
		Mínimo	Máximo	
Índice de octano investigado (RON)		95	—	EN ISO 5164
Índice de octano motor (MON)		85	—	EN ISO 5163
Densidad a 15 °C	kg/m ³	Informe		ISO 3675
Presión de vapor	kPa	40	60	EN ISO 13016-1 (DVPE)
Contenido de azufre ⁽³⁾ ⁽⁴⁾	mg/kg	—	10	EN ISO 20846 EN ISO 20884
Estabilidad a la oxidación	minutos	360		EN ISO 7536
Contenido de goma existente (lavada por solvente)	mg/100 ml	—	5	EN-ISO 6246
Aspecto. Este se determinará a temperatura ambiente o a 15 °C, de las dos la que sea superior.		Claro y brillante, visiblemente libre de contaminantes suspendidos o precipitados.		Inspección visual
Etanol y alcoholes superiores ⁽⁵⁾	% (V/V)	83	85	EN 1601 EN 13132 EN 14517

▼B

Parámetro	Unidad	Límites ⁽¹⁾		Método de ensayo ⁽²⁾
		Mínimo	Máximo	
Alcoholes superiores (C ₃ -C ₈)	% (V/V)	—	2	
Metanol	% (V/V)		0,5	
Gasolina ⁽⁶⁾	% (V/V)	Resto?		EN 228
Fósforo	mg/l	0,3 ⁽⁷⁾		ASTM D 3231
Contenido de agua	% (V/V)		0,3	ASTM E 1064
Contenido de cloruro inorgánico	mg/l		1	ISO 6227
pHe		6,5	9	ASTM D 6423
Corrosión de la lámina de cobre (3h a 50 °C)	Clasificación	Clase 1		EN ISO 2160
Acidez (como ácido acético CH ₃ COOH)	% (m/m)	—	0,005	ASTM D 1613
	(mg/l)	—	40	
Relación carbono/hidrógeno		informe		
Relación carbono/oxígeno		informe		

⁽¹⁾ Los valores indicados en la especificación son «valores reales». Para establecer los valores límite, se han aplicado los términos de la norma ISO 4259, «Productos petrolíferos. Determinación y aplicación de los datos de precisión en relación a los métodos de ensayo», y para fijar un valor mínimo, se ha tenido en cuenta una diferencia mínima de 2R sobre cero; para fijar un valor máximo y un valor mínimo, la diferencia mínima es 4R (R = reproducibilidad). A pesar de esta medida, que es necesaria por razones técnicas, el fabricante de combustibles debe procurar obtener un valor cero cuando el valor máximo establecido sea de 2R y obtener el valor medio cuando se indiquen límites máximos y mínimos. Si fuera necesario aclarar si un combustible cumple los requisitos de las especificaciones, se aplicarán los términos de la norma ISO 4259.

⁽²⁾ En caso de litigio, los procedimientos para resolverlo y la interpretación de los resultados a los que se ha de recurrir se basarán en la precisión del método de ensayo descrita en la norma EN ISO 4259.

⁽³⁾ En casos de litigio nacional concerniente al contenido de azufre, las normas EN ISO 20846 o EN ISO 20884 se considerarán similares a la referencia incluida en el anexo nacional de la norma EN 228.

⁽⁴⁾ Se declarará el contenido real de azufre del combustible utilizado en el ensayo de tipo 1.

⁽⁵⁾ A condición de que cumpla la especificación de la norma EN 15376, el etanol es el único compuesto oxigenado que se añadirá intencionadamente a este combustible de referencia.

⁽⁶⁾ El contenido de gasolina sin plomo puede determinarse como 100 menos la suma del contenido en porcentaje de agua y alcoholes.

⁽⁷⁾ No se añadirán de manera intencionada a este combustible de referencia compuestos que contengan fósforo, hierro, manganeso o plomo.

Tipo: GLP

Parámetro	Unidad	Combustible A	Combustible B	Método de ensayo
Composición:				ISO 7941
Contenido de C ₃	% vol	30 ± 2	85 ± 2	
Contenido de C ₄	% vol	Resto	Resto	
< C ₃ , > C ₄	% vol	Máximo 2	Máximo 2	
Olefinas	% vol	Máximo 12	Máximo 15	
Residuo de evaporación	mg/kg	Máximo 50	Máximo 50	prEN 15470
Agua a 0 °C		Libre	Libre	prEN 15469
Contenido total de azufre	mg/kg	Máximo 10	Máximo 10	ASTM 6667

▼B

Parámetro	Unidad	Combustible A	Combustible B	Método de ensayo
Sulfuro de hidrógeno		Inexistente	Inexistente	ISO 8819
Corrosión de la lámina de cobre	Clasificación	Clase 1	Clase 1	ISO 6251 (1)
Olor		Característico	Característico	
Índice de octano motor		Mínimo 89	Mínimo 89	EN 589 anexo B

(1) Este método puede no determinar con exactitud la presencia de materiales corrosivos si la muestra contiene inhibidores de la corrosión u otros productos químicos que disminuyan la corrosividad de la muestra a la lámina de cobre. Por consiguiente, se prohíbe la adición de dichos compuestos con la única finalidad de sesgar el método de ensayo.

Tipo: Gas natural / Biometano

Características	Unidades	Fundamento	Límites		Método de ensayo
			mínimo	máximo	
<i>Combustible de referencia G20</i>					
Composición:					
Metano	% mol	100	99	100	ISO 6974
Resto (1)	% mol	—	—	1	ISO 6974
N ₂	% mol				ISO 6974
Contenido de azufre	mg/m ³ (2)	—	—	10	ISO 6326-5
Índice de Wobbe (neto)	MJ/m ³ (3)	48,2	47,2	49,2	
<i>Combustible de referencia G25</i>					
Composición:					
Metano	% mol	86	84	88	ISO 6974
Resto (4)	% mol	—	—	1	ISO 6974
N ₂	% mol	14	12	16	ISO 6974
Contenido de azufre	mg/m ³ (5)	—	—	10	ISO 6326-5
Índice de Wobbe (neto)	MJ/m ³ (6)	39,4	38,2	40,6	

(1) Gases inertes (que no sean N₂) + C₂ + C₂₊.

(2) Valor a determinar a 293,2 K (20 °C) y 101,3 kPa.

(3) Valor a determinar a 273,2 K (0 °C) y 101,3 kPa.

(4) Gases inertes (que no sean N₂) + C₂ + C₂₊.

(5) Valor a determinar a 293,2 K (20 °C) y 101,3 kPa.

(6) Valor a determinar a 273,2 K (0 °C) y 101,3 kPa.

Tipo: Hidrógeno para motores de combustión interna

Características	Unidades	Límites		Método de ensayo
		mínimo	máximo	
Pureza del hidrógeno	% mol	98	100	ISO 14687-1
Hidrocarburos totales	μmol/mol	0	100	ISO 14687-1

▼B

Características	Unidades	Límites		Método de ensayo
		mínimo	máximo	
Agua ⁽¹⁾	μmol/mol	0	⁽²⁾	ISO 14687-1
Oxígeno	μmol/mol	0	⁽³⁾	ISO 14687-1
Argón	μmol/mol	0	⁽⁴⁾	ISO 14687-1
Nitrógeno	μmol/mol	0	⁽⁵⁾	ISO 14687-1
CO	μmol/mol	0	1	ISO 14687-1
Azufre	μmol/mol	0	2	ISO 14687-1
Partículas depositadas permanentes ⁽⁶⁾				ISO 14687-1

⁽¹⁾ No debe condensarse.

⁽²⁾ Combinación de agua, oxígeno, nitrógeno y argón: 1,900 μmol/mol.

⁽³⁾ Combinación de agua, oxígeno, nitrógeno y argón: 1,900 μmol/mol.

⁽⁴⁾ Combinación de agua, oxígeno, nitrógeno y argón: 1,900 μmol/mol.

⁽⁵⁾ Combinación de agua, oxígeno, nitrógeno y argón: 1,900 μmol/mol.

⁽⁶⁾ El hidrógeno no contendrá polvo, arena, suciedad, gomas, aceites u otras sustancias en cantidades suficientes para dañar el equipo de la estación de alimentación o el vehículo (motor) que está repostándose.

2. Datos técnicos sobre combustibles para someter a ensayo vehículos con motores de encendido por compresión

Tipo: Diésel (B7):

Parámetro	Unidad	Límites ⁽¹⁾		Método de ensayo
		Mínimo	Máximo	
Índice de cetano		46,0		EN ISO 4264
Índice de cetano ⁽²⁾		52,0	56,0	EN ISO 5165
Densidad a 15 °C	kg/m ³	833,0	837,0	EN ISO 12185
Destilación:				
— punto 50 %	°C	245,0	—	EN ISO 3405
— punto 95 %	°C	345,0	360,0	EN ISO 3405
— punto final de ebullición	°C	—	370,0	EN ISO 3405
Punto de inflamación	°C	55	—	EN ISO 2719
Punto de enturbiamiento	°C	—	- 10	EN 23015
Viscosidad a 40 °C	mm ² /s	2,30	3,30	EN ISO 3104
Hidrocarburos aromáticos policíclicos	% m/m	2,0	4,0	EN 12916
Contenido de azufre	mg/kg	—	10,0	EN ISO 20846 EN ISO 20884
Corrosión del cobre, 3 horas, 50 °C		—	Clase 1	EN ISO 2160
Residuo carbonoso Conradson (10 % DR)	% m/m	—	0,20	EN ISO 10370
Contenido de cenizas	% m/m	—	0,010	EN ISO 6245

▼ **B**

Parámetro	Unidad	Límites ⁽¹⁾		Método de ensayo
		Mínimo	Máximo	
Contaminación total	mg/kg	—	24	EN 12662
Contenido de agua	mg/kg	—	200	EN ISO 12937
Índice de acidez	mg KOH/g	—	0,10	EN ISO 6618
Lubricidad (diámetro de la huella de desgaste HFRR a 60 °C)	µm	—	400	EN ISO 12156
Estabilidad a la oxidación a 110 °C ⁽²⁾	h	20,0		EN 15751
Ésteres metílicos de ácidos grasos (FAME) ⁽⁴⁾	% v/v	6,0	7,0	EN 14078

⁽¹⁾ Los valores indicados en la especificación son «valores reales». Para establecer los valores límite, se han aplicado los términos de la norma ISO 4259, «Productos petrolíferos. Determinación y aplicación de los datos de precisión en relación a los métodos de ensayo», y para fijar un valor mínimo, se ha tenido en cuenta una diferencia mínima de 2R sobre cero; para fijar un valor máximo y un valor mínimo, la diferencia mínima es 4R (R = reproducibilidad). A pesar de esta medida, que es necesaria por razones técnicas, el fabricante de combustibles debe procurar obtener un valor cero cuando el valor máximo establecido sea de 2R y obtener el valor medio cuando se indiquen límites máximos y mínimos. Si fuera necesario aclarar si un combustible cumple los requisitos de las especificaciones, se aplicarán los términos de la norma ISO 4259.

⁽²⁾ El rango del número de cetano no se ajusta a los requisitos de un rango mínimo de 4R. No obstante, en caso de desacuerdo entre el proveedor y el usuario del combustible, podrán aplicarse las disposiciones de la norma ISO 4259, siempre que se dé preferencia a las repeticiones de mediciones en número suficiente sobre las determinaciones únicas, para conseguir la precisión necesaria.

⁽³⁾ Aunque la estabilidad a la oxidación esté controlada, es probable que la vida útil sea limitada. Se consultará al proveedor sobre las condiciones de conservación y la duración en almacén.

⁽⁴⁾ El contenido de ésteres metílicos de ácidos grasos (FAME) ha de cumplir la especificación de la norma EN 14214.

▼ **M3**3. **Datos técnicos de los combustibles para los ensayos de vehículos de pilas de combustible**

Tipo: hidrógeno para vehículos de pilas de combustible

Características	Unidades	Límites		Método de ensayo
		mínimo	máximo	
Índice del combustible de hidrógeno ^(a)	% mol	99,97		
Gases no de hidrógeno totales	µmol/mol		300	
Concentración máxima de contaminantes concretos				
Agua (H ₂ O)	µmol/mol		5	^(a)
Hidrocarburos totales ^(b) (base de metano)	µmol/mol		2	^(a)
Oxígeno (O ₂)	µmol/mol		5	^(a)
Helio (He)	µmol/mol		300	^(a)
Nitrógeno (N ₂) y argón (Ar) totales ^(b)	µmol/mol		100	^(a)
Dióxido de carbono (CO ₂)	µmol/mol		2	^(a)
Monóxido de carbono (CO)	µmol/mol		0,2	^(a)
Compuestos de azufre totales ^(c) (base de H ₂ S)	µmol/mol		0,004	^(a)
Formaldehído (HCHO)	µmol/mol		0,01	^(a)
Ácido fórmico (HCOOH)	µmol/mol		0,2	^(a)

▼ M3

Características	Unidades	Límites		Método de ensayo
		mínimo	máximo	
Amoníaco (NH ₃)	μmol/mol		0,1	(^a)
Compuestos halogenados totales (^f) (base de ión halogenado)	μmol/mol		0,05	(^a)

La suma de los constituyentes que son aditivos, como los hidrocarburos totales y los compuestos de azufre totales, debe ser inferior o igual al límite aceptable.

(^a) El índice del combustible de hidrógeno se determina restando los gases no de hidrógeno totales del presente cuadro, expresados en moles por ciento, a 100 moles por ciento.

(^b) Los hidrocarburos totales incluyen las especies orgánicas oxigenadas. Los hidrocarburos totales se medirán sobre una base de carbono (μmolC/mol). Podrán exceder de 2 μmol/mol solo debido a la presencia de metano, en cuyo caso la suma de metano, nitrógeno y argón no deberá exceder de 100 μmol/mol.

(^c) Como mínimo, los compuestos de azufre totales incluyen H₂S, COS, CS₂ y mercaptanos, que se encuentran típicamente en el gas natural.

(^f) Los compuestos halogenados totales incluyen, por ejemplo, el bromuro de hidrógeno (HBr), el cloruro de hidrógeno (HCl), el cloro (Cl₂) y los haluros orgánicos (R-X).

(^a) Deberá documentarse el método de ensayo.

▼ B

B. COMBUSTIBLES DE REFERENCIA PARA LOS ENSAYOS DE EMISIONES A BAJA TEMPERATURA AMBIENTE (ENSAYO DE TIPO 6)

Tipo: Gasolina (E10)

Parámetro	Unidad	Límites (¹)		Método de ensayo
		Mínimo	Máximo	
Índice de octano investigado (RON) (²)		95,0	98,0	EN ISO 5164
Índice de octano motor (MON) (³)		85,0	89,0	EN ISO 5163
Densidad a 15 °C	kg/m ³	743,0	756,0	EN ISO 12185
Presión de vapor (DVPE)	kPa	56,0	95,0	EN 13016-1
Contenido de agua		máx. 0,05 % v/v Aspecto a - 7 °C: claro y brillante		EN 12937
Destilación:				
— evaporado a 70 °C	% v/v	34,0	46,0	EN ISO 3405
— evaporado a 100 °C	% v/v	54,0	62,0	EN ISO 3405
— evaporado a 150 °C	% v/v	86,0	94,0	EN ISO 3405
— punto final de ebullición	°C	170	195	EN ISO 3405
Residuo	% v/v	—	2,0	EN ISO 3405
Análisis de hidrocarburos:				
— olefinas	% v/v	6,0	13,0	EN 22854
— compuestos aromáticos	% v/v	25,0	32,0	EN 22854
— benceno	% v/v	—	1,00	EN 22854 EN 238
— saturados	% v/v	informe		EN 22854
Relación carbono/hidrógeno		informe		
Relación carbono/oxígeno		informe		
Periodo de inducción (⁴)	minutos	480	—	EN ISO 7536
Contenido de oxígeno (⁵)	% m/m	3,3	3,7	EN 22854

▼B

Parámetro	Unidad	Límites ⁽¹⁾		Método de ensayo
		Mínimo	Máximo	
Goma lavada por solvente (contenido de goma existente)	mg/100 ml	—	4	EN ISO 6246
Contenido de azufre ⁽⁶⁾	mg/kg	—	10	EN ISO 20846 EN ISO 20884
Corrosión del cobre, 3 horas, 50 °C		—	clase 1	EN ISO 2160
Contenido de plomo	mg/l	—	5	EN 237
Contenido de fósforo ⁽⁷⁾	mg/l	—	1,3	ASTM D 3231
Etanol ⁽⁸⁾	% v/v	9,0	10,0	EN 22854

⁽¹⁾ Los valores indicados en la especificación son «valores reales». Para establecer los valores límite, se han aplicado los términos de la norma ISO 4259, «Productos petrolíferos. Determinación y aplicación de los datos de precisión en relación a los métodos de ensayo», y para fijar un valor mínimo, se ha tenido en cuenta una diferencia mínima de 2R sobre cero; para fijar un valor máximo y un valor mínimo, la diferencia mínima es 4R (R = reproducibilidad). A pesar de esta medida, que es necesaria por razones técnicas, el fabricante de combustibles debe procurar obtener un valor cero cuando el valor máximo establecido sea de 2R y obtener el valor medio cuando se indiquen límites máximos y mínimos. Si fuera necesario aclarar si un combustible cumple los requisitos de las especificaciones, se aplicarán los términos de la norma ISO 4259.

⁽²⁾ Se sustraerá un factor de corrección de 0,2 del MON y el RON para el cálculo del resultado final de conformidad con la norma EN 228:2008.

⁽³⁾ Se sustraerá un factor de corrección de 0,2 del MON y el RON para el cálculo del resultado final de conformidad con la norma EN 228:2008.

⁽⁴⁾ El combustible podrá contener antioxidantes y desactivadores de metales utilizados normalmente para estabilizar el caudal de la gasolina en las refinerías, pero no llevará ningún aditivo detergente/dispersante ni aceites disolventes.

⁽⁵⁾ El etanol es el único compuesto oxigenado que se añadirá intencionadamente al combustible de referencia. El etanol utilizado se ajustará a la norma EN 15376.

⁽⁶⁾ Se declarará el contenido real de azufre del combustible utilizado en el ensayo de tipo 6.

⁽⁷⁾ No se añadirán de manera intencionada a este combustible de referencia compuestos que contengan fósforo, hierro, manganeso o plomo.

⁽⁸⁾ El etanol es el único compuesto oxigenado que se añadirá intencionadamente al combustible de referencia. El etanol utilizado se ajustará a la norma EN 15376.

⁽²⁾ Se adoptarán métodos EN/ISO equivalentes una vez que se publiquen para las características indicadas anteriormente.

Tipo: Etanol (E75)

Parámetro	Unidad	Límites ⁽¹⁾		Método de ensayo ⁽²⁾
		Mínimo	Máximo	
Índice de octano investigado (RON)		95	—	EN ISO 5164
Índice de octano motor (MON)		85	—	EN ISO 5163
Densidad a 15 °C	kg/m ³	informe		EN ISO 12185
Presión de vapor	kPa	50	60	EN ISO 13016-1 (DVPE)
Contenido de azufre ⁽³⁾ ⁽⁴⁾	mg/kg	—	10	EN ISO 20846 EN ISO 20884
Estabilidad a la oxidación	minutos	360	—	EN ISO 7536
Contenido de goma existente (lavada por solvente)	mg/100 ml	—	4	EN ISO 6246

▼B

Parámetro	Unidad	Límites ⁽¹⁾		Método de ensayo ⁽²⁾
		Mínimo	Máximo	
El aspecto se determinará a temperatura ambiente o a 15 °C, de las dos la que sea superior.		Claro y brillante, visiblemente libre de contaminantes suspendidos o precipitados.		Inspección visual
Etanol y alcoholes superiores ⁽⁵⁾	% (V/V)	70	80	EN 1601 EN 13132 EN 14517
Alcoholes superiores (C ₃ – C ₈)	% (V/V)	—	2	
Metanol		—	0,5	
Gasolina ⁽⁶⁾	% (V/V)	¿Resto?		EN 228
Fósforo	mg/l	0,30 ⁽⁷⁾		EN 15487 ASTM D 3231
Contenido de agua	% (V/V)	—	0,3	ASTM E 1064 EN 15489
Contenido de cloruro inorgánico	mg/l	—	1	ISO 6227 — EN 15492
pHe		6,50	9	ASTM D 6423 EN 15490
Corrosión de la lámina de cobre (3h a 50 °C)	Clasificación	Clase 1		EN ISO 2160
Acidez (como ácido acético CH ₃ COOH)	% (m/m)		0,005	ASTM D1613 EN 15491
	mg/l		40	
Relación carbono/hidrógeno		informe		
Relación carbono/oxígeno		informe		

⁽¹⁾ Los valores indicados en las especificaciones son «valores reales». Para establecer los valores límite, se han aplicado los términos de la norma ISO 4259, «Productos petrolíferos. Determinación y aplicación de los datos de precisión en relación a los métodos de ensayo». Para fijar un valor mínimo, se ha tenido en cuenta una diferencia mínima de 2R sobre cero. Para fijar un valor máximo y un valor mínimo, la diferencia mínima es de 4R (R = reproducibilidad). Pese a tratarse de un procedimiento necesario por razones técnicas, el fabricante del combustible procurará obtener un valor cero cuando el valor máximo estipulado sea 2R y un valor medio cuando se indiquen límites máximo y mínimo. Si fuera necesario aclarar si un combustible cumple los requisitos de las especificaciones, se aplicarán los términos de la norma ISO 4259.

⁽²⁾ En caso de litigio, los procedimientos para resolverlo y la interpretación de los resultados a los que se ha de recurrir se basarán en la precisión del método de ensayo descrita en la norma EN ISO 4259.

⁽³⁾ En casos de litigio nacional concerniente al contenido de azufre, las normas EN ISO 20846 o EN ISO 20884 se considerarán similares a la referencia incluida en el anexo nacional de la norma EN 228.

⁽⁴⁾ Se declarará el contenido real de azufre del combustible utilizado en el ensayo de tipo 6.

⁽⁵⁾ A condición de que cumpla la especificación de la norma EN 15376, el etanol es el único compuesto oxigenado que se añadirá intencionadamente a este combustible de referencia.

⁽⁶⁾ El contenido de gasolina sin plomo puede determinarse como 100 menos la suma del contenido en porcentaje de agua y alcoholes.

⁽⁷⁾ No se añadirán de manera intencionada a este combustible de referencia compuestos que contengan fósforo, hierro, manganeso o plomo.

▼B

ANEXO X

Reservado

▼ **M3***ANEXO XI***DIAGNÓSTICO A BORDO (OBD) PARA VEHÍCULOS DE MOTOR**

1. INTRODUCCIÓN

- 1.1. El presente anexo se refiere a los aspectos funcionales de los sistemas de diagnóstico a bordo (OBD) para el control de las emisiones de los vehículos de motor.

2. DEFINICIONES, REQUISITOS Y ENSAYOS

- 2.1. A los efectos del presente anexo se aplicarán las definiciones, los requisitos y los ensayos relativos a los sistemas OBD que se establecen en los puntos 2 y 3 del anexo 11 del Reglamento n.º 83 de la CEPE, con las excepciones expuestas en el presente anexo.

- 2.1.1. La frase introductoria del punto 2 del anexo 11 del Reglamento n.º 83 de la CEPE se entenderá como sigue:

«A los efectos únicamente del presente anexo, se entenderá por:».

- 2.1.2. El punto 2.10 del anexo 11 del Reglamento n.º 83 de la CEPE se entenderá como sigue:

«“Ciclo de conducción”, llave de contacto en posición *on*, un modo de conducción en el que, si existiera mal funcionamiento, este sería detectado, y llave de contacto en posición *off*.».

- 2.1.3. Además de los requisitos del punto 3.2.2 del anexo 11 del Reglamento n.º 83 de la CEPE, la identificación de un deterioro o un mal funcionamiento puede realizarse también fuera de un ciclo de conducción (por ejemplo, después de la parada del motor).

- 2.1.4. El punto 3.3.3.1 del anexo 11 del Reglamento n.º 83 de la CEPE se entenderá como sigue:

«3.3.3.1. La reducción de la eficiencia del convertidor catalítico con respecto a las emisiones de HCNM y NO_x. Los fabricantes podrán supervisar el catalizador frontal solo o en combinación con el catalizador o catalizadores inmediatamente posteriores. Se considerará que un catalizador supervisado o una combinación de catalizadores supervisada funcionan mal cuando las emisiones superen los límites umbral de HCNM o NO_x que figuran en el punto 3.3.2 del presente anexo.».

- 2.1.5. La referencia a los límites umbral que figura en el punto 3.3.3.1 del anexo 11 del Reglamento n.º 83 de la CEPE se entenderá hecha a los límites umbral del punto 2.3 del presente anexo.

- 2.1.6. Reservado.

- 2.1.7. Se suprimen los puntos 3.3.4.9 y 3.3.4.10 del anexo 11 del Reglamento n.º 83 de la CEPE.

- 2.1.8. Los puntos 3.3.5 a 3.3.5.2 del anexo 11 del Reglamento n.º 83 de la CEPE se entenderán como sigue:

«3.3.5. Los fabricantes podrán demostrar a la autoridad de homologación de tipo que determinados componentes o sistemas no requieren supervisión cuando, en caso de fallo total o retirada de los mismos, las emisiones no superen los límites umbral del diagnóstico a bordo señalados en el punto 3.3.2 del presente anexo.

3.3.5.1. No obstante, los dispositivos siguientes deben supervisarse en cuanto al fallo total o la retirada (si retirarlos provocaría que se superaran los límites de emisiones aplicables del punto 5.3.1.4 del presente Reglamento):

▼ **M3**

- a) los filtros de partículas instalados en motores de encendido por compresión como unidades independientes o integrados en un dispositivo de control de emisiones combinado;
- b) los sistemas de postratamiento de NO_x instalados en motores de encendido por compresión como unidades independientes o integrados en un dispositivo de control de emisiones combinado;
- c) los catalizadores de oxidación diésel (DOC) instalados en motores de encendido por compresión como unidades independientes o integrados en un dispositivo de control de emisiones combinado.

3.3.5.2. Los dispositivos mencionados en el punto 3.3.5.1 de este anexo también se supervisarán en lo que respecta a cualquier fallo que pueda provocar que se superen los límites umbral del diagnóstico a bordo aplicables.».

2.1.9. El punto 3.8.1 del anexo 11 del Reglamento n.º 83 de la CEPE se entenderá como sigue:

«El sistema de diagnóstico a bordo podrá borrar un código de fallo, así como la distancia recorrida y la información de imagen fija si no se registra de nuevo el mismo fallo al menos en 40 ciclos de calentamiento del motor o en 40 ciclos de conducción con un funcionamiento del vehículo en el que se cumplan los criterios que figuran en el anexo 11, apéndice 1, punto 7.5.1, letras a) a c).».

2.1.10. La referencia a la norma «ISO DIS 15031-5» que figura en el punto 3.9.3.1 del anexo 11 del Reglamento n.º 83 de la CEPE se entenderá como sigue:

«[...] la norma contemplada en el anexo 11, apéndice 1, punto 6.5.3.2, letra a), del presente Reglamento.».

2.1.11. Además de los requisitos del punto 3 del anexo 11 del Reglamento n.º 83 de la CEPE, se aplicará lo siguiente:

«Disposiciones adicionales para vehículos equipados con estrategias de apagado del motor

Ciclo de conducción

Los rearranques autónomos del motor ordenados por el sistema de control del motor tras una parada del motor podrán considerarse un nuevo ciclo de conducción o una continuación del actual ciclo de conducción.».

2.2. La «distancia de durabilidad de tipo V» y el «ensayo de durabilidad de tipo V» mencionados en los puntos 3.1 y 3.3.1 del anexo 11 del Reglamento n.º 83 de la CEPE, respectivamente, se entenderán como una referencia a los requisitos del anexo VII del presente Reglamento.

2.3. Los «límites umbral del OBD» especificados en el punto 3.3.2 del anexo 11 del Reglamento n.º 83 de la CEPE se entenderán como una referencia a los requisitos que figuran a continuación en los puntos 2.3.1 y 2.3.2.

2.3.1. En el cuadro siguiente figuran los límites umbral del OBD para los vehículos que reciben la homologación de tipo con arreglo a los límites de emisiones Euro 6 expuestos en el cuadro 2 del anexo I del Reglamento (CE) n.º 715/2007 a contar a partir de tres años después de las fechas indicadas en el artículo 10, apartados 4 y 5, del citado Reglamento:

▼M3

Límites umbral del OBD Euro 6 finales

Categoría	Clase	Masa de referencia (RM) (kg)	Masa de monóxido de carbono		Masa de hidrocarburos no metánicos		Masa de óxidos de nitrógeno		Masa de materia particulada ⁽¹⁾		Número de partículas ⁽²⁾	
			CO (mg/km)		(NMHC) (mg/km)		(NO _x) (mg/km)		(PM) (mg/km)		(PN) (#/km)	
			PI	CI	PI	CI	PI	CI	CI	PI	CI	PI
M	—	Todos	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⁾	—	Todos	4 300	2 500	270	350	120	220	12	12		

Leyenda: PI = encendido por chispa; CI = encendido por compresión.

⁽¹⁾ Los límites relativos a la masa de partículas depositadas y al número de partículas suspendidas correspondientes al encendido por chispa se aplican únicamente a los vehículos con motores de inyección directa.

⁽²⁾ Podrán introducirse límites del número de partículas suspendidas en una fecha posterior.

2.3.2. Hasta tres años después de las fechas indicadas en el artículo 10, apartados 4 y 5, del Reglamento (CE) n.º 715/2007 en el caso de las nuevas homologaciones de tipo y los vehículos nuevos, respectivamente, se aplicarán los límites umbral del OBD siguientes a los vehículos que reciban la homologación de tipo con arreglo a los límites de emisiones Euro 6 expuestos en el cuadro 2 del anexo I del citado Reglamento, a elección del fabricante:

Límites umbral del OBD Euro 6 preliminares

Categoría	Clase	Masa de referencia (RM) (kg)	Masa de monóxido de carbono		Masa de hidrocarburos no metánicos		Masa de óxidos de nitrógeno		Masa de materia particulada ⁽¹⁾	
			CO (mg/km)		(NMHC) (mg/km)		(NO _x) (mg/km)		(PM) (mg/km)	
			PI	CI	PI	CI	PI	CI	CI	PI
M	—	Todos	1 900	1 750	170	290	150	180	25	25
N ₁	I	RM ≤ 1 305	1 900	1 750	170	290	150	180	25	25
	II	1 305 < RM ≤ 1 760	3 400	2 200	225	320	190	220	25	25
	III	1 760 < RM	4 300	2 500	270	350	210	280	30	30
N ₂	—	Todos	4 300	2 500	270	350	210	280	30	30

Leyenda: PI = encendido por chispa, CI = encendido por compresión.

⁽¹⁾ Los límites relativos a la masa de partículas depositadas correspondientes al encendido por chispa se aplican únicamente a los vehículos con motores de inyección directa.

2.4.

2.5. Reservado.

▼ **M3**

- 2.6. El «ciclo de ensayo de tipo I» mencionado en el punto 3.3.3.2 del anexo 11 del Reglamento n.º 83 de la CEPE se entenderá como el mismo ciclo de tipo 1 utilizado durante al menos dos ciclos consecutivos tras la introducción de los fallos de encendido con arreglo al punto 6.3.1.2 del apéndice 1 del anexo 11 del Reglamento n.º 83 de la CEPE.
- 2.7. La referencia a los «límites umbral de partículas establecidos en el punto 3.3.2» que figura en el punto 3.3.3.7 del anexo 11 del Reglamento n.º 83 de la CEPE se entenderá hecha a los límites umbral de partículas depositadas que figuran en el punto 2.3 del presente anexo.
- 2.8. El punto 3.3.3.4 del anexo 11 del Reglamento n.º 83 de la CEPE se entenderá como sigue:
- «3.3.3.4. Si están activos con el combustible seleccionado otros sistemas o componentes del sistema de control de emisiones, o sistemas o componentes de la cadena de tracción relacionados con las emisiones que estén conectados a un ordenador, cuyo fallo pueda dar como resultado que las emisiones del tubo de escape superen los límites umbral del OBD señalados en el punto 3.3.2 del presente anexo.»
- 2.9. El punto 3.3.4.4 del anexo 11 del Reglamento n.º 83 de la CEPE se entenderá como sigue:
- «3.3.4.4. Otros sistemas o componentes del sistema de control de emisiones, o sistemas o componentes de la cadena de tracción relacionados con las emisiones que estén conectados a un ordenador, cuyo fallo pueda dar como resultado que las emisiones de escape superen los límites umbral del OBD señalados en el punto 3.3.2 del presente anexo. Son ejemplos de tales sistemas o componentes los de supervisión y control del flujo máscico de aire, el flujo volumétrico de aire (y la temperatura), la presión de sobrealimentación y la presión en el colector de admisión (así como los correspondientes sensores necesarios para la ejecución de estas funciones).»
3. DISPOSICIONES ADMINISTRATIVAS SOBRE LAS DEFICIENCIAS DE LOS SISTEMAS OBD
- 3.1. Las disposiciones administrativas para las deficiencias de los sistemas OBD con arreglo a lo dispuesto en el artículo 6, apartado 2, serán las especificadas en el punto 4 del anexo 11 del Reglamento n.º 83 de la CEPE, con las siguientes excepciones.
- 3.2. La referencia a los «límites umbral del diagnóstico a bordo» que figura en el punto 4.2.2 del anexo 11 del Reglamento n.º 83 de la CEPE se entenderá hecha a los límites umbral del OBD que figuran en el punto 2.3 del presente anexo.
- 3.3. El punto 4.6 del anexo 11 del Reglamento n.º 83 de la CEPE se entenderá como sigue:
- «La autoridad de homologación notificará su decisión de aceptar una solicitud con deficiencias de conformidad con lo dispuesto en el artículo 6, apartado 2.»
4. ACCESO A LA INFORMACIÓN DEL OBD
- 4.1. Los requisitos de acceso a la información del OBD se establecen en el punto 5 del anexo 11 del Reglamento n.º 83 de la CEPE. Las excepciones a estos requisitos se describen en los puntos siguientes.
- 4.2. Las referencias hechas al apéndice 1 del anexo 2 del Reglamento n.º 83 de la CEPE se entenderán hechas al apéndice 5 del anexo I del presente Reglamento.

▼M3

- 4.3. Las referencias hechas al punto 3.2.12.2.7.6 del anexo 1 del Reglamento n.º 83 de la CEPE se entenderán hechas al punto 3.2.12.2.7.6 del apéndice 3 del anexo I del presente Reglamento.
- 4.4. Las referencias a las «Partes en el Acuerdo» se entenderán hechas a los «Estados miembros».
- 4.5. Las referencias a las «homologaciones concedidas con arreglo al Reglamento n.º 83 de la CEPE» se entenderán hechas a las homologaciones de tipo concedidas con arreglo al presente Reglamento y al Reglamento (CE) n.º 715/2007.
- 4.6. Las homologaciones de tipo CEPE se considerarán homologaciones de tipo CE.

▼M3

Apéndice 1

ASPECTOS FUNCIONALES DE LOS SISTEMAS DE DIAGNÓSTICO A BORDO (OBD)

1. INTRODUCCIÓN

- 1.1. En el presente apéndice se describe el procedimiento del ensayo especificado en el punto 2 del presente anexo.

2. REQUISITOS TÉCNICOS

- 2.1. Las especificaciones y los requisitos técnicos serán los establecidos en el apéndice 1 del anexo 11 del Reglamento n.º 83 de la CEPE, con las excepciones y los requisitos adicionales descritos en los puntos siguientes.

- 2.2. Las referencias que figuran en el apéndice 1 del anexo 11 del Reglamento n.º 83 de la CEPE a los límites umbral del diagnóstico a bordo establecidos en el punto 3.3.2 del anexo 11 de dicho Reglamento se entenderán hechas a los límites umbral del OBD que figuran en el punto 2.3 del presente anexo.

- 2.3. La referencia al «ciclo de ensayo de tipo I» que figura en el punto 2.1.3 del apéndice 1 del anexo 11 del Reglamento n.º 83 de la CEPE se entenderá hecha al ensayo de tipo 1 según el Reglamento (CE) n.º 692/2008 o el anexo XXI del presente Reglamento, a elección del fabricante para cada mal funcionamiento que deba demostrarse.

- 2.4. Los combustibles de referencia especificados en el punto 3.2 del apéndice 1 del anexo 11 del Reglamento n.º 83 de la CEPE se entenderán como una referencia a las especificaciones adecuadas del combustible de referencia que figuran en el anexo IX del presente Reglamento.

- 2.5. El punto 6.4.1.1 del apéndice 1 del anexo 11 del Reglamento n.º 83 de la CEPE se entenderá como sigue:

«6.4.1.1. El vehículo de ensayo, una vez preconditionado con arreglo al punto 6.2 del presente apéndice, se someterá a un ensayo de tipo I (partes 1 y 2).

El indicador de mal funcionamiento se activará a más tardar antes del final de este ensayo, en cualquiera de las condiciones señaladas en los puntos 6.4.1.2 a 6.4.1.5 del presente apéndice. El indicador de mal funcionamiento podrá también activarse durante el preconditionamiento. El servicio técnico podrá sustituir dichas condiciones por otras que se ajusten a lo dispuesto en el punto 6.4.1.6 del presente apéndice. No obstante, a efectos de la homologación de tipo, el número total de fallos simulados no excederá de cuatro (4).

Si se somete a ensayo un vehículo bicomcombustible de gas, se utilizarán los dos tipos de combustible con un máximo de cuatro (4) fallos simulados, a discreción de la autoridad de homologación de tipo.»

- 2.6. En el punto 6.5.1.4 del apéndice 1 del anexo 11 del Reglamento n.º 83 de la CEPE, la referencia al «anexo 11» se entenderá hecha al anexo XI del presente Reglamento.

- 2.7. Además de los requisitos del punto 1, párrafo segundo, del apéndice 1 del anexo 11 del Reglamento n.º 83 de la CEPE, se aplicará lo siguiente:

«Para los fallos eléctricos (cortocircuito / circuito abierto), las emisiones podrán superar los límites del punto 3.3.2 en más del 20 %.»

- 2.8. El punto 6.5.3 del apéndice 1 del anexo 11 del Reglamento n.º 83 de la CEPE se entenderá como sigue:

▼ M3

«6.5.3. El sistema de diagnóstico del control de emisiones deberá facilitar el acceso normalizado y sin restricciones y ajustarse a las normas ISO o a la especificación SAE que figuran a continuación. Podrán utilizarse versiones posteriores si alguna de las siguientes normas ha sido retirada y sustituida por la organización de normalización pertinente.

6.5.3.1. Como enlace de comunicaciones entre el vehículo y el exterior del vehículo se utilizará la norma siguiente:

- a) ISO 15765-4:2011 “Vehículos de carretera. Diagnósticos basados en la red CAN (*Controller Area Network*). Parte 4: Requisitos para sistemas relacionados con las emisiones”, de abril de 2016.

6.5.3.2. Normas utilizadas para transmitir información pertinente del OBD:

- a) ISO 15031-3-5 “Vehículos de carretera. Comunicación entre el vehículo y el equipo de ensayo externo para diagnósticos relacionados con las emisiones. Parte 5: Servicios de diagnóstico en relación con las emisiones”, de agosto de 2015, o SAE J1979, de febrero de 2017;
- b) ISO 15031-4 “Vehículos de carretera. Comunicación entre el vehículo y el equipo de ensayo externo para diagnósticos relacionados con las emisiones. Parte 4: Equipo de ensayo externo”, de febrero de 2014, o SAE J1978, de 30 de abril de 2002;
- c) ISO 15031-3 “Vehículos de carretera. Comunicación entre el vehículo y el equipo de ensayo externo para diagnósticos relacionados con las emisiones. Parte 3: Conector de diagnóstico y circuitos eléctricos asociados: especificación y uso”, de abril de 2016, o SAE J1962, de 26 de julio de 2012;
- d) ISO 15031-6 “Vehículos de carretera. Comunicación entre el vehículo y el equipo de ensayo externo para diagnósticos relacionados con las emisiones. Parte 6: Definiciones de los códigos de problema de diagnóstico”, de agosto de 2015, o SAE J2012, de 7 de marzo de 2013;
- e) ISO 27145 “Vehículos de carretera. Aplicación del diagnóstico a bordo armonizado a escala mundial (WWH-OBD)”, de 15 de agosto de 2012, con la restricción de que solo el punto 6.5.3.1, letra a), podrá servir de enlace de datos;
- f) ISO 14229:2013 “Vehículos de carretera. Servicios de diagnóstico unificados (UDS)”, con la restricción de que solo el punto 6.5.3.1, letra a), podrá servir de enlace de datos.

Las normas e) y f) podrán utilizarse como opción en lugar de la a), pero no antes del 1 de enero de 2019.

▼ **M3**

- 6.5.3.3. El equipo de ensayo y las herramientas de diagnóstico necesarios para comunicar con los sistemas OBD deberán cumplir o superar la especificación funcional indicada en la norma que figura en el punto 6.5.3.2, letra b), del presente apéndice.
- 6.5.3.4. Los datos básicos de diagnóstico (tal como se especifican en el punto 6.5.1) y la información de control bidireccional deberán facilitarse utilizando el formato y las unidades que se describen en la norma indicada en el punto 6.5.3.2, letra a), del presente apéndice, y deberán estar accesibles a través de una herramienta de diagnóstico que cumpla los requisitos de la norma indicada en el punto 6.5.3.2, letra b), del presente apéndice.

El fabricante del vehículo comunicará a un organismo nacional de normalización información detallada sobre cualquier diagnóstico relacionado con las emisiones (por ejemplo, PID, identificadores de la supervisión del OBD, identificadores de ensayo) no especificado en la norma que figura en el punto 6.5.3.2, letra a), del presente Reglamento, pero relacionado con el presente Reglamento.

- 6.5.3.5. Cuando se registre un fallo, el fabricante deberá identificarlo utilizando un código de fallo controlado ISO/SAE adecuado especificado en una de las normas enumeradas en el punto 6.5.3.2, letra d), del presente apéndice, con respecto a los “códigos de problemas de diagnóstico del sistema en relación con las emisiones”. Si dicha identificación no fuera posible, el fabricante podrá utilizar códigos de problemas de diagnóstico controlados por él de acuerdo con la misma norma. Los códigos de fallo deberán ser totalmente accesibles a través de un equipo de diagnóstico estandarizado que se ajuste a lo dispuesto en el punto 6.5.3.3 del presente apéndice.

El fabricante del vehículo comunicará a un organismo nacional de normalización información detallada sobre cualquier diagnóstico relacionado con las emisiones (por ejemplo, PID, identificadores de la supervisión del OBD, identificadores de ensayo) no especificado en las normas que figuran en el punto 6.5.3.2, letra a), del presente apéndice, pero relacionado con el presente Reglamento.

- 6.5.3.6. La interfaz de conexión entre el vehículo y el comprobador de diagnóstico deberá estar estandarizada y cumplir todos los requisitos de la norma que figura en el punto 6.5.3.2, letra c), del presente apéndice. La posición de instalación estará sujeta a la aprobación del servicio administrativo, de manera que el personal de servicio pueda acceder fácilmente a ella, pero que esté protegida de las posibles manipulaciones de personal no cualificado.
- 6.5.3.7. El fabricante pondrá también a disposición, mediante pago si procede, la información técnica necesaria para la reparación o el mantenimiento de los vehículos de motor, salvo que dicha información esté amparada por un derecho de propiedad intelectual o constituya conocimientos técnicos secretos, esenciales, que estén definidos de una forma adecuada, en cuyo caso no se denegará indebidamente la información técnica necesaria.

Tendrá derecho a recibir esa información cualquier persona que realice actividades de mantenimiento o reparación, asistencia en carretera, inspección o ensayo de vehículos, o de fabricación o venta de recambios o accesorios, herramientas de diagnóstico y equipos de ensayo.».

- 2.9. Además de los requisitos del punto 6.1 del apéndice 1 del anexo 11 del Reglamento n.º 83 de la CEPE, se aplicará lo siguiente:

▼ **M3**

«No es necesario efectuar el ensayo de tipo I para la demostración de fallos eléctricos (cortocircuito / circuito abierto). El fabricante podrá demostrar estos modos de fallo utilizando condiciones de conducción en las que se utilice el componente y se cumplan las condiciones de supervisión. Estas condiciones deberán figurar en la documentación de homologación de tipo».

- 2.10. El punto 6.2.2 del apéndice 1 del anexo 11 del Reglamento n.º 83 de la CEPE se entenderá como sigue:

«A petición del fabricante, podrán utilizarse métodos de preacondicionamiento alternativos o adicionales.».

- 2.11. Además de los requisitos del punto 6.2 del apéndice 1 del anexo 11 del Reglamento n.º 83 de la CEPE, se aplicará lo siguiente:

«La utilización de ciclos de preacondicionamiento adicionales o métodos de preacondicionamiento alternativos deberá figurar en la documentación de homologación de tipo.».

- 2.12. El punto 6.3.1.5 del apéndice 1 del anexo 11 del Reglamento n.º 83 de la CEPE se entenderá como sigue:

«Desconexión eléctrica del dispositivo electrónico de control de purga de evaporación (si está instalado y si está activo para el tipo de combustible seleccionado).».

- 2.13. Reservado.

- 2.14. El punto 6.4.2.1 del apéndice 1 del anexo 11 del Reglamento n.º 83 de la CEPE se entenderá como sigue:

«El vehículo de ensayo, una vez preacondicionado con arreglo al punto 6.2 del presente apéndice, se someterá a un ensayo de tipo I (partes 1 y 2).

El indicador de mal funcionamiento se activará a más tardar antes del final de este ensayo, en cualquiera de las condiciones señaladas en los puntos 6.4.2.2 a 6.4.2.5. El indicador de mal funcionamiento podrá también activarse durante el preacondicionamiento. El servicio técnico podrá sustituir dichas condiciones por otras que se ajusten a lo dispuesto en el punto 6.4.2.5 del presente apéndice. No obstante, a efectos de la homologación de tipo, el número total de fallos simulados no excederá de cuatro (4).».

- 2.15. La información enumerada en el punto 3 del anexo XXII se pondrá a disposición en forma de señales a través del puerto serie del conector al que se refiere el punto 6.5.3.2, letra c), del apéndice 1 del anexo 11 del Reglamento n.º 83 de la CEPE, entendido como se expone en el punto 2.8 del apéndice 1 del presente anexo.

3. RENDIMIENTO EN USO

3.1. Requisitos generales

Las especificaciones y los requisitos técnicos serán los establecidos en el apéndice 1 del anexo 11 del Reglamento n.º 83 de la CEPE, con las excepciones y los requisitos adicionales descritos en los puntos siguientes.

- 3.1.1. Los requisitos del punto 7.1.5 del apéndice 1 del anexo 11 del Reglamento n.º 83 de la CEPE se entenderán como sigue:

En el caso de las nuevas homologaciones de tipo y los vehículos nuevos, la supervisión exigida por el punto 3.3.4.7 del anexo 11 del Reglamento n.º 83 de la CEPE deberá tener una IUPR mayor o igual que 0,1 hasta tres años después de las fechas indicadas en el artículo 10, apartados 4 y 5, respectivamente, del Reglamento (CE) n.º 715/2007.

- 3.1.2. Los requisitos del punto 7.1.7 del apéndice 1 del anexo 11 del Reglamento n.º 83 de la CEPE se entenderán como sigue:

▼ M3

El fabricante demostrará a la autoridad de homologación y, cuando se le solicite, a la Comisión, que se cumplen estas condiciones estadísticas por lo que respecta a todas las supervisiones de las que el sistema OBD deba transmitir información conforme a lo dispuesto en el punto 7.6 del apéndice 1 del anexo 11 del Reglamento n.º 83, a más tardar, 18 meses después de la introducción en el mercado del primer tipo de vehículo con IUPR en una familia de OBD y, posteriormente, cada 18 meses. Con este fin, para las familias de OBD con más de 1 000 matriculaciones en la Unión y que estén sometidas a muestreo dentro del período de muestreo, se utilizará el proceso descrito en el anexo II sin perjuicio de lo establecido en el punto 7.1.9 del apéndice 1 del anexo 11 del Reglamento n.º 83.

Además de los requisitos establecidos en el anexo II, y con independencia del resultado de la comprobación descrita en el punto 2 del anexo II, la autoridad que haya concedido la homologación realizará la verificación de la conformidad en circulación de la IUPR que se describe en el apéndice 1 del anexo II en un número apropiado de casos determinados al azar. Por un «número apropiado de casos determinados al azar» se entiende que esta medida tenga un efecto disuasorio en relación con el incumplimiento de los requisitos del punto 3 del presente anexo o con la entrega de datos manipulados, falsos o no representativos para la comprobación. Si no concurren circunstancias especiales y las autoridades de homologación de tipo pueden demostrarlo, se considerará que una aplicación aleatoria de la verificación de la conformidad en circulación al 5 % de las familias de OBD que han recibido homologación de tipo es suficiente para cumplir este requisito. Con este fin, las autoridades de homologación de tipo podrán encontrar soluciones con el fabricante para la reducción de la duplicación de los ensayos de una familia de OBD concreta, siempre y cuando estas soluciones no vayan en perjuicio del efecto disuasorio de la verificación de la conformidad en circulación de la propia autoridad de homologación de tipo sobre el incumplimiento de los requisitos del punto 3 del presente anexo. Los datos recogidos por los Estados miembros en el marco de los programas de ensayos de vigilancia podrán utilizarse para las verificaciones de la conformidad en circulación. Cuando se les solicite, las autoridades de homologación de tipo transmitirán a la Comisión y a otras autoridades responsables de la homologación de tipo datos sobre las comprobaciones y las verificaciones de la conformidad en circulación aleatorias que se hayan realizado, incluida la metodología utilizada para identificar los casos sometidos a verificación de la conformidad en circulación aleatoria.

- 3.1.3. El incumplimiento de los requisitos del punto 7.1.6 del apéndice 1 del anexo 11 del Reglamento n.º 83 establecido por los ensayos descritos en el punto 3.1.2 del presente apéndice o del punto 7.1.9 del apéndice 1 del anexo 11 del Reglamento n.º 83 se considerará una infracción sujeta a las sanciones establecidas en el artículo 13 del Reglamento (CE) n.º 715/2007. La presente referencia no limita la aplicación de estas sanciones a otras infracciones de otras disposiciones del Reglamento (CE) n.º 715/2007, o del presente Reglamento, que no hagan explícitamente referencia al artículo 13 del Reglamento (CE) n.º 715/2007.
- 3.1.4. El punto 7.6.1 del apéndice 1 del anexo 11 del Reglamento n.º 83 de la CEPE se sustituye por el texto siguiente:
- «7.6.1. De conformidad con la norma que figura en el punto 6.5.3.2, letra a), del presente apéndice, el sistema OBD transmitirá información del contador del ciclo de encendido y el denominador general, así como los numeradores y denominadores por separado de las supervisiones siguientes, si, conforme a lo dispuesto en el presente anexo, se requiere su presencia en el vehículo:
- a) catalizadores (la información se dará sobre cada bloque por separado);
 - b) sensores de oxígeno / de gases de escape, incluidos los sensores de oxígeno secundarios
- (la información se dará sobre cada sensor por separado);

▼ M3

- c) sistema de evaporación;
 - d) sistema de EGR;
 - e) sistema de VVT;
 - f) sistema de aire secundario;
 - g) filtro de partículas;
 - h) sistema de postratamiento de NO_x (por ejemplo, absorbente de NO_x, sistema de reactivo/catalizador de NO_x);
 - i) sistema de control de la presión de sobrealimentación.».
- 3.1.5. El punto 7.6.2 del apéndice 1 del anexo 11 del Reglamento n.º 83 de la CEPE se entenderá como sigue:
- «7.6.2. Por lo que respecta a los componentes o sistemas específicos que cuenten con múltiples supervisiones, en relación con las cuales se deba transmitir información con arreglo a lo dispuesto en el presente punto (por ejemplo, es posible que el bloque 1 del sensor de oxígeno cuente con múltiples supervisiones relacionadas con la respuesta del sensor u otras de sus características), el sistema OBD localizará, por separado, los numeradores y denominadores correspondientes a cada una de las supervisiones específicas y transmitirá información únicamente del numerador y el denominador correspondientes a la supervisión específica cuya relación numérica sea más baja. En el caso de que las relaciones de dos o más supervisiones específicas sean idénticas, se transmitirá la información relativa al numerador y al denominador correspondientes a la supervisión específica cuyo denominador sea mayor en relación con el componente específico.».
- 3.1.6. Además de los requisitos del punto 7.6.2 del apéndice 1 del anexo 11 del Reglamento n.º 83 de la CEPE, se aplicará lo siguiente:
- «Los numeradores y denominadores de las supervisiones específicas de componentes o sistemas que supervisan continuamente los fallos de cortocircuito o circuito abierto están exentos de la transmisión.
- “Continuamente”, utilizado en este contexto, significa que la supervisión está siempre activada, que el muestreo de la señal utilizada para la supervisión se realiza a un ritmo no inferior a dos muestras por segundo, y que la presencia o ausencia del fallo pertinente para esa supervisión debe concluirse en un plazo de 15 segundos.
- Si, a efectos de control, se realiza un muestreo menos frecuente de un componente informático de entrada, la señal del componente podrá en cambio evaluarse cada vez que se produzca el muestreo.
- No es necesario activar un componente/sistema de salida con la única finalidad de supervisar dicho componente/sistema de salida.».

▼ M3

Apéndice 2

CARACTERÍSTICAS ESENCIALES DE LA FAMILIA DE VEHÍCULOS

Las características esenciales de la familia de vehículos serán las establecidas en el apéndice 2 del anexo 11 del Reglamento n.º 83 de la CEPE.

▼B*ANEXO XII***▼M3****HOMOLOGACIÓN DE TIPO DE LOS VEHÍCULOS EQUIPADOS CON ECOINNOVACIONES Y DETERMINACIÓN DE LAS EMISIONES DE CO₂ Y EL CONSUMO DE COMBUSTIBLE DE LOS VEHÍCULOS PRESENTADOS A HOMOLOGACIÓN DE TIPO MULTIFÁSICA O A HOMOLOGACIÓN DE VEHÍCULO INDIVIDUAL****▼B****1. HOMOLOGACIÓN DE TIPO DE LOS VEHÍCULOS EQUIPADOS CON ECOINNOVACIONES**

- 1.1. De conformidad con el artículo 11, apartado 1, del Reglamento (UE) n.º 725/2011 para los vehículos M1 y el artículo 11, apartado 1, del Reglamento (UE) n.º 427/2014 para los vehículos N1, el fabricante que desee beneficiarse de una reducción de sus emisiones medias específicas de CO₂, como consecuencia de la instalación en un vehículo de una o varias ecoinnovaciones, deberá solicitar a una autoridad de homologación de tipo un certificado de homologación de tipo CE del vehículo en el que estén instaladas las ecoinnovaciones.
- 1.2. A los efectos de la homologación de tipo, la reducción de emisiones de CO₂ obtenida por el vehículo equipado con una ecoinnovación se determinará aplicando el procedimiento y la metodología de ensayo especificados en la Decisión de la Comisión por la que se apruebe la ecoinnovación, de conformidad con el artículo 10 del Reglamento (UE) n.º 725/2011 para los vehículos M1 o el artículo 10 del Reglamento (UE) n.º 427/2014 para los vehículos N1.
- 1.3. La realización de los ensayos necesarios para determinar la reducción de las emisiones de CO₂ obtenida con las ecoinnovaciones se entenderá sin perjuicio de la demostración de la conformidad de las ecoinnovaciones con los requisitos técnicos establecidos en la Directiva 2007/46/CE, cuando proceda.

▼M3**2. DETERMINACIÓN DE LAS EMISIONES DE CO₂ Y EL CONSUMO DE COMBUSTIBLE DE LOS VEHÍCULOS PRESENTADOS A HOMOLOGACIÓN DE TIPO MULTIFÁSICA O A HOMOLOGACIÓN DE VEHÍCULO INDIVIDUAL.**

- 2.1. A los efectos de determinar las emisiones de CO₂ y el consumo de combustible de un vehículo presentado a homologación de tipo multifásica, tal como se define en el artículo 3, apartado 7, de la Directiva 2007/46/CE, se aplicarán los procedimientos establecidos en el anexo XXI. Sin embargo, a elección del fabricante y con independencia de la masa máxima en carga técnicamente admisible, podrá aplicarse la alternativa descrita en los puntos 2.2 a 2.6 cuando el vehículo de base esté incompleto.
- 2.2. Deberá establecerse una familia de matrices de resistencia al avance en carretera, a tenor del punto 5.8 del anexo XXI, sobre la base de los parámetros de un vehículo multifásico representativo de acuerdo con el punto 4.2.1.4 del subanexo 4 del anexo XXI.
- 2.3. El fabricante del vehículo de base calculará los coeficientes de resistencia al avance en carretera de un vehículo H_M y un vehículo L_M de una familia de matrices de resistencia al avance en carretera tal como se establece en el punto 5 del subanexo 4 del anexo XXI, y determinará las emisiones de CO₂ y el consumo de combustible de ambos vehículos en un ensayo de tipo 1. El fabricante del vehículo de base pondrá a disposición una herramienta de cálculo para determinar, sobre la base de los parámetros de vehículos completos, los valores finales de consumo de combustible y CO₂ especificados en el subanexo 7 del anexo XXI.

▼ M3

- 2.4. El cálculo de la resistencia al avance en carretera y de la resistencia al avance de un vehículo multifásico concreto se realizará de acuerdo con el punto 5.1 del subanexo 4 del anexo XXI.
- 2.5. Los valores finales de consumo de combustible y CO₂ serán calculados por el fabricante de la fase final sobre la base de los parámetros del vehículo completado especificados en el punto 3.2.4 del subanexo 7 del anexo XXI y utilizando la herramienta suministrada por el fabricante del vehículo de base.
- 2.6. El fabricante del vehículo completado incluirá en el certificado de conformidad la información de los vehículos completados y añadirá la información de los vehículos de base de conformidad con el anexo IX de la Directiva 2007/46/CE.
- 2.7. En el caso de vehículos multifásicos presentados a homologación de vehículo individual, el certificado de homologación individual deberá incluir la siguiente información:
 - a) las emisiones de CO₂ medidas con arreglo a la metodología establecida en los puntos 2.1 a 2.6;
 - b) la masa del vehículo completado en orden de marcha;
 - c) el código de identificación correspondiente al tipo, la variante y la versión del vehículo de base;
 - d) el número de homologación de tipo del vehículo de base, incluido el número de la extensión;
 - e) el nombre y la dirección del fabricante del vehículo de base;
 - f) la masa del vehículo de base en orden de marcha.
- 2.8. En el caso de homologaciones de tipo multifásicas u homologación de vehículo individual, cuando el vehículo de base sea un vehículo completo con un certificado de conformidad válido, el fabricante de la fase final consultará al fabricante del vehículo de base para establecer el nuevo valor de CO₂ de acuerdo con la interpolación de CO₂ empleando los datos adecuados del vehículo completado o calcular el nuevo valor de CO₂ sobre la base de los parámetros del vehículo completado según se especifica en el punto 3.2.4 del subanexo 7 del anexo XXI y utilizando la herramienta facilitada por el fabricante del vehículo de base conforme al punto 2.3 anterior. Si no se dispone de la herramienta o no es posible la interpolación de CO₂, se utilizará, con el acuerdo de la autoridad de homologación, el valor de CO₂ del vehículo «High» del vehículo de base.

*ANEXO XIII***HOMOLOGACIÓN DE TIPO CE DE DISPOSITIVOS ANTICONTAMINANTES DE RECAMBIO COMO UNIDADES TÉCNICAS INDEPENDIENTES****1. INTRODUCCIÓN**

- 1.1. El presente anexo recoge requisitos adicionales para la homologación de tipo de los dispositivos anticontaminantes como unidades técnicas independientes.

2. REQUISITOS GENERALES**2.1. Marcado**

Los dispositivos anticontaminantes de recambio originales deberán llevar, como mínimo, los distintivos siguientes:

- a) el nombre o la marca del fabricante del vehículo;
- b) la marca y el número de identificación de la pieza del dispositivo anticontaminante de recambio original según figura en la información mencionada en el punto 2.3.

2.2. Documentación

Los dispositivos anticontaminantes de recambio originales deberán ir acompañados de la siguiente información:

- a) el nombre o la marca del fabricante del vehículo;
- b) la marca y el número de identificación de la pieza del dispositivo anticontaminante de recambio original según figura en la información mencionada en el punto 2.3;
- c) los vehículos para los que el dispositivo anticontaminante de recambio original es de un tipo contemplado en el punto 2.3 de la adenda del apéndice 4 del anexo I, así como, cuando proceda, una mención para indicar si el dispositivo anticontaminante de recambio original se puede instalar en un vehículo equipado con un sistema OBD;
- d) las instrucciones de instalación, cuando sea necesario.

Esta información deberá estar disponible en el catálogo de productos distribuido a los puntos de venta por el fabricante del vehículo.

- 2.3. El fabricante del vehículo deberá facilitar, en formato electrónico, al servicio técnico y/o a la autoridad de homologación de tipo la información necesaria que relacione los números de las piezas correspondientes con la documentación de la homologación de tipo.

Dicha información incluirá lo siguiente:

- a) la marca o marcas y el tipo o tipos de vehículo,
- b) la marca o marcas y el tipo o tipos del dispositivo anticontaminante de recambio original,
- c) el número de pieza del dispositivo anticontaminante de recambio original,

▼B

d) el número de homologación de tipo de los tipos de vehículos correspondientes.

3. MARCA DE HOMOLOGACIÓN DE TIPO CE DE LAS UNIDADES TÉCNICAS INDEPENDIENTES

3.1. Todo dispositivo anticontaminante de recambio que sea conforme con el tipo homologado con arreglo al presente Reglamento como unidad técnica independiente deberá llevar una marca de homologación de tipo CE.

3.2. Dicha marca estará compuesta de un rectángulo en cuyo interior figurará la letra «e» minúscula seguida del número distintivo del Estado miembro que ha concedido la homologación de tipo CE de conformidad con el sistema de numeración establecido en el anexo VII de la Directiva 2007/46/CE.

En la marca de homologación de tipo CE figurará también cerca del rectángulo el «número de homologación de base» incluido en la sección 4 del número de homologación de tipo al que se refiere el anexo VII de la Directiva 2007/46/CE, precedido por las dos cifras que indican el número secuencial de la última modificación técnica importante del Reglamento (CE) n.º 715/2007 o el presente Reglamento en la fecha en que se concedió la homologación de tipo CE de una unidad técnica independiente. Para el presente Reglamento, dicho número secuencial es el 00.

3.3. La marca de homologación de tipo CE se colocará en el dispositivo anticontaminante de recambio de tal modo que sea claramente legible e indeleble. Siempre que sea posible, será visible cuando el dispositivo anticontaminante de recambio esté instalado en el vehículo.

3.4. En el apéndice 3 del presente anexo se proporciona un ejemplo de la marca de homologación CE.

4. REQUISITOS TÉCNICOS

4.1. Los requisitos relativos a la homologación de tipo de los dispositivos anticontaminantes de recambio se establecen en el punto 5 del Reglamento n.º 103 de la CEPE, con las excepciones descritas en los puntos 4.1.1 a 4.1.5.

4.1.1. La referencia hecha al «ciclo de ensayo» en el punto 5 del Reglamento n.º 103 de la CEPE se entenderá hecha al mismo ensayo de tipo I / tipo I y ciclo de ensayo de tipo I / tipo I utilizado para la homologación de tipo original del vehículo.

4.1.2. En el punto 5 del Reglamento n.º 103 de la CEPE, el término «catalizador» se entenderá como «dispositivo anticontaminante».

4.1.3. Los contaminantes regulados a los que se hace referencia en el punto 5.2.3 del Reglamento n.º 103 de la CEPE se sustituirán por todos los contaminantes especificados en el cuadro 2 del anexo 1 del Reglamento (CE) n.º 715/2007 por lo que respecta a los dispositivos anticontaminantes de recambio destinados a ser instalados en vehículos de tipo homologado con arreglo al Reglamento (CE) n.º 715/2007.

4.1.4. Por lo que respecta a las normas relativas a los dispositivos anticontaminantes de recambio destinados a ser instalados en vehículos de tipo homologado con arreglo al Reglamento (CE) n.º 715/2007, los requisitos de durabilidad y los factores de deterioro asociados especificados en el punto 5 del Reglamento n.º 103 de la CEPE harán referencia a los especificados en el anexo VII del presente Reglamento.

▼B

- 4.1.5. En el punto 5.5.3 del Reglamento n.º 103 de la CEPE, la referencia al apéndice 1 de la comunicación de homologación de tipo se entenderá hecha a la anexa del certificado de homologación de tipo CE sobre la información relativa al OBD del vehículo (apéndice 5 del anexo I).
- 4.2. Por lo que respecta a los motores de encendido por chispa, si las emisiones de NMHC medidas durante el ensayo de demostración del catalizador nuevo del equipamiento original, conforme al punto 5.2.1 del Reglamento n.º 103 de la CEPE, son superiores a los valores medidos durante la homologación de tipo del vehículo, se añadirá la diferencia a los límites umbral del OBD. Los límites umbral del OBD se especifican en el punto 2.3 del anexo XI del presente Reglamento.
- 4.3. Los límites umbral del OBD revisados se aplicarán durante los ensayos de compatibilidad con el OBD establecidos en los puntos 5.5 a 5.5.5 del Reglamento n.º 103 de la CEPE. En particular, cuando se aplique la desviación por exceso, permitida en el punto 1 del apéndice 1 del anexo 11 del Reglamento n.º 83 de la CEPE.
- 4.4. **Requisitos relativos a los sistemas de regeneración periódica de recambio**
- 4.4.1. *Requisitos relativos a las emisiones*
- 4.4.1.1. Los vehículos indicados en el artículo 11, apartado 3, equipados con un sistema de regeneración periódica de recambio para cuyo tipo se solicita la homologación, se someterán a los ensayos descritos en el anexo 13, punto 3, del Reglamento n.º 83 de la CEPE, a fin de comparar su rendimiento con el del mismo vehículo equipado con el sistema de regeneración periódica original.
- 4.4.1.2. La referencia al «ensayo de tipo I» y al «ciclo de ensayo de tipo I» en el punto 3 del anexo 13 del Reglamento n.º 83 de la CEPE, y al «ciclo de ensayo» en el punto 5 del Reglamento n.º 103 de la CEPE se entenderá hecha al mismo ensayo de tipo I / tipo 1 y ciclo de ensayo de tipo I / tipo 1 utilizado para la homologación de tipo original del vehículo.
- 4.4.2. *Determinación de la base para la comparación*
- 4.4.2.1. El vehículo se equipará con un sistema de regeneración periódica original nuevo. El rendimiento de este sistema por lo que respecta a las emisiones se determinará siguiendo el procedimiento de ensayo definido en el punto 3 del anexo 13 del Reglamento n.º 83 de la CEPE.
- 4.4.2.1.1. La referencia al «ensayo de tipo I» y al «ciclo de ensayo de tipo I» en el punto 3 del anexo 13 del Reglamento n.º 83 de la CEPE, y al «ciclo de ensayo» en el punto 5 del Reglamento n.º 103 de la CEPE se entenderá hecha al mismo ensayo de tipo I / tipo 1 y ciclo de ensayo de tipo I / tipo 1 utilizado para la homologación de tipo original del vehículo.
- 4.4.2.2. A petición del solicitante de la homologación del componente de recambio, la autoridad de homologación facilitará, sobre una base no discriminatoria, la información a la que se hace referencia en los puntos 3.2.12.2.1.11.1 y 3.2.12.2.6.4.1 de la ficha de características que figura en el apéndice 3 del anexo I del presente Reglamento, en relación con cada vehículo sometido a ensayo.
- 4.4.3. *Ensayo de los gases de escape con un sistema de regeneración periódica de recambio*
- 4.4.3.1. El sistema de regeneración periódica del equipamiento original del vehículo o vehículos de ensayo se sustituirá por el sistema de regeneración periódica de recambio. El rendimiento de este sistema por lo que respecta a las emisiones se determinará siguiendo el procedimiento de ensayo definido en el punto 3 del anexo 13 del Reglamento n.º 83 de la CEPE.

▼B

4.4.3.1.1. La referencia al «ensayo de tipo I» y al «ciclo de ensayo de tipo I» en el punto 3 del anexo 13 del Reglamento n.º 83 de la CEPE, y al «ciclo de ensayo» en el punto 5 del Reglamento n.º 103 de la CEPE se entenderá hecha al mismo ensayo de tipo I / tipo 1 y ciclo de ensayo de tipo I / tipo 1 utilizado para la homologación de tipo original del vehículo.

4.4.3.2. Para determinar el factor D del sistema de regeneración periódica de recambio, podrá utilizarse cualquiera de los métodos de banco de ensayo de motores a los que se hace referencia en el punto 3 del anexo 13 del Reglamento n.º 83 de la CEPE.

4.4.4. *Otros requisitos*

Serán aplicables a los sistemas de regeneración periódica de recambio los requisitos de los puntos 5.2.3, 5.3, 5.4 y 5.5 del Reglamento n.º 103 de la CEPE. En estos puntos, el término «catalizador» se entenderá como «sistema de regeneración periódica». Además, también serán aplicables a los sistemas de regeneración periódica las excepciones hechas a dichos puntos en el punto 4.1 del presente anexo.

5. DOCUMENTACIÓN

5.1. Cada dispositivo anticontaminante de recambio se marcará de manera clara e indeleble con el nombre o la marca del fabricante e irá acompañado de la siguiente información:

a) los vehículos (incluido el año de fabricación) para los que se haya homologado el dispositivo anticontaminante de recambio, así como, cuando proceda, una mención que indique si el dispositivo anticontaminante de recambio se puede instalar o no en un vehículo que esté equipado con un sistema OBD;

b) las instrucciones de instalación, cuando sea necesario.

Esta información deberá estar disponible en el catálogo de productos distribuido a los puntos de venta por el fabricante de los dispositivos anticontaminantes de recambio.

6. CONFORMIDAD DE LA PRODUCCIÓN

6.1. Las medidas para garantizar la conformidad de la producción se tomarán de conformidad con las disposiciones establecidas en el artículo 12 de la Directiva 2007/46/CE.

6.2. **Disposiciones especiales**

6.2.1. Los controles contemplados en el punto 2.2 del anexo X de la Directiva 2007/46/CE incluirán el cumplimiento de las características definidas en el artículo 2, apartado 8, del presente Reglamento.

6.2.2. Para la aplicación del artículo 12, apartado 2, de la Directiva 2007/46/CE, podrán llevarse a cabo los ensayos descritos en el punto 4.4.1 del presente anexo y en el punto 5.2 del Reglamento n.º 103 de la CEPE (requisitos en cuanto a emisiones). En este caso, el titular de la homologación de tipo podrá solicitar, como alternativa, que se emplee como base para la comparación, en lugar del dispositivo anticontaminante del equipamiento original, el dispositivo anticontaminante de recambio utilizado en los ensayos de homologación de tipo (u otra muestra cuya conformidad con el tipo homologado se haya demostrado). Los valores de las emisiones medidas con la muestra sometida a verificación no excederán después, por término medio, más del 15 % de los valores medios medidos con la muestra utilizada como referencia.



Apéndice I

MODELO

Ficha de características n.º ...

en relación con la homologación de tipo CE de dispositivos anticontaminantes de recambio

La información que figura a continuación, en su caso, se presentará por triplicado y acompañada de un índice. Los dibujos se presentarán a la escala adecuada, suficientemente detallados y en formato A4 o plegados de forma que se ajusten a dicho formato. Las fotografías, si las hubiera, serán suficientemente detalladas.

Si los sistemas, componentes o unidades técnicas independientes disponen de mandos electrónicos, se facilitará información relativa a su funcionamiento.

0. INFORMACIÓN GENERAL

- 0.1. Marca (nombre comercial del fabricante): ...
- 0.2. Tipo: ...
 - 0.2.1. Denominaciones comerciales, si están disponibles:
- 0.5. Nombre y dirección del fabricante: ...
 - Nombre y dirección del representante autorizado (si procede):
- 0.7. En el caso de componentes y unidades técnicas independientes, localización y método de fijación de la marca de homologación CE: ...
- 0.8. Direcciones de las plantas de montaje ...

1. DESCRIPCIÓN DEL DISPOSITIVO

- 1.1. Marca y tipo del dispositivo anticontaminante de recambio ...
- 1.2. Dibujos del dispositivo anticontaminante de recambio, que indiquen, en particular, todas las características mencionadas en el artículo 2, apartado 8, del presente Reglamento: ...
- 1.3. Descripción del tipo o tipos de vehículos a los que se destina el dispositivo anticontaminante de recambio: ...
 - 1.3.1. Números y/o símbolos característicos de los tipos de motor y de vehículo: ...
 - 1.3.2. ¿Se pretende que el dispositivo anticontaminante de repuesto sea compatible con los requisitos del OBD? (sí/no) ⁽¹⁾
- 1.4. Descripción y dibujos que muestren la posición del dispositivo anticontaminante de recambio en relación con los colectores de escape del motor: ...

⁽¹⁾ Táchese lo que no proceda.



Apéndice 2

MODELO DE CERTIFICADO DE HOMOLOGACIÓN DE TIPO CE

[Formato máximo: A4 (210 mm × 297 mm)]

CERTIFICADO DE HOMOLOGACIÓN DE TIPO CE

Sello de la Administración

Comunicación relativa a:

- una homologación de tipo CE ⁽¹⁾, ...,
- la extensión de la homologación de tipo CE ⁽²⁾, ...,
- la denegación de la homologación de tipo CE ⁽³⁾, ...,
- la retirada de la homologación de tipo CE ⁽⁴⁾, ...,

de un tipo de componente / unidad técnica independiente ⁽⁵⁾

con arreglo al Reglamento (CE) n.º 715/2007, puesto en ejecución por el Reglamento (UE) 2017/1151.

Reglamento (CE) n.º 715/2007 o Reglamento (UE) 2017/1151, modificado en último lugar por ...

Número de homologación de tipo CE: ...

Motivos de la extensión: ...

SECCIÓN I

- 0.1. Marca (nombre comercial del fabricante): ...
- 0.2. Tipo: ...
- 0.3. Medio de identificación del tipo, si está marcado en el componente / unidad técnica independiente ⁽⁶⁾: ...
 - 0.3.1. Emplazamiento de este marcado: ...
- 0.5. Nombre y dirección del fabricante: ...
- 0.7. En el caso de componentes y unidades técnicas independientes, localización y método de fijación de la marca de homologación CE: ...
- 0.8. Nombre y dirección de las plantas de montaje: ...
- 0.9. Nombre y dirección del representante del fabricante (si procede): ...

⁽¹⁾ Táchese lo que no proceda.

⁽²⁾ Táchese lo que no proceda.

⁽³⁾ Táchese lo que no proceda.

⁽⁴⁾ Táchese lo que no proceda.

⁽⁵⁾ Táchese lo que no proceda.

⁽⁶⁾ Si el medio de identificación del tipo incluye caracteres no pertinentes para la descripción del tipo de vehículo, componente o unidad técnica independiente cubiertos por el presente certificado de homologación de tipo, dichos caracteres se representarán en la documentación con el símbolo «?» (por ejemplo, ABC??123??).

▼B*SECCIÓN II*

1. Información adicional
 - 1.1. Marca y tipo del dispositivo anticontaminante de recambio ...
 - 1.2. Tipos de vehículo para los cuales el tipo de dispositivo anticontaminante cumple los requisitos para ser pieza de recambio: ...
 - 1.3. Tipos de vehículo en los que se ha sometido a ensayo el dispositivo anticontaminante de recambio: ...
 - 1.3.1. ¿Se ha demostrado la compatibilidad del dispositivo anticontaminante de recambio con los requisitos del OBD? (sí/no) ⁽¹⁾: ...
2. Servicio técnico responsable de la realización de los ensayos: ...
3. Fecha del acta de ensayo: ...
4. Número del acta de ensayo: ...
5. Observaciones: ...
6. Lugar: ...
7. Fecha: ...
8. Firma: ...

<i>Anexos:</i>	Expediente de homologación.
----------------	-----------------------------

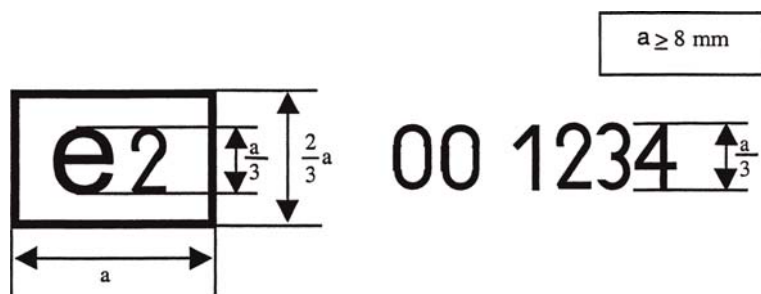
⁽¹⁾ Táchese lo que no proceda.

▼ B

Apéndice 3

Ejemplo de marca de homologación de tipo CE

(véase el punto 3.2 del presente anexo)



Esta marca de homologación colocada en un componente de un dispositivo anticontaminante de recambio indica que el tipo de que se trata ha sido homologado en Francia (e 2) con arreglo al presente Reglamento. Las dos primeras cifras (00) del número de homologación indican que la pieza fue homologada conforme al presente Reglamento. Las cuatro cifras siguientes (1234) constituyen el número de homologación de base asignado al dispositivo anticontaminante de recambio por la autoridad de homologación.



ANEXO XIV

Acceso a la información sobre el OBD y sobre la reparación y el mantenimiento del vehículo

1. INTRODUCCIÓN

1.1. En el presente anexo se establecen los requisitos técnicos del acceso a la información sobre el ODB y sobre la reparación y el mantenimiento del vehículo.

2. REQUISITOS

2.1. La información relativa al OBD del vehículo y a la reparación y el mantenimiento de este, disponible en determinados sitios web, seguirá las especificaciones técnicas del Documento SC2-D5 de OASIS, «Format of Automotive Repair Information», versión 1.0, de 28 de mayo de 2003 ⁽¹⁾, y de los puntos 3.2, 3.5, (salvo 3.5.2), 3.6, 3.7 y 3.8 del Documento SC1-D2 de OASIS, «Autorepair Requirements Specification», versión 6.1, de 10 de enero de 2003 ⁽²⁾; para esta información se utilizará exclusivamente texto abierto y formatos gráficos o formatos que puedan verse e imprimirse utilizando programas de aplicaciones auxiliares (*software plug-ins*) normalizados a los que se pueda acceder de forma gratuita, que puedan instalarse fácilmente y que puedan ejecutarse en sistemas operativos informáticos de uso extendido. Siempre que sea posible, las palabras clave de los metadatos serán conformes a la norma ISO 15031-2. Esta información estará siempre disponible, salvo cuando haya que proceder al mantenimiento del sitio web. La solicitud de permiso para reproducir o volver a publicar la información deberá negociarse directamente con el fabricante interesado. La información relativa al material de formación estará también disponible, pero podrá presentarse a través de otros medios distintos a los sitios web.

Deberá facilitarse información, en una base de datos a la que puedan acceder fácilmente los operadores independientes, sobre todas las piezas del vehículo, con las que el vehículo, identificado por el número de identificación del vehículo (NIV) y por todo criterio adicional tal como la distancia entre ejes, la potencia, el acabado o las opciones, está equipado por el fabricante del vehículo y que puedan ser sustituidas por piezas de recambio ofrecidas por el fabricante del vehículo a sus concesionarios y talleres de reparación autorizados o a terceros mediante referencia al número de las piezas del equipamiento original (EO).

Esta base de datos incluirá el NIV, el número de las piezas del EO, la denominación de estas piezas en el EO, los atributos de la validez (fechas de inicio y fin de la validez), los atributos de instalación y, cuando proceda, las características estructurales.

Deberá actualizarse periódicamente la información de las bases de datos. En particular, las actualizaciones deberán incluir todas las modificaciones de los distintos vehículos después de su producción si esta información se encuentra a disposición de los concesionarios autorizados.

2.2. El acceso a las características de seguridad del vehículo utilizadas por los concesionarios y talleres de reparación autorizados se pondrá a disposición de operadores independientes bajo la protección de una tecnología de la seguridad con arreglo a los requisitos siguientes:

i) los datos deberán intercambiarse garantizando la confidencialidad, la integridad y la protección contra la reproducción;

ii) se aplicará la norma <https://ssl-tls> (RFC4346);

⁽¹⁾ Está disponible en: <http://www.oasis-open.org/committees/download.php/2412/Draft%20Committee%20Specification.pdf>

⁽²⁾ Está disponible en: <http://lists.oasis-open.org/archives/autorepair/200302/pdf00005.pdf>

▼B

- iii) se utilizarán certificados de seguridad de conformidad con la norma ISO 20828 para la autenticación mutua de agentes independientes y fabricantes;
- iv) la clave privada del agente independiente deberá estar protegida por un *hardware* seguro.

El Foro sobre el Acceso a la Información relativa a los Vehículos previsto en el apartado 9 del artículo 13 especificará los parámetros para cumplir estos requisitos con arreglo a la tecnología más avanzada.

Se aprobará y autorizará al operador independiente a tal fin sobre la base de documentos que demuestren que persigue una actividad empresarial legítima y que no ha sido condenado por una actividad delictiva pertinente.

- 2.3. La reprogramación de las unidades de control se llevará a cabo de conformidad con las normas ISO 22900 o SAE J2534, con independencia de la fecha de la homologación de tipo. Para la validación de la compatibilidad de la aplicación específica del fabricante y las interfaces de comunicación del vehículo (ICV) que cumplan las normas ISO 22900 o SAE J2534, el fabricante deberá ofrecer bien una validación de las ICV desarrolladas de manera independiente, bien la información y el préstamo de cualquier *hardware* especial que necesite un fabricante de ICV para realizar él mismo dicha validación. Las condiciones del artículo 7, apartado 1, del Reglamento (CE) n.º 715/2007 se aplican a las tasas para esta validación o la información y el *hardware*.
- 2.4. Todos los códigos de fallo relacionados con las emisiones se ajustarán a lo dispuesto en el apéndice 1 del anexo XI.
- 2.5. En lo concerniente a la información relativa al OBD del vehículo y a la reparación y el mantenimiento de este que no esté relacionada con aspectos protegidos del vehículo, los requisitos de registro para el uso del sitio web del fabricante por parte de un operador independiente exigirán solo los datos que sean necesarios para confirmar el modo de pago de la información. En lo concerniente a la información relativa al acceso a los aspectos protegidos del vehículo, el operador independiente presentará un certificado conforme a la norma ISO 20828, a fin de identificarse e identificar a la organización a la que pertenezca, y el fabricante responderá con su propio certificado conforme a la citada norma, a fin de confirmar al operador independiente que está accediendo a un sitio legítimo del fabricante con el que pretende ponerse en contacto. Ambas partes llevarán un registro de este tipo de transacciones en el que indiquen los vehículos y los cambios introducidos en ellos en el marco de la presente disposición.
- 2.6. En el caso de que la información sobre el OBD del vehículo y la reparación y el mantenimiento de este, disponible en el sitio web del fabricante, no recoja información específica pertinente que permita la fabricación y el diseño adecuados de sistemas de adaptación a combustibles alternativos, cualquier fabricante de estos sistemas interesado deberá poder acceder a la información exigida en los puntos 0, 2 y 3 del apéndice 3 del anexo I poniéndose directamente en contacto con el fabricante y solicitándola. Los datos de contacto a este efecto estarán claramente indicados en el sitio web del fabricante y la información deberá facilitarse en el plazo de 30 días. Dicha información solo deberá facilitarse en relación con sistemas de adaptación a combustibles alternativos que estén sujetos al Reglamento n.º 115 de la CEPE⁽¹⁾ o en relación con componentes de dichos sistemas que formen parte de sistemas sujetos al citado Reglamento, y únicamente en respuesta a una solicitud que indique claramente la especificación exacta del

(1) DO L 323 de 7.11.2014, p. 91.

▼B

modelo de vehículo para el que se precisa la información y que confirme explícitamente que se precisa dicha información para el desarrollo de sistemas o componentes de adaptación a combustibles alternativos sujetos al Reglamento n.º 115 de la CEPE.

- 2.7. Los fabricantes especificarán el número de homologación de tipo por modelo en sus sitios web de información sobre reparaciones.
- 2.8. Los fabricantes establecerán tarifas razonables y proporcionadas para el acceso anual, mensual, diario, por horas y por transacción a sus sitios web de información sobre reparaciones y mantenimiento.



Apéndice 1

Certificado expedido por el fabricante de acceso a la información relativa al OBD del vehículo y a la reparación y el mantenimiento de este

(Fabricante):

(Dirección del fabricante):

Certifica que:

da acceso a la información sobre el OBD del vehículo y sobre la reparación y el mantenimiento de este de conformidad con lo dispuesto en:

- el artículo 6 del Reglamento (CE) n.º 715/2007;
- el artículo 4, apartado 6, y el artículo 13 del Reglamento 2017/1151;
- ►⁽¹⁾ el anexo I, puntos 2.3.1 y 2.3.4, del Reglamento 2017/1151 ◀;
- el anexo I, apéndice 3, punto 16, del Reglamento 2017/1151;
- el anexo I, apéndice 5, del Reglamento 2017/1151;
- el anexo XI, punto 4, del Reglamento 2017/1151; y
- el anexo XIV del Reglamento 2017/1151,

con respecto a los tipos de vehículos enumerados en el anexo del presente Certificado.

Las direcciones de los principales sitios web desde los que se puede acceder a la información pertinente y con respecto a los cuales se certifica su conformidad con las disposiciones anteriormente citadas se enumeran en un anexo al presente Certificado junto con los datos de contacto del representante autorizado por el fabricante cuya firma figura más adelante.

Cuando proceda: El fabricante certifica, asimismo, que ha cumplido con la obligación establecida en el artículo 13, apartado 5, del presente Reglamento de facilitar la información pertinente relativa a las homologaciones anteriores de estos tipos de vehículos, a más tardar, seis meses después de la fecha de homologación de tipo.

Hecho en [..... lugar]

el [..... fecha]

[Firma del representante del fabricante]

Anexos: Direcciones de los sitios web

Datos de contacto

► ⁽¹⁾ M3

▼B

Anexo I

del

Certificado expedido por el fabricante de acceso a la información relativa al OBD del vehículo y a la reparación y el mantenimiento de este

Direcciones de sitios web a las que se hace referencia en el presente Certificado:

.....

.....

.....

.....

Anexo II

del

Certificado expedido por el fabricante de acceso a la información relativa al OBD del vehículo y a la reparación y el mantenimiento de este

Datos de contacto del representante del fabricante al que se hace referencia en el presente Certificado:

.....

.....

.....

.....

▼B

ANEXO XV

Reservado

▼ **M3**

ANEXO XVI

REQUISITOS APLICABLES A LOS VEHÍCULOS QUE UTILIZAN UN REACTIVO PARA EL SISTEMA DE POSTRATAMIENTO DE LOS GASES DE ESCAPE

1. Introducción

En el presente anexo se establecen los requisitos aplicables a los vehículos que recurren al uso de un reactivo para el sistema de postratamiento con el fin de reducir las emisiones. Toda referencia hecha en el presente anexo al «depósito de reactivo» se entenderá aplicable igualmente a otros recipientes en los que se almacene un reactivo.

1.1. La capacidad del depósito de reactivo será tal que, estando lleno, no haya que rellenarlo en un intervalo medio de conducción correspondiente a 5 depósitos de combustible llenos, siempre que el depósito de reactivo pueda rellenarse con facilidad (por ejemplo, sin utilizar herramientas y sin retirar tapizados interiores del vehículo; la apertura de una tapa interior a fin de acceder al depósito para llenarlo de reactivo no se considerará retirada del tapizado interior). Si se considera que el depósito de reactivo no es fácil de rellenar según lo indicado anteriormente, su capacidad mínima deberá ser al menos equivalente a la distancia media de conducción correspondiente a 15 depósitos de combustible llenos. Sin embargo, en el caso de la opción del punto 3.5, si el fabricante decide iniciar el sistema de advertencia a una distancia que no puede ser inferior a 2 400 km antes de que el depósito de reactivo se vacíe, no serán de aplicación las restricciones señaladas anteriormente sobre la capacidad mínima del depósito de reactivo.

1.2. En el contexto del presente anexo, se entenderá que la «distancia media de conducción» se obtiene a partir del consumo de combustible o de reactivo durante un ensayo de tipo 1 correspondiente a la distancia de conducción de un depósito de combustible y a la distancia de conducción de un depósito de reactivo, respectivamente.

2. Indicación del reactivo

2.1. El vehículo deberá tener en el salpicadero un indicador específico que informe al conductor cuando los niveles de reactivo estén por debajo de los valores umbral especificados en el punto 3.5.

3. Sistema de alerta al conductor

3.1. El vehículo deberá incluir un sistema de alerta, consistente en alarmas visuales, que informe al conductor cuando se detecte una anomalía en la dosificación del reactivo, por ejemplo cuando las emisiones sean demasiado elevadas, el nivel de reactivo esté bajo, se interrumpa la dosificación de reactivo o este no sea de la calidad especificada por el fabricante. El sistema de alerta podrá incluir también un componente auditivo que alerte al conductor.

3.2. La intensidad del sistema de alerta podrá aumentar a medida que el reactivo esté próximo a agotarse. Culminará con una notificación al conductor que no pueda rechazarse ni ignorarse fácilmente. No será posible apagar el sistema hasta que se haya rellenado de reactivo.

3.3. La advertencia visual mostrará un mensaje que indique un bajo nivel de reactivo. La advertencia será distinta a la utilizada con fines de diagnóstico a bordo u otros fines de mantenimiento del motor. La advertencia será lo suficientemente clara como para que el conductor comprenda que el nivel de reactivo está bajo (por ejemplo, «nivel de urea bajo», «nivel de AdBlue bajo» o «reactivo bajo»).

3.4. Aunque inicialmente no será necesario que el sistema de alerta esté continuamente activado, la intensidad de la advertencia irá en aumento hasta convertirse en continua en el momento en que el nivel de reactivo

▼ M3

se aproxime al punto en el que se pone en marcha el sistema de inducción del conductor establecido en el punto 8. Se mostrará una advertencia explícita (por ejemplo, «reponga urea», «reponga AdBlue» o «reponga reactivo»). La señal continua del sistema de alerta podrá ser interrumpida temporalmente por otras señales de advertencia, siempre que sean mensajes importantes relacionados con la seguridad.

3.5. El sistema de alerta se activará a una distancia equivalente a un intervalo de conducción de al menos 2 400 km antes de que el depósito de reactivo se vacíe o, a lo sumo, a elección del fabricante, cuando el reactivo del depósito llegue a uno de los niveles siguientes:

a) un nivel que previsiblemente sea suficiente para cubrir el 150 % de un intervalo medio de conducción con el depósito de combustible lleno; o

b) el 10 % de la capacidad del depósito de reactivo,

tomando de estos el valor que se alcance antes.

4. Identificación del reactivo incorrecto

4.1. El vehículo incluirá un medio para determinar la presencia en él de un reactivo que responda a las características declaradas por el fabricante y registradas en el apéndice 3 del anexo I.

4.2. Si el reactivo del depósito de almacenamiento no se ajusta a los requisitos mínimos declarados por el fabricante, el sistema de alerta al conductor del punto 3 se activará y mostrará un mensaje que recoja la advertencia adecuada (por ejemplo, «detectada urea incorrecta», «detectado AdBlue incorrecto» o «detectado reactivo incorrecto»). Si la calidad del reactivo no se rectifica en los 50 km siguientes a la activación del sistema de alerta, se aplicarán los requisitos de inducción del conductor establecidos en el punto 8.

5. Monitorización del consumo del reactivo

5.1. El vehículo incluirá un medio para determinar el consumo de reactivo y facilitar el acceso externo a la información sobre el consumo.

5.2. El consumo medio de reactivo y el consumo medio de reactivo solicitado por el sistema del motor estarán disponibles a través del puerto serie del conector de diagnóstico estándar. Deberán estar disponibles los datos relativos al período previo completo de 2 400 km de funcionamiento del vehículo.

5.3. A fin de monitorizar el consumo de reactivo, se monitorizarán, como mínimo, los siguientes parámetros en el vehículo:

a) el nivel de reactivo en el depósito de almacenamiento instalado en el vehículo; y

b) el caudal o la inyección de reactivo lo más cerca técnicamente posible del punto de inyección en un sistema de postratamiento de los gases de escape.

5.4. Toda desviación de más del 50 % entre el consumo medio de reactivo y el consumo medio de reactivo solicitado por el sistema del motor durante un período de 30 minutos de funcionamiento del vehículo dará lugar a la activación del sistema de alerta al conductor al que se refiere el punto 3, que mostrará un mensaje en el que se indique la advertencia adecuada (por ejemplo, «mal funcionamiento de la dosificación de urea», «mal funcionamiento de la dosificación de AdBlue» o «mal funcionamiento de la dosificación de reactivo»). Si el consumo de reactivo no se rectifica en los 50 km siguientes a la activación del sistema de alerta, se aplicarán los requisitos de inducción del conductor establecidos en el punto 8.

▼ **M3**

- 5.5. En caso de interrupción de la actividad de dosificación del reactivo, se activará el sistema de alerta al conductor al que se refiere el punto 3, que mostrará un mensaje en el que se indique una advertencia adecuada. Si la interrupción de la dosificación del reactivo es iniciada por el sistema del motor debido a que las condiciones de funcionamiento del vehículo hacen que el rendimiento de este en cuanto a emisiones no requiera dosificar reactivo, podrá omitirse la activación del sistema de alerta al conductor al que se refiere el punto 3, siempre que el fabricante haya informado claramente a la autoridad de homologación de cuándo se aplican esas condiciones de funcionamiento. Si la dosificación del reactivo no se rectifica en los 50 km siguientes a la activación del sistema de alerta, se aplicarán los requisitos de inducción del conductor establecidos en el punto 8.
6. Monitorización de las emisiones de NO_x
- 6.1. Como alternativa a los requisitos de monitorización a los que se refieren los puntos 4 y 5, los fabricantes podrán utilizar directamente sensores de gases de escape para detectar los niveles excesivos de NO_x en el sistema de escape.
- 6.2. El fabricante deberá demostrar que la utilización de los sensores mencionados en el punto 6.1 y de cualquier otro sensor en el vehículo da lugar a la activación del sistema de alerta al conductor al que se refiere el punto 3, la aparición de un mensaje en el que se indica la advertencia adecuada (por ejemplo, «emisiones demasiado elevadas: comprobar urea», «emisiones demasiado elevadas: comprobar AdBlue» o «emisiones demasiado elevadas: comprobar reactivo») y la activación del sistema de inducción del conductor al que se refiere el punto 8.3, cuando se producen las situaciones mencionadas en los puntos 4.2, 5.4 o 5.5.

A efectos del presente punto, se supone que estas situaciones se producen si se supera el límite umbral del OBD aplicable a los NO_x indicado en los cuadros del punto 2.3 del anexo XI.

Las emisiones de NO_x durante el ensayo para demostrar la conformidad con estos requisitos no superarán en más de un 20 % los límites umbral del OBD.

7. Almacenamiento de la información relativa a fallos
- 7.1. Cuando se haga referencia al presente punto, se almacenarán identificadores de parámetros no borrables (PID) que determinen la razón que ha dado lugar a la activación del sistema de inducción y la distancia recorrida por el vehículo durante dicha activación. El vehículo conservará un registro de los PID durante al menos 800 días o 30 000 km de funcionamiento del vehículo. Los PID estarán disponibles a través del puerto serie de un conector de diagnóstico estándar a petición de una herramienta de exploración genérica con arreglo a lo dispuesto en el punto 2.3 del apéndice 1 del anexo XI. La información almacenada en los PID estará vinculada al período de funcionamiento acumulado del vehículo durante el cual se produjo, con una exactitud no inferior a 300 días o 10 000 km.
- 7.2. Los casos de mal funcionamiento en el sistema de dosificación del reactivo atribuidos a fallos técnicos (por ejemplo, mecánicos o eléctricos) estarán también sometidos a los requisitos del OBD que figuran en el anexo XI.
8. Sistema de inducción del conductor
- 8.1. El vehículo incluirá un sistema de inducción del conductor a fin de garantizar que en todo momento funcione con un sistema de control de las emisiones activado. El sistema de inducción se diseñará de tal manera que el vehículo no pueda funcionar con el depósito de reactivo vacío.
- 8.2. El sistema de inducción se activará, a más tardar, cuando el nivel de reactivo del depósito alcance:
- a) en caso de que el sistema de alerta se active al menos 2 400 km antes del momento en que se espere que el depósito de reactivo se vacíe, un nivel que se espere sea suficiente para cubrir el intervalo medio de conducción del vehículo con el depósito de combustible lleno;

▼ **M3**

- b) en caso de que el sistema de alerta se active al nivel indicado en el punto 3.5, letra a), un nivel que se espere sea suficiente para cubrir el 75 % del intervalo medio de conducción del vehículo con el depósito de combustible lleno; o
- c) en caso de que el sistema de alerta se active al nivel indicado en el punto 3.5, letra b), el 5 % de la capacidad del depósito de reactivo;
- d) en caso de que el sistema de alerta se active antes de los niveles indicados en el punto 3.5, letras a) y b), pero menos de 2 400 km antes de que el depósito de reactivo se vacíe, el nivel indicado en las letras b) o c) del presente punto que se alcance antes.

Si se utiliza la alternativa expuesta en el punto 6.1, el sistema se activará cuando se produzcan las irregularidades señaladas en los puntos 4 o 5 o los niveles de NO_x indicados en el punto 6.2.

La detección de un depósito de reactivo vacío y las irregularidades mencionadas en los puntos 4, 5 o 6 harán que surtan efecto los requisitos sobre almacenamiento de la información relativa a fallos del punto 7.

- 8.3. El fabricante seleccionará el tipo de sistema de inducción que desea instalar. Las opciones en cuanto a este sistema se describen en los puntos 8.3.1, 8.3.2, 8.3.3 y 8.3.4.
 - 8.3.1. El sistema que impide que el motor vuelva a arrancar tras la cuenta atrás activa la cuenta atrás de los arranques del motor o de la distancia restante una vez que se ha activado el sistema de inducción. Los arranques del motor activados por el sistema de control del vehículo, como los sistemas de arranque-parada, no se incluyen en esta cuenta atrás.
 - 8.3.1.1. En caso de que el sistema de alerta se active al menos 2 400 km antes del momento en que se se espere que el depósito de reactivo se vacíe, o de que se produzcan las irregularidades señaladas en los puntos 4 o 5 o los niveles de NO_x indicados en el punto 6.2, se impedirá que el motor vuelva a arrancar inmediatamente después de que el vehículo haya recorrido una distancia que se espere sea suficiente para cubrir su intervalo medio de conducción con el depósito de combustible lleno desde la activación del sistema de inducción.
 - 8.3.1.2. En caso de que el sistema de inducción se active al nivel indicado en el punto 8.2, letra b), se impedirá que el motor vuelva a arrancar inmediatamente después de que el vehículo haya recorrido una distancia que se espere sea suficiente para cubrir el 75 % de su intervalo medio de conducción con el depósito de combustible lleno desde la activación del sistema de inducción.
 - 8.3.1.3. En caso de que el sistema de inducción se active al nivel indicado en el punto 8.2, letra c), se impedirá que el motor vuelva a arrancar inmediatamente después de que el vehículo haya recorrido una distancia que se espere sea suficiente para cubrir su intervalo medio de conducción con el 5 % de la capacidad del depósito de reactivo, desde la activación del sistema de inducción.
 - 8.3.1.4. Además, se impedirá que el motor vuelva a arrancar inmediatamente después de que se vacíe el depósito de reactivo, si esto sucede antes que las situaciones especificadas en los puntos 8.3.1.1, 8.3.1.2 u 8.3.1.3.
 - 8.3.2. El sistema que impide que el vehículo arranque tras haber rellenado el depósito de combustible evita que se pueda arrancar el vehículo después de repostar, si se ha activado el sistema de inducción.

▼ M3

- 8.3.3. El sistema de bloqueo de combustible impide repostar combustible bloqueando el sistema de llenado una vez activado el sistema de inducción. El sistema de bloqueo deberá ser resistente, a fin de evitar su manipulación.
- 8.3.4. El sistema de restricción de las prestaciones limita la velocidad del vehículo una vez que se ha activado el sistema de inducción. El nivel de limitación de la velocidad deberá ser evidente para el conductor y reducir considerablemente la velocidad máxima del vehículo. Esta limitación comenzará a funcionar gradualmente o tras el arranque del motor. Poco antes de que se impida volver a arrancar el motor, la velocidad del vehículo no excederá de 50 km/h.
- 8.3.4.1. En caso de que el sistema de alerta se active al menos 2 400 km antes del momento en que se espere que el depósito de reactivo se vacíe, o de que se produzcan las irregularidades señaladas en los puntos 4 o 5 o los niveles de NO_x indicados en el punto 6.2, se impedirá que el motor vuelva a arrancar inmediatamente después de que el vehículo haya recorrido una distancia que se espere sea suficiente para cubrir su intervalo medio de conducción con el depósito de combustible lleno desde la activación del sistema de inducción.
- 8.3.4.2. En caso de que el sistema de inducción se active al nivel indicado en el punto 8.2, letra b), se impedirá que el motor vuelva a arrancar inmediatamente después de que el vehículo haya recorrido una distancia que se espere sea suficiente para cubrir el 75 % de su intervalo medio de conducción con el depósito de combustible lleno desde la activación del sistema de inducción.
- 8.3.4.3. En caso de que el sistema de inducción se active al nivel indicado en el punto 8.2, letra c), se impedirá que el motor vuelva a arrancar inmediatamente después de que el vehículo haya recorrido una distancia que se espere sea suficiente para cubrir su intervalo medio de conducción con el 5 % de la capacidad del depósito de reactivo, desde la activación del sistema de inducción.
- 8.3.4.4. Además, se impedirá que el motor vuelva a arrancar inmediatamente después de que se vacíe el depósito de reactivo, si esto sucede antes que las situaciones especificadas en los puntos 8.3.4.1, 8.3.4.2 u 8.3.4.3.
- 8.4. Una vez que el sistema de inducción haya impedido que el motor vuelva a arrancar, solo se desactivará si se rectifican las irregularidades especificadas en los puntos 4, 5 o 6 o si la cantidad de reactivo añadida al vehículo cumple al menos uno de los criterios siguientes:
- a) se espera que sea suficiente para cubrir el 150 % de un intervalo medio de conducción con el depósito de combustible lleno; o
 - b) equivale al menos al 10 % de la capacidad del depósito de reactivo.

Cuando se haya llevado a cabo una reparación para corregir un fallo detectado por el sistema OBD de conformidad con el punto 7.2, el sistema de inducción podrá reiniciarse a través del puerto serie del OBD (por ejemplo, mediante una herramienta de exploración genérica) para permitir el arranque del vehículo con fines de autodiagnóstico. El vehículo funcionará, como máximo, durante 50 km para permitir validar el acierto de la reparación. De persistir el fallo tras dicha validación, el sistema de inducción se reactivará completamente.

- 8.5. El sistema de alerta al conductor al que se refiere el punto 3 mostrará un mensaje en el que se indiquen claramente:
- a) el número de re arranques restantes o la distancia restante; y

▼ M3

- b) las condiciones en las que se puede volver a arrancar el vehículo.
- 8.6. El sistema de inducción del conductor se desactivará cuando las condiciones que provocaron su activación hayan dejado de existir. El sistema de inducción del conductor no se desactivará automáticamente si no se ha corregido la razón que motivó su activación.
- 8.7. En el momento de la homologación, deberá facilitarse a la autoridad de homologación de tipo información detallada por escrito que describa exhaustivamente las características funcionales del sistema de inducción del conductor.
- 8.8. En el contexto de la solicitud de homologación de tipo con arreglo al presente Reglamento, el fabricante deberá demostrar el funcionamiento de los sistemas de alerta al conductor y de inducción del conductor.
9. Requisitos de información
- 9.1. El fabricante deberá facilitar a todos los propietarios de vehículos nuevos información clara por escrito sobre el sistema de control de emisiones del vehículo no está funcionando correctamente, el conductor será informado acerca del problema existente por medio del sistema de alerta al conductor y, consecuentemente, el sistema de inducción del conductor impedirá el arranque del vehículo.
- 9.2. Las instrucciones incluirán requisitos para la utilización y el mantenimiento adecuados de los vehículos, incluido, si procede, el uso apropiado de reactivos consumibles.
- 9.3. Las instrucciones especificarán si el conductor del vehículo debe reponer los reactivos consumibles entre los intervalos normales de mantenimiento. Indicarán el modo en el que el conductor debe rellenar el depósito de reactivo. La información también indicará el consumo probable de reactivo para ese tipo de vehículo y la frecuencia recomendada de reposición.
- 9.4. Asimismo, las instrucciones especificarán que es obligatorio utilizar y reponer el reactivo requerido con las especificaciones correctas para que el vehículo se ajuste al certificado de conformidad expedido para ese tipo de vehículo.
- 9.5. Las instrucciones indicarán que la utilización de un vehículo que no consuma ningún reactivo, cuando este se requiera para la reducción de la emisiones, puede constituir un delito.
- 9.6. Las instrucciones explicarán el funcionamiento del sistema de alerta y del sistema de inducción del conductor. Además, se explicarán las consecuencias de hacer caso omiso del sistema de alerta y de no reponer el reactivo.
10. Condiciones de funcionamiento del sistema de postratamiento
- Los fabricantes deberán velar por que el sistema de control de emisiones mantenga su función como tal en todas las condiciones ambientales, especialmente a baja temperatura ambiente. Ello incluye tomar medidas para evitar la total congelación del reactivo durante períodos de estacionamiento de hasta 7 días a 258 K (- 15 °C) con el depósito de reactivo lleno al 50 %. Si el reactivo se congela, el fabricante deberá garantizar que se licúe y esté listo para ser utilizado en los 20 minutos siguientes al arranque del vehículo a 258 K (- 15 °C), medidos en el interior del depósito de reactivo.



ANEXO XVII

MODIFICACIONES DEL REGLAMENTO (CE) N.º 692/2008

1. El apéndice 3 del anexo I del Reglamento (CE) n.º 692/2008 se modifica como sigue:
 - a) Los puntos 3 a 3.1.1 se modifican como sigue:
 - «3. CONVERTIDOR DE LA ENERGÍA DE PROPULSIÓN (k)
 - 3.1. Fabricante de los convertidores de la energía de propulsión:
 - 3.1.1. Código del fabricante (marcado en el convertidor de la energía de propulsión u otro medio de identificación):
 - b) El punto 3.2.1.8 se modifica como sigue:
 - «3.2.1.8. Potencia nominal del motor (n): kW a min⁻¹ (valor declarado por el fabricante)».
 - c) El punto 3.2.2.2 se convierte en el punto 3.2.2.1.1 y se sustituye por el texto siguiente:
 - «3.2.2.1.1. Índice de octano RON, sin plomo:».
 - d) El punto 3.2.4.2.1 se modifica como sigue:
 - «3.2.4.2.1. Descripción del sistema (riel común / inyectores unitarios / bomba de distribución, etc.):».
 - e) El punto 3.2.4.2.3 se modifica como sigue:
 - «3.2.4.2.3. Bomba de inyección/alimentación».
 - f) El punto 3.2.4.2.4 se modifica como sigue:
 - «3.2.4.2.4. Control de limitación de la velocidad del motor».
 - g) El punto 3.2.4.2.9.3 se modifica como sigue:
 - «3.2.4.2.9.3. Descripción del sistema».
 - h) Los puntos 3.2.4.2.9.3.6 a 3.2.4.2.9.3.8 se modifican como sigue:
 - «3.2.4.2.9.3.6. Marca y tipo o principio de funcionamiento del sensor de la temperatura del agua:
 - 3.2.4.2.9.3.7. Marca y tipo o principio de funcionamiento del sensor de la temperatura del aire:
 - 3.2.4.2.9.3.8. Marca y tipo o principio de funcionamiento del sensor de la presión del aire:».
 - i) El punto 3.2.4.3.4.3 se modifica como sigue:
 - «3.2.4.3.4.3. Marca y tipo o principio de funcionamiento del sensor del flujo de aire:».
 - j) Los puntos 3.2.4.3.4.9 a 3.2.4.3.4.11 se modifican como sigue:
 - «3.2.4.3.4.9. Marca y tipo o principio de funcionamiento del sensor de la temperatura del agua:

▼ B

- 3.2.4.3.4.10. Marca y tipo o principio de funcionamiento del sensor de la temperatura del aire:
- 3.2.4.3.4.11. Marca y tipo o principio de funcionamiento del sensor de la presión del aire:
- k) El punto 3.2.4.3.5 se modifica como sigue:
- «3.2.4.3.5. Inyectores».
- l) Los puntos 3.2.12.2 a 3.2.12.2.1 se modifican como sigue:
- «3.2.12.2. Dispositivos anticontaminantes (cuando no estén recogidos en otro punto)
- 3.2.12.2.1. Convertidor catalítico».
- m) Se suprimen los puntos 3.2.12.2.1.11 a 3.2.12.2.1.11.10.
- n) Los puntos 3.2.12.2.2 a 3.2.12.2.2.5 se suprimen y se sustituyen por el siguiente texto:
- «3.2.12.2.2. Sensores
- 3.2.12.2.2.1. Sensor de oxígeno: sí/no ⁽¹⁾
- 3.2.12.2.2.1.1. Marca:
- 3.2.12.2.2.1.2. Ubicación:
- 3.2.12.2.2.1.3. Rango de control:
- 3.2.12.2.2.1.4. Tipo o principio de funcionamiento:
- 3.2.12.2.2.1.5. Número de identificación de la pieza:
- o) Los puntos 3.2.12.2.4.1 a 3.2.12.2.4.2 se modifican como sigue:
- «3.2.12.2.4.1. Características (marca, tipo, flujo, alta presión / baja presión / presión combinada, etc.):
- 3.2.12.2.4.2. Sistema de refrigeración por agua (a especificar por cada sistema EGR, p. ej., baja presión / alta presión / presión combinada): sí/no ⁽¹⁾».
- p) Los puntos 3.2.12.2.5 a 3.2.12.2.5.6 se modifican como sigue:
- «3.2.12.2.5. Sistema de control de las emisiones de evaporación (solo motores de gasolina y etanol): sí/no ⁽¹⁾
- 3.2.12.2.5.1. Descripción detallada de los dispositivos:
- 3.2.12.2.5.2. Dibujo del sistema de control de las emisiones de evaporación:
- 3.2.12.2.5.3. Dibujo del filtro de carbón activo:
- 3.2.12.2.5.4. Masa de carbón seco: g
- 3.2.12.2.5.5. Esquema del depósito de combustible con indicación de la capacidad y el material (solo motores de gasolina y etanol):
- 3.2.12.2.5.6. Descripción y esquema de la pantalla contra el calor situada entre el depósito y el sistema de escape:

▼B

- q) Se suprimen los puntos 3.2.12.2.6.4 a 3.2.12.2.6.4.4.
- r) La numeración de los puntos 3.2.12.2.6.5 y 3.2.12.2.6.6 se modifica como sigue:
- «3.2.12.2.6.4. Marca del filtro de partículas:
3.2.12.2.6.5. Número de identificación de la pieza:».
- s) El punto 3.2.12.2.8 se modifica como sigue:
- «3.2.12.2.8. Otro sistema:».
- t) Se añaden los nuevos puntos 3.2.12.2.10 a 3.2.12.2.11.8, redactados como sigue:
- «3.2.12.2.10. Sistema de regeneración periódica: (facílitese la información siguiente para cada unidad independiente)
- 3.2.12.2.10.1. Método o sistema de regeneración, descripción y/o dibujo:
- 3.2.12.2.10.2. Número de ciclos de funcionamiento de tipo 1, o ciclos equivalentes del banco de ensayo de motores, entre dos ciclos en los que tienen lugar fases de regeneración en las condiciones equivalentes al ensayo de tipo 1 (distancia «D» en la figura A6.Ap1/1 del apéndice 1 del subanexo 6 del anexo XXI del Reglamento (UE) 2017/1151 o en la figura A13/1 del anexo 13 del Reglamento n.º 83 de la CEPE, según proceda):
- 3.2.12.2.10.2.1. Ciclo de tipo 1 aplicable: (indíquese el procedimiento aplicable: anexo XXI, subanexo 4, o Reglamento n.º 83 de la CEPE):
- 3.2.12.2.10.3. Descripción del método empleado para determinar el número de ciclos entre dos ciclos en los que tienen lugar fases de regeneración:
- 3.2.12.2.10.4. Parámetros para determinar el nivel de carga necesario antes de la regeneración (temperatura, presión, etc.):
- 3.2.12.2.10.5. Descripción del método utilizado para el sistema de carga en el procedimiento de ensayo descrito en el anexo 13, punto 3.1, del Reglamento n.º 83 de la CEPE:
- 3.2.12.2.11. Sistemas de convertidor catalítico que utilizan reactivos consumibles (facilite la información siguiente para cada unidad independiente): sí/no⁽¹⁾
- 3.2.12.2.11.1. Tipo y concentración del reactivo necesario: ...
- 3.2.12.2.11.2. Rango de temperaturas normales de funcionamiento del reactivo: ...
- 3.2.12.2.11.3. Norma internacional: ...
- 3.2.12.2.11.4. Frecuencia de reposición del reactivo: continua/mantenimiento (cuando proceda):

▼B

- 3.2.12.2.11.5. Indicador de reactivo: (descripción y localización)
- 3.2.12.2.11.6. Depósito de reactivo:
- 3.2.12.2.11.6.1. Capacidad: ...
- 3.2.12.2.11.6.2. Sistema de calefacción: sí/no ⁽¹⁾
- 3.2.12.2.11.6.2.1. Descripción o dibujo
- 3.2.12.2.11.7. Unidad de control del reactivo: sí/no ⁽¹⁾
- 3.2.12.2.11.7.1. Marca: ...
- 3.2.12.2.11.7.2. Tipo: ...
- 3.2.12.2.11.8. Inyector de reactivo (marca, tipo y localización): ...».
- u) El punto 3.2.15.1 se modifica como sigue:
- «3.2.15.1. Número de homologación de tipo con arreglo al Reglamento (CE) n.º 661/2009 (DO L 200 de 31.7.2009, p. 1)».
- v) El punto 3.2.16.1 se modifica como sigue:
- «3.2.16.1. Número de homologación de tipo con arreglo al Reglamento (CE) n.º 661/2009 (DO L 200 de 31.7.2009, p. 1)».
- w) El punto 3.3 se modifica como sigue:
- «3.3. Máquina eléctrica».
- x) El punto 3.3.2 se modifica como sigue:
- «3.3.2. REESS».
- y) El punto 3.4 se modifica como sigue:
- «3.4. Combinaciones de convertidores de la energía de propulsión».
- z) El punto 3.4.4 se modifica como sigue:
- «3.4.4. Descripción del dispositivo de almacenamiento de energía: (REES, condensador, volante de inercia / generador)».
- aa) El punto 3.4.4.5 se modifica como sigue:
- «3.4.4.5. Energía: (para el REES: voltaje y capacidad Ah en 2 h; para el condensador: J,)».
- bb) El punto 3.4.5 se modifica como sigue:
- «3.4.5. Máquina eléctrica (describese cada tipo de máquina eléctrica por separado)».
- cc) El punto 3.5 se modifica como sigue:
- «3.5. Valores declarados por el fabricante para la determinación de las emisiones de CO₂ / el consumo de combustible / el consumo eléctrico / la autonomía eléctrica / e información sobre las ecoinnovaciones (cuando proceda)^(o)».
- dd) El punto 4.4 se modifica como sigue:
- «4.4. Embragues».

▼B

ee) El punto 4.6 se modifica como sigue:

«4.6. Relaciones de transmisión

Marcha	Relaciones internas de la caja de cambios (relación de las revoluciones del motor con las del eje de transmisión de la caja de cambios)	Relaciones de transmisión finales (relación de las revoluciones del eje de transmisión de la caja de cambios con las de la rueda de tracción)	Relaciones totales de transmisión
Máximo para CVT			
1			
2			
3			
...			
Mínimo para CVT».			

ff) Los puntos 6.6 a 6.6.3 se sustituyen por los siguientes:

- «6.6. Neumáticos y ruedas
- 6.6.1. Combinación o combinaciones de neumático y rueda
- 6.6.1.1. Ejes
- 6.6.1.1.1. Eje 1:
- 6.6.1.1.1.1. Designación del tamaño de los neumáticos
- 6.6.1.1.2. Eje 2:
- 6.6.1.1.2.1. Designación del tamaño de los neumáticos
- etc.
- 6.6.2. Límites superior e inferior de los radios de rodadura
- 6.6.2.1. Eje 1:
- 6.6.2.2. Eje 2:
- etc.
- 6.6.3. Presión de los neumáticos recomendada por el fabricante del vehículo: kPa».

gg) El punto 9.1 se modifica como sigue:

- «9.1. Tipo de carrocería con arreglo a los códigos definidos en la parte C del anexo II de la Directiva 2007/46/CE:».

2. En el cuadro 1 del apéndice 6 del anexo I del Reglamento (CE) n.º 692/2008, las filas ZD a ZL, ZX y ZY se modifican como sigue:

«ZD	Euro 6c	Euro 6-2	M, N1 clase I	PI, CI			31.8.2018
ZE	Euro 6c	Euro 6-2	N1 clase II	PI, CI			31.8.2019

▼B

ZF	Euro 6c	Euro 6-2	N1 clase III, N2	PI, CI			31.8.2019
ZG	Euro 6d-TEMP	Euro 6-2	M, N1 clase I	PI, CI			31.8.2018
ZH	Euro 6d-TEMP	Euro 6-2	N1 clase II	PI, CI			31.8.2019
ZI	Euro 6d-TEMP	Euro 6-2	N1 clase III, N2	PI, CI			31.8.2019
ZJ	Euro 6d	Euro 6-2	M, N1 clase I	PI, CI			31.8.2018
ZK	Euro 6d	Euro 6-2	N1 clase II	PI, CI			31.8.2019
ZL	Euro 6d	Euro 6-2	N1 clase III, N2	PI, CI			31.8.2019
ZX	n.a.	n.a.	Todos los vehículos	Totalmente eléctricos con batería	1.9.2009	1.1.2011	31.8.2019
ZY	n.a.	n.a.	Todos los vehículos	Totalmente eléctricos con batería	1.9.2009	1.1.2011	31.8.2019
ZZ	n.a.	n.a.	Todos los vehículos que utilizan certificados con arreglo al punto 2.1.1 del anexo I	PI, CI	1.9.2009	1.1.2011	31.8.2019»



ANEXO XVIII

**DISPOSICIONES ESPECIALES RELATIVAS A LOS ANEXOS I, II, III,
VIII Y IX DE LA DIRECTIVA 2007/46/CE**

Modificaciones del anexo I de la Directiva 2007/46/CE

- 1) El anexo I de la Directiva 2007/46/CE queda modificado como sigue:
- a) El punto 2.6.1 se modifica como sigue:
- «2.6.1. Distribución de esta masa entre los ejes y, en el caso de un semirremolque, de un remolque con barra de tracción rígida o de un remolque de eje central, la masa sobre el acoplamiento:
- a) mínima y máxima de cada variante:
- b) masa de cada versión (debe facilitarse un cuadro):».
- b) Los puntos 3 a 3.1.1 se modifican como sigue:
- «3. CONVERTIDOR DE ENERGÍA DE PROPULSIÓN (k)
- 3.1. Fabricante de los convertidores de energía de propulsión:
- 3.1.1. Código del fabricante (marcado en el convertidor de energía de propulsión u otro medio de identificación):».
- c) El punto 3.2.1.8 se modifica como sigue:
- «3.2.1.8. Potencia nominal del motor (n) kW a min⁻¹ (valor declarado por el fabricante)».
- d) Se añade un nuevo punto 3.2.2.1.1, redactado como sigue:
- «3.2.2.1.1. RON sin plomo:».
- e) El punto 3.2.4.2.1 se modifica como sigue:
- «3.2.4.2.1. Descripción del sistema (riel común / inyectores unitarios / bomba de distribución, etc.):».
- f) El punto 3.2.4.2.3 se modifica como sigue:
- «3.2.4.2.3. Bomba de inyección/suministro».
- g) El punto 3.2.4.2.4 se modifica como sigue:
- «3.2.4.2.4. Control de limitación del régimen del motor».
- h) El punto 3.2.4.2.9.3 se modifica como sigue:
- «3.2.4.2.9.3. Descripción del sistema».
- i) Se añade un nuevo punto 3.2.4.2.9.3.1.1, redactado como sigue:
- «3.2.4.2.9.3.1.1. Versión del *software* de la unidad de control electrónico».
- j) Los puntos 3.2.4.2.9.3.6 a 3.2.4.2.9.3.8 se modifican como sigue:

▼B

- «3.2.4.2.9.3.6. Marca y tipo o principio de funcionamiento del sensor de la temperatura del agua:»
- 3.2.4.2.9.3.7. Marca y tipo o principio de funcionamiento del sensor de la temperatura del aire:»
- 3.2.4.2.9.3.8. Marca y tipo o principio de funcionamiento del sensor de la presión del aire:».
- k) Se añade un nuevo punto 3.2.4.3.4.1.1, redactado como sigue:
- «3.2.4.3.4.1.1. Versión del *software* de la unidad de control electrónico».
- l) El punto 3.2.4.3.4.3 se modifica como sigue:
- «3.2.4.3.4.3. Marca y tipo o principio de funcionamiento del sensor del flujo de aire:».
- m) Los puntos 3.2.4.3.4.9 a 3.2.4.3.4.11 se modifican como sigue:
- «3.2.4.3.4.9. Marca y tipo o principio de funcionamiento del sensor de la temperatura del agua:»
- 3.2.4.3.4.10. Marca y tipo o principio de funcionamiento del sensor de la temperatura del aire:»
- 3.2.4.3.4.11. Marca y tipo o principio de funcionamiento del sensor de la presión del aire:».
- n) El punto 3.2.4.3.5 se modifica como sigue:
- «3.2.4.3.5. Inyectores».
- o) Se añaden los nuevos puntos 3.2.4.4.2 y 3.2.4.4.3, redactados como sigue:
- «3.2.4.4.2. Marca(s):»
- 3.2.4.4.3. Tipo(s):».
- p) Los puntos 3.2.12.2 a 3.2.12.2.1 se modifican como sigue:
- «3.2.12.2. Dispositivos de control de la contaminación (si no están incluidos en otro apartado)
- 3.2.12.2.1. Convertidor catalítico».
- q) Los puntos 3.2.12.2.1.11 a 3.2.12.2.1.11.10 se suprimen y se sustituyen por el siguiente nuevo punto:
- «3.2.12.2.1.11. Intervalo de temperaturas normales de funcionamiento: °C».
- r) Los puntos 3.2.12.2.2 a 3.2.12.2.2.5 se suprimen y se sustituyen por el texto siguiente:
- «3.2.12.2.2. Sensores
- 3.2.12.2.2.1. Sensor de oxígeno: sí/no (¹)
- 3.2.12.2.2.1.1. Marca:»
- 3.2.12.2.2.1.2. Localización:»
- 3.2.12.2.2.1.3. Gama de control:»

▼B

- 3.2.12.2.2.1.4. Tipo o principio de funcionamiento:
- 3.2.12.2.2.1.5. Número de identificación de la pieza:
- 3.2.12.2.2.2. Sensor de NO_x: sí/no ⁽¹⁾
- 3.2.12.2.2.2.1. Marca:
- 3.2.12.2.2.2.2. Tipo:
- 3.2.12.2.2.2.3. Localización:
- 3.2.12.2.2.3. Sensor de partículas: sí/no ⁽¹⁾
- 3.2.12.2.2.3.1. Marca:
- 3.2.12.2.2.3.2. Tipo:
- 3.2.12.2.2.3.3. Localización:».
- s) Los puntos 3.2.12.2.4.1 a 3.2.12.2.4.2 se modifican como sigue:
- «3.2.12.2.4.1. Características (marca, tipo, flujo, alta presión / baja presión / presión combinada, etc.):
- 3.2.12.2.4.2. Sistema de refrigeración por agua (a especificar por cada sistema EGR, p. ej., alta presión / baja presión / presión combinada: sí/no ⁽¹⁾)».
- t) Los puntos 3.2.12.2.5 a 3.2.12.2.5.6 se modifican como sigue:
- «3.2.12.2.5. Sistema de control de las emisiones por evaporación (solo motores de gasolina y etanol): sí/no ⁽¹⁾
- 3.2.12.2.5.1. Descripción detallada de los dispositivos:
- 3.2.12.2.5.2. Dibujo del sistema de control de la evaporación:
- 3.2.12.2.5.3. Dibujo del filtro de carbón activo:
- 3.2.12.2.5.4. Masa de carbón seco: g
- 3.2.12.2.5.5. Dibujo esquemático del depósito de combustible que indique su capacidad y el material (solo motores de gasolina y etanol):
- 3.2.12.2.5.6. Descripción y esquema de la pantalla contra el calor situada entre el depósito y el sistema de escape:».
- u) Se suprimen los puntos 3.2.12.2.6.4 a 3.2.12.2.6.4.4.
- v) Los puntos 3.2.12.2.6.5 y 3.2.12.2.6.6 se modifican como sigue:
- «3.2.12.2.6.4. Marca del filtro de partículas:
- 3.2.12.2.6.5. Número de identificación de la pieza:».
- w) Los puntos 3.2.12.2.7 a 3.2.12.2.7.0.6 se modifican como sigue:
- «3.2.12.2.7. Sistema de diagnóstico a bordo (OBD): sí/no ⁽¹⁾:
- 3.2.12.2.7.0.1. (Euro VI únicamente) Número de familias de motores respecto al sistema OBD dentro de la familia de motores

▼B

- 3.2.12.2.7.0.2. (Euro VI únicamente) Lista de las familias de motores respecto al sistema OBD (cuando proceda)
- 3.2.12.2.7.0.3. (Euro VI únicamente) Número de la familia de motores respecto al sistema OBD a la que pertenece el motor de referencia / el motor miembro:
- 3.2.12.2.7.0.4. (Euro VI únicamente) Referencias del fabricante de la documentación sobre el sistema OBD requerida en el artículo 5, apartado 4, letra c), y en el artículo 9, apartado 4, del Reglamento (UE) n.º 582/2011 y especificada en el anexo X del mismo a efectos de la homologación del sistema OBD
- 3.2.12.2.7.0.5. (Euro VI únicamente) Cuando proceda, referencia del fabricante a la documentación para instalar en un vehículo un sistema de motor equipado con sistema OBD
- 3.2.12.2.7.0.6. (Euro VI únicamente) Cuando proceda, referencia del fabricante a la documentación para instalar en el vehículo el sistema OBD de un motor homologado».
- x) [Esta modificación no afecta a la versión española.]
- y) El punto 3.2.12.2.8 se modifica como sigue:
- «3.2.12.2.8. Otro sistema:».
- z) Se añaden los nuevos puntos 3.2.12.2.8.2.3 a 3.2.12.2.8.2.5, redactados como sigue:
- «3.2.12.2.8.2.3. Tipo de sistema de inducción: impide que el motor vuelva a arrancar tras la cuenta atrás / impide que el vehículo arranque tras repostar / bloqueo de combustible / restricción de las prestaciones
- 3.2.12.2.8.2.4. Descripción del sistema de inducción
- 3.2.12.2.8.2.5. Equivalente a la autonomía de conducción media del vehículo con el depósito de combustible lleno: km».
- aa) Se añade un nuevo punto 3.2.12.2.8.4, redactado como sigue:
- «3.2.12.2.8.4. (Euro VI únicamente) Lista de las familias de motores respecto al sistema OBD (cuando proceda)».
- bb) Se añaden los nuevos puntos 3.2.12.2.10 a 3.2.12.2.11.8, redactados como sigue:
- «3.2.12.2.10. Sistema de regeneración periódica: (facilítese la información siguiente para cada unidad independiente)
- 3.2.12.2.10.1. Método o sistema de regeneración, descripción o dibujo:
- 3.2.12.2.10.2. Número de ciclos de funcionamiento del tipo I, o ciclos equivalentes del banco de ensayo de motores, entre dos ciclos en los que tienen lugar fases de regeneración en las condiciones equivalentes al ensayo de tipo I (distancia «D» en la figura A6.App1/1 del apéndice 1 al subanexo 6 del anexo XXI del Reglamento (UE) 2017/1151 o en la figura A13/1 del anexo 13 del Reglamento n.º 83 de la CEPE, según proceda): ...

▼B

- 3.2.12.2.10.2.1. Ciclo de tipo 1 aplicable (indique el procedimiento aplicable: anexo XXI, subanexo 4 o el Reglamento n.º 83 de la CEPE):
- 3.2.12.2.10.3. Descripción del método empleado para determinar el número de ciclos entre dos ciclos en los que tienen lugar fases de regeneración:
- 3.2.12.2.10.4. Parámetros para determinar el nivel de carga necesario antes de la regeneración (temperatura, presión, etc.):
- 3.2.12.2.10.5. Descripción del método utilizado para el sistema de carga en el procedimiento de ensayo descrito en el punto 3.1 del anexo 13 del Reglamento n.º 83 de la CEPE:
- 3.2.12.2.11. Sistemas de convertidor catalítico que utilizan reactivos consumibles (facilite la información siguiente para cada unidad independiente): sí/no ⁽¹⁾
- 3.2.12.2.11.1. Tipo y concentración de reactivo necesario: ...
- 3.2.12.2.11.2. Intervalo de temperaturas normales de funcionamiento del reactivo: ...
- 3.2.12.2.11.3. Norma internacional: ...
- 3.2.12.2.11.4. Frecuencia de reposición del reactivo: continua/mantenimiento (cuando proceda):
- 3.2.12.2.11.5. Indicador de reactivo (descripción y localización): ...
- 3.2.12.2.11.6. Depósito de reactivo
- 3.2.12.2.11.6.1. Capacidad: ...
- 3.2.12.2.11.6.2. Sistema de calefacción: sí/no
- 3.2.12.2.11.6.2.1. Descripción o dibujo: ...
- 3.2.12.2.11.7. Unidad de control del reactivo: sí/no ⁽¹⁾
- 3.2.12.2.11.7.1. Marca: ...
- 3.2.12.2.11.7.2. Tipo: ...
- 3.2.12.2.11.8. Inyector de reactivo (marca, tipo y localización): ...».

cc) El punto 3.2.15.1 se modifica como sigue:

«3.2.15.1. Número de homologación de tipo con arreglo al Reglamento (CE) n.º 661/2009 (DO L 200 de 31.7.2009, p. 1):».

dd) El punto 3.2.16.1 se modifica como sigue:

«3.2.16.1. Número de homologación de tipo con arreglo al Reglamento (CE) n.º 661/2009 (DO L 200 de 31.7.2009, p. 1):».

▼B

ee) Se añaden los nuevos puntos 3.2.20 a 3.2.20.2.4, redactados como sigue:

«3.2.20. Información sobre el almacenamiento de calor

3.2.20.1. Dispositivo de almacenamiento de calor activo: sí/no

3.2.20.1.1. Entalpía: ... (J)

3.2.20.2. Materiales de aislamiento

3.2.20.2.1. Material de aislamiento: ...

3.2.20.2.2. Volumen del aislamiento: ...

3.2.20.2.3. Peso del aislamiento: ...

3.2.20.2.4. Localización del aislamiento: ...».

ff) El punto 3.3 se modifica como sigue:

«3.3. Máquina eléctrica».

gg) El punto 3.3.2 se modifica como sigue:

«3.3.2. REESS».

hh) El punto 3.4 se modifica como sigue:

«3.4. Combinación de convertidores de energía de propulsión».

ii) El punto 3.4.4 se modifica como sigue:

«3.4.4. Descripción del dispositivo de acumulación de energía: (REESS, condensador, volante de inercia / generador)».

jj) El punto 3.4.4.5 se modifica como sigue:

«3.4.4.5. Energía: (para REESS: tensión y capacidad, Ah en 2 h; respecto al condensador: J,)».

kk) El punto 3.4.5 se modifica como sigue:

«3.4.5. Máquina eléctrica (describase cada tipo de máquina eléctrica por separado)».

ll) El punto 3.5 se modifica como sigue:

«3.5. Valores declarados por el fabricante para la determinación de las emisiones de CO₂ / el consumo de combustible / el consumo de energía eléctrica / la autonomía eléctrica y la información sobre las ecoinnovaciones (cuando proceda)^(c)».

mm) Se añaden los nuevos puntos 3.5.7 a 3.5.8.3, redactados como sigue:

«3.5.7. Valores declarados por el fabricante

3.5.7.1. Parámetros del vehículo de ensayo

3.5.7.1.1. Vehículo «high»

3.5.7.1.1.1. Demanda de energía del ciclo: ... J

▼ B

- 3.5.7.1.1.2. Coeficientes de resistencia al avance en carretera
 - 3.5.7.1.1.2.1. f_0 : N
 - 3.5.7.1.1.2.2. f_1 : N/(km/h)
 - 3.5.7.1.1.2.3. f_2 : N/(km/h)²
- 3.5.7.1.2. Vehículo «Low» (si procede)
 - 3.5.7.1.2.1. Demanda de energía del ciclo: ... J
 - 3.5.7.1.2.2. Coeficientes de resistencia al avance en carretera
 - 3.5.7.1.2.2.1. f_0 : N
 - 3.5.7.1.2.2.2. f_1 : N/(km/h)
 - 3.5.7.1.2.2.3. f_2 : N/(km/h)²
- 3.5.7.1.3. Vehículo M (si procede)
 - 3.5.7.1.3.1. Demanda de energía del ciclo: ... J
 - 3.5.7.1.3.2. Coeficientes de resistencia al avance en carretera
 - 3.5.7.1.3.2.1. f_0 : N
 - 3.5.7.1.3.2.2. f_1 : N/(km/h)
 - 3.5.7.1.3.2.3. f_2 : N/(km/h)²
- 3.5.7.2. Emisiones de CO₂ en masa (ciclo mixto)
 - 3.5.7.2.1. Emisiones de CO₂ en masa para el CIM
 - 3.5.7.2.1.1. Vehículo «High»: g/km
 - 3.5.7.2.1.2. Vehículo «Low» (si procede): g/km
 - 3.5.7.2.2. Emisiones de CO₂ en masa en la condición de mantenimiento de la carga de los vehículos eléctricos híbridos (HEV) que se cargan desde el exterior (OVC) y los que no se cargan desde el exterior (NOVC)
 - 3.5.7.2.2.1. Vehículo «High»: g/km
 - 3.5.7.2.2.2. Vehículo «Low» (si procede): g/km
 - 3.5.7.2.2.3. Vehículo M (si procede): g/km
 - 3.5.7.2.3. Emisión de CO₂ en masa en la condición de consumo de la carga de los OVC-HEV
 - 3.5.7.2.3.1. Vehículo «High»: g/km
 - 3.5.7.2.3.2. Vehículo «Low» (si procede): g/km
 - 3.5.7.2.3.3. Vehículo M (si procede): g/km
- 3.5.7.3. Autonomía eléctrica de los vehículos electrificados

▼B

- 3.5.7.3.1. Autonomía eléctrica pura (PER) de los vehículos eléctricos puros (PEV)
- 3.5.7.3.1.1. Vehículo «High»: km
- 3.5.7.3.1.2. Vehículo «Low» (si procede): km
- 3.5.7.3.2. Autonomía eléctrica total (AER) de los OVC-HEV
- 3.5.7.3.2.1. Vehículo «High»: km
- 3.5.7.3.2.2. Vehículo «Low» (si procede): km
- 3.5.7.3.2.3. Vehículo M (si procede): km
- 3.5.7.4. Consumo de combustible en la condición de mantenimiento de la carga (FCCS) de los FCHV
- 3.5.7.4.1. Vehículo «High»: kg/100 km
- 3.5.7.4.2. Vehículo «Low» (si procede): kg/100 km
- 3.5.7.4.3. Vehículo M (si procede): kg/100 km
- 3.5.7.5. Consumo de energía eléctrica de vehículos electrificados
- 3.5.7.5.1. Consumo mixto de energía eléctrica (ECWLTC) de los vehículos eléctricos puros (PEV)
- 3.5.7.5.1.1. Vehículo «High»: Wh/km
- 3.5.7.5.1.2. Vehículo «Low» (si procede): Wh/km
- 3.5.7.5.2. Consumo eléctrico en la condición de consumo de la carga ponderado por el factor de utilización (UF) ECAC, CD (mixto)
- 3.5.7.5.2.1. Vehículo «High»: Wh/km
- 3.5.7.5.2.2. Vehículo «Low» (si procede): Wh/km
- 3.5.7.5.2.3. Vehículo M (si procede): Wh/km
- 3.5.8. Vehículo equipado con una ecoinnovación a tenor de lo dispuesto en el artículo 12 del Reglamento (CE) n.º 443/2009 para los vehículos M1 o el artículo 12 del Reglamento (UE) n.º 510/2011 para los vehículos N1: sí/no ⁽¹⁾
- 3.5.8.1. Tipo/variante/versión del vehículo de referencia contemplado en el artículo 5 del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 725/2011 para los vehículos M1 o el artículo 5 del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 427/2014 para los vehículos N1 (si procede):
- 3.5.8.2. Existencia de interacciones entre diversas ecoinnovaciones: sí/no ⁽¹⁾



- 3.5.8.3. Datos sobre las emisiones en relación con el uso de ecoinnovaciones (repítase el cuadro para cada combustible de referencia sometido a ensayo) (w1)

Decisión de aprobación de la ecoinnovación (w2)	Código de la ecoinnovación (w3)	1. Emisiones de CO ₂ del vehículo de base (g/km)	2. Emisiones de CO ₂ del vehículo con la ecoinnovación (g/km)	3. Emisiones de CO ₂ del vehículo de base en el ciclo de ensayos del tipo 1 (w4)	4. Emisiones de CO ₂ del vehículo con la ecoinnovación en el ciclo de ensayos del tipo 1	5. Factor de utilización (FU), es decir, proporción del tiempo en que se usa la tecnología en condiciones normales de funcionamiento	Reducción de emisiones de CO ₂ ((1 - 2) - (3 - 4))*5
xxxx/201x							
Reducción total de las emisiones de CO ₂ (g/km) (w5)»							

- nn) El punto 4.4 se modifica como sigue:

«4.4. Embrague(s):».

- oo) Se añaden los nuevos puntos 4.5.1.1 a 4.5.1.5, redactados como sigue:

«4.5.1.1. Modo predominante: sí/no (1)

4.5.1.2. Modo mejor (si no hay modo predominante): ...

4.5.1.3. Modo peor (si no hay modo predominante): ...

4.5.1.4. Par nominal:

4.5.1.5. Número de embragues: ».

- pp) El punto 4.6 se modifica como sigue:

«4.6. Relaciones de transmisión

Marcha	Relaciones internas de la caja de cambios (relación entre las revoluciones del motor y las del eje de transmisión de la caja de cambios)	Relación o relaciones de transmisión final (relación entre las revoluciones del eje de transmisión y las de la rueda motriz)	Relaciones totales de transmisión
Máximo para la transmisión variable continua (CVT)			
1			
2			
3			
...			
Mínimo para la CVT Marcha atrás»			

▼B

- qq) Los puntos 6.6 a 6.6.5 se modifican como sigue:
- «6.6. Neumáticos y ruedas
 - 6.6.1. Combinación(es) neumático/rueda
 - 6.6.1.1. Ejes
 - 6.6.1.1.1. Eje 1:
 - 6.6.1.1.1.1. Designación del tamaño de los neumáticos:
 - 6.6.1.1.1.2. Índice de capacidad de carga:
 - 6.6.1.1.1.3. Símbolo de categoría de velocidad^(f)
 - 6.6.1.1.1.4. Tamaño(s) de la llanta de la rueda:
 - 6.6.1.1.1.5. Desplazamiento(s) de la rueda:
 - 6.6.1.1.2. Eje 2:
 - 6.6.1.1.2.1. Designación del tamaño de los neumáticos:
 - 6.6.1.1.2.2. Índice de capacidad de carga:
 - 6.6.1.1.2.3. Símbolo de categoría de velocidad:
 - 6.6.1.1.2.4. Tamaño(s) de la llanta de la rueda:
 - 6.6.1.1.2.5. Desplazamiento(s) de la rueda:
 - etc.
 - 6.6.1.2. Rueda de repuesto, si la hubiera:
 - 6.6.2. Límites superior e inferior de los radios de rodadura
 - 6.6.2.1. Eje 1: mm
 - 6.6.2.2. Eje 2: mm
 - 6.6.2.3. Eje 3: mm
 - 6.6.2.4. Eje 4: mm
 - etc.
 - 6.6.3. Presión de los neumáticos recomendada por el fabricante: kPa
 - 6.6.4. Combinación de rueda, neumático y cadena para el eje delantero o trasero, adecuada para el tipo de vehículo y recomendada por el fabricante:
 - 6.6.5. Breve descripción de la unidad de repuesto de uso temporal (si la hubiera):
- rr) El punto 9.1 se modifica como sigue:
- «9.1. Tipo de carrocería, utilizando los códigos definidos en la parte C del anexo II de la Directiva 2007/46/CE:
- ss) El punto 9.9.2.1 se modifica como sigue:
- «9.9.2.1. Tipo y descripción del dispositivo:

▼B**Modificaciones del anexo II de la Directiva 2007/46/CE**

- 2) El anexo II se modifica como sigue:
- a) Al final de los dos puntos 1.3.1 y 3.3.1 de la parte B del anexo II, que definen los criterios para las «versiones de vehículos» para los vehículos de las categorías M1 y N1, respectivamente, se añade el siguiente texto:
- «Como alternativa a los criterios h), i) y j), todos los ensayos para el cálculo de las emisiones de CO₂, el consumo de combustible y el consumo de energía eléctrica de los vehículos agrupados en una versión se harán en común con arreglo a lo dispuesto en el subanexo 6 del anexo XXI del Reglamento (UE) 2017/1151.».*
- b) Se añade el siguiente texto al final del punto 3.3.1 de la parte B del anexo II:
- «k) Se añade el siguiente texto al final del punto 3.3.1 de la parte B del anexo II: la existencia de un conjunto único de tecnologías innovadoras, según se especifican en el artículo 12 del Reglamento (UE) n.º 510/2011 (*).

(*) DO L 145 de 31.5.2011, p. 1.».

Modificaciones del anexo III de la Directiva 2007/46/CE

- (3) El anexo III de la Directiva 2007/46/CE se modifica como sigue:
- a) Los puntos 3 a 3.1.1 se modifican como sigue:
- «3. CONVERTIDOR DE ENERGÍA DE PROPULSIÓN (k)
- 3.1. Fabricante de los convertidores de energía de propulsión:
- 3.1.1. Código del fabricante (marcado en el convertidor de energía de propulsión u otro medio de identificación):
- b) El punto 3.2.1.8 se modifica como sigue:
- «3.2.1.8. Potencia nominal del motor (n): kW a min⁻¹ (valor declarado por el fabricante)».
- c) Los puntos 3.2.12.2 a 3.2.12.2.1 se modifican como sigue:
- «3.2.12.2. Dispositivos de control de la contaminación (si no están incluidos en otro apartado)
- 3.2.12.2.1. Convertidor catalítico».
- d) Se suprime el punto 3.2.12.2.1.11.
- e) Se suprimen los puntos 3.2.12.2.1.11.6 y 3.2.12.2.1.11.7.
- f) Se suprime el punto 3.2.12.2.2 y se sustituye por el siguiente nuevo punto:
- «3.2.12.2.2.1. Sensor de oxígeno: sí/no (¹)»
- g) El punto 3.2.12.2.5 se modifica como sigue:
- «3.2.12.2.5. Sistema de control de las emisiones por evaporación (solo motores de gasolina y etanol): sí/no (¹)».

▼B

- h) El punto 3.2.12.2.8 se modifica como sigue:
«3.2.12.2.8. Otro sistema».
- i) Se añaden los nuevos puntos 3.2.12.2.10 a 3.2.12.2.10.1, redactados como sigue:
«3.2.12.2.10. Sistema de regeneración periódica: (facilítase la información siguiente para cada unidad independiente)
3.2.12.2.10.1. Método o sistema de regeneración, descripción o dibujo:».
- j) Se añade un nuevo punto 3.2.12.2.11.1, redactado como sigue:
«3.2.12.2.11.1. Tipo y concentración de reactivo necesario:».
- k) El punto 3.3 se modifica como sigue:
«3.3. Máquina eléctrica».
- l) El punto 3.3.2 se modifica como sigue:
«3.3.2. REESS».
- m) El punto 3.4 se modifica como sigue:
«3.4. Combinación de convertidores de energía de propulsión».
- n) Se suprimen los puntos 3.5.4 a 3.5.5.6.
- o) El punto 4.6 se modifica como sigue:
«4.6. Relaciones de transmisión

Marcha	Relaciones internas de la caja de cambios (relación entre las revoluciones del motor y las del eje de transmisión de la caja de cambios)	Relación o relaciones de transmisión final (relación entre las revoluciones del eje de transmisión y las de la rueda motriz)	Relaciones totales de transmisión
Máximo para la transmisión variable continua (CVT)			
1			
2			
3			
...			
Mínimo para la CVT Marcha atrás»			

- p) El punto 6.6.1 se modifica como sigue:
«6.6.1. Combinación(es) neumático/rueda».
- q) El punto 9.1 se modifica como sigue:
«9.1. Tipo de carrocería, utilizando los códigos definidos en la parte C del anexo II de la Directiva 2007/46/CE:».



Modificaciones del anexo VIII de la Directiva 2007/46/CE

(4) El anexo VIII de la Directiva 2007/46/CE se modifica como sigue:

«ANEXO VIII

RESULTADOS DE LOS ENSAYOS

(Deberá cumplimentarlos la autoridad de homologación de tipo y adjuntarlos al certificado de homologación de tipo CE de vehículo.)

En cada caso, la información deberá precisar a qué variante o versión se aplicará. No podrá haber más de un resultado por versión. Sin embargo, se admite una combinación de varios resultados por versión indicando cuál es el caso más desfavorable. En este último caso, una nota a pie de página especificará que en los puntos que llevan un asterisco (*) solo se indica el peor resultado obtenido.

1. Resultado de los ensayos sobre el nivel de ruido

Número del acto reglamentario de base y de la última modificación del mismo aplicable a la homologación. En caso de actos reglamentarios con dos o más fases de aplicación, indique también la fase:

Variante/versión	...	...	...
En marcha [dB(A)/E]:	...	...	...
Parado [dB(A)/E]:	...	...	...
a (min^{-1}):	...	...	...

2. Resultados de los ensayos sobre las emisiones de escape

2.1. Emisiones de los vehículos de motor sometidos al procedimiento de ensayo aplicable a los vehículos ligeros

Indique la última versión del acto reglamentario aplicable a la homologación. En caso de un acto reglamentario con dos o más fases de aplicación, indique también la fase de aplicación:

Combustible(s) ⁽¹⁾ ... (gasóleo, gasolina, GLP, GN, biocombustible: gasolina/GN, GLP, GN/biometano, flexifuel: gasolina/etanol, etc.)

2.1.1. Ensayo de tipo 1 ⁽²⁾, ⁽³⁾ (emisiones del vehículo en el ciclo de ensayo tras arranque en frío)

Valores medios del Nuevo Ciclo de Conducción Europeo (NEDC), valores más altos del procedimiento de ensayo de vehículos ligeros armonizado a nivel mundial (WLTP)

Variante/versión	...	...	...
CO (mg/km)	...	...	...
HCT (mg/km)	...	...	...

⁽¹⁾ Indique las restricciones de combustible, en su caso (por ejemplo, para el gas natural, L o H).

⁽²⁾ Para vehículos bicombustible, repítase el cuadro por cada combustible.

⁽³⁾ Si se trata de vehículos flexifuel, cuando el ensayo deba realizarse con ambos combustibles con arreglo a la figura I.2.4 del anexo I del Reglamento (UE) n.º 2017/1151, o de vehículos que utilicen GLP o GN/biometano, ya sean monocombustible o bicombustible, se repetirá el cuadro en función de los distintos gases de referencia utilizados en el ensayo, y los peores resultados obtenidos se recogerán en un cuadro adicional. Cuando proceda, de acuerdo con el punto 3.1.4 del anexo 12 del Reglamento n.º 83 de la CEPE, se indicará si los resultados son medidos o calculados.

▼B

HCNM (mg/km)	...	...	...
NO _x (mg/km)	...	...	...
HCT + NO _x (mg/km)	...	...	...
Masa de materia particulada (PM) (mg/km)	...	...	...
Número de partículas (PN) (#/km) ⁽¹⁾

Ensayo de corrección de la temperatura ambiente (ATCT)

Familia de ATCT	Familia de interpolación	Familia de matrices de resistencia al avance en carretera
...
...

Factores de corrección de la familia

Familia de ATCT	FCF
...	...
...	...

2.1.2. Ensayo de tipo 2 ⁽¹⁾, ⁽²⁾ (datos sobre las emisiones exigidos en la homologación de tipo a efectos de inspección técnica):

Tipo 2, ensayo al ralentí bajo:

Variante/versión	...	...	...
CO (% vol.)	...	...	...
Régimen del motor (min ⁻¹)	...	...	...
Temperatura del aceite del motor (°C)	...	...	...

Tipo 2, ensayo al ralentí alto:

Variante/versión	...	...	...
CO (% vol.)	...	...	...
Valor Lambda	...	...	...
Régimen del motor (min ⁻¹)	...	...	...
Temperatura del aceite del motor (°C)	...	...	...

⁽¹⁾ Para vehículos bicomcombustible, repítase el cuadro por cada combustible.

⁽²⁾ Si se trata de vehículos flexifuel, cuando el ensayo deba realizarse con ambos combustibles con arreglo a la figura I.2.4 del anexo I del Reglamento (UE) n.º 1151/2017, o de vehículos que utilicen GLP o GN/biometano, ya sean monocombustible o bicomcombustible, se repetirá el cuadro en función de los distintos gases de referencia utilizados en el ensayo, y los peores resultados obtenidos se recogerán en un cuadro adicional. Cuando proceda, de acuerdo con el punto 3.1.4 del anexo 12 del Reglamento n.º 83 de la CEPE, se indicará si los resultados son medidos o calculados.

▼ B

- 2.1.3. Ensayo de tipo 3 (emisiones de gases del cárter): ...
- 2.1.4. Ensayo de tipo 4 (emisiones por evaporación): ... g/ensayo
- 2.1.5. Ensayo de tipo 5 (durabilidad de los dispositivos de control anticon-taminación):

— Distancia de envejecimiento recorrida (km) (por ejemplo, 160 000 km): ...

— Factor de deterioro FD: calculado/fijo ⁽¹⁾

— Valores:

Variante/versión	...	...	...
CO	...	...	...
HCT	...	...	...
HCNM	...	...	...
NO _x	...	...	...
HCT + NO _x:	...	...	...
Masa de materia particu-lada (PM)	...	...	...
Número de partículas (PN) ⁽¹⁾

- 2.1.6. Ensayo de tipo 6 (emisiones medias a temperatura ambiente baja):

Variante/versión	...	...	...
CO (g/km)	...	...	...
HCT (g/km)	...	...	...

- 2.1.7. OBD: sí/no ⁽²⁾

- 2.2. *Emisiones de motores sometidos a ensayo con arreglo al procedi-miento de ensayo para los vehículos pesados.*

Indique la última versión del acto reglamentario aplicable a la homo-logación. En caso de un acto reglamentario con dos o más fases de aplicación, indique también la fase de aplicación: ...

Combustible(s) ⁽³⁾ ... (gasóleo, gasolina, GLP, GN, etanol, etc.)

- 2.2.1. Resultado del ensayo ESC ⁽⁴⁾, ⁽⁵⁾, ⁽⁶⁾

Variante/versión	...	...	...
CO (mg/kWh)	...	...	...
HCT (mg/kWh)	...	...	...
NO _x (mg/kWh)	...	...	...
NH ₃ (ppm) ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Táchese lo que no proceda.

⁽²⁾ Táchese lo que no proceda.

⁽³⁾ Indique las restricciones de combustible, en su caso (por ejemplo, para el gas natural, L o H).

⁽⁴⁾ En su caso.

⁽⁵⁾ Respecto a Euro VI, ESC se entenderá como WHSC, y ETC, como WHTC.

⁽⁶⁾ Respecto a Euro VI, si motores alimentados con GNC y GLP se someten a ensayo con distintos combustibles de referencia, se reproducirá el cuadro para cada combustible de referencia sometido a ensayo.

▼B

PM (mg/kWh)	...	...	...
Número PM (#/kWh) ⁽¹⁾

2.2.2. Resultado del ensayo ELR ⁽¹⁾

Variante/versión	...	...	...
Valor de humos: ... m ⁻¹	...	...	...

2.2.3. Resultado del ensayo ETC ⁽²⁾, ⁽³⁾

Variante/versión	...	...	...
CO (mg/kWh)	...	...	...
HCT (mg/kWh)	...	...	...
HCNM (mg/kWh) ⁽¹⁾
CH ₄ (mg/kWh) ⁽¹⁾
NO _x (mg/kWh)	...	...	...
NH ₃ (ppm) ⁽¹⁾
PM (mg/kWh)	...	...	...
PM (número, #/kWh) ⁽¹⁾

2.2.4. Ensayo al ralentí ⁽⁴⁾

Variante/versión	...	...	...
CO (% vol.)	...	...	...
Valor Lambda ⁽¹⁾
Régimen del motor (min ⁻¹)	...	...	...
Temperatura del aceite del motor (K)	...	...	...

2.3. *Humos diésel*

Indique el último acto reglamentario aplicable a la homologación. En caso de un acto reglamentario con dos o más fases de aplicación, indique también la fase de aplicación:

2.3.1. Resultados de los ensayos en aceleración libre

Variante/versión:	...	...	...
Valor corregido del coeficiente de absorción (m ⁻¹)	...	...	...
Régimen del motor al ralentí normal	...	...	...
Velocidad máxima del motor	...	...	...
Temperatura del aceite (mín./máx.)	...	...	...

⁽¹⁾ En su caso.⁽²⁾ Respecto a Euro VI, ESC se entenderá como WHSC, y ETC, como WHTC.⁽³⁾ Respecto a Euro VI, si motores alimentados con GNC y GLP se someten a ensayo con distintos combustibles de referencia, se reproducirá el cuadro para cada combustible de referencia sometido a ensayo.⁽⁴⁾ En su caso.

▼B

3. **Resultados de los ensayos sobre las emisiones de CO₂, el consumo de combustible o de energía eléctrica y la autonomía eléctrica**

Número del acto reglamentario de base y del último acto reglamentario de modificación aplicable a la homologación:

3.1. *Motores de combustión interna, incluidos los vehículos eléctricos híbridos no recargables desde el exterior (NOVC) ⁽¹⁾ ⁽²⁾*

Variante/versión:	...	...	...
Emisiones de CO ₂ en masa (ciclo urbano) (g/km)	...	...	...
Emisiones de CO ₂ en masa (en carretera) (g/km)	...	...	...
Emisiones de CO ₂ en masa (ciclo mixto) (g/km)	...	...	...
Consumo de combustible (ciclo urbano) (l/100 km) ⁽¹⁾
Consumo de combustible (en carretera) (l/100 km) ⁽²⁾
Consumo de combustible (ciclo mixto) (l/100 km) ⁽³⁾

⁽¹⁾ La unidad «l/100 km» se sustituirá por «m³/100 km» para los vehículos alimentados con GN y H2GN, y por «kg/100 km» para los vehículos alimentados con hidrógeno.

⁽²⁾ La unidad «l/100 km» se sustituirá por «m³/100 km» para los vehículos alimentados con GN y H2GN, y por «kg/100 km» para los vehículos alimentados con hidrógeno.

⁽³⁾ La unidad «l/100 km» se sustituirá por «m³/100 km» para los vehículos alimentados con GN y H2GN, y por «kg/100 km» para los vehículos alimentados con hidrógeno.

Identificador de la familia de interpolación ⁽¹⁾	Variante/versiones
...	...
...	...
...	...

⁽¹⁾ El formato del identificador de la familia de interpolación figura en el punto 5.0 del anexo XXI del Reglamento (UE) 2017/1151 de la Comisión, de 1 de junio de 2017, que complementa el Reglamento (CE) n.º 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos, modifica la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y los Reglamentos (CE) n.º 692/2008 y (UE) n.º 1230/2012 de la Comisión y deroga el Reglamento (CE) n.º 692/2008 de la Comisión (DO L 175 de 7.7.2017, p. 1).

Identificador de la familia de matrices de resistencia al avance en carretera ⁽¹⁾	Variante/versiones
...	...
...	...
...	...

⁽¹⁾ El formato del identificador de la familia de matrices de resistencia al avance en carretera figura en el punto 5.0 del anexo XXI del Reglamento (UE) 2017/1151.

⁽¹⁾ En su caso.

⁽²⁾ Repitase el cuadro por cada combustible de referencia sometido a ensayo.

▼B

Resultados:	Identificador de la familia de interpolación			Identificador de la familia de matrices de resistencia al avance en carretera V representativo
	VH	VM (en su caso)	VL (en su caso)	
Emisiones de CO ₂ en masa (fase «LOW») (g/km)	
Emisiones de CO ₂ en masa (fase «MID») (g/km)	
Emisiones de CO ₂ en masa (fase «HIGH») (g/km)	
Emisiones de CO ₂ en masa (fase «EXTRA-HIGH») (g/km)	
Emisiones de CO ₂ en masa (ciclo mixto) (g/km)	
Consumo de combustible fase «LOW» (l/100 km, m ³ /100 km, kg/100 km)	
Consumo de combustible fase «MID» (l/100 km, m ³ /100 km, kg/100 km)	
Consumo de combustible fase «HIGH» (l/100 km, m ³ /100 km, kg/100 km)	
Consumo de combustible fase «EXTRA-HIGH» (l/100 km, m ³ /100 km, kg/100 km)	
Consumo de combustible (ciclo mixto) ... (l/100 km, m ³ /100 km, kg/100 km)	
f0	
f1	
f2	
RR	
Delta Cd*A (para VL, si procede en comparación con VH)	
Masa de ensayo	

Repítase para cada familia de interpolación o familia de matrices de resistencia al avance en carretera.

3.2. Vehículos eléctricos híbridos recargables desde el exterior (OVC) ⁽¹⁾

Variante/versión:	...	...	...
Emisiones de CO ₂ en masa (condición A, ciclo mixto) (g/km)	...	...	...
Emisiones de CO ₂ en masa (condición B, ciclo mixto) (g/km)	...	...	...

⁽¹⁾ En su caso.

▼B

Emisiones de CO ₂ en masa (ponderado, ciclo mixto) (g/km)	...	...	...
Consumo de combustible (condición A, ciclo mixto) (l/100 km) (€)	...	...	...
Consumo de combustible (condición B, ciclo mixto) (l/100 km) (€)	...	...	...
Consumo de combustible (ponderado, ciclo mixto) (l/100 km) (€)	...	...	...
Consumo de energía eléctrica (condición A, ciclo mixto) (Wh/km)	...	...	...
Consumo de energía eléctrica (condición B, ciclo mixto) (Wh/km)	...	...	...
Consumo de energía eléctrica (ponderado, ciclo mixto) (Wh/km)	...	...	...
Autonomía eléctrica pura (km)	...	...	...

Número de la familia de interpolación	Variante/versiones
...	...
...	...
...	...

Identificador de la familia de matrices de resistencia al avance en carretera	Variante/versiones
...	...
...	...
...	...

Resultados:	Identificador de la familia de interpolación			Identificador de la familia de matrices de resistencia al avance en carretera
	VH	VM (en su caso)	VL (en su caso)	V representativo
Emisiones de CS CO ₂ en masa (fase «LOW») (g/km)	
Emisiones de CS CO ₂ en masa (fase «MID») (g/km)	
Emisiones de CS CO ₂ en masa (fase «HIGH») (g/km)	
Emisiones de CS CO ₂ en masa (fase «EXTRA-HIGH») (g/km)	
Emisiones de CS CO ₂ en masa (ciclo mixto) (g/km)	

▼B

Resultados:	Identificador de la familia de interpolación			Identificador de la familia de matrices de resistencia al avance en carretera
	VH	VM (en su caso)	VL (en su caso)		V representativo
Emisiones de CD CO ₂ en masa (ciclo mixto) (g/km)				
Emisiones de CO ₂ en masa (ponderado, ciclo mixto) (g/km)				
Consumo de combustible CS fase «LOW» (l/100 km)	
Consumo de combustible CS fase «MID» (l/100 km)	
Consumo de combustible CS fase «HIGH» (l/100 km)	
Consumo de combustible CS fase «EXTRA-HIGH» (l/100 km)	
Consumo de combustible CS (ciclo mixto) (l/100 km)	
Consumo de combustible CD (ciclo mixto) (l/100 km)	
Consumo de combustible (ponderado, ciclo mixto) (l/100 km)	
EC _{AC} , ponderado	
EAER (mixto)	
EAER _{urbano}	
f0	
f1	
f2	
RR	
Delta Cd*A (para VL o VM en comparación con VH)	
Masa de ensayo	
Área frontal del vehículo representativo (m ²)				

Repítase para cada familia de interpolación.

3.3. Vehículos eléctricos puros ⁽¹⁾

Variante/versión:	...	...	...
Consumo de energía eléctrica (Wh/km)	...	...	...
Autonomía (km)	...	...	...

⁽¹⁾ En su caso.



Número de la familia de interpolación	Variante/versiones
...	...
...	...
...	...

Identificador de la familia de matrices de resistencia al avance en carretera	Variante/versiones
...	...
...	...
...	...

Resultados:	Identificador de la familia de interpolación		Identificador de la familia de matrices
	VH	VL	V representativo
Consumo de energía eléctrica (ciclo mixto) (Wh/km)	
Autonomía eléctrica pura (ciclo mixto) (km)	
Autonomía eléctrica pura (urbana) (km)	
f0	
f1	
f2	
RR	
Delta Cd*A (para VL en comparación con VH)	
Masa de ensayo	
Área frontal del vehículo representativo (m ²)			

3.4. Vehículos con pilas de hidrógeno ⁽¹⁾

Variante/versión:	...	...	...
Consumo de combustible (kg/100 km)	...	...	...

	Variante/versión:	Variante/versión:
Consumo de combustible (ciclo mixto) (kg/100 km)
f0
f1
f2
RR
Masa de ensayo	...	

⁽¹⁾ En su caso.

▼B

3.5. Informe(s) de salida de la herramienta de correlación de conformidad con el Reglamento de Ejecución (UE) 2017/1152

Repítase para cada familia de interpolación o familia de matrices de resistencia al avance en carretera:

Identificador de la familia de interpolación o familia de matrices de resistencia al avance en carretera [Nota: «Número de homologación de tipo + Número secuencial de familia de interpolación»]: ...

Informe VH ...

Informe VL (en su caso) ...

V representativo ...

4. Resultados de los ensayos de los vehículos equipados con ecoinnovaciones ⁽¹⁾ ⁽²⁾ ⁽³⁾

Con arreglo al Reglamento n.º 83 (en su caso)

Decisión de aprobación de la ecoinnovación ⁽¹⁾	Variante/versión ...							Reducción de las emisiones de CO ₂ ((1 - 2) - (3 - 4)) * 5
	Código de la ecoinnovación ⁽²⁾	Ciclo de tipo I/I (NEDC/WLTP)	1. Emisiones de CO ₂ del vehículo de base (g/km)	2. Emisiones de CO ₂ del vehículo con la ecoinnovación (g/km)	3. Emisiones de CO ₂ del vehículo de referencia en el ciclo de ensayos del tipo 1 ⁽³⁾	4. Emisiones de CO ₂ del vehículo ecoinnovador en el ciclo de ensayos del tipo 1 (= 3.5.1.3 del anexo I)	5. Factor de utilización (FU), es decir, proporción del tiempo en que se usa la tecnología en condiciones normales de funcionamiento	
xxx/201x
...
...
Reducción total de las emisiones de CO ₂ en NEDC (g/km) ⁽⁴⁾								...

⁽¹⁾ ^(h4) Número de la Decisión de la Comisión por la que se aprueba la ecoinnovación.

⁽²⁾ ^(h5) Código asignado en la Decisión de la Comisión por la que se aprueba la ecoinnovación.

⁽³⁾ ^(h6) Si se aplica una metodología de modelización en lugar del ciclo de ensayo de tipo 1, este valor será el proporcionado por la metodología de modelización.

⁽⁴⁾ ^(h7) Suma de las reducciones de emisiones de CO₂ obtenidas con cada ecoinnovación de tipo I según el Reglamento n.º 83 de la CEPE.

Según el anexo XXI del Reglamento (UE) 2017/1151 (si procede)

Decisión de aprobación de la ecoinnovación ⁽¹⁾	Variante/versión ...							Reducción de las emisiones de CO ₂ ((1 - 2) - (3 - 4)) * 5
	Código de la ecoinnovación ⁽²⁾	Ciclo de tipo I/I (NEDC/WLTP)	1. Emisiones de CO ₂ del vehículo de base (g/km)	2. Emisiones de CO ₂ del vehículo con la ecoinnovación (g/km)	3. Emisiones de CO ₂ del vehículo de referencia en el ciclo de ensayos del tipo 1 ⁽³⁾	4. Emisiones de CO ₂ del vehículo con la ecoinnovación en el ciclo de ensayos del tipo 1	5. Factor de utilización (FU), es decir, proporción del tiempo en que se usa la tecnología en condiciones normales de funcionamiento	
xxx/201x

⁽¹⁾ ^(h1) Repítase el cuadro por cada variante/versión.

⁽²⁾ ^(h2) Repítase el cuadro por cada combustible de referencia sometido a ensayo.

⁽³⁾ ^(h3) Amplíese el cuadro en caso necesario añadiendo una fila por cada ecoinnovación.



Decisión de aprobación de la ecoinnovación ⁽¹⁾	Variante/versión ...							5. Factor de utilización (FU), es decir, proporción del tiempo en que se usa la tecnología en condiciones normales de funcionamiento	Reducción de las emisiones de CO ₂ ((1 - 2) - (3 - 4)) * 5
	Código de la ecoinnovación ⁽²⁾	Ciclo de tipo 1/I (NEDC/WLTP)	1. Emisiones de CO ₂ del vehículo de base (g/km)	2. Emisiones de CO ₂ del vehículo con la ecoinnovación (g/km)	3. Emisiones de CO ₂ del vehículo de referencia en el ciclo de ensayos del tipo 1 ⁽³⁾	4. Emisiones de CO ₂ del vehículo con la ecoinnovación en el ciclo de ensayos del tipo 1	5. Factor de utilización (FU), es decir, proporción del tiempo en que se usa la tecnología en condiciones normales de funcionamiento		
...
...
Reducción total de las emisiones de CO ₂ en WLTP (g/km) ⁽⁴⁾									

(1) ^(h4) Número de la Decisión de la Comisión por la que se aprueba la ecoinnovación.

(2) ^(h5) Código asignado en la Decisión de la Comisión por la que se aprueba la ecoinnovación.

(3) ^(h6) Si se aplica una metodología de modelización en lugar del ciclo de ensayo de tipo 1, este valor será el proporcionado por la metodología de modelización.

(4) ^(h7) Suma de las reducciones de emisiones de CO₂ obtenidas con cada ecoinnovación de tipo 1 según el anexo XXI, subanexo 4, del Reglamento (UE) 2017/1151.

4.1. *Código general de las ecoinnovaciones* ⁽¹⁾:

Notas explicativas

^(h) Ecoinnovaciones.

⁽¹⁾^(h8) El código general de las ecoinnovaciones constará de los siguientes elementos, separados por espacios en blanco:

— código de la autoridad de homologación indicado en el anexo VII;

— código individual de cada una de las ecoinnovaciones instaladas en el vehículo, por orden cronológico de las decisiones de aprobación de la Comisión.

(Por ejemplo, el código general de tres ecoinnovaciones homologadas cronológicamente como 10, 15 y 16 y montadas en un vehículo certificado por la autoridad alemana de homologación de tipo será: «10 15 16».)

Modificaciones del anexo IX de la Directiva 2007/46/CE

5) El anexo IX de la Directiva 2007/46/CE se sustituye por el texto siguiente:

«ANEXO IX

CERTIFICADO DE CONFORMIDAD CE

0. OBJETIVOS

El certificado de conformidad es una declaración entregada por el fabricante del vehículo al comprador para garantizarle que el vehículo que ha adquirido cumple la legislación vigente en la Unión Europea en el momento de su fabricación.

Asimismo, el certificado de conformidad permite que las autoridades competentes de los Estados miembros matriculen vehículos sin tener que pedir al solicitante que facilite documentación técnica adicional.

A estos efectos, el certificado de conformidad debe incluir:

a) el número de identificación del vehículo;

▼B

- b) las características técnicas exactas del vehículo (es decir, no se permite mencionar ninguna gama de valores en las distintas entradas).

1. DESCRIPCIÓN GENERAL

- 1.1. El certificado de conformidad constará de dos partes.

- a) La CARA 1, que constará de una declaración de conformidad del fabricante. El mismo modelo es común a todas las categorías de vehículos.

- b) La CARA 2, que es una descripción técnica de las características principales del vehículo. El modelo de la cara 2 se adapta a cada categoría de vehículo específica.

- 1.2. El certificado de conformidad se establecerá en un formato máximo A4 (210 × 297 mm) o doblado de forma que se ajuste a dicho formato.

- 1.3. No obstante lo dispuesto en el punto 0, letra b), los valores y las unidades indicados en la segunda parte serán los que figuran en la documentación de homologación de tipo de los actos reglamentarios pertinentes. En caso de conformidad de los controles de producción, los valores se verificarán según los métodos establecidos en los actos reglamentarios pertinentes. Se tendrán en cuenta las tolerancias permitidas en dichos actos reglamentarios.

2. DISPOSICIONES ESPECIALES

- 2.1. El modelo A del certificado de conformidad (vehículo completo) cubrirá los vehículos que pueden utilizarse en carretera sin que se necesite ninguna fase adicional para su homologación.

- 2.2. El modelo B del certificado de conformidad (vehículos completados) cubrirá los vehículos que se hayan sometido a una fase adicional para su homologación.

Este es el resultado normal del proceso de homologación multifásico (por ejemplo, un autobús fabricado por un fabricante de segunda fase sobre un bastidor fabricado por un fabricante de vehículos).

Se describirán brevemente las características adicionales añadidas durante el proceso multifásico.

- 2.3. El modelo C del certificado de conformidad (vehículos incompletos) cubrirá los vehículos que necesiten una fase adicional para su homologación (por ejemplo, los bastidores de los camiones).

A excepción de los tractores para semirremolques, los certificados de conformidad que cubran vehículos de bastidor-cabina pertenecientes a la categoría N serán del modelo C.

PARTE I

VEHÍCULOS COMPLETOS Y COMPLETADOS*MODELO A1 — CARA 1**VEHÍCULOS COMPLETOS***CERTIFICADO DE CONFORMIDAD CE***Cara 1*

El abajo firmante [... (*nombre, apellidos y cargo*)] certifica por el presente que el vehículo:

- 0.1. Marca (razón social del fabricante): ...

▼ B

- 0.2. Tipo: ...
- Variante ^(a): ...
- Versión ^(a): ...
- 0.2.1. Denominación comercial: ...
- 0.4. Categoría del vehículo: ...
- 0.5. Nombre de la empresa y dirección del fabricante: ...
- 0.6. Localización y forma de colocación de las placas reglamentarias: ...
- Localización del número de identificación del vehículo: ...
- 0.9. Nombre y dirección del representante del fabricante (en el caso de que lo haya): ...
- 0.10. Número de identificación del vehículo: ...

es conforme en todos los aspectos con el tipo descrito en la homologación de tipo (... *número de homologación de tipo, incluido el número de extensión*) expedida el (... *fecha de expedición*) y

puede matricularse de forma permanente en los Estados miembros en los que se circule por la derecha/izquierda ^(b) y se utilicen unidades métricas/imperiales ^(c) en el indicador de velocidad y unidades métricas/imperiales ^(c) en el cuentakilómetros (en su caso) ^(d).

(Localidad) (Fecha): ...	(Firma): ...
--------------------------	--------------

*MODELO A2 — CARA 1**VEHÍCULOS COMPLETOS OBJETO DE UNA HOMOLOGACIÓN DE TIPO DE SERIES CORTAS*

[Año]	[Número secuencial]
-------	---------------------

CERTIFICADO DE CONFORMIDAD CE*Cara 1*

El abajo firmante [... (*nombre, apellidos y cargo*)] certifica por el presente que el vehículo:

- 0.1. Marca (razón social del fabricante): ...
- 0.2. Tipo: ...
- Variante ^(a): ...
- Versión ^(a): ...
- 0.2.1. Denominación comercial: ...
- 0.4. Categoría del vehículo: ...
- 0.5. Nombre de la empresa y dirección del fabricante: ...
- 0.6. Localización y forma de colocación de las placas reglamentarias: ...
- Localización del número de identificación del vehículo: ...

▼B

0.9. Nombre y dirección del representante del fabricante (en el caso de que lo haya): ...

0.10. Número de identificación del vehículo: ...

es conforme en todos los aspectos con el tipo descrito en la homologación de tipo (... *número de homologación de tipo, incluido el número de extensión*) expedida el (... *fecha de expedición*) y

puede matricularse de forma permanente en los Estados miembros en los que se circule por la derecha/izquierda ^(b) y se utilicen unidades métricas/imperiales ^(c) en el indicador de velocidad y unidades métricas/imperiales ^(c) en el cuentakilómetros (en su caso) ^(d).

(Localidad) (Fecha): ...	(Firma): ...
--------------------------	--------------

*MODELO B — CARA 1**VEHÍCULOS COMPLETADOS***CERTIFICADO DE CONFORMIDAD CE***Cara 1*

El abajo firmante [... (*nombre, apellidos y cargo*)] certifica por el presente que el vehículo:

0.1. Marca (razón social del fabricante): ...

0.2. Tipo: ...

— Variante ^(a): ...

— Versión ^(a): ...

0.2.1. Denominación comercial: ...

0.2.2. Para los vehículos que han recibido una homologación de tipo multifásica, información sobre la homologación de tipo del vehículo de base o del vehículo en las fases anteriores (enumere la información para cada fase):

— Tipo: ...

— Variante ^(a): ...

— Versión ^(a): ...

Número de homologación de tipo, número de extensión ...

0.4. Categoría del vehículo: ...

0.5. Nombre de la empresa y dirección del fabricante: ...

0.5.1. Para los vehículos que han recibido una homologación multifásica, nombre de la empresa y dirección del fabricante del vehículo de base o del vehículo en la fase o las fases anteriores: ...

0.6. Localización y forma de colocación de las placas reglamentarias: ...

Localización del número de identificación del vehículo: ...

0.9. Nombre y dirección del representante del fabricante (en el caso de que lo haya): ...

▼B

- 0.10. Número de identificación del vehículo: ...
- a) ha sido completado y modificado ⁽¹⁾ del siguiente modo: ... y
- b) es conforme en todos los aspectos con el tipo descrito en la homologación de tipo (... *número de homologación de tipo, incluido el número de extensión*) expedida el (... *fecha de expedición*) y
- c) puede matricularse de forma permanente en los Estados miembros en los que se circule por la derecha/izquierda ^(b) y se utilicen unidades métricas/imperiales ^(c) en el indicador de velocidad y unidades métricas/imperiales ^(c) en el cuentakilómetros (en su caso) ^(d).

(Localidad) (Fecha): ...	(Firma): ...
--------------------------	--------------

Se adjunta: Certificado de conformidad emitido en cada fase anterior.

CARA 2

CATEGORÍA DE VEHÍCULOS M1

(vehículos completos y completados)

Cara 2

Características generales de construcción

1. Número de ejes: ... y ruedas: ...
3. Ejes motores (número, localización, interconexión):

Dimensiones principales

4. Batalla ^(e): ... mm
- 4.1. Distancia entre ejes:
- 1-2: ... mm
- 2-3: ... mm
- 3-4: ... mm
5. Longitud: ... mm
6. Anchura: ... mm
7. Altura: ... mm

Masas

13. Masa en orden de marcha: ... kg
- 13.2. Masa real del vehículo: ... kg
16. Masas máximas técnicamente admisibles:
- 16.1. Masa máxima en carga técnicamente admisible: ... kg
- 16.2. Masa máxima técnicamente admisible en cada eje:
1. ... kg
2. ... kg
3. ... kg, etc.

▼B

- 16.4. Masa máxima técnicamente admisible del conjunto: ... kg
- 18. Masa máxima remolcable técnicamente admisible en caso de:
 - 18.1. Remolque con barra de tracción ... kg
 - 18.3. Remolque de eje central: ... kg
 - 18.4. Remolque no frenado: ... kg
- 19. Masa vertical estática máxima técnicamente admisible en el punto de acoplamiento: ... kg

Unidad motriz

- 20. Fabricante del motor: ...
- 21. Código del motor marcado en este: ...
- 22. Principio de funcionamiento ...
- 23. Vehículos eléctricos puros: sí/no ⁽¹⁾
- 23.1. Categoría de vehículo [eléctrico] híbrido: OVC-HEV/NOVC-HEV/OVC-FCHV/NOVC-FCHV ⁽¹⁾
- 24. Número y disposición de los cilindros: ...
- 25. Cilindrada del motor: ... cm³
- 26. Combustible: gasóleo/gasolina/GLP/GNC-biometano/GNL/etanol/biodiésel/hidrógeno ⁽¹⁾
 - 26.1. Monocombustible/bicombustible/flexifuel/combustible dual ⁽¹⁾
 - 26.2. (Solo combustible dual) tipo 1A / tipo 1B / tipo 2A / tipo 2B / tipo 3B ⁽¹⁾
- 27. Potencia máxima
 - 27.1. Potencia máxima neta ⁽⁸⁾: ... kW a ... min⁻¹ (motor de combustión interna) ⁽¹⁾
 - 27.2. Potencia máxima por hora: ... kW (motor eléctrico) ⁽¹⁾ ⁽⁸⁾
 - 27.3. Potencia máxima neta: ... kW (motor eléctrico) ⁽¹⁾ ⁽⁸⁾
 - 27.4. Potencia máxima en 30 minutos: ... kW (motor eléctrico) ⁽¹⁾ ⁽⁸⁾

Velocidad máxima

- 29. Velocidad máxima: ... km/h

Ejes y suspensión

- 30. Vía de los ejes:
 - 1. ... mm
 - 2. ... mm
 - 3. ... mm
- 35. Combinación de neumático/rueda / clase de resistencia a la rodadura (si procede) ^(b): ...

Frenos

- 36. Conexiones del freno del remolque: mecánicas/eléctricas/neumáticas/hidráulicas ⁽¹⁾

▼B*Carrocería*

- 38. Código de la carrocería (i): ...
- 40. Color del vehículo (i): ...
- 41. Número y disposición de las puertas: ...
- 42. Número de posiciones de asiento (incluido el conductor) (k): ...
- 42.1. Asiento(s) utilizado(s) únicamente estando el vehículo parado: ...
- 42.3. Número de plazas accesibles para usuarios de silla de ruedas: ...

Eficacia medioambiental

- 46. Nivel de ruido
 - Parado: ... dB(A) a régimen del motor: ... min⁻¹
 - En marcha: ... dB (A)
- 47. Nivel de emisiones de escape (l): Euro...
- 47.1. Parámetros para el ensayo de emisiones
 - 47.1.1. Masa de ensayo, kg: ...
 - 47.1.2. Área frontal, m²: ...
 - 47.1.3. Coeficientes de resistencia al avance en carretera
 - 47.1.3.0. f₀, N:
 - 47.1.3.1. f₁, N/(km/h):
 - 47.1.3.2. f₂, N/(km/h)²:
- 48. Emisiones de escape (m) (m¹) (m²):
 - Número del acto reglamentario de base y del último acto reglamentario de modificación aplicable: ...
 - 1.1. Procedimiento de ensayo: Tipo I o ESC (l)
 - CO: HC: NOx: HC + NOx: Partículas:
 - Opacidad de los humos (ELR): ... (m⁻¹)
 - 1.2. Procedimiento de ensayo: Tipo 1 (valores medios del NEDC, valores máximos del WLTP) o WHSC (Euro VI) (l)
 - CO: ... HCT: ... HCNM: ... NO_x: ... HCT + NO_x: ... NH₃: ... Partículas (masa): ...
 - Partículas (número): ...
 - 2.1. Procedimiento de ensayo: ETC (en su caso)
 - CO: ... NO_x: ... HCNM: ... HCT: ... CH₄: ... Partículas: ...

▼B

2.2. Procedimiento de ensayo: WHTC (Euro VI)

CO: ... NO_x: ... HCNM: ... HCT: ... CH₄: ... NH₃: ...
 Partículas (masa): ... Partículas (número): ...

48.1. Coeficiente de absorción de humos corregido: ... (m⁻¹)49. Emisiones de CO₂ / consumo de combustible / consumo de energía eléctrica (m) (°):

1. todos los grupos motopropulsores, excepto los vehículos eléctricos puros (en su caso)

Valores NEDC	Emisiones de CO ₂	Consumo de combustible en el caso de los ensayos de emisiones de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 692/2008
Ciclo urbano (°):	... g/km	... l/100 km o m ³ /100 km o kg/100 km (°)
En carretera (°):	... g/km	l/100 km o m ³ /100 km o kg/100 km (°)
Mixto (°):	... g/km	... l/100 km o m ³ /100 km o kg/100 km (°)
Ponderado (°), ciclo mixto	... g/km	... l/100 km o m ³ /100 km o kg/100 km
Factor de desviación (si procede)		
Factor de verificación (si procede)	«1» o «0»	

2. Vehículos eléctricos puros y vehículos eléctricos híbridos que se cargan desde el exterior (en su caso)

Consumo de energía eléctrica [ponderado, ciclo mixto (°)]		... Wh/km
Autonomía eléctrica:		... km

3. Vehículo equipado con ecoinnovaciones: sí/no (°)

3.1. Código general de las ecoinnovaciones (p¹): ...3.2. Reducción total de las emisiones de CO₂ obtenida con las ecoinnovaciones (p²) (repite para cada combustible de referencia sometido a ensayo):

3.2.1. Reducciones del NEDC: ... g/km (n su caso)

3.2.2. Reducciones del WLTP: ... g/km (en su caso)

4. Todos los grupos motopropulsores, excepto los vehículos eléctricos puros con arreglo al Reglamento (UE) 2017/1151 (en su caso)

Valores WLTP	Emisiones de CO ₂	Consumo de combustible
«Low» (°):	... g/km	... l/100 km o m ³ /100 km o kg/100 km (°)
«Medium» (°):	... g/km	... l/100 km o m ³ /100 km o kg/100 km (°)
«High» (°):	... g/km	... l/100 km o m ³ /100 km o kg/100 km (°)
«Extra-High» (°):	... g/km	... l/100 km o m ³ /100 km o kg/100 km (°)

▼ B

Valores WLTP	Emisiones de CO ₂	Consumo de combustible
Mixto:	... g/km	... l/100 km o m ³ /100 km o kg/100 km ⁽¹⁾
Ponderado, ciclo mixto ⁽¹⁾	... g/km	... l/100 km o m ³ /100 km o kg/100 km ⁽¹⁾

5. Vehículos eléctricos puros y vehículos eléctricos híbridos que se cargan desde el exterior con arreglo al Reglamento (UE) 2017/1151 (en su caso)

5.1. Vehículos eléctricos puros

Consumo de energía eléctrica		... Wh/km
Autonomía eléctrica:		... km
Autonomía eléctrica en ciudad		... km

5.2. Vehículos eléctricos híbridos que se cargan desde el exterior

Consumo de energía eléctrica (EC _{AC} , ponderado)		... Wh/km
Autonomía eléctrica (EAER)		... km
Autonomía eléctrica urbana (EAER urbana)		... km

Varios

51. Para vehículos especiales: designación conforme al anexo II, punto 5: ...

52. Observaciones ⁽ⁿ⁾: ...

Combinaciones adicionales neumático/rueda: parámetros técnicos (sin referencia a RR)

CARA 2

CATEGORÍA DE VEHÍCULOS M2

(vehículos completos y completados)

Cara 2

Características generales de construcción

1. Número de ejes: ... y ruedas: ...
- 1.1. Número y localización de los ejes de ruedas gemelas: ...
2. Ejes directores (número, posición) ...
3. Ejes motores (número, localización, interconexión):

Dimensiones principales

4. Batalla (°): ... mm
- 4.1. Distancia entre ejes:
 - 1-2: ... mm
 - 2-3: ... mm
 - 3-4: ... mm

▼B

5. Longitud: ... mm
6. Anchura: ... mm
7. Altura: ... mm
9. Distancia entre el borde delantero del vehículo y el centro del dispositivo de acoplamiento: ... mm

12. Voladizo trasero: ... mm

Masas

13. Masa en orden de marcha: ... kg
 - 13.1. Distribución de esta masa entre los ejes:
 1. ... kg
 2. ... kg
 3. ... kg, etc.
 - 13.2. Masa real del vehículo: ... kg
16. Masas máximas técnicamente admisibles:
 - 16.1. Masa máxima en carga técnicamente admisible: ... kg
 - 16.2. Masa máxima técnicamente admisible en cada eje:
 1. ... kg
 2. ... kg
 3. ... kg, etc.
 - 16.3. Masa técnicamente admisible en cada grupo de ejes:
 1. ... kg
 2. ... kg
 3. ... kg, etc.
 - 16.4. Masa máxima técnicamente admisible del conjunto: ... kg
17. Masas máximas admisibles previstas para la matriculación / puesta en servicio en el tráfico nacional/internacional ⁽¹⁾ ^(e)
 - 17.1. Masa en carga máxima admisible prevista para matriculación / puesta en servicio: ... kg
 - 17.2. Masa máxima en carga admisible sobre cada eje prevista para la matriculación / puesta en servicio:
 1. ... kg
 2. ... kg
 3. ... kg, etc.

▼B

17.3. Masa máxima en carga admisible sobre cada grupo de ejes prevista para la matriculación / puesta en servicio:

1. ... kg

2. ... kg

3. ... kg, etc.

17.4. Masa máxima admisible de la combinación prevista para matriculación / puesta en servicio: ... kg

18. Masa máxima remolcable técnicamente admisible en caso de:

18.1. Remolque con barra de tracción ... kg

18.3. Remolque de eje central: ... kg

18.4. Remolque no frenado: ... kg

19. Masa estática máxima técnicamente admisible en el punto de acoplamiento ... kg

Unidad motriz

20. Fabricante del motor: ...

21. Código del motor marcado en este: ...

22. Principio de funcionamiento ...

23. Vehículos eléctricos puros: sí/no ⁽¹⁾

23.1. Categoría de vehículo [eléctrico] híbrido: OVC-HEV/NOVC-HEV/OVC-FCHV/NOVC-FCHV ⁽¹⁾

24. Número y disposición de los cilindros: ...

25. Cilindrada del motor: ... cm³

26. Combustible: gasóleo/gasolina/GLP/GNC-biometano/GNL/etanol/biodiésel/hidrógeno ⁽¹⁾

26.1. Monocombustible/bicombustible/flexifuel/combustible dual ⁽¹⁾

26.2. (Solo combustible dual) tipo 1A / tipo 1B / tipo 2A / tipo 2B / tipo 3B ⁽¹⁾

27. Potencia máxima

27.1. Potencia máxima neta ⁽⁸⁾: ... kW a ... min⁻¹ (motor de combustión interna) ⁽¹⁾

27.2. Potencia máxima por hora: ... kW (motor eléctrico) ⁽¹⁾ ⁽⁸⁾

27.3. Potencia máxima neta: ... kW (motor eléctrico) ⁽¹⁾ ⁽⁸⁾

27.4. Potencia máxima en 30 minutos: ... kW (motor eléctrico) ⁽¹⁾ ⁽⁸⁾

28. Caja de cambios (tipo): ...

Velocidad máxima

29. Velocidad máxima: ... km/h

▼B*Ejes y suspensión*

30. Vía de los ejes:
1. ... mm
 2. ... mm
 3. ... mm, etc.
33. Eje o ejes directores equipados de suspensión neumática o sistema equivalente: sí/no ⁽¹⁾
35. Combinación de neumático/rueda / clase de resistencia a la rodadura (si procede) ^(h): ...

Frenos

36. Conexiones del freno del remolque: mecánicas/eléctricas/neumáticas/hidráulicas ⁽¹⁾
37. Presión en el conducto de alimentación del dispositivo de frenado del remolque: ... bares

Carrocería

38. Código de la carrocería ⁽ⁱ⁾: ...
39. Clase de vehículo: clase I / clase II / clase III / clase A / clase B ⁽¹⁾
41. Número y disposición de las puertas: ...
42. Número de posiciones de asiento (incluido el conductor) ^(k): ...
- 42.1. Asiento(s) utilizado(s) únicamente estando el vehículo parado: ...
- 42.3. Número de plazas accesibles para usuarios de silla de ruedas: ...
43. Número de plazas de pie: ...

Dispositivo de acoplamiento

44. Número o marca de homologación del dispositivo de acoplamiento, en su caso: ...
- 45.1. Valores característicos ⁽¹⁾: D: .../ V: .../ S: .../ U: ...

Eficacia medioambiental

46. Nivel de ruido
- Parado: ... dB(A) a régimen del motor: ... min⁻¹
- En marcha: ... dB (A)
47. Nivel de emisiones de escape ^(l): Euro....
- 47.1. Parámetros para el ensayo de emisiones
- 47.1.1. Masa de ensayo, kg: ...
- 47.1.2. Área frontal, m²: ...
- 47.1.3. Coeficientes de resistencia al avance en carretera
- 47.1.3.0. f₀, N:
- 47.1.3.1. f₁, N/(km/h):
- 47.1.3.2. f₂, N/(km/h)²:

▼B

48. Emisiones de escape ^(m) ^(m¹) ^(m²):

Número del acto reglamentario de base y del último acto reglamentario de modificación aplicable: ...

1.1. Procedimiento de ensayo: Tipo I o ESC ⁽¹⁾

CO: ... HC: ... NOx: ... HC + NOx: ... Partículas: ...

Opacidad de los humos (ELR): ... (m⁻¹)

1.2. Procedimiento de ensayo: Tipo 1 (valores medios del NEDC, valores máximos del WLTP) o WHSC (Euro VI) ⁽¹⁾

CO: ... HCT: ... HCNM: ... NO_x: ... HCT + NO_x: ... NH₃:
... Partículas (masa): ...

Partículas (número): ...

2.1. Procedimiento de ensayo: ETC (en su caso)

CO: ... NO_x: ... HCNM: ... HCT: ... CH₄: ... Partículas:
...

2.2. Procedimiento de ensayo: WHTC (Euro VI)

CO: ... NO_x: ... HCNM: ... HCT: ... CH₄: ... NH₃: ...
Partículas (masa): ... Partículas (número): ...

48.1. Coeficiente de absorción de humos corregido: ... (m⁻¹)49. Emisiones de CO₂ / consumo de combustible / consumo de energía eléctrica ^(m) ^(t):

1. todos los grupos motopropulsores, excepto los vehículos eléctricos puros (en su caso)

Valores NEDC	Emisiones de CO ₂	Consumo de combustible en el caso de los ensayos de emisiones con arreglo al NEDC de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 692/2008
Ciclo urbano ⁽¹⁾ :	... g/km	... l/100 km o m ³ /100 km o kg/100 km ⁽¹⁾
En carretera ⁽¹⁾ :	... g/km	l/100 km o m ³ /100 km o kg/100 km ⁽¹⁾
Mixto ⁽¹⁾ :	... g/km	... l/100 km o m ³ /100 km o kg/100 km ⁽¹⁾
Ponderado ⁽¹⁾ , ciclo mixto	... g/km	... l/100 km o m ³ /100 km o kg/100 km
Factor de desviación (si procede)		
Factor de verificación (si procede)	«1» o «0»	

2. Vehículos eléctricos puros y vehículos eléctricos híbridos que se cargan desde el exterior (en su caso)

Consumo de energía eléctrica [ponderado, ciclo mixto ⁽¹⁾]		... Wh/km
Autonomía eléctrica:		... km

▼B

3. Vehículo equipado con ecoinnovaciones: sí/no ⁽¹⁾
- 3.1. Código general de las ecoinnovaciones (P¹): ...
- 3.2. Reducción total de las emisiones de CO₂ obtenida con las ecoinnovaciones (P²) (repítase para cada combustible de referencia sometido a ensayo):
 - 3.2.1. Reducciones del NEDC: ... g/km (n su caso)
 - 3.2.2. Reducciones del WLTP: ... g/km (en su caso)
4. Todos los grupos motopropulsores, excepto los vehículos eléctricos puros con arreglo al Reglamento (UE) 2017/1151 (en su caso)

Valores WLTP	Emisiones de CO ₂	Consumo de combustible
«Low» ⁽¹⁾ :	... g/km	... l/100 km o m ³ /100 km o kg/100 km ⁽¹⁾
«Medium» ⁽¹⁾ :	... g/km	... l/100 km o m ³ /100 km o kg/100 km ⁽¹⁾
«High» ⁽¹⁾ :	... g/km	... l/100 km o m ³ /100 km o kg/100 km ⁽¹⁾
«Extra-High» ⁽¹⁾ :	... g/km	... l/100 km o m ³ /100 km o kg/100 km ⁽¹⁾
Mixto:	... g/km	... l/100 km o m ³ /100 km o kg/100 km ⁽¹⁾
Ponderado, ciclo mixto ⁽¹⁾	... g/km	... l/100 km o m ³ /100 km o kg/100 km ⁽¹⁾

5. Vehículos eléctricos puros y vehículos eléctricos híbridos que se cargan desde el exterior con arreglo al Reglamento (UE) 2017/1151 (en su caso)
 - 5.1. Vehículos eléctricos puros

Consumo de energía eléctrica		... Wh/km
Autonomía eléctrica:		... km
Autonomía eléctrica en ciudad		... km

- 5.2. Vehículos eléctricos híbridos que se cargan desde el exterior

Consumo de energía eléctrica (EC _{AC} , ponderado)		... Wh/km
Autonomía eléctrica (EAER)		... km
Autonomía eléctrica urbana (EAER urbana)		... km

Varios

51. Para vehículos especiales: designación conforme al anexo II, punto 5: ...
52. Observaciones (°): ...

▼B

CARA 2
CATEGORÍA DE VEHÍCULOS M3
(vehículos completos y completados)

*Cara 2**Características generales de construcción*

1. Número de ejes: ... y ruedas: ...
 - 1.1. Número y localización de los ejes de ruedas gemelas: ...
2. Ejes directores (número, posición) ...
3. Ejes motores (número, localización, interconexión):

Dimensiones principales

4. Batalla (°): ... mm
 - 4.1. Distancia entre ejes:
 - 1-2: ... mm
 - 2-3: ... mm
 - 3-4: ... mm
5. Longitud: ... mm
6. Anchura: ... mm
7. Altura: ... mm
9. Distancia entre el borde delantero del vehículo y el centro del dispositivo de acoplamiento: ... mm
12. Voladizo trasero: ... mm

Masas

13. Masa en orden de marcha: ... kg
 - 13.1. Distribución de esta masa entre los ejes:
 1. ... kg
 2. ... kg
 3. ... kg, etc.
 - 13.2. Masa real del vehículo: ... kg
16. Masas máximas técnicamente admisibles:
 - 16.1. Masa máxima en carga técnicamente admisible: ... kg
 - 16.2. Masa máxima técnicamente admisible en cada eje:
 1. ... kg
 2. ... kg
 3. ... kg, etc.

▼B

- 16.3. Masa técnicamente admisible en cada grupo de ejes:
1. ... kg
 2. ... kg
 3. ... kg, etc.
- 16.4. Masa máxima técnicamente admisible del conjunto: ... kg
17. Masas máximas admisibles previstas para la matriculación / puesta en servicio en el tráfico nacional/internacional ⁽¹⁾ ⁽⁶⁾
- 17.1. Masa en carga máxima admisible prevista para matriculación / puesta en servicio: ... kg
- 17.2. Masa máxima en carga admisible sobre cada eje prevista para la matriculación / puesta en servicio:
1. ... kg
 2. ... kg
 3. ... kg
- 17.3. Masa máxima en carga admisible sobre cada grupo de ejes prevista para la matriculación / puesta en servicio:
1. ... kg
 2. ... kg
 3. ... kg
- 17.4. Masa máxima admisible de la combinación prevista para matriculación / puesta en servicio: ... kg
18. Masa máxima remolcable técnicamente admisible en caso de:
- 18.1. Remolque con barra de tracción ... kg
- 18.3. Remolque de eje central: ... kg
- 18.4. Remolque no frenado: ... kg
19. Masa estática máxima técnicamente admisible en el punto de acoplamiento ... kg
- Unidad motriz*
20. Fabricante del motor: ...
21. Código del motor marcado en este: ...
22. Principio de funcionamiento ...
23. Vehículos eléctricos puros: sí/no ⁽¹⁾
- 23.1. Vehículo [eléctrico] híbrido: sí/no ⁽¹⁾
24. Número y disposición de los cilindros: ...
25. Cilindrada del motor: ... cm³
26. Combustible: gasóleo/gasolina/GLP/GNC-biometano/GNL/etanol/biodiésel/hidrógeno ⁽¹⁾

▼B

- 26.1. Monocombustible/bicombustible/flexifuel/combustible dual ⁽¹⁾
- 26.2. (Solo combustible dual) tipo 1A / tipo 1B / tipo 2A / tipo 2B / tipo 3B ⁽¹⁾
27. Potencia máxima
- 27.1. Potencia máxima neta (€): ... kW a ... min⁻¹ (motor de combustión interna) ⁽¹⁾
- 27.2. Potencia máxima por hora: ... kW (motor eléctrico) ⁽¹⁾ (€)
- 27.3. Potencia máxima neta: ... kW (motor eléctrico) ⁽¹⁾ (€)
- 27.4. Potencia máxima en 30 minutos: ... kW (motor eléctrico) ⁽¹⁾ (€)
28. Caja de cambios (tipo): ...

Velocidad máxima

29. Velocidad máxima: ... km/h

Ejes y suspensión

- 30.1. Vía de cada eje de dirección: ... mm
- 30.2. Vía de los demás ejes: ... mm
32. Posición del eje o ejes cargables: ...
33. Eje o ejes directores equipados de suspensión neumática o sistema equivalente: sí/no ⁽¹⁾
35. Combinación neumático/rueda ^(h): ...

Frenos

36. Conexiones del freno del remolque: mecánicas/eléctricas/neumáticas/hidráulicas ⁽¹⁾
37. Presión en el conducto de alimentación del dispositivo de frenado del remolque: ... bares

Carrocería

38. Código de la carrocería ⁽ⁱ⁾: ...
39. Clase de vehículo: clase I / clase II / clase III / clase A / clase B ⁽¹⁾
41. Número y disposición de las puertas: ...
42. Número de posiciones de asiento (incluido el conductor) ^(k): ...
- 42.1. Asiento(s) utilizado(s) únicamente estando el vehículo parado: ...
- 42.2. Número de plazas de pasajeros sentados: ... (piso inferior) ... (piso superior) (incluido el conductor)
- 42.3. Número de plazas accesibles para usuarios de silla de ruedas: ...
43. Número de plazas de pie: ...

Dispositivo de acoplamiento

44. Número o marca de homologación del dispositivo de acoplamiento, en su caso: ...

▼B

45.1. Valores característicos⁽¹⁾: D: .../ V: .../ S: .../ U: ...

Eficacia medioambiental

46. Nivel de ruido

Parado: ... dB(A) a régimen del motor: ... min⁻¹

En marcha: ... dB (A)

47. Nivel de emisiones de escape⁽¹⁾: Euro....

47.1. Parámetros para el ensayo de emisiones

47.1.1. Masa de ensayo, kg: ...

47.1.2. Área frontal, m²: ...

47.1.3. Coeficientes de resistencia al avance en carretera

47.1.3.0. f_0 , N:

47.1.3.1. f_1 , N/(km/h):

47.1.3.2. f_2 , N/(km/h)²:

48. Emisiones de escape^(m) (^{m1}) (^{m2}):

Número del acto reglamentario de base y del último acto reglamentario de modificación aplicable: ...

1.1. Procedimiento de ensayo: ESC

CO: ... HC: ... NO_x: ... HC + NO_x: ... Partículas: ...

Opacidad de los humos (ELR): ... (m⁻¹)

1.2. Procedimiento de ensayo: WHSC (Euro VI)

CO: ... HCT: ... HCNM: ... NO_x: ... HCT + NO_x: ... NH₃:
... Partículas (masa): ... Partículas (número): ...

2.1. Procedimiento de ensayo: ETC (en su caso)

CO: ... NO_x: ... HCNM: ... HCT: ... CH₄: ... Partículas: ...

2.2. Procedimiento de ensayo: WHTC (Euro VI)

CO: ... NO_x: ... HCNM: ... HCT: ... CH₄: ... NH₃: ...
Partículas (masa): ... Partículas (número): ...

48.1. Coeficiente de absorción de humos corregido: ... (m⁻¹)

Varios

51. Para vehículos especiales: designación conforme al anexo II, punto 5: ...

52. Observaciones⁽ⁿ⁾: ...

▼B

CARA 2
CATEGORÍA DE VEHÍCULOS N1
(vehículos completos y completados)

*Cara 2**Características generales de construcción*

1. Número de ejes: ... y ruedas: ...
- 1.1. Número y localización de los ejes de ruedas gemelas: ...
3. Ejes motores (número, localización, interconexión): ...

Dimensiones principales

4. Batalla (e): ... mm
- 4.1. Distancia entre ejes:
 - 1-2: ... mm
 - 2-3: ... mm
 - 3-4: ... mm
5. Longitud: ... mm
6. Anchura: ... mm
7. Altura: ... mm
8. Avance de la quinta rueda de un vehículo tractor de semirremolques (máximo y mínimo): ... mm
9. Distancia entre el borde delantero del vehículo y el centro del dispositivo de acoplamiento: ... mm
11. Longitud de la zona de carga: ... mm

Masas

13. Masa en orden de marcha: ... kg
- 13.1. Distribución de esta masa entre los ejes:
 1. ... kg
 2. ... kg
 3. ... kg
- 13.2. Masa real del vehículo: ... kg
14. Masa del vehículo con carrocería en orden de marcha: ... kg ⁽¹⁾ ⁽⁹⁾
16. Masas máximas técnicamente admisibles:
 - 16.1. Masa máxima en carga técnicamente admisible: ... kg
 - 16.2. Masa máxima técnicamente admisible en cada eje:
 1. ... kg
 2. ... kg
 3. ... kg, etc.

▼B

- 16.4. Masa máxima técnicamente admisible del conjunto: ... kg
18. Masa máxima remolcable técnicamente admisible en caso de:
- 18.1. Remolque con barra de tracción: ... kg
- 18.2. Semirremolque: ... kg
- 18.3. Remolque de eje central: ... kg
- 18.4. Remolque no frenado: ... kg
19. Masa estática máxima técnicamente admisible en el punto de acoplamiento: ... kg

Unidad motriz

20. Fabricante del motor: ...
21. Código del motor marcado en este: ...
22. Principio de funcionamiento ...
23. Vehículos eléctricos puros: sí/no ⁽¹⁾
- 23.1. Categoría de vehículo [eléctrico] híbrido: OVC-HEV/NOVC-HEV/OVC-FCHV/NOVC-FCHV ⁽¹⁾
24. Número y disposición de los cilindros: ...
25. Cilindrada del motor: ... cm³
26. Combustible: gasóleo/gasolina/GLP/GNC-biometano/GNL/etanol/biodiésel/hidrógeno ⁽¹⁾
- 26.1. Monocombustible/bicombustible/flexifuel/combustible dual ⁽¹⁾
- 26.2. (Solo combustible dual) tipo 1A / tipo 1B / tipo 2A / tipo 2B / tipo 3B ⁽¹⁾
27. Potencia máxima
- 27.1. Potencia máxima neta (€): ... kW a ... min⁻¹ (motor de combustión interna) ⁽¹⁾
- 27.2. Potencia máxima por hora: ... kW (motor eléctrico) ⁽¹⁾ (€)
- 27.3. Potencia máxima neta: ... kW (motor eléctrico) ⁽¹⁾ (€)
- 27.4. Potencia máxima en 30 minutos: ... kW (motor eléctrico) ⁽¹⁾ (€)
28. Caja de cambios (tipo): ...

Velocidad máxima

29. Velocidad máxima: ... km/h

Ejes y suspensión

30. Vía de los ejes:
1. ... mm
2. ... mm
3. ... mm

▼B

35. Combinación de neumático/rueda / clase de resistencia a la rodadura (si procede) ^(h): ...

Frenos

36. Conexiones del freno del remolque: mecánicas/eléctricas/neumáticas/hidráulicas ^(l)
37. Presión en el conducto de alimentación del dispositivo de frenado del remolque: ... bares

Carrocería

38. Código de la carrocería ⁽ⁱ⁾: ...
40. Color del vehículo ⁽ⁱ⁾: ...
41. Número y disposición de las puertas: ...
42. Número de posiciones de asiento (incluido el conductor) ^(k): ...

Dispositivo de acoplamiento

44. Número o marca de homologación del dispositivo de acoplamiento, en su caso: ...
- 45.1. Valores característicos ^(l): D: .../ V: .../ S: .../ U: ...

Eficacia medioambiental

46. Nivel de ruido
- Parado: ... dB(A) a régimen del motor: ... min⁻¹
- En marcha: ... dB (A)
47. Nivel de emisiones de escape ^(l): Euro....
- 47.1. Parámetros para el ensayo de emisiones
- 47.1.1. Masa de ensayo, kg: ...
- 47.1.2. Área frontal, m²: ...
- 47.1.3. Coeficientes de resistencia al avance en carretera
- 47.1.3.0. f₀, N:
- 47.1.3.1. f₁, N/(km/h):
- 47.1.3.2. f₂, N/(km/h)²:
48. Emisiones de escape ^(m) ^(m¹) ^(m²):
- Número del acto reglamentario de base y del último acto reglamentario de modificación aplicable: ...
- 1.1. Procedimiento de ensayo: Tipo I o ESC ^(l)
- CO: ... HC: ... NO_x: ... HC + NO_x: ... Partículas: ...
- Opacidad de los humos (ELR): ... (m⁻¹)
- 1.2. Procedimiento de ensayo: Tipo 1 (valores medios del NEDC, valores máximos del WLTP) o WHSC (Euro VI) ^(l)
- CO: ... HCT: ... HCNM: ... NO_x: ... HCT + NO_x: ... NH₃: ... Partículas (masa): ... Partículas (número): ...

▼B

2.1. Procedimiento de ensayo: ETC (en su caso)

CO: ... NO_x: ... HCNM: ... HCT: ... CH₄: ... Partículas: ...

2.2. Procedimiento de ensayo: WHTC (Euro VI)

CO: ... NO_x: ... HCNM: ... HCT: ... CH₄: ... NH₃: ...
Partículas (masa): ... Partículas (número): ...48.1. Coeficiente de absorción de humos corregido: ... (m⁻¹)49. Emisiones de CO₂ / consumo de combustible / consumo de energía eléctrica (m) (°):

1. todos los grupos motopropulsores, excepto los vehículos eléctricos puros (en su caso)

Valores NEDC	Emisiones de CO ₂	Consumo de combustible en el caso de los ensayos de emisiones de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 692/2008
Ciclo urbano (°):	... g/km	... l/100 km o m ³ /100 km o kg/100 km (°)
En carretera (°):	... g/km	l/100 km o m ³ /100 km o kg/100 km (°)
Mixto (°):	... g/km	... l l/100 km o m ³ /100 km o kg/100 km (°)
Ponderado (°), ciclo mixto	... g/km	... l/100 km o m ³ /100 km o kg/100 km
Factor de desviación (si procede)		

2. Vehículos eléctricos puros y vehículos eléctricos híbridos que se cargan desde el exterior (en su caso)

Consumo de energía eléctrica [ponderado, ciclo mixto (°)]		... Wh/km
Autonomía eléctrica:		... km

3. Vehículo equipado con ecoinnovaciones: sí/no (°)

3.1. Código general de las ecoinnovaciones (p¹): ...3.2. Reducción total de las emisiones de CO₂ obtenida con las ecoinnovaciones (p²) (repite para cada combustible de referencia sometido a ensayo):

3.2.1. Reducciones del NEDC: ... g/km (si procede)

3.2.2. Reducciones del WLTP: ... g/km (si procede)

4. Todos los grupos motopropulsores, excepto los vehículos eléctricos puros con arreglo al Reglamento (UE) 2017/1151

Valores WLTP	Emisiones de CO ₂	Consumo de combustible
«Low» (°):	... g/km	... l/100 km o m ³ /100 km o kg/100 km (°)
«Medium» (°):	... g/km	... l/100 km o m ³ /100 km o kg/100 km (°)
«High» (°):	... g/km	... l/100 km o m ³ /100 km o kg/100 km (°)
«Extra-High» (°):	... g/km	... l/100 km o m ³ /100 km o kg/100 km (°)

▼B

Valores WLTP	Emisiones de CO ₂	Consumo de combustible
Mixto:	... g/km	... l/100 km o m ³ /100 km o kg/100 km ⁽¹⁾
Ponderado, ciclo mixto ⁽¹⁾	... g/km	... l/100 km o m ³ /100 km o kg/100 km ⁽¹⁾

5. Vehículos eléctricos puros y vehículos eléctricos híbridos que se cargan desde el exterior con arreglo al Reglamento (UE) 2017/1151 (en su caso)

5.1. Vehículos eléctricos puros ⁽¹⁾ o (en su caso)

Consumo de energía eléctrica		... Wh/km
Autonomía eléctrica:		... km
Autonomía eléctrica en ciudad		... km

5.2. Vehículos eléctricos híbridos ⁽¹⁾ o (en su caso)

Consumo de energía eléctrica (EC _{AC} , ponderado)		... Wh/km
Autonomía eléctrica (EAER)		... km
Autonomía eléctrica urbana (EAER urbana)		... km

Varios

50. Tipo homologado de acuerdo con los requisitos de diseño referentes al transporte de mercancías peligrosas: sí/clases .../no ⁽¹⁾:

51. Para vehículos especiales: designación conforme al anexo II, punto 5: ...

52. Observaciones ⁽ⁿ⁾: ...

Lista de neumáticos: parámetros técnicos (sin referencia a RR)

*CARA 2**CATEGORÍA DE VEHÍCULOS N2*

(vehículos completos y completados)

*Cara 2**Características generales de construcción*

1. Número de ejes: ... y ruedas: ...

1.1. Número y localización de los ejes de ruedas gemelas: ...

2. Ejes directores (número, posición) ...

3. Ejes motores (número, localización, interconexión):

Dimensiones principales

4. Batalla ^(e): ... mm

▼B

- 4.1. Distancia entre ejes:
 - 1-2: ... mm
 - 2-3: ... mm
 - 3-4: ... mm
5. Longitud: ... mm
6. Anchura: ... mm
7. Altura: ... mm
8. Avance de la quinta rueda de un vehículo tractor de semirremolques (máximo y mínimo): ... mm
9. Distancia entre el borde delantero del vehículo y el centro del dispositivo de acoplamiento: ... mm
11. Longitud de la zona de carga: ... mm
12. Voladizo trasero: ... mm

Masas

13. Masa en orden de marcha: ... kg
 - 13.1. Distribución de esta masa entre los ejes:
 1. ... kg
 2. ... kg
 3. ... kg
 - 13.2. Masa real del vehículo: ... kg
16. Masas máximas técnicamente admisibles:
 - 16.1. Masa máxima en carga técnicamente admisible: ... kg
 - 16.2. Masa máxima técnicamente admisible en cada eje:
 1. ... kg
 2. ... kg
 3. ... kg, etc.
 - 16.3. Masa técnicamente admisible en cada grupo de ejes:
 1. ... kg
 2. ... kg
 3. ... kg, etc.
 - 16.4. Masa máxima técnicamente admisible del conjunto: ... kg
17. Masas máximas admisibles previstas para la matriculación / puesta en servicio en el tráfico nacional/internacional ⁽¹⁾ ⁽⁹⁾
 - 17.1. Masa en carga máxima admisible prevista para matriculación / puesta en servicio: ... kg

▼B

17.2. Masa máxima en carga admisible sobre cada eje prevista para la matriculación / puesta en servicio:

1. ... kg

2. ... kg

3. ... kg

17.3. Masa máxima en carga admisible sobre cada grupo de ejes prevista para la matriculación / puesta en servicio:

1. ... kg

2. ... kg

3. ... kg

17.4. Masa máxima admisible de la combinación prevista para matriculación / puesta en servicio: ... kg

18. Masa máxima remolcable técnicamente admisible en caso de:

18.1. Remolque con barra de tracción: ... kg

18.2. Semirremolque: ... kg

18.3. Remolque de eje central: ... kg

18.4. Remolque no frenado: ... kg

19. Masa estática máxima técnicamente admisible en el punto de acoplamiento: ... kg

Unidad motriz

20. Fabricante del motor: ...

21. Código del motor marcado en este: ...

22. Principio de funcionamiento ...

23. Vehículos eléctricos puros: sí/no ⁽¹⁾

23.1. Categoría de vehículo [eléctrico] híbrido: OVC-HEV/NOVC-HEV/OVC-FCHV/NOVC-FCHV ⁽¹⁾

24. Número y disposición de los cilindros: ...

25. Cilindrada del motor: ... cm³

26. Combustible: gasóleo/gasolina/GLP/GNC-biometano/GNL/etanol/biodiésel/hidrógeno ⁽¹⁾

26.1. Monocombustible/bicombustible/flexifuel/combustible dual ⁽¹⁾

26.2. (Solo combustible dual) tipo 1A / tipo 1B / tipo 2A / tipo 2B / tipo 3B ⁽¹⁾

27. Potencia máxima

27.1. Potencia máxima neta ^(§): ... kW a ... min⁻¹ (motor de combustión interna) ⁽¹⁾

27.2. Potencia máxima por hora: ... kW (motor eléctrico) ⁽¹⁾ ^(§)

27.3. Potencia máxima neta: ... kW (motor eléctrico) ⁽¹⁾ ^(§)

▼B

27.4. Potencia máxima en 30 minutos: ... kW (motor eléctrico) ^(l) ^(s)

28. Caja de cambios (tipo): ...

Velocidad máxima

29. Velocidad máxima: ... km/h

Ejes y suspensión

31. Posición del eje o ejes elevables: ...

32. Posición del eje o ejes cargables: ...

33. Eje o ejes directores equipados de suspensión neumática o sistema equivalente: sí/no ^(l)

35. Combinación de neumático/rueda / clase de resistencia a la rodadura (si procede) ^(h): ...

Frenos

36. Conexiones del freno del remolque: mecánicas/eléctricas/neumáticas/hidráulicas ^(l)

37. Presión en el conducto de alimentación del dispositivo de frenado del remolque: ... bares

Carrocería

38. Código de la carrocería ⁽ⁱ⁾: ...

41. Número y disposición de las puertas: ...

42. Número de posiciones de asiento (incluido el conductor) ^(k): ...

Dispositivo de acoplamiento

44. Número o marca de homologación del dispositivo de acoplamiento, en su caso: ...

45.1. Valores característicos ^(l): D: .../ V: .../ S: .../ U: ...

Eficacia medioambiental

46. Nivel de ruido

Parado: ... dB(A) a régimen del motor: ... min⁻¹

En marcha: ... dB (A)

47. Nivel de emisiones de escape ^(l): Euro....

47.1. Parámetros para el ensayo de emisiones

47.1.1. Masa de ensayo, kg: ...

47.1.2. Área frontal, m²: ...

47.1.3. Coeficientes de resistencia al avance en carretera

47.1.3.0. f₀, N:

47.1.3.1. f₁, N/(km/h):

47.1.3.2. f₂, N/(km/h)²:

48. Emisiones de escape ^(m) ^(m¹) ^(m²):

▼B

Número del acto reglamentario de base y del último acto reglamentario de modificación aplicable: ...

1.1. Procedimiento de ensayo: Tipo I o ESC ⁽¹⁾

CO: ... HC: ... NO_x: ... HC + NO_x: ... Partículas: ...

Opacidad de los humos (ELR): ... (m⁻¹)

1.2. Procedimiento de ensayo: Tipo 1 (valores medios del NEDC, valores máximos del WLTP) o WHSC (Euro VI) ⁽¹⁾

CO: ... HCT: ... HCNM: ... NO_x: ... HCT + NO_x: ... NH₃: ...
Partículas (masa): ... Partículas (número): ...

2.1. Procedimiento de ensayo: ETC (en su caso)

CO: ... NO_x: ... HCNM: ... HCT: ... CH₄: ... Partículas: ...

2.2. Procedimiento de ensayo: WHTC (Euro VI)

CO: ... NO_x: ... HCNM: ... HCT: ... CH₄: ... NH₃: ...
Partículas (masa): ... Partículas (número): ...

48.1. Coeficiente de absorción de humos corregido: ... (m⁻¹)49. Emisiones de CO₂ / consumo de combustible / consumo de energía eléctrica ^(m) ⁽¹⁾:

1. todos los grupos motopropulsores, excepto los vehículos eléctricos puros (en su caso)

Valores NEDC	Emisiones de CO ₂	Consumo de combustible en el caso de los ensayos de emisiones de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 692/2008
Ciclo urbano ⁽¹⁾ :	... g/km	... l/100 km o m ³ /100 km o kg/100 km ⁽¹⁾
En carretera ⁽¹⁾ :	... g/km	l/100 km o m ³ /100 km o kg/100 km ⁽¹⁾
Mixto ⁽¹⁾ :	... g/km	... l/100 km o m ³ /100 km o kg/100 km ⁽¹⁾
Ponderado ⁽¹⁾ , ciclo mixto	... g/km	... l/100 km o m ³ /100 km o kg/100 km
Factor de desviación (si procede)		

2. Vehículos eléctricos puros y vehículos eléctricos híbridos que se cargan desde el exterior (en su caso)

Consumo de energía eléctrica [ponderado, ciclo mixto ⁽¹⁾]		... Wh/km
Autonomía eléctrica:		... km

3. Vehículo equipado con ecoinnovaciones: sí/no ⁽¹⁾3.1. Código general de las ecoinnovaciones ^(p1): ...

▼B

3.2. Reducción total de las emisiones de CO₂ obtenida con las ecoinnovaciones (p²) (repítase para cada combustible de referencia sometido a ensayo):

3.2.1. Reducciones del NEDC:... g/km (si procede)

3.2.2. Reducciones del WLTP:... g/km (si procede)

4. Todos los grupos motopropulsores, excepto los vehículos eléctricos puros con arreglo al Reglamento (UE) 2017/1151

Valores WLTP	Emisiones de CO ₂	Consumo de combustible
«Low» (1):	... g/km	... l/100 km o m ³ /100 km o kg/100 km (1)
«Medium» (1):	... g/km	... l/100 km o m ³ /100 km o kg/100 km (1)
«High» (1):	... g/km	... l/100 km o m ³ /100 km o kg/100 km (1)
«Extra-High» (1):	... g/km	... l/100 km o m ³ /100 km o kg/100 km (1)
Mixto:	... g/km	... l/100 km o m ³ /100 km o kg/100 km (1)
Ponderado, ciclo mixto (1)	... g/km	... l/100 km o m ³ /100 km o kg/100 km (1)

5. Vehículos eléctricos puros y vehículos eléctricos híbridos que se cargan desde el exterior con arreglo al Reglamento (UE) 2017/1151 (en su caso)

5.1. Vehículos eléctricos puros (1) o (en su caso)

Consumo de energía eléctrica		... Wh/km
Autonomía eléctrica:		... km
Autonomía eléctrica en ciudad		... km

5.2. Vehículos eléctricos híbridos (1) o (en su caso)

Consumo de energía eléctrica (EC _{AC} , ponderado)		... Wh/km
Autonomía eléctrica (EAER)		... km
Autonomía eléctrica urbana (EAER urbana)		... km

Varios

50. Tipo homologado de acuerdo con los requisitos de diseño referentes al transporte de mercancías peligrosas: sí/clases .../no (1):

51. Para vehículos especiales: designación conforme al anexo II, punto 5: ...

52. Observaciones (p): ...



CARA 2
CATEGORÍA DE VEHÍCULOS N3
(vehículos completos y completados)

Cara 2

Características generales de construcción

1. Número de ejes: ... y ruedas: ...
 - 1.1. Número y localización de los ejes de ruedas gemelas: ...
2. Ejes directores (número, posición) ...
3. Ejes motores (número, localización, interconexión): ...

Dimensiones principales

4. Batalla (°): ... mm
 - 4.1. Distancia entre ejes:
 - 1-2: ... mm
 - 2-3: ... mm
 - 3-4: ... mm
5. Longitud: ... mm
6. Anchura: ... mm
7. Altura: ... mm
8. Avance de la quinta rueda de un vehículo tractor de semirremolques (máximo y mínimo): ... mm
9. Distancia entre el borde delantero del vehículo y el centro del dispositivo de acoplamiento: ... mm
11. Longitud de la zona de carga: ... mm
12. Voladizo trasero: ... mm

Masas

13. Masa en orden de marcha: ... kg
 - 13.1. Distribución de esta masa entre los ejes:
 1. ... kg
 2. ... kg
 3. ... kg
 - 13.2. Masa real del vehículo: ... kg
16. Masas máximas técnicamente admisibles:
 - 16.1. Masa máxima en carga técnicamente admisible: ... kg
 - 16.2. Masa máxima técnicamente admisible en cada eje:
 1. ... kg
 2. ... kg
 3. ... kg, etc.

▼B

- 16.3. Masa técnicamente admisible en cada grupo de ejes:
1. ... kg
 2. ... kg
 3. ... kg, etc.
- 16.4. Masa máxima técnicamente admisible del conjunto: ... kg
17. Masas máximas admisibles previstas para la matriculación / puesta en servicio en el tráfico nacional/internacional ⁽¹⁾ ⁽⁶⁾
- 17.1. Masa en carga máxima admisible prevista para matriculación / puesta en servicio: ... kg
- 17.2. Masa máxima en carga admisible sobre cada eje prevista para la matriculación / puesta en servicio:
1. ... kg
 2. ... kg
 3. ... kg
- 17.3. Masa máxima en carga admisible sobre cada grupo de ejes prevista para la matriculación / puesta en servicio:
1. ... kg
 2. ... kg
 3. ... kg
- 17.4. Masa máxima admisible de la combinación prevista para matriculación / puesta en servicio: ... kg
18. Masa máxima remolcable técnicamente admisible en caso de:
- 18.1. Remolque con barra de tracción: ... kg
- 18.2. Semirremolque: ... kg
- 18.3. Remolque de eje central: ... kg
- 18.4. Remolque no frenado: ... kg
19. Masa estática máxima técnicamente admisible en el punto de acoplamiento: ... kg
- Unidad motriz*
20. Fabricante del motor: ...
21. Código del motor marcado en este: ...
22. Principio de funcionamiento ...
23. Vehículos eléctricos puros: sí/no ⁽¹⁾
- 23.1. Vehículo [eléctrico] híbrido: sí/no ⁽¹⁾
24. Número y disposición de los cilindros: ...
25. Cilindrada del motor: ... cm³

▼B

26. Combustible: gasóleo/gasolina/GLP/GNC-biometano/GNL/etanol/bio-diésel/hidrógeno ⁽¹⁾

26.1. Monocombustible/bicombustible/flexifuel/combustible dual ⁽¹⁾

26.2. (Solo combustible dual) tipo 1A / tipo 1B / tipo 2A / tipo 2B / tipo 3B ⁽¹⁾

27. Potencia máxima

27.1. Potencia máxima neta (€): ... kW a ... min⁻¹ (motor de combustión interna) ⁽¹⁾

27.2. Potencia máxima por hora: ... kW (motor eléctrico) ⁽¹⁾ (€)

27.3. Potencia máxima neta: ... kW (motor eléctrico) ⁽¹⁾ (€)

27.4. Potencia máxima en 30 minutos: ... kW (motor eléctrico) ⁽¹⁾ (€)

28. Caja de cambios (tipo): ...

Velocidad máxima

29. Velocidad máxima: ... km/h

Ejes y suspensión

31. Posición del eje o ejes elevables: ...

32. Posición del eje o ejes cargables: ...

33. Eje o ejes directores equipados de suspensión neumática o sistema equivalente: sí/no ⁽¹⁾

35. Combinación neumático/rueda ^(h): ...

Frenos

36. Conexiones del freno del remolque: mecánicas/eléctricas/neumáticas/hidráulicas ⁽¹⁾

37. Presión en el conducto de alimentación del dispositivo de frenado del remolque: ... bares

Carrocería

38. Código de la carrocería ⁽ⁱ⁾: ...

41. Número y disposición de las puertas: ...

42. Número de posiciones de asiento (incluido el conductor) ^(k): ...

Dispositivo de acoplamiento

44. Número o marca de homologación del dispositivo de acoplamiento, en su caso: ...

45.1. Valores característicos ^(l): D: .../ V: .../ S: .../ U: ...

Eficacia medioambiental

46. Nivel de ruido

Parado: ... dB(A) a régimen del motor: ... min⁻¹

En marcha: ... dB (A)

47. Nivel de emisiones de escape ^(l): Euro

▼B

- 47.1. Parámetros para el ensayo de emisiones
- 47.1.1. Masa de ensayo, kg: ...
- 47.1.2. Área frontal, m²: ...
- 47.1.3. Coeficientes de resistencia al avance en carretera
- 47.1.3.0. f₀, N:
- 47.1.3.1. f₁, N/(km/h):
- 47.1.3.2. f₂, N/(km/h)²:
48. Emisiones de escape (m) (m¹) (m²):
- Número del acto reglamentario de base y del último acto reglamentario de modificación aplicable: ...
- 1.1. Procedimiento de ensayo: ESC
- CO: ... HC: ... NO_x: ... HC + NO_x: ... Partículas: ...
- Opacidad de los humos (ELR): ... (m⁻¹)
- 1.2. Procedimiento de ensayo: WHSC (Euro VI)
- CO: ... HCT: ... HCNM: ... NO_x: ... HCT + NO_x: ... NH₃: ... Partículas (masa): ... Partículas (número): ...
- 2.1. Procedimiento de ensayo: ETC (en su caso)
- CO: ... NO_x: ... HCNM: ... HCT: ... CH₄: ... Partículas: ...
- 2.2. Procedimiento de ensayo: WHTC (Euro VI)
- CO: ... NO_x: ... HCNM: ... HCT: ... CH₄: ... NH₃: ... Partículas (masa): ... Partículas (número): ...
- 48.1. Coeficiente de absorción de humos corregido: ... (m⁻¹)
- Varios*
50. Tipo homologado de acuerdo con los requisitos de diseño referentes al transporte de mercancías peligrosas: sí/clases .../no (!):
51. Para vehículos especiales: designación conforme al anexo II, punto 5: ...
52. Observaciones (!): ...

*CARA 2**CATEGORÍAS DE VEHICULOS O1 Y O2**(vehículos completos y completados)**Cara 2**Características generales de construcción*

1. Número de ejes: ... y ruedas: ...
- 1.1. Número y localización de los ejes de ruedas gemelas: ...

▼B*Dimensiones principales*

4. Batalla (°): ... mm
 - 4.1. Distancia entre ejes:
 - 1-2: ... mm
 - 2-3: ... mm
 - 3-4: ... mm
5. Longitud: ... mm
6. Anchura: ... mm
7. Altura: ... mm
10. Distancia entre el centro del dispositivo de acoplamiento y el borde trasero del vehículo: ... mm
11. Longitud de la zona de carga: ... mm
12. Voladizo trasero: ... mm

Masas

13. Masa en orden de marcha: ... kg
 - 13.1. Distribución de esta masa entre los ejes:
 1. ... kg
 2. ... kg
 3. ... kg
 - 13.2. Masa real del vehículo: ... kg
16. Masas máximas técnicamente admisibles:
 - 16.1. Masa máxima en carga técnicamente admisible: ... kg
 - 16.2. Masa máxima técnicamente admisible en cada eje:
 1. ... kg
 2. ... kg
 3. ... kg, etc.
 - 16.3. Masa técnicamente admisible en cada grupo de ejes:
 1. ... kg
 2. ... kg
 3. ... kg, etc.
19. Masa estática máxima técnicamente admisible en el punto de acoplamiento de un semirremolque o un remolque de eje central: ... kg

Velocidad máxima

29. Velocidad máxima: ... km/h

▼ B*Ejes y suspensión*

- 30.1. Vía de cada eje de dirección: ... mm
- 30.2. Vía de los demás ejes: ... mm
- 31. Posición del eje o ejes elevables: ...
- 32. Posición del eje o ejes cargables: ...
- 34. Ejes equipados de suspensión neumática o sistema equivalente: sí/no ⁽¹⁾
- 35. Combinación neumático/rueda ^(h): ...

Frenos

- 36. Conexiones del freno del remolque: mecánicas/eléctricas/neumáticas/hidráulicas ⁽¹⁾

Carrocería

- 38. Código de la carrocería ⁽ⁱ⁾: ...

Dispositivo de acoplamiento

- 44. Número o marca de homologación del dispositivo de acoplamiento, en su caso: ...
- 45.1. Valores característicos ⁽¹⁾: D: .../ V: .../ S: .../ U: ...

Varios

- 50. Tipo homologado de acuerdo con los requisitos de diseño referentes al transporte de mercancías peligrosas: sí/clases .../no ⁽¹⁾:
- 51. Para vehículos especiales: designación conforme al anexo II, punto 5: ...
- 52. Observaciones ⁽ⁿ⁾: ...

CARA 2

CATEGORÍAS DE VEHICULOS O3 Y O4
(vehículos completos y completados)

*Cara 2**Características generales de construcción*

- 1. Número de ejes: ... y ruedas: ...
- 1.1. Número y localización de los ejes de ruedas gemelas: ...
- 2. Ejes directores (número, posición) ...

Dimensiones principales

- 4. Batalla ^(e): ... mm
- 4.1. Distancia entre ejes:
 - 1-2: ... mm
 - 2-3: ... mm
 - 3-4: ... mm
- 5. Longitud: ... mm
- 6. Anchura: ... mm

▼B

7. Altura: ... mm
10. Distancia entre el centro del dispositivo de acoplamiento y el borde trasero del vehículo: ... mm
11. Longitud de la zona de carga: ... mm
12. Voladizo trasero: ... mm

Masas

13. Masa en orden de marcha: ... kg
 - 13.1. Distribución de esta masa entre los ejes:
 1. ... kg
 2. ... kg
 3. ... kg
 - 13.2. Masa real del vehículo: ... kg
16. Masas máximas técnicamente admisibles:
 - 16.1. Masa máxima en carga técnicamente admisible: ... kg
 - 16.2. Masa máxima técnicamente admisible en cada eje:
 1. ... kg
 2. ... kg
 3. ... kg, etc.
 - 16.3. Masa técnicamente admisible en cada grupo de ejes:
 1. ... kg
 2. ... kg
 3. ... kg, etc.
17. Masas máximas admisibles previstas para la matriculación / puesta en servicio en el tráfico nacional/internacional ⁽¹⁾ ⁽⁶⁾
 - 17.1. Masa en carga máxima admisible prevista para matriculación / puesta en servicio: ... kg
 - 17.2. Masa máxima en carga admisible sobre cada eje prevista para la matriculación / puesta en servicio:
 1. ... kg
 2. ... kg
 3. ... kg
 - 17.3. Masa máxima en carga admisible sobre cada grupo de ejes prevista para la matriculación / puesta en servicio:
 1. ... kg
 2. ... kg
 3. ... kg

▼B

19. Masa estática máxima técnicamente admisible en el punto de acoplamiento de un semirremolque o un remolque de eje central: ... kg

Velocidad máxima

29. Velocidad máxima: ... km/h

Ejes y suspensión

31. Posición del eje o ejes elevables: ...
32. Posición del eje o ejes cargables: ...
34. Ejes equipados de suspensión neumática o sistema equivalente: sí/no ⁽¹⁾
35. Combinación neumático/rueda ^(h): ...

Frenos

36. Conexiones del freno del remolque: mecánicas/eléctricas/neumáticas/hidráulicas ⁽¹⁾

Carrocería

38. Código de la carrocería ⁽¹⁾: ...

Dispositivo de acoplamiento

44. Número o marca de homologación del dispositivo de acoplamiento, en su caso: ...
- 45.1. Valores característicos ⁽¹⁾: D: .../ V: .../ S: .../ U: ...â

Varios

50. Tipo homologado de acuerdo con los requisitos de diseño referentes al transporte de mercancías peligrosas: sí/clases .../no ⁽¹⁾:
51. Para vehículos especiales: designación conforme al anexo II, punto 5: ...
52. Observaciones ^(h): ...

PARTE II

VEHÍCULOS INCOMPLETOS*MODELO C1 — CARA 1**VEHÍCULOS INCOMPLETOS***CERTIFICADO DE CONFORMIDAD CE***Cara 1*

El abajo firmante [... (*nombre, apellidos y cargo*)] certifica por el presente que el vehículo:

- 0.1. Marca (razón social del fabricante): ...

- 0.2. Tipo: ...

Variante ^(a): ...

Versión ^(a): ...

- 0.2.1. Denominación comercial: ...

- 0.2.2. Para los vehículos que han recibido una homologación de tipo multifásica, información sobre la homologación de tipo del vehículo de base o del vehículo en la fase anterior

(enumere la información para cada fase):

▼B

Tipo:...

Variante ^(a): ...Versión ^(a):...Número de homologación de tipo, número de extensión
.....

- 0.4. Categoría del vehículo: ...
- 0.5. Nombre de la empresa y dirección del fabricante: ...
- 0.5.1. Para los vehículos que han recibido una homologación multifásica, nombre de la empresa y dirección del fabricante del vehículo de base o del vehículo en la fase o las fases anteriores ...
- 0.6. Localización y forma de colocación de las placas reglamentarias: ...
- Localización del número de identificación del vehículo: ...
- 0.9. Nombre y dirección del representante del fabricante (en el caso de que lo haya): ...
- 0.10. Número de identificación del vehículo: ...

es conforme en todos los aspectos con el tipo descrito en la homologación de tipo (... *número de homologación de tipo, incluido el número de extensión*) expedida el (... *fecha de expedición*) y

no puede matricularse definitivamente sin otras homologaciones.

(Localidad) (Fecha): ...	(Firma): ...
--------------------------	--------------

*MODELO C2 — CARA 1**VEHÍCULOS INCOMPLETOS OBJETO DE HOMOLOGACIONES DE TIPO PARA SERIES CORTAS*

[Año]	[Número secuencial]
-------	---------------------

CERTIFICADO DE CONFORMIDAD CE*Cara 1*

El abajo firmante [... (*nombre, apellidos y cargo*)] certifica por el presente que el vehículo:

- 0.1. Marca (razón social del fabricante): ...
- 0.2. Tipo: ...
- Variante ^(a): ...
- Versión ^(a): ...
- 0.2.1. Denominación comercial: ...
- 0.4. Categoría del vehículo: ...
- 0.5. Nombre de la empresa y dirección del fabricante: ...
- 0.6. Localización y forma de colocación de las placas reglamentarias: ...
- Localización del número de identificación del vehículo: ...

▼B

0.9. Nombre y dirección del representante del fabricante (en el caso de que lo haya): ...

0.10. Número de identificación del vehículo: ...

es conforme en todos los aspectos con el tipo descrito en la homologación de tipo (... *número de homologación de tipo, incluido el número de extensión*) expedida el (... *fecha de expedición*) y

no puede matricularse definitivamente sin otras homologaciones.

(Localidad) (Fecha): ...	(Firma): ...
--------------------------	--------------

CARA 2

CATEGORÍA DE VEHÍCULOS M1

(vehículo incompleto)

Cara 2

Características generales de construcción

1. Número de ejes: ... y ruedas: ...

3. Ejes motores (número, localización, interconexión):

Dimensiones principales

4. Batalla (°): ... mm

4.1. Distancia entre ejes:

1-2: ... mm

2-3: ... mm

3-4: ... mm

5.1. Longitud máxima autorizada: ... mm

6.1. Anchura máxima autorizada: ... mm

7.1. Altura máxima autorizada: ... mm

12.1. Voladizo trasero máximo admisible: ... mm

Masas

14. Masa en orden de marcha del vehículo incompleto: ... kg

14.1. Distribución de esta masa entre los ejes:

1. ... kg

2. ... kg

3. ... kg

15. Masa mínima del vehículo completado: ... kg

15.1. Distribución de esta masa entre los ejes:

1. ... kg

2. ... kg

3. ... kg

▼B

16. Masas máximas técnicamente admisibles:
- 16.1. Masa máxima en carga técnicamente admisible: ... kg
- 16.2. Masa máxima técnicamente admisible en cada eje:
1. ... kg
 2. ... kg
 3. ... kg, etc.
- 16.4. Masa máxima técnicamente admisible del conjunto: ... kg
18. Masa máxima remolcable técnicamente admisible en caso de:
- 18.1. Remolque con barra de tracción: ... kg
- 18.3. Remolque de eje central: ... kg
- 18.4. Remolque no frenado: ... kg
19. Masa vertical estática máxima técnicamente admisible en el punto de acoplamiento: ... kg

Unidad motriz

20. Fabricante del motor: ...
21. Código del motor marcado en este: ...
22. Principio de funcionamiento ...
23. Vehículos eléctricos puros: sí/no ⁽¹⁾
- 23.1. Vehículo [eléctrico] híbrido: sí/no ⁽¹⁾
24. Número y disposición de los cilindros: ...
25. Cilindrada del motor: ... cm³
26. Combustible: gasóleo/gasolina/GLP/GNC-biometano/GNL/etanol/bio-diésel/hidrógeno ⁽¹⁾
- 26.1. Monocombustible/bicombustible/flexifuel/combustible dual ⁽¹⁾
- 26.2. (Solo combustible dual) tipo 1A / tipo 1B / tipo 2A / tipo 2B / tipo 3B ⁽¹⁾
27. Potencia máxima
- 27.1. Potencia máxima neta ⁽⁶⁾: ... kW a ... min⁻¹ (motor de combustión interna) ⁽¹⁾
- 27.2. Potencia máxima por hora: ... kW (motor eléctrico) ⁽¹⁾ ⁽⁶⁾
- 27.3. Potencia máxima neta: ... kW (motor eléctrico) ⁽¹⁾ ⁽⁶⁾
- 27.4. Potencia máxima en 30 minutos: ... kW (motor eléctrico) ⁽¹⁾ ⁽⁶⁾

Velocidad máxima

29. Velocidad máxima: ... km/h

▼B*Ejes y suspensión*

30. Vía de los ejes:

1. ... mm

2. ... mm

3. ... mm

35. Combinación neumático/rueda ^(h): ...

Frenos

36. Conexiones del freno del remolque: mecánicas/eléctricas/neumáticas/hidráulicas ^(l)

Carrocería

41. Número y disposición de las puertas: ...

42. Número de posiciones de asiento (incluido el conductor) ^(k): ...

Eficacia medioambiental

46. Nivel de ruido

Parado: ... dB(A) a régimen del motor: ... min⁻¹

En marcha: ... dB (A)

47. Nivel de emisiones de escape ^(l): Euro....

47.1. Parámetros para el ensayo de emisiones

47.1.1. Masa de ensayo, kg: ...

47.1.2. Área frontal, m²: ...

47.1.3. Coeficientes de resistencia al avance en carretera

47.1.3.0. f₀, N:

47.1.3.1. f₁, N/(km/h):

47.1.3.2. f₂, N/(km/h)²:

48. Emisiones de escape ^(m) ^(m¹) ^(m²):

Número del acto reglamentario de base y del último acto reglamentario de modificación aplicable: ...

1.1. Procedimiento de ensayo: Tipo I o ESC ^(l)

CO: ... HC: ... NO_x: ... HC + NO_x: ... Partículas: ...

Opacidad de los humos (ELR): ... (m⁻¹)

1.2. Procedimiento de ensayo: Tipo 1 (valores medios del NEDC, valores máximos del WLTP) o WHSC (Euro VI) ^(l)

CO: ... HCT: ... HCNM: ... NO_x: ... HCT + NO_x: ... NH₃:
... Partículas (masa): ... Partículas (número): ...

2.1. Procedimiento de ensayo: ETC (en su caso)

CO: ... NO_x: ... HCNM: ... HCT: ... CH₄: ... Partículas: ...

▼B

2.2. Procedimiento de ensayo: WHTC (Euro VI)

CO: ... NO_x: ... HCNM: ... HCT: ... CH₄: ... NH₃: ...
 Partículas (masa): ... Partículas (número): ...

- 48.1. Coeficiente de absorción de humos corregido: ... (m⁻¹)
49. Emisiones de CO₂ / consumo de combustible / consumo de energía eléctrica (m):

1. Todos los grupos motopropulsores, excepto los vehículos eléctricos puros con arreglo al Reglamento (UE) 2017/1151

	Emisiones de CO ₂	Consumo de combustible
Ciclo urbano:	... g/km	... l/100 km/m ³ /100 km ⁽¹⁾
En carretera:	... g/km	... l/100 km/m ³ /100 km ⁽¹⁾
Mixto:	... g/km	... l/100 km/m ³ /100 km ⁽¹⁾
Ponderado, ciclo mixto	... g/km	... l/100 km

2. Vehículos eléctricos puros y vehículos eléctricos híbridos que se cargan desde el exterior

Consumo de energía eléctrica [ponderado, ciclo mixto ⁽¹⁾]		... Wh/km
Autonomía eléctrica:		... km

Varios

52. Observaciones (n): ...

*CARA 2**CATEGORÍA DE VEHÍCULOS M2**(vehículo incompleto)**Cara 2**Características generales de construcción*

1. Número de ejes: ... y ruedas: ...
- 1.1. Número y localización de los ejes de ruedas gemelas: ...
2. Ejes directores (número, posición) ...
3. Ejes motores (número, localización, interconexión):

Dimensiones principales

4. Batalla (e): ... mm
- 4.1. Distancia entre ejes:
- 1-2: ... mm
- 2-3: ... mm
- 3-4: ... mm
- 5.1. Longitud máxima autorizada: ... mm
- 6.1. Anchura máxima autorizada: ... mm

▼B

- 7.1. Altura máxima autorizada: ... mm
 - 12.1. Voladizo trasero máximo admisible: ... mm
- Masas*
- 14. Masa en orden de marcha del vehículo incompleto: ... kg
 - 14.1. Distribución de esta masa entre los ejes:
 - 1. ... kg
 - 2. ... kg
 - 3. ... kg, etc.
 - 15. Masa mínima del vehículo completado: ... kg
 - 15.1. Distribución de esta masa entre los ejes:
 - 1. ... kg
 - 2. ... kg
 - 3. ... kg
 - 16. Masas máximas técnicamente admisibles:
 - 16.1. Masa máxima en carga técnicamente admisible: ... kg
 - 16.2. Masa máxima técnicamente admisible en cada eje:
 - 1. ... kg
 - 2. ... kg
 - 3. ... kg, etc.
 - 16.3. Masa técnicamente admisible en cada grupo de ejes:
 - 1. ... kg
 - 2. ... kg
 - 3. ... kg, etc.
 - 16.4. Masa máxima técnicamente admisible del conjunto: ... kg
 - 17. Masas máximas admisibles previstas para la matriculación / puesta en servicio en el tráfico nacional/internacional ⁽¹⁾ ⁽⁹⁾
 - 17.1. Masa en carga máxima admisible prevista para matriculación / puesta en servicio: ... kg
 - 17.2. Masa máxima en carga admisible sobre cada eje prevista para la matriculación / puesta en servicio:
 - 1. ... kg
 - 2. ... kg
 - 3. ... kg
 - 17.3. Masa máxima en carga admisible sobre cada grupo de ejes prevista para la matriculación / puesta en servicio:
 - 1. ... kg
 - 2. ... kg
 - 3. ... kg

▼B

17.4. Masa máxima admisible de la combinación prevista para matriculación / puesta en servicio: ... kg

18. Masa máxima remolcable técnicamente admisible en caso de:

18.1. Remolque con barra de tracción: ... kg

18.3. Remolque de eje central: ... kg

18.4. Remolque no frenado: ... kg

19. Masa estática máxima técnicamente admisible en el punto de acoplamiento: ... kg

Unidad motriz

20. Fabricante del motor: ...

21. Código del motor marcado en este: ...

22. Principio de funcionamiento ...

23. Vehículos eléctricos puros: sí/no ⁽¹⁾

23.1. Vehículo [eléctrico] híbrido: sí/no ⁽¹⁾

24. Número y disposición de los cilindros: ...

25. Cilindrada del motor: ... cm³

26. Combustible: gasóleo/gasolina/GLP/GNC-biometano/GNL/etanol/biodiésel/hidrógeno ⁽¹⁾

26.1. Monocombustible/bicombustible/flexifuel/combustible dual ⁽¹⁾

26.2. (Solo combustible dual) tipo 1A / tipo 1B / tipo 2A / tipo 2B / tipo 3B ⁽¹⁾

27. Potencia máxima

27.1. Potencia máxima neta ⁽⁶⁾: ... kW a ... min⁻¹ (motor de combustión interna) ⁽¹⁾

27.2. Potencia máxima por hora: ... kW (motor eléctrico) ⁽¹⁾ ⁽⁶⁾

27.3. Potencia máxima neta: ... kW (motor eléctrico) ⁽¹⁾ ⁽⁶⁾

27.4. Potencia máxima en 30 minutos: ... kW (motor eléctrico) ⁽¹⁾ ⁽⁶⁾

28. Caja de cambios (tipo): ...

Velocidad máxima

29. Velocidad máxima: ... km/h

Ejes y suspensión

30. Vía de los ejes:

1. ... mm

2. ... mm

3. ... mm

▼B

33. Eje o ejes directores equipados de suspensión neumática o sistema equivalente: sí/no ⁽¹⁾

35. Combinación neumático/rueda ^(h): ...

Frenos

36. Conexiones del freno del remolque: mecánicas/eléctricas/neumáticas/hidráulicas ⁽¹⁾

37. Presión en el conducto de alimentación del dispositivo de frenado del remolque: ... bares

Dispositivo de acoplamiento

44. Número o marca de homologación del dispositivo de acoplamiento, en su caso: ...

45. Tipo o clases de dispositivos de acoplamiento que pueden instalarse: ...

45.1. Valores característicos ⁽¹⁾: D: .../ V: .../ S: .../ U: ...

Eficacia medioambiental

46. Nivel de ruido

Parado: ... dB(A) a régimen del motor: ... min⁻¹

En marcha: ... dB (A)

47. Nivel de emisiones de escape ⁽¹⁾: Euro....

47.1. Parámetros para el ensayo de emisiones

47.1.1. Masa de ensayo, kg: ...

47.1.2. Área frontal, m²: ...

47.1.3. Coeficientes de resistencia al avance en carretera

47.1.3.0. f_0 , N:

47.1.3.1. f_1 , N/(km/h):

47.1.3.2. f_2 , N/(km/h)²:

48. Emisiones de escape ^(m) ^(m¹) ^(m²):

Número del acto reglamentario de base y del último acto reglamentario de modificación aplicable: ...

1.1. Procedimiento de ensayo: Tipo I o ESC ⁽¹⁾

CO: ... HC: ... NO_x: ... HC + NO_x: ... Partículas: ...

Opacidad de los humos (ELR): ... (m⁻¹)

1.2. Procedimiento de ensayo: Tipo 1 (valores medios del NEDC, valores máximos del WLTP) o WHSC (Euro VI) ⁽¹⁾

CO: ... HCT: ... HCNM: ... NO_x: ... HCT + NO_x: ... NH₃: ... Partículas (masa): ... Partículas (número): ...

2.1. Procedimiento de ensayo: ETC (en su caso)

CO: ... NO_x: ... HCNM: ... HCT: ... CH₄: ... Partículas: ...

▼B

2.2. Procedimiento de ensayo: WHTC (Euro VI)

CO: ... NO_x: ... HCNM: ... HCT: ... CH₄: ... NH₃: ...
 Partículas (masa): ... Partículas (número): ...

48.1. Coeficiente de absorción de humos corregido: ... (m⁻¹)

Varios

52. Observaciones (º): ...

*CARA 2**CATEGORÍA DE VEHÍCULOS M3*

(vehículo incompleto)

Cara 2

Características generales de construcción

1. Número de ejes: ... y ruedas: ...
 - 1.1. Número y localización de los ejes de ruedas gemelas: ...
2. Ejes directores (número, posición) ...
3. Ejes motores (número, localización, interconexión):

Dimensiones principales

4. Batalla (º): ... mm
 - 4.1. Distancia entre ejes:
 - 1-2: ... mm
 - 2-3: ... mm
 - 3-4: ... mm
 - 5.1. Longitud máxima autorizada: ... mm
 - 6.1. Anchura máxima autorizada: ... mm
 - 7.1. Altura máxima autorizada: ... mm
 - 12.1. Voladizo trasero máximo admisible: ... mm

Masas

14. Masa en orden de marcha del vehículo incompleto: ... kg
 - 14.1. Distribución de esta masa entre los ejes:
 1. ... kg
 2. ... kg
 3. ... kg, etc.
15. Masa mínima del vehículo completado: ... kg
 - 15.1. Distribución de esta masa entre los ejes:
 1. ... kg
 2. ... kg
 3. ... kg

▼B

16. Masas máximas técnicamente admisibles:
 - 16.1. Masa máxima en carga técnicamente admisible: ... kg
 - 16.2. Masa máxima técnicamente admisible en cada eje:
 1. ... kg
 2. ... kg
 3. ... kg, etc.
 - 16.3. Masa técnicamente admisible en cada grupo de ejes:
 1. ... kg
 2. ... kg
 3. ... kg, etc.
 - 16.4. Masa máxima técnicamente admisible del conjunto: ... kg
 17. Masas máximas admisibles previstas para la matriculación / puesta en servicio en el tráfico nacional/internacional ⁽¹⁾ ⁽⁶⁾
 - 17.1. Masa en carga máxima admisible prevista para matriculación / puesta en servicio: ... kg
 - 17.2. Masa máxima en carga admisible sobre cada eje prevista para la matriculación / puesta en servicio:
 1. ... kg
 2. ... kg
 3. ... kg
 - 17.3. Masa máxima en carga admisible sobre cada grupo de ejes prevista para la matriculación / puesta en servicio:
 1. ... kg
 2. ... kg
 3. ... kg
 - 17.4. Masa máxima admisible de la combinación prevista para matriculación / puesta en servicio: ... kg
 18. Masa máxima remolcable técnicamente admisible en caso de:
 - 18.1. Remolque con barra de tracción: ... kg
 - 18.3. Remolque de eje central: ... kg
 - 18.4. Remolque no frenado: ... kg
 19. Masa estática máxima técnicamente admisible en el punto de acoplamiento: ... kg
- Unidad motriz*
20. Fabricante del motor: ...
 21. Código del motor marcado en este: ...
 22. Principio de funcionamiento ...

▼B

23. Vehículos eléctricos puros: sí/no ⁽¹⁾
- 23.1. Vehículo [eléctrico] híbrido: sí/no ⁽¹⁾
24. Número y disposición de los cilindros: ...
25. Cilindrada del motor: ... cm³
26. Combustible: gasóleo/gasolina/GLP/GNC-biometano/GNL/etanol/bio-diésel/hidrógeno ⁽¹⁾
- 26.1. Monocombustible/bicombustible/flexifuel/combustible dual ⁽¹⁾
- 26.2. (Solo combustible dual) tipo 1A / tipo 1B / tipo 2A / tipo 2B / tipo 3B ⁽¹⁾
27. Potencia máxima
- 27.1. Potencia máxima neta ⁽⁸⁾: ... kW a ... min⁻¹ (motor de combustión interna) ⁽¹⁾
- 27.2. Potencia máxima por hora: ... kW (motor eléctrico) ⁽¹⁾ ⁽⁸⁾
- 27.3. Potencia máxima neta: ... kW (motor eléctrico) ⁽¹⁾ ⁽⁸⁾
- 27.4. Potencia máxima en 30 minutos: ... kW (motor eléctrico) ⁽¹⁾ ⁽⁸⁾
28. Caja de cambios (tipo): ...

Velocidad máxima

29. Velocidad máxima: ... km/h

Ejes y suspensión

- 30.1. Vía de cada eje de dirección: ... mm
- 30.2. Vía de los demás ejes: ... mm
32. Posición del eje o ejes cargables: ...
33. Eje o ejes directores equipados de suspensión neumática o sistema equivalente: sí/no ⁽¹⁾
35. Combinación neumático/rueda ^(h): ...

Frenos

36. Conexiones del freno del remolque: mecánicas/eléctricas/neumáticas/hidráulicas ⁽¹⁾
37. Presión en el conducto de alimentación del dispositivo de frenado del remolque: ... bares

Dispositivo de acoplamiento

44. Número o marca de homologación del dispositivo de acoplamiento, en su caso: ...
45. Tipos o clases de dispositivos de acoplamiento que pueden instalarse: ...
- 45.1. Valores característicos ⁽¹⁾: D: .../ V: .../ S: .../ U: ...

Eficacia medioambiental

46. Nivel de ruido

▼B

Parado: ... dB(A) a régimen del motor: ... min⁻¹

En marcha: ... dB (A)

47. Nivel de emisiones de escape (l): Euro....

47.1. Parámetros para el ensayo de emisiones

47.1.1. Masa de ensayo, kg: ...

47.1.2. Área frontal, m²: ...

47.1.3. Coeficientes de resistencia al avance en carretera

47.1.3.0. f₀, N:

47.1.3.1. f₁, N/(km/h):

47.1.3.2. f₂, N/(km/h)²:

48. Emisiones de escape (m) (m¹) (m²):

Número del acto reglamentario de base y del último acto reglamentario de modificación aplicable: ...

1.1. Procedimiento de ensayo: ESC

CO: ... HC: ... NO_x: ... HC + NO_x: ... Partículas: ...

Opacidad de los humos (ELR): ... (m⁻¹)

1.2. Procedimiento de ensayo: WHSC (Euro VI)

CO: ... HCT: ... HCNM: ... NO_x: ... HCT + NO_x: ... NH₃:
... Partículas (masa): ... Partículas (número): ...

2.1. Procedimiento de ensayo: ETC (en su caso)

CO: ... NO_x: ... HCNM: ... HCT: ... CH₄: ... Partículas: ...

2.2. Procedimiento de ensayo: WHTC (Euro VI)

CO: ... NO_x: ... HCNM: ... HCT: ... CH₄: ... NH₃: ...
Partículas (masa): ... Partículas (número): ...

48.1. Coeficiente de absorción de humos corregido: ... (m⁻¹)

Varios

52. Observaciones (n): ...

CARA 2

CATEGORÍA DE VEHÍCULOS N1

(vehículo incompleto)

Cara 2

Características generales de construcción

1. Número de ejes: ... y ruedas: ...

1.1. Número y localización de los ejes de ruedas gemelas: ...

▼B

3. Ejes motores (número, localización, interconexión):

Dimensiones principales

4. Batalla (°): ... mm

4.1. Distancia entre ejes:

1-2: ... mm

2-3: ... mm

3-4: ... mm

5.1. Longitud máxima autorizada: ... mm

6.1. Anchura máxima autorizada: ... mm

7.1. Altura máxima autorizada: ... mm

8. Avance de la quinta rueda de un vehículo tractor de semirremolques (máximo y mínimo): ... mm

12.1. Voladizo trasero máximo admisible: ... mm

Masas

14. Masa en orden de marcha del vehículo incompleto: ... kg

14.1. Distribución de esta masa entre los ejes:

1. ... kg

2. ... kg

3. ... kg, etc.

15. Masa mínima del vehículo completado: ... kg

15.1. Distribución de esta masa entre los ejes:

1. ... kg

2. ... kg

3. ... kg

16. Masas máximas técnicamente admisibles:

16.1. Masa máxima en carga técnicamente admisible: ... kg

16.2. Masa máxima técnicamente admisible en cada eje:

1. ... kg

2. ... kg

3. ... kg, etc.

16.4. Masa máxima técnicamente admisible del conjunto: ... kg

18. Masa máxima remolcable técnicamente admisible en caso de:

18.1. Remolque con barra de tracción: ... kg

18.2. Semirremolque: ... kg

▼B

- 18.3. Remolque de eje central: ... kg
- 18.4. Remolque no frenado: ... kg
19. Masa estática máxima técnicamente admisible en el punto de acoplamiento: ... kg

Unidad motriz

20. Fabricante del motor: ...
21. Código del motor marcado en este: ...
22. Principio de funcionamiento ...
23. Vehículos eléctricos puros: sí/no ⁽¹⁾
- 23.1. Vehículo [eléctrico] híbrido: sí/no ⁽¹⁾
24. Número y disposición de los cilindros: ...
25. Cilindrada del motor: ... cm³
26. Combustible: gasóleo/gasolina/GLP/GNC-biometano/GNL/etanol/biodiésel/hidrógeno ⁽¹⁾
- 26.1. Monocombustible/bicombustible/flexifuel/combustible dual ⁽¹⁾
- 26.2. (Solo combustible dual) tipo 1A / tipo 1B / tipo 2A / tipo 2B / tipo 3B ⁽¹⁾
27. Potencia máxima
- 27.1. Potencia máxima neta ⁽⁸⁾: ... kW a ... min⁻¹ (motor de combustión interna) ⁽¹⁾
- 27.2. Potencia máxima por hora: ... kW (motor eléctrico) ⁽¹⁾ ⁽⁸⁾
- 27.3. Potencia máxima neta: ... kW (motor eléctrico) ⁽¹⁾ ⁽⁸⁾
- 27.4. Potencia máxima en 30 minutos: ... kW (motor eléctrico) ⁽¹⁾ ⁽⁸⁾
28. Caja de cambios (tipo): ...

Velocidad máxima

29. Velocidad máxima: ... km/h

Ejes y suspensión

30. Vía de los ejes:
1. ... mm
 2. ... mm
 3. ... mm
35. Combinación neumático/rueda ^(h): ...

Frenos

36. Conexiones del freno del remolque: mecánicas/eléctricas/neumáticas/hidráulicas ⁽¹⁾
37. Presión en el conducto de alimentación del dispositivo de frenado del remolque: ... bares

▼B*Dispositivo de acoplamiento*

44. Número o marca de homologación del dispositivo de acoplamiento, en su caso: ...
45. Tipos o clases de dispositivos de acoplamiento que pueden instalarse: ...
- 45.1. Valores característicos (¹): D: .../ V: .../ S: .../ U: ...

Eficacia medioambiental

46. Nivel de ruido
- Parado: ... dB(A) a régimen del motor: ... min⁻¹
- En marcha: ... dB (A)
47. Nivel de emisiones de escape (¹): Euro....
- 47.1. Parámetros para el ensayo de emisiones
- 47.1.1. Masa de ensayo, kg: ...
- 47.1.2. Área frontal, m²: ...
- 47.1.3. Coeficientes de resistencia al avance en carretera
- 47.1.3.0. f₀, N:
- 47.1.3.1. f₁, N/(km/h):
- 47.1.3.2. f₂, N/(km/h)²:
48. Emisiones de escape (^m) (^{m¹}) (^{m²}):
- Número del acto reglamentario de base y del último acto reglamentario de modificación aplicable: ...
- 1.1. Procedimiento de ensayo: Tipo I o ESC (¹)
- CO: ... HC: ... NO_x: ... HC + NO_x: ... Partículas: ...
- Opacidad de los humos (ELR): ... (m⁻¹)
- 1.2. Procedimiento de ensayo: Tipo 1 (valores medios del NEDC, valores máximos del WLTP) o WHSC (Euro VI) (¹)
- CO: ... HCT: ... HCNM: ... NO_x: ... HCT + NO_x: ... NH₃: ... Partículas (masa): ... Partículas (número): ...
- 2.1. Procedimiento de ensayo: ETC (en su caso)
- CO: ... NO_x: ... HCNM: ... HCT: ... CH₄: ... Partículas:
- 2.2. Procedimiento de ensayo: WHTC (Euro VI)
- CO: ... NO_x: ... HCNM: ... HCT: ... CH₄: ... NH₃: ... Partículas (masa): ... Partículas (número):
- 48.1. Coeficiente de absorción de humos corregido: ... (m⁻¹)

▼ B

49. Emisiones de CO₂ / consumo de combustible / consumo de energía eléctrica (m):

1. Todos los grupos motopropulsores, excepto los vehículos eléctricos puros con arreglo al Reglamento (UE) 2017/1151

	Emisiones de CO ₂	Consumo de combustible
Ciclo urbano:	... g/km	... l/100 km/m ³ /100 km (1)
En carretera:	... g/km	... l/100 km/m ³ /100 km (1)
Mixto:	... g/km	... l/100 km/m ³ /100 km (1)
Ponderado, ciclo mixto	... g/km	... l/100 km

2. Vehículos eléctricos puros y vehículos eléctricos híbridos que se cargan desde el exterior

Consumo de energía eléctrica [ponderado, ciclo mixto (1)]		... Wh/km
Autonomía eléctrica:		... km

3. Vehículo equipado con ecoinnovaciones: sí/no (1)

3.1. Código general de las ecoinnovaciones (p1): ...

3.2. Reducción total de las emisiones de CO₂ obtenida con las ecoinnovaciones (p2) (repite para cada combustible de referencia sometido a ensayo): ...

Varios

52. Observaciones (n): ...

CARA 2

CATEGORÍA DE VEHÍCULOS N2

(vehículo incompleto)

Cara 2

Características generales de construcción

1. Número de ejes: ... y ruedas: ...

1.1. Número y localización de los ejes de ruedas gemelas: ...

2. Ejes directores (número, posición) ...

3. Ejes motores (número, localización, interconexión):

Dimensiones principales

4. Batalla (e): ... mm

▼B

- 4.1. Distancia entre ejes:
 - 1-2: ... mm
 - 2-3: ... mm
 - 3-4: ... mm
- 5.1. Longitud máxima autorizada: ... mm
- 6.1. Anchura máxima autorizada: ... mm
- 8. Avance de la quinta rueda de un vehículo tractor de semirremolques (máximo y mínimo): ... mm
- 12.1. Voladizo trasero máximo admisible: ... mm

Masas

- 14. Masa en orden de marcha del vehículo incompleto: ... kg
 - 14.1. Distribución de esta masa entre los ejes:
 - 1. ... kg
 - 2. ... kg
 - 3. ... kg, etc.
 - 15. Masa mínima del vehículo completado: ... kg
 - 15.1. Distribución de esta masa entre los ejes:
 - 1. ... kg
 - 2. ... kg
 - 3. ... kg
 - 16. Masas máximas técnicamente admisibles:
 - 16.1. Masa máxima en carga técnicamente admisible: ... kg
 - 16.2. Masa máxima técnicamente admisible en cada eje:
 - 1. ... kg
 - 2. ... kg
 - 3. ... kg, etc.
 - 16.3. Masa técnicamente admisible en cada grupo de ejes:
 - 1. ... kg
 - 2. ... kg
 - 3. ... kg, etc.
 - 16.4. Masa máxima técnicamente admisible del conjunto: ... kg
 - 17. Masas máximas admisibles previstas para la matriculación / puesta en servicio en el tráfico nacional/internacional ⁽¹⁾ (°)
 - 17.1. Masa en carga máxima admisible prevista para matriculación / puesta en servicio: ... kg

▼B

- 17.2. Masa máxima en carga admisible sobre cada eje prevista para la matriculación / puesta en servicio:
1. ... kg
 2. ... kg
 3. ... kg
- 17.3. Masa máxima en carga admisible sobre cada grupo de ejes prevista para la matriculación / puesta en servicio:
1. ... kg
 2. ... kg
 3. ... kg
- 17.4. Masa máxima admisible de la combinación prevista para matriculación / puesta en servicio: ... kg
18. Masa máxima remolcable técnicamente admisible en caso de:
- 18.1. Remolque con barra de tracción: ... kg
 - 18.2. Semirremolque: ... kg
 - 18.3. Remolque de eje central: ... kg
 - 18.4. Remolque no frenado: ... kg
19. Masa estática máxima técnicamente admisible en el punto de acoplamiento: ... kg

Unidad motriz

20. Fabricante del motor: ...
21. Código del motor marcado en este: ...
22. Principio de funcionamiento ...
23. Vehículos eléctricos puros: sí/no ⁽¹⁾
- 23.1. Vehículo [eléctrico] híbrido: sí/no ⁽¹⁾
24. Número y disposición de los cilindros: ...
25. Cilindrada del motor: ... cm³
26. Combustible: gasóleo/gasolina/GLP/GNC-biometano/GNL/etanol/biodiésel/hidrógeno ⁽¹⁾
- 26.1. Monocombustible/bicombustible/flexifuel/combustible dual ⁽¹⁾
- 26.2. (Solo combustible dual) tipo 1A / tipo 1B / tipo 2A / tipo 2B / tipo 3B ⁽¹⁾
27. Potencia máxima
- 27.1. Potencia máxima neta ⁽⁸⁾: ... kW a ... min⁻¹ (motor de combustión interna) ⁽¹⁾

▼B

- 27.2. Potencia máxima por hora: ... kW (motor eléctrico) ⁽¹⁾ ⁽⁶⁾
- 27.3. Potencia máxima neta: ... kW (motor eléctrico) ⁽¹⁾ ⁽⁶⁾
- 27.4. Potencia máxima en 30 minutos: ... kW (motor eléctrico) ⁽¹⁾ ⁽⁶⁾

28. Caja de cambios (tipo): ...

Velocidad máxima

29. Velocidad máxima: ... km/h

Ejes y suspensión

31. Posición del eje o ejes elevables: ...
32. Posición del eje o ejes cargables: ...
33. Eje o ejes directores equipados de suspensión neumática o sistema equivalente: sí/no ⁽¹⁾
35. Combinación neumático/rueda ^(h): ...

Frenos

36. Conexiones del freno del remolque: mecánicas/eléctricas/neumáticas/hidráulicas ⁽¹⁾
37. Presión en el conducto de alimentación del dispositivo de frenado del remolque: ... bares

Dispositivo de acoplamiento

44. Número o marca de homologación del dispositivo de acoplamiento, en su caso: ...
45. Tipos o clases de dispositivos de acoplamiento que pueden instalarse: ...
- 45.1. Valores característicos ⁽¹⁾: D: .../ V: .../ S: .../ U: ...

Eficacia medioambiental

46. Nivel de ruido
- Parado: ... dB(A) a régimen del motor: ... min⁻¹
- En marcha: ... dB (A)
47. Nivel de emisiones de escape ⁽¹⁾: Euro....
- 47.1. Parámetros para el ensayo de emisiones
- 47.1.1. Masa de ensayo, kg: ...
- 47.1.2. Área frontal, m²: ...
- 47.1.3. Coeficientes de resistencia al avance en carretera
- 47.1.3.0. f₀, N:

▼B

47.1.3.1. f_1 , N/(km/h):

47.1.3.2. f_2 , N/(km/h)²:

48. Emisiones de escape ^(m) ^(m¹) ^(m²):

Número del acto reglamentario de base y del último acto reglamentario de modificación aplicable: ...

1.1. Procedimiento de ensayo: Tipo I o ESC (¹)

CO: ... HC: ... NO_x: ... HC + NO_x: ... Partículas: ...

Opacidad de los humos (ELR): ... (m⁻¹)

1.2. Procedimiento de ensayo: Tipo 1 (valores medios del NEDC, valores máximos del WLTP) o WHSC (Euro VI) (¹)

CO: ... HCT: ... HCNM: ... NO_x: ... HCT + NO_x: ... NH₃:
... Partículas (masa): ... Partículas (número): ...

2.1. Procedimiento de ensayo: ETC (en su caso)

CO: ... NO_x: ... HCNM: ... HCT: ... CH₄: ... Partículas:

2.2. Procedimiento de ensayo: WHTC (Euro VI)

CO: ... NO_x: ... HCNM: ... HCT: ... CH₄: ... NH₃: ...
Partículas (masa): ... Partículas (número): ...

48.1. Coeficiente de absorción de humos corregido: ... (m⁻¹)

Varios

52. Observaciones (⁹): ...

CARA 2

CATEGORÍA DE VEHÍCULOS N3

(vehículo incompleto)

Cara 2

Características generales de construcción

1. Número de ejes: ... y ruedas: ...

1.1. Número y localización de los ejes de ruedas gemelas: ...

2. Ejes directores (número, posición) ...

3. Ejes motores (número, localización, interconexión):

Dimensiones principales

4. Batalla (°): ... mm

4.1. Distancia entre ejes:

1-2: ... mm

2-3: ... mm

3-4: ... mm

▼B

- 5.1. Longitud máxima autorizada: ... mm
- 6.1. Anchura máxima autorizada: ... mm
- 8. Avance de la quinta rueda de un vehículo tractor de semirremolques (máximo y mínimo): ... mm
- 12.1. Voladizo trasero máximo admisible: ... mm

Masas

- 14. Masa en orden de marcha del vehículo incompleto: ... kg
 - 14.1. Distribución de esta masa entre los ejes:
 - 1. ... kg
 - 2. ... kg
 - 3. ... kg, etc.
 - 15. Masa mínima del vehículo completado: ... kg
 - 15.1. Distribución de esta masa entre los ejes:
 - 1. ... kg
 - 2. ... kg
 - 3. ... kg
 - 16. Masas máximas técnicamente admisibles:
 - 16.1. Masa máxima en carga técnicamente admisible: ... kg
 - 16.2. Masa máxima técnicamente admisible en cada eje:
 - 1. ... kg
 - 2. ... kg
 - 3. ... kg, etc.
 - 16.3. Masa técnicamente admisible en cada grupo de ejes:
 - 1. ... kg
 - 2. ... kg
 - 3. ... kg, etc.
 - 16.4. Masa máxima técnicamente admisible del conjunto: ... kg
 - 17. Masas máximas admisibles previstas para la matriculación / puesta en servicio en el tráfico nacional/internacional ⁽¹⁾ (°)
 - 17.1. Masa en carga máxima admisible prevista para matriculación / puesta en servicio: ... kg
 - 17.2. Masa máxima en carga admisible sobre cada eje prevista para la matriculación / puesta en servicio:
 - 1. ... kg
 - 2. ... kg
 - 3. ... kg

▼B

17.3. Masa máxima en carga admisible sobre cada grupo de ejes prevista para la matriculación / puesta en servicio:

1. ... kg

2. ... kg

3. ... kg

17.4. Masa máxima admisible de la combinación prevista para matriculación / puesta en servicio: ... kg

18. Masa máxima remolcable técnicamente admisible en caso de:

18.1. Remolque con barra de tracción: ... kg

18.2. Semirremolque: ... kg

18.3. Remolque de eje central: ... kg

18.4. Remolque no frenado: ... kg

19. Masa estática máxima técnicamente admisible en el punto de acoplamiento: ... kg

Unidad motriz

20. Fabricante del motor: ...

21. Código del motor marcado en este: ...

22. Principio de funcionamiento ...

23. Vehículos eléctricos puros: sí/no ⁽¹⁾

23.1. Vehículo [eléctrico] híbrido: sí/no ⁽¹⁾

24. Número y disposición de los cilindros: ...

25. Cilindrada del motor: ... cm³

26. Combustible: gasóleo/gasolina/GLP/GNC-biometano/GNL/etanol/biodiésel/hidrógeno ⁽¹⁾

26.1. Monocombustible/bicombustible/flexifuel/combustible dual ⁽¹⁾

26.2. (Solo combustible dual) tipo 1A / tipo 1B / tipo 2A / tipo 2B / tipo 3B ⁽¹⁾

27. Potencia máxima

27.1. Potencia máxima neta ^(§): ... kW a ... min⁻¹ (motor de combustión interna) ⁽¹⁾

27.2. Potencia máxima por hora: ... kW (motor eléctrico) ⁽¹⁾ ^(§)

27.3. Potencia máxima neta: ... kW (motor eléctrico) ⁽¹⁾ ^(§)

27.4. Potencia máxima en 30 minutos: ... kW (motor eléctrico) ⁽¹⁾ ^(§)

28. Caja de cambios (tipo): ...

Velocidad máxima

29. Velocidad máxima: ... km/h

▼ B*Ejes y suspensión*

31. Posición del eje o ejes elevables: ...
32. Posición del eje o ejes cargables: ...
33. Eje o ejes directores equipados de suspensión neumática o sistema equivalente: sí/no ⁽¹⁾
35. Combinación neumático/rueda ^(h): ...

Frenos

36. Conexiones del freno del remolque: mecánicas/eléctricas/neumáticas/hidráulicas ⁽¹⁾
37. Presión en el conducto de alimentación del dispositivo de frenado del remolque: ... bares

Dispositivo de acoplamiento

44. Número o marca de homologación del dispositivo de acoplamiento, en su caso: ...
45. Tipos o clases de dispositivos de acoplamiento que pueden instalarse: ...
- 45.1. Valores característicos ⁽¹⁾: D: .../ V: .../ S: .../ U: ...

Eficacia medioambiental

46. Nivel de ruido
- Parado: ... dB(A) a régimen del motor: ... min⁻¹
- En marcha: ... dB (A)
47. Nivel de emisiones de escape ⁽¹⁾: Euro....
- 47.1. Parámetros para el ensayo de emisiones
- 47.1.1. Masa de ensayo, kg: ...
- 47.1.2. Área frontal, m²: ...
- 47.1.3. Coeficientes de resistencia al avance en carretera
- 47.1.3.0. f₀, N:
- 47.1.3.1. f₁, N/(km/h):
- 47.1.3.2. f₂, N/(km/h)²:
48. Emisiones de escape ^(m) ^(m¹) ^(m²):
- Número del acto reglamentario de base y del último acto reglamentario de modificación aplicable: ...
- 1.1. Procedimiento de ensayo: ESC
- CO: ... HC: ... NO_x: ... HC + NO_x: ... Partículas: ...

▼B

Opacidad de los humos (ELR): ... (m^{-1})

1.2. Procedimiento de ensayo: WHSC (Euro VI)

CO: ... HCT: ... HCNM: ... NO_x : ... HCT + NO_x : ... NH_3 :
... Partículas (masa): ... Partículas (número): ...

2.1. Procedimiento de ensayo: ETC (en su caso)

CO: ... NO_x : ... HCNM: ... HCT: ... CH_4 : ... Partículas:

2.2. Procedimiento de ensayo: WHTC (Euro VI)

CO: ... NO_x : ... HCNM: ... HCT: ... CH_4 : ... NH_3 : ...
Partículas (masa): ... Partículas (número): ...

48.1. Coeficiente de absorción de humos corregido: ... (m^{-1})

Varios

52. Observaciones (^a): ...

CARA 2

CATEGORÍAS DE VEHICULOS O1 Y O2

(vehículo incompleto)

Cara 2

Características generales de construcción

1. Número de ejes: ... y ruedas: ...

1.1. Número y localización de los ejes de ruedas gemelas: ...

Dimensiones principales

4. Batalla (°): ... mm

4.1. Distancia entre ejes:

1-2: ... mm

2-3: ... mm

3-4: ... mm

5.1. Longitud máxima autorizada: ... mm

6.1. Anchura máxima autorizada: ... mm

7.1. Altura máxima autorizada: ... mm

10. Distancia entre el centro del dispositivo de acoplamiento y el borde trasero del vehículo: ... mm

12.1. Voladizo trasero máximo admisible: ... mm

Masas

14. Masa en orden de marcha del vehículo incompleto: ... kg

▼B

- 14.1. Distribución de esta masa entre los ejes:
1. ... kg
 2. ... kg
 3. ... kg
15. Masa mínima del vehículo completado: ... kg
- 15.1. Distribución de esta masa entre los ejes:
1. ... kg
 2. ... kg
 3. ... kg
16. Masas máximas técnicamente admisibles:
- 16.1. Masa máxima en carga técnicamente admisible: ... kg
- 16.2. Masa máxima técnicamente admisible en cada eje:
1. ... kg
 2. ... kg
 3. ... kg, etc.
- 16.3. Masa técnicamente admisible en cada grupo de ejes:
1. ... kg
 2. ... kg
 3. ... kg, etc.
- 19.1. Masa estática máxima técnicamente admisible en el punto de acoplamiento de un semirremolque o un remolque de eje central: ... kg

Velocidad máxima

29. Velocidad máxima: ... km/h

Ejes y suspensión

- 30.1. Vía de cada eje de dirección: ... mm
- 30.2. Vía de los demás ejes: ... mm
31. Posición del eje o ejes elevables: ...
32. Posición del eje o ejes cargables: ...
34. Ejes equipados de suspensión neumática o sistema equivalente: sí/no ⁽¹⁾
35. Combinación neumático/rueda ^(h): ...

Dispositivo de acoplamiento

44. Número o marca de homologación del dispositivo de acoplamiento, en su caso: ...
45. Tipos o clases de dispositivos de acoplamiento que pueden instalarse: ...

▼B

45.1. Valores característicos ⁽¹⁾: D: .../ V: .../ S: .../ U: ...

Varios

52. Observaciones ⁽²⁾: ...

*CARA 2**CATEGORÍAS DE VEHICULOS O3 Y O4*

(vehículo incompleto)

*Cara 2**Características generales de construcción*

1. Número de ejes: ... y ruedas: ...

1.1. Número y localización de los ejes de ruedas gemelas: ...

2. Eje director (número, posición) ...

Dimensiones principales

4. Batalla ⁽³⁾: ... mm

4.1. Distancia entre ejes:

1-2: ... mm

2-3: ... mm

3-4: ... mm

5.1. Longitud máxima autorizada: ... mm

6.1. Anchura máxima autorizada: ... mm

7.1. Altura máxima autorizada: ... mm

10. Distancia entre el centro del dispositivo de acoplamiento y el borde trasero del vehículo: ... mm

12.1. Voladizo trasero máximo admisible: ... mm

Masas

14. Masa en orden de marcha del vehículo incompleto: ... kg

14.1. Distribución de esta masa entre los ejes:

1. ... kg

2. ... kg

3. ... kg, etc.

15. Masa mínima del vehículo completado: ... kg

15.1. Distribución de esta masa entre los ejes:

1. ... kg

2. ... kg

3. ... kg

16. Masas máximas técnicamente admisibles:

16.1. Masa máxima en carga técnicamente admisible: ... kg

▼B

16.2. Masa máxima técnicamente admisible en cada eje:

1. ... kg
2. ... kg
3. ... kg, etc.

16.3. Masa técnicamente admisible en cada grupo de ejes:

1. ... kg
2. ... kg
3. ... kg, etc.

17. Masas máximas admisibles previstas para la matriculación / puesta en servicio en el tráfico nacional/internacional ⁽¹⁾ ⁽⁹⁾

17.1. Masa en carga máxima admisible prevista para matriculación / puesta en servicio: ... kg

17.2. Masa máxima en carga admisible sobre cada eje prevista para la matriculación / puesta en servicio:

1. ... kg
2. ... kg
3. ... kg

17.3. Masa máxima en carga admisible sobre cada grupo de ejes prevista para la matriculación / puesta en servicio:

1. ... kg
2. ... kg
3. ... kg

19.1. Masa estática máxima técnicamente admisible en el punto de acoplamiento de un semirremolque o un remolque de eje central: ... kg

Velocidad máxima

29. Velocidad máxima: ... km/h

Ejes y suspensión

31. Posición del eje o ejes elevables: ...

32. Posición del eje o ejes cargables: ...

34. Ejes equipados de suspensión neumática o sistema equivalente: sí/no ⁽¹⁾

35. Combinación neumático/rueda ^(h): ...

Dispositivo de acoplamiento

44. Número o marca de homologación del dispositivo de acoplamiento, en su caso: ...

45. Tipos o clases de dispositivos de acoplamiento que pueden instalarse: ...



45.1. Valores característicos ⁽¹⁾: D: .../ V: .../ S: .../ U: ...

Varios

52. Observaciones ^(a): ...

Notas explicativas relativas al anexo IX

- (¹) Táchese lo que no proceda.
- (^a) Indíquese el código de identificación —
- (^b) Indique si el vehículo es adecuado para la circulación por la derecha, por la izquierda o para ambas.
- (^c) Indique si el velocímetro y/o cuentakilómetros instalado utiliza unidades métricas o unidades métricas e imperiales.
- (^d) Esta declaración no restringirá el derecho de los Estados miembros de exigir ajustes técnicos para poder matricular un vehículo en un Estado miembro distinto del previsto inicialmente en caso de que no coincida el lado de la carretera por el que se circula.
- (^e) Las entradas 4 y 4.1 se completarán de conformidad con las definiciones 25 (batalla) y 26 (distancia entre ejes) del Reglamento (UE) n.º 1230/2012 respectivamente.
- —
- (^ε) En el caso de los vehículos eléctricos híbridos, indiquense ambas potencias.
- (^b) Los equipos opcionales de esta letra podrán añadirse en la entrada «Observaciones».
- (^l) Se utilizarán los códigos que figuran en el anexo II, letra C.
- (^l) Indique solo el color o colores básicos como sigue: blanco, amarillo, naranja, rojo, violeta, azul, verde, gris, marrón o negro.
- (^k) Excluyendo los asientos destinados a ser utilizados solo cuando el vehículo esté parado y el número de emplazamientos para sillas de ruedas.
En el caso de los autocares pertenecientes a la categoría de vehículos M₃, el número de tripulantes estará incluido en el número de pasajeros.
- (^l) Añádase el número de nivel Euro y el carácter correspondiente a las disposiciones utilizadas para la homologación de tipo.
- (^m) En el caso de que se puedan utilizar varios combustibles, deben repetirse los epígrafes. Los vehículos que puedan funcionar con gasolina y combustible gaseoso, pero en los que la gasolina solo esté instalada para casos de emergencia o para el arranque y cuyo depósito no pueda contener más de 15 litros, se considerarán como vehículos que funcionan solo con combustible gaseoso.
- (^{m1}) En el caso de vehículos y motores de combustible dual Euro VI, repetir según proceda.
- (^{m2}) Únicamente se indicarán las emisiones evaluadas con arreglo al acto o los actos reglamentarios aplicables.
- (ⁿ) Si el vehículo está dotado de un equipo de radar de corto alcance de 24 GHz de conformidad con la Decisión 2005/50/CE de la Comisión (DO L 21 de 25.1.2005, p. 15), el fabricante deberá indicar: «Vehículo dotado de un equipo de radar de corto alcance de 24 GHz».
- (^o) El fabricante podrá completar estas entradas para el tráfico internacional, para el nacional o para ambos.
Para el tráfico nacional, se mencionará el código del país en el que se prevé matricular el vehículo. El código será conforme a la norma ISO 3166-1: 2006.
Para el tráfico internacional, se mencionará el número de Directiva (por ejemplo, «96/53/CE» en el caso de la Directiva 96/53/CE del Consejo).
- (^P) Ecoinnovaciones.
- (^{P1}) El código general de las ecoinnovaciones constará de los siguientes elementos, separados por espacios en blanco:
— código de la autoridad de homologación indicado en el anexo VII;
— código individual de cada una de las ecoinnovaciones instaladas en el vehículo, por orden cronológico de las decisiones de aprobación de la Comisión.
(Por ejemplo, el código general de tres ecoinnovaciones homologadas cronológicamente como 10, 15 y 16 y montadas en un vehículo certificado por la autoridad alemana de homologación de tipo será: «e1 10 15 16».)
- (^{P2}) Suma de las reducciones de emisiones de CO₂ obtenidas con cada ecoinnovación.
- (^q) En el caso de los vehículos completados de la categoría N₁ pertenecientes al ámbito de aplicación del Reglamento (CE) n.º 715/2007.
- (^t) Solo aplicable si el vehículo está homologado con arreglo al Reglamento (CE) n.º 715/2007
- (^s) Si hay más de un motor eléctrico, indique el efecto consolidado de todos los motores.»

▼B

ANEXO XIX

MODIFICACIONES DEL REGLAMENTO (UE) N.º 1230/2012

El Reglamento (UE) n.º 1230/2012 se modifica como sigue:

1) El artículo 2, punto 5, se sustituye por el texto siguiente:

«masa del equipamiento opcional»: la masa máxima de las combinaciones de equipamientos opcionales que pueden instalarse en el vehículo además del equipamiento estándar, de acuerdo con las especificaciones del fabricante;».

*ANEXO XX***MEDICIÓN DE LA POTENCIA NETA Y DE LA POTENCIA MÁXIMA DURANTE 30 MINUTOS DE LOS TRENES DE TRANSMISIÓN ELÉCTRICOS****1. INTRODUCCIÓN**

En el presente anexo se establecen los requisitos para determinar la potencia neta del motor, la potencia neta y la potencia máxima durante 30 minutos de los trenes de transmisión eléctricos.

2. ESPECIFICACIONES GENERALES

2.1. Las especificaciones generales para llevar a cabo los ensayos e interpretar los resultados son las establecidas en el punto 5 del Reglamento n.º 85 de la CEPE ⁽¹⁾, con las excepciones que se especifican en el presente anexo.

2.2. Combustible de ensayo

Los puntos 5.2.3.1, 5.2.3.2.1, 5.2.3.3.1 y 5.2.3.4 de Reglamento n.º 85 de la CEPE se entenderán como sigue:

Se utilizará el combustible disponible en el mercado. En caso de controversia, el combustible será el combustible de referencia adecuado que se especifica en el anexo IX del presente Reglamento.

2.3. Factores de corrección de la potencia

No obstante lo dispuesto en el punto 5.1 del anexo 5 del Reglamento n. 85 de la CEPE, si un motor turboalimentado está equipado con un sistema que permita compensar las condiciones ambientales de temperatura y altitud y el fabricante así lo solicita, los factores de corrección α_a o α_d se fijarán en un valor de 1.

⁽¹⁾ DO L 326 de 24.11.2006, p. 55.



ANEXO XXI

PROCEDIMIENTOS DE ENSAYO DE EMISIONES DE TIPO 1

1. INTRODUCCIÓN

El presente anexo describe los procedimientos para determinar los niveles de emisiones de compuestos gaseosos y partículas depositadas, el número de partículas suspendidas, las emisiones de CO₂, el consumo de combustible, el consumo de energía eléctrica y la autonomía eléctrica de los vehículos ligeros.

2. RESERVADO

3. DEFINICIONES

3.1. **Equipo de ensayo**

3.1.1. «Exactitud»: diferencia entre un valor medido y un valor de referencia relacionable con un patrón nacional, que indica la corrección de un resultado. Véase la figura n.º 1.

3.1.2. «Calibración»: proceso de establecimiento de la respuesta de un sistema de medición, de manera que su resultado concuerde con una serie de señales de referencia.

3.1.3. «Gas de calibración»: mezcla de gases que se utiliza para calibrar los analizadores de gases.

3.1.4. «Método de dilución doble»: proceso por el que se separa una parte del flujo de gases de escape diluido y se mezcla con una cantidad adecuada de aire de dilución antes del filtro de muestreo de partículas depositadas.

3.1.5. «Sistema de dilución de los gases de escape de flujo total»: dilución continua de la totalidad de los gases de escape del vehículo con aire ambiente, de manera controlada, utilizando un muestreador de volumen constante (CVS, *constant volume sampler*).

3.1.6. «Linealización»: aplicación de una serie de concentraciones o de materiales para establecer una relación matemática entre concentración y respuesta del sistema.

3.1.7. «Operación de mantenimiento importante»: ajuste, reparación o sustitución de un componente o un módulo que pueda afectar a la exactitud de una medición.

3.1.8. «Hidrocarburos no metánicos» (NMHC, *non-methane hydrocarbons*): los hidrocarburos totales (THC, *total hydrocarbons*) menos la fracción de metano (CH₄).

3.1.9. «Precisión»: grado en que varias mediciones repetidas en condiciones idénticas arrojan los mismos resultados (figura 1), siempre con relación, en el presente anexo, a una única desviación estándar.

3.1.10. «Valor de referencia»: valor relacionable con un patrón nacional. Véase la figura n.º 1.

3.1.11. «Valor fijado»: valor buscado que un sistema de control pretende alcanzar.

3.1.12. «Calibrar»: ajustar un instrumento de manera que dé una respuesta adecuada a un patrón de calibración que represente entre el 75 % y el 100 % del valor máximo del intervalo de uso real o previsto del instrumento.

▼ B

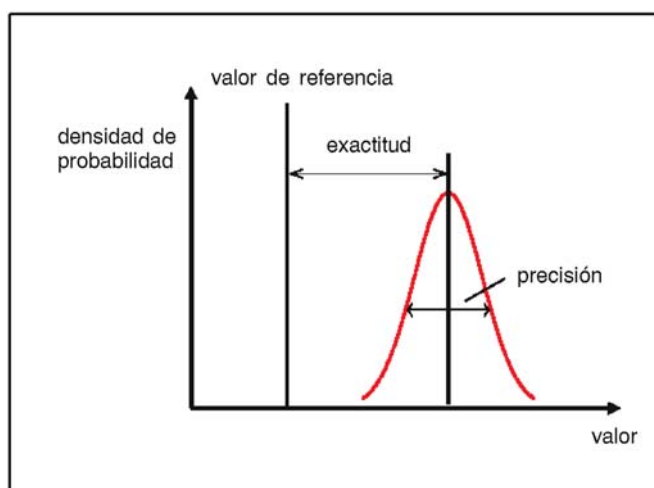
- 3.1.13. «Hidrocarburos totales» (THC): todos los compuestos volátiles medibles con un detector de ionización de llama (FID, *flame ionisation detector*).
- 3.1.14. «Verificación»: la acción de evaluar si los resultados de un sistema de medición concuerdan o no con las señales de referencia aplicadas dentro de uno o más umbrales de aceptación predeterminados.
- 3.1.15. «Gas cero»: gas carente de analitos, que se utiliza para fijar una respuesta cero en un analizador.

▼ M3

- 3.1.16. «Tiempo de respuesta»: tiempo transcurrido entre el cambio del componente que debe medirse en el punto de referencia y una respuesta del sistema del 90 % de la lectura final (t_{90}), definiéndose la sonda de muestreo como el punto de referencia, de modo que el cambio del componente medido corresponde como mínimo al 60 % del fondo de escala (FS) y se produce en menos de 0,1 segundos. El tiempo de respuesta del sistema se compone del tiempo de retraso del sistema y del tiempo de subida del sistema.
- 3.1.17. «Tiempo de retraso»: tiempo transcurrido entre el cambio del componente que debe medirse en el punto de referencia y una respuesta del sistema del 10 % de la lectura final (t_{10}), definiéndose la sonda de muestreo como el punto de referencia. Para los componentes gaseosos, es el tiempo de transporte del componente medido desde la sonda de muestreo hasta el detector.
- 3.1.18. «Tiempo de subida»: tiempo transcurrido entre la respuesta al 10 % y la respuesta al 90 % de la lectura final ($t_{90} - t_{10}$).

▼ B

Figura 1

Definición de exactitud, precisión y valor de referencia

- 3.2. **Resistencia al avance en carretera y ajuste del dinamómetro**
- 3.2.1. «Resistencia aerodinámica»: fuerza que se opone al movimiento de un vehículo a través del aire.
- 3.2.2. «Punto de estancamiento aerodinámico»: punto de la superficie de un vehículo en el que la velocidad del viento es igual a cero.
- 3.2.3. «Bloqueo del anemómetro»: efecto sobre la medición del anemómetro debido a la presencia del vehículo, por el cual la velocidad aparente del aire difiere de la velocidad del vehículo combinada con la velocidad del viento con respecto al suelo.

▼ B

- 3.2.4. «Análisis restringido»: determinación por separado del área frontal del vehículo y el coeficiente de resistencia aerodinámica, valores que se utilizarán en la ecuación de movimiento.
- 3.2.5. «Masa en orden de marcha»: masa del vehículo, con sus depósitos de combustible llenos como mínimo al 90 % de su capacidad e incluida la masa del conductor, del combustible y de los líquidos, provisto del equipamiento estándar con arreglo a las especificaciones del fabricante y, si están instalados, la masa de la carrocería, el habitáculo, el acoplamiento y las ruedas de recambio, así como las herramientas.
- 3.2.6. «Masa del conductor»: masa estimada en 75 kg, situada en el punto de referencia del asiento del conductor.
- 3.2.7. «Carga máxima del vehículo»: la masa máxima en carga técnicamente admisible menos la masa en orden de marcha, 25 kg y la masa del equipamiento opcional según se define en el punto 3.2.8.
- 3.2.8. «Masa del equipamiento opcional»: la masa máxima de las combinaciones de equipamientos opcionales que pueden instalarse en el vehículo además del equipamiento estándar, de acuerdo con las especificaciones del fabricante.
- 3.2.9. «Equipamiento opcional»: todo elemento no incluido en el equipamiento estándar que se instala en un vehículo bajo la responsabilidad del fabricante, y que puede ser pedido por el cliente.
- 3.2.10. «Condiciones atmosféricas de referencia (con respecto a la medición de la resistencia al avance en carretera)»: condiciones atmosféricas con arreglo a las cuales se corrigen los resultados de la medición:
- a) presión atmosférica: $p_0 = 100$ kPa;
 - b) temperatura atmosférica: $T_0 = 20$ °C;
 - c) densidad del aire seco: $\rho_0 = 1,189$ kg/m³;
 - d) velocidad del viento: 0 m/s.
- 3.2.11. «Velocidad de referencia»: velocidad del vehículo a la que se determina la resistencia al avance en carretera o se verifica la carga del dinamómetro de chasis.
- 3.2.12. «Resistencia al avance en carretera»: fuerza que se opone al avance de un vehículo, medida con el método de desaceleración libre o con métodos equivalentes por lo que se refiere a la inclusión de las pérdidas por fricción del tren de transmisión.
- 3.2.13. «Resistencia a la rodadura»: fuerzas de los neumáticos que se oponen al movimiento del vehículo.
- 3.2.14. «Resistencia al avance»: par que se opone al avance de un vehículo, medido por los medidores de par instalados en las ruedas motrices del vehículo.
- 3.2.15. «Resistencia al avance en carretera simulada»: resistencia al avance en carretera que experimenta el vehículo en el dinamómetro de chasis, destinada a reproducir la resistencia al avance en carretera medida en condiciones reales y consistente en la fuerza aplicada por el dinamómetro de chasis y las fuerzas que se oponen al vehículo mientras rueda sobre dicho dinamómetro, y que es expresada por aproximación por los tres coeficientes de un polinomio de segundo orden.

▼ B

- 3.2.16. «Resistencia al avance simulada»: resistencia al avance que experimenta el vehículo en el dinamómetro de chasis destinada a reproducir la resistencia al avance medida en condiciones reales, y consistente en el par aplicado por el dinamómetro de chasis y el par que se opone al vehículo mientras rueda sobre dicho dinamómetro, y que es expresada por aproximación por los tres coeficientes de un polinomio de segundo orden.
- 3.2.17. «Anemometría estacionaria»: medición de la velocidad y la dirección del viento con un anemómetro colocado junto a la calzada de ensayo, por encima del nivel de esta, donde se den las condiciones de viento más representativas.
- 3.2.18. «Equipamiento estándar»: configuración básica de un vehículo equipado con todos los elementos exigidos por los actos reglamentarios citados en los anexos IV y XI de la Directiva 2007/46/CE, incluidos todos aquellos instalados sin que sean necesarias especificaciones adicionales de configuración o equipamiento.

▼ M2

- 3.2.19. «Resistencia al avance en carretera buscada»: resistencia al avance en carretera que ha de reproducirse en el banco dinamométrico.

▼ B

- 3.2.20. «Resistencia al avance buscada»: resistencia al avance que ha de reproducirse en el dinamómetro de chasis.

▼ M3

- 3.2.21. «Modo de desaceleración libre del vehículo»: sistema de funcionamiento que permite determinar de forma exacta y repetible la resistencia al avance en carretera y ajustar con exactitud el dinamómetro.

▼ B

- 3.2.22. «Corrección del viento»: corrección del efecto del viento sobre la resistencia al avance en carretera tomando como base los datos aportados por la anemometría estacionaria o de a bordo.
- 3.2.23. «Masa máxima en carga técnicamente admisible»: masa máxima asignada a un vehículo en función de sus características de fabricación y sus prestaciones por construcción.
- 3.2.24. «Masa real del vehículo»: la masa en orden de marcha más la masa del equipamiento opcional instalado en un vehículo concreto.
- 3.2.25. «Masa de ensayo del vehículo»: suma de la masa real del vehículo, 25 kg y la masa representativa de la carga del vehículo.
- 3.2.26. «Masa representativa de la carga del vehículo»: x por ciento de la carga máxima del vehículo, siendo x el 15 % en el caso de los vehículos de la categoría M y el 28 % en el caso de los vehículos de la categoría N.
- 3.2.27. «Masa máxima en carga técnicamente admisible del conjunto» (MC): masa máxima asignada al conjunto formado por un vehículo de motor y uno o más remolques según sus características constructivas y sus prestaciones por construcción, o masa máxima asignada al conjunto formado por un tractocamión y un semirremolque.

▼ M3

- 3.2.28. «Relación n/v»: velocidad rotacional del motor dividida por la velocidad del vehículo en una marcha determinada.
- 3.2.29. «Dinamómetro de rodillo único»: dinamómetro en el que cada rueda de un eje del vehículo está en contacto con un solo rodillo.

▼ **M3**

- 3.2.30. «Dinamómetro de rodillos gemelos»: dinamómetro en el que cada rueda de un eje del vehículo está en contacto con dos rodillos.
- 3.2.31. «Eje motor»: eje de un vehículo capaz de entregar energía de propulsión o de recuperar energía, con independencia de que pueda hacerlo solo de forma temporal, de forma permanente o de forma seleccionable por el conductor.
- 3.2.32. «Dinamómetro de tracción a dos ruedas (2WD)»: dinamómetro en el que solo están en contacto con el rodillo o los rodillos las ruedas de un eje del vehículo.
- 3.2.33. «Dinamómetro de tracción a cuatro ruedas (4WD)»: dinamómetro en el que todas las ruedas de los dos ejes del vehículo están en contacto con los rodillos.
- 3.2.34. «Dinamómetro en modo de tracción a dos ruedas (2WD)»: dinamómetro de tracción a dos ruedas, o dinamómetro de tracción a cuatro ruedas que solo simula la inercia y la resistencia al avance en carretera en el eje motor del vehículo de ensayo, sin que las ruedas del eje no motor influyan en el resultado de la medición, estén girando o no.
- 3.2.35. «Dinamómetro en modo de tracción a cuatro ruedas (4WD)»: dinamómetro de tracción a cuatro ruedas que simula la inercia y la resistencia al avance en carretera en los dos ejes del vehículo de ensayo.

3.3. **Vehículos eléctricos puros, eléctricos híbridos, de pilas de combustible y bicombustible**▼ **B**

- 3.3.1. «Autonomía solo eléctrica» (AER, *all-electric range*): distancia total recorrida por un VEH-CCE desde el inicio del ensayo en la condición de consumo de carga hasta el momento del ensayo en que el motor de combustión comienza a consumir combustible.
- 3.3.2. «Autonomía eléctrica pura» (PER, *pure electric range*): distancia total recorrida por un VEP desde el inicio del ensayo en la condición de consumo de carga hasta que se alcanza el criterio de interrupción.
- 3.3.3. «Autonomía real en la condición de consumo de carga» (R_{CDA}): distancia recorrida en una serie de WLTC en la condición de funcionamiento de consumo de carga hasta que se consume el sistema de almacenamiento de energía eléctrica recargable (REESS, *rechargeable electric energy storage system*).
- 3.3.4. «Autonomía del ciclo en la condición de consumo de carga» (R_{CDC}): distancia recorrida desde el inicio del ensayo en la condición de consumo de carga hasta el final del último ciclo previo al ciclo o los ciclos que cumplen el criterio de interrupción, incluido el ciclo de transición durante el cual el vehículo puede haber funcionado tanto en la condición de consumo como en la condición de mantenimiento.
- 3.3.5. «Condición de funcionamiento de consumo de carga»: condición de funcionamiento en la que la energía almacenada en el REESS puede fluctuar, pero, en promedio, disminuye mientras se conduce el vehículo hasta la transición al funcionamiento en mantenimiento de carga.
- 3.3.6. «Condición de funcionamiento de mantenimiento de carga»: condición de funcionamiento en la que la energía almacenada en el REESS puede fluctuar, pero, en promedio, se mantiene a un nivel neutro de equilibrio de carga mientras se conduce el vehículo.

▼ B

- 3.3.7. «Factores de utilidad»: coeficientes basados en estadísticas de conducción en función de la autonomía alcanzada en la condición de consumo de carga, utilizados para ponderar los compuestos de emisiones de escape, las emisiones de CO₂ y el consumo de combustible de los VEH-CCE en las condiciones de consumo de carga y de mantenimiento de carga.
- 3.3.8. «Máquina eléctrica» (EM, *electric machine*): convertidor de energía que transforma la energía eléctrica en energía mecánica.
- 3.3.9. «Convertidor de energía»: sistema en el que la forma de energía de salida es diferente de la forma de energía de entrada.
- 3.3.9.1 «Convertidor de la energía de propulsión»: convertidor de energía del tren de potencia que no es un dispositivo periférico y cuya energía de salida se utiliza directa o indirectamente para propulsar el vehículo.
- 3.3.9.2. «Categoría de convertidor de la energía de propulsión»: o bien i) un motor de combustión interna, o ii) una máquina eléctrica, o iii) una pila de combustible.
- 3.3.10. «Sistema de almacenamiento de energía»: sistema que almacena energía y la libera de la misma forma que entró.
- 3.3.10.1. «Sistema de almacenamiento de la energía de propulsión»: sistema de almacenamiento de energía del tren de potencia que no es un dispositivo periférico y cuya energía de salida se utiliza directa o indirectamente para propulsar el vehículo.
- 3.3.10.2. «Categoría de sistema de almacenamiento de la energía de propulsión»: o bien i) un sistema de almacenamiento de combustible, o ii) un sistema de almacenamiento de energía eléctrica recargable, o iii) un sistema de almacenamiento de energía mecánica recargable.
- 3.3.10.3 «Forma de energía»: o bien i) energía eléctrica, o ii) energía mecánica, o iii) energía química (incluidos los combustibles).
- 3.3.10.4. «Sistema de almacenamiento de combustible»: sistema de almacenamiento de la energía de propulsión que almacena energía química como combustible líquido o gaseoso.
- 3.3.11. «Autonomía solo eléctrica equivalente» (EAER, *equivalent all-electric range*): parte de la autonomía real en la condición de consumo de carga (R_{CDA}) atribuible a la utilización de electricidad procedente del REESS a lo largo del ensayo de autonomía en la condición de consumo de carga.
- 3.3.12. «Vehículo eléctrico híbrido» (VEH): vehículo híbrido en el que uno de los convertidores de la energía de propulsión es una máquina eléctrica.
- 3.3.13. «Vehículo híbrido» (VH): vehículo equipado con un tren de potencia que contiene por lo menos dos categorías diferentes de convertidores de la energía de propulsión y por lo menos dos categorías diferentes de sistemas de almacenamiento de la energía de propulsión.
- 3.3.14. «Variación de energía neta»: coeficiente de la variación de energía del REESS dividida por la demanda de energía del ciclo del vehículo de ensayo.
- 3.3.15. «Vehículo eléctrico híbrido sin carga exterior» (VEH-SCE): vehículo eléctrico híbrido que no puede cargarse desde una fuente externa.
- 3.3.16. «Vehículo eléctrico híbrido con carga exterior» (VEH-CCE): vehículo eléctrico híbrido que puede cargarse desde una fuente externa.

▼B

- 3.3.17. «Vehículo eléctrico puro» (VEP): vehículo equipado con un tren de potencia que contiene exclusivamente máquinas eléctricas como convertidores de la energía de propulsión y exclusivamente sistemas de almacenamiento de energía eléctrica recargables como sistemas de almacenamiento de la energía de propulsión.
- 3.3.18. «Pila de combustible»: convertidor de energía que transforma energía química (entrada) en energía eléctrica (salida), o viceversa.
- 3.3.19. «Vehículo de pilas de combustible» (VPC): vehículo equipado con un tren de potencia que contiene exclusivamente una o varias pilas de combustible y una o varias máquinas eléctricas como convertidores de la energía de propulsión.
- 3.3.20. «Vehículo híbrido de pilas de combustible» (VHPC): vehículo de pilas de combustible equipado con un tren de potencia que contiene por lo menos un sistema de almacenamiento de combustible y por lo menos un sistema de almacenamiento de energía eléctrica recargable como sistemas de almacenamiento de la energía de propulsión.

▼M3

- 3.3.21. «Vehículo bicomcombustible» vehículo equipado con dos sistemas de almacenamiento de combustible independientes, diseñado para funcionar principalmente con un solo combustible al mismo tiempo; no obstante, está permitido el uso simultáneo de ambos combustibles en cantidad y duración limitadas.
- 3.3.22. «Vehículo bicomcombustible de gas» vehículo bicomcombustible cuyos dos combustibles son, por un lado, gasolina (modo gasolina), y, por otro, GLP, GN/biometano o hidrógeno.

▼B

- 3.4. **Tren de potencia**
- 3.4.1. «Tren de potencia»: combinación total en un vehículo de los sistemas de almacenamiento de la energía de propulsión, los convertidores de la energía de propulsión y los trenes de transmisión que proporcionan la energía mecánica a las ruedas para propulsar el vehículo, junto con los dispositivos periféricos.
- 3.4.2. «Dispositivos auxiliares»: dispositivos o sistemas no periféricos que consumen, convierten, almacenan o suministran energía y están instalados en el vehículo para otros fines que su propulsión y que, por lo tanto, no se consideran parte del tren de potencia.
- 3.4.3. «Dispositivos periféricos»: dispositivos que consumen, convierten, almacenan o suministran energía que no se utiliza primariamente para la propulsión del vehículo, u otras partes, sistemas y unidades de control que son esenciales para el funcionamiento del tren de potencia.
- 3.4.4. «Tren de transmisión»: elementos conectados del tren de potencia destinados a transmitir la energía mecánica entre los convertidores de la energía de propulsión y las ruedas.
- 3.4.5. «Transmisión manual»: transmisión en la que solo puede cambiarse de marcha por una acción del conductor.
- 3.5. **Generalidades**
- 3.5.1. «Emisiones de referencia»: compuestos de emisiones para los que se fijan límites en el presente Reglamento.
- 3.5.2. Reservado
- 3.5.3. Reservado
- 3.5.4. Reservado
- 3.5.5. Reservado
- 3.5.6. «Demanda de energía del ciclo»: energía positiva calculada que requiere el vehículo para completar el ciclo prescrito.
- 3.5.7. Reservado

▼ B

- 3.5.8. «Modo seleccionable por el conductor»: condición diferenciada seleccionable por el conductor que podría influir en las emisiones o en el consumo de combustible o de energía.

▼ M3

- 3.5.9. «Modo predominante»: a los efectos del presente anexo, modo único seleccionable por el conductor que está siempre seleccionado cuando se enciende el vehículo, con independencia del modo seleccionable por el conductor que estuviera en funcionamiento cuando el vehículo se apagó anteriormente, y que no puede redefinirse cambiándolo a otro modo. Una vez encendido el vehículo, solo puede pasarse del modo predominante a otro modo seleccionable por el conductor mediante una acción intencionada del conductor.

▼ B

- 3.5.10. «Condiciones de referencia (con respecto al cálculo de las emisiones másicas)»: condiciones en las que se basan las densidades de los gases, concretamente 101,325 kPa y 273,15 K (0 °C).

▼ M3

- 3.5.11. «Emisiones de escape»: emisión de compuestos gaseosos, sólidos y líquidos procedente del tubo de escape.

▼ B3.6. **PM/PN**

Se distingue convencionalmente entre «partícula suspendida», es decir, la materia caracterizada (medida) en la fase aérea, y «partícula depositada», es decir, la materia sedimentada.

- 3.6.1. «Emisiones en número de partículas suspendidas» (PN, *particle number*): número total de partículas suspendidas sólidas que emite el escape del vehículo, cuantificado conforme a los métodos de dilución, muestreo y medición que se especifican en el presente anexo.

- 3.6.2. «Emisiones de partículas depositadas» (PM, *particulate matter*): masa de todo material particulado procedente del escape del vehículo, cuantificada conforme a los métodos de dilución, muestreo y medición que se especifican en el presente anexo.

3.7. **WLTC****▼ M3**

- 3.7.1. «Potencia asignada del motor» (P_{rated}): potencia neta máxima del motor o el motor eléctrico en kW, conforme a los requisitos del anexo XX.

▼ B

- 3.7.2. «Velocidad máxima»: velocidad máxima de un vehículo declarada por el fabricante.

3.8. **Procedimiento****▼ M3**

- 3.8.1. «Sistema de regeneración periódica»: dispositivo de control de las emisiones de escape (por ejemplo, un convertidor catalítico o un filtro de partículas depositadas) que requiere un proceso de regeneración periódica.

▼ B3.9. **Ensayo de corrección de la temperatura ambiente (subanexo 6 bis)**

- 3.9.1. «Dispositivo activo de almacenamiento de calor»: tecnología que almacena calor dentro de cualquier dispositivo del vehículo y lo transmite a un componente del tren de potencia durante un período determinado al encender el vehículo. Se caracteriza por la entalpía almacenada en el sistema y el tiempo necesario para la transmisión del calor a los componentes del tren de potencia.

▼ B

3.9.2. «Materiales de aislamiento»: todo material presente en el compartimento del motor, unido al motor o al chasis, con un efecto termoaislante y caracterizado por una conductividad calorífica máxima de 0,1 W/(mK).

4. ABREVIACIONES

4.1. **Abreviaciones generales**

AC	<i>Alternating current</i> = Corriente alterna
CFV	<i>Critical flow venturi</i> = Venturímetro de flujo crítico
CFO	<i>Critical flow orifice</i> = Orificio de flujo crítico
CLD	<i>Chemiluminescent detector</i> = Detector quimioluminiscente
CLA	<i>Chemiluminescent analyser</i> = Analizador quimioluminiscente
CVS	<i>Constant volume sampler</i> = Muestreador de volumen constante
DC	<i>Direct current</i> = Corriente continua
ET	<i>Evaporation tube</i> = Tubo de evaporación

▼ M3

Extra High ₂	Fase de velocidad extraalta del WLTC de clase 2
Extra High ₃	Fase de velocidad extraalta del WLTC de clase 3

▼ B

VHPC	Vehículo híbrido de pilas de combustible
FID	<i>Flame ionisation detector</i> = Detector de ionización de llama
FSD	<i>Full scale deflection</i> = Desviación a fondo de escala
CG	Cromatógrafo de gases
HEPA	<i>High efficiency particulate air (filter)</i> = Filtro de aire de partículas depositadas de alta eficiencia
HFID	<i>Heated flame ionisation detector</i> = Detector de ionización de llama calentado

▼ M3

High ₂	Fase de velocidad alta del WLTC de clase 2
High _{3a}	Fase de velocidad alta del WLTC de clase 3a
High _{3b}	Fase de velocidad alta del WLTC de clase 3b

▼ B

ICE	<i>Internal combustion engine</i> = Motor de combustión interna
LoD	<i>Limit of detection</i> = Límite de detección
LoQ	<i>Limit of quantification</i> = Límite de cuantificación

▼ M3

Low ₁	Fase de velocidad baja del WLTC de clase 1
Low ₂	Fase de velocidad baja del WLTC de clase 2
Low ₃	Fase de velocidad baja del WLTC de clase 3
Medium ₁	Fase de velocidad media del WLTC de clase 1
Medium ₂	Fase de velocidad media del WLTC de clase 2
Medium _{3a}	Fase de velocidad media del WLTC de clase 3a
Medium _{3b}	Fase de velocidad media del WLTC de clase 3b

▼ B

CL	Cromatografía de líquidos
----	---------------------------

▼ B

GLP	Gas licuado del petróleo
NDIR	<i>Non-dispersive infrared (analyser)</i> = (Analizador) infrarrojo no dispersivo
NDUV	<i>Non-dispersive ultraviolet</i> = Ultravioleta no dispersivo
GN/biometano	Gas natural / Biometano
NMC	<i>Non-methane cutter</i> = Separador no metánico
VHPC-SCE	Vehículo híbrido de pilas de combustible sin carga exterior
SCE	Sin carga exterior
VEH-SCE	Vehículo eléctrico híbrido sin carga exterior
VEH-CCE	Vehículo eléctrico híbrido con carga exterior
P _a	Masa de partículas depositadas recogida en el filtro de fondo
P _e	Masa de partículas depositadas recogida en el filtro de muestreo
PAO	Polialfaolefina
PCF	<i>Particle pre-classifier</i> = Preclasificador de partículas suspendidas
PCRF	<i>Particle concentration reduction factor</i> = Factor de reducción de la concentración de partículas suspendidas
PDP	<i>Positive displacement pump</i> = Bomba de desplazamiento positivo
PER	<i>Pure electric range</i> = Autonomía eléctrica pura
Per cent FS	<i>Per cent of full scale</i> = Porcentaje del fondo de escala
PM	<i>Particulate matter emissions</i> = Emisiones de partículas depositadas
PN	<i>Particle number emissions</i> = Emisiones en número de partículas suspendidas
PNC	<i>Particle number counter</i> = Contador del número de partículas suspendidas
PND ₁	Primer dispositivo de dilución del número de partículas suspendidas
PND ₂	Segundo dispositivo de dilución del número de partículas suspendidas
PTS	<i>Particle transfer system</i> = Sistema de transferencia de partículas suspendidas
PTT	<i>Particle transfer tube</i> = Tubo de transferencia de partículas suspendidas
QCL-IR	<i>Infrared quantum cascade laser</i> = Láser de infrarrojos de cascada cuántica
R _{CDA}	<i>Charge-depleting actual range</i> = Autonomía real en la condición de consumo de carga
RCB	<i>REESS charge balance</i> = Balance de carga del REESS
REESS	<i>Rechargeable electric energy storage system</i> = Sistema de almacenamiento de energía eléctrica recargable

▼ M3

RRC	<i>Rolling resistance coefficient</i> = Coeficiente de resistencia a la rodadura
-----	--

▼ B

SSV	<i>Subsonic venturi</i> = Venturímetro subsónico
UFM	<i>Ultrasonic flow meter</i> = Caudalímetro ultrasónico
VPR	<i>Volatile particle remover</i> = Eliminador de partículas suspendidas volátiles
WLTC	<i>Worldwide light-duty test cycle</i> = Ciclo de Ensayo de Vehículos Ligeros Mundial

4.2. **Símbolos y abreviaciones químicos**

C ₁	Hidrocarburo equivalente al carbono 1
CH ₄	Metano
C ₂ H ₆	Etano
C ₂ H ₅ OH	Etanol
C ₃ H ₈	Propano
CO	Monóxido de carbono
CO ₂	Dióxido de carbono
DOP	Diocetilftalato
H ₂ O	Agua
NH ₃	Amoníaco
NMHC	Hidrocarburos no metánicos
NO _x	Óxidos de nitrógeno
NO	Óxido nítrico
NO ₂	Dióxido de nitrógeno
N ₂ O	Óxido nitroso
THC	Hidrocarburos totales

5. REQUISITOS GENERALES

▼ M3

5.0. A cada una de las familias de vehículos definidas en los puntos 5.6 a 5.9 se le atribuirá un identificador único conforme al siguiente formato:

FT-nnnnnnnnnnnnnnn-WMI-x

donde:

FT es el identificador del tipo de familia:

- IP = Familia de interpolación según se define en el punto 5.6.
- RL = Familia de resistencia al avance en carretera según se define en el punto 5.7.
- RM = Familia de matrices de resistencia al avance en carretera según se define en el punto 5.8.
- PR = Familia de sistemas de regeneración periódica (K_i) según se define en el punto 5.9.
- AT = Familia de ATCT según se define en el punto 2 del subanexo 6 bis.

nnnnnnnnnnnnnnnn es una cadena con un máximo de 15 caracteres, que han de ser de 0 a 9 y de A a Z, así como el guion bajo «_».

WMI (*world manufacturer identifier* = identificador mundial de fabricantes) es un código que identifica de manera única al fabricante y que se define en la norma ISO 3780:2009.

x se ajustará en «1» o «0» conforme a las siguientes disposiciones:

- a) Con el acuerdo de la autoridad de homologación y el propietario del WMI, el número se ajustará en «1» si se define una familia de vehículos con el fin de abarcar vehículos de:
 - i) un solo fabricante con un solo código WMI,
 - ii) un fabricante con varios códigos WMI, pero solo en los casos en que debe utilizarse un único código WMI,
 - iii) más de un fabricante, pero solo en los casos en que debe utilizarse un único código WMI.

▼ M3

En los casos i), ii) y iii), el código identificador de la familia se compondrá de una única cadena de n caracteres y un único código WMI seguido de «1».

- b) Con el acuerdo de la autoridad de homologación, el número se ajustará en «0» en caso de que una familia de vehículos se defina sobre la base de los mismos criterios que la correspondiente familia de vehículos definida conforme a la letra a), pero el fabricante elija utilizar un WMI distinto. En este caso, el código identificador de la familia se compondrá de la misma cadena de n caracteres determinada para la familia de vehículos definida conforme a la letra a) y de un único código WMI que será distinto de cualquiera de los códigos WMI utilizados en el caso a), seguido de.

▼ B

- 5.1. El vehículo y aquellos de sus componentes que puedan influir en las emisiones de compuestos gaseosos y partículas depositadas y en el número de partículas suspendidas emitidas deberán diseñarse, fabricarse y montarse de manera que el vehículo, en su utilización normal y en condiciones normales de uso tales como humedad, lluvia, nieve, calor, frío, arena, suciedad, vibraciones, desgaste, etc., cumpla las disposiciones del presente anexo durante su vida útil.

▼ M3

Se incluyen en este sentido todos los tubos flexibles, juntas y conexiones utilizados en los sistemas de control de emisiones.

▼ B

- 5.2. El vehículo de ensayo deberá ser representativo, en cuanto a sus componentes relacionados con las emisiones y a su funcionalidad, de la serie de producción a la que está previsto que se refiera la homologación. El fabricante y la autoridad de homologación deberán acordar qué modelo de vehículo de ensayo es representativo.

5.3. **Condición de ensayo del vehículo**

- 5.3.1. Los tipos y las cantidades de lubricantes y refrigerantes para los ensayos de emisiones serán los especificados por el fabricante con respecto al funcionamiento normal del vehículo.
- 5.3.2. El tipo de combustible para los ensayos de emisiones será el especificado en el anexo IX.
- 5.3.3. Todos los sistemas de control de emisiones deberán estar en estado de funcionamiento.
- 5.3.4. Está prohibido utilizar dispositivos de desactivación, según lo dispuesto en el artículo 5, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 715/2007.
- 5.3.5. El motor deberá estar diseñado para evitar emisiones del cárter.

▼ M3

- 5.6. Los neumáticos utilizados para los ensayos de emisiones deberán ajustarse a la definición del punto 2.4.5 del subanexo 6 del presente anexo.

▼ B

5.4. **Boca del depósito de gasolina**

- 5.4.1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el punto 5.4.2, la boca del depósito de gasolina o etanol deberá estar diseñada de manera que impida que el depósito pueda llenarse con una boquilla de surtidor cuyo diámetro exterior sea igual o superior a 23,6 mm.
- 5.4.2. El punto 5.4.1 no será aplicable a los vehículos que cumplan las dos condiciones siguientes:
- a) han sido diseñados y fabricados de manera que la gasolina con plomo no dañe ningún dispositivo diseñado para controlar las emisiones; y

▼ B

- b) llevan marcado de manera ostensible, legible e indeleble el símbolo correspondiente a la gasolina sin plomo, especificado en la norma ISO 2575:2010 «Vehículos de carretera. Símbolos de los mandos, indicadores y testigos», en un lugar directamente visible para la persona que proceda al llenado del depósito de gasolina. Se permite la utilización de marcados adicionales.

▼ M3

- 5.5. Disposiciones relativas a la seguridad del sistema electrónico
- Las disposiciones relativas a la seguridad del sistema electrónico serán las especificadas en el punto 2.3 del anexo I.

▼ B5.6. **Familia de interpolación****▼ M3**

- 5.6.1. *Familia de interpolación para vehículos ICE puros*
- 5.6.1.1. Los vehículos podrán formar parte de la misma familia de interpolación en cualquier de los siguientes casos, incluidas combinaciones de estos:
- a) pertenecen a distintas clases de vehículos conforme a lo descrito en el punto 2 del subanexo 1;
 - b) tienen diferentes niveles de reducción conforme a lo descrito en el punto 8 del subanexo 1;
 - c) tienen diferentes velocidades limitadas conforme a lo descrito en el punto 9 del subanexo 1.
- 5.6.1.2. Solo podrán formar parte de la misma familia de interpolación los vehículos que sean idénticos con respecto a las siguientes características del vehículo, el tren de potencia o la transmisión:
- a) Tipo de motor de combustión interna: tipo de combustible (o tipos, en el caso de vehículos flexifuel o bicombustible), proceso de combustión, cilindrada del motor, características a plena carga, tecnología del motor y sistema de carga, así como otros subsistemas o características del motor que tengan una influencia no desdeñable sobre la emisión másica de CO₂ en condiciones WLTP.
 - b) Estrategia de funcionamiento de todos los componentes del tren de potencia que influyen en la emisión másica de CO₂.
 - c) Tipo de transmisión (por ejemplo, manual, automática o CVT) y modelo de transmisión (por ejemplo, asignación de par, número de marchas, número de embragues, etc.).
 - d) Relaciones n/v (velocidad rotacional del motor dividida por la velocidad del vehículo). Se considerará que se cumple este requisito si, con todas las relaciones de transmisión afectadas, la diferencia con respecto a las relaciones n/v del tipo de transmisión más comúnmente instalado es, a lo sumo, del 8 %.
 - e) Número de ejes motores.
 - f) Familia de ATCT, por combustible de referencia en el caso de vehículos flexifuel y bicombustible.
 - g) Número de ruedas por eje.
- 5.6.1.3. Si se utiliza un parámetro alternativo, como un valor n_{\min_drive} más elevado, según se especifica en el punto 2, letra k), del subanexo 2, o un ASM, según se define en el punto 3.4 del subanexo 2, este parámetro deberá ser el mismo dentro de una familia de interpolación.

▼ B5.6.2. *Familia de interpolación para VEH-SCE y VEH-CCE*

Además de los requisitos del punto 5.6.1, solo podrán formar parte de la misma familia de interpolación los VEH-CCE y VEH-SCE que sean idénticos con respecto a las siguientes características:

▼ B

- a) Tipo y número de máquinas eléctricas (tipo de construcción [asíncrona/síncrona], etc.), tipo de refrigerante (aire, líquido) y cualquier otra característica que tenga una influencia no desdeñable en la emisión másica de CO₂ y el consumo de energía eléctrica en condiciones WLTP.
- b) Tipo de REESS de tracción (modelo, capacidad, tensión nominal, potencia nominal, tipo de refrigerante [aire, líquido]).

▼ M3

- c) Tipo de convertidor de energía eléctrica entre la máquina eléctrica y el REESS de tracción, entre el REESS de tracción y el suministro de electricidad de baja tensión y entre el enchufe de recarga y el REESS de tracción, y cualquier otra característica que tenga una influencia no desdeñable en la emisión másica de CO₂ y el consumo de energía eléctrica en condiciones WLTP.

▼ B

- d) La diferencia entre el número de ciclos en la condición de consumo de carga desde el comienzo del ensayo hasta el ciclo de transición, inclusive, no deberá ser superior a uno.

5.6.3. *Familia de interpolación para VEP*

Solo podrán formar parte de la misma familia de interpolación los VEP que sean idénticos con respecto a las siguientes características del tren de potencia o la transmisión eléctricos:

- a) Tipo y número de máquinas eléctricas (tipo de construcción [asíncrona/síncrona], etc.), tipo de refrigerante (aire, líquido) y cualquier otra característica que tenga una influencia no desdeñable en el consumo y la autonomía de energía eléctrica en condiciones WLTP.
- b) Tipo de REESS de tracción (modelo, capacidad, tensión nominal, potencia nominal, tipo de refrigerante [aire, líquido]).
- c) Tipo de transmisión (por ejemplo, manual, automática o CVT) y modelo de transmisión (por ejemplo, asignación de par, número de marchas, número de embragues, etc.).
- d) Número de ejes motores.

▼ M3

- e) Tipo de convertidor de energía eléctrica entre la máquina eléctrica y el REESS de tracción, entre el REESS de tracción y el suministro de electricidad de baja tensión y entre el enchufe de recarga y el REESS de tracción, y cualquier otra característica que tenga una influencia no desdeñable en el consumo y la autonomía de energía eléctrica en condiciones WLTP.

▼ B

- f) Estrategia de funcionamiento de todos los componentes del tren de potencia que influyen en el consumo de energía eléctrica.

▼ M3

- g) Relaciones n/v (velocidad rotacional del motor dividida por la velocidad del vehículo). Se considerará que se cumple este requisito si, con todas las relaciones de transmisión afectadas, la diferencia con respecto a las relaciones n/v del tipo y el modelo de transmisión más comúnmente instalados es, a lo sumo, del 8 %.

▼ B5.7. **Familia de resistencia al avance en carretera**

Solo podrán formar parte de la misma familia de resistencia al avance en carretera los vehículos que sean idénticos con respecto a las siguientes características:

- a) Tipo de transmisión (por ejemplo, manual, automática o CVT) y modelo de transmisión (por ejemplo, asignación de par, número de marchas, número de embragues, etc.). A petición del fabricante, y con la aprobación de la autoridad de homologación, podrá incluirse en la familia una transmisión con pérdidas de potencia menores.

▼B

- b) Relaciones n/v (velocidad rotacional del motor dividida por la velocidad del vehículo). Se considerará que se cumple este requisito si, con todas las relaciones de transmisión afectadas, la diferencia con respecto a las relaciones de transmisión del tipo de transmisión más comúnmente instalado es, a lo sumo, del 25 %.
- c) Número de ejes motores.

▼M3

- d) Número de ruedas por eje.

Si por lo menos una máquina eléctrica está conectada en la posición neutra de la caja de cambios y el vehículo no está equipado con un modo de desaceleración libre (punto 4.2.1.8.5 del subanexo 4) de manera que la máquina eléctrica no influya en la resistencia al avance en carretera, serán de aplicación los criterios del punto 5.6.2, letra a), y del punto 5.6.3, letra a).

Si, aparte de la masa del vehículo, la resistencia a la rodadura y la aerodinámica, existe una diferencia que tiene una influencia no desdeñable sobre la resistencia al avance en carretera, no se considerará que el vehículo en cuestión forme parte de la familia, a menos que así lo apruebe la autoridad de homologación.

5.8. Familia de matrices de resistencia al avance en carretera

La familia de matrices de resistencia al avance en carretera podrá aplicarse con respecto a los vehículos diseñados para una masa máxima en carga técnicamente admisible $\geq 3\ 000$ kg.

La familia de matrices de resistencia al avance en carretera podrá aplicarse también con respecto a vehículos presentados a homologación de tipo multifásica o a vehículos multifásicos presentados a homologación de vehículo individual.

En estos casos será de aplicación lo dispuesto en el punto 2 del anexo XII.

Solo podrán formar parte de la misma familia de matrices de resistencia al avance en carretera los vehículos que sean idénticos con respecto a las siguientes características:

- a) tipo de transmisión (por ejemplo, manual, automática o CVT);
- b) número de ejes motores;
- c) número de ruedas por eje.

5.9. Familia de sistemas de regeneración periódica (K_i)

Solo podrán formar parte de la misma familia de sistemas de regeneración periódica los vehículos que sean idénticos con respecto a las siguientes características:

- a) tipo de motor de combustión interna: tipo de combustible y proceso de combustión;
- b) sistema de regeneración periódica (es decir, catalizador y filtro de partículas depositadas);
 - i) configuración (tipo de cámara, tipo de metal precioso, tipo de sustrato y densidad celular),
 - ii) tipo y principio de funcionamiento,
 - iii) volumen ± 10 %,
 - iv) ubicación (temperatura ± 100 °C a la 2.^a velocidad de referencia más alta);

▼ M3

- c) la masa de ensayo de cada vehículo de la familia debe ser inferior o igual a la masa de ensayo del vehículo utilizado en el ensayo de demostración de K_i más 250 kg.

▼ B

6. REQUISITOS DE RENDIMIENTO

▼ M3

6.1. Valores límite

Los valores límite de emisiones serán los especificados en el cuadro 2 del anexo I del Reglamento (CE) n.º 715/2007.

▼ B

6.2. **Ensayos**

Los ensayos se efectuarán de conformidad con:

- a) Los WLTC indicados en el subanexo 1.
- b) La selección de marchas y la determinación del punto de cambio de marcha indicados en el subanexo 2.
- c) El combustible adecuado indicado en el anexo IX del presente Reglamento.
- d) La resistencia al avance en carretera y los ajustes del dinamómetro indicados en el subanexo 4.
- e) El equipo de ensayo indicado en el subanexo 5.
- f) Los procedimientos de ensayo indicados en los subanexos 6 y 8.
- g) Los métodos de cálculo indicados en los subanexos 7 y 8.

▼ B*Subanexo 1***Ciclos de ensayo de vehículos ligeros mundiales (WLTC, worldwide light-duty test cycles)****▼ M3**

1. Requisitos generales

El ciclo que debe completarse depende de la relación entre la potencia asignada del vehículo de ensayo y su masa en orden de marcha menos 75 kg, en W/kg, así como de su velocidad máxima, v_{\max} .

Al ciclo resultante de los requisitos indicados en el presente subanexo se hará referencia en otras partes del presente anexo como «ciclo aplicable».
2. Clasificación de los vehículos
 - 2.1. Los vehículos de la clase 1 tienen una relación entre potencia y masa en orden de marcha menos 75 kg $P_{\text{mr}} \leq 22$ W/kg.
 - 2.2. Los vehículos de la clase 2 tienen una relación entre potencia y masa en orden de marcha menos 75 kg > 22 , pero ≤ 34 W/kg.
 - 2.3. Los vehículos de la clase 3 tienen una relación entre potencia y masa en orden de marcha menos 75 kg > 34 W/kg.
 - 2.3.1. Los vehículos de la clase 3 se dividen en dos subclases según su velocidad máxima, v_{\max} .
 - 2.3.1.1. Vehículos de la clase 3a con $v_{\max} < 120$ km/h.
 - 2.3.1.2. Vehículos de la clase 3b con $v_{\max} \geq 120$ km/h.
 - 2.3.2. Todos los vehículos ensayados conforme al subanexo 8 se considerarán vehículos de la clase 3.
3. Ciclos de ensayo
 - 3.1. Ciclo de clase 1
 - 3.1.1. Un ciclo de clase 1 completo consistirá en una fase de velocidad baja (Low_1), una fase de velocidad media ($Medium_1$) y otra fase de velocidad baja (Low_1).
 - 3.1.2. La fase Low_1 se describe en la figura A1/1 y en el cuadro A1/1.
 - 3.1.3. La fase $Medium_1$ se describe en la figura A1/2 y en el cuadro A1/2.
 - 3.2. Ciclo de clase 2
 - 3.2.1. Un ciclo de clase 2 completo consistirá en una fase de velocidad baja (Low_2), una fase de velocidad media ($Medium_2$), una fase de velocidad alta ($High_2$) y una fase de velocidad extraalta ($Extra\ High_2$).
 - 3.2.2. La fase Low_2 se describe en la figura A1/3 y en el cuadro A1/3.
 - 3.2.3. La fase $Medium_2$ se describe en la figura A1/4 y en el cuadro A1/4.
 - 3.2.4. La fase $High_2$ se describe en la figura A1/5 y en el cuadro A1/5.
 - 3.2.5. La fase $Extra\ High_2$ se describe en la figura A1/6 y en el cuadro A1/6.
 - 3.3. Ciclo de clase 3

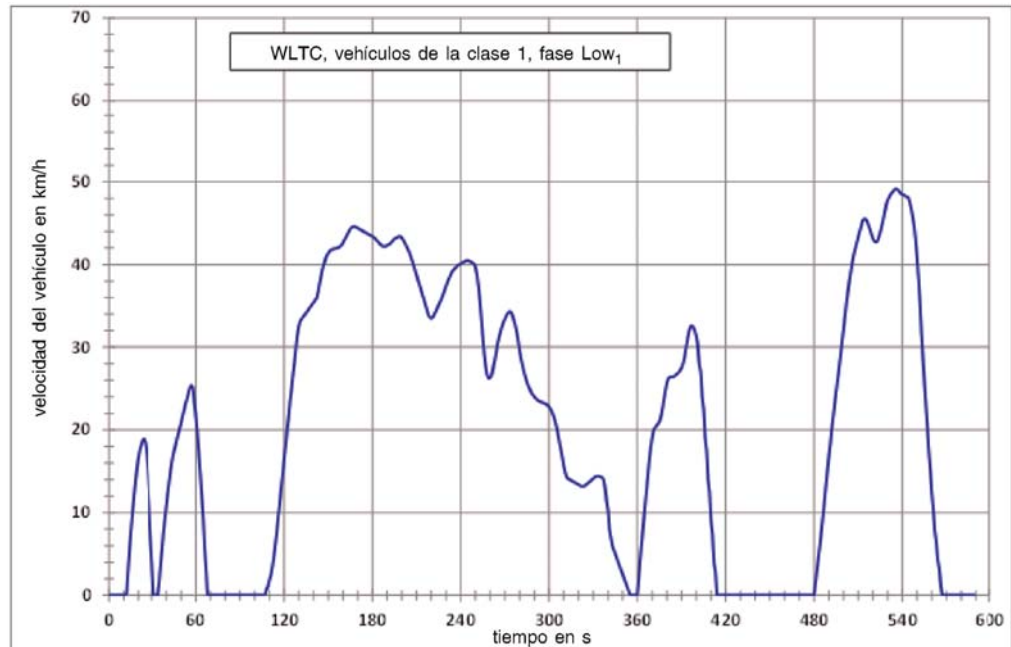
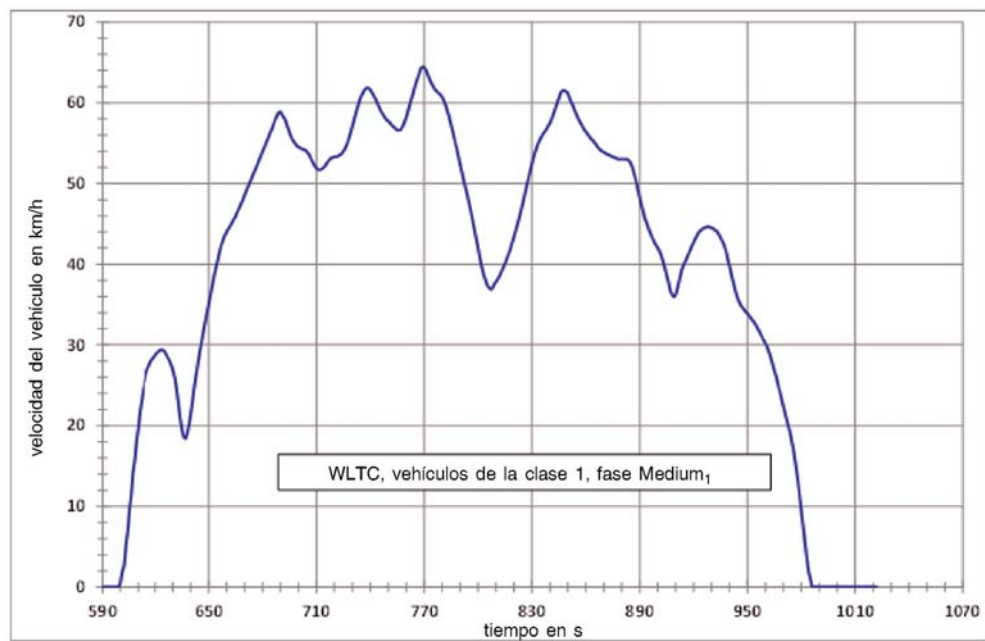
Los ciclos de clase 3 se subdividen en dos subclases para reflejar la subdivisión de los vehículos de la clase 3.

▼ M3

- 3.3.1. Ciclo de clase 3a
 - 3.3.1.1. Un ciclo completo consistirá en una fase de velocidad baja (Low_3), una fase de velocidad media ($Medium_{3a}$), una fase de velocidad alta ($High_{3a}$) y una fase de velocidad extraalta ($Extra\ High_3$).
 - 3.3.1.2. La fase Low_3 se describe en la figura A1/7 y en el cuadro A1/7.
 - 3.3.1.3. La fase $Medium_3$ se describe en la figura A1/8 y en el cuadro A1/8.
 - 3.3.1.4. La fase $High_{3a}$ se describe en la figura A1/10 y en el cuadro A1/10.
 - 3.3.1.5. La fase $Extra\ High_3$ se describe en la figura A1/12 y en el cuadro A1/12.
- 3.3.2. Ciclo de clase 3b
 - 3.3.2.1. Un ciclo completo consistirá en una fase de velocidad baja (Low_3), una fase de velocidad media ($Medium_{3b}$), una fase de velocidad alta ($High_{3b}$) y una fase de velocidad extraalta ($Extra\ High_3$).
 - 3.3.2.2. La fase Low_3 se describe en la figura A1/7 y en el cuadro A1/7.
 - 3.3.2.3. La fase $Medium_{3b}$ se describe en la figura A1/9 y en el cuadro A1/9.
 - 3.3.2.4. La fase $High_{3b}$ se describe en la figura A1/11 y en el cuadro A1/11.
 - 3.3.2.5. La fase $Extra\ High_3$ se describe en la figura A1/12 y en el cuadro A1/12.
- 3.4. Duración de todas las fases
 - 3.4.1. Todas las fases de velocidad baja duran 589 segundos.
 - 3.4.2. Todas las fases de velocidad media duran 433 segundos.
 - 3.4.3. Todas las fases de velocidad alta duran 455 segundos.
 - 3.4.4. Todas las fases de velocidad extraalta duran 323 segundos.
- 3.5. Ciclos urbanos $WLTC_{city}$

Los VEH-CCE y los VEP se ensayarán con los ciclos $WLTC$ y $WLTC_{city}$ de clase 3a y clase 3b apropiados (véase el subanexo 8).

El ciclo $WLTC_{city}$ se compone únicamente de las fases de velocidad baja y media.

▼ B4. ► M3 Ciclo WLTC de clase 1 ◀*Figura A1/1*▼ M3WLTC, ciclo de clase 1, fase Low₁▼ B*Figura A1/2*▼ M3WLTC, ciclo de clase 1, fase Medium₁▼ B

▼B

Cuadro A1/1

▼M3WLTC, ciclo de clase 1, fase Low₁▼B

Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h
0	0,0	35	1,5	70	0,0	105	0,0
1	0,0	36	3,8	71	0,0	106	0,0
2	0,0	37	5,6	72	0,0	107	0,0
3	0,0	38	7,5	73	0,0	108	0,7
4	0,0	39	9,2	74	0,0	109	1,1
5	0,0	40	10,8	75	0,0	110	1,9
6	0,0	41	12,4	76	0,0	111	2,5
7	0,0	42	13,8	77	0,0	112	3,5
8	0,0	43	15,2	78	0,0	113	4,7
9	0,0	44	16,3	79	0,0	114	6,1
10	0,0	45	17,3	80	0,0	115	7,5
11	0,0	46	18,0	81	0,0	116	9,4
12	0,2	47	18,8	82	0,0	117	11,0
13	3,1	48	19,5	83	0,0	118	12,9
14	5,7	49	20,2	84	0,0	119	14,5
15	8,0	50	20,9	85	0,0	120	16,4
16	10,1	51	21,7	86	0,0	121	18,0
17	12,0	52	22,4	87	0,0	122	20,0
18	13,8	53	23,1	88	0,0	123	21,5
19	15,4	54	23,7	89	0,0	124	23,5
20	16,7	55	24,4	90	0,0	125	25,0
21	17,7	56	25,1	91	0,0	126	26,8
22	18,3	57	25,4	92	0,0	127	28,2
23	18,8	58	25,2	93	0,0	128	30,0
24	18,9	59	23,4	94	0,0	129	31,4
25	18,4	60	21,8	95	0,0	130	32,5
26	16,9	61	19,7	96	0,0	131	33,2
27	14,3	62	17,3	97	0,0	132	33,4
28	10,8	63	14,7	98	0,0	133	33,7
29	7,1	64	12,0	99	0,0	134	33,9
30	4,0	65	9,4	100	0,0	135	34,2
31	0,0	66	5,6	101	0,0	136	34,4
32	0,0	67	3,1	102	0,0	137	34,7
33	0,0	68	0,0	103	0,0	138	34,9
34	0,0	69	0,0	104	0,0	139	35,2

▼B

Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h
140	35,4	175	43,9	210	38,7	245	40,5
141	35,7	176	43,8	211	38,1	246	40,4
142	35,9	177	43,7	212	37,5	247	40,3
143	36,6	178	43,6	213	36,9	248	40,2
144	37,5	179	43,5	214	36,3	249	40,1
145	38,4	180	43,4	215	35,7	250	39,7
146	39,3	181	43,3	216	35,1	251	38,8
147	40,0	182	43,1	217	34,5	252	37,4
148	40,6	183	42,9	218	33,9	253	35,6
149	41,1	184	42,7	219	33,6	254	33,4
150	41,4	185	42,5	220	33,5	255	31,2
151	41,6	186	42,3	221	33,6	256	29,1
152	41,8	187	42,2	222	33,9	257	27,6
153	41,8	188	42,2	223	34,3	258	26,6
154	41,9	189	42,2	224	34,7	259	26,2
155	41,9	190	42,3	225	35,1	260	26,3
156	42,0	191	42,4	226	35,5	261	26,7
157	42,0	192	42,5	227	35,9	262	27,5
158	42,2	193	42,7	228	36,4	263	28,4
159	42,3	194	42,9	229	36,9	264	29,4
160	42,6	195	43,1	230	37,4	265	30,4
161	43,0	196	43,2	231	37,9	266	31,2
162	43,3	197	43,3	232	38,3	267	31,9
163	43,7	198	43,4	233	38,7	268	32,5
164	44,0	199	43,4	234	39,1	269	33,0
165	44,3	200	43,2	235	39,3	270	33,4
166	44,5	201	42,9	236	39,5	271	33,8
167	44,6	202	42,6	237	39,7	272	34,1
168	44,6	203	42,2	238	39,9	273	34,3
169	44,5	204	41,9	239	40,0	274	34,3
170	44,4	205	41,5	240	40,1	275	33,9
171	44,3	206	41,0	241	40,2	276	33,3
172	44,2	207	40,5	242	40,3	277	32,6
173	44,1	208	39,9	243	40,4	278	31,8
174	44,0	209	39,3	244	40,5	279	30,7

▼B

Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h
280	29,6	315	13,9	350	2,5	385	26,5
281	28,6	316	13,8	351	2,0	386	26,6
282	27,8	317	13,7	352	1,5	387	26,8
283	27,0	318	13,6	353	1,0	388	26,9
284	26,4	319	13,5	354	0,5	389	27,2
285	25,8	320	13,4	355	0,0	390	27,5
286	25,3	321	13,3	356	0,0	391	28,0
287	24,9	322	13,2	357	0,0	392	28,8
288	24,5	323	13,2	358	0,0	393	29,9
289	24,2	324	13,2	359	0,0	394	31,0
290	24,0	325	13,4	360	0,0	395	31,9
291	23,8	326	13,5	361	2,2	396	32,5
292	23,6	327	13,7	362	4,5	397	32,6
293	23,5	328	13,8	363	6,6	398	32,4
294	23,4	329	14,0	364	8,6	399	32,0
295	23,3	330	14,1	365	10,6	400	31,3
296	23,3	331	14,3	366	12,5	401	30,3
297	23,2	332	14,4	367	14,4	402	28,0
298	23,1	333	14,4	368	16,3	403	27,0
299	23,0	334	14,4	369	17,9	404	24,0
300	22,8	335	14,3	370	19,1	405	22,5
301	22,5	336	14,3	371	19,9	406	19,0
302	22,1	337	14,0	372	20,3	407	17,5
303	21,7	338	13,0	373	20,5	408	14,0
304	21,1	339	11,4	374	20,7	409	12,5
305	20,4	340	10,2	375	21,0	410	9,0
306	19,5	341	8,0	376	21,6	411	7,5
307	18,5	342	7,0	377	22,6	412	4,0
308	17,6	343	6,0	378	23,7	413	2,9
309	16,6	344	5,5	379	24,8	414	0,0
310	15,7	345	5,0	380	25,7	415	0,0
311	14,9	346	4,5	381	26,2	416	0,0
312	14,3	347	4,0	382	26,4	417	0,0
313	14,1	348	3,5	383	26,4	418	0,0
314	14,0	349	3,0	384	26,4	419	0,0

▼B

Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h
420	0,0	455	0,0	490	16,8	525	43,9
421	0,0	456	0,0	491	18,4	526	44,6
422	0,0	457	0,0	492	20,1	527	45,4
423	0,0	458	0,0	493	21,6	528	46,3
424	0,0	459	0,0	494	23,1	529	47,2
425	0,0	460	0,0	495	24,6	530	47,8
426	0,0	461	0,0	496	26,0	531	48,2
427	0,0	462	0,0	497	27,5	532	48,5
428	0,0	463	0,0	498	29,0	533	48,7
429	0,0	464	0,0	499	30,6	534	48,9
430	0,0	465	0,0	500	32,1	535	49,1
431	0,0	466	0,0	501	33,7	536	49,1
432	0,0	467	0,0	502	35,3	537	49,0
433	0,0	468	0,0	503	36,8	538	48,8
434	0,0	469	0,0	504	38,1	539	48,6
435	0,0	470	0,0	505	39,3	540	48,5
436	0,0	471	0,0	506	40,4	541	48,4
437	0,0	472	0,0	507	41,2	542	48,3
438	0,0	473	0,0	508	41,9	543	48,2
439	0,0	474	0,0	509	42,6	544	48,1
440	0,0	475	0,0	510	43,3	545	47,5
441	0,0	476	0,0	511	44,0	546	46,7
442	0,0	477	0,0	512	44,6	547	45,7
443	0,0	478	0,0	513	45,3	548	44,6
444	0,0	479	0,0	514	45,5	549	42,9
445	0,0	480	0,0	515	45,5	550	40,8
446	0,0	481	1,6	516	45,2	551	38,2
447	0,0	482	3,1	517	44,7	552	35,3
448	0,0	483	4,6	518	44,2	553	31,8
449	0,0	484	6,1	519	43,6	554	28,7
450	0,0	485	7,8	520	43,1	555	25,8
451	0,0	486	9,5	521	42,8	556	22,9
452	0,0	487	11,3	522	42,7	557	20,2
453	0,0	488	13,2	523	42,8	558	17,3
454	0,0	489	15,0	524	43,3	559	15,0

▼B

Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h
560	12,3	567	0,0	574	0,0	582	0,0
561	10,3	568	0,0	575	0,0	583	0,0
562	7,8	569	0,0	576	0,0	584	0,0
563	6,5	570	0,0	577	0,0	585	0,0
564	4,4	571	0,0	578	0,0	586	0,0
565	3,2	572	0,0	579	0,0	587	0,0
566	1,2	573	0,0	580	0,0	588	0,0
				581	0,0	589	0,0

Cuadro A1/2

▼M3**WLTC, ciclo de clase 1, fase Medium₁****▼B**

Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h
590	0,0	614	25,8	638	19,0	662	44,8
591	0,0	615	26,7	639	20,1	663	45,2
592	0,0	616	27,2	640	21,5	664	45,6
593	0,0	617	27,7	641	23,1	665	46,0
594	0,0	618	28,1	642	24,9	666	46,5
595	0,0	619	28,4	643	26,4	667	47,0
596	0,0	620	28,7	644	27,9	668	47,5
597	0,0	621	29,0	645	29,2	669	48,0
598	0,0	622	29,2	646	30,4	670	48,6
599	0,0	623	29,4	647	31,6	671	49,1
600	0,6	624	29,4	648	32,8	672	49,7
601	1,9	625	29,3	649	34,0	673	50,2
602	2,7	626	28,9	650	35,1	674	50,8
603	5,2	627	28,5	651	36,3	675	51,3
604	7,0	628	28,1	652	37,4	676	51,8
605	9,6	629	27,6	653	38,6	677	52,3
606	11,4	630	26,9	654	39,6	678	52,9
607	14,1	631	26,0	655	40,6	679	53,4
608	15,8	632	24,6	656	41,6	680	54,0
609	18,2	633	22,8	657	42,4	681	54,5
610	19,7	634	21,0	658	43,0	682	55,1
611	21,8	635	19,5	659	43,6	683	55,6
612	23,2	636	18,6	660	44,0	684	56,2
613	24,7	637	18,4	661	44,4	685	56,7
						686	57,3

▼B

Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h
687	57,9	723	53,5	760	58,2	797	45,4
688	58,4	724	53,7	761	59,0	798	44,3
689	58,8	725	54,0	762	59,8	799	43,1
690	58,9	726	54,4	763	60,6	800	42,0
691	58,4	727	54,9	764	61,4	801	40,8
692	58,1	728	55,6	765	62,2	802	39,7
693	57,6	729	56,3	766	62,9	803	38,8
694	56,9	730	57,1	767	63,5	804	38,1
695	56,3	731	57,9	768	64,2	805	37,4
696	55,7	732	58,8	769	64,4	806	37,1
697	55,3	733	59,6	770	64,4	807	36,9
698	55,0	734	60,3	771	64,0	808	37,0
699	54,7	735	60,9	772	63,5	809	37,5
700	54,5	736	61,3	773	62,9	810	37,8
701	54,4	737	61,7	774	62,4	811	38,2
702	54,3	738	61,8	775	62,0	812	38,6
703	54,2	739	61,8	776	61,6	813	39,1
704	54,1	740	61,6	777	61,4	814	39,6
705	53,8	741	61,2	778	61,2	815	40,1
706	53,5	742	60,8	779	61,0	816	40,7
707	53,0	743	60,4	780	60,7	817	41,3
708	52,6	744	59,9	781	60,2	818	41,9
709	52,2	745	59,4	782	59,6	819	42,7
710	51,9	746	58,9	783	58,9	820	43,4
711	51,7	747	58,6	784	58,1	821	44,2
712	51,7	748	58,2	785	57,2	822	45,0
713	51,8	749	57,9	786	56,3	823	45,9
714	52,0	750	57,7	787	55,3	824	46,8
715	52,3	751	57,5	788	54,4	825	47,7
716	52,6	752	57,2	789	53,4	826	48,7
717	52,6	753	57,0	790	52,4	827	49,7
718	52,9	754	56,8	791	51,4	828	50,6
719	53,1	755	56,6	792	50,4	829	51,6
720	53,2	756	56,6	793	49,4	830	52,5
721	53,3	757	56,7	794	48,5	831	53,3
722	53,3	758	57,1	795	47,5	832	54,1
723	53,4	759	57,6	796	46,5	833	54,7

▼B

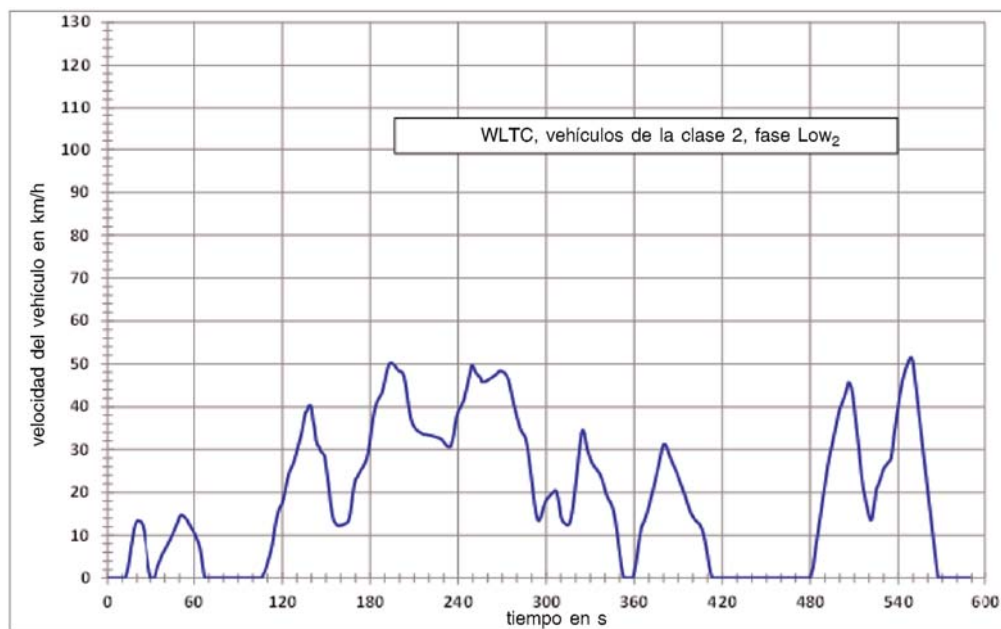
Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h
834	55,3	871	53,7	908	36,2	945	35,5
835	55,7	872	53,6	909	36,0	946	35,0
836	56,1	873	53,5	910	36,2	947	34,7
837	56,4	874	53,4	911	37,0	948	34,4
838	56,7	875	53,3	912	38,0	949	34,1
839	57,1	876	53,2	913	39,0	950	33,9
840	57,5	877	53,1	914	39,7	951	33,6
841	58,0	878	53,0	915	40,2	952	33,3
842	58,7	879	53,0	916	40,7	953	33,0
843	59,3	880	53,0	917	41,2	954	32,7
844	60,0	881	53,0	918	41,7	955	32,3
845	60,6	882	53,0	919	42,2	956	31,9
846	61,3	883	53,0	920	42,7	957	31,5
847	61,5	884	52,8	921	43,2	958	31,0
848	61,5	885	52,5	922	43,6	959	30,6
849	61,4	886	51,9	923	44,0	960	30,2
850	61,2	887	51,1	924	44,2	961	29,7
851	60,5	888	50,2	925	44,4	962	29,1
852	60,0	889	49,2	926	44,5	963	28,4
853	59,5	890	48,2	927	44,6	964	27,6
854	58,9	891	47,3	928	44,7	965	26,8
855	58,4	892	46,4	929	44,6	966	26,0
856	57,9	893	45,6	930	44,5	967	25,1
857	57,5	894	45,0	931	44,4	968	24,2
858	57,1	895	44,3	932	44,2	969	23,3
859	56,7	896	43,8	933	44,1	970	22,4
860	56,4	897	43,3	934	43,7	971	21,5
861	56,1	898	42,8	935	43,3	972	20,6
862	55,8	899	42,4	936	42,8	973	19,7
863	55,5	900	42,0	937	42,3	974	18,8
864	55,3	901	41,6	938	41,6	975	17,7
865	55,0	902	41,1	939	40,7	976	16,4
866	54,7	903	40,3	940	39,8	977	14,9
867	54,4	904	39,5	941	38,8	978	13,2
868	54,2	905	38,6	942	37,8	979	11,3
869	54,0	906	37,7	943	36,9	980	9,4
870	53,9	907	36,7	944	36,1	981	7,5

▼ B

Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h
982	5,6	993	0,0	1003	0,0	1013	0,0
983	3,7	994	0,0	1004	0,0	1014	0,0
984	1,9	995	0,0	1005	0,0	1015	0,0
985	1,0	996	0,0	1006	0,0	1016	0,0
986	0,0	997	0,0	1007	0,0	1017	0,0
987	0,0	998	0,0	1008	0,0	1018	0,0
988	0,0	999	0,0	1009	0,0	1019	0,0
989	0,0	1000	0,0	1010	0,0	1020	0,0
990	0,0	1001	0,0	1011	0,0	1021	0,0
991	0,0	1002	0,0	1012	0,0	1022	0,0

5. ► M3 Ciclo WLTC de clase 2 ◀

Figura A1/3

▼ M3WLTC, ciclo de clase 2, fase Low₂▼ B

▼ B

Figura A1/4

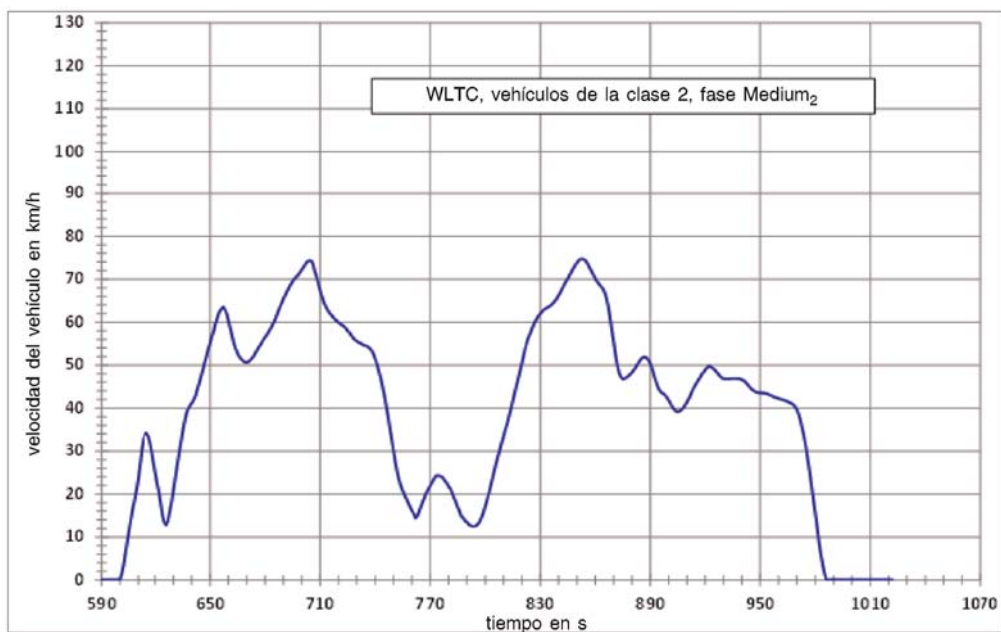
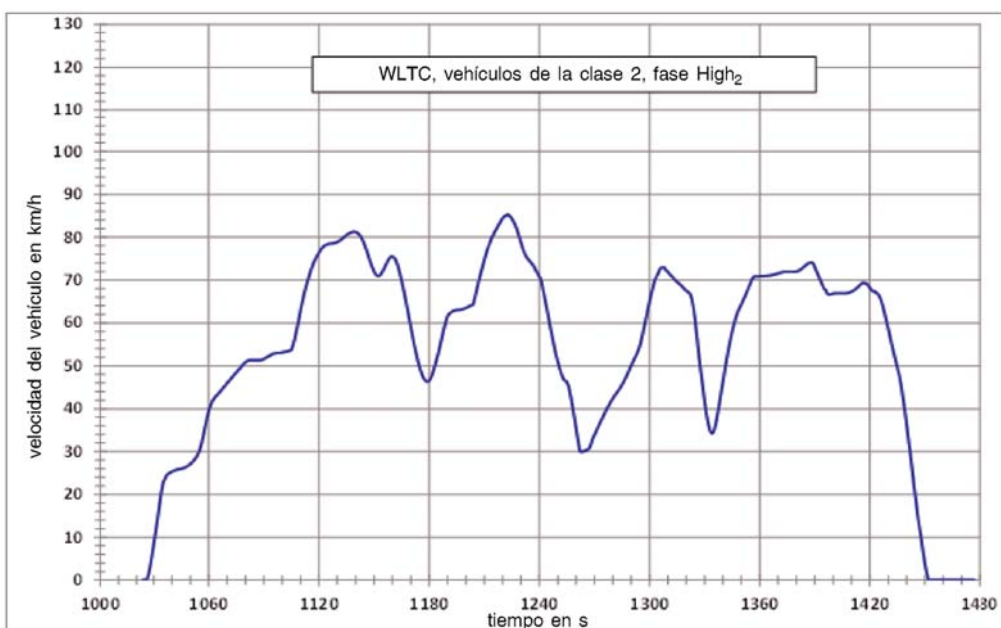
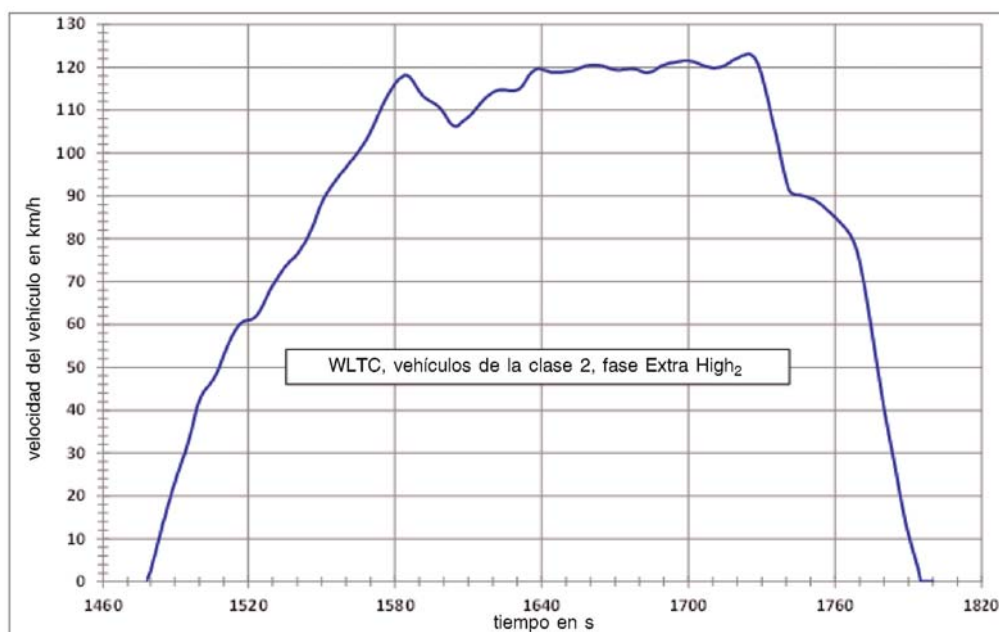
▼ M3WLTC, ciclo de clase 2, fase Medium₂▼ B

Figura A1/5

▼ M3WLTC, ciclo de clase 2, fase High₂▼ B

▼ B

Figura A1/6

▼ M3WLTC, ciclo de clase 2, fase Extra High₂▼ B

Cuadro A1/3

▼ M3WLTC, ciclo de clase 2, fase Low₂▼ B

Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h
0	0,0	19	12,7	38	5,3	57	12,4
1	0,0	20	13,3	39	6,0	58	11,8
2	0,0	21	13,4	40	6,6	59	11,2
3	0,0	22	13,3	41	7,3	60	10,6
4	0,0	23	13,1	42	7,9	61	9,9
5	0,0	24	12,5	43	8,6	62	9,0
6	0,0	25	11,1	44	9,3	63	8,2
7	0,0	26	8,9	45	10	64	7,0
8	0,0	27	6,2	46	10,8	65	4,8
9	0,0	28	3,8	47	11,6	66	2,3
10	0,0	29	1,8	48	12,4	67	0,0
11	0,0	30	0,0	49	13,2	68	0,0
12	0,0	31	0,0	50	14,2	69	0,0
13	1,2	32	0,0	51	14,8	70	0,0
14	2,6	33	0,0	52	14,7	71	0,0
15	4,9	34	1,5	53	14,4	72	0,0
16	7,3	35	2,8	54	14,1	73	0,0
17	9,4	36	3,6	55	13,6	74	0,0
18	11,4	37	4,5	56	13,0	75	0,0

▼B

Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h
76	0,0	113	7,4	150	26,0	187	42,5
77	0,0	114	9,2	151	23,4	188	43,2
78	0,0	115	11,7	152	20,7	189	44,4
79	0,0	116	13,5	153	17,4	190	45,9
80	0,0	117	15,0	154	15,2	191	47,6
81	0,0	118	16,2	155	13,5	192	49,0
82	0,0	119	16,8	156	13,0	193	50,0
83	0,0	120	17,5	157	12,4	194	50,2
84	0,0	121	18,8	158	12,3	195	50,1
85	0,0	122	20,3	159	12,2	196	49,8
86	0,0	123	22,0	160	12,3	197	49,4
87	0,0	124	23,6	161	12,4	198	48,9
88	0,0	125	24,8	162	12,5	199	48,5
89	0,0	126	25,6	163	12,7	200	48,3
90	0,0	127	26,3	164	12,8	201	48,2
91	0,0	128	27,2	165	13,2	202	47,9
92	0,0	129	28,3	166	14,3	203	47,1
93	0,0	130	29,6	167	16,5	204	45,5
94	0,0	131	30,9	168	19,4	205	43,2
95	0,0	132	32,2	169	21,7	206	40,6
96	0,0	133	33,4	170	23,1	207	38,5
97	0,0	134	35,1	171	23,5	208	36,9
98	0,0	135	37,2	172	24,2	209	35,9
99	0,0	136	38,7	173	24,8	210	35,3
100	0,0	137	39,0	174	25,4	211	34,8
101	0,0	138	40,1	175	25,8	212	34,5
102	0,0	139	40,4	176	26,5	213	34,2
103	0,0	140	39,7	177	27,2	214	34,0
104	0,0	141	36,8	178	28,3	215	33,8
105	0,0	142	35,1	179	29,9	216	33,6
106	0,0	143	32,2	180	32,4	217	33,5
107	0,8	144	31,1	181	35,1	218	33,5
108	1,4	145	30,8	182	37,5	219	33,4
109	2,3	146	29,7	183	39,2	220	33,3
110	3,5	147	29,4	184	40,5	221	33,3
111	4,7	148	29,0	185	41,4	222	33,2
112	5,9	149	28,5	186	42,0	223	33,1

▼B

Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h
224	33,0	261	46,4	298	16,3	335	25,0
225	32,9	262	46,6	299	17,4	336	24,6
226	32,8	263	46,8	300	18,2	337	23,9
227	32,7	264	47,0	301	18,6	338	23,0
228	32,5	265	47,3	302	19,0	339	21,8
229	32,3	266	47,5	303	19,4	340	20,7
230	31,8	267	47,9	304	19,8	341	19,6
231	31,4	268	48,3	305	20,1	342	18,7
232	30,9	269	48,3	306	20,5	343	18,1
233	30,6	270	48,2	307	20,2	344	17,5
234	30,6	271	48,0	308	18,6	345	16,7
235	30,7	272	47,7	309	16,5	346	15,4
236	32,0	273	47,2	310	14,4	347	13,6
237	33,5	274	46,5	311	13,4	348	11,2
238	35,8	275	45,2	312	12,9	349	8,6
239	37,6	276	43,7	313	12,7	350	6,0
240	38,8	277	42,0	314	12,4	351	3,1
241	39,6	278	40,4	315	12,4	352	1,2
242	40,1	279	39,0	316	12,8	353	0,0
243	40,9	280	37,7	317	14,1	354	0,0
244	41,8	281	36,4	318	16,2	355	0,0
245	43,3	282	35,2	319	18,8	356	0,0
246	44,7	283	34,3	320	21,9	357	0,0
247	46,4	284	33,8	321	25,0	358	0,0
248	47,9	285	33,3	322	28,4	359	0,0
249	49,6	286	32,5	323	31,3	360	1,4
250	49,6	287	30,9	324	34,0	361	3,2
251	48,8	288	28,6	325	34,6	362	5,6
252	48,0	289	25,9	326	33,9	363	8,1
253	47,5	290	23,1	327	31,9	364	10,3
254	47,1	291	20,1	328	30,0	365	12,1
255	46,9	292	17,3	329	29,0	366	12,6
256	45,8	293	15,1	330	27,9	367	13,6
257	45,8	294	13,7	331	27,1	368	14,5
258	45,8	295	13,4	332	26,4	369	15,6
259	45,9	296	13,9	333	25,9	370	16,8
260	46,2	297	15,0	334	25,5	371	18,2

▼B

Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h
372	19,6	409	7,2	446	0,0	483	5,2
373	20,9	410	5,2	447	0,0	484	7,9
374	22,3	411	2,9	448	0,0	485	10,3
375	23,8	412	1,2	449	0,0	486	12,7
376	25,4	413	0,0	450	0,0	487	15,0
377	27,0	414	0,0	451	0,0	488	17,4
378	28,6	415	0,0	452	0,0	489	19,7
379	30,2	416	0,0	453	0,0	490	21,9
380	31,2	417	0,0	454	0,0	491	24,1
381	31,2	418	0,0	455	0,0	492	26,2
382	30,7	419	0,0	456	0,0	493	28,1
383	29,5	420	0,0	457	0,0	494	29,7
384	28,6	421	0,0	458	0,0	495	31,3
385	27,7	422	0,0	459	0,0	496	33,0
386	26,9	423	0,0	460	0,0	497	34,7
387	26,1	424	0,0	461	0,0	498	36,3
388	25,4	425	0,0	462	0,0	499	38,1
389	24,6	426	0,0	463	0,0	500	39,4
390	23,6	427	0,0	464	0,0	501	40,4
391	22,6	428	0,0	465	0,0	502	41,2
392	21,7	429	0,0	466	0,0	503	42,1
393	20,7	430	0,0	467	0,0	504	43,2
394	19,8	431	0,0	468	0,0	505	44,3
395	18,8	432	0,0	469	0,0	506	45,7
396	17,7	433	0,0	470	0,0	507	45,4
397	16,6	434	0,0	471	0,0	508	44,5
398	15,6	435	0,0	472	0,0	509	42,5
399	14,8	436	0,0	473	0,0	510	39,5
400	14,3	437	0,0	474	0,0	511	36,5
401	13,8	438	0,0	475	0,0	512	33,5
402	13,4	439	0,0	476	0,0	513	30,4
403	13,1	440	0,0	477	0,0	514	27,0
404	12,8	441	0,0	478	0,0	515	23,6
405	12,3	442	0,0	479	0,0	516	21,0
406	11,6	443	0,0	480	0,0	517	19,5
407	10,5	444	0,0	481	1,4	518	17,6
408	9,0	445	0,0	482	2,5	519	16,1

▼B

Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h
520	14,5	538	35,4	556	32,5	573	0,0
521	13,5	539	38,0	557	29,5	574	0,0
522	13,7	540	40,1	558	26,5	575	0,0
523	16,0	541	42,7	559	23,5	576	0,0
524	18,1	542	44,5	560	20,4	577	0,0
525	20,8	543	46,3	561	17,5	578	0,0
526	21,5	544	47,6	562	14,5	579	0,0
527	22,5	545	48,8	563	11,5	580	0,0
528	23,4	546	49,7	564	8,5	581	0,0
529	24,5	547	50,6	565	5,6	582	0,0
530	25,6	548	51,4	566	2,6	583	0,0
531	26,0	549	51,4	567	0,0	584	0,0
532	26,5	550	50,2	568	0,0	585	0,0
533	26,9	551	47,1	569	0,0	586	0,0
534	27,3	552	44,5	570	0,0	587	0,0
535	27,9	553	41,5	571	0,0	588	0,0
536	30,3	554	38,5	572	0,0	589	0,0
537	33,2	555	35,5				

Cuadro A1/4

▼M3WLTC, ciclo de clase 2, fase Medium₂▼B

Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h
590	0,0	605	11,8	620	25,1	635	34,5
591	0,0	606	14,2	621	22,8	636	36,8
592	0,0	607	16,6	622	20,5	637	38,6
593	0,0	608	18,5	623	17,9	638	39,8
594	0,0	609	20,8	624	15,1	639	40,6
595	0,0	610	23,4	625	13,4	640	41,1
596	0,0	611	26,9	626	12,8	641	41,9
597	0,0	612	30,3	627	13,7	642	42,8
598	0,0	613	32,8	628	16,0	643	44,3
599	0,0	614	34,1	629	18,1	644	45,7
600	0,0	615	34,2	630	20,8	645	47,4
601	1,6	616	33,6	631	23,7	646	48,9
602	3,6	617	32,1	632	26,5	647	50,6
603	6,3	618	30,0	633	29,3	648	52,0
604	9,0	619	27,5	634	32,0	649	53,7

▼B

Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h
650	55,0	687	62,4	724	58,6	761	15,5
651	56,8	688	63,4	725	58,0	762	14,4
652	58,0	689	64,4	726	57,5	763	14,9
653	59,8	690	65,4	727	56,9	764	15,9
654	61,1	691	66,3	728	56,3	765	17,1
655	62,4	692	67,2	729	55,9	766	18,3
656	63,0	693	68,0	730	55,6	767	19,4
657	63,5	694	68,8	731	55,3	768	20,4
658	63,0	695	69,5	732	55,1	769	21,2
659	62,0	696	70,1	733	54,8	770	21,9
660	60,4	697	70,6	734	54,6	771	22,7
661	58,6	698	71,0	735	54,5	772	23,4
662	56,7	699	71,6	736	54,3	773	24,2
663	55,0	700	72,2	737	53,9	774	24,3
664	53,7	701	72,8	738	53,4	775	24,2
665	52,7	702	73,5	739	52,6	776	24,1
666	51,9	703	74,1	740	51,5	777	23,8
667	51,4	704	74,3	741	50,2	778	23,0
668	51,0	705	74,3	742	48,7	779	22,6
669	50,7	706	73,7	743	47,0	780	21,7
670	50,6	707	71,9	744	45,1	781	21,3
671	50,8	708	70,5	745	43,0	782	20,3
672	51,2	709	68,9	746	40,6	783	19,1
673	51,7	710	67,4	747	38,1	784	18,1
674	52,3	711	66,0	748	35,4	785	16,9
675	53,1	712	64,7	749	32,7	786	16,0
676	53,8	713	63,7	750	30,0	787	14,8
677	54,5	714	62,9	751	27,5	788	14,5
678	55,1	715	62,2	752	25,3	789	13,7
679	55,9	716	61,7	753	23,4	790	13,5
680	56,5	717	61,2	754	22,0	791	12,9
681	57,1	718	60,7	755	20,8	792	12,7
682	57,8	719	60,3	756	19,8	793	12,5
683	58,5	720	59,9	757	18,9	794	12,5
684	59,3	721	59,6	758	18,0	795	12,6
685	60,2	722	59,3	759	17,0	796	13,0
686	61,3	723	59,0	760	16,1	797	13,6

▼B

Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h
798	14,6	835	63,7	872	50,0	909	40,7
799	15,7	836	64,0	873	48,3	910	41,4
800	17,1	837	64,4	874	47,3	911	42,2
801	18,7	838	64,9	875	46,8	912	43,1
802	20,2	839	65,5	876	46,9	913	44,1
803	21,9	840	66,2	877	47,1	914	44,9
804	23,6	841	67,0	878	47,5	915	45,6
805	25,4	842	67,8	879	47,8	916	46,4
806	27,1	843	68,6	880	48,3	917	47,0
807	28,9	844	69,4	881	48,8	918	47,8
808	30,4	845	70,1	882	49,5	919	48,3
809	32,0	846	70,9	883	50,2	920	48,9
810	33,4	847	71,7	884	50,8	921	49,4
811	35,0	848	72,5	885	51,4	922	49,8
812	36,4	849	73,2	886	51,8	923	49,6
813	38,1	850	73,8	887	51,9	924	49,3
814	39,7	851	74,4	888	51,7	925	49,0
815	41,6	852	74,7	889	51,2	926	48,5
816	43,3	853	74,7	890	50,4	927	48,0
817	45,1	854	74,6	891	49,2	928	47,5
818	46,9	855	74,2	892	47,7	929	47,0
819	48,7	856	73,5	893	46,3	930	46,9
820	50,5	857	72,6	894	45,1	931	46,8
821	52,4	858	71,8	895	44,2	932	46,8
822	54,1	859	71,0	896	43,7	933	46,8
823	55,7	860	70,1	897	43,4	934	46,9
824	56,8	861	69,4	898	43,1	935	46,9
825	57,9	862	68,9	899	42,5	936	46,9
826	59,0	863	68,4	900	41,8	937	46,9
827	59,9	864	67,9	901	41,1	938	46,9
828	60,7	865	67,1	902	40,3	939	46,8
829	61,4	866	65,8	903	39,7	940	46,6
830	62,0	867	63,9	904	39,3	941	46,4
831	62,5	868	61,4	905	39,2	942	46,0
832	62,9	869	58,4	906	39,3	943	45,5
833	63,2	870	55,4	907	39,6	944	45,0
834	63,4	871	52,4	908	40,0	945	44,5

▼B

Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h
946	44,2	966	41,3	985	1,6	1004	0,0
947	43,9	967	41,1	986	0,0	1005	0,0
948	43,7	968	40,8	987	0,0	1006	0,0
949	43,6	969	40,3	988	0,0	1007	0,0
950	43,6	970	39,6	989	0,0	1008	0,0
951	43,5	971	38,5	990	0,0	1009	0,0
952	43,5	972	37,0	991	0,0	1010	0,0
953	43,4	973	35,1	992	0,0	1011	0,0
954	43,3	974	33,0	993	0,0	1012	0,0
955	43,1	975	30,6	994	0,0	1013	0,0
956	42,9	976	27,9	995	0,0	1014	0,0
957	42,7	977	25,1	996	0,0	1015	0,0
958	42,5	978	22,0	997	0,0	1016	0,0
959	42,4	979	18,8	998	0,0	1017	0,0
960	42,2	980	15,5	999	0,0	1018	0,0
961	42,1	981	12,3	1000	0,0	1019	0,0
962	42,0	982	8,8	1001	0,0	1020	0,0
963	41,8	983	6,0	1002	0,0	1021	0,0
964	41,7	984	3,6	1003	0,0	1022	0,0

Cuadro A1/5

▼M3**WLTC, ciclo de clase 2, fase High₂****▼B**

Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h
1023	0,0	1036	23,6	1049	26,8	1062	41,8
1024	0,0	1037	24,5	1050	27,1	1063	42,4
1025	0,0	1038	24,8	1051	27,5	1064	43,0
1026	0,0	1039	25,1	1052	28,0	1065	43,4
1027	1,1	1040	25,3	1053	28,6	1066	44,0
1028	3,0	1041	25,5	1054	29,3	1067	44,4
1029	5,7	1042	25,7	1055	30,4	1068	45,0
1030	8,4	1043	25,8	1056	31,8	1069	45,4
1031	11,1	1044	25,9	1057	33,7	1070	46,0
1032	14,0	1045	26,0	1058	35,8	1071	46,4
1033	17,0	1046	26,1	1059	37,8	1072	47,0
1034	20,1	1047	26,3	1060	39,5	1073	47,4
1035	22,7	1048	26,5	1061	40,8	1074	48,0

▼B

Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h
1075	48,4	1112	66,9	1149	72,9	1186	54,9
1076	49,0	1113	68,6	1150	71,9	1187	56,7
1077	49,4	1114	70,1	1151	71,2	1188	58,6
1078	50,0	1115	71,5	1152	70,9	1189	60,2
1079	50,4	1116	72,8	1153	71,0	1190	61,6
1080	50,8	1117	73,9	1154	71,5	1191	62,2
1081	51,1	1118	74,9	1155	72,3	1192	62,5
1082	51,3	1119	75,7	1156	73,2	1193	62,8
1083	51,3	1120	76,4	1157	74,1	1194	62,9
1084	51,3	1121	77,1	1158	74,9	1195	63,0
1085	51,3	1122	77,6	1159	75,4	1196	63,0
1086	51,3	1123	78,0	1160	75,5	1197	63,1
1087	51,3	1124	78,2	1161	75,2	1198	63,2
1088	51,3	1125	78,4	1162	74,5	1199	63,3
1089	51,4	1126	78,5	1163	73,3	1200	63,5
1090	51,6	1127	78,5	1164	71,7	1201	63,7
1091	51,8	1128	78,6	1165	69,9	1202	63,9
1092	52,1	1129	78,7	1166	67,9	1203	64,1
1093	52,3	1130	78,9	1167	65,7	1204	64,3
1094	52,6	1131	79,1	1168	63,5	1205	66,1
1095	52,8	1132	79,4	1169	61,2	1206	67,9
1096	52,9	1133	79,8	1170	59,0	1207	69,7
1097	53,0	1134	80,1	1171	56,8	1208	71,4
1098	53,0	1135	80,5	1172	54,7	1209	73,1
1099	53,0	1136	80,8	1173	52,7	1210	74,7
1100	53,1	1137	81,0	1174	50,9	1211	76,2
1101	53,2	1138	81,2	1175	49,4	1212	77,5
1102	53,3	1139	81,3	1176	48,1	1213	78,6
1103	53,4	1140	81,2	1177	47,1	1214	79,7
1104	53,5	1141	81,0	1178	46,5	1215	80,6
1105	53,7	1142	80,6	1179	46,3	1216	81,5
1106	55,0	1143	80,0	1180	46,5	1217	82,2
1107	56,8	1144	79,1	1181	47,2	1218	83,0
1108	58,8	1145	78,0	1182	48,3	1219	83,7
1109	60,9	1146	76,8	1183	49,7	1220	84,4
1110	63,0	1147	75,5	1184	51,3	1221	84,9
1111	65,0	1148	74,1	1185	53,0	1222	85,1

▼B

Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h
1223	85,2	1260	35,4	1297	58,8	1334	34,2
1224	84,9	1261	32,7	1298	60,9	1335	34,7
1225	84,4	1262	30,0	1299	63,0	1336	36,3
1226	83,6	1263	29,9	1300	65,0	1337	38,5
1227	82,7	1264	30,0	1301	66,9	1338	41,0
1228	81,5	1265	30,2	1302	68,6	1339	43,7
1229	80,1	1266	30,4	1303	70,1	1340	46,5
1230	78,7	1267	30,6	1304	71,0	1341	49,1
1231	77,4	1268	31,6	1305	71,8	1342	51,6
1232	76,2	1269	33,0	1306	72,8	1343	53,9
1233	75,4	1270	33,9	1307	72,9	1344	56,0
1234	74,8	1271	34,8	1308	73,0	1345	57,9
1235	74,3	1272	35,7	1309	72,3	1346	59,7
1236	73,8	1273	36,6	1310	71,9	1347	61,2
1237	73,2	1274	37,5	1311	71,3	1348	62,5
1238	72,4	1275	38,4	1312	70,9	1349	63,5
1239	71,6	1276	39,3	1313	70,5	1350	64,3
1240	70,8	1277	40,2	1314	70,0	1351	65,3
1241	69,9	1278	40,8	1315	69,6	1352	66,3
1242	67,9	1279	41,7	1316	69,2	1353	67,3
1243	65,7	1280	42,4	1317	68,8	1354	68,3
1244	63,5	1281	43,1	1318	68,4	1355	69,3
1245	61,2	1282	43,6	1319	67,9	1356	70,3
1246	59,0	1283	44,2	1320	67,5	1357	70,8
1247	56,8	1284	44,8	1321	67,2	1358	70,8
1248	54,7	1285	45,5	1322	66,8	1359	70,8
1249	52,7	1286	46,3	1323	65,6	1360	70,9
1250	50,9	1287	47,2	1324	63,3	1361	70,9
1251	49,4	1288	48,1	1325	60,2	1362	70,9
1252	48,1	1289	49,1	1326	56,2	1363	70,9
1253	47,1	1290	50,0	1327	52,2	1364	71,0
1254	46,5	1291	51,0	1328	48,4	1365	71,0
1255	46,3	1292	51,9	1329	45,0	1366	71,1
1256	45,1	1293	52,7	1330	41,6	1367	71,2
1257	43,0	1294	53,7	1331	38,6	1368	71,3
1258	40,6	1295	55,0	1332	36,4	1369	71,4
1259	38,1	1296	56,8	1333	34,8	1370	71,5

▼ **B**

Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h
1371	71,7	1398	66,6	1425	66,3	1452	0,0
1372	71,8	1399	66,7	1426	65,4	1453	0,0
1373	71,9	1400	66,8	1427	64,0	1454	0,0
1374	71,9	1401	66,9	1428	62,4	1455	0,0
1375	71,9	1402	66,9	1429	60,6	1456	0,0
1376	71,9	1403	66,9	1430	58,6	1457	0,0
1377	71,9	1404	66,9	1431	56,7	1458	0,0
1378	71,9	1405	66,9	1432	54,8	1459	0,0
1379	71,9	1406	66,9	1433	53,0	1460	0,0
1380	72,0	1407	66,9	1434	51,3	1461	0,0
1381	72,1	1408	67,0	1435	49,6	1462	0,0
1382	72,4	1409	67,1	1436	47,8	1463	0,0
1383	72,7	1410	67,3	1437	45,5	1464	0,0
1384	73,1	1411	67,5	1438	42,8	1465	0,0
1385	73,4	1412	67,8	1439	39,8	1466	0,0
1386	73,8	1413	68,2	1440	36,5	1467	0,0
1387	74,0	1414	68,6	1441	33,0	1468	0,0
1388	74,1	1415	69,0	1442	29,5	1469	0,0
1389	74,0	1416	69,3	1443	25,8	1470	0,0
1390	73,0	1417	69,3	1444	22,1	1471	0,0
1391	72,0	1418	69,2	1445	18,6	1472	0,0
1392	71,0	1419	68,8	1446	15,3	1473	0,0
1393	70,0	1420	68,2	1447	12,4	1474	0,0
1394	69,0	1421	67,6	1448	9,6	1475	0,0
1395	68,0	1422	67,4	1449	6,6	1476	0,0
1396	67,7	1423	67,2	1450	3,8	1477	0,0
1397	66,7	1424	66,9	1451	1,6		

Cuadro A1/6

▼ **M3**WLTC, ciclo de clase 2, fase Extra High₂▼ **B**

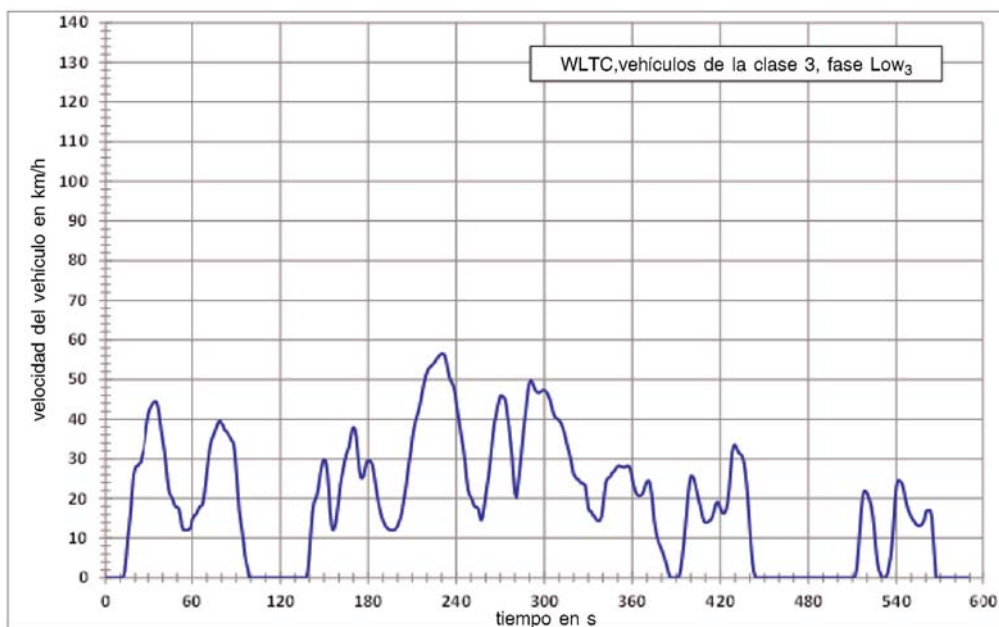
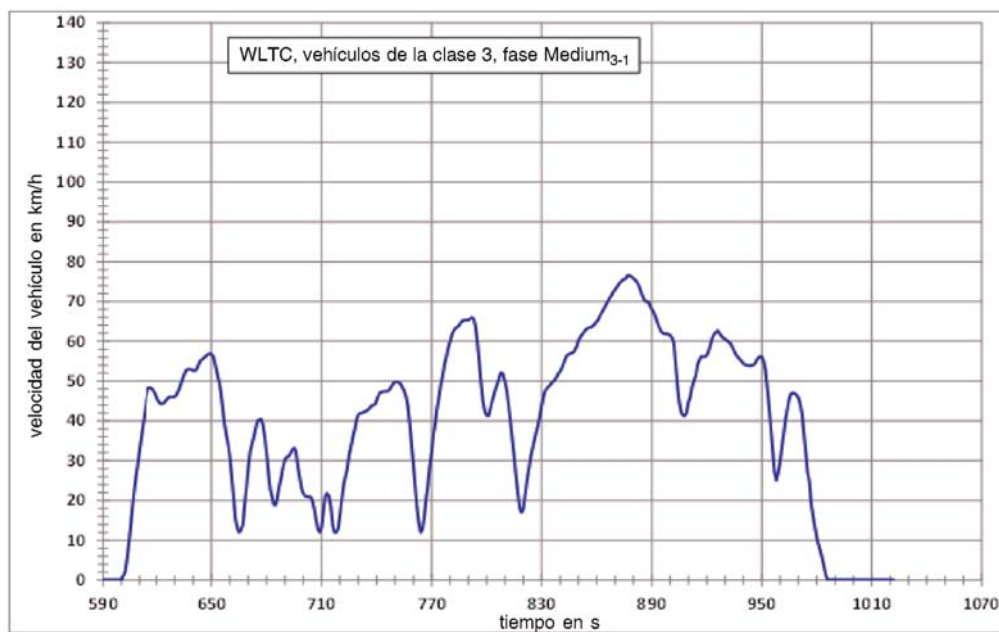
Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h
1478	0,0	1484	10,9	1490	23,0	1496	33,7
1479	1,1	1485	13,5	1491	25,0	1497	35,8
1480	2,3	1486	15,2	1492	26,5	1498	38,1
1481	4,6	1487	17,6	1493	28,4	1499	40,5
1482	6,5	1488	19,3	1494	29,8	1500	42,2
1483	8,9	1489	21,4	1495	31,7	1501	43,5

▼B

Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h
1502	44,5	1539	75,7	1576	112,3	1613	110,2
1503	45,2	1540	76,4	1577	113,4	1614	110,9
1504	45,8	1541	77,2	1578	114,4	1615	111,6
1505	46,6	1542	78,2	1579	115,3	1616	112,2
1506	47,4	1543	78,9	1580	116,1	1617	112,8
1507	48,5	1544	79,9	1581	116,8	1618	113,3
1508	49,7	1545	81,1	1582	117,4	1619	113,7
1509	51,3	1546	82,4	1583	117,7	1620	114,1
1510	52,9	1547	83,7	1584	118,2	1621	114,4
1511	54,3	1548	85,4	1585	118,1	1622	114,6
1512	55,6	1549	87,0	1586	117,7	1623	114,7
1513	56,8	1550	88,3	1587	117,0	1624	114,7
1514	57,9	1551	89,5	1588	116,1	1625	114,7
1515	58,9	1552	90,5	1589	115,2	1626	114,6
1516	59,7	1553	91,3	1590	114,4	1627	114,5
1517	60,3	1554	92,2	1591	113,6	1628	114,5
1518	60,7	1555	93,0	1592	113,0	1629	114,5
1519	60,9	1556	93,8	1593	112,6	1630	114,7
1520	61,0	1557	94,6	1594	112,2	1631	115,0
1521	61,1	1558	95,3	1595	111,9	1632	115,6
1522	61,4	1559	95,9	1596	111,6	1633	116,4
1523	61,8	1560	96,6	1597	111,2	1634	117,3
1524	62,5	1561	97,4	1598	110,7	1635	118,2
1525	63,4	1562	98,1	1599	110,1	1636	118,8
1526	64,5	1563	98,7	1600	109,3	1637	119,3
1527	65,7	1564	99,5	1601	108,4	1638	119,6
1528	66,9	1565	100,3	1602	107,4	1639	119,7
1529	68,1	1566	101,1	1603	106,7	1640	119,5
1530	69,1	1567	101,9	1604	106,3	1641	119,3
1531	70,0	1568	102,8	1605	106,2	1642	119,2
1532	70,9	1569	103,8	1606	106,4	1643	119,0
1533	71,8	1570	105,0	1607	107,0	1644	118,8
1534	72,6	1571	106,1	1608	107,5	1645	118,8
1535	73,4	1572	107,4	1609	107,9	1646	118,8
1536	74,0	1573	108,7	1610	108,4	1647	118,8
1537	74,7	1574	109,9	1611	108,9	1648	118,8
1538	75,2	1575	111,2	1612	109,5	1649	118,9

▼B

Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h
1650	119,0	1688	120,0	1726	122,8	1763	83,2
1651	119,0	1689	120,3	1727	122,3	1764	82,6
1652	119,1	1690	120,5	1728	121,3	1765	81,9
1653	119,2	1691	120,7	1729	119,9	1766	81,1
1654	119,4	1692	120,9	1730	118,1	1767	80,0
1655	119,6	1693	121,0	1731	115,9	1768	78,7
1656	119,9	1694	121,1	1732	113,5	1769	76,9
1657	120,1	1695	121,2	1733	111,1	1770	74,6
1658	120,3	1696	121,3	1734	108,6	1771	72,0
1659	120,4	1697	121,4	1735	106,2	1772	69,0
1660	120,5	1698	121,5	1736	104,0	1773	65,6
1661	120,5	1699	121,5	1737	101,1	1774	62,1
1662	120,5	1700	121,5	1738	98,3	1775	58,5
1663	120,5	1701	121,4	1739	95,7	1776	54,7
1664	120,4	1702	121,3	1740	93,5	1777	50,9
1665	120,3	1703	121,1	1741	91,5	1778	47,3
1666	120,1	1704	120,9	1742	90,7	1779	43,8
1667	119,9	1705	120,6	1743	90,4	1780	40,4
1668	119,6	1706	120,4	1744	90,2	1781	37,4
1669	119,5	1707	120,2	1745	90,2	1782	34,3
1670	119,4	1708	120,1	1746	90,1	1783	31,3
1671	119,3	1709	119,9	1747	90,0	1784	28,3
1672	119,3	1710	119,8	1748	89,8	1785	25,2
1673	119,4	1711	119,8	1749	89,6	1786	22,0
1674	119,5	1712	119,9	1750	89,4	1787	18,9
1675	119,5	1713	120,0	1751	89,2	1788	16,1
1676	119,6	1714	120,2	1752	88,9	1789	13,4
1677	119,6	1715	120,4	1753	88,5	1790	11,1
1678	119,6	1716	120,8	1754	88,1	1791	8,9
1679	119,4	1717	121,1	1755	87,6	1792	6,9
1680	119,3	1718	121,6	1756	87,1	1793	4,9
1681	119,0	1719	121,8	1757	86,6	1794	2,8
1682	118,8	1720	122,1	1758	86,1	1795	0,0
1683	118,7	1721	122,4	1759	85,5	1796	0,0
1684	118,8	1722	122,7	1760	85,0	1797	0,0
1685	119,0	1723	122,8	1761	84,4	1798	0,0
1686	119,2	1724	123,1	1762	83,8	1799	0,0
1687	119,6	1725	123,1			1800	0,0

▼ B6. ► M3 Ciclo WLTC de clase 3 ◀*Figura A1/7*▼ M3WLTC, ciclo de clase 3, fase Low₃▼ B*Figura A1/8*▼ M3WLTC, ciclo de clase 3a, fase Medium_{3a}▼ B

▼ B

Figura A1/9

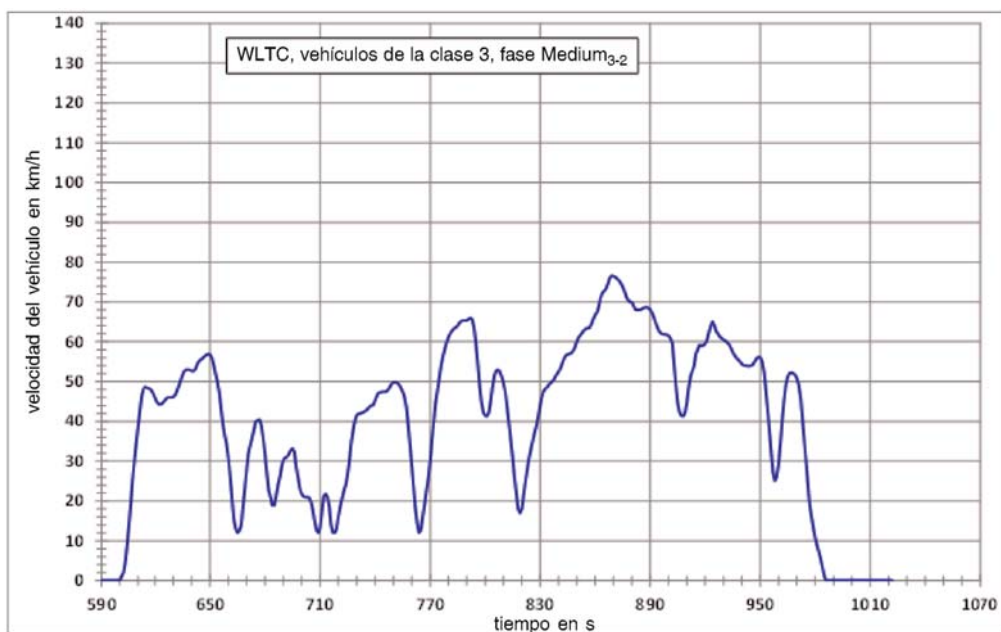
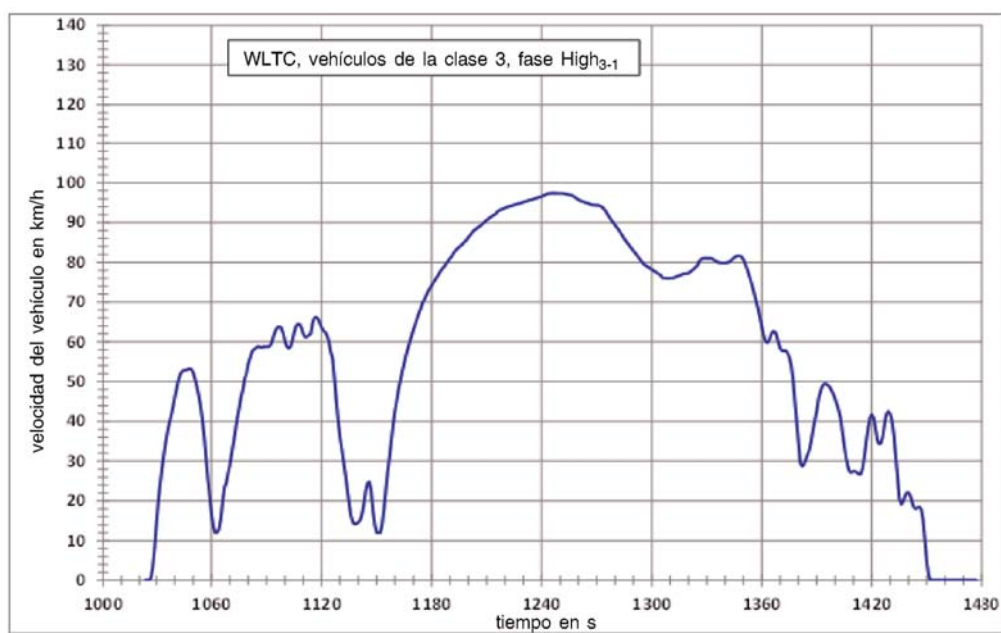
▼ M3WLTC, ciclo de clase 3b, fase Medium_{3b}▼ B

Figura A1/10

▼ M3WLTC, ciclo de clase 3a, fase High_{3a}▼ B

▼ B

Figura A1/11

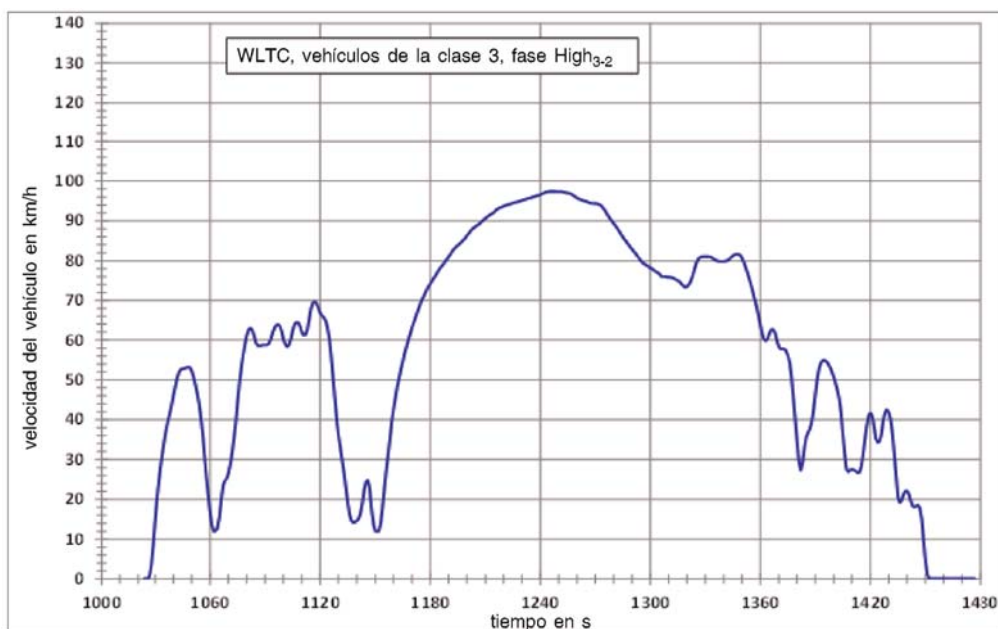
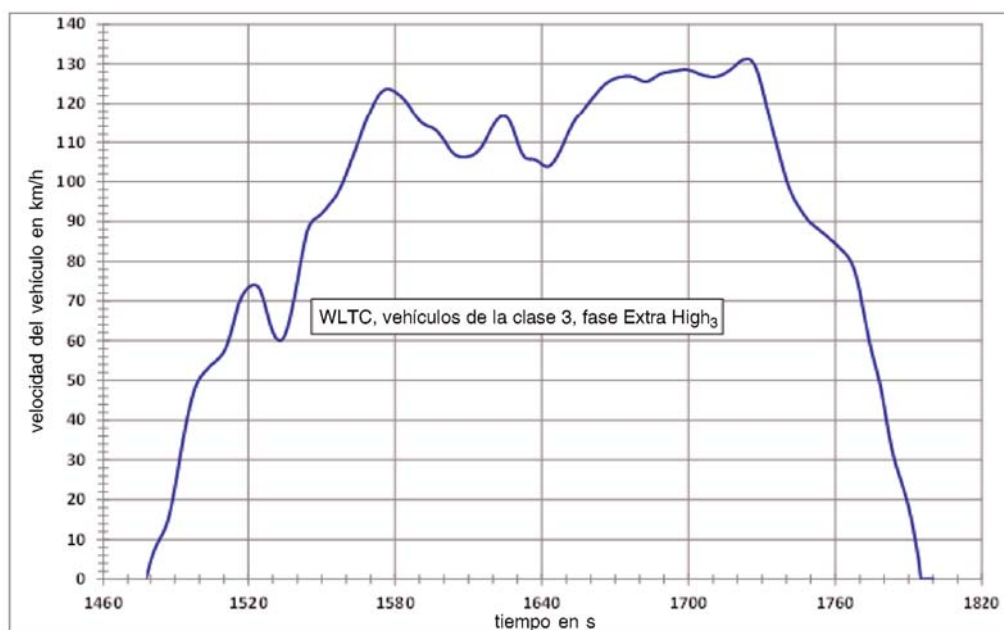
▼ M3WLTC, ciclo de clase 3b, fase High_{3b}▼ B

Figura A1/12

▼ M3WLTC, ciclo de clase 3, fase Extra High₃▼ B

▼B

Cuadro A1/7

▼M3WLTC, ciclo de clase 3, fase Low₃▼B

Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h
0	0,0	36	44,2	72	32,6	108	0,0
1	0,0	37	42,7	73	34,4	109	0,0
2	0,0	38	39,9	74	35,5	110	0,0
3	0,0	39	37,0	75	36,4	111	0,0
4	0,0	40	34,6	76	37,4	112	0,0
5	0,0	41	32,3	77	38,5	113	0,0
6	0,0	42	29,0	78	39,3	114	0,0
7	0,0	43	25,1	79	39,5	115	0,0
8	0,0	44	22,2	80	39,0	116	0,0
9	0,0	45	20,9	81	38,5	117	0,0
10	0,0	46	20,4	82	37,3	118	0,0
11	0,0	47	19,5	83	37,0	119	0,0
12	0,2	48	18,4	84	36,7	120	0,0
13	1,7	49	17,8	85	35,9	121	0,0
14	5,4	50	17,8	86	35,3	122	0,0
15	9,9	51	17,4	87	34,6	123	0,0
16	13,1	52	15,7	88	34,2	124	0,0
17	16,9	53	13,1	89	31,9	125	0,0
18	21,7	54	12,1	90	27,3	126	0,0
19	26,0	55	12,0	91	22,0	127	0,0
20	27,5	56	12,0	92	17,0	128	0,0
21	28,1	57	12,0	93	14,2	129	0,0
22	28,3	58	12,3	94	12,0	130	0,0
23	28,8	59	12,6	95	9,1	131	0,0
24	29,1	60	14,7	96	5,8	132	0,0
25	30,8	61	15,3	97	3,6	133	0,0
26	31,9	62	15,9	98	2,2	134	0,0
27	34,1	63	16,2	99	0,0	135	0,0
28	36,6	64	17,1	100	0,0	136	0,0
29	39,1	65	17,8	101	0,0	137	0,0
30	41,3	66	18,1	102	0,0	138	0,2
31	42,5	67	18,4	103	0,0	139	1,9
32	43,3	68	20,3	104	0,0	140	6,1
33	43,9	69	23,2	105	0,0	141	11,7
34	44,4	70	26,5	106	0,0	142	16,4
35	44,5	71	29,8	107	0,0	143	18,9

▼B

Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h
144	19,9	181	29,5	218	49,0	255	17,4
145	20,8	182	29,2	219	50,6	256	15,7
146	22,8	183	28,3	220	51,8	257	14,5
147	25,4	184	26,1	221	52,7	258	15,4
148	27,7	185	23,6	222	53,1	259	17,9
149	29,2	186	21,0	223	53,5	260	20,6
150	29,8	187	18,9	224	53,8	261	23,2
151	29,4	188	17,1	225	54,2	262	25,7
152	27,2	189	15,7	226	54,8	263	28,7
153	22,6	190	14,5	227	55,3	264	32,5
154	17,3	191	13,7	228	55,8	265	36,1
155	13,3	192	12,9	229	56,2	266	39,0
156	12,0	193	12,5	230	56,5	267	40,8
157	12,6	194	12,2	231	56,5	268	42,9
158	14,1	195	12,0	232	56,2	269	44,4
159	17,2	196	12,0	233	54,9	270	45,9
160	20,1	197	12,0	234	52,9	271	46,0
161	23,4	198	12,0	235	51,0	272	45,6
162	25,5	199	12,5	236	49,8	273	45,3
163	27,6	200	13,0	237	49,2	274	43,7
164	29,5	201	14,0	238	48,4	275	40,8
165	31,1	202	15,0	239	46,9	276	38,0
166	32,1	203	16,5	240	44,3	277	34,4
167	33,2	204	19,0	241	41,5	278	30,9
168	35,2	205	21,2	242	39,5	279	25,5
169	37,2	206	23,8	243	37,0	280	21,4
170	38,0	207	26,9	244	34,6	281	20,2
171	37,4	208	29,6	245	32,3	282	22,9
172	35,1	209	32,0	246	29,0	283	26,6
173	31,0	210	35,2	247	25,1	284	30,2
174	27,1	211	37,5	248	22,2	285	34,1
175	25,3	212	39,2	249	20,9	286	37,4
176	25,1	213	40,5	250	20,4	287	40,7
177	25,9	214	41,6	251	19,5	288	44,0
178	27,8	215	43,1	252	18,4	289	47,3
179	29,2	216	45,0	253	17,8	290	49,2
180	29,6	217	47,1	254	17,8	291	49,8

▼B

Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h
292	49,2	329	20,5	366	20,8	403	23,3
293	48,1	330	17,5	367	21,2	404	21,6
294	47,3	331	16,9	368	22,1	405	20,2
295	46,8	332	16,7	369	23,5	406	18,7
296	46,7	333	15,9	370	24,3	407	17,0
297	46,8	334	15,6	371	24,5	408	15,3
298	47,1	335	15,0	372	23,8	409	14,2
299	47,3	336	14,5	373	21,3	410	13,9
300	47,3	337	14,3	374	17,7	411	14,0
301	47,1	338	14,5	375	14,4	412	14,2
302	46,6	339	15,4	376	11,9	413	14,5
303	45,8	340	17,8	377	10,2	414	14,9
304	44,8	341	21,1	378	8,9	415	15,9
305	43,3	342	24,1	379	8,0	416	17,4
306	41,8	343	25,0	380	7,2	417	18,7
307	40,8	344	25,3	381	6,1	418	19,1
308	40,3	345	25,5	382	4,9	419	18,8
309	40,1	346	26,4	383	3,7	420	17,6
310	39,7	347	26,6	384	2,3	421	16,6
311	39,2	348	27,1	385	0,9	422	16,2
312	38,5	349	27,7	386	0,0	423	16,4
313	37,4	350	28,1	387	0,0	424	17,2
314	36,0	351	28,2	388	0,0	425	19,1
315	34,4	352	28,1	389	0,0	426	22,6
316	33,0	353	28,0	390	0,0	427	27,4
317	31,7	354	27,9	391	0,0	428	31,6
318	30,0	355	27,9	392	0,5	429	33,4
319	28,0	356	28,1	393	2,1	430	33,5
320	26,1	357	28,2	394	4,8	431	32,8
321	25,6	358	28,0	395	8,3	432	31,9
322	24,9	359	26,9	396	12,3	433	31,3
323	24,9	360	25,0	397	16,6	434	31,1
324	24,3	361	23,2	398	20,9	435	30,6
325	23,9	362	21,9	399	24,2	436	29,2
326	23,9	363	21,1	400	25,6	437	26,7
327	23,6	364	20,7	401	25,6	438	23,0
328	23,3	365	20,7	402	24,9	439	18,2

▼B

Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h
440	12,9	479	0,0	517	20,5	555	13,1
441	7,7	480	0,0	518	21,9	556	13,1
442	3,8	481	0,0	519	21,9	557	13,3
443	1,3	482	0,0	520	21,3	558	13,8
444	0,2	483	0,0	521	20,3	559	14,5
445	0,0	484	0,0	522	19,2	560	16,5
446	0,0	485	0,0	523	17,8	561	17,0
447	0,0	486	0,0	524	15,5	562	17,0
448	0,0	487	0,0	525	11,9	563	17,0
449	0,0	488	0,0	526	7,6	564	15,4
450	0,0	489	0,0	527	4,0	565	10,1
451	0,0	490	0,0	528	2,0	566	4,8
452	0,0	491	0,0	529	1,0	567	0,0
453	0,0	492	0,0	530	0,0	568	0,0
454	0,0	493	0,0	531	0,0	569	0,0
455	0,0	494	0,0	532	0,0	570	0,0
456	0,0	495	0,0	533	0,2	571	0,0
457	0,0	496	0,0	534	1,2	572	0,0
458	0,0	497	0,0	535	3,2	573	0,0
459	0,0	498	0,0	536	5,2	574	0,0
460	0,0	499	0,0	537	8,2	575	0,0
461	0,0	500	0,0	538	13	576	0,0
462	0,0	501	0,0	539	18,8	577	0,0
463	0,0	502	0,0	540	23,1	578	0,0
464	0,0	503	0,0	541	24,5	579	0,0
465	0,0	504	0,0	542	24,5	580	0,0
466	0,0	505	0,0	543	24,3	581	0,0
467	0,0	506	0,0	544	23,6	582	0,0
468	0,0	507	0,0	545	22,3	583	0,0
469	0,0	508	0,0	546	20,1	584	0,0
470	0,0	509	0,0	547	18,5	585	0,0
471	0,0	510	0,0	548	17,2	586	0,0
472	0,0	511	0,0	549	16,3	587	0,0
473	0,0	512	0,5	550	15,4	588	0,0
474	0,0	513	2,5	551	14,7	589	0,0
475	0,0	514	6,6	552	14,3		
476	0,0	515	11,8	553	13,7		
477	0,0	516	16,8	554	13,3		
478	0,0						

▼B

Cuadro A1/8

▼M3WLTC, ciclo de clase 3a, fase Medium_{3a}▼B

Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h
590	0,0	625	45,1	660	31,0	695	33,2
591	0,0	626	45,7	661	26,0	696	32,4
592	0,0	627	46,0	662	20,7	697	28,3
593	0,0	628	46,0	663	15,4	698	25,8
594	0,0	629	46,0	664	13,1	699	23,1
595	0,0	630	46,1	665	12,0	700	21,8
596	0,0	631	46,7	666	12,5	701	21,2
597	0,0	632	47,7	667	14,0	702	21,0
598	0,0	633	48,9	668	19,0	703	21,0
599	0,0	634	50,3	669	23,2	704	20,9
600	0,0	635	51,6	670	28,0	705	19,9
601	1,0	636	52,6	671	32,0	706	17,9
602	2,1	637	53,0	672	34,0	707	15,1
603	5,2	638	53,0	673	36,0	708	12,8
604	9,2	639	52,9	674	38,0	709	12,0
605	13,5	640	52,7	675	40,0	710	13,2
606	18,1	641	52,6	676	40,3	711	17,1
607	22,3	642	53,1	677	40,5	712	21,1
608	26,0	643	54,3	678	39,0	713	21,8
609	29,3	644	55,2	679	35,7	714	21,2
610	32,8	645	55,5	680	31,8	715	18,5
611	36,0	646	55,9	681	27,1	716	13,9
612	39,2	647	56,3	682	22,8	717	12,0
613	42,5	648	56,7	683	21,1	718	12,0
614	45,7	649	56,9	684	18,9	719	13,0
615	48,2	650	56,8	685	18,9	720	16,3
616	48,4	651	56,0	686	21,3	721	20,5
617	48,2	652	54,2	687	23,9	722	23,9
618	47,8	653	52,1	688	25,9	723	26,0
619	47,0	654	50,1	689	28,4	724	28,0
620	45,9	655	47,2	690	30,3	725	31,5
621	44,9	656	43,2	691	30,9	726	33,4
622	44,4	657	39,2	692	31,1	727	36,0
623	44,3	658	36,5	693	31,8	728	37,8
624	44,5	659	34,3	694	32,7	729	40,2

▼B

Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h
730	41,6	767	20,4	804	46,5	841	53,3
731	41,9	768	24,0	805	48,3	842	54,5
732	42,0	769	29,0	806	49,5	843	55,7
733	42,2	770	32,2	807	51,2	844	56,5
734	42,4	771	36,8	808	52,2	845	56,8
735	42,7	772	39,4	809	51,6	846	57,0
736	43,1	773	43,2	810	49,7	847	57,2
737	43,7	774	45,8	811	47,4	848	57,7
738	44,0	775	49,2	812	43,7	849	58,7
739	44,1	776	51,4	813	39,7	850	60,1
740	45,3	777	54,2	814	35,5	851	61,1
741	46,4	778	56,0	815	31,1	852	61,7
742	47,2	779	58,3	816	26,3	853	62,3
743	47,3	780	59,8	817	21,9	854	62,9
744	47,4	781	61,7	818	18,0	855	63,3
745	47,4	782	62,7	819	17,0	856	63,4
746	47,5	783	63,3	820	18,0	857	63,5
747	47,9	784	63,6	821	21,4	858	63,9
748	48,6	785	64,0	822	24,8	859	64,4
749	49,4	786	64,7	823	27,9	860	65,0
750	49,8	787	65,2	824	30,8	861	65,6
751	49,8	788	65,3	825	33,0	862	66,6
752	49,7	789	65,3	826	35,1	863	67,4
753	49,3	790	65,4	827	37,1	864	68,2
754	48,5	791	65,7	828	38,9	865	69,1
755	47,6	792	66,0	829	41,4	866	70,0
756	46,3	793	65,6	830	44,0	867	70,8
757	43,7	794	63,5	831	46,3	868	71,5
758	39,3	795	59,7	832	47,7	869	72,4
759	34,1	796	54,6	833	48,2	870	73,0
760	29,0	797	49,3	834	48,7	871	73,7
761	23,7	798	44,9	835	49,3	872	74,4
762	18,4	799	42,3	836	49,8	873	74,9
763	14,3	800	41,4	837	50,2	874	75,3
764	12,0	801	41,3	838	50,9	875	75,6
765	12,8	802	43,0	839	51,8	876	75,8
766	16,0	803	45,0	840	52,5	877	76,6

▼B

Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h
878	76,5	915	54,1	951	55,1	987	0,0
879	76,2	916	55,2	952	52,7	988	0,0
880	75,8	917	56,2	953	48,4	989	0,0
881	75,4	918	56,1	954	43,1	990	0,0
882	74,8	919	56,1	955	37,8	991	0,0
883	73,9	920	56,5	956	32,5	992	0,0
884	72,7	921	57,5	957	27,2	993	0,0
885	71,3	922	59,2	958	25,1	994	0,0
886	70,4	923	60,7	959	27,0	995	0,0
887	70,0	924	61,8	960	29,8	996	0,0
888	70,0	925	62,3	961	33,8	997	0,0
889	69,0	926	62,7	962	37,0	998	0,0
890	68,0	927	62,0	963	40,7	999	0,0
891	67,3	928	61,3	964	43,0	1000	0,0
892	66,2	929	60,9	965	45,6	1001	0,0
893	64,8	930	60,5	966	46,9	1002	0,0
894	63,6	931	60,2	967	47,0	1003	0,0
895	62,6	932	59,8	968	46,9	1004	0,0
896	62,1	933	59,4	969	46,5	1005	0,0
897	61,9	934	58,6	970	45,8	1006	0,0
898	61,9	935	57,5	971	44,3	1007	0,0
899	61,8	936	56,6	972	41,3	1008	0,0
900	61,5	937	56,0	973	36,5	1009	0,0
901	60,9	938	55,5	974	31,7	1010	0,0
902	59,7	939	55,0	975	27,0	1011	0,0
903	54,6	940	54,4	976	24,7	1012	0,0
904	49,3	941	54,1	977	19,3	1013	0,0
905	44,9	942	54,0	978	16,0	1014	0,0
906	42,3	943	53,9	979	13,2	1015	0,0
907	41,4	944	53,9	980	10,7	1016	0,0
908	41,3	945	54,0	981	8,8	1017	0,0
909	42,1	946	54,2	982	7,2	1018	0,0
910	44,7	947	55,0	983	5,5	1019	0,0
911	46,0	948	55,8	984	3,2	1020	0,0
912	48,8	949	56,2	985	1,1	1021	0,0
913	50,1	950	56,1	986	0,0	1022	0,0

▼B

Cuadro A1/9

▼M3WLTC, ciclo de clase 3b, fase Medium_{3b}▼B

Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h
590	0,0	625	45,1	660	31,0	695	33,2
591	0,0	626	45,7	661	26,0	696	32,4
592	0,0	627	46,0	662	20,7	697	28,3
593	0,0	628	46,0	663	15,4	698	25,8
594	0,0	629	46,0	664	13,1	699	23,1
595	0,0	630	46,1	665	12,0	700	21,8
596	0,0	631	46,7	666	12,5	701	21,2
597	0,0	632	47,7	667	14,0	702	21,0
598	0,0	633	48,9	668	19,0	703	21,0
599	0,0	634	50,3	669	23,2	704	20,9
600	0,0	635	51,6	670	28,0	705	19,9
601	1,0	636	52,6	671	32,0	706	17,9
602	2,1	637	53,0	672	34,0	707	15,1
603	4,8	638	53,0	673	36,0	708	12,8
604	9,1	639	52,9	674	38,0	709	12,0
605	14,2	640	52,7	675	40,0	710	13,2
606	19,8	641	52,6	676	40,3	711	17,1
607	25,5	642	53,1	677	40,5	712	21,1
608	30,5	643	54,3	678	39,0	713	21,8
609	34,8	644	55,2	679	35,7	714	21,2
610	38,8	645	55,5	680	31,8	715	18,5
611	42,9	646	55,9	681	27,1	716	13,9
612	46,4	647	56,3	682	22,8	717	12,0
613	48,3	648	56,7	683	21,1	718	12,0
614	48,7	649	56,9	684	18,9	719	13,0
615	48,5	650	56,8	685	18,9	720	16,0
616	48,4	651	56,0	686	21,3	721	18,5
617	48,2	652	54,2	687	23,9	722	20,6
618	47,8	653	52,1	688	25,9	723	22,5
619	47,0	654	50,1	689	28,4	724	24,0
620	45,9	655	47,2	690	30,3	725	26,6
621	44,9	656	43,2	691	30,9	726	29,9
622	44,4	657	39,2	692	31,1	727	34,8
623	44,3	658	36,5	693	31,8	728	37,8
624	44,5	659	34,3	694	32,7	729	40,2

▼B

Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h
730	41,6	767	19,1	804	48,4	841	53,3
731	41,9	768	22,4	805	51,4	842	54,5
732	42,0	769	25,6	806	52,7	843	55,7
733	42,2	770	30,1	807	53,0	844	56,5
734	42,4	771	35,3	808	52,5	845	56,8
735	42,7	772	39,9	809	51,3	846	57,0
736	43,1	773	44,5	810	49,7	847	57,2
737	43,7	774	47,5	811	47,4	848	57,7
738	44,0	775	50,9	812	43,7	849	58,7
739	44,1	776	54,1	813	39,7	850	60,1
740	45,3	777	56,3	814	35,5	851	61,1
741	46,4	778	58,1	815	31,1	852	61,7
742	47,2	779	59,8	816	26,3	853	62,3
743	47,3	780	61,1	817	21,9	854	62,9
744	47,4	781	62,1	818	18,0	855	63,3
745	47,4	782	62,8	819	17,0	856	63,4
746	47,5	783	63,3	820	18,0	857	63,5
747	47,9	784	63,6	821	21,4	858	64,5
748	48,6	785	64,0	822	24,8	859	65,8
749	49,4	786	64,7	823	27,9	860	66,8
750	49,8	787	65,2	824	30,8	861	67,4
751	49,8	788	65,3	825	33,0	862	68,8
752	49,7	789	65,3	826	35,1	863	71,1
753	49,3	790	65,4	827	37,1	864	72,3
754	48,5	791	65,7	828	38,9	865	72,8
755	47,6	792	66,0	829	41,4	866	73,4
756	46,3	793	65,6	830	44,0	867	74,6
757	43,7	794	63,5	831	46,3	868	76,0
758	39,3	795	59,7	832	47,7	869	76,6
759	34,1	796	54,6	833	48,2	870	76,5
760	29,0	797	49,3	834	48,7	871	76,2
761	23,7	798	44,9	835	49,3	872	75,8
762	18,4	799	42,3	836	49,8	873	75,4
763	14,3	800	41,4	837	50,2	874	74,8
764	12,0	801	41,3	838	50,9	875	73,9
765	12,8	802	42,1	839	51,8	876	72,7
766	16,0	803	44,7	840	52,5	877	71,3

▼B

Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h
878	70,4	915	57,0	951	55,1	987	0,0
879	70,0	916	58,1	952	52,7	988	0,0
880	70,0	917	59,2	953	48,4	989	0,0
881	69,0	918	59,0	954	43,1	990	0,0
882	68,0	919	59,1	955	37,8	991	0,0
883	68,0	920	59,5	956	32,5	992	0,0
884	68,0	921	60,5	957	27,2	993	0,0
885	68,1	922	62,3	958	25,1	994	0,0
886	68,4	923	63,9	959	26,0	995	0,0
887	68,6	924	65,1	960	29,3	996	0,0
888	68,7	925	64,1	961	34,6	997	0,0
889	68,5	926	62,7	962	40,4	998	0,0
890	68,1	927	62,0	963	45,3	999	0,0
891	67,3	928	61,3	964	49,0	1000	0,0
892	66,2	929	60,9	965	51,1	1001	0,0
893	64,8	930	60,5	966	52,1	1002	0,0
894	63,6	931	60,2	967	52,2	1003	0,0
895	62,6	932	59,8	968	52,1	1004	0,0
896	62,1	933	59,4	969	51,7	1005	0,0
897	61,9	934	58,6	970	50,9	1006	0,0
898	61,9	935	57,5	971	49,2	1007	0,0
899	61,8	936	56,6	972	45,9	1008	0,0
900	61,5	937	56,0	973	40,6	1009	0,0
901	60,9	938	55,5	974	35,3	1010	0,0
902	59,7	939	55,0	975	30,0	1011	0,0
903	54,6	940	54,4	976	24,7	1012	0,0
904	49,3	941	54,1	977	19,3	1013	0,0
905	44,9	942	54,0	978	16,0	1014	0,0
906	42,3	943	53,9	979	13,2	1015	0,0
907	41,4	944	53,9	980	10,7	1016	0,0
908	41,3	945	54,0	981	8,8	1017	0,0
909	42,1	946	54,2	982	7,2	1018	0,0
910	44,7	947	55,0	983	5,5	1019	0,0
911	48,4	948	55,8	984	3,2	1020	0,0
912	51,4	949	56,2	985	1,1	1021	0,0
913	52,7	950	56,1	986	0,0	1022	0,0

▼ B

Cuadro A1/10

▼ M3WLTC, ciclo de clase 3a, fase High_{3a}▼ B

Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h
1023	0,0	1058	25,4	1093	60,1	1128	45,2
1024	0,0	1059	21,0	1094	61,7	1129	40,1
1025	0,0	1060	16,7	1095	63,0	1130	36,2
1026	0,0	1061	13,4	1096	63,7	1131	32,9
1027	0,8	1062	12,0	1097	63,9	1132	29,8
1028	3,6	1063	12,1	1098	63,5	1133	26,6
1029	8,6	1064	12,8	1099	62,3	1134	23,0
1030	14,6	1065	15,6	1100	60,3	1135	19,4
1031	20,0	1066	19,9	1101	58,9	1136	16,3
1032	24,4	1067	23,4	1102	58,4	1137	14,6
1033	28,2	1068	24,6	1103	58,8	1138	14,2
1034	31,7	1069	27,0	1104	60,2	1139	14,3
1035	35,0	1070	29,0	1105	62,3	1140	14,6
1036	37,6	1071	32,0	1106	63,9	1141	15,1
1037	39,7	1072	34,8	1107	64,5	1142	16,4
1038	41,5	1073	37,7	1108	64,4	1143	19,1
1039	43,6	1074	40,8	1109	63,5	1144	22,5
1040	46,0	1075	43,2	1110	62,0	1145	24,4
1041	48,4	1076	46,0	1111	61,2	1146	24,8
1042	50,5	1077	48,0	1112	61,3	1147	22,7
1043	51,9	1078	50,7	1113	61,7	1148	17,4
1044	52,6	1079	52,0	1114	62,0	1149	13,8
1045	52,8	1080	54,5	1115	64,6	1150	12,0
1046	52,9	1081	55,9	1116	66,0	1151	12,0
1047	53,1	1082	57,4	1117	66,2	1152	12,0
1048	53,3	1083	58,1	1118	65,8	1153	13,9
1049	53,1	1084	58,4	1119	64,7	1154	17,7
1050	52,3	1085	58,8	1120	63,6	1155	22,8
1051	50,7	1086	58,8	1121	62,9	1156	27,3
1052	48,8	1087	58,6	1122	62,4	1157	31,2
1053	46,5	1088	58,7	1123	61,7	1158	35,2
1054	43,8	1089	58,8	1124	60,1	1159	39,4
1055	40,3	1090	58,8	1125	57,3	1160	42,5
1056	36,0	1091	58,8	1126	55,8	1161	45,4
1057	30,7	1092	59,1	1127	50,5	1162	48,2

▼B

Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h
1163	50,3	1200	86,3	1237	96,1	1274	93,4
1164	52,6	1201	86,8	1238	96,3	1275	92,8
1165	54,5	1202	87,4	1239	96,4	1276	92,0
1166	56,6	1203	88,0	1240	96,6	1277	91,3
1167	58,3	1204	88,3	1241	96,8	1278	90,6
1168	60,0	1205	88,7	1242	97,0	1279	90,0
1169	61,5	1206	89,0	1243	97,2	1280	89,3
1170	63,1	1207	89,3	1244	97,3	1281	88,7
1171	64,3	1208	89,8	1245	97,4	1282	88,1
1172	65,7	1209	90,2	1246	97,4	1283	87,4
1173	67,1	1210	90,6	1247	97,4	1284	86,7
1174	68,3	1211	91,0	1248	97,4	1285	86,0
1175	69,7	1212	91,3	1249	97,3	1286	85,3
1176	70,6	1213	91,6	1250	97,3	1287	84,7
1177	71,6	1214	91,9	1251	97,3	1288	84,1
1178	72,6	1215	92,2	1252	97,3	1289	83,5
1179	73,5	1216	92,8	1253	97,2	1290	82,9
1180	74,2	1217	93,1	1254	97,1	1291	82,3
1181	74,9	1218	93,3	1255	97,0	1292	81,7
1182	75,6	1219	93,5	1256	96,9	1293	81,1
1183	76,3	1220	93,7	1257	96,7	1294	80,5
1184	77,1	1221	93,9	1258	96,4	1295	79,9
1185	77,9	1222	94,0	1259	96,1	1296	79,4
1186	78,5	1223	94,1	1260	95,7	1297	79,1
1187	79,0	1224	94,3	1261	95,5	1298	78,8
1188	79,7	1225	94,4	1262	95,3	1299	78,5
1189	80,3	1226	94,6	1263	95,2	1300	78,2
1190	81,0	1227	94,7	1264	95,0	1301	77,9
1191	81,6	1228	94,8	1265	94,9	1302	77,6
1192	82,4	1229	95,0	1266	94,7	1303	77,3
1193	82,9	1230	95,1	1267	94,5	1304	77,0
1194	83,4	1231	95,3	1268	94,4	1305	76,7
1195	83,8	1232	95,4	1269	94,4	1306	76,0
1196	84,2	1233	95,6	1270	94,3	1307	76,0
1197	84,7	1234	95,7	1271	94,3	1308	76,0
1198	85,2	1235	95,8	1272	94,1	1309	75,9
1199	85,6	1236	96,0	1273	93,9	1310	76,0

▼B

Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h
1311	76,0	1348	81,6	1385	31,7	1422	38,3
1312	76,1	1349	81,4	1386	32,9	1423	35,3
1313	76,3	1350	80,7	1387	35,0	1424	34,3
1314	76,5	1351	79,6	1388	38,0	1425	34,6
1315	76,6	1352	78,2	1389	40,5	1426	36,3
1316	76,8	1353	76,8	1390	42,7	1427	39,5
1317	77,1	1354	75,3	1391	45,8	1428	41,8
1318	77,1	1355	73,8	1392	47,5	1429	42,5
1319	77,2	1356	72,1	1393	48,9	1430	41,9
1320	77,2	1357	70,2	1394	49,4	1431	40,1
1321	77,6	1358	68,2	1395	49,4	1432	36,6
1322	78,0	1359	66,1	1396	49,2	1433	31,3
1323	78,4	1360	63,8	1397	48,7	1434	26,0
1324	78,8	1361	61,6	1398	47,9	1435	20,6
1325	79,2	1362	60,2	1399	46,9	1436	19,1
1326	80,3	1363	59,8	1400	45,6	1437	19,7
1327	80,8	1364	60,4	1401	44,2	1438	21,1
1328	81,0	1365	61,8	1402	42,7	1439	22,0
1329	81,0	1366	62,6	1403	40,7	1440	22,1
1330	81,0	1367	62,7	1404	37,1	1441	21,4
1331	81,0	1368	61,9	1405	33,9	1442	19,6
1332	81,0	1369	60,0	1406	30,6	1443	18,3
1333	80,9	1370	58,4	1407	28,6	1444	18,0
1334	80,6	1371	57,8	1408	27,3	1445	18,3
1335	80,3	1372	57,8	1409	27,2	1446	18,5
1336	80,0	1373	57,8	1410	27,5	1447	17,9
1337	79,9	1374	57,3	1411	27,4	1448	15,0
1338	79,8	1375	56,2	1412	27,1	1449	9,9
1339	79,8	1376	54,3	1413	26,7	1450	4,6
1340	79,8	1377	50,8	1414	26,8	1451	1,2
1341	79,9	1378	45,5	1415	28,2	1452	0,0
1342	80,0	1379	40,2	1416	31,1	1453	0,0
1343	80,4	1380	34,9	1417	34,8	1454	0,0
1344	80,8	1381	29,6	1418	38,4	1455	0,0
1345	81,2	1382	28,7	1419	40,9	1456	0,0
1346	81,5	1383	29,3	1420	41,7	1457	0,0
1347	81,6	1384	30,5	1421	40,9	1458	0,0

▼B

Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h
1459	0,0	1464	0,0	1469	0,0	1474	0,0
1460	0,0	1465	0,0	1470	0,0	1475	0,0
1461	0,0	1466	0,0	1471	0,0	1476	0,0
1462	0,0	1467	0,0	1472	0,0	1477	0,0
1463	0,0	1468	0,0	1473	0,0		

Cuadro A1/11

▼M3WLTC, ciclo de clase 3b, fase High_{3b}▼B

Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h
1023	0,0	1051	50,7	1079	58,9	1107	64,5
1024	0,0	1052	48,8	1080	61,2	1108	64,4
1025	0,0	1053	46,5	1081	62,6	1109	63,5
1026	0,0	1054	43,8	1082	63,0	1110	62,0
1027	0,8	1055	40,3	1083	62,5	1111	61,2
1028	3,6	1056	36,0	1084	60,9	1112	61,3
1029	8,6	1057	30,7	1085	59,3	1113	62,6
1030	14,6	1058	25,4	1086	58,6	1114	65,3
1031	20,0	1059	21,0	1087	58,6	1115	68,0
1032	24,4	1060	16,7	1088	58,7	1116	69,4
1033	28,2	1061	13,4	1089	58,8	1117	69,7
1034	31,7	1062	12,0	1090	58,8	1118	69,3
1035	35,0	1063	12,1	1091	58,8	1119	68,1
1036	37,6	1064	12,8	1092	59,1	1120	66,9
1037	39,7	1065	15,6	1093	60,1	1121	66,2
1038	41,5	1066	19,9	1094	61,7	1122	65,7
1039	43,6	1067	23,4	1095	63,0	1123	64,9
1040	46,0	1068	24,6	1096	63,7	1124	63,2
1041	48,4	1069	25,2	1097	63,9	1125	60,3
1042	50,5	1070	26,4	1098	63,5	1126	55,8
1043	51,9	1071	28,8	1099	62,3	1127	50,5
1044	52,6	1072	31,8	1100	60,3	1128	45,2
1045	52,8	1073	35,3	1101	58,9	1129	40,1
1046	52,9	1074	39,5	1102	58,4	1130	36,2
1047	53,1	1075	44,5	1103	58,8	1131	32,9
1048	53,3	1076	49,3	1104	60,2	1132	29,8
1049	53,1	1077	53,3	1105	62,3	1133	26,6
1050	52,3	1078	56,4	1106	63,9	1134	23,0

▼B

Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h
1135	19,4	1172	65,7	1209	90,2	1246	97,4
1136	16,3	1173	67,1	1210	90,6	1247	97,4
1137	14,6	1174	68,3	1211	91,0	1248	97,4
1138	14,2	1175	69,7	1212	91,3	1249	97,3
1139	14,3	1176	70,6	1213	91,6	1250	97,3
1140	14,6	1177	71,6	1214	91,9	1251	97,3
1141	15,1	1178	72,6	1215	92,2	1252	97,3
1142	16,4	1179	73,5	1216	92,8	1253	97,2
1143	19,1	1180	74,2	1217	93,1	1254	97,1
1144	22,5	1181	74,9	1218	93,3	1255	97,0
1145	24,4	1182	75,6	1219	93,5	1256	96,9
1146	24,8	1183	76,3	1220	93,7	1257	96,7
1147	22,7	1184	77,1	1221	93,9	1258	96,4
1148	17,4	1185	77,9	1222	94,0	1259	96,1
1149	13,8	1186	78,5	1223	94,1	1260	95,7
1150	12,0	1187	79,0	1224	94,3	1261	95,5
1151	12,0	1188	79,7	1225	94,4	1262	95,3
1152	12,0	1189	80,3	1226	94,6	1263	95,2
1153	13,9	1190	81,0	1227	94,7	1264	95,0
1154	17,7	1191	81,6	1228	94,8	1265	94,9
1155	22,8	1192	82,4	1229	95,0	1266	94,7
1156	27,3	1193	82,9	1230	95,1	1267	94,5
1157	31,2	1194	83,4	1231	95,3	1268	94,4
1158	35,2	1195	83,8	1232	95,4	1269	94,4
1159	39,4	1196	84,2	1233	95,6	1270	94,3
1160	42,5	1197	84,7	1234	95,7	1271	94,3
1161	45,4	1198	85,2	1235	95,8	1272	94,1
1162	48,2	1199	85,6	1236	96,0	1273	93,9
1163	50,3	1200	86,3	1237	96,1	1274	93,4
1164	52,6	1201	86,8	1238	96,3	1275	92,8
1165	54,5	1202	87,4	1239	96,4	1276	92,0
1166	56,6	1203	88,0	1240	96,6	1277	91,3
1167	58,3	1204	88,3	1241	96,8	1278	90,6
1168	60,0	1205	88,7	1242	97,0	1279	90,0
1169	61,5	1206	89,0	1243	97,2	1280	89,3
1170	63,1	1207	89,3	1244	97,3	1281	88,7
1171	64,3	1208	89,8	1245	97,4	1282	88,1

▼B

Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h
1283	87,4	1320	73,5	1357	70,2	1394	54,9
1284	86,7	1321	74,0	1358	68,2	1395	54,9
1285	86,0	1322	74,9	1359	66,1	1396	54,7
1286	85,3	1323	76,1	1360	63,8	1397	54,1
1287	84,7	1324	77,7	1361	61,6	1398	53,2
1288	84,1	1325	79,2	1362	60,2	1399	52,1
1289	83,5	1326	80,3	1363	59,8	1400	50,7
1290	82,9	1327	80,8	1364	60,4	1401	49,1
1291	82,3	1328	81,0	1365	61,8	1402	47,4
1292	81,7	1329	81,0	1366	62,6	1403	45,2
1293	81,1	1330	81,0	1367	62,7	1404	41,8
1294	80,5	1331	81,0	1368	61,9	1405	36,5
1295	79,9	1332	81,0	1369	60,0	1406	31,2
1296	79,4	1333	80,9	1370	58,4	1407	27,6
1297	79,1	1334	80,6	1371	57,8	1408	26,9
1298	78,8	1335	80,3	1372	57,8	1409	27,3
1299	78,5	1336	80,0	1373	57,8	1410	27,5
1300	78,2	1337	79,9	1374	57,3	1411	27,4
1301	77,9	1338	79,8	1375	56,2	1412	27,1
1302	77,6	1339	79,8	1376	54,3	1413	26,7
1303	77,3	1340	79,8	1377	50,8	1414	26,8
1304	77,0	1341	79,9	1378	45,5	1415	28,2
1305	76,7	1342	80,0	1379	40,2	1416	31,1
1306	76,0	1343	80,4	1380	34,9	1417	34,8
1307	76,0	1344	80,8	1381	29,6	1418	38,4
1308	76,0	1345	81,2	1382	27,3	1419	40,9
1309	75,9	1346	81,5	1383	29,3	1420	41,7
1310	75,9	1347	81,6	1384	32,9	1421	40,9
1311	75,8	1348	81,6	1385	35,6	1422	38,3
1312	75,7	1349	81,4	1386	36,7	1423	35,3
1313	75,5	1350	80,7	1387	37,6	1424	34,3
1314	75,2	1351	79,6	1388	39,4	1425	34,6
1315	75,0	1352	78,2	1389	42,5	1426	36,3
1316	74,7	1353	76,8	1390	46,5	1427	39,5
1317	74,1	1354	75,3	1391	50,2	1428	41,8
1318	73,7	1355	73,8	1392	52,8	1429	42,5
1319	73,3	1356	72,1	1393	54,3	1430	41,9

▼ **B**

Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h
1431	40,1	1443	18,3	1454	0,0	1466	0,0
1432	36,6	1444	18,0	1455	0,0	1467	0,0
1433	31,3	1445	18,3	1456	0,0	1468	0,0
1434	26,0	1446	18,5	1457	0,0	1469	0,0
1435	20,6	1447	17,9	1458	0,0	1470	0,0
1436	19,1	1448	15,0	1459	0,0	1471	0,0
1437	19,7	1449	9,9	1460	0,0	1472	0,0
1438	21,1	1450	4,6	1461	0,0	1473	0,0
1439	22,0	1451	1,2	1462	0,0	1474	0,0
1440	22,1	1452	0,0	1463	0,0	1475	0,0
1441	21,4	1453	0,0	1464	0,0	1476	0,0
1442	19,6			1465	0,0	1477	0,0

Cuadro A1/12

▼ **M3**WLTC, ciclo de clase 3, fase Extra High₃▼ **B**

Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h
1478	0,0	1499	49,3	1520	73,4	1541	78,4
1479	2,2	1500	50,5	1521	73,8	1542	81,8
1480	4,4	1501	51,3	1522	74,1	1543	84,9
1481	6,3	1502	52,1	1523	74,0	1544	87,4
1482	7,9	1503	52,7	1524	73,6	1545	89,0
1483	9,2	1504	53,4	1525	72,5	1546	90,0
1484	10,4	1505	54,0	1526	70,8	1547	90,6
1485	11,5	1506	54,5	1527	68,6	1548	91,0
1486	12,9	1507	55,0	1528	66,2	1549	91,5
1487	14,7	1508	55,6	1529	64,0	1550	92,0
1488	17,0	1509	56,3	1530	62,2	1551	92,7
1489	19,8	1510	57,2	1531	60,9	1552	93,4
1490	23,1	1511	58,5	1532	60,2	1553	94,2
1491	26,7	1512	60,2	1533	60,0	1554	94,9
1492	30,5	1513	62,3	1534	60,4	1555	95,7
1493	34,1	1514	64,7	1535	61,4	1556	96,6
1494	37,5	1515	67,1	1536	63,2	1557	97,7
1495	40,6	1516	69,2	1537	65,6	1558	98,9
1496	43,3	1517	70,7	1538	68,4	1559	100,4
1497	45,7	1518	71,9	1539	71,6	1560	102,0
1498	47,7	1519	72,7	1540	74,9	1561	103,6

▼B

Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h
1562	105,2	1599	111,4	1636	105,7	1673	126,8
1563	106,8	1600	110,5	1637	105,6	1674	126,9
1564	108,5	1601	109,5	1638	105,3	1675	126,9
1565	110,2	1602	108,5	1639	104,9	1676	126,9
1566	111,9	1603	107,7	1640	104,4	1677	126,8
1567	113,7	1604	107,1	1641	104,0	1678	126,6
1568	115,3	1605	106,6	1642	103,8	1679	126,3
1569	116,8	1606	106,4	1643	103,9	1680	126,0
1570	118,2	1607	106,2	1644	104,4	1681	125,7
1571	119,5	1608	106,2	1645	105,1	1682	125,6
1572	120,7	1609	106,2	1646	106,1	1683	125,6
1573	121,8	1610	106,4	1647	107,2	1684	125,8
1574	122,6	1611	106,5	1648	108,5	1685	126,2
1575	123,2	1612	106,8	1649	109,9	1686	126,6
1576	123,6	1613	107,2	1650	111,3	1687	127,0
1577	123,7	1614	107,8	1651	112,7	1688	127,4
1578	123,6	1615	108,5	1652	113,9	1689	127,6
1579	123,3	1616	109,4	1653	115,0	1690	127,8
1580	123,0	1617	110,5	1654	116,0	1691	127,9
1581	122,5	1618	111,7	1655	116,8	1692	128,0
1582	122,1	1619	113,0	1656	117,6	1693	128,1
1583	121,5	1620	114,1	1657	118,4	1694	128,2
1584	120,8	1621	115,1	1658	119,2	1695	128,3
1585	120,0	1622	115,9	1659	120,0	1696	128,4
1586	119,1	1623	116,5	1660	120,8	1697	128,5
1587	118,1	1624	116,7	1661	121,6	1698	128,6
1588	117,1	1625	116,6	1662	122,3	1699	128,6
1589	116,2	1626	116,2	1663	123,1	1700	128,5
1590	115,5	1627	115,2	1664	123,8	1701	128,3
1591	114,9	1628	113,8	1665	124,4	1702	128,1
1592	114,5	1629	112,0	1666	125,0	1703	127,9
1593	114,1	1630	110,1	1667	125,4	1704	127,6
1594	113,9	1631	108,3	1668	125,8	1705	127,4
1595	113,7	1632	107,0	1669	126,1	1706	127,2
1596	113,3	1633	106,1	1670	126,4	1707	127,0
1597	112,9	1634	105,8	1671	126,6	1708	126,9
1598	112,2	1635	105,7	1672	126,7	1709	126,8

▼ **B**

Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h	Tiempo en s	Velocidad en km/h
1710	126,7	1733	116,5	1755	87,1	1778	49,7
1711	126,8	1734	114,1	1756	86,6	1779	46,8
1712	126,9	1735	111,8	1757	86,1	1780	43,5
1713	127,1	1736	109,5	1758	85,5	1781	39,9
1714	127,4	1737	107,1	1759	85,0	1782	36,4
1715	127,7	1738	104,8	1760	84,4	1783	33,2
1716	128,1	1739	102,5	1761	83,8	1784	30,5
1717	128,5	1740	100,4	1762	83,2	1785	28,3
1718	129,0	1741	98,6	1763	82,6	1786	26,3
1719	129,5	1742	97,2	1764	82,0	1787	24,4
1720	130,1	1743	95,9	1765	81,3	1788	22,5
1721	130,6	1744	94,8	1766	80,4	1789	20,5
1722	131,0	1745	93,8	1767	79,1	1790	18,2
1723	131,2	1746	92,8	1768	77,4	1791	15,5
1724	131,3	1747	91,8	1769	75,1	1792	12,3
1725	131,2	1748	91,0	1770	72,3	1793	8,7
1726	130,7	1749	90,2	1771	69,1	1794	5,2
1727	129,8	1750	89,6	1772	65,9	1795	0,0
1728	128,4	1751	89,1	1773	62,7	1796	0,0
1729	126,5	1752	88,6	1774	59,7	1797	0,0
1730	124,1	1753	88,1	1775	57,0	1798	0,0
1731	121,6	1754	87,6	1776	54,6	1799	0,0
1732	119,0			1777	52,2	1800	0,0

7. Identificación del ciclo

Para confirmar que se ha elegido la versión del ciclo correcta o que se ha introducido el ciclo correcto en el sistema operativo del banco de ensayo, el cuadro A1/13 contiene las sumas de control de los valores de velocidad del vehículo correspondientes a las distintas fases del ciclo y al ciclo completo.

▼ **M3**

Cuadro A1/13

Sumas de control 1 Hz

Clase de ciclo	Fase del ciclo	Suma de control de las velocidades del vehículo buscadas a 1 Hz
Clase 1	Low	11 988,4
	Medium	17 162,8
	Low	11 988,4
	Total	41 139,6

▼M3

Clase de ciclo	Fase del ciclo	Suma de control de las velocidades del vehículo buscadas a 1 Hz
Clase 2	Low	11 162,2
	Medium	17 054,3
	High	24 450,6
	Extra High	28 869,8
	Total	81 536,9
Clase 3a	Low	11 140,3
	Medium	16 995,7
	High	25 646,0
	Extra High	29 714,9
	Total	83 496,9
Clase 3b	Low	11 140,3
	Medium	17 121,2
	High	25 782,2
	Extra High	29 714,9
	Total	83 758,6

▼B

8. Modificación del ciclo

El punto 8 del presente subanexo no será de aplicación para los VEH-CCE, los VEH-SCE y los VHPC-SCE.

8.1. Observaciones generales

▼M3**▼B**

Pueden surgir problemas de maniobrabilidad con los vehículos cuyas relaciones entre potencia y masa estén próximas a las fronteras entre la clase 1 y la clase 2 y entre la clase 2 y la clase 3, o con vehículos de la clase 1 de muy poca potencia.

Puesto que estos problemas están relacionados principalmente con las fases del ciclo que combinan una velocidad del vehículo alta y fuertes aceleraciones, más que con la velocidad máxima del ciclo, se aplicará el procedimiento reductor para mejorar la maniobrabilidad.

8.2. El presente punto describe el método para modificar el perfil del ciclo mediante el procedimiento reductor.

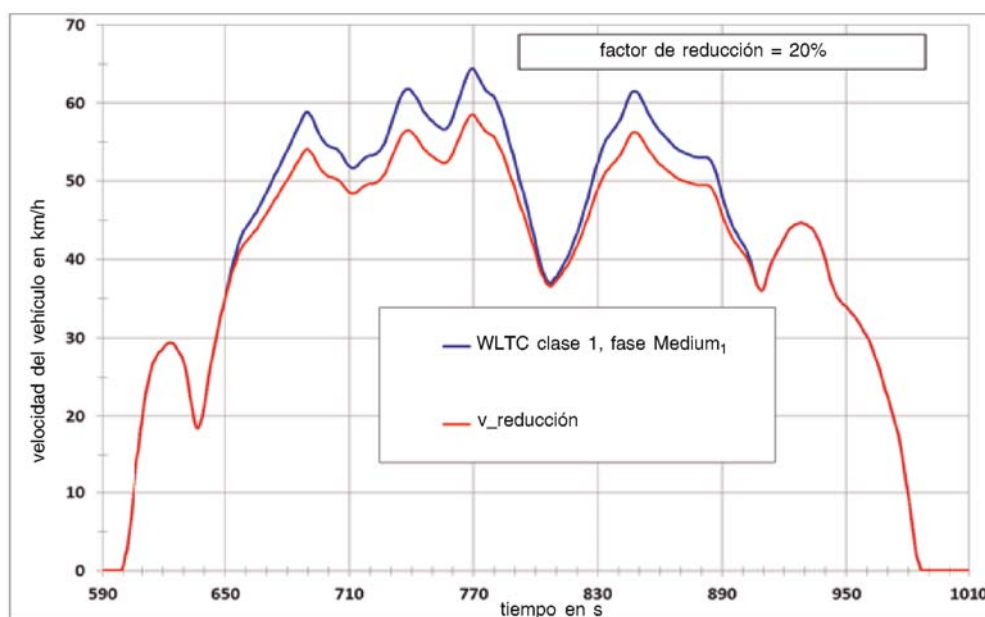
8.2.1. Procedimiento reductor para vehículos de la clase 1

La figura A1/14 muestra como ejemplo una fase de velocidad media reducida del WLTC para la clase 1.



Figura A1/14

Fase de velocidad media reducida del WLTC para la clase 1



Para el ciclo de la clase 1, el período de reducción es el comprendido entre el segundo 651 y el segundo 906. Durante ese período, la aceleración del ciclo original se calculará con la siguiente ecuación:

$$a_{\text{orig}_i} = \frac{v_{i+1} - v_i}{3,6}$$

donde:

v_i es la velocidad del vehículo, en km/h;

i es el momento entre el segundo 651 y el segundo 906.

La reducción se aplicará por primera vez en el período comprendido entre el segundo 651 y el segundo 848. La curva de velocidad reducida se calculará luego con la siguiente ecuación:

$$v_{\text{dsc}_{i+1}} = v_{\text{dsc}_i} + a_{\text{orig}_i} \times (1 - f_{\text{dsc}}) \times 3,6$$

con $i = 651$ to 847 .

Para $i = 651$, $v_{\text{dsc}_i} = v_{\text{orig}_i}$

Para alcanzar la velocidad original del vehículo en el segundo 907, se calculará un factor de corrección de la desaceleración con la siguiente ecuación:

$$f_{\text{corr_dec}} = \frac{v_{\text{dsc_848}} - 36,7}{v_{\text{orig_848}} - 36,7}$$

donde 36,7 km/h es la velocidad original del vehículo en el segundo 907.

▼B

La velocidad reducida del vehículo entre el segundo 849 y el segundo 906 se calculará luego con la siguiente ecuación:

$$v_{dsc_i} = v_{dsc_{i-1}} + a_{orig_{i-1}} \times f_{corr_dec} \times 3,6$$

para $i = 849$ to 906 .

▼M3

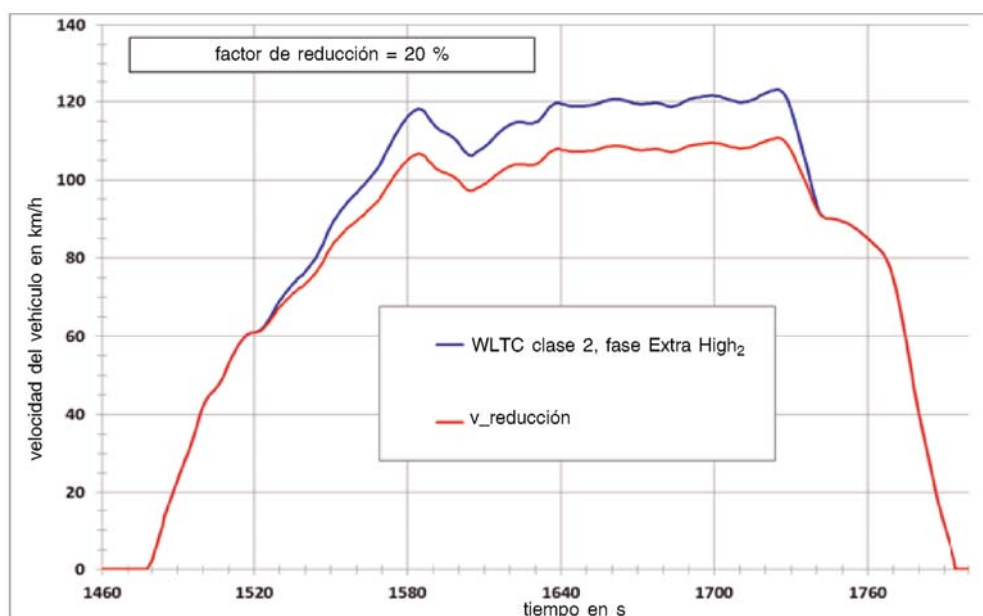
8.2.2. Procedimiento reductor para vehículos de la clase 2

Dado que los problemas de maniobrabilidad están exclusivamente relacionados con las fases de velocidad extraalta de los ciclos de clase 2 y de clase 3, la reducción se refiere a aquellos períodos de tiempo de las fases de velocidad extraalta en los que se espera que se den problemas de maniobrabilidad (véanse las figuras A1/15 y A1/16).

▼B

Figura A1/15

Fase de velocidad extraalta reducida del WLTC para la clase 2



Para el ciclo de la clase 2, el período de reducción es el comprendido entre el segundo 1520 y el segundo 1742. Durante ese período, la aceleración del ciclo original se calculará con la siguiente ecuación:

$$a_{orig_i} = \frac{v_{i+1} - v_i}{3,6}$$

donde:

v_i es la velocidad del vehículo, en km/h;

i es el momento entre el segundo 1520 y el segundo 1742.

La reducción se aplicará por primera vez en el período comprendido entre el segundo 1520 y el segundo 1725. El segundo 1725 es el momento en que se alcanza la velocidad máxima de la fase de velocidad extraalta. La curva de velocidad reducida se calculará luego con la siguiente ecuación:

$$v_{dsc_{i+1}} = v_{dsc_i} + a_{orig_i} \times (1 - f_{dsc}) \times 3,6$$

▼ B

para $i = 1520$ to 1724 .

para $i = 1520$, $v_{dsc_i} = v_{orig_i}$

Para alcanzar la velocidad original del vehículo en el segundo 1743, se calculará un factor de corrección de la desaceleración con la siguiente ecuación:

$$f_{corr_dec} = \frac{v_{dsc_1725} - 90,4}{v_{orig_1725} - 90,4}$$

90,4 km/h es la velocidad original del vehículo en el segundo 1743.

La velocidad reducida del vehículo entre el segundo 1726 y el segundo 1742 se calculará con la siguiente ecuación:

$$v_{dsc_i} = v_{dsc_{i-1}} + a_{orig_{i-1}} \times f_{corr_dec} \times 3,6$$

para $i = 1726$ to 1742 .

8.2.3. Procedimiento reductor para vehículos de la clase 3

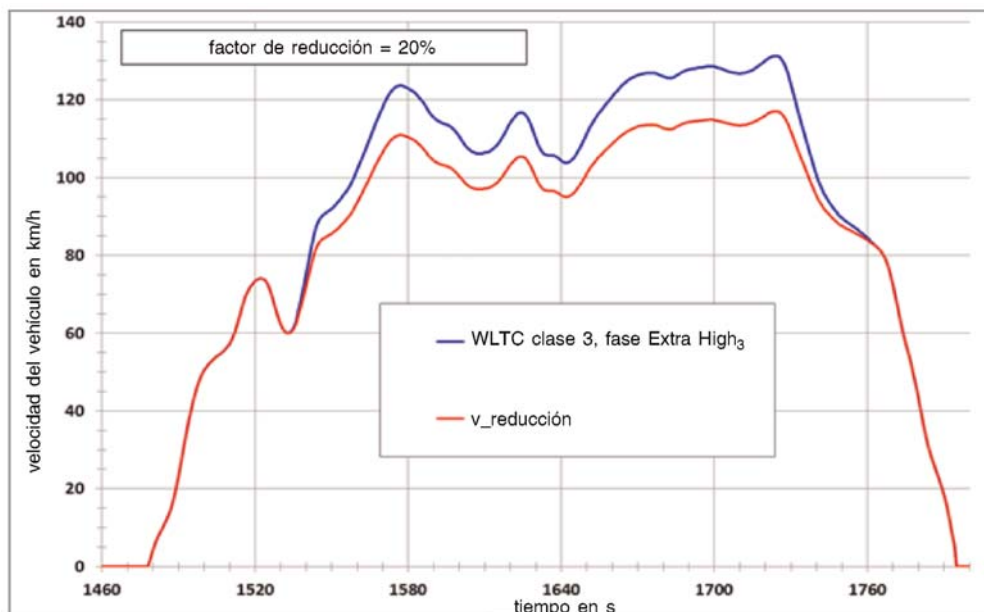
▼ M3

La figura A1/16 muestra un ejemplo de fase de velocidad extraalta reducida del WLTC de clase 3.

▼ B

Figura A1/16

Fase de velocidad extraalta reducida del WLTC para la clase 3



Para el ciclo de la clase 3, el período de reducción es el comprendido entre el segundo 1533 y el segundo 1762. Durante ese período, la aceleración del ciclo original se calculará con la siguiente ecuación:

$$a_{orig_i} = \frac{v_{i+1} - v_i}{3,6}$$

▼ B

donde:

v_i es la velocidad del vehículo, en km/h;

i es el momento entre el segundo 1533 y el segundo 1762.

La reducción se aplicará por primera vez en el período comprendido entre el segundo 1533 y el segundo 1724. El segundo 1724 es el momento en que se alcanza la velocidad máxima de la fase de velocidad extraalta. La curva de velocidad reducida se calculará luego con la siguiente ecuación:

$$v_{dsc_{i+1}} = v_{dsc_i} + a_{orig_i} \times (1 - f_{dsc}) \times 3,6$$

para $i = 1533$ to 1723 .

Para $i = 1533$, $v_{dsc_i} = v_{orig_i}$

Para alcanzar la velocidad original del vehículo en el segundo 1763, se calculará un factor de corrección de la desaceleración con la siguiente ecuación:

$$f_{corr_dec} = \frac{v_{dsc_1724} - 82,6}{v_{orig_1724} - 82,6}$$

82,6 km/h es la velocidad original del vehículo en el segundo 1763.

La velocidad reducida del vehículo entre el segundo 1725 y el segundo 1762 se calculará luego con la siguiente ecuación:

$$v_{dsc_i} = v_{dsc_{i-1}} + a_{orig_{i-1}} \times f_{corr_dec} \times 3,6$$

para $i = 1725$ to 1762 .

8.3. Determinación del factor de reducción

El factor de reducción f_{dsc} , está en función de la relación r_{max} entre la potencia máxima requerida de las fases del ciclo en las que va a aplicarse la reducción y la potencia asignada del vehículo P_{rated} .

La potencia máxima requerida $P_{req,max,i}$ (en kW) está relacionada con un momento específico i y la correspondiente velocidad del vehículo v_i en la curva del ciclo, y se calcula con la siguiente ecuación:

$$P_{req,max,i} = \frac{\left((f_0 \times v_i) + (f_1 \times v_i^2) + (f_2 \times v_i^3) + (1,03 \times TM \times v_i \times a_i) \right)}{3\,600}$$

donde:

▼ M3

f_0 , f_1 , f_2 son los coeficientes de resistencia al avance en carretera aplicables, N, N/(km/h) y N/(km/h)², respectivamente;

TM es la masa de ensayo aplicable, en kg;

v_i es la velocidad en el momento i , en km/h;

a_i es la aceleración en el momento i , en km/h².

▼ M3

El momento del ciclo i en el que se requiere la potencia máxima o valores de potencia próximos a la potencia máxima es el segundo 764 para el ciclo de clase 1, el segundo 1 574 para el ciclo de clase 2 y el segundo 1 566 para el ciclo de clase 3.

▼ B

Los correspondientes valores de velocidad v_i , y valores de aceleración a_i , del vehículo son los siguientes:

$v_i = 61,4$ km/h, $a_i = 0,22$ m/s² para la clase 1,

$v_i = 109,9$ km/h, $a_i = 0,36$ m/s² para la clase 2,

$v_i = 111,9$ km/h, $a_i = 0,50$ m/s² para la clase 3.

r_{\max} deberá calcularse con la siguiente ecuación:

$$r_{\max} = \frac{P_{\text{req,max},i}}{P_{\text{rated}}}$$

El factor de reducción f_{dsc} , deberá calcularse con las siguientes ecuaciones:

$$\text{si } r_{\max} < r_0, \text{ entonces } f_{\text{dsc}} = 0$$

y no se aplicará ninguna reducción.

$$\text{Si } r_{\max} \geq r_0, \text{ entonces } f_{\text{dsc}} = a_1 \times r_{\max} + b_1$$

Los parámetros o coeficientes de cálculo r_0 , a_1 y b_1 , son los siguientes:

Clase 1 $r_0 = 0,978$, $a_1 = 0,680$, $b_1 = - 0,665$

Clase 2 $r_0 = 0,866$, $a_1 = 0,606$, $b_1 = - 0,525$.

Clase 3 $r_0 = 0,867$, $a_1 = 0,588$ $b_1 = - 0,510$.

El f_{dsc} resultante se redondea matemáticamente al tercer decimal y solo se aplica si excede de 0,010.

Los siguientes datos deberán incluirse en todas las actas de ensayo pertinentes:

- a) f_{dsc} ;
- b) v_{\max} ;
- c) distancia recorrida, m.

La distancia se calculará como la suma de v_i en km/h dividida por 3,6 en toda la curva del ciclo.

8.4. Requisitos adicionales

Con respecto a configuraciones del vehículo diferentes en cuanto a masa de ensayo y coeficientes de resistencia a la conducción, la reducción se aplicará individualmente.

Si, tras aplicar la reducción, la velocidad máxima del vehículo es inferior a la velocidad máxima del ciclo, se aplicará el proceso descrito en el punto 9 del presente subanexo con el ciclo aplicable.

▼ B

Si el vehículo no puede seguir la curva de velocidad del ciclo aplicable dentro de la tolerancia a velocidades inferiores a su velocidad máxima, se conducirá con el acelerador activado a tope durante estos períodos. Durante esos períodos de funcionamiento estará permitido no respetar la curva de velocidad.

9. Modificaciones del ciclo para vehículos cuya velocidad máxima es inferior a la velocidad máxima del ciclo especificada en los puntos anteriores del presente subanexo

▼ M3

- 9.1. Observaciones generales

El presente punto se aplica a los vehículos que técnicamente son capaces de seguir la curva de velocidad del ciclo aplicable especificado en el punto 1 del presente subanexo (ciclo básico) a velocidades inferiores a su velocidad máxima, pero cuya velocidad máxima está limitada a un valor inferior a la velocidad máxima del ciclo básico por otras razones. Ese ciclo aplicable se denominará «ciclo básico» y se utilizará para determinar el ciclo de velocidad limitada.

Cuando se aplique la reducción conforme al punto 8.2, se utilizará como ciclo básico el ciclo reducido.

La velocidad máxima del ciclo básico se denominará $v_{\max, \text{cycle}}$.

La velocidad máxima del vehículo será su velocidad limitada v_{cap} .

Si se aplica v_{cap} a un vehículo de la clase 3b a tenor del punto 3.3.2, se utilizará como ciclo básico el ciclo de clase 3b. Así se hará aun cuando v_{cap} sea inferior a 120 km/h.

En los casos en que se aplique la v_{cap} , el ciclo básico se modificará según se describe en el punto 9.2 para que la distancia de ciclo del ciclo de velocidad limitada sea la misma que la del ciclo básico.

▼ B

- 9.2. Etapas del cálculo

- 9.2.1. Determinación de la diferencia de distancia por fase del ciclo

Se deducirá un ciclo provisional de velocidad limitada sustituyendo todas las muestras de velocidad v_i en las que $v_i > v_{\text{cap}}$ por v_{cap} .

▼ M3

- 9.2.1.1. Si $v_{\text{cap}} < v_{\max, \text{medium}}$, la distancia de las fases de velocidad media del ciclo básico $d_{\text{base, medium}}$ y del ciclo provisional de velocidad limitada $d_{\text{cap, medium}}$ se calculará con la siguiente ecuación para ambos ciclos:

$$d_{\text{medium}} = \sum \left(\frac{(v_i + v_{i-1})}{2 \times 3,6} \times (t_i - t_{i-1}) \right), \text{ para } i = 591 \text{ a } 1\,022$$

donde:

$v_{\max, \text{medium}}$ es la velocidad máxima del vehículo en la fase de velocidad media según se enumera en el cuadro A1/2 para el ciclo de clase 1, en el cuadro A1/4 para el ciclo de clase 2, en el cuadro A1/8 para el ciclo de clase 3a y en el cuadro A1/9 para el ciclo de clase 3b.

- 9.2.1.2. Si $v_{\text{cap}} < v_{\max, \text{high}}$, las distancias de las fases de velocidad alta del ciclo básico $d_{\text{base, high}}$ y del ciclo provisional de velocidad limitada $d_{\text{cap, high}}$ se calcularán con la siguiente ecuación para ambos ciclos:

$$d_{\text{high}} = \sum \left(\frac{(v_i + v_{i-1})}{2 \times 3,6} \times (t_i - t_{i-1}) \right), \text{ para } i = 1\,024 \text{ a } 1\,477$$

▼ M3

$v_{\max,high}$ es la velocidad máxima del vehículo en la fase de velocidad alta según se enumera en el cuadro A1/5 para el ciclo de clase 2, en el cuadro A1/10 para el ciclo de clase 3a y en el cuadro A1/11 para el ciclo de clase 3b.

▼ B

- 9.2.1.3. Las distancias de la fase de velocidad extraalta del ciclo básico $d_{base,exhigh}$ y del ciclo provisional de velocidad limitada $d_{cap,exhigh}$ se calcularán aplicando la siguiente ecuación a la fase de velocidad extraalta de ambos ciclos:

$$d_{exhigh} = \sum \left(\frac{v_i + v_{i-1}}{2 \times 3,6} \right) \times (t_i - t_{i-1}), \text{ para } i = 1 \text{ 479 a } 1 \text{ 800}$$

- 9.2.2. Determinación de los períodos que deben añadirse al ciclo provisional de velocidad limitada para compensar las diferencias de distancia

▼ M3

Para compensar una diferencia de distancia entre el ciclo básico y el ciclo provisional de velocidad limitada, deberán añadirse a este último los correspondientes períodos con $v_i = v_{cap}$, según se describe en los puntos 9.2.2.1 a 9.2.2.3.

▼ B

- 9.2.2.1. Período adicional para la fase de velocidad media

Si $v_{cap} < v_{\max,medium}$, el período adicional que ha de añadirse a la fase de velocidad media del ciclo provisional de velocidad limitada se calculará con la siguiente ecuación:

$$\Delta t_{medium} = \frac{(d_{base,medium} - d_{cap,medium})}{v_{cap}} \times 3,6$$

El número de muestras temporales $n_{add,medium}$ con $v_i = v_{cap}$ que ha de añadirse a la fase de velocidad media del ciclo provisional de velocidad limitada es igual a Δt_{medium} , redondeado matemáticamente al entero más próximo (por ejemplo, 1,4 se redondeará a 1 y 1,5 se redondeará a 2).

- 9.2.2.2. Período adicional para la fase de velocidad alta

Si $v_{cap} < v_{\max,high}$, el período adicional que ha de añadirse a las fases de velocidad alta del ciclo provisional de velocidad limitada se calculará con la siguiente ecuación:

$$\Delta t_{high} = \frac{(d_{base,high} - d_{cap,high})}{v_{cap}} \times 3,6$$

El número de muestras temporales $n_{add,high}$ con $v_i = v_{cap}$ que ha de añadirse a la fase de velocidad alta del ciclo provisional de velocidad limitada es igual a Δt_{high} , redondeado matemáticamente al entero más próximo.

- 9.2.2.3. El período adicional que ha de añadirse a la fase de velocidad extraalta del ciclo provisional de velocidad limitada se calculará con la siguiente ecuación:

$$\Delta t_{exhigh} = \frac{(d_{base,exhigh} - d_{cap,exhigh})}{v_{cap}} \times 3,6$$

El número de muestras temporales $n_{add,exhigh}$ con $v_i = v_{cap}$ que ha de añadirse a la fase de velocidad extraalta del ciclo provisional de velocidad limitada es igual a Δt_{exhigh} , redondeado matemáticamente al entero más próximo.

- 9.2.3. Configuración del ciclo definitivo de velocidad limitada

▼ B9.2.3.1. ► **M3** Ciclo de clase 1 ◀

La primera parte del ciclo definitivo de velocidad limitada se compone de la curva de velocidad del vehículo del ciclo provisional de velocidad limitada hasta la última muestra de la fase de velocidad media donde $v = v_{\text{cap}}$. El momento de esta muestra se denomina t_{medium} .

Entonces se añadirán las muestras $n_{\text{add,medium}}$ con $v_i = v_{\text{cap}}$, de manera que el momento de la última muestra es $(t_{\text{medium}} + n_{\text{add,medium}})$.

Se añadirá entonces la parte restante de la fase de velocidad media del ciclo provisional de velocidad limitada, que es idéntica a la misma parte del ciclo básico, de manera que el momento de la última muestra es $(1022 + n_{\text{add,medium}})$.

9.2.3.2. ► **M3** Ciclos de clase 2 y de clase 3 ◀9.2.3.2.1. $v_{\text{cap}} < v_{\text{max,medium}}$

La primera parte del ciclo definitivo de velocidad limitada se compone de la curva de velocidad del vehículo del ciclo provisional de velocidad limitada hasta la última muestra de la fase de velocidad media donde $v = v_{\text{cap}}$. El momento de esta muestra se denomina t_{medium} .

Entonces se añadirán las muestras $n_{\text{add,medium}}$ con $v_i = v_{\text{cap}}$, de manera que el momento de la última muestra es $(t_{\text{medium}} + n_{\text{add,medium}})$.

Se añadirá entonces la parte restante de la fase de velocidad media del ciclo provisional de velocidad limitada, que es idéntica a la misma parte del ciclo básico, de manera que el momento de la última muestra es $(1022 + n_{\text{add,medium}})$.

En la siguiente etapa se añadirá la primera parte de la fase de velocidad alta del ciclo provisional de velocidad limitada hasta la última muestra de la fase de velocidad alta donde $v = v_{\text{cap}}$. El momento de esta muestra en el ciclo provisional de velocidad limitada se denomina t_{high} , de manera que el momento de esta muestra en el ciclo definitivo de velocidad limitada es $(t_{\text{high}} + n_{\text{add,medium}})$.

Entonces se añadirán las muestras $n_{\text{add,high}}$ con $v_i = v_{\text{cap}}$, de manera que el momento de la última muestra pasa a ser $(t_{\text{high}} + n_{\text{add,medium}} + n_{\text{add,high}})$.

Se añadirá entonces la parte restante de la fase de velocidad alta del ciclo provisional de velocidad limitada, que es idéntica a la misma parte del ciclo básico, de manera que el momento de la última muestra es $(1477 + n_{\text{add,medium}} + n_{\text{add,high}})$.

En la siguiente etapa se añadirá la primera parte de la fase de velocidad extraalta del ciclo provisional de velocidad limitada hasta la última muestra de la fase de velocidad extraalta donde $v = v_{\text{cap}}$. El momento de esta muestra en el ciclo provisional de velocidad limitada se denomina t_{exhigh} , de manera que el momento de esta muestra en el ciclo definitivo de velocidad limitada es $(t_{\text{exhigh}} + n_{\text{add,medium}} + n_{\text{add,high}})$.

Entonces se añadirán las muestras $n_{\text{add,exhigh}}$ con $v_i = v_{\text{cap}}$, de manera que el momento de la última muestra es $(t_{\text{exhigh}} + n_{\text{add,medium}} + n_{\text{add,high}} + n_{\text{add,exhigh}})$.

Se añadirá entonces la parte restante de la fase de velocidad extraalta del ciclo provisional de velocidad limitada, que es idéntica a la misma parte del ciclo básico, de manera que el momento de la última muestra es $(1800 + n_{\text{add,medium}} + n_{\text{add,high}} + n_{\text{add,exhigh}})$.

▼ **B**

La longitud del ciclo definitivo de velocidad limitada es equivalente a la del ciclo básico, salvo por las diferencias causadas por el proceso de redondeo correspondiente a $n_{\text{add,medium}}$, $n_{\text{add,high}}$ y $n_{\text{add,exhigh}}$.

9.2.3.2.2. ► **M3** $v_{\text{max, medium}} \leq v_{\text{cap}} < v_{\text{max, high}}$ ◀

La primera parte del ciclo definitivo de velocidad limitada se compone de la curva de velocidad del vehículo del ciclo provisional de velocidad limitada hasta la última muestra de la fase de velocidad alta donde $v = v_{\text{cap}}$. El momento de esta muestra se denomina t_{high} .

Entonces se añadirán las muestras $n_{\text{add,high}}$ con $v_i = v_{\text{cap}}$, de manera que el momento de la última muestra es $(t_{\text{high}} + n_{\text{add,high}})$.

Se añadirá entonces la parte restante de la fase de velocidad alta del ciclo provisional de velocidad limitada, que es idéntica a la misma parte del ciclo básico, de manera que el momento de la última muestra es $(1477 + n_{\text{add,high}})$.

En la siguiente etapa se añadirá la primera parte de la fase de velocidad extraalta del ciclo provisional de velocidad limitada hasta la última muestra de la fase de velocidad extraalta donde $v = v_{\text{cap}}$. El momento de esta muestra en el ciclo provisional de velocidad limitada se denomina t_{exhigh} , de manera que el momento de esta muestra en el ciclo definitivo de velocidad limitada es $(t_{\text{exhigh}} + n_{\text{add,high}})$.

Entonces se añadirán las muestras $n_{\text{add,exhigh}}$ con $v_i = v_{\text{cap}}$, de manera que el momento de la última muestra es $(t_{\text{exhigh}} + n_{\text{add,high}} + n_{\text{add,exhigh}})$.

Se añadirá entonces la parte restante de la fase de velocidad extraalta del ciclo provisional de velocidad limitada, que es idéntica a la misma parte del ciclo básico, de manera que el momento de la última muestra es $(1800 + n_{\text{add,high}} + n_{\text{add,exhigh}})$.

La longitud del ciclo definitivo de velocidad limitada es equivalente a la del ciclo básico, salvo por las diferencias causadas por el proceso de redondeo correspondiente a $n_{\text{add,high}}$ y $n_{\text{add,exhigh}}$.

9.2.3.2.3. ► **M3** $v_{\text{max, high}} \leq v_{\text{cap}} < v_{\text{max, exhigh}}$ ◀

La primera parte del ciclo definitivo de velocidad limitada se compone de la curva de velocidad del vehículo del ciclo provisional de velocidad limitada hasta la última muestra de la fase de velocidad extraalta donde $v = v_{\text{cap}}$. El momento de esta muestra se denomina t_{exhigh} .

Entonces se añadirán las muestras $n_{\text{add,exhigh}}$ con $v_i = v_{\text{cap}}$, de manera que el momento de la última muestra es $(t_{\text{exhigh}} + n_{\text{add,exhigh}})$.

Se añadirá entonces la parte restante de la fase de velocidad extraalta del ciclo provisional de velocidad limitada, que es idéntica a la misma parte del ciclo básico, de manera que el momento de la última muestra es $(1800 + n_{\text{add,exhigh}})$.

La longitud del ciclo definitivo de velocidad limitada es equivalente a la del ciclo básico, salvo por las diferencias causadas por el proceso de redondeo correspondiente a $n_{\text{add,exhigh}}$.

▼ **M3**

10. Asignación de ciclos a los vehículos

- 10.1. Un vehículo de una determinada clase se someterá a ensayo con el ciclo de la misma clase, es decir, los vehículos de la clase 1 con el ciclo de clase 1, los vehículos de la clase 2 con el ciclo de clase 2, los vehículos de la clase 3a con el ciclo de clase 3a y los vehículos de la clase 3b con el ciclo de clase 3b. Sin embargo, a petición del fabricante y con la aprobación de la autoridad de homologación, un vehículo podrá ensayarse con una clase de ciclo de número superior: por ejemplo, un vehículo de la clase 2 podrá ensayarse con un ciclo de clase 3. En este caso deberán respetarse las diferencias entre las clases 3a y 3b, y el ciclo podrá reducirse de acuerdo con los puntos 8 a 8.4.

▼ **M3***Subanexo 2***Selección de marchas y determinación del punto de cambio de marcha en vehículos provistos de transmisión manual**

1. Planteamiento general
 - 1.1. Los procedimientos de cambio de marcha descritos en el presente subanexo se aplicarán a vehículos provistos de transmisión de cambio manual.
 - 1.2. Las marchas y los puntos de cambio de marcha prescritos se basan en el equilibrio entre la potencia requerida para superar la resistencia a la conducción y acelerar y la potencia proporcionada por el motor en todas las marchas posibles dentro de una fase del ciclo específica.
 - 1.3. El cálculo para determinar las marchas que habrán de emplearse se basará en las velocidades del motor y en las curvas de potencia a plena carga frente a velocidad del motor.
 - 1.4. Con vehículos provistos de transmisión de modo dual (bajo y alto), solo se tomará en consideración para determinar el uso de las marchas el modo diseñado para el funcionamiento normal en carretera.
 - 1.5. Las prescripciones relativas al funcionamiento del embrague no serán aplicables si este funciona automáticamente sin necesidad de que el conductor embrague o desembrague.
 - 1.6. El presente subanexo no será aplicable a los vehículos ensayados conforme al subanexo 8.

2. Datos requeridos y cálculos previos

Para determinar las marchas que han de utilizarse al completar el ciclo en un dinamómetro de chasis serán necesarios los siguientes datos y deberán realizarse los siguientes cálculos:

- a) P_{rated} Potencia asignada máxima del motor declarada por el fabricante, en kW.
- b) n_{rated} , velocidad asignada del motor a la que este, según declara su fabricante, desarrolla su potencia máxima, en min^{-1} .
- c) n_{idle} , velocidad de ralentí, en min^{-1} .

n_{idle} se medirá durante un período mínimo de 1 minuto con una frecuencia de muestreo de al menos 1 Hz con el motor funcionando en caliente, la palanca de cambios en punto muerto y el vehículo embragado. Las condiciones en cuanto a temperatura, dispositivos periféricos y auxiliares, etc. serán las mismas que se indican en el subanexo 6 para el ensayo de tipo 1.

El valor que deberá utilizarse en el presente subanexo será la media aritmética del período de medición, redondeada o truncada a los 10 min^{-1} más próximos.

- d) n_g , número de marchas hacia delante.

Las marchas hacia delante en el intervalo de transmisión diseñado para el funcionamiento normal en carretera se numerarán en el orden descendente de la relación entre la velocidad del motor en min^{-1} y la velocidad del vehículo en km/h. La marcha 1 es la marcha con la relación más alta, y la marcha n_g la de la relación más baja. Esta última determina el número de marchas hacia delante.

- e) $(n/v)_i$, la relación obtenida dividiendo la velocidad del motor n por la velocidad del vehículo v con respecto a cada marcha i , para i a $n_{g\text{max}}$, en $\text{min}^{-1}/(\text{km/h})$. $(n/v)_i$ se calculará con las ecuaciones del punto 8 del subanexo 7.
- f) f_0, f_1, f_2 , coeficientes de resistencia al avance en carretera seleccionados para los ensayos, $N, N/(\text{km/h})$ y $N/(\text{km/h})^2$, respectivamente.

▼ **M3**g) n_{\max}

$n_{\max 1} = n_{95_high}$, la velocidad máxima del motor a la que se alcanza el 95 % de la potencia asignada, en min^{-1} .

Si no puede determinarse n_{95_high} debido a que la velocidad del motor está limitada a un valor n_{lim} inferior para todas las marchas y la potencia a plena carga correspondiente es superior al 95 % de la potencia asignada, n_{95_high} se ajustará en n_{lim} .

$$n_{\max 2} = (n/v)(ng_{\max}) \times v_{\max, \text{cycle}}$$

$$n_{\max 3} = (n/v)(ng_{\max}) \times v_{\max, \text{vehicle}}$$

donde:

$ng_{v\max}$ se define en el punto 2, letra i);

$v_{\max, \text{cycle}}$ es la velocidad máxima de la curva de velocidad del vehículo según el subanexo 1, km/h;

$v_{\max, \text{vehicle}}$ es la velocidad máxima del vehículo según el punto 2, letra i), km/h;

$(n/v)(ng_{v\max})$ es la relación obtenida dividiendo la velocidad del motor n por la velocidad del vehículo v con respecto a la marcha $ng_{v\max}$, en $\text{min}^{-1}/\text{km/h}$;

n_{\max} es el valor máximo de $n_{\max 1}$, $n_{\max 2}$ y $n_{\max 3}$, en min^{-1} .

h) $P_{\text{wot}}(n)$, la curva de potencia a plena carga en el intervalo de velocidades del motor.

La curva de potencia deberá constar de un número suficiente de conjuntos de datos (n, P_{wot}) , de modo que el cálculo de puntos provisionales entre conjuntos de datos consecutivos pueda efectuarse mediante interpolación lineal. La desviación de la interpolación lineal respecto de la curva de potencia a plena carga según el anexo XX no deberá exceder del 2 %. El primer conjunto de datos deberá ser a $n_{\min_drive_set}$ [véase la letra k), punto 3] o inferior. El último conjunto de datos deberá ser a n_{\max} o una velocidad del motor superior. No será necesario espaciar uniformemente los conjuntos de datos, pero deberán notificarse todos ellos.

Los conjuntos de datos y los valores P_{rated} y n_{rated} se tomarán de la curva de potencia declarada por el fabricante.

La potencia a plena carga a velocidades del motor no contempladas por el anexo XX se determinará conforme al método descrito en dicho anexo.

i) Determinación de $ng_{v\max}$ y v_{\max}

$ng_{v\max}$, la marcha en la que se alcanza la velocidad máxima del vehículo, y que se determinará como sigue:

Si $v_{\max}(ng) \geq v_{\max}(ng-1)$ y $v_{\max}(ng-1) \geq v_{\max}(ng-2)$, entonces:

$$ng_{v\max} = ng \text{ y } v_{\max} = v_{\max}(ng).$$

Si $v_{\max}(ng) < v_{\max}(ng-1)$ y $v_{\max}(ng-1) \geq v_{\max}(ng-2)$, entonces:

$$ng_{v\max} = ng-1 \text{ y } v_{\max} = v_{\max}(ng-1),$$

de lo contrario, $ng_{v\max} = ng-2$ y $v_{\max} = v_{\max}(ng-2)$

▼ **M3**

donde:

$v_{\max}(\text{ng})$ es la velocidad del vehículo a la que la potencia de resistencia al avance en carretera requerida es igual a la potencia disponible, P_{wot} , en la marcha ng (véase la figura A2/1a).

$v_{\max}(\text{ng-1})$ es la velocidad del vehículo a la que la potencia de resistencia al avance en carretera requerida es igual a la potencia disponible, P_{wot} , en la siguiente marcha inferior (marcha ng-1), véase la figura A2/1b.

$v_{\max}(\text{ng-2})$ es la velocidad del vehículo a la que la potencia de resistencia al avance en carretera requerida es igual a la potencia disponible, P_{wot} , en la marcha ng-2.

Los valores de la velocidad del vehículo redondeados al primer decimal se utilizarán para determinar v_{\max} y $\text{ng}_{v_{\max}}$.

La potencia de resistencia al avance en carretera requerida, en kW, se calculará con la siguiente ecuación:

$$P_{\text{required}} = \frac{f_0 \times v + f_1 \times v^2 + f_2 \times v^3}{3\,600}$$

donde:

v es la velocidad del vehículo especificada anteriormente, km/h.

La potencia disponible a la velocidad del vehículo v_{\max} en la marcha ng, ng-1 o ng-2 podrá determinarse a partir de la curva de potencia a plena carga, $P_{\text{wot}}(n)$, con las siguientes ecuaciones:

$$n_{\text{ng}} = (n/v)_{\text{ng}} \times v_{\max}(\text{ng});$$

$$n_{\text{ng-1}} = (n/v)_{\text{ng-1}} \times v_{\max}(\text{ng-1});$$

$$n_{\text{ng-2}} = (n/v)_{\text{ng-2}} \times v_{\max}(\text{ng-2}),$$

y reduciendo un 10 % los valores de potencia de la curva de potencia a plena carga.

Si es necesario, el método descrito anteriormente se extenderá a marchas aún más bajas, es decir, ng-3, ng-4, etc.

Si, con el fin de limitar la velocidad máxima del vehículo, se limita la velocidad máxima del motor a un valor n_{lim} que es inferior a la velocidad del motor correspondiente a la intersección de la curva de potencia de resistencia al avance en carretera y la curva de potencia disponible, entonces:

$$\text{ng}_{v_{\max}} = \text{ng}_{\max} \text{ y } v_{\max} = n_{\text{lim}} / (n/v)_{\text{(ng}_{\max})}.$$

▼ M3

Figura A2/1a

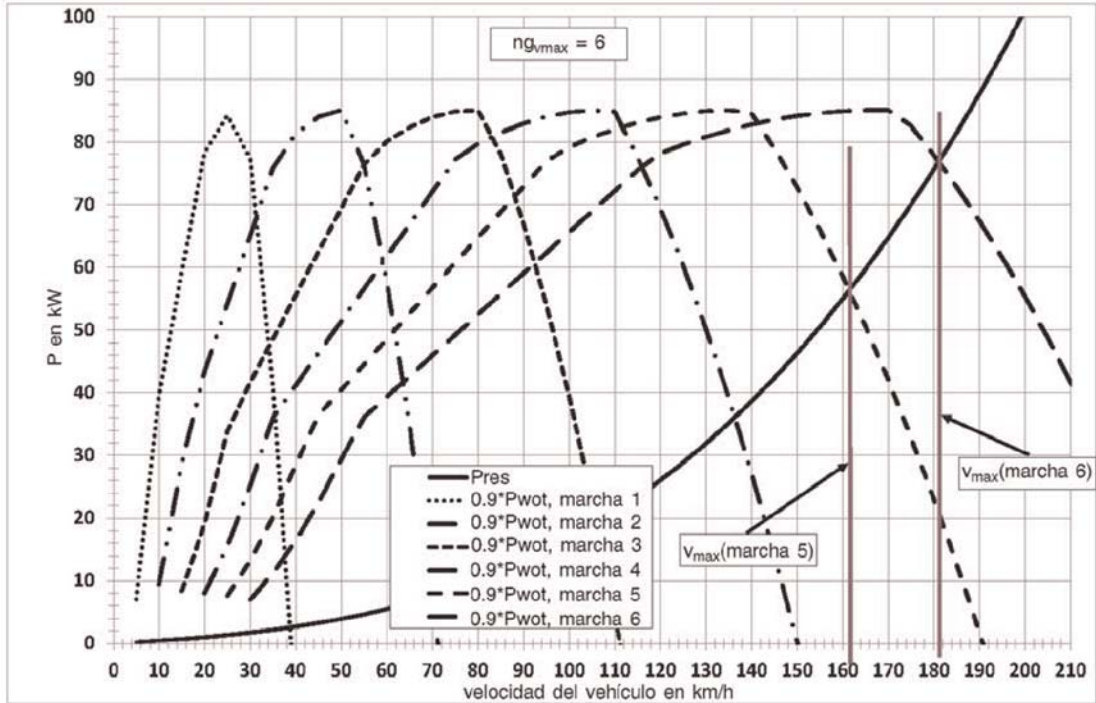
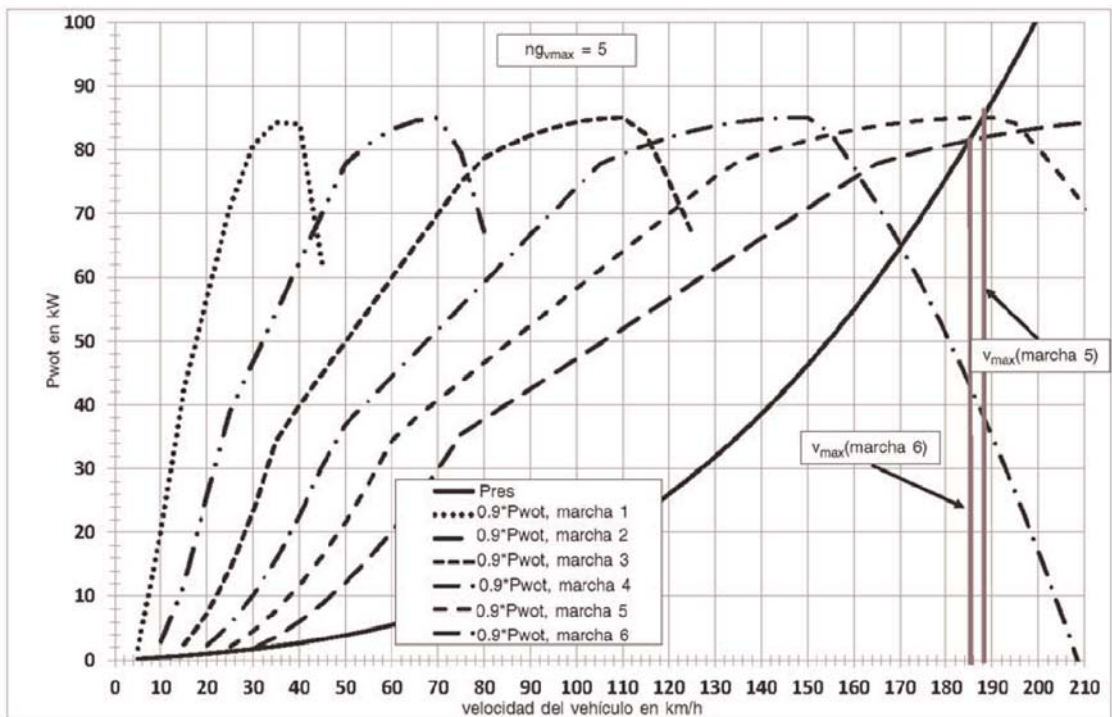
Ejemplo en el que $n_{g_{vmax}}$ es la marcha más alta

Figura A2/1b

Ejemplo en el que $n_{g_{vmax}}$ es la segunda marcha más alta

▼ **M3**

j) Exclusión de una marcha superlenta

La marcha 1 podrá excluirse a petición del fabricante si se cumplen todas las condiciones siguientes:

- 1) la familia de vehículos está homologada para arrastrar un remolque;
- 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) el vehículo, con una masa m_t definida en la siguiente ecuación, es capaz de ponerse en movimiento en un lapso de 4 segundos en una pendiente ascendente de como mínimo el 12 %, en 5 ocasiones separadas dentro de un período de 5 minutos.

$$m_t = m_{r0} + 25 \text{ kg} + (MC - m_{r0} - 25 \text{ kg}) \times 0,28$$

(el factor 0,28 de esta ecuación se utilizará para los vehículos de la categoría N con una masa bruta de hasta 3,5 toneladas, y se sustituirá por el factor 0,15 para los vehículos de la categoría M),

donde:

v_{\max} es la velocidad máxima del vehículo especificada en el punto 2, letra i). Para las condiciones de los puntos 3 y 4 solo se utilizará el valor v_{\max} resultante de la intersección de la curva de potencia de resistencia al avance en carretera requerida y la curva de potencia disponible de la marcha pertinente. No se utilizará un valor $A v_{\max}$ que resulte de una limitación de la velocidad del motor que impida esta intersección de las curvas;

$(n/v)(ng_{v_{\max}})$ es la relación obtenida dividiendo la velocidad del motor n por la velocidad del vehículo v con respecto a la marcha $ng_{v_{\max}}$, en $\text{min}^{-1}/\text{km/h}$;

m_{r0} es la masa en orden de marcha, en kg;

MC es la masa bruta del conjunto (masa bruta del vehículo + masa máxima del remolque), en kg.

En este caso, la marcha 1 no se utilizará cuando se complete el ciclo en un dinamómetro de chasis, y las marchas deberán reenumerarse empezando por la segunda marcha como marcha 1.

k) Definición de n_{\min_drive}

n_{\min_drive} es la velocidad mínima del motor cuando el vehículo está en movimiento, en min^{-1} .

1) Para $n_{\text{gear}} = 1$, $n_{\min_drive} = n_{\text{idle}}$.

2) Para $n_{\text{gear}} = 2$,

i) para transiciones de la primera a la segunda marcha:

$$n_{\min_drive} = 1,15 \times n_{\text{idle}}$$

ii) para desaceleraciones hasta la parada:

$$n_{\min_drive} = n_{\text{idle}}$$

iii) para las demás condiciones de conducción:

$$n_{\min_drive} = 0,9 \times n_{\text{idle}}$$

3) Para $n_{\text{gear}} > 2$, n_{\min_drive} se determinará como sigue:

$$n_{\min_drive} = n_{\text{idle}} + 0,125 \times (n_{\text{rated}} - n_{\text{idle}}).$$

Este valor se denominará $n_{\min_drive_set}$.

▼ **M3**

Los resultados finales de n_{\min_drive} se redondearán al entero más próximo. *Ejemplo:* 1 199,5 se redondea a 1 200, y 1 199,4 se redondea a 1 199.

Para $n_{gear} > 2$ podrán utilizarse valores superiores a $n_{\min_drive_set}$ si así lo solicita el fabricante. En este caso, el fabricante podrá especificar un valor para las fases de aceleración / velocidad constante ($n_{\min_drive_up}$) y un valor diferente para las fases de desaceleración ($n_{\min_drive_down}$).

Las muestras con valores de aceleración $\geq -0,1389 \text{ m/s}^2$ pertenecerán a las fases de aceleración / velocidad constante.

Además, con respecto a un período de tiempo inicial (t_{start_phase}), el fabricante podrá especificar valores ($n_{\min_drive_start}$ y/o $n_{\min_drive_up_start}$) para los valores n_{\min_drive} y/o $n_{\min_drive_up}$ correspondientes a $n_{gear} > 2$ más altos que los especificados más arriba.

Ese período de tiempo inicial será especificado por el fabricante, pero no excederá de la fase de velocidad baja del ciclo y terminará en una fase de parada, de manera que n_{\min_drive} no cambie en un trayecto corto.

Cada uno de los valores n_{\min_drive} seleccionados deberá ser igual o superior a $n_{\min_drive_set}$, pero no exceder de $(2 \times n_{\min_drive_set})$.

En las actas de ensayo pertinentes deberá incluirse cada uno de los valores n_{\min_drive} seleccionados, así como el valor t_{start_phase} .

Para la curva de potencia a plena carga conforme al punto 2, letra h), solo se utilizará como límite inferior el valor $n_{\min_drive_set}$.

l) TM, masa de ensayo del vehículo, en kg.

3. Cálculo de la potencia requerida, las velocidades del motor, la potencia disponible y la posible marcha que deba utilizarse

3.1. Cálculo de la potencia requerida

Con respecto a cada segundo j de la curva del ciclo, deberá calcularse la potencia requerida para superar la resistencia a la conducción y acelerar, con la siguiente ecuación:

$$P_{required,j} = \left(\frac{f_0 \times v_j + f_1 \times v_j^2 + f_2 \times v_j^3}{3\,600} \right) + \frac{kr \times a_j \times v_j \times TM}{3\,600}$$

donde:

$P_{required,j}$ es la potencia requerida en el segundo j , en kW;

a_j es la aceleración del vehículo en el segundo j , en m/s^2 , calculada como sigue:

$$a_j = \frac{(v_{j+1} - v_j)}{3,6 \times (t_{j+1} - t_j)};$$

kr es un factor, fijado en 1,03, que tiene en cuenta las resistencias inerciales del tren de transmisión durante la aceleración.

3.2. Determinación de las velocidades del motor

Con toda $v_j < 1 \text{ km/h}$, se supondrá que el vehículo está parado, y la velocidad del motor se fijará en n_{idle} . La palanca de cambios se pondrá en punto muerto con el vehículo embragado, excepto 1 segundo antes de comenzar la aceleración desde el estado parado, momento en que se desembragará y se meterá la primera marcha.

Con cada $v_j \geq 1 \text{ km/h}$ de la curva del ciclo y cada marcha i , $i = 1$ a $n_{g_{max}}$, la velocidad del motor, $n_{i,j}$, se calculará con la siguiente ecuación:

$$n_{i,j} = (n/v)_i \times v_j$$

El cálculo se realizará con números de coma flotante y sin redondear los resultados.

▼ **M3**

3.3. Selección de las posibles marchas con respecto a la velocidad del motor

Podrán seleccionarse las siguientes marchas para completar la curva de velocidad a v_j :

- todas las marchas $i < ng_{vmax}$ en las que $n_{min_drive} \leq n_{i,j} \leq n_{max1}$;
- todas las marchas $i \geq ng_{vmax}$ en las que $n_{min_drive} \leq n_{i,j} \leq n_{max2}$;
- la marcha 1, si $n_{1,j} < n_{min_drive}$.

Si $a_j < 0$ y $n_{i,j} \leq n_{idle}$, $n_{i,j}$ se fijará en n_{idle} y el vehículo se desembragará.

Si $a_j \geq 0$ y $n_{i,j} < \max(1,15 \times n_{idle}$, velocidad mínima del motor de la curva $P_{wot}(n)$), $n_{i,j}$ se fijará en el máximo de $1,15 \times n_{idle}$ o $(n/v)_i \times v_j$ y el embrague se pondrá en «indefinido».

Por «indefinido» se entenderá cualquier situación del embrague entre embragado y desembragado, dependiendo del diseño concreto del motor y la transmisión. En este caso, la velocidad real del motor podrá diferir de la velocidad calculada del motor.

3.4. Cálculo de la potencia disponible

La potencia disponible para cada marcha i posible y para cada valor de velocidad del vehículo de la curva del ciclo v_i se calculará con la siguiente ecuación:

$$P_{available_i,j} = P_{wot}(n_{i,j}) \times (1 - (SM + ASM))$$

donde:

P_{rated} es la potencia asignada, en kW.

P_{wot} es la potencia disponible a $n_{i,j}$ en la condición de plena carga de la curva de potencia a plena carga.

SM es un margen de seguridad que tiene en cuenta la diferencia entre la curva de potencia en la condición de plena carga estacionaria y la potencia disponible durante las condiciones de transición. SM se fija en un 10 %.

ASM es un margen adicional de seguridad de potencia, que puede aplicarse a petición del fabricante.

Cuando se le solicite, el fabricante deberá facilitar los valores de ASM (en reducción porcentual de la potencia wot) junto con conjuntos de datos para $P_{wot}(n)$ según muestra el ejemplo del cuadro A2/1. Entre puntos de datos consecutivos deberá utilizarse la interpolación lineal. El ASM se limita al 50 %.

La aplicación de un ASM requiere la aprobación de la autoridad de homologación.

Cuadro A2/1

n	P_{wot}	SM por ciento	ASM por ciento	$P_{available}$
min^{-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

▼ M3

n	P _{wot}	SM por ciento	ASM por ciento	P _{available}
min ⁻¹	kW			kW
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

3.5. Determinación de las posibles marchas que deban utilizarse

Las posibles marchas que deban utilizarse vendrán determinadas por las siguientes condiciones:

a) Se cumplen las condiciones del punto 3.3.

b) Para $n_{\text{gear}} > 2$, si $P_{\text{available},i,j} \geq P_{\text{required},j}$.

La marcha inicial que deberá utilizarse para cada segundo j de la curva del ciclo es la marcha final más alta posible, i_{max} . Cuando se comience con el vehículo parado, solo se utilizará la primera marcha.

La marcha final más baja posible es i_{min} .

4. Requisitos adicionales para correcciones o modificaciones de las marchas utilizadas

La selección inicial de marchas deberá verificarse y modificarse para evitar cambios de marcha demasiado frecuentes y garantizar la maniobrabilidad y la practicabilidad.

Una fase de aceleración es un período de más de 2 segundos a una velocidad del vehículo ≥ 1 km/h y con un incremento monótonico de dicha velocidad. Una fase de desaceleración es un período de más de 2 segundos a una velocidad del vehículo ≥ 1 km/h y con una reducción monótonica de dicha velocidad.

Deberán efectuarse correcciones o modificaciones conforme a los siguientes requisitos:

a) Si se requiere la siguiente marcha más alta ($n+1$) durante solamente 1 segundo y las marchas antes y después son las mismas (n) o una de ellas es una marcha más baja ($n-1$), la marcha ($n+1$) se corregirá a la marcha n .

Ejemplos:

La secuencia de marchas $i-1, i, i-1$ se sustituirá por:

$i-1, i-1, i-1$.

La secuencia de marchas $i-1, i, i-2$ se sustituirá por:

$i-1, i-1, i-2$.

La secuencia de marchas $i-2, i, i-1$ se sustituirá por:

$i-2, i-1, i-1$.

▼ **M3**

Las marchas empleadas en las aceleraciones a velocidades del vehículo ≥ 1 km/h se utilizarán al menos durante 2 segundos (por ejemplo, una secuencia de marchas 1, 2, 3, 3, 3, 3, 3 se sustituirá por 1, 1, 2, 2, 3, 3, 3). Este requisito no se aplicará a las reducciones de marcha durante la fase de aceleración. Tales reducciones de marcha se corregirán de acuerdo con el punto 4, letra b). Durante las fases de aceleración no se saltará ninguna marcha.

Sin embargo, estará permitido subir dos marchas en la transición de una fase de aceleración a una fase de velocidad constante si esta última dura más de 5 segundos.

- b) Si es necesario reducir de marcha durante una fase de aceleración, deberá anotarse la marcha requerida durante esa reducción (i_{DS}). El momento de inicio del procedimiento de corrección viene definido, o bien por el último segundo previo en el que se identificó i_{DS} , o bien por el momento de inicio de la fase de aceleración si todas las muestras de tiempo anteriores tienen marchas $> i_{DS}$. A continuación se efectuará la siguiente comprobación.

Yendo hacia atrás desde el final de la fase de aceleración, se identificará la última aparición de una ventana de 10 segundos que contenga i_{DS} durante 2 segundos o más consecutivos o 2 segundos o más separados. La última utilización de i_{DS} en esta ventana define el momento final del procedimiento de corrección. Entre el inicio y el final del período de corrección, todos los requisitos de las marchas superiores a i_{DS} se corregirán a un requisito de i_{DS} .

Desde el final del período de corrección hasta el final de la fase de aceleración, se suprimirán todas las reducciones de marcha que duraron solo 1 segundo, si en la reducción en cuestión solo se redujo una marcha. Si en la reducción se redujeron dos marchas, todos los requisitos de las marchas superiores o iguales a i_{DS} hasta la última aparición de i_{DS} se corregirán a ($i_{DS} + 1$).

La corrección final se aplicará también desde el momento de inicio hasta el final de la fase de aceleración si no se identifica ninguna ventana de 10 segundos que contenga i_{DS} durante 2 segundos o más consecutivos o 2 segundos o más separados.

Ejemplos:

- i) Si la utilización de marchas calculada inicialmente es:

2, 2, 3, [3, 4, 4, 4, 4, 3, 4, 4, 4, 4], 4, 4, 3, 4, 4, 4,

se corregirá a:

2, 2, 3, 3, 3, 3, 3, 3, 3, 3, 3, 3, 3, 4, 4, 4.

- ii) Si la utilización de marchas calculada inicialmente es:

2, 2, 3, [3, 4, 4, 3, 4, 4, 4, 4, 4], 4, 4, 4, 3, 4,

se corregirá a:

2, 2, 3, 3, 3, 3, 4, 4, 4, 4, 4, 4, 4, 4, 4, 4.

- iii) Si la utilización de marchas calculada inicialmente es:

2, 2, 3, [3, 4, 4, 4, 4, 4, 4, 4, 4], 4, 4, 4, 3, 3, 4,

se corregirá a:

2, 2, 3, 3, 3, 3, 3, 3, 3, 3, 3, 3, 3, 3, 4.

En estos ejemplos, las primeras ventanas de 10 segundos se indican por medio de corchetes.

Las marchas subrayadas (por ejemplo, 3) indican los casos que podrían llevar a una corrección de la marcha previa.

Tal corrección no se realizará con la marcha 1.

▼ **M3**

- c) Si se utiliza la marcha i durante una secuencia de tiempo de 1 a 5 segundos, la marcha anterior a esta secuencia es una marcha más baja y la marcha posterior a esta secuencia es una o dos marchas más baja que dentro de esta secuencia, o la marcha anterior a esta secuencia es dos marchas más baja y la marcha posterior a esta secuencia es una marcha más baja que dentro de la secuencia, la marcha de la secuencia deberá corregirse a la máxima de las marchas antes y después de la secuencia.

Ejemplos:

- i) La secuencia de marchas $i - 1, i, i - 1$ se sustituirá por:

$i - 1, i - 1, i - 1$;

La secuencia de marchas $i - 1, i, i - 2$ se sustituirá por:

$i - 1, i - 1, i - 2$.

La secuencia de marchas $i - 2, i, i - 1$ se sustituirá por:

$i - 2, i - 1, i - 1$.

- ii) La secuencia de marchas $i - 1, i, i, i - 1$ se sustituirá por:

$i - 1, i - 1, i - 1, i - 1$;

La secuencia de marchas $i - 1, i, i, i - 2$ se sustituirá por:

$i - 1, i - 1, i - 1, i - 2$.

La secuencia de marchas $i - 2, i, i, i - 1$ se sustituirá por:

$i - 2, i - 1, i - 1, i - 1$.

- iii) La secuencia de marchas $i - 1, i, i, i, i - 1$ se sustituirá por:

$i - 1, i - 1, i - 1, i - 1, i - 1$;

La secuencia de marchas $i - 1, i, i, i, i - 2$ se sustituirá por:

$i - 1, i - 1, i - 1, i - 1, i - 2$.

La secuencia de marchas $i - 2, i, i, i, i - 1$ se sustituirá por:

$i - 2, i - 1, i - 1, i - 1, i - 1$.

- iv) La secuencia de marchas $i - 1, i, i, i, i, i - 1$ se sustituirá por:

$i - 1, i - 1, i - 1, i - 1, i - 1, i - 1$;

La secuencia de marchas $i - 1, i, i, i, i, i - 2$ se sustituirá por:

$i - 1, i - 1, i - 1, i - 1, i - 1, i - 2$.

La secuencia de marchas $i - 2, i, i, i, i, i - 1$ se sustituirá por:

$i - 2, i - 1, i - 1, i - 1, i - 1, i - 1$.

- v) La secuencia de marchas $i - 1, i, i, i, i, i, i - 1$ se sustituirá por:

$i - 1, i - 1, i - 1, i - 1, i - 1, i - 1, i - 1$.

La secuencia de marchas $i - 1, i, i, i, i, i, i - 2$ se sustituirá por:

$i - 1, i - 1, i - 1, i - 1, i - 1, i - 1, i - 2$.

La secuencia de marchas $i - 2, i, i, i, i, i, i - 1$ se sustituirá por:

$i - 2, i - 1, i - 1, i - 1, i - 1, i - 1, i - 1$.

En todos los casos i) a v), deberá cumplirse $i - 1 \geq i_{\min}$.

- d) En la transición de una fase de aceleración o de velocidad constante a una fase de desaceleración no se subirá de marcha si la marcha de la fase que sigue a la fase de desaceleración es más baja que la marcha a la que se sube.

▼ **M3**

Ejemplo:

Si $v_i \leq v_{i+1}$ y $v_{i+2} < v_{i+1}$, la marcha $i = 4$, la marcha $(i + 1 = 5)$ y la marcha $(i + 2 = 5)$, entonces la marcha $(i + 1)$ y la marcha $(i + 2)$ se fijarán en 4 si la marcha de la fase que sigue a la fase de desaceleración es la 4 o más baja. Para todos los puntos de la curva del ciclo siguientes con la marcha 5 en la fase de desaceleración, la marcha también se fijará en 4. Si la marcha tras la fase de desaceleración es la 5, se subirá de marcha.

Si durante la transición y la fase de desaceleración inicial se suben dos marchas, se subirá una marcha.

Dentro de una fase de desaceleración no se subirá de marcha.

- e) Durante una fase de desaceleración, se utilizarán marchas con $n_{\text{gear}} > 2$ mientras la velocidad del motor no caiga por debajo de $n_{\text{min_drive}}$.

Durante una fase de desaceleración dentro de un trayecto corto del ciclo (pero no al final de un trayecto corto) se utilizará la marcha 2 mientras la velocidad del motor no caiga por debajo de $(0,9 \times n_{\text{idle}})$.

Si la velocidad del motor cae por debajo de n_{idle} , se desembragará el vehículo.

Si la fase de desaceleración es la última parte de un trayecto corto poco antes de una fase de parada, se utilizará la segunda marcha mientras la velocidad del motor no caiga por debajo de n_{idle} .

- f) Si, durante una fase de desaceleración, la duración de una secuencia de marchas entre dos secuencias de marchas de 3 segundos o más es de solo 1 segundo, se sustituirá por la marcha 0 y se desembragará el vehículo.

Si, durante una fase de desaceleración, la duración de una secuencia de marchas entre dos secuencias de marchas de 3 segundos o más es de 2 segundos, se sustituirá por la marcha 0 en el 1.^{er} segundo y, en el 2.^o segundo, por la marcha que sigue tras el período de 2 segundos. Durante el 1.^{er} segundo, el vehículo estará desembragado.

Ejemplo: Una secuencia de marchas 5, 4, 4, 2 se sustituirá por 5, 0, 2, 2.

Este requisito se aplicará únicamente si la marcha que sigue tras el período de 2 segundos es > 0 .

Si varias secuencias de marchas con duraciones de 1 o 2 segundos se siguen unas a otras, se efectuarán las correcciones siguientes:

Una secuencia de marchas $i, i, i, i - 1, i - 1, i - 2$ o $i, i, i, i - 1, i - 2, i - 2$ se cambiará a $i, i, i, 0, i - 2, i - 2$.

Una secuencia de marchas como $i, i, i, i - 1, i - 2, i - 3$ o $i, i, i, i - 2, i - 2, i - 3$ u otras combinaciones posibles se cambiará a $i, i, i, 0, i - 3, i - 3$.

Este cambio se aplicará igualmente a las secuencias de marchas en las que la aceleración sea ≥ 0 durante los 2 primeros segundos y < 0 durante el 3.^{er} segundo, o en las que la aceleración sea ≥ 0 durante los 2 últimos segundos.

Con diseños de transmisión extremos, es posible que secuencias de marchas con duraciones de 1 o 2 segundos que se siguen unas a otras puedan durar hasta 7 segundos. En tales casos, la corrección antes expuesta se complementará en una segunda etapa con los requisitos de corrección siguientes:

Una secuencia de marchas $j, 0, i, i, i - 1, k$ con $j > (i + 1)$ y $k \leq (i - 1)$ se cambiará a $j, 0, i - 1, i - 1, i - 1, k$ si la marcha $(i - 1)$ es una o dos marchas más baja que i_{max} en el segundo 3 de esta secuencia (una tras la marcha 0).

▼ **M3**

Si la marcha $(i - 1)$ es más de dos marchas más baja que i_{\max} en el segundo 3 de esta secuencia, una secuencia de marchas $j, 0, i, i - 1, k$ con $j > (i + 1)$ y $k \leq (i - 1)$ se cambiará a $j, 0, 0, k, k, k$.

Una secuencia de marchas $j, 0, i, i - 2, k$ con $j > (i + 1)$ y $k \leq (i - 2)$ se cambiará a $j, 0, i - 2, i - 2, i - 2, k$ si la marcha $(i - 2)$ es una o dos marchas más baja que i_{\max} en el segundo 3 de esta secuencia (una tras la marcha 0).

Si la marcha $(i - 2)$ es más de dos marchas más baja que i_{\max} en el segundo 3 de esta secuencia, una secuencia de marchas $j, 0, i, i - 2, k$ con $j > (i + 1)$ y $k \leq (i - 2)$ se cambiará a $j, 0, 0, k, k, k$.

En todos los casos especificados anteriormente en este subpunto, el desembrague del vehículo (marcha 0) durante 1 segundo sirve para evitar durante este segundo velocidades del motor demasiado elevadas. Si esto no plantea problemas, y si así lo solicita el fabricante, estará permitido utilizar directamente la marcha inferior del segundo siguiente en lugar de la marcha 0 en las reducciones de hasta 3 marchas. El uso de esta opción deberá quedar registrado.

Si la fase de desaceleración es la última parte de un trayecto corto poco antes de una fase de parada, y la última marcha > 0 antes de la fase de parada se utiliza solamente durante un período de hasta 2 segundos, se utilizará en su lugar la marcha 0, se pondrá en punto muerto la palanca de cambios y se embragará el vehículo.

Ejemplos: Una secuencia de marchas de 4, 0, 2, 2, 0 durante los 5 últimos segundos antes de una fase de parada se sustituirá por 4, 0, 0, 0, 0. Una secuencia de marchas de 4, 3, 3, 0 durante los 4 últimos segundos antes de una fase de parada se sustituirá por 4, 0, 0, 0.

Durante esas fases de desaceleración no estará permitido reducir hasta la primera marcha.

5. Las letras a) a f) del punto 4 se aplicarán secuencialmente, explorando en cada caso la curva del ciclo completa. Dado que las modificaciones de las letras a) a f) del punto 4 pueden generar nuevas secuencias de uso de las marchas, estas nuevas secuencias de marchas deberán comprobarse tres veces y, si es necesario, modificarse.

Para poder evaluar si los cálculos son correctos, deberá calcularse e incluirse en todas las actas de ensayo pertinentes la marcha media correspondiente a $v \geq 1$ km/h, redondeada al cuarto decimal.

▼B

Subanexo 3

Reservado

▼B*Subanexo 4***Resistencia al avance en carretera y ajuste del dinamómetro**

1. **Ámbito de aplicación**
En el presente subanexo se describen la determinación de la resistencia al avance en carretera de un vehículo de ensayo y la transferencia de dicha resistencia a un dinamómetro de chasis.
2. **Términos y definiciones**
 - 2.1. Reservado
 - 2.2. Los puntos de la velocidad de referencia comenzarán a 20 km/h con incrementos escalonados de 10 km/h, hasta llegar a la velocidad de referencia más alta conforme a las siguientes disposiciones:
 - a) El punto más alto de la velocidad de referencia será 130 km/h, o el inmediatamente superior a la velocidad máxima del ciclo de ensayo aplicable, si este último valor es inferior a 130 km/h. Si el ciclo de ensayo aplicable contiene menos de cuatro fases (baja, media, alta y extraalta), a petición del fabricante y con la aprobación de la autoridad de homologación, la velocidad de referencia más alta podrá incrementarse hasta el punto de velocidad de referencia inmediatamente por encima de la velocidad máxima de la siguiente fase superior, pero no a más de 130 km/h; en este caso, la determinación de la resistencia al avance en carretera y el ajuste del dinamómetro de chasis se efectuarán con los mismos puntos de velocidad de referencia.
 - b) Si un punto de velocidad de referencia aplicable al ciclo más 14 km/h es superior o igual a la velocidad máxima del vehículo v_{\max} , se excluirá del ensayo de desaceleración libre y del ajuste del dinamómetro de chasis. El siguiente punto de velocidad de referencia inferior pasará a ser el punto de velocidad de referencia más alto con respecto al vehículo en cuestión.
 - 2.3. Salvo que se especifique otra cosa, se calculará la demanda de energía del ciclo de conformidad con el punto 5 del subanexo 7 en la curva de velocidad buscada del ciclo de conducción aplicable.

▼M3

- 2.4. f_0 , f_1 , f_2 son los coeficientes de resistencia al avance en carretera de la ecuación de resistencia al avance en carretera $F = f_0 + f_1 \times v + f_2 \times v^2$, determinados conforme al presente subanexo.

f_0 es el coeficiente de resistencia al avance en carretera constante, que se redondeará al primer decimal, N;

f_1 es el coeficiente de resistencia al avance en carretera de primer orden, que se redondeará al tercer decimal, N/(km/h);

f_2 es el coeficiente de resistencia al avance en carretera de segundo orden, que se redondeará al quinto decimal, N/(km/h)².

Salvo que se indique otra cosa, los coeficientes de resistencia al avance en carretera se calcularán con un análisis de regresión mínimo cuadrática en todo el intervalo de puntos de velocidad de referencia.

▼ B

2.5. Masa rotacional

2.5.1. Determinación de m_r

m_r es la masa efectiva equivalente de todas las ruedas y todos los componentes del vehículo que giran con ellas sobre la calzada con la caja de cambios en punto neutro, en kilogramos (kg). m_r se medirá o calculará empleando una técnica apropiada acordada con la autoridad de homologación. Alternativamente, podrá estimarse que m_r es el 3 % de la suma de la masa en orden de marcha más 25 kg.

2.5.2. Aplicación de la masa rotacional a la resistencia al avance en carretera

Los tiempos de desaceleración libre se transferirán a las fuerzas y viceversa teniendo en cuenta la masa de ensayo aplicable más m_r . Esto se aplicará a las mediciones tanto en carretera como en dinamómetro de chasis.

2.5.3. Aplicación de la masa rotacional para el ajuste de la inercia

▼ M3

Si el vehículo se ensaya en un dinamómetro en modo de tracción a cuatro ruedas, la masa inercial equivalente del dinamómetro de chasis se ajustará a la masa de ensayo aplicable.

▼ B

De lo contrario, la masa inercial equivalente del dinamómetro de chasis se ajustará a la masa de ensayo más, o bien la masa efectiva equivalente de las ruedas que no influyen en los resultados de la medición, o bien el 50 % de m_r .

▼ M3

2.6. Se aplicarán masas adicionales para ajustar la masa de ensayo de manera que la distribución del peso de ese vehículo sea aproximadamente la misma que la del vehículo con su masa en orden de marcha. En el caso de vehículos de la categoría N o de vehículos de pasajeros derivados de vehículos de la categoría N, las masas adicionales se colocarán de una forma representativa y se justificarán ante la autoridad de homologación si esta así lo solicita. La distribución del peso de vehículo se incluirá en todas las actas de ensayo pertinentes y se utilizará en todo ensayo posterior de determinación de la resistencia al avance en carretera.

3. Requisitos generales

El fabricante será responsable de la exactitud de los coeficientes de resistencia al avance en carretera, que deberá garantizar con respecto a cada vehículo de producción perteneciente a la familia de resistencia al avance en carretera. Las tolerancias en los métodos de determinación, simulación y cálculo de la resistencia al avance en carretera no deberán utilizarse para subestimar la resistencia al avance en carretera de los vehículos de producción. A petición de la autoridad de homologación, deberá demostrarse la exactitud de los coeficientes de resistencia al avance en carretera de un vehículo concreto.

3.1. Exactitud, precisión, resolución y frecuencia globales de las mediciones

La exactitud global exigida de las mediciones será como sigue:

- a) Exactitud de la velocidad del vehículo: $\pm 0,2$ km/h con una frecuencia de medición de al menos 10 Hz.
- b) Tiempo: exactitud mínima, ± 10 ms; precisión y resolución mínimas, 10 ms.

▼ M3

- c) Exactitud del par de las ruedas: $\pm 6 \text{ Nm}$ o $\pm 0,5 \%$ del par total medido máximo, si este último valor es mayor, para el vehículo entero, con una frecuencia de medición de al menos 10 Hz.
- d) Exactitud de la velocidad del viento: $\pm 0,3 \text{ m/s}$ con una frecuencia de medición de al menos 1 Hz.
- e) Exactitud de la dirección del viento: $\pm 3^\circ$ Con una frecuencia de medición de al menos 1 Hz.
- f) Exactitud de la temperatura atmosférica: $\pm 1^\circ\text{C}$ con una frecuencia de medición de al menos 0,1 Hz.
- g) Exactitud de la presión atmosférica: $\pm 0,3 \text{ kPa}$ con una frecuencia de medición de al menos 0,1 Hz.
- h) Masa del vehículo medida en la misma báscula antes y después del ensayo: $\pm 10 \text{ kg}$ ($\pm 20 \text{ kg}$ en el caso de vehículos $> 4\,000 \text{ kg}$).
- i) Exactitud de la presión de los neumáticos: $\pm 5 \text{ kPa}$.
- j) Exactitud de la velocidad de giro de las ruedas: $\pm 0,05 \text{ s}^{-1}$ o 1% , si este último valor es mayor.

▼ B

3.2. Criterios del túnel aerodinámico

3.2.1. Velocidad del viento

La velocidad del viento durante una medición deberá mantenerse en $\pm 2 \text{ km/h}$ en el centro de la sección de ensayo. La velocidad del viento alcanzable será por lo menos de 140 km/h .

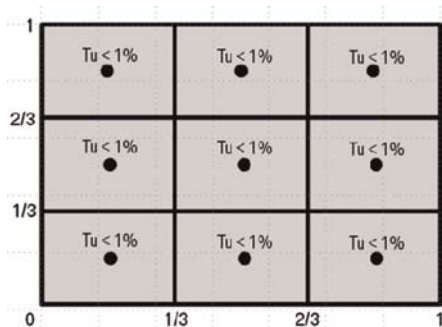
3.2.2. Temperatura del aire

La temperatura del aire durante una medición deberá mantenerse en $\pm 3^\circ\text{C}$ en el centro de la sección de ensayo. La distribución de la temperatura del aire en la salida de la tobera deberá mantenerse en $\pm 3^\circ\text{C}$.

3.2.3. Turbulencia

En una rejilla de 3 por 3 espacios repartidos uniformemente por toda la salida de la tobera, la intensidad de turbulencia, Tu , no deberá exceder del 1% . Véase la figura A4/1.

Figura A4/1

Intensidad de turbulencia

$$Tu = \frac{u'}{U_\infty}$$

donde:

Tu es la intensidad de turbulencia;

▼ B

u' es la fluctuación de la velocidad de turbulencia, en m/s;

U_∞ es la velocidad de flujo libre, en m/s.

3.2.4. Coeficiente de bloqueo sólido

El coeficiente de bloqueo del vehículo ε_{sb} , expresado como el cociente del área frontal del vehículo y el área de la salida de la tobera calculado con la siguiente ecuación, no deberá exceder de 0,35.

$$\varepsilon_{sb} = \frac{A_f}{A_{nozzle}}$$

donde:

ε_{sb} es el coeficiente de bloqueo del vehículo;

A_f es el área frontal del vehículo, en m²;

A_{nozzle} es el área de la salida de la tobera, en m².

▼ M3

3.2.5. Ruedas giratorias

Para determinar adecuadamente la influencia aerodinámica de las ruedas, las ruedas del vehículo de ensayo deberán girar a una velocidad tal que la velocidad del vehículo resultante no difiera más de ± 3 km/h de la velocidad del viento.

3.2.6. Cinta móvil

Para simular el flujo fluido en los bajos de la carrocería del vehículo de ensayo, el túnel aerodinámico deberá estar provisto de una cinta móvil que se extienda desde la parte delantera hasta la parte trasera del vehículo. La velocidad de la cinta móvil no deberá diferir más de ± 3 km/h de la velocidad del viento.

3.2.7. Ángulo del flujo fluido

En nueve puntos uniformemente distribuidos del área de la tobera, la desviación cuadrática media tanto del ángulo de cabeceo α como del ángulo de guiñada β (planos Y y Z) en la salida de la tobera no deberá exceder de 1°.

▼ B

3.2.8. Presión del aire

En nueve puntos uniformemente distribuidos del área de salida de la tobera, la desviación estándar de la presión total en la salida de la tobera deberá ser igual o inferior a 0,02.

$$\sigma \left(\frac{\Delta P_t}{q} \right) \leq 0,02$$

donde:

σ es la desviación estándar de la relación de presión $\left(\frac{\Delta P_t}{q} \right)$;

ΔP_t es la variación de presión total entre los puntos de medición, en N/m²;

q es la presión dinámica, en N/m².

La diferencia absoluta del coeficiente de presión c_p en una distancia de 3 metros por delante y 3 metros por detrás del centro de la balanza en la sección de ensayo vacía y a la altura del centro de la salida de la tobera no deberá diferir más de $\pm 0,02$.

▼ B

$$|c_{p_{x=+3m}} - c_{p_{x=-3m}}| \leq 0,02$$

donde:

c_p es el coeficiente de presión.

3.2.9. Espesor de la capa límite

A $x = 0$ (punto central de la balanza), la velocidad del viento equivaldrá como mínimo al 99 % de la velocidad de afluencia 30 mm por encima del suelo del túnel aerodinámico.

$$\delta_{99}(x = 0 \text{ m}) \leq 30 \text{ mm}$$

donde:

δ_{99} es la distancia perpendicular a la calzada, donde se alcanza el 99 % de la velocidad de la corriente libre (espesor de la capa límite).

3.2.10. Coeficiente de bloqueo de la retención

El montaje del sistema de retención no deberá estar frente al vehículo. El coeficiente de bloqueo relativo del área frontal del vehículo debido al sistema de retención, ϵ_{restr} , no deberá exceder de 0,10.

$$\epsilon_{\text{restr}} = \frac{A_{\text{restr}}}{A_f}$$

donde:

ϵ_{restr} es el coeficiente de bloqueo relativo del sistema de retención;

A_{restr} es el área frontal del sistema de retención proyectada sobre la cara de la tobera, en m^2 ;

A_f es el área frontal del vehículo, en m^2 .

3.2.11. Exactitud de medida de la balanza en la dirección x

La inexactitud de la fuerza resultante en la dirección x no deberá exceder de $\pm 5 \text{ N}$. La resolución de la fuerza medida deberá guardar una tolerancia de $\pm 3 \text{ N}$.

▼ M3

3.2.12. Precisión de la medición

La precisión de la fuerza medida deberá guardar una tolerancia de $\pm 3 \text{ N}$.

▼ B

4. Medición de la resistencia al avance en carretera en carretera

4.1. Requisitos aplicables al ensayo en carretera

4.1.1. Condiciones atmosféricas para el ensayo en carretera

▼ M3

4.1.1.1. Condiciones de viento admisibles

Las condiciones de viento máximas admisibles para la determinación de la resistencia al avance en carretera se indican en los puntos 4.1.1.1.1 y 4.1.1.1.2.

▼ M3

Para determinar la aplicabilidad del tipo de anemometría que se ha de utilizar, deberá determinarse la media aritmética de la velocidad del viento midiendo continuamente esta por medio de un instrumento meteorológico reconocido, colocado junto a la carretera de ensayo en la ubicación y a la altura sobre el nivel de la carretera donde vayan a experimentarse las condiciones de viento más representativas.

Si no pueden realizarse ensayos en direcciones opuestas en la misma parte de la pista de ensayo (por ejemplo, en una pista de ensayo oval con un sentido obligatorio de la conducción), deberán medirse la velocidad y la dirección del viento en cada parte de la pista de ensayo. En este caso, la media aritmética medida más alta de la velocidad del viento es la que determina el tipo de anemometría que se ha de utilizar, mientras que la media aritmética más baja de la velocidad del viento es la que determina el criterio para permitir no aplicar una corrección del viento.

4.1.1.1.1. Condiciones de viento admisibles cuando se utiliza la anemometría estacionaria

Solo se utilizará la anemometría estacionaria cuando la media de las velocidades del viento durante un período de 5 segundos sea inferior a 5 m/s y las velocidades del viento máximas sean inferiores a 8 m/s durante menos de 2 segundos. Además, la componente vectorial media de la velocidad del viento en toda la carretera de ensayo deberá ser inferior a 2 m/s durante cada par de rondas válido. Se excluirán del análisis los pares de rondas que no cumplan los criterios anteriores. Toda corrección del viento deberá calcularse conforme al punto 4.5.3. Podrá no aplicarse una corrección del viento cuando la media aritmética más baja de la velocidad del viento sea igual o inferior a 2 m/s.

4.1.1.1.2. Condiciones de viento admisibles cuando se utiliza la anemometría a bordo

Para los ensayos con anemómetro a bordo deberá utilizarse un dispositivo como el descrito en el punto 4.3.2. La media aritmética de las velocidades del viento durante cada par de rondas válido en la carretera de ensayo deberá ser inferior a 7 m/s con velocidades del viento máximas inferiores a 10 m/s durante más de 2 segundos. Además, la componente vectorial media de la velocidad del viento en toda la carretera deberá ser inferior a 4 m/s durante cada par de rondas válido. Se excluirán del análisis los pares de rondas que no cumplan los criterios anteriores.

▼ B

4.1.1.2. Temperatura atmosférica

Conviene que la temperatura atmosférica se sitúe en un intervalo de 5 °C a 35 °C, inclusive.

Si la diferencia entre las temperaturas medidas más alta y más baja durante el ensayo de desaceleración libre es superior a 5 °C, deberá aplicarse la corrección de la temperatura, por separado con respecto a cada ronda, con la media aritmética de la temperatura ambiente de la ronda en cuestión.

En ese caso, los valores de los coeficientes de resistencia al avance en carretera f_0 , f_1 y f_2 deberán determinarse y corregirse con respecto a cada ronda concreta. El conjunto final de valores f_0 , f_1 y f_2 será la media aritmética de los coeficientes corregidos de forma individual f_0 , f_1 y f_2 , respectivamente.

El fabricante podrá escoger realizar las desaceleraciones libres a temperaturas de 1 °C a 5 °C.

▼ B

4.1.2. Carretera de ensayo

La superficie de la carretera deberá ser lisa y plana y estar limpia, seca y libre de obstáculos o paravientos que pudieran impedir la medición de la resistencia al avance en carretera, y su textura y composición deberán ser representativas de las superficies de las carreteras urbanas y las autopistas actuales. La pendiente longitudinal de la carretera de ensayo no deberá exceder de $\pm 1\%$. La pendiente local entre puntos cualesquiera distanciados 3 metros no deberá desviarse más de $\pm 0,5\%$ de dicha pendiente longitudinal. Si no pueden realizarse ensayos en direcciones opuestas en la misma parte de la pista de ensayo (por ejemplo, en una pista de ensayo oval con un sentido obligatorio de la conducción), la suma de las pendientes longitudinales de los segmentos paralelos de la pista de ensayo deberá situarse entre 0 y una pendiente ascendente del $0,1\%$. La combadura máxima de la carretera de ensayo deberá ser del $1,5\%$.

4.2. Preparación

4.2.1. Vehículo de ensayo

Todo vehículo de ensayo deberá ser conforme con la serie de producción con respecto a todos sus componentes, o, si el vehículo es diferente del vehículo de producción, deberá incluirse una descripción completa en todas las actas de ensayo pertinentes.

▼ M3

4.2.1.1. Requisitos para la selección de los vehículos de ensayo

4.2.1.1.1. Sin utilizar el método de interpolación

Se seleccionará entre la familia (véanse los puntos 5.6 y 5.7 del presente anexo) el vehículo de ensayo (vehículo H) que posea la combinación de características relevantes respecto de la resistencia al avance en carretera (es decir, masa, resistencia aerodinámica y resistencia a la rodadura de los neumáticos) que produzca la demanda de energía del ciclo más alta.

Si no se conoce la influencia aerodinámica de las diferentes ruedas dentro de una familia de interpolación, la selección se basará en la resistencia aerodinámica prevista más alta. A modo de orientación, cabe esperar que la resistencia aerodinámica más alta se dé con las ruedas que tengan: a) la mayor anchura, b) el mayor diámetro, y c) el diseño estructural más abierto (en ese orden de importancia).

La selección de las ruedas se efectuará adicionalmente al requisito de la demanda de energía del ciclo más alta.

4.2.1.1.2. Utilizando un método de interpolación

A petición del fabricante, podrá aplicarse un método de interpolación.

En este caso, deberán seleccionarse dos vehículos de ensayo de la familia que cumplan el requisito de la familia correspondiente.

El vehículo de ensayo H será el vehículo que produzca la demanda de energía del ciclo más alta, preferiblemente la máxima, de esa selección, y el vehículo L aquel que produzca la demanda de energía del ciclo más baja, preferiblemente la mínima, de esa selección.

▼ M3

Todos los elementos de equipamiento opcional o las formas de carrocería que se haya decidido no tomar en consideración al aplicar el método de interpolación deberán ser idénticos en ambos vehículos de ensayo, H y L, de manera que tales elementos de equipamiento opcional produzcan la combinación máxima de demanda de energía del ciclo debido a sus características relevantes respecto de la resistencia al avance en carretera (es decir, masa, resistencia aerodinámica y resistencia a la rodadura de los neumáticos).

Cuando vehículos concretos pueden suministrarse con un conjunto completo de ruedas y neumáticos estándar y un conjunto completo de neumáticos de invierno (marcados con una montaña de 3 picos y un copo de nieve, 3PMS) con o sin ruedas, las ruedas y los neumáticos adicionales no se considerarán equipamiento opcional.

A título orientativo, conviene cumplir las siguientes deltas mínimas entre los vehículos H y L en relación con esas características relevantes respecto de la resistencia al avance en carretera:

- i) masa de al menos 30 kg;
- ii) resistencia a la rodadura de al menos 1,0 kg/t;
- iii) resistencia aerodinámica $C_D \times A$ de al menos 0,05 m².

Para alcanzar una delta suficiente entre los vehículos H y L en relación con una característica relevante respecto de la resistencia al avance en carretera, el fabricante podrá empeorar artificialmente el vehículo H, por ejemplo aplicando una masa de ensayo mayor.

4.2.1.2. Requisitos aplicables a las familias

4.2.1.2.1. Requisitos para aplicar la familia de interpolación sin utilizar el método de interpolación

Con respecto a los criterios que definen una familia de interpolación, véase el punto 5.6 del presente anexo.

4.2.1.2.2. Los requisitos para aplicar la familia de interpolación utilizando el método de interpolación son los siguientes:

- a) cumplir los criterios de la familia de interpolación enumerados en el punto 5.6 del presente anexo;
- b) cumplir los requisitos de los puntos 2.3.1 y 2.3.2 del subanexo 6;
- c) efectuar los cálculos del punto 3.2.3.2 del subanexo 7.

▼ **M3**

- 4.2.1.2.3. Requisitos para aplicar la familia de resistencia al avance en carretera
- 4.2.1.2.3.1. A petición del fabricante, y si se cumplen los criterios del punto 5.7 del presente anexo, deberán calcularse los valores de resistencia al avance en carretera correspondientes a los vehículos H y L de una familia de interpolación.
- 4.2.1.2.3.2. Los vehículos de ensayo H y L a tenor del punto 4.2.1.1.2 se denominarán H_R y L_R a los efectos de la familia de resistencia al avance en carretera.
- 4.2.1.2.3.3. Además de los requisitos de una familia de interpolación contenidos en los puntos 2.3.1 y 2.3.2 del subanexo 6, la diferencia en cuanto a demanda de energía del ciclo entre los vehículos H_R y L_R de la familia de resistencia al avance en carretera deberá ser al menos del 4 % y no exceder del 35 % sobre la base del H_R en un ciclo WLTC de clase 3 completo.

Si en la familia de resistencia al avance en carretera se incluye más de una transmisión, para determinar la resistencia al avance en carretera deberá utilizarse la transmisión con las mayores pérdidas de potencia.

- 4.2.1.2.3.4. Si la delta de resistencia al avance en carretera de la opción de vehículo que causa la diferencia de fricción se determina con arreglo al punto 6.8, deberá calcularse una nueva familia de resistencia al avance en carretera que incluya la delta de resistencia al avance en carretera tanto en su vehículo L como en su vehículo H.

$$f_{0,N} = f_{0,R} + f_{0,Delta}$$

$$f_{1,N} = f_{1,R} + f_{1,Delta}$$

$$f_{2,N} = f_{2,R} + f_{2,Delta}$$

donde:

- N se refiere a los coeficientes de resistencia al avance en carretera de la nueva familia de resistencia al avance en carretera;
- R se refiere a los coeficientes de resistencia al avance en carretera de la familia de resistencia al avance en carretera de referencia;
- Delta se refiere a los coeficientes delta de resistencia al avance en carretera determinados en el punto 6.8.1.

- 4.2.1.3. Combinaciones admisibles de requisitos para la selección de vehículos de ensayo y requisitos aplicables a las familias

El cuadro A4/1 muestra las combinaciones admisibles de requisitos para la selección de vehículos de ensayo y requisitos aplicables a las familias según se describen en los puntos 4.2.1.1 y 4.2.1.2.

Cuadro A4/1

Combinaciones admisibles de requisitos para la selección de vehículos de ensayo y requisitos aplicables a las familias

Requisitos que deben cumplirse:	1) Sin método de interpolación	2) Método de interpolación sin familia de resistencia al avance en carretera	3) Aplicación de la familia de resistencia al avance en carretera	4) Método de interpolación con una o más familias de resistencia al avance en carretera
Vehículo de ensayo de la resistencia al avance en carretera	Punto 4.2.1.1.1	Punto 4.2.1.1.2	Punto 4.2.1.1.2	n.a.
Familia	Punto 4.2.1.2.1	Punto 4.2.1.2.2	Punto 4.2.1.2.3	Punto 4.2.1.2.2

▼ M3

Requisitos que deben cumplirse:	1) Sin método de interpolación	2) Método de interpolación sin familia de resistencia al avance en carretera	3) Aplicación de la familia de resistencia al avance en carretera	4) Método de interpolación con una o más familias de resistencia al avance en carretera
Adicional	ninguno	ninguno	ninguno	Aplicación de la columna 3 «Aplicación de la familia de resistencia al avance en carretera» y aplicación del punto 4.2.1.3.1.

4.2.1.3.1. Cálculo de las resistencias al avance en carretera de una familia de interpolación a partir de una familia de resistencia al avance en carretera

Las resistencias al avance en carretera H_R o L_R se determinarán de conformidad con el presente subanexo.

La resistencia al avance en carretera del vehículo H (y L) de una familia de interpolación dentro de la familia de resistencia al avance en carretera deberá calcularse conforme a los puntos 3.2.3.2.2 a 3.2.3.2.2.4 del subanexo 7, de la siguiente manera:

- utilizando el H_R y el L_R de la familia de resistencia al avance en carretera en lugar del H y el L como factores de las ecuaciones;
- utilizando los parámetros de resistencia al avance en carretera (es decir, masa de ensayo, $\Delta[CD \times A_f]$ en comparación con el vehículo L_R y resistencia a la rodadura de los neumáticos) del vehículo H (o L) de la familia de interpolación como factores correspondientes al vehículo concreto;
- repetiendo este cálculo en relación con cada vehículo H y L de cada familia de interpolación dentro de la familia de resistencia al avance en carretera.

La interpolación de resistencia al avance en carretera solo se aplicará a las características relevantes respecto de la resistencia al avance en carretera que se comprobó que eran diferentes entre los vehículos de ensayo L_R y H_R . Por lo que se refiere a otras características relevantes respecto de la resistencia al avance en carretera, se aplicará el valor del vehículo H_R .

Los vehículos H y L de la familia de interpolación podrán derivarse de familias de resistencia al avance en carretera diferentes. Si la diferencia entre estas familias de resistencia al avance en carretera proviene de la aplicación del método de deltas, véase el punto 4.2.1.2.3.4.

▼ B

4.2.1.4. Aplicación de la familia de matrices de resistencia al avance en carretera

Para determinar la resistencia al avance en carretera se empleará un vehículo que cumpla los criterios del punto 5.8 del presente anexo y sea:

- representativo, en cuanto al peor valor C_D estimado y a la forma de la carrocería, de la serie prevista de vehículos completos que incluirá la familia de matrices de resistencia al avance en carretera, y
- representativo, en cuanto a la media estimada de la masa del equipamiento opcional, de la serie prevista de vehículos que incluirá la familia de matrices de resistencia al avance en carretera.

▼ B

En caso de que no pueda determinarse una forma de carrocería representativa respecto de un vehículo completo, el vehículo de ensayo se equipará con una caja cuadrada de esquinas redondeadas con radios máximos de 25 mm y una anchura igual a la anchura máxima de los vehículos incluidos en la familia de matrices de resistencia al avance en carretera, de manera que la altura total del vehículo de ensayo, incluida la caja, sea de $3,0 \text{ m} \pm 0,1 \text{ m}$.

El fabricante y la autoridad de homologación deberán acordar qué modelo de vehículo de ensayo es representativo.

Los parámetros masa de ensayo, resistencia a la rodadura de los neumáticos y área frontal de un vehículo H_M y un vehículo L_M deberán determinarse de manera que el vehículo H_M produzca la demanda de energía del ciclo más alta y el vehículo L_M la energía del ciclo más baja dentro de la familia de matrices de resistencia al avance en carretera. El fabricante y la autoridad de homologación deberán acordar los parámetros de los vehículos H_M y L_M .

La resistencia al avance en carretera de cada vehículo concreto de la familia de matrices de resistencia al avance en carretera, incluidos los vehículos H_M y L_M , deberá calcularse de conformidad con el punto 5.1 del presente subanexo.

4.2.1.5. Partes aerodinámicas de la carrocería móviles

Las partes aerodinámicas de la carrocería móviles de los vehículos de ensayo deberán funcionar durante la determinación de la resistencia al avance en carretera según esté previsto en las condiciones del ensayo de tipo 1 WLTP (temperatura de ensayo, velocidad e intervalo de aceleración del vehículo, carga del motor, etc.).

Todo sistema del vehículo que modifique dinámicamente su resistencia aerodinámica (por ejemplo, control de la altura del vehículo) se considerará una parte aerodinámica de la carrocería móvil. Deberán añadirse requisitos adecuados si en el futuro los vehículos se dotan de elementos aerodinámicos de equipamiento opcional móviles cuya influencia en la resistencia aerodinámica justifique la necesidad de tales requisitos.

4.2.1.6. Pesaje

Antes y después del procedimiento de determinación de la resistencia al avance en carretera deberá pesarse el vehículo seleccionado, incluidos el conductor y el equipamiento del ensayo, a fin de determinar la masa media aritmética, m_{av} . La masa del vehículo deberá ser superior o igual a la masa de ensayo del vehículo H o del vehículo L al comienzo del procedimiento de determinación de la resistencia al avance en carretera.

4.2.1.7. Configuración del vehículo de ensayo

La configuración del vehículo de ensayo deberá incluirse en todas las actas de ensayo pertinentes y utilizarse en todo ensayo de desaceleración libre ulterior.

4.2.1.8. Estado del vehículo de ensayo

4.2.1.8.1. Rodaje

El vehículo de ensayo deberá someterse a un rodaje apropiado para el ensayo que se vaya a realizar, de como mínimo 10 000 y como máximo 80 000 km.

▼ M3

A petición del fabricante, podrá utilizarse un vehículo con un mínimo de 3 000 km.

▼ B

4.2.1.8.2. Especificaciones del fabricante

El vehículo deberá ser conforme con las especificaciones del fabricante previstas para los vehículos de producción por lo que se refiere a las presiones de los neumáticos indicadas en el punto 4.2.2.3 del presente subanexo, la alineación de las ruedas indicada en el punto 4.2.1.8.3 del presente subanexo, la distancia libre al suelo, la altura del vehículo, los lubricantes del tren de transmisión y de los cojinetes de las ruedas y el ajuste de los frenos, a fin de evitar una resistencia parásita no representativa.

4.2.1.8.3. Alineación de las ruedas

El ángulo de convergencia/divergencia y el ángulo de caída deberán ajustarse de modo que se desvíen al máximo del eje longitudinal del vehículo en el intervalo definido por el fabricante. Si el fabricante prescribe valores del ángulo de convergencia/divergencia y del ángulo de caída para el vehículo, estos deberán utilizarse. A petición del fabricante, podrán utilizarse desviaciones respecto del eje longitudinal del vehículo mayores que los valores prescritos. Los valores prescritos constituirán los valores de referencia para el mantenimiento del vehículo durante toda su vida útil.

Otros parámetros ajustables de alineación de las ruedas (como el ángulo de avance) deberán fijarse conforme a los valores recomendados por el fabricante. En ausencia de valores recomendados, deberán fijarse conforme a la media aritmética del intervalo definido por el fabricante.

Tales parámetros ajustables y valores fijados deberán incluirse en todas las hojas de ensayo pertinentes.

4.2.1.8.4. Paneles cerrados

Durante la determinación de la resistencia al avance en carretera, el capó, la puerta del maletero, los paneles móviles de accionamiento manual y todas las ventanas deberán estar cerrados.

▼ M3

4.2.1.8.5. Modo de desaceleración libre del vehículo

Si la determinación de los ajustes del dinamómetro no puede cumplir los criterios de los puntos 8.1.3 u 8.2.3 debido a fuerzas no reproducibles, el vehículo deberá estar provisto de un modo de desaceleración libre. El modo de desaceleración libre del vehículo deberá ser aprobado por la autoridad de homologación, y su utilización deberá señalarse en todas las actas de ensayo pertinentes.

Si el vehículo está provisto de un modo de desaceleración libre, este deberá estar activado tanto durante la determinación de la resistencia al avance en carretera como en el dinamómetro de chasis.

▼ B

4.2.2. Neumáticos

▼ M3

4.2.2.1. Resistencia a la rodadura de los neumáticos

Las resistencias a la rodadura de los neumáticos se medirán de conformidad con el anexo 6 del Reglamento n.º 117 de la CEPE, serie 02 de modificaciones. Los coeficientes de resistencia a la rodadura deberán adaptarse y categorizarse conforme a las clases de resistencia a la rodadura del Reglamento (CE) n.º 1222/2009 (véase el cuadro A4/2).

▼ **M3**

Cuadro A4/2

Clases de eficiencia energética conforme a los coeficientes de resistencia a la rodadura (RRC) de los neumáticos C1, C2 y C3, y valores de RRC que han de utilizarse para esas clases de eficiencia energética en la interpolación, en kg/t

Clase de eficiencia energética	Valor de RRC que ha de utilizarse para la interpolación de neumáticos C1	Valor de RRC que ha de utilizarse para la interpolación de neumáticos C2	Valor de RRC que ha de utilizarse para la interpolación de neumáticos C3
A	RRC = 5,9	RRC = 4,9	RRC = 3,5
B	RRC = 7,1	RRC = 6,1	RRC = 4,5
C	RRC = 8,4	RRC = 7,4	RRC = 5,5
D	Vacío	Vacío	RRC = 6,5
E	RRC = 9,8	RRC = 8,6	RRC = 7,5
F	RRC = 11,3	RRC = 9,9	RRC = 8,5
G	RRC = 12,9	RRC = 11,2	Vacío

Si se aplica el método de interpolación a la resistencia a la rodadura, a efectos del cálculo del punto 3.2.3.2 del subanexo 7, se utilizarán como factores del procedimiento de cálculo los valores reales de resistencia a la rodadura de los neumáticos instalados en los vehículos de ensayo L y H. Con respecto a un vehículo concreto dentro de una familia de interpolación, se utilizará el valor de RRC correspondiente a la clase de eficiencia energética de los neumáticos instalados.

Cuando vehículos concretos pueden suministrarse con un conjunto completo de ruedas y neumáticos estándar y un conjunto completo de neumáticos de invierno (marcados con una montaña de 3 picos y un copo de nieve, 3PMS) con o sin ruedas, las ruedas y los neumáticos adicionales no se considerarán equipamiento opcional.

▼ **B**

4.2.2.2. Estado de los neumáticos

Los neumáticos utilizados para el ensayo deberán:

- a) no tener más de dos años desde la fecha de fabricación;
- b) no estar especialmente acondicionados ni tratados (por ejemplo, calentados o envejecidos artificialmente), a excepción del pulido de la forma original de la banda de rodadura;
- c) rodarse en una carretera durante como mínimo 200 km antes de proceder a la determinación de la resistencia al avance en carretera;
- d) tener una profundidad constante de la banda de rodadura antes del ensayo que oscile entre el 100 y el 80 % de la profundidad original en cualquier punto a lo ancho de la banda de rodadura.

▼ **M3**

Tras medir la profundidad de la banda de rodadura, la distancia de conducción se limitará a 500 km. Si se superan los 500 km, deberá volver a medirse la profundidad de la banda de rodadura.

▼ **B**

4.2.2.3. Presión de los neumáticos

Los neumáticos delanteros y traseros deberán hincharse hasta el límite inferior del intervalo de presión correspondiente al eje respectivo del neumático seleccionado con la masa del ensayo de desaceleración libre, según lo especificado por el fabricante.

▼ B

4.2.2.3.1. Ajuste de la presión de los neumáticos

Si la diferencia entre la temperatura ambiente y la temperatura de estabilización es superior a 5 °C, la presión de los neumáticos se ajustará como sigue:

- a) Los neumáticos se estabilizarán durante más de 1 hora a un 10 % por encima de la presión buscada.
- b) Antes de los ensayos, la presión de los neumáticos se reducirá a la presión de hinchado especificada en el punto 4.2.2.3 del presente subanexo, ajustada según la diferencia entre la temperatura del entorno de estabilización y la temperatura ambiente del ensayo, según una tasa de 0,8 kPa por 1 °C, utilizando la siguiente ecuación:

$$\Delta p_t = 0,8 \times (T_{\text{soak}} - T_{\text{amb}})$$

donde:

ΔP_t es el ajuste de presión de los neumáticos añadido a la presión de los neumáticos indicada en el punto 4.2.2.3 del presente subanexo, en kPa;

0,8 es el factor de ajuste de la temperatura, en kPa/°C;

T_{soak} es la temperatura de estabilización de los neumáticos, en °C;

T_{amb} es la temperatura ambiente del ensayo, en °C.

- c) Entre el ajuste de la temperatura y el calentamiento del vehículo, los neumáticos deberán estar protegidos de fuentes de calor externas, incluida la radiación solar.

4.2.3. Instrumental

Todo instrumento deberá instalarse de manera que se minimice su efecto sobre las características aerodinámicas del vehículo.

Si se espera que el efecto del instrumento instalado sobre $(C_D \times A_f)$ sea mayor que 0,015 m², el vehículo deberá someterse a medición con y sin el instrumento en un túnel aerodinámico que cumpla el criterio del punto 3.2 del presente subanexo. La diferencia correspondiente se restará de f_2 . A petición del fabricante, y con la aprobación de la autoridad de homologación, el valor determinado podrá utilizarse para vehículos similares en los que se espere que la influencia del equipo sea la misma.

4.2.4. Calentamiento del vehículo

4.2.4.1. En carretera

El calentamiento se llevará a cabo exclusivamente conduciendo el vehículo.

- 4.2.4.1.1. Antes del calentamiento, el vehículo se desacelerará desembragado o con la transmisión automática en punto muerto, frenando moderadamente de 80 a 20 km/h en un lapso de 5 a 10 segundos. Tras este frenado no deberá hacerse ningún accionamiento ni ajuste manual más del sistema de frenado.

A petición del fabricante, y con la aprobación de la autoridad de homologación, también podrán activarse los frenos tras el calentamiento, con la misma desaceleración que la indicada en el presente punto, y solo si es necesario.

4.2.4.1.2. Calentamiento y estabilización

▼ M3

Todos los vehículos deberán conducirse al 90 % de la velocidad máxima del WLTC aplicable. Deberá calentarse el vehículo durante al menos 20 minutos hasta que se alcancen condiciones estables.

▼ **M3**

Cuadro A4/3

Reservado▼ **B**

Clase de vehículos	WLTC aplicable	90 % de la velocidad máxima	Fase siguiente superior
Clase 1	Low ₁ + Medium ₁	58 km/h	NA
Clase 2	Low ₂ + Medium ₂ + High ₂ + Extra High ₂	111 km/h	NA
	Low ₂ + Medium ₂ + High ₂	77 km/h	Extra High (111 km/h)
Clase 3	Low ₃ + Medium ₃ + High ₃ + Extra High ₃	118 km/h	NA
	Low ₃ + Medium ₃ + High ₃	88 km/h	Extra High (118 km/h)

4.2.4.1.3. Criterio de condición estable

Véase el punto 4.3.1.4.2 del presente subanexo.

4.3. Medición y cálculo de la resistencia al avance en carretera por el método de desaceleración libre

La resistencia al avance en carretera deberá determinarse utilizando el método o bien de anemometría estacionaria (punto 4.3.1 del presente subanexo) o bien de anemometría a bordo (punto 4.3.2 del presente subanexo).

4.3.1. Método de desaceleración libre con anemometría estacionaria

▼ **M3**

4.3.1.1. Selección de las velocidades de referencia para determinar la curva de resistencia al avance en carretera

Las velocidades de referencia para determinar la curva de resistencia al avance en carretera se seleccionarán de conformidad con el punto 2.2.

Durante el ensayo, el tiempo transcurrido y la velocidad del vehículo deberán medirse con una frecuencia mínima de 10 Hz.

▼ **B**

4.3.1.3. Procedimiento de desaceleración libre del vehículo

4.3.1.3.1. Tras el procedimiento de calentamiento descrito en el punto 4.2.4 del presente subanexo, e inmediatamente antes de cada medición del ensayo, deberá acelerarse el vehículo hasta 10 o 15 km/h por encima de la velocidad de referencia más alta y conducirse a esa velocidad durante 1 minuto como máximo. Inmediatamente después deberá comenzar la desaceleración libre.

4.3.1.3.2. Durante la desaceleración libre, la transmisión deberá estar en punto muerto. Deberá evitarse en lo posible todo movimiento del volante, y no se accionarán los frenos del vehículo..

▼ **M3**

4.3.1.3.3. El ensayo deberá repetirse hasta que los datos de la desaceleración libre satisfagan los requisitos de precisión estadística especificados en el punto 4.3.1.4.2.

4.3.1.3.4. Aunque se recomienda realizar cada ronda de desaceleración libre sin interrupciones, podrán efectuarse rondas divididas si en una sola ronda no pueden recogerse datos con respecto a todos los puntos de velocidad de referencia. En el caso de rondas divididas, serán de aplicación los siguientes requisitos adicionales:

▼ **M3**

- a) se procurará que el estado del vehículo se mantenga lo más constante posible en cada punto de división;
- b) por lo menos un punto de velocidad deberá coincidir con la desaceleración libre del intervalo de velocidades superior;
- c) en cada uno de los puntos de velocidad coincidentes, la fuerza media de la desaceleración libre del intervalo de velocidades inferior no deberá diferir de la fuerza media de la desaceleración libre del intervalo de velocidades superior en más de $\pm 10 \text{ N}$ o $\pm 5 \%$, tomando de estos el valor que sea mayor;
- d) si la longitud de la pista no permite cumplir el requisito de la letra b) del presente punto, se añadirá un punto de velocidad adicional que sirva como punto de velocidad coincidente.

4.3.1.4. Medición del tiempo de desaceleración libre

4.3.1.4.1. Deberá medirse el tiempo de desaceleración libre correspondiente a la velocidad de referencia v_j , que será el tiempo transcurrido entre las velocidades del vehículo ($v_j + 5 \text{ km/h}$) y ($v_j - 5 \text{ km/h}$).

4.3.1.4.2. Estas mediciones deberán realizarse en sentidos opuestos hasta que se obtengan como mínimo tres pares de mediciones que satisfagan la precisión estadística p_j , definida en la siguiente ecuación:

$$p_j = \frac{h \times \sigma_j}{\sqrt{n} \times \Delta t_{pj}} \leq 0,030$$

donde:

p_j es la precisión estadística de las mediciones realizadas a la velocidad de referencia v_j ;

n es el número de pares de mediciones;

Δt_{pj} es la media armónica del tiempo de desaceleración libre a la velocidad de referencia v_j , en segundos, dada por la siguiente ecuación:

$$\Delta t_{pj} = \frac{n}{\sum_{i=1}^n \frac{1}{\Delta t_{ji}}}$$

donde:

Δt_{ji} es la media armónica del tiempo de desaceleración libre del $i.$ º par de mediciones a la velocidad v_j , en segundos, s , dada por la siguiente ecuación:

$$\Delta t_{ji} = \frac{2}{\left(\frac{1}{\Delta t_{jai}}\right) + \left(\frac{1}{\Delta t_{jbi}}\right)}$$

donde:

Δt_{jai} y Δt_{jbi} son los tiempos de desaceleración libre de la $i.$ ª medición a la velocidad de referencia v_j , en segundos, s , en los respectivos sentidos a y b;

▼ **M3**

σ_j es la desviación estándar, en segundos, s, definida por:

$$\sigma_j = \sqrt{\frac{1}{n-1} \sum_{i=1}^n (\Delta t_{ji} - \Delta t_{pj})^2}$$

h es un coeficiente dado en el cuadro A4/4.

Cuadro A4/4

Coefficiente h en función 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. Si, durante una medición en un sentido, se produce cualquier factor externo o una acción del conductor que influyan de manera evidente en el ensayo de resistencia al avance en carretera, se rechazarán esa medición y la medición correspondiente en sentido opuesto. Deberán registrarse todos los datos rechazados y la razón del rechazo, y el número de pares de medición rechazados no deberá exceder de 1/3 del número total de pares de medición. Deberá evaluarse el número máximo de pares que siguen cumpliendo la precisión estadística definida en el punto 4.3.1.4.2. En el caso de exclusión, los pares se excluirán de las evaluaciones a partir de aquel que presente la desviación máxima respecto de la media.

4.3.1.4.4. Se utilizará la siguiente ecuación para calcular la media aritmética de la resistencia al avance en carretera, utilizando la media armónica de los tiempos de desaceleración libre alternos.

$$F_j = \frac{1}{3,6} \times (m_{av} + m_r) \times \frac{2 \times \Delta v}{\Delta t_j}$$

donde:

Δt_j es la media armónica de las mediciones alternas de los tiempos de desaceleración libre a la velocidad v_j , en segundos, s, dada por:

$$\Delta t_j = \frac{2}{\frac{1}{\Delta t_{ja}} + \frac{1}{\Delta t_{jb}}}$$

▼ M3

donde:

Δt_{ja} y Δt_{jb} son las medias armónicas de los tiempos de desaceleración libre en los sentidos a y b, respectivamente, correspondientes a la velocidad de referencia v_j , en segundos, s, dadas por las dos ecuaciones siguientes:

$$\Delta q_{ja} = \frac{n}{\sum_{i=1}^n \frac{1}{t_{jai}}}$$

y:

$$\Delta n_{jb} = \frac{n}{\sum_{i=1}^n \frac{1}{t_{jbi}}}$$

donde:

m_{av} es la media aritmética de las masas del vehículo de ensayo al comienzo y al final de la determinación de la resistencia al avance en carretera, en kg;

m_r es la masa efectiva equivalente de los componentes giratorios según el punto 2.5.1.

Los coeficientes f_0 , f_1 y f_2 , en la ecuación de resistencia al avance en carretera deberán calcularse con un análisis de regresión mínimo cuadrática.

En caso de que el vehículo ensayado sea el vehículo representativo de una familia de matrices de resistencia al avance en carretera, el coeficiente f_1 se fijará en cero y los coeficientes f_0 y f_2 volverán a calcularse con un análisis de regresión mínimo cuadrática.

▼ B

4.3.2. Método de desaceleración libre con anemometría a bordo

El vehículo deberá calentarse y estabilizarse de conformidad con el punto 4.2.4 del presente subanexo.

4.3.2.1. Instrumental adicional para la anemometría a bordo

El anemómetro y demás instrumental a bordo deberán calibrarse haciéndolos funcionar en el vehículo de ensayo durante el calentamiento para el ensayo.

4.3.2.1.1. La velocidad relativa del viento deberá medirse a una frecuencia mínima de 1 Hz y con una exactitud de 0,3 m/s. El bloqueo del vehículo deberá tenerse en cuenta en la calibración del anemómetro.

4.3.2.1.2. La velocidad del viento deberá ser relativa con respecto a la dirección del vehículo. La dirección relativa del viento (guiñada) deberá medirse con una resolución de 1 grado y una exactitud de 3 grados; el ángulo muerto del instrumento no deberá exceder de 10 grados y deberá orientarse hacia la parte trasera del vehículo.

4.3.2.1.3. Antes de la desaceleración libre, deberá calibrarse el anemómetro con respecto a la velocidad del viento y la compensación de guiñada conforme a lo especificado en la norma ISO 10521-1:2006(E), anexo A.

4.3.2.1.4. En el procedimiento de calibración deberá efectuarse una corrección relativa al bloqueo del anemómetro según se describe en la norma ISO 10521-1:2006(E), anexo A, a fin de minimizar su efecto.

▼ B

- 4.3.2.2. Selección del intervalo de velocidades del vehículo para determinar la curva de resistencia al avance en carretera

El intervalo de velocidades del vehículo de ensayo se seleccionará de conformidad con el punto 2.2 del presente subanexo.

▼ M3

- 4.3.2.3. Recogida de datos

Durante el procedimiento deberán medirse, con una frecuencia mínima de 5 Hz, el tiempo transcurrido, la velocidad del vehículo y la velocidad del aire (velocidad y dirección del viento) respecto del vehículo. La temperatura ambiente deberá sincronizarse y muestrearse con una frecuencia mínima de 0,1 Hz.

▼ B

- 4.3.2.4. Procedimiento de desaceleración libre del vehículo

Las mediciones deberán realizarse en sentidos opuestos hasta que se obtengan como mínimo diez rondas consecutivas (cinco en cada sentido). Si una ronda no cumpliera las condiciones de ensayo requeridas con anemometría a bordo, deberán rechazarse esa ronda y la correspondiente ronda en sentido opuesto. En el análisis final se incluirán todos los pares válidos, con un mínimo de cinco pares de rondas de desaceleración libre. Véanse los criterios de validación estadística en el punto 4.3.2.6.10 del presente subanexo.

El anemómetro deberá instalarse en una posición que minimice su efecto sobre las características de funcionamiento del vehículo.

El anemómetro deberá instalarse conforme a una de las opciones siguientes:

- a) utilizando una jirafa de aproximadamente 2 metros frente al punto de estancamiento aerodinámico delantero del vehículo;
- b) en la línea central del techo del vehículo; si es posible, el anemómetro se instalará a 30 cm como máximo de la parte superior del parabrisas;
- c) en la línea central del capó, en la posición central entre la parte delantera del vehículo y la base del parabrisas.

En todos los casos, el anemómetro deberá montarse paralelo a la superficie de la carretera. Si se utilizan las posiciones b) o c), los resultados de la desaceleración libre deberán ajustarse analíticamente para tener en cuenta la resistencia aerodinámica adicional inducida por el anemómetro. El ajuste se realizará ensayando el vehículo de desaceleración libre en un túnel aerodinámico con y sin el anemómetro instalado en la misma posición que la empleada en la pista. La diferencia calculada será el coeficiente de resistencia aerodinámica incremental C_D combinado con el área frontal, que se utilizará para corregir los resultados de la desaceleración libre.

- 4.3.2.4.1. Tras el procedimiento de calentamiento descrito en el punto 4.2.4 del presente subanexo, e inmediatamente antes de cada medición del ensayo, deberá acelerarse el vehículo hasta 10 o 15 km/h por encima de la velocidad de referencia más alta y conducirse a esa velocidad durante 1 minuto como máximo. Inmediatamente después deberá comenzar la desaceleración libre.

- 4.3.2.4.2. Durante la desaceleración libre, la transmisión deberá estar en punto muerto. Deberá evitarse en lo posible todo movimiento del volante, y no se accionarán los frenos del vehículo.

▼ M3

4.3.2.4.3. Aunque se recomienda realizar cada ronda de desaceleración libre sin interrupciones, podrán efectuarse rondas divididas si en una sola ronda no pueden recogerse datos con respecto a todos los puntos de velocidad de referencia. En el caso de rondas divididas, serán de aplicación los siguientes requisitos adicionales:

- a) se procurará que el estado del vehículo se mantenga lo más constante posible en cada punto de división;
- b) por lo menos un punto de velocidad deberá coincidir con la desaceleración libre del intervalo de velocidades superior;
- c) en cada uno de los puntos de velocidad coincidentes, la fuerza media de la desaceleración libre del intervalo de velocidades inferior no deberá diferir de la fuerza media de la desaceleración libre del intervalo de velocidades superior en más de $\pm 10 \text{ N}$ o $\pm 5 \%$, tomando de estos el valor que sea mayor;
- d) si la longitud de la pista no permite cumplir el requisito de la letra b), se añadirá un punto de velocidad adicional que sirva como punto de velocidad coincidente.

▼ B

4.3.2.5. Determinación de la ecuación de movimiento

▼ M3

En el cuadro A4/5 figuran los símbolos utilizados en las ecuaciones de movimiento del anemómetro a bordo.

Cuadro A4/5

▼ B

Símbolos utilizados en las ecuaciones de movimiento del anemómetro a bordo

Símbolo	Unidades	Descripción
A_f	m^2	área frontal del vehículo
$a_0 \dots a_n$	grados ⁻¹	coeficientes de resistencia aerodinámica en función del ángulo de guiñada
A_m	N	coeficiente de resistencia mecánica
B_m	$\text{N}/(\text{km}/\text{h})$	coeficiente de resistencia mecánica
C_m	$\text{N}/(\text{km}/\text{h})^2$	coeficiente de resistencia mecánica
$C_D (Y)$		coeficiente de resistencia aerodinámica en el ángulo de guiñada Y
D	N	resistencia
D_{aero}	N	resistencia aerodinámica
D_f	N	resistencia del eje delantero (incluida la línea motriz)

▼ B

Símbolo	Unidades	Descripción
D_{grav}	N	resistencia gravitatoria
D_{mech}	N	resistencia mecánica
D_{r}	N	resistencia del eje trasero (incluida la línea motriz)
D_{tyre}	N	resistencia a la rodadura de los neumáticos
(dh/ds)	—	seno de la pendiente de la pista en el sentido de la marcha (+ significa ascendente)
(dv/dt)	m/s ²	aceleración
g	m/s ²	constante gravitatoria
m_{av}	kg	media aritmética de la masa del vehículo de ensayo antes y después de determinar la resistencia al avance en carretera
▼ <u>M3</u>		
m_{e}	kg	inercia efectiva del vehículo, incluidos los componentes giratorios
▼ <u>B</u>		
ρ	kg/m ³	densidad del aire
t	s	tiempo
T	K	temperatura
v	km/h	velocidad del vehículo
v_{r}	km/h	velocidad relativa del viento
Y	grados	ángulo de guiñada del viento aparente en relación con la dirección de la marcha del vehículo

▼ M3

4.3.2.5.1. Forma general

La forma general de la ecuación de movimiento es como sigue:

$$- m_{\text{e}} \left(\frac{d_v}{d_t} \right) = D_{\text{mech}} + D_{\text{aero}} + D_{\text{grav}}$$

donde:

$$D_{\text{mech}} = D_{\text{tyre}} + D_{\text{f}} + D_{\text{r}};$$

$$D_{\text{aero}} = \left(\frac{1}{2} \right) \rho C_{\text{D}}(Y) A_{\text{f}} v_{\text{r}}^2;$$

$$D_{\text{grav}} = m \times g \times \left(\frac{dh}{ds} \right)$$

En caso de que la pendiente de la pista de ensayo sea igual o inferior al 0,1 % en toda su longitud, D_{grav} podrá fijarse en 0.

▼ B

4.3.2.5.2. Modelización de la resistencia mecánica

La resistencia mecánica consistente en componentes separados que representan las pérdidas por fricción de los neumáticos D_{tyre} y de los ejes delantero y trasero, D_f y D_r , incluidas las pérdidas de la transmisión, deberá modelizarse como un polinomio de tres términos en función de la velocidad del vehículo v , como en la siguiente ecuación:

$$D_{\text{mech}} = A_m + B_m v + C_m v^2$$

donde:

A_m , B_m , y C_m se determinan en el análisis de los datos utilizando el método mínimo cuadrático. Estas constantes reflejan la resistencia combinada de la línea motriz y los neumáticos.

En caso de que el vehículo ensayado sea el vehículo representativo de una familia de matrices de resistencia al avance en carretera, el coeficiente B_m se fijará en cero y los coeficientes A_m y C_m volverán a calcularse con un análisis de regresión mínimo cuadrática.

4.3.2.5.3. Modelización de la resistencia aerodinámica

El coeficiente de resistencia aerodinámica $C_D(Y)$ se modelizará como un polinomio de cuatro términos en función del ángulo de guiñada Y , como en la siguiente ecuación:

$$C_D(Y) = a_0 + a_1 Y + a_2 Y^2 + a_3 Y^3 + a_4 Y^4$$

a_0 a a_4 son coeficientes constantes cuyos valores se determinan en el análisis de datos.

La resistencia aerodinámica se determinará combinando el coeficiente de resistencia con el área frontal del vehículo A_f y la velocidad relativa del viento.

$$D_{\text{aero}} = \left(\frac{1}{2}\right) \times \rho \times A_f \times v_r^2 \times C_D(Y)$$

$$D_{\text{aero}} = \left(\frac{1}{2}\right) \times \rho \times A_f \times v_r^2 (a_0 + a_1 Y + a_2 Y^2 + a_3 Y^3 + a_4 Y^4)$$

4.3.2.5.4. Ecuación final de movimiento

Por sustitución, la ecuación de movimiento toma finalmente esta forma:

▼ M3

$$-m_e \left(\frac{dv}{dt}\right) = A_m + B_m v + C_m v^2 + \left(\frac{1}{2}\right) \times \rho \times A_f \times v_r^2 (a_0 + a_1 Y + a_2 Y^2 + a_3 Y^3 + a_4 Y^4) + \left(m \times g \times \frac{dh}{ds}\right)$$

▼ B

4.3.2.6. Reducción de los datos

Deberá generarse una ecuación de tres términos para describir la fuerza de resistencia al avance en carretera en función de la velocidad, $F = A + Bv + Cv^2$, corregida según condiciones estándar de temperatura ambiente y presión, y con aire en calma. El método para este proceso de análisis se describe en los puntos 4.3.2.6.1 a 4.3.2.6.10, inclusive, del presente subanexo.

▼ B

4.3.2.6.1. Determinación de los coeficientes de calibración

Si no se han determinado previamente, los factores de calibración para la corrección respecto del bloqueo del vehículo deberán determinarse con relación a la velocidad relativa del viento y el ángulo de guiñada. Deberán registrarse las mediciones de la velocidad del vehículo v , la velocidad relativa del viento v_r y la guiñada Y durante la fase de calentamiento del procedimiento de ensayo. Deberán realizarse rondas emparejadas en sentidos alternos por la pista de ensayo a una velocidad constante de 80 km/h, y determinarse los valores de la media aritmética de v , v_r y Y de cada ronda. Deberán seleccionarse factores de calibración que minimicen los errores totales de los vientos contrarios y de costado en todos los pares de rondas, es decir, la suma de $(\text{head}_i - \text{head}_{+1})^2$, etc., donde head_i y head_{+1} se refieren a la velocidad y la dirección del viento de las rondas de ensayo emparejadas en sentidos opuestos durante el calentamiento o la estabilización del vehículo antes de los ensayos.

4.3.2.6.2. Derivación de observaciones segundo por segundo

A partir de los datos recogidos durante las rondas de desaceleración libre, deberán determinarse los valores correspondientes a v , $\left(\frac{dh}{ds}\right)\left(\frac{dv}{dt}\right)$, v_r^2 y Y aplicando los factores de calibración obtenidos conforme a los puntos 4.3.2.1.3 y 4.3.2.1.4 del presente subanexo. Se filtrarán los resultados para ajustar las muestras a una frecuencia de 1 Hz.

▼ M3

4.3.2.6.3. Análisis preliminar

Utilizando una técnica de regresión mínimo cuadrática lineal, deberán analizarse de una vez todos los puntos de datos para determinar A_m , B_m , C_m , a_0 , a_1 , a_2 , a_3 y a_4 , dados m_e , $\left(\frac{dh}{ds}\right)$, $\left(\frac{dv}{dt}\right)$, v , v_r , y ρ .

▼ B

4.3.2.6.4. Datos atípicos

Deberá calcularse una fuerza prevista $m_e\left(\frac{dv}{dt}\right)$, que se comparará con los puntos de datos observados. Los puntos de datos con desviaciones excesivas, por ejemplo más de tres desviaciones estándar, se marcarán.

4.3.2.6.5. Filtrado de los datos (opcional)

Podrán aplicarse técnicas apropiadas de filtrado de los datos, y los puntos de datos restantes deberán suavizarse.

4.3.2.6.6. Eliminación de datos

Los puntos de datos reunidos donde los ángulos de guiñada excedan de ± 20 grados respecto de la dirección de la marcha del vehículo deberán marcarse. También deberán marcarse los puntos de datos reunidos donde la velocidad relativa del viento sea inferior a + 5 km/h (a fin de evitar condiciones en las que la velocidad del viento de cola sea superior a la velocidad del vehículo). El análisis de datos se limitará a las velocidades del vehículo comprendidas en el intervalo de velocidades seleccionado de conformidad con el punto 4.3.2.2 del presente subanexo.

▼ M3

4.3.2.6.7. Análisis de datos final

Todos los datos que no hayan sido marcados deberán analizarse utilizando una técnica de regresión mínimo cuadrática lineal. Dados m_e , $\left(\frac{dh}{ds}\right)$, $\left(\frac{dv}{dt}\right)$, v , v_r , y ρ , deberán determinarse A_m , B_m , C_m , a_0 , a_1 , a_2 , a_3 y a_4 .

▼ B

4.3.2.6.8. Análisis restringido (opcional)

Para separar mejor la resistencia aerodinámica y la resistencia mecánica del vehículo, podrá realizarse un análisis restringido de modo que el área frontal del vehículo, A_f , y el coeficiente de resistencia, C_D , puedan ser fijos si se han determinado previamente.

4.3.2.6.9. Corrección respecto de las condiciones de referencia

Las ecuaciones de movimiento deberán corregirse respecto de las condiciones de referencia especificadas en el punto 4.5 del presente subanexo.

4.3.2.6.10. Criterios estadísticos para la anemometría a bordo

La exclusión de cada par único de rondas de desaceleración libre deberá cambiar la resistencia al avance en carretera calculada con respecto a cada velocidad de referencia de desaceleración libre v_j en menor medida que el requisito de convergencia, en relación con la totalidad dei y_j :

$$\Delta F_i(v_j)/F(v_j) \leq \frac{0,03}{\sqrt{n-1}}$$

donde:

$\Delta F_i(v_j)$ es la diferencia entre la resistencia al avance en carretera calculada con todas las rondas de desaceleración libre y la resistencia al avance en carretera calculada con el $i.$ º par de rondas de desaceleración libre excluido, N ;

$F(v_j)$ es la resistencia al avance en carretera calculada con todas las rondas de desaceleración libre incluidas, N ;

v_j es la velocidad de referencia, en km/h;

n es el número de pares de rondas de desaceleración libre, incluidos todos los pares válidos.

Si no se cumple el requisito de convergencia, se eliminarán pares del análisis, empezando por el par que suponga el mayor cambio en la resistencia al avance en carretera calculada, hasta que se cumpla el requisito de convergencia, siempre que se utilicen un mínimo de cinco pares válidos para la determinación final de la resistencia al avance en carretera.

4.4. Medición y cálculo de la resistencia al avance con el método de medidores de par

Como alternativa a los métodos de desaceleración libre, podrá utilizarse también el método de medidores de par, conforme al cual la resistencia al avance se determina midiendo el par de rueda de las ruedas motrices en los puntos de velocidad de referencia durante períodos mínimos de 5 segundos.

▼ M3

4.4.1. Instalación del medidor de par

Los medidores del par de rueda deberán instalarse entre el cubo y la llanta de cada rueda motriz, midiendo el par requerido para mantener el vehículo a una velocidad constante.

El medidor de par deberá calibrarse con regularidad, por lo menos una vez al año, de conformidad con normas nacionales o internacionales, para que tenga la exactitud y la precisión requeridas.

▼ B

- 4.4.2. Procedimiento y muestreo de datos
- 4.4.2.1. Selección de las velocidades de referencia para determinar la curva de resistencia al avance

Los puntos de velocidad de referencia para determinar la resistencia al avance se seleccionarán de conformidad con el punto 2.2 del presente subanexo.

Las velocidades de referencia se medirán en orden decreciente. A petición del fabricante, podrá haber períodos de estabilización entre las mediciones, pero la velocidad de estabilización no deberá exceder de la siguiente velocidad de referencia.

- 4.4.2.2. Recogida de datos

Deberán medirse los conjuntos de datos consistentes en la velocidad real v_{ji} , el par real C_{ji} y el tiempo durante un período de al menos 5 segundos con respecto a cada v_j , a una frecuencia de muestreo de por lo menos 10 Hz. Los conjuntos de datos recogidos durante un período con respecto a una velocidad de referencia v_j se considerarán una medición.

- 4.4.2.3. Procedimiento de medición con medidores de par del vehículo

Antes de proceder a la medición de ensayo por el método de medidores de par, deberá calentarse el vehículo de conformidad con el punto 4.2.4 del presente subanexo.

Durante la medición de ensayo, deberá evitarse en lo posible todo movimiento del volante, y no se accionarán los frenos del vehículo.

El ensayo deberá repetirse hasta que los datos de resistencia al avance satisfagan los requisitos de precisión de la medición especificados en el punto 4.4.3.2 del presente subanexo.

Aunque se recomienda realizar cada ronda de ensayo sin interrupciones, podrán efectuarse rondas divididas si en una sola ronda no pueden recogerse los datos con respecto a todos los puntos de velocidad de referencia. En las rondas divididas deberá procurarse que las condiciones del vehículo permanezcan los más estables posible en cada punto de división.

- 4.4.2.4. Desviación de la velocidad

Durante una medición en un único punto de velocidad de referencia, la desviación de la velocidad con respecto a la media aritmética, $v_{ji} - v_{jm}$, calculada de conformidad con el punto 4.4.3 del presente subanexo, deberá encontrarse en los valores del ► **M3** cuadro A4/6 ◀.

Además, la media aritmética de la velocidad v_{jm} en cada punto de velocidad de referencia no deberá desviarse de la velocidad de referencia v_j más de ± 1 km/h o del 2 % de la velocidad de referencia v_j , si este último valor es mayor.

▼ M3

Cuadro A4/6

▼ B**Desviación de la velocidad**

Período, en s	Desviación de la velocidad, en km/h
5 - 10	$\pm 0,2$
10 - 15	$\pm 0,4$
15 - 20	$\pm 0,6$
20 - 25	$\pm 0,8$
25 - 30	$\pm 1,0$
≥ 30	$\pm 1,2$

▼ B

4.4.2.5. Temperatura atmosférica

Los ensayos deberán realizarse en las mismas condiciones de temperatura que se indican en el punto 4.1.1.2 del presente subanexo.

4.4.3. Cálculo de la media aritmética de la velocidad y de la media aritmética del par

4.4.3.1. Proceso de cálculo

Deberán calcularse la media aritmética de la velocidad v_{jm} , en km/h, y la media aritmética del par, C_{jm} , en Nm, de cada medición a partir de los conjuntos de datos recogidos conforme al punto 4.4.2.2 del presente subanexo, con las siguientes ecuaciones:

$$v_{jm} = \frac{1}{k} \sum_{i=1}^k v_{ji}$$

y

$$C_{jm} = \frac{1}{k} \sum_{i=1}^k C_{ji} - C_{js}$$

donde:

v_{ji} es la velocidad real del vehículo del $i.$ º conjunto de datos en el punto de velocidad de referencia j , en km/h;

k es el número de conjunto de datos en una sola medición;

C_{ji} es el par real del $i.$ º conjunto de datos, en Nm;

C_{js} es el término de compensación respecto de la deriva de velocidad, dado por la siguiente ecuación:

$$C_{js} = (m_{st} + m_r) \times \alpha_j r_j.$$

$\frac{C_{js}}{\frac{1}{k} \sum_{i=1}^k C_{ji}}$ no será mayor de 0,05 y podrá ignorarse si α_j no es mayor de $\pm 0,005 \text{ m/s}^2$;

m_{st} es la masa del vehículo de ensayo al comienzo de las mediciones, que deberá medirse inmediatamente antes del procedimiento de calentamiento, y no antes, en kg;

m_r es la masa efectiva equivalente de los componentes giratorios según el punto 2.5.1 del presente subanexo, en kg;

r_j es el radio dinámico del neumático determinado en un punto de referencia de 80 km/h, o en el punto de velocidad de referencia más elevado del vehículo si tal velocidad es inferior a 80 km/h, calculado con la siguiente ecuación:

$$r_j = \frac{1}{3,6} \times \frac{v_{jm}}{2 \times \pi n}$$

▼ B

donde:

n es la frecuencia rotacional del neumático con tracción, s^{-1} ;

α_j es la media aritmética de la aceleración, m/s^2 , calculada con la siguiente ecuación:

$$\alpha_j = \frac{1}{3,6} \times \frac{k \sum_{i=1}^k t_i v_{ji} - \sum_{i=1}^k t_i \sum_{i=1}^k v_{ji}}{k \times \sum_{i=1}^k t_i^2 - [\sum_{i=1}^k t_i]^2}$$

donde:

t_i es el momento en que se muestrea el $i.$ º conjunto de datos, en s.

4.4.3.2. Precisión de la medición

Las mediciones deberán realizarse en sentidos opuestos hasta que se obtengan como mínimo tres pares de mediciones a cada velocidad de referencia v_i , en las que \bar{C}_j satisfaga la precisión ρ_j de acuerdo con la siguiente ecuación:

$$\rho_j = \frac{h \times s}{\sqrt{n} \times \bar{C}_j} \leq 0.03$$

donde:

n es el número de pares de mediciones correspondientes a C_{jmi} ;

\bar{C}_j es la resistencia al avance a la velocidad v_j , en Nm, dada por la ecuación:

$$\bar{C}_j = \frac{1}{n} \sum_{i=1}^n C_{jmi}$$

donde:

C_{jmi} es la media aritmética del par del $i.$ º par de mediciones a la velocidad v_j , en Nm, dada por:

$$C_{jmi} = \frac{1}{2} \times (C_{jmai} + C_{jmibi})$$

donde:

C_{jmai} y C_{jmibi} son las medias aritméticas de los pares de la $i.$ ª medición a la velocidad v_j determinados conforme al punto 4.4.3.1 del presente subanexo en cada sentido, a y b, respectivamente, en Nm;

s es la desviación estándar, en Nm, calculada con la siguiente ecuación:

$$s = \sqrt{\frac{1}{k-1} \sum_{i=1}^k (C_{jmi} - \bar{C}_j)^2};$$

▼ M3

h es un coeficiente en función de n conforme al cuadro A4/4 del punto 4.3.1.4.2 del presente subanexo.

▼ B

4.4.4. Determinación de la curva de resistencia al avance

▼ M3

Las medias aritméticas de la velocidad y del par en cada punto de velocidad de referencia deberán calcularse con las siguientes ecuaciones:

▼ B

$$V_{jm} = \frac{1}{2} \times (v_{jma} + v_{jmb})$$

$$C_{jm} = \frac{1}{2} \times (C_{jma} + C_{jmb})$$

La siguiente curva de regresión mínimo cuadrática de la media aritmética de la resistencia al avance deberá aplicarse a todos los pares de datos (v_{jm} , C_{jm}) a todas las velocidades de referencia indicadas en el punto 4.4.2.1 del presente subanexo para determinar los coeficientes c_0 , c_1 y c_2 .

Los coeficientes c_0 , c_1 y c_2 , así como los tiempos de desaceleración libre medidos en el dinamómetro de chasis (véase el punto 8.2.4 del presente subanexo), deberán incluirse en todas las hojas de ensayo pertinentes.

En caso de que el vehículo ensayado sea el vehículo representativo de una familia de matrices de resistencia al avance en carretera, el coeficiente c_1 se fijará en cero y los coeficientes c_0 y c_2 volverán a calcularse con un análisis de regresión mínimo cuadrática.

4.5. Corrección respecto de las condiciones de referencia y el equipo de medición

4.5.1. Factor de corrección de la resistencia del aire

El factor de corrección de la resistencia del aire K_2 se determinará con la siguiente ecuación:

$$K_2 = \frac{T}{293 \text{ K}} \times \frac{100 \text{ kPa}}{P}$$

donde:

T es la media aritmética de la temperatura atmosférica de todas las rondas, en kelvin (K);

P es la media aritmética de la presión atmosférica, en kPa.

4.5.2. Factor de corrección de la resistencia a la rodadura

El factor de corrección K_0 de la resistencia a la rodadura, en kelvin^{-1} (K^{-1}), podrá determinarse sobre la base de datos empíricos, con la aprobación de la autoridad de homologación con respecto al ensayo concreto del vehículo y los neumáticos, o bien suponerse que es el siguiente:

$$K_0 = 8,6 \times 10^{-3} \text{ K}^{-1}$$

4.5.3. Corrección del viento

4.5.3.1. Corrección del viento con anemometría estacionaria

▼ M3

4.5.3.1.1. Deberá efectuarse una corrección del viento con respecto a la velocidad absoluta del viento junto a la carretera de ensayo, restando la diferencia que no puede anularse por rondas alternas del coeficiente f_0 determinado con arreglo al punto 4.3.1.4.4, o de c_0 , determinado con arreglo al punto 4.4.4.

▼B

- 4.5.3.1.2. La corrección de la resistencia del viento w_1 para el método de desaceleración libre o w_2 para el método de medidores de par se calculará con las siguientes ecuaciones:

$$w_1 = 3,6^2 \times f_2 \times v_w^2$$

$$\text{o : } w_2 = 3,6^2 \times c_2 \times v_w^2$$

donde:

w_1 es la corrección de la resistencia del viento para el método de desaceleración libre, en N;

f_2 es el coeficiente del término aerodinámico determinado conforme al punto 4.3.1.4.4 del presente subanexo;

v_w es la media aritmética inferior de la velocidad del viento en sentidos opuestos junto a la carretera de ensayo durante el ensayo, en m/s;

w_2 es la corrección de la resistencia del viento para el método de medidores de par, en Nm;

c_2 es el coeficiente del término aerodinámico para el método de medidores de par determinado conforme al punto 4.4.4 del presente subanexo.

- 4.5.3.2. Corrección del viento con anemometría a bordo

Si el método de desaceleración libre se basa en la anemometría a bordo, w_1 y w_2 se fijarán en cero en las ecuaciones del punto 4.5.3.1.2, dado que la corrección del viento ya se aplica conforme al punto 4.3.2 del presente subanexo.

- 4.5.4. Factor de corrección de la masa de ensayo

El factor de corrección K_1 de la masa de ensayo del vehículo de ensayo se determinará con la siguiente ecuación:

$$K_1 = f_0 \times \left(1 - \frac{TM}{m_{av}}\right)$$

donde:

f_0 es un término constante, en N;

TM es la masa de ensayo del vehículo de ensayo, en kg;

▼M3

m_{av} es la media aritmética de las masas del vehículo de ensayo al comienzo y al final de la determinación de la resistencia al avance en carretera, en kg.

▼B

- 4.5.5. Corrección de la curva de resistencia al avance en carretera

- 4.5.5.1. La curva determinada conforme al punto 4.3.1.4.4 del presente subanexo deberá corregirse con respecto a las condiciones de referencia como sigue:

$$F^* = ((f_0 - w_1 - K_1) + f_1 v) \times (1 + K_0(T - 20)) + K_2 f_2 v^2$$

▼ B

donde:

F^* es la resistencia al avance en carretera corregida, en N;

f_0 es el término constante, en N;

▼ M3

f_1 es el coeficiente del término de primer orden, en N/(km/h);

f_2 es el coeficiente del término de segundo orden, en N/(km/h)²;

▼ B

K_0 es el factor de corrección de la resistencia a la rodadura según se define en el punto 4.5.2 del presente subanexo;

K_1 es el factor de corrección de la masa de ensayo según se define en el punto 4.5.4 del presente subanexo;

K_2 es el factor de corrección de la resistencia del aire según se define en el punto 4.5.1 del presente subanexo;

T es la media aritmética de la temperatura atmosférica ambiente, en °C;

v es la velocidad del vehículo, en km/h;

w_1 es la corrección de la resistencia del viento según se define en el punto 4.5.3 del presente subanexo, en N.

El resultado del cálculo $((f_0 - w_1 - K_1) \times (1 + K_0 \times (T-20)))$ se utilizará como coeficiente de la resistencia al avance en carretera buscada A_t en el cálculo del ajuste de carga del dinamómetro de chasis conforme al punto 8.1 del presente subanexo.

El resultado del cálculo $(f_1 \times (1 + K_0 \times (T-20)))$ se utilizará como coeficiente de la resistencia al avance en carretera buscada B_t en el cálculo del ajuste de carga del dinamómetro de chasis conforme al punto 8.1 del presente subanexo.

El resultado del cálculo $(K_2 \times f_2)$ se utilizará como coeficiente de la resistencia al avance en carretera buscada C_t en el cálculo del ajuste de carga del dinamómetro de chasis conforme al punto 8.1 del presente subanexo.

4.5.5.2. La curva determinada conforme al punto 4.4.4 del presente subanexo deberá corregirse respecto de las condiciones de referencia y del equipo de medición instalado conforme al siguiente procedimiento.

4.5.5.2.1. Corrección respecto de las condiciones de referencia

$$C^* = ((c_0 - w_2 - K_1) + c_1 v) \times (1 + K_0(T - 20)) + K_2 c_2 v^2$$

donde:

C^* es la resistencia al avance corregida, en Nm;

c_0 es el término constante determinado conforme al punto 4.4.4 del presente subanexo, en Nm;

▼ M3

- c_1 es el coeficiente del término de primer orden determinado conforme al punto 4.4.4, en Nm/(km/h);
- c_2 es el coeficiente del término de segundo orden determinado conforme al punto 4.4.4, en Nm/(km/h)²;

▼ B

- K_0 es el factor de corrección de la resistencia a la rodadura según se define en el punto 4.5.2 del presente subanexo;
- K_1 es la corrección de la masa de ensayo según se define en el punto 4.5.4 del presente subanexo;
- K_2 es el factor de corrección de la resistencia del aire según se define en el punto 4.5.1 del presente subanexo;
- v es la velocidad del vehículo, en km/h;
- T es la media aritmética de la temperatura atmosférica, en °C;
- w_2 es la corrección de la resistencia del viento según se define en el punto 4.5.3 del presente subanexo.

4.5.5.2.2. Corrección respecto de los medidores de par instalados

Si la resistencia al avance se determina conforme al método de medidores de par, deberá corregirse respecto de los efectos que el equipo de medición del par instalado fuera del vehículo tiene sobre las características aerodinámicas de este.

El coeficiente de resistencia al avance c_2 deberá corregirse de acuerdo con la siguiente ecuación:

$$c_{2\text{corr}} = K_2 \times c_2 \times (1 + (\Delta(C_D \times A_f)) / (C_{D'} \times A_{f'}))$$

donde:

$$\Delta(C_D \times A_f) = (C_D \times A_f) - (C_{D'} \times A_{f'})$$

$C_{D'} \times A_{f'}$ es el producto de multiplicar el coeficiente de resistencia aerodinámica por el área frontal del vehículo con el equipo de medición del par instalado, medido en un túnel aerodinámico que cumpla los criterios del punto 3.2 del presente subanexo, en m²;

$C_D \times A_f$ es el producto de multiplicar el coeficiente de resistencia aerodinámica por el área frontal del vehículo sin el equipo de medición del par instalado, medido en un túnel aerodinámico que cumpla los criterios del punto 3.2 del presente subanexo, m².

4.5.5.2.3. Coeficientes de resistencia al avance buscada

El resultado del cálculo $((c_0 - w_2 - K_1) \times (1 + K_0 \times (T-20)))$ se utilizará como coeficiente de la resistencia al avance buscada a_t en el cálculo del ajuste de carga del dinamómetro de chasis conforme al punto 8.2 del presente subanexo.

El resultado del cálculo $(c_1 \times (1 + K_0 \times (T-20)))$ se utilizará como coeficiente de la resistencia al avance buscada b_t en el cálculo del ajuste de carga del dinamómetro de chasis conforme al punto 8.2 del presente subanexo.

▼ B

El resultado del cálculo ($c_{2\text{corr}} \times r$) se utilizará como coeficiente de la resistencia al avance buscada c_t en el cálculo del ajuste de carga del dinamómetro de chasis conforme al punto 8.2 del presente subanexo.

5. Método para calcular la resistencia al avance en carretera o la resistencia al avance sobre la base de los parámetros del vehículo

5.1. Cálculo de la resistencia al avance en carretera y de la resistencia al avance de los vehículos sobre la base de un vehículo representativo de una familia de matrices de resistencia al avance en carretera

Si la resistencia al avance en carretera del vehículo representativo se determina conforme a un método descrito en el punto 4.3 del presente subanexo, la resistencia al avance en carretera de un vehículo concreto se calculará conforme al punto 5.1.1 del presente subanexo.

Si la resistencia al avance del vehículo representativo se determina conforme al método descrito en el punto 4.4 del presente subanexo, la resistencia al avance de un vehículo concreto se calculará conforme al punto 5.1.2 del presente subanexo.

5.1.1. Para calcular la resistencia al avance en carretera de vehículos pertenecientes a una familia de matrices de resistencia al avance en carretera, deberán utilizarse los parámetros del vehículo indicados en el punto 4.2.1.4 del presente subanexo y los coeficientes de resistencia al avance en carretera del vehículo de ensayo representativo determinados conforme al punto 4.3 del presente subanexo.

▼ M3

5.1.1.1. La fuerza de resistencia al avance en carretera de un vehículo concreto se calculará con la siguiente ecuación:

$$F_c = f_0 + (f_1 \times v) + (f_2 \times v^2)$$

donde:

F_c es la fuerza de resistencia al avance en carretera calculada en función de la velocidad del vehículo, en N;

f_0 es el coeficiente de resistencia al avance en carretera constante, en N, definido por la ecuación:

$$f_0 = \text{Max} \left(\left(0,05 \times f_{0r} + 0,95 \times \left(f_{0r} \times \text{TM}/\text{TM}_r + \left(\frac{\text{RR} - \text{RR}_r}{1\,000} \right) \times 9,81 \times \text{TM} \right) \right); \right. \\ \left. \left(0,2 \times f_{0r} + 0,8 \times \left(f_{0r} \times \text{TM}/\text{TM}_r + \left(\frac{\text{RR} - \text{RR}_r}{1\,000} \right) \times 9,81 \times \text{TM} \right) \right) \right)$$

f_{0r} es el coeficiente de resistencia al avance en carretera constante del vehículo representativo de la familia de matrices de resistencia al avance en carretera, en N;

f_1 es el coeficiente de resistencia al avance en carretera de primer orden, en N/(km/h), fijado en cero;

f_2 es el coeficiente de resistencia al avance en carretera de segundo orden, en N/(km/h)², definido por la ecuación:

$$f_2 = \text{Max} \left((0,05 \times f_{2r} + 0,95 \times f_{2r} \times A_f/A_{fr}); (0,2 \times f_{2r} + 0,8 \times f_{2r} \times A_f/A_{fr}) \right)$$

f_{2r} es el coeficiente de resistencia al avance en carretera de segundo orden del vehículo representativo de la familia de matrices de resistencia al avance en carretera, en N/(km/h)²;

▼ M3

- v es la velocidad del vehículo, en km/h;
- TM es la masa de ensayo real del vehículo concreto de la familia de matrices de resistencia al avance en carretera, en kg;
- TM_r es la masa de ensayo del vehículo representativo de la familia de matrices de resistencia al avance en carretera, en kg;
- A_f es el área frontal del vehículo concreto de la familia de matrices de resistencia al avance en carretera, en m^2 ;
- A_{fr} es el área frontal del vehículo representativo de la familia de matrices de resistencia al avance en carretera, en m^2 ;
- RR es la resistencia a la rodadura de los neumáticos del vehículo concreto de la familia de matrices de resistencia al avance en carretera, en kg/t;
- RR_r es la resistencia a la rodadura de los neumáticos del vehículo representativo de la familia de matrices de resistencia al avance en carretera, en kg/t.

Con respecto a los neumáticos instalados en un vehículo concreto, el valor de la resistencia a la rodadura RR deberá ajustarse al valor de la clase de eficiencia energética de los neumáticos aplicable de acuerdo con el cuadro A4/2.

Si los neumáticos de los ejes delantero y trasero pertenecen a clases de eficiencia energética diferentes, se utilizará la media ponderada, calculada con la ecuación del punto 3.2.3.2.2.2 del subanexo 7.

Si se instalan los mismos neumáticos en los vehículos de ensayo L y H, el valor de RR_{ind} para el método de interpolación deberá ajustarse a RR_H .

▼ B

- 5.1.2. Para calcular la resistencia al avance de vehículos pertenecientes a una familia de matrices de resistencia al avance en carretera, deberán utilizarse los parámetros del vehículo indicados en el punto 4.2.1.4 del presente subanexo y los coeficientes de resistencia al avance del vehículo de ensayo representativo determinados conforme al punto 4.4 del presente subanexo.

▼ M3

- 5.1.2.1. La resistencia al avance de un vehículo concreto se calculará con la siguiente ecuación:

$$C_c = c_0 + c_1 \times v + c_2 \times v^2$$

donde:

- C_c es la resistencia al avance calculada en función de la velocidad del vehículo, en Nm;
- c_0 es el coeficiente de resistencia al avance constante, en Nm, definido por la ecuación:

$$c_0 = r'/1,02 \times \text{Max} \left(\left(0,05 \times 1,02 \times c_{0r}/r' + 0,95 \times \left(1,02 \times c_{0r}/r' \times TM/TM_r + \left(\frac{RR - RR_r}{1\,000} \right) \times 9,81 \times TM \right) \right); \right. \\ \left. \left(0,2 \times 1,02 \times c_{0r}/r' + 0,8 \times \left(1,02 \times c_{0r}/r' \times TM/TM_r + \left(\frac{RR - RR_r}{1\,000} \right) \times 9,81 \times TM \right) \right) \right)$$

c_{0r} es el coeficiente de resistencia al avance constante del vehículo representativo de la familia de matrices de resistencia al avance en carretera, en Nm;

c_1 es el coeficiente de resistencia al avance en carretera de primer orden, en Nm/(km/h), fijado en cero;

▼ M3

- c_2 es el coeficiente de resistencia al avance de segundo orden, en $\text{Nm}/(\text{km}/\text{h})^2$, definido por la ecuación:
- $$c_2 = r'/1,02 \times \text{Max}((0,05 \times 1,02 \times c_{2r}/r' + 0,95 \times 1,02 \times c_{2r}/r' \times A_f / A_{fr}); (0,2 \times 1,02 \times c_{2r}/r' + 0,8 \times 1,02 \times c_{2r}/r' \times A_f / A_{fr}))$$
- c_{2r} es el coeficiente de resistencia al avance de segundo orden del vehículo representativo de la familia de matrices de resistencia al avance en carretera, en $\text{N}/(\text{km}/\text{h})^2$;
- v es la velocidad del vehículo, en km/h ;
- TM es la masa de ensayo real del vehículo concreto de la familia de matrices de resistencia al avance en carretera, en kg ;
- TM_r es la masa de ensayo del vehículo representativo de la familia de matrices de resistencia al avance en carretera, en kg ;
- A_f es el área frontal del vehículo concreto de la familia de matrices de resistencia al avance en carretera, en m^2 ;
- A_{fr} es el área frontal del vehículo representativo de la familia de matrices de resistencia al avance en carretera, en m^2 ;
- RR es la resistencia a la rodadura de los neumáticos del vehículo concreto de la familia de matrices de resistencia al avance en carretera, en kg/t ;
- RR_r es la resistencia a la rodadura de los neumáticos del vehículo representativo de la familia de matrices de resistencia al avance en carretera, en kg/t ;
- r' es el radio dinámico del neumático obtenido en el dinamómetro de chasis a $80 \text{ km}/\text{h}$, en m ;
- $1,02$ es un coeficiente aproximado que compensa las pérdidas del tren de transmisión.

▼ B

- 5.2. Cálculo de la resistencia al avance en carretera por defecto basada en los parámetros del vehículo
- 5.2.1. Como alternativa a la determinación de la resistencia al avance en carretera por el método de desaceleración libre o de medidores de par, podrá utilizarse un método de cálculo para establecer la resistencia al avance en carretera por defecto.

Para el cálculo de una resistencia al avance en carretera por defecto basada en los parámetros del vehículo, deberán utilizarse varios parámetros como son la masa de ensayo y la anchura y la altura del vehículo. La resistencia al avance en carretera por defecto F_c se calculará con respecto a los puntos de velocidad de referencia.

- 5.2.2. La fuerza de resistencia al avance en carretera por defecto se calculará con la siguiente ecuación:

$$F_c = f_0 + f_1 \times v + f_2 \times v^2$$

donde:

- F_c es la fuerza de resistencia al avance en carretera por defecto calculada en función de la velocidad del vehículo, en N ;

▼ B

f_0 es el coeficiente de resistencia al avance en carretera constante, en N, definido por la siguiente ecuación:

$$f_0 = 0,140 \times TM;$$

▼ M3

f_1 es el coeficiente de resistencia al avance en carretera de primer orden, en N/(km/h), fijado en cero;

f_2 es el coeficiente de resistencia al avance en carretera de segundo orden, en N/(km/h)², determinado con la siguiente ecuación:

$$f_2 = (2.8 \times 10^{-6} \times TM) + (0.0170 \times \text{width} \times \text{height});$$

▼ B

v es la velocidad del vehículo, en km/h;

TM es la masa de ensayo, en kg;

width es la anchura del vehículo según se define en el apartado 6.2 de la norma ISO 612:1978, en m;

height es la altura del vehículo según se define en el apartado 6.3 de la norma ISO 612:1978, en m.

6. Método de túnel aerodinámico

El método de túnel aerodinámico es un método de medición de la resistencia al avance en carretera que combina un túnel aerodinámico y un dinamómetro de chasis o un túnel aerodinámico y un dinamómetro de cinta rodante. Los bancos de ensayo puede ser instalaciones separadas o estar mutuamente integrados.
- 6.1. Método de medición
 - 6.1.1. La resistencia al avance en carretera se determinará como sigue:
 - a) sumando las fuerzas de resistencia al avance en carretera medidas en un túnel aerodinámico y aquellas medidas con un dinamómetro de cinta rodante; o
 - b) sumando las fuerzas de resistencia al avance en carretera medidas en un túnel aerodinámico y aquellas medidas con un dinamómetro de chasis.
 - 6.1.2. La resistencia aerodinámica deberá medirse en el túnel aerodinámico.
 - 6.1.3. La resistencia a la rodadura y las pérdidas del tren de transmisión deberán medirse con un dinamómetro de cinta rodante o de chasis, midiendo simultáneamente los ejes delantero y trasero.
- 6.2. Homologación de las instalaciones por la autoridad de homologación

Los resultados del método de túnel aerodinámico deberán compararse con los obtenidos con el método de desaceleración libre para demostrar que las instalaciones son aptas, y deberán incluirse en todas las actas de ensayo pertinentes.

 - 6.2.1. La autoridad de homologación deberá seleccionar tres vehículos. Los vehículos deberán cubrir la gama de vehículos (por ejemplo, en cuanto a tamaño, peso, etc.) que esté previsto medir con las instalaciones en cuestión.
 - 6.2.2. Deberán realizarse dos ensayos de desaceleración libre con cada uno de los tres vehículos de conformidad con el punto 4.3 del presente subanexo, y los coeficientes de resistencia al avance en carretera resultantes, f_0 , f_1 y f_2 , deberán determinarse conforme a dicho punto y corregirse de acuerdo con el punto 4.5.5 del presente subanexo. El

▼ B

resultado del ensayo de desaceleración libre de un vehículo de ensayo será la media aritmética de los coeficientes de resistencia al avance en carretera de sus dos ensayos de desaceleración libre. Si es necesario realizar más de dos ensayos de desaceleración libre para cumplir los requisitos de homologación de las instalaciones, se promediarán todos los ensayos válidos.

- 6.2.3. La medición con el método de túnel aerodinámico de conformidad con los puntos 6.3 a 6.7, inclusive, del presente subanexo, deberá realizarse con los mismos tres vehículos seleccionados conforme al punto 6.2.1 del presente subanexo y en las mismas condiciones, y deberán determinarse los coeficientes de resistencia al avance en carretera resultantes, f_0 , f_1 y f_2 .

Si el fabricante elige utilizar uno o más de los procedimientos alternativos disponibles dentro del método de túnel aerodinámico (es decir, de conformidad con el punto 6.5.2.1 sobre el preacondicionamiento, los puntos 6.5.2.2 y 6.5.2.3 sobre el procedimiento y el punto 6.5.2.3.3 sobre el ajuste del dinamómetro), también se utilizarán esos procedimientos para homologar las instalaciones.

- 6.2.4. Criterios de homologación

La instalación o la combinación de instalaciones utilizadas se homologarán si se cumplen los dos criterios siguientes:

- a) La diferencia en cuanto a energía del ciclo, expresada como ε_k , entre el método de túnel aerodinámico y el método de desaceleración libre no deberá exceder de $\pm 0,05$ con ninguno de los tres vehículos k , conforme a la siguiente ecuación:

$$\varepsilon_k = \frac{E_{k,WTM}}{E_{k,coastdown}} - 1$$

donde:

ε_k es la diferencia, en cuanto a energía del ciclo en un WLTC para la clase 3 completo con respecto al vehículo k , entre el método de túnel aerodinámico y el método de desaceleración libre, en %;

$E_{k,WTM}$ es la energía del ciclo en un WLTC para la clase 3 completo con respecto al vehículo k , calculada con la resistencia al avance en carretera derivada del método de túnel aerodinámico (WTM, *wind tunnel method*) y de conformidad con el punto 5 del subanexo 7, en J;

$E_{k,coastdown}$ es la energía del ciclo en un WLTC para la clase 3 completo con respecto al vehículo k , calculada con la resistencia al avance en carretera derivada del método de desaceleración libre y de conformidad con el punto 5 del subanexo 7, J; y

- b) La media aritmética \bar{x} de las tres diferencias no deberá exceder de 0,02.

$$\bar{x} = \left| \frac{\varepsilon_1 + \varepsilon_2 + \varepsilon_3}{3} \right|$$

▼ M3

La autoridad de homologación registrará la homologación, incluidos los datos de las mediciones y las instalaciones de que se trate.

▼ B

La instalación podrá utilizarse para determinar la resistencia al avance en carretera durante un máximo de dos años después de haberse concedido su homologación.

▼ B

Cada combinación de dinamómetro de chasis con rodillos o cinta móvil y túnel aerodinámico deberá homologarse por separado.

6.3. Preparación y temperatura del vehículo

El acondicionamiento y la preparación del vehículo deberán realizarse de conformidad con los puntos 4.2.1 y 4.2.2 del presente subanexo, y se aplican a las mediciones efectuadas con el dinamómetro de cinta rodante o el dinamómetro de chasis con rodillos y el túnel aerodinámico.

Si se aplica el procedimiento de calentamiento alternativo descrito en el punto 6.5.2.1, el ajuste de la masa de ensayo buscada, el pesaje del vehículo y la medición deberán realizarse sin conductor en el vehículo.

Las células de ensayo del dinamómetro de cinta rodante o del dinamómetro de chasis deberán tener un valor fijado de temperatura de 20 °C, con una tolerancia de ± 3 °C. A petición del fabricante, el valor fijado podrá ser también 23 °C, con una tolerancia de ± 3 °C.

6.4. Procedimiento de túnel aerodinámico

6.4.1. Criterios del túnel aerodinámico

▼ M3

El diseño del túnel aerodinámico, los métodos de ensayo y las correcciones deberán proporcionar un valor de $(C_D \times A_f)$ que sea representativo del valor en carretera $(C_D \times A_f)$ y tenga una precisión de $\pm 0,015 \text{ m}^2$.

▼ B

Los criterios del túnel aerodinámico enumerados en el punto 3.2 del presente subanexo deberán cumplirse en relación con todas las mediciones $(C_D \times A_f)$, teniendo en cuenta las siguientes modificaciones:

- a) El coeficiente de bloqueo sólido indicado en el punto 3.2.4 del presente subanexo deberá ser inferior al 25 %.
- b) La superficie de cinta que entre en contacto con cualquier neumático deberá ser al menos un 20 % más larga que la zona de contacto de dicho neumático y al menos tan ancha como esa zona de contacto.
- c) La desviación estándar de la presión de aire total en la salida de la tobera indicada en el punto 3.2.8 del presente subanexo deberá ser inferior al 1 %.
- d) El coeficiente de bloqueo del sistema de retención indicado en el punto 3.2.10 del presente subanexo deberá ser inferior al 3 %.

6.4.2. Medición en el túnel aerodinámico

El vehículo deberá encontrarse en el estado descrito en el punto 6.3 del presente subanexo.

▼ M3

El vehículo deberá colocarse paralelo a la línea central longitudinal del túnel, con una tolerancia máxima de ± 10 mm.

El vehículo deberá colocarse con un ángulo de guiñada de 0 °, con una tolerancia de $\pm 0,1^\circ$.

▼ B

La resistencia aerodinámica deberá medirse durante al menos 60 segundos y a una frecuencia mínima de 5 Hz. Alternativamente, podrá medirse la resistencia a una frecuencia mínima de 1 Hz y con al menos 300 muestras consecutivas. El resultado será la media aritmética de la resistencia.

▼B

En caso de que el vehículo tenga partes aerodinámicas de la carrocería móviles, será de aplicación el punto 4.2.1.5 del presente subanexo. Si las partes móviles dependen de la velocidad, deberá medirse en el túnel aerodinámico cada posición aplicable y deberá demostrarse a la autoridad de homologación la relación entre la velocidad de referencia, la posición de la parte móvil y el valor ($C_D \times A_f$) correspondiente.

- 6.5. Cinta rodante utilizada para el método de túnel aerodinámico
- 6.5.1. Criterios de la cinta rodante
- 6.5.1.1. Descripción del banco de ensayo de cinta rodante
- Las ruedas girarán sobre cintas rodantes que no modifiquen las características de rodadura de las ruedas en comparación con las imperantes en la carretera. Las fuerzas medidas en la dirección x deberán incluir las fuerzas de fricción presentes en el tren de transmisión.
- 6.5.1.2. Sistema de retención del vehículo
- El dinamómetro deberá estar provisto de un dispositivo centrador que alinee el vehículo con una tolerancia de $\pm 0,5$ grados de rotación en torno al eje z. El sistema de retención deberá mantener la posición centrada de las ruedas motrices durante todas las rondas de desaceleración libre de la determinación de la resistencia al avance en carretera, dentro de los siguientes límites:
- 6.5.1.2.1. Posición lateral (eje y)
- El vehículo deberá permanecer alineado en la dirección y, y deberá minimizarse el movimiento lateral.
- 6.5.1.2.2. Posición delantera y trasera (eje x)
- Sin perjuicio del requisito del punto 6.5.1.2.1 del presente subanexo, los dos ejes de las ruedas deberán estar a ± 10 mm como máximo de las líneas centrales laterales de la cinta.
- 6.5.1.2.3. Fuerza vertical
- El sistema de retención deberá estar diseñado de modo que no imponga ninguna fuerza vertical sobre las ruedas motrices.
- 6.5.1.3. Exactitud de las fuerzas medidas
- Solo se medirá la fuerza de reacción para cambiar la dirección de las ruedas. No deberá incluirse en el resultado ninguna fuerza externa (por ejemplo, fuerza del aire del ventilador de refrigeración, sujeciones del vehículo, fuerzas de reacción aerodinámicas de la cinta rodante, pérdidas del dinamómetro, etc.).
- La fuerza en la dirección x deberá medirse con una exactitud de ± 5 N.
- 6.5.1.4. Control de la velocidad de la cinta rodante
- La velocidad de la cinta rodante deberá controlarse con una exactitud de $\pm 0,1$ km/h.
- 6.5.1.5. Superficie de la cinta rodante
- La superficie de la cinta rodante deberá estar limpia, seca y libre de materiales extraños que puedan hacer que los neumáticos patinen.

▼ M3

6.5.1.6. Refrigeración

Deberá aplicarse sobre el vehículo una corriente de aire de velocidad variable. El valor fijado de la velocidad lineal del aire en la salida del soplante deberá ser igual a la velocidad correspondiente del dinamómetro por encima de velocidades de medición de 5 km/h. La velocidad lineal del aire en la salida del soplante no deberá diferir más de ± 5 km/h o ± 10 % de la correspondiente velocidad de medición, tomándose de estos el valor que sea mayor.

▼ B

6.5.2. Medición en la cinta rodante

El procedimiento de medición podrá realizarse de conformidad con el punto 6.5.2.2 o el punto 6.5.2.3 del presente subanexo.

6.5.2.1. Preacondicionamiento

El vehículo deberá acondicionarse en el dinamómetro según se describe en los puntos 4.2.4.1.1 a 4.2.4.1.3, inclusive, del presente subanexo.

El ajuste de las cargas del dinamómetro F_d para el preacondicionamiento deberá ser:

$$F_d = a_d + b_d \times v + c_d \times v^2$$

donde:

$$a_d = 0$$

$$b_d = 0;$$

$$c_d = (C_D \times A_f) \times \frac{\rho_0}{2} \times \frac{1}{3,6^2}$$

La inercia equivalente del dinamómetro será la masa de ensayo.

La resistencia aerodinámica utilizada para el ajuste de las cargas se tomará del punto 6.7.2 del presente subanexo, y podrá fijarse directamente como dato de entrada. De lo contrario, se utilizarán los valores a_d , b_d y c_d del presente punto.

A petición del fabricante, como alternativa al punto 4.2.4.1.2 del presente subanexo, el calentamiento podrá efectuarse conduciendo el vehículo sobre la cinta rodante.

En este caso, la velocidad de calentamiento deberá ser un 110 % de la velocidad máxima del WLTC aplicable y la duración deberá sobrepasar los 1 200 segundos, hasta que el cambio de la fuerza medida durante un período de 200 segundos sea inferior a 5 N.

6.5.2.2. Procedimiento de medición con velocidades estabilizadas

6.5.2.2.1. El ensayo se realizará desde el punto de velocidad de referencia más alto al más bajo.

6.5.2.2.2. Inmediatamente después de la medición en el punto de velocidad previo, la desaceleración desde el punto de velocidad de referencia actual al punto aplicable siguiente deberá efectuarse con una transición suave de aproximadamente 1 m/s^2 .

6.5.2.2.3. La velocidad de referencia deberá estabilizarse durante como mínimo 4 segundos y como máximo 10 segundos. El equipo de medición deberá garantizar que la señal de la fuerza medida esté estabilizada tras ese período.

▼ B

- 6.5.2.2.4. La fuerza a cada velocidad de referencia deberá medirse durante al menos 6 segundos mientras la velocidad del vehículo se mantiene constante. La fuerza resultante correspondiente a ese punto de velocidad de referencia $F_{jDy\text{no}}$ será la media aritmética de la fuerza durante la medición.

Los pasos de los puntos 6.5.2.2.2 a 6.5.2.2.4, inclusive, del presente subanexo deberán repetirse a cada velocidad de referencia.

- 6.5.2.3. Procedimiento de medición por desaceleración
- 6.5.2.3.1. El preacondicionamiento y el ajuste del dinamómetro deberán realizarse de conformidad con el punto 6.5.2.1 del presente subanexo. Antes de cada desaceleración libre, deberá conducirse el vehículo a la mayor velocidad de referencia o, si se utiliza el procedimiento alternativo de calentamiento, al 110 % de la mayor velocidad de referencia, durante al menos 1 minuto. A continuación deberá acelerarse el vehículo hasta por lo menos 10 km/h por encima de la mayor velocidad de referencia, e iniciarse inmediatamente la desaceleración libre.
- 6.5.2.3.2. ► **M3** La medición se realizará de conformidad con los puntos 4.3.1.3.1 a 4.3.1.4.4, inclusive, del presente subanexo. Si no es posible efectuar desaceleraciones libres en sentidos opuestos, no se aplicará la ecuación utilizada para calcular Δt_{ji} en el punto 4.3.1.4.2 del presente subanexo. La medición deberá detenerse después de dos desaceleraciones si la fuerza de ambas desaceleraciones libres en cada punto de velocidad de referencia no difiere más de ± 10 N, de lo contrario deberán realizarse por lo menos tres desaceleraciones libres aplicando los criterios del punto 4.3.1.4.2 del presente subanexo. ◀
- 6.5.2.3.3. La fuerza $f_{jDy\text{no}}$ a cada velocidad de referencia v_j deberá calcularse sustrayendo la fuerza aerodinámica simulada:

$$f_{jDy\text{no}} = f_{jDecel} - c_d \times v_j^2$$

donde:

f_{jDecel} es la fuerza determinada de acuerdo con la ecuación con la que se calcula F_j conforme al punto 4.3.1.4.4 del presente subanexo en el punto de velocidad de referencia j , en N;

c_d es el coeficiente de ajuste del dinamómetro según se define en el punto 6.5.2.1 del presente subanexo, en $N/(km/h)^2$.

Alternativamente, a petición del fabricante, c_d podrá fijarse en cero durante la desaceleración libre y para calcular $f_{jDy\text{no}}$.

- 6.5.2.4. Condiciones de medición
- El vehículo deberá encontrarse en el estado descrito en el punto 4.3.1.3.2 del presente subanexo.

▼ M3**▼ B**

- 6.5.3. Resultado de la medición con el método de cinta rodante
- El resultado del dinamómetro de cinta rodante $f_{jDy\text{no}}$ se denominará f_j a efectos de los cálculos ulteriores contenidos en el punto 6.7 del presente subanexo.

▼ B

- 6.6. Dinamómetro de chasis utilizado para el método de túnel aerodinámico
- 6.6.1. Criterios
- Además de las descripciones de los puntos 1 y 2 del subanexo 5, serán de aplicación los criterios expuestos en los puntos 6.6.1.1 a 6.6.1.6, inclusive, del presente subanexo.

▼ M3

- 6.6.1.1. Descripción del dinamómetro de chasis
- Los ejes delantero y trasero irán provistos de un rodillo único de diámetro no inferior a 1,2 m.

▼ B

- 6.6.1.2. Sistema de retención del vehículo
- El dinamómetro deberá estar provisto de un dispositivo centrador que alinee el vehículo. El sistema de retención deberá mantener la posición centrada de las ruedas motrices durante todas las rondas de desaceleración libre de la determinación de la resistencia al avance en carretera, dentro de los siguientes límites recomendados:

- 6.6.1.2.1. Posición del vehículo

El vehículo objeto de ensayo deberá instalarse en el rodillo del dinamómetro de chasis conforme a lo indicado en el punto 7.3.3 del presente subanexo.

- 6.6.1.2.2. Fuerza vertical

El sistema de retención deberá cumplir los requisitos del punto 6.5.1.2.3 del presente subanexo.

- 6.6.1.3. Exactitud de las fuerzas medidas

La exactitud de las fuerzas medidas deberá ser conforme con lo indicado en el punto 6.5.1.3 del presente subanexo, salvo en el caso de la fuerza en la dirección x , que deberá medirse con la exactitud indicada en el punto 2.4.1 del subanexo 5.

- 6.6.1.4. Control de la velocidad del dinamómetro

Las velocidades de los rodillos deberán controlarse con una exactitud de $\pm 0,2$ km/h.

▼ M3

- 6.6.1.5. Superficie de los rodillos
- La superficie de los rodillos deberá estar limpia, seca y libre de materiales extraños que puedan hacer que los neumáticos patinen.

▼ B

- 6.6.1.6. Refrigeración
- El ventilador de refrigeración deberá ser conforme con lo indicado en el punto 6.5.1.6 del presente subanexo.

- 6.6.2. Medición con el dinamómetro

La medición se realizará según se describe en el punto 6.5.2 del presente subanexo.

▼ M3

- 6.6.3. Corrección de las fuerzas medidas en el dinamómetro de chasis respecto de las de una superficie plana

Las fuerzas medidas en el dinamómetro de chasis deberán corregirse respecto de un valor de referencia equivalente a la carretera (superficie plana) y el resultado se denominará f_j .

▼ M3

$$f_j = f_{jD_{\text{dyno}}} \times c1 \times \sqrt{\frac{1}{\frac{R_{\text{wheel}}}{R_{\text{dyno}}} \times c2 + 1}} + f_{jD_{\text{dyno}}} \times (1 - c1)$$

donde:

c1 es la fracción de $f_{jD_{\text{dyno}}}$ correspondiente a la resistencia a la rodadura de los neumáticos;

c2 es un factor de corrección del radio específico del dinamómetro de chasis;

$f_{jD_{\text{dyno}}}$ es la fuerza calculada conforme al punto 6.5.2.3.3 con respecto a cada velocidad de referencia j, en N;

R_{wheel} es la mitad del diámetro nominal del neumático por construcción, en m;

$R_{D_{\text{dyno}}}$ es el radio del rodillo del dinamómetro de chasis, en m.

El fabricante y la autoridad de homologación deberán acordar los factores c1 y c2 que han de utilizarse, basándose en los datos de ensayos de correlación aportados por el fabricante con respecto a la gama de características de los neumáticos que esté previsto ensayar en el dinamómetro de chasis.

Como alternativa podrá utilizarse la siguiente ecuación conservadora:

$$f_j = f_{jD_{\text{dyno}}} \times \sqrt{\frac{1}{\frac{R_{\text{wheel}}}{R_{D_{\text{dyno}}}} \times 0,2 + 1}}$$

El factor c2 será 0,2, salvo si se aplica el método de delta de resistencia al avance en carretera (véase el punto 6.8.) y la delta de resistencia al avance en carretera calculada conforme al punto 6.8.1 es negativa, en cuyo caso dicho factor será 2,0.

▼ B

6.7. Cálculos

6.7.1. Corrección de los resultados del dinamómetro de cinta rodante y del dinamómetro de chasis

Las fuerzas medidas y determinadas conforme a los puntos 6.5 y 6.6 del presente subanexo deberán corregirse respecto de las condiciones de referencia aplicando la siguiente ecuación:

$$F_{Dj} = (f_j - K_1) \times (1 + K_0(T - 293))$$

donde:

F_{Dj} es la resistencia corregida medida en el dinamómetro de cinta rodante o en el dinamómetro de chasis a la velocidad de referencia j, en N;

f_j es la fuerza medida a la velocidad de referencia j, en N;

K_0 es el factor de corrección de la resistencia a la rodadura según se define en el punto 4.5.2 del presente subanexo, en K^{-1} ;

K_1 es la corrección de la masa de ensayo según se define en el punto 4.5.4 del presente subanexo, en N;

T es la media aritmética de la temperatura en la cámara de ensayo durante la medición, en K.

▼ B

6.7.2. Cálculo de la fuerza aerodinámica

La resistencia aerodinámica deberá calcularse con la ecuación que figura a continuación. Si el vehículo está provisto de partes aerodinámicas de la carrocería móviles dependientes de la velocidad, los valores correspondientes ($C_D \times A_f$) se aplicarán con respecto a los puntos de velocidad de referencia correspondientes.

$$F_{Aj} = (C_D \times A_f)_j \times \frac{\rho_0}{2} \times \frac{v_j^2}{3,6^2}$$

donde:

F_{Aj} es la resistencia aerodinámica medida en el túnel aerodinámico a la velocidad de referencia j , en N;

$(C_D \times A_f)_j$ es el producto del coeficiente de resistencia y el área frontal en un determinado punto de velocidad de referencia j , según sea aplicable, en m^2 ;

ρ_0 es la densidad del aire seco según lo indicado en el punto 3.2.10 del presente anexo, en kg/m^3 ;

v_j es la velocidad de referencia, en km/h.

6.7.3. Cálculo de los valores de resistencia al avance en carretera

La resistencia total al avance en carretera como la suma de los resultados obtenidos conforme a los puntos 6.7.1 y 6.7.2 del presente subanexo se calculará con la siguiente ecuación:

$$F_j^* = F_{Dj} + F_{Aj}$$

con respecto a todos los puntos de velocidad de referencia j , en N.

Con respecto a todos los valores F_j^* calculados, los coeficientes f_0 , f_1 y f_2 de la ecuación de resistencia al avance en carretera deberán calcularse con un análisis de regresión mínimo cuadrática y utilizarse como los coeficientes buscados en el punto 8.1.1 del presente subanexo.

En caso de que los vehículos ensayados conforme al método de túnel aerodinámico sean representativos de una familia de matrices de resistencia al avance en carretera, el coeficiente f_1 se fijará en cero y los coeficientes f_0 y f_2 volverán a calcularse con un análisis de regresión mínimo cuadrática.

▼ M3

6.8. Método de delta de resistencia al avance en carretera

Con el fin de incluir opciones, cuando se utiliza el método de interpolación, que no están incorporadas en la interpolación de la resistencia al avance en carretera (es decir, aerodinámica, resistencia a la rodadura y masa), podrá medirse una delta en la fricción del vehículo mediante el método de delta de resistencia al avance en carretera (por ejemplo, diferencia de fricción entre distintos sistemas de frenos). Se realizarán los pasos siguientes:

- a) se medirá la fricción del vehículo de referencia R;
- b) se medirá la fricción del vehículo con la opción (vehículo N) que causa la diferencia de fricción;
- c) se calculará la diferencia de acuerdo con el punto 6.8.1.

Estas mediciones se realizarán en una cinta rodante de conformidad con el punto 6.5 o en un dinamómetro de chasis de conformidad con el punto 6.6, y la corrección de los resultados (salvo la fuerza aerodinámica) se calculará de conformidad con el punto 6.7.1.

▼ **M3**

Solo se permite aplicar este método si se cumple el criterio siguiente:

$$\left| \frac{1}{n} \sum_{j=1}^n (F_{Dj,R} - F_{Dj,N}) \right| \leq 25 \text{ N}$$

donde:

$F_{Dj,R}$ es la resistencia corregida del vehículo R medida en el dinamómetro de cinta rodante o de chasis a la velocidad de referencia j, calculada conforme al punto 6.7.1, en N;

$F_{Dj,N}$ es la resistencia corregida del vehículo N medida en el dinamómetro de cinta rodante o de chasis a la velocidad de referencia j, calculada conforme al punto 6.7.1, en N;

n es el número total de puntos de velocidad.

Este método alternativo para determinar la resistencia al avance en carretera solo puede aplicarse si los vehículos R y N tienen idéntica resistencia aerodinámica, y si la delta medida cubre adecuadamente toda la influencia sobre el consumo de energía del vehículo. No se aplicará este método si la exactitud global de la resistencia al avance en carretera absoluta del vehículo N se ve de alguna manera comprometida.

6.8.1. Determinación de los coeficientes delta del dinamómetro de cinta rodante o de chasis

La resistencia al avance en carretera delta se calculará con la siguiente ecuación:

$$F_{Dj,Delta} = F_{Dj,N} - F_{Dj,R}$$

donde:

$F_{Dj,Delta}$ es la resistencia al avance en carretera delta a la velocidad de referencia j, en N;

$F_{Dj,N}$ es la resistencia corregida medida en el dinamómetro de cinta rodante o de chasis a la velocidad de referencia j, calculada conforme al punto 6.7.1 con respecto al vehículo N, en N;

$F_{Dj,R}$ es la resistencia corregida del vehículo de referencia medida en el dinamómetro de cinta rodante o de chasis a la velocidad de referencia j, calculada conforme al punto 6.7.1 con respecto al vehículo de referencia R, en N.

Para todos los valores $F_{Dj,Delta}$ calculados, los coeficientes $f_{0,Delta}$, $f_{1,Delta}$ y $f_{2,Delta}$ de la ecuación de resistencia al avance en carretera se calcularán con un análisis de regresión mínimo cuadrática.

6.8.2. Determinación de la resistencia al avance en carretera total

Si no se utiliza el método de interpolación (véase el punto 3.2.3.2 del subanexo 7), el método de delta de la resistencia al avance en carretera respecto del vehículo N se calculará de acuerdo con las siguientes ecuaciones:

$$f_{0,N} = f_{0,R} + f_{0,Delta}$$

$$f_{1,N} = f_{1,R} + f_{1,Delta}$$

$$f_{2,N} = f_{2,R} + f_{2,Delta}$$

▼ M3

donde:

N se refiere a los coeficientes de resistencia al avance en carretera del vehículo N;

R se refiere a los coeficientes de resistencia al avance en carretera del vehículo de referencia R;

Delta se refiere a los coeficientes delta de resistencia al avance en carretera determinados en el punto 6.8.1.

▼ B

7. Transferencia de la resistencia al avance en carretera a un dinamómetro de chasis

7.1. Preparación para el ensayo en el dinamómetro de chasis

▼ M3

7.1.0. Selección del modo de funcionamiento del dinamómetro

El ensayo se llevará a cabo en un dinamómetro en modo de tracción a dos ruedas o en modo de tracción a cuatro ruedas, de acuerdo con el punto 2.4.2.4 del subanexo 6.

▼ B

7.1.1. Condiciones de laboratorio

▼ M3

7.1.1.1. Rodillos

Los rodillos del dinamómetro de chasis deberán estar limpios, secos y libres de materiales extraños que puedan hacer que los neumáticos patinen. El dinamómetro deberá funcionar en el mismo estado acoplado o desacoplado que en el ensayo de tipo 1 subsiguiente. La velocidad del dinamómetro de chasis deberá medirse en el rodillo acoplado a la unidad de absorción de potencia.

▼ B

7.1.1.1.1. Patinaje de los neumáticos

Para evitar que los neumáticos patinen, podrá colocarse peso adicional en o sobre el vehículo. El fabricante deberá ajustar las cargas del dinamómetro de chasis con el peso adicional instalado. El peso adicional deberá estar presente tanto en el ajuste de las cargas como en los ensayos de emisiones y consumo de combustible. La utilización de un peso adicional deberá indicarse en todas las hojas de ensayo pertinentes.

7.1.1.2. Temperatura del local

La temperatura atmosférica del laboratorio deberá estar en un valor fijado de 23 °C y no desviarse más de ± 5 °C durante el ensayo, a menos que cualquier ensayo ulterior exija otra cosa.

7.2. Preparación del dinamómetro de chasis

7.2.1. Ajuste de la masa inercial

La masa inercial equivalente del dinamómetro de chasis deberá ajustarse de conformidad con el punto 2.5.3 del presente subanexo. Si el dinamómetro de chasis no es capaz de respetar el ajuste de inercia con exactitud, se aplicará el siguiente ajuste de inercia hacia arriba, con un incremento máximo de 10 kg.

7.2.2. Calentamiento del dinamómetro de chasis

El dinamómetro de chasis deberá calentarse siguiendo las recomendaciones de su fabricante, o como resulte apropiado, de modo que puedan estabilizarse sus pérdidas por fricción.

7.3. Preparación del vehículo

▼ B

- 7.3.1. Ajuste de la presión de los neumáticos
- La presión de los neumáticos a la temperatura de estabilización de un ensayo de tipo 1 deberá fijarse en no más del 50 % por encima del límite inferior del intervalo de presiones correspondiente al neumático seleccionado, según especifique el fabricante del vehículo (véase el punto 4.2.2.3 del presente subanexo), y deberá indicarse en todas las actas de ensayo pertinentes.

▼ M3

- 7.3.2. Si la determinación de los ajustes del dinamómetro no puede cumplir los criterios del punto 8.1.3 debido a fuerzas no reproducibles, el vehículo deberá estar provisto de un modo de desaceleración libre. El modo de desaceleración libre del vehículo deberá ser aprobado por la autoridad de homologación, y su utilización deberá señalarse en todas las actas de ensayo pertinentes.

Si el vehículo está provisto de un modo de desaceleración libre, este deberá estar activado tanto durante la determinación de la resistencia al avance en carretera como en el dinamómetro de chasis.

-
- 7.3.3. Colocación del vehículo en el dinamómetro
- El vehículo ensayado deberá colocarse sobre el dinamómetro de chasis en posición recta hacia delante, retenido de manera segura. Si se utiliza un dinamómetro de chasis de rodillo único, el centro de la zona de contacto del neumático sobre el rodillo deberá estar a una distancia no superior a ± 25 mm o ± 2 % del diámetro del rodillo, si este último valor es inferior, de la parte superior del rodillo.

Si se utiliza el método de medidores de par, la presión de los neumáticos deberá ajustarse de manera que el radio dinámico no difiera más de un 0,5 % del radio dinámico r_j calculado con las ecuaciones del punto 4.4.3.1 en el punto de velocidad de referencia de 80 km/h. El radio dinámico sobre el dinamómetro de chasis se calculará siguiendo el procedimiento del punto 4.4.3.1.

Si este ajuste no entra en el margen definido en el punto 7.3.1, no será aplicable el método de medidores de par.

- 7.3.3.1. [Reservado]

▼ B

- 7.3.4. Calentamiento del vehículo

▼ M3

- 7.3.4.1. El vehículo se calentará con el WLTC aplicable.

▼ B

- 7.3.4.2. Si el vehículo ya está calentado, se conducirá la fase del WLTC aplicada en el punto 7.3.4.1 del presente subanexo, a la velocidad más alta.

- 7.3.4.3. Procedimiento de calentamiento alternativo

- 7.3.4.3.1. A petición del fabricante, y con la aprobación de la autoridad de homologación, podrá utilizarse un procedimiento de calentamiento alternativo aprobado podrá utilizarse con vehículos de la misma familia de resistencia al avance en carretera y deberá cumplir los requisitos de los puntos 7.3.4.3.2 a 7.3.4.3.5 del presente subanexo.

- 7.3.4.3.2. Deberá seleccionarse como mínimo un vehículo representativo de la familia de resistencia al avance en carretera.

▼B

- 7.3.4.3.3. La demanda de energía del ciclo calculada de conformidad con el punto 5 del subanexo 7 con los coeficientes de resistencia al avance en carretera corregidos f_{0a} , f_{1a} y f_{2a} para el procedimiento de calentamiento alternativo deberá ser igual o superior a la demanda de energía del ciclo calculada con los coeficientes de resistencia al avance en carretera buscada f_0 , f_1 y f_2 con respecto a cada fase aplicable.

Los coeficientes de resistencia al avance en carretera corregidos f_{0a} , f_{1a} y f_{2a} deberán calcularse con las siguientes ecuaciones:

$$f_{0a} = f_0 + A_{d_alt} - A_{d_WLTC}$$

$$f_{1a} = f_1 + B_{d_alt} - B_{d_WLTC}$$

$$f_{2a} = f_2 + C_{d_alt} - C_{d_WLTC}$$

donde:

A_{d_alt} , B_{d_alt} y C_{d_alt} son los coeficientes de ajuste del dinamómetro de chasis tras el procedimiento de calentamiento alternativo;

A_{d_WLTC} , B_{d_WLTC} y C_{d_WLTC} son los coeficientes de ajuste del dinamómetro de chasis tras el procedimiento de calentamiento WLTC descrito en el punto 7.3.4.1 del presente subanexo y un ajuste válido del dinamómetro de chasis conforme al punto 8 del presente subanexo.

- 7.3.4.3.4. Los coeficientes de resistencia al avance en carretera corregidos f_{0a} , f_{1a} y f_{2a} solo se utilizarán a efectos de lo dispuesto en el punto 7.3.4.3.3 del presente subanexo. Para otros fines se utilizarán como coeficientes de resistencia al avance en carretera buscada los coeficientes de resistencia al avance en carretera buscada f_0 , f_1 y f_2 .

- 7.3.4.3.5. Deberán proporcionarse a la autoridad de homologación detalles del procedimiento y de su equivalencia.

8. Ajuste de la carga del dinamómetro de chasis

- 8.1. Ajuste de la carga del dinamómetro de chasis por el método de desaceleración libre

Este método es aplicable cuando se han determinado los coeficientes de resistencia al avance en carretera f_0 , f_1 y f_2 .

En el caso de una familia de matrices de resistencia al avance en carretera, este método se aplicará cuando la resistencia al avance en carretera del vehículo representativo se determine por el método de desaceleración libre descrito en el punto 4.3 del presente subanexo. Los valores de resistencia al avance en carretera buscada son los calculados con el método descrito en el punto 5.1 del presente subanexo.

- 8.1.1. Ajuste inicial de la carga

En el caso de un dinamómetro de chasis con control de coeficientes, su unidad de absorción de potencia deberá ajustarse con los coeficientes iniciales arbitrarios A_d , B_d y C_d de la siguiente ecuación:

▼ B

$$F_d = A_d + B_d v + C_d v^2$$

donde:

F_d es la carga de ajuste del dinamómetro de chasis, en N;

v es la velocidad del rodillo del dinamómetro de chasis, en km/h.

Se recomiendan los siguientes coeficientes para el ajuste inicial de la carga:

a) ► **M3** $A_d = 0,5 \times A_t$, $B_d = 0,2 \times B_t$, $C_d = C_t$ ◀

para dinamómetros de chasis de un solo eje, o

▼ M3

$$A_d = 0,5 \times A_t, B_d = 0,2 \times B_t, C_d = C_t$$

▼ B

para dinamómetros de chasis de dos ejes, en los que A_t , B_t y C_t son los coeficientes de resistencia al avance en carretera buscada;

b) valores empíricos, como los empleados para el ajuste respecto de un tipo de vehículo similar.

En el caso de un dinamómetro de chasis de control poligonal, deberán fijarse en la unidad de absorción de potencia valores de carga adecuados a cada velocidad de referencia.

8.1.2. Desaceleración libre

El ensayo de desaceleración libre en el dinamómetro de chasis deberá realizarse siguiendo el procedimiento expuesto en los puntos 8.1.3.4.1 u 8.1.3.4.2 del presente subanexo y comenzar no más tarde de 120 segundos después de terminar el procedimiento de calentamiento. Las rondas de desaceleración libre consecutivas deberán comenzar inmediatamente. A petición del fabricante, y con la aprobación de la autoridad de homologación, el tiempo entre el procedimiento de calentamiento y las desaceleraciones libres aplicando el método iterativo podrá ampliarse a fin de garantizar un ajuste adecuado del vehículo de cara a la desaceleración libre. El fabricante deberá proporcionar a la autoridad de homologación pruebas de que es necesario ese tiempo adicional y de que este no afecta a los parámetros de ajuste de la carga del dinamómetro de chasis (por ejemplo, temperatura del refrigerante o del aceite, fuerza sobre el dinamómetro, etc.).

8.1.3. Verificación

8.1.3.1. El valor de la resistencia al avance en carretera buscada se calculará con el coeficiente de resistencia al avance en carretera buscada A_t , B_t y C_t , correspondiente a cada velocidad de referencia v_j :

$$F_{tj} = A_t + B_t v_j + C_t v_j^2$$

donde:

▼ M3

A_t , B_t y C_t son los parámetros de la resistencia al avance en carretera buscada;

▼ B

F_{tj} es la resistencia al avance en carretera buscada a la velocidad de referencia v_j , en N;

v_j es la j^{a} velocidad de referencia, en km/h.

▼ B

- 8.1.3.2. La resistencia al avance en carretera medida se calculará con la siguiente ecuación:

$$F_{mj} = \frac{1}{3,6} \times (TM + m_r) \times \frac{2 \times \Delta v}{\Delta t_j}$$

donde:

F_{mj} es la resistencia al avance en carretera medida correspondiente a cada velocidad de referencia v_j , en N;

TM es la masa de ensayo del vehículo, en kg;

m_r es la masa efectiva equivalente de los componentes giratorios según el punto 2.5.1 del presente subanexo, en kg;

Δt_j es el tiempo de desaceleración libre correspondiente a la velocidad v_j , en s.

- 8.1.3.3. ► **M3** La resistencia al avance en carretera simulada en el dinamómetro de chasis se calculará conforme al método especificado en el punto 4.3.1.4, a excepción de la medición en sentidos opuestos:

$$F_s = A_s + B_s \times v + C_s \times v^2 \blacktriangleleft$$

La resistencia al avance en carretera simulada correspondiente a cada velocidad de referencia v_j se determinará con la siguiente ecuación, utilizando los valores calculados A_s , B_s y C_s :

$$F_{sj} = A_s + B_s \times v_j + C_s \times v_j^2$$

- 8.1.3.4. Para ajustar la carga del dinamómetro podrán aplicarse dos métodos diferentes. Si el vehículo es acelerado por el dinamómetro, se aplicarán los métodos descritos en el punto 8.1.3.4.1 del presente subanexo. Si el vehículo es acelerado por sus propios medios, se aplicarán los métodos descritos en el punto 8.1.3.4.1 o el punto 8.1.3.4.2 del presente subanexo. La aceleración mínima multiplicada por la velocidad será de $6 \text{ m}^2/\text{s}^3$. Los vehículos que no puedan alcanzar $6 \text{ m}^2/\text{s}^3$ se conducirán con el acelerador a tope.

- 8.1.3.4.1. Método de rondas fijas

- 8.1.3.4.1.1. El *software* del dinamómetro deberá realizar en total cuatro desaceleraciones libres: a partir de la primera desaceleración libre se calcularán los coeficientes de ajuste del dinamómetro para la segunda ronda de conformidad con el punto 8.1.4 del presente subanexo. Tras la primera desaceleración libre, el *software* realizará otras tres, bien con los coeficientes fijos de ajuste del dinamómetro determinados tras la primera desaceleración libre, bien con los coeficientes de ajuste del dinamómetro ajustados conforme al punto 8.1.4 del presente subanexo.

▼ B

8.1.3.4.1.2. Los coeficientes finales de ajuste del dinamómetro A, B y C se calcularán con las siguientes ecuaciones:

$$A = A_t - \frac{\sum_{n=2}^4 (A_{s_n} - A_{d_n})}{3}$$

$$B = B_t - \frac{\sum_{n=2}^4 (B_{s_n} - B_{d_n})}{3}$$

$$C = C_t - \frac{\sum_{n=2}^4 (C_{s_n} - C_{d_n})}{3}$$

donde:

▼ M3

A_t , B_t y C_t son los parámetros de la resistencia al avance en carretera buscada;

▼ B

A_{s_n} , B_{s_n} y C_{s_n} son los coeficientes de la resistencia al avance en carretera simulada de la n.^a ronda;

A_{d_n} , B_{d_n} y C_{d_n} son los coeficientes de ajuste del dinamómetro de la n.^a ronda;

n es el número índice de desaceleraciones libres, incluida la primera ronda de estabilización.

▼ M3

8.1.3.4.2. Método iterativo

Las fuerzas calculadas en los intervalos de velocidad especificados no deberán diferir más de ± 10 N, tras una regresión mínimo cuadrática de las fuerzas de dos desaceleraciones libres consecutivas, cuando se comparen con los valores buscados, o bien deberán realizarse desaceleraciones libres adicionales tras ajustar la carga del dinamómetro de chasis de conformidad con el punto 8.1.4 hasta que se satisfaga la tolerancia.

▼ B

8.1.4. Ajuste

La carga de ajuste del dinamómetro de chasis deberá ajustarse conforme a las siguientes ecuaciones:

$$\begin{aligned} F_{dj}^* &= F_{dj} - F_j = F_{dj} - F_{sj} + F_{ij} \\ &= (A_d + B_d v_j + C_d v_j^2) - (A_s + B_s v_j + C_s v_j^2) + (A_t + B_t v_j + C_t v_j^2) \\ &= (A_d + A_t - A_s) + (B_d + B_t - B_s) v_j + (C_d + C_t - C_s) v_j^2 \end{aligned}$$

Por consiguiente:

$$A_d^* = A_d + A_t - A_s$$

$$B_d^* = B_d + B_t - B_s$$

$$C_d^* = C_d + C_t - C_s$$

donde:

F_{dj} es la carga de ajuste del dinamómetro de chasis inicial, en N;

F_{dj}^* es la carga de ajuste del dinamómetro de chasis ajustada, en N;

▼ B

F_j	es la resistencia al avance en carretera de ajuste, igual a $(F_{sj} - F_{ij})$, en N;
F_{sj}	es la resistencia al avance en carretera simulada a la velocidad de referencia v_j , en N;
F_{ij}	es la resistencia al avance en carretera buscada a la velocidad de referencia v_j , en N;
A^*_d , B^*_d y C^*_d	son los nuevos coeficientes de ajuste del dinamómetro de chasis.

▼ M3

8.1.5. A_t , B_t y C_t se utilizarán como los valores finales de f_0 , f_1 y f_2 , y a los efectos siguientes:

- determinación de la reducción, punto 8 del subanexo 1;
- determinación de los puntos de cambio de marcha, subanexo 2;
- interpolación de emisiones de CO₂ y consumo de combustible, punto 3.2.3 del subanexo 7;
- cálculo de los resultados de los vehículos eléctricos y los vehículos eléctricos híbridos, punto 4 del subanexo 8.

▼ B

8.2. Ajuste de la carga del dinamómetro de chasis por el método de medidores de par

Este método es aplicable cuando se determina la resistencia al avance aplicando el método de medidores de par descrito en el punto 4.4 del presente subanexo.

En el caso de una familia de matrices de resistencia al avance en carretera, este método se aplicará cuando la resistencia al avance del vehículo representativo se determine por el método de medidores de par conforme a lo especificado en el punto 4.4 del presente subanexo. ► **M2** Los valores de la resistencia al avance en carretera buscada son los calculados con el método especificado en el punto 5.1 del presente subanexo. ◀

8.2.1. Ajuste inicial de la carga

En el caso de un dinamómetro de chasis de control de coeficientes, su unidad de absorción de potencia deberá ajustarse con los coeficientes iniciales arbitrarios A_d , B_d y C_d de la siguiente ecuación:

$$F_d = A_d + B_d v + C_d v^2$$

donde:

F_d es la carga de ajuste del dinamómetro de chasis, en N;

v es la velocidad del rodillo del dinamómetro de chasis, en km/h.

Se recomiendan los siguientes coeficientes para el ajuste inicial de la carga:

$$a) \quad A_d = 0,5 \times \frac{a_t}{r'}, \quad B_d = 0,2 \times \frac{b_t}{r'}, \quad C_d = \frac{c_t}{r'}$$

para dinamómetros de chasis de un solo eje, o

$$A_d = 0,1 \times \frac{a_t}{r'}, \quad B_d = 0,2 \times \frac{b_t}{r'}, \quad C_d = \frac{c_t}{r'}$$

para dinamómetros de chasis de dos ejes, donde:

a_t , b_t y c_t son los coeficientes de resistencia al avance buscada; y

r' es el radio dinámico del neumático en el dinamómetro de chasis obtenido a 80 km/h, en m; o

▼B

- b) valores empíricos, como los empleados para el ajuste respecto de un tipo de vehículo similar.

En el caso de un dinamómetro de chasis de control poligonal, deberán fijarse para la unidad de absorción de potencia valores de carga adecuados a cada velocidad de referencia.

8.2.2. Medición del par de las ruedas

El ensayo de medición del par en el dinamómetro de chasis deberá realizarse siguiendo el procedimiento definido en el punto 4.4.2 del presente subanexo. Los medidores de par deberán ser idénticos a los utilizados en el ensayo en carretera precedente.

8.2.3. Verificación

- 8.2.3.1. La curva de resistencia al avance (par) buscada se determinará con la ecuación del punto 4.5.5.2.1 del presente subanexo, y podrá expresarse como sigue:

$$C_t^* = a_t + b_t \times v_j + c_t \times v_j^2$$

- 8.2.3.2. La curva de resistencia al avance (par) simulada en el dinamómetro de chasis se calculará conforme al método descrito y con la precisión de medida especificada en el ►M3 punto 4.4.3.2 ◀ del presente subanexo, y la determinación de la curva de resistencia al avance (par) debe efectuarse conforme a lo descrito en el punto 4.4.4 del presente subanexo con las correcciones aplicables según el punto 4.5 del presente subanexo, a excepción en todos los casos de la medición en sentidos opuestos, lo que da como resultado una curva de resistencia al avance simulada:

$$C_s^* = C_{0s} + C_{1s} \times v_j + C_{2s} \times v_j^2$$

La resistencia al avance (par) simulada debe respetar una tolerancia de $\pm 10 \text{ N} \times r'$ respecto de la resistencia al avance buscada en cada punto de velocidad de referencia, siendo r' el radio dinámico del neumático, en metros, obtenido en el dinamómetro de chasis a 80 km/h.

Si la tolerancia a cualquier velocidad de referencia no satisface el criterio del método descrito en el presente punto, deberá seguirse el procedimiento especificado en el punto 8.2.3.3 del presente subanexo para adaptar el ajuste de la carga del dinamómetro de chasis.

▼M3

8.2.3.3. Ajuste

La carga del dinamómetro de chasis deberá ajustarse con la siguiente ecuación:

$$\begin{aligned} F_{*dj} &= F_{dj} - \frac{F_{ej}}{r'} = F_{dj} - \frac{F_{sj}}{r'} + \frac{F_{tj}}{r'} = (A_d + B_d v_j + C_d v_j^2) - \frac{(a_s + b_s v_j + c_s v_j^2)}{r'} + \frac{(a_t + b_t v_j + c_t v_j^2)}{r'} \\ &= \left\{ A_d + \frac{(a_t - a_s)}{r'} \right\} + \left\{ B_d + \frac{(b_t - b_s)}{r'} \right\} v_j + \left\{ C_d + \frac{(c_t - c_s)}{r'} \right\} v_j^2 \end{aligned}$$

▼ M3

por consiguiente:

$$A^*_{d} = A_{d} + \frac{a_{t} - a_{s}}{r'}$$

$$B^*_{d} = B_{d} + \frac{b_{t} - b_{s}}{r'}$$

$$C^*_{d} = C_{d} + \frac{c_{t} - c_{s}}{r'}$$

donde:

F^*_{dj} es la nueva carga de ajuste del dinamómetro de chasis, en N;

F_{ej} es la resistencia al avance en carretera de ajuste, igual a $(F_{sj} - F_{tj})$, en Nm;

F_{sj} es la resistencia al avance en carretera simulada a la velocidad de referencia v_j , en Nm;

F_{tj} es la resistencia al avance en carretera buscada a la velocidad de referencia v_j , en Nm;

A^*_{d} , B^*_{d} y C^*_{d} son los nuevos coeficientes de ajuste del dinamómetro de chasis;

r' es el radio dinámico del neumático obtenido en el dinamómetro de chasis a 80 km/h, en m.

Los puntos 8.2.2 y 8.2.3 se repetirán hasta que se satisfaga la tolerancia indicada en el punto 8.2.3.2.

▼ B

8.2.3.4. La masa de los ejes motores, las especificaciones de los neumáticos y el ajuste de la carga del dinamómetro de chasis deberán incluirse en todas las actas de ensayo pertinentes cuando se cumpla el requisito del punto 8.2.3.2 del presente subanexo.

8.2.4. Transformación de los coeficientes de resistencia al avance en los coeficientes de resistencia al avance en carretera f_0 , f_1 y f_2

▼ M3

8.2.4.1. Si el vehículo no realiza una desaceleración libre repetible y tampoco es practicable un modo de desaceleración libre del vehículo conforme al punto 4.2.1.8.5, los coeficientes f_0 , f_1 y f_2 de la ecuación de resistencia al avance en carretera se calcularán con las ecuaciones del punto 8.2.4.1.1. En cualquier otro caso, se seguirá el procedimiento descrito en los puntos 8.2.4.2 a 8.2.4.4.

▼ B

8.2.4.1.1.
$$f_0 = \frac{c_0}{r} \times 1,02$$

$$f_1 = \frac{c_1}{r} \times 1,02$$

$$f_2 = \frac{c_2}{r} \times 1,02$$

▼ B

donde:

c_0, c_1, c_2 son los coeficientes de resistencia al avance determinados en el punto 4.4.4 del presente subanexo, Nm, Nm/(km/h), Nm/(km/h)²;

r es el radio dinámico de los neumáticos del vehículo con el que se ha determinado la resistencia al avance, en m.

1,02 es un coeficiente aproximado que compensa las pérdidas del tren de transmisión.

8.2.4.1.2. Los valores determinados f_0, f_1 y f_2 no se utilizarán para el ajuste del dinamómetro de chasis ni para ensayos de emisiones o autonomía. Solo se utilizarán en los siguientes casos:

- a) determinación de la reducción, punto 8 del subanexo 1;
- b) determinación de los puntos de cambio de marcha, subanexo 2;
- c) interpolación de emisiones de CO₂ y consumo de combustible, punto 3.2.3 del subanexo 7;

▼ M3

- d) cálculo de los resultados de los vehículos eléctricos y los vehículos eléctricos híbridos, punto 4 del subanexo 8.

▼ B

8.2.4.2. Una vez que el dinamómetro de chasis se haya ajustado dentro de las tolerancias especificadas, se realizará en él un procedimiento de desaceleración libre del vehículo según se expone en el punto 4.3.1.3 del presente subanexo. Los tiempos de desaceleración libre deberán incluirse en todas las hojas de ensayo pertinentes.

8.2.4.3. La resistencia al avance en carretera F_j a la velocidad de referencia v_j , en N, se determinará con la siguiente ecuación:

$$F_j = \frac{1}{3,6} \times (TM + m_r) \times \frac{\Delta v}{\Delta t_j}$$

donde:

F_j es la resistencia al avance en carretera a la velocidad de referencia v_j , en N;

TM es la masa de ensayo del vehículo, en kg;

m_r es la masa efectiva equivalente de los componentes giratorios según el punto 2.5.1 del presente subanexo, en kg;

$\Delta v = 10$ km/h

Δt_j es el tiempo de desaceleración libre correspondiente a la velocidad v_j , en s.

8.2.4.4. Los coeficientes f_0, f_1 y f_2 en la ecuación de resistencia al avance en carretera deberán calcularse con un análisis de regresión mínimo cuadrática en todo el intervalo de velocidades de referencia.

▼B*Subanexo 5***Equipo de ensayo y calibraciones**

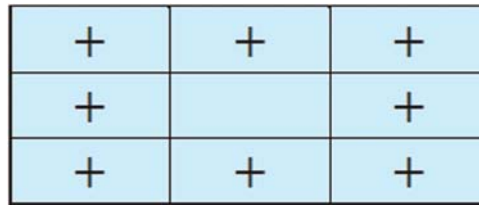
1. Especificaciones y ajustes del banco de ensayo
 - 1.1. Especificaciones del ventilador de refrigeración

▼M3

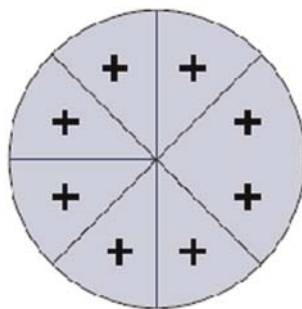
- 1.1.1. Deberá aplicarse al vehículo una corriente de aire de velocidad variable. El valor fijado de la velocidad lineal del aire en la salida del soplante deberá ser igual a la velocidad correspondiente del rodillo por encima de velocidades del rodillo de 5 km/h. La velocidad lineal del aire en la salida del soplante no deberá diferir más de ± 5 km/h o de $\pm 10\%$ de la correspondiente velocidad del rodillo, tomándose de estos el valor que sea mayor.

▼B

- 1.1.2. La velocidad del aire mencionada anteriormente se determinará calculando un valor promediado de una serie de puntos de medición distribuidos como sigue:
 - a) En el caso de los ventiladores con salida rectangular, están situados en el centro de cada rectángulo que divide la totalidad de la salida del ventilador en nueve áreas (dividiendo tanto los lados horizontales como los verticales de la salida del ventilador en tres partes iguales). No se medirá la zona del centro (como se muestra en la figura A5/1).

*Figura A5/1***Ventilador con salida rectangular**

- b) En el caso de ventiladores con salida circular, esta se dividirá en ocho sectores iguales mediante líneas verticales, horizontales y de 45° . Los puntos de medición se situarán en la línea central radial de cada sector ($22,5^\circ$), a dos tercios del radio de la salida (como muestra la figura A5/2).

*Figura A5/2***Ventilador con salida circular**

Estas mediciones se realizarán sin vehículos ni ninguna otra obstrucción delante del ventilador. El dispositivo utilizado para medir la velocidad lineal del aire deberá estar situado a una distancia de 0 a 20 cm de la salida del aire.

▼ B

- 1.1.3. La salida del ventilador deberá tener las siguientes características:
- a) un área de al menos 0,3 m²; y
 - b) una anchura o un diámetro de al menos 0,8 m.
- 1.1.4. La posición del ventilador deberá ser como sigue:
- a) altura del borde inferior respecto del suelo: aproximadamente 20 cm;
 - b) distancia desde la parte frontal del vehículo: aproximadamente 30 cm;

▼ M3

- c) aproximadamente en la línea central longitudinal del vehículo.
- 1.1.5. A petición del fabricante, y si lo considera adecuado la autoridad de homologación, podrán modificarse la altura y la posición lateral del ventilador de refrigeración, así como la distancia de este con respecto al vehículo.

Si la configuración del ventilador especificada resulta impracticable con diseños de vehículos especiales, como son los vehículos con motor trasero o tomas de aire laterales, o no proporciona una refrigeración adecuada para representar debidamente el funcionamiento en circulación, a petición del fabricante, y si lo considera adecuado la autoridad de homologación, podrán modificarse la altura, la capacidad y la posición longitudinal y lateral del ventilador de refrigeración, y podrán utilizarse ventiladores adicionales con especificaciones diferentes (incluidos ventiladores de velocidad constante).

- 1.1.6. En los casos descritos en el punto 1.1.5, deberán incluirse en todas las actas de ensayo pertinentes la posición y la capacidad del ventilador o ventiladores de refrigeración, así como los detalles de la justificación aportada a la autoridad de homologación. De cara a ensayos posteriores, deberán utilizarse posiciones y especificaciones similares habida cuenta de la justificación, a fin de evitar características de refrigeración no representativas.

▼ B

2. Dinamómetro de chasis
- 2.1. Requisitos generales
- 2.1.1. El dinamómetro deberá ser capaz de simular la resistencia al avance en carretera con tres coeficientes de resistencia al avance en carretera que puedan ajustarse para conformar la curva de resistencia.

▼ M3

- 2.1.2. El dinamómetro de chasis podrá tener una configuración de rodillo único o de rodillos gemelos. Si se utiliza un dinamómetro de chasis de rodillos gemelos, estos deberán estar siempre acoplados, o bien será el rodillo delantero el que impulse, directa o indirectamente, las masas inerciales y el dispositivo de absorción de potencia.

▼ B

- 2.2. Requisitos específicos
- Los siguientes requisitos específicos se refieren a las especificaciones del fabricante del dinamómetro.
- 2.2.1. La excentricidad del rodillo deberá ser inferior a 0,25 mm en todos los puntos de medición.
- 2.2.2. El diámetro del rodillo no deberá diferir más de $\pm 1,0$ mm del valor nominal especificado en todos los puntos de medición.
- 2.2.3. El dinamómetro deberá estar provisto de un sistema de medición del tiempo que permita determinar los coeficientes de aceleración y medir los tiempos de desaceleración libre del vehículo o del dinamómetro. El sistema de medición del tiempo deberá tener una exactitud mínima de $\pm 0,001$ %. Esto deberá verificarse al hacer la instalación inicial.

▼ B

- 2.2.4. El dinamómetro deberá estar provisto de un sistema de medición de la velocidad con una exactitud mínima de $\pm 0,080$ km/h. Esto deberá verificarse al hacer la instalación inicial.
- 2.2.5. El dinamómetro deberá tener un tiempo de respuesta (respuesta de un 90 % a un cambio brusco de esfuerzo de tracción) inferior a 100 ms con aceleraciones instantáneas de por lo menos 3 m/s^2 . Esto deberá verificarse al hacer la instalación inicial y después de cualquier operación de mantenimiento importante.
- 2.2.6. La inercia básica del dinamómetro deberá ser indicada por su fabricante y confirmarse con una tolerancia de $\pm 0,5$ % con cada inercia básica medida, y de $\pm 0,2$ % en relación con toda media aritmética extraída por derivación dinámica de ensayos de aceleración, desaceleración y fuerza constantes.

▼ M3

- 2.2.7. La velocidad del rodillo deberá medirse con una frecuencia no inferior a 10 Hz.
- 2.3. Requisitos específicos adicionales aplicables a un dinamómetro de chasis en modo de tracción a cuatro ruedas
- 2.3.1. El sistema de mando de la tracción a cuatro ruedas del dinamómetro deberá diseñarse de manera que se cumplan los siguientes requisitos cuando se ensaye con un vehículo conducido en el WLTC.
- 2.3.1.1. La simulación de la resistencia al avance en carretera deberá aplicarse de manera que el dinamómetro en modo de tracción a cuatro ruedas reproduzca la misma distribución de fuerzas que se daría conduciendo el vehículo sobre una calzada de superficie lisa, seca y plana.

▼ B

- 2.3.1.2. Al hacer la instalación inicial y tras una operación de mantenimiento importante deberán cumplirse los requisitos del punto 2.3.1.2.1 del presente subanexo y o bien el punto 2.3.1.2.2 o bien el punto 2.3.1.2.3 del presente subanexo. La diferencia de velocidad entre los rodillos delantero y trasero se evalúa aplicando un filtro de media móvil de 1 segundo a los datos de velocidad del rodillo obtenidos a una frecuencia mínima de 20 Hz.
- 2.3.1.2.1. La diferencia de distancia recorrida por los rodillos delantero y trasero deberá ser inferior al 0,2 % de la distancia recorrida en todo el WLTC. El número absoluto deberá integrarse para calcular la diferencia total de distancia en todo el WLTC.
- 2.3.1.2.2. La diferencia de distancia recorrida por los rodillos delantero y trasero deberá ser inferior a 0,1 m en cualquier período de 200 ms.
- 2.3.1.2.3. La diferencia de velocidad de los rodillos no deberá exceder de $\pm 0,16$ km/h.
- 2.4. Calibración del dinamómetro de chasis

▼ M3

- 2.4.1. Sistema de medición de la fuerza
- La exactitud del transductor de fuerza deberá ser al menos de ± 10 N con respecto a todos los incrementos medidos. Esto deberá verificarse al hacer la instalación inicial, tras una operación de mantenimiento importante y en los 370 días previos a los ensayos.

▼ B

- 2.4.2. Calibración de las pérdidas parásitas del dinamómetro
- Las pérdidas parásitas del dinamómetro deberán medirse y actualizarse si cualquier valor medido difiere de la actual curva de pérdidas en más de 9,0 N. Esto deberá verificarse al hacer la instalación inicial, tras una operación de mantenimiento importante y en los 35 días previos a los ensayos.

▼B

- 2.4.3. Verificación de la simulación de resistencia al avance en carretera sin vehículo
- El rendimiento del dinamómetro deberá verificarse realizando un ensayo de desaceleración libre sin carga al hacer la instalación inicial, tras una operación de mantenimiento importante y en los 7 días previos a los ensayos. La media aritmética del error de la fuerza de desaceleración libre deberá ser inferior a 10 N o el 2 %, si este último valor es superior, en cada punto de velocidad de referencia.
3. Sistema de dilución de los gases de escape
- 3.1. Especificación del sistema
- 3.1.1. Resumen
- 3.1.1.1. Deberá utilizarse un sistema de dilución de los gases de escape de flujo total. Deberá diluirse con aire ambiente la totalidad de los gases de escape del vehículo, en condiciones controladas y utilizando un muestreador de volumen constante. Podrán utilizarse un venturímetro de flujo crítico (CFV) o varios venturímetros de flujo crítico dispuestos en paralelo, una bomba de desplazamiento positivo (PDP), un venturímetro subsónico (SSV) o un caudalímetro ultrasónico (UFM). Se medirá el volumen total de la mezcla de gases de escape y aire de dilución y se recogerá para análisis una muestra continuamente proporcional del volumen. Las cantidades de compuestos de los gases de escape se determinarán a partir de las concentraciones de la muestra, corregidas en función de su contenido respectivo de aire de dilución y el flujo totalizado durante el período de ensayo.
- 3.1.1.2. El sistema de dilución de los gases de escape consistirá en un tubo conector, un dispositivo mezclador, un túnel de dilución, un dispositivo acondicionador del aire de dilución, un dispositivo aspirador y un dispositivo de medición del flujo. Se instalarán sondas de muestreo en el túnel de dilución como se especifica en los puntos 4.1, 4.2 y 4.3 del presente subanexo.
- 3.1.1.3. El dispositivo mezclador al que se refiere el punto 3.1.1.2 del presente subanexo deberá ser un recipiente como el ilustrado en la figura A5/3, en el que los gases de escape del vehículo y el aire de dilución se combinan para producir una mezcla homogénea en el punto de muestreo.
- 3.2. Requisitos generales
- 3.2.1. Los gases de escape del vehículo se diluirán con una cantidad de aire ambiente suficiente para impedir la condensación de agua en el sistema de muestreo y medición en todas las condiciones que puedan presentarse durante un ensayo.
- 3.2.2. La mezcla de aire y gases de escape deberá ser homogénea en el punto donde estén situadas las sondas de muestreo (véase el punto 3.3.3 del presente subanexo). Las sondas de muestreo extraerán muestras representativas del gas de escape diluido.
- 3.2.3. El sistema deberá permitir la medición del volumen total de los gases de escape diluidos.
- 3.2.4. El sistema de muestreo deberá ser impermeable a los gases. El sistema de muestreo de dilución variable y los materiales que lo constituyen deberán diseñarse de manera que no influyan en la concentración de ningún compuesto de los gases de escape diluidos. Si cualquiera de los componentes del sistema (cambiador de calor, separador ciclónico, dispositivo aspirador, etc.) modificase la concentración de alguno de los componentes de los gases de escape y no fuera posible corregir el fallo sistemático, el muestreo de ese compuesto deberá llevarse a cabo antes del componente en cuestión.

▼B

3.2.5. Todas las partes del sistema de dilución que estén en contacto con los gases de escape brutos o diluidos deberán estar diseñadas de manera que se minimice la deposición o la alteración de las partículas depositadas o suspendidas. Todos los elementos deberán estar fabricados con materiales conductores de la electricidad que no reaccionen con los componentes de los gases de escape, y estar conectados a tierra para evitar efectos electrostáticos.

3.2.6. Si el vehículo ensayado estuviera provisto de un tubo de escape con varias salidas, los tubos conectores se conectarán lo más cerca posible del vehículo, sin que esto afecte negativamente a su funcionamiento.

3.3. Requisitos específicos

3.3.1. Conexión con el sistema de escape del vehículo

3.3.1.1. El tubo conector comienza en la salida del tubo de escape. El final del tubo conector es el punto de muestreo, o el primer punto de dilución.

En configuraciones con varios tubos de escape en las que todos ellos estén combinados, el tubo conector comenzará en la última junta en la que estén combinados todos los tubos de escape. En este caso, el racor entre la salida del tubo de escape y el inicio del tubo conector podrá o no estar aislado o calentado.

3.3.1.2. El tubo conector entre el vehículo y el sistema de dilución deberá estar diseñado de manera que se minimicen las pérdidas de calor.

3.3.1.3. El tubo conector deberá cumplir los siguientes requisitos:

a) Deberá tener una longitud inferior a 3,6 m, o a 6,1 m si está termoaislado. Su diámetro interior no deberá exceder de 105 mm. Los materiales aislantes deberán tener un espesor mínimo de 25 mm y una conductividad térmica que no exceda de $0,1 \text{ W/m}^{-1}\text{K}^{-1}$ a $400 \text{ }^\circ\text{C}$. Opcionalmente, podrá calentarse el tubo a una temperatura por encima del punto de rocío. Puede suponerse que ello se consigue si se calienta el tubo a $70 \text{ }^\circ\text{C}$.

b) No hará que la presión estática en las salidas del sistema de escape del vehículo sometido a ensayo difiera en más de $\pm 0,75 \text{ kPa}$ a 50 km/h , o en más de $\pm 1,25 \text{ kPa}$ durante todo el ensayo, de las presiones estáticas registradas cuando no hay nada conectado a los tubos de escape del vehículo. La presión se medirá en la salida del sistema de escape o en una alargadera con el mismo diámetro, lo más cerca posible del extremo del tubo de escape. Podrán utilizarse sistemas de muestreo que puedan mantener la presión estática con una tolerancia de $\pm 0,25 \text{ kPa}$, si el fabricante justifica por escrito ante la autoridad de homologación la necesidad de reducir así la tolerancia.

c) Ningún componente del tubo conector deberá estar hecho de un material que pueda afectar a la composición gaseosa o sólida del gas de escape. Para evitar que se generen partículas suspendidas de los conectores de elastómero, los elastómeros empleados deberán ser lo más termoestables posible y estar mínimamente expuestos a los gases de escape. Se recomienda no utilizar conectores de elastómero entre el sistema de escape del vehículo y el tubo conector.

3.3.2. Acondicionamiento del aire de dilución

▼ B

- 3.3.2.1. El aire de dilución utilizado en la dilución primaria de los gases de escape en el túnel del CVS deberá pasar a través de un medio capaz de reducir las partículas suspendidas del tamaño de mayor penetración en el material del filtro en un $\leq 99,95\%$, o a través de un filtro que sea como mínimo de la clase H13 según la norma EN 1822:2009. Esta especificación corresponde a los filtros de aire de alta eficiencia (HEPA). Opcionalmente, el aire de dilución también puede limpiarse con carbón vegetal antes de pasar por el filtro HEPA. Se recomienda colocar un filtro adicional de partículas suspendidas gruesas antes del filtro HEPA y después del lavador de carbón vegetal, si se utiliza.
- 3.3.2.2. A petición del fabricante del vehículo, el aire de dilución podrá someterse a muestreo de acuerdo con las buenas prácticas de ingeniería, a fin de determinar la contribución del túnel a los niveles de partículas depositadas y suspendidas de fondo, que podrá a continuación restarse de los valores medidos en los gases de escape diluidos. ► **M3** Véase el punto 2.1.3 del subanexo 6. ◀
- 3.3.3. Túnel de dilución
- 3.3.3.1. Deberá disponerse lo necesario para que se mezclen los gases de escape del vehículo y el aire de dilución. Podrá utilizarse un dispositivo mezclador.
- 3.3.3.2. La homogeneidad de la mezcla en un corte transversal cualquiera en el emplazamiento de la sonda de muestreo no deberá diferir en más de $\pm 2\%$ de la media aritmética de los valores obtenidos en al menos cinco puntos situados a intervalos iguales en el diámetro de la corriente de gas.
- 3.3.3.3. Para el muestreo de las emisiones de PM y PN deberá utilizarse un túnel de dilución:
- a) consistente en un tubo rectilíneo de material electroconductor puesto a tierra;
 - b) que genere un flujo turbulento (número de Reynolds $\geq 4\,000$) y tenga una longitud suficiente para que se mezclen completamente los gases de escape y el aire de dilución;
 - c) de un diámetro mínimo de 200 mm;
 - d) que podrá estar aislado o calentado.
- 3.3.4. Dispositivo aspirador
- 3.3.4.1. Este dispositivo podrá tener un intervalo de velocidades fijas que garantice un flujo suficiente para impedir la condensación de agua. Este resultado se obtiene si el flujo es:
- a) el doble del flujo máximo de gas de escape producido por las aceleraciones del ciclo de conducción; o
 - b) suficiente para garantizar que la concentración de CO₂ en la bolsa de muestreo de los gases de escape diluidos se mantenga por debajo del 3 % en volumen en el caso de la gasolina y el gasóleo, por debajo del 2,2 % en volumen en el caso del GLP y por debajo del 1,5 % en volumen en el caso del GN/biometano.
- 3.3.4.2. Podrá no ser necesario cumplir los requisitos del punto 3.3.4.1 del presente subanexo si el sistema del CVS está diseñado de modo que inhiba la condensación mediante técnicas o combinaciones de técnicas que:

▼B

- a) reduzcan el contenido de agua en el aire de dilución (deshumidificación del aire de dilución);
- b) calienten el aire de dilución del CVS y todos los componentes hasta el dispositivo de medición del flujo de gases de escape diluidos y, opcionalmente, el sistema de muestreo con bolsas, incluidas las bolsas de muestreo y el sistema de medición de las concentraciones en las bolsas.

En tales casos, deberá justificarse la selección del caudal del CVS para el ensayo demostrando que no puede producirse condensación de agua en ningún punto del CVS, el sistema de muestreo con bolsas o el sistema de análisis.

3.3.5. Medición del volumen en el sistema de dilución primario

3.3.5.1. El método de medición del volumen total de gases de escape diluidos incorporado en el muestreador de volumen constante deberá ofrecer una exactitud de medida de $\pm 2\%$ en todas las condiciones de funcionamiento. Si el dispositivo no puede compensar las variaciones de temperatura de la mezcla de gases de escape y aire de dilución en el punto de medición, deberá utilizarse un cambiador de calor para mantener la temperatura a $\pm 6\text{ °C}$ de la temperatura de funcionamiento especificada para un CVS de PDP, $\pm 11\text{ °C}$ para un CVS de CFV, $\pm 6\text{ °C}$ para un CVS de UFM y $\pm 11\text{ °C}$ para un CVS de SSV.

3.3.5.2. Si es necesario, podrá utilizarse algún tipo de protección para el dispositivo de medición del volumen, por ejemplo, un separador ciclónico, un filtro de corriente a granel, etc.

▼M3

3.3.5.3. Deberá instalarse un sensor de temperatura inmediatamente antes del dispositivo de medición del volumen. Dicho sensor deberá tener una exactitud de $\pm 1\text{ °C}$ y un tiempo de respuesta de 0,1 segundos al 62 % de una variación de temperatura dada (valor medido en aceite de silicona).

▼B

3.3.5.4. La diferencia de presión con relación a la presión atmosférica se medirá antes y, si fuese necesario, después del dispositivo de medición del volumen.

3.3.5.5. Durante el ensayo, las mediciones de la presión deberán tener una precisión y una exactitud de $\pm 0,4\text{ kPa}$. Véase el cuadro A5/5.

3.3.6. Descripción del sistema recomendado

La figura A5/3 es un dibujo esquemático de un sistema de dilución de los gases de escape que cumple los requisitos del presente subanexo.

Se recomiendan los siguientes componentes:

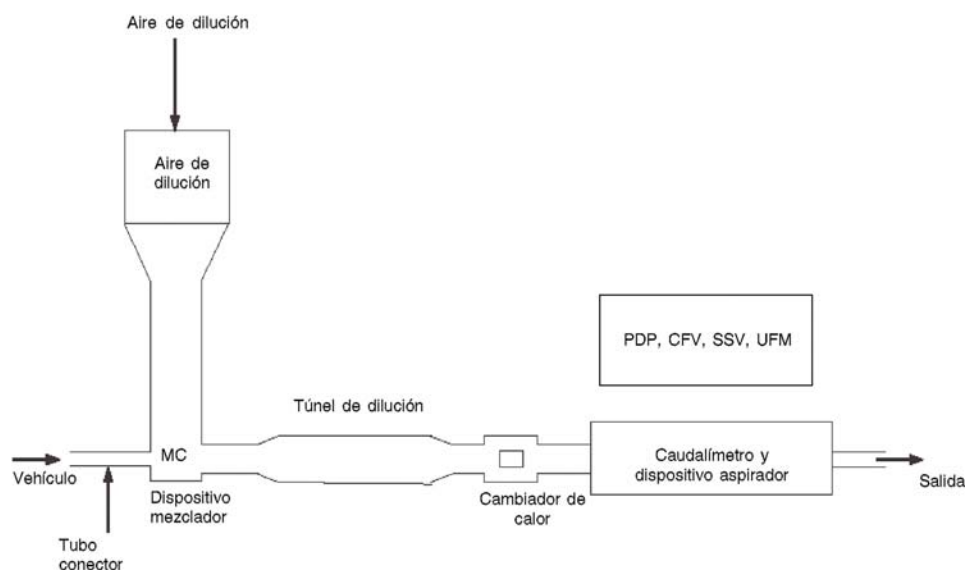
- a) Un filtro del aire de dilución, que puede precalentarse si es necesario. Este filtro deberá estar compuesto por los siguientes filtros, uno detrás de otro: un filtro opcional de carbón vegetal activado (en la entrada) y un filtro HEPA (en la salida). Se recomienda colocar un filtro adicional de partículas suspendidas gruesas antes del filtro HEPA y después del filtro de carbón vegetal, si se utiliza. El objetivo del filtro de carbón vegetal es reducir y estabilizar las concentraciones de hidrocarburos de las emisiones ambiente en el aire de dilución.

▼ B

- b) Un tubo conector por el que entran los gases de escape en el túnel de dilución.
- c) El cambiador de calor opcional conforme a lo indicado en el punto 3.3.5.1 del presente subanexo.
- d) Un dispositivo mezclador en el que los gases de escape y el aire de dilución se mezclen de manera homogénea, y que podrá estar situado cerca del vehículo para minimizar la longitud del tubo conector.
- e) Un túnel de dilución en el que se toman las muestras de partículas depositadas y suspendidas.
- f) Podrá utilizarse algún tipo de protección para el sistema de medición, por ejemplo, un separador ciclónico, un filtro de corriente a granel, etc.
- g) Un dispositivo aspirador con capacidad suficiente para manejar el volumen total de gas de escape diluido.

No es esencial una conformidad total con estas figuras. Podrán utilizarse componentes adicionales tales como instrumentos, válvulas, solenoides y conmutadores para obtener información adicional y coordinar las funciones del sistema de componentes.

Figura A5/3

Sistema de dilución de los gases de escape**▼ M3**

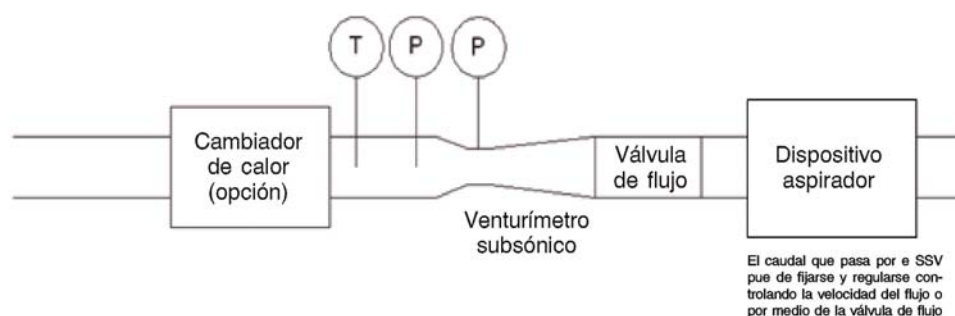
3.3.6.1. Bomba de desplazamiento positivo (PDP)

Un sistema de dilución de los gases de escape de flujo total con bomba de desplazamiento positivo cumple los requisitos del presente subanexo midiendo el flujo de gases que pasa a través de la bomba a temperatura y presión constantes. El volumen total se mide contando el número de revoluciones de la bomba de desplazamiento positivo calibrada. La muestra proporcional se obtiene realizando un muestreo mediante bomba, caudalímetro y válvula de control del flujo a caudal constante.

▼ B

- 3.3.6.2. Venturímetro de flujo crítico (CFV)
- 3.3.6.2.1. El uso de un CFV en el sistema de dilución de los gases de escape de flujo total se basa en los principios de la mecánica de fluidos en condiciones de flujo crítico. El caudal variable de la mezcla de aire de dilución y gases de escape se mantiene a una velocidad sónica que sea directamente proporcional a la raíz cuadrada de la temperatura de los gases. El flujo se monitoriza, calcula e integra constantemente durante todo el ensayo.
- 3.3.6.2.2. El uso de un venturímetro de flujo crítico de muestreo adicional garantiza la proporcionalidad de las muestras de gases tomadas del túnel de dilución. Dado que la presión y la temperatura son iguales en las entradas de los dos venturímetros, el volumen del flujo de gases desviado para muestreo es proporcional al volumen total de la mezcla producida de gases de escape diluidos, cumpliéndose así los requisitos del presente subanexo.
- 3.3.6.2.3. Un venturímetro de flujo crítico con fines de medición servirá para medir el volumen de flujo del gas de escape diluido.
- 3.3.6.3. Venturímetro subsónico (SSV)
- 3.3.6.3.1. El uso de un SSV (figura A5/4) en el sistema de dilución de los gases de escape de flujo total se basa en los principios de la mecánica de fluidos. El caudal variable de la mezcla de aire de dilución y gases de escape se mantiene a una velocidad subsónica que se calcula a partir de las dimensiones físicas del venturímetro subsónico y de la medición de la temperatura (T) y la presión (P) absolutas en la entrada del venturímetro y de la presión en la garganta de este. El flujo se monitoriza, calcula e integra constantemente durante todo el ensayo.
- 3.3.6.3.2. Un SSV medirá el volumen de flujo del gas de escape diluido.

Figura A5/4

Dibujo esquemático de un tubo de Venturi subsónico (SSV)

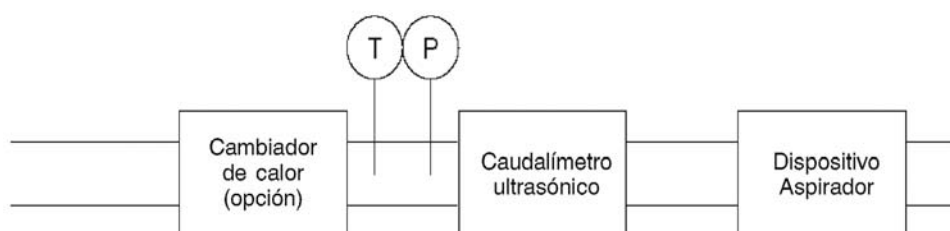
- 3.3.6.4. Caudalímetro ultrasónico (UFM)
- 3.3.6.4.1. Un UFM mide la velocidad del gas de escape diluido en las conducciones del CVS basándose en el principio de la detección del flujo ultrasónico por medio de un par o varios pares de transmisores/receptores ultrasónicos montados dentro del tubo como muestra la figura A5/5. La velocidad del gas fluyente viene determinada por la diferencia en el tiempo que precisa la señal ultrasónica para llegar desde el transmisor al receptor en sentido ascendente y en sentido descendente. La velocidad del gas se convierte en flujo volumétrico estándar aplicando un factor de calibración al diámetro del tubo con correcciones en tiempo real respecto de la temperatura y la presión absoluta de los gases de escape diluidos.

▼ B

3.3.6.4.2. Componentes del sistema:

- a) Un dispositivo aspirador provisto de mando de velocidad, válvula de flujo u otro método para ajustar el caudal del CVS y para mantener un flujo volumétrico constante en condiciones estándar.
- b) Un UFM.
- c) Dispositivos medidores de la temperatura y la presión, T y P, necesarios para corregir el flujo.
- d) Un cambiador de calor opcional para controlar la temperatura de los gases de escape diluidos que van hacia el UFM. Si se instala, el cambiador de calor deberá ser capaz de controlar la temperatura de los gases de escape diluidos conforme a lo especificado en el punto 3.3.5.1 del presente subanexo. A lo largo del ensayo, la temperatura de la mezcla de aire y gases de escape medida en un punto situado inmediatamente antes del dispositivo aspirador no deberá diferir más de ± 6 °C de la media aritmética de la temperatura de funcionamiento durante el ensayo.

Figura A5/5

Dibujo esquemático de un caudalímetro ultrasónico (UFM)

3.3.6.4.3. Se aplicarán las siguientes condiciones al diseño y la utilización de un CVS de tipo UFM:

- a) La velocidad del gas de escape diluido deberá proporcionar un número de Reynolds superior a 4 000, a fin de mantener un flujo turbulento constante antes del caudalímetro ultrasónico.
- b) Deberá instalarse un caudalímetro ultrasónico en un tubo de diámetro constante cuya longitud sea diez veces el diámetro interior en sentido ascendente y cinco veces el diámetro interior en sentido descendente.

▼ M3

- c) Deberá instalarse un sensor de temperatura (T) para los gases de escape diluidos inmediatamente antes del caudalímetro ultrasónico. Dicho sensor deberá tener una exactitud de ± 1 °C y un tiempo de respuesta de 0,1 segundos al 62 % de una variación de temperatura dada (valor medido en aceite de silicona).

▼ B

- d) La presión absoluta (P) de los gases de escape diluidos deberá medirse inmediatamente antes del caudalímetro ultrasónico con una tolerancia de $\pm 0,3$ kPa.

▼B

- e) Si no se instala un cambiador de calor antes del caudalímetro ultrasónico, el caudal de los gases de escape diluidos, corregido respecto de las condiciones estándar, deberá mantenerse a un nivel constante durante todo el ensayo. Ello podrá conseguirse controlando el dispositivo aspirador o la válvula de flujo, o aplicando otro método.
- 3.4. Procedimiento de calibración del CVS
- 3.4.1. Requisitos generales
- 3.4.1.1. El sistema de CVS deberá calibrarse utilizando un caudalímetro exacto y un dispositivo limitador, a los intervalos señalados en el cuadro A5/4. El flujo a través del sistema se medirá con diversas indicaciones de presión, y los parámetros de control del sistema deberán medirse y ponerse en relación con los flujos. El dispositivo de medición del flujo (por ejemplo, venturímetro calibrado, elemento de flujo laminar [LFE, *laminar flow element*] o medidor de turbina calibrado) deberá ser dinámico y adecuado para el elevado caudal que se da en los ensayos con muestreador de volumen constante. ►M3 Dicho dispositivo deberá ser de una exactitud certificada. ◀
- 3.4.1.2. En los puntos siguientes se describen métodos para calibrar unidades de PDP, CFV, SSV y UFM utilizando un medidor de flujo laminar, que ofrece la exactitud requerida, junto con una comprobación estadística de la validez de la calibración.
- 3.4.2. Calibración de una bomba de desplazamiento positivo (PDP)
- 3.4.2.1. El procedimiento de calibración que se define a continuación describe el equipo, la configuración del ensayo y los diversos parámetros que se miden para determinar el caudal de la bomba del CVS. Todos los parámetros relacionados con dicha bomba se miden al mismo tiempo que los del caudalímetro que está conectado en serie con ella. El caudal calculado (en m³ en la entrada de la bomba con respecto a la presión y la temperatura absolutas medidas) se trazará después con relación a una función de correlación que incluya los parámetros de la bomba pertinentes. A continuación se determinará la ecuación lineal que relaciona el caudal de la bomba y la función de correlación. En caso de que un CVS tenga múltiples velocidades, deberá calibrarse con respecto a cada uno de los intervalos utilizados.
- 3.4.2.2. Este procedimiento de calibración se basa en la medición de los valores absolutos de los parámetros de la bomba y del caudalímetro relacionados con el caudal en cada punto. Para garantizar la exactitud y la integridad de la curva de calibración, deberán respetarse las siguientes condiciones:
- 3.4.2.2.1. Las presiones de la bomba se medirán con tomas en la propia bomba, no en las tuberías externas conectadas a la entrada y a la salida de ella. Las tomas de presión instaladas en el centro superior e inferior de la placa frontal de accionamiento de la bomba estarán expuestas a las presiones reales de la cavidad de la bomba y, por tanto, reflejarán las diferencias absolutas de presión.
- 3.4.2.2.2. La temperatura se mantendrá estable durante la calibración. El medidor de flujo laminar será sensible a las oscilaciones de la temperatura de entrada, que hacen que se dispersen los valores medidos. Serán aceptables variaciones graduales de la temperatura de ± 1 °C, siempre que se produzcan en un período de varios minutos.

▼B

- 3.4.2.5.1. La válvula reguladora del caudal volverá a cerrarse parcialmente de manera que se obtengan incrementos de la depresión en la entrada de la bomba (aproximadamente 1 kPa) que permitan disponer de un mínimo de seis puntos de datos para el conjunto de la calibración. Deberá dejarse que el sistema se estabilice durante 3 minutos antes de repetir la obtención de datos.
- 3.4.2.5.2. El caudal de aire Q_s en cada punto de ensayo se calculará en m^3/min estándar a partir de los datos del caudalímetro, aplicando el método prescrito por el fabricante.
- 3.4.2.5.3. A continuación, el caudal de aire se convertirá en flujo de la bomba V_0 en m^3/rev , a temperatura y presión absolutas en la entrada de la bomba.

$$V_0 = \frac{Q_s}{n} \times \frac{T_p}{273,15 \text{ K}} \times \frac{101,325 \text{ kPa}}{P_p}$$

donde:

V_0 es el caudal de la bomba a T_p y P_p , en m^3/rev ;

Q_s es el flujo de aire a 101,325 kPa y 273,15 K (0 °C), en m^3/min ;

T_p es la temperatura en la entrada de la bomba, en kelvin (K);

P_p es la presión absoluta en la entrada de la bomba, en kPa;

n es la velocidad de la bomba, en min^{-1} .

- 3.4.2.5.4. Para compensar la interacción de la velocidad de la bomba, las variaciones de presión en esta y su índice de deslizamiento, deberá calcularse la función de correlación x_0 entre la velocidad de la bomba n , la diferencia de presión entre la entrada y la salida de la bomba y la presión absoluta en la salida de la bomba con la siguiente ecuación:

$$x_0 = \frac{1}{n} \sqrt{\frac{\Delta P_p}{P_e}}$$

donde:

x_0 es la función de correlación;

ΔP_p es la diferencia de presión entre la entrada y la salida de la bomba, en kPa;

P_e es la presión absoluta en la salida ($PPO + P_b$), en kPa.

Deberá realizarse un ajuste lineal por mínimos cuadrados para generar las ecuaciones de calibración siguientes:

$$V_0 = D_0 - M \times x_0$$

$$n = A - B \times \Delta P_p$$

donde B y M son las pendientes y A y D_0 las ordenadas en el origen de las líneas.

▼ B

3.4.2.6. Un sistema de CVS con múltiples velocidades deberá calibrarse con respecto a cada una de las velocidades utilizadas. Las curvas de calibración obtenidas para los intervalos deberán ser aproximadamente paralelas y los valores de ordenada en el origen D_0 deberán aumentar a medida que disminuya el intervalo de flujo de la bomba.

3.4.2.7. Los valores calculados con la ecuación no deberán diferir más de un 0,5 % del valor medido de V_0 . Los valores de M variarán de una bomba a otra. Deberá realizarse una calibración al hacerse la instalación inicial y después de una operación de mantenimiento importante.

3.4.3. Calibración de un venturímetro de flujo crítico (CFV)

3.4.3.1. La calibración de un CFV se basa en la siguiente ecuación de flujo correspondiente a un venturímetro crítico:

$$Q_s = \frac{K_v P}{\sqrt{T}}$$

donde:

Q_s es el flujo, en m^3/min ;

K_v es el coeficiente de calibración;

P es la presión absoluta, en kPa;

T es la temperatura absoluta, en kelvin (K).

El flujo de gases estará en función de la presión y la temperatura de entrada.

El procedimiento de calibración descrito en los puntos 3.4.3.2 a 3.4.3.3.4, inclusive, del presente subanexo determina el valor del coeficiente de calibración a los valores medidos de presión, temperatura y flujo de aire.

3.4.3.2. ► **M3** Es necesario hacer mediciones para calibrar el flujo del venturímetro de flujo crítico, y los siguientes datos deberán respetar los límites de exactitud indicados: ◀

Presión barométrica (corregida), $P_b \pm 0,03$ kPa

Temperatura del aire en el LFE, caudalímetro, ETI
► **M3** $\pm 0,15$ °C ◀

Depresión antes del LFE, EPI $\pm 0,01$ kPa,

Caída de presión a través de la matriz del LFE, EDP $\pm 0,0015$ kPa

Flujo de aire, $Q_s \pm 0,5$ %

Depresión en la entrada del CFV, PPI $\pm 0,02$ kPa,

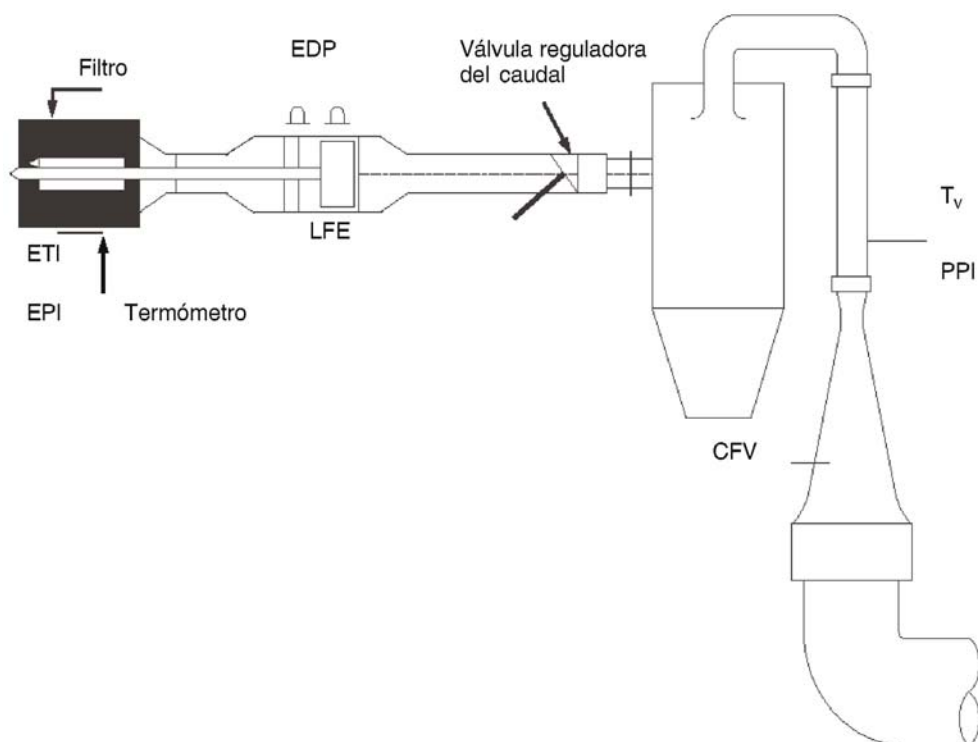
Temperatura en la entrada del venturímetro, T_v ► **M3** $\pm 0,2$ °C ◀

3.4.3.3. El equipo deberá estar configurado como se muestra en la figura A5/7, y deberá comprobarse que no presenta fugas. Cualquier fuga entre el dispositivo de medición del flujo y el venturímetro de flujo crítico afectará gravemente a la exactitud de la calibración y deberá, por tanto, impedirse.

▼ B

Figura A5/7

Configuración de la calibración del CFV



- 3.4.3.3.1. Deberá abrirse la válvula reguladora del caudal, ponerse en marcha el dispositivo aspirador y estabilizarse el sistema. Se recogerán los datos procedentes de todos los instrumentos.
- 3.4.3.3.2. Se variará la posición de la válvula reguladora del caudal y se efectuarán al menos ocho lecturas repartidas en el intervalo de flujo crítico del venturímetro.
- 3.4.3.3.3. Los datos registrados durante la calibración se utilizarán en el cálculo que figura a continuación.
- 3.4.3.3.3.1. El caudal de aire Q_s en cada punto de ensayo se calculará a partir de los datos del caudalímetro, aplicando el método prescrito por el fabricante.

Deberán calcularse los valores del coeficiente de calibración correspondientes a cada punto de ensayo:

$$K_v = \frac{Q_s \sqrt{T_v}}{P_v}$$

donde:

Q_s es el caudal, en m^3/min a 273,15 K (0 °C) y 101,325, en kPa;

T_v es la temperatura en la entrada del venturímetro, en kelvin (K);

P_v es la presión absoluta en la entrada del venturímetro, en kPa.

▼B

- 3.4.3.3.2. K_v se trazará como función de la presión en la entrada del venturímetro P_v . En el caso de un flujo sónico, K_v tendrá un valor relativamente constante. A medida que disminuye la presión (aumenta el vacío), se desbloquea el venturímetro y disminuye K_v . Estos valores de K_v no se utilizarán para efectuar más cálculos.
- 3.4.3.3.3. Deberán calcularse una media aritmética K_v y la desviación estándar correspondientes a un mínimo de ocho puntos en la región crítica.
- 3.4.3.3.4. Si la desviación estándar excede del 0,3 % de la media aritmética K_v , deberán tomarse medidas correctoras.
- 3.4.4. Calibración del venturímetro subsónico (SSV)
- 3.4.4.1. La calibración del SSV se basa en la ecuación de flujo correspondiente a un venturímetro subsónico. El caudal de gas es una función de la presión y la temperatura de entrada y de la caída de presión entre la entrada y la garganta del SSV.
- 3.4.4.2. Análisis de los datos
- 3.4.4.2.1. El caudal de aire, Q_{SSV} , en cada posición de limitación (mínimo dieciséis posiciones) se calculará en m^3/s estándar a partir de los datos del caudalímetro, aplicando el método prescrito por el fabricante. El coeficiente de descarga, C_d , se calculará a partir de los datos de calibración correspondientes a cada posición, con la siguiente ecuación:

$$C_d = \frac{Q_{SSV}}{d_v^2 \times p_p \times \sqrt{\left\{ \frac{1}{T} \times \left(r_p^{1,426} - r_p^{1,718} \right) \times \left(\frac{1}{1 - r_D^4 \times r_p^{1,426}} \right) \right\}}}$$

donde:

Q_{SSV} es el caudal de aire en condiciones estándar (101,325 kPa, 273,15 K [0 °C]), en m^3/s ;

T es la temperatura en la entrada del venturímetro, en kelvin (K);

d_v es el diámetro de la garganta del SSV, en m;

r_p es la relación entre la presión en la garganta del SSV y la presión estática absoluta de entrada, $1 - \frac{\Delta p}{p_p}$;

r_D es la relación entre el diámetro de la garganta del SSV, d_v , y el diámetro interior del tubo de entrada D ;

C_d es el coeficiente de descarga del SSV;

p_p es la presión absoluta en la entrada del venturímetro, en kPa.

Para determinar el intervalo de flujo subsónico, C_d se trazará como función del número de Reynolds Re en la garganta del SSV. El número de Reynolds en la garganta del SSV se calculará con la siguiente ecuación:

$$Re = A_1 \times \frac{Q_{SSV}}{d_v \times \mu}$$

▼ B

donde:

$$\mu = \frac{b \times T^{1.5}}{S + T}$$

A_1 es 25,55152 en SI, $\left(\frac{1}{\text{m}^3}\right)\left(\frac{\text{min}}{\text{s}}\right)\left(\frac{\text{mm}}{\text{m}}\right)$;

Q_{SSV} es el caudal de aire en condiciones estándar (101,325 kPa, 273,15 K [0 °C]), en m^3/s ;

d_v es el diámetro de la garganta del SSV, en m;

μ es la viscosidad absoluta o dinámica del gas, en kg/ms;

b es $1,458 \times 10^6$ (constante empírica), en $\text{kg/ms K}^{0.5}$;

S es 110,4 (constante empírica), en kelvin (K).

3.4.4.2.2. Como Q_{SSV} es un factor de la ecuación de Re, los cálculos deberán comenzar con un valor inicial supuesto de Q_{SSV} o C_d del venturímetro de calibración, y repetirse hasta que Q_{SSV} converja. El método de convergencia deberá tener una exactitud mínima del 0,1 %.

3.4.4.2.3. Para un mínimo de dieciséis puntos en la región de flujo subsónico, los valores de C_d calculados a partir de la ecuación de ajuste de la curva de calibración resultante no deberán diferir más de $\pm 0,5$ % del C_d con respecto a cada punto de calibración.

3.4.5. Calibración de un caudalímetro ultrasónico (UFM)

3.4.5.1. El UFM deberá calibrarse sobre la base de un caudalímetro de referencia adecuado.

3.4.5.2. El UFM deberá calibrarse en la configuración de CVS que se utilizará en la cámara de ensayo (tubería de gases de escape y dispositivo aspirador), y deberá comprobarse que no presenta fugas. Véase la figura A5/8.

3.4.5.3. En caso de que el sistema de UFM no incluya un cambiador de calor, deberá instalarse un calentador para acondicionar el flujo de calibración.

3.4.5.4. Con respecto a cada ajuste del flujo del CVS que vaya a utilizarse, la calibración deberá efectuarse a temperaturas que vayan de la temperatura ambiente a la temperatura máxima que vaya a darse durante los ensayos del vehículo.

3.4.5.5. Para calibrar las partes electrónicas del UFM (sensores de temperatura [T] y presión [P]), deberá seguirse el procedimiento recomendado por el fabricante.

3.4.5.6. ► **M3** Es necesario hacer mediciones para calibrar el flujo del caudalímetro ultrasónico, y los datos siguientes (en caso de que se utilice un elemento de flujo laminar) deberán respetar los límites de exactitud indicados: ◀

Presión barométrica (corregida), $P_b \pm 0,03$ kPa

Temperatura del aire en el LFE, caudalímetro, ETI
► **M3** $\pm 0,15$ °C ◀

Depresión antes del LFE, EPI $\pm 0,01$ kPa,

Caída de presión a través de la matriz del LFE (EDP) $\pm 0,0015$ kPa

▼ B

Flujo de aire, $Q_s \pm 0,5 \%$

Depresión en la entrada del UFM, $P_{act} \pm 0,02 \text{ kPa}$,

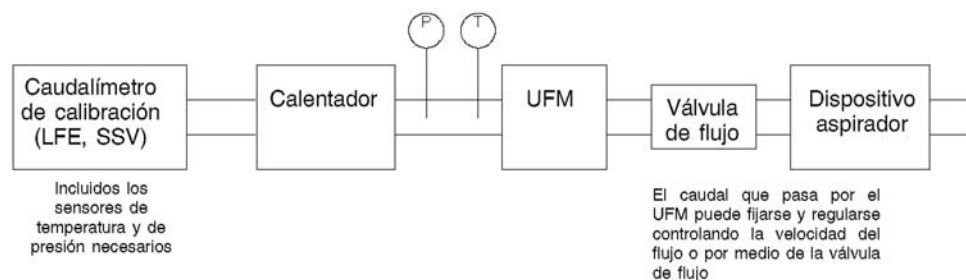
Temperatura en la entrada del UFM, $T_{act} \blacktriangleright \underline{\mathbf{M3}} \pm 0,2 \text{ °C} \blacktriangleleft$

3.4.5.7. Procedimiento

- 3.4.5.7.1. El equipo deberá estar configurado como se muestra en la figura A5/8, y deberá comprobarse que no presenta fugas. Cualquier fuga entre el dispositivo de medición del flujo y el UFM afectará gravemente a la exactitud de la calibración.

Figura A5/8

Configuración de la calibración del UFM



- 3.4.5.7.2. Deberá ponerse en marcha el dispositivo aspirador. Su velocidad o la posición de la válvula de flujo deberán ajustarse de modo que ofrezcan el flujo fijado para la validación, y deberá dejarse que el sistema se estabilice. Se recogerán los datos procedentes de todos los instrumentos.
- 3.4.5.7.3. En los sistemas de UFM sin cambiador de calor, deberá ponerse en funcionamiento el calentador para aumentar la temperatura del aire de calibración, dejar que el sistema se estabilice y registrar los datos de todos los instrumentos. La temperatura deberá aumentarse en incrementos razonables hasta que se alcance la temperatura máxima de los gases de escape diluidos a la que se espera llegar durante el ensayo de emisiones.
- 3.4.5.7.4. A continuación se apagará el calentador, y la velocidad del dispositivo aspirador o la válvula de flujo se ajustarán al siguiente valor de flujo que vaya a utilizarse en los ensayos de emisiones del vehículo, tras lo cual deberá repetirse la secuencia de calibración.
- 3.4.5.8. Los datos registrados durante la calibración se utilizarán en los cálculos que figuran a continuación. El caudal de aire Q_s en cada punto de ensayo se calculará a partir de los datos del caudalímetro, aplicando el método prescrito por el fabricante.

$$K_v = \frac{Q_{\text{reference}}}{Q_s}$$

donde:

Q_s es el caudal de aire en condiciones estándar (101,325 kPa, 273,15 K [0 °C]), en m^3/s ;

$Q_{\text{reference}}$ es el caudal de aire del caudalímetro de calibración en condiciones estándar (101,325 kPa, 273,15 K [0 °C]), en m^3/s ; K_v

▼ B

K_v es el coeficiente de calibración.

En los sistemas de UFM sin cambiador de calor, K_v se trazará como función de T_{act} .

La variación máxima de K_v no deberá exceder del 0,3 % de la media aritmética K_v de todas las mediciones realizadas a las distintas temperaturas.

3.5. Procedimiento de verificación del sistema

3.5.1. Requisitos generales

3.5.1.1. La exactitud total del sistema de muestreo de CVS y del sistema analítico se determinará introduciendo una masa conocida de un compuesto de gases de emisión en el sistema mientras este funciona en condiciones normales de ensayo, y analizando y calculando a continuación los compuestos de gases de emisión conforme a las ecuaciones del subanexo 7. Tanto el método de CFO descrito en el punto 3.5.1.1.1 del presente subanexo como el método gravimétrico descrito en el punto 3.5.1.1.2 del presente subanexo son conocidos por ofrecer una exactitud suficiente.

La desviación máxima admisible entre la cantidad de gas introducida y la cantidad de gas medida es del ► **M3** ± 2 % ◀.

3.5.1.1.1. Método de orificio de flujo crítico (CFO)

Con el método de CFO se mide un flujo constante de gas puro (CO , CO_2 o C_3H_8) utilizando un dispositivo de orificio de flujo crítico.

▼ M3

Se introducirá una masa conocida de monóxido de carbono, dióxido de carbono o propano puros en el sistema de CVS a través del orificio crítico calibrado. Si la presión de entrada es lo suficientemente elevada, el caudal q regulado por el orificio de flujo crítico es independiente de la presión de salida del orificio (flujo crítico). El sistema de CVS deberá hacerse funcionar como en un ensayo normal de emisiones de escape, dejando tiempo suficiente para el análisis subsiguiente. El gas recogido en la bolsa de muestreo deberá analizarse con el equipo habitual (punto 4.1 del presente subanexo) y los resultados se compararán con la concentración de las muestras del gas conocido. Si las desviaciones exceden del 2 %, deberá determinarse y corregirse la causa del mal funcionamiento.

▼ B

3.5.1.1.2. Método gravimétrico

Con el método gravimétrico se pesa una cantidad de gas puro (CO , CO_2 o C_3H_8).

▼ M3

Deberá determinarse, con una precisión de ± 0,01 g, el peso de un pequeño cilindro lleno de monóxido de carbono, dióxido de carbono o propano puros. El sistema de CVS deberá funcionar en las condiciones normales de un ensayo de emisiones de escape mientras se inyecta en él el gas puro durante un tiempo suficiente para el análisis subsiguiente. La cantidad de gas puro introducido se determinará mediante pesaje diferencial. El gas acumulado en la bolsa deberá analizarse utilizando el equipo con el que se analizan normalmente los gases de escape, según se describe en el punto 4.1. Los resultados se compararán después con los valores de concentración calculados anteriormente. Si las desviaciones exceden de ± 2 %, deberá determinarse y corregirse la causa del mal funcionamiento.

▼ B

4. Equipo de medición de las emisiones

▼B

- 4.1. Equipo de medición de las emisiones gaseosas
- 4.1.1. Descripción general del sistema
 - 4.1.1.1. Se recogerá para análisis una muestra continuamente proporcional de los gases de escape diluidos y del aire de dilución.
 - 4.1.1.2. La masa de emisiones gaseosas se determinará a partir de las concentraciones de la muestra proporcional y del volumen total medido durante el ensayo. Las concentraciones de la muestra deberán corregirse para tener en cuenta las respectivas concentraciones de compuestos del aire de dilución.
- 4.1.2. Requisitos del sistema de muestreo
 - 4.1.2.1. La muestra de gases de escape diluidos deberá tomarse antes del dispositivo aspirador.

▼M3

Salvo con respecto a lo dispuesto en el punto 4.1.3.1 (sistema de muestreo de hidrocarburos), el punto 4.2 (equipo de medición de PM) y el punto 4.3 (equipo de medición de PN), la muestra de gases de escape diluidos podrá tomarse después de los dispositivos de acondicionamiento (de haberlos).

▼B

- 4.1.2.2. El caudal de muestreo de las bolsas deberá fijarse de manera que en las bolsas del CVS se obtengan volúmenes suficientes de aire de dilución y gases de escape diluidos para poder realizar la medición de las concentraciones, y no deberá exceder del 3 % del caudal de gases de escape diluidos, a menos que el volumen de llenado de la bolsa de gases de escape diluidos se añada al volumen integrado del CVS.
- 4.1.2.3. Deberá tomarse una muestra del aire de dilución cerca de su entrada (después del filtro, si se ha instalado uno).
- 4.1.2.4. La muestra de aire de dilución no deberá estar contaminada por los gases de escape procedentes de la zona de mezclado.
- 4.1.2.5. El caudal de muestreo del aire de dilución deberá ser comparable al utilizado en el caso de los gases de escape diluidos.
- 4.1.2.6. Los materiales utilizados en las operaciones de muestreo no deberán ser capaces de modificar la concentración de los compuestos de las emisiones.
- 4.1.2.7. Podrán utilizarse filtros para extraer las partículas suspendidas sólidas de la muestra.
- 4.1.2.8. Las distintas válvulas utilizadas para dirigir los gases de escape deberán ser de ajuste y acción rápidos.
- 4.1.2.9. Entre las válvulas de tres vías y las bolsas de muestreo podrán utilizarse conexiones de bloqueo rápido impermeables al gas, que se obturarán automáticamente por el lado de la bolsa. Para encauzar las muestras hacia el analizador, podrán utilizarse otros sistemas (válvulas de cierre de tres vías, por ejemplo).
- 4.1.2.10. Almacenamiento de las muestras
 - 4.1.2.10.1. Las muestras de gases se recogerán en bolsas de muestreo con capacidad suficiente para no estorbar el flujo de muestras.
 - 4.1.2.10.2. El material de la bolsa no deberá afectar ni a las propias mediciones ni a la composición química de las muestras de gases en más de ± 2 % tras 30 minutos (por ejemplo, polietileno laminado, láminas de poliamida o polihidrocarburos fluorados).

▼B

- 4.1.3. Sistemas de muestreo
- 4.1.3.1. Sistema de muestreo de hidrocarburos (detector de ionización de llama calentado, HFID, *heated flame ionisation detector*)
 - 4.1.3.1.1. El sistema de muestreo de hidrocarburos estará compuesto por una sonda de muestreo calentada, un conducto, un filtro y una bomba. La muestra se tomará antes del cambiador de calor (si está instalado). La sonda de muestreo deberá estar instalada a la misma distancia de la entrada de gases de escape que la sonda de muestreo de partículas depositadas, de manera que ninguna interfiera con las muestras tomadas por la otra. Deberá tener un diámetro interior mínimo de 4 mm.
 - 4.1.3.1.2. El sistema calefactor deberá mantener todas las piezas calentadas a una temperatura de $190\text{ °C} \pm 10\text{ °C}$.
 - 4.1.3.1.3. La media aritmética de la concentración de los hidrocarburos medidos deberá determinarse por integración de los datos segundo por segundo divididos por la duración de la fase o el ensayo.
 - 4.1.3.1.4. El conducto de muestreo calentado deberá estar equipado con un filtro calentado F_H que tenga una eficiencia del 99 % con partículas suspendidas $\geq 0,3\text{ }\mu\text{m}$, a fin de extraer todas las partículas suspendidas sólidas del flujo continuo de gas necesario para el análisis.
 - 4.1.3.1.5. El tiempo de retardo del sistema de muestreo (desde la sonda hasta la entrada del analizador) no deberá superar los 4 segundos.
 - 4.1.3.1.6. El HFID se utilizará con un sistema de flujo de masa constante (cambiador de calor) para garantizar que la muestra sea representativa, a menos que se realice una compensación de las variaciones del flujo volumétrico del CVS.
- 4.1.3.2. Sistema de muestreo de NO o NO₂ (si es aplicable)
 - 4.1.3.2.1. El analizador deberá ser alimentado con un flujo continuo de muestras de gases de escape diluidos.
 - 4.1.3.2.2. La media aritmética de la concentración de NO o NO₂ deberá determinarse por integración de los datos segundo por segundo divididos por la duración de la fase o el ensayo.
 - 4.1.3.2.3. La medición continua de NO o NO₂ se utilizará con un sistema de flujo constante (cambiador de calor) para garantizar que la muestra sea representativa, a menos que se realice una compensación de las variaciones del flujo volumétrico del CVS.
- 4.1.4. Analizadores
 - 4.1.4.1. Requisitos generales para el análisis de los gases
 - 4.1.4.1.1. Los analizadores deberán tener un intervalo de medida compatible con la exactitud requerida para medir las concentraciones de los compuestos de las muestras de gases de escape.
 - 4.1.4.1.2. Si no se establece de otro modo, los errores de medición no deberán exceder de $\pm 2\%$ (error intrínseco del analizador), sin tener en cuenta el valor de referencia de los gases de calibración.
 - 4.1.4.1.3. La muestra de aire ambiente deberá medirse en el mismo analizador con el mismo intervalo.
 - 4.1.4.1.4. No se utilizará ningún dispositivo de secado del gas antes de los analizadores, a menos que se demuestre que no producirá ningún efecto en el contenido del compuesto de la corriente de gas.
 - 4.1.4.2. Análisis del monóxido de carbono (CO) y el dióxido de carbono (CO₂)

▼M3

Los analizadores deberán ser del tipo de absorción de infrarrojo no dispersivo (NDIR).

▼ B

4.1.4.3. Análisis de los hidrocarburos (HC) con respecto a todos los combustibles salvo el gasóleo

▼ M3

El analizador será del tipo de ionización de llama (FID), calibrado con gas propano expresado en equivalente de átomos de carbono (C_1).

▼ B

4.1.4.4. Análisis de los hidrocarburos (HC) con respecto al gasóleo y, opcionalmente, otros combustibles

▼ M3

El analizador deberá ser del tipo de ionización de llama calentado, con el detector, las válvulas, las tuberías, etc. calentados a $190\text{ °C} \pm 10\text{ °C}$. Deberá calibrarse con gas propano expresado en equivalente de átomos de carbono (C_1).

▼ B

4.1.4.5. Análisis del metano (CH_4)

▼ M3

El analizador deberá ser un cromatógrafo de gases combinado con un FID, o un FID combinado con un separador no metánico (NMC-FID), calibrado con gas metano o propano expresado en equivalente de átomos de carbono (C_1).

▼ B

4.1.4.6. Análisis de los óxidos de nitrógeno (NO_x):

▼ M3

Los analizadores deberán ser de tipo quimioluminiscente (CLA) o de absorción de resonancia en ultravioleta no dispersivo (NDUV).

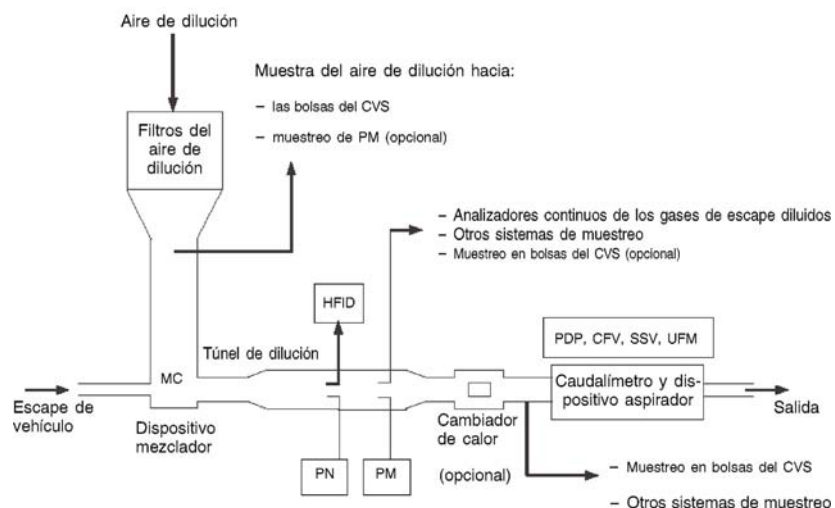
▼ B

4.1.5. Descripción del sistema recomendado

4.1.5.1. La figura A5/9 es un dibujo esquemático del sistema de muestreo de emisiones gaseosas.

Figura A5/9

Dibujo esquemático del sistema de dilución de los gases de escape de flujo total



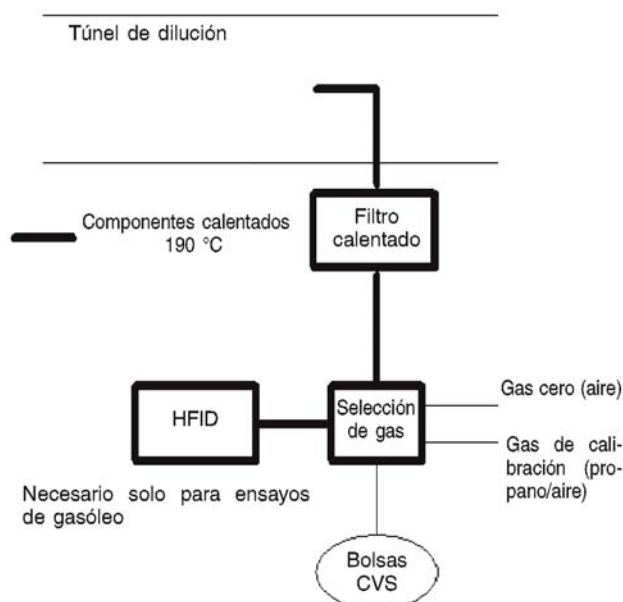
▼B

- 4.1.5.2. A continuación se enumeran algunos ejemplos de componentes del sistema.
 - 4.1.5.2.1. Dos sondas de muestreo para el muestreo continuo del aire de dilución y de la mezcla de gases de escape diluidos y aire.
 - 4.1.5.2.2. Un filtro para extraer partículas suspendidas sólidas de los flujos de gas recogidas para el análisis.
 - 4.1.5.2.3. Bombas y controlador de flujo para garantizar un flujo uniforme de muestras de gases de escape diluidos y aire de dilución tomadas de la sondas de muestro en el transcurso del ensayo; el flujo de muestras de gases deberá permitir que, al final de cada ensayo, haya una cantidad suficiente de muestras para el análisis.
 - 4.1.5.2.4. Válvulas de acción rápida para desviar un flujo constante de muestras de gases hacia las bolsas de muestreo o hacia la ventilación exterior.
 - 4.1.5.2.5. Conexiones de bloqueo rápido impermeables a los gases entre las válvulas de acción rápida y las bolsas de muestreo. La conexión deberá obtenerse automáticamente por el lado de la bolsa de muestreo. Alternativamente, podrán utilizarse otros métodos para transportar las muestras hasta el analizador (llaves de paso de tres vías, por ejemplo).
 - 4.1.5.2.6. Bolsas para recoger las muestras de gases de escape diluidos y de aire de dilución en el transcurso del ensayo.
 - 4.1.5.2.7. Un venturímetro de flujo crítico de muestreo para la toma de muestras proporcionales del gas de escape diluido (CFV-CVS únicamente).
- 4.1.5.3. Componentes adicionales necesarios para el muestreo de hidrocarburos por medio de un HFID, como muestra la figura A5/10.
 - 4.1.5.3.1. Una sonda de muestreo calentada en el túnel de dilución, situada en el mismo plano vertical que las sondas de muestreo de partículas depositadas y suspendidas.
 - 4.1.5.3.2. Un filtro calentado, situado después del punto de muestreo y antes del HFID.
 - 4.1.5.3.3. Válvulas selectivas calentadas, situadas entre las llegadas de gas cero o de calibración y el HFID.
 - 4.1.5.3.4. Elementos de integración y registro de las concentraciones instantáneas de hidrocarburos.
 - 4.1.5.3.5. Conductos de muestreo calentados y componentes calentados desde la sonda calentada hasta el HFID.

▼ B

Figura A5/10

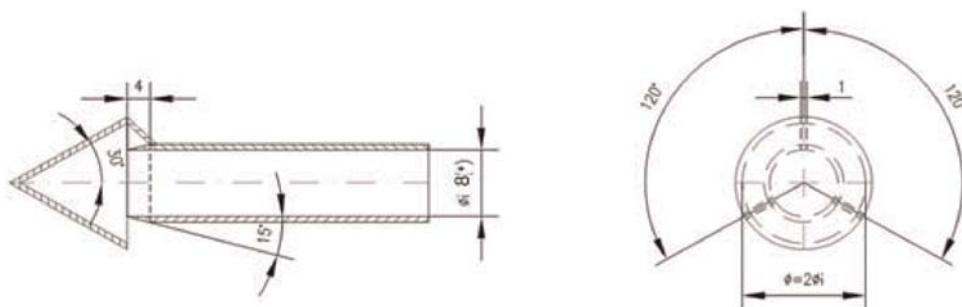
Componentes requeridos para el muestreo de hidrocarburos con un HFID



- 4.2. Equipo de medición de PM
- 4.2.1. Especificación
- 4.2.1.1. Descripción general del sistema
- 4.2.1.1.1. La unidad de muestreo de partículas depositadas estará formada por una sonda de muestreo (PSP, *particulate sampling unit*), situada en el túnel de dilución, un tubo de transferencia de partículas suspendidas (PPT), uno o varios portafiltros (FH, *filter holder*), una o varias bombas, reguladores del caudal y unidades de medición. Véanse las figuras A5/11, A5/12 y A5/13.
- 4.2.1.1.2. Podrá utilizarse un preclasificador por tamaño de las partículas suspendidas (PCF) (por ejemplo, un ciclón o un impactador). En ese caso, se recomienda colocarlo antes del portafiltros.

Figura A5/11

Configuración alternativa de la sonda de muestreo de partículas depositadas



(*) Diámetro interior mínimo
Espesor de la pared: 1 mm Material: acero inoxidable

▼B

- 4.2.1.2. Requisitos generales
- 4.2.1.2.1. La sonda de muestreo del flujo de gases de ensayo con respecto a las partículas depositadas deberá colocarse en el túnel de dilución de modo que pueda tomarse una muestra representativa del flujo de gases a partir de la mezcla homogénea de aire y gases de escape, y deberá situarse antes del cambiador de calor (de haberlo).
- 4.2.1.2.2. El caudal de muestras de partículas depositadas deberá ser proporcional al flujo másico total de gases de escape diluidos en el túnel de dilución, con una tolerancia de $\pm 5\%$ del caudal de muestras de partículas depositadas. La proporcionalidad del muestreo de partículas depositadas se verificará durante la puesta en servicio del sistema, y según lo exija la autoridad de homologación.
- 4.2.1.2.3. El gas de escape diluido incluido en la muestra deberá mantenerse a una temperatura superior a 20 °C e inferior a 52 °C, y a no más de 20 cm por delante o por detrás de la parte frontal del filtro de muestreo de partículas depositadas. Para ello, estará permitido calentar o aislar los componentes del sistema de muestreo de partículas depositadas.
- En caso de que se sobrepase el límite de 52 °C durante un ensayo sin evento de regeneración periódica, deberá incrementarse el caudal del CVS o aplicarse una dilución doble (suponiendo que el caudal del CVS sea ya suficiente para no provocar condensación en su interior, en las bolsas de ensayo o en el sistema analítico).
- 4.2.1.2.4. La muestra de partículas depositadas se recogerá en un único filtro montado en un portafiltros situado en el flujo de gases de escape diluidos muestreados.
- 4.2.1.2.5. Todas las partes del sistema de dilución y del sistema de muestreo, desde el tubo de escape hasta el portafiltros, que están en contacto con gases de escape brutos y diluidos deberán estar diseñadas de manera que minimicen la deposición o la alteración de las partículas depositadas. Todos los elementos deberán estar fabricados con materiales electroconductores que no reaccionen con los componentes de los gases de escape, y estar conectados a tierra para evitar efectos electrostáticos.
- 4.2.1.2.6. Si no fuera posible compensar las variaciones de caudal, será necesario disponer un cambiador de calor y un dispositivo de regulación de la temperatura conforme a los puntos 3.3.5.1 o 3.3.6.4.2 del presente subanexo, a fin de garantizar la constancia del caudal en el sistema y, en consecuencia, la proporcionalidad del caudal de muestreo.

▼M3

- 4.2.1.2.7. Las temperaturas requeridas para la medición de PM deberán medirse con una exactitud de $\pm 1\text{ °C}$ y un tiempo de respuesta ($t_{90} - t_{10}$) de 15 segundos o menos.

▼B

- 4.2.1.2.8. El flujo de muestras del túnel de dilución deberá medirse con una exactitud de $\pm 2,5\%$ del valor indicado o de $\pm 1,5\%$ del fondo de escala, si este último valor es menor.
- La exactitud especificada anteriormente del flujo de muestras del túnel del CVS también es aplicable cuando se utiliza la dilución doble. En consecuencia, la medición y el control del flujo de aire de dilución secundario y de los caudales de gases de escape diluidos a través del filtro deberán ser de una exactitud mayor.
- 4.2.1.2.9. Todos los canales de datos requeridos para la medición de PM deberán registrarse a una frecuencia de 1 Hz o superior. Se trata, por lo general, de los siguientes datos:

▼ B

- a) temperatura de los gases de escape diluidos en el filtro de muestreo de partículas depositadas;
- b) caudal de muestreo;
- c) caudal de aire de dilución secundario (si se utiliza una dilución secundaria);
- d) temperatura del aire de dilución secundario (si se utiliza una dilución secundaria).

4.2.1.2.10. En el caso de sistemas de dilución doble, la exactitud de los gases de escape diluidos transferidos desde el túnel de dilución V_{ep} conforme a la ecuación del punto 3.3.2 del subanexo 7 no se mide directamente, sino que se determina por medición de flujos diferenciales.

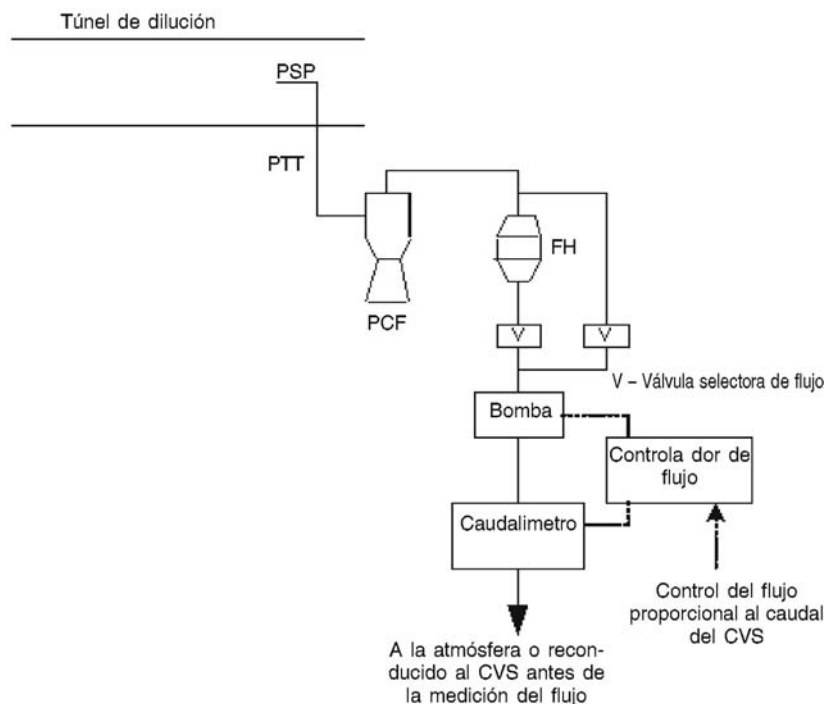
La exactitud de los caudalímetros utilizados para la medición y el control de los gases de escape doblemente diluidos que pasan a través de los filtros de muestreo de partículas depositadas y para la medición o el control del aire de dilución secundario deberá ser suficiente para que el volumen diferencial V_{ep} cumpla los requisitos de exactitud y muestreo proporcional especificados para la dilución simple.

El requisito de que no se produzca condensación del gas de escape en el túnel de dilución del CVS, el sistema de medición del caudal de gases de escape diluidos, el sistema de recogida en bolsas del CVS o el sistema de análisis también será aplicable en caso de que se utilicen sistemas de dilución doble.

4.2.1.2.11. Todo caudalímetro que se utilice en un sistema de muestreo de partículas suspendidas y dilución doble deberá someterse a una verificación de la linealidad conforme a lo especificado por el fabricante del instrumento.

Figura A5/12

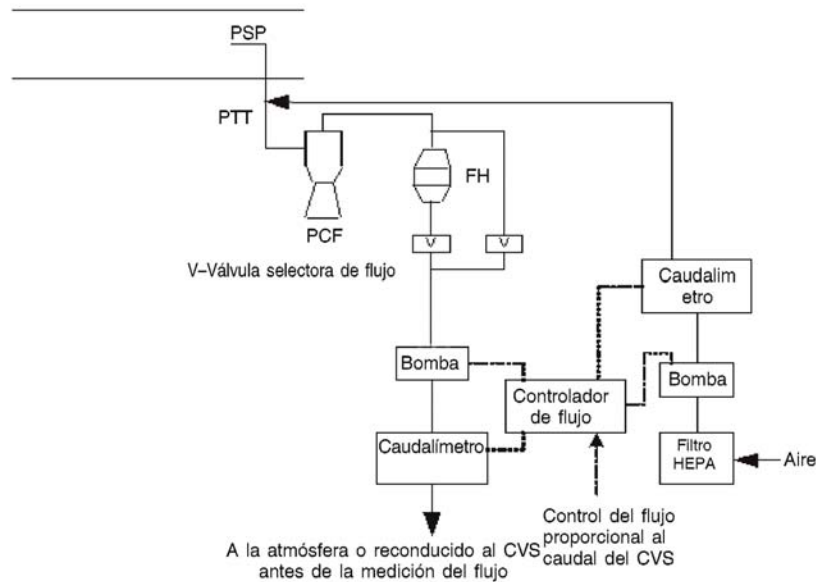
Sistema de muestreo de partículas depositadas



▼ B

Figura A5/13

Sistema de muestreo de partículas depositadas de dilución doble



4.2.1.3. Requisitos específicos

4.2.1.3.1. Sonda de muestreo

4.2.1.3.1.1. La sonda de muestreo deberá realizar la clasificación por tamaño de las partículas suspendidas con el rendimiento especificado en el punto 4.2.1.3.1.4 del presente subanexo. Se recomienda lograr tal rendimiento utilizando una sonda de bordes afilados y extremos abiertos, orientada directamente en el sentido del flujo, así como un preclasificador (ciclón, impactador, etc.). También podrá utilizarse alternativamente una sonda de muestreo adecuada, como la que se muestra en la figura A5/11, siempre que realice la preclasificación con el rendimiento especificado en el punto 4.2.1.3.1.4 del presente subanexo.

4.2.1.3.1.2. La sonda de muestreo deberá estar instalada tras la entrada de los gases de escape en el túnel, a una distancia mínima de diez veces el diámetro de este, y tener un diámetro interior mínimo de 8 mm.

Si de una misma sonda de muestreo se extrae más de una muestra simultáneamente, el flujo extraído de dicha sonda se dividirá en subflujos idénticos para evitar distorsiones de muestreo.

Si se utilizan varias sondas, cada una de ellas deberá ser de bordes afilados y extremos abiertos y estar orientada directamente en el sentido del flujo. Las sondas deberán estar espaciadas uniformemente en torno al eje central longitudinal del túnel de dilución, con un espaciado mínimo entre ellas de 5 cm.

4.2.1.3.1.3. La distancia desde la punta de la sonda de muestreo hasta el soporte del filtro será como mínimo de cinco veces el diámetro de la sonda, sin exceder de 2 000 mm.

▼ B

4.2.1.3.1.4. El preclasificador (ciclón, impactador, etc.) deberá estar situado antes del conjunto de portafiltros. El diámetro de las partículas suspendidas para el punto de corte del preclasificador al 50 % será de 2,5 µm a 10 µm, al caudal volumétrico seleccionado para el muestreo de PM. El preclasificador deberá permitir que al menos el 99 % de la concentración másica de partículas suspendidas de 1 µm que entren en él pasen por su salida al caudal volumétrico seleccionado para el muestreo de PM.

4.2.1.3.2. Tubo de transferencia de partículas suspendidas (PTT)

▼ M3

Toda curvatura que presente el PTT deberá ser suave y tener el mayor radio posible.

▼ B

4.2.1.3.3. Dilución secundaria

4.2.1.3.3.1. Podrá optarse por diluir en una segunda fase la muestra extraída del CVS para la medición de PM, de acuerdo con los siguientes requisitos:

4.2.1.3.3.1.1. El aire de dilución secundario deberá filtrarse a través de un medio capaz de reducir las partículas suspendidas del tamaño de mayor penetración en el material del filtro en un $\geq 99,95$ %, o a través de un filtro HEPA que sea como mínimo de la clase H13 según la norma EN 1822:2009. Opcionalmente, el aire de dilución también puede limpiarse con carbón vegetal antes de pasar por el filtro HEPA. Se recomienda colocar un filtro adicional de partículas suspendidas gruesas antes del filtro HEPA y después del lavador de carbón vegetal, si se utiliza.

4.2.1.3.3.1.2. Conviene que el aire de dilución secundario se inyecte en el PTT lo más cerca posible de la salida de los gases de escape diluidos del túnel de dilución.

4.2.1.3.3.1.3. El tiempo de estancia desde el punto de inyección del aire diluido secundario hasta la parte frontal del filtro deberá ser por lo menos de 0,25 segundos, pero no superior a 5 segundos.

4.2.1.3.3.1.4. Si la muestra doblemente diluida retorna al CVS, el punto de retorno deberá escogerse de forma que no interfiera con la extracción de otras muestras del CVS.

4.2.1.3.4. Bomba y caudalímetro de muestreo

4.2.1.3.4.1. La unidad de medición del flujo de gases de muestra estará compuesta por bombas, reguladores del flujo de gases y unidades de medición del flujo.

4.2.1.3.4.2. La temperatura del flujo de gases en el caudalímetro no deberá fluctuar más de ± 3 °C, salvo:

- a) que el caudalímetro de muestreo efectúe una monitorización y un control del flujo en tiempo real a una frecuencia de 1 HZ o mayor;
- b) durante los ensayos de regeneración con vehículos provistos de dispositivos de postratamiento de regeneración periódica.

Si el volumen del flujo varía de manera inaceptable como consecuencia de la carga excesiva del filtro, deberá invalidarse el ensayo. Cuando se repita, deberá reducirse el caudal.

4.2.1.3.5. Filtro y portafiltros

4.2.1.3.5.1. Deberá colocarse una válvula después del filtro en el sentido del flujo. La válvula deberá abrirse y cerrarse en 1 segundo tras el inicio y el final del ensayo.

▼ B

4.2.1.3.5.2. Para un ensayo determinado, la velocidad frontal del filtro de gases deberá fijarse al inicio del ensayo en un valor inicial de 20 cm/s a 105 cm/s, de manera que no se superen los 105 cm/s cuando el sistema de dilución esté funcionando con un flujo de muestreo proporcional al caudal del CVS.

4.2.1.3.5.3. Deberán utilizarse filtros de fibra de vidrio recubiertos de fluorocarburo o filtros de membrana de fluorocarburo.

Todos los tipos de filtros deberán tener una eficiencia de recogida de DOP (dioctilftalato) o PAO (polialfaolefina) de 0,3 µm según CS 68649-12-7 o CS 68037-01-4 de, como mínimo, un 99 % a una velocidad frontal del filtro de gases de 5,33 cm/s, medida con arreglo a una de las normas siguientes:

- a) EE. UU. Department of Defense Test Method Standard, MIL-STD-282 method 102.8: DOP-Smoke Penetration of Aerosol-Filter Element;
- b) EE. UU. Department of Defense Test Method Standard, MIL-STD-282 method 502.1.1: DOP-Smoke Penetration of Gas-Mask Canisters;
- c) Institute of Environmental Sciences and Technology, IEST-RP-CC021: Testing HEPA and ULPA Filter Media.

4.2.1.3.5.4. El diseño del conjunto de portafiltros deberá permitir una distribución uniforme del flujo en la superficie filtrante. El filtro deberá ser circular y tener una superficie filtrante mínima de 1 075 mm².

4.2.2. Especificaciones de la cámara (o sala) de pesaje y de la balanza analítica

4.2.2.1. Condiciones de la cámara (o sala) de pesaje

- a) La temperatura de la cámara (o sala) en la que se acondicionan y pesan los filtros de muestreo de partículas depositadas deberá mantenerse a $22\text{ °C} \pm 2\text{ °C}$ ($22\text{ °C} \pm 1\text{ °C}$ si es posible) durante todo el proceso de acondicionamiento y pesaje de los filtros.
- b) La humedad deberá mantenerse a un punto de rocío inferior a $10,5\text{ °C}$ y a una humedad relativa del $45 \pm 8\%$.
- c) Se permitirán desviaciones limitadas de las especificaciones de la temperatura y la humedad de la cámara (sala) de pesaje, siempre y cuando su duración total no supere los 30 minutos en ningún período de acondicionamiento del filtro.
- d) Deberán minimizarse en el entorno de la cámara (sala) de pesaje los niveles de contaminantes ambientales que puedan sedimentarse en los filtros de muestreo de partículas depositadas durante su estabilización.
- e) Durante la operación de pesaje no se permiten desviaciones de las condiciones especificadas.

▼ M3

4.2.2.2. Respuesta lineal de una balanza analítica

La balanza analítica utilizada para determinar el peso del filtro deberá cumplir los criterios de verificación de la linealidad del cuadro A5/1 aplicando una regresión lineal. Ello implica una precisión mínima de $\pm 2\text{ µg}$ y una resolución mínima de 1 µg (1 dígito = 1 µg). Deberán ensayarse como mínimo cuatro pesas de referencia igualmente espaciadas. El valor cero deberá estar a $\pm 1\text{ µg}$.

▼ **M3**

Cuadro A5/1

Criterios de verificación de la balanza analítica

Sistema de medición	Ordenada en el origen a0	Pendiente a1	Error típico de la estimación (SEE)	Coficiente de determinación r ²
Balanza de partículas depositadas	≤ 1 µg	0,99 – 1,01	≤ 1 % máx.	≥ 0,998

▼ **B**

4.2.2.3. Eliminación de los efectos de la electricidad estática

Deberán anularse los efectos de la electricidad estática. Ello puede lograrse poniendo a tierra la balanza colocándola sobre una alfombra antiestática, y neutralizando los filtros de muestreo de partículas depositadas antes del pesaje por medio de un neutralizador de polonio o un dispositivo de efecto similar. También podrán anularse los efectos de la electricidad estática mediante la ecualización de la carga estática.

4.2.2.4. Corrección de la flotabilidad

Los pesos de los filtros de muestreo y de referencia deberán corregirse respecto de su flotabilidad en el aire. La corrección de la flotabilidad depende de la densidad del filtro de muestreo, la densidad del aire y la densidad de la pesa de calibración de la balanza, y no tiene en cuenta la flotabilidad de las partículas depositadas en sí.

Si se desconoce la densidad del material filtrante, se utilizarán las densidades siguientes:

- a) filtro de fibra de vidrio revestido de PTFE: 2 300 kg/m³;
- b) filtro de membrana de PTFE: 2 144 kg/m³;
- c) filtro de membrana de PTFE con anillo de apoyo de polimetilpenteno: 920 kg/m³.

Para las pesas de calibración de acero inoxidable, se utilizará una densidad de 8 000 kg/m³. Si el material de la pesa de calibración es diferente, deberá conocerse y utilizarse su densidad. Debe seguirse la Recomendación Internacional OIML R 111-1, edición 2004(E) (o equivalente), de la Organización Internacional de Metrología Legal sobre las pesas de calibración.

Se aplicará la siguiente ecuación:

$$m_f = m_{\text{uncorr}} \times \left(\frac{1 - \frac{\rho_a}{\rho_f}}{1 - \frac{\rho_a}{\rho_w}} \right)$$

donde:

Pe_f es la masa corregida de la muestra de partículas depositadas, en mg;

Pe_{uncorr} es la masa no corregida de la muestra de partículas depositadas, en mg;

ρ_a es la densidad del aire, en kg/m³;

ρ_w es la densidad de la pesa de calibración de la balanza, en kg/m³;

▼ B

ρ_f es la densidad del filtro de muestreo de partículas depositadas, en kg/m^3 .

La densidad del aire ρ_a se calculará con la siguiente ecuación:

$$\rho_a = \frac{p_b \times M_{\text{mix}}}{R \times T_a}$$

p_b es la presión atmosférica total, en kPa;

T_a es la temperatura del aire en el entorno de la balanza, en kelvin (K);

M_{mix} es la masa molar del aire en un entorno equilibrado, $28,836 \text{ g mol}^{-1}$;

R es la constante molar del gas, $8,3144 \text{ J mol}^{-1} \text{ K}^{-1}$.

4.3. Equipo de medición de PN

4.3.1. Especificación

4.3.1.1. Descripción general del sistema

4.3.1.1.1. El sistema de muestreo de partículas suspendidas consistirá en una sonda o un punto de muestreo que extraiga una muestra de un flujo homogéneamente mezclado en un sistema de dilución, un eliminador de partículas suspendidas volátiles (VPR) colocado antes de un contador del número de partículas suspendidas (PNC) y unas tuberías de transferencia adecuadas. Véase la figura A5/14.

4.3.1.1.2. Se recomienda colocar un preclasificador del tamaño de las partículas suspendidas (PCF) (por ejemplo, ciclón, impactador, etc.) antes de la entrada del VPR. El diámetro de las partículas suspendidas para el punto de corte del PCF al 50 % será de $2,5 \mu\text{m}$ a $10 \mu\text{m}$ al caudal volumétrico seleccionado para el muestreo de partículas suspendidas. El PCF deberá permitir que al menos el 99 % de la concentración másica de partículas suspendidas de $1 \mu\text{m}$ que entren en él pasen por su salida al caudal volumétrico seleccionado para el muestreo de partículas suspendidas.

Una alternativa aceptable a un PCF es una sonda de muestreo que actúe como dispositivo adecuado de clasificación del tamaño, como el que se muestra en la figura A5/11.

4.3.1.2. Requisitos generales

4.3.1.2.1. El punto de muestreo de partículas suspendidas estará situado dentro de un sistema de dilución. En caso de que se utilice un sistema de dilución doble, el punto de muestreo de partículas suspendidas deberá encontrarse en el sistema de dilución primario.

4.3.1.2.1.1. El extremo superior de la sonda de muestreo o PSP y el PTT constituyen el sistema de transferencia de partículas suspendidas (PTS). Este último lleva la muestra desde el túnel de dilución hasta la entrada del VPR. El PTS deberá cumplir las condiciones siguientes:

a) La sonda de muestreo deberá estar instalada después de la entrada de los gases de escape, a una distancia de esta equivalente como mínimo a 10 veces el diámetro del túnel, orientada a contracorriente del flujo de gases del túnel y con el eje de la punta paralelo al del túnel de dilución.

▼B

- b) La sonda de muestreo deberá estar antes que cualquier dispositivo de acondicionamiento (por ejemplo, un cambiador de calor).
 - c) La sonda de muestreo deberá estar colocada dentro del túnel de dilución de manera que la muestra se tome de una mezcla homogénea de diluyente y gases de escape.
- 4.3.1.2.1.2. Los gases de muestra extraídos a través del PTS deberán cumplir las condiciones siguientes:
- a) En caso de que se utilice un sistema de dilución de los gases de escape de flujo total, este deberá tener un número de Reynolds, Re , inferior a 1 700.
 - b) En caso de que se utilice un sistema de dilución doble, este deberá tener un número de Reynolds, Re , inferior a 1 700 en el PTT, es decir, después de la sonda o el punto de muestreo.
 - c) Deberá tener un tiempo de estancia ≤ 3 segundos.
- 4.3.1.2.1.3. Se considerará aceptable cualquier otra configuración de muestreo del PTS con la que pueda demostrarse una penetración equivalente de partículas suspendidas de 30 nm.
- 4.3.1.2.1.4. El tubo de salida (OT, *outlet tube*) que conduce la muestra diluida del VPR a la entrada del PNC deberá tener las propiedades siguientes:
- a) un diámetro interior > 4 mm;
 - b) un tiempo de estancia del flujo de muestras de gases $\leq 0,8$ segundos.
- 4.3.1.2.1.5. Se considerará aceptable cualquier otra configuración de muestreo del OT con la que pueda demostrarse una penetración equivalente de partículas suspendidas de 30 nm.
- 4.3.1.2.2. El VPR deberá incluir dispositivos para la dilución de la muestra y la eliminación de las partículas suspendidas volátiles.
- 4.3.1.2.3. Todas las partes del sistema de dilución y del sistema de muestreo, desde el tubo de escape hasta el PNC, que estén en contacto con gases de escape brutos y diluidos, deberán estar diseñadas de modo que se reduzca al mínimo la deposición de partículas suspendidas. Todos los elementos deberán estar fabricados con materiales electroconductores que no reaccionen con los componentes de los gases de escape, y estar conectados a tierra para evitar efectos electrostáticos.
- 4.3.1.2.4. El sistema de muestreo de partículas suspendidas deberá ser conforme con las buenas prácticas de muestreo de aerosoles, según las cuales han de evitarse los codos en ángulos agudos y los cambios bruscos de sección, han de utilizarse superficies internas lisas y ha de reducirse al mínimo la longitud de la línea de muestreo. Se permitirán cambios de sección graduales.
- 4.3.1.3. Requisitos específicos
- 4.3.1.3.1. La muestra de partículas suspendidas no deberá pasar por una bomba antes de pasar por el PNC.
- 4.3.1.3.2. Se recomienda utilizar un preclasificador de muestras.
- 4.3.1.3.3. La unidad de preacondicionamiento de las muestras deberá:

▼B

- a) Ser capaz de diluir la muestra en una o varias fases para alcanzar una concentración en número de partículas suspendidas por debajo del umbral superior del modo de recuento partícula por partícula del PNC y una temperatura del gas inferior a 35 °C en la entrada al PNC.
- b) Incluir una fase de dilución inicial calentada que produzca una muestra a una temperatura ≥ 150 °C y ≤ 350 °C ± 10 °C, y cuyo factor de dilución sea como mínimo de 10.
- c) Mantener las fases calentadas a temperaturas nominales de funcionamiento constantes, en el intervalo de ≥ 150 °C y ≤ 400 °C ± 10 °C.
- d) Indicar si las fases calentadas se encuentran a las temperaturas de funcionamiento adecuadas.
- e) Estar diseñada para alcanzar una eficiencia de penetración de partículas suspendidas sólidas de al menos el 70 % en relación con partículas suspendidas con un diámetro de movilidad eléctrica de 100 nm.
- f) Alcanzar un factor de reducción de la concentración de partículas suspendidas $f_r(d_i)$ para las partículas de 30 nm y 50 nm de diámetro de movilidad eléctrica que no sea más del 30 % y del 20 % superior, respectivamente, ni más del 5 % inferior, al correspondiente a las partículas suspendidas de 100 nm de diámetro de movilidad eléctrica en el VPR en su conjunto.

El factor de reducción de la concentración de partículas suspendidas con cada tamaño de partícula suspendida $f_r(d_i)$ deberá calcularse con la siguiente ecuación:

$$f_r(d_i) = \frac{N_{in}(d_i)}{N_{out}(d_i)}$$

donde:

$N_{in}(d_i)$ es la concentración en número de partículas suspendidas antes del componente correspondiente a partículas suspendidas de diámetro d_i ;

$N_{out}(d_i)$ es la concentración en número de partículas suspendidas después del componente correspondiente a partículas suspendidas de diámetro d_i ;

d_i es el diámetro de movilidad eléctrica de las partículas suspendidas (30, 50 o 100 nm).

$N_{in}(d_i)$ y $N_{out}(d_i)$ deberán corregirse respecto de las mismas condiciones.

La media aritmética del factor de reducción de la concentración de partículas suspendidas con un ajuste de la dilución determinado \bar{f}_r deberá calcularse con la siguiente ecuación:

$$\bar{f}_r = \frac{f_r(30 \text{ nm}) + f_r(50 \text{ nm}) + f_r(100 \text{ nm})}{3}$$

Se recomienda calibrar y validar el VPR como una unidad completa.

- g) Estar diseñada conforme a las buenas prácticas de ingeniería para garantizar que los factores de reducción de la concentración de partículas suspendidas se mantengan estables durante el ensayo.

▼B

h) Alcanzar asimismo una vaporización > 99,0 % de las partículas suspendidas de tetracontano ($\text{CH}_3(\text{CH}_2)_{38}\text{CH}_3$) de 30 nm, con una concentración de entrada $\geq 10\,000$ por cm^3 , mediante calentamiento y reducción de las presiones parciales del tetracontano.

4.3.1.3.4. El PNC deberá:

- a) Funcionar en condiciones de flujo total.
- b) Tener una exactitud de recuento de $\pm 10\%$ en el intervalo entre 1 por cm^3 y el umbral superior del modo de recuento partícula por partícula del PNC conforme a una norma concreta adecuada. En concentraciones inferiores a 100 por cm^3 , podrá ser necesario efectuar mediciones promediadas durante períodos de muestreo ampliados para demostrar la exactitud del PNC con un grado elevado de confianza estadística.
- c) Tener una resolución de al menos 0,1 partículas suspendidas por cm^3 con concentraciones inferiores a 100 por cm^3 .
- d) Tener, en todo el intervalo de medida en modo de recuento partícula por partícula, una respuesta lineal a las concentraciones en número de partículas suspendidas.
- e) Tener una frecuencia de envío de datos igual o superior a 0,5 Hz.
- f) Tener, en el intervalo de concentraciones medido, un tiempo de respuesta t_{90} inferior a 5 segundos.
- g) Incorporar una función de corrección de la coincidencia hasta una corrección máxima del 10 %, pudiendo hacer uso de un factor de calibración interno conforme al punto 5.7.1.3 del presente subanexo, pero no de ningún otro algoritmo para corregir o definir la eficiencia de recuento.
- h) Tener eficiencias de recuento con los distintos tamaños de partícula suspendida según se especifica en el cuadro A5/2.

Cuadro A5/2

Eficiencia de recuento del PNC

Tamaño de las partículas suspendidas según el diámetro de movilidad eléctrica (nm)	Eficiencia de recuento del PNC (%)
23 ± 1	50 ± 12
41 ± 1	> 90

4.3.1.3.5. Si el PNC hace uso de un líquido de trabajo, este deberá ser cambiado con la frecuencia especificada por el fabricante del instrumento.

4.3.1.3.6. Cuando no se mantengan a un nivel constante conocido en el punto en el que se controla el caudal del PNC, la presión y/o la temperatura se medirán en la entrada del PNC para corregir las mediciones de la concentración en número de partículas suspendidas de acuerdo con las condiciones estándar.

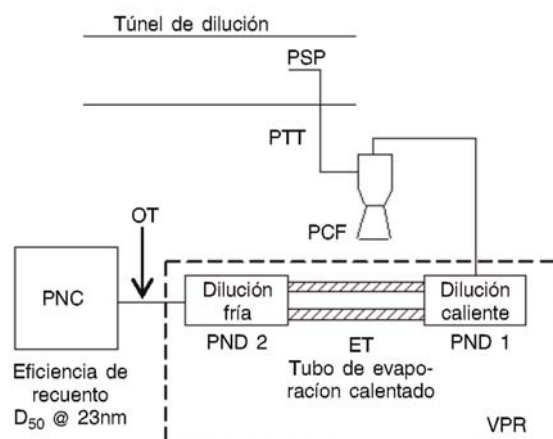
4.3.1.3.7. La suma del tiempo de estancia en el PTS, el VPR y el OT, más el tiempo de respuesta t_{90} del PNC, no deberá exceder de 20 segundos.

▼B

4.3.1.4. Descripción del sistema recomendado

En el siguiente punto se describe la práctica recomendada para medir PN. No obstante, será aceptable cualquier sistema que cumpla las especificaciones de rendimiento indicadas en los puntos 4.3.1.2 y 4.3.1.3 del presente subanexo.

Figura A5/14

Sistema recomendado de muestreo de partículas suspendidas

4.3.1.4.1. Descripción del sistema de muestreo

4.3.1.4.1.1. El sistema de muestreo de partículas suspendidas se compone de una sonda de muestreo o un punto de muestreo en el sistema de dilución, un PTT, un PCF y un VPR, situados antes de la unidad de PNC.

4.3.1.4.1.2. El VPR deberá incluir dispositivos para la dilución de la muestra (diluidores del número de partículas: PND₁ y PND₂) y la evaporación de las partículas suspendidas (tubo de evaporación, ET).

4.3.1.4.1.3. La sonda o el punto de muestreo del flujo de gas de ensayo se dispondrán dentro del túnel de dilución de manera que se tome una muestra representativa del flujo de gas de una mezcla homogénea de diluyente y gases de escape.

5. Intervalos y procedimientos de calibración

5.1. Intervalos de calibración

Cuadro A5/3

Intervalos de calibración de los instrumentos

Comprobaciones de los instrumentos	Intervalo	Criterio
Linealización del analizador de gases (calibración)	Semestral	$\pm 2\%$ del valor indicado
Calibración a media escala	Semestral	$\pm 2\%$
Analizador NDIR de CO:interferencia CO ₂ /H ₂ O	Mensual	-1 a 3 ppm
Comprobación del convertidor de NO _x	Mensual	> 95 %
Comprobación del separador de CH ₄	Anual	98 % de etano
Respuesta del FID de CH ₄	Anual	Véase el punto 5.4.3 del presente subanexo

▼B

Comprobaciones de los instrumentos	Intervalo	Criterio
Flujo de aire y combustible del FID	Con ocasión de una operación de mantenimiento importante	Según especifique el fabricante del instrumento
Espectrómetros de láser de infrarrojos (analizadores de infrarrojos de banda estrecha y alta resolución modulados): comprobación de interferencias	Anual o con ocasión de una operación de mantenimiento importante	Según especifique el fabricante del instrumento
QCL	Anual o con ocasión de una operación de mantenimiento importante	Según especifique el fabricante del instrumento
Métodos CG	Véase el punto 7.2 del presente subanexo	Véase el punto 7.2 del presente subanexo
Métodos CL	Anual o con ocasión de una operación de mantenimiento importante	Según especifique el fabricante del instrumento
Fotoacústica	Anual o con ocasión de una operación de mantenimiento importante	Según especifique el fabricante del instrumento
Linealidad de las microbalanzas	Anual o con ocasión de una operación de mantenimiento importante	Véase el punto 4.2.2.2 del presente subanexo
PNC	Véase el punto 5.7.1.1 del presente subanexo	Véase el punto 5.7.1.3 del presente subanexo
VPR	Véase el punto 5.7.2.1 del presente subanexo	Véase el punto 5.7.2 del presente subanexo

Cuadro A5/4

Intervalos de calibración del CVS

CVS	Intervalo	Criterio
Flujo del CVS	Después de cada revisión	± 2 %
Flujo de dilución	Anual	± 2 %
Sensor de temperatura	Anual	± 1 °C
Sensor de presión	Anual	± 0,4 kPa
Comprobación de la inyección	Semanal	± 2 %

Cuadro A5/5

Intervalos de calibración respecto de los datos medioambientales

Clima	Intervalo	Criterio
Temperatura	Anual	± 1 °C
Humedad y punto de rocío	Anual	± 5 % de humedad relativa
Presión ambiente	Anual	± 0,4 kPa
Ventilador de refrigeración	Después de cada revisión	Conforme al punto 1.1.1 del presente subanexo.

- 5.2. Procedimientos de calibración de los analizadores
- 5.2.1. Cada analizador deberá calibrarse según especifique el fabricante del instrumento o, como mínimo, tan a menudo como se indica en el cuadro A5/3.
- 5.2.2. Cada uno de los intervalos de funcionamiento normalmente utilizados deberá linealizarse siguiendo el procedimiento que figura a continuación.

▼ B

- 5.2.2.1. La curva de linealización del analizador se establecerá mediante cinco puntos de calibración como mínimo, espaciados lo más uniformemente posible. La concentración nominal del gas de calibración de la concentración más elevada no será inferior al 80 % del fondo de escala.
- 5.2.2.2. La concentración necesaria de gas de calibración podrá obtenerse mediante un separador de gases, por dilución con N₂ o con aire sintético purificado.
- 5.2.2.3. La curva de linealización se calculará por el método de los mínimos cuadrados. Si el grado del polinomio resultante es superior a 3, el número de puntos de calibración deberá ser al menos igual a este grado del polinomio más 2.
- 5.2.2.4. La curva de linealización no deberá diferir en más del 2 % del valor nominal de cada gas de calibración.
- 5.2.2.5. A partir del trazado de la curva de linealización y de los puntos de linealización, podrá verificarse si la calibración se ha efectuado correctamente. Deberán indicarse los diferentes parámetros característicos del analizador, en particular:
- a) analizador y componente gaseoso;
 - b) intervalo;
 - c) fecha de linealización.
- 5.2.2.6. Podrán utilizarse tecnologías alternativas (por ejemplo, ordenador, conmutador electrónico de rangos, etc.) si se convence a la autoridad de homologación de que ofrecen una exactitud equivalente.
- 5.3. Procedimiento de verificación del cero y de la calibración del analizador
- 5.3.1. Cada intervalo de funcionamiento normalmente utilizado deberá verificarse antes de cada análisis de acuerdo con los puntos 5.3.1.1 y 5.3.1.2 del presente subanexo.

▼ M3

- 5.3.1.1. La calibración se comprobará utilizando un gas cero y un gas de calibración conforme al punto 2.14.2.3 del subanexo 6.
- 5.3.1.2. Tras los ensayos, deberán utilizarse el gas cero y el mismo gas de calibración para hacer una nueva comprobación conforme al punto 2.14.2.4 del subanexo 6.

▼ B

- 5.4. Procedimiento de comprobación de la respuesta del FID a los hidrocarburos
- 5.4.1. Optimización de la respuesta del detector
- El FID se ajustará según especifique el fabricante del instrumento. Se utilizará propano disuelto en aire en el intervalo de funcionamiento más común.
- 5.4.2. Calibración del analizador de HC
- 5.4.2.1. El analizador deberá calibrarse utilizando propano diluido en aire y aire sintético purificado.
- 5.4.2.2. Deberá establecerse una curva de calibración según se describe en el punto 5.2.2 del presente subanexo.
- 5.4.3. Factores de respuesta de distintos hidrocarburos y límites recomendados

▼B

- 5.4.3.1. El factor de respuesta R_f correspondiente a un compuesto de hidrocarburos concreto será la relación entre el valor de C_1 indicado por el FID y la concentración del cilindro de gas, expresada en ppm de C_1 .

La concentración del gas de ensayo deberá estar a un nivel que permita dar una respuesta de aproximadamente el 80 % de la desviación a fondo de escala correspondiente al intervalo de funcionamiento. La concentración deberá conocerse con una exactitud del ± 2 % en relación con un patrón gravimétrico expresado en volumen. Además, el cilindro de gas deberá preacondicionarse durante 24 horas a una temperatura comprendida entre 20 y 30 °C.

- 5.4.3.2. Los factores de respuesta se determinarán cuando se ponga en servicio un analizador y, posteriormente, en los principales intervalos de revisión. Los gases de ensayo que deberán utilizarse y los factores de respuesta recomendados son:

Propileno y aire purificado: $0,90 < R_f < 1,10$

Tolueno y aire purificado: $0,90 < R_f < 1,10$

Estos valores se refieren a un R_f de 1,00 para propano y aire purificado.

- 5.5. Procedimiento de ensayo de la eficiencia de los convertidores de NO_x

- 5.5.1. La eficiencia de los convertidores de NO_2 en NO deberá ensayarse con un ozonizador utilizando la configuración de ensayo que se muestra en la figura A5/15 y el procedimiento que se describe a continuación:

- 5.5.1.1. El analizador deberá calibrarse en el intervalo de funcionamiento más común siguiendo las especificaciones del fabricante, utilizando gas cero y gas de calibración (cuyo contenido de NO deberá ser aproximadamente del 80 % del intervalo de funcionamiento, y la concentración de NO_2 de la mezcla de gases deberá ser inferior al 5 % de la concentración de NO). El analizador de NO_x deberá estar en el modo NO , de manera que el gas de calibración no pase a través del convertidor. La concentración indicada deberá incluirse en todas las hojas de ensayo pertinentes.

- 5.5.1.2. A través de un conector en T, se añadirá continuamente oxígeno o aire sintético al flujo de gas de calibración hasta que la concentración indicada sea aproximadamente un 10 % inferior a la concentración de calibración indicada que se especifica en el punto 5.5.1.1 del presente subanexo. La concentración indicada (c) deberá incluirse en todas las hojas de ensayo pertinentes. El ozonizador deberá permanecer desactivado durante todo este proceso.

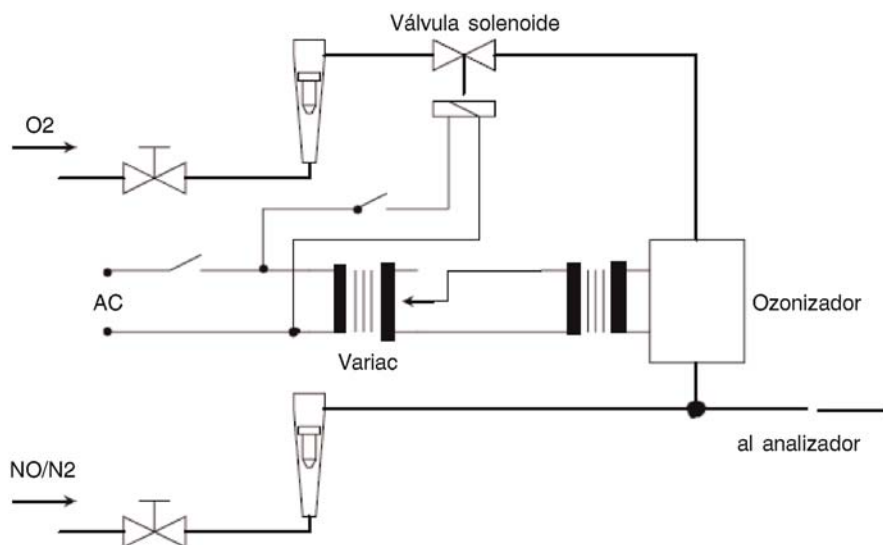
- 5.5.1.3. A continuación se activará el ozonizador de manera que produzca suficiente ozono para hacer que la concentración de NO descienda al 20 % (valor mínimo 10 %) de la concentración de calibración especificada en el punto 5.5.1.1 del presente subanexo. La concentración indicada (d) deberá incluirse en todas las hojas de ensayo pertinentes.

- 5.5.1.4. El analizador de NO_x se cambiará entonces al modo NO_x , de manera que la mezcla de gases (constituida por NO , NO_2 , O_2 y N_2) pase ahora a través del convertidor. La concentración indicada (a) deberá incluirse en todas las hojas de ensayo pertinentes.

- 5.5.1.5. Se desactivará a continuación el ozonizador. La mezcla de gases descrita en el punto 5.5.1.2 del presente subanexo pasará al detector a través del convertidor. La concentración indicada (b) deberá incluirse en todas las hojas de ensayo pertinentes.

▼ B

Figura A5/15

Configuración de ensayo de la eficiencia de los convertidores de NO_x

- 5.5.1.6. Con el ozonizador desactivado, el flujo de oxígeno o aire sintético deberá estar cortado. El valor de NO₂ indicado por el analizador no deberá entonces estar más de un 5 % por encima de la cifra especificada en el punto 5.5.1.1 del presente subanexo.
- 5.5.1.7. La eficiencia porcentual del convertidor de NO_x deberá calcularse empleando las concentraciones a, b, c y d determinadas conforme a los puntos 5.5.1.2 a 5.5.1.5, inclusive, del presente subanexo, con la siguiente ecuación:

$$\text{Efficiency} = \left(1 + \frac{a - b}{c - d} \right) \times 100$$

▼ M3

La eficiencia del convertidor no deberá ser inferior al 95 %. La eficiencia del convertidor deberá ensayarse con la frecuencia indicada en el cuadro A5/3.

▼ B

- 5.6. Calibración de la microbalanza

▼ M3

La calibración de la microbalanza utilizada para pesar el filtro de muestreo de partículas depositadas deberá realizarse de conformidad con una norma nacional o internacional. La balanza deberá cumplir los requisitos de linealidad especificados en el punto 4.2.2.2. La linealidad deberá verificarse por lo menos cada 12 meses o siempre que se efectúe una reparación o una modificación del sistema que puedan afectar a la calibración.

▼ B

- 5.7. Calibración y validación del sistema de muestreo de partículas suspendidas

En la siguiente dirección se ofrecen ejemplos de métodos de calibración/validación:

<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29grpe/pmpFCP.html>.

▼ B

5.7.1. Calibración del PNC

- 5.7.1.1. La autoridad de homologación deberá asegurarse de la existencia de un certificado de calibración del PNC que demuestre su conformidad con una norma concreta en los 13 meses previos al ensayo de emisiones. Entre una calibración y otra, o bien se comprobará que no se ha deteriorado la eficiencia de recuento del PNC, o bien se cambiará la mecha del PNC cada 6 meses. Véanse las figuras A5/16 y A5/17. La eficiencia de recuento del PNC podrá comprobarse comparándola con la de un PNC de referencia o con la de, como mínimo, otros dos PNC de medición. Si el PNC indica concentraciones en número de partículas suspendidas que no difieren más de $\pm 10\%$ de la media aritmética de las concentraciones indicadas por el PNC de referencia, o por un grupo de dos o más PNC, se considerará estable; de lo contrario, deberá someterse a revisión. Si la eficiencia del PNC se comprueba comparándolo con otros dos PNC de medición, estará permitido emplear un vehículo de referencia que ruede secuencialmente en distintas cámaras de ensayo, cada una de ellas con su propio PNC.

Figura A5/16

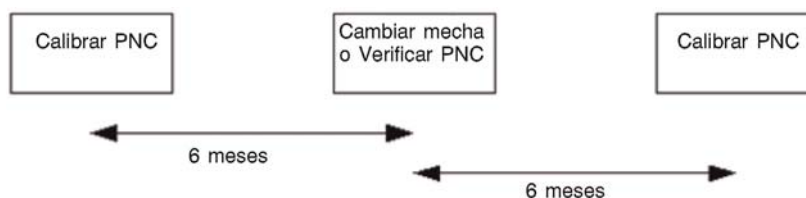
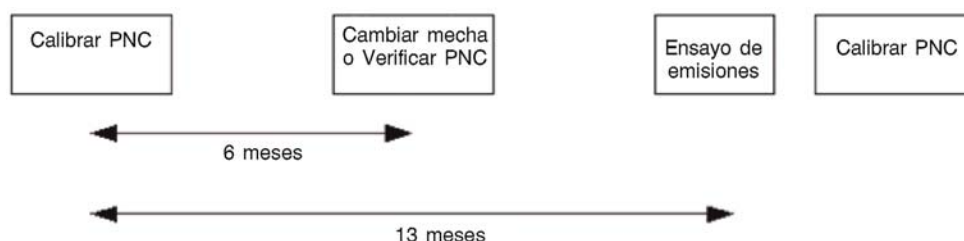
Secuencia anual nominal del PNC

Figura A5/17

Secuencia anual ampliada del PNC (en caso de que se retrase una calibración total del PNC)

- 5.7.1.2. Asimismo, deberá recalibrarse el PNC y emitirse un nuevo certificado de calibración después de cualquier operación de mantenimiento importante.

- 5.7.1.3. La calibración deberá hacerse de conformidad con un método de calibración normalizado nacional o internacional concreto, comparando la respuesta del PNC sometido a calibración con la de:

- a) un electrómetro de aerosoles calibrado cuando muestrea simultáneamente partículas suspendidas de calibración clasificadas electrostáticamente; o
- b) un segundo PNC que ha sido calibrado directamente por el método descrito más arriba.

- 5.7.1.3.1. En relación con el punto 5.7.1.3, letra a), del presente subanexo, la calibración se llevará a cabo utilizando al menos seis concentraciones estándar espaciadas de la manera más uniforme posible en el intervalo de medida del PNC.

▼B

- 5.7.1.3.2. En relación con el punto 5.7.1.3, letra b), del presente subanexo, la calibración se llevará a cabo utilizando al menos seis concentraciones estándar en el intervalo de medida del PNC. Al menos tres puntos tendrán concentraciones inferiores a 1 000 por cm^3 y las concentraciones restantes estarán espaciadas linealmente entre 1 000 por cm^3 y el valor máximo del intervalo del PNC en el modo de recuento partícula por partícula.
- 5.7.1.3.3. En el punto 5.7.1.3, letras a) y b), del presente subanexo, los puntos seleccionados deberán incluir uno de concentración nominal cero obtenido uniendo filtros HEPA de la clase, como mínimo, H13 según la norma EN 1822:2008, o de eficacia equivalente, a la entrada de cada instrumento. Si no se aplica un factor de calibración al PNC que se está calibrando, las concentraciones medidas no deberán diferir más de $\pm 10\%$ de la concentración estándar correspondiente a cada concentración, a excepción del punto cero; de lo contrario, el PNC objeto de calibración deberá rechazarse. Deberá calcularse y registrarse el gradiente de una regresión mínimo cuadrática lineal de los dos conjuntos de datos. Se aplicará al PNC que se está calibrando un factor de calibración equivalente al inverso del gradiente. La linealidad de la respuesta se determinará calculando el cuadrado del coeficiente de correlación producto-momento de Pearson (r) de los dos conjuntos de datos, y deberá ser igual o superior a 0,97. Al calcular el gradiente y r^2 , la regresión lineal se hará pasar por el origen (concentración cero en ambos instrumentos).
- 5.7.1.4. La calibración incluirá también una comprobación, de acuerdo con los requisitos del punto 4.3.1.3.4, letra h), del presente subanexo, sobre la eficiencia de detección del PNC con partículas suspendidas de 23 nm de diámetro de movilidad eléctrica. No es necesario efectuar una comprobación de la eficiencia de recuento con partículas suspendidas de 41 nm.
- 5.7.2. Calibración y validación del VPR
- 5.7.2.1. En el caso de una unidad nueva y después de cualquier operación de mantenimiento importante, será necesario efectuar una calibración de los factores de reducción de la concentración de partículas suspendidas del VPR en todo su intervalo de ajustes de la dilución, a las temperaturas nominales de funcionamiento del aparato fijadas. El requisito de validación periódica del factor de reducción de la concentración de partículas suspendidas del VPR se limita a la comprobación de un único ajuste, representativo del utilizado para la medición en vehículos dotados de filtros de partículas depositadas. La autoridad de homologación deberá asegurarse de la existencia de un certificado de calibración o validación del VPR en los 6 meses previos al ensayo de emisiones. Si el VPR incorpora alarmas de monitorización de la temperatura, será admisible un intervalo de validación de 13 meses.

Se recomienda calibrar y validar el VPR como una unidad completa.

El VPR se caracterizará por un factor de reducción de la concentración de partículas suspendidas sólidas de 30 nm, 50 nm y 100 nm de diámetro de movilidad eléctrica. Los factores de reducción de la concentración de partículas suspendidas $f_r(d)$ correspondientes a partículas de 30 nm y 50 nm de diámetro de movilidad eléctrica serán como máximo un 30 % y un 20 % superiores, respectivamente, y un 5 % inferiores al correspondiente a las partículas suspendidas de 100 nm de diámetro de movilidad eléctrica. A efectos de validación, la media aritmética del factor de reducción de la concentración de partículas suspendidas no deberá diferir más de $\pm 10\%$ de la media aritmética del factor de reducción de la concentración de partículas suspendidas \bar{f}_r determinado durante la calibración primaria del VPR.

▼ B

5.7.2.2. El aerosol de ensayo utilizado en estas mediciones estará compuesto por partículas suspendidas sólidas de 30 nm, 50 nm y 100 nm de diámetro de movilidad eléctrica y una concentración mínima de 5 000 partículas por cm³ en la entrada del VPR. Opcionalmente, podrá utilizarse a efectos de validación un aerosol polidisperso con un diámetro medio de movilidad eléctrica de 50 nm. El aerosol de ensayo deberá ser termoestable a las temperaturas de funcionamiento del VPR. Las concentraciones en número de partículas suspendidas deberán medirse antes y después de los componentes.

El factor de reducción de la concentración de partículas suspendidas con cada tamaño de partícula suspendida monodispersa $f_r(d_i)$ deberá calcularse con la siguiente ecuación:

$$f_r(d_i) = \frac{N_{in}(d_i)}{N_{out}(d_i)}$$

donde:

$N_{in}(d_i)$ es la concentración en número de partículas suspendidas antes del componente correspondiente a partículas suspendidas de diámetro d_i ;

$N_{out}(d_i)$ es la concentración en número de partículas suspendidas después del componente correspondiente a partículas suspendidas de diámetro d_i ;

d_i es el diámetro de movilidad eléctrica de las partículas suspendidas (30, 50 o 100 nm).

$N_{in}(d_i)$ y $N_{out}(d_i)$ deberán corregirse respecto de las mismas condiciones.

La media aritmética del factor de reducción de la concentración de partículas suspendidas \bar{f}_r con un ajuste de la dilución determinado deberá calcularse con la siguiente ecuación:

$$\bar{f}_r = \frac{f_r(30\text{nm}) + f_r(50\text{nm}) + f_r(100\text{nm})}{3}$$

Si se utiliza para la validación un aerosol polidisperso de 50 nm, la media aritmética del factor de reducción de la concentración de partículas suspendidas \bar{f}_v con el ajuste de la dilución utilizado para la validación se calculará con la siguiente ecuación:

$$\bar{f}_v = \frac{N_{in}}{N_{out}}$$

donde:

N_{in} es la concentración en número de partículas suspendidas antes del componente;

N_{out} es la concentración en número de partículas suspendidas después del componente.

5.7.2.3. El VPR deberá demostrar que elimina más de un 99,0 % de partículas suspendidas de tetracontano ($\text{CH}_3(\text{CH}_2)_{38}\text{CH}_3$) de, como mínimo, 30 nm de diámetro de movilidad eléctrica con una concentración de entrada $\geq 10\,000$ por cm³ cuando funciona con su ajuste de dilución mínimo y a la temperatura de funcionamiento recomendada por el fabricante.

5.7.3. Procedimientos de comprobación del sistema de medición de PN

▼ M3

La comprobación mensual del flujo introducido en el PNC, realizada con un caudalímetro calibrado, deberá indicar un valor medido que no difiera más de un 5 % del caudal nominal del PNC.

▼ B

5.8. Exactitud del dispositivo mezclador

En caso de que se utilice un separador de gases para efectuar las calibraciones conforme al punto 5.2 del presente subanexo, la exactitud del dispositivo mezclador deberá permitir determinar las concentraciones de los gases de calibración diluidos con un margen de $\pm 2\%$. La curva de calibración deberá verificarse con una comprobación a media escala según se describe en el punto 5.3 del presente subanexo. Un gas de calibración con una concentración inferior al 50 % del intervalo del analizador no deberá alejarse más de un 2 % de su concentración certificada.

6. Gases de referencia

6.1. Gases puros

▼ M3

6.1.1. Todos los valores en ppm son ppm en volumen (vpm).

▼ B

6.1.2. Para la calibración y el funcionamiento deberán estar disponibles, si es necesario, los gases puros siguientes:

▼ M3

6.1.2.1. Nitrógeno

Pureza: ≤ 1 ppm C₁, ≤ 1 ppm CO, ≤ 400 ppm CO₂, $\leq 0,1$ ppm NO, $\leq 0,1$ ppm N₂O, $\leq 0,1$ ppm NH₃.

6.1.2.2. Aire sintético

Pureza: ≤ 1 ppm C₁, ≤ 1 ppm CO, ≤ 400 ppm CO₂, $\leq 0,1$ ppm NO, $\leq 0,1$ ppm NO₂; contenido de oxígeno entre el 18 % y el 21 % en volumen.

▼ B

6.1.2.3. Oxígeno

Pureza: $> 99,5\%$ vol. O₂.

6.1.2.4. Hidrógeno (y mezclas que contengan helio o nitrógeno)

Pureza: ≤ 1 ppm C₁, ≤ 400 ppm CO₂; contenido de hidrógeno entre el 39 % y el 41 % en volumen.

6.1.2.5. Monóxido de carbono

Pureza mínima del 99,5 %.

6.1.2.6. Propano

Pureza mínima del 99,5 %.

▼ M3

6.2. Gases de calibración

La concentración real de un gas de calibración no deberá diferir más de $\pm 1\%$ del valor declarado o deberá ajustarse a lo indicado más abajo, y deberá ser conforme con normas nacionales o internacionales.

Las mezclas de gases que presenten las composiciones siguientes deberán estar disponibles con especificaciones de gas a granel conforme a los puntos 6.1.2.1 o 6.1.2.2:

- a) C₃H₈ en aire sintético (véase el punto 6.1.2.2);
- b) CO en nitrógeno;
- c) CO₂ en nitrógeno;
- d) CH₄ en aire sintético;
- e) NO en nitrógeno (la cantidad de NO₂ que contenga este gas de calibración no deberá exceder del 5 % del contenido de NO).

▼ **M3***Subanexo 6***Procedimientos y condiciones del ensayo de tipo 1**

1. Descripción de los ensayos
 - 1.1. El ensayo de tipo 1 se utiliza para verificar las emisiones de compuestos gaseosos y partículas depositadas, el número de partículas suspendidas, la emisión másica de CO₂, el consumo de combustible, el consumo de energía eléctrica y la autonomía eléctrica en el ciclo de ensayo WLTP aplicable.
 - 1.1.1. Los ensayos deberán realizarse conforme al método descrito en el punto 2 del presente subanexo o en el punto 3 del subanexo 8 con respecto a los vehículos eléctricos puros, los vehículos eléctricos híbridos y los vehículos híbridos de pilas de combustible de hidrógeno comprimido. Los gases de escape, las partículas depositadas y el número de partículas suspendidas deberán muestrearse y analizarse con los métodos prescritos.
 - 1.2. El número de ensayos se determinará conforme al organigrama de la figura A6/1. El valor límite es el valor máximo permitido para la respectiva emisión de referencia según el cuadro 2 del anexo I del Reglamento (CE) n.º 715/2007.
 - 1.2.1. El organigrama de la figura A6/1 será aplicable únicamente a la totalidad del ciclo de ensayo WLTP aplicable, no a fases individuales.
 - 1.2.2. Los resultados de los ensayos serán los valores obtenidos tras efectuar las correcciones en función de la velocidad buscada, de la variación de energía en el REESS, de Ki, del ATCT y del factor de deterioro.
 - 1.2.3. Determinación de los valores del ciclo total
 - 1.2.3.1. Si, durante cualquiera de los ensayos, se sobrepasa un límite de emisiones de referencia, deberá rechazarse el vehículo.
 - 1.2.3.2. Dependiendo del tipo de vehículo, el fabricante declarará como aplicable el valor de ciclo total de la emisión másica de CO₂, el consumo de energía eléctrica, el consumo de combustible de los VHPC-SCE, así como la PER y la AER, de acuerdo con el cuadro A6/1.
 - 1.2.3.3. El valor declarado de consumo de energía eléctrica de los VEH-CCE en la condición de funcionamiento de consumo de carga no se determinará de acuerdo con la figura A6/1. Dicho valor se tomará como el valor de homologación de tipo si el valor declarado de CO₂ se acepta como valor de homologación. De lo contrario, se tomará como valor de homologación de tipo el valor medido de consumo de energía eléctrica.
 - 1.2.3.4. Si, tras el primer ensayo, se cumplen todos los criterios de la fila 1 del cuadro A6/2 aplicable, todos los valores declarados por el fabricante se aceptarán como el valor de homologación de tipo. Si no se cumple cualquiera de los criterios de la fila 1 del cuadro A6/2 aplicable, deberá realizarse un segundo ensayo con el mismo vehículo.
 - 1.2.3.5. Tras el segundo ensayo, se calculará la media aritmética de los resultados de los dos ensayos. Si la media aritmética de los resultados cumple todos los criterios de la fila 2 del cuadro A6/2 aplicable, todos los valores declarados por el fabricante se aceptarán como el valor de homologación de tipo. Si no se cumple cualquiera de los criterios de la fila 2 del cuadro A6/2 aplicable, deberá realizarse un tercer ensayo con el mismo vehículo.

▼ **M3**

- 1.2.3.6. Tras el tercer ensayo, se calculará la media aritmética de los resultados de los tres ensayos. Con respecto a todos los parámetros que cumplan el criterio correspondiente de la fila 3 del cuadro A6/2 aplicable, el valor declarado se tomará como el valor de homologación de tipo. Con respecto a cualquier parámetro que no cumpla el criterio correspondiente de la fila 3 del cuadro A6/2 aplicable, la media aritmética se tomará como el valor de homologación de tipo.
- 1.2.3.7. En caso de que, después del primer o el segundo ensayo, no se cumpla alguno de los criterios del cuadro A6/2 aplicable, a petición del fabricante y con la aprobación de la autoridad de homologación, los valores podrán volver a declararse como valores más elevados de emisiones o consumo, o como valores más bajos de autonomía eléctrica, a fin de reducir el número de ensayos exigido para la homologación de tipo.
- 1.2.3.8. Determinación del valor de aceptación $dCO_{2,1}$, $dCO_{2,2}$ y $dCO_{2,3}$
- 1.2.3.8.1. Además de lo dispuesto en el punto 1.2.3.8.2, deberán utilizarse los siguientes valores de $dCO_{2,1}$, $dCO_{2,2}$ y $dCO_{2,3}$ en relación con los criterios para determinar el número de ensayos del cuadro A6/2:
- $dCO_{2,1} = 0,990$
- $dCO_{2,2} = 0,995$
- $dCO_{2,3} = 1,000$
- 1.2.3.8.2. Si el ensayo de tipo 1 en la condición de consumo de carga para los VEH-CCE consiste en dos o más ciclos de ensayo WLTP aplicables y el valor de $dCO_{2,x}$ es inferior a 1,0, el valor de $dCO_{2,x}$ se sustituirá por 1,0.
- 1.2.3.9. En caso de que se hayan tomado y confirmado como valor de homologación de tipo el resultado de un ensayo o la media de los resultados de los ensayos, en los demás cálculos se hará referencia a dicho resultado o dicha media como «valor declarado».

*Cuadro A6/1***Normas aplicables a los valores declarados del fabricante (valores del ciclo total) ⁽¹⁾**

Tipo de vehículo	M_{CO_2} ⁽²⁾ (g/km)	FC (consumo de combustible) (kg/100 km)	Consumo de energía eléctrica ⁽³⁾ (Wh/km)	Autonomía solo eléctrica / Autonomía eléctrica pura ⁽²⁾ (km)
Vehículos ensayados conforme al subanexo 6 (ICE puros)	M_{CO_2} Punto 3 del subanexo 7	—	—	—
VHPC-SCE	—	FC_{CS} Punto 4.2.1.2.1 del subanexo 8	—	—
VEH-SCE	$M_{CO_2,CS}$ Punto 4.1.1 del subanexo 8	—	—	—

▼ M3

Tipo de vehículo		$M_{CO_2}^{(2)}$ (g/km)	FC (consumo de combustible) (kg/100 km)	Consumo de energía eléctrica ⁽³⁾ (Wh/km)	Autonomía solo eléctrica / Autonomía eléctrica pura ⁽³⁾ (km)
VEH-CCE	CD	$M_{CO_2,CD}$ Punto 4.1.2 del	—	$EC_{AC,CD}$ Punto 4.3.1 del subanexo 8	AER Punto 4.4.1.1 del subanexo 8
	CS	$M_{CO_2,CS}$ Subanexo 8 Punto 4.1.1 del subanexo 8	—	—	—
VEP		—	—	EC_{WLTC} Punto 4.3.4.2 del subanexo 8	PER_{WLTC} Punto 4.4.2 del subanexo 8

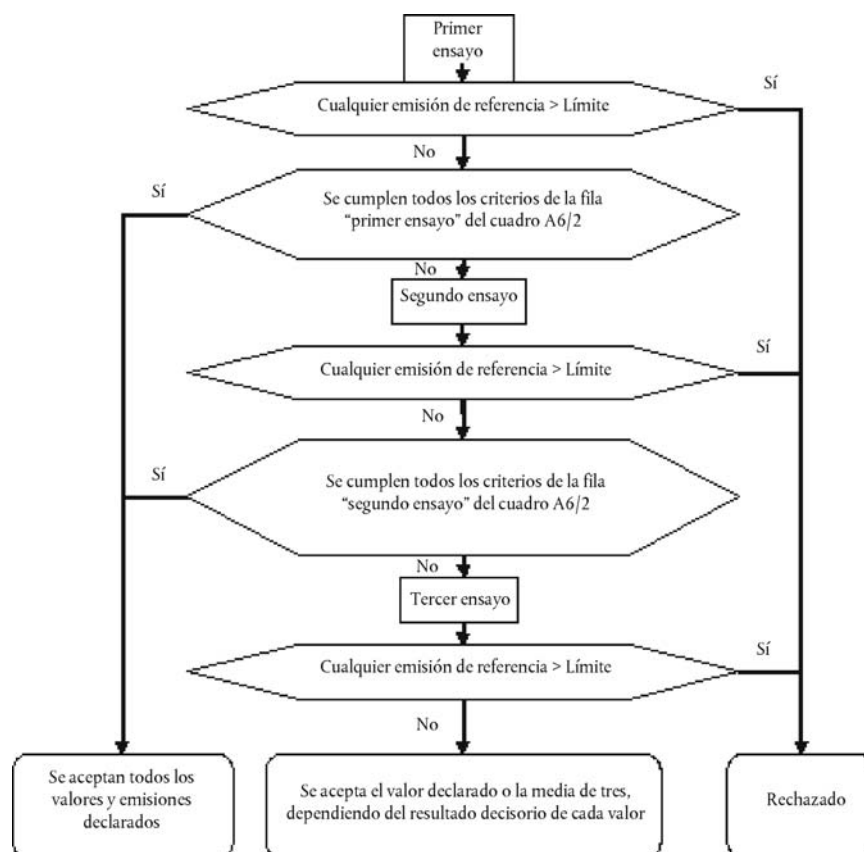
(¹) El valor declarado será aquel al que se apliquen las correcciones necesarias (es decir, las correcciones K_i , ATCT y DF).

(²) Redondeo xxx,xx

(³) Redondeo xxx,x

Figura A6/1

Organigrama del número de ensayos de tipo 1



▼ M3

Cuadro A6/2

Criterios para determinar el número de ensayos

Ensayo de tipo 1 en la condición de mantenimiento de carga para vehículos ICE puros, VEH-SCE y VEH-CCE

	Ensayo	Parámetro de decisión	Emisión de referencia	M _{CO2}
Fila 1	Primer ensayo	Resultados del primer ensayo	≤ Límite reglamentario × 0,9	≤ Valor declarado × dCO ₂₁
Fila 2	Segundo ensayo	Media aritmética de los resultados del primer y el segundo ensayo	≤ Límite reglamentario × 1,0 ⁽¹⁾	≤ Valor declarado × dCO ₂₂
Fila 3	Tercer ensayo	Media aritmética de los resultados de los tres ensayos	≤ Límite reglamentario × 1,0 ⁽¹⁾	≤ Valor declarado × dCO ₂₃

⁽¹⁾ Todo resultado de un ensayo deberá respetar el límite reglamentario.

Ensayo de tipo 1 en la condición de consumo de carga para VEH-CCE

	Ensayo	Parámetro de decisión	Emisiones de referencia	M _{CO2,CD}	AER
Fila 1	Primer ensayo	Resultados del primer ensayo	≤ Límite reglamentario × 0,9 ⁽¹⁾	≤ Valor declarado × dCO ₂₁	≥ Valor declarado × 1,0
Fila 2	Segundo ensayo	Media aritmética de los resultados del primer y el segundo ensayo	≤ Límite reglamentario × 1,0 ⁽²⁾	≤ Valor declarado × dCO ₂₂	≥ Valor declarado × 1,0
Fila 3	Tercer ensayo	Media aritmética de los resultados de los tres ensayos	≤ Límite reglamentario × 1,0 ⁽²⁾	≤ Valor declarado × dCO ₂₃	≥ Valor declarado × 1,0

⁽¹⁾ «0,9» se sustituirá por «1,0» en el ensayo de tipo 1 en la condición de consumo de carga con VEH-CCE únicamente si el ensayo en la condición de consumo de carga incluye dos o más ciclos WLTC aplicables.

⁽²⁾ Todo resultado de un ensayo deberá respetar el límite reglamentario.

Para VEP

	Ensayo	Parámetro de decisión	Consumo de energía eléctrica	PER
Fila 1	Primer ensayo	Resultados del primer ensayo	≤ Valor declarado × 1,0	≥ Valor declarado × 1,0
Fila 2	Segundo ensayo	Media aritmética de los resultados del primer y el segundo ensayo	≤ Valor declarado × 1,0	≥ Valor declarado × 1,0
Fila 3	Tercer ensayo	Media aritmética de los resultados de los tres ensayos	≤ Valor declarado × 1,0	≥ Valor declarado × 1,0

Para VHPC-SCE

	Ensayo	Parámetro de decisión	FC _{cs}
Fila 1	Primer ensayo	Resultados del primer ensayo	≤ Valor declarado × 1,0

▼ **M3**

	Ensayo	Parámetro de decisión	FC _{CS}
Fila 2	Segundo ensayo	Media aritmética de los resultados del primer y el segundo ensayo	≤ Valor declarado × 1,0
Fila 3	Tercer ensayo	Media aritmética de los resultados de los tres ensayos	≤ Valor declarado × 1,0

1.2.4. Determinación de los valores por fase

1.2.4.1. Valor de CO₂ por fase

1.2.4.1.1. Una vez aceptado el valor declarado de la emisión másica de CO₂ del ciclo total, deberá multiplicarse la media aritmética de los valores por fase de los resultados de los ensayos en g/km por el factor de ajuste CO₂_AF, a fin de compensar la diferencia entre el valor declarado y los resultados de los ensayos. Este valor corregido será el valor de homologación de tipo para el CO₂.

$$\text{CO}_2\text{-AF} = \frac{\text{Valor declarado}}{\text{Valor combinado fases}}$$

donde:

$$\text{Valor combinado fases} = \frac{(\text{CO}_{2\text{aveL}} \times D_L) + (\text{CO}_{2\text{aveM}} \times D_M) + (\text{CO}_{2\text{aveH}} \times D_H) + (\text{CO}_{2\text{aveexH}} \times D_{\text{exH}})}{D_L + D_M + D_H + D_{\text{exH}}}$$

donde:

CO_{2aveL} es la media aritmética del resultado de emisiones másicas de CO₂ correspondiente a los resultados de los ensayos de la fase L, en g/km;

CO_{2aveM} es la media aritmética del resultado de emisiones másicas de CO₂ correspondiente a los resultados de los ensayos de la fase M, en g/km;

CO_{2aveH} es la media aritmética del resultado de emisiones másicas de CO₂ correspondiente a los resultados de los ensayos de la fase H, en g/km;

CO_{2aveexH} es la media aritmética del resultado de emisiones másicas de CO₂ correspondiente a los resultados de los ensayos de la fase exH, en g/km;

D_L es la distancia teórica de la fase L, en km;

D_M es la distancia teórica de la fase M, en km;

D_H es la distancia teórica de la fase H, en km;

D_{exH} es la distancia teórica de la fase exH, en km.

1.2.4.1.2. Si no se acepta el valor declarado de la emisión másica de CO₂ del ciclo total, el valor de la emisión másica de CO₂ por fase para la homologación de tipo se calculará tomando la media aritmética de todos los resultados de los ensayos de la fase en cuestión.

1.2.4.2. Valores por fase del consumo de combustible

El valor del consumo de combustible se calculará en función de la emisión másica de CO₂ por fase utilizando las ecuaciones del punto 1.2.4.1 del presente subanexo y la media aritmética de las emisiones.

▼ **M3**

- 1.2.4.3. Valor por fase del consumo de energía eléctrica, la PER y la AER
El consumo de energía eléctrica por fase y las autonomías eléctricas por fase se calculan tomando la media aritmética de los valores por fase de los resultados de los ensayos, sin factor de ajuste.
2. Condiciones del ensayo de tipo 1
- 2.1. Resumen
- 2.1.1. El ensayo de tipo 1 consistirá en secuencias prescritas de preparación del dinamómetro, alimentación de combustible, estabilización y funcionamiento.
- 2.1.2. En el ensayo de tipo 1, el vehículo se hará funcionar sobre un dinamómetro de chasis con el WLTC aplicable a la familia de interpolación. Se recogerá continuamente una parte proporcional de las emisiones de escape diluidas para su ulterior análisis, por medio de un muestreador de volumen constante.
- 2.1.3. Deberán medirse las concentraciones de fondo de todos los compuestos de los que se realicen mediciones de las emisiones másicas diluidas. Para los ensayos de las emisiones de escape, esto requiere el muestreo y el análisis del aire de dilución.
- 2.1.3.1. Medición de las partículas depositadas de fondo
- 2.1.3.1.1. Si el fabricante pide que se sustraiga de las mediciones de emisiones la masa de partículas depositadas de fondo o bien del aire de dilución o bien del túnel de dilución, tales valores de fondo deberán determinarse conforme a los procedimientos enumerados en los puntos 2.1.3.1.1.1 a 2.1.3.1.1.3 del presente subanexo.
- 2.1.3.1.1.1. La corrección de fondo máxima admisible será una masa en el filtro equivalente a 1 mg/km, al caudal del ensayo.
- 2.1.3.1.1.2. Si el fondo supera este nivel, se sustraerá la cifra por defecto de 1 mg/km.
- 2.1.3.1.1.3. Cuando la sustracción de la contribución de fondo dé un resultado negativo, se considerará que el nivel de fondo es cero.
- 2.1.3.1.2. El nivel de la masa de partículas depositadas de fondo del aire de dilución se determinará haciendo pasar aire de dilución filtrado a través del filtro de partículas depositadas de fondo. Este se extraerá de un punto situado inmediatamente después de los filtros de aire de dilución. Los niveles de fondo en $\mu\text{g}/\text{m}^3$ se determinarán como media aritmética móvil de por lo menos 14 mediciones, con al menos una medición semanal.
- 2.1.3.1.3. El nivel de la masa de partículas depositadas de fondo del túnel de dilución se determinará haciendo pasar aire de dilución filtrado a través del filtro de partículas depositadas de fondo. Este se extraerá del mismo punto que la muestra de partículas depositadas. Si para el ensayo se utiliza una dilución secundaria, el sistema de dilución secundaria deberá estar activo a efectos de la medición de fondo. Podrá realizarse una medición el día del ensayo, antes o después de este.
- 2.1.3.2. Determinación del número de partículas suspendidas de fondo
- 2.1.3.2.1. Si el fabricante pide una corrección de fondo, los niveles de fondo se determinarán como sigue:

▼ **M3**

- 2.1.3.2.1.1. El valor de fondo podrá calcularse o medirse. La corrección de fondo máxima admisible guardará relación con la tasa de fuga máxima admisible del sistema de medición del número de partículas suspendidas (0,5 partículas suspendidas por cm³) calculada a partir del factor de reducción de la concentración de partículas suspendidas, PCRF, y del caudal del CVS utilizados en el ensayo real.
- 2.1.3.2.1.2. Tanto la autoridad de homologación como el fabricante podrán pedir que se utilicen mediciones de fondo reales en lugar de calculadas.
- 2.1.3.2.1.3. Cuando la sustracción de la contribución de fondo dé un resultado negativo, se considerará que el resultado de PN es cero.
- 2.1.3.2.2. El número de partículas suspendidas de fondo del aire de dilución se determinará por muestreo de aire de dilución filtrado. Este se extraerá de un punto situado inmediatamente después de los filtros de aire de dilución hacia el interior del sistema de medición de PN. Los niveles de fondo en partículas suspendidas por cm³ se determinarán como media aritmética móvil de por lo menos 14 mediciones, con al menos una medición semanal.
- 2.1.3.2.3. El número de partículas suspendidas de fondo del túnel de dilución se determinará por muestreo de aire de dilución filtrado. Este se extraerá del mismo punto que la muestra de PN. Si para el ensayo se utiliza una dilución secundaria, el sistema de dilución secundaria deberá estar activo a efectos de la medición de fondo. Podrá realizarse una medición el día del ensayo, antes o después de este, utilizando el PCRF real y el caudal del CVS empleados durante el ensayo.
- 2.2. Equipo general de la cámara de ensayo
- 2.2.1. Parámetros que deben medirse
- 2.2.1.1. Las siguientes temperaturas se medirán con una exactitud de $\pm 1,5$ °C:
- a) aire ambiente de la cámara de ensayo;
- b) temperaturas de los sistemas de dilución y de muestreo conforme a lo exigido para los sistemas de medición de emisiones según el subanexo 5.
- 2.2.1.2. La presión atmosférica deberá ser mensurable con una precisión de $\pm 0,1$ kPa.
- 2.2.1.3. La humedad específica H deberá ser mensurable con una precisión de ± 1 g H₂O/kg de aire seco.
- 2.2.2. Cámara de ensayo y zona de estabilización
- 2.2.2.1. Cámara de ensayo
- 2.2.2.1.1. La cámara de ensayo deberá tener un valor fijado de temperatura de 23 °C. La tolerancia del valor real será de hasta ± 5 °C. La temperatura y la humedad del aire deberán medirse en la salida del ventilador de refrigeración de la cámara de ensayo, con una frecuencia mínima de 0,1 Hz. Con respecto a la temperatura al comienzo del ensayo, véase el punto 2.8.1 del presente subanexo.
- 2.2.2.1.2. La humedad específica H, o bien del aire en el interior de la cámara de ensayo, o bien del aire de admisión del motor, deberá ser:
- $$5,5 \leq H \leq 12,2 \text{ (g H}_2\text{O/kg de aire seco)}$$
- 2.2.2.1.3. La humedad deberá medirse de manera continua con una frecuencia mínima de 0,1 Hz.

▼ **M3**

2.2.2.2. Zona de estabilización

La zona de estabilización deberá tener un valor fijado de temperatura de 23 °C, con una tolerancia del valor real de hasta ± 3 °C sobre una media aritmética móvil de 5 minutos, y no deberá presentar una desviación sistemática con relación al valor fijado. La temperatura deberá medirse de manera continua con una frecuencia mínima de 0,033 Hz (cada 30 s).

2.3. Vehículo de ensayo

2.3.1. Generalidades

El vehículo de ensayo deberá ser conforme con la serie de producción en lo que respecta a todos sus componentes, y si es diferente de la serie de producción, deberá incluirse una descripción exhaustiva en todas las actas de ensayo pertinentes. Al seleccionar el vehículo de ensayo, el fabricante y la autoridad de homologación deberán acordar qué modelo de vehículo es representativo de la familia de interpolación.

Para la medición de las emisiones deberá aplicarse la resistencia al avance en carretera según se haya determinado con el vehículo de ensayo H. En el caso de una familia de matrices de resistencia al avance en carretera, con vistas a la medición de las emisiones, deberá aplicarse la resistencia al avance en carretera calculada para el vehículo H_M conforme al punto 5.1 del subanexo 4.

Si, a petición del fabricante, se utiliza el método de interpolación (véase el punto 3.2.3.2 del subanexo 7), deberá realizarse una medición adicional de las emisiones con la resistencia al avance en carretera determinada con el vehículo de ensayo L. Conviene realizar los ensayos de los vehículos H y L con el mismo vehículo de ensayo, y en los ensayos deberá emplearse la relación n/v más corta (con una tolerancia de $\pm 1,5$ %) dentro de la familia de interpolación. En el caso de una familia de matrices de resistencia al avance en carretera, deberá realizarse una medición adicional de las emisiones con la resistencia al avance en carretera calculada para el vehículo L_M conforme al punto 5.1 del subanexo 4.

Los coeficientes de resistencia al avance en carretera y la masa de ensayo de los vehículos de ensayo L y H podrán tomarse de familias de resistencia al avance en carretera diferentes, siempre que la diferencia entre ellas resulte de la aplicación del punto 6.8 del subanexo 4 y que se sigan cumpliendo los requisitos del punto 2.3.2 del presente subanexo.

2.3.2. Intervalo de interpolación respecto del CO₂

2.3.2.1. El método de interpolación solo se utilizará si:

- a) la diferencia en cuanto a CO₂ en el ciclo aplicable resultante de la etapa 9 del cuadro A7/1 del subanexo 7 entre los vehículos de ensayo L y H oscila entre un mínimo de 5 g/km y un máximo definido en el punto 2.3.2.2;
- b) con respecto a todos los valores de las fases aplicables, los valores de CO₂ resultantes de la etapa 9 del cuadro A7/1 del subanexo 7 del vehículo H son más elevados que los del vehículo L.

Si no se cumplen estos requisitos, los ensayos podrán declararse nulos y repetirse con el acuerdo de la autoridad de homologación.

▼ M3

- 2.3.2.2. La delta CO₂ máxima permitida en el ciclo aplicable resultante de la etapa 9 del cuadro A7/1 del subanexo 7 entre los vehículos de ensayo L y H es el 20 % más 5 g/km de las emisiones de CO₂ del vehículo H, con un mínimo de 15 g/km y un máximo de 30 g/km.

Esta restricción no es aplicable para la aplicación de una familia de matrices de resistencia al avance en carretera.

- 2.3.2.3. A petición del fabricante, y con la aprobación de la autoridad de homologación, la línea de interpolación podrá extrapolarse hasta un máximo de 3 g/km por encima de la emisión de CO₂ del vehículo H o por debajo de la emisión de CO₂ del vehículo L. Esta ampliación solo es válida dentro de los límites absolutos del intervalo de interpolación especificado en el punto 2.3.2.2.

No está permitida la extrapolación para la aplicación de una familia de matrices de resistencia al avance en carretera.

Cuando dos o más familias de interpolación sean idénticas en cuanto a los requisitos del punto 5.6 del presente anexo, pero distintas debido a que su intervalo global de CO₂ sería superior a la delta máxima especificada en el punto 2.3.2.2, todos los vehículos concretos de idéntica especificación (por ejemplo, marca, modelo y equipamiento opcional) pertenecerán a una sola de las familias de interpolación.

- 2.3.3. Rodaje

El vehículo deberá presentarse en un buen estado técnico. Deberá haberse sometido a rodaje y haber recorrido de 3 000 a 15 000 km antes del ensayo. El motor, la transmisión y el vehículo deberán someterse a rodaje siguiendo las recomendaciones del fabricante.

- 2.4. Ajustes

- 2.4.1. Los ajustes y la verificación del dinamómetro deberán realizarse de conformidad con el subanexo 4.

- 2.4.2. Funcionamiento del dinamómetro

- 2.4.2.1. Los dispositivos auxiliares deberán apagarse o desactivarse mientras funciona el dinamómetro, a menos que algún acto legislativo exija que funcionen.

- 2.4.2.2. El modo de funcionamiento en dinamómetro del vehículo, si dispone de él, deberá activarse siguiendo las instrucciones del fabricante (por ejemplo, pulsando los botones del volante del vehículo en una secuencia especial, utilizando el aparato de ensayo en taller del fabricante o retirando un fusible).

El fabricante deberá proporcionar a la autoridad de homologación una lista de los dispositivos desactivados, con la justificación de su desactivación. El modo de funcionamiento en dinamómetro deberá ser aprobado por la autoridad de homologación, y su utilización deberá señalarse en todas las actas de ensayo pertinentes.

- 2.4.2.3. El modo de funcionamiento en dinamómetro del vehículo no deberá activar, modular, retrasar ni desactivar el funcionamiento de ninguna pieza que afecte a las emisiones y al consumo de combustible en las condiciones de ensayo. Todo dispositivo que afecte al funcionamiento en el dinamómetro de chasis deberá ajustarse de modo que se garantice un funcionamiento adecuado.

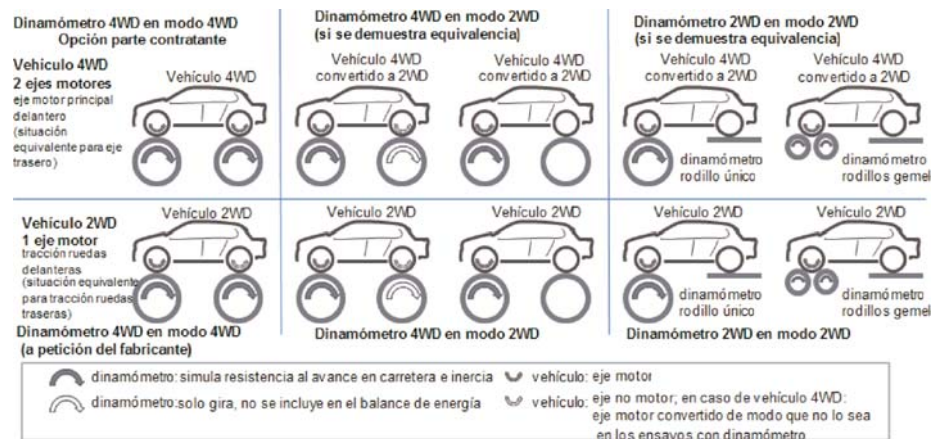
- 2.4.2.4. Asignación del tipo de dinamómetro al vehículo de ensayo

▼ M3

- 2.4.2.4.1. Si el vehículo de ensayo tiene dos ejes motores, y en las condiciones del WLTP funciona parcial o permanentemente con dos ejes recibiendo potencia o recuperando energía en el ciclo aplicable, se someterá a ensayo en un dinamómetro en modo de tracción a cuatro ruedas que cumpla las especificaciones de los puntos 2.2 y 2.3 del subanexo 5.
- 2.4.2.4.2. Si el vehículo de ensayo se ensaya con un solo eje motor, se someterá a ensayo en un dinamómetro en modo de tracción a dos ruedas que cumpla las especificaciones del punto 2.2 del subanexo 5.
- A petición del fabricante, y con la aprobación de la autoridad de homologación, podrá ensayarse un vehículo de un eje motor en un dinamómetro de tracción a cuatro ruedas en el modo de tracción a cuatro ruedas.
- 2.4.2.4.3. Si el vehículo de ensayo funciona con dos ejes accionados en modos seleccionables por el conductor específicos que no están destinados al funcionamiento normal diario, sino exclusivamente a fines especiales limitados, tales como el «modo de montaña» o el «modo de mantenimiento», o cuando el modo con dos ejes motores solo se activa en situaciones fuera de carretera, el vehículo se ensayará en un dinamómetro en modo de tracción a dos ruedas que cumpla las especificaciones del punto 2.2 del subanexo 5.
- 2.4.2.4.4. Si el vehículo de ensayo se ensaya en un dinamómetro de tracción a cuatro ruedas en el modo de tracción a dos ruedas, las ruedas del eje no motor podrán girar durante el ensayo, siempre que el modo de funcionamiento en dinamómetro del vehículo y el modo de desaceleración libre del vehículo admitan este modo de funcionamiento.

Figura A6/1a

Configuraciones posibles del ensayo con dinamómetros de tracción a dos ruedas y de tracción a cuatro ruedas



- 2.4.2.5. Demostración de la equivalencia entre un dinamómetro en modo de tracción a dos ruedas y un dinamómetro en modo de tracción a cuatro ruedas
- 2.4.2.5.1. A petición del fabricante, y con la aprobación de la autoridad de homologación, el vehículo que deba ensayarse en un dinamómetro en modo de tracción a cuatro ruedas podrá ensayarse alternativamente en un dinamómetro en modo de tracción a dos ruedas si se cumplen las siguientes condiciones:

▼ **M3**

- a. el vehículo de ensayo se convierte para que tenga un solo eje motor;
 - b. el fabricante demuestra a la autoridad de homologación que el CO₂, el consumo de combustible o el consumo de energía eléctrica del vehículo convertido son iguales o mayores que los del vehículo no convertido ensayado en un dinamómetro en modo de tracción a cuatro ruedas;
 - c. se garantiza un funcionamiento seguro para el ensayo (por ejemplo, retirando un fusible o desmontando un árbol motor) y se da la instrucción pertinente junto con el modo de funcionamiento del dinamómetro;
 - d. la conversión solo se aplica al vehículo ensayado en el dinamómetro de chasis, mientras que el procedimiento de determinación de la resistencia al avance en carretera se aplicará al vehículo de ensayo no convertido.
- 2.4.2.5.2. Esta demostración de equivalencia se aplicará a todos los vehículos de la misma familia de resistencia al avance en carretera. A petición del fabricante, y con la aprobación de la autoridad de homologación, esta demostración de equivalencia podrá extenderse a otras familias de resistencia al avance en carretera, si se presentan pruebas de que se ha seleccionado como vehículo de ensayo un vehículo de la familia de resistencia al avance en carretera más desfavorable.
- 2.4.2.6. En todas las actas de ensayo pertinentes deberá indicarse si el vehículo se ensayó en un dinamómetro de tracción a dos ruedas o en un dinamómetro de tracción a cuatro ruedas, y si se ensayó en el dinamómetro en el modo de tracción a dos ruedas o en el modo de tracción a cuatro ruedas. En caso de que el vehículo se ensayará en un dinamómetro de tracción a cuatro ruedas en el modo de tracción a dos ruedas, deberá también indicarse si las ruedas del eje no motor estaban girando.
- 2.4.3. El sistema de escape del vehículo no deberá presentar fugas que puedan reducir la cantidad de gas recogido.
- 2.4.4. Los ajustes del tren de potencia y de los mandos del vehículo deberán ser los prescritos por el fabricante para la producción en serie.
- 2.4.5. Los neumáticos deberán ser de un tipo especificado como equipamiento original por el fabricante del vehículo. La presión de los neumáticos podrá aumentarse hasta un 50 % por encima de la especificada en el punto 4.2.2.3 del subanexo 4. Deberá utilizarse la misma presión de los neumáticos para el ajuste del dinamómetro y para todos los ensayos subsiguientes. La presión de los neumáticos utilizada deberá incluirse en todas las actas de ensayo pertinentes.
- 2.4.6. Combustible de referencia
En los ensayos deberá utilizarse el combustible de referencia apropiado que se indica en el anexo IX.
- 2.4.7. Preparación del vehículo de ensayo
- 2.4.7.1. Durante el ensayo, el vehículo deberá estar en posición aproximadamente horizontal, a fin de evitar una distribución anormal del combustible.
- 2.4.7.2. Si es preciso, el fabricante deberá proporcionar los accesorios y adaptadores adicionales necesarios para instalar un drenaje de combustible en el punto más bajo posible de los depósitos, tal como estén instalados en el vehículo, y para permitir la recogida de muestras de gases de escape.

▼ M3

- 2.4.7.3. En el muestreo de PM durante un ensayo en el que el dispositivo de regeneración esté en condiciones estabilizadas de carga (es decir, el vehículo no está en curso de regeneración), se recomienda que el vehículo haya completado > 1/3 del kilometraje entre las regeneraciones programadas o que el dispositivo de regeneración periódica haya sido sometido a una carga equivalente fuera del vehículo.
- 2.5. Ciclos de ensayo preliminares
A petición del fabricante, podrán realizarse ciclos de ensayo preliminares para seguir la curva de velocidad dentro de los límites prescritos.
- 2.6. Preacondicionamiento del vehículo de ensayo
- 2.6.1. Preparación del vehículo
- 2.6.1.1. Llenado del depósito de combustible
El depósito (o los depósitos) de combustible se llenará con el combustible de ensayo especificado. Si el combustible contenido en el depósito (o los depósitos) no responde a las especificaciones del punto 2.4.6 del presente subanexo, se drenará antes de llenar el depósito. El sistema de control de las emisiones de evaporación no se purgará ni cargará de manera anormal.
- 2.6.1.2. Carga del REESS
Antes del ciclo de ensayo de preacondicionamiento, deberán cargarse plenamente los REESS. A petición del fabricante, podrá omitirse la carga antes del preacondicionamiento. Los REESS no deberán cargarse de nuevo antes de los ensayos oficiales.
- 2.6.1.3. Presión de los neumáticos
La presión de los neumáticos de las ruedas motrices se ajustará conforme al punto 2.4.5 del presente subanexo.
- 2.6.1.4. Vehículos de combustible gaseoso
Entre los ensayos con el primer combustible de referencia gaseoso y con el segundo combustible de referencia gaseoso, en el caso de vehículos con motor de encendido por chispa alimentados con GLP o GN/biometano, o equipados de modo que pueden ser alimentados con gasolina, con GLP o con GN/biometano, el vehículo deberá volver a preacondicionarse antes del ensayo con el segundo combustible de referencia. Entre los ensayos con el primer combustible de referencia gaseoso y con el segundo combustible de referencia gaseoso, en el caso de vehículos con motor de encendido por chispa alimentados con GLP o GN/biometano, o equipados de modo que pueden ser alimentados con gasolina, con GLP o con GN/biometano, el vehículo deberá volver a preacondicionarse antes del ensayo con el segundo combustible de referencia.
- 2.6.2. Cámara de ensayo
- 2.6.2.1. Temperatura
Durante el preacondicionamiento, la temperatura de la cámara de ensayo deberá ser la misma que la indicada para el ensayo de tipo 1 (punto 2.2.2.1.1 del presente subanexo).
- 2.6.2.2. Medición de fondo
En una instalación de ensayo en la que exista la posibilidad de que el ensayo de un vehículo de baja emisión de partículas depositadas se contamine con un ensayo previo de un vehículo de alta emisión de partículas depositadas, se recomienda, como preacondicionamiento del equipo de muestreo, realizar un ciclo con un vehículo

▼ **M3**

de baja emisión de partículas depositadas a una velocidad constante de 120 km/h durante 20 minutos. Si es necesario, se permiten ciclos más prolongados o a velocidades más altas para precondicionar el equipo de muestreo. Las mediciones de fondo del túnel de dilución, si procede, deberán efectuarse una vez precondicionado el túnel y antes de proceder a cualquier otro ensayo del vehículo.

2.6.3. Procedimiento

2.6.3.1. El vehículo de ensayo se colocará sobre un dinamómetro conduciéndolo o empujándolo, y se someterá a los WLTC aplicables. El vehículo no tendrá que estar necesariamente frío, y podrá utilizarse para ajustar la carga del dinamómetro.

2.6.3.2. La carga del dinamómetro se ajustará conforme a los puntos 7 y 8 del subanexo 4. En caso de que se utilice para los ensayos un dinamómetro en modo de tracción a dos ruedas, la resistencia al avance en carretera se ajustará en un dinamómetro en modo de tracción a dos ruedas, y en caso de que se utilice para los ensayos un dinamómetro en modo de tracción a cuatro ruedas, la resistencia al avance en carretera se ajustará en un dinamómetro en modo de tracción a cuatro ruedas.

2.6.4. Funcionamiento del vehículo

2.6.4.1. El procedimiento de arranque del tren de potencia deberá iniciarse por medio de los dispositivos provistos al efecto conforme a las instrucciones del fabricante.

A menos que se especifique otra cosa, no estará permitido durante el ensayo un cambio del modo de funcionamiento que no esté iniciado por el vehículo.

2.6.4.1.1. Si no se consigue iniciar el procedimiento de arranque del tren de potencia, por ejemplo porque el motor no arranca según lo previsto o porque el vehículo indica un error de arranque, el ensayo será nulo, deberán repetirse los ensayos de precondicionamiento y deberá realizarse un nuevo ensayo.

2.6.4.1.2. En caso de que se utilice GLP o GN/biometano como combustible, el motor podrá ponerse en marcha con gasolina y cambiar automáticamente a GLP o GN/biometano después de un período predeterminado que el conductor no pueda modificar. Este período no excederá de 60 s.

También es admisible utilizar gasolina solo o simultáneamente con gas al funcionar en modo gas, a condición de que el consumo energético de gas sea superior al 80 % de la cantidad total de energía consumida durante el ensayo de tipo 1. Este porcentaje se calculará conforme al método del apéndice 3 del presente subanexo.

2.6.4.2. El ciclo empieza en el momento en que se inicia el procedimiento de arranque del tren de potencia.

2.6.4.3. Para el precondicionamiento deberá conducirse el WLTC aplicable.

A petición del fabricante o de la autoridad de homologación, podrán realizarse WLTC adicionales para estabilizar el vehículo y sus sistemas de mando.

La extensión de ese precondicionamiento adicional deberá incluirse en todas las actas de ensayo pertinentes.

▼ M3

2.6.4.4. Aceleraciones

El vehículo deberá conducirse accionando adecuadamente el acelerador de modo que se siga con exactitud la curva de velocidad.

El vehículo deberá conducirse con suavidad, siguiendo las velocidades y los procedimientos para el cambio de marcha que sean representativos.

En caso de transmisión manual, deberá soltarse el acelerador cada vez que se cambie de marcha y el cambio deberá hacerse en el mínimo espacio de tiempo.

Si el vehículo no es capaz de seguir la curva de velocidad, deberá conducirse con la potencia máxima disponible hasta que vuelva a alcanzar la respectiva velocidad buscada.

2.6.4.5. Desaceleración

Durante las desaceleraciones del ciclo, el conductor deberá desactivar el acelerador, pero no desembragar manualmente hasta el momento especificado en el punto 4, letras d), e) o f, del subanexo 2.

Si el vehículo desacelera más deprisa de lo prescrito por la curva de velocidad, deberá accionarse el acelerador de modo que el vehículo siga exactamente dicha curva.

Si el vehículo desacelera demasiado lentamente respecto de la desaceleración prevista, deberán accionarse los frenos para poder seguir exactamente la curva de velocidad.

2.6.4.6. Accionamiento de los frenos

Durante las fases de parada/ralentí del vehículo, deberá frenarse con la fuerza apropiada para impedir que giren las ruedas motrices.

2.6.5. Utilización de la transmisión

2.6.5.1. Transmisiones de cambio manual

2.6.5.1.1. Deberán seguirse las prescripciones de cambio de marcha especificadas en el subanexo 2. Los vehículos ensayados conforme al subanexo 8 deberán conducirse con arreglo al punto 1.5 de dicho subanexo.

2.6.5.1.2. Los cambios de marcha deberán iniciarse y completarse a no más de $\pm 1,0$ segundos del punto de cambio de marcha prescrito.

2.6.5.1.3. El embrague deberá apretarse a no más de $\pm 1,0$ segundos del punto de accionamiento del embrague prescrito.

2.6.5.2. Transmisiones de cambio automático

2.6.5.2.1. Tras el accionamiento inicial, el selector no volverá a accionarse en ningún momento durante el ensayo. El accionamiento inicial deberá realizarse 1 segundo antes de comenzar la primera aceleración.

2.6.5.2.2. Los vehículos de transmisión automática con un modo manual no se ensayarán en modo manual.

2.6.6. Modos seleccionables por el conductor

2.6.6.1. Los vehículos equipados con un modo predominante se ensayarán en ese modo. A petición del fabricante, el vehículo podrá alternativamente ensayarse con el modo seleccionable por el conductor en la posición más desfavorable respecto de las emisiones de CO₂.

▼ **M3**

- 2.6.6.2. El fabricante deberá proporcionar a la autoridad de homologación pruebas de que existe un modo seleccionable por el conductor que cumple los requisitos del punto 3.5.9 del presente anexo. Con el acuerdo de la autoridad de homologación, podrá utilizarse el modo predominante como único modo seleccionable por el conductor para el sistema o el dispositivo pertinentes de cara a la determinación de las emisiones de referencia, las emisiones de CO₂ y el consumo de combustible.
- 2.6.6.3. Si el vehículo carece de modo predominante, o la autoridad de homologación no conviene en que el modo predominante solicitado sea un modo predominante, el vehículo deberá ensayarse con el modo seleccionable por el conductor más favorable y el modo seleccionable por el conductor más desfavorable en cuanto a emisiones de referencia, emisiones de CO₂ y consumo de combustible. El modo más favorable y el modo más desfavorable se identificarán con las pruebas aportadas sobre las emisiones de CO₂ y el consumo de combustible en todos los modos. Las emisiones de CO₂ y el consumo de combustible corresponderán a la media aritmética de los resultados de los ensayos en ambos modos. Deberán registrarse los resultados de los ensayos en los dos modos.
- A petición del fabricante, el vehículo podrá alternativamente ensayarse con el modo seleccionable por el conductor en la posición más desfavorable respecto de las emisiones de CO₂.
- 2.6.6.4. Sobre la base de las pruebas técnicas aportadas por el fabricante, y con el acuerdo de la autoridad de homologación, no se tendrán en cuenta los modos seleccionables por el conductor específicos para fines limitados muy especiales (por ejemplo, modo de mantenimiento o modo superlento). Se tomarán en consideración todos los demás modos seleccionables por el conductor utilizados para la conducción hacia delante, y en todos ellos deberán cumplirse los límites de las emisiones de referencia.
- 2.6.6.5. Los puntos 2.6.6.1 a 2.6.6.4 del presente subanexo se aplicarán a todos los sistemas del vehículo con modos seleccionables por el conductor, incluidos los que no son solo específicos de la transmisión.
- 2.6.7. Nulidad del ensayo de tipo 1 y compleción del ciclo
- Si el motor se para de forma inesperada, el preacondicionamiento o el ensayo de tipo 1 se declararán nulos.
- Una vez completado el ciclo, se apagará el motor. No volverá a arrancarse el vehículo hasta que comience el ensayo para el que ha sido preacondicionado.
- 2.6.8. Datos requeridos y control de calidad
- 2.6.8.1. Medición de la velocidad
- Durante el preacondicionamiento, la velocidad deberá medirse con relación al tiempo real o ser recopilada por el sistema de adquisición de datos con una frecuencia no inferior a 1 Hz, de modo que pueda estimarse la velocidad real de conducción.
- 2.6.8.2. Distancia recorrida
- La distancia realmente recorrida por el vehículo deberá incluirse en todas las hojas de ensayo pertinentes de cada fase del WLTC.
- 2.6.8.3. Tolerancias de la curva de velocidad
- Los vehículos que no puedan alcanzar los valores de aceleración y velocidad máxima exigidos en el WLTC aplicable deberán accionarse con el acelerador a fondo hasta que alcancen de nuevo la curva de velocidad exigida. Las desviaciones respecto de la curva de velocidad en estas circunstancias no invalidarán el ensayo. Las desviaciones respecto del ciclo de conducción deberán incluirse en todas las actas de ensayo pertinentes.

▼ **M3**

2.6.8.3.1. Se permitirán las siguientes tolerancias entre la velocidad real del vehículo y la velocidad prescrita de los ciclos de ensayo aplicables.

Las tolerancias no deberán mostrarse al conductor:

- a) límite superior: 2,0 km/h más alta que el punto más alto de la curva, a no más de $\pm 1,0$ segundos del punto temporal indicado;
- b) límite inferior: 2,0 km/h más baja que el punto más bajo de la curva, a no más de $\pm 1,0$ segundos del tiempo indicado.

Véase la figura A6/2.

Se aceptarán tolerancias de velocidad superiores a las prescritas, a condición de que nunca se superen las tolerancias durante más de 1 segundo.

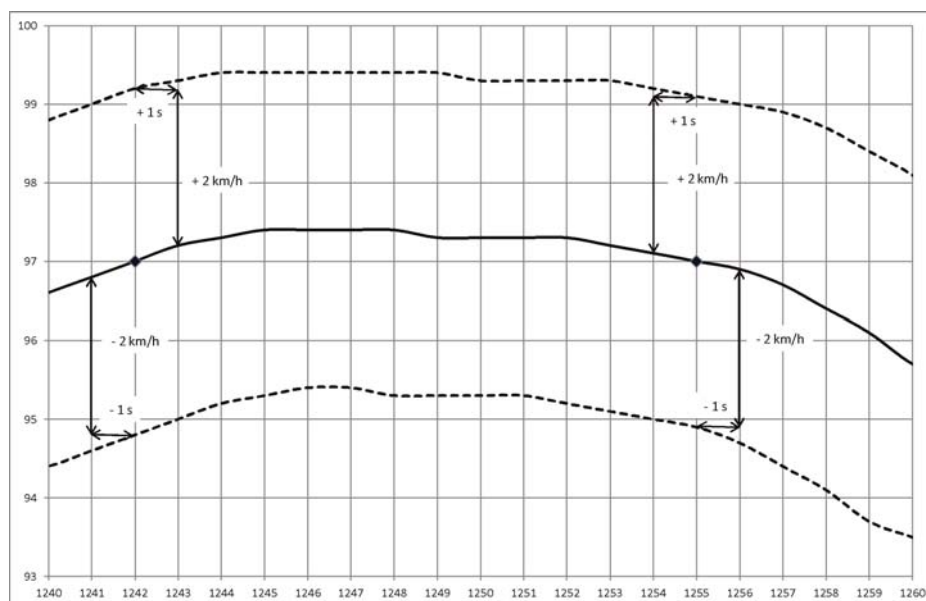
No deberá haber más de 10 desviaciones de ese tipo por ensayo.

2.6.8.3.2. Los índices IWR y RMSSE de la curva de conducción se calcularán de acuerdo con los requisitos del punto 7 del subanexo 7.

Si IWR o RMSSE están fuera del respectivo intervalo de validez, habrá que considerar no válido el ensayo de conducción.

Figura A6/2

Tolerancias de la curva de velocidad



2.7. Estabilización

2.7.1. Después del precondicionamiento y antes del ensayo, el vehículo de ensayo deberá mantenerse en una zona con las condiciones ambiente que se especifican en el punto 2.2.2.2 del presente subanexo.

2.7.2. El vehículo deberá estabilizarse durante un mínimo de 6 horas y un máximo de 36 horas, con el capó abierto o cerrado. El enfriamiento podrá realizarse de manera forzada hasta el valor fijado de temperatura, salvo que tal posibilidad quede excluida por disposiciones específicas aplicables a un vehículo concreto. Si el enfriamiento se acelera con ventiladores, estos deberán colocarse de manera que se obtenga un enfriamiento máximo y uniforme del tren de transmisión, el motor y el sistema de postratamiento de los gases de escape.

▼ M3

- 2.8. Ensayo de emisiones y consumo de combustible (ensayo de tipo 1)
- 2.8.1. La temperatura de la cámara de ensayo al comienzo del ensayo deberá ser de $23\text{ °C} \pm 3\text{ °C}$. La temperatura del aceite del motor y del refrigerante, de haberlo, no deberá diferir más de $\pm 2\text{ °C}$ del valor fijado de 23 °C .
- 2.8.2. El vehículo de ensayo se empujará para colocarlo sobre el dinamómetro.
- 2.8.2.1. Las ruedas motrices del vehículo se colocarán sobre el dinamómetro sin arrancar el motor.
- 2.8.2.2. La presión de los neumáticos de las ruedas motrices se ajustará conforme a lo dispuesto en el punto 2.4.5 del presente subanexo.
- 2.8.2.3. El capó deberá estar cerrado.
- 2.8.2.4. Inmediatamente antes de arrancar el motor, deberá unirse a los tubos de escape un tubo conector de los gases de escape.
- 2.8.3. Arranque del tren de potencia y conducción
- 2.8.3.1. El procedimiento de arranque del tren de potencia deberá iniciarse por medio de los dispositivos provistos al efecto conforme a las instrucciones del fabricante.
- 2.8.3.2. El vehículo deberá conducirse según se describe en los puntos 2.6.4 a 2.6.7 del presente subanexo conforme al WLTC aplicable, según se describe en el subanexo 1.
- 2.8.4. Deberán medirse los datos de RCB en relación con cada fase del WLTC según se define en el apéndice 2 del presente subanexo.
- 2.8.5. La velocidad real del vehículo deberá muestrearse con una frecuencia de medición de 10 Hz, y deberán calcularse y documentarse los índices de la curva de conducción indicados en el punto 7 del subanexo 7.
- 2.8.6. La velocidad real del vehículo muestreada con una frecuencia de medición de 10 Hz, junto con el tiempo real, se aplicará para las correcciones de los resultados de CO_2 en función de la velocidad y la distancia buscadas, según se define en el subanexo 6 *ter*.
- 2.9. Muestreo de gases
- Las muestras gaseosas deberán recogerse en bolsas y los compuestos deberán analizarse al final del ensayo o de una fase del ensayo, aunque también podrán analizarse continuamente e integrarse en todo el ciclo.
- 2.9.1. Antes de cada ensayo, deberán efectuarse las operaciones que se señalan a continuación.
- 2.9.1.1. Las bolsas de muestreo purgadas y vaciadas deberán conectarse a los sistemas de recogida de las muestras de gases de escape diluidos y aire de dilución.
- 2.9.1.2. Los instrumentos de medida deberán ponerse en marcha conforme a las instrucciones de sus fabricantes.
- 2.9.1.3. El cambiador de calor del CVS (si está instalado) deberá precalentarse o preenfriarse hasta un valor dentro de la tolerancia de su temperatura de ensayo operativa especificada en el punto 3.3.5.1 del subanexo 5.
- 2.9.1.4. Componentes tales como conductos de muestreo, filtros, enfriadores y bombas deberán calentarse o enfriarse según sea preciso hasta que se alcancen temperaturas operativas estabilizadas.
- 2.9.1.5. Los caudales del CVS deberán ajustarse conforme al punto 3.3.4 del subanexo 5, y los caudales de muestras deberán ajustarse en los niveles apropiados.
- 2.9.1.6. Los dispositivos electrónicos de integración deberán ajustarse a cero, y podrán volver a ajustarse a cero antes de comenzar cualquier fase del ciclo.

▼ **M3**

- 2.9.1.7. Para todos los analizadores continuos de gases deberán seleccionarse los intervalos apropiados. Estos podrán modificarse durante un ensayo únicamente si la modificación se efectúa cambiando la calibración sobre la que se aplica la resolución digital del instrumento. Los valores de ganancia de los amplificadores operacionales analógicos del analizador no podrán modificarse durante un ensayo.
- 2.9.1.8. Todos los analizadores continuos de gases deberán ajustarse a cero y calibrarse utilizando gases que cumplan los requisitos del punto 6 del subanexo 5.
- 2.10. Muestreo para la determinación de PM
- 2.10.1. Antes de cada ensayo, deberán efectuarse las operaciones indicadas en los puntos 2.10.1.1 a 2.10.1.2.2 del presente subanexo.
- 2.10.1.1. Selección de los filtros
- Deberá emplearse un solo filtro de muestreo de partículas depositadas, sin filtro secundario, para todo el WLTC aplicable. A fin de tener en cuenta las variaciones regionales del ciclo, podrá utilizarse un solo filtro para las tres primeras fases y otro distinto para la cuarta fase.
- 2.10.1.2. Preparación del filtro
- 2.10.1.2.1. Al menos 1 hora antes del ensayo se colocará el filtro en una cápsula de Petri que proteja de la contaminación por polvo y permita el intercambio de aire, y se colocará en una cámara (o sala) de pesaje para su estabilización.
- Al final del periodo de estabilización se pesará el filtro, y su peso se incluirá en todas las hojas de ensayo pertinentes. A continuación se guardará el filtro en una cápsula de Petri cerrada o en un portafiltros precintado hasta que se precise para el ensayo. El filtro deberá utilizarse en las 8 horas siguientes a su extracción de la cámara (o sala) de pesaje.
- El filtro se devolverá a la sala de estabilización en el plazo de 1 hora tras el ensayo y se acondicionará durante por lo menos 1 hora antes de pesarlo.
- 2.10.1.2.2. El filtro de muestreo de partículas depositadas deberá instalarse cuidadosamente en el portafiltros. Deberá manipularse únicamente con fórceps o pinzas. Una manipulación brusca o abrasiva hará que el pesaje sea erróneo. El conjunto de portafiltros deberá colocarse en un conducto de muestreo por el que no pase flujo alguno.
- 2.10.1.2.3. Se recomienda comprobar la microbalanza al comienzo de cada sesión de pesaje, en las 24 horas previas al pesaje de las muestras, pesando un elemento de referencia de aproximadamente 100 mg. Deberá pesarse ese elemento tres veces e incluirse la media aritmética de los resultados en todas las hojas de ensayo pertinentes. Si la media aritmética de los resultados de los pesajes difiere $\pm 5 \mu\text{g}$ del resultado de la sesión anterior de pesaje, se considerarán válidas tanto la sesión de pesaje como la balanza.
- 2.11. Muestreo de PN
- 2.11.1. Antes de cada ensayo, deberán efectuarse las operaciones indicadas en los puntos 2.11.1.1 a 2.11.1.2 del presente subanexo.
- 2.11.1.1. El sistema de dilución y el equipo de medición de partículas suspendidas específicos se pondrán en marcha y se prepararán para el muestreo.
- 2.11.1.2. El correcto funcionamiento del PNC y el VPR del sistema de muestreo de partículas suspendidas deberá confirmarse siguiendo los procedimientos enumerados en los puntos 2.11.1.2.1 a 2.11.1.2.4 del presente subanexo.

▼ **M3**

- 2.11.1.2.1. La comprobación de fugas realizada con un filtro de rendimiento adecuado unido a la entrada del sistema completo de medición de PN, compuesto por el VPR y el PNC, deberá indicar una concentración medida de menos de 0,5 partículas suspendidas por cm³.
- 2.11.1.2.2. Cada día, una comprobación del cero del PNC utilizando un filtro de rendimiento adecuado en su entrada deberá indicar una concentración de $\leq 0,2$ partículas suspendidas por cm³. Al retirar el filtro, el PNC deberá mostrar un aumento de la concentración medida hasta como mínimo 100 partículas suspendidas por cm³ cuando muestree el aire ambiente, y un regreso a $\leq 0,2$ partículas suspendidas por cm³ al volver a colocar el filtro.
- 2.11.1.2.3. Deberá confirmarse que el sistema de medición indica que el tubo de evaporación, si está presente en el sistema, ha alcanzado su temperatura de funcionamiento correcta.
- 2.11.1.2.4. Deberá confirmarse que el sistema de medición indica que el diluidor PND1 ha alcanzado su temperatura de funcionamiento correcta.
- 2.12. Muestreo durante el ensayo
- 2.12.1. Se pondrán en marcha el sistema de dilución, las bombas de muestreo y el sistema de recogida de datos.
- 2.12.2. Se pondrán en marcha los sistemas de muestreo de PM y PN.
- 2.12.3. El número de partículas suspendidas deberá medirse de manera continua. La concentración media aritmética se determinará integrando las señales del analizador en cada fase.
- 2.12.4. El muestreo deberá comenzar antes del procedimiento de arranque del tren de potencia o al inicio de este, y terminar cuando concluya el ciclo.
- 2.12.5. Cambio de muestras
- 2.12.5.1. Emisiones gaseosas
El muestreo de gases de escape diluidos y aire de dilución deberá cambiarse de un par de bolsas de muestreo a los pares de bolsas subsiguientes, si es necesario, al final de cada fase del WLTC aplicable que deba conducirse.
- 2.12.5.2. Partículas depositadas
Serán de aplicación los requisitos del punto 2.10.1.1 del presente subanexo.
- 2.12.6. La distancia del dinamómetro deberá incluirse en todas las hojas de ensayo pertinentes de cada fase.
- 2.13. Finalización del ensayo
- 2.13.1. Deberá apagarse el motor inmediatamente después de que termine la última parte del ensayo.
- 2.13.2. El muestreador de volumen constante, CVS, o cualquier otro dispositivo aspirador, deberá igualmente apagarse, o bien desconectarse el tubo conector de los tubos de escape del vehículo.
- 2.13.3. El vehículo podrá entonces retirarse del dinamómetro.
- 2.14. Procedimientos postensayo
- 2.14.1. Comprobación de los analizadores de gases
Deberán comprobarse los valores de gas cero y gas de calibración indicados por los analizadores utilizados para la medición continua de la dilución. El ensayo se considerará aceptable si la diferencia entre los resultados anteriores y posteriores al ensayo es inferior al 2 % del valor del gas de calibración.

▼ **M3**

- 2.14.2. Análisis de las bolsas
- 2.14.2.1. Los gases de escape y el aire de dilución contenidos en las bolsas deberán analizarse lo antes posible. En cualquier caso, los gases de escape deberán analizarse, como máximo, 30 minutos después de terminar la fase del ciclo.
- Deberá tenerse en cuenta el tiempo de reactividad gaseosa de los compuestos contenidos en las bolsas.
- 2.14.2.2. Tan pronto como sea posible antes del análisis, el intervalo del analizador que vaya a utilizarse para cada compuesto deberá ajustarse a cero con el gas cero adecuado.
- 2.14.2.3. Las curvas de calibración de los analizadores se ajustarán utilizando gases de calibración que presenten concentraciones nominales comprendidas entre el 70 y el 100 % del intervalo.
- 2.14.2.4. A continuación deberán volver a comprobarse los ajustes de cero de los analizadores: si cualquier indicación difiere más de un 2 % del intervalo con respecto al valor establecido en el punto 2.14.2.2 del presente subanexo, deberá repetirse el procedimiento por lo que se refiere a ese analizador.
- 2.14.2.5. A continuación, se analizarán las muestras.
- 2.14.2.6. Tras el análisis, deberán volver a comprobarse los puntos de cero y de calibración con los mismos gases. El ensayo se considerará aceptable si la diferencia es inferior al 2 % del valor del gas de calibración.
- 2.14.2.7. Los caudales y las presiones de los diversos gases a través de los analizadores deberán ser los mismos que se han utilizado durante la calibración de estos.
- 2.14.2.8. El contenido de cada uno de los compuestos medidos deberá incluirse en todas las hojas de ensayo pertinentes tras la estabilización del dispositivo de medición.
- 2.14.2.9. La masa y el número de todas las emisiones, cuando sea aplicable, deberán calcularse de acuerdo con el subanexo 7.
- 2.14.2.10. Las calibraciones y comprobaciones deberán hacerse:
- a) antes y después de analizar cada par de bolsas; o
 - b) antes y después del ensayo completo.
- En el caso b), las calibraciones y comprobaciones se realizarán en todos los analizadores con todos los intervalos utilizados durante el ensayo.
- En ambos casos, a) y b), deberá utilizarse el mismo intervalo del analizador para las correspondientes bolsas de aire ambiente y gases de escape.
- 2.14.3. Pesaje del filtro de muestreo de partículas depositadas
- 2.14.3.1. El filtro de muestreo de partículas depositadas deberá volver a introducirse en la cámara (o sala) de pesaje a lo sumo 1 hora después de que finalice el ensayo. Se acondicionará durante al menos 1 hora en una cápsula de Petri protegida contra la contaminación por polvo y que permita el intercambio de aire, y se pesará. El peso bruto del filtro deberá indicarse en todas las hojas de ensayo pertinentes.
- 2.14.3.2. Deberán pesarse al menos dos filtros de referencia sin usar en las 8 horas siguientes al pesaje del filtro de muestreo, aunque preferiblemente al mismo tiempo. Los filtros de referencia deberán ser del mismo tamaño y del mismo material que el filtro de muestreo.
- 2.14.3.3. Si el peso específico de cualquier filtro de referencia cambia más de $\pm 5 \mu\text{g}$ entre los pesajes del filtro de muestreo, este y los filtros de referencia deberán reacondicionarse en la cámara (o sala) de pesaje y volver a pesarse.

▼ M3

- 2.14.3.4. La comparación de los pesajes del filtro de referencia se hará entre los pesos específicos y la media aritmética móvil de los pesos específicos de ese filtro de referencia. La media aritmética móvil se calculará a partir de los pesos específicos anotados en el período transcurrido desde que los filtros de referencia se colocaron en la cámara (o sala) de pesaje. El período de promediado será como mínimo de 1 día, pero no excederá de 15 días.
- 2.14.3.5. Podrán realizarse varios reacondicionamientos y pesajes de los filtros de muestreo y de referencia, hasta que haya transcurrido un período de 80 horas desde la medición de los gases del ensayo de emisiones. Si, antes de transcurridas 80 horas, o al cabo de 80 horas, más de la mitad de los filtros de referencia cumplen el criterio de $\pm 5 \mu\text{g}$, el pesaje del filtro de muestreo podrá considerarse válido. Si, transcurridas las 80 horas, se utilizan dos filtros de referencia y uno de ellos no cumple el criterio de $\pm 5 \mu\text{g}$, el pesaje del filtro de muestreo podrá considerarse válido a condición de que la suma de las diferencias absolutas entre las medias específica y móvil de los dos filtros de referencia sea inferior o igual a $10 \mu\text{g}$.
- 2.14.3.6. En el caso de que menos de la mitad de los filtros de referencia cumplan el criterio de $\pm 5 \mu\text{g}$, se descartará el filtro de muestreo y se repetirá el ensayo de emisiones. Todos los filtros de referencia se descartarán y sustituirán en el plazo de 48 horas. En todos los demás casos, los filtros de referencia deberán sustituirse, como mínimo, cada 30 días, y de manera que no se pese ningún filtro de muestreo sin que se compare con un filtro de referencia que haya estado en la cámara (o sala) de pesaje durante al menos 1 día.
- 2.14.3.7. Si no se cumplen los criterios de estabilidad de la cámara (o sala) de pesaje expuestos en el punto 4.2.2.1 del subanexo 5, pero los pesajes de los filtros de referencia cumplen los criterios anteriores, el fabricante del vehículo podrá optar por aceptar los pesos del filtro de muestreo o por anular los ensayos, reparar el sistema de control de la cámara (o sala) de pesaje y volver a realizar el ensayo.

▼ **M3***Subanexo 6 Apéndice 1***Procedimiento de ensayo de emisiones para todos los vehículos equipados con sistemas de regeneración periódica**

1. Generalidades
 - 1.1. En el presente apéndice se establecen las disposiciones específicas relativas a los ensayos de un vehículo equipado con sistemas de regeneración periódica según se definen en el punto 3.8.1 del presente anexo.
 - 1.2. Durante los ciclos en los que se produce una regeneración, no será necesario aplicar los niveles de emisiones. Si se produce una regeneración periódica por lo menos una vez por ensayo de tipo 1 y ya se ha producido por lo menos una vez durante la preparación del vehículo, o la distancia entre dos regeneraciones periódicas sucesivas es superior a 4 000 km de conducción en ensayos repetidos de tipo 1, no se requerirá un procedimiento de ensayo especial. En este caso, no será de aplicación el presente apéndice y se utilizará un factor K_i de 1,0.
 - 1.3. Lo dispuesto en el presente apéndice se aplicará solo a las mediciones de PM, no a las mediciones de PN.
 - 1.4. A petición del fabricante, y con la aprobación de la autoridad de homologación, no será necesario aplicar el procedimiento de ensayo específico para los sistemas de regeneración periódica a un dispositivo de regeneración si el fabricante aporta datos que demuestren que, durante los ciclos en los que tiene lugar una regeneración, las emisiones se mantienen por debajo de los límites de emisiones aplicables a la categoría de vehículos de que se trate. En este caso se utilizará para el CO₂ y el consumo de combustible un valor fijo K_i de 1,05.
 - 1.5. A petición del fabricante, y con la aprobación de la autoridad de homologación, la fase Extra High podrá omitirse al determinar el factor regenerativo K_i correspondiente a los vehículos de la clase 2 y de la clase 3.
2. Procedimiento de ensayo

El vehículo de ensayo deberá ser capaz de inhibir o permitir el proceso de regeneración, a condición de que esta operación no afecte a las calibraciones originales del motor. Solo podrá impedirse la regeneración durante la carga del sistema de regeneración y durante los ciclos de preacondicionamiento. No estará permitido durante la medición de las emisiones en la fase de regeneración. El ensayo de emisiones deberá realizarse con la unidad de control del fabricante del equipamiento original, sin modificaciones. A petición del fabricante, y con el acuerdo de la autoridad de homologación, durante la determinación de K_i podrá utilizarse una «unidad de control técnico» que no afecte a las calibraciones originales del motor.

 - 2.1. Medición de las emisiones de escape entre dos WLTC con eventos de regeneración
 - 2.1.1. La media aritmética de las emisiones entre eventos de regeneración y durante la carga del dispositivo de regeneración se determinará a partir de la media aritmética de varios ensayos de tipo 1 aproximadamente equidistantes (cuando sean más de dos). Como alternativa, el fabricante podrá aportar datos que demuestren que las emisiones permanecen constantes ($\pm 15\%$) en los WLTC entre eventos de regeneración. En este caso, podrán utilizarse las emisiones medidas en el ensayo de tipo 1. En cualquier otro caso, deberán realizarse mediciones de las emisiones, como mínimo, en dos ciclos de tipo 1: una inmediatamente después de la regeneración (antes de una nueva carga) y otra lo más cerca posible del inicio de una fase de regeneración. Todas las mediciones de emisiones deberán realizarse conforme al presente subanexo, y todos los cálculos deberán realizarse conforme al punto 3 del presente apéndice.

▼ **M3**

- 2.1.2. El proceso de carga y la determinación de K_i se efectuarán durante el ciclo de conducción de tipo 1, en un dinamómetro de chasis o en un banco de ensayo de motores con un ciclo de ensayo equivalente. Estos ciclos podrán realizarse de manera continua (es decir, sin necesidad de apagar el motor entre ciclo y ciclo). Una vez completados varios ciclos, podrá retirarse el vehículo del dinamómetro de chasis y continuar el ensayo más tarde. A petición del fabricante, y con la aprobación de la autoridad de homologación, el fabricante podrá desarrollar un procedimiento alternativo y demostrar su equivalencia, incluyendo la temperatura de los filtros, la cantidad de carga y la distancia conducida. Podrá hacerlo en un banco de motores o en un dinamómetro de chasis.
- 2.1.3. El número de ciclos D entre dos WLTC en los que tengan lugar eventos de regeneración, el número de ciclos a lo largo de los cuales se lleven a cabo mediciones de emisiones n y la medición de las emisiones máxicas M'_{sij} de cada compuesto i en cada ciclo j deberán incluirse en todas las hojas de ensayo pertinentes.
- 2.2. Medición de emisiones durante los eventos de regeneración
- 2.2.1. La preparación del vehículo, si es necesaria, para el ensayo de emisiones durante una fase de regeneración podrá completarse utilizando los ciclos de preacondicionamiento del punto 2.6 del presente subanexo o ciclos equivalentes en banco de ensayo de motores, dependiendo del procedimiento de carga escogido con arreglo al punto 2.1.2 del presente apéndice.
- 2.2.2. Las condiciones de ensayo y del vehículo para el ensayo de tipo 1 descritas en el presente anexo son aplicables antes de la realización del primer ensayo de emisiones válido.
- 2.2.3. No deberá producirse regeneración durante la preparación del vehículo. Para asegurarse de ello, podrá aplicarse alguno de los métodos siguientes:
- 2.2.3.1. Un sistema de regeneración «ficticio» o parcial para los ciclos de preacondicionamiento.
- 2.2.3.2. Cualquier otro método que acuerden el fabricante y la autoridad de homologación.
- 2.2.4. Deberá realizarse, conforme al WLTC aplicable, un ensayo de emisiones de escape de arranque en frío que incluya un proceso de regeneración.
- 2.2.5. Si el proceso de regeneración requiere más de un WLTC, deberá completarse cada uno de ellos. Está permitido utilizar un solo filtro de muestreo de partículas depositadas en los diversos ciclos necesarios para completar la regeneración.
- Si es necesario más de un WLTC, los WLTC subsiguientes deberán conducirse de inmediato, sin apagar el motor, hasta que se haya completado la regeneración. Si el número de bolsas de emisiones gaseosas que son necesarias para los diversos ciclos excede del número de bolsas disponibles, el tiempo necesario para preparar un nuevo ensayo deberá ser lo más breve posible. Durante ese período no deberá apagarse el motor.
- 2.2.6. Los valores de emisiones durante la regeneración M_{Fi} correspondientes a cada compuesto i se calcularán conforme al punto 3 del presente apéndice. El número de ciclos de ensayo aplicables d medidos para una regeneración completa deberá incluirse en todas las hojas de ensayo pertinentes.
3. Cálculos
- 3.1. Cálculo de las emisiones de escape, las emisiones de CO_2 y el consumo de combustible de un sistema de regeneración único

▼ **M3**

$$M_{si} = \frac{\sum_{j=1}^n M'_{sij}}{n} \text{ para } n \geq 1$$

$$M_{ri} = \frac{\sum_{j=1}^d M'_{rij}}{d} \text{ para } d \geq 1$$

$$M_{pi} = \frac{M_{si} \times D + M_{ri} \times d}{D + d}$$

donde, con respecto a cada compuesto i considerado:

M'_{sij} son las emisiones másicas del compuesto i en el ciclo de ensayo j sin regeneración, en g/km;

M'_{rij} son las emisiones másicas del compuesto i en el ciclo de ensayo j durante la regeneración, en g/km (si $d > 1$, el primer ensayo del WLTC se realizará en frío, y los ciclos subsiguientes en caliente);

M_{si} son las emisiones másicas medias del compuesto i sin regeneración, en g/km;

M_{ri} son las emisiones másicas medias del compuesto i durante la regeneración, en g/km;

M_{pi} son las emisiones másicas medias del compuesto i, en g/km;

n es el número de ciclos de ensayo, entre los ciclos en los que tienen lugar eventos de regeneración, durante los cuales se miden las emisiones de los WLTC de tipo 1, ≥ 1 ;

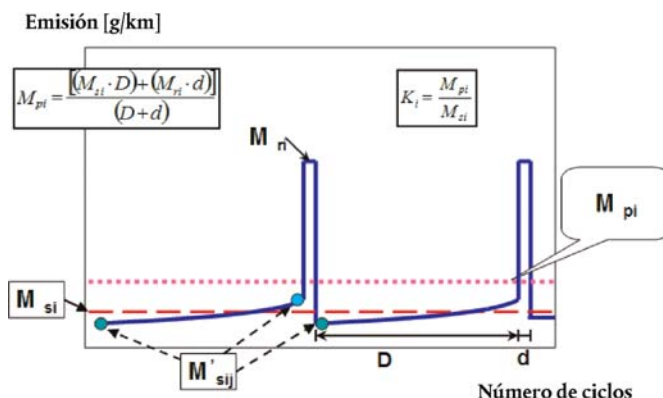
d es el número de ciclos de ensayo aplicables completos necesarios para la regeneración;

D es el número de ciclos de ensayo aplicables completos entre dos ciclos en los que tienen lugar eventos de regeneración.

El cálculo de M_{pi} se muestra gráficamente en la figura A6.Ap1/1.

Figura A6.Ap1/1

Parámetros medidos en un ensayo de emisiones durante y entre los ciclos en los que se produce una regeneración (ejemplo esquemático, las emisiones durante D pueden aumentar o disminuir)



3.1.1. Cálculo del factor de regeneración K_i para cada compuesto i considerado:

El fabricante podrá elegir determinar independientemente, con respecto a cada componente, o bien factores de compensación aditivos o bien factores multiplicativos.

K_i factor multiplicativo: $K_i = \frac{M_{pi}}{M_{si}}$

K_i factor aditivo: $K_i = M_{pi} - M_{si}$

▼ **M3**

M_{si} , M_{pi} y K_i , así como la elección del tipo de factor hecha por el fabricante, deberán quedar registrados. El resultado K_i deberá incluirse en todas las actas de ensayo pertinentes. Los resultados M_{si} , M_{pi} y K_i deberán incluirse en todas las hojas de ensayo pertinentes.

K_i podrá determinarse tras completarse una sola secuencia de regeneración que abarque mediciones antes, en el transcurso y después de los eventos de regeneración, como muestra la figura A6.Ap1/1.

3.2. Cálculo de las emisiones de escape, las emisiones de CO₂ y el consumo de combustible de sistemas de regeneración periódica múltiples

Deberán calcularse los elementos siguientes en relación con un ciclo de funcionamiento de tipo 1 respecto de las emisiones de referencia y las emisiones de CO₂. Las emisiones de CO₂ utilizadas para ese cálculo provendrán del resultado de la etapa 3 descrita en el cuadro A7/1 del subanexo 7.

$$M_{sik} = \frac{\sum_{j=1}^{n_k} M'_{sik,j}}{n_k} \text{ para } n_j \geq 1$$

$$M_{rik} = \frac{\sum_{j=1}^{d_k} M'_{rik,j}}{d_k} \text{ para } d \geq 1$$

$$M_{si} = \frac{\sum_{k=1}^x M_{sik} \times D_k}{\sum_{k=1}^x D_k}$$

$$M_{ri} = \frac{\sum_{k=1}^x M_{rik} \times d_k}{\sum_{k=1}^x d_k}$$

$$M_{pi} = \frac{M_{si} \times \sum_{k=1}^x D_k + M_{ri} \times \sum_{k=1}^x d_k}{\sum_{k=1}^x (D_k + d_k)}$$

$$M_{pi} = \frac{\sum_{k=1}^x (M_{sik} \times D_k + M_{rik} \times d_k)}{\sum_{k=1}^x (D_k + d_k)}$$

K_i factor multiplicativo: $K_i = \frac{M_{pi}}{M_{si}}$

K_i factor aditivo: $K_i = M_{pi} - M_{si}$

donde:

M_{si} son las emisiones máscas medias de todos los eventos k del compuesto i sin regeneración, en g/km;

M_{ri} son las emisiones máscas medias de todos los eventos k del compuesto i durante la regeneración, en g/km;

M_{pi} son las emisiones máscas medias de todos los eventos k del compuesto i, en g/km;

M_{sik} son las emisiones máscas medias del evento k del compuesto i sin regeneración, en g/km;

M_{rik} son las emisiones máscas medias del evento k del compuesto i durante la regeneración, en g/km;

$M'_{sik,j}$ son las emisiones máscas del evento k del compuesto i en g/km sin regeneración, medidas en el punto j donde $1 \leq j \leq n_k$, en g/km;

$M'_{rik,j}$ son las emisiones máscas del evento k del compuesto i durante la regeneración (cuando $j > 1$, el primer ensayo de tipo 1 se realiza en frío, y los ciclos subsiguientes en caliente), medidas en el ciclo de ensayo j donde $1 \leq j \leq d_k$, en g/km;

n_k es el número de ciclos de ensayo completos del evento k, entre dos ciclos en los que tienen lugar fases de regeneración, durante los cuales se miden las emisiones (WLTC de tipo 1 o ciclos equivalentes en banco de ensayo de motores), ≥ 2 ;

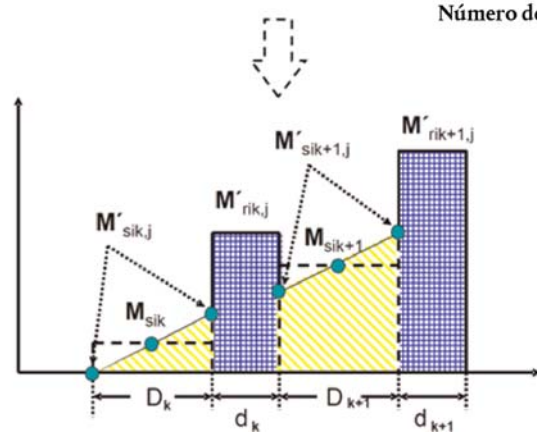
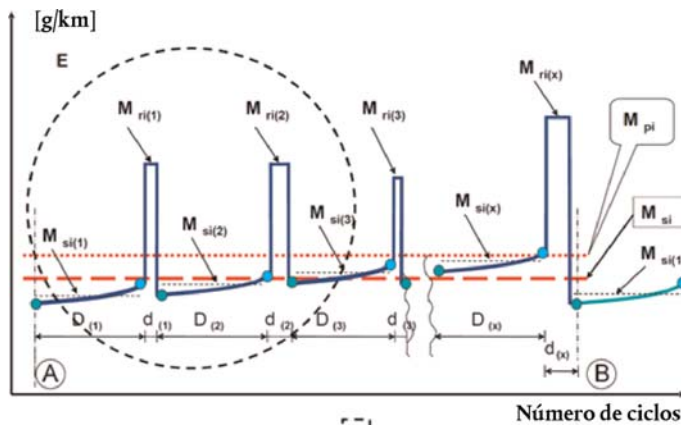
▼ **M3**

- d_k es el número de ciclos de ensayo aplicables completos del evento k necesarios para una regeneración completa;
- D_k es el número de ciclos de ensayo aplicables completos del evento k entre dos ciclos en los que tienen lugar fases de regeneración;
- x es el número de eventos de regeneración completos.

El cálculo de M_{pi} se muestra gráficamente en la figura A6.Ap1/2.

Figura A6.Ap1/2

Parámetros medidos en un ensayo de emisiones durante y entre los ciclos en los que se produce una regeneración (ejemplo esquemático)



El cálculo de K_i en relación con sistemas de regeneración periódica múltiples solo es posible después de un cierto número de eventos de regeneración de cada sistema.

Después de realizarse el procedimiento completo (A a B, véase la figura A6.Ap1/2), debe alcanzarse de nuevo la condición original de partida A.

- 3.3. Los factores K_i (multiplicativos o aditivos) se redondearán al cuarto decimal sobre la base de la unidad física del valor estándar de emisiones.

▼ **M3***Subanexo 6 Apéndice 2***Procedimiento de ensayo para la monitorización del sistema de almacenamiento de energía eléctrica recargable**

1. Generalidades

En caso de que se ensayen VEH-SCE y VEH-CCE, serán de aplicación los apéndices 2 y 3 del subanexo 8.

En el presente apéndice se definen las disposiciones específicas relativas a la corrección de los resultados de los ensayos correspondientes a la emisión másica de CO₂ en función del balance de energía ΔE_{REESS} de todos los REESS.

Los valores corregidos de la emisión másica de CO₂ deberán corresponder a un balance de energía cero ($\Delta E_{\text{REESS}} = 0$) y calcularse aplicando un coeficiente de corrección determinado como se indica a continuación.

2. Equipo e instrumental de medición

2.1. Medición de la corriente

El consumo de la carga del REESS se definirá como una corriente negativa.

2.1.1. Las corrientes del REESS deberán medirse durante los ensayos con un transductor de intensidad de pinza o cerrado. El sistema de medición de la corriente deberá cumplir los requisitos especificados en el cuadro A8/1. Los transductores de intensidad deberán ser capaces de afrontar tanto los valores de cresta de la corriente en los arranques del motor como las condiciones térmicas en el punto de medición.

Para que la medición sea exacta, antes de proceder al ensayo deberán realizarse el ajuste a cero y la desmagnetización siguiendo las instrucciones del fabricante del instrumento.

2.1.2. Los transductores de intensidad se unirán a cualquiera de los REESS por medio de uno de los cables conectados directamente al REESS, y deberán incluir la corriente total del REESS.

En el caso de cables protegidos, deberán aplicarse métodos apropiados con el acuerdo de la autoridad de homologación.

Para medir fácilmente la corriente del REESS con un equipo de medición externo, sería preferible que los fabricantes integraran en el vehículo puntos de conexión adecuados, seguros y accesibles. Si esto no es factible, el fabricante deberá ayudar a la autoridad de homologación proporcionándole los medios para conectar un transductor de intensidad a los cables del REESS de la manera descrita anteriormente.

2.1.3. La corriente medida se integrará en el tiempo con una frecuencia mínima de 20 Hz, de manera que se obtenga el valor medido de Q, expresado en amperios por hora, Ah. La corriente medida se integrará en el tiempo, obteniéndose el valor medido de Q, expresado en amperios por hora, Ah. La integración podrá hacerse en el sistema de medición de la corriente.

2.2. Datos a bordo del vehículo

2.2.1. Alternativamente, la corriente del REESS se determinará utilizando datos basados en el vehículo. Para utilizar este método de medición, la información siguiente deberá ser accesible desde el vehículo de ensayo:

- a) Valor del balance de carga integrado desde el último encendido, en Ah.
- b) Valor del balance de carga integrado calculado a partir de los datos de a bordo con una frecuencia de muestreo mínima de 5 Hz.
- c) Valor del balance de carga determinado por medio de un conector OBD según se describe en la norma SAE J1962.

▼ **M3**

- 2.2.2. El fabricante deberá demostrar a la autoridad de homologación que los datos a bordo del vehículo relativos a la carga y descarga del REESS son exactos.

El fabricante podrá crear una familia de vehículos con respecto a la monitorización del REESS con el fin de demostrar que los datos a bordo del vehículo relativos a la carga y descarga del REESS son correctos. La exactitud de los datos deberá demostrarse en un vehículo representativo.

Serán válidos los siguientes criterios de familia:

- a) Procesos de combustión idénticos (es decir, encendido por chispa, encendido por compresión, dos tiempos o cuatro tiempos).
 - b) Idéntica estrategia de carga o recuperación (módulo de *software* de datos del REESS).
 - c) Disponibilidad de los datos a bordo.
 - d) Idéntico balance de carga medido por el módulo de datos del REESS.
 - e) Idéntica simulación del balance de carga a bordo.
- 2.2.3. Los REESS que no tengan influencia alguna en las emisiones másicas de CO₂ estarán excluidos de la monitorización.

3. Procedimiento de corrección basado en la variación de energía del REESS

- 3.1. La medición de la corriente del REESS deberá comenzar al mismo tiempo que el ensayo y terminar inmediatamente después de que el vehículo haya recorrido el ciclo de conducción completo.
- 3.2. El balance de electricidad Q medido en el sistema de alimentación de energía eléctrica se utilizará como medida de la diferencia entre el contenido energético del REESS al término y al comienzo del ciclo. El balance de electricidad deberá determinarse en relación con el WLTC realizado en su totalidad.
- 3.3. Deberán registrarse valores separados de Q_{phase} en las diversas fases del ciclo conducidas.
- 3.4. Corrección de la emisión másica de CO₂ en todo el ciclo en función del criterio de corrección c.

3.4.1. Cálculo del criterio de corrección c

El criterio de corrección c es la relación entre el valor absoluto de la variación de energía eléctrica ΔE_{REESS,j} y la energía del combustible, y deberá calcularse con las siguientes ecuaciones:

$$c = \left| \frac{\Delta E_{\text{REESS},j}}{E_{\text{fuel}}} \right|$$

donde:

- c es el criterio de corrección;
- ΔE_{REESS,j} es la variación de energía eléctrica de todos los REESS durante el período j, determinada de conformidad con el punto 4.1 del presente apéndice, en Wh;
- j es, en el presente punto, el ciclo de ensayo WLTP aplicable completo;
- E_{Fuel} es la energía del combustible calculada con la siguiente ecuación:

$$E_{\text{fuel}} = 10 \times \text{HV} \times \text{FC}_{\text{nb}} \times d$$

donde:

- E_{fuel} es el contenido energético del combustible consumido durante el ciclo de ensayo WLTP aplicable, en Wh;
- HV es el poder calorífico conforme al cuadro A6.Ap2/1, en kWh/l;

▼ **M3**

- FC_{nb} es el consumo de combustible no equilibrado del ensayo de tipo 1, sin corrección respecto del balance de energía, determinado de conformidad con el punto 6 del subanexo 7 y utilizando los resultados correspondientes a las emisiones de referencia y al CO_2 calculados en la etapa 2 del cuadro A7/1, en 1/100 km;
- d es la distancia conducida durante el correspondiente ciclo de ensayo WLTP aplicable, en km;
- 10 es el factor de conversión a Wh.

3.4.2. La corrección se aplicará si el valor ΔE_{REESS} es negativo (correspondiente a la descarga del REESS) y el criterio de corrección c calculado de conformidad con el punto 3.4.1 del presente apéndice es mayor que el umbral aplicable con arreglo al cuadro A6.Ap2/2.

3.4.3. La corrección se omitirá y se utilizarán valores sin corregir si el criterio de corrección c calculado de conformidad con el punto 3.4.1 del presente apéndice es menor que el umbral aplicable con arreglo al cuadro A6.Ap2/2.

3.4.4. Podrá omitirse la corrección y podrán utilizarse valores sin corregir si:

- a) ΔE_{REESS} es positivo (correspondiente a la carga del REESS) y el criterio de corrección c calculado de conformidad con el punto 3.4.1 del presente apéndice es mayor que el umbral aplicable con arreglo al cuadro A6.Ap2/2;
- b) el fabricante puede demostrar a la autoridad de homologación, por medio de mediciones, que no existe relación entre ΔE_{REESS} y la emisión másica de CO_2 ni entre ΔE_{REESS} y el consumo de combustible, respectivamente.

Cuadro A6.Ap2/1

Contenido energético del combustible

Combustible	Gasolina						Gasóleo				
			E10			E85			B7		
Contenido de etanol/biodiésel, en %											
Poder calorífico (kWh/l)			8,64			6,41			9,79		

Cuadro A6.Ap2/2

Umbral de los criterios de corrección del RCB

Ciclo	low + medium	low + medium + high	low + medium + high + extra high
Umbral de corrección c	0,015	0,01	0,005

4. Aplicación de la función de corrección

4.1. Para aplicar la función de corrección, deberá calcularse la variación de energía eléctrica $\Delta T_{REESS,j}$ de un período j de todos los REESS a partir de la corriente medida y de la tensión nominal:

$$\Delta E_{REESS,j} = \sum_{i=1}^n \Delta E_{REESS,j,i}$$

donde:

$\Delta E_{REESS,j,i}$ es la variación de energía eléctrica del REESS i durante el período considerado j, en Wh;

▼ **M3**

y:

$$\Delta E_{\text{REESS},j,i} = \frac{1}{3\,600} \times U_{\text{REESS}} \times \int_{t_0}^{t_{\text{end}}} I(t)_{j,i} dt$$

donde:

U_{REESS} es la tensión nominal del RESS determinada con arreglo a la norma IEC 60050-482, en V;

$I(t)_{j,i}$ es la corriente eléctrica del REESS i durante el período considerado j , determinada de conformidad con el punto 2 del presente apéndice, en A;

t_0 es el tiempo al comienzo del período considerado j , en s;

t_{end} es el tiempo al final del período considerado j , en s;

i es el número índice del REESS considerado;

n es la cantidad total de REESS;

j es el número índice del período considerado, constituyendo un período cualquier fase de un ciclo aplicable, una combinación de fases de un ciclo y el ciclo aplicable total;

$\frac{1}{3\,600}$ es el factor de conversión de Ws a Wh.

4.2. Para la corrección de la emisión másica de CO_2 , en g/km, deberán utilizarse los factores de Willans específicos del proceso de combustión contenidos en el cuadro A6.Ap3/3.

4.3. La corrección deberá realizarse y aplicarse con respecto al ciclo total y con respecto a cada una de sus fases por separado, y deberá incluirse en todas las actas de ensayo pertinentes.

4.4. Para este cálculo concreto, deberá utilizarse un valor fijo de eficiencia del alternador del sistema de alimentación de energía eléctrica:

$\eta_{\text{alternador}} = 0,67$ para los alternadores del sistema de alimentación eléctrica del REESS

4.5. La diferencia resultante de emisiones másicas de CO_2 correspondiente al período considerado j debido al comportamiento de carga del alternador para cargar un REESS deberá calcularse con la siguiente ecuación:

$$\Delta M_{\text{CO}_2,j} = 0,0036 \times \Delta E_{\text{REESS},j} \times \frac{1}{\eta_{\text{alternador}}} \times \text{Willans}_{\text{factor}} \times \frac{1}{d_j}$$

donde:

$\Delta M_{\text{CO}_2,j}$ es la diferencia resultante de emisiones másicas de CO_2 del período j , en g/km;

$\Delta E_{\text{REESS},j}$ es la variación de energía del REESS durante el período considerado j , calculada de conformidad con el punto 4.1 del presente apéndice, en Wh;

d_j es la distancia conducida en el período considerado j , en km;

j es el número índice del período considerado, constituyendo un período cualquier fase de un ciclo aplicable, una combinación de fases de un ciclo y el ciclo aplicable total;

0,0036 es el factor de conversión de Wh a MJ;

$\eta_{\text{alternador}}$ es la eficiencia del alternador con arreglo al punto 4.4 del presente apéndice;

$\text{Willans}_{\text{factor}}$ es el factor de Willans específico del proceso de combustión según se indica en el cuadro A6.Ap2/3, en gCO_2/MJ .

4.5.1. Los valores de CO_2 de cada fase y del ciclo total se corregirán como sigue:

$$M_{\text{CO}_2,p,3} = M_{\text{CO}_2,p,1} - \Delta M_{\text{CO}_2,j}$$

▼ **M3**

$$M_{\text{CO}_2, \text{e}, 3} = M_{\text{CO}_2, \text{e}, 2} - \Delta M_{\text{CO}_2, \text{j}}$$

donde:

$\Delta M_{\text{CO}_2, \text{j}}$ es el resultado conforme al punto 4.5 del presente apéndice correspondiente a un período j, en g/km.

- 4.6. Para la corrección de la emisión de CO₂, en g/km, deberán utilizarse los factores de Willans del cuadro A6.Ap2/3.

Cuadro A6.Ap2/3

Factores de Willans

			Atmosférico	Sobrealimentado
Encendido por chispa				
	Gasolina (E10)	l/MJ	0,0756	0,0803
		gCO ₂ /MJ	174	184
	GNC (G20)	m ³ /MJ	0,0719	0,0764
		gCO ₂ /MJ	129	137
	GLP	l/MJ	0,0950	0,101
		gCO ₂ /MJ	155	164
	E85	l/MJ	0,102	0,108
		gCO ₂ /MJ	169	179
Encendido por compresión				
	Gasóleo (B7)	l/MJ	0,0611	0,0611
		gCO ₂ /MJ	161	161

▼ **M3***Anexo 6 Apéndice 3***Cálculo del coeficiente energético del gas en el caso de combustibles gaseosos (GLP y GN/biometano)**

1. Medición de la masa de combustible gaseoso consumida durante el ciclo de ensayo de tipo 1

La medición de la masa de gas consumida durante el ciclo se hará mediante un sistema de pesaje del combustible capaz de medir el peso del recipiente de almacenamiento durante el ensayo de acuerdo con lo siguiente:

- a) Una exactitud de $\pm 2\%$ de la diferencia entre las lecturas al principio y al final del ensayo, o mejor.
- b) Se tomarán precauciones para evitar errores de medición.

Una de esas precauciones será, como mínimo, la instalación cuidadosa del dispositivo de acuerdo con las recomendaciones del fabricante del instrumento y con las buenas prácticas técnicas.

- c) Se permiten otros métodos de medición si se puede demostrar que tienen una exactitud equivalente.

2. Cálculo del coeficiente energético del gas

El valor del consumo de combustible se calculará a partir de las emisiones de hidrocarburos, monóxido de carbono y dióxido de carbono determinadas a partir de los resultados de la medición, suponiendo que durante el ensayo solo se consume el combustible gaseoso.

El coeficiente de gas de la energía consumida en el ciclo se determinará con la siguiente ecuación:

$$G_{\text{gas}} = \left(\frac{M_{\text{gas}} \times \text{cf} \times 10^4}{\text{FC}_{\text{norm}} \times \text{dist} \times \rho} \right)$$

donde:

G_{gas} es el coeficiente energético del gas, en %;

M_{gas} es la masa de combustible gaseoso consumida durante el ciclo, en kg;

FC_{norm} es el consumo de combustible (l/100 km si es GLP, $\text{m}^3/100$ km si es GN/biometano) calculado conforme a los puntos 6.6 y 6.7 del subanexo 7;

dist es la distancia registrada durante el ciclo, en km;

ρ es la densidad del gas:

$\rho = 0,654 \text{ kg/m}^3$ si es GN/biometano;

$\rho = 0,538 \text{ kg/litro}$ si es GLP;

cf es el factor de corrección, suponiendo los valores siguientes:

cf = 1 en el caso del GLP o el combustible de referencia G20;

cf = 0,78 en el caso del combustible de referencia G25.

▼ **M3***Subanexo 6 bis***Ensayo de corrección de la temperatura ambiente para la determinación de las emisiones de CO₂ en condiciones representativas de la temperatura regional**

1. Introducción

El presente subanexo describe el procedimiento suplementario de ensayo de corrección de la temperatura ambiente (ATCT, *Ambient Temperature Correction Test*) para determinar las emisiones de CO₂ en condiciones representativas de la temperatura regional.

- 1.1. Las emisiones de CO₂ de los vehículos ICE y los VEH-SCE y el valor en la condición de mantenimiento de carga de los VEH-CCE deberán corregirse conforme a los requisitos del presente subanexo. No es necesario hacer ninguna corrección con respecto al valor de CO₂ del ensayo en la condición de consumo de carga. No es necesario hacer ninguna corrección con respecto a la autonomía eléctrica.

2. Familia de ATCT

- 2.1. Solo podrán formar parte de la misma familia de ATCT los vehículos que sean idénticos con respecto a todas las características siguientes:

- a) arquitectura del tren de potencia (es decir, de combustión interna, híbrido, de pila de combustible o eléctrico);
- b) proceso de combustión (es decir, dos tiempos o cuatro tiempos);
- c) número y disposición de los cilindros;
- d) método de combustión del motor (es decir, inyección indirecta o directa);
- e) tipo de sistema de refrigeración (es decir, aire, agua o aceite);
- f) método de aspiración (es decir, atmosférico o sobrealimentado);
- g) combustible para el que está diseñado el motor (es decir, gasolina, gasóleo, GN, GLP, etc.);
- h) convertidor catalítico (es decir, catalizador de tres vías, filtro de reducción de NO_x, reducción catalítica selectiva, catalizador de reducción de NO_x u otros);
- i) instalación o no de un filtro de partículas depositadas; y
- j) recirculación de los gases de escape (con o sin, refrigerada o sin refrigerar).

Además, los vehículos deberán ser similares con respecto a las siguientes características:

- k) los vehículos deberán tener una variación de cilindrada del motor no superior al 30 % de la del vehículo con menor cilindrada; y
- l) el aislamiento de los compartimentos del motor deberá ser de tipo similar en cuanto a material, cantidad y ubicación; los fabricantes deberán proporcionar a la autoridad de homologación pruebas (por ejemplo, dibujos CAD) de que el volumen y el peso del material de aislamiento que se va a instalar en todos los vehículos de la familia son superiores al 90 % de los del vehículo de referencia medido del ATCT.

También podrán aceptarse dentro de la misma familia de ATCT diferencias en el material y la ubicación del aislamiento si puede demostrarse que el vehículo de ensayo es el caso más desfavorable con respecto al aislamiento del compartimento del motor.

▼ **M3**

- 2.1.1. Si se han instalado dispositivos activos de almacenamiento de calor, solo se considerará que forman parte de la misma familia de ATCT los vehículos que cumplan los siguientes requisitos:
- i) la capacidad calorífica, definida por la entalpía almacenada en el sistema, está entre un 0 y un 10 % por encima de la entalpía del vehículo de ensayo; y
 - ii) el OEM puede ofrecer pruebas al servicio técnico de que el tiempo para la liberación de calor en el arranque del motor dentro de una familia está entre un 0 y un 10 % por debajo del tiempo para la liberación de calor del vehículo de ensayo.
- 2.1.2. Solo los vehículos que cumplan los criterios del punto 3.9.4 del presente subanexo 6 *bis* se considerarán pertenecientes a la misma familia de ATCT.
3. Procedimiento del ATCT
- Se llevará a cabo el ensayo de tipo 1 especificado en el subanexo 6, a excepción de los requisitos de los puntos 3.1 a 3.9 del presente subanexo 6 *bis*. Eso requiere volver a calcular y aplicar los puntos de cambio de marcha con arreglo al subanexo 2 teniendo en cuenta la diferente resistencia al avance en carretera según se especifica en el punto 3.4 del presente subanexo 6 *bis*.
- 3.1. Condiciones ambiente para el ATCT
- 3.1.1. La temperatura (T_{reg}) a la que conviene estabilizar y ensayar el vehículo en el ATCT será de 14 °C.
- 3.1.2. El tiempo mínimo de estabilización (t_{soak_ATCT}) para el ATCT será de 9 horas.
- 3.2. Cámara de ensayo y zona de estabilización
- 3.2.1. Cámara de ensayo
- 3.2.1.1. La cámara de ensayo deberá tener un valor fijado de temperatura igual a T_{reg} . El valor de la temperatura real no deberá diferir más ± 3 °C al comienzo del ensayo ni más de ± 5 °C durante el ensayo.
- 3.2.1.2. La humedad específica (H) o bien del aire en el interior de la cámara de ensayo o bien del aire de admisión del motor deberá ser tal que:
- $$3,0 \leq H \leq 8,1 \quad (\text{g H}_2\text{O/kg de aire seco})$$
- 3.2.1.3. La temperatura y la humedad del aire deberán medirse en la salida del ventilador de refrigeración con una frecuencia de 0,1 Hz.
- 3.2.2. Zona de estabilización
- 3.2.2.1. La zona de estabilización deberá tener un valor fijado de temperatura igual a T_{reg} , y el valor de la temperatura real no deberá diferir más de ± 3 °C respecto de una media aritmética móvil de 5 minutos ni presentar una desviación sistemática con relación al valor fijado. La temperatura deberá medirse de manera continua con una frecuencia mínima de 0,033 Hz.
- 3.2.2.2. La ubicación del sensor de temperatura en la zona de estabilización deberá ser representativa para medir la temperatura ambiente en torno al vehículo, y ser verificada por el servicio técnico.

El sensor deberá estar, como mínimo, a 10 cm de la pared de la zona de estabilización, y deberá estar protegido contra flujos de aire directos.

▼ **M3**

Las condiciones del flujo de aire dentro de la sala de estabilización en las proximidades del vehículo deberán representar un flujo de convección natural que sea representativo con respecto a las dimensiones de la sala (sin convección forzada).

- 3.3. Vehículo de ensayo
- 3.3.1. El vehículo sometido a ensayo deberá ser representativo de la familia con respecto a la cual se determinen los datos del ATCT (según se describe en el punto 2.1 del presente subanexo 6 *bis*).
- 3.3.2. De la familia de ATCT deberá seleccionarse la familia de interpolación con la menor cilindrada del motor (véase el punto 2 del presente subanexo 6 *bis*), y el vehículo de ensayo deberá estar en la configuración de «vehículo H» de esta familia.
- 3.3.3. Cuando sea aplicable, deberá seleccionarse, dentro de la familia de ATCT, el vehículo con el dispositivo de almacenamiento de calor activo de menor entalpía y de liberación de calor más lenta.
- 3.3.4. El vehículo de ensayo deberá cumplir los requisitos del punto 2.3 del subanexo 6 y el punto 2.1 del presente subanexo 6 *bis*.
- 3.4. Ajustes
- 3.4.1. La resistencia al avance en carretera y los ajustes del dinamómetro deberán ser los especificados en el subanexo 4, incluido el requisito de una temperatura ambiente de 23 °C.

Para tener en cuenta la diferencia entre la densidad del aire a 14 °C y la densidad del aire a 20 °C, el dinamómetro de chasis deberá ajustarse como se especifica en los puntos 7 y 8 del subanexo 4, con la salvedad de que deberá utilizarse como coeficiente buscado C_t el valor f_{2_TReg} de la siguiente ecuación:

$$f_{2_TReg} = f_2 * (T_{ref} + 273)/(T_{reg} + 273)$$

donde:

- f_2 es el coeficiente de resistencia al avance en carretera de segundo orden, en las condiciones de referencia, en $N/(km/h)^2$;
- T_{ref} es la temperatura de referencia de la resistencia al avance en carretera según se especifica en el punto 3.2.10 del presente anexo, en °C;
- T_{reg} es la temperatura regional, según se define en el punto 3.1.1, en °C.

En caso de que se disponga de un ajuste válido del dinamómetro de chasis del ensayo a 23 °C, el coeficiente del dinamómetro de chasis de segundo orden, C_d , deberá adaptarse conforme a la siguiente ecuación:

$$C_{d_TReg} = C_d + (f_{2_TReg} - f_2)$$

- 3.4.2. El ATCT y su ajuste de la resistencia al avance en carretera se llevarán a cabo en un dinamómetro de tracción a dos ruedas si el correspondiente ensayo de tipo 1 se realizó en un dinamómetro de tracción a dos ruedas; se llevarán a cabo en un dinamómetro de tracción a cuatro ruedas si el correspondiente ensayo de tipo 1 se realizó en un dinamómetro de tracción a cuatro ruedas.
- 3.5. Preacondicionamiento
- A petición del fabricante, el preacondicionamiento podrá realizarse a la T_{reg} .

La temperatura del motor no deberá diferir más de ± 2 °C del valor fijado de 23 °C o de T_{reg} , según cuál de ellas se haya elegido como temperatura para el preacondicionamiento.

▼ **M3**

- 3.5.1. Los vehículos ICE puros deberán preacondicionarse según se describe en el punto 2.6 del subanexo 6.
- 3.5.2. Los VEH-SCE deberán preacondicionarse según se describe en el punto 3.3.1.1 del subanexo 8.
- 3.5.3. Los VEH-CCE deberán preacondicionarse según se describe en el punto 2.1.1 o el punto 2.1.2 del apéndice 4 del subanexo 8.
- 3.6. Procedimiento de estabilización
- 3.6.1. Después del preacondicionamiento y antes del ensayo, los vehículos deberán mantenerse en una zona de estabilización con las condiciones ambiente indicadas en el punto 3.2.2 del presente subanexo 6 *bis*.
- 3.6.2. Desde el final del preacondicionamiento hasta la estabilización a la T_{reg} , no deberá exponerse el vehículo a una temperatura diferente de T_{reg} durante más de 10 minutos.
- 3.6.3. El vehículo se mantendrá entonces en la zona de estabilización de manera que el tiempo transcurrido entre el final del ensayo de preacondicionamiento y el comienzo del ATCT sea igual a t_{soak_ATCT} , con una tolerancia de otros 15 minutos. A petición del fabricante, y con la aprobación de la autoridad de homologación, t_{soak_ATCT} podrá extenderse otros 120 minutos, a lo sumo. En tal caso, el tiempo ampliado se utilizará para el enfriamiento especificado en el punto 3.9 del presente subanexo 6 *bis*.
- 3.6.4. La estabilización deberá efectuarse sin utilizar ventilador de refrigeración y con todas las partes de la carrocería colocadas según lo previsto en una operación normal de estacionamiento. Deberá registrarse el tiempo transcurrido entre el final del preacondicionamiento y el inicio del ATCT.
- 3.6.5. El traslado desde la zona de estabilización hasta la cámara de ensayo deberá hacerse lo más rápido posible. No deberá exponerse el vehículo a una temperatura diferente de T_{reg} durante más de 10 minutos.
- 3.7. ATCT
- 3.7.1. El ciclo de ensayo será el WLTC aplicable que se especifica en el subanexo 1 para la clase de vehículos de que se trate.
- 3.7.2. Deberán seguirse los procedimientos para realizar el ensayo de emisiones según lo especificado en el subanexo 6, en el caso de los vehículos ICE puros, y en el subanexo 8, en el caso de los VEH-SCE, y para el ensayo de tipo 1 en la condición de mantenimiento de carga de los VEH-CCE, con la salvedad de que las condiciones ambiente de la cámara de ensayo deberán ser las indicadas en el punto 3.2.1 del presente subanexo 6 *bis*.
- 3.7.3. En particular, las emisiones del tubo de escape definidas en el cuadro A7/1, etapa 1, para los vehículos ICE puros, y en el cuadro A8/5, etapa 2, para los VEH, en un ATCT no deberán superar los límites de emisiones Euro 6 aplicables al vehículo ensayado y definidos en el cuadro 2 del anexo I del Reglamento (CE) n.º 715/2007.
- 3.8. Cálculo y documentación
- 3.8.1. El factor de corrección de la familia, FCF , deberá calcularse como sigue:

$$FCF = M_{CO_2, T_{reg}} / M_{CO_2, 23^\circ}$$

▼ **M3**

donde:

$M_{CO_2,23^\circ}$ es la emisión másica de CO₂ correspondiente a la media de todos los ensayos aplicables de tipo 1 del vehículo H a 23 °C, tras la etapa 3 del cuadro A7/1 del subanexo 7, en el caso de los vehículos ICE puros, y tras la etapa 3 del cuadro A8/5, en el caso de los VEH-CCE y los VEH-SCE, pero sin más correcciones, en g/km;

$M_{CO_2,Treg}$ es la emisión másica de CO₂ en el WLTC completo del ensayo a la temperatura regional tras la etapa 3 del cuadro A7/1 del subanexo 7, en el caso de los vehículos ICE puros, y tras la etapa 3 del cuadro A8/5, en el caso de los VEH-CCE y los VEH-SCE, pero sin más correcciones, en g/km. En el caso de los VEH-CCE y los VEH-SCE, se utilizará el factor K_{CO_2} según se define en el subanexo 8, apéndice 2.

Tanto $M_{CO_2,23^\circ}$ como $M_{CO_2,Treg}$ se medirán en el mismo vehículo de ensayo.

El FCF deberá incluirse en todas las actas de ensayo pertinentes.

El FCF se redondeará al cuarto decimal.

- 3.8.2. Los valores de CO₂ de cada vehículo ICE puro de la familia de ATCT (según se define en el punto 2.3 del presente subanexo 6 *bis*) deberán calcularse con las siguientes ecuaciones:

$$M_{CO_2,c,5} = M_{CO_2,c,4} \times FCF$$

$$M_{CO_2,p,5} = M_{CO_2,p,4} \times FCF$$

donde:

$M_{CO_2,c,4}$ y $M_{CO_2,p,4}$ son las emisiones másicas de CO₂ en el WLTC completo, c, y las fases del ciclo, p, resultantes de la etapa de cálculo previa, en g/km;

$M_{CO_2,c,5}$ y $M_{CO_2,p,5}$ son las emisiones másicas de CO₂ en el WLTC completo, c, y las fases del ciclo, p, incluida la corrección de ATCT, que deberán utilizarse para las demás correcciones y los demás cálculos, en g/km.

- 3.8.3. Los valores de CO₂ de cada VEH.CCE y cada VEH-SCE de la familia de ATCT (según se define en el punto 2.3 del presente subanexo 6 *bis*) deberán calcularse con las siguientes ecuaciones:

$$M_{CO_2,CS,c,5} = M_{CO_2,CS,c,4} \times FCF$$

$$M_{CO_2,CS,p,5} = M_{CO_2,CS,p,4} \times FCF$$

donde:

$M_{CO_2,CS,c,4}$ y $M_{CO_2,CS,p,4}$ son las emisiones másicas de CO₂ en el WLTC completo, c, y las fases del ciclo, p, resultantes de la etapa de cálculo previa, en g/km;

$M_{CO_2,CS,c,5}$ y $M_{CO_2,CS,p,5}$ son las emisiones másicas de CO₂ en el WLTC completo, c, y las fases del ciclo, p, incluida la corrección de ATCT, que deberán utilizarse para las demás correcciones y los demás cálculos, en g/km.

- 3.8.4. Cuando el FCF sea inferior a uno, se considerará igual a uno, si se aplica el enfoque del caso más desfavorable, de acuerdo con el punto 4.1 del presente subanexo.

- 3.9. Medidas para el enfriamiento

▼ **M3**

- 3.9.1. Con respecto al vehículo de ensayo que sirve de vehículo de referencia de la familia de ATCT y todos los vehículos H de las familias de interpolación dentro de la familia de ATCT, la temperatura final del refrigerante del motor deberá medirse tras la estabilización a 23 °C durante $t_{\text{soak_ATCT}}$, con una tolerancia de 15 minutos adicionales, habiéndose realizado previamente el respectivo ensayo de tipo 1 a 23°C. La duración se medirá desde el final del respectivo ensayo de tipo 1.
- 3.9.1.1. En caso de que se extienda $t_{\text{soak_ATCT}}$ en el respectivo ATCT, deberá utilizarse el mismo tiempo de estabilización, con una tolerancia de 15 minutos adicionales.
- 3.9.2. El procedimiento de enfriamiento deberá emprenderse lo antes posible tras el final del ensayo de tipo 1, con un retraso máximo de 20 minutos. El tiempo de estabilización medido será el tiempo transcurrido entre la medición de la temperatura final y el fin del ensayo de tipo 1 a 23 °C, y deberá incluirse en todas las hojas de ensayo pertinentes.
- 3.9.3. La temperatura media de la zona de estabilización en las últimas 3 horas deberá restarse de la temperatura del refrigerante del motor medida al final del tiempo de estabilización especificado en el punto 3.9.1. El resultado se denomina Δ_{T_ATCT} , redondeado al entero más próximo.
- 3.9.4. Si Δ_{T_ATCT} se diferencia en - 2 °C o más con respecto al valor Δ_{T_ATCT} del vehículo de ensayo, esta familia de interpolación se considerará miembro de la misma familia de ATCT.
- 3.9.5. En relación con todos los vehículos de una familia de ATCT, el refrigerante deberá medirse en el mismo punto del sistema de refrigeración. Dicho punto deberá estar lo más cerca posible del motor, de modo que la temperatura del refrigerante sea lo más representativa posible de la temperatura del motor.
- 3.9.6. La medición de la temperatura de las zonas de estabilización deberá hacerse según se especifica en el punto 3.2.2.2 del presente subanexo 6 *bis*.
4. Alternativas en el proceso de medición
- 4.1. Enfoque del caso más desfavorable de enfriamiento del vehículo
- A petición del fabricante, y con la aprobación de la autoridad de homologación, podrá aplicarse el procedimiento del ensayo de tipo 1 para el enfriamiento en lugar de lo dispuesto en el punto 3.6 del presente subanexo 6 *bis*. A tal efecto:
- a) Serán de aplicación las disposiciones del punto 2.7.2 del subanexo 6, con el requisito adicional de un tiempo mínimo de estabilización de 9 horas.
- b) La temperatura del motor no diferirá más de ± 2 °C del valor fijado T_{reg} antes de iniciarse el ATCT. La temperatura deberá incluirse en todas las hojas de ensayo pertinentes. En este caso podrán obviarse con respecto a todos los vehículos de la familia tanto la disposición sobre el enfriamiento del punto 3.9 del presente subanexo 6 *bis* como los criterios sobre el aislamiento del compartimento del motor.

Esta alternativa no estará permitida si el vehículo está equipado con un dispositivo de almacenamiento de calor activo.

La aplicación de ese enfoque deberá incluirse en todas las actas de ensayo pertinentes.

▼M3

4.2. Familia de ATCT compuesta de una única familia de interpolación

En el caso de que la familia de ATCT se componga únicamente de una familia de interpolación, podrá obviarse la disposición sobre el enfriamiento del punto 3.9 del presente subanexo 6 *bis*. Si así se hace, deberá indicarse en todas las actas de ensayo pertinentes.

4.3. Medición alternativa de la temperatura del motor

En caso de que no se pueda medir la temperatura del refrigerante, a petición del fabricante y con la aprobación de la autoridad de homologación podrá utilizarse, a los efectos de la disposición sobre el enfriamiento del punto 3.9 del presente subanexo 6 *bis*, la temperatura del aceite del motor, en lugar de la temperatura del refrigerante. En ese caso se utilizará la temperatura del aceite del motor con respecto a todos los vehículos de la familia.

La aplicación de ese procedimiento deberá incluirse en todas las actas de ensayo pertinentes.

▼ **M3***Subanexo 6 ter***Corrección de los resultados de CO₂ en función de la velocidad y la distancia buscadas**

1. Generalidades

En el presente subanexo 6 *ter* se definen las disposiciones específicas relativas a la corrección de los resultados de los ensayos de CO₂ respecto de las tolerancias en función de la velocidad y la distancia buscadas.

El presente subanexo 6 *ter* solo se aplica a los vehículos ICE puros.

2. Medición de la velocidad del vehículo

2.1. La velocidad del vehículo real/medida (v_{mi} ; km/h) a partir de la velocidad del rodillo del dinamómetro de chasis se muestreará con una frecuencia de medición de 10 Hz junto con el tiempo real correspondiente a la velocidad real.

2.2. La velocidad buscada (v_i ; km/h) entre los momentos de los cuadros A1/1 a A1/12 del subanexo 1 deberá determinarse por un método de interpolación lineal con una frecuencia de 10 Hz.

3. Procedimiento de corrección

3.1. Cálculo de la potencia real/medida y la potencia buscada en las ruedas

La potencia y las fuerzas en las ruedas a partir de la velocidad buscada y la velocidad real/medida se calcularán con las ecuaciones siguientes:

$$F_i = f_0 + f_1 \times \frac{(V_i + V_{i-1})}{2} + f_2 \times \frac{(V_i + V_{i-1})^2}{4} + (TM + m_r) \times a_i$$

$$P_i = F_i \times \frac{(V_i + V_{i-1})}{3,6 \times 2} \times 0,001$$

$$F_{mi} = f_0 + f_1 \times \frac{(Vm_i + Vm_{i-1})}{2} + f_2 \times \frac{(Vm_i + Vm_{i-1})^2}{4} + (TM + m_r) \times a_{mi}$$

$$P_{mi} = F_{mi} \times \frac{(Vm_i + Vm_{i-1})}{3,6 \times 2} \times 0,001$$

$$a_i = \frac{(V_i - V_{i-1})}{3,6 \times (t_i - t_{i-1})}$$

$$a_{mi} = \frac{(Vm_i - Vm_{i-1})}{3,6 \times (t_i - t_{i-1})}$$

donde:

F_i es la fuerza motriz buscada durante el período que va de (i-1) a (i), en N;

F_{mi} es la fuerza motriz real/medida durante el período que va de (i-1) a (i), en N;

P_i es la potencia buscada durante el período que va de (i-1) a (i), en kW;

P_{mi} es la potencia real/medida durante el período que va de (i-1) a (i), en kW;

f_0, f_1, f_2 son los coeficientes de resistencia al avance en carretera del subanexo 4, en N, N/(km/h) y N/(km/h)²;

V_i es la velocidad buscada en el momento (i), en km/h;

Vm_i es la velocidad real/medida en el momento (i), en km/h;

▼ **M3**

TM	es la masa de ensayo del vehículo, en kg;
m_r	es la masa efectiva equivalente de los componentes giratorios según el punto 2.5.1 del subanexo 4, en kg;
a_i	es la aceleración buscada durante el período que va de (i-1) a (i), en m/s^2 ;
a_{mi}	es la aceleración real/medida durante el período que va de (i-1) a (i), en m/s^2 ;
t_i	es el tiempo, en s.

- 3.2. En la etapa siguiente se calcula un valor inicial $P_{\text{OVERRUN},1}$ con la siguiente ecuación:

$$P_{\text{OVERRUN},1} = -0,02 \times P_{\text{RATED}}$$

donde:

$P_{\text{OVERRUN},1}$	es la potencia de arrastre inicial, en kW;
P_{RATED}	es la potencia del vehículo asignada, en kW.

- 3.3. Todos los valores P_i y P_{mi} calculados que estén por debajo de $P_{\text{OVERRUN},1}$ se ajustarán en $P_{\text{OVERRUN},1}$ con el fin de excluir valores negativos sin pertinencia respecto de las emisiones de CO_2 .
- 3.4. Los valores $P_{m,j}$ se calcularán para cada fase individual del WLTC con la siguiente ecuación:

$$P_{m,j} = \frac{\sum_{t_0}^{t_{\text{end}}} P_{mi}}{n}$$

donde:

$P_{m,j}$	es la potencia real/medida media de la fase considerada j, en kW;
P_{mi}	es la potencia real/medida durante el período que va de (i-1) a (i), en kW;
t_0	es el tiempo al comienzo de la fase considerada j, en s;
t_{end}	es el tiempo al final de la fase considerada j, en s;
n	es el número de etapas de tiempo en la fase considerada;
j	es el número índice de la fase considerada.

- 3.5. Las emisiones máscas medias de CO_2 (g/km) corregidas en función del RCB de cada fase del WLTC aplicable se expresarán en unidades g/s utilizando la siguiente ecuación:

$$M_{\text{CO}_2,j} = M_{\text{CO}_2,\text{RCB},j} \times \frac{d_{m,j}}{t_j}$$

donde:

$M_{\text{CO}_2,j}$	es la emisión máscica media de CO_2 de la fase j, en g/s;
$M_{\text{CO}_2,\text{RCB},j}$	es la emisión máscica de CO_2 de la etapa 1 del cuadro A7/1 del subanexo 7 en la fase considerada j del WLTC, corregida de acuerdo con el apéndice 2 del subanexo 6, y con el requisito de aplicar la corrección del RCB sin tener en cuenta el criterio de corrección c;
$d_{m,j}$	es la distancia realmente recorrida en la fase considerada j, en km;
t_j	es la duración de la fase considerada j, en s.

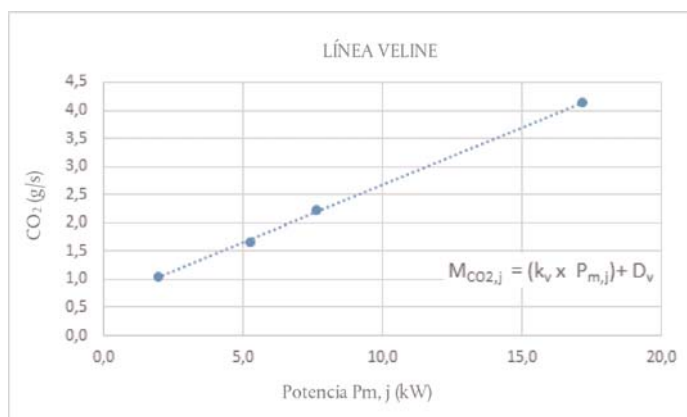
▼ **M3**

- 3.6. En la etapa siguiente, estas emisiones máscicas de CO₂ (g/s) de cada fase del WLTC se correlacionarán con los valores medios $P_{m,j1}$ calculados de acuerdo con el punto 3.4 del presente subanexo 6 *ter*.

El ajuste óptimo de los datos se calculará utilizando el método de regresión mínimo cuadrática. En la figura A6b/1 se muestra un ejemplo de esta línea de regresión (línea «veline»).

Figura A6b/1.

Ejemplo de la línea de regresión «veline».



- 3.7. La ecuación-1 «veline» específica del vehículo calculada conforme al punto 3.6 del presente subanexo 6 *ter* define la correlación entre las emisiones de CO₂ en g/s en la fase considerada j y la potencia medida media en la rueda durante la misma fase j, y se expresa con la siguiente ecuación:

$$M_{CO_2,j} = (k_{v,1} \times P_{m,j1}) + D_{v,1}$$

donde:

$M_{CO_2,j}$ es la emisión máscica media de CO₂ de la fase j, en g/s;

$P_{m,j1}$ es la potencia real/medida media de la fase considerada j calculada utilizando $P_{OVERRUN,1}$, en kW;

$k_{v,1}$ es la pendiente de la ecuación-1 «veline», en g CO₂/kWs;

$D_{v,1}$ es la constante de la ecuación-1 «veline», en g CO₂/s.

- 3.8. En la etapa siguiente se calcula un segundo valor $P_{OVERRUN,2}$ con la siguiente ecuación:

$$P_{OVERRUN,2} = - D_{v,1} / k_{v,1}$$

donde:

$P_{OVERRUN,2}$ es la segunda potencia de arrastre, en kW;

$k_{v,1}$ es la pendiente de la ecuación-1 «veline», en g CO₂/kWs;

$D_{v,1}$ es la constante de la ecuación-1 «veline», en g CO₂/s.

- 3.9. Todos los valores P_i y P_{mi} calculados del punto 3.1 del presente subanexo 6 *ter* que estén por debajo de $P_{OVERRUN,2}$ se ajustarán en $P_{OVERRUN,2}$ con el fin de excluir valores negativos sin pertinencia respecto de las emisiones de CO₂.

- 3.10. Los valores $P_{m,j2}$ volverán a calcularse para cada fase individual del WLTC utilizando las ecuaciones del punto 3.4 del presente subanexo 6 *ter*.

▼ **M3**

- 3.11. Se calculará una nueva ecuación-2 «veline» específica del vehículo utilizando el método de regresión mínimo cuadrática descrito en el punto 3.6 del presente subanexo 6 *ter*. La ecuación-2 «veline» se expresa como sigue:

$$M_{CO_2,j} = (k_{v,2} \times P_{m,j2}) + D_{v,2}$$

donde:

- $M_{CO_2,j}$ es la emisión másica media de CO₂ de la fase j, en g/s;
 $P_{m,j2}$ es la potencia real/medida media de la fase considerada j calculada utilizando $P_{OVERRUN,2}$, en kW;
 $k_{v,2}$ es la pendiente de la ecuación-2 «veline», en g CO₂/kWs;
 $D_{v,2}$ es la constante de la ecuación-2 «veline», en g CO₂/s.

- 3.12. En la fase siguiente, los valores $P_{i,j}$ a partir del perfil de velocidad buscada se calcularán con respecto a cada fase individual del WLTC con la siguiente ecuación:

$$P_{i,j2} = \sum_{t_0}^{t_{end}} P_{i,2} / n$$

donde:

- $P_{i,j2}$ es la potencia buscada media de la fase considerada j calculada utilizando $P_{OVERRUN,2}$, en kW;
 $P_{i,2}$ es la potencia buscada durante el período que va de (i-1) a (i) calculada utilizando $P_{OVERRUN,2}$, en kW;
 t_0 es el tiempo al comienzo de la fase considerada j, en s;
 t_{end} es el tiempo al final de la fase considerada j, en s;
 n es el número de etapas de tiempo en la fase considerada;
 j es el número índice de la fase del WLTC considerada.

- 3.13. La delta de las emisiones másicas de CO₂ del período j, expresada en g/s, se calcula entonces con la siguiente ecuación:

$$\Delta CO_{2,j} = k_{v,2} \times (P_{i,j2} - P_{m,j2})$$

donde:

- $\Delta CO_{2,j}$ es la delta de las emisiones másicas de CO₂ del período j, en g/s;
 $k_{v,2}$ es la pendiente de la ecuación-2 «veline», en g CO₂/kWs;
 $P_{i,j2}$ es la potencia buscada media del período considerado j calculada utilizando $P_{OVERRUN,2}$, en kW;
 $P_{m,j2}$ es la potencia real/medida media del período considerado j calculada utilizando $P_{OVERRUN,2}$, en kW;
 j es el período considerado j, que puede ser la fase del ciclo o el ciclo total.

- 3.14. La emisiones másicas de CO₂ finales del período j, corregidas en función de la distancia y la velocidad, se calculan con la siguiente ecuación:

$$M_{CO_2,j,2b} = \left(\Delta CO_{2,j} + M_{CO_2,j,1} \times \frac{d_{mj}}{t_j} \right) \times t_j / d_{i,j}$$

donde:

- $M_{CO_2,j,2b}$ son las emisiones másicas de CO₂ del período j corregidas en función de la distancia y la velocidad, en g/km;
 $M_{CO_2,j,1}$ son las emisiones másicas de CO₂ del período j de la etapa 1, véase el cuadro A7/1 del subanexo 7, en g/km;

▼ M3

$\Delta\text{CO}_{2,j}$	es la delta de las emisiones másicas de CO_2 del período j , en g/s;
t_j	es la duración del período considerado j , en s;
$d_{m,j}$	es la distancia realmente conducida en la fase considerada j , en km;
$d_{i,j}$	es la distancia buscada del período considerado j , en km;
j	es el período considerado j , que puede ser la fase del ciclo o el ciclo total.

▼B*Subanexo 7***Cálculos**

1. Requisitos generales
 - 1.1. Los cálculos relacionados específicamente con los vehículos híbridos, los vehículos eléctricos puros y los vehículos de pilas de combustible de hidrógeno comprimido se describen en el subanexo 8.

▼M3

En el punto 4 del subanexo 8 se describe un procedimiento por etapas para calcular los resultados de los ensayos.

▼B

- 1.2. Los cálculos descritos en el presente subanexo se utilizarán para vehículos con motor de combustión.
- 1.3. Redondeo de los resultados de los ensayos
 - 1.3.1. No se redondearán las etapas intermedias de los cálculos.
 - 1.3.2. Los resultados finales de las emisiones de referencia se redondearán en una sola etapa al número de decimales a la derecha de la coma indicado en la norma sobre emisiones aplicable, más una cifra significativa.
 - 1.3.3. El factor de corrección de NO_x, KH, se redondeará al segundo decimal.
 - 1.3.4. El factor de dilución, DF, se redondeará al segundo decimal.
 - 1.3.5. Con respecto a los datos no relacionados con normas, deberá aplicarse el buen juicio técnico.
 - 1.3.6. El redondeo de los resultados relativos al CO₂ y al consumo de combustible se describe en el punto 1.4 del presente subanexo.
- 1.4. Procedimiento por etapas para calcular los resultados finales de los ensayos relativos a vehículos con motor de combustión

Los resultados deberán calcularse en el orden indicado en el cuadro A7/1. Deberán registrarse todos los resultados aplicables de la columna «Salida». En la columna «Proceso» se indican los puntos que son de aplicación para el cálculo, o se introducen cálculos adicionales.

En relación con los resultados y los cálculos contenidos en este cuadro se emplea la siguiente nomenclatura:

- c ciclo aplicable completo;
- p cada fase del ciclo aplicable;
- i cada componente de las emisiones de referencia aplicable, sin CO₂;

CO₂ emisión de CO₂.

▼ M3

Cuadro A7/1

Procedimiento para calcular los resultados finales de los ensayos

Fuente	Entrada	Proceso	Salida	Número de etapa
Subanexo 6	Resultados brutos de los ensayos	Emisiones máscas Puntos 3 a 3.2.2 del presente subanexo	$M_{i,p,1}$, g/km; $M_{CO_2,p,1}$, g/km.	1
Salida de la etapa 1	$M_{i,p,1}$, g/km; $M_{CO_2,p,1}$, g/km.	Cálculo de los valores de ciclo combinados: $M_{i,c,2} = \frac{\sum_p M_{i,p,1} \times d_p}{\sum_p d_p}$ $M_{CO_2,c,2} = \frac{\sum_p M_{CO_2,p,1} \times d_p}{\sum_p d_p}$ donde: $M_{i/CO_2,c,2}$ son los resultados de las emisiones en el ciclo total; d_p son las distancias conducidas en las fases del ciclo, p.	$M_{i,c,2}$, g/km; $M_{CO_2,c,2}$, g/km.	2
Salida de las etapas 1 y 2	$M_{CO_2,p,1}$, g/km; $M_{CO_2,c,2}$, g/km.	Corrección de los resultados de CO_2 en función de la velocidad y la distancia buscadas Subanexo 6 <i>ter</i> Nota: Como la distancia también se corrige, a partir de esta etapa de cálculo, toda referencia a una distancia conducida se interpretará como una referencia a la distancia buscada.	$M_{CO_2,p,2b}$, g/km; $M_{CO_2,c,2b}$, g/km.	2b
Salida de la etapa 2b	$M_{CO_2,p,2b}$, g/km; $M_{CO_2,c,2b}$, g/km.	Corrección del RCB Apéndice 2 del subanexo 6.	$M_{CO_2,p,3}$, g/km; $M_{CO_2,c,3}$, g/km.	3
Salida de las etapas 2 y 3	$M_{i,c,2}$, g/km; $M_{CO_2,c,3}$, g/km.	Procedimiento de ensayo de emisiones para todos los vehículos equipados con sistemas de regeneración periódica, K_i . Subanexo 6, apéndice 1. $M_{i,c,4} = K_i \times M_{i,c,2}$ o $M_{i,c,4} = K_i + M_{i,c,2}$ y $M_{CO_2,c,4} = K_{CO_2} \times M_{CO_2,c,3}$ o $M_{CO_2,c,4} = K_{CO_2} + M_{CO_2,c,3}$ Factor de compensación aditivo o factor multiplicativo que ha de utilizarse según la determinación de K_i .	$M_{i,c,4}$, g/km; $M_{CO_2,c,4}$, g/km.	4a

▼ M3

Fuente	Entrada	Proceso	Salida	Número de etapa
		Si K_i no es aplicable: $M_{i,c,4} = M_{i,c,2}$ $M_{CO_2,c,4} = M_{CO_2,c,3}$		
Salida de las etapas 3 y 4a	$M_{CO_2,p,3}$, g/km; $M_{CO_2,c,3}$, g/km; $M_{CO_2,c,4}$, g/km.	Si K_i es aplicable, alinear los valores de CO_2 de las fases con el valor combinado del ciclo: $M_{CO_2,p,4} = M_{CO_2,p,3} \times AF_{Ki}$ para cada fase del ciclo p ; donde: $AF_{Ki} = \frac{M_{CO_2,c,4}}{M_{CO_2,c,3}}$ Si K_i no es aplicable: $M_{CO_2,p,4} = M_{CO_2,p,3}$	$M_{CO_2,p,4}$, g/km.	4b
Salida de la etapa 4	$M_{i,c,4}$, g/km; $M_{CO_2,c,4}$, g/km; $M_{CO_2,p,4}$, g/km.	Corrección de ATCT conforme al punto 3.8.2 del subanexo 6 <i>bis</i> . Factores de deterioro calculados conforme al anexo VII y aplicados a los valores de las emisiones de referencia.	$M_{i,c,5}$, g/km; $M_{CO_2,c,5}$, g/km; $M_{CO_2,p,5}$, g/km.	5 Resultado de un único ensayo.
Salida de la etapa 5	Para cada ensayo: $M_{i,c,5}$, g/km; $M_{CO_2,c,5}$, g/km; $M_{CO_2,p,5}$, g/km.	Promediado de los ensayos y valor declarado. Puntos 1.2 a 1.2.3 del subanexo 6.	$M_{i,c,6}$, g/km; $M_{CO_2,c,6}$, g/km; $M_{CO_2,p,6}$, g/km. $M_{CO_2,c,declared}$, g/km.	6
Salida de la etapa 6	$M_{CO_2,c,6}$, g/km; $M_{CO_2,p,6}$, g/km. $M_{CO_2,c,declared}$, g/km.	Alineamiento de los valores de las fases. Punto 1.2.4 del subanexo 6 y: $M_{CO_2,c,7} = M_{CO_2,c,declared}$	$M_{CO_2,c,7}$, g/km; $M_{CO_2,p,7}$, g/km.	7
Salida de las etapas 6 y 7	$M_{i,c,6}$, g/km; $M_{CO_2,c,7}$, g/km; $M_{CO_2,p,7}$, g/km.	Cálculo del consumo de combustible. Punto 6 del presente subanexo. El cálculo del consumo de combustible deberá realizarse por separado con respecto al ciclo aplicable y a sus fases. A tal efecto: a) deberán utilizarse los valores de CO_2 de la fase o el ciclo aplicables; b) deberán utilizarse las emisiones de referencia del ciclo completo; y: $M_{i,c,8} = M_{i,c,6}$ $M_{CO_2,c,8} = M_{CO_2,c,7}$ $M_{CO_2,p,8} = M_{CO_2,p,7}$	$FC_{c,8}$, l/100 km; $FC_{p,8}$, l/100 km; $M_{i,c,8}$, g/km; $M_{CO_2,c,8}$, g/km; $M_{CO_2,p,8}$, g/km.	8 Resultado de un ensayo de tipo 1 con un vehículo de ensayo.

▼ M3

Fuente	Entrada	Proceso	Salida	Número de etapa
Etapa 8	Para cada uno de los vehículos de ensayo H y L: $M_{i,c,8}$, g/km; $M_{CO_2,c,8}$, g/km; $M_{CO_2,p,8}$, g/km; $FC_{c,8}$, l/100 km; $FC_{p,8}$, l/100 km.	Si se ha ensayado un vehículo de ensayo L además del vehículo de ensayo H, el valor de emisiones de referencia resultante será el mayor de los dos valores obtenidos y a él se hará referencia como $M_{i,c}$. En el caso de las emisiones combinadas de THC+NO _x , debe utilizarse el valor más alto de la suma referida al vehículo High (VH) o al vehículo Low (VL). De lo contrario, si no se ha ensayado ningún vehículo L, $M_{i,c} = M_{i,c,8}$ Con respecto al CO ₂ y al FC (consumo de combustible), deberán utilizarse los valores calculados en la etapa 8, redondeando los valores de CO ₂ al segundo decimal y los valores de FC al tercer decimal.	$M_{i,c}$, g/km; $M_{CO_2,c,H}$, g/km; $M_{CO_2,p,H}$, g/km; $FC_{c,H}$, l/100 km; $FC_{p,H}$, l/100 km; y, si se ha ensayado un vehículo L: $M_{CO_2,c,L}$, g/km; $M_{CO_2,p,L}$, g/km; $FC_{c,L}$, l/100 km; $FC_{p,L}$, l/100 km.	9 Resultado de una familia de interpolación. Resultado final de las emisiones de referencia.
Etapa 9	$M_{CO_2,c,H}$, g/km; $M_{CO_2,p,H}$, g/km; $FC_{c,H}$, l/100 km; $FC_{p,H}$, l/100 km; y, si se ha ensayado un vehículo L: $M_{CO_2,c,L}$, g/km; $M_{CO_2,p,L}$, g/km; $FC_{c,L}$, l/100 km; $FC_{p,L}$, l/100 km.	Cálculos del consumo de combustible y el CO ₂ en relación con vehículos concretos de una familia de interpolación. Punto 3.2.3 del presente subanexo. Las emisiones de CO ₂ deberán expresarse en gramos por kilómetro (g/km) con redondeo al entero más próximo; los valores de FC deberán redondearse al primer decimal y expresarse en (l/100 km).	$M_{CO_2,c,ind}$ g/km; $M_{CO_2,p,ind}$ g/km; $FC_{c,ind}$ l/100 km; $FC_{p,ind}$, l/100 km.	10 Resultado de un vehículo concreto. Resultado final de CO ₂ y FC.

▼ B

2. Determinación del volumen de gases de escape diluidos
 - 2.1. Cálculo del volumen en el caso de un dispositivo de dilución variable capaz de funcionar con un caudal constante o variable

▼ M3

El flujo volumétrico deberá medirse de manera continua. El volumen total se medirá con respecto a toda la duración del ensayo.

▼ B

- 2.2. Cálculo del volumen en el caso de un dispositivo de dilución variable que utilice una bomba de desplazamiento positivo
 - 2.2.1. El volumen deberá calcularse con la siguiente ecuación:

$$V = V_0 \times N$$

donde:

V es el volumen del gas diluido, en litros por ensayo (antes de la corrección);

▼ B

V_0 es el volumen de gas desplazado por la bomba de desplazamiento positivo en las condiciones de ensayo, en litros por revolución de la bomba;

N es el número de revoluciones por ensayo.

2.2.1.1. Corrección del volumen respecto de las condiciones estándar

El volumen de gases de escape diluidos, V , deberá corregirse respecto de las condiciones estándar con arreglo a la siguiente ecuación:

$$V_{\text{mix}} = V \times K_1 \times \left(\frac{P_B - P_1}{T_p} \right)$$

donde:

$$K_1 = \frac{273,15(\text{K})}{101,325(\text{kPa})} = 2,6961$$

P_B es la presión barométrica de la sala de ensayo, en kPa;

P_1 es el vacío en la entrada de la bomba de desplazamiento positivo en relación con la presión barométrica ambiente, en kPa;

T_p es la media aritmética de la temperatura del gas de escape diluido que entra en la bomba de desplazamiento positivo durante el ensayo, en kelvin (K).

3. Emisiones másicas

3.1. Requisitos generales

3.1.1. Suponiendo la ausencia de efectos de compresibilidad, todos los gases presentes en los procesos de admisión, combustión y escape pueden considerarse ideales según la hipótesis de Avogadro.

3.1.2. La masa, M de compuestos gaseosos emitidos por el vehículo durante el ensayo deberá determinarse por el producto de la concentración volumétrica del gas en cuestión y el volumen del gas de escape diluido, teniendo debidamente en cuenta las siguientes densidades en las condiciones de referencia de 273,15 K (0 °C) y 101,325 kPa:

Monóxido de carbono (CO) $\rho = 1,25\text{g/l}$

Dióxido de carbono (CO₂) $\rho = 1,964\text{g/l}$

Hidrocarburos:

para la gasolina (E10) (C₁H_{1,93}O_{0,033}) $\rho = 0,646\text{g/l}$

para el gasóleo (B7) (C₁H_{1,86}O_{0,007}) $\rho = 0,625\text{g/l}$

para el GLP (C₁H_{2,525}) $\rho = 0,649\text{g/l}$

para el GN/biometano (CH₄) $\rho = 0,716\text{g/l}$

para el etanol (E85) (C₁H_{2,74}O_{0,385}) $\rho = 0,934\text{g/l}$

Óxidos de nitrógeno (NO_x) $\rho = 2,05\text{g/l}$

▼B

La densidad para calcular la masa de NMHC deberá ser igual a la de los hidrocarburos totales a 273,15 K (0 °C) y 101,325 kPa, y dependerá del combustible. La densidad para calcular la masa de propano (véase el punto 3.5 del subanexo 5) es 1,967 g/l en condiciones estándar.

Si un tipo de combustible no es mencionado en el presente punto, su densidad se calculará con la ecuación del punto 3.1.3 del presente subanexo.

- 3.1.3. La ecuación general para calcular la densidad de hidrocarburos totales con respecto a cada combustible de referencia con una composición media de $C_xH_yO_z$ es como sigue:

$$\rho_{\text{THC}} = \frac{MW_C + \frac{H}{C} \times MW_H + \frac{O}{C} \times MW_O}{V_M}$$

donde:

ρ_{THC} es la densidad de los hidrocarburos totales y los hidrocarburos no metánicos, en g/l;

MW_C es la masa molar del carbono (12,011 g/mol);

MW_H es la masa molar del hidrógeno (1,008 g/mol);

MW_O es la masa molar del oxígeno (15,999 g/mol);

V_M es el volumen molar de un gas ideal a 273,15 K (0 °C) y 101,325 kPa (22,413 l/mol);

H/C es la relación entre hidrógeno y carbono de un combustible específico $C_xH_yO_z$;

O/C es la relación entre oxígeno y carbono de un combustible específico $C_xH_yO_z$.

- 3.2. Cálculo de las emisiones másicas

- 3.2.1. Las emisiones másicas de los compuestos gaseosos por fase del ciclo deberán calcularse con las siguientes ecuaciones:

$$M_{i,\text{phase}} = \frac{V_{\text{mix,phase}} \times \rho_i \times KH_{\text{phase}} \times C_{i,\text{phase}} \times 10^{-6}}{d_{\text{phase}}}$$

donde:

M_i es la emisión másica del compuesto i por ensayo o fase, en g/km;

V_{mix} es el volumen del gas de escape diluido por ensayo o fase, expresado en litros por ensayo/fase y corregido respecto de las condiciones estándar (273,15 K (0 °C) y 101,325 kPa);

ρ_i es la densidad del compuesto i en gramos por litro a temperatura y presión estándar (273,15 K (0 °C) y 101,325 kPa);

KH es un factor de corrección de humedad aplicable únicamente a las emisiones másicas de óxidos de nitrógeno, NO_2 y NO_x , por ensayo o fase;

▼B

- C_i es la concentración del compuesto i por ensayo o fase en el gas de escape diluido, expresada en ppm y corregida por la cantidad de compuesto i contenida en el aire de dilución;
- d es la distancia recorrida durante el WLTC aplicable, en km;
- n es el número de fases del WLTC aplicable.

3.2.1.1. La concentración de un compuesto gaseoso en el gas de escape diluido deberá corregirse en función de la cantidad del compuesto gaseoso en el aire de dilución, con la siguiente ecuación:

$$C_i = C_e - C_d \times \left(1 - \frac{1}{DF}\right)$$

donde:

- C_i es la concentración del compuesto gaseoso i en el gas de escape diluido, corregida por la cantidad de compuesto gaseoso i contenida en el aire de dilución, en ppm;
- C_e es la concentración del compuesto gaseoso i medida en el gas de escape diluido, en ppm;
- C_d es la concentración del compuesto gaseoso i en el aire de dilución, en ppm;
- DF es el factor de dilución.

3.2.1.1.1. El factor de dilución DF se calculará con la ecuación correspondiente al combustible de que se trate:

$$DF = \frac{13.4}{C_{CO_2} + (C_{HC} + C_{CO}) \times 10^{-4}} \quad \text{para la gasolina (E10)}$$

$$DF = \frac{13.5}{C_{CO_2} + (C_{HC} + C_{CO}) \times 10^{-4}} \quad \text{para el gasóleo (B7)}$$

$$DF = \frac{11.9}{C_{CO_2} + (C_{HC} + C_{CO}) \times 10^{-4}} \quad \text{para el GLP}$$

$$DF = \frac{9.5}{C_{CO_2} + (C_{HC} + C_{CO}) \times 10^{-4}} \quad \text{para el GN/biometano}$$

$$DF = \frac{12.5}{C_{CO_2} + (C_{HC} + C_{CO}) \times 10^{-4}} \quad \text{para el etanol (E85)}$$

$$DF = \frac{35.03}{C_{H_2O} - C_{H_2O-DA} + C_{H_2} \times 10^{-4}} \quad \text{para el hidrógeno}$$

Con respecto a la ecuación correspondiente al hidrógeno:

- C_{H_2O} es la concentración de H_2O en el gas de escape diluido contenido en la bolsa de muestreo, en porcentaje de volumen;
- C_{H_2O-DA} es la concentración de H_2O en el aire de dilución, en porcentaje de volumen;
- C_{H_2} es la concentración de H_2 en el gas de escape diluido contenido en la bolsa de muestreo, en ppm.

Si un tipo de combustible no es mencionado en el presente punto, el DF que le corresponde se calculará con las ecuaciones del punto 3.2.1.1.2 del presente subanexo.

▼ B

Si el fabricante utiliza un DF que abarca varias fases, deberá calcularlo partiendo de la concentración media de los compuestos gaseosos de las fases de que se trate.

La concentración media de un compuesto gaseoso se calculará con la siguiente ecuación:

$$\bar{C}_i = \frac{\sum_{\text{phase}=1}^n (C_{i,\text{phase}} \times V_{\text{mix,phase}})}{\sum_{\text{phase}=1}^n V_{\text{mix,phase}}}$$

donde:

C_i es la concentración media de un compuesto gaseoso;

$C_{i,\text{phase}}$ es la concentración de cada fase;

$V_{\text{mix,phase}}$ es el valor V_{mix} de la fase correspondiente.

3.2.1.1.2. La ecuación general para calcular el factor de dilución DF con respecto a cada combustible de referencia con una composición media aritmética de $C_xH_yO_z$ es como sigue:

$$DF = \frac{X}{C_{CO_2} + (C_{HC} + C_{CO}) \times 10^{-4}}$$

donde:

$$X = 100 \times \frac{x}{x + \frac{y}{2} + 3,76(x + \frac{y}{4} - \frac{z}{2})}$$

C_{CO_2} es la concentración de CO_2 en el gas de escape diluido contenido en la bolsa de muestreo, en porcentaje de volumen;

C_{HC} es la concentración de HC en el gas de escape diluido contenido en la bolsa de muestreo, en ppm de equivalentes de carbono;

C_{CO} es la concentración de CO en el gas de escape diluido contenido en la bolsa de muestreo, en ppm.

3.2.1.1.3. Medición del metano

3.2.1.1.3.1. Para la medición del metano con un CG-FID, los NMHC se calcularán con la siguiente ecuación:

$$C_{\text{NMHC}} = C_{\text{THC}} - (Rf_{\text{CH}_4} \times C_{\text{CH}_4})$$

donde:

C_{NMHC} es la concentración corregida de HCNM en el gas de escape diluido, en ppm de equivalentes de carbono;

C_{THC} es la concentración de THC en el gas de escape diluido, expresada en ppm de equivalentes de carbono y corregida por la cantidad de THC contenida en el aire de dilución;

C_{CH_4} es la concentración de C_{CH_4} en el gas de escape diluido, expresada en ppm de equivalentes de carbono y corregida por la cantidad de CH_4 contenida en el aire de dilución;

▼ **M3**

R_{fCH_4} es el factor de respuesta del FID al metano determinado y especificado en el punto 5.4.3.2 del subanexo 5.

3.2.1.1.3.2. Respecto a la medición del metano mediante un NMC-FID, el cálculo de los NMHC depende del método/gas de calibración utilizado para el ajuste del cero / de la calibración.

El FID utilizado para medir los THC (sin NMC) deberá calibrarse con propano/aire de la forma normal.

Para calibrar el FID en serie con un NMC, se admiten los métodos siguientes:

- a) el gas de calibración consistente en propano/aire no pasa por el NMC;
- b) el gas de calibración consistente en metano/aire pasa por el NMC.

Se recomienda encarecidamente calibrar el FID de metano con metano/aire pasando por el NMC.

En el caso a), la concentración de CH_4 y de NMHC se calculará con las siguientes ecuaciones:

$$C_{CH_4} = \frac{C_{HC(w/NMC)} - C_{HC(w/oNMC)} \times (1 - E_E)}{R_{fCH_4} \times (E_E - E_M)}$$

$$C_{NMHC} = \frac{C_{HC(w/oNMC)} \times (1 - E_M) - C_{HC(w/NMC)}}{E_E - E_M}$$

Si $R_{fCH_4} < 1,05$, podrá omitirse en la ecuación anterior correspondiente a C_{CH_4} .

En el caso b), la concentración de CH_4 y de NMHC se calculará con las siguientes ecuaciones:

$$C_{CH_4} = \frac{C_{HC(w/NMC)} \times R_{fCH_4} \times (1 - E_M) - C_{HC(w/oNMC)} \times (1 - E_E)}{R_{fCH_4} \times (E_E - E_M)}$$

$$C_{NMHC} = \frac{C_{HC(w/oNMC)} \times (1 - E_M) - C_{HC(w/NMC)} \times R_{fCH_4} \times (1 - E_M)}{E_E - E_M}$$

donde:

$C_{HC(w/NMC)}$ es la concentración de HC con el gas de muestreo pasando por el NMC, en ppm C;

$C_{HC(w/oNMC)}$ es la concentración de HC con el gas de muestreo sin pasar por el NMC, en ppm C;

R_{fCH_4} es el factor de respuesta al metano, determinado conforme al punto 5.4.3.2 del subanexo 5;

E_M es la eficiencia respecto del metano, determinada conforme al punto 3.2.1.1.3.3.1 del presente subanexo;

▼ M3

E_E es la eficiencia respecto del etano, determinada conforme al punto 3.2.1.1.3.3.2 del presente subanexo.

Si $R_{\text{FCH}_4} < 1,05$, podrá omitirse en las ecuaciones del caso b) mencionado anteriormente correspondientes a C_{CH_4} y a C_{NMHC} .

▼ B

3.2.1.1.3.3. Eficiencias de conversión del separador no metánico, NMC

El NMC se utiliza para eliminar los hidrocarburos no metánicos del gas de muestreo mediante oxidación de todos los hidrocarburos excepto el metano. Idealmente, la conversión del metano será del 0 %, y la de otros hidrocarburos, representados por el etano, del 100 %. Para medir con exactitud los NMHC, deberán determinarse las dos eficiencias, que se utilizarán para calcular las emisiones de NMHC.

3.2.1.1.3.3.1. Eficiencia de conversión del metano, E_M

El gas de calibración de metano/aire se conducirá al FID pasando y sin pasar por el NMC, y se registrarán las dos concentraciones. La eficiencia se determinará con la siguiente ecuación:

$$E_M = 1 - \frac{C_{\text{HC(w/NMC)}}}{C_{\text{HC(w/oNMC)}}$$

donde:

$C_{\text{HC(w/NMC)}}$ es la concentración de HC con CH_4 pasando por el NMC, en ppm C;

$C_{\text{HC(w/oNMC)}}$ es la concentración de HC con CH_4 sin pasar por el NMC, en ppm C.

3.2.1.1.3.3.2. Eficiencia de conversión del etano, E_E

El gas de calibración de etano/aire se conducirá al FID pasando y sin pasar por el NMC, y se registrarán las dos concentraciones. La eficiencia se determinará con la siguiente ecuación:

$$E_E = 1 - \frac{C_{\text{HC(w/NMC)}}}{C_{\text{HC(w/oNMC)}}$$

donde:

$C_{\text{HC(w/NMC)}}$ es la concentración de HC con C_2H_6 pasando por el NMC, en ppm C;

$C_{\text{HC(w/oNMC)}}$ es la concentración de HC con C_2H_6 sin pasar por el NMC, en ppm C.

Si la eficiencia de conversión del etano del NMC es igual o superior a 0,98, E_E se fijará en 1 para todo cálculo posterior.

3.2.1.1.3.4. Si el FID de metano se calibra a través del separador, E_M será igual a 0.**▼ M3**

La ecuación para calcular C_{CH_4} del punto 3.2.1.1.3.2 [caso b)] del presente subanexo queda como sigue:

▼ B

$$C_{CH4} = C_{HC(w/NMC)}$$

La ecuación para calcular C_{NMHC} del punto 3.2.1.1.3.2 (caso b)) del presente subanexo queda como sigue:

$$C_{NMHC} = C_{HC(w/oNMC)} - C_{HC(w/NMC)} \times r_h$$

La densidad utilizada para calcular la masa de NMHC deberá ser igual a la de los hidrocarburos totales a 273,15 K (0 °C) y 101,325 kPa, y dependerá del combustible.

3.2.1.1.4. Cálculo de la concentración media aritmética ponderada por el flujo

El siguiente método de cálculo se aplicará únicamente a los sistemas de CVS que no estén provistos de un cambiador de calor o a los sistemas de CVS con un cambiador de calor que no cumpla lo dispuesto en el punto 3.3.5.1 del subanexo 5.

Cuando el caudal del CVS, q_{cvcs} , varíe a lo largo de los ensayos más de $\pm 3\%$ de la media aritmética del caudal, deberá utilizarse una media aritmética ponderada por el flujo para todas las mediciones continuas de la dilución, incluido el PN:

$$C_e = \frac{\sum_{i=1}^n q_{cvcs}(i) \times \Delta t \times C(i)}{V}$$

donde:

C_e es la concentración media aritmética ponderada por el flujo;

$q_{cvcs}(i)$ es el caudal del CVS en el momento $t = i \times \Delta t$, en m^3/min ;

$C(i)$ es la concentración en el momento $t = i \times \Delta t$, en ppm;

Δt es el intervalo de muestreo, en s;

V es el volumen total del CVS, en m^3 .

3.2.1.2. Cálculo del factor de corrección de humedad de los NO_x

A fin de corregir la influencia de la humedad en los resultados de los óxidos de nitrógeno, se aplicarán los siguientes cálculos:

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

donde:

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

y:

H es la humedad específica, en gramos de vapor de agua por kilogramo de aire seco;

▼ B

R_a es la humedad relativa del aire ambiente, en %;

P_d es la presión de saturación de vapor a temperatura ambiente, en kPa;

P_B es la presión atmosférica de la sala, en kPa.

El factor KH deberá calcularse con respecto a cada fase del ciclo de ensayo.

La temperatura ambiente y la humedad relativa se definirán como la media aritmética de los valores medidos de manera continua durante cada fase.

3.2.2. Determinación de las emisiones másicas de HC de los motores de encendido por compresión

3.2.2.1. Para determinar la emisión másica de HC en los motores de encendido por compresión, la concentración media aritmética de HC se calculará con la siguiente ecuación:

$$C_e = \frac{\int_{t_1}^{t_2} C_{HC} dt}{t_2 - t_1}$$

donde:

$\int_{t_1}^{t_2} C_{HC} dt$ es la integral del registro del FID calentado durante el ensayo (t_1 a t_2);

C_e es la concentración de HC medida en los gases de escape diluidos, en ppm de C_i , que se sustituye por C_{HC} en todas las ecuaciones pertinentes.

3.2.2.1.1. La concentración de HC en el aire de dilución deberá determinarse a partir de las bolsas de aire de dilución. La corrección deberá efectuarse conforme al punto 3.2.1.1 del presente subanexo.

3.2.3. Cálculos del consumo de combustible y el CO_2 en relación con vehículos concretos de una familia de interpolación

▼ M3

3.2.3.1. Consumo de combustible y emisiones de CO_2 sin utilizar el método de interpolación (es decir, utilizando solamente un vehículo H)

El valor de CO_2 , calculado conforme a los puntos 3.2.1 a 3.2.1.1.2 del presente subanexo, y el consumo de combustible, calculado conforme al punto 6 del presente subanexo, se atribuirán a cada uno de los vehículos de la familia de interpolación, y el método de interpolación no será aplicable.

▼ B

3.2.3.2. Consumo de combustible y emisiones de CO_2 utilizando el método de interpolación

Las emisiones de CO_2 y el consumo de combustible de cada uno de los vehículos de la familia de interpolación podrán calcularse conforme al método de interpolación presentado en los puntos 3.2.3.2.1 a 3.2.3.2.5, inclusive, del presente subanexo.

3.2.3.2.1. Consumo de combustible y emisiones de CO_2 de los vehículos de ensayo L y H

La masa de emisiones de CO_2 , M_{CO_2-L} , y M_{CO_2-H} junto con sus fases p, $M_{CO_2-L,p}$ y $M_{CO_2-H,p}$, de los vehículos de ensayo L y H, utilizada para los siguientes cálculos, se tomará de la etapa 9 del cuadro A7/1.

▼ B

Los valores de consumo de combustible también se toman de la etapa 9 del cuadro A7/1, y a ellos se hace referencia como $FC_{L,p}$ y $FC_{H,p}$.

▼ M3

- 3.2.3.2.2. Cálculo de la resistencia al avance en carretera de un vehículo concreto

En caso de que la familia de interpolación se derive de una o varias familias de resistencia al avance en carretera, el cálculo de la resistencia al avance en carretera individual solo se realizará dentro de la familia de resistencia al avance en carretera aplicable al vehículo concreto.

▼ B

- 3.2.3.2.2.1. Masa de un vehículo concreto

Las masas de ensayo de los vehículos H y L se utilizarán como parámetros de entrada en el método de interpolación.

TM_{ind} , en kg, será la masa de ensayo individual del vehículo conforme al punto 3.2.25 del presente anexo.

Si se utiliza la misma masa de ensayo para los vehículos de ensayo L y H, el valor de TM_{ind} deberá ajustarse a la masa del vehículo H para el método de interpolación.

▼ M3

- 3.2.3.2.2.2. Resistencia a la rodadura de un vehículo concreto

- 3.2.3.2.2.2.1. Los valores RRC reales de los neumáticos seleccionados para el vehículo de ensayo L, RR_L , y para el vehículo de ensayo H, RR_H , se utilizarán como parámetros de entrada en el método de interpolación. Véase el punto 4.2.2.1 del subanexo 4.

Si los neumáticos de los ejes delantero y trasero del vehículo L o H tienen valores RRC diferentes, la media ponderada de las resistencias a la rodadura se calculará con la ecuación del punto 3.2.3.2.2.2.3 del presente subanexo.

- 3.2.3.2.2.2.2. Con respecto a los neumáticos instalados en un vehículo concreto, el valor del coeficiente de resistencia a la rodadura RR_{ind} deberá ajustarse al valor RRC de la clase de eficiencia energética de los neumáticos aplicable de acuerdo con el cuadro A4/2 del subanexo 4.

Cuando vehículos concretos pueden suministrarse con un conjunto completo de ruedas y neumáticos estándar y un conjunto completo de neumáticos de invierno (marcados con una montaña de 3 picos y un copo de nieve, 3PMS) con o sin ruedas, las ruedas y los neumáticos adicionales no se considerarán equipamiento opcional.

Si los neumáticos de los ejes delantero y trasero pertenecen a clases de eficiencia energética diferentes, se utilizará la media ponderada, calculada con la ecuación del punto 3.2.3.2.2.2.3 del presente subanexo.

Si se instalan los mismos neumáticos, o neumáticos con el mismo coeficiente de resistencia a la rodadura, en los vehículos de ensayo L y H, el valor de RR_{ind} para el método de interpolación deberá ajustarse a RR_H .

- 3.2.3.2.2.2.3. Cálculo de la media ponderada de las resistencias a la rodadura

$$RR_x = (RR_{x,FA} \times mp_{x,FA}) + (RR_{x,RA} \times (1 - mp_{x,FA}))$$

▼ **M3**

donde:

x	representa el vehículo L, el vehículo H o un vehículo concreto;
$RR_{L,FA}$ y $RR_{H,FA}$	son los RRC reales de los neumáticos del eje delantero de los vehículos L y H, respectivamente, en kg/t;
$RR_{ind,FA}$	es el valor RRC de la clase de eficiencia energética aplicable de acuerdo con el cuadro A4/2 del subanexo 4 de los neumáticos del eje delantero del vehículo concreto, en kg/t;
$RR_{L,RA}$ y $RR_{H,RA}$	son los RRC reales de los neumáticos del eje trasero de los vehículos L y H, respectivamente, en kg/t;
$RR_{ind,RA}$	es el valor RRC de la clase de eficiencia energética aplicable de acuerdo con el cuadro A4/2 del subanexo 4 de los neumáticos del eje trasero del vehículo concreto, en kg/t;
$mp_{x,FA}$	es la proporción de la masa del vehículo en orden de marcha sobre el eje delantero.

El valor RR_x no se redondeará ni categorizará en clases de eficiencia energética de los neumáticos.

3.2.3.2.2.3. Resistencia aerodinámica de un vehículo concreto

3.2.3.2.2.3.1. Determinación de la influencia aerodinámica del equipamiento opcional

La resistencia aerodinámica deberá medirse con relación a cada elemento de equipamiento opcional y cada forma de carrocería que influyan en ella, en un túnel aerodinámico que cumpla los requisitos del punto 3.2 del subanexo 4 y haya sido verificado por la autoridad de homologación.

3.2.3.2.2.3.2. Método alternativo para determinar la influencia aerodinámica del equipamiento opcional

A petición del fabricante, y con la aprobación de la autoridad de homologación, para determinar $\Delta(C_D \times A_f)$ podrá utilizarse un método alternativo (por ejemplo, una simulación o un túnel aerodinámico que no cumpla el criterio del subanexo 4) si se cumplen los criterios siguientes:

- el método alternativo deberá cumplir una exactitud para $\Delta(C_D \times A_f)$ de $\pm 0,015 \text{ m}^2$ y, si se utiliza la simulación, el método de dinámica de fluidos computacional debe además ser validado al detalle, de manera que se demuestre que los patrones reales de flujo de aire en torno a la carrocería, en especial las magnitudes correspondientes a las velocidades de flujo, las fuerzas o las presiones, se ajustan a los resultados de los ensayos de validación;

▼ **M3**

- b) el método alternativo deberá utilizarse únicamente para aquellas partes que influyen en la aerodinámica (por ejemplo, las ruedas, las formas de la carrocería o el sistema de refrigeración) con respecto a las cuales se haya demostrado la equivalencia;
- c) deberán aportarse por adelantado a la autoridad de homologación pruebas de equivalencia con respecto a cada familia de resistencia al avance en carretera, si se utiliza un método matemático, o cada cuatro años, si se utiliza un método de medición, y en cualquier caso sobre la base de mediciones en túnel aerodinámico que cumplan los criterios del presente anexo;
- d) si el valor de $\Delta(C_D \times A_f)$ de un determinado elemento de equipamiento opcional es más del doble del valor del equipamiento opcional respecto del cual se han aportado las pruebas, la resistencia aerodinámica no se determinará por el método alternativo; y
- e) si se modifica un modelo de simulación, será necesaria una nueva validación.

3.2.3.2.2.3.3. Aplicación de influencia aerodinámica al vehículo concreto

$\Delta(C_D \times A_f)_{\text{ind}}$ es la diferencia en el producto del coeficiente de resistencia aerodinámica multiplicado por el área frontal entre un vehículo concreto y el vehículo de ensayo L, debida a opciones y formas de la carrocería del vehículo que difieren de las del vehículo de ensayo L, en m^2 .

Estas diferencias de resistencia aerodinámica, $\Delta(C_D \times A_f)$, deberán determinarse con una exactitud de $\pm 0,015 \text{ m}^2$.

$\Delta(C_D \times A_f)_{\text{ind}}$ podrá calcularse con la siguiente ecuación manteniendo la exactitud de $\pm 0,015 \text{ m}^2$ también para la suma de los elementos de equipamiento opcional y las formas de la carrocería:

$$\Delta(C_D \times A_f)_{\text{ind}} = \sum_{i=1}^n \Delta(C_D \times A_f)_i$$

donde:

C_D es el coeficiente de resistencia aerodinámica;

A_f es el área frontal del vehículo, en m^2 ;

n es el número de elementos de equipamiento opcional que difieren entre un vehículo concreto y el vehículo de ensayo L;

$\Delta(C_D \times A_f)_i$ es la diferencia en el producto del coeficiente de resistencia aerodinámica multiplicado por el área frontal debida a una característica concreta, i, del vehículo, y es positiva con relación a un elemento de equipamiento opcional que añade resistencia aerodinámica con respecto al vehículo de ensayo L, y viceversa, en m^2 .

La suma de todas las diferencias $\Delta(C_D \times A_f)_i$ entre los vehículos de ensayo L y H deberá corresponder a $\Delta(C_D \times A_f)_{LH}$.

3.2.3.2.2.3.4. Definición de la delta aerodinámica completa entre los vehículos de ensayo H y L

▼ M3

La diferencia total del coeficiente de resistencia aerodinámica multiplicado por el área frontal entre los vehículos de ensayo L y H se denominará $\Delta(C_D \times A_f)_{LH}$ y deberá incluirse en todas las actas de ensayo pertinentes, en m^2 .

3.2.3.2.2.3.5. Documentación de las influencias aerodinámicas

El aumento o la disminución del producto del coeficiente de resistencia aerodinámica multiplicado por el área frontal, expresados como $\Delta(C_D \times A_f)$, con relación a todos los elementos de equipamiento opcional y las formas de la carrocería de la familia de interpolación que:

a) influyan en la resistencia aerodinámica del vehículo, y

b) deban incluirse en la interpolación,

deberán incluirse en todas las actas de ensayo pertinentes, en m^2 .

3.2.3.2.2.3.6. Disposiciones adicionales aplicables a las influencias aerodinámicas

La resistencia aerodinámica del vehículo H deberá aplicarse a toda la familia de interpolación y $\Delta(C_D \times A_f)_{LH}$ deberá fijarse en cero si:

a) la instalación de túnel aerodinámico no es capaz de determinar con exactitud $\Delta(C_D \times A_f)$; o

b) no hay elementos de equipamiento opcional que influyan en la resistencia, diferentes entre los vehículos de ensayo H y L, que deban incluirse en el método de interpolación.

3.2.3.2.2.4. Cálculo de los coeficientes de resistencia al avance en carretera de vehículos concretos

Los coeficientes de resistencia al avance en carretera f_0 , f_1 y f_2 (según se definen en el subanexo 4) correspondientes a los vehículos de ensayo H y L se denominan $f_{0,H}$, $f_{1,H}$ y $f_{2,H}$, y $f_{0,L}$, $f_{1,L}$ y $f_{2,L}$, respectivamente. Una curva de resistencia al avance en carretera ajustada para el vehículo de ensayo L se define como sigue:

$$F_L(v) = f_{0,L}^* + f_{1,H} \times v + f_{2,L}^* \times v^2$$

▼ B

Aplicando el método de regresión mínimo cuadrática en el intervalo de puntos de velocidad de referencia, los coeficientes de resistencia al avance en carretera ajustados $f_{0,L}^*$ y $f_{2,L}^*$ deberán determinarse para $F_L(v)$ con el coeficiente lineal $f_{1,L}^*$ ajustado a $f_{1,H}$. Los coeficientes de resistencia al avance en carretera $f_{0,ind}$, $f_{1,ind}$ y $f_{2,ind}$ de un vehículo concreto de la familia de interpolación deberán calcularse con las siguientes ecuaciones:

$$f_{0,ind} = f_{0,H} - \Delta f_0 \times \frac{(TM_H \times RR_H - TM_{ind} \times RR_{ind})}{(TM_H \times RR_H - TM_L \times RR_L)}$$

o, si $(TM_H \times RR_H - TM_L \times RR_L) = 0$, se aplicará la ecuación siguiente para $f_{0,ind}$:

$$f_{0,ind} = f_{0,H} - \Delta f_0$$

▼ B

$$f_{1,ind} = f_{1,H}$$

$$f_{2,ind} = f_{2,H} - \Delta f_2 \frac{(\Delta[C_d \times A_f]_{LH} - \Delta[C_d \times A_f]_{ind})}{(\Delta[C_d \times A_f]_{LH})}$$

o, si $\Delta(C_d \times A_f)_{LH} = 0$, se aplicará la ecuación siguiente para $F_{2,ind}$:

$$f_{2,ind} = f_{2,H} - \Delta f_2$$

donde:

$$\Delta f_0 = f_{0,H} - f_{0,L}^*$$

$$\Delta f_2 = f_{2,H} - f_{2,L}^*$$

En el caso de una familia de matrices de resistencia al avance en carretera, los coeficientes de resistencia al avance en carretera f_0 , f_1 y f_2 correspondientes a un vehículo concreto deberán calcularse con arreglo a las ecuaciones del punto 5.1.1 del subanexo 4.

3.2.3.2.3. Cálculo de la demanda de energía del ciclo

La demanda de energía del ciclo del WLTC aplicable, E_k , y la demanda de energía de todas las fases del ciclo aplicable, $E_{k,p}$, deberán calcularse siguiendo el procedimiento del punto 5 del presente subanexo con respecto a los siguientes conjuntos, k, de coeficientes de resistencia al avance en carretera y masas:

$$k=1: f_0 = f_{0,L}^*, f_1 = f_{1,H}, f_2 = f_{2,L}^*, m = TM_L$$

(vehículo de ensayo L)

$$k=2: f_0 = f_{0,H}, f_1 = f_{1,H}, f_2 = f_{2,H}, m = TM_H$$

(vehículo de ensayo H)

$$k=3: f_0 = f_{0,ind}, f_1 = f_{1,H}, f_2 = f_{2,ind}, m = TM_{ind}$$

(un vehículo concreto de la familia de interpolación)

▼ M3

Estos tres conjuntos de resistencias al avance en carretera podrán derivarse de diferentes familias de resistencia al avance en carretera.

▼ B

3.2.3.2.4. Cálculo del valor de CO₂ correspondiente a un vehículo concreto de una familia de interpolación aplicando el método de interpolación

En relación con cada fase p del ciclo aplicable, la masa de emisiones de CO₂, en g/km, correspondiente a un vehículo concreto deberá calcularse con la siguiente ecuación:

$$M_{CO_2-ind,p} = M_{CO_2-L,p} + \left(\frac{E_{3,p} - E_{1,p}}{E_{2,p} - E_{1,p}} \right) \times (M_{CO_2-H,p} - M_{CO_2-L,p})$$

La masa de emisiones de CO₂, en g/km, correspondiente a un vehículo concreto durante el ciclo completo deberá calcularse con la siguiente ecuación

$$M_{CO_2-ind} = M_{CO_2-L} + \left(\frac{E_3 - E_1}{E_2 - E_1} \right) \times (M_{CO_2-H} - M_{CO_2-L})$$

▼ M3

Los términos $E_{1,p}$, $E_{2,p}$ y $E_{3,p}$ y E_1 , E_2 y E_3 , respectivamente, se calcularán como se especifica en el punto 3.2.3.2.3 del presente subanexo.

▼B

- 3.2.3.2.5. Cálculo del valor de consumo de combustible, FC, correspondiente a un vehículo concreto de una familia de interpolación aplicando el método de interpolación

En relación con cada fase p del ciclo aplicable, el consumo de combustible, en l/100 km, correspondiente a un vehículo concreto deberá calcularse con la siguiente ecuación:

$$FC_{\text{ind},p} = FC_{L,p} + \left(\frac{E_{3,p} - E_{1,p}}{E_{2,p} - E_{1,p}} \right) \times (FC_{H,p} - FC_{L,p})$$

El consumo de combustible, en l/100 km, correspondiente a un vehículo concreto durante el ciclo completo deberá calcularse con la siguiente ecuación

$$FC_{\text{ind}} = FC_L + \left(\frac{E_3 - E_1}{E_2 - E_1} \right) \times (FC_H - FC_L)$$

▼M3

Los términos $E_{1,p}$, $E_{2,p}$ y $E_{3,p}$ y E_1 , E_2 y E_3 , respectivamente, se calcularán como se especifica en el punto 3.2.3.2.3 del presente subanexo.

- 3.2.3.2.6. El OEM podrá aumentar el valor de CO₂ individual determinado de acuerdo con el punto 3.2.3.2.4 del presente subanexo. En tales casos:

- los valores de CO₂ de las fases se incrementarán en proporción al valor de CO₂ incrementado dividido por el valor de CO₂ calculado;
- los valores de consumo de combustible se incrementarán en proporción al valor de CO₂ incrementado dividido por el valor de CO₂ calculado.

Esto no supondrá una compensación respecto de los elementos técnicos que exigirían efectivamente que un vehículo quedara excluido de la familia de interpolación.

▼B

- 3.2.4. Cálculos del consumo de combustible y el CO₂ en relación con vehículos concretos de una familia de matrices de resistencia al avance en carretera

Las emisiones de CO₂ y el consumo de combustible de cada uno de los vehículos de la familia de matrices de resistencia al avance en carretera deberán calcularse conforme al método de interpolación presentado en los puntos 3.2.3.2.3 a 3.2.3.2.5, inclusive, del presente subanexo. Cuando sea aplicable, las referencias al vehículo L o H se sustituirán por referencias al vehículo L_M o H_M, respectivamente.

- 3.2.4.1. Determinación del consumo de combustible y las emisiones de CO₂ de los vehículos L_M y H_M

La masa de emisiones de CO₂ M_{CO2} de los vehículos L_M y H_M deberá determinarse con arreglo a los cálculos del punto 3.2.1 del presente subanexo con respecto a cada fase p del WLTC aplicable, y a ella se hará referencia como M_{CO2-LM,p} y M_{CO2-HM,p}, respectivamente. El consumo de combustible correspondiente a cada fase del WLTC aplicable deberá determinarse con arreglo al punto 6 del presente subanexo, y a él se hará referencia como FC_{LM,p} y FC_{HM,p}, respectivamente.

▼ B

3.2.4.1.1. Cálculo de la resistencia al avance en carretera de un vehículo concreto

La fuerza de resistencia al avance en carretera deberá calcularse siguiendo el procedimiento descrito en el punto 5.1 del subanexo 4.

3.2.4.1.1.1. Masa de un vehículo concreto

Deberán utilizarse como parámetros de entrada las masas de ensayo de los vehículos H_M y L_M seleccionadas conforme al punto 4.2.1.4 del subanexo 4.

TM_{ind} , en kg, será la masa de ensayo del vehículo concreto conforme a la definición de la masa de ensayo del punto 3.2.25 del presente anexo.

Si se utiliza la misma masa de ensayo para los vehículos L_M y H_M , el valor de TM_{ind} deberá ajustarse a la masa del vehículo H_M para el método de familia de matrices de resistencia al avance en carretera.

▼ M3

3.2.4.1.1.2. Resistencia a la rodadura de un vehículo concreto

3.2.4.1.1.2.1. Deberán utilizarse como parámetros de entrada los valores del coeficiente de resistencia a la rodadura (RRC) correspondientes al vehículo L_M , RR_{L_M} , y al vehículo H_M , RR_{H_M} , seleccionados conforme al punto 4.2.1.4 del subanexo 4.

Si los neumáticos de los ejes delantero y trasero del vehículo L_M o H_M tienen valores RRC diferentes, la media ponderada de las resistencias a la rodadura se calculará con la ecuación del punto 3.2.4.1.1.2.3 del presente subanexo.

3.2.4.1.1.2.2. Con respecto a los neumáticos instalados en un vehículo concreto, el valor del coeficiente de resistencia a la rodadura RR_{ind} deberá ajustarse al valor RRC de la clase de eficiencia energética de los neumáticos aplicable de acuerdo con el cuadro A4/2 del subanexo 4.

Cuando vehículos concretos pueden suministrarse con un conjunto completo de ruedas y neumáticos estándar y un conjunto completo de neumáticos de invierno (marcados con una montaña de 3 picos y un copo de nieve, 3PMS) con o sin ruedas, las ruedas y los neumáticos adicionales no se considerarán equipamiento opcional.

Si los neumáticos de los ejes delantero y trasero pertenecen a clases de eficiencia energética diferentes, se utilizará la media ponderada, calculada con la ecuación del punto 3.2.4.1.1.2.3 del presente subanexo.

Si se utiliza la misma resistencia a la rodadura para los vehículos L_M y H_M , el valor de RR_{ind} deberá ajustarse a RR_{H_M} para el método de familia de matrices de resistencia al avance en carretera.

3.2.4.1.1.2.3. Cálculo de la media ponderada de las resistencias a la rodadura

$$RR_x = (RR_{x,FA} \times mp_{x,FA}) + (RR_{x,RA} \times (1 - mp_{x,FA}))$$

▼ M3

donde:

x	representa el vehículo L, el vehículo H o un vehículo concreto;
$RR_{L,M,FA}$ y $RR_{H,M,FA}$	son los RRC reales de los neumáticos del eje delantero de los vehículos L y H, respectivamente, en kg/t;
$RR_{ind,FA}$	es el valor RRC de la clase de eficiencia energética aplicable de acuerdo con el cuadro A4/2 del subanexo 4 de los neumáticos del eje delantero del vehículo concreto, en kg/t;
$RR_{L,M,RA}$, y $RR_{H,M,RA}$	son los coeficientes de resistencia a la rodadura reales de los neumáticos del eje trasero de los vehículos L y H, respectivamente, en kg/t;
$RR_{ind,RA}$	es el valor RRC de la clase de eficiencia energética aplicable de acuerdo con el cuadro A4/2 del subanexo 4 de los neumáticos del eje trasero del vehículo concreto, en kg/t;
$mp_{x,FA}$	es la proporción de la masa del vehículo en orden de marcha sobre el eje delantero.

El valor RR_x no se redondeará ni categorizará en clases de eficiencia energética de los neumáticos.

▼ B

3.2.4.1.1.3. Área frontal de un vehículo concreto

Deberán utilizarse como parámetros de entrada las áreas frontales del vehículo L_M , $A_{fl,M}$, y del vehículo H_M , A_{fl,H_M} , seleccionadas conforme al punto 4.2.1.4 del subanexo 4.

$A_{f,ind}$, en m^2 , será el área frontal del vehículo concreto.

Si se utiliza la misma área frontal para los vehículos L_M y H_M , el valor de $A_{f,ind}$ deberá ajustarse al área frontal del vehículo H_M para el método de familia de matrices de resistencia al avance en carretera.

3.3. PM

3.3.1. Cálculo

PM deberá calcularse con las dos ecuaciones siguientes:

$$PM = \frac{(V_{mix} + V_{ep}) \times P_e}{V_{ep} \times d}$$

▼B

en caso de que los gases de escape sean expulsados fuera del túnel;

y:

$$PM = \frac{V_{\text{mix}} \times P_e}{V_{\text{ep}} \times d}$$

en caso de que los gases de escape sean reconducidos al túnel;

donde:

V_{mix} es el volumen de los gases de escape diluidos (véase el punto 2.1 del presente subanexo) en condiciones estándar;

V_{ep} es el volumen de gas de escape diluido que atraviesa el filtro de muestreo de partículas depositadas en condiciones estándar;

P_e es la masa de partículas depositadas recogida por uno o varios de los filtros de muestreo, en mg;

d es la distancia recorrida durante el ciclo de ensayo, en km.

- 3.3.1.1. Si se aplica la corrección correspondiente a la masa de partículas depositadas de fondo procedente del sistema de dilución, esta deberá determinarse de conformidad con el ►**M3** punto 2.1.3.1 del subanexo 6 ◀. En este caso, la masa de partículas depositadas (g/km) deberá calcularse con las siguientes ecuaciones:

$$PM = \left\{ \frac{P_e}{V_{\text{ep}}} - \left[\frac{P_a}{V_{\text{ap}}} \times \left(1 - \frac{1}{DF} \right) \right] \right\} \times \frac{(V_{\text{mix}} + V_{\text{ep}})}{d}$$

en el caso de que los gases de escape sean expulsados fuera del túnel;

y:

$$PM = \left\{ \frac{P_e}{V_{\text{ep}}} - \left[\frac{P_a}{V_{\text{ap}}} \times \left(1 - \frac{1}{DF} \right) \right] \right\} \times \frac{V_{\text{mix}}}{d}$$

en el caso de que los gases de escape sean reconducidos al túnel;

donde:

V_{ap} es el volumen de aire del túnel que pasa por el filtro de partículas depositadas de fondo en condiciones estándar;

P_a es la masa de partículas depositadas procedente del aire de dilución, o del aire de fondo del túnel de dilución, determinada por uno de los métodos descritos en el ►**M3** punto 2.1.3.1 del subanexo 6 ◀;

DF es el factor de dilución determinado conforme al punto 3.2.1.1.1 del presente subanexo.

Cuando la aplicación de una corrección de fondo dé un resultado negativo, se considerará que es igual a 0 g/km.

▼ B

3.3.2. Cálculo de PM por el método de dilución doble

$$V_{ep} = V_{set} - V_{ssd}$$

donde:

V_{ep} es el volumen de gas de escape diluido que atraviesa el filtro de muestreo de partículas depositadas en condiciones estándar;

V_{set} es el volumen de gas de escape doblemente diluido que atraviesa el filtro de muestreo de partículas depositadas en condiciones estándar;

V_{ssd} es el volumen de aire de dilución secundario en condiciones estándar.

Si el gas diluido de muestreo secundario para la medición de PM no es reconducido al túnel, el volumen CVS deberá calcularse como en la dilución simple, es decir:

$$V_{mix} = V_{mix\ indicated} + V_{ep}$$

donde:

$V_{mix\ indicated}$ es el volumen medido de gas de escape diluido en el sistema de dilución tras la extracción de la muestra de partículas depositadas en condiciones estándar.

▼ M3

4. Determinación de PN

El valor de PN deberá calcularse con la siguiente ecuación:

$$PN = \frac{V \times k \times (\overline{C}_s \times \overline{f}_r - C_b \times \overline{f}_{rb}) \times 10^3}{d}$$

donde:

PN es la emisión en número de partículas suspendidas, expresada en partículas suspendidas por kilómetro;

V es el volumen del gas de escape diluido en litros por ensayo (tras la primera dilución, únicamente en caso de dilución doble), corregido respecto de las condiciones estándar (273,15 K [0 °C] y 101,325 kPa);

k es un factor de calibración para corregir las mediciones del PNC respecto del nivel del instrumento de referencia, cuando tal factor no se aplica internamente en el PNC; cuando el factor de calibración se aplique internamente en el PNC, será igual a 1;

\overline{C}_s es la concentración en número de partículas suspendidas corregida del gas de escape diluido, expresada como la media aritmética del número de partículas suspendidas por centímetro cúbico obtenido en el ensayo de emisiones, incluida la duración total del ciclo de conducción; si los resultados de la concentración media volumétrica \overline{C} procedente del PNC no se han medido en condiciones estándar (273,15 K [0 °C] y 101,325 kPa), deberán corregirse las concentraciones respecto de esas condiciones C_s ;

▼ M3

C_b es la concentración en número de partículas suspendidas de fondo o bien del aire de dilución o bien del túnel de dilución, según admita la autoridad de homologación, expresada en partículas suspendidas por centímetro cúbico y corregida a efectos de coincidencia y respecto de las condiciones estándar (273,15 K [0 °C] y 101,325 kPa);

\bar{f}_r es el factor medio de reducción de la concentración de partículas suspendidas del VPR en el ajuste de dilución utilizado para el ensayo;

\bar{f}_{rb} es el factor medio de reducción de la concentración de partículas suspendidas del VPR en el ajuste de dilución utilizado para la medición de fondo;

d es la distancia conducida durante el ciclo de ensayo aplicable, en km.

\bar{C} se calculará con la siguiente ecuación:

$$\bar{C} = \frac{\sum_{i=1}^n C_i}{n}$$

donde:

C_i es una medición discreta de la concentración en número de partículas suspendidas del gas de escape diluido procedente del PNC, expresada en partículas suspendidas por cm^3 y corregida a efectos de coincidencia;

n es el número total de mediciones discretas de la concentración en número de partículas suspendidas realizadas durante el ciclo de ensayo aplicable, y se calculará con la siguiente ecuación:

$$n = t \times f$$

donde:

t es la duración del ciclo de ensayo aplicable, en s;

f es la frecuencia de registro de datos del contador de partículas suspendidas, en Hz.

▼ B

5. Cálculo de la demanda de energía del ciclo

A menos que se especifique otra cosa, el cálculo deberá basarse en la curva de velocidad buscada que se obtiene de momentos discretos de muestreo.

A efectos de cálculo, cada momento de muestreo deberá interpretarse como un período de tiempo. A menos que se especifique otra cosa, la duración Δt de estos períodos será de 1 segundo.

La demanda de energía total E de un ciclo entero o de una fase específica del ciclo se calculará sumando E_i durante el tiempo correspondiente del ciclo comprendido entre t_{start} y t_{end} , con arreglo a la siguiente ecuación:

$$E = \sum_{t_{\text{start}}}^{t_{\text{end}}} E_i$$

▼ B

donde:

$$E_i = F_i \times d_i \text{ si } F_i > 0$$

$$E_i = 0 \text{ si } F_i \leq 0$$

y:

t_{start} es el momento en que comienza el ciclo o la fase de ensayo aplicable, en s;

t_{end} es el momento en que termina el ciclo o la fase de ensayo aplicable, en s;

E_i es la demanda de energía durante el período (i-1) a (i), en Ws;

F_i es la fuerza de tracción durante el período (i-1) a (i), en N;

d_i es la distancia recorrida durante el período (i-1) a (i), en m;

$$F_i = f_0 + f_1 \times \left(\frac{v_i + v_{i-1}}{2} \right) + f_2 \times \frac{(v_i + v_{i-1})^2}{4} + (1.03 \times TM) \times a_i$$

donde:

F_i es la fuerza de tracción durante el período (i-1) a (i), en N;

v_i es la velocidad buscada en el momento t_i , en km/h;

TM es la masa de ensayo, en kg;

a_i es la aceleración durante el período (i-1) a (i), en m/s^2 ;

f_0 , f_1 , f_2 son los coeficientes de resistencia al avance en carretera correspondientes al vehículo de ensayo considerado (TM_L , TM_{H0} o TM_{ind}), en N, N/km/h y $\text{N}/(\text{km/h})^2$, respectivamente.

$$d_i = \frac{(v_i + v_{i-1})}{2 \times 3,6} \times (t_i - t_{i-1})$$

donde:

d_i es la distancia recorrida en el período (i-1) a (i), en m;

v_i es la velocidad buscada en el momento t_i , en km/h;

t_i es el tiempo, en s.

$$a_i = \frac{v_i - v_{i-1}}{3,6 \times (t_i - t_{i-1})}$$

donde:

a_i es la aceleración durante el período (i-1) a (i), m/s^2 ;

v_i es la velocidad buscada en el momento t_i , en km/h;

t_i es el tiempo, en s.

▼B

6. Cálculo del consumo de combustible
- 6.1. Las características del combustible necesarias para calcular los valores de consumo de combustible se tomarán del anexo IX.
- 6.2. Los valores de consumo de combustible se calcularán a partir de las emisiones de hidrocarburos, monóxido de carbono y dióxido de carbono utilizando los resultados de la etapa 6, con respecto a las emisiones de referencia, y de la etapa 7, con respecto al CO₂, del cuadro A7/1.

▼M3

- 6.2.1. Para calcular el consumo de combustible se aplicará la ecuación general del punto 6.12 del presente subanexo, utilizando las relaciones H/C y O/C.

▼B

- 6.2.2. Con respecto a todas las ecuaciones del punto 6 del presente subanexo:

FC es el consumo de combustible correspondiente a un combustible específico, en l/100 km (o m³/100 km, en el caso del gas natural, o kg/100 km, en el caso del hidrógeno);

H/C es la relación entre hidrógeno y carbono de un combustible específico C_xH_yO_z;

O/C es la relación entre oxígeno y carbono de un combustible específico C_xH_yO_z;

MW_C es la masa molar del carbono (12,011 g/mol);

MW_H es la masa molar del hidrógeno (1,008 g/mol);

MW_O es la masa molar del oxígeno (15,999 g/mol);

ρ_{fuel} es la densidad del combustible de ensayo, en kg/l; en el caso de los combustibles gaseosos, la densidad del combustible a 15 °C;

HC son las emisiones de hidrocarburos, en g/km;

CO son las emisiones de monóxido de carbono, en g/km;

CO₂ son las emisiones de dióxido de carbono, en g/km;

H₂O son las emisiones de agua, en g/km;

H₂ son las emisiones de hidrógeno, en g/km;

p₁ es la presión del gas en el depósito de combustible antes del ciclo de ensayo aplicable, en Pa;

p₂ es la presión del gas en el depósito de combustible después del ciclo de ensayo aplicable, en Pa;

T₁ es la temperatura del gas en el depósito de combustible antes del ciclo de ensayo aplicable, en K;

T₂ es la temperatura del gas en el depósito de combustible después del ciclo de ensayo aplicable, en K;

Z₁ es el factor de compresibilidad del combustible gaseoso a p₁ y T₁;

▼ B

Z_2 es el factor de compresibilidad del combustible gaseoso a p_2 y T_2 ;

V es el volumen interior del depósito de combustible gaseoso, en m^3 ;

d es la longitud teórica de la fase o el ciclo aplicable, en km.

6.3. Reservado

6.4. Reservado

6.5. Con respecto a un vehículo con motor de encendido por chispa alimentado con gasolina (E10)

$$FC = \left(\frac{0,1206}{\rho_{\text{fuel}}} \right) \times [(0,829 \times \text{HC}) + (0,429 \times \text{CO}) + (0,273 \times \text{CO}_2)]$$

6.6. Con respecto a un vehículo con motor de encendido por chispa alimentado con GLP

$$FC_{\text{norm}} = \left(\frac{0,1212}{0,538} \right) \times [(0,825 \times \text{HC}) + (0,429 \times \text{CO}) + (0,273 \times \text{CO}_2)]$$

6.6.1. Si la composición del combustible utilizado para el ensayo difiere de la composición que se presupone para el cálculo del consumo normalizado, a petición del fabricante podrá aplicarse un factor de corrección cf con arreglo a la siguiente ecuación:

$$FC_{\text{norm}} = \left(\frac{0,1212}{0,538} \right) \times cf \times [(0,825 \times \text{HC}) + (0,429 \times \text{CO}) + (0,273 \times \text{CO}_2)]$$

El factor de corrección cf que podrá aplicarse se determina con la siguiente ecuación:

$$cf = 0,825 + 0,0693 \times n_{\text{actual}}$$

donde:

n_{actual} es la relación H/C real del combustible utilizado.

6.7. Con respecto a un vehículo con motor de encendido por chispa alimentado con GN/biometano

$$FC_{\text{norm}} = \left(\frac{0,1336}{0,654} \right) \times [(0,749 \times \text{HC}) + (0,429 \times \text{CO}) + (0,273 \times \text{CO}_2)]$$

6.8. Reservado

6.9. Reservado

6.10. Con respecto a un vehículo con motor de encendido por compresión alimentado con gasóleo (B7)

$$FC = \left(\frac{0,1165}{\rho_{\text{fuel}}} \right) \times [(0,858 \times \text{HC}) + (0,429 \times \text{CO}) + (0,273 \times \text{CO}_2)]$$

▼ B

- 6.11. Con respecto a un vehículo con motor de encendido por chispa alimentado con etanol (E85)

$$FC = \left(\frac{0,1743}{\rho_{\text{fuel}}} \right) \times [(0,574 \times \text{HC}) + (0,429 \times \text{CO}) + (0,273 \times \text{CO}_2)]$$

- 6.12. El consumo de combustible correspondiente a cualquier combustible de ensayo podrá determinarse con la siguiente ecuación:

$$FC = \frac{MW_C + \frac{H}{C} \times MW_H + \frac{O}{C} \times MW_O}{MW_C \times \rho_{\text{fuel}} \times 10} \times \left(\frac{MW_C}{MW_C + \frac{H}{C} \times MW_H + \frac{O}{C} \times MW_O} \times \text{HC} + \frac{MW_C}{MW_{\text{CO}}} \times \text{CO} + \frac{MW_C}{MW_{\text{CO}_2}} \times \text{CO}_2 \right)$$

- 6.13. Consumo de combustible de un vehículo con motor de encendido por chispa alimentado con hidrógeno:

$$FC = 0,024 \times \frac{V}{d} \times \left(\frac{1}{Z_1} \times \frac{p_1}{T_1} - \frac{1}{Z_2} \times \frac{p_2}{T_2} \right)$$

▼ M3

En el caso de vehículos alimentados con hidrógeno gaseoso o líquido, y con la aprobación de la autoridad de homologación, el fabricante podrá elegir calcular el consumo de combustible utilizando, o bien la ecuación que figura a continuación, o bien un método que aplique un protocolo estándar como el SAE J2572.

▼ B

$$FC = 0,1 \times (0,1119 \times \text{H}_2\text{O} + \text{H}_2)$$

El factor de compresibilidad, Z, se obtendrá del siguiente cuadro:

Cuadro A7/2

Factor de compresibilidad Z

		T (K)									
		5	100	200	300	400	500	600	700	800	900
p (bar)	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	3,57	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
	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
	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

▼ **B**

		T (K)									
		5	100	200	300	400	500	600	700	800	900
	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

Cuando los valores de entrada necesarios para p y T no se indiquen en el cuadro, el factor de compresibilidad se obtendrá por interpolación lineal entre los factores de compresibilidad indicados en el cuadro, eligiendo los más próximos al valor buscado.

▼ **M3**

7. Índices de la curva de conducción:

7.1. Requisito general

La velocidad prescrita entre los momentos de los cuadros A1/1 a A1/12 deberá determinarse por interpolación lineal con una frecuencia de 10 Hz.

En caso de que se accione a fondo el acelerador, deberá utilizarse la velocidad prescrita en lugar de la velocidad real del vehículo para calcular los índices de la curva de conducción durante esos períodos de funcionamiento.

En el caso de los VEP, el cálculo de los índices de la curva de conducción incluirá todos los ciclos y fases del WLTC completados antes de que tenga lugar el criterio de interrupción, según se especifica en el punto 3.2.4.5 del subanexo 8.

7.2. Cálculo de los índices de la curva de conducción

Los siguientes índices deberán calcularse con arreglo a la norma SAE J2951(revisada en enero de 2014):

- a) IWR: *Inertial Work Rating* (índice de inercia), en %;
- b) RMSSE: *Root Mean Squared Speed Error* (error cuadrático medio de la velocidad), en km/h.

7.3. Criterios aplicables a los índices de la curva de conducción

En el caso de un ensayo de homologación de tipo, los índices deberán cumplir los siguientes criterios:

- a) el IWR deberá estar en el intervalo de - 2,0 a + 4,0 %;
- b) el RMSSE deberá ser inferior a 1,3 km/h.

8. Cálculo de las relaciones n/v

Las relaciones n/v se calcularán con la siguiente ecuación:

▼ **M3**

$$\left(\frac{n}{v}\right)_i = (r_i \times r_{\text{axle}} \times 60\,000) / (U_{\text{dyn}} \times 3,6)$$

donde:

- n es la velocidad del motor, en min^{-1} ;
- v es la velocidad del vehículo, en km/h ;
- r_i es la relación de transmisión en la marcha i;
- r_{axle} es la relación de transmisión del eje;
- U_{dyn} es la circunferencia dinámica de rodadura de los neumáticos del eje motor, que se calcula con la siguiente ecuación:

$$U_{\text{dyn}} = 3,05 \times \left(2 \left(\frac{H/W}{100} \right) \times W + (R \times 25,4) \right)$$

donde:

- H/W es el perfil del neumático, por ejemplo, «45» en un neumático 225/45 R17;
- W es la anchura del neumático, en mm; por ejemplo, «225» en un neumático 225/45 R17;
- R es el diámetro de la rueda, en pulgadas; por ejemplo, «17» en un neumático 225/45 R17;

U_{dyn} se redondeará a un número entero de milímetros.

Si U_{dyn} es diferente en los ejes delantero y trasero, se aplicará el valor de n/v correspondiente al eje motor principal. Previa solicitud, la autoridad de homologación deberá recibir la información necesaria para esa selección.

▼B*Subanexo 8***Vehículos eléctricos puros, eléctricos híbridos e híbridos de pilas de combustible de hidrógeno comprimido**

1. Requisitos generales

En el caso de ensayos de VEH-SCE, VEH-CCE y VHPC-SCE, los apéndices 2 y 3 del presente subanexo sustituirán al apéndice 2 del subanexo 6.

A menos que se indique otra cosa, todos los requisitos del presente subanexo se aplicarán a los vehículos con y sin modos seleccionables por el conductor. A menos que se indique explícitamente otra cosa en el presente subanexo, todos los requisitos y procedimientos especificados en el subanexo 6 seguirán siendo de aplicación a los VEH-SCE, los VEH-CCE, los VHPC-SCE y los VEP.

▼M3

1.1. Unidades, exactitud y resolución de los parámetros eléctricos

Las unidades, la exactitud y la resolución de las mediciones serán las que figuran en el cuadro A8/1.

*Cuadro A8/1***Parámetros, unidades, exactitud y resolución de las mediciones**

Parámetro	Unidades	Exactitud	Resolución
Energía eléctrica ⁽¹⁾	Wh	± 1 %	0,001 kWh ⁽²⁾
Corriente eléctrica	A	± 0,3 % FSD o ± 1 % de la indicación del instrumento ⁽³⁾ ⁽⁴⁾	0,1 A
Tensión eléctrica	V	± 0,3 % FSD o ± 1 % de la indicación del instrumento ⁽³⁾	0,1 V

⁽¹⁾ Equipamiento: contador estático de energía activa.

⁽²⁾ Vatímetro de AC, clase 1 según la norma IEC 62053-21 o equivalente.

⁽³⁾ El valor que sea mayor.

⁽⁴⁾ Frecuencia de integración de la corriente: 20 Hz o mayor.

1.2. Ensayos de emisiones y de consumo de combustible

Los parámetros, las unidades y la exactitud de las mediciones serán los mismos que los requeridos para los vehículos ICE puros.

▼B

1.3. Unidades y precisión de los resultados finales de los ensayos

Las unidades y su precisión para la comunicación de los resultados finales deberán seguir las indicaciones del cuadro A8/2. A efectos del cálculo conforme al punto 4 del presente subanexo, serán de aplicación los valores sin redondeo.

▼ **M3**

Cuadro A8/2

Unidades y precisión de los resultados finales de los ensayos

Parámetro	Unidades	Precisión del resultado final del ensayo
PER _(p) ⁽²⁾ , PER _{city} , AER _(p) ⁽²⁾ , AER _{city} , EAER _(p) ⁽²⁾ , EAER _{city} , R _{CDA} ⁽¹⁾ , R _{CDC}	km	Redondeado al entero más próximo
FC _{CS(p)} ⁽²⁾ , FC _{CD} , FC _{weighted} para VEH	l/100 km	Redondeado al primer decimal
FC _{CS(p)} ⁽²⁾ para VHPC	kg/100 km	Redondeado al segundo decimal
M _{CO2,CS(p)} ⁽²⁾ , M _{CO2,CD} , M _{CO2,weighted}	g/km	Redondeado al entero más próximo
EC _(p) ⁽²⁾ , EC _{city} , EC _{AC,CD} , EC _{AC,weighted}	Wh/km	Redondeado al entero más próximo
E _{AC}	kWh	Redondeado al primer decimal

⁽¹⁾ Ningún parámetro relativo a un vehículo concreto.

⁽²⁾ (p) es el período considerado, que puede ser una fase, una combinación de fases o el ciclo entero.

▼ **B**

1.4. Clasificación de los vehículos

Todos los VEH-CCE, VEH-SCE, VEP y VHPC-SCE se clasificarán como vehículos de la clase 3. El ciclo de ensayo aplicable para el procedimiento de ensayo de tipo 1 deberá determinarse con arreglo al punto 1.4.2 del presente subanexo, basándose en el correspondiente ciclo de ensayo de referencia según se indica en el punto 1.4.1 del presente subanexo.

1.4.1. Ciclo de ensayo de referencia

▼ **M3**

1.4.1.1. Los ciclos de ensayo de referencia de la clase 3 se especifican en el punto 3.3 del subanexo 1.

1.4.1.2. Con respecto a los VEP, el procedimiento reductor, de conformidad con los puntos 8.2.3 y 8.3 del subanexo 1, podrá aplicarse en los ciclos de ensayo con arreglo al punto 3.3 del subanexo 1 sustituyendo la potencia asignada por la potencia neta máxima de acuerdo con el Reglamento n.º 85 de la CEPE. En tal caso, el ciclo reducido es el ciclo de ensayo de referencia.

▼ **B**

1.4.2. Ciclo de ensayo aplicable

1.4.2.1. Ciclo de ensayo WLTP aplicable

El ciclo de ensayo de referencia conforme al punto 1.4.1 del presente subanexo será el ciclo de ensayo WLTP aplicable (WLTC) para el procedimiento de ensayo de tipo 1.

En caso de que el punto 9 del subanexo 1 se aplique sobre la base del ciclo de ensayo de referencia indicado en el punto 1.4.1 del presente subanexo, este ciclo de ensayo modificado será el ciclo de ensayo WLTP aplicable (WLTC) para el procedimiento de ensayo de tipo 1.

▼ M3

- 1.4.2.2. Ciclo de ensayo urbano WLTP aplicable
El ciclo de ensayo urbano WLTP de la clase 3 (WLTC_{city}) se especifica en el punto 3.5 del subanexo 1.
- 1.5. VEH-CCE, VEH-SCE y VEP con transmisión manual
Los vehículos se conducirán atendiendo al indicador técnico de cambio de marchas, si está disponible, o de acuerdo con las instrucciones que figuren en el manual del fabricante.
2. Rodaje del vehículo de ensayo
El vehículo ensayado con arreglo al presente anexo deberá presentarse en un buen estado técnico y someterse a rodaje siguiendo las recomendaciones del fabricante. En caso de que los REESS se hagan funcionar por encima del intervalo de temperatura de funcionamiento normal, el operario deberá seguir el procedimiento recomendado por el fabricante del vehículo para mantener la temperatura de los REESS dentro de su intervalo de funcionamiento normal. El fabricante deberá aportar pruebas de que el sistema de gestión térmica del REESS no está desactivado ni reducido.
- 2.1. Los VEH-CCE y los VEH-SCE deberán haber sido sometidos a rodaje de acuerdo con los requisitos del punto 2.3.3 del subanexo 6.
- 2.2. Los VHPC-SCE deberán haber sido sometidos a un rodaje mínimo de 300 km con su pila de combustible y su REESS instalados.
- 2.3. Los VEP deberán haber sido sometidos a un rodaje mínimo de 300 km o de una distancia de plena carga, si esta es mayor.
- 2.4. Los REESS que no tengan influencia alguna en las emisiones máxicas de CO₂ o el consumo de H₂ estarán excluidos de la monitorización.

▼ B

3. Procedimiento de ensayo
- 3.1. Requisitos generales
- 3.1.1. Para todos los VEH-CCE, VEH-SCE, VEP y VHPC-SCE será de aplicación lo siguiente, cuando proceda:
- 3.1.1.1. Los vehículos serán ensayados conforme a los ciclos de ensayo aplicables indicados en el punto 1.4.2 del presente subanexo.

▼ M3

- 3.1.1.2. Si el vehículo no puede seguir el ciclo de ensayo aplicable dentro de las tolerancias de la curva de velocidad conforme al punto 2.6.8.3. del subanexo 6, el acelerador deberá accionarse a fondo, salvo que se especifique otra cosa, hasta que vuelva a alcanzarse la curva de velocidad requerida.

▼ B

- 3.1.1.3. El procedimiento de arranque del tren de potencia deberá iniciarse por medio de los dispositivos provistos al efecto conforme a las instrucciones del fabricante.
- 3.1.1.4. Con respecto a los VEH-CCE, los VEH-SCE y los VEP, el muestreo de las emisiones de escape y la medición del consumo de energía eléctrica deberán comenzar, en cada ciclo de ensayo aplicable, antes o en el momento de iniciarse el procedimiento de arranque del vehículo, y finalizar al término de cada ciclo de ensayo aplicable.
- 3.1.1.5. Con respecto a los VEH-CCE y los VEH-SCE, los compuestos de emisión gaseosos deberán analizarse en cada fase de ensayo individual. Puede omitirse el análisis de fase en aquellas fases en las que no esté en funcionamiento ningún motor de combustión.
- 3.1.1.6. El número de partículas suspendidas deberá analizarse en relación con cada fase individual, mientras que la emisión de partículas depositadas deberá analizarse en relación con cada ciclo de ensayo aplicable.

▼ M3

- 3.1.2. La refrigeración forzada descrita en el punto 2.7.2 del subanexo 6 solo se aplicará para el ensayo de tipo 1 en la condición de mantenimiento de carga de los VEH-CCE conforme al punto 3.2 del presente subanexo y para los ensayos de VEH-SCE conforme al punto 3.3 del presente subanexo.

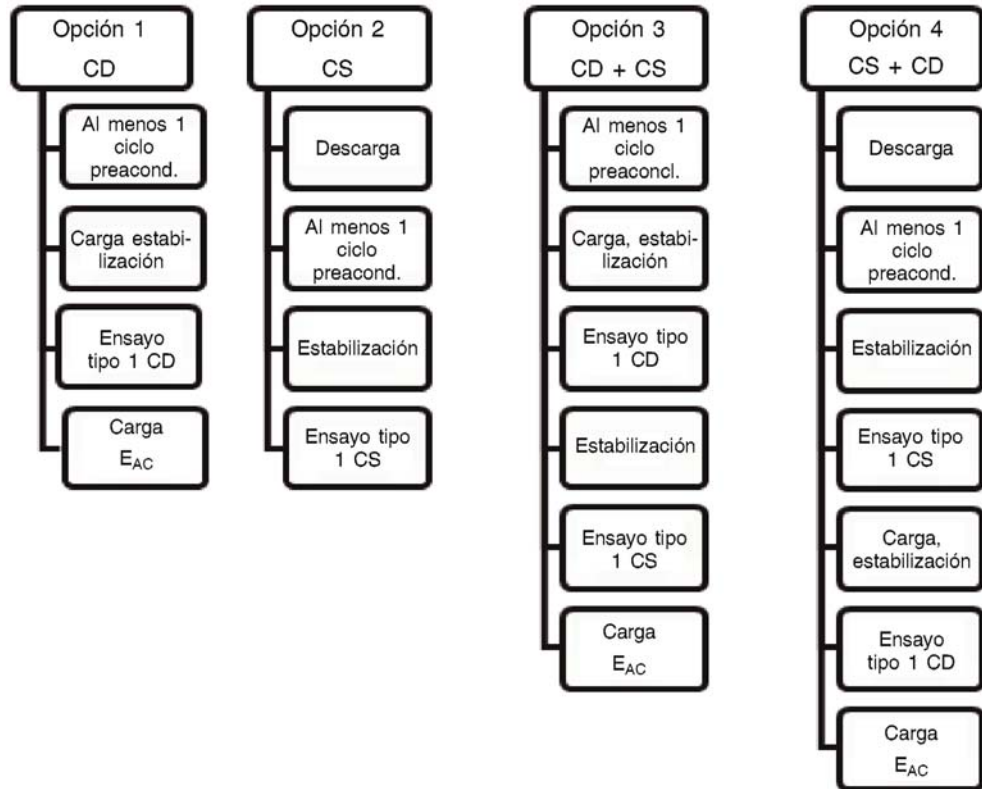
▼ B

- 3.2. VEH-CCE
- 3.2.1. Los vehículos deberán ensayarse en la condición de funcionamiento de consumo de carga (condición CD) y en la condición de funcionamiento de mantenimiento de carga (condición CS).
- 3.2.2. Los vehículos podrán ensayarse siguiendo cuatro secuencias de ensayo posibles:
 - 3.2.2.1. Opción 1: ensayo de tipo 1 en la condición de consumo de carga no seguido de un ensayo de tipo 1 en la condición de mantenimiento de carga.
 - 3.2.2.2. Opción 2: ensayo de tipo 1 en la condición de mantenimiento de carga no seguido de un ensayo de tipo 1 en la condición de consumo de carga.
 - 3.2.2.3. Opción 3: ensayo de tipo 1 en la condición de consumo de carga seguido de un ensayo de tipo 1 en la condición de mantenimiento de carga.
 - 3.2.2.4. Opción 4: ensayo de tipo 1 en la condición de mantenimiento de carga seguido de un ensayo de tipo 1 en la condición de consumo de carga.



Figura A8/1

Secuencias de ensayo posibles en los ensayos de VEH-CCE



3.2.3. El modo seleccionable por el conductor deberá ajustarse según se indica en las siguientes secuencias de ensayo (opción 1 a opción 4).

3.2.4. Ensayo de tipo 1 en la condición de consumo de carga no seguido de un ensayo de tipo 1 en la condición de mantenimiento de carga (opción 1)

En la figura A8.Ap1/1 del apéndice 1 del presente subanexo se muestran la secuencia de ensayo conforme a la opción 1, descrita en los puntos 3.2.4.1 a 3.2.4.7, inclusive, del presente subanexo, y el correspondiente perfil de estado de carga del REESS.

3.2.4.1. Preacondicionamiento

El vehículo deberá prepararse siguiendo los procedimientos del punto 2.2 del apéndice 4 del presente subanexo.

3.2.4.2. Condiciones de ensayo

3.2.4.2.1. El ensayo deberá realizarse con un REESS plenamente cargado conforme a los requisitos de carga indicados en el punto 2.2.3 del apéndice 4 del presente subanexo y con el vehículo funcionando en la condición de funcionamiento de consumo de carga según se define en el punto 3.3.5 del presente anexo.

3.2.4.2.2. Selección de un modo seleccionable por el conductor

Para los vehículos provistos de un modo seleccionable por el conductor, el modo para el ensayo de tipo 1 en la condición de consumo de carga deberá seleccionarse conforme al punto 2 del apéndice 6 del presente subanexo.

▼B

3.2.4.3. Procedimiento de ensayo de tipo 1 en la condición de consumo de carga

3.2.4.3.1. El procedimiento de ensayo de tipo 1 en la condición de consumo de carga consistirá en una serie de ciclos consecutivos, cada uno de ellos seguido de un período de estabilización de no más de 30 minutos hasta que se alcance la condición de funcionamiento de mantenimiento de carga.

3.2.4.3.2. Durante la estabilización entre cada uno de los ciclos de ensayo aplicables, el tren de potencia deberá estar desactivado y el REESS no deberá recargarse desde una fuente de energía eléctrica externa. El instrumental para medir la corriente eléctrica y determinar la tensión eléctrica de todos los REESS conforme al apéndice 3 del presente subanexo no deberá apagarse entre las fases del ciclo de ensayo. En caso de medición con amperihorímetro, la integración deberá permanecer activa durante todo el ensayo, hasta que este finalice.

Tras la estabilización volverá a arrancarse el vehículo, que se hará funcionar en el modo seleccionable por el conductor conforme al punto 3.2.4.2.2. del presente subanexo.

3.2.4.3.3. No obstante lo dispuesto en el punto 5.3.1 del subanexo 5, y sin perjuicio de lo dispuesto en su punto 5.3.1.2, los analizadores podrán calibrarse, con comprobación del cero, antes y después del ensayo de tipo 1 en la condición de consumo de carga.

3.2.4.4. Final del ensayo de tipo 1 en la condición de consumo de carga

Se considera que se ha llegado al final del ensayo de tipo 1 en la condición de consumo de carga cuando se alcanza por primera vez el criterio de interrupción según el punto 3.2.4.5 del presente subanexo. El número de ciclos de ensayo WLTP aplicables hasta e incluido aquel en el que se alcanza por primera vez el criterio de interrupción se fija en $n+1$.

El ciclo de ensayo WLTP aplicable n se define como ciclo de transición.

El ciclo de ensayo WLTP aplicable $n+1$ se define como ciclo de confirmación.

▼M3

Con vehículos sin capacidad de mantenimiento de carga durante todo el ciclo de ensayo WLTP aplicable, el final del ensayo de tipo 1 en la condición de consumo de carga se alcanza al aparecer en un salpicadero estándar una indicación de detener el vehículo, o cuando el vehículo se aparta de la tolerancia de la curva de velocidad prescrita durante 4 segundos consecutivos o más. Deberá desactivarse el acelerador y frenarse el vehículo hasta que este se detenga en un lapso de 60 segundos.

▼B

3.2.4.5. Criterio de interrupción

▼ B

3.2.4.5.1. Deberá evaluarse si se ha alcanzado el criterio de interrupción en cada ciclo de ensayo WLTP aplicable conducido.

3.2.4.5.2. El criterio de interrupción correspondiente al ensayo de tipo 1 en la condición de consumo de carga se alcanza cuando la variación relativa de energía eléctrica $REEC_i$, calculada con la siguiente ecuación, es menor de 0,04:

$$REEC_i = \frac{|\Delta E_{REESS,i}|}{E_{cycle} \times \frac{1}{3\,600}}$$

donde:

$REEC_i$ es la variación relativa de energía eléctrica del ciclo de ensayo aplicable considerado i del ensayo de tipo 1 en la condición de consumo de carga;

$\Delta E_{REESS,i}$ es la variación de energía eléctrica de todos los REESS correspondiente al ciclo de ensayo de tipo 1 en la condición de consumo de carga considerado i , calculada conforme al punto 4.3 del presente subanexo, en Wh;

E_{cycle} es la demanda de energía del ciclo de ensayo WLTP aplicable considerado, calculada conforme al punto 5 del subanexo 7, en Ws;

i es el número índice del ciclo de ensayo WLTP aplicable considerado, en km;

$\frac{1}{3\,600}$ es un factor de conversión a Wh para la demanda de energía del ciclo.

3.2.4.6. Carga del REESS y medición de la energía eléctrica recargada

3.2.4.6.1. El vehículo deberá conectarse a la red de suministro en los 120 minutos posteriores al ciclo de ensayo WLTP aplicable $n+1$ en el que se haya alcanzado por primera vez el criterio de interrupción correspondiente al ensayo de tipo 1 en la condición de consumo de carga.

El REESS está plenamente cargado cuando se alcanza el criterio de fin de la carga, según se define en el punto 2.2.3.2 del apéndice 4 del presente subanexo.

3.2.4.6.2. El equipo de medición de la energía eléctrica, colocado entre el cargador del vehículo y la toma de la red de suministro, deberá medir la energía eléctrica recargada E_{AC} obtenida de la red de suministro, así como su duración. La medición de la energía eléctrica podrá detenerse cuando se alcance el criterio de fin de la carga, según se define en el punto 2.2.3.2 del apéndice 4 del presente subanexo.

▼ M3

3.2.4.7. Cada uno de los ciclos de ensayo WLTP aplicables dentro del ensayo de tipo 1 en la condición de consumo de carga deberá cumplir los límites de emisiones de referencia aplicables conforme al punto 1.2 del subanexo 6.

▼B

- 3.2.5. Ensayo de tipo 1 en la condición de mantenimiento de carga no seguido de un ensayo de tipo 1 en la condición de consumo de carga (opción 2)
- En la figura A8.Ap1/2 del apéndice 1 del presente subanexo se muestran la secuencia de ensayo conforme a la opción 2, descrita en los puntos 3.2.5.1 a 3.2.5.3.3, inclusive, del presente subanexo, y el correspondiente perfil de estado de carga del REESS.
- 3.2.5.1. Preacondicionamiento y estabilización
- El vehículo deberá prepararse siguiendo los procedimientos del punto 2.1 del apéndice 4 del presente subanexo.
- 3.2.5.2. Condiciones de ensayo
- 3.2.5.2.1. Los ensayos se llevarán a cabo con el vehículo en la condición de funcionamiento de mantenimiento de carga, según se define en el punto 3.3.6 del presente anexo.
- 3.2.5.2.2. Selección de un modo seleccionable por el conductor
- Para los vehículos provistos de un modo seleccionable por el conductor, el modo para el ensayo de tipo 1 en la condición de mantenimiento de carga deberá seleccionarse conforme al punto 3 del apéndice 6 del presente subanexo.
- 3.2.5.3. Procedimiento de ensayo de tipo 1
- 3.2.5.3.1. Los vehículos se ensayarán con arreglo a los procedimientos de ensayo de tipo 1 descritos en el subanexo 6.
- 3.2.5.3.2. Si es necesario, la emisión másica de CO₂ se corregirá conforme al apéndice 2 del presente subanexo.

▼M3

- 3.2.5.3.3. El ensayo conforme al punto 3.2.5.3.1 del presente subanexo deberá cumplir los límites de emisiones de referencia aplicables con arreglo al punto 1.2 del subanexo 6.

▼B

- 3.2.6. Ensayo de tipo 1 en la condición de consumo de carga seguido de un ensayo de tipo 1 en la condición de mantenimiento de carga (opción 3)
- En la figura A8.Ap1/3 del apéndice 1 del presente subanexo se muestran la secuencia de ensayo conforme a la opción 3, descrita en los puntos 3.2.6.1 a 3.2.6.3, inclusive, del presente subanexo, y el correspondiente perfil de estado de carga del REESS.
- 3.2.6.1. Para el ensayo de tipo 1 en la condición de consumo de carga, deberá seguirse el procedimiento descrito en los puntos 3.2.4.1 a 3.2.4.5, inclusive, y el punto 3.2.4.7 del presente subanexo.
- 3.2.6.2. A continuación deberá seguirse el procedimiento para el ensayo de tipo 1 en la condición de mantenimiento de carga descrito en los puntos 3.2.5.1 a 3.2.5.3, inclusive, del presente subanexo. No serán de aplicación los puntos 2.1.1 a 2.1.2, inclusive, del apéndice 4 del presente subanexo.
- 3.2.6.3. Carga del REESS y medición de la energía eléctrica recargada

▼ B

- 3.2.6.3.1. El vehículo deberá conectarse a la red de suministro en los 120 minutos posteriores a la conclusión del ensayo de tipo 1 en la condición de mantenimiento de carga.

El REESS está plenamente cargado cuando se alcanza el criterio de fin de la carga, según se define en el punto 2.2.3.2 del apéndice 4 del presente subanexo.

- 3.2.6.3.2. El equipo de medición de la energía, colocado entre el cargador del vehículo y la toma de la red de suministro, deberá medir la energía eléctrica recargada E_{AC} obtenida de la red de suministro, así como su duración. La medición de la energía eléctrica podrá detenerse cuando se alcance el criterio de fin de la carga, según se define en el punto 2.2.3.2 del apéndice 4 del presente subanexo.

- 3.2.7. Ensayo de tipo 1 en la condición de mantenimiento de carga seguido de un ensayo de tipo 1 en la condición de consumo de carga (opción 4)

En la figura A8.Ap1/4 del apéndice 1 del presente subanexo se muestran la secuencia de ensayo conforme a la opción 4, descrita en los puntos 3.2.7.1 a 3.2.7.2, inclusive, del presente subanexo, y el correspondiente perfil de estado de carga del REESS.

- 3.2.7.1. Para el ensayo de tipo 1 en la condición de mantenimiento de carga, deberá seguirse el procedimiento descrito en los puntos 3.2.5.1 a 3.2.5.3, inclusive, y el punto 3.2.6.3.1 del presente subanexo.

- 3.2.7.2. A continuación deberá seguirse el procedimiento para el ensayo de tipo 1 en la condición de consumo de carga descrito en los puntos 3.2.4.2 a 3.2.4.7, inclusive, del presente subanexo.

- 3.3. VEH-SCE

En la figura A8.Ap1/5 del apéndice 1 del presente subanexo se muestran la secuencia de ensayo descrita en los puntos 3.3.1 a 3.3.3, inclusive, del presente subanexo, y el correspondiente perfil de estado de carga del REESS.

- 3.3.1. Preacondicionamiento y estabilización

▼ M3

- 3.3.1.1. Los vehículos deberán preacondicionarse conforme al punto 2.6 del subanexo 6.

Además de los requisitos del punto 2.6 del subanexo 6, el estado de carga del REESS de tracción para el ensayo en la condición de mantenimiento de carga podrá ajustarse siguiendo las recomendaciones del fabricante antes del preacondicionamiento, a fin de conseguir que el ensayo se realice en la condición de funcionamiento de mantenimiento de carga.

- 3.3.1.2. Los vehículos deberán estabilizarse conforme al punto 2.7 del subanexo 6.

▼ B

- 3.3.2. Condiciones de ensayo

- 3.3.2.1. Los vehículos se ensayarán en la condición de funcionamiento de mantenimiento de carga, según se define en el punto 3.3.6 del presente anexo.

▼ B

- 3.3.2.2. Selección de un modo seleccionable por el conductor
- Para los vehículos provistos de un modo seleccionable por el conductor, el modo para el ensayo de tipo 1 en la condición de mantenimiento de carga deberá seleccionarse conforme al punto 3 del apéndice 6 del presente subanexo.
- 3.3.3. Procedimiento de ensayo de tipo 1
- 3.3.3.1. Los vehículos se ensayarán con arreglo al procedimiento de ensayo de tipo 1 descrito en el subanexo 6.
- 3.3.3.2. Si es necesario, la emisión másica de CO₂ se corregirá conforme al apéndice 2 del presente subanexo.

▼ M3

- 3.3.3.3. El ensayo de tipo 1 en la condición de mantenimiento de carga deberá cumplir los límites de emisiones de referencia aplicables conforme al punto 1.2 del subanexo 6.

▼ B

- 3.4. VEP

▼ M3

- 3.4.1. Requisitos generales
- El procedimiento de ensayo para determinar la autonomía eléctrica pura y el consumo de energía eléctrica deberá seleccionarse conforme a la autonomía eléctrica pura (PER) estimada del vehículo de ensayo de acuerdo con el cuadro A8/3. En caso de que se aplique el método de interpolación, el procedimiento de ensayo aplicable se seleccionará según la PER del vehículo H dentro de la familia de interpolación específica.

Cuadro A8/3

Procedimientos para determinar la autonomía eléctrica pura y el consumo de energía eléctrica

<i>Ciclo de ensayo aplicable</i>	<i>La PER estimada...</i>	<i>Procedimiento de ensayo aplicable</i>
Ciclo de ensayo conforme al punto 1.4.2.1 del presente subanexo	... es inferior a la longitud de 3 ciclos de ensayo WLTP aplicables.	Procedimiento de ensayo de tipo 1 de ciclos consecutivos (conforme al punto 3.4.4.1 del presente subanexo)
	... es igual o superior a la longitud de 3 ciclos de ensayo WLTP aplicables.	Procedimiento de ensayo de tipo 1 abreviado (conforme al punto 3.4.4.2 del presente subanexo)
Ciclo urbano conforme al punto 1.4.2.2 del presente subanexo	... no está disponible en el ciclo de ensayo WLTP aplicable.	Procedimiento de ensayo de tipo 1 de ciclos consecutivos (conforme al punto 3.4.4.1 del presente subanexo)

El fabricante deberá proporcionar a la autoridad de homologación pruebas relativas a la PER estimada con anterioridad al ensayo. En caso de que se aplique el método de interpolación, el procedimiento de ensayo aplicable se determinará según la PER estimada del vehículo H de la familia de interpolación. La PER determinada por el procedimiento de ensayo aplicado deberá confirmar que se ha aplicado el procedimiento de ensayo correcto.

▼ M3

En la figura A8.Ap1/6 del apéndice 1 del presente subanexo se muestran la secuencia de ensayo para el procedimiento de ensayo de tipo 1 de ciclos consecutivos, descrita en los puntos 3.4.2, 3.4.3 y 3.4.4.1 del presente subanexo, y el correspondiente perfil de estado de carga del REESS.

En la figura A8.Ap1/7 del apéndice 1 del presente subanexo se muestran la secuencia de ensayo para el procedimiento de ensayo de tipo 1 abreviado, descrita en los puntos 3.4.2, 3.4.3 y 3.4.4.2 del presente subanexo, y el correspondiente perfil de estado de carga del REESS.

▼ B

3.4.2. Preacondicionamiento

El vehículo deberá prepararse siguiendo los procedimientos del punto 3 del apéndice 4 del presente subanexo.

▼ M3

3.4.3. Selección de un modo seleccionable por el conductor

Para los vehículos provistos de un modo seleccionable por el conductor, el modo para el ensayo deberá seleccionarse conforme al punto 4 del apéndice 6 del presente subanexo.

▼ B

3.4.4. Procedimiento de ensayo de tipo 1 para VEP

3.4.4.1. Procedimiento de ensayo de tipo 1 de ciclos consecutivos

3.4.4.1.1. Curva de velocidad y pausas

El ensayo deberá realizarse conduciendo ciclos de ensayo aplicables consecutivos hasta que se alcance el criterio de interrupción conforme al punto 3.4.4.1.3 del presente subanexo.

▼ M3

Las pausas para el conductor o el operario solo estarán permitidas entre ciclos de ensayo y con un tiempo de pausa máximo de 10 minutos. Durante la pausa, el tren de potencia deberá estar apagado.

▼ B

3.4.4.1.2. Medición de la corriente y la tensión de los REESS

Desde el comienzo del ensayo y hasta que se alcance el criterio de interrupción, deberá medirse la corriente eléctrica de todos los REESS y determinarse la tensión eléctrica de conformidad en ambos casos con el apéndice 3 del presente subanexo.

▼ M3

3.4.4.1.3. Criterio de interrupción

El criterio de interrupción se alcanza cuando el vehículo supera la tolerancia de la curva de velocidad prescrita especificada en el punto 2.6.8.3 del subanexo 6 durante 4 segundos consecutivos o más. El acelerador deberá desactivarse. El vehículo deberá frenarse hasta que se detenga en un lapso de 60 segundos.

▼ B

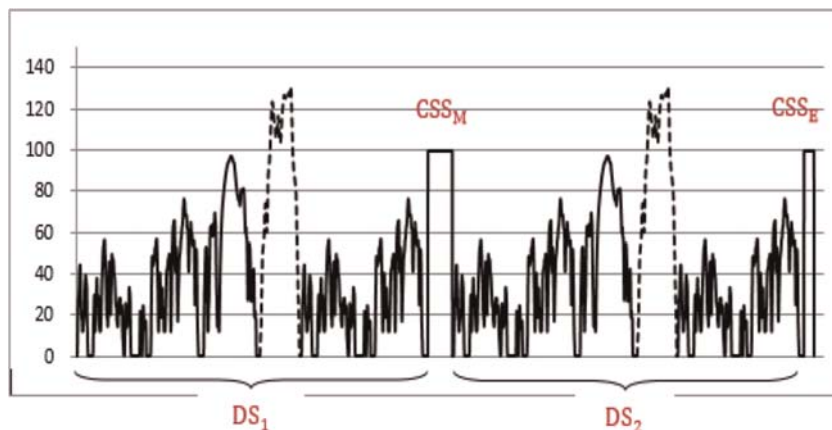
3.4.4.2. Procedimiento de ensayo de tipo 1 abreviado

3.4.4.2.1. Curva de velocidad

El procedimiento de ensayo de tipo 1 abreviado se compone de dos segmentos dinámicos (DS_1 y DS_2) combinados con dos segmentos de velocidad constante (CSS_M y CSS_E) según se muestra en la figura A8/2.

▼ B

Figura A8/2

Curva de velocidad del procedimiento de ensayo de tipo 1 abreviado**▼ M3**

Los segmentos dinámicos DS₁ y DS₂ se emplean para calcular el consumo de energía de la fase considerada, el ciclo urbano WLTP aplicable y el ciclo de ensayo WLTP aplicable.

▼ B

Los segmentos de velocidad constante CSS_M y CSS_E tienen como finalidad reducir la duración del ensayo consumiendo el REESS más rápidamente que con el procedimiento de ensayo de tipo 1 de ciclos consecutivos.

▼ M3

3.4.4.2.1.1. Segmentos dinámicos

Cada segmento dinámico DS₁ y DS₂ consiste en un ciclo de ensayo WLTP aplicable conforme al punto 1.4.2.1 del presente subanexo, seguido de un ciclo de ensayo urbano WLTP aplicable conforme al punto 1.4.2.2 del presente subanexo.

▼ B

3.4.4.2.1.2. Segmento de velocidad constante

Las velocidades constantes durante los segmentos CSS_M y CSS_E deberán ser idénticas. Si se aplica el método de interpolación, deberá utilizarse la misma velocidad constante dentro de la familia de interpolación.

a) Especificación de velocidad

La velocidad mínima de los segmentos de velocidad constante será de 100 km/h. A petición del fabricante, y con la aprobación de la autoridad de homologación, podrá seleccionarse una velocidad más alta en los segmentos de velocidad constante.

La aceleración hasta alcanzar la velocidad constante deberá ser suave y efectuarse en el espacio de 1 minuto tras terminar los segmentos dinámicos y, en el caso de una pausa conforme al cuadro A8/4, tras iniciar el procedimiento de arranque del tren de potencia.

Si la velocidad máxima del vehículo es más baja que la velocidad mínima exigida para los segmentos de velocidad constante conforme a la especificación de velocidad del presente punto, la velocidad exigida en los segmentos de velocidad constante será igual a la velocidad máxima del vehículo.

▼Bb) Determinación de la distancia de los segmentos CSS_E y CSS_M

La longitud del segmento de velocidad constante CSS_E deberá determinarse sobre la base del porcentaje de energía utilizable del REESS UBE_{STP} conforme al punto 4.4.2.1 del presente subanexo. La energía que quede en el REESS de tracción tras el segmento de velocidad dinámica DS_2 deberá ser igual o inferior al 10 % de UBE_{STP} . Tras el ensayo, el fabricante deberá proporcionar a la autoridad de homologación pruebas de que se cumple este requisito.

La longitud del segmento de velocidad constante CSS_M podrá calcularse con la siguiente ecuación:

$$d_{CSSM} = PER_{est} - d_{DS1} - d_{DS2} - d_{CSSE}$$

donde:

PER_{est} es la autonomía eléctrica pura estimada del VEP considerado, en km;

d_{DS1} es la longitud del segmento de velocidad dinámica 1, en km;

d_{DS2} es la longitud del segmento de velocidad dinámica 2, en km;

d_{CSSE} es la longitud del segmento de velocidad constante CSS_E , en km.

3.4.4.2.1.3. Pausas

Las pausas para el conductor/operario solo estarán permitidas en los segmentos de velocidad constante según se prescribe en el cuadro A8/4.

Cuadro A8/4

Pausas para el conductor o el operario del ensayo

▼M3

Distancia conducida en el segmento de velocidad constante CSS_M (km)	<i>Pausa total máxima (min)</i>
Hasta 100	10
Hasta 150	20
Hasta 200	30
Hasta 300	60
Más de 300	Según la recomendación del fabricante

▼B

Nota: Durante una pausa, el tren de potencia deberá estar apagado.

3.4.4.2.2. Medición de la corriente y la tensión de los REESS

Desde el comienzo del ensayo y hasta que se alcance el criterio de interrupción, deberán determinarse la corriente eléctrica y la tensión eléctrica de todos los REESS de conformidad con el apéndice 3 del presente subanexo.

▼M3

3.4.4.2.3. Criterio de interrupción

El criterio de interrupción se alcanza cuando el vehículo supera la tolerancia de la curva de velocidad prescrita especificada en el punto 2.6.8.3 del subanexo 6 durante 4 segundos consecutivos o más en el segundo segmento de velocidad constante CSS_E . El acelerador deberá desactivarse. El vehículo deberá frenarse hasta que se detenga en un lapso de 60 segundos.

▼B

3.4.4.3. Carga del REESS y medición de la energía eléctrica recargada

3.4.4.3.1. Una vez que se detenga conforme al punto 3.4.4.1.3 del presente subanexo, en el caso del procedimiento de ensayo de tipo 1 de ciclos consecutivos, o conforme al punto 3.4.4.2.3 del presente subanexo, en el caso del procedimiento de ensayo de tipo 1 abreviado, el vehículo deberá conectarse a la red de suministro en los 120 minutos siguientes.

El REESS está plenamente cargado cuando se alcanza el criterio de fin de la carga, según se define en el punto 2.2.3.2 del apéndice 4 del presente subanexo.

3.4.4.3.2. El equipo de medición de la energía, colocado entre el cargador del vehículo y la toma de la red de suministro, deberá medir la energía eléctrica recargada E_{AC} obtenida de la red de suministro, así como su duración. La medición de la energía eléctrica podrá detenerse cuando se alcance el criterio de fin de la carga, según se define en el punto 2.2.3.2 del apéndice 4 del presente subanexo.

3.5. VHPC-SCE

En la figura A8.Ap1/5 del apéndice 1 del presente subanexo se muestran la secuencia de ensayo descrita en los puntos 3.5.1 a 3.5.3, inclusive, del presente subanexo, y el correspondiente perfil de estado de carga del REESS.

3.5.1. Preacondicionamiento y estabilización

Los vehículos deberán acondicionarse y estabilizarse de conformidad con el punto 3.3.1 del presente subanexo.

3.5.2. Condiciones de ensayo

3.5.2.1. Los vehículos se ensayarán en la condición de funcionamiento de mantenimiento de carga, según se define en el punto 3.3.6 del presente anexo.

3.5.2.2. Selección de un modo seleccionable por el conductor

Para los vehículos provistos de un modo seleccionable por el conductor, el modo para el ensayo de tipo 1 en la condición de mantenimiento de carga deberá seleccionarse conforme al punto 3 del apéndice 6 del presente subanexo.

3.5.3. Procedimiento de ensayo de tipo 1

3.5.3.1. Los vehículos deberán ensayarse de conformidad con el procedimiento de ensayo de tipo 1 descrito en el subanexo 6, y el consumo de combustible deberá calcularse conforme al apéndice 7 del presente subanexo.

▼ B

3.5.3.2. Si es necesario, el consumo de combustible se corregirá conforme al apéndice 2 del presente subanexo.

4. Cálculos relativos a los vehículos eléctricos híbridos, eléctricos puros y de pilas de combustible de hidrógeno comprimido

4.1. Cálculo de los compuestos de emisión gaseosos, las emisiones de partículas depositadas y las emisiones en número de partículas suspendidas

4.1.1. Emisión másica de compuestos de emisión gaseosos, emisión de partículas depositadas y emisión en número de partículas suspendidas en la condición de mantenimiento de carga, en el caso de VEH-CCE y VEH-SCE

La emisión de partículas depositadas en la condición de mantenimiento de carga PM_{CS} deberá calcularse conforme al punto 3.3 del subanexo 7.

La emisión en número de partículas suspendidas en la condición de mantenimiento de carga PN_{CS} deberá calcularse conforme al punto 4 del subanexo 7.

4.1.1.1. Procedimiento por etapas para calcular los resultados finales del ensayo de tipo 1 en la condición de mantenimiento de carga correspondientes a VEH-SCE y VEH-CCE

Los resultados deberán calcularse en el orden indicado en el cuadro A8/5. Deberán registrarse todos los resultados aplicables de la columna «Salida». En la columna «Proceso» se indican los puntos que son de aplicación para el cálculo, o se introducen cálculos adicionales.

En relación con los resultados y los cálculos contenidos en este cuadro se emplea la siguiente nomenclatura:

c ciclo de ensayo aplicable completo;

p cada fase del ciclo aplicable;

i componente de las emisiones de referencia aplicable (excepto CO_2);

CS mantenimiento de carga

CO_2 emisión másica de CO_2 .

▼ M3

Cuadro A8/5

Cálculo de los valores finales de emisiones gaseosas en la condición de mantenimiento de carga

Fuente	Entrada	Proceso	Salida	Número de etapa
Subanexo 6	Resultados brutos de los ensayos	Emisiones másicas en la condición de mantenimiento de carga Puntos 3 a 3.2.2 del subanexo 7.	$M_{i,CS,p,1}$, g/km; $M_{CO_2,CS,p,1}$, g/km.	1

▼ M3

Fuente	Entrada	Proceso	Salida	Número de etapa
Salida de la etapa 1 del presente cuadro	$M_{i,CS,p,1}$, g/km; $M_{CO_2,CS,p,1}$, g/km.	<p>Cálculo de los valores de ciclo combinados en la condición de mantenimiento de carga:</p> $M_{i,CS,e,2} = \frac{\sum_p M_{i,CS,p,1} \times d_p}{\sum_p d_p}$ $M_{CO_2,CS,e,2} = \frac{\sum_p M_{CO_2,CS,p,1} \times d_p}{\sum_p d_p}$ <p>donde: $M_{i,CS,e,2}$ es el resultado de las emisiones másicas en la condición de mantenimiento de carga en todo el ciclo; $M_{CO_2,CS,e,2}$ es el resultado de las emisiones másicas de CO₂ en la condición de mantenimiento de carga en todo el ciclo; d_p son las distancias conducidas en las fases del ciclo p.</p>	$M_{i,CS,e,2}$, g/km; $M_{CO_2,CS,e,2}$, g/km.	2
Salida de las etapas 1 y 2 del presente cuadro	$M_{CO_2,CS,p,1}$, g/km; $M_{CO_2,CS,e,2}$, g/km.	Corrección de la variación de energía eléctrica del REESS Puntos 4.1.1.2 a 4.1.1.5 del presente subanexo	$M_{CO_2,CS,p,3}$, g/km; $M_{CO_2,CS,e,3}$, g/km.	3
Salida de las etapas 2 y 3 del presente cuadro	$M_{i,CS,e,2}$, g/km; $M_{CO_2,CS,e,3}$, g/km.	<p>Corrección de las emisiones másicas en la condición de mantenimiento de carga en relación con todos los vehículos provistos de sistemas de regeneración periódica K_i conforme al subanexo 6, apéndice 1</p> $M_{i,CS,e,4} = K_i \times M_{i,CS,e,2}$ <p>o</p> $M_{i,CS,e,4} = K_i + M_{i,CS,e,2}$ <p>y</p> $M_{CO_2,CS,e,4} = K_{CO_2,K_i} \times M_{CO_2,CS,e,3}$ <p>o</p> $M_{CO_2,CS,e,4} = K_{CO_2,K_i} + M_{CO_2,CS,e,3}$ <p>Factor de compensación aditivo o factor multiplicativo que ha de utilizarse según la determinación de K_i Si K_i no es aplicable: $M_{i,CS,e,4} = M_{i,CS,e,2}$ $M_{CO_2,CS,e,4} = M_{CO_2,CS,e,3}$</p>	$M_{i,CS,e,4}$, g/km; $M_{CO_2,CS,e,4}$, g/km.	4 a

▼ M3

Fuente	Entrada	Proceso	Salida	Número de etapa
Salida de las etapas 3 y 4a del presente cuadro	$M_{CO_2,CS,p,3}$, g/km; $M_{CO_2,CS,c,3}$, g/km; $M_{CO_2,CS,c,4}$, g/km.	Si K_i es aplicable, alinear los valores de CO_2 de las fases con el valor combinado del ciclo: $M_{CO_2,CS,p,4} = M_{CO_2,CS,p,3} \times AF_{K_i}$ para cada fase del ciclo p; donde: $AF_{K_i} = \frac{M_{CO_2,CS,c,4}}{M_{CO_2,CS,c,3}}$ Si K_i no es aplicable: $M_{CO_2,CS,p,4} = M_{CO_2,CS,p,3}$	$M_{CO_2,CS,p,4}$, g/km.	4b
Salida de la etapa 4 del presente cuadro	$M_{i,CS,c,4}$, g/km; $M_{CO_2,CS,p,4}$, g/km; $M_{CO_2,CS,c,4}$, g/km;	Corrección de ATCT conforme al punto 3.8.2 del subanexo 6 <i>bis</i> Factores de deterioro calculados y aplicados conforme al anexo VII	$M_{i,CS,c,5}$, g/km; $M_{CO_2,CS,c,5}$, g/km; $M_{CO_2,CS,p,5}$, g/km.	5 Resultado de un único ensayo
Salida de la etapa 5 del presente cuadro	Para cada ensayo: $M_{i,CS,c,5}$, g/km; $M_{CO_2,CS,c,5}$, g/km; $M_{CO_2,CS,p,5}$, g/km.	Promediado de los ensayos y el valor declarado conforme a los puntos 1.2 a 1.2.3 del subanexo 6	$M_{i,CS,c,6}$, g/km; $M_{CO_2,CS,c,6}$, g/km; $M_{CO_2,CS,p,6}$, g/km; $M_{CO_2,CS,c,declared}$, g/km.	6 $M_{i,CS}$ Resultados de un ensayo de tipo 1 con un vehículo de ensayo
Salida de la etapa 6 del presente cuadro	$M_{CO_2,CS,c,6}$, g/km; $M_{CO_2,CS,p,6}$, g/km; $M_{CO_2,CS,c,declared}$, g/km.	Alineamiento de los valores de las fases Punto 1.2.4 del subanexo 6 y: $M_{CO_2,CS,c,7} = M_{CO_2,CS,c,declared}$	$M_{CO_2,CS,c,7}$, g/km; $M_{CO_2,CS,p,7}$, g/km.	7 $M_{CO_2,CS}$ Resultados de un ensayo de tipo 1 con un vehículo de ensayo
Salida de las etapas 6 y 7 del presente cuadro	Para cada uno de los vehículos de ensayo H y L: $M_{i,CS,c,6}$, g/km; $M_{CO_2,CS,c,7}$, g/km; $M_{CO_2,CS,p,7}$, g/km.	Si, además del vehículo de ensayo H, se han ensayado un vehículo de ensayo L y, si procede, también un vehículo M, el valor de emisiones de referencia resultante será el mayor de los dos valores o, si procede, de los tres valores obtenidos, y a él se hará referencia como $M_{i,CS,c}$. En el caso de las emisiones combinadas de $THC+NO_x$, debe declararse el valor más alto de la suma referida al vehículo H o al vehículo L o, si procede, al vehículo M. De lo contrario, si no se ha ensayado ningún vehículo L o, si procede, ningún vehículo M, $M_{i,CS,c} = M_{i,CS,c,6}$ Con respecto al CO_2 , deberán utilizarse los valores obtenidos en la etapa 7 del presente cuadro. Los valores de CO_2 se redondearán al segundo decimal.	$M_{i,CS,c}$, g/km; $M_{CO_2,CS,c,H}$, g/km; $M_{CO_2,CS,p,H}$, g/km; Si se ha ensayado un vehículo L: $M_{CO_2,CS,c,L}$, g/km; $M_{CO_2,CS,p,L}$, g/km; y, si procede, se ha ensayado un vehículo M: $M_{CO_2,CS,c,M}$, g/km; $M_{CO_2,CS,p,M}$, g/km;	8 Resultado de una familia de interpolación. Resultado final de las emisiones de referencia.

▼ **M3**

Fuente	Entrada	Proceso	Salida	Número de etapa
Salida de la etapa 8 del presente cuadro	$M_{CO_2,CS,c,H}$, g/km; $M_{CO_2,CS,p,H}$, g/km; Si se ha ensayado un vehículo L: $M_{CO_2,CS,c,L}$, g/km; $M_{CO_2,CS,p,L}$, g/km y, si procede, se ha ensayado un vehículo M: $M_{CO_2,CS,c,M}$, g/km; $M_{CO_2,CS,p,M}$, g/km;	Cálculo de las emisiones másicas de CO ₂ conforme al punto 4.5.4.1 del presente subanexo en relación con vehículos concretos de una familia de interpolación. Los valores de CO ₂ se redondearán conforme al cuadro A8/2.	$M_{CO_2,CS,c,ind}$, g/km; $M_{CO_2,CS,p,ind}$, g/km.	9 Resultado de un vehículo concreto. Resultado final de CO ₂ .

▼ **B**

- 4.1.1.2. En caso de que no se haya aplicado la corrección conforme al punto 1.1.4 del apéndice 2 del presente subanexo, deberá utilizarse la siguiente emisión másica de CO₂ en la condición de mantenimiento de carga:

$$M_{CO_2,CS} = M_{CO_2,CS,nb}$$

donde:

$M_{CO_2,CS}$ es la emisión másica de CO₂ en la condición de mantenimiento de carga del ensayo de tipo 1 en la condición de mantenimiento de carga conforme al cuadro A8/5, etapa 3, en g/km;

$M_{CO_2,CS,nb}$ es la emisión másica de CO₂ en la condición de mantenimiento de carga, no equilibrada, del ensayo de tipo 1 en la condición de mantenimiento de carga, sin corrección respecto del balance de energía, determinada conforme al cuadro A8/5, etapa 2, en g/km.

- 4.1.1.3. Si se requiere realizar la corrección de la emisión másica de CO₂ en la condición de mantenimiento de carga conforme al punto 1.1.3 del apéndice 2 del presente subanexo, o en caso de que se haya aplicado la corrección conforme al punto 1.1.4 de dicho apéndice, el coeficiente de corrección de la emisión másica de CO₂ deberá determinarse de conformidad con el punto 2 del citado apéndice. La emisión másica de CO₂ en la condición de mantenimiento de carga corregida deberá determinarse con la siguiente ecuación:

$$M_{CO_2,CS} = M_{CO_2,CS,nb} - K_{CO_2} \times EC_{DC,CS}$$

donde:

▼ **M3**

$M_{CO_2,CS}$ es la emisión másica de CO₂ en la condición de mantenimiento de carga del ensayo de tipo 1 en la condición de mantenimiento de carga conforme al cuadro A8/5, etapa 3, en g/km;

▼ **B**

$M_{CO_2,CS,nb}$ es la emisión másica de CO₂ no equilibrada del ensayo de tipo 1 en la condición de mantenimiento de carga, sin corrección respecto del balance de energía, determinada conforme al cuadro A8/5, etapa 2, en g/km;

▼ B

$EC_{DC,CS}$ es el consumo de energía eléctrica del ensayo de tipo 1 en la condición de mantenimiento de carga conforme al punto 4.3 del presente subanexo, en Wh/km;

K_{CO_2} es el coeficiente de corrección de la emisión másica de CO_2 conforme al punto 2.3.2 del apéndice 2 del presente subanexo, en (g/km)/(Wh/km).

- 4.1.1.4. En caso de que no se hayan determinado coeficientes de corrección de la emisión másica de CO_2 por fase, la emisión másica de CO_2 por fase deberá calcularse con la siguiente ecuación:

$$M_{CO_2,CS,p} = M_{CO_2,CS,nb,p} - K_{CO_2} \times EC_{DC,CS,p}$$

donde:

▼ M3

$M_{CO_2,CS,p}$ es la emisión másica de CO_2 en la condición de mantenimiento de carga de la fase p del ensayo de tipo 1 en la condición de mantenimiento de carga conforme al cuadro A8/5, etapa 3, en g/km;

$M_{CO_2,CS,nb,p}$ es la emisión másica de CO_2 no equilibrada de la fase p del ensayo de tipo 1 en la condición de mantenimiento de carga, sin corrección respecto del balance de energía, determinada conforme al cuadro A8/5, etapa 1, en g/km;

▼ B

$EC_{DC,CS,p}$ es el consumo de energía eléctrica de la fase p del ensayo de tipo 1 en la condición de mantenimiento de carga conforme al punto 4.3 del presente subanexo, en Wh/km;

K_{CO_2} es el coeficiente de corrección de la emisión másica de CO_2 conforme al punto 2.3.2 del apéndice 2 del presente subanexo, en (g/km)/(Wh/km).

- 4.1.1.5. En caso de que se hayan determinado coeficientes de corrección de la emisión másica de CO_2 por fase, la emisión másica de CO_2 por fase deberá calcularse con la siguiente ecuación:

$$M_{CO_2,CS,p} = M_{CO_2,CS,nb,p} - K_{CO_2,p} \times EC_{DC,CS,p}$$

donde:

$M_{CO_2,CS,p}$ es la emisión másica de CO_2 en la condición de mantenimiento de carga de la fase p del ensayo de tipo 1 en la condición de mantenimiento de carga conforme al cuadro A8/5, etapa 3, en g/km;

▼ M3

$M_{CO_2,CS,nb,p}$ es la emisión másica de CO_2 no equilibrada de la fase p del ensayo de tipo 1 en la condición de mantenimiento de carga, sin corrección respecto del balance de energía, determinada conforme al cuadro A8/5, etapa 1, en g/km;

▼ B

$EC_{DC,CS,p}$	es el consumo de energía eléctrica de la fase p del ensayo de tipo 1 en la condición de mantenimiento de carga, determinado conforme al punto 4.3 del presente subanexo, en Wh/km;
$K_{CO_2,p}$	es el coeficiente de corrección de la emisión másica de CO_2 conforme al punto 2.3.2.2 del apéndice 2 del presente subanexo, en (g/km)/(Wh/km);
p	es el índice de la fase concreta dentro del ciclo de ensayo WLTP aplicable.

4.1.2. Emisión másica de CO_2 en la condición de consumo de carga ponderada por factores de utilidad, en el caso de VEH-CCE

La emisión másica de CO_2 en la condición de consumo de carga ponderada por factores de utilidad $M_{CO_2,CD}$ deberá calcularse con la siguiente ecuación:

$$M_{CO_2,CD} = \frac{\sum_{j=1}^k (UF_j \times M_{CO_2,CDj})}{\sum_{j=1}^k UF_j}$$

donde:

$M_{CO_2,CD}$	es la emisión másica de CO_2 en la condición de consumo de carga ponderada por factores de utilidad, en g/km;
$M_{CO_2,CDj}$	es la emisión másica de CO_2 de la fase j del ensayo de tipo 1 en la condición de consumo de carga determinada conforme al punto 3.2.1 del subanexo 7, en g/km;
UF_j	es el factor de utilidad de la fase j conforme al apéndice 5 del presente subanexo;
j	es el número índice de la fase considerada;
k	es el número de fases conducidas hasta el final del ciclo de transición conforme al punto 3.2.4.4 del presente subanexo.

▼ M3

En caso de que se aplique el método de interpolación, k será el número de fases conducidas hasta el final del ciclo de transición del vehículo L n_{veh_L} .

Si el número de ciclos de transición efectuados por el vehículo H, n_{veh_H} , y, si procede, por un vehículo concreto dentro de la familia de interpolación del vehículo, n_{veh_md} , es inferior al número de ciclos de transición efectuados por el vehículo L, n_{veh_L} , deberá incluirse en el cálculo el ciclo de confirmación del vehículo H y, si procede, de un vehículo concreto. La emisión másica de CO_2 de cada fase del ciclo de confirmación deberá entonces corregirse respecto de un consumo de energía eléctrica de cero $EC_{DC,CDj}=0$ utilizando el coeficiente de corrección de CO_2 conforme al apéndice 2 del presente subanexo.

▼ B

4.1.3. Emisiones másicas de compuestos gaseosos, emisión de partículas depositadas y emisión en número de partículas suspendidas ponderadas por factores de utilidad, en el caso de VEH-CCE

▼ B

- 4.1.3.1. La emisión másica de compuestos gaseosos ponderada por factores de utilidad se calculará con la siguiente ecuación:

$$M_{i,\text{weighted}} = \sum_{j=1}^k (UF_j \times M_{i,\text{CD},j}) + (1 - \sum_{j=1}^k UF_j) \times M_{i,\text{CS}}$$

donde:

$M_{i,\text{weighted}}$ es la emisión másica del compuesto i ponderada por factores de utilidad, en g/km;

i es el índice del compuesto de emisión gaseoso considerado;

UF_j es el factor de utilidad de la fase j conforme al apéndice 5 del presente subanexo;

$M_{i,\text{CD},j}$ es la emisión másica del compuesto de emisión gaseoso i de la fase j del ensayo de tipo 1 en la condición de consumo de carga determinada conforme al punto 3.2.1 del subanexo 7, en g/km;

$M_{i,\text{CS}}$ es la emisión másica del compuesto de emisión gaseoso i en la condición de mantenimiento de carga del ensayo de tipo 1 en la condición de mantenimiento de carga conforme al cuadro A8/5, etapa 7, en g/km;

j es el número índice de la fase considerada;

k es el número de fases conducidas hasta el final del ciclo de transición conforme al punto 3.2.4.4 del presente subanexo.

▼ M3

En caso de que se aplique el método de interpolación para $i = \text{CO}_2$, k será el número de fases conducidas hasta el final del ciclo de transición del vehículo L n_{veh_L} .

Si el número de ciclos de transición efectuados por el vehículo H , n_{veh_H} , y, si procede, por un vehículo concreto dentro de la familia de interpolación del vehículo, $n_{\text{veh}_{\text{md}}}$, es inferior al número de ciclos de transición efectuados por el vehículo L , n_{veh_L} , deberá incluirse en el cálculo el ciclo de confirmación del vehículo H y, si procede, de un vehículo concreto. La emisión másica de CO_2 de cada fase del ciclo de confirmación deberá entonces corregirse respecto de un consumo de energía eléctrica de cero $EC_{\text{DC},\text{CD},j} = 0$ utilizando el coeficiente de corrección de CO_2 conforme al apéndice 2 del presente subanexo.

▼ B

- 4.1.3.2. La emisión en número de partículas suspendidas ponderada por factores de utilidad se calculará con la siguiente ecuación:

$$PN_{\text{weighted}} = \sum_{j=1}^k (UF_j \times PN_{\text{CD},j}) + (1 - \sum_{j=1}^k UF_j) \times PN_{\text{CS}}$$

donde:

PN_{weighted} es la emisión en número de partículas suspendidas ponderada por factores de utilidad, en partículas suspendidas por kilómetro;

▼ B

UF_j	es el factor de utilidad de la fase j conforme al apéndice 5 del presente subanexo;
$PN_{CD,j}$	es la emisión en número de partículas suspendidas durante la fase j determinada conforme al punto 4 del subanexo 7 con respecto al ensayo de tipo 1 en la condición de consumo de carga, en partículas suspendidas por kilómetro;
PN_{CS}	es la emisión en número de partículas suspendidas determinada conforme al punto 4.1.1 del presente subanexo con respecto al ensayo de tipo 1 en la condición de mantenimiento de carga, en partículas suspendidas por kilómetro;
j	es el número índice de la fase considerada;
k	es el número de fases conducidas hasta el final del ciclo de transición n conforme al punto 3.2.4.4 del presente subanexo.

4.1.3.3. La emisión de partículas depositadas ponderada por factores de utilidad se calculará con la siguiente ecuación:

$$PM_{\text{weighted}} = \sum_{c=1}^{n_c} (UF_c \times PM_{CD,c}) + (1 - \sum_{c=1}^{n_c} UF_c) \times PM_{CS}$$

donde:

PM_{weighted}	es la emisión de partículas depositadas ponderada por factores de utilidad, en mg/km;
UF_c	es el factor de utilidad del ciclo c conforme al apéndice 5 del presente subanexo;
$PM_{CD,c}$	es la emisión de partículas depositadas en la condición de consumo de carga durante el ciclo c determinada conforme al punto 3.3 del subanexo 7 con respecto al ensayo de tipo 1 en la condición de consumo de carga, en mg/km;
PM_{CS}	es la emisión de partículas depositadas del ensayo de tipo 1 en la condición de mantenimiento de carga conforme al punto 4.1.1 del presente subanexo, en mg/km;
c	es el número índice del ciclo considerado;
n_c	es el número de ciclos de ensayo WLTP aplicables realizados hasta el final del ciclo de transición n conforme al punto 3.2.4.4 del presente subanexo.

4.2. Cálculo del consumo de combustible

4.2.1. Consumo de combustible en la condición de mantenimiento de carga en el caso de VEH-CCE, VEH-SCE y VHPC-SCE

4.2.1.1. El consumo de combustible en la condición de mantenimiento de carga en el caso de VEH-CCE y VEH-SCE deberá calcularse por etapas conforme al cuadro A8/6.



Cuadro A8/6

Cálculo del consumo final de combustible en la condición de mantenimiento de carga en el caso de VEH-CCE y VEH-SCE

Fuente	Entrada	Proceso	Salida	Número de etapa
Salida de las etapas 6 y 7 del cuadro A8/5 del presente subanexo.	$M_{1,CS,e,6}$, g/km; $M_{CO_2,CS,e,7}$, g/km; $M_{CO_2,CS,p,7}$, g/km;	<p>Cálculo del consumo de combustible conforme al punto 6 del subanexo 7.</p> <p>El cálculo del consumo de combustible deberá realizarse por separado con respecto al ciclo aplicable y a sus fases.</p> <p>A tal efecto:</p> <p>a) deberán utilizarse los valores de CO₂ de la fase o el ciclo aplicables;</p> <p>b) deberán utilizarse las emisiones de referencia del ciclo completo;</p>	$FC_{CS,e,1}$, l/100 km; $FC_{CS,p,1}$, l/100 km;	1 «resultados FC_{CS} de un ensayo de tipo 1 con un vehículo de ensayo»
Etapa 1 del presente cuadro.	Para cada uno de los vehículos H y L: $FC_{CS,e,1}$, l/100 km; $FC_{CS,p,1}$, l/100 km;	<p>Con respecto al FC, deberán utilizarse los valores obtenidos en la etapa 1 del presente cuadro.</p> <p>Los valores de FC se redondearán al tercer decimal.</p>	$FC_{CS,e,H}$, l/100 km; $FC_{CS,p,H}$, l/100 km; y, si se ha ensayado un vehículo L: $FC_{CS,e,L}$, l/100 km; $FC_{CS,p,L}$, l/100 km;	2 «resultado de una familia de interpolación» resultado final de las emisiones de referencia
Etapa 2 del presente cuadro.	$FC_{CS,e,H}$, l/100 km; $FC_{CS,p,H}$, l/100 km; y, si se ha ensayado un vehículo L: $FC_{CS,e,L}$, l/100 km; $FC_{CS,p,L}$, l/100 km;	<p>Cálculo del consumo de combustible conforme al punto 4.5.5.1 del presente subanexo en relación con vehículos concretos de una familia de interpolación.</p> <p>Los valores de FC se redondearán conforme al cuadro A8/2.</p>	$FC_{CS,e,ind}$, l/100 km; $FC_{CS,p,ind}$, l/100 km;	3 «resultado de un vehículo concreto» resultado final de FC

▼ B

4.2.1.2. Consumo de combustible en la condición de mantenimiento de carga en el caso de VHPC-SCE

4.2.1.2.1. Procedimiento por etapas para calcular los resultados finales de consumo de combustible del ensayo de tipo 1 en la condición de mantenimiento de carga en el caso de VHPC-SCE

Los resultados deberán calcularse en el orden indicado en el cuadro A8/7. Deberán registrarse todos los resultados aplicables de la columna «Salida». En la columna «Proceso» se indican los puntos que son de aplicación para el cálculo, o se introducen cálculos adicionales.

En relación con los resultados y los cálculos contenidos en este cuadro se emplea la siguiente nomenclatura:

c: ciclo de ensayo aplicable completo;

p: cada fase del ciclo aplicable;

CS: mantenimiento de carga

Cuadro A8/7

Cálculo del consumo final de combustible en la condición de mantenimiento de carga en el caso de VHPC-SCE

Fuente	Entrada	Proceso	Salida	Número de etapa
Apéndice 7 del presente subanexo.	Consumo de combustible no equilibrado en la condición de mantenimiento de carga $FC_{CS,nb}$, kg/100 km	Consumo de combustible en la condición de mantenimiento de carga conforme al punto 2.2.6 del apéndice 7 del presente subanexo.	$FC_{CS,c,1}$, kg/100 km;	1
Salida de la etapa 1 del presente cuadro.	$FC_{CS,c,1}$, kg/100 km;	Corrección de la variación de energía eléctrica del REESS Subanexo 8, puntos 4.2.1.2.2 a 4.2.1.2.3, inclusive, del presente subanexo	$FC_{CS,c,2}$, kg/100 km;	2

▼ B▼ M3

Fuente	Entrada	Proceso	Salida	Número de etapa
Salida de la etapa 2 del presente cuadro	$FC_{CS,e,2}$, kg/100 km	$FC_{CS,e,3} = FC_{CS,e,2}$	$FC_{CS,e,3}$, kg/100 km	3 Resultado de un único ensayo
Salida de la etapa 3 del presente cuadro	Para cada ensayo: $FC_{CS,c,3}$, kg/100 km	Promediado de los ensayos y el valor declarado conforme a los puntos 1.2 a 1.2.3, inclusive, del subanexo 6	$FC_{CS,c,4}$, kg/100 km	4
Salida de la etapa 4 del presente cuadro.	$FC_{CS,c,4}$, kg/100 km; $FC_{CS,c,declared}$, kg/100 km.	Alineamiento de los valores de las fases. Subanexo 6, punto 1.1.2.4 y: $FC_{CS,e5} = FC_{CS,c,declared}$	$FC_{CS,e,5}$, kg/100 km;	5 «resultados FC_{CS} de un ensayo de tipo 1 con un vehículo de ensayo»

▼ B

4.2.1.2.2. En caso de que no se haya aplicado la corrección conforme al punto 1.1.4 del apéndice 2 del presente subanexo, deberá utilizarse el siguiente consumo de combustible en la condición de mantenimiento de carga:

$$FC_{CS} = FC_{CS,nb}$$

donde:

FC_{CS} es el consumo de combustible en la condición de mantenimiento de carga del ensayo de tipo 1 en la condición de mantenimiento de carga conforme al cuadro A8/7, etapa 2, en kg/100 km;

$FC_{CS,nb}$ es el consumo de combustible en la condición de mantenimiento de carga, no equilibrado, del ensayo de tipo 1 en la condición de mantenimiento de carga, sin corrección respecto del balance de energía, de conformidad con el cuadro A8/7, etapa 1, en kg/100 km.

▼ B

- 4.2.1.2.3. Si se requiere realizar la corrección del consumo de combustible conforme al punto 1.1.3 del apéndice 2 del presente subanexo, o en caso de que se haya aplicado la corrección conforme al punto 1.1.4 de dicho apéndice, el coeficiente de corrección del consumo de combustible deberá determinarse de conformidad con el punto 2 del citado apéndice. El consumo de combustible en la condición de mantenimiento de carga corregido deberá determinarse con la siguiente ecuación:

$$FC_{CS} = FC_{CS,nb} - K_{fuel,FCHV} \times EC_{DC,CS}$$

donde:

FC_{CS} es el consumo de combustible en la condición de mantenimiento de carga del ensayo de tipo 1 en la condición de mantenimiento de carga conforme al cuadro A8/7, etapa 2, en kg/100 km;

$FC_{CS,nb}$ es el consumo de combustible no equilibrado del ensayo de tipo 1 en la condición de mantenimiento de carga, sin corrección respecto del balance de energía, de conformidad con el cuadro A8/7, etapa 1, en kg/100 km;

$EC_{DC,CS}$ es el consumo de energía eléctrica del ensayo de tipo 1 en la condición de mantenimiento de carga conforme al punto 4.3 del presente subanexo, en Wh/km;

$K_{fuel,FCHV}$ es el coeficiente de corrección del consumo de combustible conforme al punto 2.3.1 del apéndice 2 del presente subanexo, en (kg/100 km)/(Wh/km).

- 4.2.2. Consumo de combustible en la condición de consumo de carga ponderado por factores de utilidad, en el caso de VEH-CCE

El consumo de combustible en la condición de consumo de carga ponderado por factores de utilidad FC_{CD} se calculará con la siguiente ecuación:

$$FC_{CD} = \frac{\sum_{j=1}^k (UF_j \times FC_{CD,j})}{\sum_{j=1}^k UF_j}$$

donde:

FC_{CD} es el consumo de combustible en la condición de consumo de carga ponderado por factores de utilidad, en l/100 km;

$FC_{CD,j}$ es el consumo de combustible de la fase j del ensayo de tipo 1 en la condición de consumo de carga, determinado conforme al punto 6 del subanexo 7, en l/100 km;

UF_j es el factor de utilidad de la fase j conforme al apéndice 5 del presente subanexo;

▼ B

- j es el número índice de la fase considerada;
- k es el número de fases conducidas hasta el final del ciclo de transición conforme al punto 3.2.4.4 del presente subanexo.

▼ M3

En caso de que se aplique el método de interpolación, k será el número de fases conducidas hasta el final del ciclo de transición del vehículo L n_{veh_L} .

Si el número de ciclos de transición efectuados por el vehículo H, n_{vehH} , y, si procede, por un vehículo concreto dentro de la familia de interpolación del vehículo, n_{vehmd} , es inferior al número de ciclos de transición efectuados por el vehículo L, n_{veh_L} , deberá incluirse en el cálculo el ciclo de confirmación del vehículo H y, si procede, de un vehículo concreto. El consumo de combustible de cada fase del ciclo de confirmación deberá calcularse conforme al punto 6 del subanexo 7 con la emisión de referencia durante todo el ciclo de confirmación y el valor de CO₂ de las fases aplicable, que deberá corregirse respecto de un consumo de energía eléctrica de cero, $EC_{DC,CD,j} = 0$, utilizando el coeficiente de corrección másica de CO₂ (K_{CO_2}) de acuerdo con el apéndice 2 del presente subanexo.

▼ B

- 4.2.3. Consumo de combustible ponderado por factores de utilidad en el caso de VEH-CCE

El consumo de combustible ponderado por factores de utilidad del ensayo de tipo 1 en la condición de consumo de carga y de mantenimiento de carga deberá calcularse con la siguiente ecuación:

$$FC_{weighted} = \sum_{j=1}^k (UF_j \times FC_{CD,j}) + (1 - \sum_{j=1}^k UF_j) \times FC_{CS}$$

donde:

$FC_{weighted}$ es el consumo de combustible ponderado por factores de utilidad, en l/100 km;

UF_j es el factor de utilidad de la fase j conforme al apéndice 5 del presente subanexo;

$FC_{CD,j}$ es el consumo de combustible de la fase j del ensayo de tipo 1 en la condición de consumo de carga, determinado conforme al punto 6 del subanexo 7, en l/100 km;

FC_{CS} es el consumo de combustible determinado conforme al cuadro A8/6, etapa 1, en l/100 km;

j es el número índice de la fase considerada;

k es el número de fases conducidas hasta el final del ciclo de transición conforme al punto 3.2.4.4 del presente subanexo.

▼ M3

En caso de que se aplique el método de interpolación, k será el número de fases conducidas hasta el final del ciclo de transición del vehículo L n_{veh_L} .

Si el número de ciclos de transición efectuados por el vehículo H, n_{vehH} , y, si procede, por un vehículo concreto dentro de la familia de interpolación del vehículo, n_{vehmd} , es inferior al número de ciclos de transición efectuados por el vehículo L, n_{veh_L} , deberá incluirse en el cálculo el ciclo de confirmación del vehículo H y, si procede, de un vehículo concreto.

▼ M3

El consumo de combustible de cada fase del ciclo de confirmación deberá calcularse conforme al punto 6 del subanexo 7 con la emisión de referencia durante todo el ciclo de confirmación y el valor de CO₂ de las fases aplicable, que deberá corregirse respecto de un consumo de energía eléctrica de cero, $EC_{DC,CDj} = 0$, utilizando el coeficiente de corrección másica de CO₂ (K_{CO_2}) de acuerdo con el apéndice 2 del presente subanexo.

▼ B

4.3. Cálculo del consumo de energía eléctrica

Para determinar el consumo de energía eléctrica sobre la base de la corriente y la tensión determinadas conforme al apéndice 3 del presente subanexo, deberán utilizarse las siguientes ecuaciones:

$$EC_{DC,j} = \frac{\Delta E_{REESS,j}}{d_j}$$

donde:

$EC_{DC,j}$ es el consumo de energía eléctrica durante el período considerado j basado en el consumo del REESS, en Wh/km;

$\Delta E_{REESS,j}$ es la variación de energía eléctrica de todos los REESS durante el período considerado j, en Wh;

d_j es la distancia recorrida en el período considerado j, en km;

y

$$\Delta E_{REESS,j} = \sum_{i=1}^n \Delta E_{REESS,j,i}$$

donde:

$\Delta E_{REESS,j,i}$ es la variación de energía eléctrica del REESS i durante el período considerado j, en Wh;

y

$$\Delta E_{REESS,j,i} = \frac{1}{3600} \times \int_{t_0}^{t_{end}} U(t)_{REESS,j,i} \times I(t)_{j,i} dt$$

donde:

$U(t)_{REESS,j,i}$ es la tensión del REESS i durante el período considerado j, determinada de conformidad con el apéndice 3 del presente subanexo, en V;

t_0 es el tiempo al comienzo del período considerado j, en s;

t_{end} es el tiempo al final del período considerado j, en s;

$I(t)_{j,i}$ es la corriente eléctrica del REESS i durante el período considerado j, determinada de conformidad con el apéndice 3 del presente subanexo, en A;

▼ B

- i es el número índice del REESS considerado;
- n es el número total de REESS;
- j es el índice del período considerado, constituyendo un período cualquier combinación de fases o ciclos,
- $\frac{1}{3600}$ es el factor de conversión de Ws a Wh.

▼ M3

- 4.3.1. Consumo de energía eléctrica en la condición de consumo de carga ponderado por factores de utilidad sobre la base de la energía eléctrica recargada desde la red de suministro, en el caso de VEH-CCE
- El consumo de energía eléctrica en la condición de consumo de carga ponderado por factores de utilidad sobre la base de la energía eléctrica recargada desde la red de suministro deberá calcularse con la siguiente ecuación:

$$EC_{AC,CD} = \frac{\sum_{j=1}^k (UF_j \times EC_{AC,CD,j})}{\sum_{j=1}^k UF_j}$$

donde:

- $EC_{AC,CD}$ es el consumo de energía eléctrica en la condición de consumo de carga ponderado por factores de utilidad sobre la base de la energía eléctrica recargada desde la red de suministro, en Wh/km;
- UF_j es el factor de utilidad de la fase j conforme al apéndice 5 del presente subanexo;
- $EC_{AC,CD,j}$ es el consumo de energía eléctrica basado en la energía eléctrica recargada desde la red de suministro de la fase j, en Wh/km;

y

$$EC_{AC,CD,j} = EC_{DC,CD,j} \times \frac{E_{AC}}{\sum_{j=1}^k \Delta E_{REESS,j}}$$

donde:

- $EC_{DC,CD,j}$ es el consumo de energía eléctrica basado en el consumo del REESS de la fase j del ensayo de tipo 1 en la condición de consumo de carga conforme al punto 4.3 del presente subanexo, en Wh/km;
- E_{AC} es la energía eléctrica recargada desde la red de suministro, determinada conforme al punto 3.2.4.6 del presente subanexo, en Wh;
- $\Delta E_{REESS,j}$ es la variación de energía eléctrica de todos los REESS de la fase j conforme al punto 4.3 del presente subanexo, en Wh;
- j es el número índice de la fase considerada;
- k es el número de fases conducidas hasta el final del ciclo de transición conforme al punto 3.2.4.4 del presente subanexo.

En caso de que se aplique el método de interpolación, k será el número de fases conducidas hasta el final del ciclo de transición del vehículo L, $n_{veh,L}$.

▼ B

- 4.3.2. Consumo de energía eléctrica ponderado por factores de utilidad sobre la base de la energía eléctrica recargada desde la red de suministro, en el caso de VEH-CCE

El consumo de energía eléctrica ponderado por factores de utilidad sobre la base de la energía eléctrica recargada desde la red de suministro deberá calcularse con la siguiente ecuación:

$$EC_{AC,weighted} = \sum_{j=1}^k (UF_j \times EC_{AC,CD,j})$$

donde:

$EC_{AC,weighted}$ es el consumo de energía eléctrica ponderado por factores de utilidad sobre la base de la energía eléctrica recargada desde la red de suministro, en Wh/km;

UF_j es el factor de utilidad de la fase j conforme al apéndice 5 del presente subanexo;

$EC_{AC,CD,j}$ es el consumo de energía eléctrica basado en la energía eléctrica recargada desde la red de suministro de la fase j conforme al punto 4.3.1 del presente subanexo, en Wh/km;

j es el número índice de la fase considerada;

▼ M3

k es el número de fases conducidas hasta el final del ciclo de transición conforme al punto 3.2.4.4 del presente subanexo.

En caso de que se aplique el método de interpolación, k será el número de fases conducidas hasta el final del ciclo de transición del vehículo L, n_{veh_L} .

▼ B

- 4.3.3. Consumo de energía eléctrica de los VEH-CCE
4.3.3.1. Determinación del consumo de energía eléctrica por ciclo

El consumo de energía eléctrica basado en la energía eléctrica recargada desde la red de suministro y en la autonomía solo eléctrica equivalente deberá calcularse con la siguiente ecuación:

$$EC = \frac{E_{AC}}{EAER}$$

donde:

EC es el consumo de energía eléctrica del ciclo de ensayo WLTP aplicable basado en la energía eléctrica recargada desde la red de suministro y en la autonomía solo eléctrica equivalente, en Wh/km;

E_{AC} es la energía eléctrica recargada desde la red de suministro conforme al punto 3.2.4.6 del presente subanexo, en Wh;

EAER es la autonomía solo eléctrica equivalente conforme al punto 4.4.4.1 del presente subanexo, en km.

▼ B

4.3.3.2. Determinación del consumo de energía eléctrica por fase

El consumo de energía eléctrica por fase basado en la energía eléctrica recargada desde la red de suministro y en la autonomía solo eléctrica equivalente por fase deberá calcularse con la siguiente ecuación:

$$EC_p = \frac{E_{AC}}{EAER_p}$$

donde:

EC_p : es el consumo de energía eléctrica por fase basado en la energía eléctrica recargada desde la red de suministro y en la autonomía solo eléctrica equivalente, en Wh/km;

E_{AC} : es la energía eléctrica recargada desde la red de suministro conforme al punto 3.2.4.6 del presente subanexo, en Wh;

$EAER_p$: es la autonomía solo eléctrica equivalente por fase conforme al punto 4.4.4.2 del presente subanexo, en km.

4.3.4. Consumo de energía eléctrica de los VEP

▼ M3

4.3.4.1. El consumo de energía eléctrica determinado conforme al presente punto solo deberá calcularse si el vehículo ha podido seguir el ciclo de ensayo aplicable respetando las tolerancias de la curva de velocidad conforme al punto 2.6.8.3 del subanexo 6 durante todo el período considerado.

▼ B

4.3.4.2. Determinación del consumo de energía eléctrica del ciclo de ensayo WLTP aplicable

El consumo de energía eléctrica del ciclo de ensayo WLTP aplicable basado en la energía eléctrica recargada desde la red de suministro y en la autonomía eléctrica pura deberá calcularse con la siguiente ecuación:

$$EC_{WLTC} = \frac{E_{AC}}{PER_{WLTC}}$$

donde:

EC_{WLTC} es el consumo de energía eléctrica del ciclo de ensayo WLTP aplicable basado en la energía eléctrica recargada desde la red de suministro y en la autonomía eléctrica pura correspondiente al ciclo de ensayo WLTP aplicable, en Wh/km;

E_{AC} es la energía eléctrica recargada desde la red de suministro conforme al punto 3.4.4.3 del presente subanexo, en Wh;

PER_{WLTC} es la autonomía eléctrica pura correspondiente al ciclo de ensayo WLTP aplicable calculada conforme al punto 4.4.2.1.1 o al punto 4.4.2.2.1 del presente subanexo, dependiendo del procedimiento de ensayo del PEV que deba seguirse, en km.

▼ B

4.3.4.3. Determinación del consumo de energía eléctrica del ciclo de ensayo urbano WLTP aplicable

El consumo de energía eléctrica del ciclo de ensayo urbano WLTP aplicable basado en la energía eléctrica recargada desde la red de suministro y en la autonomía eléctrica pura correspondiente al ciclo de ensayo urbano WLTP aplicable deberá calcularse con la siguiente ecuación:

$$EC_{\text{city}} = \frac{E_{\text{AC}}}{\text{PER}_{\text{city}}}$$

donde:

EC_{city} es el consumo de energía eléctrica del ciclo de ensayo urbano WLTP aplicable basado en la energía eléctrica recargada desde la red de suministro y en la autonomía eléctrica pura correspondiente al ciclo de ensayo urbano WLTP aplicable, en Wh/km;

E_{AC} es la energía eléctrica recargada desde la red de suministro conforme al punto 3.4.4.3 del presente subanexo, en Wh;

PER_{city} es la autonomía eléctrica pura correspondiente al ciclo de ensayo urbano WLTP aplicable calculada conforme al punto 4.4.2.1.2 o al punto 4.4.2.2.2 del presente subanexo, dependiendo del procedimiento de ensayo del PEV que deba seguirse, en km.

4.3.4.4. Determinación del consumo de energía eléctrica de los valores por fase

El consumo de energía eléctrica de cada una de las fases basado en la energía eléctrica recargada desde la red de suministro y en la autonomía eléctrica pura por fase deberá calcularse con la siguiente ecuación:

$$EC_{\text{p}} = \frac{E_{\text{AC}}}{\text{PER}_{\text{p}}}$$

donde:

EC_{p} es el consumo de energía eléctrica de cada una de las fases p basado en la energía eléctrica recargada desde la red de suministro y en la autonomía eléctrica pura por fase, en Wh/km;

E_{AC} es la energía eléctrica recargada desde la red de suministro conforme al punto 3.4.4.3 del presente subanexo, en Wh;

PER_{p} es la autonomía eléctrica pura por fase calculada conforme al punto 4.4.2.1.3 o al punto 4.4.2.2.3 del presente subanexo, dependiendo del procedimiento de ensayo del PEV que deba seguirse, en km.

4.4. Cálculo de las autonomías eléctricas

4.4.1. Autonomías solo eléctricas AER y AER_{city} en el caso de VEH-CCE

4.4.1.1. Autonomía solo eléctrica AER

▼ B

La autonomía solo eléctrica AER en el caso de VEH-CCE deberá determinarse a partir del ensayo de tipo 1 en la condición de consumo de carga descrito en el punto 3.2.4.3 del presente subanexo como parte de la secuencia de ensayo de la opción 1 y mencionado en el punto 3.2.6.1 del presente subanexo como parte de la secuencia de ensayo de la opción 3, realizando el ciclo de ensayo WLTP aplicable conforme al punto 1.4.2.1 del presente subanexo. La AER se define como la distancia recorrida desde el inicio del ensayo de tipo 1 en la condición de consumo de carga hasta el momento en que el motor de combustión comienza a consumir combustible.

- 4.4.1.2. Autonomía solo eléctrica urbana AER_{city}
- 4.4.1.2.1. La autonomía solo eléctrica urbana AER_{city} en el caso de VEH-CCE deberá determinarse a partir del ensayo de tipo 1 en la condición de consumo de carga descrito en el punto 3.2.4.3 del presente subanexo como parte de la secuencia de ensayo de la opción 1 y mencionado en el punto 3.2.6.1 del presente subanexo como parte de la secuencia de ensayo de la opción 3, realizando el ciclo de ensayo urbano WLTP aplicable conforme al punto 1.4.2.2 del presente subanexo. La AER_{city} se define como la distancia recorrida desde el inicio del ensayo de tipo 1 en la condición de consumo de carga hasta el momento en que el motor de combustión comienza a consumir combustible.
- 4.4.1.2.2. Como alternativa a lo dispuesto en el punto 4.4.1.2.1 del presente subanexo, la autonomía solo eléctrica urbana AER_{city} puede determinarse a partir del ensayo de tipo 1 en la condición de consumo de carga descrito en el punto 3.2.4.3 del presente subanexo realizando los ciclos de ensayo WLTP aplicables conforme al punto 1.4.2.1 del presente subanexo. En ese caso, se omitirá del ensayo de tipo 1 en la condición de consumo de carga el ciclo de ensayo urbano WLTP aplicable, y la autonomía solo eléctrica urbana AER_{city} se calculará con la siguiente ecuación:

$$AER_{city} = \frac{UBE_{city}}{EC_{DC,city}}$$

donde:

UBE_{city} es la energía utilizable del REESS determinada desde el inicio del ensayo de tipo 1 en la condición de consumo de carga descrito en el punto 3.2.4.3 del presente subanexo realizando los ciclos de ensayo WLTP aplicables hasta el momento en que el motor de combustión comienza a consumir combustible, en Wh;

$EC_{DC,city}$ es el consumo de energía eléctrica ponderado de los ciclos de ensayo urbanos WLTP aplicables, realizados en modo puramente eléctrico, del ensayo de tipo 1 en la condición de consumo de carga descrito en el punto 3.2.4.3 del presente subanexo, determinado efectuando los ciclos de ensayo WLTP aplicables, en Wh/km;

y

▼ M3

$$UBE_{city} = \sum_{j=1}^{k+1} \Delta E_{REESS,j}$$

donde:

▼ M3

$\Delta E_{REESS,j}$ es la variación de energía eléctrica de todos los REESS durante la fase j , en Wh;

j es el número índice de la fase considerada;

$k + 1$ es el número de fases conducidas desde el inicio del ensayo hasta el momento en que el motor de combustión comienza a consumir combustible;

▼ B

y

$$EC_{DC,city} = \sum_{j=1}^{n_{city,pe}} EC_{DC,city,j} \times K_{city,j}$$

donde:

$EC_{DC,city,j}$ es el consumo de energía eléctrica del $j.$ º ciclo de ensayo urbano WLTP aplicable, realizado en modo puramente eléctrico, del ensayo de tipo 1 en la condición de consumo de carga descrito en el punto 3.2.4.3 del presente subanexo, determinado efectuando los ciclos de ensayo WLTP aplicables, en Wh/km;

$K_{city,j}$ es el factor de ponderación del $j.$ º ciclo de ensayo urbano WLTP aplicable, realizado en modo puramente eléctrico, del ensayo de tipo 1 en la condición de consumo de carga descrito en el punto 3.2.4.3 del presente subanexo, determinado efectuando los ciclos de ensayo WLTP aplicables, en Wh/km;

j es el número índice del ciclo de ensayo urbano WLTP aplicable, realizado en modo puramente eléctrico, considerado;

$n_{city,pe}$ es el número de ciclos de ensayo urbanos WLTP aplicables realizados en modo puramente eléctrico;

y

$$K_{city,1} = \frac{\Delta E_{REESS,city,1}}{UBE_{city}}$$

donde:

$\Delta E_{REESS,city,1}$ es la variación de energía eléctrica de todos los REESS durante el primer ciclo de ensayo urbano WLTP aplicable del ensayo de tipo 1 en la condición de consumo de carga, en Wh;

y

$$K_{city,j} = \frac{1 - K_{city,1}}{n_{city,pe} - 1} \text{ para } j = 2 \text{ to } n_{city,pe}.$$

▼ M3

4.4.2. Autonomía eléctrica pura en el caso de VEP

Las autonomías determinadas conforme al presente punto solo deberán calcularse si el vehículo ha podido seguir el ciclo de ensayo WLTP aplicable respetando las tolerancias de la curva de velocidad conforme al punto 2.6.8.3 del subanexo 6 durante todo el período considerado.

▼ B

4.4.2.1. Determinación de las autonomías eléctricas puras cuando se aplica el procedimiento de ensayo de tipo 1 abreviado

▼ B

4.4.2.1.1. La autonomía eléctrica pura del ciclo de ensayo WLTP aplicable PER_{WLTC} para VEP deberá calcularse a partir del ensayo de tipo 1 abreviado según se describe en el punto 3.4.4.2 del presente subanexo, con las siguientes ecuaciones:

$$PER_{WLTC} = \frac{UBE_{STP}}{EC_{DC,WLTC}}$$

donde:

UBE_{STP} es la energía utilizable del REESS determinada desde el inicio del procedimiento de ensayo de tipo 1 abreviado hasta que se alcanza el criterio de interrupción según se define en el punto 3.4.4.2.3 del presente subanexo, en Wh;

$EC_{DC,WLTC}$ es el consumo de energía eléctrica ponderado correspondiente al ciclo de ensayo WLTP aplicable de los segmentos DS_1 y DS_2 del procedimiento de ensayo de tipo 1 abreviado, en Wh/km;

y

$$UBE_{STP} = \Delta E_{REESS,DS_1} + \Delta E_{REESS,DS_2} + \Delta E_{REESS,CSS_M} + \Delta E_{REESS,CSS_E}$$

donde:

$\Delta E_{REESS,DS_1}$ es la variación de energía eléctrica de todos los REESS durante el segmento DS_1 del procedimiento de ensayo de tipo 1 abreviado, en Wh;

$\Delta E_{REESS,DS_2}$ es la variación de energía eléctrica de todos los REESS durante el segmento DS_2 del procedimiento de ensayo de tipo 1 abreviado, en Wh;

$\Delta E_{REESS,CSS_M}$ es la variación de energía eléctrica de todos los REESS durante el segmento CSS_M del procedimiento de ensayo de tipo 1 abreviado, en Wh;

$\Delta E_{REESS,CSS_E}$ es la variación de energía eléctrica de todos los REESS durante el segmento CSS_E del procedimiento de ensayo de tipo 1 abreviado, en Wh;

y

$$EC_{DC,WLTC} = \sum_{j=1}^2 EC_{DC,WLTC,j} \times K_{WLTC,j}$$

donde:

$EC_{DC,WLTC,j}$ es el consumo de energía eléctrica correspondiente al ciclo de ensayo WLTP aplicable del segmento DS_j del procedimiento de ensayo de tipo 1 abreviado conforme al punto 4.3 del presente subanexo, en Wh/km;

$k_{WLTC,j}$ es el factor de ponderación correspondiente al ciclo de ensayo WLTP aplicable del segmento DS_j del procedimiento de ensayo de tipo 1 abreviado, en Wh/km;

▼ B

y

$$K_{\text{WLTC},1} = \frac{\Delta E_{\text{REESS,WLTC},1}}{U_{\text{BESTP}}} \text{ and } K_{\text{WLTC},2} = 1 - K_{\text{WLTC},1}$$

donde:

$K_{\text{WLTC},j}$ es el factor de ponderación correspondiente al ciclo de ensayo WLTP aplicable del segmento DS_j del procedimiento de ensayo de tipo 1 abreviado, en Wh/km;

$\Delta E_{\text{REESS,WLTC},1}$ es la variación de energía eléctrica de todos los REESS durante el ciclo de ensayo WLTP aplicable del segmento DS_1 del procedimiento de ensayo de tipo 1 abreviado, en Wh.

- 4.4.2.1.2. La autonomía eléctrica pura del ciclo de ensayo urbano WLTP aplicable PER_{city} para VEP deberá calcularse a partir del procedimiento de ensayo de tipo 1 abreviado según se describe en el punto 3.4.4.2 del presente subanexo, con las siguientes ecuaciones:

$$PER_{\text{city}} = \frac{U_{\text{BESTP}}}{EC_{\text{DC},\text{city}}}$$

donde:

U_{BESTP} es la energía utilizable del REESS conforme al punto 4.4.2.1.1 del presente subanexo, en Wh;

$EC_{\text{DC},\text{city}}$ es el consumo de energía eléctrica ponderado correspondiente al ciclo de ensayo urbano WLTP aplicable de los segmentos DS_1 y DS_2 del procedimiento de ensayo de tipo 1 abreviado, en Wh/km;

y

$$EC_{\text{DC},\text{city}} = \sum_{j=1}^4 EC_{\text{DC},\text{city},j} \times K_{\text{city},j}$$

donde:

$EC_{\text{DC},\text{city},j}$ es el consumo de energía eléctrica correspondiente al ciclo de ensayo urbano WLTP aplicable —el primer ciclo de ensayo urbano WLTP aplicable del segmento DS_1 se indica como $j = 1$, el segundo ciclo de ensayo urbano WLTP aplicable del segmento DS_1 se indica como $j = 2$, el primer ciclo de ensayo urbano WLTP aplicable del segmento DS_2 se indica como $j = 3$ y el segundo ciclo de ensayo urbano WLTP aplicable del segmento DS_2 se indica como $j = 4$ — del procedimiento de ensayo de tipo 1 abreviado conforme al punto 4.3 del presente subanexo, en Wh/km;

$K_{\text{city},j}$ es el factor de ponderación correspondiente al ciclo de ensayo urbano WLTP aplicable —el primer ciclo de ensayo urbano WLTP aplicable del segmento DS_1 se indica como $j = 1$, el segundo ciclo de ensayo urbano WLTP aplicable del segmento DS_1 se indica como $j = 2$, el primer ciclo de ensayo urbano WLTP aplicable del segmento DS_2 se indica como $j = 3$ y el segundo ciclo de ensayo urbano WLTP aplicable del segmento DS_2 se indica como $j = 4$ —.

▼ B

y

$$K_{\text{city},1} = \frac{\Delta E_{\text{REESS,city},1}}{UBE_{\text{STP}}} \text{ and } K_{\text{city},j} = \frac{1 - K_{\text{city},1}}{3} \text{ for } j = 2 \dots 4$$

donde:

$\Delta E_{\text{REESS,city},1}$ es la variación de energía de todos los REESS durante el primer ciclo de ensayo urbano WLTP aplicable del segmento DS₁ del procedimiento de ensayo de tipo 1 abreviado, en Wh.

- 4.4.2.1.3. La autonomía eléctrica pura por fase PER_p para VEP deberá calcularse a partir del ensayo de tipo 1 según se describe en el punto 3.4.4.2 del presente subanexo, con las siguientes ecuaciones:

$$PER_p = \frac{UBE_{\text{STP}}}{EC_{\text{DC},p}}$$

donde:

▼ M3

UBE_{STP} es la energía utilizable del REESS conforme al punto 4.4.2.1.1 del presente subanexo, en Wh;

▼ B

EC_{DC,p} es el consumo de energía eléctrica ponderado correspondiente a cada una de las fases de los segmentos DS₁ y DS₂ del procedimiento de ensayo de tipo 1 abreviado, en Wh/km.

En el caso de la fase a baja velocidad, p = low, y la fase a velocidad media, p = medium, deberán utilizarse las siguientes ecuaciones:

$$EC_{\text{DC},p} = \sum_{j=1}^4 EC_{\text{DC},p,j} \times K_{p,j}$$

donde:

EC_{DC,p,j} es el consumo de energía eléctrica correspondiente a la fase p —la primera fase p del segmento DS₁ se indica como j = 1, la segunda fase p del segmento DS₁ se indica como j = 2, la primera fase p del segmento DS₂ se indica como j = 3 y la segunda fase p del segmento DS₂ se indica como j = 4— del procedimiento de ensayo de tipo 1 abreviado conforme al punto 4.3 del presente subanexo, en Wh/km;

K_{p,j} es el factor de ponderación correspondiente a la fase p —la primera fase p del segmento DS₁ se indica como j = 1, la segunda fase p del segmento DS₁ se indica como j = 2, la primera fase p del segmento DS₂ se indica como j = 3 y la segunda fase p del segmento DS₂ se indica como j = 4— del procedimiento de ensayo de tipo 1 abreviado;

y

$$K_{p,1} = \frac{\Delta E_{\text{REESS,p},1}}{UBE_{\text{STP}}} \text{ and } K_{p,j} = \frac{1 - K_{p,1}}{3} \text{ para } j = 2 \dots 4$$

donde:

$\Delta E_{\text{REESS,p},1}$: es la variación de energía de todos los REESS durante la primera fase p del segmento DS₁ del procedimiento de ensayo de tipo 1 abreviado, en Wh.

▼ B

En el caso de la fase a velocidad alta, $p = \text{high}$, y la fase a velocidad extraalta, $p = \text{extraHigh}$, deberán utilizarse las siguientes ecuaciones:

$$EC_{DC,p} = \sum_{j=1}^2 EC_{DC,p,j} \times K_{p,j}$$

donde:

$EC_{DC,p,j}$ es el consumo de energía eléctrica correspondiente a la fase p del segmento DS_j del procedimiento de ensayo de tipo 1 abreviado conforme al punto 4.3 del presente subanexo, en Wh/km;

$k_{p,j}$ es el factor de ponderación correspondiente a la fase p del segmento DS_j del procedimiento de ensayo de tipo 1 abreviado;

y

$$K_{p,1} = \frac{\Delta E_{REESS,p,1}}{UBE_{STP}} \text{ and } K_{p,2} = 1 - K_{p,1}$$

donde:

$\Delta E_{REESS,p,1}$ es la variación de energía eléctrica de todos los REESS durante la primera fase p del segmento DS_1 del procedimiento de ensayo de tipo 1 abreviado, en Wh.

4.4.2.2. Determinación de las autonomías eléctricas puras cuando se aplica el procedimiento de ensayo de tipo 1 de ciclos consecutivos

4.4.2.2.1. La autonomía eléctrica pura del ciclo de ensayo WLTP aplicable PER_{WLTP} para VEP deberá calcularse a partir del ensayo de tipo 1 según se describe en el punto 3.4.4.1 del presente subanexo, con las siguientes ecuaciones:

$$PER_{WLTC} = \frac{UBE_{CCP}}{EC_{DC,WLTC}}$$

donde:

UBE_{CCP} es la energía utilizable del REESS determinada desde el inicio del procedimiento de ensayo de tipo 1 de ciclos consecutivos hasta que se alcanza el criterio de interrupción conforme al punto 3.4.4.1.3 del presente subanexo, en Wh;

$EC_{DC,WLTC}$ es el consumo de energía eléctrica correspondiente al ciclo de ensayo WLTP aplicable determinado a partir de ciclos de ensayo WLTP aplicables completados del procedimiento de ensayo de tipo 1 de ciclos consecutivos, en Wh/km;

y

$$UBE_{CCP} = \sum_{j=1}^k \Delta E_{REESS,j}$$

▼ B

donde:

$\Delta E_{REESS,j}$ es la variación de energía eléctrica de todos los REESS durante la fase j del procedimiento de ensayo de tipo 1 de ciclos consecutivos, en Wh;

j es el número índice de la fase considerada;

k es el número de fases conducidas desde el inicio hasta la fase en que se alcanza el criterio de interrupción, inclusive;

y

$$EC_{DC,WLTC} = \sum_{j=1}^{n_{WLTC}} EC_{DC,WLTC,j} \times K_{WLTC,j}$$

donde:

$EC_{DC,WLTC,j}$ es el consumo de energía eléctrica correspondiente al ciclo de ensayo WLTP aplicable j del procedimiento de ensayo de tipo 1 de ciclos consecutivos conforme al punto 4.3 del presente subanexo, en Wh/km;

$K_{WLTC,j}$ es el factor de ponderación correspondiente al ciclo de ensayo WLTP aplicable j del procedimiento de ensayo de tipo 1 de ciclos consecutivos;

j es el número índice del ciclo de ensayo WLTP aplicable;

n_{WLTC} es el número entero de ciclos de ensayo WLTP aplicables completados;

y

$$K_{WLTC,1} = \frac{\Delta E_{REESS,WLTC,1}}{UBE_{CCP}} \text{ and } K_{WLTC,j} = \frac{1 - K_{WLTC,1}}{n_{WLTC} - 1} \text{ for } j = 2 \dots n_{WLTC}$$

donde:

$\Delta E_{REESS,WLTC,1}$ es la variación de energía eléctrica de todos los REESS durante el primer ciclo de ensayo WLTP aplicable del procedimiento de ensayo de tipo 1 de ciclos consecutivos, en Wh.

4.4.2.2.2. La autonomía eléctrica pura del ciclo de ensayo urbano WLTP PER_{city} para VEP deberá calcularse a partir del ensayo de tipo 1 según se describe en el punto 3.4.4.1 del presente subanexo, con las siguientes ecuaciones:

$$PER_{city} = \frac{UBE_{CCP}}{EC_{DC,city}}$$

donde:

UBE_{CCP} es la energía utilizable del REESS conforme al punto 4.4.2.2.1 del presente subanexo, en Wh;

▼ B

$EC_{DC,city}$ es el consumo de energía eléctrica correspondiente al ciclo de ensayo urbano WLTP aplicable determinado a partir de ciclos de ensayo urbanos WLTP aplicables completados del procedimiento de ensayo de tipo 1 de ciclos consecutivos, en Wh/km;

y

$$EC_{DC,city} = \sum_{j=1}^{n_{city}} EC_{DC,city,j} \times K_{city,j}$$

donde:

$EC_{DC,city,j}$ es el consumo de energía eléctrica correspondiente al ciclo de ensayo urbano WLTP aplicable j del procedimiento de ensayo de tipo 1 de ciclos consecutivos conforme al punto 4.3 del presente subanexo, en Wh/km;

$K_{city,j}$ es el factor de ponderación correspondiente al ciclo de ensayo urbano WLTP aplicable j del procedimiento de ensayo de tipo 1 de ciclos consecutivos;

j es el número índice del ciclo de ensayo urbano WLTP aplicable;

n_{city} es el número entero de ciclos de ensayo urbanos WLTP aplicables completados;

y

$$K_{city,1} = \frac{\Delta E_{REESS,city,1}}{UBE_{CCP}} \text{ and } K_{city,j} = \frac{1 - K_{city,1}}{n_{city} - 1} \text{ for } j = 2 \dots n_{city}$$

donde:

$\Delta E_{REESS,city,1}$ es la variación de energía eléctrica de todos los REESS durante el primer ciclo de ensayo urbano WLTP aplicable del procedimiento de ensayo de tipo 1 de ciclos consecutivos, en Wh.

- 4.4.2.2.3. La autonomía eléctrica pura por fase PER_p para VEP deberá calcularse a partir del ensayo de tipo 1 según se describe en el punto 3.4.4.1 del presente subanexo, con las siguientes ecuaciones:

$$PER_p = \frac{UBE_{CCP}}{EC_{DC,p}}$$

donde:

UBE_{CCP} es la energía utilizable del REESS conforme al punto 4.4.2.2.1 del presente subanexo, en Wh;

$EC_{DC,p}$ es el consumo de energía eléctrica correspondiente a la fase considerada p determinado a partir de fases p completadas del procedimiento de ensayo de tipo 1 de ciclos consecutivos, en Wh/km;

▼ B

y

$$EC_{DC,p} = \sum_{j=1}^{n_p} EC_{DC,p,j} \times K_{p,j}$$

donde:

$EC_{DC,p,j}$ es el j.º consumo de energía eléctrica correspondiente a la fase considerada p del procedimiento de ensayo de tipo 1 de ciclos consecutivos conforme al punto 4.3 del presente subanexo, en Wh/km;

$k_{p,j}$ es el j.º factor de ponderación correspondiente a la fase considerada p del procedimiento de ensayo de tipo 1 de ciclos consecutivos;

j es el número índice de la fase considerada p;

n_p es el número entero de fases p WLTC completadas;

y

$$K_{p,1} = \frac{\Delta E_{REESS,p,1}}{UBE_{CCP}} \text{ and } K_{p,j} = \frac{1 - K_{p,1}}{n_p - 1} \text{ for } j = 2 \dots n_p$$

donde:

$\Delta E_{REESS,p,1}$ es la variación de energía eléctrica de todos los REESS durante la primera fase p conducida del procedimiento de ensayo de tipo 1 de ciclos consecutivos, en Wh.

4.4.3. Autonomía del ciclo en la condición de consumo de carga en el caso de VEH-CCE

La autonomía del ciclo en la condición de consumo de carga R_{CDC} deberá determinarse a partir del ensayo de tipo 1 en la condición de consumo de carga descrito en el punto 3.2.4.3 del presente subanexo como parte de la secuencia de ensayo de la opción 1 y mencionado en el punto 3.2.6.1 del presente subanexo como parte de la secuencia de ensayo de la opción 3. El valor R_{CDC} es la distancia recorrida desde el inicio del ensayo de tipo 1 en la condición de consumo de carga hasta el final del ciclo de transición conforme al punto 3.2.4.4 del presente subanexo.

4.4.4. Autonomía solo eléctrica equivalente en el caso de VEH-CCE

4.4.4.1. Determinación de la autonomía solo eléctrica equivalente por ciclo

La autonomía solo eléctrica equivalente por ciclo deberá calcularse con la siguiente ecuación:

$$EAER = \left(\frac{M_{CO_2,CS} - M_{CO_2,CD,avg}}{M_{CO_2,CS}} \right) \times R_{CDC}$$

donde:

EAER es la autonomía solo eléctrica equivalente por ciclo, en km;

▼ B

$M_{CO_2,CS}$ es la emisión másica de CO_2 en la condición de mantenimiento de carga conforme al cuadro A8/5, etapa 7, en g/km;

$M_{CO_2,CD,avg}$ es la media aritmética de la emisión másica de CO_2 en la condición de consumo de carga conforme a la ecuación que figura más abajo, en g/km;

R_{CDC} es la autonomía del ciclo en la condición de consumo de carga conforme al punto 4.4.2 del presente subanexo, en km;

y

$$M_{CO_2,CD,avg} = \frac{\sum_{j=1}^k (M_{CO_2,CD,j} \times d_j)}{\sum_{j=1}^k d_j}$$

donde:

$M_{CO_2,CD,avg}$ es la media aritmética de la emisión másica de CO_2 en la condición de consumo de carga, en g/km;

$M_{CO_2,CD,j}$ es la emisión másica de CO_2 de la fase j del ensayo de tipo 1 en la condición de consumo de carga determinada conforme al punto 3.2.1 del subanexo 7, en g/km;

d_j es la distancia recorrida en la fase j del ensayo de tipo 1 en la condición de consumo de carga, en km;

j es el número índice de la fase considerada;

k es el número de fases conducidas hasta el final del ciclo de transición n conforme al punto 3.2.4.4 del presente subanexo.

▼ M3

4.4.4.2. Determinación de la autonomía solo eléctrica por fase y equivalente a urbana

La autonomía solo eléctrica por fase y equivalente a urbana deberá calcularse con la siguiente ecuación:

$$EAER_p = \left(\frac{M_{CO_2,CS,p} - M_{CO_2,CD,avg,p}}{M_{CO_2,CS,p}} \right) \times \frac{\sum_{j=1}^k \Delta E_{REESS,j}}{EC_{DC,CD,p}}$$

where:

$EAER_p$ es la autonomía solo eléctrica equivalente correspondiente al período considerado p , en km;

$M_{CO_2,CS,p}$ es la emisión másica de CO_2 por fase del ensayo de tipo 1 en la condición de mantenimiento de carga correspondiente al período considerado p , conforme al cuadro A8/5, etapa 7, en g/km;

$\Delta E_{REESS,j}$ son las variaciones de energía eléctrica de todos los REESS durante la fase considerada j , en Wh;

« $EC_{DC,CD,p}$ » es el consumo de energía eléctrica durante el período considerado p basado en el consumo del REESS, en Wh/km;

j es el número índice de la fase considerada;

▼ **M3**

k es el número de fases conducidas hasta el final del ciclo de transición n conforme al punto 3.2.4.4 del presente subanexo;

y

$$M_{\text{CO}_2,\text{CD,avg,p}} = \frac{\sum_{c=1}^{n_c} (M_{\text{CO}_2,\text{CD,p,c}} \times d_{p,c})}{\sum_{c=1}^{n_c} d_{p,c}}$$

donde:

$M_{\text{CO}_2,\text{CD,avg,p}}$ es la media aritmética de la emisión másica de CO_2 en la condición de consumo de carga correspondiente al período considerado p, en g/km;

$M_{\text{CO}_2,\text{CD,p,c}}$ es la emisión másica de CO_2 del período p del ciclo c del ensayo de tipo 1 en la condición de consumo de carga, determinada conforme al punto 3.2.1 del subanexo 7, en g/km;

$d_{p,c}$ es la distancia conducida en el período considerado p del ciclo c del ensayo de tipo 1 en la condición de consumo de carga, en km;

c es el número índice del ciclo de ensayo WLTP aplicable considerado;

p es el índice del período concreto dentro del ciclo de ensayo WLTP aplicable;

n_c es el número de ciclos de ensayo WLTP aplicables realizados hasta el final del ciclo de transición n conforme al punto 3.2.4.4 del presente subanexo;

y

$$EC_{\text{DC,CD,p}} = \frac{\sum_{c=1}^{n_c} EC_{\text{DC,CD,p,c}} \times d_{p,c}}{\sum_{c=1}^{n_c} d_{p,c}}$$

donde:

$EC_{\text{DC,CD,p}}$ es el consumo de energía eléctrica del período considerado p basado en el consumo del REESS del ensayo de tipo 1 en la condición de consumo de carga, en Wh/km;

$EC_{\text{DC,CD,p,c}}$ es el consumo de energía eléctrica del período considerado p del ciclo c basado en el consumo del REESS del ensayo de tipo 1 en la condición de consumo de carga conforme al punto 4.3 del presente subanexo, en Wh/km;

$d_{p,c}$ es la distancia conducida en el período considerado p del ciclo c del ensayo de tipo 1 en la condición de consumo de carga, en km;

c es el número índice del ciclo de ensayo WLTP aplicable considerado;

p es el índice del período concreto dentro del ciclo de ensayo WLTP aplicable;

n_c es el número de ciclos de ensayo WLTP aplicables realizados hasta el final del ciclo de transición n conforme al punto 3.2.4.4 del presente subanexo.

Los valores de las fases consideradas serán la fase baja (*low-phase*), la fase media (*medium-phase*), la fase alta (*high-phase*), la fase extraalta (*extra high-phase*) y el ciclo de conducción urbana.

▼B

4.4.5. Autonomía real en la condición de consumo de carga en el caso de VEH-CCE

La autonomía real en la condición de consumo de carga se calculará con la siguiente ecuación:

$$R_{CDA} = \sum_{c=1}^{n-1} d_c + \left(\frac{M_{CO_2,CS} - M_{CO_2,n,cycle}}{M_{CO_2,CS} - M_{CO_2,CD,avg,n-1}} \right) \times d_n$$

donde:

R_{CDA} es la autonomía real en la condición de consumo de carga, en km;

$M_{CO_2,CS}$ es la emisión másica de CO_2 en la condición de mantenimiento de carga conforme al cuadro A8/5, etapa 7, en g/km;

$M_{CO_2,n,cycle}$ es la emisión másica de CO_2 del ciclo de ensayo WLTP aplicable n del ensayo de tipo 1 en la condición de consumo de carga, en g/km;

$M_{CO_2,CD,avg,n-1}$ es la media aritmética de la emisión másica de CO_2 del ensayo de tipo 1 en la condición de consumo de carga desde el inicio hasta e inclusive el ciclo de ensayo WLTP aplicable (n-1), en g/km;

d_c es la distancia recorrida en el ciclo de ensayo WLTO aplicable c del ensayo de tipo 1 en la condición de consumo de carga, en km;

d_n es la distancia recorrida en el ciclo de ensayo WLTO aplicable n del ensayo de tipo 1 en la condición de consumo de carga, en km;

c es el número índice del ciclo de ensayo WLTP aplicable considerado;

n es el número de ciclos de ensayo WLTP aplicables realizados, incluido el ciclo de transición conforme al punto 3.2.4.4 del presente subanexo;

y

$$M_{CO_2,CD,avg,n-1} = \frac{\sum_{c=1}^{n-1} (M_{CO_2,CD,c} \times d_c)}{\sum_{c=1}^{n-1} d_c}$$

donde:

$M_{CO_2,CD,avg,n-1}$ es la media aritmética de la emisión másica de CO_2 del ensayo de tipo 1 en la condición de consumo de carga desde el inicio hasta e inclusive el ciclo de ensayo WLTP aplicable (n-1), en g/km;

▼ B

$M_{CO_2,CD,c}$	es la emisión másica de CO ₂ del ciclo de ensayo WLTP aplicable c del ensayo de tipo 1 en la condición de consumo de carga, determinada conforme al punto 3.2.1 del subanexo 7, en g/km;
d_c	es la distancia recorrida en el ciclo de ensayo WLTO aplicable c del ensayo de tipo 1 en la condición de consumo de carga, en km;
c	es el número índice del ciclo de ensayo WLTP aplicable considerado;
n	es el número de ciclos de ensayo WLTP aplicables realizados, incluido el ciclo de transición conforme al punto 3.2.4.4 del presente subanexo.

4.5. Interpolación de los valores de vehículos concretos

4.5.1. Intervalo de interpolación para VEH-SCE y VEH-CCE

▼ M3

El método de interpolación solo se aplicará si la diferencia en cuanto a emisión másica de CO₂ en la condición de mantenimiento de carga, $M_{CO_2,CS}$, conforme al cuadro A8/5, etapa 8, entre los vehículos de ensayo L y H va de un mínimo de 5 g/km a un máximo del 20 % más 5 g/km de la emisión másica de CO₂ en la condición de mantenimiento de carga, $M_{CO_2,CS}$, conforme al cuadro A8/5, etapa 8, del vehículo H, con un mínimo de 15 g/km y un máximo de 20 g/km.

A petición del fabricante, y con la aprobación de la autoridad de homologación, la aplicación del método de interpolación a los valores de vehículos concretos dentro de una familia podrá ampliarse si la extrapolación máxima no está más de 3 g/km por encima de la emisión másica de CO₂ en la condición de mantenimiento de carga del vehículo H o más de 3 g/km por debajo de la emisión másica de CO₂ en la condición de mantenimiento de carga del vehículo L. Esta ampliación solo es válida dentro de los límites absolutos del intervalo de interpolación especificado en el presente punto.

▼ B

El límite máximo absoluto de 20 g/km de diferencia en la emisión másica de CO₂ en la condición de mantenimiento de carga entre el vehículo L y el vehículo H, o del 20 % de la emisión másica de CO₂ en la condición de mantenimiento de carga del vehículo H, si este último valor es menor, podrá ampliarse 10 g/km si se ensaya un vehículo M. El vehículo M es un vehículo de la familia de interpolación cuya demanda de energía del ciclo no difiere más de ± 10 % de la media aritmética de los vehículos L y H.

La linealidad de la emisión másica de CO₂ en la condición de mantenimiento de carga del vehículo M deberá verificarse con respecto a la emisión másica de CO₂ en la condición de mantenimiento de carga lineal interpolada entre el vehículo L y el vehículo H.

El criterio de linealidad aplicable al vehículo M se considerará cumplido si la diferencia entre la emisión másica de CO₂ en la condición de mantenimiento de carga del vehículo M obtenida en la medición y la emisión másica de CO₂ en la condición de mantenimiento de carga interpolada entre el vehículo L y el vehículo H

▼ B

es inferior a 1 g/km. Si esta diferencia es mayor, se considerará que se cumple el criterio de linealidad si es de 3 g/km o del 3 % de la emisión másica de CO₂ en la condición de mantenimiento de carga interpolada correspondiente al vehículo M, tomándose de estos dos valores el que sea menor.

▼ M3

Si se cumple el criterio de linealidad, el método de interpolación será aplicable a cada uno de los vehículos de la familia de interpolación entre el vehículo L y el vehículo H.

▼ B

Si no se cumple el criterio de linealidad, la familia de interpolación se dividirá en dos subfamilias, una para los vehículos con una demanda de energía del ciclo entre la de los vehículos L y M y otra para los vehículos con una demanda de energía del ciclo entre la de los vehículos M y H.

▼ M3

Con respecto a los vehículos con una demanda de energía del ciclo entre la de los vehículos L y M, cada parámetro del vehículo H necesario para la aplicación del método de interpolación a los valores de VEH-CCE y VEH-SCE concretos se sustituirá por el correspondiente parámetro del vehículo M.

Con respecto a los vehículos con una demanda de energía del ciclo entre la de los vehículos M y H, cada parámetro del vehículo L que sea necesario para la aplicación del método de interpolación a los valores de VEH-CCE y VEH-SCE concretos se sustituirá por el correspondiente parámetro del vehículo M.

▼ B

4.5.2. Cálculo de la demanda de energía por período

La demanda de energía $E_{k,p}$ y la distancia recorrida $d_{c,p}$ por período p aplicables a vehículos concretos de la familia de interpolación deberán calcularse siguiendo el procedimiento del punto 5 del subanexo 7, con respecto a los conjuntos k de coeficientes de resistencia al avance en carretera y masas conforme al punto 3.2.3.2.3 del subanexo 7.

4.5.3. Cálculo del coeficiente de interpolación aplicable a vehículos concretos $K_{ind,p}$

El coeficiente de interpolación $K_{ind,p}$ por período deberá calcularse con respecto a cada período considerado p utilizando la siguiente ecuación:

$$K_{ind,p} = \frac{E_{3,p} - E_{1,p}}{E_{2,p} - E_{1,p}}$$

donde:

▼ M3

$K_{ind,p}$ es el coeficiente de interpolación aplicable al vehículo concreto considerado correspondiente al período p ;

$E_{1,p}$ es la demanda de energía del período considerado correspondiente al vehículo L conforme al punto 5 del subanexo 7, en Ws;

▼ M3

- $E_{2,p}$ es la demanda de energía del período considerado correspondiente al vehículo H conforme al punto 5 del subanexo 7, en Ws;
- $E_{3,p}$ es la demanda de energía del período considerado correspondiente al vehículo concreto conforme al punto 5 del subanexo 7, en Ws;
- p es el índice del período concreto dentro del ciclo de ensayo aplicable.

▼ B

En caso de que el período considerado p sea el ciclo de ensayo WLTP aplicable, $K_{ind,p}$ se denominará K_{ind} .

4.5.4. Interpolación de la emisión másica de CO₂ en el caso de vehículos concretos

4.5.4.1. Emisión másica individual de CO₂ en la condición de mantenimiento de carga en el caso de VEH-CCE y VEH-SCE

La emisión másica de CO₂ en la condición de mantenimiento de carga correspondiente a un vehículo concreto deberá calcularse con la siguiente ecuación:

$$M_{CO_2-ind,CS,p} = M_{CO_2-L,CS,p} + K_{ind,d} \times (M_{CO_2-H,CS,p} - M_{CO_2-L,CS,p})$$

donde:

$M_{CO_2-ind,CS,p}$ es la emisión másica de CO₂ en la condición de mantenimiento de carga correspondiente a un vehículo concreto en el período considerado p conforme al cuadro A8/5, etapa 9, en g/km;

$M_{CO_2-L,CS,p}$ es la emisión másica de CO₂ en la condición de mantenimiento de carga correspondiente al vehículo L en el período considerado p conforme al cuadro A8/5, etapa 8, en g/km;

$M_{CO_2-H,CS,p}$ es la emisión másica de CO₂ en la condición de mantenimiento de carga correspondiente al vehículo H en el período considerado p conforme al cuadro A8/5, etapa 8, en g/km;

$K_{ind,d}$ es el coeficiente de interpolación aplicable al vehículo concreto considerado correspondiente al período p ;

p es el índice del período concreto dentro del ciclo de ensayo WLTP aplicable.

▼ M3

Los períodos considerados serán la fase baja (*low phase*), la fase media (*medium phase*), la fase alta (*high phase*), la fase extraalta (*extra high phase*) y el ciclo de ensayo WLTP aplicable.

▼ B

- 4.5.4.2. Emisión másica individual de CO₂ en la condición de consumo de carga ponderada por factores de utilidad en el caso de VEH-CCE

La emisión másica de CO₂ en la condición de mantenimiento de carga ponderada por factores de utilidad correspondiente a un vehículo concreto deberá calcularse con la siguiente ecuación:

$$M_{\text{CO}_2\text{-ind,CD}} = M_{\text{CO}_2\text{-L,CD}} + K_{\text{ind}} \times (M_{\text{CO}_2\text{-H,CD}} - M_{\text{CO}_2\text{-L,CD}})$$

donde:

$M_{\text{CO}_2\text{-ind,CD}}$ es la emisión másica de CO₂ en la condición de consumo de carga ponderada por factores de utilidad correspondiente a un vehículo concreto, en g/km;

$M_{\text{CO}_2\text{-L,CD}}$ es la emisión másica de CO₂ en la condición de consumo de carga ponderada por factores de utilidad correspondiente al vehículo L, en g/km;

$M_{\text{CO}_2\text{-H,CD}}$ es la emisión másica de CO₂ en la condición de consumo de carga ponderada por factores de utilidad correspondiente al vehículo H, en g/km;

K_{ind} es el coeficiente de interpolación aplicable al vehículo concreto considerado correspondiente al ciclo de ensayo WLTP aplicable.

- 4.5.4.3. Emisión másica individual de CO₂ ponderada por factores de utilidad en el caso de VEH-CCE

La emisión másica de CO₂ ponderada por factores de utilidad correspondiente a un vehículo concreto deberá calcularse con la siguiente ecuación:

$$M_{\text{CO}_2\text{-ind,weighted}} = M_{\text{CO}_2\text{-L,weighted}} + K_{\text{ind}} \times (M_{\text{CO}_2\text{-H,weighted}} - M_{\text{CO}_2\text{-L,weighted}})$$

donde:

$M_{\text{CO}_2\text{-ind,weighted}}$ es la emisión másica de CO₂ ponderada por factores de utilidad correspondiente a un vehículo concreto, en g/km;

$M_{\text{CO}_2\text{-L,weighted}}$ es la emisión másica de CO₂ ponderada por factores de utilidad correspondiente al vehículo L, en g/km;

▼ B

$M_{\text{CO}_2\text{-H,weighted}}$ es la emisión másica de CO_2 ponderada por factores de utilidad correspondiente al vehículo H, en g/km;

K_{ind} es el coeficiente de interpolación aplicable al vehículo concreto considerado correspondiente al ciclo de ensayo WLTP aplicable.

4.5.5. Interpolación del consumo de combustible en el caso de vehículos concretos

4.5.5.1. Consumo de combustible individual en la condición de mantenimiento de carga en el caso de VEH-CCE y VEH-SCE

El consumo de combustible en la condición de mantenimiento de carga correspondiente a un vehículo concreto deberá calcularse con la siguiente ecuación:

$$FC_{\text{ind,CS,p}} = FC_{\text{L,CS,p}} + K_{\text{ind,p}} \times (FC_{\text{H,CS,p}} - FC_{\text{L,CS,p}})$$

donde:

$FC_{\text{ind,CS,p}}$ es el consumo de combustible en la condición de mantenimiento de carga correspondiente a un vehículo concreto en el período considerado p conforme al cuadro A8/6, etapa 3, en l/100 km;

$FC_{\text{L,CS,p}}$ es el consumo de combustible en la condición de mantenimiento de carga correspondiente al vehículo L en el período considerado p conforme al cuadro A8/6, etapa 2, en l/100 km;

$FC_{\text{H,CS,p}}$ es el consumo de combustible en la condición de mantenimiento de carga correspondiente al vehículo H en el período considerado p conforme al cuadro A8/6, etapa 2, en l/100 km;

$K_{\text{ind,p}}$ es el coeficiente de interpolación aplicable al vehículo concreto considerado correspondiente al período p;

p es el índice del período concreto dentro del ciclo de ensayo WLTP aplicable.

▼ M3

Los períodos considerados serán la fase baja (*low phase*), la fase media (*medium phase*), la fase alta (*high phase*), la fase extraalta (*extra high phase*) y el ciclo de ensayo WLTP aplicable.

▼ B

4.5.5.2. Consumo individual de combustible en la condición de consumo de carga ponderado por factores de utilidad en el caso de VEH-CCE

El consumo de combustible en la condición de consumo de carga ponderado por factores de utilidad correspondiente a un vehículo concreto deberá calcularse con la siguiente ecuación:

$$FC_{\text{ind,CD}} = FC_{\text{L,CD}} + K_{\text{ind}} \times (FC_{\text{H,CD}} - FC_{\text{L,CD}})$$

▼ B

donde:

$FC_{ind,CD}$ es el consumo de combustible en la condición de consumo de carga ponderado por factores de utilidad correspondiente a un vehículo concreto, en l/100 km;

$FC_{L,CD}$ es el consumo de combustible en la condición de consumo de carga ponderado por factores de utilidad correspondiente al vehículo L, en l/100 km;

$FC_{H,CD}$ es el consumo de combustible en la condición de consumo de carga ponderado por factores de utilidad correspondiente al vehículo H, en l/100 km;

K_{ind} es el coeficiente de interpolación aplicable al vehículo concreto considerado correspondiente al ciclo de ensayo WLTP aplicable.

4.5.5.3. Consumo individual de combustible ponderado por factores de utilidad en el caso de VEH-CCE

El consumo de combustible ponderado por factores de utilidad correspondiente a un vehículo concreto deberá calcularse con la siguiente ecuación:

$$FC_{ind,weighted} = FC_{L,weighted} + K_{ind} \times (FC_{H,weighted} - FC_{L,weighted})$$

donde:

$FC_{ind,weighted}$ es el consumo de combustible ponderado por factores de utilidad correspondiente a un vehículo concreto, en l/100 km;

$FC_{L,weighted}$ es el consumo de combustible ponderado por factores de utilidad correspondiente al vehículo L, en l/100 km;

$FC_{H,weighted}$ es el consumo de combustible ponderado por factores de utilidad correspondiente al vehículo H, en l/100 km;

K_{ind} es el coeficiente de interpolación aplicable al vehículo concreto considerado correspondiente al ciclo de ensayo WLTP aplicable.

4.5.6 Interpolación del consumo de energía eléctrica en el caso de vehículos concretos

4.5.6.1. Consumo individual de energía eléctrica en la condición de consumo de carga ponderado por factores de utilidad sobre la base de la energía eléctrica recargada desde la red de suministro, en el caso de VEH-CCE

El consumo de energía eléctrica en la condición de consumo de carga ponderado por factores de utilidad sobre la base de la energía eléctrica recargada desde la red de suministro en el caso de un vehículo concreto deberá calcularse con la siguiente ecuación:

$$EC_{AC-ind,CD} = EC_{AC-L,CD} + K_{ind} \times (EC_{AC-H,CD} - EC_{AC-L,CD})$$

donde:

$EC_{AC-ind,CD}$ es el consumo de energía eléctrica en la condición de consumo de carga ponderado por factores de utilidad sobre la base de la energía eléctrica recargada desde la red de suministro en el caso de un vehículo concreto, en Wh/km;

▼B

$EC_{AC-L,CD}$ es el consumo de energía eléctrica en la condición de consumo de carga ponderado por factores de utilidad sobre la base de la energía eléctrica recargada desde la red de suministro en el caso del vehículo L, en Wh/km;

$EC_{AC-H,CD}$ es el consumo de energía eléctrica en la condición de consumo de carga ponderado por factores de utilidad sobre la base de la energía eléctrica recargada desde la red de suministro en el caso del vehículo H, en Wh/km;

K_{ind} es el coeficiente de interpolación aplicable al vehículo concreto considerado correspondiente al ciclo de ensayo WLTP aplicable.

4.5.6.2. Consumo individual de energía eléctrica ponderado por factores de utilidad sobre la base de la energía eléctrica recargada desde la red de suministro, en el caso de VEH-CCE

El consumo de energía eléctrica ponderado por factores de utilidad sobre la base de la energía eléctrica recargada desde la red de suministro en el caso de un vehículo concreto deberá calcularse con la siguiente ecuación:

$$EC_{AC-ind,weighted} = EC_{AC-L,weighted} + K_{ind} \times (EC_{AC-H,weighted} - EC_{AC-L,weighted})$$

donde:

$EC_{AC-ind,weighted}$ es el consumo de energía eléctrica ponderado por factores de utilidad sobre la base de la energía eléctrica recargada desde la red de suministro en el caso de un vehículo concreto, en Wh/km;

$EC_{AC-L,weighted}$ es el consumo de energía eléctrica ponderado por factores de utilidad sobre la base de la energía eléctrica recargada desde la red de suministro en el caso del vehículo L, en Wh/km;

$EC_{AC-H,weighted}$ es el consumo de energía eléctrica ponderado por factores de utilidad sobre la base de la energía eléctrica recargada desde la red de suministro en el caso del vehículo H, en Wh/km;

K_{ind} es el coeficiente de interpolación aplicable al vehículo concreto considerado correspondiente al ciclo de ensayo WLTP aplicable.

4.5.6.3. Consumo individual de energía eléctrica en el caso de VEH-CCE y VEP

El consumo de energía eléctrica de un vehículo concreto conforme al punto 4.3.3 del presente subanexo, en el caso de VEH-CCE, y conforme al punto 4.3.4 del presente subanexo, en el caso de VEP, deberá calcularse con la siguiente ecuación:

$$EC_{ind,p} = EC_{L,p} + K_{ind,p} \times (EC_{H,p} - EC_{L,p})$$

▼ B

donde:

$EC_{ind,p}$ es el consumo de energía eléctrica de un vehículo concreto correspondiente al período considerado p, en Wh/km;

$EC_{L,p}$ es el consumo de energía eléctrica del vehículo L correspondiente al período considerado p, en Wh/km;

$EC_{H,p}$ es el consumo de energía eléctrica del vehículo H correspondiente al período considerado p, en Wh/km;

$K_{ind,p}$ es el coeficiente de interpolación aplicable al vehículo concreto considerado correspondiente al período p;

p es el índice del período concreto dentro del ciclo de ensayo aplicable.

▼ M3

Los períodos considerados serán la fase baja (*low phase*), la fase media (*medium phase*), la fase alta (*high phase*), la fase extraalta (*extra high phase*), el ciclo de ensayo urbano WLTP aplicable y el ciclo de ensayo WLTP aplicable.

▼ B

4.5.7 Interpolación de las autonomías eléctricas en el caso de vehículos concretos

4.5.7.1. Autonomía solo eléctrica individual en el caso de VEH-CCE

Si el siguiente criterio

$$\left| \frac{AER_L}{R_{CDA,L}} - \frac{AER_H}{R_{CDA,H}} \right| \leq 0, 1$$

donde:

AER_L : es la autonomía solo eléctrica del vehículo L correspondiente al ciclo de ensayo WLTP aplicable, en km;

AER_H : es la autonomía solo eléctrica del vehículo H correspondiente al ciclo de ensayo WLTP aplicable, en km;

$R_{CDA,L}$: es la autonomía real en la condición de consumo de carga del vehículo L, en km;

$R_{CDA,H}$: es la autonomía real en la condición de consumo de carga del vehículo H, en km;

se cumple, la autonomía solo eléctrica de un vehículo concreto deberá calcularse con la siguiente ecuación:

$$AER_{ind,p} = AER_{L,p} + K_{ind,p} \times (AER_{H,p} - AER_{L,p})$$

donde:

$AER_{ind,p}$ es la autonomía solo eléctrica de un vehículo concreto correspondiente al período considerado p, en km;

▼ B

- $AER_{L,p}$ es la autonomía solo eléctrica del vehículo L correspondiente al período considerado p, en km;
- $AER_{H,p}$ es la autonomía solo eléctrica del vehículo H correspondiente al período considerado p, en km;
- $K_{ind,p}$ es el coeficiente de interpolación aplicable al vehículo concreto considerado correspondiente al período p;
- p es el índice del período concreto dentro del ciclo de ensayo aplicable.

Los períodos considerados serán el ciclo de ensayo urbano WLTP aplicable y el ciclo de ensayo WLTP aplicable.

Si no se cumple el criterio definido en el presente punto, la AER determinada para el vehículo H será aplicable a todos los vehículos de la familia de interpolación.

4.5.7.2. Autonomía eléctrica pura individual en el caso de VEP

La autonomía eléctrica pura de un vehículo concreto deberá calcularse con la siguiente ecuación:

$$PER_{ind,p} = PER_{L,p} + K_{ind,p} \times (PER_{H,p} - PER_{L,p})$$

donde:

- $PER_{ind,p}$ es la autonomía eléctrica pura de un vehículo concreto correspondiente al período considerado p, en km;
- $PER_{L,p}$ es la autonomía eléctrica pura del vehículo L correspondiente al período considerado p, en km;
- $PER_{H,p}$ es la autonomía eléctrica pura del vehículo H correspondiente al período considerado p, en km;
- $K_{ind,p}$ es el coeficiente de interpolación aplicable al vehículo concreto considerado correspondiente al período p;
- p es el índice del período concreto dentro del ciclo de ensayo aplicable.

▼ M3

Los períodos considerados serán la fase baja (*low phase*), la fase media (*medium phase*), la fase alta (*high phase*), la fase extraalta (*extra high phase*), el ciclo de ensayo urbano WLTP aplicable y el ciclo de ensayo WLTP aplicable.

▼ B

4.5.7.3. Autonomía solo eléctrica equivalente individual en el caso de VEH-CCE

La autonomía solo eléctrica equivalente de un vehículo concreto deberá calcularse con la siguiente ecuación:

$$EAER_{ind,p} = EAER_{L,p} + K_{ind,p} \times (EAER_{H,p} - EAER_{L,p})$$

▼ B

donde:

EAER_{ind,p} es la autonomía solo eléctrica equivalente de un vehículo concreto correspondiente al período considerado p, en km;

EAER_{L,p} es la autonomía solo eléctrica equivalente del vehículo L correspondiente al período considerado p, en km;

EAER_{H,p} es la autonomía solo eléctrica equivalente del vehículo H correspondiente al período considerado p, en km;

K_{ind,p} es el coeficiente de interpolación aplicable al vehículo concreto considerado correspondiente al período p;

p es el índice del período concreto dentro del ciclo de ensayo aplicable.

Los períodos considerados serán la fase baja (*low-phase*), la fase media (*mid-phase*), la fase alta (*high-phase*), la fase extraalta (*extra high-phase*), el ciclo de ensayo urbano WLTP aplicable y el ciclo de ensayo WLTP aplicable.

▼ M3

4.6. Procedimiento por etapas para calcular los resultados finales de los ensayos de VEH-CCE

Además del procedimiento por etapas para calcular los resultados finales de los ensayos en la condición de mantenimiento de carga correspondientes a los compuestos de emisión gaseosos de acuerdo con el punto 4.1.1.1 del presente subanexo y al consumo de combustible de acuerdo con el punto 4.2.1.1 del presente subanexo, los puntos 4.6.1 y 4.6.2 del presente subanexo describen el cálculo por etapas del consumo de carga final, así como los resultados finales ponderados de los ensayos en la condición de mantenimiento de carga y en la condición de consumo de carga.

4.6.1. Procedimiento por etapas para calcular los resultados finales del ensayo de tipo 1 en la condición de consumo de carga correspondientes a VEH-SCE

Los resultados deberán calcularse en el orden indicado en el cuadro A8/8. Deberán registrarse todos los resultados aplicables de la columna «Salida». En la columna «Proceso» se indican los puntos que son de aplicación para el cálculo, o se introducen cálculos adicionales.

A los efectos del cuadro A8/8, en las ecuaciones y los resultados se emplea la siguiente nomenclatura:

c ciclo de ensayo aplicable completo;

p cada fase del ciclo aplicable;

i componente de las emisiones de referencia aplicable;

CS mantenimiento de carga;

CO₂ emisión másica de CO₂.

▼ M3

Cuadro A8/8

Cálculo de los valores finales en la condición de consumo de carga

Fuente	Entrada	Proceso	Salida	Número de etapa
Subanexo 8	Resultados de los ensayos en la condición de consumo de carga	<p>Resultados medidos de acuerdo con el apéndice 3 del presente subanexo, precalculados conforme al punto 4.3 del presente subanexo.</p> <p>Energía utilizable de la batería conforme al punto 4.4.1.2.2 del presente subanexo.</p> <p>Energía eléctrica recargada conforme al punto 3.2.4.6 del presente subanexo.</p> <p>Energía del ciclo conforme al punto 5 del subanexo 7.</p> <p>Emisión másica de CO₂ conforme al punto 3.2.1 del subanexo 7.</p> <p>Masa de componentes de emisión gaseosos i conforme al punto 3.2.1 del subanexo 7.</p> <p>Emisiones en número de partículas suspendidas conforme al punto 4 del subanexo 7.</p> <p>Emisiones de partículas depositadas conforme al punto 3.3 del subanexo 7.</p> <p>Autonomía solo eléctrica determinada conforme al punto 4.4.1.1 del presente subanexo.</p> <p>En caso de que se haya efectuado el ciclo de ensayo urbano WLTC aplicable: autonomía solo eléctrica urbana conforme al punto 4.4.1.2.1 del presente subanexo.</p> <p>El coeficiente de corrección k_{CO_2} de la emisión másica de CO₂ podría ser necesario de acuerdo con el apéndice 2 del presente subanexo.</p> <p>Salida disponible para cada ensayo.</p> <p>En el caso de que se aplique el método de interpolación, salida (excepto de K_{CO_2}) disponible para los vehículos H, L y, si procede, M.</p>	<p>$\Delta E_{REESS,j}$, Wh; d_j, km;</p> <p>$U_{BE_{city}}$, Wh;</p> <p>E_{AC}, Wh;</p> <p>E_{cycle}, WS;</p> <p>$M_{CO_2,CD,j}$, g/km;</p> <p>$M_{i,CD,j}$, g/km;</p> <p>$PN_{CD,j}$, partículas suspendidas por kilómetro;</p> <p>$PM_{CD,e}$, mg/km;</p> <p>AER, km;</p> <p>AER_{city}, km.</p> <p>K_{CO_2}, (g/km)/ (Wh/km).</p>	1

▼ M3

Fuente	Entrada	Proceso	Salida	Número de etapa
Salida de la etapa 1	$\Delta E_{REESS,j}$, Wh; E_{cycle} , Ws.	Cálculo de la variación relativa de energía eléctrica en cada ciclo conforme al punto 3.2.4.5.2 del presente subanexo. Salida disponible para cada ensayo y cada ciclo de ensayo WLTP aplicable. En el caso de que se aplique el método de interpolación, salida disponible para los vehículos H, L y, si procede, M.	REEC _i .	2
Salida de la etapa 2	REEC _i .	Determinación del ciclo de transición y confirmación conforme al punto 3.2.4.4 del presente subanexo. En el caso de que haya más de un ensayo en la condición de consumo de carga en relación con un vehículo, a efectos de promediado, cada ensayo tendrá el mismo número de ciclos de transición n_{veh} . Determinación del intervalo de ciclos en la condición de consumo de carga conforme al punto 4.4.3 del presente subanexo. Salida disponible para cada ensayo. En el caso de que se aplique el método de interpolación, salida disponible para los vehículos H, L y, si procede, M.	n_{veh} ; R _{CDC} ; km.	3
Salida de la etapa 3	n_{veh} ;	En el caso de que se aplique el método de interpolación, el ciclo de transición se determinará para los vehículos H, L y, si procede, M. Comprobar si se cumple el criterio de interpolación conforme al punto 5.6.2, letra d), del presente anexo.	$n_{veh,L}$; $n_{veh,H}$; si procede $n_{veh,M}$.	4
Salida de la etapa 1	$M_{i,CD,j}$, g/km; $PM_{CD,e}$, mg/km; $PN_{CD,j}$, partículas suspendidas por kilómetro.	Cálculo de los valores combinados de las emisiones en los ciclos n_{veh} ; en el caso de interpolación de los ciclos $n_{veh,L}$ de cada vehículo. Salida disponible para cada ensayo. En el caso de que se aplique el método de interpolación, salida disponible para los vehículos H, L y, si procede, M.	$M_{i,CD,e}$, g/km; $PM_{CD,e}$, mg/km; $PN_{CD,e}$, partículas suspendidas por kilómetro.	5

▼ M3

Fuente	Entrada	Proceso	Salida	Número de etapa
Salida de la etapa 5	$M_{i,CD,e}$, g/km; $PM_{CD,e}$, mg/km; $PN_{CD,e}$, partículas suspendidas por kilómetro.	Promediado de las emisiones de los ensayos para cada ciclo de ensayo WLTP aplicable dentro del ensayo de tipo 1 en la condición de consumo de carga, y comprobación respecto de los límites conforme al cuadro A6/2 del subanexo 6.	$M_{i,CD,e,ave}$, g/km; $PM_{CD,e,ave}$, mg/km; $PN_{CD,e,ave}$, partículas suspendidas por kilómetro.	6
Salida de la etapa 1	$\Delta E_{REESS,j}$, Wh; d_j , km; UBE_{city} , Wh.	En caso de que AER_{city} se obtenga del ensayo de tipo 1 realizando los ciclos de ensayo WLTP aplicables, el valor se calculará de acuerdo con el punto 4.4.1.2.2 del presente subanexo. En el caso de más de un ensayo, $n_{city,pe}$ será igual para cada ensayo. Salida disponible para cada ensayo. Promediado de AER_{city} . En el caso de que se aplique el método de interpolación, salida disponible para los vehículos H, L y, si procede, M.	AER_{city} , km; $AER_{city,ave}$, km.	7
Salida de la etapa 1	d_j , km;	Cálculo del UF específico de la fase y específico del ciclo. Salida disponible para cada ensayo.	$UF_{phase,j}$; $UF_{cycle,e}$.	8
Salida de la etapa 3	n_{veh} ;	En el caso de que se aplique el método de interpolación, salida disponible para los vehículos H, L y, si procede, M.		
Salida de la etapa 4	$n_{veh,L}$;			
Salida de la etapa 1	$\Delta E_{REESS,j}$, Wh; d_j , km; E_{AC} , Wh;	Cálculo del consumo de energía eléctrica basado en la energía recargada conforme a los puntos 4.3.1 y 4.3.2 del presente subanexo. En caso de interpolación se utilizarán los ciclos $n_{veh,L}$. Por consiguiente, debido a la corrección necesaria de la emisión másica de CO_2 , el consumo de energía eléctrica del ciclo de confirmación y sus fases se ajustará en cero.	$EC_{AC,weighted}$, Wh/km; $EC_{AC,CD}$, Wh/km;	9
Salida de la etapa 3	n_{veh} ;	Salida disponible para cada ensayo.		
Salida de la etapa 4	$n_{veh,L}$;	En el caso de que se aplique el método de interpolación, salida disponible para los vehículos H, L y, si procede, M.		
Salida de la etapa 8	$UF_{phase,j}$;			

▼ M3

Fuente	Entrada	Proceso	Salida	Número de etapa
Salida de la etapa 1	$M_{CO_2,CD,j}$, g/km; K_{CO_2} , (g/km)/ (Wh/km); $\Delta E_{REESS,j}$, Wh; d_j , km;	Cálculo de la emisión másica de CO_2 en la condición de consumo de carga conforme al punto 4.1.2 del presente subanexo. En caso de que se aplique el método de interpolación, se utilizarán los ciclos $n_{veh,L}$. En relación con el punto 4.1.2 del presente subanexo, el ciclo de confirmación se corregirá conforme al apéndice 2 del presente subanexo.	$M_{CO_2,CD}$, g/km;	10
Salida de la etapa 3	n_{veh} ;	Salida disponible para cada ensayo.		
Salida de la etapa 4	$n_{veh,L}$;	En el caso de que se aplique el método de interpolación, salida disponible para los vehículos H, L y, si procede, M.		
Salida de la etapa 8	$UF_{phase,j}$.			
Salida de la etapa 1	$M_{CO_2,CD,j}$, g/km; $M_{i,CD,j}$, g/km; K_{CO_2} , (g/km)/ (Wh/km).	Cálculo del consumo de combustible en la condición de consumo de carga conforme al punto 4.2.2 del presente subanexo. En caso de que se aplique el método de interpolación, se utilizarán los ciclos $n_{veh,L}$. En relación con el punto 4.1.2 del presente subanexo, el valor $M_{CO_2,CD,j}$ del ciclo de confirmación se corregirá conforme al apéndice 2 del presente subanexo. El consumo de combustible por fase $FC_{CD,j}$ se calculará utilizando la emisión másica de CO_2 corregida conforme al punto 6 del subanexo 7.	$FC_{CD,j}$, l/100 km; FC_{CD} , l/100 km.	11
Salida de la etapa 3	n_{veh} ;	Salida disponible para cada ensayo.		
Salida de la etapa 4	$n_{veh,L}$;	En el caso de que se aplique el método de interpolación, salida disponible para los vehículos H, L y, si procede, M.		
Salida de la etapa 8	$UF_{phase,j}$;			
Salida de la etapa 1	$\Delta E_{REESS,j}$, Wh; d_j , km;	Cálculo del consumo de energía eléctrica desde el primer ciclo de ensayo WLTP aplicable. Salida disponible para cada ensayo. En el caso de que se aplique el método de interpolación, salida disponible para los vehículos H, L y, si procede, M.	$EC_{DC,CD,firstb}$, Wh/km	12

▼ M3

Fuente	Entrada	Proceso	Salida	Número de etapa
Salida de la etapa 9	$EC_{AC,weighted}$, Wh/km;	Promediado de los ensayos respecto a cada vehículo.	$EC_{AC,weighted,ave}$, Wh/km;	13
Salida de la etapa 10	$EC_{AC,CD}$, Wh/km;	En el caso de que se aplique el método de interpolación, salida disponible para cada vehículo H, L y, si procede, M.	$EC_{AC,CD,ave}$, Wh/km;	
Salida de la etapa 11	$M_{CO2,CD}$, g/km;		$M_{CO2,CD,ave}$, g/km;	
Salida de la etapa 12	FC_{CD} , l/100 km;		$FC_{CD,ave}$, l/100 km;	
			$EC_{DC,CD,first,ave}$, Wh/km	
Salida de la etapa 13	$EC_{AC,CD,ave}$, Wh/km;	Declaración de consumo de energía eléctrica en la condición de consumo de carga y de la emisión má-sica de CO ₂ respecto a cada vehículo.	$EC_{AC,CD,dec}$, Wh/km;	14
	$M_{CO2,CD,ave}$, g/km.	En el caso de que se aplique el método de interpolación, salida disponible para cada vehículo H, L y, si procede, M.	$M_{CO2,CD,dec}$, g/km.	
Salida de la etapa 12	$EC_{DC,CD,first}$, Wh/km;	Ajuste del consumo de energía eléctrica a efectos de COP.	$EC_{DC,CD,COP}$, Wh/km;	15
Salida de la etapa 13	$EC_{AC,CD,ave}$, Wh/km;	En el caso de que se aplique el método de interpolación, salida disponible para cada vehículo H, L y, si procede, M.		
Salida de la etapa 14	$EC_{AC,CD,dec}$, Wh/km;			
Salida de la etapa 15	$EC_{DC,CD,COP}$, Wh/km;	Redondeo intermedio.	$EC_{DC,CD,COP,final}$, Wh/km;	16
Salida de la etapa 14	$EC_{AC,CD,dec}$, Wh/km;	En el caso de que se aplique el método de interpolación, salida disponible para cada vehículo H, L y, si procede, M.	$EC_{AC,CD,final}$, Wh/km;	
Salida de la etapa 13	$M_{CO2,CD,dec}$, g/km;		$M_{CO2,CD,final}$, g/km;	
			$EC_{AC,weighted,final}$, Wh/km;	
			$FC_{CD,final}$, l/100 km;	
Salida de la etapa 13	$EC_{AC,weighted,ave}$, Wh/km;			
	$FC_{CD,ave}$, l/100 km;			

▼ M3

Fuente	Entrada	Proceso	Salida	Número de etapa
Salida de la etapa 16	$EC_{DC,CD,COP,final}$, Wh/km; $EC_{AC,CD,final}$, Wh/km; $M_{CO_2,CD,final}$, g/km; $EC_{AC,weighted,final}$, Wh/km; $FC_{CD,final}$, l/100 km;	<p>Interpolación de los valores individuales sobre la base de la entrada procedente de los vehículos L, M y H, y redondeo final.</p> <p>Salida disponible para vehículos concretos.</p>	$EC_{DC,CD,COP,ind}$, Wh/km; $EC_{AC,CD,ind}$, Wh/km; $M_{CO_2,CD,ind}$, g/km; $EC_{AC,weighted,ind}$, Wh/km; $FC_{CD,ind}$, l/100 km;	17

4.6.2. Procedimiento por etapas para calcular los resultados ponderados finales en la condición de mantenimiento de carga y en la condición de consumo de carga del ensayo de tipo 1

Los resultados deberán calcularse en el orden indicado en el cuadro A8/9. Deberán registrarse todos los resultados aplicables de la columna «Salida». En la columna «Proceso» se indican los puntos que son de aplicación para el cálculo, o se introducen cálculos adicionales.

A los efectos de este cuadro, en las ecuaciones y los resultados se emplea la siguiente nomenclatura:

- c el período considerado es el ciclo de ensayo aplicable completo;
- p el período considerado es la fase del ciclo aplicable;
- i componente de las emisiones de referencia aplicable (excepto CO₂);
- j índice del período considerado;
- CS mantenimiento de carga;
- CD consumo de carga;
- CO₂ emisión másica de CO₂;
- REESS *Rechargeable electric energy storage system* = Sistema de almacenamiento de energía eléctrica recargable

▼ M3

Cuadro A8/9

Cálculo de los valores ponderados finales en la condición de consumo de carga y en la condición de mantenimiento de carga

Fuente	Entrada	Proceso	Salida	Número de etapa
Salida de la etapa 1, cuadro A8/8	$M_{i,CD,j}$, g/km; $PN_{CD,j}$, partículas suspendidas por kilómetro; $PM_{CD,c}$, mg/km; $M_{CO_2,CD,j}$, g/km; $\Delta E_{REESS,j}$, Wh; d_j , km; AER, km; E_{AC} , Wh;	Entrada proveniente del posprocesamiento en CD y CS.	$M_{i,CD,j}$, g/km; $PN_{CD,j}$, partículas suspendidas por kilómetro; $PM_{CD,c}$, mg/km; $M_{CO_2,CD,j}$, g/km; $\Delta E_{REESS,j}$, Wh; d_j , km; AER, km; E_{AC} , Wh; $AER_{city,ave}$, km; n_{veh} ;	1
Salida de la etapa 7, cuadro A8/8	$AER_{city,ave}$, km;		R_{CDC} , km; $n_{veh,L}$; $n_{veh,H}$; $UF_{phase,j}$; $UF_{cycle,c}$;	
Salida de la etapa 3, cuadro A8/8	n_{veh} ; R_{CDC} , km;		$M_{i,CS,c,6}$, g/km; $M_{CO_2,CS}$, g/km;	
Salida de la etapa 4, cuadro A8/8	$n_{veh,L}$; $n_{veh,H}$;			
Salida de la etapa 8, cuadro A8/8	$UF_{phase,j}$; $UF_{cycle,c}$;			
Salida de la etapa 6, cuadro A8/5	$M_{i,CS,c,6}$, g/km;			
Salida de la etapa 7, cuadro A8/5	$M_{CO_2,CS}$, g/km;			
		En el caso de CD, salida disponible para cada ensayo en CD. En el caso de CS, salida disponible una vez merced a los valores promediados del ensayo en CS.		

▼ M3

Fuente	Entrada	Proceso	Salida	Número de etapa
	K_{CO_2} , (g/km)/(Wh/km).	<p>En el caso de que se aplique el método de interpolación, salida (excepto de K_{CO_2}) disponible para los vehículos H, L y, si procede, M.</p> <p>El coeficiente de corrección k_{CO_2} de la emisión másica de CO_2 podría ser necesario de acuerdo con el apéndice 2 del presente subanexo.</p>	K_{CO_2} , (g/km)/(Wh/km).	
Salida de la etapa 1	$M_{i,CD,j}$, g/km; $PN_{CD,j}$, partículas suspendidas por kilómetro; $PM_{CD,e}$, mg/km; n_{veh} ; $n_{veh,L}$; $UF_{phase,j}$; $UF_{cycle,e}$; $M_{i,CS,e,6}$, g/km;	<p>Cálculo de los compuestos de emisión ponderados (excepto $M_{CO_2,weighted}$) conforme a los puntos 4.1.3.1 a 4.1.3.3 del presente subanexo.</p> <p>Observación: $M_{i,CS,e,6}$ incluye $PN_{CS,e}$ y $PM_{CS,e}$.</p> <p>Salida disponible para cada ensayo en CD.</p> <p>En el caso de que se aplique el método de interpolación, salida disponible para cada vehículo L, H y, si procede, M.</p>	$M_{i,weighted}$, g/km; $PN_{weighted}$, partículas suspendidas por kilómetro; $PM_{weighted}$, mg/km;	2
Salida de la etapa 1	$M_{CO_2,CD,j}$, g/km; $\Delta E_{REESS,j}$, Wh; d_j , km; n_{veh} ; R_{CDC} , km $M_{CO_2,CS}$, g/km;	<p>Cálculo de la autonomía solo eléctrica equivalente conforme a los puntos 4.4.4.1 y 4.4.4.2 del presente subanexo, y autonomía real en la condición de consumo de carga conforme al punto 4.4.5 del presente subanexo.</p> <p>Salida disponible para cada ensayo en CD.</p> <p>En el caso de que se aplique el método de interpolación, salida disponible para cada vehículo L, H y, si procede, M.</p>	EAER, km; EAER _p , km; R _{CDA} , km.	3
Salida de la etapa 1	AER, km;	Salida disponible para cada ensayo en CD.	Disponibilidad de interpolación de AER.	4
Salida de la etapa 3	R _{CDA} , km.	<p>En el caso de que se aplique el método de interpolación, comprobar la disponibilidad de interpolación de AER entre los vehículos H, L y, si procede, M, conforme al punto 4.5.7.1 del presente subanexo.</p> <p>Si se utiliza el método de interpolación, cada ensayo deberán cumplir el requisito.</p>		

▼ M3

Fuente	Entrada	Proceso	Salida	Número de etapa
Salida de la etapa 1	AER, km.	<p>Promediado y declaración de la AER.</p> <p>La AER declarada se redondeará según se define en el cuadro A6/1.</p> <p>En el caso de que se aplique el método de interpolación y se cumpla el requisito de disponibilidad de la interpolación de AER, salida disponible para cada vehículo L, H y, si procede, M.</p> <p>Si no se cumple el criterio, se aplicará la AER del vehículo H a toda la familia de interpolación.</p>	AER _{ave} , km; AER _{dec} , km.	5
Salida de la etapa 1	M _{i,CDj} , g/km; M _{CO₂,CDj} , g/km; n _{veh} ; n _{veh,L} ; UF _{phase,j} ; M _{i,CS,c,6} , g/km; M _{CO₂,CS} , g/km.	<p>Cálculo de la emisión másica de CO₂ y el consumo de combustible ponderados conforme a los puntos 4.1.3.1 y 4.2.3 del presente subanexo.</p> <p>Salida disponible para cada ensayo en CD.</p> <p>En caso de que se aplique el método de interpolación, se utilizarán los ciclos n_{veh,L}. En relación con el punto 4.1.2 del presente subanexo, el valor M_{CO₂,CDj} del ciclo de confirmación se corregirá conforme al apéndice 2 del presente subanexo.</p> <p>En el caso de que se aplique el método de interpolación, salida disponible para cada vehículo L, H y, si procede, M.</p>	M _{CO₂,weighted} , g/km; FC _{weighted} , l/100 km;	6
Salida de la etapa 1	E _{AC} , Wh;	<p>Cálculo del consumo de energía eléctrica basado en la EAER conforme a los puntos 4.3.3.1 y 4.3.3.2 del presente subanexo.</p> <p>Salida disponible para cada ensayo en CD.</p>	EC, Wh/km; EC _p , Wh/km;	7
Salida de la etapa 3	EAER, km; EAER _p , km;	<p>En el caso de que se aplique el método de interpolación, salida disponible para cada vehículo L, H y, si procede, M.</p>		

▼ M3

Fuente	Entrada	Proceso	Salida	Número de etapa
Salida de la etapa 1	$AER_{city, ave}$, km;	Promediado y redondeo intermedio. En el caso de que se aplique el método de interpolación, salida disponible para cada vehículo L, H y, si procede, M.	$AER_{city, final}$, km;	8
Salida de la etapa 6	$M_{CO2, weighted}$, g/km; $FC_{weighted}$, l/100 km;		$M_{CO2, weighted, final}$, g/km; $FC_{weighted, final}$, l/100 km; EC_{final} , Wh/km; $EC_{p, final}$, Wh/km; $EAER_{final}$, km; $EAER_{p, final}$, km.	
Salida de la etapa 7	EC , Wh/km; EC_p , Wh/km;			
Salida de la etapa 3	$EAER$, km; $EAER_p$, km.			
Salida de la etapa 5	AER_{ave} , km;	Interpolación de los valores individuales sobre la base de la entrada procedente de los vehículos L, M y H conforme al punto 4.5 del presente subanexo, y redondeo final. El valor AER_{ind} se redondeará según se define en el cuadro A8/2. Salida disponible para vehículos concretos.	AER_{ind} , km; $AER_{city, ind}$, km;	9
Salida de la etapa 8	$AER_{city, final}$, km; $M_{CO2, weighted, final}$, g/km; $FC_{weighted, final}$, l/100 km; EC_{final} , Wh/km; $EC_{p, final}$, Wh/km; $EAER_{final}$, km; $EAER_{p, final}$, km;		$M_{CO2, weighted, ind}$, g/km; $FC_{weighted, ind}$, l/100 km; EC_{ind} , Wh/km; $EC_{p, ind}$, Wh/km; $EAER_{ind}$, km; $EAER_{p, ind}$, km.	
Salida de la etapa 4	Disponibilidad de interpolación de AER.			

4.7. Procedimiento por etapas para calcular los resultados finales de los ensayos de VEP

Los resultados deberán calcularse en el orden indicado en el cuadro A8/10, en el caso del procedimiento de ciclos consecutivos, y en el orden indicado en el cuadro A8/11, en el caso del procedimiento de ensayo abreviado. Deberán registrarse todos los resultados aplicables de la columna «Salida». En la columna «Proceso» se indican los puntos que son de aplicación para el cálculo, o se introducen cálculos adicionales.

4.7.1. Procedimiento por etapas para calcular los resultados finales de los ensayos de VEP en el caso del procedimiento de ciclos consecutivos

A los efectos de este cuadro, en las ecuaciones y los resultados se emplea la siguiente nomenclatura:

j índice del período considerado.

▼ M3

Cuadro A8/10

Cálculo de los valores finales de los VEP determinados aplicando el procedimiento de tipo 1 de ciclos consecutivos

Fuente	Entrada	Proceso	Salida	Número de etapa
Subanexo 8	Resultados de los ensayos	<p>Resultados medidos de acuerdo con el apéndice 3 del presente subanexo y precalculados conforme al punto 4.3 del presente subanexo.</p> <p>Energía utilizable de la batería conforme al punto 4.4.2.2.1 del presente subanexo.</p> <p>Energía eléctrica recargada conforme al punto 3.4.4.3 del presente subanexo.</p> <p>Salida disponible para cada ensayo. En el caso de que se aplique el método de interpolación, salida disponible para los vehículos H y L.</p>	$\Delta E_{REESS,j}$, Wh; d_j , km; UBE_{CCP} , Wh; E_{AC} , Wh.	1
Salida de la etapa 1	$\Delta E_{REESS,j}$, Wh; UBE_{CCP} , Wh.	<p>Determinación del número de fases y ciclos WLTC aplicables realizados por completo conforme al punto 4.4.2.2 del presente subanexo.</p> <p>Salida disponible para cada ensayo. En el caso de que se aplique el método de interpolación, salida disponible para los vehículos H y L.</p>	n_{WLTC} ; n_{city} ; n_{low} ; n_{med} ; n_{high} ; n_{exHigh} .	2
Salida de la etapa 1 Salida de la etapa 2	$\Delta E_{REESS,j}$, Wh; UBE_{CCP} , Wh. n_{WLTC} ; n_{city} ; n_{low} ; n_{med} ; n_{high} ; n_{exHigh} .	<p>Cálculo de los factores de ponderación conforme al punto 4.4.2.2 del presente subanexo.</p> <p>Salida disponible para cada ensayo. En el caso de que se aplique el método de interpolación, salida disponible para los vehículos H y L.</p>	$K_{WLTC,1}$ $K_{WLTC,2}$ $K_{WLTC,3}$ $K_{WLTC,4}$ $K_{city,1}$ $K_{city,2}$ $K_{city,3}$ $K_{city,4}$ $K_{low,1}$ $K_{low,2}$ $K_{low,3}$ $K_{low,4}$ $K_{med,1}$ $K_{med,2}$ $K_{med,3}$ $K_{med,4}$ $K_{high,1}$ $K_{high,2}$ $K_{high,3}$ $K_{high,4}$ $K_{exHigh,1}$ $K_{exHigh,2}$ $K_{exHigh,3}$	3

▼ M3

Fuente	Entrada	Proceso	Salida	Número de etapa
Salida de la etapa 1	$\Delta E_{REESS,j}$, Wh; d_j , km; UBE_{CCP} , Wh.	Cálculo del consumo de energía eléctrica de los REESS conforme al punto 4.4.2.2 del presente subanexo. $EC_{DC,COP,1}$ Salida disponible para cada ensayo.	$EC_{DC,WLTC}$, Wh/km; $EC_{DC,city}$, Wh/km; $EC_{DC,low}$, Wh/km; $EC_{DC,med}$, Wh/km; $EC_{DC,high}$, Wh/km;	4
Salida de la etapa 2	n_{WLTC} ; n_{city} ; n_{low} ; n_{med} ; n_{high} ; n_{exHigh} .	En el caso de que se aplique el método de interpolación, salida disponible para los vehículos H y L.	$EC_{DC,exHigh}$, Wh/km; $EC_{DC,COP,1}$, Wh/km.	
Salida de la etapa 3	Todos los factores de ponderación			
Salida de la etapa 1	UBE_{CCP} , Wh;	Cálculo de la autonomía eléctrica pura conforme al punto 4.4.2.2 del presente subanexo. Salida disponible para cada ensayo.	PER_{WLTC} , km; PER_{city} , km; PER_{low} , km; PER_{med} , km; PER_{high} , km;	5
Salida de la etapa 4	$EC_{DC,WLTC}$, Wh/km; $EC_{DC,city}$, Wh/km; $EC_{DC,low}$, Wh/km; $EC_{DC,med}$, Wh/km; $EC_{DC,high}$, Wh/km; $EC_{DC,exHigh}$, Wh/km.	En el caso de que se aplique el método de interpolación, salida disponible para los vehículos H y L.	PER_{exHigh} , km.	
Salida de la etapa 1	E_{AC} , Wh;	Cálculo del consumo de energía eléctrica de la red de suministro conforme al punto 4.3.4 del presente subanexo. Salida disponible para cada ensayo.	EC_{WLTC} , Wh/km; EC_{city} , Wh/km; EC_{low} , Wh/km; EC_{med} , Wh/km; EC_{high} , Wh/km;	6
Salida de la etapa 5	PER_{WLTC} , km; PER_{city} , km; PER_{low} , km; PER_{med} , km; PER_{high} , km; PER_{exHigh} , km.	En el caso de que se aplique el método de interpolación, salida disponible para los vehículos H y L.	EC_{exHigh} , Wh/km.	

▼ M3

Fuente	Entrada	Proceso	Salida	Número de etapa
Salida de la etapa 5	PER_{WLTC} , km; PER_{city} , km; PER_{low} , km; PER_{med} , km; PER_{high} , km; PER_{exHigh} , km;	<p>Promediado de los ensayos para todos los valores de entrada.</p> $EC_{DC,COP,ave}$	$PER_{WLTC,dec}$, km; $PER_{WLTC,ave}$, km; $PER_{city,ave}$, km; $PER_{low,ave}$, km; $PER_{med,ave}$, km; $PER_{high,ave}$, km; $PER_{exHigh,ave}$, km;	7
Salida de la etapa 6	EC_{WLTC} , Wh/km; EC_{city} , Wh/km; EC_{low} , Wh/km; EC_{med} , Wh/km; EC_{high} , Wh/km; EC_{exHigh} , Wh/km.	<p>Declaración de $PER_{WLTC,dec}$ y $EC_{WLTC,dec}$ basada en $PER_{WLTC,ave}$ y $EC_{WLTC,ave}$.</p> <p>$PER_{WLTC,dec}$ y $EC_{WLTC,dec}$ se redondearán según se define en el cuadro A6/1.</p> <p>En el caso de que se aplique el método de interpolación, salida disponible para los vehículos H y L.</p>	$EC_{WLTC,dec}$, Wh/km; $EC_{WLTC,ave}$, Wh/km; $EC_{city,ave}$, Wh/km; $EC_{low,ave}$, Wh/km; $EC_{med,ave}$, Wh/km; $EC_{high,ave}$, Wh/km; $EC_{exHigh,ave}$, Wh/km; $EC_{DC,COP,ave}$, Wh/km.	
Salida de la etapa 4	$EC_{DC,COP,1}$, Wh/km.			
Salida de la etapa 7	$EC_{WLTC,dec}$, Wh/km; $EC_{WLTC,ave}$, Wh/km; $EC_{DC,COP,ave}$, Wh/km.	<p>Determinación del factor de ajuste y aplicación a $EC_{DC,COP,ave}$.</p> <p>Por ejemplo:</p> $AF = \frac{EC_{WLTC,dec}}{EC_{WLTC,ave}}$ $EC_{DC,COP} = EC_{DC,COP,ave} \times AF$ <p>En el caso de que se aplique el método de interpolación, salida disponible para los vehículos H y L.</p>	$EC_{DC,COP}$, Wh/km.	8

▼ M3

Fuente	Entrada	Proceso	Salida	Número de etapa
Salida de la etapa 7	$PER_{city,ave}$, km; $PER_{low,ave}$, km; $PER_{med,ave}$, km; $PER_{high,ave}$, km; $PER_{exHigh,ave}$, km; $EC_{city,ave}$, Wh/km; $EC_{low,ave}$, Wh/km; $EC_{med,ave}$, Wh/km; $EC_{high,ave}$, Wh/km; $EC_{exHigh,ave}$, Wh/km;	Redondeo intermedio. $EC_{DC,COP,final}$ En el caso de que se aplique el método de interpolación, salida disponible para los vehículos H y L.	$PER_{city,final}$, km; $PER_{low,final}$, km; $PER_{med,final}$, km; $PER_{high,final}$, km; $PER_{exHigh,final}$, km; $EC_{city,final}$, Wh/km; $EC_{low,final}$, Wh/km; $EC_{med,final}$, Wh/km; $EC_{high,final}$, Wh/km; $EC_{exHigh,final}$, Wh/km;	9
Salida de la etapa 8	$EC_{DC,COP}$, Wh/km.		$EC_{DC,COP,final}$, Wh/km.	
Salida de la etapa 7	$PER_{WLTC,dec}$, km;	Interpolación conforme al punto 4.5 del presente subanexo, y redondeo final según se define en el cuadro A8/2. $EC_{DC,COP,ind}$	$PER_{WLTC,ind}$, km; $PER_{city,ind}$, km; $PER_{low,ind}$, km; $PER_{med,ind}$, km; $PER_{high,ind}$, km; $PER_{exHigh,ind}$, km;	10
Salida de la etapa 9	$EC_{WLTC,dec}$, Wh/km; $PER_{city,final}$, km; $PER_{low,final}$, km; $PER_{med,final}$, km; $PER_{high,final}$, km; $PER_{exHigh,final}$, km; $EC_{city,final}$, Wh/km; $EC_{low,final}$, Wh/km; $EC_{med,final}$, Wh/km; $EC_{high,final}$, Wh/km; $EC_{exHigh,final}$, Wh/km; $EC_{DC,COP,final}$, Wh/km.	En el caso de que se aplique el método de interpolación, salida disponible para cada vehículo concreto.	$PER_{WLTC,ind}$, km; $PER_{city,ind}$, km; $PER_{low,ind}$, km; $PER_{med,ind}$, km; $PER_{high,ind}$, km; $PER_{exHigh,ind}$, km; $EC_{WLTC,ind}$, Wh/km; $EC_{city,ind}$, Wh/km; $EC_{low,ind}$, Wh/km; $EC_{med,ind}$, Wh/km; $EC_{high,ind}$, Wh/km; $EC_{exHigh,ind}$, Wh/km; $EC_{DC,COP,ind}$, Wh/km.	

▼ **M3**

4.7.2. Procedimiento por etapas para calcular los resultados finales de los ensayos de VEP en el caso del procedimiento abreviado

A los efectos de este cuadro, en las ecuaciones y los resultados se emplea la siguiente nomenclatura:

j índice del período considerado.

Cuadro A8/11

Cálculo de los valores finales de los VEP determinados aplicando el procedimiento de ensayo de tipo 1 abreviado

Fuente	Entrada	Proceso	Salida	Número de etapa
Subanexo 8	Resultados de los ensayos	<p>Resultados medidos de acuerdo con el apéndice 3 del presente subanexo y precalculados conforme al punto 4.3 del presente subanexo.</p> <p>Energía utilizable de la batería conforme al punto 4.4.2.1.1 del presente subanexo.</p> <p>Energía eléctrica recargada conforme al punto 3.4.4.3 del presente subanexo.</p> <p>Salida disponible para cada ensayo.</p> <p>En el caso de que se aplique el método de interpolación, salida disponible para los vehículos L y H.</p>	<p>$\Delta E_{REESS,j}$, Wh;</p> <p>d_j, km;</p> <p>UBE_{STP}, Wh;</p> <p>E_{AC}, Wh.</p>	1
Salida de la etapa 1	<p>$\Delta E_{REESS,j}$, Wh;</p> <p>UBE_{STP}, Wh.</p>	<p>Cálculo de los factores de ponderación conforme al punto 4.4.2.1 del presente subanexo.</p> <p>Salida disponible para cada ensayo.</p> <p>En el caso de que se aplique el método de interpolación, salida disponible para los vehículos L y H.</p>	<p>$K_{WLTC,1}$</p> <p>$K_{WLTC,2}$</p> <p>$K_{city,1}$</p> <p>$K_{city,2}$</p> <p>$K_{city,3}$</p> <p>$K_{city,4}$</p> <p>$K_{low,1}$</p> <p>$K_{low,2}$</p> <p>$K_{low,3}$</p> <p>$K_{low,4}$</p> <p>$K_{med,1}$</p> <p>$K_{med,2}$</p> <p>$K_{med,3}$</p> <p>$K_{med,4}$</p> <p>$K_{high,1}$</p> <p>$K_{high,2}$</p> <p>$K_{exHigh,1}$</p> <p>$K_{exHigh,2}$</p>	2

▼ M3

Fuente	Entrada	Proceso	Salida	Número de etapa
Salida de la etapa 1	$\Delta E_{REESS,j}$, Wh; d_j , km; UBE_{STP} , Wh.	Cálculo del consumo de energía eléctrica de los REESS conforme al punto 4.4.2.1 del presente subanexo. $EC_{DC,COP,1}$ Salida disponible para cada ensayo.	$EC_{DC,WLTC}$, Wh/km; $EC_{DC,city}$, Wh/km; $EC_{DC,low}$, Wh/km; $EC_{DC,med}$, Wh/km; $EC_{DC,high}$, Wh/km; $EC_{DC,exHigh}$, Wh/km; $EC_{DC,COP,1}$, Wh/km.	3
Salida de la etapa 2	Todos los factores de ponderación	En el caso de que se aplique el método de interpolación, salida disponible para los vehículos L y H.		
Salida de la etapa 1	UBE_{STP} , Wh;	Cálculo de la autonomía eléctrica pura conforme al punto 4.4.2.1 del presente subanexo. Salida disponible para cada ensayo.	PER_{WLTC} , km; PER_{city} , km; PER_{low} , km; PER_{med} , km; PER_{high} , km; PER_{exHigh} , km.	4
Salida de la etapa 3	$EC_{DC,WLTC}$, Wh/km; $EC_{DC,city}$, Wh/km; $EC_{DC,low}$, Wh/km; $EC_{DC,med}$, Wh/km; $EC_{DC,high}$, Wh/km; $EC_{DC,exHigh}$, Wh/km.	En el caso de que se aplique el método de interpolación, salida disponible para los vehículos L y H.		
Salida de la etapa 1	E_{AC} , Wh;	Cálculo del consumo de energía eléctrica de la red de suministro conforme al punto 4.3.4 del presente subanexo. Salida disponible para cada ensayo.	EC_{WLTC} , Wh/km; EC_{city} , Wh/km; EC_{low} , Wh/km; EC_{med} , Wh/km; EC_{high} , Wh/km; EC_{exHigh} , Wh/km.	5
Salida de la etapa 4	PER_{WLTC} , km; PER_{city} , km; PER_{low} , km; PER_{med} , km; PER_{high} , km; PER_{exHigh} , km.	En el caso de que se aplique el método de interpolación, salida disponible para los vehículos L y H.		

▼ M3

Fuente	Entrada	Proceso	Salida	Número de etapa
Salida de la etapa 4	<p>PER_{WLTC}, km; PER_{city}, km; PER_{low}, km; PER_{med}, km; PER_{high}, km; PER_{exHigh}, km;</p>	<p>Promediado de los ensayos para todos los valores de entrada.</p> <p>EC_{DC,COP,ave}</p> <p>Declaración de PER_{WLTC,dec} y EC_{WLTC,dec} basada en PER_{WLTC,ave} y EC_{WLTC,ave}.</p> <p>PER_{WLTC,dec} y EC_{WLTC,dec} se redondearán según se define en el cuadro A6/1.</p> <p>En el caso de que se aplique el método de interpolación, salida disponible para los vehículos L y H.</p>	<p>PER_{WLTC,dec}, km; PER_{WLTC,ave}, km; PER_{city,ave}, km; PER_{low,ave}, km; PER_{med,ave}, km; PER_{high,ave}, km; PER_{exHigh,ave}, km; EC_{WLTC,dec}, Wh/km; EC_{WLTC,ave}, Wh/km; EC_{city,ave}, Wh/km; EC_{low,ave}, Wh/km; EC_{med,ave}, Wh/km; EC_{high,ave}, Wh/km; EC_{exHigh,ave}, Wh/km; EC_{DC,COP,ave}, Wh/km.</p>	6
Salida de la etapa 5	<p>EC_{WLTC}, Wh/km; EC_{city}, Wh/km; EC_{low}, Wh/km; EC_{med}, Wh/km; EC_{high}, Wh/km; EC_{exHigh}, Wh/km.</p>			
Salida de la etapa 3	<p>EC_{DC,COP,1}, Wh/km.</p>			
Salida de la etapa 6	<p>EC_{WLTC,dec}, Wh/km; EC_{WLTC,ave}, Wh/km; EC_{DC,COP,ave}, Wh/km.</p>	<p>Determinación del factor de ajuste y aplicación a EC_{DC,COP,ave}.</p> <p>Por ejemplo:</p> $AF = \frac{EC_{WLTC,dec}}{EC_{WLTC,ave}}$ $EC_{DC,COP} = EC_{DC,COP,ave} \times AF$ <p>En el caso de que se aplique el método de interpolación, salida disponible para los vehículos L y H.</p>	<p>EC_{DC,COP}, Wh/km.</p>	7

▼ M3

Fuente	Entrada	Proceso	Salida	Número de etapa
Salida de la etapa 6	$PER_{city,ave}$, km; $PER_{low,ave}$, km; $PER_{med,ave}$, km; $PER_{high,ave}$, km; $PER_{exHigh,ave}$, km; $EC_{city,ave}$, Wh/km; $EC_{low,ave}$, Wh/km; $EC_{med,ave}$, Wh/km; $EC_{high,ave}$, Wh/km; $EC_{exHigh,ave}$, Wh/km;	Redondeo intermedio. $EC_{DC,COP,final}$ En el caso de que se aplique el método de interpolación, salida disponible para los vehículos L y H.	$PER_{city,final}$, km; $PER_{low,final}$, km; $PER_{med,final}$, km; $PER_{high,final}$, km; $PER_{exHigh,final}$, km; $EC_{city,final}$, Wh/km; $EC_{low,final}$, Wh/km; $EC_{med,final}$, Wh/km; $EC_{high,final}$, Wh/km; $EC_{exHigh,final}$, Wh/km;	8
Salida de la etapa 7	$EC_{DC,COP}$, Wh/km.		$EC_{DC,COP,final}$, Wh/km.	
Salida de la etapa 6	$PER_{WLTC,dec}$, km; $EC_{WLTC,dec}$, Wh/km; $PER_{city,final}$, km; $PER_{low,final}$, km; $PER_{med,final}$, km; $PER_{high,final}$, km; $PER_{exHigh,final}$, km;	Interpolación conforme al punto 4.5 del presente subanexo, y redondeo final según se define en el cuadro A8/2. $EC_{DC,COP,ind}$ Salida disponible para cada vehículo concreto.	$PER_{WLTC,ind}$, km; $PER_{city,ind}$, km; $PER_{low,ind}$, km; $PER_{med,ind}$, km; $PER_{high,ind}$, km; $PER_{exHigh,ind}$, km;	9
Salida de la etapa 8	$EC_{city,final}$, Wh/km; $EC_{low,final}$, Wh/km; $EC_{med,final}$, Wh/km; $EC_{high,final}$, Wh/km; $EC_{exHigh,final}$, Wh/km; $EC_{DC,COP,final}$, Wh/km.		$EC_{WLTC,ind}$, Wh/km; $EC_{city,ind}$, Wh/km; $EC_{low,ind}$, Wh/km; $EC_{med,ind}$, Wh/km; $EC_{high,ind}$, Wh/km; $EC_{exHigh,ind}$, Wh/km; $EC_{DC,COP,ind}$, Wh/km.	



Subanexo 8
Apéndice 1

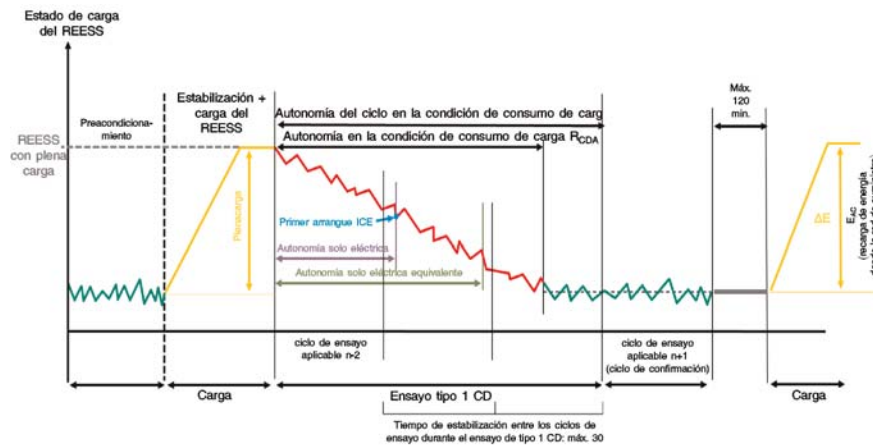
Perfil de estado de carga del REESS

1. Secuencias de ensayo y perfiles del REESS: Ensayo en la condición de consumo de carga y de mantenimiento de carga para VEH-CCE
 - 1.1. Secuencia de ensayo para VEH-CCE según la opción 1:

Ensayo de tipo 1 en la condición de consumo de carga no seguido de un ensayo de tipo 1 en la condición de mantenimiento de carga (A8.Ap1/1)

Figura A8.Ap1/1

Ensayo de tipo 1 en la condición de consumo de carga para VEH-CCE

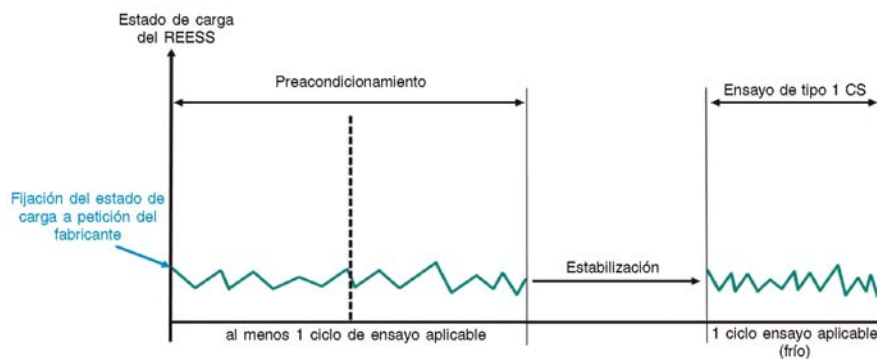


- 1.2. Secuencia de ensayo para VEH-CCE según la opción 2:

Ensayo de tipo 1 en la condición de mantenimiento de carga no seguido de un ensayo de tipo 1 en la condición de consumo de carga (A8.Ap1/2)

Figura A8.Ap1/2

Ensayo de tipo 1 en la condición de mantenimiento de carga para VEH-CCE



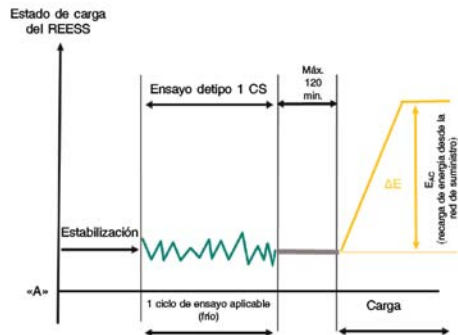
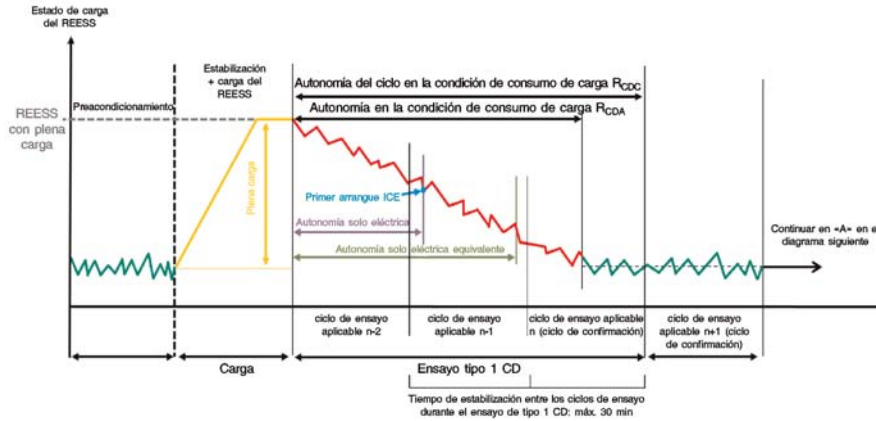
▼ **B**

1.3. Secuencia de ensayo para VEH-CCE según la opción 3:

Ensayo de tipo 1 en la condición de consumo de carga seguido de un ensayo de tipo 1 en la condición de mantenimiento de carga (A8.Ap1/3)

Figura A8.Ap1/3

Ensayo de tipo 1 en la condición de consumo de carga seguido de un ensayo de tipo 1 en la condición de mantenimiento de carga para VEH-CCE



▼ **M3**

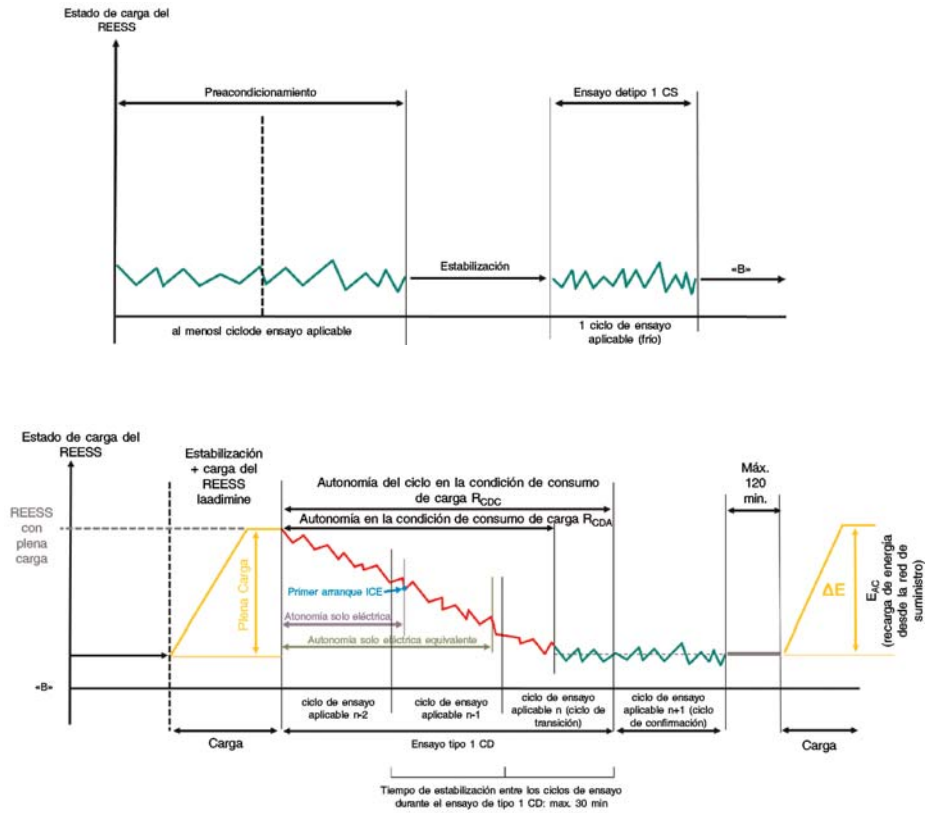
1.4. Secuencia de ensayo de VEH-CCE conforme a la opción 4

Ensayo de tipo 1 en la condición de mantenimiento de carga seguido de ensayo de tipo 1 en la condición de consumo de carga (figura A8.Ap1/4)

Figura A8.Ap1/4

Ensayo de tipo 1 en la condición de mantenimiento de carga seguido de ensayo de tipo 1 en la condición de consumo de carga para VEH-CCE

▼ **B**

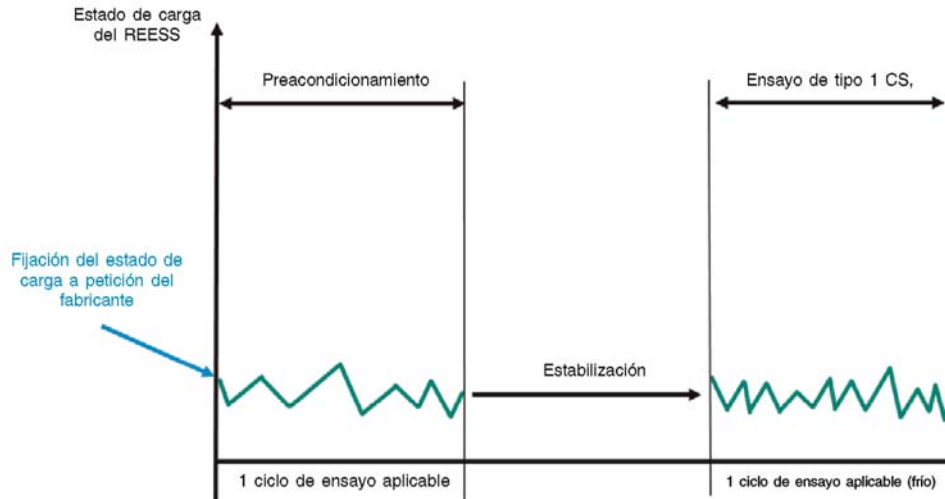


▼ **B**

2. Secuencia de ensayo para VEH-SCE y VHPC-SCE
 - Ensayo de tipo 1 en la condición de mantenimiento de carga

Figura A8.Ap1/5

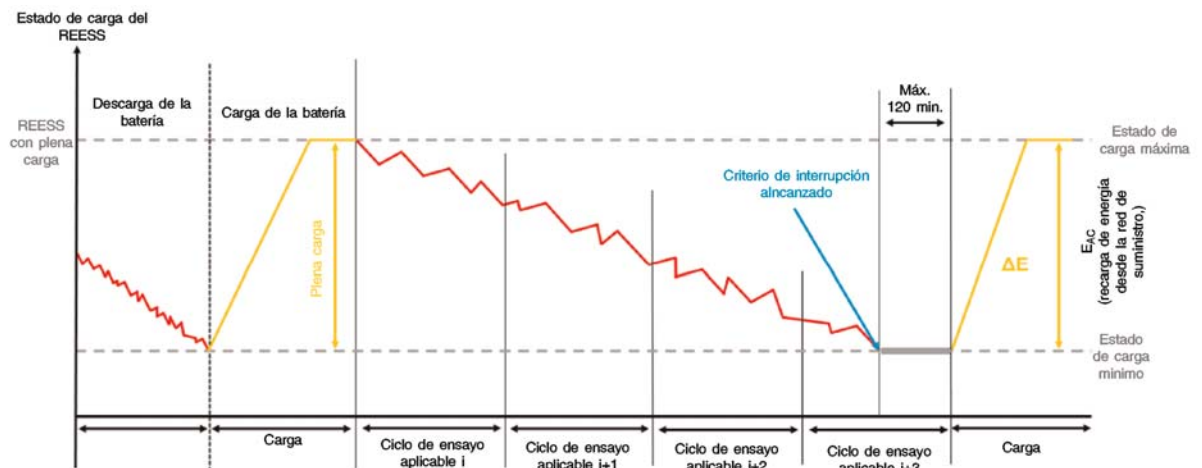
Ensayo de tipo 1 en la condición de mantenimiento de carga para VEH-SCE y VHPC-SCE



3. Secuencias de ensayo para VEP
 - 3.1. Procedimiento de ciclos consecutivos

Figura A8.Ap1/6

Secuencia de ensayo de ciclos consecutivos para VEP

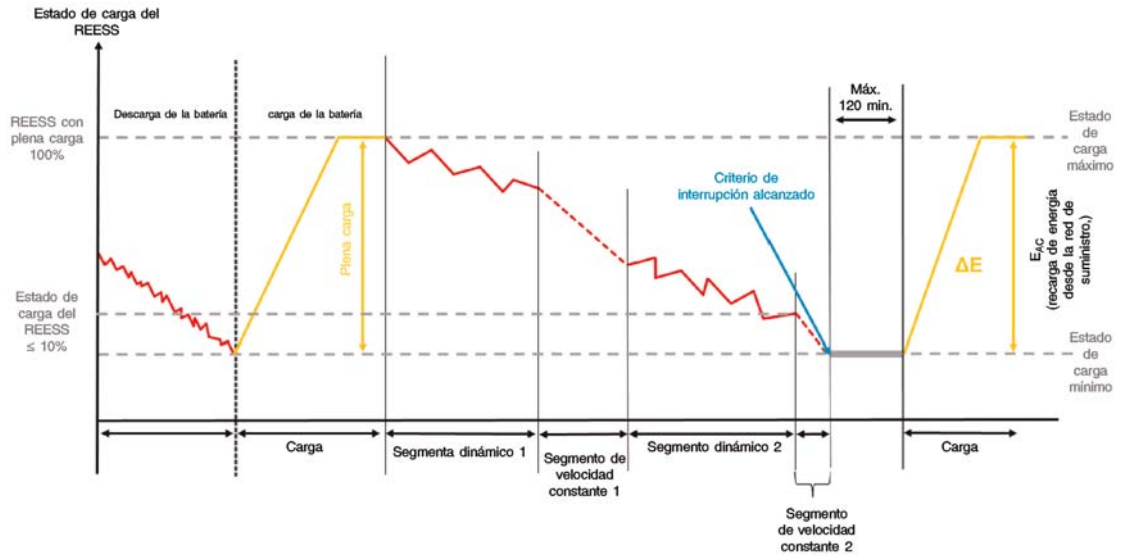


▼ **B**

3.2. Procedimiento de ensayo abreviado

Figura A8.Ap1/7

Secuencia de ensayo del procedimiento de ensayo abreviado para VEP



▼ B*Subanexo 8**Apéndice 2***Procedimiento de corrección basado en la variación energética del REESS**

El presente apéndice describe el procedimiento para corregir la emisión másica de CO₂ del ensayo de tipo 1 en la condición de mantenimiento de carga en el caso de los VEH-SCE y los VEH-CCE, así como el consumo de combustible de los VHPC-SCE, en función de la variación de energía eléctrica de todos los REESS.

1. Requisitos generales
 - 1.1. Aplicabilidad del presente apéndice
 - 1.1.1. Deberán corregirse el consumo de combustible por fase de los VHPC-SCE y la emisión másica de CO₂ de los VEH-SCE y los VEH-CCE.
 - 1.1.2. En caso de que se aplique una corrección del consumo de combustible de los VHPC-SCE o de la emisión másica de CO₂ de los VEH-SCE y los VEH-CCE, medidos en todo el ciclo conforme al punto 1.1.3 o al punto 1.1.4 del presente apéndice, deberá aplicarse el punto 4.3 del presente subanexo para calcular la variación de energía del REESS en la condición de mantenimiento de carga $\Delta E_{\text{REESS,CS}}$ en el ensayo de tipo 1 en la condición de mantenimiento de carga. El período considerado j que se utiliza en el punto 4.3 del presente subanexo se define en el ensayo de tipo 1 en la condición de mantenimiento de carga.

▼ M3

- 1.1.3. La corrección se aplicará si el valor $\Delta E_{\text{REESS,CS}}$ es negativo, lo que corresponde a la descarga del REESS, y el criterio de corrección c calculado en el punto 1.2 del presente apéndice es mayor que el umbral aplicable con arreglo al cuadro A8.Ap2/1.
- 1.1.4. Podrá omitirse la corrección y podrán utilizarse valores sin corregir si:
 - a) $\Delta E_{\text{REESS,CS}}$ es positivo, lo que corresponde a la carga del REESS, y el criterio de corrección c calculado en el punto 1.2 del presente apéndice es mayor que el umbral aplicable con arreglo al cuadro A8.Ap2/1;
 - b) el criterio de corrección c calculado en el punto 1.2 del presente apéndice es menor que el umbral aplicable con arreglo al cuadro A8.Ap2/1;
 - c) el fabricante puede demostrar a la autoridad de homologación, por medio de mediciones, que no existe relación entre $\Delta b_{\text{REESS,CS}}$ y la emisión másica de CO₂ en la condición de mantenimiento de carga ni entre $\Delta m_{\text{REESS,CS}}$ y el consumo de combustible, respectivamente.

▼ B

- 1.2. El criterio de corrección c es la relación entre el valor absoluto de la variación de energía eléctrica del REESS $\Delta E_{\text{REESS,CS}}$ y la energía del combustible, y deberá calcularse como sigue:

$$c = \frac{|\Delta E_{\text{REESS,CS}}|}{E_{\text{fuel,CS}}}$$

donde:

$\Delta E_{\text{REESS,CS}}$ es la variación de energía del REESS en la condición de mantenimiento de carga conforme al punto 1.1.2 del presente apéndice, en Wh;

▼M3

$E_{\text{fuel,CS}}$ es el contenido energético del combustible consumido en la condición de mantenimiento de carga conforme al punto 1.2.1 del presente apéndice, en el caso de los VEH-SCE y los VEH-CCE, y conforme al punto 1.2.2 del presente apéndice, en el caso de los VHPC-SCE, en Wh.

▼B

1.2.1. Energía del combustible en la condición de mantenimiento de carga en el caso de VEH-SCE y VEH-CCE

El contenido energético del combustible consumido en la condición de mantenimiento de carga en el caso de VEH-SCE y VEH-CCE deberá calcularse con la siguiente ecuación:

$$E_{\text{fuel,CS}} = 10 \times HV \times FC_{\text{CS,nb}} \times d_{\text{CS}}$$

donde:

$E_{\text{fuel,CS}}$ es el contenido energético del combustible consumido en la condición de mantenimiento de carga en el ciclo de ensayo WLTP aplicable del ensayo de tipo 1 en la condición de mantenimiento de carga, en Wh;

HV es el valor calorífico conforme al cuadro A6.Ap2/1, en kWh/l;

$FC_{\text{CS,nb}}$ es el consumo de combustible en la condición de mantenimiento de carga, no equilibrado, del ensayo de tipo 1 en la condición de mantenimiento de carga, sin corrección respecto del balance de energía, determinado conforme al punto 6 del subanexo 7 utilizando los valores de compuestos de emisión gaseosos de conformidad con el cuadro A8/5, etapa 2, en l/100 km;

d_{CS} es la distancia recorrida durante el ciclo de ensayo WLTP aplicable, en km;

10 es el factor de conversión a Wh.

1.2.2. Energía del combustible en la condición de mantenimiento de carga en el caso de VHPC-SCE

El contenido energético del combustible consumido en la condición de mantenimiento de carga en el caso de VHPC-SCE deberá calcularse con la siguiente ecuación:

$$E_{\text{fuel,CS}} = \frac{1}{0,36} \times 121 \times FC_{\text{CS,nb}} \times d_{\text{CS}}$$

$E_{\text{fuel,CS}}$ es el contenido energético del combustible consumido en la condición de mantenimiento de carga en el ciclo de ensayo WLTP aplicable del ensayo de tipo 1 en la condición de mantenimiento de carga, en Wh;

121 es el valor calorífico inferior del hidrógeno, en MJ/kg;

$FC_{\text{CS,nb}}$ es el consumo de combustible en la condición de mantenimiento de carga, no equilibrado, del ensayo de tipo 1 en la condición de mantenimiento de carga, sin corrección respecto del balance de energía, determinado de conformidad con el cuadro A8/7, etapa 1, en kg/100 km;

d_{CS} es la distancia recorrida durante el ciclo de ensayo WLTP aplicable, en km;

$\frac{1}{0,36}$ es el factor de conversión a Wh.

▼ **M3**

Cuadro A8.Ap2/1

Umbral de los criterios de corrección del RCB

Ciclo de ensayo de tipo 1 aplicable	Low + Medium	Low + Medium + High	Low + Medium + High + Extra High
Umbral de criterio de corrección c	0,015	0,01	0,005

▼ **B**

2. Cálculo de los coeficientes de corrección
- 2.1. El coeficiente de corrección de la emisión másica de CO₂, K_{CO₂}, y el coeficiente de corrección del consumo de combustible, K_{fuel,FCHV}, así como, si lo requiere el fabricante, los coeficientes de corrección por fase K_{CO₂,p} y K_{fuel,FCHV,p}, deberán establecerse sobre la base de los ciclos de ensayo de tipo 1 en la condición de mantenimiento de carga aplicables.

En caso de que el vehículo H se sometiera a ensayo para establecer el coeficiente de corrección aplicable a la emisión másica de CO₂ correspondiente a los VEH-SCE y los VEH-CCE, dicho coeficiente podrá aplicarse dentro de la familia de interpolación.

- 2.2. Los coeficientes de corrección deberán determinarse a partir de un conjunto de ensayos de tipo 1 en la condición de mantenimiento de carga conforme al punto 3 del presente apéndice. El fabricante deberá realizar, como mínimo, cinco ensayos.

El fabricante podrá pedir que se fije el estado de carga del REESS antes del ensayo siguiendo su propia recomendación y según se indica en el punto 3 del presente apéndice. Solo se recurrirá a esta práctica con el fin de conseguir que el ensayo de tipo 1 en la condición de mantenimiento de carga tenga un signo opuesto de $\Delta E_{REESS,CS}$, y con la aprobación de la autoridad de homologación.

El conjunto de mediciones deberá cumplir los siguientes criterios:

▼ **M3**

- a) El conjunto deberá incluir al menos un ensayo con $\Delta E_{REESS,CS,n} \leq 0$ y al menos un ensayo con $\Delta E_{REESS,CS,n} > 0$. $\Delta E_{REESS,CS,n}$ es la suma de las variaciones de energía eléctrica de todos los REESS del ensayo n calculada conforme al punto 4.3 del presente subanexo.

▼ **B**

- b) La diferencia en cuanto a M_{CO₂,CS} entre el ensayo con la mayor variación negativa de energía eléctrica y el ensayo con la mayor variación positiva de energía eléctrica deberá ser superior o igual a 5 g/km. Este criterio no se aplicará para la determinación de K_{fuel,FCHV}.

En el caso de la determinación de K_{CO₂}, el número requerido de ensayos podrá reducirse a tres si se cumplen todos los criterios siguientes, además de los de las letras a) y b):

- c) La diferencia en cuanto a M_{CO₂,CS} entre dos mediciones adyacentes cualesquiera, en relación con la variación de energía eléctrica durante el ensayo, deberá ser inferior o igual a 10 g/km.
- d) Además de lo dispuesto en la letra b), el ensayo con la mayor variación negativa de energía eléctrica y el ensayo con la mayor variación positiva de energía eléctrica no deberán situarse en la región definida por:

$$-0,01 \leq \frac{\Delta E_{REESS}}{E_{fuel}} \leq +0,01,$$

▼ B

donde:

E_{fuel} es el contenido energético del combustible consumido calculado conforme al punto 1.2 del presente apéndice, en Wh.

▼ M3

- e) La diferencia en cuanto a $M_{\text{CO}_2,\text{CS}}$ entre el ensayo con la mayor variación negativa de energía eléctrica y el punto medio y la diferencia en cuanto a $M_{\text{CO}_2,\text{CS}}$ entre el punto medio y el ensayo con la mayor variación positiva de energía eléctrica deberán ser similares. El punto medio debe encontrarse, preferiblemente, en el intervalo definido por la letra d). Si este requisito no es factible, la autoridad de homologación decidirá si es necesario repetir el ensayo.

Los coeficientes de corrección determinados por el fabricante deberán ser revisados y aprobados por la autoridad de homologación antes de que se apliquen.

Si el conjunto mínimo de cinco ensayos no cumple el criterio a) o el criterio b), o ninguno de ellos, el fabricante deberá proporcionar datos a la autoridad de homologación que demuestren por qué el vehículo no es capaz de cumplir cualquiera de los dos criterios, o ambos. Si esos datos no satisfacen a la autoridad de homologación, esta podrá exigir que se realicen ensayos adicionales. Si, después de los ensayos adicionales, siguen sin cumplirse los criterios, la autoridad de homologación determinará un coeficiente de corrección conservador, basado en las mediciones.

▼ B

2.3. Cálculo de los coeficientes de corrección $K_{\text{fuel,FCHV}}$ y K_{CO_2}

2.3.1. Determinación del coeficiente de corrección del consumo de combustible $K_{\text{fuel,FCHV}}$

En el caso de los VHPC-SCE, el coeficiente de corrección del consumo de combustible $K_{\text{fuel,FCHV}}$, determinado realizando un conjunto de ensayos de tipo 1 en la condición de mantenimiento de carga, se define con la siguiente ecuación:

$$K_{\text{fuel,FCHV}} = \frac{\sum_{n=1}^{n_{\text{CS}}} \left((EC_{\text{DC,CS},n} - EC_{\text{DC,CS,avg}}) \times (FC_{\text{CS,nb},n} - FC_{\text{CS,nb,avg}}) \right)}{\sum_{n=1}^{n_{\text{CS}}} (EC_{\text{DC,CS},n} - EC_{\text{DC,CS,avg}})^2}$$

donde:

$K_{\text{fuel,FCHV}}$ es el coeficiente de corrección del consumo de combustible, en (kg/100 km)/(Wh/km);

$EC_{\text{DC,CS},n}$ es el consumo de energía eléctrica en la condición de mantenimiento de carga del ensayo n basado en el consumo del REESS conforme a la ecuación que figura más abajo, en Wh/km;

$EC_{\text{DC,CS,avg}}$ es el consumo medio de energía eléctrica en la condición de mantenimiento de carga de n_{CS} ensayos basado en el consumo del REESS conforme a la ecuación que figura más abajo, en Wh/km;

$FC_{\text{CS,nb},n}$ es el consumo de combustible en la condición de mantenimiento de carga del ensayo n, sin corrección respecto del balance de energía, de conformidad con el cuadro A8/7, etapa 1, en kg/100 km;

$FC_{\text{CS,nb,avg}}$ es la media aritmética del consumo de combustible en la condición de mantenimiento de carga de n_{CS} ensayos basada en el consumo de combustible, sin corrección respecto del balance de energía, de conformidad con la ecuación que figura más abajo, en kg/100 km;

▼ B

n es el número índice del ensayo considerado;

n_{cs} es el número total de ensayos;

y:

$$EC_{DC,CS,avg} = \frac{1}{n_{cs}} \times \sum_{n=1}^{n_{cs}} EC_{DC,CS,n}$$

y:

$$FC_{CS,nb,avg} = \frac{1}{n_{cs}} \times \sum_{n=1}^{n_{cs}} FC_{CS,nb,n}$$

y:

$$EC_{DC,CS,n} = \frac{\Delta E_{REESS,CS,n}}{d_{CS,n}}$$

donde:

$\Delta E_{REESS,CS,n}$ es la variación de energía eléctrica del REESS en la condición de mantenimiento de carga del ensayo n conforme al punto 1.1.2 del presente apéndice, en Wh;

$d_{CS,n}$ es la distancia recorrida en el correspondiente ensayo de tipo 1 en la condición de mantenimiento de carga n , en km.

El coeficiente de corrección del consumo de combustible deberá redondearse a cuatro cifras significativas. Su relevancia estadística deberá ser evaluada por la autoridad de homologación.

2.3.1.1. Está permitido corregir cada fase aplicando el coeficiente de corrección del consumo de combustible obtenido a partir de los ensayos de todo el ciclo de ensayo WLTP aplicable.

2.3.1.2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el punto 2.2 del presente apéndice, a petición del fabricante, y con la aprobación de la autoridad de homologación, podrán determinarse coeficientes de corrección del consumo de combustible $K_{fuel,FCHV,p}$ por separado para cada fase. En este caso, deberán cumplirse en cada fase los mismos criterios del punto 2.2 del presente apéndice, y en cada fase deberá aplicarse el procedimiento descrito en el punto 2.3.1 del presente apéndice para determinar su coeficiente de corrección específico.

2.3.2. Determinación del coeficiente de corrección de la emisión másica de CO_2 , K_{CO2}

En el caso de los VEH-CCE y los VEH-SCE, el coeficiente de corrección de la emisión de CO_2 , K_{CO2} , determinado realizando un conjunto de ensayos de tipo 1 en la condición de mantenimiento de carga, se define con la siguiente ecuación:

$$K_{CO2} = \frac{\sum_{n=1}^{n_{cs}} \left((EC_{DC,CS,n} - EC_{DC,CS,avg}) \times (M_{CO2,CS,nb,n} - M_{CO2,CS,nb,avg}) \right)}{\sum_{n=1}^{n_{cs}} (EC_{DC,CS,n} - EC_{DC,CS,avg})^2}$$

▼ B

donde:

K_{CO_2} es el coeficiente de corrección de la emisión másica de CO_2 , en (g/km)/(Wh/km);

$EC_{DC,CS,n}$ es el consumo de energía eléctrica en la condición de mantenimiento de carga del ensayo n basado en el consumo del REESS conforme al punto 2.3.1 del presente apéndice, en Wh/km;

$EC_{DC,CS,avg}$ es la media aritmética del consumo de energía eléctrica en la condición de mantenimiento de carga de n_{cs} ensayos basada en el consumo del REESS conforme al punto 2.3.1 del presente apéndice, en Wh/km;

$M_{CO_2,CS,nb,n}$ es la emisión másica de CO_2 en la condición de mantenimiento de carga del ensayo n, sin corrección respecto del balance de energía, calculada de conformidad con el cuadro A8/5, etapa 2, en g/km;

$M_{CO_2,CS,nb,avg}$ es la media aritmética de la emisión másica de CO_2 en la condición de mantenimiento de carga de n_{cs} ensayos basada en la emisión másica de CO_2 , sin corrección respecto del balance de energía, de conformidad con la ecuación que figura más abajo, en g/km;

n es el número índice del ensayo considerado;

n_{cs} es el número total de ensayos;

y:

$$M_{CO_2,CS,nb,avg} = \frac{1}{n_{cs}} \times \sum_{n=1}^{n_{cs}} M_{CO_2,CS,nb,n}$$

El coeficiente de corrección de la emisión másica de CO_2 deberá redondearse a cuatro cifras significativas. Su relevancia estadística deberá ser evaluada por la autoridad de homologación.

2.3.2.1. Está permitido corregir cada fase aplicando el coeficiente de corrección de la emisión másica de CO_2 obtenido a partir de los ensayos de todo el ciclo de ensayo WLTP aplicable.

2.3.2.2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el punto 2.2 del presente apéndice, a petición del fabricante, y con la aprobación de la autoridad de homologación, podrán determinarse coeficientes de corrección de la emisión másica de CO_2 , $K_{CO_2,p}$, por separado para cada fase. En este caso, deberán cumplirse en cada fase los mismos criterios del punto 2.2 del presente apéndice, y en cada fase deberá aplicarse el procedimiento descrito en el punto 2.3.2 del presente apéndice para determinar su coeficiente de corrección específico.

3. Procedimiento de ensayo para determinar los coeficientes de corrección

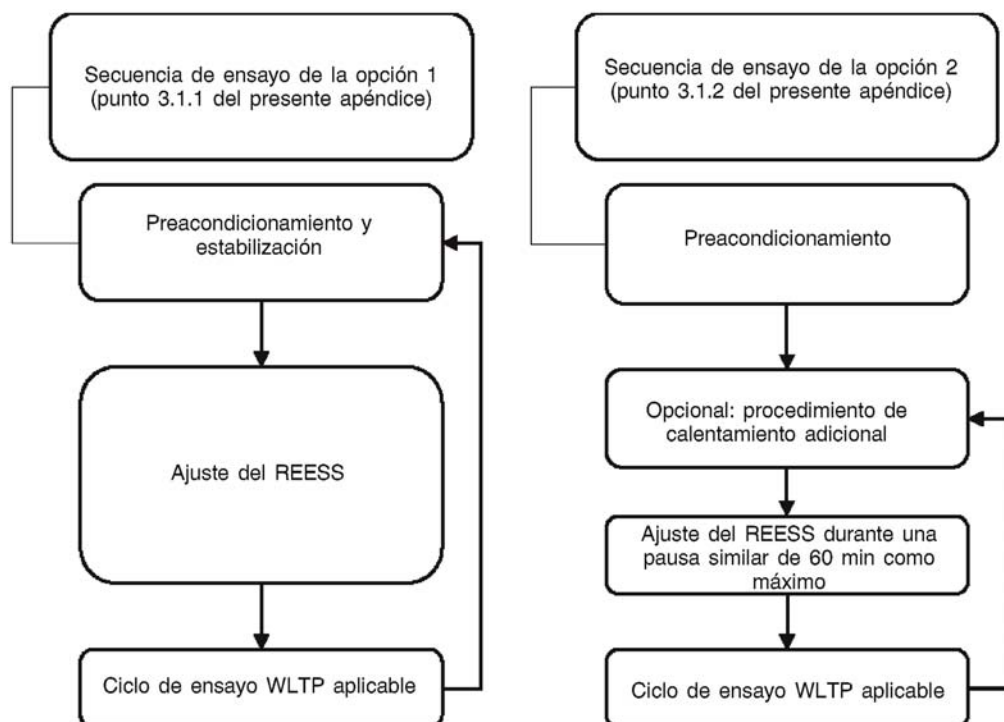
3.1. VEH-CCE

En el caso de los VEH-CCE, deberá aplicarse una de las siguientes secuencias de ensayo con arreglo a la figura A8.Ap2/1 a fin de medir todos los valores que son necesarios para determinar los coeficientes de corrección conforme al punto 2 del presente apéndice.

▼ **B**

Figura A8.Ap2/1

Secuencias de ensayo para VEH-CCE



3.1.1. Secuencia de ensayo de la opción 1

3.1.1.1. Preacondicionamiento y estabilización

El preacondicionamiento y la estabilización deberán realizarse conforme al punto 2.1 del apéndice 4 del presente subanexo.

▼ **M3**

3.1.1.2. Ajuste del REESS

Antes del procedimiento de ensayo conforme al punto 3.1.1.3 del presente apéndice, el fabricante podrá ajustar el REESS. El fabricante deberá aportar pruebas de que se cumplen los requisitos para el inicio del ensayo conforme al punto 3.1.1.3 del presente apéndice.

▼ **B**

3.1.1.3. Procedimiento de ensayo

3.1.1.3.1. El modo seleccionable por el conductor para el ciclo de ensayo WLTP aplicable deberá seleccionarse conforme al punto 3 del apéndice 6 del presente subanexo.

3.1.1.3.2. Para los ensayos deberá realizarse el ciclo de ensayo WLTP aplicable conforme al punto 1.4.2 del presente subanexo.

3.1.1.3.3. A menos que se indique otra cosa en el presente apéndice, el vehículo se ensayará con arreglo al procedimiento de ensayo de tipo 1 descrito en el subanexo 6.

3.1.1.3.4. Para obtener el conjunto de ciclos de ensayo WLTP aplicables necesarios para determinar los coeficientes de corrección, el ensayo podrá ir seguido de una serie de secuencias consecutivas requeridas con arreglo al punto 2.2 del presente apéndice, consistentes en lo dispuesto en los puntos 3.1.1.1 a 3.1.1.3, inclusive, de este mismo apéndice.

▼B

3.1.2. Secuencia de ensayo de la opción 2

3.1.2.1. Preacondicionamiento

El vehículo de ensayo deberá preacondicionarse conforme a los puntos 2.1.1 o 2.1.2 del apéndice 4 del presente subanexo.

3.1.2.2. Ajuste del REESS

Tras el preacondicionamiento se omitirá la estabilización conforme al punto 2.1.3 del apéndice 4 del presente subanexo y se establecerá una pausa de 60 minutos como máximo, durante la cual podrá ajustarse el REESS. Antes de cada ensayo deberá hacerse una pausa similar. Inmediatamente después de esta pausa, se aplicarán los requisitos del punto 3.1.2.3 del presente apéndice.

A petición del fabricante, podrá seguirse un procedimiento adicional de calentamiento antes del ajuste del REESS, a fin de garantizar unas condiciones de arranque similares para la determinación de los coeficientes de corrección. Si el fabricante solicita este procedimiento adicional de calentamiento, deberá seguirse siempre el mismo procedimiento de calentamiento dentro de la secuencia de ensayo.

3.1.2.3. Procedimiento de ensayo

3.1.2.3.1. El modo seleccionable por el conductor para el ciclo de ensayo WLTP aplicable deberá seleccionarse conforme al punto 3 del apéndice 6 del presente subanexo.

3.1.2.3.2. Para los ensayos deberá realizarse el ciclo de ensayo WLTP aplicable conforme al punto 1.4.2 del presente subanexo.

3.1.2.3.3. A menos que se indique otra cosa en el presente apéndice, el vehículo se ensayará con arreglo al procedimiento de ensayo de tipo 1 descrito en el subanexo 6.

3.1.2.3.4. Para obtener el conjunto de ciclos de ensayo WLTP aplicables que son necesarios para determinar los coeficientes de corrección, el ensayo podrá ir seguido de una serie de secuencias consecutivas requeridas con arreglo al punto 2.2 del presente apéndice, consistentes en lo dispuesto en los puntos 3.1.2.2 y 3.1.2.3 de este mismo apéndice.

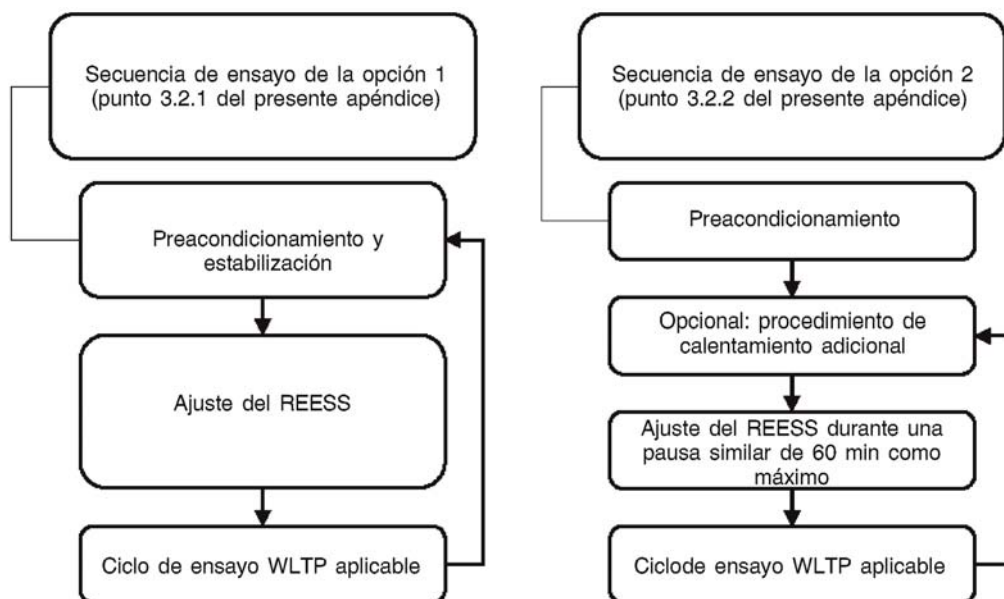
3.2. VEH-SCE y VHPC-SCE

En el caso de los VEH-SCE y los VHPC-SCE, deberá aplicarse una de las siguientes secuencias de ensayo con arreglo a la figura A8.Ap2/2 a fin de medir todos los valores que son necesarios para determinar los coeficientes de corrección conforme al punto 2 del presente apéndice.

▼ B

Figura A8.Ap2/2

Secuencias de ensayo para VEH-SCE y VHPC-SCE



3.2.1. Secuencia de ensayo de la opción 1

3.2.1.1. Preacondicionamiento y estabilización

El vehículo de ensayo deberá preconditionarse y estabilizarse de conformidad con el punto 3.3.1 del presente subanexo.

3.2.1.2. Ajuste del REESS

Antes del procedimiento de ensayo conforme al punto 3.2.1.3, el fabricante podrá ajustar el REESS. El fabricante deberá aportar pruebas de que se cumplen los requisitos para el inicio del ensayo conforme al punto 3.2.1.3.

3.2.1.3. Procedimiento de ensayo

3.2.1.3.1. El modo seleccionable por el conductor deberá seleccionarse conforme al punto 3 del apéndice 6 del presente subanexo.

3.2.1.3.2. Para los ensayos deberá realizarse el ciclo de ensayo WLTP aplicable conforme al punto 1.4.2 del presente subanexo.

3.2.1.3.3. A menos que se indique otra cosa en el presente apéndice, el vehículo se ensayará con arreglo al procedimiento de ensayo de tipo 1 en la condición de mantenimiento de carga descrito en el subanexo 6.

3.2.1.3.4. Para obtener el conjunto de ciclos de ensayo WLTP aplicables que son necesarios para determinar los coeficientes de corrección, el ensayo podrá ir seguido de una serie de secuencias consecutivas requeridas con arreglo al punto 2.2 del presente apéndice, consistentes en lo dispuesto en los puntos 3.2.1.1 a 3.2.1.3, inclusive, de este mismo apéndice.

3.2.2. Secuencia de ensayo de la opción 2

3.2.2.1. Preacondicionamiento

El vehículo de ensayo deberá preconditionarse de conformidad con el punto 3.3.1.1 del presente subanexo.

▼B

3.2.2.2. Ajuste del REESS

Tras el preacondicionamiento se omitirá la estabilización conforme al punto 3.3.1.2 del presente subanexo y se establecerá una pausa de 60 minutos como máximo, durante la cual podrá ajustarse el REESS. Antes de cada ensayo deberá hacerse una pausa similar. Inmediatamente después de esta pausa, se aplicarán los requisitos del punto 3.2.2.3 del presente apéndice.

A petición del fabricante, podrá seguirse un procedimiento adicional de calentamiento antes del ajuste del REESS, a fin de garantizar unas condiciones de arranque similares para la determinación de los coeficientes de corrección. Si el fabricante solicita este procedimiento adicional de calentamiento, deberá seguirse siempre el mismo procedimiento de calentamiento dentro de la secuencia de ensayo.

3.2.2.3. Procedimiento de ensayo

3.2.2.3.1. El modo seleccionable por el conductor para el ciclo de ensayo WLTP aplicable deberá seleccionarse conforme al punto 3 del apéndice 6 del presente subanexo.

3.2.2.3.2. Para los ensayos deberá realizarse el ciclo de ensayo WLTP aplicable conforme al punto 1.4.2 del presente subanexo.

3.2.2.3.3. A menos que se indique otra cosa en el presente apéndice, el vehículo se ensayará con arreglo al procedimiento de ensayo de tipo 1 descrito en el subanexo 6.

3.2.2.3.4. Para obtener el conjunto de ciclos de ensayo WLTP aplicables que son necesarios para determinar los coeficientes de corrección, el ensayo podrá ir seguido de una serie de secuencias consecutivas requeridas con arreglo al punto 2.2 del presente apéndice, consistentes en lo dispuesto en los puntos 3.2.2.2 y 3.2.2.3 de este mismo apéndice.

▼B*Subanexo 8**Apéndice 3***Determinación de la corriente y la tensión del REESS en el caso de VEH-SCE, VEH-CCE, VEP y VHPC-SCE**

1. Introducción
 - 1.1. El presente apéndice define el método y el instrumental para determinar la corriente y la tensión del REESS de los VEH-SCE, los VEH-CCE, los VEP y los VHPC-SCE.
 - 1.2. La medición de la corriente y la tensión del REESS deberá comenzar al mismo tiempo que el ensayo y terminar inmediatamente después de que el vehículo haya finalizado el ensayo.
 - 1.3. Deberán determinarse la corriente y la tensión del REESS de cada fase.
 - 1.4. Deberá proporcionarse a la autoridad de homologación una lista del instrumental utilizado por el fabricante para medir la corriente y la tensión del REESS (en la que se indiquen el fabricante del instrumento, el número de modelo, el número de serie y las últimas fechas de calibración (si procede)) durante:
 - a) el ensayo de tipo 1 conforme al punto 3 del presente subanexo;
 - b) el procedimiento para determinar los coeficientes de corrección conforme al apéndice 2 del presente subanexo (si procede);
 - c) el ATCT especificado en el subanexo 6 *bis*.
2. Corriente del REESS

El consumo de la carga del REESS se considera una corriente negativa.

 - 2.1. Medición externa de la corriente del REESS
 - 2.1.1. Las corrientes del REESS deberán medirse durante los ensayos con un transductor de intensidad de pinza o cerrado. El sistema de medición de la corriente deberá cumplir los requisitos especificados en el cuadro A8/1 del presente subanexo. Los transductores de intensidad deberán ser capaces de afrontar tanto los valores de cresta de la corriente en los arranques del motor como las condiciones térmicas en el punto de medición.

▼M3

Para que la medición sea exacta, antes de proceder al ensayo deberán realizarse el ajuste a cero y la desmagnetización siguiendo las instrucciones del fabricante del instrumento.

▼B

- 2.1.2. Los transductores de intensidad se unirán a cualquiera de los REESS por medio de uno de los cables conectados directamente al REESS, y deberán incluir la corriente total del REESS.

En el caso de cables protegidos, deberán aplicarse métodos apropiados con el acuerdo de la autoridad de homologación.

Para medir fácilmente la corriente del REESS con un equipo de medición externo, conviene que el fabricante proporcione en el vehículo puntos de conexión adecuados, seguros y accesibles. Si esto no es factible, el fabricante está obligado a ayudar a la autoridad de homologación a conectar un transductor de intensidad a uno de los cables conectados directamente al REESS de la manera descrita anteriormente en el presente punto.

▼B

2.1.3. La salida del transductor de intensidad se muestreará con una frecuencia mínima de 20 Hz. La corriente medida se integrará en el tiempo, obteniéndose el valor medido de Q , expresado en amperios por hora, Ah. La integración podrá hacerse en el sistema de medición de la corriente.

2.2. Datos de la corriente del REESS a bordo del vehículo

Como alternativa al punto 2.1 del presente apéndice, el fabricante podrá utilizar los datos de medición de la corriente de a bordo. Deberá demostrarse a la autoridad de homologación la exactitud de estos datos.

3. Tensión del REESS

3.1. Medición externa de la tensión del REESS

Durante los ensayos descritos en el punto 3 del presente subanexo, deberá medirse la tensión del REESS con el equipo y conforme a los requisitos de exactitud especificados en punto 1.1 del presente subanexo. Para medir la tensión del REESS con equipo de medición externo, el fabricante deberá ayudar a la autoridad de homologación proporcionando los correspondientes puntos de medición de la tensión.

▼M3

3.2. Tensión nominal del REESS

En el caso de los VEH-SCE, los VHPC-SCE y los VEH-CCE, en lugar de utilizar la tensión del REESS medida conforme al punto 3.1 del presente apéndice, podrá utilizarse la tensión nominal del REESS determinada conforme a la norma IEC 60050-482.

▼B

3.3. Datos de la tensión del REESS a bordo del vehículo

Como alternativa a los puntos 3.1 y 3.2 del presente apéndice, el fabricante podrá utilizar los datos de medición de la tensión de a bordo. Deberá demostrarse a la autoridad de homologación la exactitud de estos datos.

▼B*Subanexo 8**Apéndice 4***Preacondicionamiento, estabilización y condiciones de carga del REESS de los VEP y los VEH-CCE**

1. El presente apéndice describe el procedimiento de ensayo para el preacondicionamiento del REESS y del motor de combustión como preparación para:
 - a) las mediciones de la autonomía eléctrica, el consumo de la carga y el mantenimiento de la carga en los ensayos de VEH-CCE; y
 - b) las mediciones de la autonomía eléctrica y el consumo de energía eléctrica en los ensayos de VEP.
2. Preacondicionamiento y estabilización de los VEH-CCE
 - 2.1. Preacondicionamiento y estabilización cuando el procedimiento de ensayo comienza con un ensayo en la condición de mantenimiento de carga
 - 2.1.1. Para preacondicionar el motor de combustión, deberá someterse el vehículo a un ciclo de ensayo WLTP aplicable como mínimo. Durante cada ciclo de preacondicionamiento deberá determinarse el balance de carga del REESS. El preacondicionamiento deberá detenerse al final del ciclo de ensayo WLTP aplicable durante el cual se cumpla el criterio de interrupción conforme al punto 3.2.4.5 del presente subanexo.
 - 2.1.2. Como alternativa al punto 2.1.1 del presente apéndice, a petición del fabricante y con la aprobación de la autoridad de homologación, el estado de carga del REESS para el ensayo de tipo 1 en la condición de mantenimiento de carga podrá ajustarse siguiendo la recomendación del fabricante, a fin de conseguir que el ensayo se realice en la condición de funcionamiento de mantenimiento de carga.

▼M3

En tal caso, deberá seguirse un procedimiento de preacondicionamiento como el aplicable a los vehículos ICE puros que se describe en el punto 2.6 del subanexo 6.

- 2.1.3. El vehículo deberá estabilizarse conforme al punto 2.7 del subanexo 6.

▼B

- 2.2. Preacondicionamiento y estabilización cuando el procedimiento de ensayo comienza con un ensayo en la condición de consumo de carga
 - 2.2.1. Los VEH-CCE deberán ser sometidos a un ciclo de ensayo WLTP aplicable como mínimo. Durante cada ciclo de preacondicionamiento deberá determinarse el balance de carga del REESS. El preacondicionamiento deberá detenerse al final del ciclo de ensayo WLTP aplicable durante el cual se cumpla el criterio de interrupción conforme al punto 3.2.4.5 del presente subanexo.

▼M3

- 2.2.2. El vehículo deberá estabilizarse conforme al punto 2.7 del subanexo 6. No se aplicará un enfriamiento forzado a los vehículos preacondicionados para el ensayo de tipo 1. Durante la estabilización, deberá cargarse el REESS siguiendo el procedimiento de carga normal según se define en el punto 2.2.3 del presente apéndice.

▼B

2.2.3. Aplicación de una carga normal

2.2.3.1. ►**M3** El REESS deberá cargarse a la temperatura ambiente que se especifica en el punto 2.2.2.2 del subanexo 6: ◀

- a) bien con el cargador de a bordo, si está instalado; o
- b) bien con un cargador externo recomendado por el fabricante, siguiendo el patrón de carga prescrito para la carga normal.

El procedimiento del presente punto excluye todos los tipos de carga especiales que pudieran iniciarse de forma automática o manual, como son las cargas de ecualización o de revisión. El fabricante deberá declarar que, durante el ensayo, no se ha seguido un procedimiento de carga especial.

2.2.3.2. Criterio de fin de la carga

El criterio de fin de la carga se alcanza cuando los instrumentos de a bordo o externos indican que el REESS está plenamente cargado.

3. Preacondicionamiento de los VEP

3.1. Carga inicial del REESS

La carga inicial del REESS consiste en descargarlo y aplicarle una carga normal.

3.1.1. Descarga del REESS

El procedimiento de descarga se realizará siguiendo la recomendación del fabricante. El fabricante deberá garantizar que el REESS se ha agotado tanto como permite el procedimiento de descarga.

3.1.2. Aplicación de una carga normal

El REESS deberá cargarse de conformidad con el punto 2.2.3.1 del presente apéndice.

▼ **M3**

Subanexo 8

Apéndice 5

Factores de utilidad (UF, utility factors) para VEH-CCE

1. Reservado.
2. La metodología recomendada para la determinación de una curva de UF basada en estadísticas de conducción se describe en la norma SAE J2841 (septiembre de 2010, publicada en marzo de 2009 y revisada en septiembre de 2010).
3. Para calcular un factor de utilidad fraccionado UF_j para la ponderación del período j , deberá aplicarse la siguiente ecuación, utilizando los coeficientes del cuadro A8.Ap5/1.

$$UF_j(d_j) = 1 - \exp \left\{ - \left(\sum_{i=1}^k C_i \times \left(\frac{d_j}{d_n} \right)^i \right) \right\} - \sum_{l=1}^{j-1} UF_l$$

donde:

UF_j es el factor de utilidad para el período j ;

d_j es la distancia conducida medida al final del período j , en km;

C_i es el i .º coeficiente (véase el cuadro A8.Ap5/1);

d_n es la distancia normalizada (véase el cuadro A8.Ap5/1);

k es el número de términos y coeficientes en el exponente;

j es el número del período considerado;

i es el número del término/coeficiente considerado;

$\sum_{l=1}^{j-1} UF_l$ es la suma de los factores de utilidad calculados hasta el período ($j-1$).

Cuadro A8.Ap5/1

Parámetros para la determinación de UF fraccionados

Parámetro	Valor
d_n	800 km
C1	26,25
C2	- 38,94

▼ M3

Parámetro	Valor
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

▼ B*Subanexo 8**Apéndice 6***Selección de los modos seleccionables por el conductor**

1. Requisito general

▼ M3

- 1.1. El fabricante deberá seleccionar para el procedimiento de ensayo de tipo 1 conforme a los puntos 2 a 4 del presente apéndice el modo seleccionable por el conductor que permita al vehículo seguir el ciclo de ensayo considerado dentro de las tolerancias de la curva de velocidad conforme al punto 2.6.8.3 del subanexo 6. Esto se aplicará a todos los sistemas del vehículo con modos seleccionables por el conductor, incluidos los que no son solo específicos de la transmisión.
- 1.2. El fabricante deberá proporcionar pruebas a la autoridad de homologación relativas a:
 - a) la disponibilidad de un modo predominante en las condiciones consideradas;
 - b) la velocidad máxima del vehículo considerado;

y, si es necesario:
 - c) los modos más favorable y más desfavorable identificados por las pruebas sobre el consumo de combustible y, si procede, sobre la emisión másica de CO₂ en todos los modos; véase el punto 2.6.6.3 del subanexo 6;
 - d) el modo con mayor consumo de energía eléctrica;
 - e) la demanda de energía del ciclo (con arreglo al subanexo 7, punto 5, donde la velocidad buscada se sustituye por la velocidad real).
- 1.3. No se tendrán en cuenta los modos seleccionables por el conductor especiales, tales como el «modo de montaña» o el «modo de mantenimiento», que no están destinados al funcionamiento normal diario, sino exclusivamente a fines especiales limitados.

▼ B

2. VEH-CCE provistos de un modo seleccionable por el conductor en la condición de funcionamiento de consumo de carga

Para los vehículos provistos de un modo seleccionable por el conductor, el modo para el ensayo de tipo 1 en la condición de consumo de carga deberá seleccionarse con arreglo a las condiciones expuestas a continuación.

▼ M3

El organigrama de la figura A8.Ap6/1 ilustra la selección de modos conforme al presente punto.

▼ B

- 2.1. Si existe un modo predominante que permite al vehículo seguir el ciclo de ensayo de referencia en la condición de funcionamiento de consumo de carga, deberá seleccionarse este modo.
- 2.2. Si no existe un modo predominante, o existe, pero no permite al vehículo seguir el ciclo de ensayo de referencia en la condición de funcionamiento de consumo de carga, el modo para el ensayo deberá seleccionarse con arreglo a las siguientes condiciones:
 - a) Si solo existe un modo que permite al vehículo seguir el ciclo de ensayo de referencia en la condición de funcionamiento de consumo de carga, deberá seleccionarse este modo.

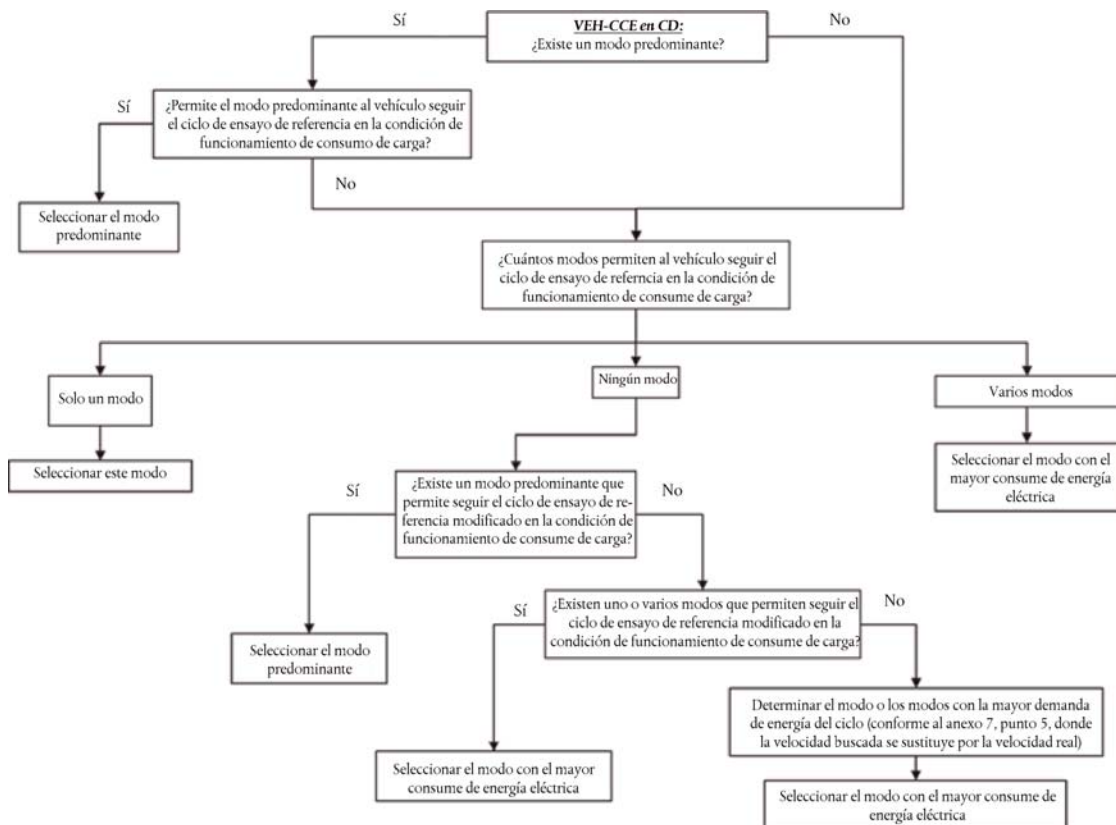
▼ **B**

- b) Si existen varios modos que permiten seguir el ciclo de ensayo de referencia en la condición de funcionamiento de consumo de carga, deberá seleccionarse entre ellos el que consuma más energía eléctrica.
- 2.3. Si no existe ningún modo conforme a los puntos 2.1 y 2.2 del presente apéndice que permita al vehículo seguir el ciclo de ensayo de referencia, deberá modificarse dicho ciclo con arreglo al punto 9 del subanexo 1:
- a) Si existe un modo predominante que permite al vehículo seguir el ciclo de ensayo de referencia modificado en la condición de funcionamiento de consumo de carga, deberá seleccionarse este modo.
- b) Si no existe un modo predominante, pero sí otros modos que permiten al vehículo seguir el ciclo de ensayo de referencia modificado en la condición de funcionamiento de consumo de carga, deberá seleccionarse entre ellos el que consuma más energía eléctrica.
- c) Si no existe ningún modo que permita al vehículo seguir el ciclo de ensayo de referencia modificado en la condición de funcionamiento de consumo de carga, deberán identificarse el modo o los modos con mayor demanda de energía del ciclo y deberá seleccionarse el modo que consuma más energía eléctrica.

▼ **M3**

Figura A8.Ap6/1

Selección del modo seleccionable por el conductor en VEH-CCE en la condición de funcionamiento de consumo de carga



▼B

3. VEH-CCE, VEH-SCE y VHPC-SCE provistos de un modo seleccionable por el conductor en la condición de funcionamiento de mantenimiento de carga

Para los vehículos provistos de un modo seleccionable por el conductor, el modo para el ensayo de tipo 1 en la condición de mantenimiento de carga deberá seleccionarse con arreglo a las condiciones expuestas a continuación.

▼M3

El organigrama de la figura A8.Ap6/2 ilustra la selección de modos conforme al presente punto.

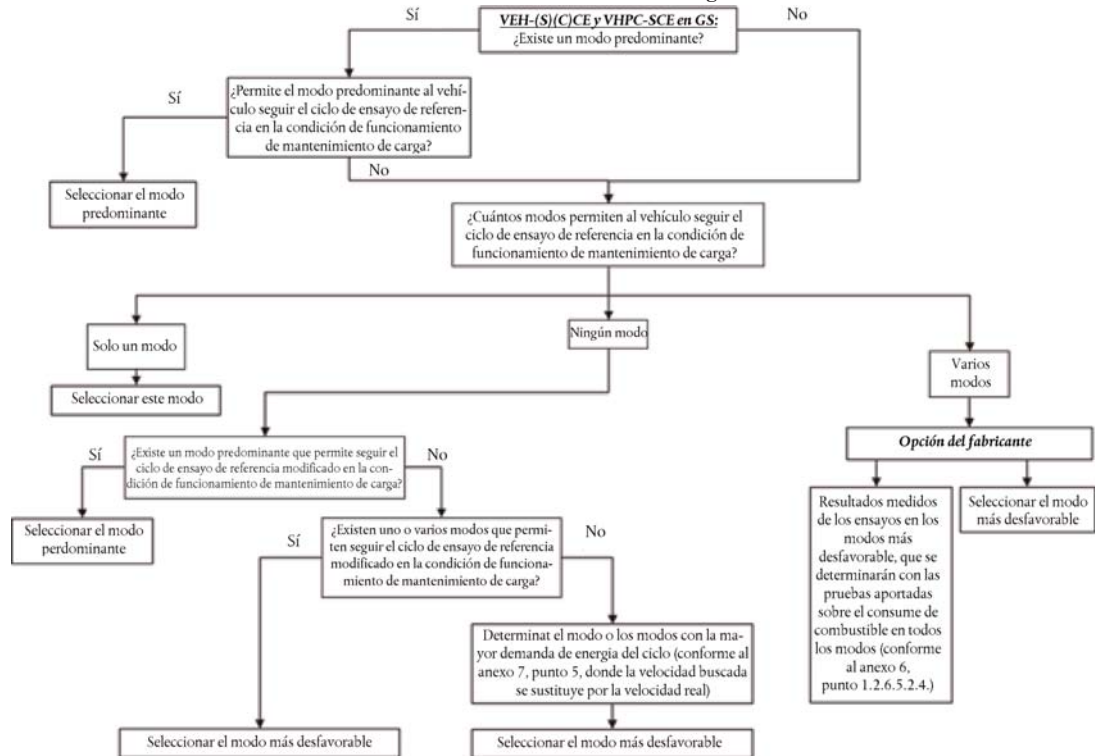
▼B

- 3.1. Si existe un modo predominante que permite al vehículo seguir el ciclo de ensayo de referencia en la condición de funcionamiento de mantenimiento de carga, deberá seleccionarse este modo.
- 3.2. Si no existe un modo predominante, o existe, pero no permite al vehículo seguir el ciclo de ensayo de referencia en la condición de funcionamiento de mantenimiento de carga, el modo para el ensayo deberá seleccionarse con arreglo a las siguientes condiciones:
 - a) Si solo existe un modo que permite al vehículo seguir el ciclo de ensayo de referencia en la condición de mantenimiento de carga, deberá seleccionarse este modo.
 - b) Si varios modos permiten seguir el ciclo de ensayo de referencia en la condición de funcionamiento de mantenimiento de carga, el fabricante podrá elegir entre seleccionar el modo más desfavorable o seleccionar el modo más favorable y el modo más desfavorable y extraer la media aritmética de los resultados de los ensayos.
- 3.3. Si no existe ningún modo conforme a los puntos 3.1 y 3.2 del presente apéndice que permita al vehículo seguir el ciclo de ensayo de referencia, deberá modificarse dicho ciclo con arreglo al punto 9 del subanexo 1:
 - a) Si existe un modo predominante que permite al vehículo seguir el ciclo de ensayo de referencia modificado en la condición de funcionamiento de mantenimiento de carga, deberá seleccionarse este modo.
 - b) Si no existe un modo predominante, pero sí otros modos que permiten al vehículo seguir el ciclo de ensayo de referencia modificado en la condición de funcionamiento de mantenimiento de carga, deberá seleccionarse entre ellos el modo más desfavorable.
 - c) Si no existe ningún modo que permita al vehículo seguir el ciclo de ensayo de referencia modificado en la condición de funcionamiento de mantenimiento de carga, deberán identificarse el modo o los modos con mayor demanda de energía del ciclo y deberá seleccionarse el modo más desfavorable.

▼ M3

Figura A8.Ap6/2

Selección del modo seleccionable por el conductor en VEH-CCE, VEH-SCE y VHPC-SCE en la condición de funcionamiento de mantenimiento de carga

▼ B

4. VEP provistos de un modo seleccionable por el conductor

Para los vehículos provistos de un modo seleccionable por el conductor, el modo para el ensayo deberá seleccionarse con arreglo a las condiciones expuestas a continuación.

▼ M3

El organigrama de la figura A8.Ap6/3 ilustra la selección de modos conforme al presente punto.

▼ B

- 4.1. Si existe un modo predominante que permite al vehículo seguir el ciclo de ensayo de referencia, deberá seleccionarse este modo.
- 4.2. Si no existe un modo predominante, o existe, pero no permite al vehículo seguir el ciclo de ensayo de referencia, el modo para el ensayo deberá seleccionarse con arreglo a las siguientes condiciones:
 - a) Si solo existe un modo que permite al vehículo seguir el ciclo de ensayo de referencia, deberá seleccionarse este modo.
 - b) Si existen varios modos que permiten seguir el ciclo de ensayo de referencia, deberá seleccionarse entre ellos el que consuma más energía eléctrica.
- 4.3. Si no existe ningún modo conforme a los puntos 4.1 y 4.2 del presente apéndice que permita al vehículo seguir el ciclo de ensayo de referencia, deberá modificarse dicho ciclo con arreglo al punto 9 del subanexo 1. El ciclo de ensayo resultante será el ciclo de ensayo WLTP aplicable.

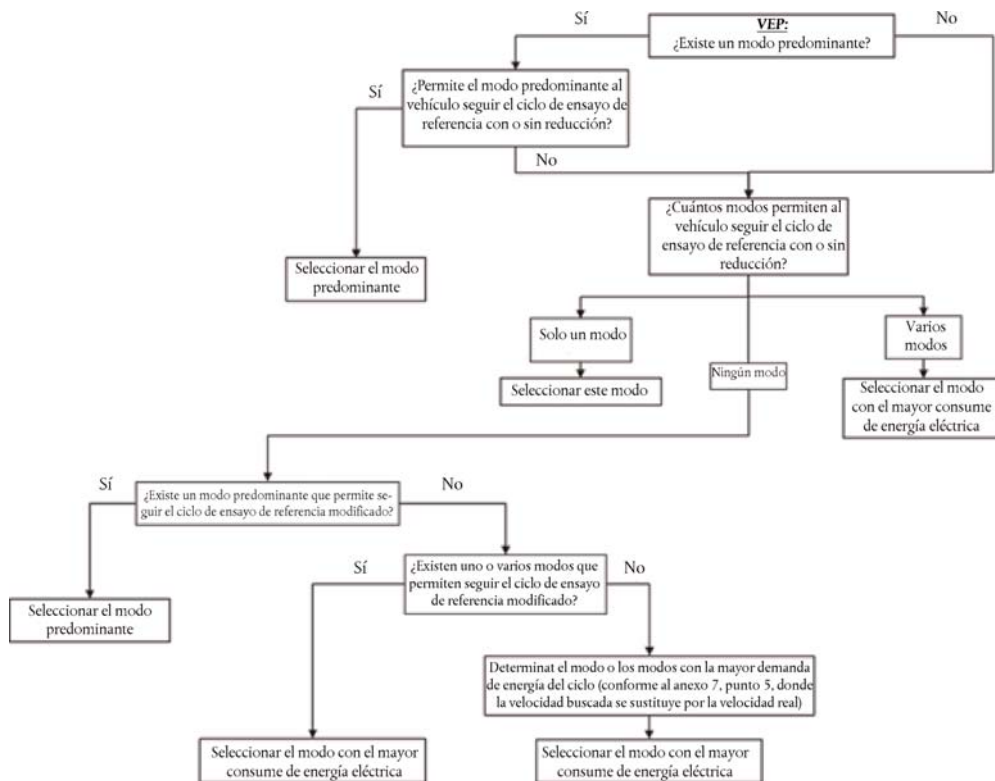
▼ **B**

- Si existe un modo predominante que permite al vehículo seguir el ciclo de ensayo de referencia modificado, deberá seleccionarse este modo.
- Si no existe un modo predominante, pero sí otros modos que permiten al vehículo seguir el ciclo de ensayo de referencia modificado, deberá seleccionarse el modo que consuma más energía eléctrica.
- Si no existe ningún modo que permita al vehículo seguir el ciclo de ensayo de referencia modificado, deberán identificarse el modo o los modos con mayor demanda de energía del ciclo y deberá seleccionarse el modo que consuma más energía eléctrica.

▼ **M3**

Figura A8.Ap6/3

Selección del modo seleccionable por el conductor en VEP



▼ **M3***Subanexo 8**Apéndice 7***Medición del consumo de combustible de los vehículos híbridos de pilas de combustible de hidrógeno comprimido**

1. Requisitos generales

El consumo de combustible deberá medirse por el método gravimétrico con arreglo al punto 2 del presente apéndice.

A petición del fabricante, y con la aprobación de la autoridad de homologación, el consumo de combustible podrá medirse por el método de presión o por el método de flujo. En este caso, el fabricante deberá aportar pruebas técnicas de que el método arroja resultados equivalentes. Los métodos de presión y de flujo se describen en la norma ISO 23828:2013.

2. Método gravimétrico

El consumo de combustible se calculará midiendo la masa del depósito de combustible antes y después del ensayo.

2.1. Equipo y configuración

2.1.1. En la figura A8.Ap7/1 se muestra un ejemplo de instrumental. Para medir el consumo de combustible se utilizarán uno o varios depósitos situados fuera del vehículo. Los depósitos externos al vehículo deberán conectarse al conducto de combustible del vehículo entre el depósito de combustible original y el sistema de pilas de combustible.

2.1.2. Para el preacondicionamiento podrá utilizarse el depósito originalmente instalado o una fuente externa de hidrógeno.

2.1.3. La presión de llenado deberá ajustarse al valor recomendado por el fabricante.

2.1.4. La diferencia de las presiones de suministro del gas en los conductos deberá minimizarse al permutar estos.

Si se espera que la diferencia de presiones tenga una determinada influencia, el fabricante y la autoridad de homologación deberán acordar si es o no necesaria una corrección.

2.1.5. Balanza

2.1.5.1. La balanza utilizada para medir el consumo de combustible deberá cumplir las especificaciones del cuadro A8.Ap7/1.

*Cuadro A8.Ap7/1***Criterios de verificación de la balanza analítica**

Sistema de medición	Resolución	Precisión
Balanza	0,1 g máximo	±0,02 máximo ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Consumo de combustible (balance de carga del REESS = 0) durante el ensayo, en masa, desviación estándar

2.1.5.2. La balanza deberá calibrarse conforme a las especificaciones de su fabricante o, como mínimo, tan a menudo como se indica en el cuadro A8.Ap7/2.

▼ **M3**

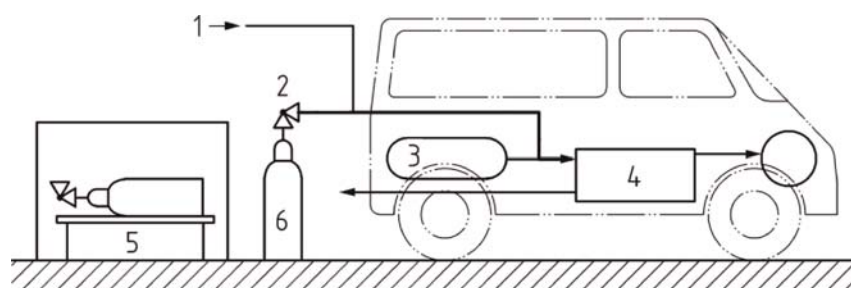
Cuadro A8.Ap7/2

Intervalos de calibración de los instrumentos

Comprobaciones de los instrumentos	Intervalo
Precisión	Anual o con ocasión de una operación de mantenimiento importante

- 2.1.5.3. Deberán proporcionarse medios apropiados para reducir los efectos de la vibración y la convección, por ejemplo una mesa amortiguadora o un paravientos.

Figura A8.Ap7/1

Ejemplo de instrumental

donde:

- 1 es el suministro externo de combustible para el precondicionamiento
 - 2 es el regulador de presión
 - 3 es el depósito original
 - 4 es el sistema de pilas de combustible
 - 5 es la balanza
 - 6 es el depósito externo al vehículo para la medición del consumo de combustible
- 2.2. Procedimiento de ensayo
- 2.2.1. Se medirá la masa del depósito externo al vehículo antes del ensayo.
- 2.2.2. El depósito externo al vehículo se conectará al conducto de combustible del vehículo como muestra la figura A8.Ap7/1.
- 2.2.3. El ensayo se realizará con alimentación desde el depósito externo al vehículo.
- 2.2.4. Se desconectará del conducto el depósito externo al vehículo.
- 2.2.5. Se medirá la masa del depósito después del ensayo.
- 2.2.6. El consumo de combustible no equilibrado en la condición de mantenimiento de carga $FC_{CS, nb}$, a partir de la masa medida antes y después del ensayo, se calculará con la siguiente ecuación:

▼ M3

$$FC_{CS,nb} = \frac{g_1 - g_2}{d} \times 100$$

donde:

$FC_{CS,nb}$ es el consumo de combustible no equilibrado en la condición de mantenimiento de carga medido durante el ensayo, en kg/100 km;

g_1 es la masa del depósito al comienzo del ensayo, en kg;

g_2 es la masa del depósito al final del ensayo, en kg;

d es la distancia conducida durante el ensayo, en km.

*Subanexo 9***Determinación de la equivalencia del método**

1. Requisito general

A petición del fabricante, la autoridad de homologación podrá aprobar otros métodos si estos arrojan resultados equivalentes con arreglo al punto 1.1 del presente subanexo. Deberá demostrarse a la autoridad de homologación la equivalencia del método propuesto.

1.1. Decisión sobre la equivalencia

El método propuesto se considerará equivalente si su exactitud y precisión son iguales o mejores que las del método de referencia.

1.2. Determinación de la equivalencia

La determinación de la equivalencia de métodos se basará en un estudio de correlación entre el método propuesto y el método de referencia. Los métodos que vayan a utilizarse en los ensayos de correlación estarán sujetos a la aprobación de la autoridad de homologación.

El principio básico para determinar la exactitud y la precisión del método propuesto y del método de referencia deberá seguir las directrices contenidas en la norma ISO 5725, parte 6, anexo 8 «Comparación de métodos de medición alternativos».

1.3. Requisitos de ejecución

Reservado

▼ **M3**

ANEXO XXII

Dispositivos para la monitorización a bordo del vehículo del consumo de combustible o energía eléctrica**1. Introducción**

El presente anexo contiene las definiciones y los requisitos aplicables a los dispositivos para la monitorización a bordo del vehículo del consumo de combustible o energía eléctrica.

2. Definiciones

- 2.1 «Dispositivo de monitorización a bordo del consumo de combustible o energía» (dispositivo OBFCM, *On-board Fuel and/or Energy Consumption Monitoring*): todo elemento de diseño, ya sea *software* o *hardware*, que detecta y utiliza parámetros del vehículo, el motor, el combustible o la energía eléctrica para determinar y ofrecer, como mínimo, la información que se establece en el punto 3 y para almacenar a bordo del vehículo los valores de vida útil.
- 2.2 «Valor de vida útil»: con relación a una cierta cantidad determinada y almacenada en un momento t , los valores de dicha cantidad acumulados desde que se termina de fabricar el vehículo hasta ese momento t .
- 2.3 «Caudal de combustible del motor»: cantidad de combustible inyectada en el motor por unidad de tiempo. No incluye el combustible inyectado directamente en el dispositivo anticontaminante.
- 2.4 «Caudal de combustible del vehículo»: cantidad de combustible inyectada en el motor y directamente en el dispositivo anticontaminante por unidad de tiempo. No incluye el combustible utilizado por un calefactor de funcionamiento con combustible.
- 2.5 «Combustible consumido total (valor de vida útil)»: acumulación de la cantidad calculada de combustible inyectado en el motor y de la cantidad calculada de combustible inyectado directamente en el dispositivo anticontaminante. No incluye el combustible utilizado por un calefactor de funcionamiento con combustible.
- 2.6 «Distancia recorrida total (valor de vida útil)»: acumulación de la distancia recorrida, tomada de la misma fuente de datos que utiliza el cuentakilómetros del vehículo.
- 2.7 «Energía de la red»: con respecto a los VEH-CCE, la energía eléctrica que fluye a la batería cuando el vehículo está conectado a una fuente de alimentación externa con el motor apagado. No incluye las pérdidas eléctricas entre la fuente de alimentación externa y la batería.
- 2.8 «Funcionamiento en mantenimiento de carga»: con respecto a los VEH-CCE, el modo de funcionamiento del vehículo en el que, aunque el estado de carga del REESS puede fluctuar, el propósito del sistema de control del vehículo es mantener, en promedio, el estado de carga actual.
- 2.9 «Funcionamiento en consumo de carga»: con respecto a los VEH-CCE, el modo de funcionamiento del vehículo en el que el actual estado de carga del REESS, que puede fluctuar, es mayor que el valor de estado de carga buscado en el modo de mantenimiento de carga, siendo el propósito del sistema de control del vehículo reducir el estado de carga desde ese nivel mayor hasta el valor de estado de carga buscado en el modo de mantenimiento de carga.

▼ M3

2.10 «Funcionamiento en aumento de carga seleccionable por el conductor»: con respecto a los VEH-CCE, la condición de funcionamiento en la que el conductor ha seleccionado un modo de funcionamiento destinado a aumentar el estado de carga del REESS.

3. Información que debe determinarse, almacenarse y ofrecerse

El dispositivo OBFCM deberá determinar, como mínimo, los siguientes parámetros y almacenar los valores de vida útil a bordo del vehículo. Los parámetros se calcularán y ajustarán de acuerdo con las normas mencionadas en el punto 6.5.3.2, letra a), del punto 6.5.3 del apéndice 1 del anexo 11 del Reglamento n.º 83 de la CEPE, entendido conforme al punto 2.8 del apéndice 1 del anexo XI del presente Reglamento.

3.1. *Respecto a todos los vehículos a los que se refiere el artículo 4 bis, excepto los VEH-CCE:*

- a) consumo de combustible total (valor de vida útil) (litros);
- b) distancia recorrida total (valor de vida útil) (kilómetros);
- c) caudal de combustible del motor (gramos/segundo);
- d) caudal de combustible del motor (litros/hora);
- e) caudal de combustible del vehículo (gramos/segundo);
- f) velocidad del vehículo (kilómetros/hora).

3.2. *Respecto a los VEH-CCE*

- a) combustible consumido total (valor de vida útil) (litros);
- b) combustible consumido total con funcionamiento en consumo de carga (valor de vida útil) (litros);
- c) combustible consumido total con funcionamiento en aumento de carga seleccionable por el conductor (valor de vida útil) (litros);
- d) distancia recorrida total (valor de vida útil) (kilómetros);
- e) distancia recorrida total con funcionamiento en consumo de carga con el motor apagado (valor de vida útil) (kilómetros);
- f) distancia recorrida total con funcionamiento en consumo de carga con el motor en marcha (valor de vida útil) (kilómetros);
- g) distancia recorrida total con funcionamiento en aumento de carga seleccionable por el conductor (valor de vida útil) (kilómetros);
- h) caudal de combustible del motor (gramos/segundo);
- i) caudal de combustible del motor (litros/hora);
- j) caudal de combustible del vehículo (gramos/segundo);
- k) velocidad del vehículo (kilómetros/hora);
- l) energía total de la red que fluye a la batería (valor de vida útil) (kWh).

▼ **M3****4. Exactitud**

- 4.1 Con respecto a la información especificada en el punto 3, el fabricante deberá asegurarse de que el dispositivo OBFCM ofrezca los valores más exactos que puedan obtenerse con el sistema de medición y cálculo de la unidad de control del motor.
- 4.2 No obstante lo dispuesto en el punto 4.1, el fabricante deberá garantizar una exactitud superior a - 0,05 e inferior a 0,05, calculada al tercer decimal con la siguiente fórmula:

$$\text{Exactitud} = \frac{\text{Fuel_Consumed}_{\text{WLTP}} - \text{Fuel_Consumed}_{\text{OBFCM}}}{\text{Fuel_Consumed}_{\text{WLTP}}}$$

Donde:

Fuel_Consumed _{WLTP} (litros)	es el consumo de combustible determinado en el primer ensayo realizado conforme al punto 1.2 del subanexo 6 del anexo XXI, calculado de acuerdo con el punto 6 del subanexo 7 de dicho anexo, utilizando los resultados de emisiones del ciclo total antes de aplicar las correcciones (salida de la etapa 2 del cuadro A7/1 del subanexo 7), multiplicado por la distancia real conducida y dividido por 100.
Fuel_Consumed _{OBFCM} (litros)	es el consumo de combustible determinado en el mismo ensayo con los diferenciales del parámetro «combustible consumido total (valor de vida útil)» ofrecido por el dispositivo OBFCM.

Para los VEH-CCE se utilizará el ensayo de tipo 1 en la condición de mantenimiento de carga.

- 4.2.1 Si no se cumplen los requisitos de exactitud del punto 4.2, volverá a calcularse la exactitud de los posteriores ensayos de tipo 1 realizados conforme al punto 1.2 del subanexo 6 de acuerdo con la fórmula del punto 4.2, utilizando los valores de combustible consumido determinados y acumulados en todos los ensayos realizados. Se considerará que se cumple el requisito de exactitud una vez que esta sea superior a - 0,05 e inferior a 0,05.
- 4.2.2 Si los requisitos de exactitud del punto 4.2.1 no se cumplen tras los ensayos posteriores con arreglo a este punto, podrán realizarse ensayos adicionales con objeto de determinar la exactitud, aunque el número total de ensayos no deberá exceder de tres, en el caso de un vehículo ensayado sin utilizar el método de interpolación (vehículo H), ni de seis, en el caso de un vehículo ensayado utilizando el método de interpolación (tres ensayos con el vehículo H y tres ensayos con el vehículo L). La exactitud volverá a calcularse respecto de los ensayos de tipo 1 adicionales posteriores de acuerdo con la fórmula del punto 4.2, utilizando los valores de combustible consumido determinados y acumulados en todos los ensayos realizados. Se considerará que se cumple el requisito una vez que la exactitud sea superior a - 0,05 e inferior a 0,05. Si los ensayos se han llevado a cabo con el único fin de determinar la exactitud del dispositivo OBFCM, los resultados de los ensayos adicionales no se tendrán en cuenta para ningún otro fin.

▼ M3

5. **Acceso a la información proporcionada por el dispositivo OBFCM**
- 5.1 El dispositivo OBFCM deberá proporcionar acceso normalizado y sin restricciones a la información especificada en el punto 3, y ser conforme con las normas mencionadas en los puntos 6.5.3.1, letra a), y 6.5.3.2, letra a), del punto 6.5.3 del apéndice 1 del anexo 11 del Reglamento n.º 83 de la CEPE, entendidos conforme al punto 2.8 del apéndice 1 del anexo XI del presente Reglamento.
- 5.2 Como excepción a las condiciones de reinicio especificadas en las normas mencionadas en el punto 5.1, y no obstante lo dispuesto en los puntos 5.3 y 5.4, una vez que el vehículo haya entrado en servicio deberán conservarse los valores de los contadores de vida útil.
- 5.3 Los valores de los contadores de vida útil solo podrán reiniciarse en aquellos vehículos en los que el tipo de memoria de la unidad de control del motor no sea capaz de conservar datos si no recibe alimentación eléctrica. En esos vehículos, los valores podrán reiniciarse simultáneamente solo en caso de que la batería se desconecte del vehículo. En este caso, la obligación de conservar los valores de los contadores de vida útil se aplicará a las nuevas homologaciones de tipo, a más tardar, a partir del 1 de enero de 2022, y a los vehículos nuevos, a partir del 1 de enero de 2023.
- 5.4 En el caso de un mal funcionamiento que afecte a los valores de los contadores de vida útil, o de sustitución de la unidad de control del motor, los contadores podrán reiniciarse simultáneamente para garantizar que los valores sigan estando plenamente sincronizados.