

24 juin 2019

Accord

Concernant l'adoption de Règlements techniques harmonisés de l'ONU applicables aux véhicules à roues et aux équipements et pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur les véhicules à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces Règlements*

(Révision 3, comprenant les amendements entrés en vigueur le 14 septembre 2017)

Additif 100 : Règlement ONU n° 101

Révision 3 – Amendement 7

Complément 8 à la série 01 d'amendements – Date d'entrée en vigueur : 28 mai 2019

Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des voitures particulières mues uniquement par un moteur à combustion interne ou mues par une chaîne de traction électrique hybride en ce qui concerne la mesure des émissions de dioxyde de carbone et de la consommation de carburant et/ou la mesure de la consommation d'énergie électrique et de l'autonomie en mode électrique, et des véhicules des catégories M₁ et N₁ mus uniquement par une chaîne de traction électrique en ce qui concerne la mesure de la consommation d'énergie électrique et de l'autonomie

Le présent document est communiqué uniquement à titre d'information. Le texte authentique, juridiquement contraignant, est celui du document : ECE/TRANS/WP.29/2018/150.



Nations Unies

* Anciens titres de l'Accord :

Accord concernant l'adoption de conditions uniformes d'homologation et la reconnaissance réciproque de l'homologation des équipements et pièces de véhicules à moteur, en date, à Genève, du 20 mars 1958 (version originale) ;

Accord concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions, en date, à Genève, du 5 octobre 1995 (Révision 2).

GE.19-10456 (F) 221119 261119



* 1 9 1 0 4 5 6 *

Merci de recycler



Annexe 8

Paragraphe 3.1, lire :

« 3.1 Deux essais sont effectués dans les conditions suivantes :

Condition A : L'essai est débuté avec un dispositif de stockage de l'énergie électrique ou autre complètement chargé.

Condition B : L'essai est débuté avec un dispositif de stockage de l'énergie électrique ou autre au niveau de charge minimal (décharge maximale de la capacité).

Le profil du niveau de charge du dispositif de stockage de l'énergie électrique ou autre durant les différentes phases de l'essai du type I est indiqué à l'appendice 1 de la présente annexe. »

Paragraphe 4.1, lire :

« 4.1 Deux essais sont effectués dans les conditions suivantes :

4.1.1 Condition A : L'essai est débuté avec un dispositif de stockage de l'énergie électrique ou autre complètement chargé.

4.1.2 Condition B : L'essai est débuté avec un dispositif de stockage de l'énergie électrique ou autre au niveau de charge minimal (décharge maximale de la capacité) et effectué dans un mode de fonctionnement propre à maintenir le véhicule dans son état de charge, qui correspond à des conditions de fonctionnement dans lesquelles l'énergie stockée dans le dispositif de stockage d'énergie peut fluctuer mais est maintenue en moyenne à un niveau de charge stable pendant que le véhicule roule.

4.1.3 En accord avec l'autorité d'homologation de type et sur justification du constructeur, les modes de fonctionnement suivants ne doivent pas être utilisés aux fins d'essai :

a) Les modes de fonctionnement, comme le "mode charge" qui ne sont pas limités à la propulsion du véhicule mais qui, en outre, permettent de recharger le dispositif de stockage d'énergie afin de faciliter localement la conduite sans émissions (par exemple, dans des conditions urbaines) ;

b) Les modes de fonctionnement destinés à l'entretien du véhicule, comme le "mode maintenance" ;

c) Les modes de fonctionnement destinés à des usages spéciaux limités et non à l'usage quotidien, comme le "mode montagne".

4.1.4 Le mode de fonctionnement doit être sélectionné conformément aux dispositions des paragraphes 4.1.4.1 à 4.1.4.2.2 inclus.

4.1.4.1 Sélection du mode de fonctionnement pour la condition A

4.1.4.1.1 Si, dans la condition A, il existe un mode de fonctionnement particulier qui est sélectionné par défaut au démarrage du véhicule quel que soit le mode dans lequel celui-ci se trouvait au moment de la dernière extinction du moteur, et qui ne peut être ni remplacé par un autre mode sans intervention délibérée du conducteur ni redéfini, ce mode de fonctionnement particulier doit être sélectionné.

4.1.4.1.2 Si, dans la condition A, il n'existe pas de mode de fonctionnement particulier qui soit sélectionné par défaut au démarrage du véhicule, le mode dans lequel la consommation d'énergie électrique est la plus forte doit être sélectionné.

4.1.4.2 Sélection du mode de fonctionnement pour la condition B

4.1.4.2.1 Si, dans la condition B, il existe un mode de fonctionnement particulier qui est sélectionné par défaut au démarrage du véhicule quel que soit le mode dans lequel celui-ci se trouvait au moment de la dernière extinction du moteur, et qui ne peut être ni remplacé par un autre mode sans intervention délibérée du

conducteur ni redéfini, ce mode de fonctionnement particulier doit être sélectionné.

- 4.1.4.2.2 Si, dans la condition B, il n'existe pas de mode de fonctionnement particulier qui soit sélectionné par défaut au démarrage du véhicule, le mode dans lequel la consommation de carburant est la plus forte doit être sélectionné. ».

Annexe 10

Ajouter un nouveau paragraphe 1.2, libellé comme suit :

« 1.2 Variante de procédure

Au lieu de suivre la procédure définie dans la présente annexe, le constructeur peut utiliser les résultats obtenus avec la procédure WLTP, telle que décrite à l'appendice 1 de l'annexe 6 du RTM ONU n° 15, amendement 4.

Dans ce cas, les dispositions suivantes sont applicables :

- a) À la demande du constructeur et avec l'accord de l'autorité d'homologation, la phase extra haute peut être exclue pour déterminer le coefficient de régénération K_i pour les véhicules de la classe 2 et de la classe 3 ;
- b) Le critère décrit au paragraphe 2.2 de la présente annexe est remplacé par un nouveau critère fonction de la masse d'essai WLTP : la masse d'essai de chaque véhicule de la famille doit être inférieure ou égale à la masse d'essai du véhicule utilisé pour l'essai de contrôle de K_i plus 250 kg ;
- c) Le K_i additif ou multiplicatif est valable et doit être appliqué en conséquence. ».
