

1^{er} juillet 2020

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 84 : Règlement ONU n° 85

Révision 1 – Amendement 4

Complément 10 à la version originale du Règlement – Date d'entrée en vigueur : 29 mai 2020

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

Le présent document est communiqué uniquement à titre d'information. Le texte authentique, juridiquement contraignant, est celui du document ECE/TRANS/WP.29/2019/112.



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.20-08741 (F) 061120 061120



* 2 0 0 8 7 4 1 *

Merci de recycler



Annexe 5, tableau 1, note de bas de page 9, lire :

«⁹ Les moteurs suralimentés à refroidissement intermédiaire sont essayés avec les dispositifs de refroidissement de la charge, qu'ils soient à air ou à liquide. Toutefois, si le constructeur le souhaite, une installation sur banc d'essai peut remplacer le refroidisseur à air. Dans tous les cas, la puissance à chaque régime est mesurée d'après la même chute de température et la même chute de pression de l'air aspiré dans le refroidisseur sur le banc d'essai que celles fixées par le constructeur pour le véhicule.

À la demande du constructeur, et avec l'accord de l'autorité d'homologation, la mesure de la puissance (à chaque régime) peut également être réalisée dans les conditions suivantes pour la température en sortie du refroidisseur à air :

$$T_{\text{sortie, banc, N}} = T_{\text{sortie, véhicule, N}} - (T_{\text{amb}} - 298)$$

Où :

$T_{\text{sortie, banc, N}}$ est la température au régime moteur N durant l'essai sur banc (K)

$T_{\text{sortie, véhicule, N}}$ est la température mesurée au régime moteur N durant l'essai complet du véhicule (K)

T_{amb} est la température ambiante durant l'essai complet du véhicule (K). ».
