

ALLEGATO V

Nell'allegato VII del decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 20 dicembre 1999, di attuazione della direttiva 97/68/CE, l'appendice I è sostituita da quanto segue:

«Appendice I

Verbale di prova per i motori ad accensione spontanea risultati delle prove ⁽¹⁾

Informazioni concernenti il motore di prova

Tipo di motore:

Numero di identificazione del motore:

1. Informazioni relative all'esecuzione delle prove:

1.1. Carburante di riferimento utilizzato per le prove

1.1.1. Numero di cetano:

1.1.2. Tenore di zolfo:

1.1.3. Densità:

1.2. Lubrificante

1.2.1. Marche:

1.2.2. Tipi:

(indicare la percentuale di olio nella miscela se il lubrificante e il carburante sono miscelati)

1.3. Eventuale apparecchiatura azionata dal motore

1.3.1. Elenco e dettagli di identificazione:

1.3.2. Potenza assorbita ai regimi di giri del motore indicati (come specificato dal fabbricante):

Apparecchiatura	Potenza P_{AE} (kW) assorbita ai vari regimi di giri del motore ⁽¹⁾ , ⁽²⁾ tenendo conto dell'appendice 3 del presente allegato		
	Regime intermedio (se pertinente)	Regime di potenza massima: (se diverso da quello nominale)	Regime nominale ⁽³⁾
Totale:			

⁽¹⁾ Cancellare la dicitura inutile.

⁽²⁾ Non deve essere maggiore del 10 % della potenza misurata durante la prova.

⁽³⁾ Inserire i valori a un regime di giri del motore pari al 100 % del regime normalizzato se la prova NRSC si effettua a tale regime.

1.4. Prestazioni del motore

1.4.1. Regimi di giri del motore:

minimo:min⁻¹

Intermedio: min⁻¹

Potenza massima: min⁻¹

Regime di giri nominale ⁽²⁾: min⁻¹

⁽¹⁾ Se i motori capostipite sono più di uno, quanto segue deve essere indicato per ciascuno di essi

⁽²⁾ Inserire un regime di giri del motore pari al 100 % del regime normalizzato se la prova NRSC si effettua a tale regime.



1.4.2. Potenza del motore ⁽¹⁾

Condizione	Potenza (kW) ai vari regimi di giri del motore		
	Regime intermedio (se pertinente)	Regime di potenza massima: (se diverso da quello nominale)	Regime nominale ⁽¹⁾
Potenza massima misurata a u determinato regime di giri (P_M) (kW) (a)			
Potenza totale assorbita dall'apparecchiatura azionata dal motore in conformità al paragrafo 1.3.2 della presente appendice tenendo conto dell'appendice 3 (kW) (b)			
Potenza netta del motore specificata al paragrafo 2.4 dell'allegato I (kW) (c)			
$c = a + b$			

⁽¹⁾ Sostituire con valori a un regime di giri del motore pari al 100 % del regime normalizzato se la prova NRSC si effettua a tale regime.

2. Informazioni relative all'esecuzione della prova NRSC:

2.1. Regolazione del dinamometro (kW)

Carico percentuale	Regolazione del dinamometro (kW) a vari regimi del motore				
	Regime intermedio (se pertinente)	63 % (se pertinente)	80 % (se pertinente)	91 % (se pertinente)	Regime nominale ⁽¹⁾
10 (se pertinente)					
25 (se pertinente)					
50					
75 (se pertinente)					
100					

⁽¹⁾ Sostituire con valori a un regime di giri del motore pari al 100 % del regime normalizzato se la prova NRSC si effettua a tale regime.

2.2. Livelli di emissioni del motore/motore capostipite ⁽²⁾

Fattore di deterioramento (DF): calcolato/fissato ⁽²⁾

Specificare i valori DF e i risultati delle emissioni nella seguente tabella ⁽²⁾

Prova NRSC						
DF moltiplicato/aggiunto ³	CO	HC	NO _x	HC + NO _x	Particolato	
Emissioni	CO (g/kWh)	HC (g/kWh)	NO _x (g/kWh)	HC + NO _x (g/kWh)	Particolato (g/kWh)	CO ₂ (g/kWh)
Risultato della prova						
Risultato finale della prova con DF						

⁽¹⁾ Potenza non corretta misurata in conformità all'allegato I, paragrafo 2.4.

⁽²⁾ Cancellare la dicitura inutile.



Eventuali punti di prova aggiuntivi dell'ambito di prova						
Emissioni al punto di prova	Regime di giri del motore	Carico (%)	CO (g/kWh)	HC (g/kWh)	NO _x (g/kWh)	Particolato (g/kWh)
Risultato della prova 1						
Risultato della prova 2						
Risultato della prova 3						

2.3. Sistema di campionamento utilizzato per la prova NRSC:

2.3.1. Emissioni gassose ⁽¹⁾:

2.3.2. Particolato ⁽¹⁾:

2.3.2.1. Metodo ⁽²⁾: filtro singolo/multiplo

3. Eventuali informazioni relative all'esecuzione della prova NRTC:

3.1. Livelli di emissioni del motore/motore capostipite ⁽²⁾

Fattore di deterioramento (DF): calcolato/fissato ⁽³⁾

Specificare i valori DF e i risultati delle emissioni nella seguente tabella ⁽³⁾

Dati relativi alla rigenerazione possono essere registrati per motori conformi alla fase IV.

Prova NRTC						
DF (moltip/aggiunt) ⁽³⁾	CO	HC	NO _x	HC + NO _x	Particolato	
Emissioni	CO (g/kWh)	HC (g/kWh)	NO _x (g/kWh)	HC + NO _x (g/kWh)	Particolato (g/kWh)	
Avviamento a freddo						
Emissioni	CO (g/kWh)	HC (g/kWh)	NO _x (g/kWh)	HC + NO _x (g/kWh)	Particolato (g/kWh)	CO ₂ (g/kWh)
Avviamento a caldo senza rigenerazione						
Avviamento a caldo con rigenerazione ⁽³⁾						
kr,u (moltip/aggiunt) ⁽³⁾						
kr,d (moltip/aggiunt) ⁽³⁾						
Risultato ponderato della prova						
Risultato finale della prova con DF						

Ciclo lavoro per avviamento a caldo senza rigenerazione kWh

3.2. Sistema di campionamento utilizzato per la prova NRTC:

Emissioni gassose ⁽⁴⁾:

Particolato ⁽⁴⁾:

Metodo ⁽⁵⁾: filtro singolo/multiplo

⁽¹⁾ Inserire il numero della figura del sistema usato, indicato al regolamento UNECE n. 93, serie di modifiche 03, allegato VI, sezione 1 o, a seconda dei casi, allegato 4B, sezione 9.

⁽²⁾ Cancellare la dicitura inutile.

⁽³⁾ Cancellare la dicitura inutile.

⁽⁴⁾ Inserire il numero della figura del sistema usato, indicato al regolamento UNECE n. 93, serie di modifiche 03, allegato VI, sezione 1 o, a seconda dei casi, allegato 4B, sezione 9.

⁽⁵⁾ Cancellare la dicitura inutile.»

