



**ŠKODA**  
SIMPLY CLEVER

# WLTP

**Informazioni riguardo la nuova  
procedura di test sui consumi  
e sulle emissioni**

Sulla base delle disposizioni ambientali più severe e dello sviluppo di nuove tecnologie di propulsione e mobilità, cambiano anche i requisiti per quanto riguarda le procedure di test di base per la misurazione dei consumi e delle emissioni dei veicoli. Per questo motivo a partire dal 1° settembre 2018 è necessario indicare i valori WLTP per tutti i veicoli di nuova omologazione. ŠKODA disporrà per la prima volta a luglio 2018 dei dati WLTP.

Gli stati membri dell'UE hanno deliberato e stabilito nell'estate del 2016 il WLTP; espresso in termini semplificati, si tratta di un procedura di test unificata che ha il compito di fornire un'immagine realistica sui consumi del carburante e sulle emissioni di sostanze nocive.

La buona notizia: per i veicoli già omologati non cambia niente con il WLTP, la nuova procedura verrà introdotta in forma graduale ed è rilevante per i veicoli assolutamente nuovi.

Con il presente opuscolo ricevete una panoramica compatta sulla tematica comprese un'organizzazione dei tempi dettagliata e risposte sulle domande più importanti su WLTP.



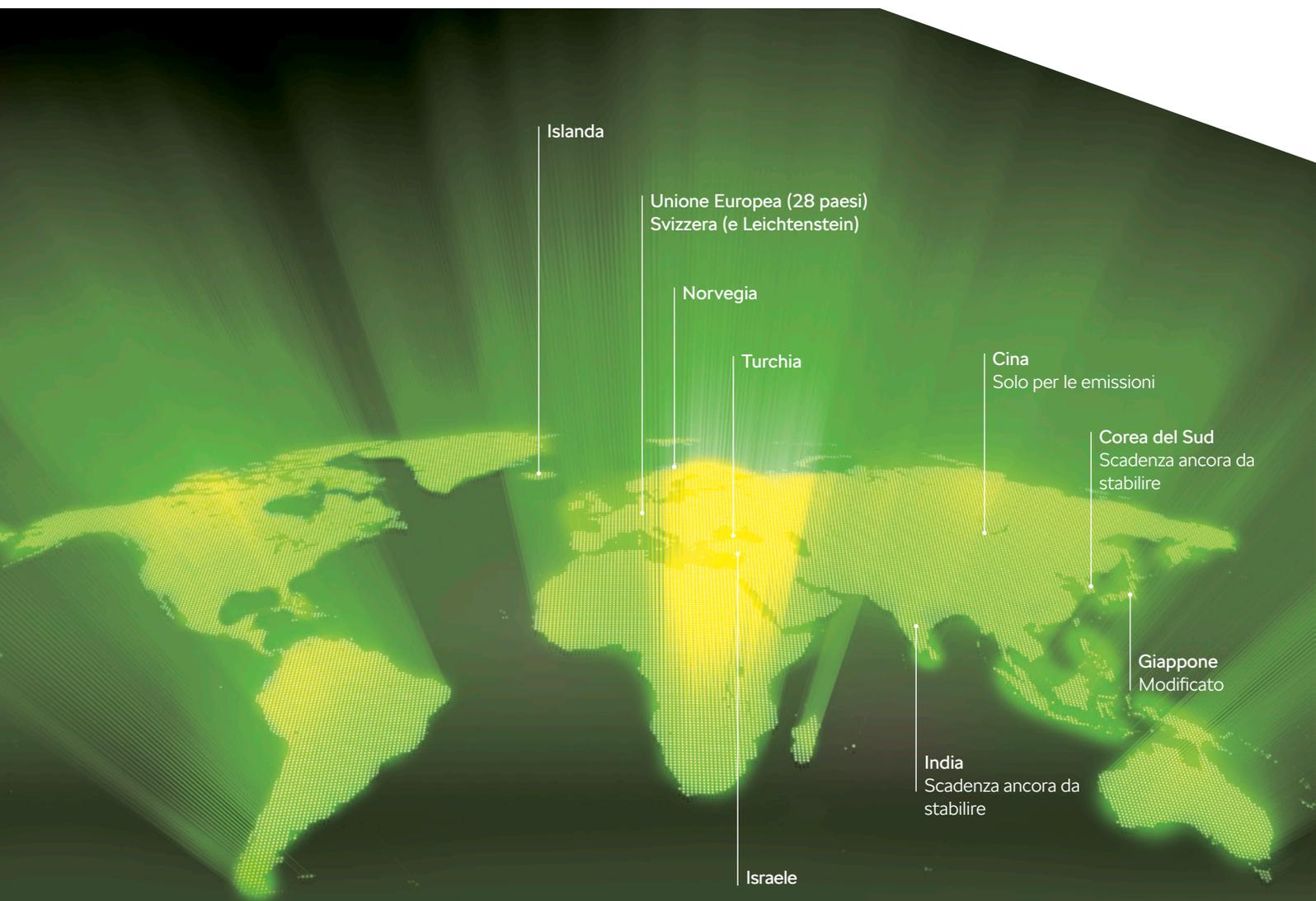
# CHE COS'È IL WLTP?

A partire dal 1° settembre 2018 la procedura di test europea adottata finora per il rilevamento del consumo di carburante e delle emissioni dei gas di scarico (nuovo ciclo di guida europeo, in breve: NEDC) verrà sostituita dal *Worldwide harmonized Light duty Vehicle Test Procedure (WLTP)*. Il nuovo ciclo di guida verrà introdotto non solo nei 28 paesi europei, in Norvegia, Islanda, Svizzera, Principato del Liechtenstein, Turchia e Israele, ma anche in versione modificata in Giappone e per le emissioni di gas di scarico in Cina; altri paesi seguiranno.

Nello sviluppo di WLTP, gli esperti sono ricorsi a dati relativi alla guida raccolti in tutto il mondo, ad esempio ai valori di accelerazione o ai tempi di fermo, per strutturare la procedura di prova in modo più trasparente e dinamico nonché comparabile a livello internazionale.

## I vantaggi più importanti della nuova procedura di prova:

- > Migliore confronto sulla base di profili di guida unificati e procedura di misurazione
- > Riproduzione realistica dei valori dei consumi e delle emissioni



# COSA CAMBIA?

Rispetto al ciclo di prova NEDC valido dal 1997, il WLTP dovrebbe fornire un'immagine realistica dei consumi di carburante e delle emissioni delle sostanze nocive dei veicoli, ad esempio tramite un numero decisamente maggiore di frenate e accelerazioni. Inoltre la procedura di misurazione prende in considerazione determinati equipaggiamenti speciali che si ripercuotono sui consumi e sulle emissioni.

Sebbene durante il WLTP i veicoli vengano sottoposti alle misurazioni in forma analoga al NEDC in condizioni di laboratorio su un banco prova a rulli, le condizioni generali del WLTP sono tuttavia significativamente più severe.

Tra l'altro i fattori centrali che influiscono sul risultato (durata, velocità, dinamica ed equipaggiamento del veicolo) sono diventati più rigidi.

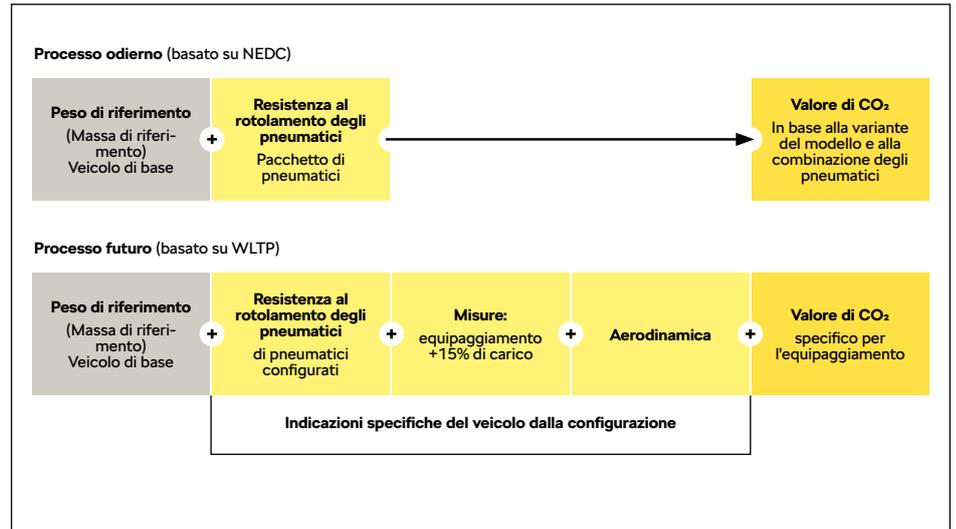
**Durata:** prolungamento della procedura di test di 10 minuti a un totale di 30 minuti.

**Velocità:** velocità massima e media superiori.

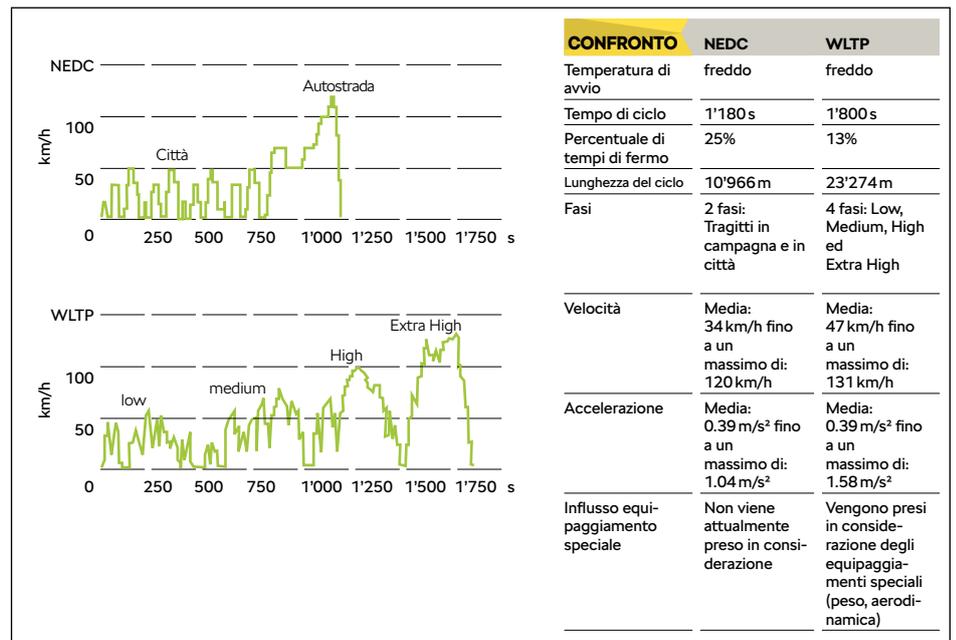
**Dinamica:** un numero maggiore di frenate e accelerazioni; tragitti costanti di soli pochi secondi.

**Equipaggiamento del veicolo:** considerazione di equipaggiamenti supplementari e speciali; equipaggiamenti speciali come climatizzatori rimangono spenti durante la prova, ma possono influenzare il risultato del WLTP per il loro peso o una modifica dell'aerodinamica.

L'analisi del confronto delle condizioni generali mostra chiaramente che nel WLTP dei fattori aggiuntivi come equipaggiamento e carico nonché l'aerodinamica di un veicolo influenzano il risultato, così che il valore di CO<sub>2</sub> rilevato è assolutamente più realistico.



Il confronto dettagliato delle condizioni di test mostra le differenze essenziali di entrambe le procedure di test.

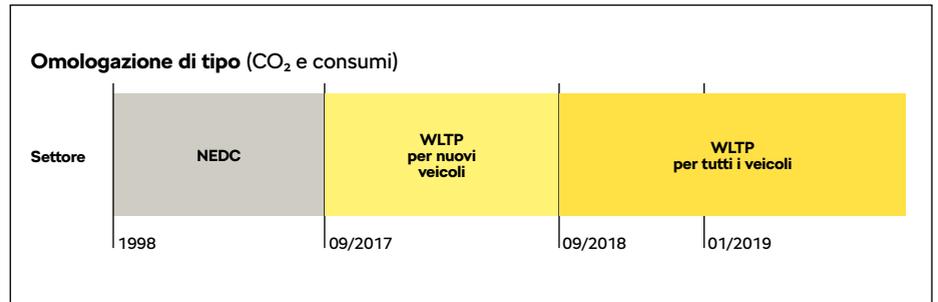


Per ottenere un'immagine della realtà il più veritiera possibile, i veicoli vengono sottoposti sul banco prova a rulli in base al rispettivo rapporto peso-potenza, a diverse fasi di ciclo.

FASI DI CICLO DI WLTP NEL DETTAGLIO	Low	Medium	High	Extra High
Tragitto	circa 3 km	circa 5 km	circa 7 km	circa 7.7 km
Durata	156 s	433 s	455 s	323 s
Percentuale di arresto	26%	11.1%	6.8%	2.2%
V <sub>max</sub>	56.5 km/h	76.6 km/h	97.4 km/h	131.3 km/h
V	25.7 km/h	44.5 km/h	60.8 km/h	94.0 km/h

# QUANDO SI APPLICA IL WLTP?

Il **1° settembre 2018** il WLTP entra in vigore per **tutti i veicoli nuovi**, quindi anche per i modelli in corso, la cui autorizzazione del tipo è avvenuta ancora sulla base di NEDC. Questo significa che i produttori devono indicare questi veicoli con i valori WLTP a partire da questa data.



## RISPOSTE AD ALTRE DOMANDE

### Per chi è rilevante il WLTP?

Il WLTP è una premessa di omologazione legalmente obbligatoria e vale nella stessa forma per tutti i produttori.

### Quali effetti ha il WLTP sui veicoli già omologati?

Fondamentalmente vale: per veicoli già omologati non cambia niente con la modifica al WLTP. Nella prima fase di introduzione a partire dal 1° settembre 2017 il WLTP è rilevante innanzitutto per le nuove autorizzazioni di tipo, quindi per modelli di veicolo completamente nuovi. Dal 1° settembre 2018 le direttive WLTP sono quindi obbligatorie per tutte le nuove omologazioni.

### Per la procedura di prova di WLTP si prendono in considerazione anche gli equipaggiamenti speciali. Perché?

Gli equipaggiamenti speciali possono modificare il peso e l'aerodinamica del veicolo e quindi influenzare anche i consumi e le emissioni. Durante la scelta degli equipaggiamenti speciali durante la configurazione di un veicolo in futuro verrà indicato come cambia il valore di CO<sub>2</sub> del veicolo.

### Con l'introduzione di WLTP, i valori di laboratorio di un veicolo coincideranno sul banco prova a rulli con quelli dei reali consumi di marcia?

Nella quotidianità i consumi e le emissioni di CO<sub>2</sub> di un veicolo dipendono da molti fattori che non si possono riprodurre 1 : 1 in laboratorio. I diversi stili di guida rappresentano un fattore centrale, ovvero: se due conducenti sono alla guida dello stesso veicolo con esattamente le stesse condizioni nel traffico stradale reale, si avranno necessariamente diversi valori in base al comportamento di frenata e accelerazione individuale.

