



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.



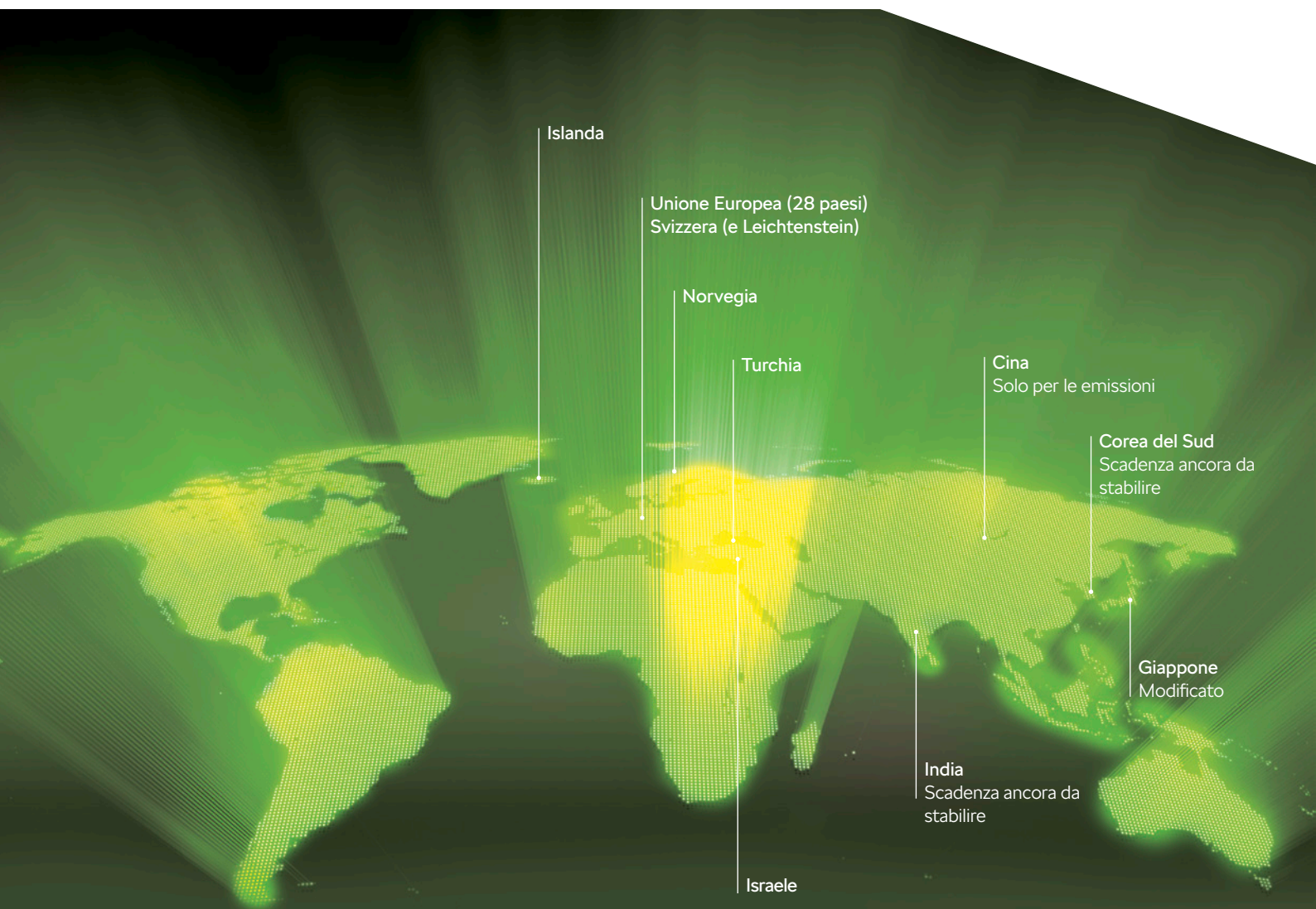
CHE COS'È IL WLTP?

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.

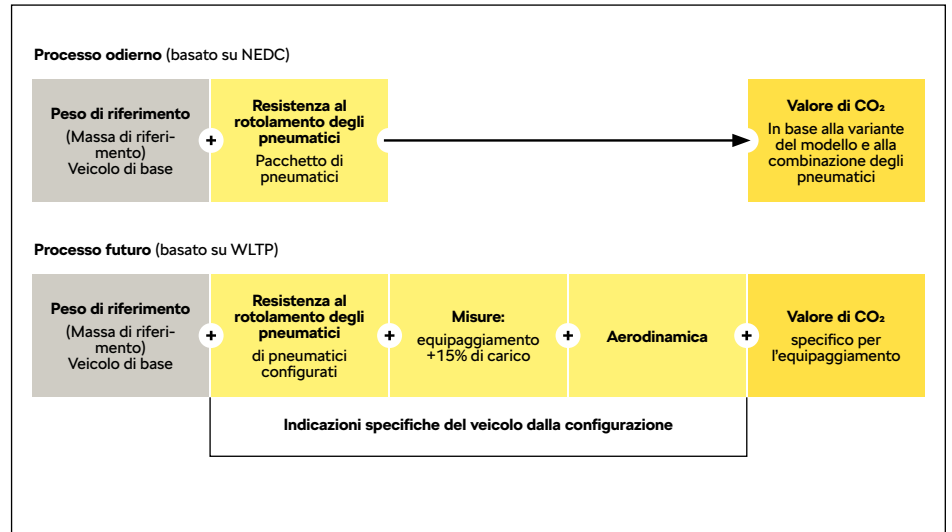
Durata: prolungamento della procedura di test di 10 minuti a un totale di 30 minuti.

Velocità: velocità massima e media superiori.

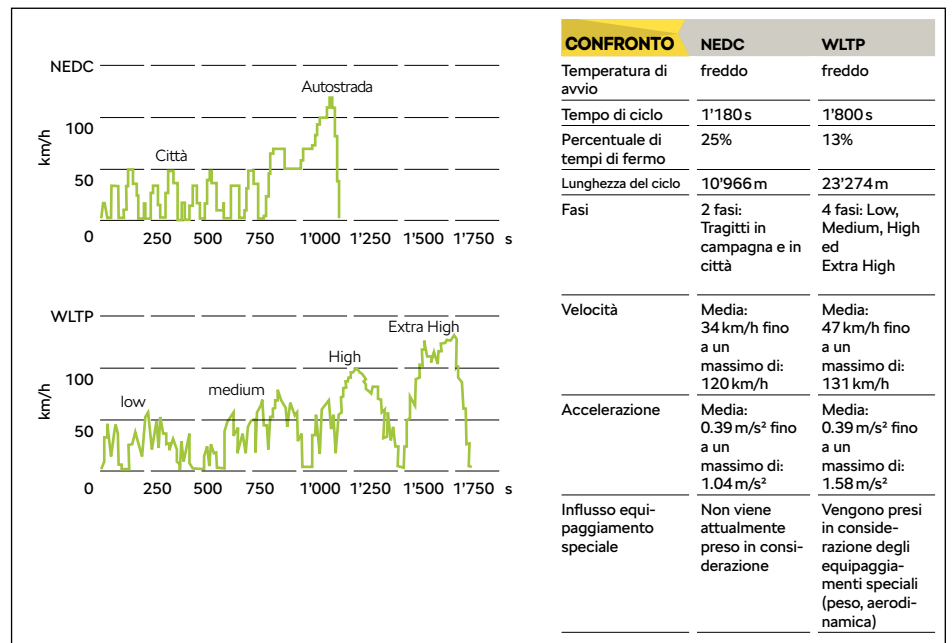
Dinamica: un numero maggiore di frenate e accelerazioni; tragitti costanti di soli pochi secondi.

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 CO₂ rilevato è assolutamente più realistico.



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

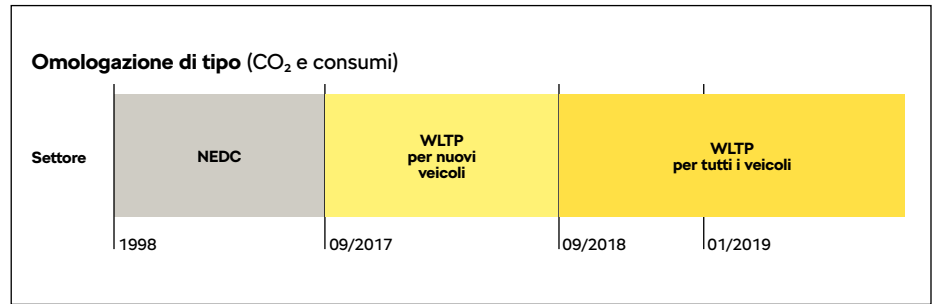


Per ottenere un'immagine della realtà il più veritiera possibile, i veicoli vengono sottoposti sul banco prova a rulli in base al rispettivo rapporto peso-potenza, a diverse fasi di ciclo.

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 _{max}	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 CO₂ 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 CO₂ 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.

