

La novità

È entrato in vigore dal 1° settembre il nuovo ciclo di omologazione Wltp: le misurazioni in Europa diventano più verosimili, anche se non del tutto

ALBERTO CAPROTTI

Quella dei consumi dichiarati dalle case costruttrici è da sempre una delle "barzellette" peggiori da ascoltare per chi possiede un'automobile, o si appresta ad acquistarne una. Secondo uno studio pubblicato dall'International Council of Clean Transportation - lo stesso ente americano indipendente che ha scoperto il "defeat device" del dieselgate - la differenza tra i consumi reali e quelli risultanti dalle omologazioni ufficiali dei veicoli è in media del 38%. E la ragione sta nel fatto che il ciclo Nedd, attraverso il quale dal 1990 vengono calcolati quantità di carburante necessaria, emissioni nocive e quelle di CO2 e (nel caso dei veicoli elettrici) anche l'autonomia, è sempre stato basato su parametri e tipologie d'uso delle auto ben lontani da quelli effettivi. La buona notizia però è che dal 1 settembre scorso, questo tipo di rilevazione è stato archiviato. Ora tutte le vetture nuove da immatricolare dovranno essere omologate con il ciclo Wltp (Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure), rispettando comunque le attuali norme Euro 6. Significa che non cambia il limite di emissioni ma cambia, diventando più restrittivo, il modo in cui le si misura.

Il ciclo Wltp è stato definito dopo studi e trattative congiunti tra Unione Europea, Giappone e India - gli Stati Uniti mantengono invece i propri standard Epa - iniziati alla fine del 2013 (dunque due anni prima dello scoppio del dieselgate) e terminati a giugno del 2016 con l'approvazione finale del Consiglio Ue. Lo scopo di questo sistema di rilevazione è lo stesso del Nedd ma la grande differenza sta nelle procedure e nelle metodologie. In linea generale, il nuovo ciclo di omologazione è più lungo e complesso: l'auto nei test è sottoposta ad accelerazioni e frenate più frequenti e anche la velocità media è maggiore. Inoltre vengono presi in considerazione gli equipaggiamenti opzionali che influiscono sul peso, sull'aerodinamica e sull'attrito. Scendendo nello specifico, nel nuovo ciclo Wltp, l'auto percorre 23 km in 1.800 secondi, per una velocità media di 46,5 km/h, una massima di



L'apparecchiatura di rilevazione di consumi ed emissioni applicata ad una vettura: il nuovo ciclo di omologazione Wltp risulterà più verosimile

L'auto ora è più sincera

Emissioni e consumi: barare sarà meno facile

38% 23 km

I numeri

Secondo uno studio dell'International Council of Clean Transportation - lo stesso ente che ha scoperto il "dieselgate" - la differenza tra i consumi reali e quelli rilevati nel ciclo Nedd (in vigore sino ad oggi) è in media del 38%.

Nel nuovo ciclo Wltp, invece, l'auto percorre 23 km a una velocità media di 46,5 km/h, una massima di 131 km/h. È più realistico del Nedd, ma non troppo, visto che l'aria condizionata rimane spenta e le accelerazioni sono così dolci da essere irreali

131 km/h e una percentuale di stop del 13,4%. È più realistico del Nedd, ma nemmeno troppo, visto che le accelerazioni sono talmente dolci da essere abbastanza improbabili: lo 0-50 km/h viene effettuato in 15 secondi, contro i 5-10 secondi che impiega un guidatore normale. In compenso vengono testati anche gli equipaggiamenti opzionali che aumentano il peso e la resistenza della

vettura, in particolare i pneumatici. A rendere purtroppo meno efficace la nuova normativa c'è il fatto che si potranno continuare a vendere per un altro anno i veicoli non rispondenti a questa procedura rimasti negli stock, cioè nei piazzali dei concessionari. E il fatto che i test vengono ancora effettuati sul banco a rulli, per avere condizioni omogenee e prescindere da dove si trovi il labo-

torio e quale sia il clima esterno. Inoltre non è previsto che le vetture vengano testate con l'aria condizionata accesa, elemento che ha inventato una certa incidenza sui consumi. In attesa che dal settembre 2019 entrino in vigore la nuova e molto restrittiva normativa anti-inquinamento Euro 6d-Temp, per quanto riguarda le emissioni invece cambia molto, poiché il ciclo Wltp già da subito por-

ta con sé anche i test Rde, ovvero *Real Emission Drive*. Questi vengono eseguiti su strada, quindi in condizioni di guida reali, con specifiche apparecchiature portatili (Pems) per la misurazione delle emissioni. Ci sono ovviamente dei parametri da rispettare, come altitudine, temperatura, dislivello affrontato, carico del veicolo e tipo di percorso, ma qui lo scopo non è quello di misurare i consumi e le emissioni di CO2 bensì quelle nocive e difficili da trattare, quindi il particolato e gli NOx (i protagonisti dello scandalo del gruppo Volkswagen negli Stati Uniti). Proprio la variabilità delle condizioni di guida però, e la minore precisione della strumentazione portatile rispetto a quella di laboratorio, hanno portato a decidere una certa gradualità nell'obbligo di rispetto dei limiti attraverso un fattore di conformità. Fino a settembre 2019 tutte le auto da immatricolare avranno una tolleranza del 110%, che scenderà al 50% a gennaio 2020 per i nuovi modelli, mentre da gennaio 2021 varrà per tutte le auto.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il test/Alfa Romeo Stelvio e le sue rivali

Imbattibile da guidare

La Stelvio, primo Suv della storia di Alfa Romeo



Test, notizie e approfondimenti nella sezione Motori vai sul sito www.avenire.it

La nuova Skoda Fabia, qui in versione SW



Novità in arrivo/Skoda Fabia si fa più bella

E rinuncia del tutto al diesel

Nonostante negli ultimi mesi abbia programmato una grande offensiva nel settore dei suv-crossover, con la Kodiaq prima e con la più compatta Karoq dopo (e annunciato due varianti per questi due modelli che debutteranno al Salone di Parigi, la Karoq Scout e la Kodiaq Sportline), alla Skoda si continua a investire sia nell'utilitaria Fabia sia nella berlina Octavia. Fra i nove inediti modelli che il brand cecko ha pianificato di lanciare entro il 2021, un posto da grande protagonista l'avrà proprio la Fabia che da settembre si ripresenterà sul mercato con uno stile riveduto e corretto.

A cambiare è la mascherina che ora è più grande, mentre sono stati aggiornati i fari anteriori disponibile anche a Led. E ancora sono stati ridisegnati i cerchi che possono arrivare fino a 18 pollici ed è previsto un inedito quadro strumenti. Punto di forza dell'utilitaria Skoda resta anche il buon rapporto fra prezzi e contenuti a cominciare dal modello di accesso alla gamma, la Fabia 1.000 cc da 75 cv nell'allestimento Business offerta al prezzo di 14.370 euro con una dotazione di serie che prevede oltre ai comandi al volante, i paraurti in colore con la carrozzeria, il climatizzatore manuale, il Bluetooth, lo schermo dell'infotainment da 6,5" e il regolatore di velocità. Da segnalare che fra ottobre e novembre sarà poi disponibile anche una versione sempre a benzina col 1.000 cc da 60 cv per la quale è previsto un prezzo d'attacco di 13.000 euro.

Per quanto riguarda i motori, la nuova Fabia prevede unità tutte a benzina dopo che si è deciso di abbandonare definitivamente il turbodiesel 1.400 disponibile fino ad ora: si parte, dunque, con un 1.000 cc da 75 cv che nella versione turbo prevede una variante da 95 cv e un'altra da 110 cv. Fra le dotazioni esclusive della nuova Fabia anche il cambio automatico a doppia frizione DSG a 7 marce in abbinamento al 1.000 da 95 o 110 cv ma solo nell'allestimento Twin Color. Infine la nuova Fabia si può ordinare anche nella variante station wagon che più lunga di 26 cm, offre un bagagliaio più ampio: da 330 a 530 litri.

Corrado Canali
© RIPRODUZIONE RISERVATA

Pagina a cura di Alberto Caprotti



ControMano

Il tasso cresce, vessazioni inutili

La notizia è che il tasso di motorizzazione ha ripreso a crescere. Ci eravamo abituati a sentir dire che la macchina non la usa più quasi nessuno, in Italia dal 2013 al 2016 invece il numero di autovetture ogni 1.000 abitanti, è passato da 608 a 625, con un aumento del 2,8%, più alto di quello di molti altri paesi europei. Solo in Francia è diminuito, passando da 498 a 479 (-3,8%). I numeri resi noti dal Centro Studi Continental su dati Aci, Istat ed Eurostat sono probabilmente motivati dall'allentamento della crisi economica che ha consentito la ripresa delle immatricolazioni. Ma la vera ragione se ci sono ben 625 auto circolanti ogni 1.000 abitanti è che il nostro Paese continua a non offrire alternative praticabili in tema di mobilità. La politica dei divieti e delle vessazioni per chi guida insomma paga poco. Qualcuno dovrebbe iniziare a convincersene.

© RIPRODUZIONE RISERVATA