



Esperto

Consumi più vicini alla realtà

Una nuova VW Polo 1.0 TSI 85 kW/115 CV con catalizzatore e filtro antiparticolato stando ai dati provvisori indicati sul listino prezzi 2020 registra un consumo di benzina di circa 6,5 l/100 km. Un dato nettamente più alto rispetto ai 4,7 l/100 km indicato nel 2018 per un modello della stessa potenza senza filtro antiparticolato. Spiegazione del fenomeno.

I nuovi modelli consumano di più?

No. I dati di fabbrica dei nuovi modelli si basano sul nuovo standard di misurazione WLTP (Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure). Questo regolamento ridefinisce le misurazioni di emissioni e consumi al banco di prova. Il conducente deve seguire sui rulli l'esatta curva di andamento prescritto. La curva WLTP è decisamente più dinamica e vicina alla realtà rispetto all'obsoleta NEDC.

Perché allora prima veniva utilizzato un test lontano dalla realtà?

Prima dell'anno 2000, quando la definizione «New European Driving Cycle» (NEDC) calzava ancora, forniva risultati realistici. Un esempio: una VW Polo da 74 kW/100 CV e un consumo di fabbrica di 7,9 l/100 km, nel test del TCS del 1998 consumava 7,4 l/100 km.

Come mai le cose sono cambiate?

Un numero crescente di paesi ha introdotto tasse di circolazione in base al consumo, inoltre è cresciuto il costo del petrolio. Il NEDC, il cui scopo è una dichiarazione a beneficio dei consumatori e non fungere da base per una sanzione al CO₂, ha rivelato lacune. Prevedeva tolleranze (ad esempio nell'e e condizioni di misurazione, scelta del peso del veicolo), metodi alternativi ecc. Diventava così sempre più conveniente sfruttare questi margini al momento dell'omologazione.

Quali sono stati gli effetti?

Nel 2002 i veicoli testati dal TCS consumavano in media 8,5 l/100 km. I dati di fabbrica con una media di 7,7 l/100 km erano già inferiori di 0,8 l. Negli anni successivi questo divario è cresciuto gradualmente



fino a raddoppiare. Automobili testate negli anni 2016 e 2017 consumavano in media quasi 2 l meno che nel 2002, ossia 6,6 l/100 km. I dati di fabbrica che attestavano soli 5 l in media, erano quindi irrealisticamente bassi.

Come mai il passaggio al WLTP dura così tanto tempo?

Prima di poter introdurre un'armonizzazione su scala mondiale servono diversi anni e sono necessari termini per la transizione. Dal 1° gennaio 2020 le informazioni per la clientela devono basarsi sui dati del ciclo WLTP. A proposito: nel test TCS del 2018 la poc'anzi citata Polo aveva consumato 6,1 l/100 km. Partiamo quindi dal presupposto che il dato di 6,5 l/100 km del listino prezzi 2020 possa essere abbassato con una modalità di guida ecologica.



ERICH SCHWIZER

Funzione: esperto
Consulenza mobilità

Professione: ingegnere
automobilistico

Età: 56 anni

Contatto: tcs.ch/esperto

SPECIFICITÀ AUTO ELETTRICHE

- 1 Valori di consumo e autonomia secondo il ciclo WLTP sono più realistici anche per le auto elettriche, quindi rispettivamente superiore e inferiore rispetto al NEDC.
- 2 Vale la pena considerare che la batteria non viene mai usata fino ad essere totalmente scarica. Allo stesso modo un'auto a benzina non viene normalmente utilizzata fino all'ultima goccia di carburante.
- 3 Il riscaldamento delle auto termiche è alimentato dal calore del liquido di raffreddamento. Le auto elettriche per contro non forniscono abbastanza calore visto che oltre il 90% dell'energia viene trasformata in movimento (forza cinetica). L'energia necessaria al riscaldamento è quindi presa dalla batteria. I dati relativi all'autonomia (ciclo WLTP) sono dunque troppo ottimisti con clima freddo.