



Varia

## Update del programma VW sul banco di prova del TCS

**Buone notizie per i clienti VW: il TCS ha esaminato il motore diesel EA189 prima e dopo l'aggiornamento del software di comando. Ne emerge che i consumi e le prestazioni rimangono invariati, mentre le emissioni di sostanze nocive sono ridotte. I proprietari di un'auto con questa motorizzazione non devono quindi temere la visita in officina.**

Finora, il proprietario di un veicolo del gruppo VW, dotato di motore diesel EA189, sapeva solo che la sua automobile ha un software truccato; quindi, prima o poi, dovrebbe recarsi in un'officina della marca VW per l'adeguamento. Negli ultimi mesi si è speculato molto sulle conseguenze di una tale correzione per i clienti e, tra l'altro, si è ventilata l'ipotesi di un aumento del consumo di carburante. I primi test comparativi mostrano invece che queste preoccupazioni sono infondate. I tre club ADAC, ÖAMTC e TCS, con il sostegno della FIA, hanno testato quattro modelli prima e dopo l'update del software.

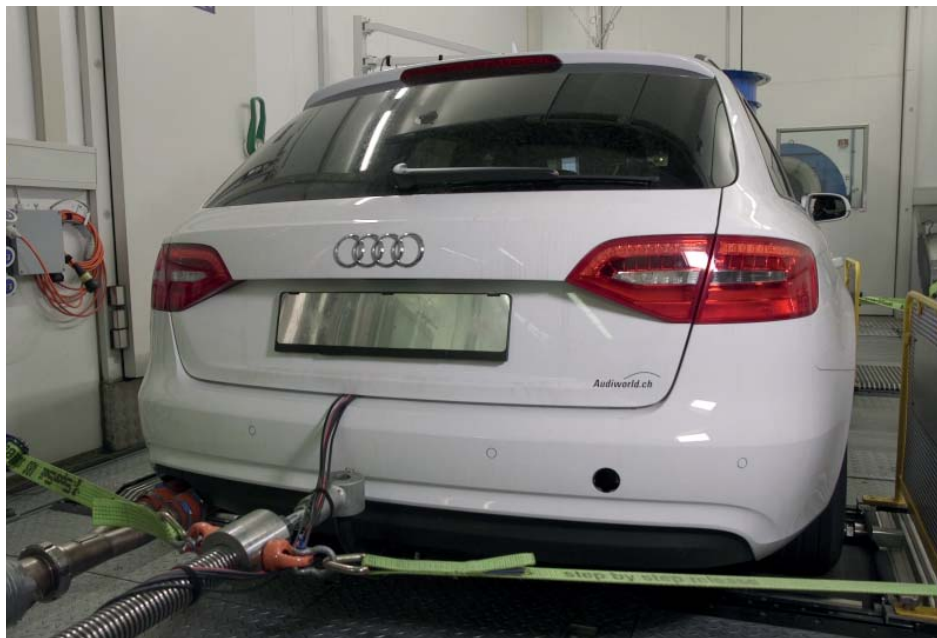
### Il test

Sono state testate tre Audi A4 Avant 2.0 TDI e una VW Golf con cambio manuale. Le misurazioni dei gas di scappamento, del consumo e della potenza si sono svolte sul banco di prova. Altri test sono stati fatti, prima e dopo, su strada, soprattutto per verificare la dinamica di guida. Tra le varie prove, una concessionaria ufficiale Audi e un'altra della casa VW hanno soppresso il software truccato, aggiornando il comando elettronico del motore.

### Esito positivo

Le prove su strada confermano che le quattro vetture sono silenziose come prima e offrono le stesse accelerazioni. Gli esami sul banco di prova hanno pure permesso di constatare che la potenza non è diminuita.

Non sorprende che le prescrizioni sui gas di scarico (Euro 5) siano rispettate. Prima ci pensava il software manipolato e dopo le correzioni era ovvio che tali norme venissero rispettate. Infatti il nuovo software ha ricevuto il nullaosta dalle autorità UE competenti per le omologazioni.



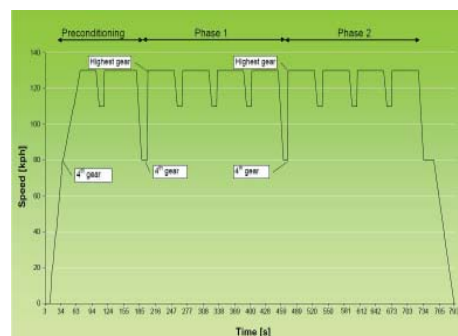
Controllo dei gas di scarico sulla Audi A4.

Per quanto concerne il consumo, gli esperti hanno riscontrato un aumento insignificante per la VW Golf (+0,15 l/100 km); tenendo conto del margine d'errore del +/-2% dei valori misurati, la variazione oscilla tra lo 0,4% e il 2,5% a seconda del ciclo. Per le tre Audi non si è rilevato alcun aumento del consumo.

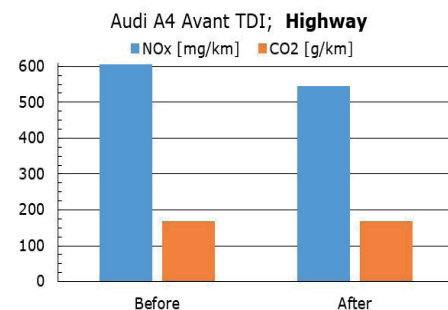
Anche se l'analisi non permette di fare un bilancio definitivo per l'insieme delle auto richiamate, i risultati dei test effettuati su quattro veicoli in tre nazioni si sono dimostrati positivi e giungono chiaramente alle medesime conclusioni. Il TCS ha comunque programmato di testare un altro veicolo entro l'autunno.

### Emissioni di NOx ridotte

Quanto all'impatto sull'ambiente bisogna tener conto anche delle emissioni di ossidi d'azoto (NOx) generate **fuori dal ciclo di misurazioni prescritto dalla legge**. Nel test, l'update informatico si è tradotto in un effetto positivo in termini di emissioni di NOx, tagliate di circa il 12% sulle Audi e addirittura del 36% sulla Golf in prova.



Ciclo autostradale non prescritto dalla legge

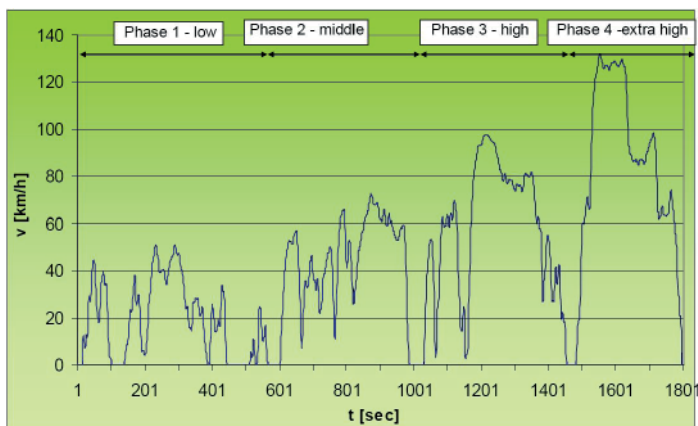


Risultati misurati dal TCS: ciclo autostradale.

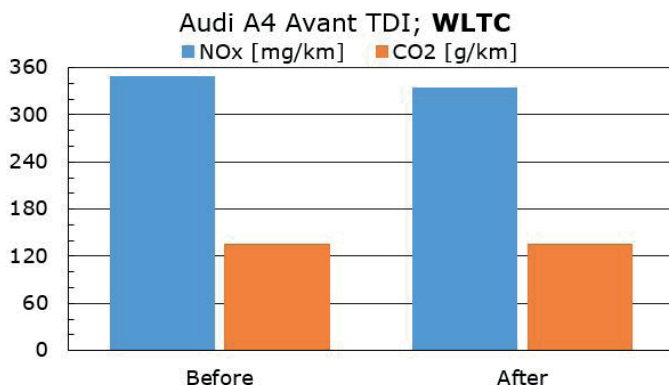


Varia

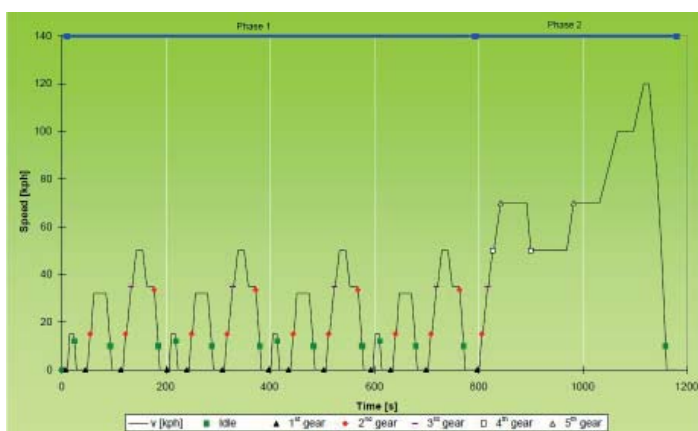
## Update del programma VW sul banco di prova del TCS



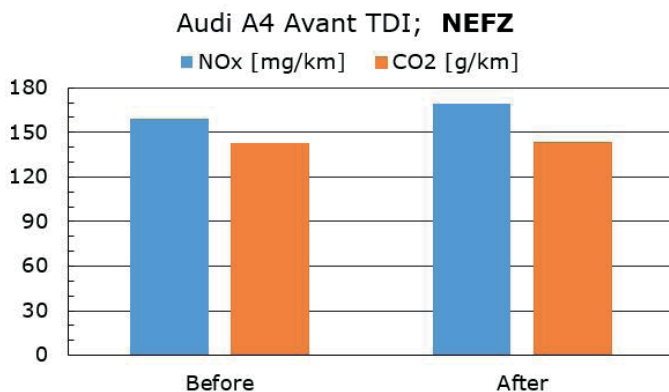
Ciclo WLTC, prescritto dalla legge dal 2017



Risultati misurati dal TCS: ciclo WLTC



NEDC - l'attuale ciclo di prova prescritto dalla legge



Risultati misurati dal TCS: ciclo NEDC

### Conclusioni

**Il nuovo software riduce le emissioni di NOx senza aumento del consumo e senza incidere sul comportamento stradale dei veicoli, mantenendo dunque le promesse per i modelli sottoposti al test. Non sussiste, quindi, alcun motivo per temere di recarsi in officina.**

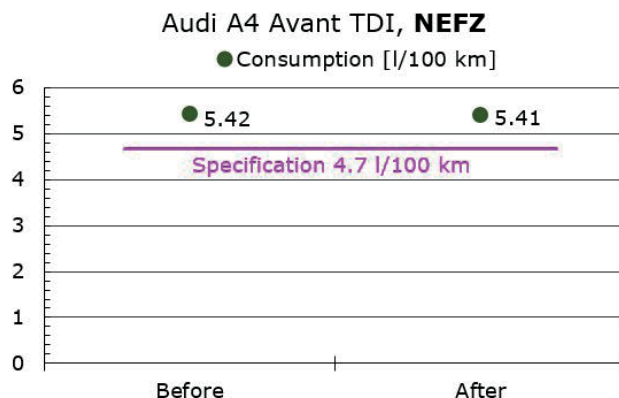
### Dati sul consumo pubblicati

Indipendentemente dalla vicenda delle emissioni VW, il TCS ha rilevato per l'Audi A4 in esame un maggior consumo di 0,7 litri ogni 100 km rispetto ai dati dichiarati (fabbrica: 4,7 l/100 km), sia prima che dopo la correzione del software.

Secondo l'accordo in vigore tra auto-suisse (l'associazione che raggruppa gli importatori svizzeri) e il TCS, nel caso di uno scarto pari o superiore a 0,6 litri, all'importatore viene data l'opportunità di dimostrare la veridicità dei dati. Se questi non vengono confermati, le informazioni sui consumi normalizzati dovranno essere corrette.

### Link

Approfondimenti in rete:  
[www.tcs.ch/vicenda-vw](http://www.tcs.ch/vicenda-vw)



Consumo diesel 5,4 l/100km – indipendentemente dall'aggiornamento del software.



Varia

## Update del programma VW sul banco di prova del TCS

### Ci vogliono test più realistici

Le misurazioni eseguite sulla **VW Passat** dopo l'aggiornamento del programma non evidenziano ripercussioni negative in fatto di prestazioni e consumi. Il limite di ossido d'azoto (NOx) non è stato superato per un soffio.



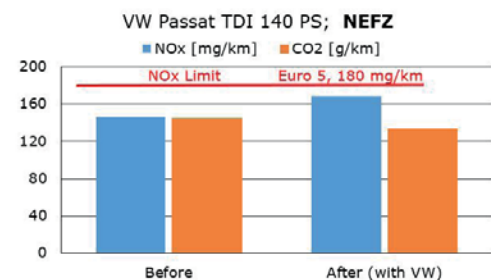
La VW Passat pronta per la verifica delle emissioni con PEMS.

Una volta eseguito l'aggiornamento del software non si può più tornare alla vecchia versione. Prendiamo la VW Passat 2.0 TDI, una delle auto più popolari e diffuse in Svizzera. In collaborazione con la FIA (Federazione internazionale dell'automobile), il Touring Club Svizzero ha sottoposto un modello d'occasione ad una misurazione «prima e dopo». Per il proprietario è importante che, dopo la visita in garage, le prestazioni della sua vettura non peggiorino, che non consumi più carburante di prima e che le emissioni inquinanti non siano più elevate. La buona notizia: nell'uso pratico si riscontra che dopo l'aggiornamento la Passat ha le stesse identiche performance di prima e che il consumo di carburante è leggermente inferiore, sebbene la differenza sia talmente minima che il proprietario non se ne accorge nemmeno. Di conseguenza, l'auto emette anche meno CO<sub>2</sub>. Il valore limite di NOx prescritto è però appena rispettato. Nella guida pratica non si riscontrano differenze.

### Come si è svolto il test

Nei primi test effettuati secondo il NEDC, il ciclo oggi in vigore, la Passat registrava un'emissione di NOx superiore alla norma Euro 5. Come sempre in casi del genere, il TCS ha informato il costruttore, dando alla VW la possibilità di procedere a misurazioni in presenza del TCS, per andare a fondo delle discrepanze.

Una volta di più è stato dimostrato che le misurazioni effettuate secondo i parametri attuali, che il prossimo anno saranno sostituiti dal più realistico ciclo WLTC (Worldwide harmonized Light duty Test Cycle), permettono un margine di tolleranza molto ampio. I valori limite Euro 5 sono realizzabili solo sfruttando al massimo il margine di tolleranza. Lo stile di guida del collaudatore ha dunque un grosso impatto sui valori di NOx misurati.



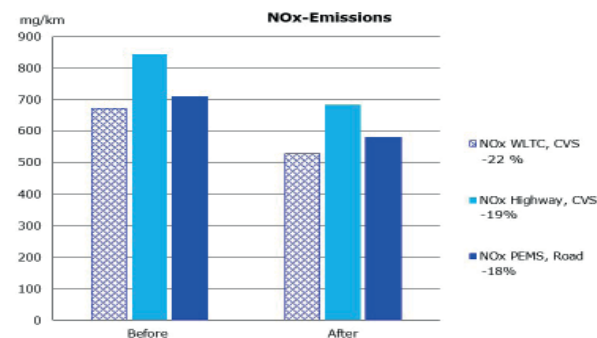
Emissioni rilevate sul ciclo NEFZ/NEDC (New European Driving Cycle).

### Migliori valori di ossidi d'azoto

Questa situazione insoddisfacente ha spinto il TCS ad applicare il ciclo più moderno WLTC in modalità autostradale, e ciò con risultati positivi. Ad esempio si è registrato un quinto in meno di emissioni di NOx (-22 % con il ciclo WLTC e -19 % in autostrada), che si ripercuote positivamente anche sulla guida di tutti i giorni. Inoltre, il nuovo software non intacca la dinamica di guida e le prestazioni del motore.

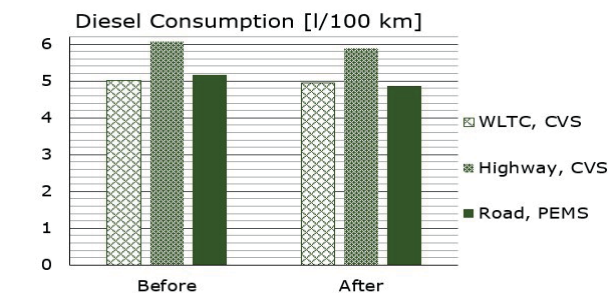


PEMS: portable emissions measurement system



Emissioni NOx rilevate in laboratorio (CVS) e su strada (PEMS).

Le rilevazioni su strada, eseguite con il WLTC ufficialmente applicabile da settembre 2017, hanno fatto emergere i vantaggi del nuovo software. Sulla base dei risultati del test, il TCS consiglia ai clienti VW interessati di procedere all'upgrade. Dal canto suo, VW deve fare ogni sforzo per effettuare gli aggiornamenti il più rapidamente possibile nell'interesse dei clienti. Ciò non toglie che le emissioni devono continuare a scendere. VW e tutti gli altri costruttori sono chiamati ad impegnarsi in tal senso. Anche in futuro il TCS effettuerà delle verifiche nell'interesse dei consumatori.



Consumo diesel tendenzialmente più basso.