

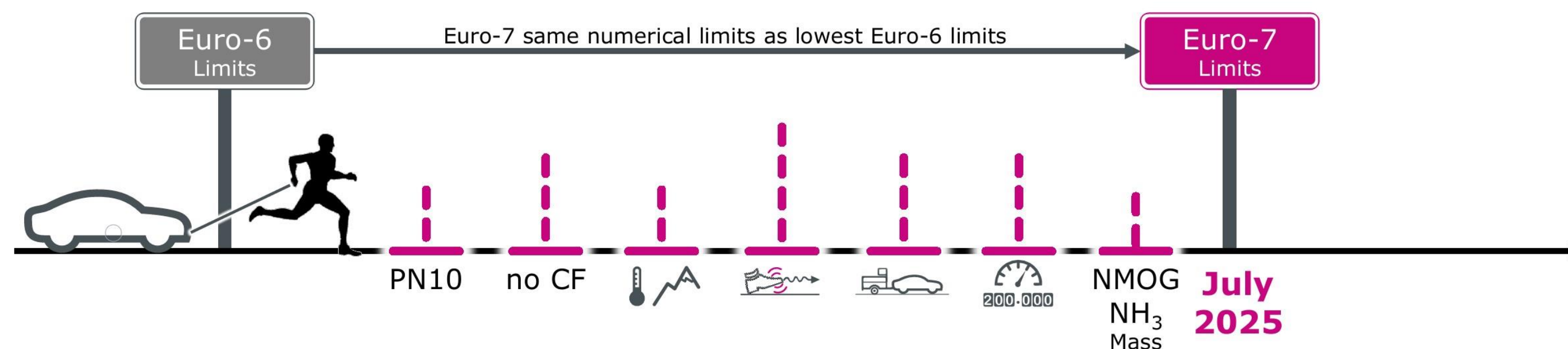
EURO 7

ride,
drive



ALFA
tecnica dal 1982

Limiti più restrittivi



- La bozza di proposta Euro7, pubblicata nel novembre 2022, alza l'asticella rispetto all'Euro 6.
- Sarà il primo standard a regolamentare un vasto range di emissioni provenienti non solo dagli scarichi, ma anche da altre fonti, come per esempio dai freni e dagli pneumatici.
- Interesserà inoltre tutte le tipologie di powertrain disponibili, dalle tradizionali termiche, diesel e benzina, fino alle full electric, passando per le tre tipologie di ibrido, MHEV, PHEV e FHEV, e per i powertrain a idrogeno.
- Prevede l'introduzione di limiti di emissioni (comunque inferiori al passato) durante la guida reale (RDE) e il controllo di altri inquinanti come l'NH₃ e i gas organici non metanici (NMOG) come aldeidi, chetoni, alcoli.
- Pone un limite più alto per gli inquinanti nei tragitti inferiori ai 10 km, cioè quando il motore endotermico, e quindi i catalizzatori, non fanno in tempo a scaldarsi e a lavorare in modo corretto.
- Il fattore di conformità (CF) che teneva conto dell'incertezza di misura, sarà inoltre eliminato. La conformità per auto e furgoni sarà verificata fino a quando non raggiungeranno i 200.000 chilometri e 10 anni di età.

Euro 7 in pillole



- Limiti emissivi allo scarico ulteriormente ridotti rispetto all'Euro 6 (NOx uguale per diesel e benzina).
- Nuove sostanze emmissive regolamentate, come l'NH3 e i gas organici non metanici (NMOG).
- Monitoraggio in tempo reale delle emissioni sul veicolo.
- Nuovi limiti sulle emissioni evaporative del carburante.
- Nuovi requisiti sulle prestazioni e sulla durata delle batterie delle auto elettriche e ibride.
- Nuovi limiti sulle emissioni di particolato dai freni.
- Nuovi limiti sull'abrasione e sull'emissione di micro plastica dagli pneumatici.

L'obiettivo: zero emissioni di CO₂

La road map impostata dall'Europa per la riduzione delle emissioni di CO₂:

- **2025: -15% rispetto al riferimento del 2021**
- **2030: -55% rispetto al riferimento del 2021**
- **2035: nessuna emissione di CO₂**

Quali tecnologie

Per adempiere alla Euro 7 si dovranno utilizzare tecnologie di frontiera, complesse e COSTOSE.

- Catalizzatore elettrico (e-CAT), per portare rapidamente in temperatura i materiali al suo interno, che hanno il compito di attivare le reazioni chimiche che catturano e neutralizzano le sostanze inquinanti.
- Riscaldamento elettrico delle parti interne del motore, come la camera di combustione o la coppa dell'olio, per renderlo immediatamente efficiente.
- Torque Limitation. Limitazione della coppia motrice in alcune condizioni estreme di temperatura.
- Ibridizzazione, con aumento dell'efficienza dei motori termici e'utilizzo di quelli elettrici per coprire le zone di lavoro meno efficienti.
- Candela di accensione con pre-camera incorporata per accelerare la propagazione del fronte di fiamma e aumentare il rapporto di compressione senza detonazione.
- Aumento della pressione di sovralimentazione.
- Miscele magre con iniezione d'acqua per mantenere sotto controllo la temperatura.
-

Sigfrid de Vries, Direttore Generale ACEA (2023)



«L'industria automobilistica europea è impegnata a ridurre ulteriormente le emissioni a beneficio del clima, dell'ambiente e della salute».

«Ma la proposta Euro 7 semplicemente non è il modo giusto per farlo, in quanto avrebbe un impatto ambientale estremamente basso ad un costo estremamente alto».

«Grandi benefici per l'ambiente e per la salute saranno raggiunti grazie alla transizione verso l'elettrificazione, sostituendo allo stesso tempo i veicoli più vecchi in circolazione sulle strade europee con modelli Euro 6/VI altamente efficienti».



ride,
drive

Autotecnica dal 1982

RidenDrive S.r.l.

Sede legale – Corso Re Umberto I, 13 c/o MAT – 10121 Torino (TO)

Sede - Via Carlo Bianco, 6 – 10146 Torino (TO)

Marketing e P.R – Franco Daudo 348 7151190

f.daudo@autotecnica.org

commerciale@autotecnica.org