

ATA DA 05ª REUNIÃO DO GRUPO DE TRABALHO DE OBD EM 2019

DATA: 10 de maio de 2019 (Terça-feira).
HORÁRIO: 09h30
LOCAL: Sede da AEA – R. Salvador Correia, 80 – Aclimação – São Paulo.

PRÓXIMA REUNIÃO 28 de maio de 2019 – às 09h30 - Sede da AEA

Coordenador: **Renato Linke** (CETESB)
Vice-Coordenadora: **Michele K. Gansauskas** (TOYOTA)

1. PRESENTES E AUSENTES JUSTIFICADOS

1.1. PRESENTES

Alessandro R. Lima (SKYPE)	DELPHI
Alexandre Sampaio	MAGNETI MARELLI
Carla Ghirotti Sousa	HPE
Daniele Romulo Carvalho	HONDA
Eduardo M. Miyashita	FORD
Eduardo Rigolizzo Ebeling	VWB
Elcio Luiz Farah	AFEEVAS
Felipe Gastaldo Cifoni	FORD
Felipe Sonoda dos Santos	CETESB
Fernando A. L. Moreto	FORD
Gabriel Branco	ENVIRONMENTALITY
Hermann Klein (SKYPE)	ETAS
José Cesar Turra Ponte	GMB
Leandro Pacheco	NISSAN
Lincoln Cancio	MAGNETI MARELLI
Lucas Burkart	BMW
Luiz Gustavo de Moraes	GMB
Mario Reis Pinto	MBBras
Mauricio Tadeu Fagiani Corrêa	HONDA
Oswaldo M. França Junior (SKYPE)	CONTINENTAL
Rafael Cassaniga (SKYPE)	CONTINENTAL
Renan Saad	RENAULT
Renato Ricardo Antonio Linke	CETESB
Ricardo F. de Souza (SKYPE)	CAOA

Robson Campos
Rogerio Craveiro
Sergio Luiz Alves
Sergio Yuzo Kashiwagi
Wagner Orlof (SKYPE)

MAGNETI MARELLI
GMB
INDIVIDUAL
HONDA
AVL

1.2. AUSENTES JUSTIFICADOS

-

2. EXPEDIENTE

2.1 – A ata da reunião anterior foi lida e aprovada com as seguintes ressalvas:

2.1.1. Inclusão na lista de presentes os participantes via Skype:

Rafael Cassaniga – Continental,
Oswaldo França- Continental,
Palasio – Bosh,

2.1.2 Será distribuído junto à esta ata o material apresentado na reunião do dia 30/04, sobre AECS.

3. ASSUNTOS TRATADOS

3.1. Monitores e phase in para veículos com ignição por centelha:

O GT continuou a discussão da tabela dos novos monitores do OBD Br-3.

Foi solicitado na reunião anterior que as empresas investigassem sobre o monitoramento do sistema de aquecimento de combustível. Os participantes esclareceram que hoje, no OBD Br2+, fica a critério interno de cada empresa definir se irá monitorar a continuidade elétrica deste sistema, caso julgue que este possa impactar as emissões do veículo. O GT concordou em estabelecer o monitoramento do sistema auxiliar de partida a frio, através da continuidade elétrica quando o sistema for presente no veículo e estiver ativo, com início em 2022.

Também foi solicitado na reunião anterior que as empresas levantassem os monitores de OBD exclusivos para veículos híbridos. Os participantes explicaram que na legislação americana de referência, CARB 2013, não existem monitores de OBD exclusivos para veículos híbridos. O sistema elétrico dos híbridos é controlado por sistema específico, e não pela lâmpada do OBD (MIL). O GT concordou, então, em não estabelecer monitores exclusivos, e que os veículos híbridos devem atender a todos os monitores definidos para veículos com ignição por centelha.

Foi questionada a necessidade de monitorar o GPF (filtro de material particulado para veículos a gasolina). Porém, o CARB não menciona monitor específico para GPF. Como existe limite de OBD para o material particulado, se estas emissões forem altas, por

exemplo, devido a falhas no GPF, a MIL irá acender. Portanto há controle indireto e o GT entende que não há necessidade de um monitor de OBD específico para o GPF.

Sobre os limites de OBD, foi explicado que o monitoramento é feito de forma indireta, e o teor de etanol e a qualidade dos combustíveis tem um grande impacto na lógica de funcionamento deste monitor. A adulteração de combustível, muito comum em todo o Brasil, gera muitos problemas de detecção, e limites muito baixos podem aumentar o custo de garantia e causar transtornos para o usuário do veículo. Por isso, é necessário que sejam estabelecidos limites de OBD apropriados às condições brasileiras, e, os valores serão discutidos nas próximas reuniões do GT.

A tabela abaixo mostra a conclusão do GT para os novos monitores do OBD Br3 para veículos de ignição por centelha e o respectivo ano de introdução. Com isto, o GT encerrou a discussão dos novos monitores de veículos de ignição por centelha que serão implementados no OBD Br3.

Novos Monitores do OBD Br3:	2022	2025
Limites de Mau Funcionamento Mais Baixos	✓	✓
Limite de NMOG+NOx para Monitor do Catalisador	✓	
Monitor do Sistema de Ar Secundário	✓	
Monitor do Sensor de Oxigênio Pós-Catalisador		✓
Monitor do Sistema de Combustível. *excesso de combustível quando o veículo está abastecido com E22-E30, ou a falta de combustível quando abastecido com E90-E100.	✓ Apenas veículos à gasolina	✓ Veículos Flex (apenas extremos*)
In Use Monitor Performance Ratio (IUMPR)	✓ Apenas veículos à gasolina (sem fator %)	✓
Monitor do Sistema de Evaporativas (Ø1mm/E19-E30)		✓
Monitor do Sistema de Aquecimento de Catalisador	✓	
Monitor do Sistema de Variação de Tempo de Válvulas		✓
Monitor do Sistema de EGR	✓	
Gravação de Falha por 400 Dias (Alternativa)	✓	
Monitor do Sistema PCV		✓
Monitor do sistema auxiliar de partida a frio (Continuidade elétrica quando o sistema estiver ativo)	✓	

Com o término da discussão dos monitores de OBD para veículos com ignição por centelha, GT irá iniciar a preparação da proposta de texto da Instrução Normativa do OBD Br3. O GT

solicitou que o texto do OBD Br3 contenha todo o conteúdo referente ao OBD em um único documento, para que não seja mais necessário consultar regulamentos antigos. Inicialmente, o texto será focado no OBD Br3 para veículos com ignição por centelha, e dependendo do andamento da discussão do OBD Br3 para veículos à Diesel, o GT decidirá oportunamente se os monitores para Diesel e para ignição por centelha serão incluídos em um único texto ou em textos separados.

Os senhores Alexandre Sampaio (Magneti Marelli), Eduardo Ebeling (VW), Eduardo Miyashita (Ford), Rogerio Craveiro (GM) e senhora Michele Gansauskas (Toyota) se voluntariaram para montar de um pequeno grupo e elaborar uma proposta de texto da Instrução Normativa do OBD Br3, a fim de acelerar o processo. Para a proposta, serão consolidadas todas as regulamentações brasileiras pertinentes ao OBD, e que continuem válidas para o OBD BR3, e serão incluídos os novos monitores acordados. Quando elaborado, o texto será mostrado no GT e discutido por todos os participantes.

3.2. Monitores e phase in para veículos leves com motores à Diesel:

Os fabricantes de veículos explicitaram que estão com dificuldades em obter informações técnicas detalhadas do OBD para veículos leves à Diesel de acordo com a legislação americana. Um dos motivos é porque muitos fabricantes presentes no Brasil não comercializam veículos a Diesel nos Estados Unidos. Outro motivo é que a grande maioria dos modelos Diesel comercializados no Brasil é baseada nos modelos europeus, devido à maior similaridade do produto com o nosso mercado, uma vez que os modelos e motorizações do mercado americano são muito maiores do que a aplicação brasileira, podendo até serem classificados como veículos pesados. Ainda, o desenvolvimento e calibração dos modelos a Diesel brasileiros são realizados no exterior.

Exposto isto, o GT definiu que irá iniciar a discussão com os monitores existentes no OBD Europeu como primeiro passo e depois irá avaliar também o OBD americano, para entender as principais semelhanças e diferenças, impactos nos produtos e relevância, para então definir os monitores do OBD BR3 – Diesel e suas respectivas datas de implementação.

4. PRÓXIMA REUNIÃO

DATA: 28 de maio de 2019

HORÁRIO: 09h30

LOCAL: Sede da AEA – R. Salvador Correia, 80 – Aclimação – SP.

PAUTA:

- Leitura e aprovação desta ata;
- Discussão dos limites de OBD para veículos leves com ignição por centelha.
- Discussão dos monitores para veículos leves a Diesel.

ANEXO:

- 2019 05 10_Lista de novos monitores para veículos com ignição por centelha;
- 2019 04 30_ AECS - CONAMA L7_L8

Dados coligidos por Renato Linke e Michele K. Gansauskas