
ATA DA 14ª REUNIÃO DO GRUPO TÉCNICO RDE EM 2019 GT da CT de Emissões em Veículos Leves

DATA: 16 de setembro de 2019; segunda-feira.
HORÁRIO: 14h00
LOCAL: Sede da AEA – R. Salvador Correa, 80 – Aclimação – São Paulo.

PRÓXIMA REUNIÃO: 14 de Outubro de 2019 – às 14h00 – Sede da AEA

Coordenador: **Marcos Eduardo de Toledo (Volkswagen)**
Vice-Coordenador: **Gabriel Murgel Branco (Environmental)**

1. PRESENTES E AUSENTES JUSTIFICADOS

1.1. PRESENTES

Fabício Dias Pereira	VOLKSWAGEN
Fernando A. L. Moreto	FORD
Francisco E. Baccaro Nigro	USP
Giancarlo Silva	NISSAN
Gladson Barchi	BASF
José Cesar Turra Ponte	GMB
Lucas Burkart	BMW
Luiz Gustavo de Moraes	GMB
Marcel G. Jorge	PSA
Marcos Eduardo Toledo	VOLKSWAGEN
Mario L. Randazzo	FCA
Michel Matias Martin	VOLKSWAGEN
Renata Kakuiti de Castilho	TOYOTA
Rodrigo Manoel Nunes Vieira	CETESB
Sergio Yuzo Kashiwagi	HONDA
Vinicius Costa	AVL
Vladimir Ferrari	BASF

1.2. AUSENTES JUSTIFICADOS

2. ASSUNTOS TRATADOS

2.1 Ata da reunião anterior

- Lida a ata da 13ª reunião do GT;
- A ata foi aprovada com as seguintes observações:

- o No item 2.3.7 onde está escrito “Os ensaios RDE a serem executados devem ser 1 (um) ensaio a frio por modelo e 2 ensaios RDE a quente por família”; deve ser lido:

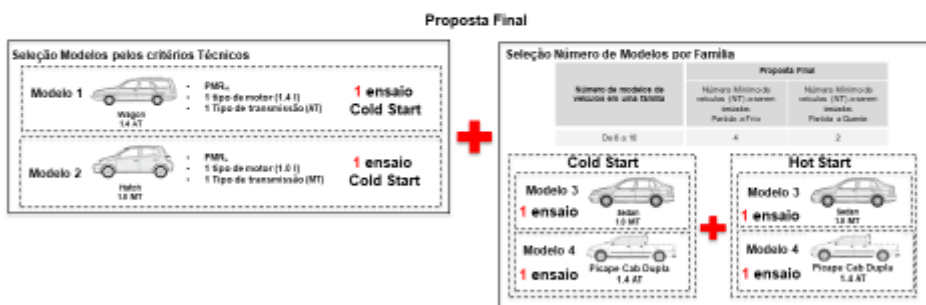
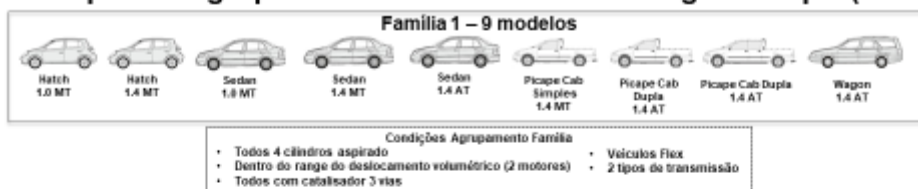
“Os ensaios RDE a serem executados devem ser, **no mínimo**, 1 (um) ensaio a frio por modelo e 2 ensaios RDE a quente por família”.

Pois, dependendo do número de veículos na família o número de ensaios aumenta. A amostragem na família deve seguir a tabela abaixo no item 2.2.

2.2 Tabela de agrupamento por famílias para o RDE

Foi apresentada novamente e discutida a tabela de agrupamento por famílias para o RDE.

Exemplo 1 – Agrupamento Hatchback/Sedan/Wagon/Picape (Flex)



4 modelos no total
6 ensaios no total por combustível

2.3 Prazo para entrega do resultado da monitoração RDE para os veículos PL7

Foi discutida a proposta de prazo para a entrega dos resultados da monitoração RDE para o PROCONVE L7.

Ficando acordado, entre os membros do GT, que a apresentação dos resultados de ensaio RDE dos veículos homologados para a comercialização a partir de janeiro de 2022, têm o prazo máximo de entrega até 31 de dezembro de 2023. Todas as LCVMs válidas nessa data (31 de dezembro de 2023) devem apresentar relatório de emissões e consumo de laboratório e estarem contempladas dentro das famílias RDE a serem entregues. As exceções devido a baixo volume serão tratadas oportunamente.

O Sr. Marcel, PSA, concorda com o prazo de entrega do relatório, mas alerta que isto pode atrapalhar os preparativos e homologações do PROCONVE L8.

O Prof. Nigro observou que devemos tomar cuidado para ter um escalonamento das entregas dos relatórios, para que não ocorra que todos entreguem os relatórios simultaneamente.

O quanto antes o resultado puder ser encaminhado será mais proveitoso.

2.4 Ensaios RDE no método estabelecido pela CETESB

O Sr. Luiz Moraes informou que as montadoras estão organizando os testes na proposta de procedimento estabelecido pela CETESB.

O Sr. Marcos Toledo observou que os testes que estamos realizando no momento são com veículos PROCONVE L6 e precisamos ficar atentos, pois, para as homologações do L7 o nível de emissões ficarão mais baixos; com estes valores mais baixos, pode ser ainda mais crítico o atendimento de um fator de conformidade igual a 2, ou inferior.

O Prof. Nigro também ressaltou que os veículos deverão ter valores semelhantes, quando testados por um outro laboratório e equipe, que não aquela que originalmente testou os veículos.

Estes ensaios RDE, para a verificação do procedimento proposto, devem ser executados no número maior possível de testes para termos uma convergência no procedimento e nas condições de rota e contorno estabelecidos.

O Sr. Vilson Tolfo, FCA, comentou que os ensaios RDE tem outras condições a serem observadas além do relevo e do acúmulo de altitude, como a temperatura, as acelerações mínimas e máximas, entre outras. Logo, é necessário analisar se o procedimento proposto, em todas as suas condições estabelecidas pode ser de fato exequível.

O Prof. Nigro comentou que é necessário que as dificuldades nos ensaios comecem a aparecer e serem comprovadas por ensaios, para que o procedimento possa ser ajustado em tempo.

2.5 Norma ABNT para o RDE Brasil

O Sr. Marcos Toledo informou que ABNT já criou o número do projeto de norma para o RDE Brasil, e que será necessário compilar o nosso texto proposto no formato estabelecido pela ABNT.

Número do projeto de norma: 005:102.002-006

Título: Veículos rodoviários automotores leves – Determinação das emissões de hidrocarbonetos, monóxido de carbono, óxidos de nitrogênio e dióxido de carbono durante a condução de veículos em trânsito real – Método de ensaio.

Escopo da norma: Esta norma especifica o método para determinar o total de hidrocarbonetos (THC) e os hidrocarbonetos descontada a parcela de metano (NMHC), o monóxido de carbono (CO), os óxidos de nitrogênio (NOx) e o dióxido de carbono (CO₂) emitidos pelo motor de veículos rodoviários automotores leves, quando transitando em ruas e estradas em condições reais de tráfego.

Esta norma é aplicada a veículos rodoviários automotores leves.

Foi comentado que o cronograma proposto, para os testes com o método RDE Brasil, e a elaboração e publicação da norma ABNT, deve ser aumentado devido ao prazo de consulta pública que a ABNT estabelece para as normas.

O prazo pode ser aumentado em até 4 meses e meio de acordo com os participantes.

2.6 Apresentação da FCA de ensaios com maiores ganhos de altitude

O Sr. Mario Randazzo, FCA, apresentou alguns resultados de ensaios RDE realizados com ganho de altitude de até 1500m, durante a apresentação ficou claro que um ganho de altitude de até 1500m é de difícil execução, mas, é possível.

Ganhos de altitude acima de 1500m não resultam em ensaios válidos devido a reprovação maior que 50% das janelas de CO2 baseadas no ciclo FTP-75.

O Sr. Mario Randazzo, vai verificar a possibilidade de distribuição da apresentação realizada.

2.7 Diferentes modos de condução

O GT entende por diferentes modos de condução, não somente as diversas opções que as transmissões automáticas podem oferecer, mas, também possíveis diferentes modos de condução que podem ser realizados com as transmissões manuais.

Foi discutido a proposta da CETESB, de ser realizado um ensaio RDE para os diferentes modos de condução possíveis em transmissões automáticas e manuais.

A CETESB propôs que, se o veículo for operado em modo “default” para a homologação, este veículo também deve ser testado, RDE, no modo mais “agressivo” que o veículo possuir.

As montadoras presentes não concordam com esta proposição e sugerem que os veículos sejam testados no modo “default” somente, lembrando que cada montadora deve garantir que todos os modos de condução atendam o fator de conformidade a ser observado, sem a necessidade do teste na condição extrema.

O órgão certificador poderá solicitar, durante o ensaio observado, que este seja realizado no modo mais agressivo; mas, testes RDE adicionais não serão realizados.

2.8 Outros assuntos

2.8.1 O coordenador do GT lembra a todos os participantes que pesquisem o valor da densidade dos gases de exaustão quando o veículo a ser testado no RDE for abastecido com Gasolina E22, com E61 e com E100.

A tabela utilizada pela Europa possui valores para E10 e E85, mas não possui estes outros valores necessários para o ensaio no Brasil.

2.8.2 O Sr. Rodrigo Vieira, informa que o Dr. Rui de Abrantes acha justo que seja estabelecido um mínimo de altitude acumulada para o ensaio RDE.

3. PRÓXIMA REUNIÃO

DATA: 14 de Outubro de 2019; segunda-feira.

HORÁRIO: 14h00

LOCAL: Sede da AEA – Rua Salvador Correa, 80 – Aclimação – São Paulo.

PAUTA:

- Discutir a realização de ensaios RDE com o método proposto.
- Outros assuntos.

Dados coligidos por Marcos Toledo e Luiz Moraes