

**ATA DA  
2ª REUNIÃO DO GT FATOR DE REGENERAÇÃO PARA CONSUMO EM 2022  
GT da CT de Emissões em Veículos Leves**

**DATA:** 22 de Março de 2022; (terça-feira).

**HORÁRIO:** 13h30

**LOCAL:** Microsoft TEAMS

**PRÓXIMA REUNIÃO:** 19 de Abril de 2022 (Terça-Feira) às 13h30 – Via Microsoft TEAMS

Coordenador: **Jose Cesar Turra Ponte (GM)**

Vice Coordenador: **Renato Linke (CETESB)**

## **1. PRESENTES E AUSENTES JUSTIFICADOS**

### **1.1. PRESENTES**

Danilo A. Torres	GM
Eugênio Carlos Assis Silva	CAOA
Fernanda Oliveira Silva	FCA
Fernando A. L. Moreto	FORD
Fernando de C. Barros	VOLKSWAGEN
Giancarlo Mura	BMW
Guilherme Ferreira da Silva	RENAULT
José Cesar Turra Ponte	GM
Lucas Burkart	BMW
Luiz Carlos Daemme	LACTEC
Marcelo Clemente	STELLANTIS LATAM
Renata Kakuiti de Castilho	TOYOTA
Renato Viana Dias	MBBras
Rui de Abrantes	CETESB
Silvio Rodrigues da Silva	FCA
Taís Pereira Alves	VW

### **1.2. AUSENTES JUSTIFICADOS**

Renato Ricardo Antonio Linke	CETESB
------------------------------	--------

## 2. ASSUNTOS TRATADOS

- 2.1. A ata da reunião anterior foi lida e aprovada pelos participantes sem correções.
- 2.2. O Sr. Walisson Bessa confirmou que a AEA poderá tabular os valores dos resultados os ensaios feitos pelos participantes de forma a manter sigilo sobre o nome das empresas que realizaram os ensaios e demais informações (item 2.6 da ata anterior). Também foi definido pelo grupo que apenas os resultados das três 'rotas' seriam informados, sem informações adicionais, como por exemplo os valores de "D" e "d" de cada rota. A convenção foi; Rota 1 para o ciclo composto de parte urbana e estrada; Rota 2 para calcular o FRC apenas com ciclos urbanos (ciclo 4 fases da IN 29/21) e calcular o consumo combinado corrigindo apenas a parte urbana e Rota 3 onde haveria dois FRC um calculado com ciclos urbanos e outro com ciclos estradas e ambos seriam usados para calcular o consumo combinado. Em todas as rotas, o valor a ser reportado seria a relação do consumo combinado corrigido com o FRC (conforme cada rota) e o consumo combinado sem correção.
- 2.3. O representante da CETESB, Sr. Rui de Abrantes confirmou a intenção de realizar os ensaios e solicitou se algum outro participante poderia emprestar um veículo para que a CETESB também possa rodar os testes. Neste caso seria necessário o apoio do fabricante para as atividades de inibir/liberar a regeneração, bem como o monitoramento do final da fase de carregamento.
- 2.4. Alguns participantes questionaram novamente detalhes adicionais referente a determinação do FRC no ciclo estrada usado na Rota 3. O fluxograma encaminhado na reunião anterior foi usado para as discussões e está copiado abaixo:
- 1 ° Etapa: *(Não é necessário inibir a regeneração) / Medindo emissões no 2x Highway.*  
*Ciclo medição será: EPA 72 + 1x Highway (Sem medir emissões) + 1xHighway (Medindo emissões)*
- 2° Etapa: *(Carregamento do DPF conforme ciclo abaixo, próximo ao fim inibir a regeneração.*  
*Ciclo 2x Highway: 1. Frio e 2. quente cada Highway é equivalente a 1 D*
- 3°Etapa: *Soak 12 a 36 horas*
- 4° Etapa: *(Inibindo a regeneração): Msi2*  
*Ciclo medição será: EPA 72 + 1x Highway (Sem medir emissões) + 1xHighway (Medindo emissões)*
- 5° Etapa: *Soak 12 a 36 horas*
- 6° Etapa: *(Inibir a regeneração, liberando apenas no segundo Highway):*  
*Ciclo medição será: EPA 72 + 1x Highway (Sem medir emissões) + 1xHighway (Medindo emissões)*  
*Obs. "Desinibir" a regeneração para que ela ocorra no segundo ciclo Highway*

Entre os pontos alinhados durante a reunião destacam-se:

- 2.4.1. Contagem de ciclo - foi acordado que cada Highway rodado (com ou sem emissões) deve contar como um D, assim por exemplo na 2ª etapa seriam contados 2 D.
- 2.4.2. Contabilização dos “preps” ou EPA72 – para levar em consideração o eventual carregamento durante estes “preps”, quando realizados, será adotado que cada “prep” equivale a 0,73D.
- 2.4.3. Necessidade dos “preps” ou EPA72 - no caso de o veículo ter rodado um ciclo estrada a mais de 3 horas atras é preciso fazer o “prep”, sendo que neste caso deve-se observar o período mínimo de “soak” de 12 a 36 horas. Caso o último ciclo tenha sido realizado a menos de 3 horas, não será preciso rodar o “prep”, conforme previstos nas etapas 1ª, 4ª e 6ª.
- 2.5. Foi esclarecido que no cálculo do FRC (todas as Rotas) a formulação proposta (mesma do Fator Ki) usa a média ponderada pela quantidade de ciclos. O coordenador esclareceu que é preciso usar uma grandeza física, por exemplo o consumo (L/100km), que ‘aumente’ durante a regeneração. Este cuidado com as unidades é necessário para o cálculo correto dos FRC.
- 2.6. Ainda está em discussão a proposta de não corrigir os **consumos urbano e estrada** declarados na etiqueta PBEV e no INFOSERV. Apenas os valores declarados do **consumo combinado** nos processos da LCVM, PBEV e Rota 2030 seriam corrigidos pelo FRC.
- 2.7. Não havendo outros assuntos, a próxima foi confirmada para o dia 19/04, seguindo o calendário deste GT.

### 3. PRÓXIMA REUNIÃO

**DATA:** 19 de Abril de 2022; terça-feira

**HORÁRIO:** 13h30

**LOCAL:** Via Microsoft TEAMS

#### **PAUTA:**

1. Leitura e aprovação da ata da reunião anterior;
2. Andamento dos ensaios experimentais para definição do ciclo;
3. Outros assuntos.

Dados coligidos por Jose Cesar Ponte (GM)