

L'industria dei pneumatici ha lavorato per aggiornare e riaffermare la sua posizione, resa nota nel 2007, su un metodo per stabilizzare le emissioni evaporative dei nuovi pneumatici per veicoli leggeri.

Qualsiasi pneumatico per veicoli emette solitamente un livello instabile e più elevato di emissioni evaporative subito dopo il processo di produzione. Queste emissioni decrescono durante il normale stoccaggio e utilizzo del pneumatico durante i primi mesi successivi alla produzione, fino a raggiungere un livello stabile.

Storicamente, gli standard sulle emissioni evaporative dei veicoli e le metodologie di regolamentazione mirano a ridurre le emissioni evaporative del sistema di alimentazione durante l'intero ciclo di vita del veicolo, anche durante le operazioni di rifornimento. In altre parole, le normative esistenti contemplano solo queste emissioni.

Le emissioni evaporative possono tuttavia essere emesse anche da componenti diversi dal carburante del veicolo, come pneumatici e/o plastica o altre parti in gomma. Le emissioni dei pneumatici sono sempre state contabilizzate solo per una parte trascurabile rispetto a una soglia fissata per un SHED (Sealed Housing for Evaporative Determination) di un intero veicolo. Tuttavia, con il continuo inasprimento nel tempo delle soglie di emissione per evaporazione del sistema di alimentazione, quelle emissioni non pertinenti al sistema di alimentazione e al di fuori dell'ambito normativo, hanno il potenziale per influenzare le misurazioni se anche le procedure di stabilizzazione non si evolvono nel tempo.

In generale, le procedure di prova SHED per un intero veicolo stanno già considerando una fase di preconditionamento e una fase di stabilizzazione del fondo. Nonostante la crescente necessità di misurazioni SHED più accurate sulle prestazioni delle emissioni del sistema di alimentazione a causa dell'inasprimento delle soglie, la pratica attuale di una fase di preconditionamento e di una fase di stabilizzazione del fondo non tiene sempre conto della curva di decadimento della stabilizzazione del pneumatico e le condizioni adeguate per evitare che le emissioni dei pneumatici influenzino gli obiettivi di misurazione SHED del veicolo.

Il metodo per stabilizzare le emissioni evaporative di un nuovo pneumatico per autovetture e veicoli commerciali leggeri descritto nel documento che trovate sotto mira a identificare la preparazione del pneumatico prima di un test SHED o altra prova delle emissioni evaporative, per ridurre la variabilità della misurazione delle prestazioni delle emissioni evaporative del sistema di alimentazione. In generale, i pneumatici non possono considerarsi stabilizzati prima dei 3.000 km di rodaggio.

Maggiori informazioni sul documento [**“Metodo per la stabilizzazione delle emissioni evaporative di uno pneumatico nuovo. Pneumatici per autovetture e veicoli commerciali leggeri”**](#).

© riproduzione riservata pubblicato il 5 / 10 / 2022