

# Modello: Abarth 500 MCA 2016

## Legenda

**eLEARN:** Informazioni disponibili a fronte dell'acquisto di un abbonamento alla **Documentazione tecnica on-line** con filtri **Manuali** e **Abarth**, della durata di 1 ora, 1 giorno, 1 mese o 1 anno.

**eLUM:** informazioni disponibili gratuitamente sulla versione elettronica del Libretto di Uso e Manutenzione. E' indicata la sezione in cui si trova l'informazione.

**N/A:** voce non applicabile per il modello.

**ODX:** Informazioni disponibili tramite ODX ISO22900 **per i costruttori della strumentazione di prova** da utilizzare durante i test. La fornitura è soggetta a **contratto di fornitura**, a fronte di negoziazione, come previsto dal regolamento R858/2018. Le istruzioni per l'uso dell'interfaccia elettronica saranno fornite dai costruttori della strumentazione.

Se una qualsiasi delle informazioni disponibili non esiste in questa lingua, sono indicate tra parentesi le lingue disponibili (nella codifica standard a 2 cifre).

## Informazioni per i controlli

### 1. Impianto di frenatura

Elemento	Metodo	Informazioni necessarie	Disponibilità informazioni
<b>1.6. Sistema antibloccaggio (ABS)</b>	Esame visivo e controllo del dispositivo di allarme e/o uso dell'interfaccia elettronica del veicolo.	Istruzioni per l'uso dell'interfaccia elettronica del veicolo	<b>ODX D2126 (EN)</b>
<b>1.7. Sistema di frenatura elettronica (EBS)</b>	Esame visivo e controllo del dispositivo di allarme e/o uso dell'interfaccia elettronica del veicolo.	Istruzioni per l'uso dell'interfaccia elettronica del veicolo	<b>ODX D2126 (EN)</b>

### 1.1. Stato meccanico e funzionamento

Elemento	Metodo	Informazioni necessarie	Disponibilità informazioni
<b>1.1.6. Freno di stazionamento, leva di comando, dispositivo di bloccaggio, freno di stazionamento elettronico</b>	Esame visivo dei componenti mentre è azionato il sistema di frenatura.	Descrizione generale del freno di stazionamento elettronico	N/A
<b>1.1.13. Guarnizioni per freni</b>	Esame visivo.	Metodo di valutazione dell'usura e limite di usura <i>Cfr. UN R13 5.2.1.11.2 e 5.2.2.8.2.</i>	<b>Raccolta dati in corso</b>

Elemento	Metodo	Informazioni necessarie	Disponibilità informazioni
<b>1.1.14. Tamburi dei freni, dischi dei freni</b>	Esame visivo.	Metodo di valutazione dell'usura e limite di usura <i>Cfr. UN R13 5.2.1.11.2 e 5.2.2.8.2.</i>	Raccolta dati in corso

### 1.2. Prestazioni ed efficienza del freno di servizio

Elemento	Metodo	Informazioni necessarie	Disponibilità informazioni
<b>1.2.1. Prestazioni</b>	Durante un controllo su un banco di prova freni o, se impossibile, durante una prova su strada azionare i freni progressivamente fino allo sforzo massimo.	Requisiti specifici per il controllo del veicolo su un banco di prova freni (modalità di prova)	Raccolta dati in corso

### 1.3. Prestazioni ed efficienza del freno di soccorso (se basato su un sistema separato)

Elemento	Metodo	Informazioni necessarie	Disponibilità informazioni
<b>1.3.1. Prestazioni</b>	Se il sistema del freno di soccorso è separato dal freno di servizio, utilizzare il metodo precisato al punto 1.2.1.	Descrizione generale del sistema, compresi i circuiti (definizione chiara del freno di soccorso)	Sistema incluso nel freno di servizio

### 1.4. Prestazioni ed efficienza del freno di stazionamento

Elemento	Metodo	Informazioni necessarie	Disponibilità informazioni
<b>1.4.1. Prestazioni</b>	Azionare il freno durante un controllo su un banco di prova freni.	Descrizione generale del sistema, compresa la procedura di prova raccomandata se non è possibile una prova dinamica (su un banco di prova freni o una prova su strada)	Raccolta dati in corso

## 2. Sterzo

Elemento	Metodo	Informazioni necessarie	Disponibilità informazioni
<b>2.6. Servosterzo elettronico (EPS)</b>	Esame visivo e controllo di coerenza tra l'angolo del volante e l'angolo delle ruote al momento dell'accensione/spengimento del motore e/o uso dell'interfaccia elettronica del veicolo.	Istruzioni per l'uso dell'interfaccia elettronica del veicolo	<b>ODX D2040 (EN)</b>

#### 4. Luci, riflettori e circuito elettrico

Elemento	Metodo	Informazioni necessarie	Disponibilità informazioni
<b>4.11. Circuito elettrico</b>	Esame visivo, con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore, se del caso anche all'interno del compartimento motore.	Identificazione dei cavi (ad esempio colore, schermatura, sezione trasversale, dimensioni), controllo dell'isolamento (alta tensione)	<b>eLEARN:</b> Modello 150-500; 1.4 16V TJET; Impianto elettrico <i>Per l'identificazione dei cavi:</i> 2 – Cablaggi <i>Per dati specifici:</i> 3 – Connettori; analizzando i connettori specifici legati ai cablaggi identificati prima
		Posizione degli impianti elettrici ad alta tensione	N/A
<b>4.13. Batteria/e</b>	Esame visivo.	Posizione della/e batteria/e	<b>eLEARN:</b> Modello 150-500; 1.4 16V TJET; Impianto elettrico; 1 – Funzioni elettriche; E10 – Alimentazione e masse; E1010 – Alimentazione; Localizzazione componenti; A001
		Numero di batterie	1
		Disposizioni speciali per le batterie ad alta tensione	N/A
		Informazioni specifiche per veicolo (VIN) relative all'interruttore della batteria [Si/No]	No
		Informazioni specifiche per veicolo (VIN) relative ai fusibili della batteria [Si/No]	No
		Informazioni specifiche per veicolo (VIN) relative alla ventilazione della batteria [Si/No]	No
		Informazioni specifiche per veicolo (VIN) relative al principio di funzionamento	No

##### 4.1. Fari

Elemento	Metodo	Informazioni necessarie	Disponibilità informazioni
<b>4.1.1. Stato e funzionamento</b>	Esame visivo e verifica del funzionamento.	Categoria della sorgente luminosa [...]	<b>eLUM:</b> Abarth 500; Libretto Uso e Manutenzione; In emergenza; Sostituzione di una lampada; Lampade
<b>4.1.2. Allineamento</b>	Determinare l'orientamento orizzontale di ciascun faro in posizione anabbagliante con l'utilizzo di un dispositivo di orientamento dei fari o dell'interfaccia elettronica del veicolo.	Allineamento del fascio anabbagliante [percentuale] per l'inclinazione verticale e la direzione	<b>eLEARN:</b> Modello 150-500; 1.4 16V TJET; Manuale; Impianto elettrico; Illuminazione esterna; Procedure; 5540B38 - Fascio luminoso dei proiettori/gruppi ottici – Orientamento

Elemento	Metodo	Informazioni necessarie	Disponibilità informazioni
		Istruzioni per l'uso dell'interfaccia elettronica del veicolo	<b>ODX D2754 (EN)</b>
		Determinare l'orientamento orizzontale utilizzando le informazioni dell'interfaccia elettronica del veicolo relative alla regolazione del fascio abbagliante per consentire la valutazione dell'allineamento	<b>ODX D2754 (EN)</b>
<b>4.1.3. Accensione</b>	Esame visivo e verifica del funzionamento o uso dell'interfaccia elettronica del veicolo.	Istruzioni per l'uso dell'interfaccia elettronica del veicolo	<b>ODX D2754 (EN)</b>
<b>4.1.5. Dispositivi per regolare l'inclinazione (se obbligatori)</b>	Esame visivo e verifica del funzionamento, se possibile, o uso dell'interfaccia elettronica del veicolo.	Modalità di funzionamento [manuale/automatico]	Regolazione automatica nel caso di fari a scarica di gas
		Istruzioni per l'uso dell'interfaccia elettronica del veicolo	<b>ODX D2754 (EN)</b>
<b>4.1.6. Dispositivo tergifari (se obbligatorio)</b>	Esame visivo e verifica del funzionamento se possibile.	Dispositivo obbligatorio [Sì/No]	No

#### 4.2. Luci di posizione anteriori e posteriori, luci laterali, luci d'ingombro e luci di marcia diurna

Elemento	Metodo	Informazioni necessarie	Disponibilità informazioni
<b>4.2.1. Stato e funzionamento</b>	Esame visivo e verifica del funzionamento.	Installazione delle luci di marcia diurna [Sì/No]	Sì

#### 4.3. Luci di arresto

Elemento	Metodo	Informazioni necessarie	Disponibilità informazioni
<b>4.3.2. Accensione</b>	Esame visivo e verifica del funzionamento o uso dell'interfaccia elettronica del veicolo.	Installazione della segnalazione di arresto di emergenza [Sì/No]	Sì
		Istruzioni per l'uso dell'interfaccia elettronica del veicolo	<b>ODX D2754 (EN)</b>

### 5. Assi, ruote, pneumatici e sospensioni

#### 5.1. Assi

Elemento	Metodo	Informazioni necessarie	Disponibilità informazioni
<b>5.1.1. Assi</b>	Esame visivo, con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore. Strumenti di rilevazione del gioco delle ruote possono essere utilizzati e sono raccomandati per i veicoli aventi una massa massima superiore a 3,5 tonnellate	Descrizione generale, numero di assi	Veicolo a 2 assi

## 5.2. Ruote e pneumatici

Elemento	Metodo	Informazioni necessarie	Disponibilità informazioni
<b>5.2.2. Ruote</b>	Esame visivo di entrambi i lati di ciascuna ruota, con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore.	Misura/dimensioni/disallineamento della ruota	<b>eLUM:</b> Abarth 500; Libretto Uso e Manutenzione; Dati tecnici; Ruote; Cerchi e pneumatici in dotazione
<b>5.2.3. Pneumatici</b>	Esame visivo di tutto il pneumatico, ruotando la ruota staccata dal suolo con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore oppure muovendo avanti e indietro il veicolo sopra una fossa d'ispezione.	Dimensioni,	<b>eLUM:</b> Abarth 500; Libretto Uso e Manutenzione; Dati tecnici; Ruote; Cerchi e pneumatici in dotazione
		capacità di carico,	<b>eLUM:</b> Abarth 500; Libretto Uso e Manutenzione; Dati tecnici; Ruote; Cerchi e pneumatici in dotazione
		categoria di velocità del pneumatico	<b>eLUM:</b> Abarth 500; Libretto Uso e Manutenzione; Dati tecnici; Ruote; Cerchi e pneumatici in dotazione
		Sistema di controllo della pressione dei pneumatici [No/Sì] diretto/indiretto	Sì, indiretto

## 6. Telaio ed elementi fissati al telaio

### 6.1. Telaio o cassone ed elementi fissati al telaio

Elemento	Metodo	Informazioni necessarie	Disponibilità informazioni
<b>6.1.3. Serbatoi e tubi per carburante (tra cui serbatoio e tubi del carburante di riscaldamento)</b>	Esame visivo, con il veicolo sopra una fossa d'ispezione o su un ponte sollevatore e, nel caso di sistemi GPL/GNC/GNL, utilizzo di dispositivi di rilevazione delle perdite.	Descrizione generale e posizione, anche della schermatura	Serbatoio plastico (polietilene ad alta densità ed alto peso molecolare) resistente alla corrosione, in posizione inferiore posteriore, davanti all'asse posteriore
<b>6.1.9. Prestazioni del motore (X<sup>1</sup>)</b>	Esame visivo e/o uso dell'interfaccia elettronica	Configurazione valida della centralina del motore	Bosch ME 7.9.10 <i>Per ePTI: ODX D2465 (EN)</i>
		Istruzioni per l'uso dell'interfaccia elettronica del veicolo	<b>ODX D2465 (EN)</b>
		Istruzioni per la lettura dell'identificazione della taratura	<b>ODX D2465 (EN)</b>
		Informazioni sulle identificazioni della taratura in corso di validità	<b>ODX D2465 (EN)</b>
		Numero di identificazione del software, compresi i totali di controllo o dati simili di convalida dell'integrità	<b>ODX D2465 (EN)</b>

## 6.2. Cabina e carrozzeria

Elemento	Metodo	Informazioni necessarie	Disponibilità informazioni
6.2.6. Altri sedili	Esame visivo.	Numero totale massimo di sedili (escluso il sedile del conducente)	3
		Numero di sedili contromarcia	0

## 7. Altri equipaggiamenti

Elemento	Metodo	Informazioni necessarie	Disponibilità informazioni
7.11. Contachilometri se disponibile (X <sup>4</sup> )	Esame visivo e/o uso dell'interfaccia elettronica.	Istruzioni per l'uso dell'interfaccia elettronica del veicolo	ODX D2754 (EN)
7.12. Controllo elettronico della stabilità (ESC) se montato/richiesto	Esame visivo e/o uso dell'interfaccia elettronica.	Istruzioni per l'uso dell'interfaccia elettronica del veicolo	ODX D2126 (EN)

### 7.1. Cinture di sicurezza/fibbie e sistemi di ritenuta (per quanto riguarda le categorie L: L6/L7)

Elemento	Metodo	Informazioni necessarie	Disponibilità informazioni
7.1.1. Sicurezza del montaggio delle cinture di sicurezza/fibbie	Esame visivo.	Numero e posizione dei punti di ancoraggio delle cinture di sicurezza	2 cinture anteriori a tre punti con ancoraggi esterni su telaio vettura e ancoraggio interno su struttura sedile 2 cinture posteriori a tre punti con ancoraggi esterni su telaio vettura e ancoraggio interno su base sedile
7.1.2. Stato delle cinture di sicurezza/fibbie	Esame visivo e verifica del funzionamento.	Categoria della cintura di sicurezza per ciascuna posizione seduta	Le cinture anteriori hanno dispositivi di assorbimento energia e retrattori Le cinture posteriori hanno retrattori
7.1.3. Limitatore di carico della cintura di sicurezza	Esame visivo e/o uso dell'interfaccia elettronica.	Istruzioni per l'uso dell'interfaccia elettronica del veicolo	ODX D2377 (EN)
7.1.4. Pretensionatori per le cinture di sicurezza	Esame visivo e/o uso dell'interfaccia elettronica.	Istruzioni per l'uso dell'interfaccia elettronica del veicolo	ODX D2377 (EN)
7.1.5. Airbag	Esame visivo e/o uso dell'interfaccia elettronica.	Numero e posizione degli airbag	eLEARN: Modello 150-500; 1.4 16V TJET; Impianto elettrico; 1 – Funzioni elettriche; E70 – Sistemi elettronici vettura; E7030 – Airbag; Localizzazione componenti
		Istruzioni per l'uso dell'interfaccia elettronica del veicolo	ODX D2377 (EN)
7.1.6. Sistemi SRS	Esame visivo dell'indicatore di guasto e/o uso dell'interfaccia elettronica	Istruzioni per l'uso dell'interfaccia elettronica del veicolo	ODX D2377 (EN)

## 8. Effetti nocivi

### 8.1. Rumore

Elemento	Metodo	Informazioni necessarie	Disponibilità informazioni
<b>8.1.1. Sistema di protezione dal rumore</b>	Valutazione soggettiva (a meno che l'ispettore non ritenga che il livello sonoro sia ai limiti della norma, nel qual caso può essere utilizzato un fonometro per misurare il rumore emesso dal veicolo fermo).	Livelli sonori del veicolo fermo [dB(A) a 1/min]	89 dB(A) a 3.750 giri/min

### 8.2. Emissioni dallo scarico

#### 8.2.1. Stato meccanico e funzionamento

Elemento	Metodo	Informazioni necessarie	Disponibilità informazioni
<b>8.2.1.1. Attrezzature di controllo delle emissioni dallo scarico</b>	Esame visivo.	Descrizione generale del sistema di controllo delle emissioni Filtro antiparticolato installato [Sì/No]	<b>eLEARN:</b> Modello 150-500; 1.4 16V TJET; Manuale; Motore; Descrizioni; 10 – Generalità Filtro antiparticolato non installato
<b>8.2.1.2. Emissioni gassose</b>	<p>— Per i veicoli fino alle classi di emissione Euro 5 ed Euro V<sup>2</sup>: misurazione con un analizzatore dei gas di scarico conforme ai requisiti<sup>2</sup> o lettura del sistema diagnostico di bordo (OBD). Il controllo del tubo di scarico costituisce il metodo standard per la valutazione delle emissioni dallo scarico. Sulla base di una valutazione dell'equivalenza e tenendo conto della pertinente normativa in materia di omologazione, gli Stati membri possono autorizzare l'utilizzo del sistema OBD conformemente alle raccomandazioni del costruttore e ad altri requisiti.</p> <p>— Per i veicoli a partire dalle classi di emissione Euro 6 ed Euro VI<sup>3</sup>: misurazione con un analizzatore dei gas di scarico conforme ai requisiti<sup>1</sup> o lettura del sistema OBD in conformità alle raccomandazioni del costruttore e ad altri requisiti<sup>2</sup>.</p> <p>Misurazione non applicabile ai motori a due tempi.</p>	Livelli delle emissioni gassose se forniti dal costruttore	<p>Valori medi calcolati con fattori di deterioramento:</p> <p><b>500 Abarth 135 CV:</b> CO 445,0 mg/km; THC 25,0 mg/km; NMHC 23,0 mg/km; NO<sub>x</sub> 22,0 mg/km</p> <p><b>500 Abarth 145 CV:</b> CO 759,6 mg/km; THC 52,0 mg/km; NMHC 45,5 mg/km; NO<sub>x</sub> 27,3 mg/km</p> <p><b>500 Abarth 145 CV MTA:</b> CO 343,2 mg/km; THC 21,1 mg/km; NMHC 19,2 mg/km; NO<sub>x</sub> 6,9 mg/km</p> <p><b>500 Abarth 160 CV:</b> CO 516,5 mg/km; THC 27,1 mg/km; NMHC 23,4 mg/km; NO<sub>x</sub> 7,4 mg/km</p> <p><b>500 Abarth 160 CV MTA:</b></p>

Elemento	Metodo	Informazioni necessarie	Disponibilità informazioni						
			CO 582,8 mg/km; THC 31,5 mg/km; NMHC 27,2 mg/km; NO <sub>x</sub> 18,8 mg/km <b>500 Abarth 163 CV:</b> CO 781,3 mg/km; THC 31,9 mg/km; NMHC 28,4 mg/km; NO <sub>x</sub> 19,0 mg/km <b>500 Abarth 165 CV:</b> CO 781,3 mg/km; THC 31,9 mg/km; NMHC 28,4 mg/km; NO <sub>x</sub> 19,0 mg/km <b>500 Abarth 180 CV:</b> CO 383,4 mg/km; THC 25,6 mg/km; NMHC 20,4 mg/km; NO <sub>x</sub> 22,8 mg/km						
		Informazioni specifiche per veicolo (VIN) o codice del motore	Codice motore <b>500 Abarth 135 CV:</b> 312A3000 <b>500 Abarth 145 CV:</b> 312B4000 <b>500 Abarth 145 CV MTA:</b> 312B4000 <b>500 Abarth 160 CV:</b> 312B6000 <b>500 Abarth 160 CV MTA:</b> 312B6000 <b>500 Abarth 163 CV:</b> 312B3000 <b>500 Abarth 165 CV:</b> 312B3000 <b>500 Abarth 180 CV:</b> 312B3000						
		Per il controllo del tubo di scappamento:	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="1205 1129 1608 1321">           Requisiti in materia di preconditionamento del motore, come temp. min. dell'olio/temp. dell'acqua [°C] e procedure per mettere il motore in modalità di prova di tipo II         </td> <td data-bbox="1608 1129 2047 1321">           Il regime di rotazione del motore al minimo è mantenuto dalla centralina controllo motore: misurazione del tenore CO nelle condizioni della prova di Tipo I         </td> </tr> <tr> <td colspan="2" data-bbox="1205 1321 2047 1353">           Risultati della prova di tipo II delle emissioni         </td> </tr> <tr> <td data-bbox="1205 1353 1608 1418">           CO motore a regime minimo [%]         </td> <td data-bbox="1608 1353 2047 1418"> <b>500 Abarth 135 CV:</b> 0,00%  <b>500 Abarth 145 CV:</b> 0,00%         </td> </tr> </table>	Requisiti in materia di preconditionamento del motore, come temp. min. dell'olio/temp. dell'acqua [°C] e procedure per mettere il motore in modalità di prova di tipo II	Il regime di rotazione del motore al minimo è mantenuto dalla centralina controllo motore: misurazione del tenore CO nelle condizioni della prova di Tipo I	Risultati della prova di tipo II delle emissioni		CO motore a regime minimo [%]	<b>500 Abarth 135 CV:</b> 0,00% <b>500 Abarth 145 CV:</b> 0,00%
Requisiti in materia di preconditionamento del motore, come temp. min. dell'olio/temp. dell'acqua [°C] e procedure per mettere il motore in modalità di prova di tipo II	Il regime di rotazione del motore al minimo è mantenuto dalla centralina controllo motore: misurazione del tenore CO nelle condizioni della prova di Tipo I								
Risultati della prova di tipo II delle emissioni									
CO motore a regime minimo [%]	<b>500 Abarth 135 CV:</b> 0,00% <b>500 Abarth 145 CV:</b> 0,00%								

Elemento	Metodo	Informazioni necessarie		Disponibilità informazioni
				<b>500 Abarth 145 CV MTA: 0,00%</b> <b>500 Abarth 160 CV: 0,00%</b> <b>500 Abarth 160 CV MTA: 0,00%</b> <b>500 Abarth 163 CV: 0,03%</b> <b>500 Abarth 165 CV: 0,03%</b> <b>500 Abarth 180 CV: 0,00%</b>
			CO a regime minimo accelerato [%]	<b>500 Abarth 135 CV: 0,00%</b> <b>500 Abarth 145 CV: 0,00%</b> <b>500 Abarth 145 CV MTA: 0,00%</b> <b>500 Abarth 160 CV: 0,00%</b> <b>500 Abarth 160 CV MTA: 0,00%</b> <b>500 Abarth 163 CV: 0,00%</b> <b>500 Abarth 165 CV: 0,00%</b> <b>500 Abarth 180 CV: 0,00%</b>
			Lambda []	<b>500 Abarth 135 CV: 1,005</b> <b>500 Abarth 145 CV: 1,011</b> <b>500 Abarth 145 CV MTA: 1,016</b> <b>500 Abarth 160 CV: 1,004</b> <b>500 Abarth 160 CV MTA: 1,012</b> <b>500 Abarth 163 CV: 1,007</b> <b>500 Abarth 165 CV: 1,007</b> <b>500 Abarth 180 CV: 1,015</b>
		Per l'uso del sistema OBD:	Connettore & protocollo di comunicazione (standard, tensione di alimentazione, posizione)	<b>Per standard e tensione di alimentazione: raccolta dati in corso</b>  <i>Posizione su eLEARN: Modello 150-500; 1.4 16V TJET; Impianto elettrico; 1 – Funzioni elettriche; E80 – Sistemi diagnostici; E8010 – Connettore multiplo di diagnosi; Localizzazione componenti; R010</i>
			Elenco dei DTC (classi A, B1 e B2 attualmente solo per i veicoli pesanti)	N/A

### 8.2.2. Emissioni dei motori ad accensione per compressione

Elemento	Metodo	Informazioni necessarie	Disponibilità informazioni		
<b>8.2.2.1. Attrezzature di controllo delle emissioni dallo scarico</b>	Esame visivo.	Descrizione generale del sistema di controllo delle emissioni. Ad esempio Sistema DeNOx [Si/No] Filtro antiparticolato installato [Si/No]	N/A		
		Posizione dell'EGR	N/A		
		Informazioni specifiche per [veicolo (VIN)/] tipo di motore	N/A		
<b>8.2.2.2. Opacità Tali requisiti non si applicano ai veicoli immatricolati o messi in circolazione prima del 1° gennaio 1980</b>	<p>— Per i veicoli fino alle classi di emissione Euro 5 ed Euro V<sup>2</sup>: misurazione dell'opacità dei gas di scarico in accelerazione libera (a vuoto, dal regime minimo al regime massimo) con cambio in folle e frizione innestata o lettura del sistema OBD. Il controllo del tubo di scarico costituisce il metodo standard di valutazione delle emissioni dallo scarico. Sulla base di una valutazione dell'equivalenza, gli Stati membri possono autorizzare l'utilizzo del sistema OBD in conformità alle raccomandazioni del costruttore e ad altri requisiti.</p> <p>— Per i veicoli a partire dalle classi di emissione Euro 6 ed Euro VI<sup>3</sup>: misurazione dell'opacità dei gas di scarico in accelerazione libera (a vuoto, dal regime minimo al regime massimo) con cambio in folle e frizione innestata o lettura del sistema OBD in conformità alle raccomandazioni del costruttore e ad altri requisiti<sup>2</sup>.</p> <p>Precondizionamento del veicolo:</p> <p>1. i veicoli possono controllati senza precondizionamento, ma per motivi di sicurezza è necessario accertarsi che il motore sia caldo e in uno stato meccanico soddisfacente.</p> <p>2. Requisiti in materia di precondizionamento:</p> <p>i) il motore deve aver pienamente raggiunto la temperatura di esercizio; ad esempio, la temperatura dell'olio motore, rilevata con una sonda nell'alloggiamento dell'asta di misurazione del livello dell'olio, deve essere di almeno 80 °C, o corrispondere alla normale temperatura di esercizio, se essa è inferiore, o ancora la temperatura del blocco motore, misurata mediante il livello delle radiazioni infrarosse, deve essere almeno equivalente. Se, per la configurazione del veicolo, questo tipo di misurazione non è realizzabile, la normale temperatura di esercizio del motore può essere ottenuta in altro modo, ad esempio azionando la ventola di raffreddamento del motore;</p> <p>ii) il sistema di scarico deve essere spurgato mediante almeno tre cicli di accelerazione libera o con un metodo equivalente.</p>	Informazioni specifiche per tipo di motore del veicolo (VIN)	N/A		
		Per il controllo del tubo di scappamento:	Requisiti in materia di precondizionamento del motore, come temp. min. dell'olio/temp. dell'acqua [°C] e procedure per mettere il motore in modalità di prova di tipo II	N/A	
			Valore k registrato sulla targhetta apposta dal costruttore sul veicolo (risultato della prova di tipo II delle emissioni)	N/A	
			Regime massimo del motore nelle prove di tipo II	N/A	
			Limitatore del regime del motore per l'accelerazione a vuoto [Si/No]	N/A	
			Descrizione per la disattivazione del limitatore del regime del motore per effettuare la prova in accelerazione libera	N/A	
			Per l'uso del sistema OBD:	DTC autorizzati con scansione OBD {codici per il gruppo NOx 3000 per i veicoli leggeri}	N/A
				Connettore & protocollo di comunicazione (standard, tensione di alimentazione, posizione)	N/A
				Elenco dei DTC (classi A, B1 e B2 attualmente solo per i veicoli pesanti)	N/A

Elemento	Metodo	Informazioni necessarie		Disponibilità informazioni
	<p>Procedura di prova:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. il motore, e gli eventuali turbocompressori, devono essere al minimo prima di iniziare ciascun ciclo di accelerazione libera. Nel caso di veicoli pesanti a motore diesel, ciò implica un intervallo di almeno dieci secondi dopo aver rilasciato l'acceleratore;</li> <li>2. per iniziare ciascun ciclo di accelerazione libera, il pedale dell'acceleratore deve essere azionato a fondo, velocemente e regolarmente (ovvero, in meno di un secondo), ma non bruscamente, in modo da ottenere l'erogazione massima dalla pompa di iniezione;</li> <li>3. durante ciascun ciclo di accelerazione libera, prima di rilasciare il comando dell'acceleratore, il motore deve raggiungere il regime massimo o, nel caso dei veicoli con trasmissione automatica, il regime specificato dal costruttore o ancora, se tale dato non è disponibile, i due terzi del regime massimo. Ciò può essere verificato, ad esempio, controllando il regime del motore o lasciando trascorrere un intervallo di tempo sufficiente tra l'azionamento e il rilascio dell'acceleratore; per i veicoli delle categorie M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> e N<sub>3</sub>, tale intervallo deve essere di almeno due secondi;</li> <li>4. i veicoli non superano la prova soltanto se la media aritmetica dei valori registrati in almeno gli ultimi tre cicli di accelerazione libera è superiore al valore limite. Ciò può essere calcolato ignorando i valori che si discostano fortemente dalla media registrata o avvalendosi dei risultati di un qualsiasi altro calcolo statistico che tenga conto della dispersione delle misurazioni. Gli Stati membri possono limitare il numero dei cicli di prova;</li> <li>5. per evitare prove inutili, gli Stati membri possono considerare che un veicolo non ha superato la prova se i valori registrati sono considerevolmente superiori ai valori limite dopo meno di tre cicli di accelerazione libera o dopo i cicli di spurgo. Sempre per evitare prove inutili, gli Stati membri possono considerare che un veicolo ha superato la prova se i valori registrati sono considerevolmente inferiori ai valori limite dopo meno di tre cicli di accelerazione libera o dopo i cicli di spurgo.</li> </ol>			

---

<sup>1</sup> Il segno (X) indica elementi relativi allo stato del veicolo e alla sua idoneità all'impiego su strada che non sono considerati essenziali ai fini di un controllo tecnico.

<sup>2</sup> Omologati in conformità alla direttiva 70/220/CEE, all'allegato I, tabella 1 (Euro 5), del regolamento (CE) n. 715/2007, alla direttiva 88/77/CEE e alla direttiva 2005/55/CE.

<sup>3</sup> Omologati in conformità all'allegato I, tabella 2 (Euro 6), del regolamento (CE) n. 715/2007 e al regolamento (CE) n. 595/2009 (Euro VI).