

Diesel 1.5 BlueHDi 130 S&S: il nuovo motore pulito di PSA

Per lungo tempo il motore diesel ha rivestito un ruolo centrale all'interno del settore automobilistico, considerato piú parsimonioso nei consumi rispetto al benzina e allo stesso tempo piú prestante. Tuttavia, a partire dallo scandalo dieselgate del 2015 il futuro del diesel é sembrato compromesso. Da lì in poi le politiche europee si sono sempre di piú concentrate per introdurre limitazioni nel suo utilizzo, e si é parlato addirittura di un possibile stop alla circolazione di diesel e benzina entro i 10 anni.

Le auto elettriche e ibride hanno allora guadagnato sempre maggiori consensi e si é visto in loro la soluzione per combattere l'inquinamento. I primi effetti della guerra al diesel si sono manifestati e prendendo come raffronto il primo quadrimestre 2018 con l'analogo periodo 2019, questa motorizzazione è passata da una quota di mercato del 55% al 43%, con un calo del 25% corrispondente ad una "perdita" di 101.000 veicoli.

Ma siamo sicuri che il futuro del diesel sia già scritto e che le vetture che montano motori di ultimissima generazione inquinino di piú (considerando l'intero processo di produzione e smaltimento dell'auto e l'origine dell'energia) delle auto elettriche?

Groupe PSA sembra credere ancora molto nel motore termico e ribadisce la validità della gamma dei moderni motori Diesel BlueHDi Euro 6D temp, sostenendo che dati alla mano, oggi l'utilizzo del Diesel di ultima generazione sia fondamentale per raggiungere gli obiettivi di riduzione della CO² previsti per il 2030, in modo socialmente ed economicamente sostenibile.

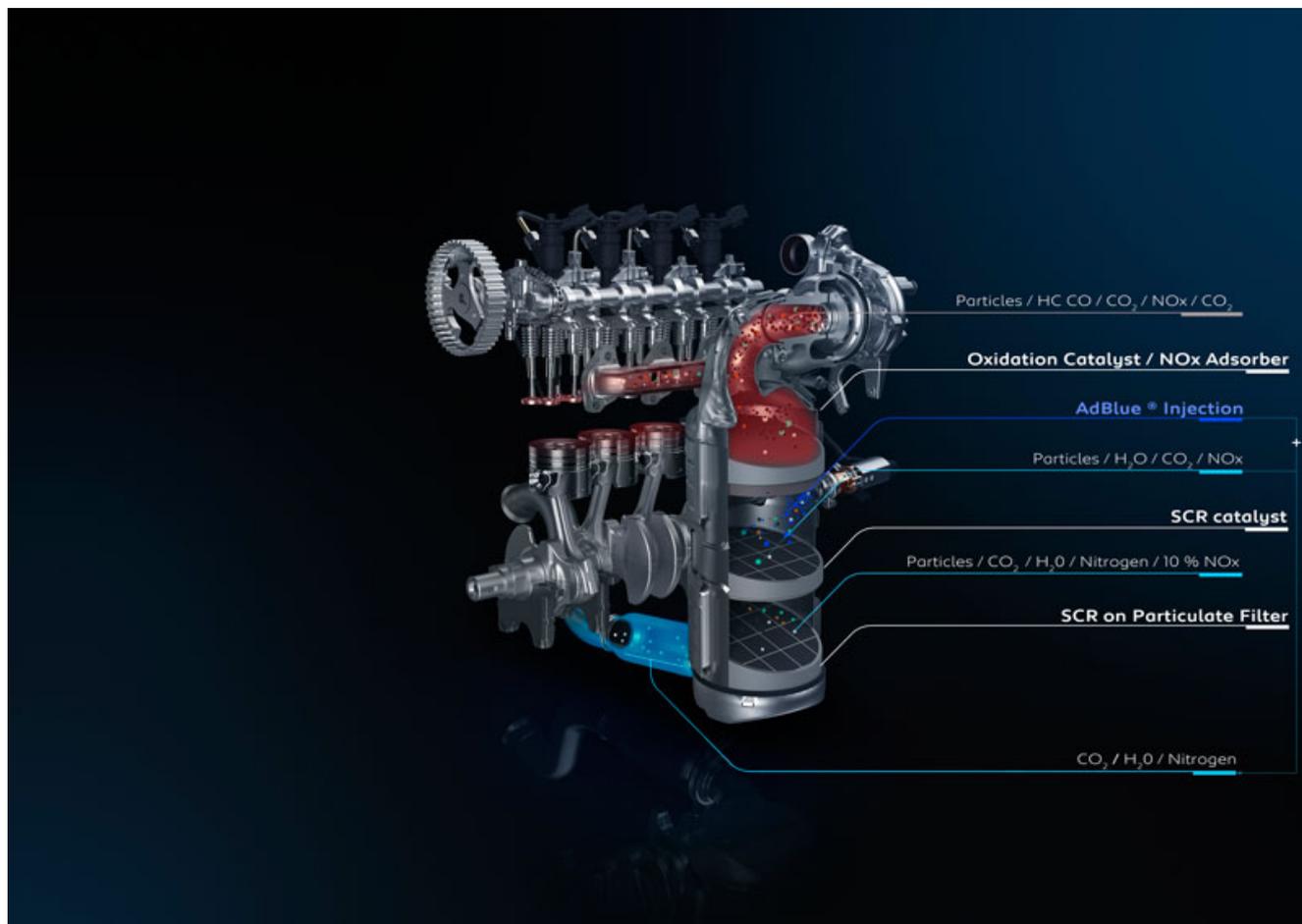
Nuovo Diesel 1.5 BlueHDi 130 S&S: compatto, potente ed efficiente

Il nuovo Diesel 1.5 BlueHDi 130 S&S é compatto, potente ed efficiente, tanto che la riduzione dei consumi è di circa il 4 – 6% rispetto al suo predecessore BlueHDi 120 S&S. Questo é stato possibile grazie alla diminuzione della cilindrata, a un nuovo scambiatore ad alta efficienza e a un sistema di combustione inedito dalla geometria brevettata derivata dal motorsport. La realizzazione del nuovo motore é avvenuta secondo una progettazione al 100% digitale. Questo permette di ridurre il time to market, ovvero la diminuzione del numero di prototipi necessari e del tempo di sviluppo, e permette di simulare molteplici condizioni di utilizzo.



Nonostante la diminuzione di cilindrata, BlueHDi 130 S&S é in grado di avvicinarsi alle prestazioni di motori piú potenti e guadagna dieci cavalli in piú rispetto al suo predecessore. Il segreto di una maggiore potenza dovuto alla nuova testata a **16 valvole**, che offre sensazioni di guida simili a quelle dei motori benzina. Per conformarsi alle norme in vigore dal 2020 relative agli NOx di 1,5, il sistema di antinquinamento ha subito un'evoluzione. Infatti, ora, risulta piú compatto perché raggruppa in un unico insieme il catalizzatore, la SCR (Selective Catalytic Reduction) e la SCR sul FAP®. Inoltre il posizionamento molto vicino al motore permette un'entrata in

azione più rapida del post-trattamento. Questo rende possibile un miglioramento dell'efficacia del trattamento degli NOx e una ottimizzazione del consumo di carburante.



Come detto PSA crede molto in questo motore diesel e lo rende centrale nella sua gamma di motori. Lo ritroviamo infatti su diversi segmenti: in quello B è presente su DS 3 Crossback, nel segmento C su Peugeot 308 Berlina, 308 SW e Rifter, su Citroën C4 Spacetourer, Grand C4 Spacetourer, Nuovo Berlingo, su Nuovo Opel Combo Life e, infine, su segmento D con Peugeot 508 fastback e SW.