

Nestačíme ty změny ani zapisovat, natož dle nich vyvíjet auta!

Fakta pro naše články sbíráme různě. Některá setkání jsou oficiální, ta zajímavější však tajná. Nedávno jsme vyslechli působivé povídání vývojáře koncernu VW o tom, jak Evropská unie zatěžuje schvalování automobilů stále dalšími povinnostmi.

Po několikahodinovém povídání musíme uznat, že tak složité to ještě nebylo. Celá léta platilo, že emise se měří na válcích v léta neměnném cyklu a jsou stanoveny limity škodlivin v gramech na kilometr, které auto musí dodržet. Každý další stupeň tyto limity snižoval.

Stejně limity, mnoho starostí

Nyní je situace mnohem komplikovanější. Samotné limity, tedy že třeba diesel smí ve zkušebním cyklu vypustit nanejvýš 80 mg oxidů dusíku na kilometr, jsou stejné už od roku 2014.

Každé současné auto už projde dvojím měřením emisí: jedním na válcích

v cyklu WLTP, druhým na silnici v podmínkách co nejbližších průměrnému provozu – takzvaným RDE. Mění se takzvaný Conformity Factor (CF), který říká, o kolik smí být emise změněné na silnici vyšší než na válcích.

V tabulce, kterou jsme s nejmenovaným vývojářem sestavili, dobře vidíte, že auta homologovaná dle Euro 6AG, BG, CG a DG (obecně Euro 6 d-Temp) smějí v RDE vypustit 2,1násobek oxidů dusíku (tedy diesely 168 mg/km), zatímco auta s dalšími emisními stupni (nové vozy od ledna 2020) jen 1,43násobek – tedy 114,4 mg/km. Ještě před měsícem se mluvilo o 1,5násobku. A stlačte teď emise již vyvinutých aut.

Měř, i když není co

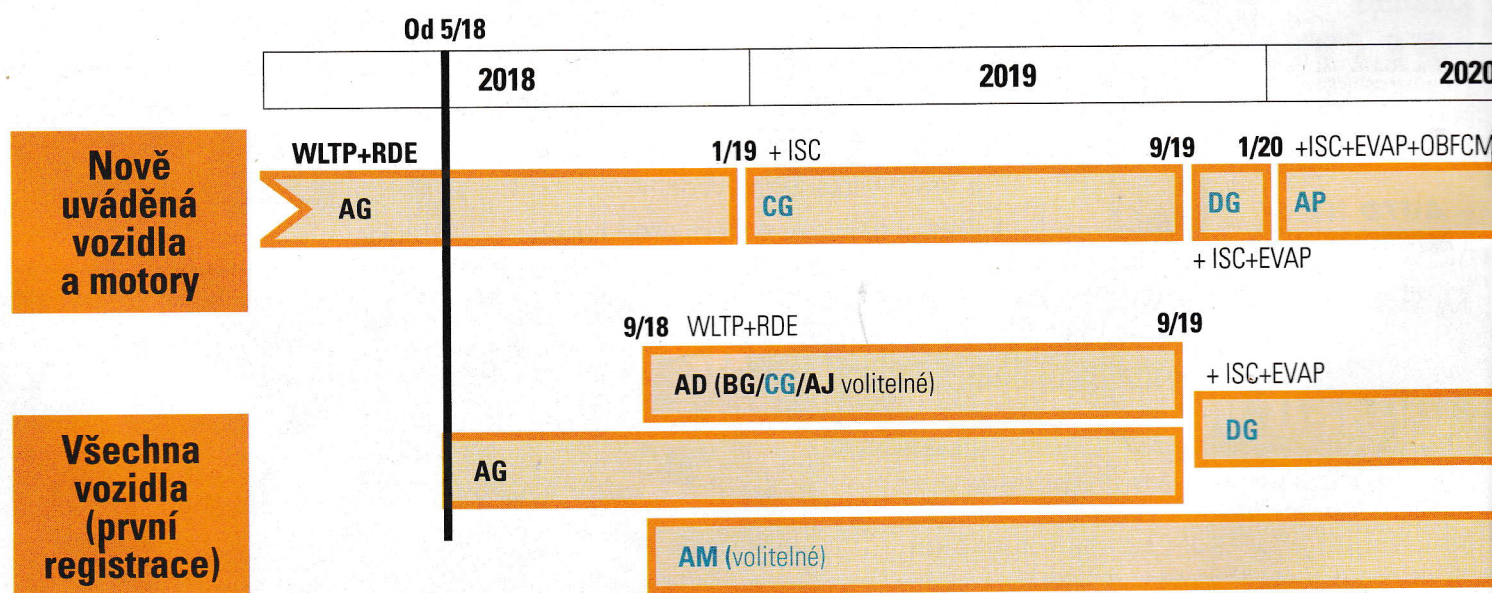
„Že se původní jedno Euro 6 d-Temp a Euro 6 d rozdělily na čtyři, respektive tři podstupně (AJ, AM, AP), za to můžou dodatečná nařízení, která musíme k homologacím přidávat. Teď například pro stupně od DG výše zpřísnil EVAP – měření odparnosti uhlovodíků. A jelikož do toho vstupují i interiérové plasty, tmely a lepidla, musí se takto nově zkoušet i diesely. Přitom nafta se neodpařuje a auta, v nichž by páchly plasty a rozpouštědla, by odmítli samotní zákazníci, takže je dnes už nedělá nikdo. Ale úředníkům EU to nevysvětlíme. Homologace stojí více a trvají déle, při omezené kapacitě zkušeben musíme osekávat

nabídku modelů,“ rozhorlil se náš vývojář. A popisuje pozadí práce svého oddělení. „Kolegyně studuje ty stohy papíru, které z EU chodí a u nichž nikdo neřeší, zda jsou srozumitelné a obsahují nějaké shrnutí s jasným závěrem a úkoly pro vývoj. Naše pracovníce to tak musí převést do srozumitelných tabulek s časovými osami, a když jí konečně vyleze hotové dílo z tiskárny, koukne se do pošty a rovnou jej zmuchlá. Vyšel nový předpis, opět o něco rozšířený.“

Měř, nebo sviť kontrolkou

Možná jste slyšeli něco o tom, že už od Euro 5 musí homologační emisní limity plnit i opotřeбенá auta až

BUDOUCÍ MODIFIKACE NORMY EURO 6



Schválení	NO _x limit	PN limit	CF	RDE NO _x limit	C
AD EU 6c	Benzin – 60 mg/km Diesel – 80 mg/km	Benzin – 6x10 ¹¹ /km Diesel – 6x10 ¹¹ /km	X	Pouze sledování	1
AG/BG/CG/DG EU6dtemp	Benzin – 60 mg/km Diesel – 80 mg/km	Benzin – 6x10 ¹¹ /km Diesel – 6x10 ¹¹ /km	2,1	Benzin 126 mg/km Diesel 168 mg/km	1
AJ/AM/AP EU6d	Benzin – 60 mg/km Diesel – 80 mg/km	Benzin – 6x10 ¹¹ /km Diesel – 6x10 ¹¹ /km	1,43	Benzin 85,8 mg/km Diesel 114,4 mg/km	1