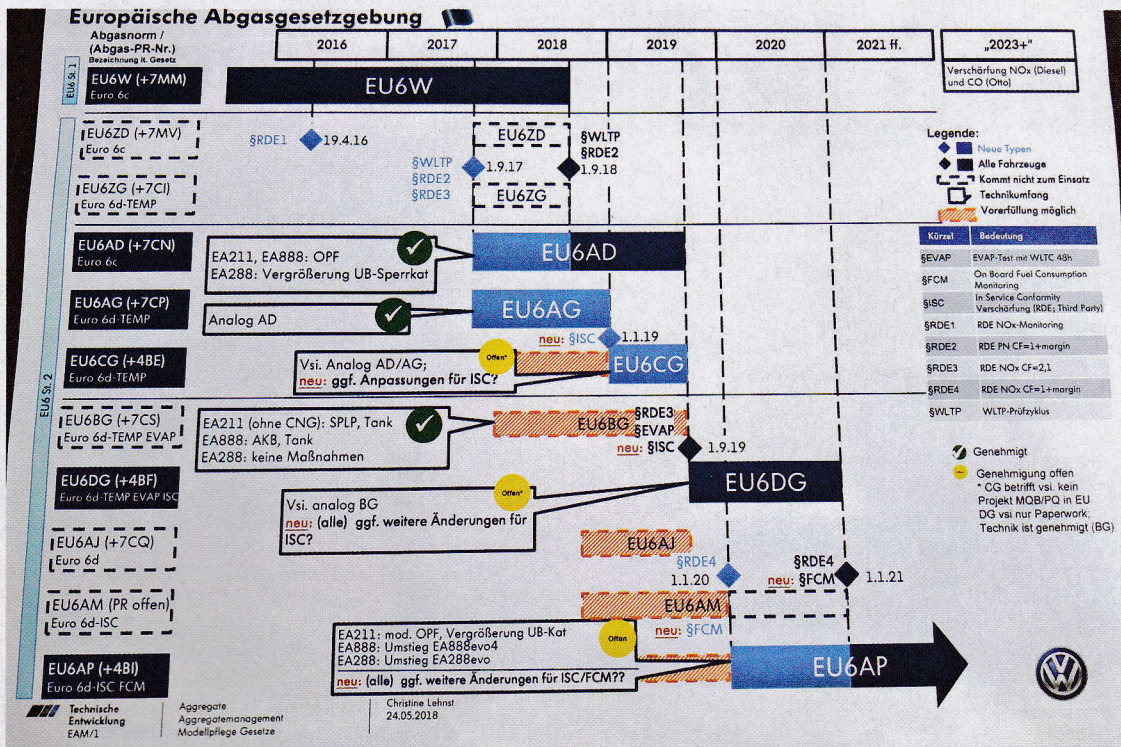




do 160 000 km. V praxi se však nedělo, že by někdo na zkušebnu vzal staré auto. Od Eura 6 DG, tedy od září příštího roku, přichází takzvané ISC – In Service Conformity. „Státní regulátoři či jimi najatí specialisté mohou vzít přenosné měřicí zařízení a ověřit libovolné auto v režimu RDE. Pokud v něm nesvítí kontrolka závady motoru a v paměti není uložena chyba, je k měření způsobilé. Nyní všichni horečně pracují na takových kontrolních algoritmech a systémech, aby auto umělo rozpoznat nejen značné, ale i velmi malé zhoršení emisí a vyzvat řidiče k návštěvě servisu. Vyžaduje to nejen nové softwary, ale často i třeba další čidla ve výfukovém potrubí. A stejně je to bolestný proces plný falešných poplachů,“ vysvětluje. Jak to vypadá v praxi, to uvidíte na stránkách 22 a 23, kde popisujeme nový diesel v Kie Ceed – na výfuku má celkem deset senzorů. Že auto homologovaná od září 2019 budou mnohem častěji v servisu, jelikož sebumenší opotřebení a odchylka rozsvítí kontrolku závady, to je asi každému jasné.



Kalibrovaný palubní počítač?

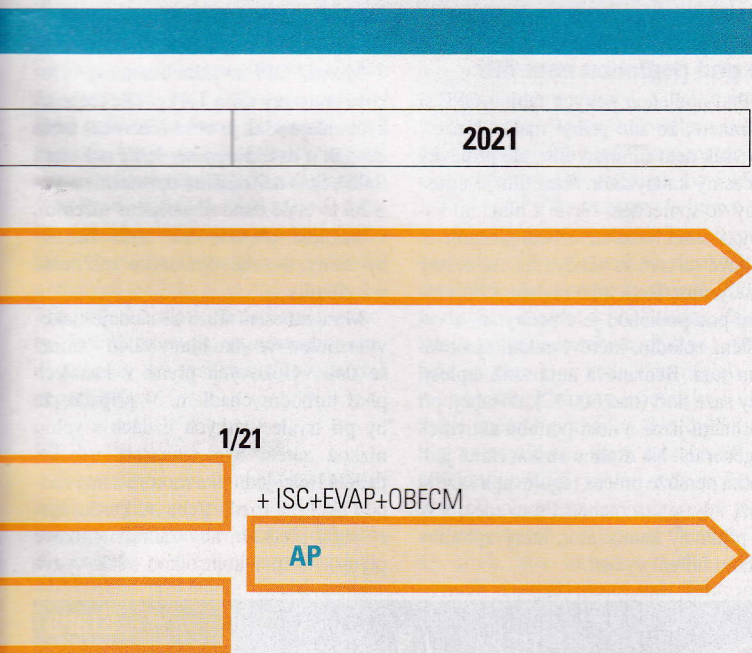
I z našich recenzí (například velký test Škody Superb se sedmistupňovou převodovkou na stranách 30 až 36)

Další tabulka, kterou jsme si v hospodě na stole ofotili, ukazuje překotný vývoj emisních norem. Oranžově označené jsou ty, které byly dalším stupněm nahrazeny tak rychle, že nemá cenu připravovat nová vozidla podle nich.

je jasné, že se v poslední době velmi zpřesnila palubní počítače, konkrétně jimi ukazovaná průměrná spotřeba paliva. Zatímco u Škody Octavia první a druhé generace hlaly až o 0,6 litru (z toho ty zkazky majitelů, jak jezdí za 3,9 – ve skutečnosti 4,5 l/100 km), u současných škodovek nanejvýš o desetinku – leckdy jsou dokonce přesné úplně. Potvrzuje nám to i dlouhodobě testovaný Rapid 1.0 TSI/81 kW, na němž už máme najeto 60 000 km a aktuální odchylka palubního počítače proti realitě z dotankovaných litrů je pouze -0,11. Na delších cestách však bývá úplně přesný. Jak to souvisí s Eurem 6? „Od stupně AP, tedy od počátku roku 2020, přistupuje k homologačním povinnostem OBFCM – On Board Fuel Consumption Monitoring.

Zprvč pokud vám rapid ukazuje přesně, pak jen proto, že jezdíte spíše na delší vzdálenosti. S podílem studených startů se přesnost zhoršuje, protože do zahřátí čidel pracuje jednotka s kartografickými daty a očekávanými hodnotami – ty skutečné nezná. V těchto režimech může být u současných aut odchylka velká a evropským zákonodárcům to nevysvětlíme. Zadržte počítačlo ujeté vzdálenost, z nějž výpočet spotřeby vychází, je v dnešních autech orientační údaj a není kalibrovatelné. Mezi kolo a vozovku vstupují rozličné deformace a prokluzu, tachometr musí být naladěný do plusu, takže dnešní auta zaznamenávají běžně o pět procent vyšší ujetou vzdálenost, než je skutečnost. A pak ukazují o pět procent lepší spotřebu paliva. To zatím neumíme vyřešit,“ uzavírá náš vývojář s tím, že pokud se řešení najde, samozřejmě povede k zdražení automobilů (když například i nejlépejší bez navigace bude muset mít senzor GPS).

Soulad údaje palubního počítače s reálnou spotřebou bude kontrolován při schvalování vozidla, aby měl uživatel správné informace o spotřebě paliva. Je to velký úkol pro vývoj ze dvou důvodů.



RDE PN limit	Požadavky
Benzin – 9x10 ¹¹ /km Diesel – 9x10 ¹¹ /km	
Benzin – 9x10 ¹¹ /km Diesel – 9x10 ¹¹ /km	BG – EVAP (NEDC) CG – ISC DG – ISC + EVAP (WLTP)
Benzin – 9x10 ¹¹ /km Diesel – 9x10 ¹¹ /km	AJ – EVAP (NEDC) AM – ISC + EVAP (WLTP) AP – ISC + EVAP WLTP)+OBFCM

VYSVĚTLIVKY ZKRATEK

- WLTP** – World Light vehicles Test Procedure – nový měřicí cyklus na válcové zkušebně
- RDE** – Real Drive Emission – měření emisí v reálném provozu
- ISC** – In Service Conformity – plnění homologačních emisních limitů po celou životnost vozidla, není-li signalizována chyba
- EVAP** – odparnost uhlovodíků z vozidla. Měří se nyní po dobu 48 hodin.
- OBFCM** – On Board Fuel Consumption Monitoring – přesné měření spotřeby paliva palubním počítačem či jiným zařízením.
- NO_x** – oxidy dusíku. Leptají sliznice, poškozují zeleň a v létě se mění v přizemní ozón.
- PN** – Particle Number – počet pevných částic ve výfukových plynech na kilometr jízdy.
- CF** – Conformity Factor