

Katalogowe zużycie paliwa może wzrosnąć!

Kilkusetkowy SUV z napędem hybrydowym zużywający niespełna 3 litry paliwa na 100 km, auto z silnikiem małodrożowym, które „pali” w mieście 10 litrów na setkę, choć wg folderu reklamowego miało być o połowę mniej. Mogą to zmienić od 1 września obligatoryjne (dla producentów aut do 3,5 tony) pomiary zużycia paliwa według nowej procedury WLTP.

Wielu właścicieli nowych aut narzeka na znaczące różnice pomiędzy katalogowym a drogowym zużyciem paliwa. Czy zatem sprzedawcy nowych samochodów wprowadzają klientów w błąd? Odpowiedź brzmi – nie!

W myśl ogólnowiatowych regulacji **producenci pojazdów mierzą zużycie paliwa w warunkach laboratoryjnych** z użyciem hamowni podwoziowej, czyli profesjonalnego urządzenia pomiarowego do badania charakterystyki pracy silnika. **Hamownia symuluje warunki drogowe**, a wynikiem tych badań jest m.in. informacja o zużyciu paliwa i emisji zanieczyszczeń pochodzących ze spalin. W przypadku Europy, w tym Polski, ta ujednolicona dla wszystkich producentów **procedura pomiaru umożliwia porównywanie pojazdów, dbając tym samym o unijne prawa konsumenckie.** Sęk w tym, że wyniki badań laboratoryjnych, m.in. ze względu na szereg zaszłości, odstają od typowych warunków, w jakich użytkujemy pojazdy na drodze.

Dlatego we wrześniu 2017 roku weszły w życie przepisy z „unowocześnionym” cyklem pomiarowym, który bardziej przystaje do typowych warunków jazdy. **Nowa światowa ujednolicona procedura testowania aut (z ang. WLTP)** również bazuje na badaniu laboratoryjnym, ale trwa znacznie dłużej i prowadzona jest na dłuższej drodze. Podczas badania pojazdy rozwijają także większe prędkości, bliższe stylowi jazdy w mieście i na trasach szybkiego ruchu. WLTP nakłada także wymóg wykonywania badań na wszystkie warianty danego typu pojazdu znajdujące się w ofercie producenta. **Można zatem oczekiwać innych wartości zużycia paliwa** w przypadku tego samego auta z silnikiem bazowym, a innych dla najmocniejszej w gamie jednostki napędowej, często łączonej z dodatkowym, bogatym wyposażeniem, które podnosi nie tylko komfort, ale i wagę pojazdu, a ta zwiększa zużycie paliwa.

By jeszcze bardziej urealnić wyniki pomiarów od września 2019 roku obligatoryjna stanie się formuła uzupełniająca procedurę WLTP, tym razem o **test wykonywany w rzeczywistych warunkach ruchu drogowego (z ang. RDE)**. W trakcie badania realizowanego na drodze spaliny wydobywające się z rury wydechowej będą analizowane przez aparaturę pomiarową znajdującą się w bagażniku auta. Tak zmierzona emisja będzie porównywana z emisją zmierzoną w laboratorium w cyklu homologacyjnym. W pierwszym etapie emisja drogowa będzie mogła być większa od emisji zmierzonej w laboratorium maksimum 2,1 raza, w drugim etapie - 1,5 raza.

Kto na tym zyska? Przede wszystkim środowisko naturalne. W teście WLTP, tak samo jak w dotychczasowym, mierzy się emisję dwutlenku węgla, który jest pochodną zużycia paliwa (benzyny,

oleju napędowego czy gazu) oraz emisję zanieczyszczeń obecnych w spalinach – tlenku węgla (CO), tlenków azotu (NOx), węglowodorów (HC) oraz cząsteczek stałych. Jednak nowy test, ze względu m.in. na bardziej dynamiczne przyspieszanie oraz większe prędkości jazdy, obejmuje większy obszar pracy silnika.

Konieczność dostosowania się producentów samochodów do nowych wymagań może spowodować niewielki wzrost deklarowanego zużycia paliwa. Jednocześnie **wartości katalogowe podawane przez producenta powinny być bardziej zbliżone do rzeczywistego zużycia paliwa**. Oczywiście będzie to nadal zależało od stylu jazdy kierowcy i warunków ruchu, w jakich samochód będzie użytkowany.

Dotychczasowe homologacje (Euro 6c) tracą ważność 1 września 2018 roku dla samochodów osobowych i 1 września 2019 roku dla samochodów dostawczych. Ostateczny termin, kiedy aut homologowanych według starych przepisów nie spotka się w salonach, to odpowiednio 31 sierpnia 2019 roku (samochody osobowe) i 31 sierpnia 2020 roku (samochody dostawcze).

Wraz z obowiązkowym cyklem WLTP w życie wchodzi zmienione wymogi normy emisji zanieczyszczeń Euro 6d. Dodatkowo **badanie drogowe RDE jest obowiązkowe dla samochodów osobowych już od września 2017 roku**, dla samochodów dostawczych będzie obowiązkowe od września 2018 roku. Etap drugi RDE zacznie obowiązywać samochody osobowe od stycznia 2020 roku, a samochody dostawcze rok później.