

Faydalı bilgiler

Euro 6 Ve Euro 7 Emisyon Sınıfları



Egzoz Emisyonları

Günümüzde araçların egzozları hava kirliliğine sebep olan faktörler arasında ön sıralardadır. NOx (Azot Oksitler), CO (Karbon Dioksit), CO (Karbon Monoksit) gibi farklı egzoz gazları atmosfer ve çevrenin bozulmasına, solunum ve cilt rahatsızlıklarına yol açabilmektedir. Bu sebepler göz önünde bulundurulduğunda zamanla egzoz emisyon düzenlemeleri gündeme gelmiş ve Avrupa emisyon yönetmelikleri 1992'de yürürlüğe girmiştir. Bunlardan sonuncusu Eylül 2015'ten itibaren yürürlükte olan Euro 6 düzenlemeleridir.

EURO 6d TEMP ve Euro 6d: RDE

"Gerçek Sürüş Emisyonları"nın kısaltması olan RDE(Real Driving Emissions), Eylül 2017 tarihinden itibaren Avrupa'da WLTP'ye (Dünya Çapında Uyumlaştırılmış Hafif Araç Test Prosedürü) ek bir test prosedürü olarak uygulanmaya başlanmıştır. RDE test prosedürü, NEDC (Yeni Avrupa Sürüş Döngüsü) ve WLTP' den farklı olarak emisyon ölçümleri için dinamometre adı verilen bir test cihazını değil, gerçek trafik koşullarını temel alır. Normal sürüş koşulları sırasında kaydedilen egzoz emisyonları NOx ve diğer partiküller, gerçek emisyonlar olarak adlandırılır. Bu yeni düzenleme OEM'lerin özellikle NOx emisyonları açısından gerçek RDE ve laboratuvar (WLTP) ölçümleri arasındaki farkı kapatmakta zorlandığını ortaya çıkmıştır. Özetle: Euro 6c, WLTP laboratuvar ölçümleri için standartken Euro 6d TEMP ve Euro 6d, RDE gerçek sürüş şartlarındaki ölçümler için standarttır. Ocak 2020'de yürürlüğe giren Euro 6d kapsamında RDE ile WLTP arasındaki sapma %43'e kadar indirilmiştir

Emisyon Sınıfı	Benzinli Motor NOx Salınımı	Dizel Motor
Euro 6d-TEMP	126 mg/km	168 mg/km
Euro 6d	85,8 mg/km	114,4 mg/

Euro 6'dan fazlası

Euro 6'dan sonra doğrudan Euro 7 ve Euro 8'in ilk etapta gelmemesinin temel sebebi egzoz emisyon ölçüm metodlarının tamamen değişmesidir. Ölçüm metodları arasındaki sapma (%43) büyük olduğu için bu duruma motorların uyum sağlaması adına ara versiyonlarla kademe kademe değerlerin düşürülmesi hedeflenmiştir. Euro 6'nın altında sırasıyla Euro 6b, 6c, 6d TEMP ve 6d gibi emisyon standartlarının olması motorların en son emisyon sürümüne uyumlu olup olmadığını gösterir.

Yeni Emisyon Standartlarının Yağlar Üzerindeki Etkisi

Yeni emisyon düzenlemelerini karşılamak için motor yağlarına da büyük görev düşmektedir. Yeni emisyon hedefleri doğrultusunda geliştirilen motorlarda kullanılacak motor yağları AdBlue (SCR sistemi kullanan araçlar) ve Dizel Partikül Filtresi (DPF) gibi egzoz emisyon düşüren sistemlerde maksimum koruma sağlamak üzere geliştirilmektedir. Bu yeni zorluklar, 0W-20, 0W-16 ve şimdi 0W-8 gibi düşük viskoziteli, sentetik ve low SAPS motor yağlarını hayatımıza sokmuştur. Bu durum binek araçlar için 30.000 km, hafif ticari araçlar için > 600.000 km değişim periyotlarını mümkün kılacaktır.

EURO 7

2020 yılı içinde yürürlüğe girmesi beklenen Euro 7 emisyon standardında 95 gr/km CO2 salınımı hedeflenmektedir (Bu oran Euro 6'da 130.95 gr/km'dir). PSA, Toyota, Renault Nissan, FIAT gibi OEM'ler bu hedefe 2020 bitmeden ulaşmayı planlarken, Alman Daimler ve BMW gibi üreticilerin hedeflerine ulaşabilmeleri için 2021 yılı öngörülmüyor. Euro 7 emisyon limitleriyle birlikte 0W-8 ve 0W-4 gibi daha ince yağları kullanmak OEM'lerin üzerinde duracağı bir konu olarak öngörülmektedir.

OEM'lerin Motor Yağları Konusunda Yeni Emisyon Standartlarına Uyum Çalışmaları

OEM	SAE 0W-20	SAE 0W-16	SAE 0W-12
BMW	BMW LL 17FE+	-	Ön Çalışma Aşamasında
Daimler	MB 229.71	Geliştiriliyor	-
Fiat	9.55535 DSX / DM1	Geliştiriliyor	-
Ford	WSS M2C952-A1	-	-
JLR	STJLR.03.5006-16	-	-
OV	OV0401547	-	-
PSA	B71-2010	-	-
Renault	RN17FE	-	-
VW Group	VW 508.00/509.00	-	Ön Çalışma Aşamasında
Volvo	RBS0-2AE	-	-