



Volkswagen på naturgas.

Volkswagen har netop leveret Danmarks første 14 gasdrevne biler til Naturgas Fyn.

Tekst: Søs Righolt Illum Foto: Naturgas Fyn og Volkswagen

På trods af, at både teknikken og bilerne eksisterer, har vi i Danmark endnu ikke indset, at brugen af gas i transportsektoren har et kæmpe potentiale, når vi snakker nedbringelse af CO₂-udledning. Naturgas-drevne biler er en succes i både Tyskland, Italien og Sverige.

I Sverige er succesen så stor, at der hver måned åbner én ny gas-tankstation. Naturgas Fyn og Volkswagen ønsker at udbrede denne succes og dens åbenlyse fordele til Danmark også - til glæde for såvel miljøet som kunderne.

Selskaberne har derfor indledt et strategisk samarbejde med formålet at udvikle det danske gasbilmarked. Bl.a. har Naturgas Fyn netop udskiftet hele sin benzin- og dieseldrevne flåde af teknikerbiler til fordel for 14 gasbiler fra Volkswagen. Bilerne kan køre på både naturgas, som er markant mere CO₂-venlig end benzin, og på biogas, som er helt grøn.

Opskriften på succes

På Volkswagens miljøskånende programpalette under navnet BlueMotion Technologies. Fordelen ved at køre på gas er, at det er et meget rent brændstof og man samtidig kan spare en del penge.

Næsten uforståeligt er det derfor, at vi i Danmark - der er storproducent af naturgas og har et meget veludbygget rørnet - endnu ikke har udnyttet gasbilernes potentiale. Med gasbilen slår man nemlig to fluer med ét smæk: man mindsker CO₂-udledningen og gør sig samtidig mere uafhængig af olieproduktionen.

De biler, Volkswagen Erhvervsbiler har leveret til Naturgas Fyn, er en række Passat EcoFuel, Caddy Maxi EcoFuel og specialombyggede Transportere. Alle Volkswagens gasbiler har samme standard og ydeevne, som havde det været konventionelle benzin- eller dieseldrevne biler. Det har Volkswagen bestræbt sig på ud fra devisen om, at man ikke behøver gå på kompromis med køreegenskaberne for at være miljøorienteret. Med andre ord er køreoplevelsen i en gasbil helt på højde med "almindelige" biler. Eksempelvis har Passat EcoFuel hele 150 hk og kan køre op til 210 km/t, den går fra 0-100 km/t på blot 9,9 sek. Til trods for bilens virilitet udleder den kun 119 g CO₂ pr. kørt kilometer ved naturgas og ingen ved anvendelse af biogas og bruger gennemsnitligt 4,6 kg gas på 100 km.

Med de nuværende priser på naturgas svarer det til, at man betaler 55 kr. pr. 100 km.

Fortsættes side 39



Bemærkelsesværdigt er samtidig Passat EcoFuels rækkevidde: i alt er der i Passat EcoFuel tre gastanke placeret under bilen, der i alt rummer 21 kg naturgas, dette svarer til en rækkevidde på 450 km. Kombineret med de 31 liter benzin fra den normale tank har Passat EcoFuel en rækkevidde på ca. 900 km pr. optankning.

Hippienostalgi vs. innovativ teknologi

De fleste af os har formentlig hørt om gasdrevne biler før, tilbage i 1960'erne og helt op til slut-firserne var det hipt at køre på gas i Danmark. Dengang var der tale om LPG (liquefied petroleum gas), der gik under det folkelige navn "autogas". I modsætning til de moderne gasbiler var gårsdagens gasbiler udstyret med en ekstra tank, der tog det meste af pladsen i bagagerummet og øgede bilens vægt markant. I dag er det naturgas eller biogas, der anvendes under navnet CNG (Compressed Natural Gas). Nøjagtig samme gas-type, som vi opvarmer boligen med, dog med den forskel, at ved CNG er trykket væsentligt højere (ca. 200 bar).

Den upraktiske konstruktion med en ekstra tank er erstattet af et fuldt integreret system, hvor den normale tank og de skjulte gastanke under bilen arbejder sammen. Ligeledes har Volkswagens EcoFuel – biler et separat indsprøjtningssystem, og for at højne sikkerheden er det ekstra forstærkede tanke pga. det forhøjede tryk i gastankene.

Dvs. at de moderne gasbiler i dag er fuldt på højde med de konventionelle teknologier, og man behøver ikke være radikal spelthippie eller ortodoks solsikkyrker for at vælge en gasbil i dag. Økonomisk sans og en ansvarsfølelse overfor naturen kombineret med en pæn dosis kørelyst rækker fuldkommen.

Danske udfordringer

I Sverige er gasbilerne blevet en stor succes, bl.a. fordi den svenske stat belønner ejere af gasbiler ved at have lavere afgift på det CO₂-venlige brændstof, og fordi man i Sverige har en lavere beskatning af firmabiler, hvis de kører på fordonsgas. Det er desværre ikke tilfældet i Danmark, hvor man på sin vis har sat sig mellem to stole: På den ene side vil man gerne forde miljøskånelige teknologier, men samtidig vil man også have afgiftspenge i skatteboksen, og derfor begunstiger man ikke gasbilerne – endnu.

Måske kommer den nye regering på andre tanker, der kan gøre det attraktivt for danskerne at vælge naturgas til deres biler. ■



Fokus på NO_x besparelsen

Hovedparten af NO_x emissioner fra trafikken består af NO, der i sig selv ikke er skadelig. Men NO omdannes i atmosfæren til en række andre stoffer, som er skadelige. Disse stoffer har negativ indvirkning på menneskers helbred, især ved at nedsætte lungefunktionen og lungernes modstandskraft med infektioner.

De kan således medføre åndedrætsbesvær og kronisk bronchitis, men kan også føre til hjertekarsygdomme. Endvidere bidrager NO_x til syreregn, der skader skove og bygninger.

Hvis man antager, at NO_x fra vejtransport udgør 50.000 tons pr. år, og man videre antager, at reduktionen blev reduceret med 90% (fordi alle køretøjer skiftede til gas), så vil reduktionen være 45.000 tons.

Dette vil have en samfundsøkonomisk værdi på ca. 2,2 mia. kr.

COWI