

Miljø-rally

Det behøver ikke at være kedeligt at køre miljørigtigt. Peugeot 207 SW med dieselmotor er en af de biler, der skåner miljøet mest, og alligevel er den lynhurtig og sjov at køre

Af Jesper Winther Andersen

Det er egentlig lidt utopisk - en bil, der markerer sig som absolut miljørigtig, er samtidig en bil, man ofte finder i overhalingsbanen. Den lille og alligevel store Peugeot 207 SW accelererer fra 0-100 km/h på kun 10,3 sekunder og har en tophastighed på 193 km/h. Desuden har den et solidt bundtræk, som gør den nem at køre. 5-gearet kan anvendes allerede fra 60-70 km/h. Der er så godt som alt i udstyr i den prisklasse, og selv om bilen ikke svulmer set udefra, så er den indvendig lidt af en balsal. Undertegnede oplevede således at kunne køre sædet så langt tilbage, at jeg havde helt strakte arme på rattet. Det er fornemt i den klasse. Ligeledes er det flot, at bagsædepassagerer kan sætte sig ind i stedet for at blive foldet sammen og placeret med skohorn. Også helt bagi er der god plads, og med et snuptag (og her menes snuptag) lægges bagsædets ryg ned, så man får en regulær st.car med fladt gulv og en lastekapacitet på 1.258 liter. Køreegenskaberne fejler ikke noget, ja de er ligefrem underholdende, og bilen har mange

gode finesser. For eksempel var der et fast glastag, der kan blændes af, i den testede model. Det giver en god fornemmelse med rigeligt dagslys. Et velfungerende klima anlæg sørger for næsten frit valg på temperaturhylden, og lyd billedet er godt. Man skal lytte godt efter for at kunne føre bevis for, at der ligger en dieselmaskine ude foran. Instrumenteringen er et lille kapitel for sig - gode, letlæselige ure og et speedometer, der er helt nøjagtigt. Sammenholdt med, at Peugeot 207 SW er så letfødet, taler vi altså om en lille gaderacer, der skal køres med fornuft. Man er lynhurtigt oppe på 50 km i byerne, så det gælder om at holde øje med nålen.

Peugeot 207 viser med andre ord, at det ikke behøver at være kedeligt at køre miljøfornuftigt. Vi kørte 1.414 km med en stor del motorvejskørsel, og alligevel noterede vi et gennemsnit på 17,9 km/l. EU-normen ved henholdsvis by-, landevejs- og blandet kørsel er 16,4, 22,7 og 20,0. CO₂-udledningstallet er 131. Det er intet mindre end flot. Ja, det er tankevækkende i en tid, hvor alle taler om klimaforandringer, og hvor kun relativt få gør noget ved det. Med 207 forsynet med en HDi-motor på 1,6 liter med 109 HK og partikelfilter er man godt kørende - både bogstaveligt og i miljømæssig forstand. Det er derfor retfærdigt, at Peugeot er blandt de mest solgte biler. Men det ligger ligesom i kortene, når henses til, at Peugeot har brugt

mange generationer på at blive verdensmester i diesel. Og lige nu er det dieslbilerne, der trækker.

Diesel i overhalingsbanen 2007 blev et rekordår for Peugeot i Danmark, der manifesterede sin position som Dan-



Peugeot 207 SW fås med tre forskellige benzinmotorer - 1,4 liter/75 hk, 1,4 liter/95 hk og 1,6 liter/120 hk, som også fås med automatgear. Dieselvarianterne er begge på 1,6 liter og med hhv. 90 og 109 hk, sidstnævnte (som vi testede) med partikelfilter. Prisen for 1,6 HDi FAP 109 HK er 246.990. EU-norm for brændstoføkonomi og CO₂-udledning er 20,0/131

marks mest solgte personbilmærke med 19.498 solgte personbiler, hvilket giver et forspring på knap 6000 biler ned til markedets nr. 2. Peugeot har totalt set erobret en markedsandel på 12,2 %. En afgørende faktor i den forbindelse har været Peugeots brede og miljøvenlige HDi diesel motorprogram, der har appelleret til mange miljøbevidste kunder. Peugeots dieselsalg steg således fra at udgøre 40 % i starten af 2007 til at slutte på 68 % af mærkets samlede salg.

- De danske bilejere har taget vores brændstoføkonomiske HDi dieselmotorer til sig. Samtidig er Peugeot en dominerende spiller i klassen af små biler, der efter regeringens afgiftsændringer i foråret 2007 voksede til at udgøre hele 40 % af det samlede bilsalg i Danmark, forklarer PR- og informationschef Janne Bock, Peugeot Danmark til MILJØMAGASINET.

Afgiftsændringernes favorisering af brændstofbesparende benzin- og dieslbiler med et højt sikkerhedsniveau har derfor betydet en radikal ændring på det danske bilmarked.

Tallene for Peugeots salg tegner et endnu tydeligere billede af tendensen. Hvor benzindelen før afgiftsændringerne udgjorde hele 60 % af Peugeots samlede salg, er rollerne nu byttet om således, at dieselandelen har taget en overbevisende føring og nu udgør hele 68 %.

- Når Peugeot er så langt fremme med dieselt teknologi, så skyldes det blandt andet, at



Ved første øjekast ligner 207 SW en formindsket udgave af Peugeot 407 SW. Slægtskabet ses især på bagpartiet - de markante baglygter og bagruden, der alle smyer sig rundt om bagenden. Også den lave profil og de optrukne forlygter har flere af storebrors træk



En finesse er den separat oplukkelige bagrude, som gør det nemt at lange indkøbsposer og andre småting ind bagi

Peugeot-koncernen historisk set altid har taget et socialt ansvar. Miljøet har været højt prioriteret i lang tid, og man kan jo så sige, at mange års udvikling og investeringer giver pote nu, tilføjer Janne Bock.

1 ton mindre

Peugeot Danmark hilser i sagens natur omlægningen af registreringsafgiften velkommen, for Peugeot har markedets bredeste udvalg af miljøvenlige biler med lav CO₂-emission.

- Det var derfor naturligt for os at indgå partnerskab med Miljøministeriet og Transport- og Energiministeriets omkring kampagnen "1 ton mindre", der skal udbrede forståelsen af, hvor vigtig det er, at vi alle bidrager til at nedbringe udledningen af CO₂, forklarer teknisk direktør Jens Ravnsbæk Andersen, Peugeot Danmark og tilføjer:

- Peugeots HDi-dieselmotorer udleder 20-30 % mindre CO₂ end gode benzinbiler og alene en udskiftning til HDi-dieselmotorer ville kunne spare Danmark 1.500.000 tons CO₂ årligt.

Omlægningen af bilafgifterne har desuden til formål at styrke bilernes sikkerhedsniveau. Regeringen belønner 3.-6. airbag samt de biler, der har opnået de maksimale 5 stjerner i EuroNCAP's sikkerhedstest.

- Også på dette punkt har Peugeot et stærkt modelprogram, idet modellerne 207, 207CC, 308,407, 407 Coupe, og 807 alle har scoret 5 stjerner i crash test, mens alle Peugeots per-

sonbiler (med undtagelse af 107 og Partner) har hele seks eller syv airbags, tilføjer Jens Ravnsbæk Andersen og fortsætter:

- Det, vi tilsyneladende stadig må vente på, som vil gøre en miljømæssig markant forskel her og nu, er biodiesel. Med indførelsen af biodiesel ville man kunne spare op til 50 % CO₂-udledning, og Peugeot Danmarks samarbejde med Statoil om en gadetest af netop 30% biodiesel viser, at det rent faktisk er muligt.

Peugeot udleder mindst CO₂

I en rapport fra European Federation for Transport and Environment topper PSA Peugeot Citroën på listen over bilfabrikanter CO₂-emission med en gennemsnitlig udledning på kun 142 g/km.

Rapporten fra European Federation for Transport and Environment er baseret på data fra EU-Kommissionen og selve analysen, der tager udgangspunkt i salgs- og udledningstal, er foretaget af det uafhængige engelske Institute for Environmental Policy.

Analysen omfatter kun bilfabrikanter med et salg i Europa på mere end 200.000 biler, og den tegner et klart billede af de forskellige fabrikanter gennemsnitlige CO₂-udledning.

Rapporten viser, at udviklingen ikke foregår med den ønskede hastighed - i 2005 udledte alle biler i gennemsnit

161 g/km, mens de i 2006 udledte 160 g/km, og konklusionen er bl.a., at visse bilfabrikanter får svært ved at overholde EU's krav om en CO₂-emission på 140 g/km i 2008/9.

- PSA Peugeot Citroën skiller sig ud i analysen ved allerede at have nået en gennemsnitlig CO₂-udledning på kun 142 g/km, hvilket er en forbedring på 2,7 % i forhold til året før. Det er listens bedste resultat og placerer Peugeot forrest med en margin på 44 g/km til listens nederste, der har en gennemsnitlig CO₂-udledning på 188 g/km., forklarer Jens Ravnsbæk Andersen.

For at illustrere ambitionerne om at være forrest, når det gælder udviklingen af miljøvenlige biler, har Peugeot præsenteret en 307 dieselmotor, der har en CO₂-udledning på kun 74 g/km.

- Dette bemærkelsesværdige resultat er opnået ved at kombinere en el-motor med en HDi dieselmotor, der kører på en 30 % biodieselblanding. Alle Peugeots HDi dieselmotorer kan køre på op til 30 % biodieselblanding. Alene ved et skift fra benzin til diesel vil der på samme motor være en reduktion af CO₂-emissionen på ca. 26 % og ved at erstatte den almindelige diesel med 30 % biodiesel opnås en reduktion af udledningen på hele 47 %. Vi har testet en 207 1,4 HDi 70 hk på disse betingelser, og den udledte kun 81 gram CO₂ pr. kilometer, pointerer Jens Ravnsbæk Andersen.



- Peugeot har et stærkt program til de kunder, der gerne vil køre miljørigtigt. Vi forventer på den baggrund øget interesse fra for eksempel kommuner, der vil udstyre bl.a. deres hjemmehjælp med biler, som har et lavt CO₂-udslip, siger Janne Bock og Jens Ravnsbæk Andersen