

Klimavenlige biler:

Godt brølt

Med den nye miljøvenlige modellinje "Blue Lion" har Peugeot vist, hvem der kandiderer til at være løvernes konge i klimaindsatsen. Peugeot 206+ med dieselmotor er for eksempel en af de biler, der udleder mindst CO₂. Og alligevel er den lynhurtig og sjov at køre

Af Jesper Winther Andersen

Blue Lion er Peugeot's krævede klima- og miljøstandard. Allerede sidste år levede mere end 60% af de biler, Peugeot solgte i Danmark, op til de tre Blue Lion krav - maksimal CO₂-udledning på 130g/km, renlig og ansvarlig produktion og et krav om, at mindst 95% af bilen skal kunne genbruges eller genvindes. MILJØ MAGASINET har haft lejlighed til at teste en Peugeot 206+ i en uge. Bilen er fra Blue Lion-serien, og til og med kører den her i vinterhalvåret med en 20 procent tilsætning af biobrændstof i dieselen (om sammen kan man hæve procenten). Peugeot 206+ er en velkørende bil, og trods sine begrænsede ydre mål er der rigelig plads indvendig. Dieselmotoren, der er en HDi på 1,4 liter med 70 HK, er spillevende og med et præcist gearskifte kommer



-Når Peugeot er så langt fremme med dieselt teknologi, så skyldes det blandt andet, at 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. Det er de bilfabrikker, der investerer nu, som kommer til at klare sig, forklarer Jens Ravnsbæk Andersen, der pointerer, at man i fremtiden skal vælge bil efter kørselsbehov. Og det behøver ikke at blive kedeligt: - En hybrid med en kvik dieselmotor foran og en el-motor på bagakslen kan byde på 4-hjulstræk på den gode måde, når behovet melder sig

man hurtigt fra start – 0-100 km/h på 13,2 sekund og en topfart på 169 km/h. Og samtidig kan man hygge sig over at komme virkelig langt på literen. Efter EU-normen kører løveungen 23,8 kilometer på literen ved blandet kørsel. Men der er et tal, som overskygger de andre værdier – nemlig 110. Det står for det antal gram CO₂, der udledes pr. kilometer. EU har besluttet, at den maksimale gennemsnitlige udledning skal ned på 130 g CO₂/km inden udgangen af 2015, så Peugeot 206+ er mere end godt i mål og eksponerer samtidig, at det altså ikke er forbundet med at skulle give køb på hverken hurtighed eller køreglæde at køre miljø- og klimavenligt. Peugeot 206+ var som nævnt påfyldt en brændstoftilblending med 20% biodiesel (II. generation). Da vi ikke har prøvet bilen på ren diesel, kan vi ikke foretage en umiddelbar sammenligning. Men subjektivt kan det noteres, at motoren går usædvanligt blødt for en dieselmotoren, og at accelerationsmønsteret er underholdende i og med, det kan virke som om, der sidder en elastik i motoren. Det skal forstås på den måde, at den først trækker blødt og så tager effektivt men stadig elastisk fat – lidt som en civiliseret turbo. Tilsætningen af biodiesel gør, at Peugeot'en har en endnu lavere udledning af CO₂ end de flotte 110 g/km, som den er målt til på ren diesel. Peugeot 206+ koster 149.990 kroner.

Den blå løve på spring

I 2007 besluttede Peugeot at samle sit fokus på klima- og miljøområdet under én samlet paraply - Peugeot Blue Lion. -Det understreger vores mangeårige engagement i miljø og klima. Formålet var først og fremmest at gøre det lettere for vores kunder at vælge de mest klima- og miljøvenlige bilmodeller. Men formålet var også at fortælle, at det ikke kun handler om, hvor langt en bil kører på literen, men i lige så høj grad om, hvor miljøvenligt den er produceret og hvor miljøvenligt den kan skrottes, siger miljøchef Jens Ravnsbæk Andersen, Peugeot Danmark, til MILJØ MAGASINET. Peugeot har i de seneste 20 år arbejdet på at finde bæredygtige alternativer til traditionelle forbrændingsmotorer. En række nye muligheder er koncepter som hybrid, mikrohybrid og hybrid-plug-in. Men også rene el-biler er i dag en realistisk mulighed. -Når vi taler om CO₂-udled-

ning, så viser den seneste præcise opgørelse (2008) over solgte nye biler i Europa, at gennemsnittet lå på 154 g CO₂/km, mens PSA Peugeot Citroen lå helt i bund med et gennemsnit på kun 141 g/km, og hvor Peugeot samlet set var helt nede på 138g/km, forklarer Jens Ravnsbæk Andersen og fortsætter:

-Miljørigtig produktion er også et felt, hvor vi er langt fremme. Alle PSA Peugeot Citroens europæiske fabrikker har ISO 14.001 certificering, og Peugeot stiller de samme vigtige krav om miljøcertificering til de 14 største underleverandører af dele og elektronik til bilerne.

Materialerne i en Blue Lion Peugeot er kombineret på en sådan måde, at de nemt kan adskilles og sorteres i rene grupper, når bilen skal skrottes: Materialerne er af de typer, der egner sig til genbrug eller genvinding. Stål, aluminium, plastmaterialer, ædelmetaller osv. genbruges. Peugeot har således ro på bagsmækken og kan koncentrere sig om at se fremad.

-I vores optik er der tre nærliggende muligheder for fremtidens biler: Mikrohybrider, hybrider og el-biler, oplyser Jens Ravnsbæk Andersen, der er med i en Peugeot task-force, som er dannet for at udvikle de biler, vi skal køre i fremover.

Hybrider

Peugeot er nu i den afsluttede fase af udvikling og produktionsmodning af mikrohybridteknologien, der vil blive introduceret på en bred vifte af modelprogrammet, både benzin og HDi-diesel, i 2010 med en planlagt volumen allerede det første produktionsår på mere end en million biler. Når man kører frem mod rødt lys eller i kø og bremses, registrerer systemet påløb frem mod stop og opsamler energi, som lades på batteriet. Ved 6 km/t standser motoren. Når foden flyttes til speederpæda-len, starter motoren automatisk på kun 480 millisekunder. Den opsamlede strøm bruges ved igangsætning således, at der også her spares på brændstoffet.

-Ved ren bykørsel kan spares op til 15 % brændstof, mens besparelsen ved blandet kørsel er 9%.

Rene hybridbiler giver os nye teknologiske muligheder. Hybridteknologien går ud på, at en bil udstyres med to forskellige motorteknologier, som supplerer hinanden. Hos Peugeot er det en kombination af HDi-dieselt teknologi med partikelfilter og en kraftig el-



Peugeot's HDi-dieselmotoren udleder 20-30 % mindre CO₂ end gode benzinbiler og alene en udskiftning til HDi-dieselmotoren ville kunne spare Danmark 1.500.000 tons CO₂ årligt. - Det, som vil gøre en miljømæssig markant forskel her og nu, er biodiesel. Med indførslen af biodiesel og Peugeot's Blue Drive kørestil ville man kunne spare op til 50 % CO₂-udledning, siger Jens Ravnsbæk Andersen.

Alle Peugeot's HDi dieselmotoren 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 %. Den testede 206+ kørte på en 20%-blanding



Det er sjældent, at en bil fotograferes fra oven. Når vi har valgt det her, skal det ses symbolsk. For hele spørgsmålet om, hvad vi skal køre i fremover, bør ses i et helikopterperspektiv: Hvad er vores kørselsbehov, og hvordan får vi det dækket mest "CO₂-rigtigt" Peugeot 206+ er med sin begrænsede CO₂-udledning et godt bud på en bil til mindre familier, som bil nr. 2 og som transportmiddel til bl.a. hjemmeplejen i kommunerne m.v.

motor. Under kørslen vælger bilen automatisk mellem dieselmotoren og elmotoren, eller begge dele, hvis der kræves et ekstraordinært kraftoverskud. Vi har valgt dieselt teknologi, fordi de effektive HDi-motoren allerede giver et forspring på 27-30 %, når det gælder brændstofforbrug og CO₂-udledning i forhold til tilsvarende hybridbiler med benzinmotorer, forklarer Jens Ravnsbæk Andersen og fortsætter:

-Man taler både om "hybrid" og "hybrid-plug-in". Hybridvarianten er udstyret med en mindre batteripakke, som oplades under kørslen med energi fra påløb, bremsning og bilens dieselmotor. Det betyder, at hybridbilen kan køre ca. 5 km på batteriet - nok til f.eks. at komme gennem en myldretidskø i byen i lavt tempo. Hy-

brid-plug-in-varianten har en større batteripakke, som også kan oplades via et kabel. Denne variant kan køre ca. 50-60 km på batteriet. Har man brug for en længere distance, tager dieselmotoren automatisk over. Imidlertid forventes det, at mere end 70 % af Danmarks bilister vil kunne klare sig med ren eldrift i mere end 75% af tiden. Og en undersøgelse viser, at 1/2 af de ture, der køres i storbyer, er på under 3 kilometer. 1/4 af turene er på under 1 km, og 1/6 er på under 500 meter.

El-biler

Peugeot har gennem mere end et årti udviklet og serieproduceret både el-person- og el-varer, ligesom el har været centralt i de innovationsprojekter, som Peugeot har gennemført.

I 1994 begyndte Peugeot produktionen af Peugeot 106 Electric, som er den elbil, Peugeot har produceret flest af. I 1996 blev den kompletteret af Peugeot Partner.

Peugeot er verdens største elbils producent med mere end

10.000 producerede enheder frem til 2004, hvor den lave efterspørgsel betød, at produktionen blev indstillet.

Gennem disse år har Peugeot opbygget en meget stor erfaring, når de gælder elbilernes drivlinje -altså elmotor og transmission og den elektroniske styring, herunder opladning.

-Denne erfaring giver Peugeot et optimalt afsæt til den nye generation el-biler, som er på vej allerede i 2010 og 2011. Succes med el-biler kræver en helt anden infrastruktur end det kendes i dag. Foruden produktion og distribution af bilerne er der behov for et samspil med el-producenter, el-distributører, offentlige myndigheder, batteriproducenter og distributører af batterier. Dette samspil, som tidligere har manglet, er ved at udvikle sig nu - for eksempel har Peugeot udvidet samarbejde med Mitsubishi, der råder over en stor batterifabrik. En anden pointe er, at politikerne bør beslutte, at hybrid-biler skal beskattes som el-biler, understreger Jens Ravnsbæk Andersen.



Bag "+et" gemmer sig, at det er en Blue Lion-model, som til og med er omstillet til at kunne køre på tilsætning af biobrændstof. På almindelig diesel udleder 206 kun 110 g CO₂ pr. km. Tilsat biobrændstof falder tallet yderligere og ret markant. Med denne 20% II. generation tilsætning kommer den fossile udledning ned på 91 g CO₂