

Saab will mit Bio-Benzin Luft säubern

INITIANT. Noch in diesem Jahr will der Schweizer Saab-Importeur das E-85-Programm, eine Mischung aus 85 Prozent Ethanol und 15 Prozent Benzin, in der Schweiz einführen. Dieser umweltfreundliche Treibstoff reduziert den fossilen CO₂-Ausstoss um bis zu 80 Prozent. Die baz hat mit einem der Initianten, Christoph Bleile, Pressechef von Saab Schweiz, gesprochen.

baz: In den USA und Schweden ist die Ethanol-Benzinmischung E85 bereits Tatsache, jetzt soll noch in diesem Jahr dieser Treibstoff hier zu Lande eingeführt werden. Wie kommt das?

CHRISTOPH BLEILE: Das kommt daher, dass Saab in Schweden bereits ein Programm laufen hat, das die E85 stark favorisiert. Bei einem Meeting in Schweden habe ich mit



den Verantwortlichen gesprochen, die mir ihre Unterstützung zugesichert haben. Mit Alcosuisse war zudem schnell ein Partner gefunden, der sich für diese Sache

interessiert und einsetzt. Schön, aber das Mischprogramm, 5% Ethanol und 95% Benzin, wird ja bereits europaweit lanciert. Warum also diese Ausnahme?

Saab hat sich gesagt; wenn schon, denn schon. Zwar ist die E5-Prozent-Mischung ein guter Anfang. Mit E85 machen wir aber Nägel mit Köpfen und senken den CO₂-Ausstoss um 75 bis 80%.

Warum gerade Saab?

Weil wir uns, wie die anderen Hersteller, der Umwelt verpflichtet fühlen und mit der Turbo-Technologie ein hochkomplexes Zündsystem besitzen, das die nötigen Änderungen am Motorenmanagement für diese Treibstoffsorte beherrscht.

Wann kommt E85 in die Schweiz?

Ich hoffe, dass wir im Spätsommer oder Herbst damit starten können.

Warum sollen Herr und Frau Schweizer auf den Bio-Sprit umsteigen?

Weil damit die Luft sauberer wird und der Treibstoff das Portemonnaie trotzdem nicht mehr belastet als mit Benzin 95.

Nicht mehr belastet?

Der Bund hat versprochen, Ethanol für Fahrzwecke von den Steuern zu befreien. Damit kann mit einem Preis von rund 1.20 Franken für den Liter gerechnet werden.

Ein Bio-Saab verbraucht aber bis zu 30 Prozent mehr von diesem Saft, als wenn er mit Benzin betankt würde.

Ja, da der Heizwert gegenüber Benzin geringer ist. Dank der Preisreduktion für Ethanol bleiben dem Kunden aber letztlich noch ein paar Rappen übrig.

Was sind zurzeit noch ihre grössten Sorgen?

Das schwierigste wird sein, das E-85-Gemisch flächendeckend anbieten zu können. Dafür müssen wir noch Partner finden. Im Gegensatz zu Gas ist aber der Umbau an der Tankstelle wesentlich günstiger, und auch der Aufpreis für einen Bio-Saab hält sich mit rund 1500 Franken im Rahmen. Dafür bekommt der Kunde erst noch deutlich mehr Leistung: Im angebotenen Saab 9-5-Bio-Power sind es 180 statt 150 PS.

INTERVIEW ALFONS STUDER



Füll doch Bioethanol in den Tank!

Die Beimischung von Bio-Schnaps zu Benzin schont die Umwelt und senkt den CO₂-Ausstoss

ALFONS STUDER

In anderen Ländern ist er längst zu haben, jetzt will die Schweiz in Sachen alternative Treibstoffe ebenfalls vorwärts machen. Mit Bioethanol im Tank könnte der CO₂-Ausstoss massiv gesenkt werden.

Wenn Pierre Schaller, Direktor bei der Alcosuisse von E85 spricht, meint er damit nicht eine neue Autobahn-Verbindung, dann spricht er von Ethanol, von Schnaps und damit von Treibstoff fürs Auto. Das E steht für Ethanol, 85 für das Mischverhältnis von 85% Ethylalkohol, 15% Benzin). Damit lässt sich nicht nur gut fahren, damit wird weit mehr noch die Umwelt geschont.

Mit E85 im Tank wird 75 bis 80 Prozent weniger fossiles Kohlendioxid ausgestossen, weil das von Alcosuisse hergestellt Bioethanol durch Umwandlung von Zucker aus pflanzlichen Produkten (Weizen, Kartoffeln, Mais, Molke, Zuckerrüben) sowie Lignozellulosestoffe (Holz, Gras, Heu) entsteht. Das heisst, es handelt sich um Rohstoffe, die beim Wachstum so viel CO₂ der Umwelt entzogen haben, wie sie beim Verbrennen abgeben.

Tönt gut – ist es auch, wie die USA und Schweden beweisen. In diesen beiden Ländern ist der neue Schnaps in der E85-Mischung zu haben. In Schweden wird bereits jeder vierte Saab als Bioethanol-Version verkauft, wie Christoph Bleile, Pressechef Saab Schweiz, erklärt. Gründe dafür gibt es mehrere. Nicht nur fällt der Aufpreis

für ein E-85-Saab mit 1500 Franken relativ bescheiden aus, der Kunde profitiert zudem von einem angenehmen Nebeneffekt. Statt 150 PS bringt es der 2-Liter-Bio-Saab aufgrund der höheren Oktanzahl des Ethanols (104 statt 95 RON) auf 180 PS, das Drehmoment steigt von 240 auf 280 Newtonmeter an.

MEHRVERBRAUCH. Einen Haken hat die Saubergeschichte allerdings: In der Schweiz ist E85 noch an keiner Tankstelle zu finden. Bis es soweit ist (Alcosuisse und Saab rechnen mit einer Einführung im Spätsommer), müssen Schnapsfahrer mit einer minderen Mischung von 5 Prozent Ethanol und 95 Prozent Benzin Vorlieb nehmen. Dieser als bEnzin5 bekannte Treibstoff wird bereits produziert und an konzerneigenen Tankstellen angeboten. Vorteil der 5-Prozent-Mischung: Sie wird in Brasilien, den USA wie auch in Schweden vermarktet. Dazu müssen die Autos technisch nicht umgerüstet werden.

5-PROZENT-MISCHUNG. Nachdem nun die EU dieses 5-Prozent-Projekt unterstützt, will auch die Schweiz mittelfristig zu dieser Lösung übergehen. Alcosuisse-Mann Schaller glaubt, dass in ein paar Jahren das Normalbenzin (95) an der Tankstelle durch das umweltfreundlichere bEnzin5 ersetzt sein wird.

Allerdings hat Ethanol auch einen gravierenden Nachteil. Zwar ist die Oktanzahl wesentlich höher, was die Leistung beflügelt, aber der Heizwert

dafür kleiner, was auf den Verbrauch schlägt. Ein 2-Liter-Bio-Saab schluckt rund 25 bis 30 Prozent mehr Schnaps, wie wenn er mit Benzin fahren würde. Diesem Nachteil steht der Vorteil gegenüber, das Ethanol weitgehend von den Steuern befreit ist und für knappe 1.20 Franken zu haben ist. In der Gesamtrechnung bleiben so ein paar Rappen zu Gunsten des Bio-Autos übrig.

SCHWEIZER ANBAU. Weitere Vorteile versprechen sich Alcosuisse und Saab von der Tatsache, dass der neue Treibstoff zumindest teilweise hier zu Lande angebaut werden kann. Alcosuisse rechnet mit einer Ethanol-Produktion aus Überschüssen des Kartoffel- und Getreideanbaus sowie Molke von rund 47 Millionen Litern im Jahr. Das wiederum bedeutet eine Abdeckung mit bEnzin5 von rund 20 Prozent des gesamten Benzinverbrauchs in der Schweiz. Damit würden immerhin 100 000 Tonnen CO₂ weniger in die Luft geblasen. Bis 2010 rechnet Schaller mit einem bEnzin5-Anteil (geht auch mit Dieselöl als diEsel5) dank einer zweiten Anlage mit ei-



ner inländischen Abdeckung von 50 Prozent.

Im Kampf um eine bessere Umwelt ist eine Beimischung von Bioethanol zu Benzin oder Diesel eine nicht nur vernünftige, sondern vor allem schnell umsetzbare Variante. Statt sich in nutzlosen Feinstaub- und Tempo-Diskussionen zu verlieren, könnten die Politiker sich um echte Verbesserungen bemühen. Neben dem Partikelfilter ist Bioethanol wohl am besten dazu geeignet.

