

## Saab lanciert in der Schweiz Bio-Power-Fahrzeuge

# Von wegen Schnapsidee

Die nie endende Diskussion über die Endlichkeit der Ölvorräte unseres Planeten ist ebenso mühsam wie das Schimpfen gewisser Öko-Kreise über die zunehmende Luftverschmutzung (womit eigentlich Vergasung gemeint ist). Es ist absurd, den Individualverkehr – ob mit dem Auto, dem Motorrad oder dem Velo – eindämmen, ja sogar unterbinden zu wollen. Er ist eine der Grundlagen für das Gedeihen aller Volkswirtschaften dieser Welt. Viel besser ist es, konstruktive Lösungen zu erforschen und in die Tat umzusetzen. Eine davon ist Bio-Power. Mit ihr lässt sich schlüssig beweisen, dass ausserordentliche Leistungsfähigkeit und Rücksicht auf die Umwelt gut vereinbar sind. Die schwedische GM-Tochter Saab zeigt mit ihrem grossen Modell 9-5 die Möglichkeiten, die mit der Umstellung eines Turbo-Benzinmotors auf den Betrieb mit Bioethanol E85 – das heisst 85% Ethanol und 15% Benzin – verhältnismässig einfach zu realisieren sind.

Die wichtigste Eigenschaft von Ethanol ist seine nahezu neutrale CO<sub>2</sub>-Bilanz. Zudem entwickeln so betriebene Motoren mehr Leistung und ein höheres Drehmoment. Das jedenfalls ist im 2,3-l-Vierzylinder von Saab der Fall. Die Leistungssteigerung kann auf zwei Arten ausgenutzt werden. Entweder wird sie zur Erhöhung der Fahrleistung eingesetzt oder zur Reduktion des Verbrauchs, indem ein kleinerer Motor verwendet wird. In Schweden, dem in der Verwendung von E85 führenden Land, wird der Bio-treibstoff, wie anderswo auch, kommerziell aus Nutzpflanzen oder aus im Wald herumliegenden Pflanzenresten hergestellt. Der Preis ist rund 25% niedriger als für Benzin. Testfahrten haben ungefähr gleich hohe Treibstoffkosten für Fahrten im gemischten Zyklus ergeben. Mit gleichmässiger Fahrt auf der Autobahn können bis 15% gespart werden.

In Brasilien wird hundertprozentiges Bioethanol aus Zuckerrohr gewonnen. E100 ist dort der dominierende Treibstoff. In Europa wird E85 erst in Schweden angeboten. Seit vergangenem Jahr ist der Absatz von Bio-Power-Fahrzeugen rapid gewachsen. Die Eigenproduktion von Alkohol reicht nicht mehr, Schweden muss ihn aus Brasilien importieren. Trotzdem betrage die CO<sub>2</sub>-Reduktion gemessen vom Feld bis zum Rad – also inklusiv aller Herstellungs-, Neben- und Transportkosten – 50 bis 65 %.

In der Schweiz bemüht sich die Alco Suisse, ein Profitcenter der Eidgenössischen Alkoholverwaltung, um die Einführung von Bioethanol als Fahrzeugtreibstoff. Der Weg zu einer landesweiten Versorgung wird – wie in unserem Land üblich – langwierig sein. Experten sind sich über das effizienteste Herstellungsverfahren uneinig, der Finanzminister weiss nicht, wie er die ihm durch den Einsatz von Alkohol entgehende Mineralölsteuer ausgleichen kann. So ist kaum mit einem schnellen Durchbruch auf politischer Ebene zu rechnen. Zudem muss ein finanzieller Anreiz für den Kauf eines Bio-Power-Fahrzeugs geschaffen werden. In Schweden zahlen Fahrer solcher Autos in den Innenstädten keine Parkgebühren, sind vom Road pricing befreit, können sich über niedrigere Fahrzeugsteuern freuen.

Ab Mitte Jahr hat Saab in der Schweiz von jedem Modell eine Bio-Power-Version im Angebot. Der mit E85 betriebene 2-l-Motor leistet mit 132 kW/180 PS 20% mehr, hat ein 16% höheres Drehmoment von 240 Nm. Die neueste Entwicklung ist ein leistungsstarkes Bio-Power-Konzept auf Basis des 9-5 2.3 Turbo Aero. Mit E85 betrieben, steigt die Motorleistung von 191 kW/260 PS auf 228 kW/310 PS, das Drehmoment von 350 auf 440 Nm.

**GW**

