

29. april 2018

Dieselmotoren – miljøvinner igjen?

Problemene med dieselmotorens utslipp av NOx synes løst, teknisk og økonomisk. Men hva med den politiske dynamikken?

Kort om den velkjente historikken: Sammenlignet med bensinmotorer har dieselmotorer gjennomgående lavere drivstofforbruk og gir tilsvarende lavere utslipp av CO₂. Med økende bevissthet om behovet for å redusere CO₂-utslippene av hensyn til den globale klimautviklingen ble dieselmotoren erklært som miljøvinneren blant forbrenningsmotorene. Politisk ble dette speilet i drivstoffavgiften. Miljø- og/eller økonomibeviste kjøpere sørget for at dieselmotorene økte sin markedsandel jevnt og trutt.

Så fikk vi «dieselskandalen» i 2015. Det ble klart at Volkswagen hadde trikset slik at dieselmotorene holdt utslippskravene for NOx, men bare under de definerte testbetingelsene, ellers ikke. Avvikene mellom de formelt registrerte utslippene og utslippene i praksis var meget store. Realistiske tester viste videre at også andre produsenters dieselmotorer hadde høyere utslipp av NOx i praksis enn tillatt. – Med dette ble dieselmotoren miljøversting – ikke for det globale miljøet ettersom utslippene av CO₂ er uberørt av skandalen og er reelt de laveste, men for lokalmiljøet i storbyer med lite vind. På tåketunge dager vil NOx forsterke helseproblemene. Miljøbevegelsene og politiske prosesser er nå fyrt opp med vedtak og forslag for å presse dieselmotorene ut av trafikken helt og holdent.

Men nå kommer årets nyhet fra firmaet Robert Bosch GmbH i Tyskland. På en pressekonferanse i Stuttgart 25. april, kunngjorde firmaets adm. direktør, Volkmar Denner (dr.-grad i fysikk, tidl. utviklingssjef for bilelektronikk) at firmaet har lykket med å videreutvikle avgassrensingen slik at utslippene fra dieselmotorer nå ligger maksimalt på nivå 33% av EUs skjerpede krav fastsatt med virkning fra 2020. Og NB! – dette gjelder uansett driftsbetingelser som omgivelsestemperatur, motortemperatur, akselerasjon, osv. Metoden medfører ikke nye deler, redusert motorytelse eller øket drivstofforbruk. Heller ikke kostnadsøkning. En fylldig pressemelding er interessant lesning for teknisk orienterte. Løsningen gjøres umiddelbart tilgjengelig for bilfabrikkene. Videre utvikling kan drive NOx- utslippen ned til nær null, sies det. Dr. Denner sparer seg ikke for kategorisk språk: **“There's a future for diesel. Today, we want to put a stop, once and for all, to the debate about the demise of diesel technology.”**

Fra en teknisk synsvinkel er det vanskelig å overse en slik påstand fra Bosch. Spørsmålet er om det er for sent, om kampen mot dieselmotoren nå drives av andre motiver enn miljøhensyn. Tiden vil vise. Men det er kanskje en indikasjon at nyheten som ble fyldig omtalt på Teknisk Ukeblads nettside 26. april ellers ikke er dekket av mediene her i landet. I Tyskland derimot ...

Om partenes interesser: Bosch er dypt involvert som leverandør av deler for el-biler, og har slik sett ikke interesse av å fremme forbrenningsmotorene på bekostning av el-løsninger. Og så, ja, jeg selv eier en Golf med den syndige dieselmotoren. Kan jeg håpe på en modifikasjon til?

5