

Jedź z gazem, bo ekologicznie, czyli samochody na sprężony gaz ziemny

Jest ekologiczny, tani i bezpieczny, ale popularność dopiero zaczyna zdobywać. Do sprężonego gazu ziemnego przekonało się już wielu europejskich kierowców. Jak jest u nas?

KATARZYNA PODRAZA

Dla każdego kierowcy jazda autem to zwykle przyjemność. Dla środowiska naturalnego, które musi przysiąć na barki skutki naszego postępowania - już nie. Na całe szczęście jest rozwiązanie, które może pomóc odciążać środowisko i sprawić, że jazda autem będzie bardziej ekologiczna. Co takiego? Auto z instalacją CNG, czyli napędzane sprężonym gazem ziemnym (ang. Compressed Natural Gas). Silnik zasilany tym paliwem produkuje znacznie mniej zanieczyszczeń niż silnik benzynowy czy Diesla.

Co takiego ma w sobie CNG?

Źródłem CNG nie jest ropa naftowa (jak w przypadku benzyny, oleju napędowego czy gazu LPG), ale naturalne pokłady gazu ziemnego. Jego głównym składnikiem jest metan (nawet w 98 proc.), czyli najprostsz węglowodór, który (przy właściwym dostępie powietrza) spala się całkowicie, z prawie zerową emisją cząstek stałych. Także emisja CO i CO₂ jest mniejsza niż np. dla benzyny czy oleju napędowego. Dzięki temu CNG, jako jedyne paliwo konwencjonalne, spełnia dziś wszystkie normy emisji zanieczyszczeń przewidziane przez Unię Europejską.

Jak jest w praktyce? - CNG to obniżenie o 20-80 proc. emisji CO₂ oraz znacznie niższa emisja takich szkodliwych zanieczyszczeń jak lotne związki organiczne (NMHC), tlenki azotu (NOX) oraz cząstki stałe (sadza) - potwierdza Bartłomiej Kamiński, współtwórca strony internetowej www.cng.auto.pl i właściciel auta zasilanego CNG. - Ale nie tylko ekologia przemawia za tym paliwem. Równie ważne są kwestie ekonomiczne. Dla przykładu, koszt przejechania 100 km moim siedmioosobowym samochodem zasilanym CNG to około 15-17 zł. Eksploatacja takiego samochodu jest znacznie tańsza niż samochodu zasilanego LPG lub olejem napędowym. W ciągu 26 miesięcy na paliwie zaoszczędziłem około 20 tys. zł - dodaje.

Zdaniem fachowców gaz ziemny jest również najbezpieczniejszym z paliw dostępnych obecnie na rynku. Przechowuje się go w postaci sprężonej w mocnych stalowych lub kompozytowych zbiornikach. Ma temperaturę zapłonu dużo wyższą niż benzyna, diesel czy LPG, a w przypadku nie szczelności zbiorników gaz ulotni się do atmosfery, nie rozrywając butli.

CNG na świecie i w Polsce

W takich krajach Europy jak Niemcy, Włochy, Ukraina czy Rosja CNG już

dawno zdobył popularność - nie tylko w środkach komunikacji publicznej, ale również wśród użytkowników aut osobowych. Poza Europą, prym pod względem liczby samochodów napędzanych CNG wiodą Argentyna, Brazylia i Pakistan, gdzie takich pojazdów jeździ po drogach odpowiednio: ok. 1,7 mln, 1,6 mln oraz 2 mln (dane PGNiG).

Jak podaje PGNiG, po naszym kraju porusza się obecnie ok. 2100 pojazdów napędzanych CNG, z czego większość stanowią pojazdy flotowe (m.in. Poczty Polskiej oraz przedsiębiorstw taksówkarskich) i autobusy komunikacji publicznej. Liczba klientów indywidualnych jest trudna do oszacowania. Na podstawie danych ze stacji CNG, PGNiG ocenia, że w Polsce takich samochodów jest ok. 700.

Auto na CNG z Poznania

Jak sprawić sobie auto z napędem na CNG? Można albo przerobić pojazd (z benzynowego lub z silnikiem wysokopiętnym) na zasilany gazem ziemnym, albo zdecydować się na kupno auta fabrycznie wyprodukowanego z odpowiednią instalacją. Obecnie wielu światowych producentów samochodów posiada w swojej ofercie pojazdy zasilane gazem ziemnym. Jednym z nich jest Volkswagen, który ma swoją fabrykę w Poznaniu.

Poznański Volkswagen produkuje m.in. VW Caddy, miejski samochód dostawczy. Wersja z instalacją CNG nazywa się Caddy Eco Fuel i zewnętrznie niczym nie różni się od zwykłego Caddy. Zupełnie inny jest za to skład gazu, który opuszcza rurę wydechową.

W Polsce jest ok. 2100 pojazdów na CNG, z czego większość stanowią samochody firmowe. Aut należących do indywidualnych właścicieli jest ok. 700

Okazję do przetestowania tego auta miał Kamiński. Jak je ocenia? - Przez dwa dni jazdy w cyklu mieszanym średni koszt przejechania 100 km wyniósł nas ok. 15 zł, a w cyklu miejskim - ok. 18 zł. Dla porównania Caddy z silnikiem 1.9TDI w mieście pali około 9l oleju napędowego na setkę [koszt ok. 36 zł - red.]. Czym zasłużył sobie Caddy na miano pojazdu ekologicznego? Wystarczy spojrzeć na rury wydechowe obu modeli. Na tej przy silniku TDI znajdziemy czarny nalot, a w przypadku wersji EcoFuel to czysty metal! - mó-

wi Kamiński. I dodaje: - Podczas testu mieliśmy okazję jechać za dieslami, z których wydobywały się kłęby sadzy o nieprzyjemnym zapachu. Nasz Caddy nawet przy największym obciążeniu silnika produkuje tylko parę wodną z domieszką CO₂, bez względu na to, czy ma na liczniku przejechane 4 tys., czy 600 tys. km - bo nawet tyle wynosi bezproblemowa eksploatacja silnika zasilanego CNG, bez potrzeby żadnego remontu.

Tylko stacji jak na lekarstwo

Powiedzmy, że mamy już takie ekologiczne auto. Czy w Polsce będziemy mieli gdzie je zatankować? W naszym kraju działa 31 ogólnodostępnych stacji tankowania CNG, z czego 30 jest własnością PGNiG. W pozostałych krajach Europy liderem są Niemcy z liczbą 835 stacji (i budowanymi 150), a za nimi Włochy z 700 stacjami. Na świecie najwięcej stacji CNG mają Pakistan (2941) i Argentyna (1815).

Czy z małą liczbą stacji - w porównaniu z innymi krajami Europy - warto w Polsce zdecydować się na auto napędzane CNG? - Oczywiście, że tak. Ma to jednak sens, jeśli mieszkamy w pobliżu stacji, która pracuje w rozsądnych godzinach albo najlepiej całonocowo - mówi Kamiński.

W Poznaniu funkcjonuje jedna stacja, przy ul. Głogowskiej 429, blisko

węzła autostradowego. Ma ona zaspo-
koić potrzeby całej Wielkopolski. - To
za mało. Następna najbliższa stacja
jest we Wrocławiu. Potrzeba takich
punktów więcej. Im więcej stacji, tym
więcej chętnych do zakupu auta na
CNG - mówi jej pracownik [nie chce
podać nazwiska].

Kamiński: - Ten problem zgłasza-
liśmy do PGNiG wiele razy. Stacja
jest położona przy samej autostra-
dzie, co daje możliwość przejecha-
nia przez całą Polskę z zachodu na
wschód za pomocą samego CNG.
Niestety, nie jest czynna całodobo-
wo, a w niedzielę w ogóle nie obsłu-
guje. Poza tym, sprężarka ma tylko
jeden dystrybutor do tankowania.
Nierzadko tankowane są magazyny
(trzy sztuki po 150 m sześć.), które
zabiera firma Solaris dla nowo pro-
dukowanych autobusów. Przy wy-
dajności sprężarki 70 m sześć. na
godz. trwa to 7-8 godz. Tankują tam
także dwa autobusy. Coraz częściej
tworzą się długie kolejki i poznańscy
kierowcy tracą sporo czasu. Przyda-
łyby się jedna stacja z co najmniej
dwoma dystrybutorami.

W Poznaniu są plany wybudowa-
nia nowej stacji - inwestycją jest za-
interesowana prywatna firma. - Po-
informowano nas, że budowa zosta-
nie w 60 proc. sfinansowana z fun-
duszy Unii Europejskiej - mówi Ka-
miński.

Jak tłumaczy Katarzyna Zasada
z zespołu prasowego PGNiG, wię-
kszość stacji CNG w Polsce była budo-
wana z myślą o miejskich przedsię-
wzięciach komunikacyjnych: - Nie-
stety kilka lat doświadczeń pokazuje,
że zaangażowanie tylko jednego pod-
miotu (PGNiG SA) w rozwój rynku
CNG nie przynosi zamierzonych efek-
tów. Patrząc na przykłady innych
państw europejskich, w których użyt-
kowników tego paliwa jest zdecydo-
wanie więcej, można stwierdzić, że
tylko przez współdziałanie wielu pod-
miotów można osiągnąć sukces na tym
rynku.



Jedyna w Wielkopolsce stacja, na której można tankować sprężony gaz ziemny, znajduje się przy ul. Głogowskiej w Poznaniu, w pobliżu węzła autostradowego

**Zdaniem fachowców,
gaz ziemny jest
najbezpieczniejszym
z paliw dostępnych
obecnie na rynku**

A co można konkretnie zrobić w tej
sprawie? Katarzyna Zasada: - Należy
wprowadzić zachęty dla użytkowni-
ków tego ekologicznego paliwa, jak
chociażby obniżenie podatków, zwol-
nienie z opłat parkingowych w cen-
trach miast lub - na przykład - dopła-
ty do zakupu samochodów na CNG.

Dużą szansą na znaczny postęp na tym
rynku są Mistrzostwa Europy w piłce
nożnej zaplanowane na 2012 r. Polska
powinna wziąć przykład z innych kra-
jów, gdzie tak wielkie imprezy były im-
pulssem do rozwoju rynku CNG,
i wprowadzić w miastach, gdzie będą
rozgrywane mecze, ekologiczny trans-

port oparty na gazie ziemnym. Dodat-
kowym impulsem do rozwoju mogły-
by być wprowadzenie przez dystry-
butorów do swojej oferty większej licz-
by modeli samochodów z fabryczny-
mi instalacjami na CNG. Niestety ca-
ły czas w Polsce ilość takich modeli
jest znikoma. ●