

BMW 7-serie Hydrogen

Vätgasen räcker i två mil, sen kör vi en nedtrimmad, extratung bensin-BMW ute på landsbygden på Gotland. Egentligen är räckvidden på vätgas närmare 30 mil, men Gröna Bilister får samsas med miljöminister Carlgren, förre statsministern Persson och många andra potentiater i att köra BMW 7-serie Hydrogen. Uppmärksamheten är så stor att en pr-byrå utser BMW:s vätgasjippo till årets Almedalsvinnare.

Hur mycket är det då att uppmärksamma? Ja, i bensindrift är det inte mycket att skriva hem om – som en vanlig BMW fast ganska mycket slöare. BMW har avsiktligt dragit ner på hästarna vid bensindrift för att man inte ska lockas att ställa om från vätgas till bensin när man vill köra lite snabbare. Trots den enorma V12-motorn på sex liter, ger bilen bara 286 hästar vid vätgasdrift, inte stort mer än hälften av vad samma motor ger i normalt bensinutförande. Den som väljer vätgas försakar prestanda.

Att få igång BMW Hydrogen tar lite längre tid än för en normal bil. Systemet ska självtestas innan bilen går igång. Sen smyger den iväg helt tyst, till skillnad från andra vätgasbilar vi kört som haft ett ganska kraftigt vinande ljud. Skillnaden beror på att BMW:s vätgasbil inte använder bränsleceller för att göra vätgas ombord, utan har en superisolerad tank med vätgas som används i en relativt konventionell förbränningsmotor. BMW och Mazda är ensamma om att arbeta med denna typ av vätgasdrift, där gasen kombineras med bensindrift i ett slags bi-fuel-system. Fördelen är uppenbar: Bilen går att använda också långt innan det finns en utbyggd infrastruktur för vätgas. Dessutom är kostnaden lägre än för en bränslecellsbil, även om det hittills inte går att ange något egentligt pris för någon av dessa bilar – allt beror på hur man väljer att slå ut de enorma utvecklingskostnaderna.

BMW anger ännu en fördel: De tycker att det finns en unik körglädje med förbränningsmotor, som finns kvar med deras teknikval, men inte i bränslecellsbilarna. Det är ett gammaldags sätt att se på körglädje, som förstås lika gärna kan uppnås i el- eller bränslecellsbilar.

Nackdelarna är lika uppenbara: En förbränningsmotor är inte optimerad för vätgasdrift, vilket ger onödigt hög förbrukning samtidigt som effekten blir onödigt låg. Dessutom släpar man med sig många onödiga kilon som finns där för bensinförbränningens skull. Totalt väger bilen 2 460 kilo, över ett ton mer än en normalstor Volvo. Det drabbar prestanda och förbrukning – kör man på bensin drar bilen 1,4 liter milen, medan det ska gå åt 0,36 kilo vätgas per mil.

Man kan byta mellan vätgas och bensin med en knapp på ratten. Det enda som märks är att en tysk instruktionstext berättar att vi bytt bränsle (respektive berättar att det inte längre är möjligt att byta bränsle). Ingen skillnad i prestanda märks, eftersom BMW alltså justerat ner bilens bensinprestanda så att man inte – som i Mazdas vätgasbil – ständigt frestas att slå om till bensin. 0-100 km/h ska gå på 9,5 sekunder, att det inte går (ännu) snabbare beror på den enorma vikt bilen släpar på. Det hörs inget ljud när bilen byter bränsle; klart bättre än de flesta gasbilarna på marknaden. Att tanka bilen är enkelt, men full tank tar åtta minuter att nå – och då är tanken ändå orimligt liten.

Vätgasbilen känns igen genom en stor Hydrogen-blaffa på bakluckan och ett utsågat runt hål i taket. Här ska vätgasen leta sig ut om det blir läckage, framtida generationer av bilen lär ha elegantare lösningar. Finkännaren märker också en något bulligare front, men under

motorhuven är det inte lätt att se förändringar. Desto tydligare i bagageutrymmet. Större delen har försvunnit, till förmån för vätgastanken och dess isolering. För att hålla bränslet 250 grader kallt under flera månader, används en superisolerad termos, med vakuüm, och 75 lager aluminium och glasfiber. Skulle man lägga ett isblock i tanken, skulle det inte ha töat fullständigt förrän efter 13 år. Eftersom bensintanken är intakt, inkräktar gastankarna rejält på bagageutrymmet, som bara är på 225 liter – mindre än i en Polo. Ändå finns det vid full tank bara gas för tjugo mils körning. Den som väljer vätgas försakar räckvidd och bagageutrymme.

Allra bäst känner man igen en vätgasbil på avgasröret. Här kommer endast vattenånga ut. Står bilen på tomgång ett tag, bildas det en liten pöl av destillerat vatten. Så länge man fokuserar enbart på själva avgasröret är Hydrogen alltså helt ren. Men hur tillverkades vätgasen då? Den BMW har med sig nu har gjorts av naturgas, ett fossilt bränsle som bara minskar klimatpåverkan med ungefär 25 procent jämfört med bensin och knappast alls jämfört med diesel. Vätgas kan också göras av kol, med högre klimatpåverkan än dagens fossila bränslen. Och så kan det göras av solenergi eller vindkraft, vilket vätgasförespråkarna så noga påpekar. Men hur ser vi till att det verkligen blir så? Hur mycket högre blir milpriset jämfört med fullvätgas, och är konsumenten beredd att betala det? Här har vi vätgasens knäckfråga, förutom förstås att en helt ny distribution och infrastruktur måste byggas upp. I Kalifornien och Norge har man börjat, med the Hydrogen Highway, där guvernör Schwarzenegger kan köra med sin vätgaskonverterade Hummer utan att riskera att möta särskilt många andra.

Detta är BMW:s tredje vätgasgeneration. För varje gång har bilen alltmer börjat påminna om en serietillverkad produkt, med bättre prestanda och längre räckvidd. Nu är bilen tillräckligt färdig för att några få lyckligt lottade ska få köra den under verkliga förhållanden. 100 bilar ska byggas, några av dem stannar i BMW:s regi för pr-aktiviteter liknande den vi deltar på, men flertalet hamnar hos företagskunder i Tyskland, Storbritannien och USA. Några superkändisar ska också få ha bilen. Det blir inget bekymmerslöst ägande som väntar; bilen ska in på service och inspektion stup i kvarten – specialutbildad personal har utsetts för uppgiften. Inte heller får man göra som man vill med bilen, faktiskt äger man den inte utan leasar den från BMW som återtar den efter fullgjort värv.

Fjärde generationen 7-serie Hydrogen tänks komma om ett par år och då byggas i 1 000 ex, och då blir den också möjlig att köpa – åtminstone för särskilt utvalda kunder. I så fall motsvarar produktionen en promille av BMW:s totala produktion, som fortsatt huvudsakligen består av bensinslukande, hästkraftstinna bilar av traditionellt slag. Detta är huvudsakligen en pr-satsning. Men visst är det roligt att man numera får bäst pr med avancerade miljöbilar?

Mattias Goldmann