



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

LEHDISTÖTIEDOTE

Sivu 1/3

ŠKODA G-TEC -malleilla tärkeä rooli CO₂-päästöjen vähentämisessä

- › Kaasuautoasiantuntija ja ŠKODA-katumaastureiden tuotemerkkinoitjohtaja Philip Paul kertoo bio-/maakaasumootoreiden eduista ja erityispiirteistä
- › Škodalla tällä hetkellä G-TEC-kaasuhybridimallit SCALA- ja KAMIQ-mallistossa, täysin uuden Octavian kaasuhybridin markkinoille tämän vuoden jälkimmäisellä puoliskolla

Mladá Boleslav 16. maaliskuuta 2020. Täysin uuden Octavian tuleva kaasuhybridin sekä jo myynnissä olevat SCALA- ja KAMIQ-kaasuhybridit ovat vaihtoehto ajaa taloudellisesti ja ympäristövastuullisemmin biokaasulla. Kaasuautot eivät tuota lähes lainkaan typen oksideja (NO_x), ja perinteisillä polttomootoreilla liikkuviin autoihin verrattuna niiden CO₂-päästöt ovat noin 25 prosenttia pienemmät. Tässä haastattelussa kaasuautoasiantuntija ja ŠKODA-katumaastureiden tuotemerkkinoitjohtaja Philip Paul selvittää bio-/maakaasuautojen etuja ja teknisiä yksityiskohtia.

Mikä merkitys bio-/maakaasulla lähivuosina on ŠKODA-automallien käyttövoimastrategiassa?

Philip Paul: Vaikka tulevana vuosina autojen tekniikan keskiössä ovatkin sähköautot, myös bio-/maakaasulla on tärkeä osa CO₂-päästöjen vähentämisessä. Se on perinteisiä polttomootoreita puhtaampi ja polttoainekustannuksiltaan edullisempi vaihtoehto, ja mikä tärkeintä, jo nyt täysin toimiva, käytettävissä oleva vaihtoehto. Lisäksi bio-/maakaasusta ei synny lähes lainkaan hiukkaspäästöjä. Jo puhtaasta maakaasua käyttämällä auton CO₂-päästöt ovat jopa 25 prosenttia bensiinimootoriautoa pienemmät. Jos maakaasuun lisätään 20 prosenttia biokaasua, CO₂-päästö on peräti 35–40 prosenttia pienempi. Jos taas käyttövoimana käytetään kokonaan kasviperäistä biokaasua tai uusiutuvaa energiaa käyttäen valmistettua synteettistä metaania, ŠKODA G-TEC -mallit pystyvät yltämään jopa hiilineutraaliuteen.

Volkswagen-konsernin hallituksen jäsenet sanoivat hiljattain haluavansa luopua bio-/maakaasumootoreista ja lopettaa niiden kehittämisen. Eikö tämä ole vastakkainen näkemys?

Paul: Se ei ole ristiriidassa nykyisten kaasuhybridimalliemme kanssa, vaan koskee tulevaa, pitkän aikavälin kehitystä. Autoteollisuuteen liittyy aina erittäin pitkän aikavälin suunnittelua ja strategioiden luomista jopa vuosikymmeneksi eteenpäin. Kaasuautot säilyvät osana valikoimaa tulevinakin vuosina. ŠKODA-mallistossa niitä ovat hiljattain esitellyt Scalan ja Kamiqin G-TEC-mallit sekä uuden Octavian G-TEC-malli, joka tulee markkinoille tämän vuoden jälkimmäisellä puoliskolla.

Mitä eroja maakaasun, biokaasun tai synteettisen metaanin käyttämisellä ŠKODA G-TEC -mallin polttoaineena on?

Paul: Auton tai asiakkaan kannalta eroja ei ole, mutta ympäristön kannalta erot ovat suuret. Biokaasu ja synteettinen metaani ovat niin sanottuja drop-in-energiälähteitä, joita voidaan lisätä maakaasuun missä tahansa suhteessa. Niiden vuoksi moottoriin tai autoon ei tarvitse tehdä teknisiä muutoksia. Kokonaan biomassasta tai jätteistä valmistettua biokaasua on jo nyt saatavissa kaasutankkausasemilta, ja uusiutuvan energian käyttö sen valmistuksessa yleistyy. Sen käytöllä on mahdollista merkittävästi vähentää auton CO₂-päästöä. Aurinko- tai tuulienergialla tuotettu synteettinen



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

LEHDISTÖTIEDOTE

Sivu 2/3

metaani tarjoaa vastaavat mahdollisuudet. Tällaisen lopputuotteen valmistaminen ei kuitenkaan vielä ole taloudellisesti kannattavaa, joten sitä on saatavissa vasta pieninä määrinä.

Bensiini- tai dieselöljysäiliöstä poiketen auton kaasusäiliössä on korkea paine. Miten se vaikuttaa turvallisuuteen?

Paul: Kaasuhybridimallimme ovat yhtä turvallisia kuin vastaavat perinteisillä polttomoottoreilla varustetut autot. ŠKODA G-TEC -mallien kaasusäiliöt on suunniteltu, valmistettu ja sertifioitu tiukimpien vaatimusten mukaisesti. Niissä on suojaventtiili, joka teknisen vian ilmetessä varmistaa, että kaasu purkautuu säiliöstä hallitusti. Maakaasu on myrkytöntä ja ilmaa kevyempää, joten se haihtuu ilmaan nopeasti. Lisäksi kaikki kaasusäiliökomponentit on suunniteltu kestämaan äärimmäisiä olosuhteita. Paine säiliön sisällä on noin 200 baaria. Säiliöt on silti suunniteltu ja hyväksytty jopa 600 baarin paineelle eli kolme kertaa tavallista käyttöä suuremmalle paineelle.

Miksi G-TEC-moottorit tietyissä tilanteissa silti käyttävät bensiiniä?

Paul: Yleensä bensiiniä tarvitaan vain hyvin lyhyen aikaa moottorin kylmäkäynnistyksen yhteydessä ja heti tankkaamisen jälkeen. Kaasuhybridien suunnittelussa on erityisesti panostettu siihen, että autoilla voidaan lähes aina ajaa pelkästään bio- tai maakaasulla. Alle -10 °C:n ulkolämpötiloissakin käyntilämmin moottori voidaan käynnistää suoraan bio-/maakaasulla, ja myös moottorin start-stop-automaatiikka on ongelmitta käytettävissä. Tunnetusti väitetään, että bio-/maakaasu voi jäätä kaasusäiliössä kovalla pakkasella, mutta jotta bio-/maakaasun olomuoto säiliössä muuttuisi jäätymiseen tarvittavasti nestemäiseksi, fysiikan lakien mukaan kaasun lämpötilan pitäisi laskea -160 celsiusasteeseen. Toisin sanoen: bio-/maakaasu on ankarimmassakin talvessa toimiva polttoaine.

Lisätietoja:

Kari Aalo
Viestintäpäällikkö
+358 10 436 2112
kari.aalo(at)skoda.fi

ŠKODA Mediasivut

skoda-storyboard.com

<https://news.cision.com/fi/skoda>

skoda.fi

skodamagazine.fi

Lataa ŠKODA Media app





ŠKODA
SIMPLY CLEVER

LEHDISTÖTIEDOTE

Sivu 3/3

Seuraa meitä! #Skoda #SkodaSuomi



Facebook



YouTube



Instagram

Follow @skodaautonews

ŠKODA AUTO

- › Viettää tänä vuonna 125-vuotisjuhlia; perustettu autoilun pioneeriaikaan vuonna 1895, yksi maailman vanhimmista autonvalmistajista.
- › Valmistaa tällä hetkellä yhdeksää automallia: CITIGO, FABIA, RAPID, SCALA, OCTAVIA ja SUPERB sekä KAMIQ, KAROQ ja KODIAQ.
- › Valmisti vuonna 2019 yli 1,24 miljoonaa autoa.
- › On ollut osa Volkswagen-konsernia vuodesta 1991. Volkswagen-konserni on yksi maailman suurimmista autonvalmistajista. Autojen lisäksi ŠKODA AUTO kehittää ja valmistaa autojen komponentteja sekä moottoreita ja vaihteistoja.
- › Valmistaa autoja kolmessa tehtaassa Tšekin tasavallassa; tuotantoa on myös Kiinassa, Venäjällä, Slovakiassa ja Intiassa pääasiassa konserniyhteistyössä sekä Ukrainassa ja Kazakstanissa paikallisten yhteistyökumppaneiden kanssa.
- › Työllistää yli 42 000 ihmistä eri puolilla maailmaa ja toimii yli 100 maassa.
- › Kehittyminen perinteisestä autonvalmistajasta Simply Clever -autonvalmistajaksi on tärkeä osa ŠKODA 2025 -strategiaa.

ŠKODA Suomessa

- › Vuonna 2019 Suomessa rekisteröitiin 11 501 uutta ŠKODA-henkilöautoa. ŠKODA saavutti sillä henkilöautorekisteröintitilastoissa sijan kolme, markkinaosuus yli kymmenen prosenttia; 10,2 %.
- › ŠKODA oli yritysautorekisteröinneissä sijalla yksi, markkinaosuus 17 %
 - › OCTAVIA oli Suomen suosituin yritysauto 2019
 - › Yritysautojen kymmenen kärjessä kolme ŠKODA-mallia
- › OCTAVIA oli vuonna 2019 Škodan myydyin automalli, jota rekisteröitiin 5 601 kappaletta, ja sen osuus koko Suomen automyynnistä oli 5 %.
- › ŠKODA-kaasuautomalliston osuus yli 50 % koko Suomen kaasumarkkinasta 2019