

således som det er sket på en ny Saab 9000, havde nogen gavnlige effekt. Problemstillingen er relevant under nordiske himmelstrøg, idet den officielle test af bilforurening udføres ved 20° (uanset om det er USA-metoden eller EF-metoden).

Der blev foretaget sammenlignende målinger efter den amerikanske testprocedure ved 20° og ved 0°. Der målttes på én bil med reguleret 3-vejs-katalysator (Mercedes 260), én bil med lean-burn-motor og oxiderende katalysator (Toyota) og på 3 biler konstrueret til at opfylde de fremtidige EF-normer (uden katalysatorer). Herudover blev der foretaget målinger på den nævnte Saab 9000 med forvarmingsssystem.

Vedrørende udslippet af kulilte (CO) og kulbrinter (HC) i opvarmningsfasen viste undersøgelsen, at de 3 EF-biler uden katalysator havde et udslip på mellem 60 og 90 pct. af Mercedes-bilen. Omvendt betyder dette, at katalysator-bilen i opvarmningsfasen havde et udslip, der var ca. 1½ gang større end EF-bilerne. Jyllands-Posten har her fejlagtigt oplyst, at de skulle forurene 5 gange mere. Taget over testen som helhed gav 3-vejs-katalysatoren endog væsentlig bedre resultater end EF-bilerne.

Toyotaen med lean-burn-motor og oxiderende katalysator havde det laveste udslip af CO og HC såvel i opvarmningsfasen som i testen som helhed. Næsten samme lave udslip kunne dog også opnås ved at forvarme katalysatorsystemet.

Såfremt man nærlæser de talværdier, Jyllands-Posten har underbygget artiklen med, og som er opstillet i søjler i avisens biltillæg, er det svært at se, hvorledes man er nået frem til de anførte konklusioner. Søjlerne viser klart, at biler med katalysatorer giver lavest forurening.

Auto-Bild konkluderer i øvrigt også, at 3-vejs-katalysatorer helt generelt er den bedste teknologi til at nedbringe forureningen. Men denne konklusion forbigår Jyllands-Posten i tavshed.

Når der lægges megen vægt på NO_x-udslippet, hænger det bl.a. sammen med, at dette stof gennem de senere år er blevet identificeret som et af de mest skadelige stoffer i biludstødningen. Danmark har for et par måneder siden underskrevet en FN-deklaration, hvorefter man forpligter sig til at reducere det nationale NO_x-udslip med 30 pct. inden 1998.

Jyllands-Posten kalder luftarten kulilte for »dødsensfarlig«. Afdelingen for Miljømedicin ved Odense Universitet udsendte i 1988 en rapport om biludstødning og sundhedseffekter, hvori man konkluderer, at kulilteudslippet fra biler må anses for en faktor af mindre betydning.

Det fremgår således, at undersøgelsens resultater er baseret på ganske få målinger på biler af forskellige mærker og størrelser og derfor ikke kan betragtes som tilstrækkelig til at drage vidtgående konklusioner vedrørende forskellige motorer og katalysatorsystemer, således som Jyllands-Posten gør.

I undersøgelsen målttes udledningen af 3 stoffer, der er omfattet af lovgivningen, dvs. kulilte (CO), kulbrinter (HC) og kvælstofoxider (NO_x). Prøver blev udtaget dels umiddelbart efter opvarmningsfasen (8 minutter – ikke 10–15 minutter som anført i Jyllands-Posten), dels efter hele testen.

I den følgende tabel er vist resultatet i opvarmningsfasen ved gennemførelsen af testen ved 0°, idet udslippet fra Mercedes-bilen med 3-vejs-katalysator er sat til 1. I parentes er angivet resultatet efter hele testen.