



10 brændstofbesparende tips

1

Vær forudseende

Undersøgelser har vist, at mange overhalinge/opbremsninger, eller hurtig acceleration fra bilen holder stille, ikke sparer ret meget tid. I stedet kræver det mere brændstof og slider mere på bilen. Glidende kørsel og forudseenhed i trafikken er den kloge måde at køre på. Du kører energibevidst, når du holder en fornuftig afstand. Prøv at forudse, hvad der sker længere fremme, så du kan følge trafikken glidende. Nedbremsning med efterfølgende acceleration øger brændstofforbruget markant. Den energibevidste kørsel betyder en besparelse på 10-15 %. Du sparer ikke alene penge, men skåner også miljøet.

2

Kør i højest mulige gear

Man kan sagtens accelerere og alligevel køre økonomisk. Kør altid i højest mulige gear. Et højt omdrejningstal i lavt gear koster ekstra brændstof. Motoren må dog ikke sejtrække - det skader motoren og øger brændstofforbruget. Mange Ford modeller har *gearskifte-indikator*, som fortæller dig som fører, hvornår det er optimalt at skifte gear.

3

Skift gear i rette tid

Timing i gearskiftet påvirker også forbruget. Motorerne yder bedst ved 2.000-3.000 omdrejninger i minuttet. Det optimale for gearskift er omkring 2.000 o/m på dieslbiler og 2.500 o/m på benzinbiler.

4

Hold hastigheden

Høj fart koster ekstra brændstof og er mere belastende for miljøet. Som hovedregel gælder, at brændstofforbruget stiger med hastigheden. Tidsgevinsten ved overhalinge er ofte minimal, fordi du højst flytter dig et par pladser frem i rækken. Her kan du se, hvordan hastigheden bl.a. påvirker brændstofforbrug og bremselængde.

Hastighed	Ekstra Brændstofforbrug	Ekstra Forurening	Ekstra Støjbelastning	Standse-længde
80 km/t	-	-	-	57,5 m
100 km/t	21 %	19 %	33 %	82,8 m
120 km/t	35 %	48 %	56 %	112,7 m
130 km/t	42 %	54 %	70 %	129,2 m
140 km/t	48 %	58 %	81 %	146,9 m

*) Reaktionstid 1 sekund - gennemsnitlig 7 m/s.

**) Disse oplysninger tager udgangspunkt i en hastighed på 80 km/t. Ved hastigheder over 80 km/t er der tale om et merforbrug og en øget miljøbelastning.

5

Spar energi mens du kører

Generatoren laver strøm. Har du mange energikrævende funktioner tændt, bruger bilen mere brændstof. Her er eksempler på, hvor meget brændstof forskelligt udstyr i bilen kræver pr. 100 km:

Klimaanlæg	Tågelys	Blåser	Radio
0,5 - 1 liter	0,1 - 0,3 liter	0,08 - 0,3 liter	0,06 - 0,21 liter

6

Undgå tomgang

Start først bilen, når du skal køre. Tomgang belaster miljøet og koster brændstof. Skal du vente, så sluk motoren. Selv ved en ventetid på blot 30 sekunder er det bedre at genstarte end at lade motoren gå i tomgang. Mange Ford modeller har *start/stop teknologi*, som helt automatisk sørger for at motoren "går i dvale", når bilen holder stille.

7

Undgå koldstart

En kold motor bruger væsentligt mere brændstof end en varm. Undgå derfor, så vidt muligt, de små korte ture.

8

Kør med korrekt dæktryk

Check jævnligt dit dæktryk. Kørsel med blot 0,5 bar for lavt dæktryk betyder 2-3 % merforbrug af brændstof og større slid på dækket. Brug derfor altid det foreskrevne dæktryk og vær opmærksom på, om der er angivet forskellige dæktryk ved let og fuld belastning.

9

Luk døre og vinduer

Sørg for, at døre, bagklap og motorhjelme er lukket helt. Kørsel med åbent soltag betyder et merforbrug på ca. 4 %. Kørsel med halvåbne for- eller sideruder betyder i gennemsnit 5 % øget brændstofforbrug (ved 120 km/t 10 %). Hold derfor vinduerne lukkede og brug bilens ventilationssystem (især ved højere hastigheder). Aircondition koster også; selv på halv styrke betyder det et merforbrug på mindst 10 %.

10

Pas på vindmodstanden

Tag campingspejle, tagbagagebærere og lignende udstyr af, når de ikke er i brug. En bagageboks på taget betyder i gennemsnit 10 % øget brændstofforbrug (ved 120 km/t 20 %). En cykelholder med to cykler bag på bilen betyder et merforbrug på 10-15 %. En cykelholder på taget betyder 20-30 % ekstra. Vindmodstanden er højere i koldt vejr pga. at luftmolekylerne ligger tættere og da luftmodstanden stiger proportionalt med hastigheden, vil det gå ud over brændstoføkonomien. Samtidig bliver olierne i motoren samt hjul/aksel lejeledet tykkere i den kolde tid end i sommermåneder, specielt i opvarmningsfasen, hvilket kan øge brændstofforbruget med op til 15 %.



Info om energimærkning og brændstofforbrug

CO₂

km/l

A⁺⁺⁺

G

En bils officielle brændstofforbrug fastsættes af et uafhængigt prøvelaboratorium i forbindelse med, at bilen bliver typegodkendt af en national myndighed. Det er altså ikke bilproducenterne selv, der forestår test af bilerne.

Selve afprøvningen sker ved, at bilen gennemkører en nøje fastlagt prøvecyklus på et rullefelt. Når bilen afprøves, er der taget højde for elementer så som bilens luft- og rullemodstand, samt accelerationsmodstanden m.m. Ved testen gennemkører bilen et kørselsmønster, der består af en blanding af bykørsel, landevejskørsel og motorvejskørsel for at simulere en varieret kørsel. Energiforbrugende udstyr såsom klima anlæg, el-bagrunder, sædevarme mv. er ikke slået til under testen, da brugen af disse er adfærdsafhængige.

Kørsel på rullefelt og ikke på landevej sikrer, at målingen er reproducerbar og gør det muligt for forbrugeren at sammenligne forskellige bilmodeller og producenter.

Det officielle brændstofforbrug kan kun overføres betinget til den enkelte bilists reelle kørestil, og det er forventeligt, at det opgivne forbrug ikke stemmer 100 procent overens med bilistens individuelle brugs- og køreprofil.

Nogle bilister, vil opleve at køre længere end det typegodkendte forbrug, mens mange andre kører kortere. Dette skyldes blandt andet individuelt kørselsmønster og kørestil samt brug af udstyr som klima anlæg mv.

En bil, der hovedsageligt kører lange strækninger på motorveje, har et andet gennemsnitsforbrug end en bil, der overvejende kører på landeveje med lavere hastigheder eller overvejende bruges til bykørsel.

Desuden spiller vejrlig, svingende temperaturer og terræn også ind. For eksempel vil vi i et land som Danmark, specielt i vintermånederne, opleve at motoren opvarmningsfase vil kræve et større brændstofforbrug grundet de svingende temperaturer. Afhængigt af antallet af koldstarter, kan det udgøre over 20 procent i merforbrug.

Med andre ord bærer man som fører af bilen et væsentligt ansvar for, hvor lavt eller højt brændstofforbruget er.

Det typegodkendte forbrug tjener som en reproducerbar officiel måling, der muliggør sammenligning af forskellige bilers forbrug. Selv hvis en bilist har et kørselsmønster, der afviger fra det officielle forbrug, er det brugbart til sammenligning af to bilers forbrug.

I øvrigt danner det typegodkendte forbrug baggrund for bilernes placering i energiklasser. Det betyder, at bilernes afgift fastsættes ud fra denne forbrugsmåling.

Her er det værd at huske, at det ikke er de enkelte bilproducenter som for eksempel Ford, der fastsætter bilernes officielle brændstofforbrug, men at testen udføres af et uafhængigt prøvelaboratorium.

Det er ofte foreslået, at prøvecyklussen ændres så resultatet afspejler den mere typiske gennemsnitlige bilist. Dette indebærer flere udfordringer; blandt andet er der stor forskel på bilisters kørestil og vejrlig m.m. i Europa. Samtidig er regelsættet med hensyn til for eksempel luftforurening i EU kædet sammen med netop denne fastlagte prøvecyklus.

Derfor skal de opgivne CO₂ emissioner og brændstofforbruget altid anses som vejledende, og man må som bilist forvente at brændstofforbruget kan afvige fra energimærkningen.



Go Further