

# Miljöbästa bilar 2001



Volkswagen Lupo – småbilsklassen



Opel Corsa – småbilsklassen



Think – elbil



Hyundai Elantra – stora mellanklassen



Volkswagen Golf – lilla mellanklassen



Ford Focus – etanoldrift



Volvo V70 – storbilsklassen



Audi A6 – storbilsklassen

# Miljöfordon

Alternativa drivmedel har haft svårt att slå igenom i Sverige. En anledning är att distributionsnäten för etanol och gas har byggts ut ganska långsamt. En annan är att priset ofta är några 10.000-lappar högre än för motsvarande bensinmodell, vilket minskar efterfrågan.

Det är dock ingen tvekan om att bensin och diesel förr eller senare måste överges. Både miljökrav och minskad tillgång på dessa bränslen kommer att driva på utvecklingen. En viss utveckling sker också på miljöfordonsidan, framför allt när det gäller fordon som kan köras på både bensin och något annat drivmedel. I korthet är läget följande:

## Batteribilar

Batteribilar (elbilar) är ett alternativ i tätorter. Räckvidden är ca 7-8 mil på en laddning, vilket är fullt tillräckligt för de dagliga turerna, som för de flesta är ca 1,5 mil. Tyvärr är utbudet litet (se tabellen ovan till höger). Av fyra tillgängliga modeller är en skåpbil.

## Hybrider

Elhybrider var från början elbilar med en liten bensinmotor som drev en generator, som i sin tur drev elmotorn. Efter som bensinmotorn kunde gå med konstant varvtal, blev förbrukning av bränsle och utsläpp låga.

Nyligen introducerades **Toy-**

Batteribilar	Räckvidd (km)	Maxfart (km/h)	Laddn.-tid (tim)	Snabb-laddn.	Batteri-typ	sitt-pl.	Pris (tkr)
Citroen Berlingo el <sup>1</sup>	95	95	9	ja	NiCd	2	144
Elcat Cityvan 2000	70	80	9	ja	valfri	4	245
Skoda E2000	80	90	8	ja	Bly	4	135
Think	85	90		nej		2	175

<sup>1</sup> Skåpbil. Priset är exklusive batterier.

**ota Prius**, där el- och bensinmotor är integrerade. Elmotorn hjälper till vid acceleration. (T&M provkörde Prius i nr 2/00.) Honda har en tvåsitsig modell, **Insight**, med samma system, som väntas komma till Sverige. Dess bränsleförbrukning är låga 3,4 liter per 100 km.

## Gasdrift

Gasbilar kan köras både på bensin och metangas (ofta benämns dessa fordon bi-fuel). Räckvidden är därför inget problem, men det är svårt att få tag på gas.

Tabellen visar delar av utbudet. Volkswagen har ytterligare ett par modeller som kan fås i bifuel-utförande. Mercedes har en minibuss, NGT Sprinter, som går att få i gasutförande. Även Volvo har flera bi-fuelbilar på gång – se under etanol nedan.

Observera att värdena för CO<sub>2</sub> i tabellen för metan är oberoende av om drivmedlet är av fossilt eller förnybart ursprung. Både fossilgas (naturgas) och

biogas består av metan. Skillnaden är att biogasen, som är förnybar, inte ger något nettotillskott av koldioxid till atmosfären.

## Etanol

Etanoldrivna fordon kallas ofta FFV-fordon (flexible-fuel vehicle). Det innebär att de kan köras både på bensin och etanol (upp till 85 procent) och alla blandningar däremellan. Hittills har den ganska stora och törstiga Ford Taurus varit det enda tillgängliga fordonet i Sverige, men den har inte gått att köpa, bara leasa.

Ford har dock lanserat modellen **Focus FFV** i Sverige. Priset blir ca 150.000 kr och leveranserna påbörjas i höst. Volvo har nyligen lanserat ett program med FFV- och gasfordon, där modellerna **S80**, **V70** och **S60** kommer att säljas i Sverige. Utsläppsdata är inte kända för närvarande. Priset för gasbilarna uppges bli ca 35.000 kr högre än för motsvarande ordinarie modell. Leveranserna startar i augusti.

## Vätgas

Vätgas hör till de minst miljöbelastande drivmedlen. Avgaserna är vatten! Explosiviteten och därmed svårigheterna att lagra, tillhör nackdelarna. BMW har förannonserat modellen 320g som vätgasdriven.

## Rapsolja

Rapsmetyleter (RME) kan idag användas till alla nya dieselmodeller (se tabellerna i respektive storleksklass). Fördehlen med bränslet är att det är förnybart och därför inte ökar på växthuseffekten. RME ger dock inga tydliga förbättringar när det gäller utsläppen av NOx. Det tycks också som att RME-drift innebär utsläpp av ultrafina partiklar på samma nivå som för direktinsprutande bensinmotorer. Att det i huvudsak importeras från Tyskland talar emot.

**Mer information:** En bra resurs för att hålla sig uppdaterad på miljöbilsfronten är Miljöfordon Göteborg, [www.miljofordon.org](http://www.miljofordon.org).

Gasbilar	Bensin-förbr.	Metan-förbr.	Bensin CO <sub>2</sub>	Metan CO <sub>2</sub>	Bensin HC+NOx	Metan HC+NOx	Sitt-pl.	Pris tkr	Typ
	l/100 km	g/km	g/km	g/km	g/km	g/km			
BMW 316g	7,7	7,5	185	141	0,23	0,185	2	192	person
Opel Astra	7,7	6,7			0,5	0,5	5	196	kombi
Nissan Serena Cargo	9,6	12,1	254	185	0,84	0,53	2	275	Skåp
VW Caddy	8,2		197		0,155	0,211	5	126	kombi
VW Caravelle	12,2		293		0,11	0,11	8	254	minibuss

# Småbilsklassen

## Bästa val

**Fiat Punto 60**  
**Opel Corsa ECO 1,0**

## Bra val

**Audi A2 1,4**  
**VW Lupo 1,0**  
**VW Polo 1,4 60hk**

## Bästa Dieselar

**VW Lupo 3L TDI**  
**Audi A2**

## Specialomnämmande

**VW Lupo FSI**

Småbilmodellerna har, med ett par undantag, blivit avsevärt bättre både vad gäller miljö och säkerhet. NOx- och HC-värdena har för flera modeller mer än halverats. Flerta-

let har klassificerats i miljöklass 1. Låsningfria bromsar har blivit vanligare som standard, liksom krock- och sidokuddar. En ny småbil av idag är ofta betydligt säkrare än en gammal storbil.

I tätpositionen BÄSTA VAL återfinns en bekant från förra året: **Opel Corsa ECO**. Trots högre NOx- och HC-värden än ifjol håller modellen tätpositionen, nu i sällskap med **Fiat Punto**. Fiaten har halverat utsläppen och uppfyller höga säkerhetskrav. Opel Corsa är något sämre i NCAP:s test, men har alla säkerhetsattiraljer.

BRA VAL anser vi är **Volksvagen Lupo 1.0** och **Polo 1,4/60 hk**. De är miljöklass 1-klassade, har bra miljövärden och uppfyller höga säkerhetskrav. BRA VAL är också nya **Audi A2 1,4**, som dessutom har fått bra

värden i tester hos Rototest.

En mycket intressant ny modell är **VW Lupo FSI**. Den finns dock inte tillgänglig på den svenska marknaden förrän tidigast till sommaren. Bränsleåtgången är enligt tillverkaren mycket låg, 4,9 l/100 km. NOx- och HC-data är låga, om än inte imponerande. Ett högt värde anges för CO<sub>2</sub>, vilket kan bero på felräkning. Alla säkerhetsdetaljer finns. Den uppfyller kraven för BRA VAL.

Som redogörs för på annan plats finns det anledning att ompröva synen på dieselmobilerna. Bland småbilarna finns nu två modeller i miljöklass 1. **VW Lupo 3L TDI** och **Audi A2 1,2 TDI** har båda låg bränsleåtgång och goda utsläppsdata. Lupon står sig gott bland bensinbilarna i tester hos Rototest och Audin har hamnat i mittfältet

vilket också är ett bra resultat.

Nissan Micra 1,0 och 1,4 är bra val ur miljösynpunkt, men definitivt inte ur säkerhetssynvinkel. Vi ser fram emot att Nissan höjer sin säkerhetsstandard.

Enbart godkända anser vi att Suzukis modeller är. De är miljöklass 3-klassade och har sämst säkerhetsutrustning i klassen. Alto- och Swift-modellernas goda miljödata har inte kunnat verifieras i någon oberoende test. Wagon-modellen är i miljöklass 3 och har fått så dåliga värden i Rototest att det är uppenbart att Suzuki inte premierat hårdare körning i inställningen av motorn.

Bland övriga godkända modeller finns bl.a. Toyotas och Renaults modeller, som vi rekommenderade förra året, liksom Peugeot 206.

**Tabellerna finns i en separat pdf-fil:**

**bästabilar2001\_tab.pdf**

# Lilla mellanklassen

## Bästa val

VW Golf 1,4

## Bra val

Citroën Xsara II 16i SX

Kia Rio

VW Golf 1,6

Opel Astra 1,6 16v

## Specialomnämmande

Toyota Prius

Lilla mellanklassens modeller har förbättrats vad beträffar miljödata och trafiksäkerhet. Bränsleåtgången har sjunkit något. Med Toyota Prius gör den ett hopp neråt. HC- och NOx-utsläppen har sjunkit avsevärt för vissa modeller och säkerhetsutrustningen blir allt

bättre. Fler modeller har klarat fyra stjärnor i Euro NCAP:s krocktester.

Som BÄSTA VAL kvalificerar sig **VW Golf 1,4**. Modellen förbrukar endast 6,4 l/100 km, vilket är näst bäst i klassen. HC- och NOx-utsläppen har halverats sedan förra året. Trafiksäkerheten är hög enligt NCAP:s krocktest.

Fyra modeller klarar kraven för BRA VAL. Det är **Citroën Xsara II 16i SX, Opel Astra 1,6 16v, Golf 1,6** och **Kia Rio**. De är alla klassade i miljöklass 1 och därmed klart bättre än de fordon vi valde ut förra året. De tre senare fanns inte alls med på våra listor i fjol. Hyundai Accent kommer i år inte med på grund av att vi nu också ställer krav på säkerheten.

Renault Megane och Toyota Yaris är placerade i miljöklass 3, vilket innebär att uthållighet



Bäst i lilla mellanklassen: Volkswagen Golf 1,4.

i avgasreningen inte prioriteras av tillverkarna.

Klassens mest spännande modell är den helt färska **Toyota Prius**, som innebär ett litet tekniksprång. Fordonet är en elhybrid, där bensin- och elmotor är sammanbyggda på ett sätt som är nytt för Sverige.

Bränsleförbrukningen kommer ner i 5,1 l/100 km, vilket är bättre än de bästa dieslarna i samma storleksklass. Prius klarar kraven för BRA VAL.

Några dieslbilar rekommenderar vi inte i denna klass, eftersom inga är klassade i miljöklass 1.

**Tabellerna finns i en separat pdf-fil:**

**bästabilar2001\_tab.pdf**

# Stora mellanklassen

## Bästa val

**Hyundai Elantra**  
**Skoda Octavia 1,6**  
**VW Golf Variant 1,4**

## Bra val

**Skoda Octavia 1,4**  
**VW Golf Variant 1,6**  
**Toyota Avensis 1,8**

Stora mellanklassens modeller har genomgående blivit bättre både vad gäller miljö och säkerhet. Bränsleförbrukningen har sjunkit något, medan HC- och NOx-värdena har sjunkit markant för många modeller. Även bullret har minskat. Miljöklass 3-fordonen är numera i klar minoritet och det

hör till undantagen att säkerhetsdetaljer saknas. Det får ses som anmärkningsvärt att tre modeller fortfarande inte klarar EU:s krockkrav.

Tre modeller har utsetts till BÄSTA VAL: **Hyundai Elantra**, **Skoda Octavia 1,6** och **VW Golf Variant 1,4**. BRA VAL är **Skoda Octavia 1,4**, **VW Golf Variant 1,6** och **Toyota Avensis 1,8**.

De sex modellerna ovan är miljömässigt markant bättre än de övriga. Nissan Primera, som utsågs till bästa val ifjol, är i år bortvald på grund av att inte ha klarat EU:s krockprov. Seat Toledo, bra val ifjol, är också bortvald på grund av dålig säkerhet.

Mitsubishi Carisma är bortvald eftersom agenten valt att inte klassa den i miljöklass 1.



En av tre vinnare i stora mellanklassen: Skoda Octavia.

Renault har med sina Laguna-modeller klarat fem stjärnor i Euro NCAP:s krockprover, vilket är unikt. Vi ser fram emot att Renault blir lika bra på

miljösidan. Dit är det en bra bit kvar!

Inte heller i denna storleksklass finns några miljöklass 1-dieslar att rekommendera.

**Tabellerna finns i en separat pdf-fil:**

**bästabilar2001\_tab.pdf**

# Storbilsklassen

## Bra val

**Audi A6 1,8T/CVT**  
**Ford Mondeo 1,8/110 hk**  
**VW Passat 1,6 och Turbo**  
**Volvo V70/S80 140 hk**

## Specialomnämning

**Peugeot 607 HDI 2,2**

I storbilsklassen har det skett stora förbättringar på miljösidan. Miljöklass 1-certifierade modeller är numera dominerande. Bränsleförbrukningen hos den bästa modellen är 0,7 l/100km lägre än bästa modell förra året. HC- och NOx-värdena har mer än halverats för samtliga. Även bullernivåerna har minskat.

På säkerhetssidan har inga

större förändringar skett: standarden är hög för samtliga modeller.

Även miljömässigt är modellerna ganska lika. Ingen har klarat kraven för BÄSTA VAL. De som utsetts till BRA VAL är lite bättre än övriga på listan. Ska någon nämnas så är det **Volvo V70**, som fått mycket bra resultat i tester hos Rototest.

Miljöklass 3-bilarna Peugeot 607 och Toyota Camry har tillsammans med BMW klart sämst miljöindex och bildar finalfältets bottengrupp.

Dieselen Peugeot 607 HDI har i år försetts med ett nytt partikelfilter som reducerar partikelutsläppen med ca 80 procent. Därmed har modellen lika låga värden för partiklar som normala bensinmotorer. Men övriga miljödata är inte



Ett bra val i storbilsklassen: Volvo S80.

speciellt bra – 607:an är långt ifrån bästa diesel i sin storleksklass. Modellen har dock en mittplacering i Rototests ranking, vilket kan peka på att diesebilarna underskattas. 607:an är dock fortfarande

miljöklass 3-klassad på grund av de höga utsläppen av NOx.

På försök har vi rankat Peugeot 607 HDI bland bensinbilarna. Gröna Bilisters miljöindex motiverade då en placering som BRA VAL.

**Tabellerna finns i en separat pdf-fil:**

**bästabilar2001\_tab.pdf**

## Tabellförklaring

**(A) Bränsleförbrukning** enligt EU:s körcykel 98/69/EG. Observera att bensin och diesel innehåller olika mycket kol per liter. För att bedöma klimateffekten är det därför bättre att jämföra utsläpp av koldioxid, kolumn (D).

**(B) Utsläpp av kolväten** (HC) enligt EU:s körcykel 98/69/EG. Se också faktarutan om miljöklassning på nästa sida.

**(C) Utsläpp av kväveoxider** (NO<sub>x</sub>) enligt EU:s körcykel 98/69/EG. Se också faktarutan om miljöklassning på nästa sida.

**(D) Utsläpp av koldioxid** (CO<sub>2</sub>). Beror på bränsleförbrukningen och på bränslets kolinnehåll.

**(E) Ljudnivå utanför fordonet.** enligt EU-direktiv 96/20/EG. En ökning med 3 dBA motsvarar en fördubbling av bullret. EU:s gränsvärde är 74 dBA.

**(F) Utsläpp av partiklar** från dieslbilar enligt EU:s direktiv 96/20/EG. Bensindrivna bilar utsläpper av partiklar är inte reglerade. Se texten "Diesel kontra bensin" samt faktarutan om miljöklassning på nästa sida.

**(G) Andel biobränsle** som fordonet är godkänt för. E=etanol, M=metanol, RME= rapsmetyles-ter. Siffran avser inblandning i procent. I praktiken klarar alla bensindrivna bilar minst 5 procent etanol (E5). RME utan pro-

centangivelse innebär att modellen kan köras på ren RME.

**(H) Miljöklass** som fordonet är certifierat för. Se fakatruta på nästa sida.

**(I) Rototest miljöindex.** Medelbilen har index 100. Lägsta index i årets test är 63. Testerna utförs för Teknikens Världs räkning. Belastning och varvtal varierar kraftigare än vid certifieringsprovet. Körcykeln anses vara mer lik verkliga körförhållanden.

**(J) Resultat från krocktester** inom European New Car Assessment Program (Euro NCAP). Fem stjärnor är bäst. Testerna är utförda på tidigare årsmodeller. Mer information på Vägverkets hemsida: [www.vv.se](http://www.vv.se).

**(K) EU:s frontal- och sidokollisionskrav** (EU 96/27/EG resp. EU 96/79/EG). "Ja" betyder att kraven uppfylls, "nej" att de inte gör det.

**(L-S) Säkerhetsutrustning.** För barnsäker utrustning betyder "ja" att det gamla svenska kravet T-godkänd uppfylls. "EU" betyder att modellen klarar EU-kravet ECE R44.

**Förkortningar i tabellerna:** S=standard. SF=standard fram. Sfö=standard på förarplatsen. SFb=standard fram och bak. T=tillval. TF=tillval fram. Th=tillval höger.

## Gröna Bilisters rankning

### Som "Bra Val" utses de fordon som:

- 1) Är Miljöklass 1-certifierade.
- 2) Klarar EU:s front- och sidokrockskrav.
- 3) Att Gröna Bilisters miljöindex för modellen är bland de 50 procent bästa i finalfältet.
- 4) Max saknar två säkerhetsdetaljer som standard eller tillval.
- 5) Om oberoende test är gjord gäller följande:
  - Minst tre stjärnor i Euro NCAPs krocktest.
  - Får inte tillhöra sämsta tredjedelen i Rototest.

### Som "Bästa Val" utses de fordon som:

- 1) Är miljöklass 1-certifierade.
- 2) Klarar EU:s front- och sidokrocksprov.
- 3) Har markant bättre GB-miljöindex än övriga.
- 4) Två av följande kriterier är uppfyllda:
  - Minst fyra stjärnor i Euro NCAPs krocktest.
  - Saknar max två säkerhetsdetaljer som standard.
  - Tillhör den bästa tredjedelen i Rototest.
  - Klarar biobränsleinblandning.

### Gröna Bilisters miljöindex räknas ut på följande sätt:

Modellerna rangordnas när det gäller fem olika miljöeffekter (utsläpp av koldioxid, kolväten etc.) Denna rangordning ger ett index. De fem indexen adderas sedan, vilket ger modellen dess miljöindex. Denna uppbyggnad medför att HC och NO<sub>x</sub> får störst tyngd och koldioxid lite mindre tyngd. Bullervärdet betyder minst för bilens miljöindex.

### Utgivare

Denna sammanställning är utgiven av Gröna Bilister och medföljer Trafik & Miljö nr 2/01. Finns även som pdf-fil på [www.gronabilister.com](http://www.gronabilister.com). Kan också beställas som särtryck från föreningens kansli, se nästa sida.

### Vinnarbilder

Bilderna i denna sammanställning har tillhandahållits av respektive tillverkare/generalagent. Tack!

## Råd till dig som ska köpa ny bil

### 1. Köp inte för stort...

Att gå ner en storleksklass sänker bränsleförbrukningen med minst 10 procent. De flesta företag och hushåll klarar sig bra med bilar i stora eller lilla mellanklassen. Mindre bilar har dessutom blivit alltmer trafiksäkra.

### 2. ...eller onödigt starkt.

I lilla mellanklassen räcker motorer på 1,3-1,5 liter och i den stora mellanklassen är 1,6-1,8 liter oftast tillräckligt. Skillnaden i

förbrukning mellan modeller som finns med både 1,6- och 1,8-litersmotor på den svenska marknaden uppgår till ca 10 procent. Genom att välja en modell med mindre motor kan du både spara pengar och minska miljöbelastningen.

### 3. Automatlåda, fyrhjulsdrift

Automatlåda drar i allmänhet 5 till 10 procent mer bränsle än motsvarande bil med manuell

växellåda. Fyrhjulsdraft ökar i genomsnitt bränsleförbrukningen med knappt 10 procent. Även extrautrustning, t.ex. luftkonditionering och elektriska fönsterhissar, bidrar till att öka bränsleförbrukningen.

### 4. Motorvärmare?

Motorvärmare minskar de stora utsläppen vid kallstarter, men miljönyttan varierar, bl.a. med modell på värmaren, utetemperatur och inkopplingstid. Rätt an-

vänd är motorvärmaren bra. Mer effektivt kan dock vara att prova kostnaden för att få ett värmelagringssystem installerat.

### 5. Hellre bensin än dieseldrift

Bensindrivna bilar är i de flesta fall att föredra framför dieseldrivna, trots att de sistnämnda har en något lägre bränsleförbrukning. Detta diskuteras mer ingående på nästa sida.

# Sjunde miljömärkningen av personbilar

Bilmodellerna blir allt bättre ur miljö- och säkerhetssynpunkt. I år har småbilarna gjort de största framstegen, storbilarna de näst största. Tre modeller representerar ett litet hopp i utvecklingen: Lupo FSI och Toyota Prius, som sänkt bränsleförbrukningen för bensinbilar till nära dieselnivå, och Peugeot, som med det nya partikelfiltret gör att skillnaderna i miljöegenskaper mellan bensin- och dieseldrift krymper.

## Miljöfordon

De ur miljösynpunkt absolut bästa modellerna är dock de helt eldrivna. Tyvärr finns få sådana, och de har dessutom blivit färre. För gasdrivna bilar sker däremot en viss förnyelse. Se vidare sidan 2.

## Årets arbete

Liksom föregående år har bilföretagen själva fått nominera modeller. Insända uppgifter har kontrollerats och i vissa fall kompletterats med uppgifter ur svenska och brittiska databaser. Grundkravet för att en modell ska komma med är en maximal bränsleförbrukning i respektive storleksklass. Storleksklassen bestäms av modellens längd, bredd och vikt.

Gränsvärden för såväl storlek som förbrukning anges i anslutning till respektive tabell. Dieslarnas gränsvärde för bränsleförbrukning är satt så

att det motsvarar 20 procent lägre utsläpp av koldioxid för motsvarande bensinmodell.

I tabellerna finns också en information om modellerna ur miljö- och säkerhetssynpunkt.

## Observera!

I regel finns varje bilmodell i många varianter. Bränsleförbrukningen kan variera med flera dl per mil. De modeller som finns med i våra tabeller är utvalda av tillverkarna själva. Ofta är det den bränslesnålaste versionen, men inte alltid. Som kund gäller det att ta reda på vad just den versionen du är intresserad av har för data.

## Bra och bästa val

I varje storleksklass har vi valt ut "Bästa Val" och "Bra Val". Grunden är att modellen är certifierad i miljöklass 1 (se faktarutan). Säkerhetskraven är också höga. Avgörande är vårt eget miljöindex, som beskrivs utförligt på föregående sida.

## Diesel kontra bensin

Gröna Bilisters inställning till dieselfordon har hittills varit restriktiv. Forskningsresultat och teknisk utveckling det senaste året gör dock att vi till nästa år sannolikt kommer att ompröva denna inställning.

Dieselavgasernas cancerframkallande egenskaper tonas nu ned av forskarna. Att även

bensindrivna bilar släpper ut partiklar har uppmärksammats. Tekniken med direktinsprutning i bensinmotorer, som sänker bränsleförbrukningen, straffas med ganska höga utsläpp av partiklar. Ett nytt partikelfilter från Peugeot har visat sig kunna reducera utsläppen av partiklar från dieselmotorer till samma nivå som för icke-direktinsprutade bensinmotorer. Ännu så länge finns filtret endast på en modell, men Peugeot har lovat att införa den på fler under detta år.

Ett kvarstående problem med dieselarna är höga NOx-utsläpp, vilket gör att endast två modeller lyckats kvalificera sig för miljöklass 1 (trots att kravnivåerna medger NOx-utsläpp som är tre gånger större än från bensindrivna bilar).

Dieselarna har dock också påtagliga fördelar. Utsläppen av kolväten är låga, liksom

bränsleförbrukningen, vilket ger lägre utsläpp av växthusgasen koldioxid.

På försök tillämpade vi vårt eget miljöindex för småbilar och storbilar på diesebilarna Lupo 3L TDI respektive Audi A6 1,9 TDI. Båda fick mycket låga index och skulle blivit "Bra Val". Troligen genomför vi denna blandning av bensin- och diesebilarna fullt ut nästa år.

## Tack!

Avslutningsvis vill vi rikta ett tack till de svenska bilagenturerna för er medverkan till årets val av de miljöbästa bilarna! Med få undantag har ni hjälpt oss med de data vi behövt trots allt det arbete det inneburit.

INGEMAR SIBY  
PROJEKTLEDARE

Årets förteckning över de miljöbästa bilarna har som tidigare tagits fram med ekonomiskt stöd från Vägverket.

## Fakta: Miljöklassning av personbilar

Två nivåer för miljöklassning finns att välja på för personbilar: miljöklass 1 och miljöklass 3. Av tabellen framgår gränsvärdena för utsläpp (g/km) för respektive klass.

	Miljöklass 3		Miljöklass 1	
	Bensin	Diesel	Bensin	Diesel
Kolmonoxid (CO)	2,3	0,64	1,0	0,5
Kolväten (HC)	0,20	-	0,10	-
Kväveoxider (NOx)	0,15	0,50	0,08	0,25
Sammanlagt HC+NOx	-	0,56	-	0,3
Partiklar	-	0,05	-	0,025

## Bli medlem i Gröna Bilister!

Med din hjälp kan vi driva på för renare och säkrare bilar samt ett miljöanpassat trafiksystem. Som medlem i Gröna Bilister får du tidningen Trafik & Miljö med fyra nummer per år. Medlemsavgiften för år 2001 är 190 kr (145 kr för medlem i SNF och/eller WWfs Vänner; gäller även för medlem i bilpool ansluten till Bilpooler i Sverige). Enbart prenumeration på Trafik & Miljö kostar 225 kr (inom Sverige, annars 300 kr). Sätt in pengarna på föreningens pg. 32 34 83-8, eller beställ mer information från kansliet: Gröna Bilister, Box 38138, 100 64 Stockholm. Tel. 08-642 60 21, fax 08-641 62 71. E-post: kansliet@gronabilister.com. Internet: www.gronabilister.com

