

Min tro om framtidens bilar (Elbilar).

September 2017

Det här är min spekulering, ni måste själva besluta om er egen åsikt.
Men läs gärna min.

Bilindustrin har i stor utsträckning fattat beslut att tillverka elbilar.
I början saknade man kunskap om elektriska motorer, men det kunde elindustrin avhjälpa till en del.
Där har man har länge styrt elmotorer med frekvensomriktare, sk inverterers med stor framgång.
Dessa ger bilföraren en superb kontroll över elmotorn.

Batterier har utvecklats med mobiltelefoner, och är en viktig kugge i sammanhanget.

Strömsnåla elförbrukare är viktiga i en elbil med begränsad elenergi. Men vad bra, nu finns det LED-lampor att tillgå. Och värmepumpar som kan både värma och kyla kupén.

Nu behövs bara strategin. Vilken väg ska man gå?

Här kan man ana lite panik i leden.

Vad är det för fel på bilindustrin?

Kunderna skriker efter större bilar med dragkrok och längre räckvidd, men elbilarna görs mest i små versioner med kort räckvidd? Jag tror man vill se att bilarna säljs först.

Bilindustrin har också olika åsikter om utvecklingen.

Bränsleceller, (FCEV). (Fuel Cell Electric Vehicle).

Dessa förordas speciellt av asiatiska tillverkare. Honda, Nissan mfl.

Större batterier för längre räckvidd i elbilar, (BEV). (Battery Electric Vehicle).

TESLA har varit banbrytare.

Parallellhybrider (PHBEV) med stora bensinmotorer, (ICE-motorer, Internal Combustion Engine), med små batterier och små elmotorer. Mitsubishi Outlander är en.

Det är ungefär en påbyggnad med elmotor till en vanlig bil.

Seriehybrider (SHBEV) med stora elmotorer, mellanstora batterier och en liten bensinmotor som reservtank. Det är vad som skulle göra elbilar billigare, lättare och lämpade för både stad och landsväg. BMW-i3-Rex.

Man har ingen samsyn. Men faktum är att olika lösningar ska finnas.

Den ide jag skissade för några år sedan, en bensinmotor som batteriladdare och reservtank, har inte syns i mer än några enstaka bilar. (BMW-i3-Rex).

Det verkar skumt, för det skulle lösa ett hinder att köpa elbil. En liten reservgenerator kostar heller inte mycket och tar liten plats.

Bilfabrikerna förstår inte att eldrift + liten motor-generator ger mycket lägre utsläpp.

Men kunderna tycks heller inte förstå skillnaden mellan stora batterier och en stor bensintank.

Alltför många vill ha rena BEV, batterielbilar.

Extrema åsikter är dåligt, vilket håll det än är.

Batterier väger lika mycket tomma som fulla, medan en bränsletank minskar i vikt när den töms.

Det är också skillnad på bränslets vikt.

Batterier väger ca 5 kg/kWh, medan bensin och etanol väger ca 0,1 kg/kWh.

För en normal räckvidd på 50 mil behövs ca 100 kWh energi med eldrift.

Det blir ca 500 kg extra vikt med batterier.

Verkligheten ser också ut så här i världen, och jag tänker bara på personbilar.

Det säljs etthundra miljoner nya bilar varje år. Ungefär en miljon har elektrisk drivmotor i någon form.

Att påtagligt ändra på den fördelningen kommer att ta lång tid.

Detta speciellt beroende på att elbilar är dyrare än motsvarande bensinbil idag.

Dessutom finns det för lite batterifabriker redan nu. Batterier är för dyra, för tunga och kräver dyra metaller.

Batteribilar räddar inte världen. Vi kan inte avveckla fossil energi, men vi bör kraftigt minska användningen.

Om man med kombinationen mindre batteri, eldrift, bensindriven reservgenerator, kan tillverka lättare, billigare bilar, kan motståndet bland kunder att byta till elbil minskas.

Man ska också se den stora bilden.

Att ibland, vid enstaka långfärder, släppa ut lite avgaser från en bensinmotor, ger betydligt bättre miljö, än att 99 miljoner nya bilar, + de befintliga ca 1,3 miljarder bilarna, konstant förpestar luften.

Jag är tveksam till elbilar i vintermiljö.

Tänk er en vinterkväll med snö och kyla. En olycka stoppar trafiken längre fram. Bensinbilar kan varmköra i väntan på vidare färd, men batteribilar förbrukar batteri, och har mindre reserv till varmkörning.

Så, vad gör vi åt det?

Så här tycker jag man borde göra.

Jag vill ersätta 400 kg batteri med 30 kg motor-generator, matad med en 30 liter bensintank.

Det skulle ge möjlighet till 50 mil långfärd de få ggr man behöver det. Samtidigt spara 340 kg fordonsvikt.

Motor-generatorn får föregå bränslecellen, som kommer att drivas med ethanol och som även den kommer att väga 30 – 40 kg.

100 kg batteri behövs för att slippa köra bensinmotorn dagligen, samt som buffert till bränslecellen och för bromsättervinning. Men jämfört med en ICE-motor, blir bilen inte tyngre, det går jämnt ut.

En ICE-motor med växellåda och hjälppaggregat väger mer än 100 kg.

Det börjar synas, när det gäller elbilar, att min ide med en reservgenerator är önskvärd, för att få fart på försäljningen. Men det får inte kosta skjortan, som det gör när man behåller den gamla, tunga bensinmotorn och hela drivsystemet.

Här en erfaren ägare till BMW-i3-Rex.

http://www.greencarreports.com/news/1110512_bmw-i3-rex-owners-3-years-with-range-extended-electric-car

Den kunde haft mindre batterier, en ännu mindre och snålare bensinmotor och större bensintank. De smala däcken är en nackdel också.

Men det är inte meningen att behålla förbränningsmotorerna på sikt.
De finns kvar bara tills bränslecellen är färdigutvecklad. (Enligt mig).
I vissa speciella fall bör dock ICE-motorer användas under lång tid framöver.

Här är min framtidstro.

Det är i form av en etanoldriven bränslecell (FC, Fuel Cell), som framtidens bilar drivs. Det är min tro.

Men det kommer inte att betraktas som en **reservgenerator eller räckviddsförlängare**, utan det är tvärtom bilens huvudsakliga kraftkälla, och ett litet batteri används bara som buffert och vid korta färder.

En bränslecell, (FC), behöver en jämn blandad ström av väte och luftens syre, för att producera elektricitet.

En bränslecell kan inte styras snabbt, är inte lika effektiv som ett batteri, men kan ladda batteriet effektivt.

Med batteridrift förbrukar en bil ca 2 kWh/mil, och med FC-drift ca 3 kWh/mil.

Den sämre verkningsgraden beror på lite värmeutveckling i bränslecellen.

Den kan vara bra här i nordn, att värma kupen med.

Det som blir avgörande för en succé är priset per körd km.

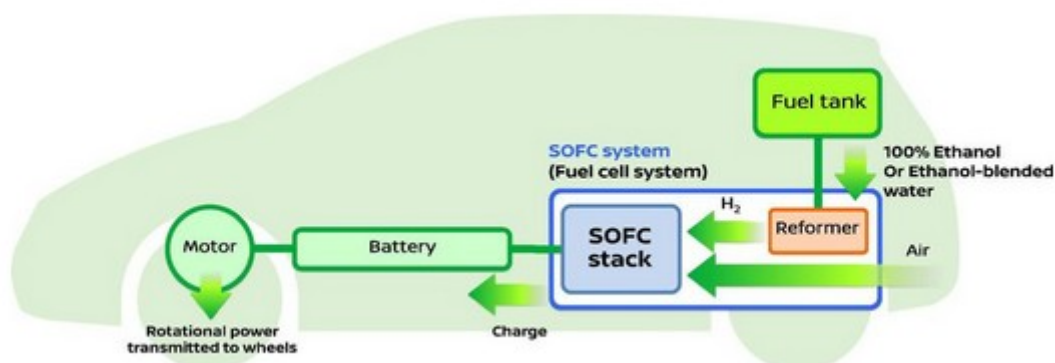
Just nu, med vätedrift är kostnaden 10 – 15 kr/mil, vilket är för mycket, (enligt mig).

Den här bilden utgör bara ett exempel på en elbil, som kan tankas med ekologiskt, flytande bränsle, (etanol).

Den utnyttjar bränslet dubbelt så effektivt som förbränningsmotorer, (ICE).

Etanol kan också tillverkas av elektrisk ström, koldioxid och vatten. Eller av biologiskt avfall.

Den här konstruktionen är lätt, har lång räckvidd och lite underhåll.



Fördelarna sträcker sig längre än så.

Den kan till skillnad från ICE-motorer utvecklas till högre verkningsgrad, bättre ekonomi, mindre storlek plus annat som kan förbättras.

Exempel på framtida fördelar.

Vid kall väderlek kan man genom att starta laddningen av batterierna före avfärd, både få kupevärme och varma batterier.

Ännu en tid är man inte klar med utvecklingen av bränslecellen, den ska göras både mindre, effektivare och billigare. Att utvecklingen kommer att visa att jag har rätt, är jag helt övertygad om.

Stig Larsson

<http://Energihjulet.se>