

De groene beurt



Evert Nieuwenhuis in zijn klassieke Mercedes: hoe kan hij dit rijmen met zijn groene geweten?

Met wat foefjes tover je een oude roetbak om tot een groene kilometervreter. Te mooi om waar te zijn?

door Evert Nieuwenhuis foto's Dennis Duijnhouwer

Geen kwaad woord over mijn auto. Hij is mooi, groot en heeft een eigengereide uitstraling. Ik rijd een Mercedes-Benz 240D uit 1983. Ik kocht hem voor 5500 euro met slechts 76.000 kilometers op de teller. In perfecte staat, alsof hij zo van de set van *Derrick* kwam (de hoofdinspecteur zelf reed overigens BMW, een vergissing van scenarioschrijver Herbert Reinecker).

Zes jaar later en 64.000 kilometer verder heeft *Mein Benz* mij nog nooit in de steek gelaten. Hij is dan ook gemaakt om decennia mee te gaan. Toen hij zevenentwintig jaar geleden van de productieband rolde, wilden autobezitters nog onverslijtbare kwaliteit en hoefden bedrijven hun behaagzieke loonslaven niet elke vier jaar te paaien met een nieuwe leasebak. Alles is oerdegelijk en zonder opsmuk uitgevoerd. Geen Franse interessantdoenerij of Italiaanse protserigheid, maar stijlvolle, tijdloze Duitse soberheid.

En het milieu dan?

Deze groene ridder rijdt zonder gewetenswroeging. Ten eerste legt de 240D op een liter diesel 11 à 12 kilometer af – zuiniger dan menige nieuwe Volvo met een groen A-label. Bovendien: wat is er duurzamer dan een auto die maar niet stuk wil gaan? Hij gaat nog zeker 250.000 kilometer mee. Het kan toch niet zo zijn dat het beter is voor de wereld om deze 1400 kilo Germaans edelstaal naar de sloop te brengen? En moet er dan voor die 10.000 kilometer die ik per jaar rijd een nieuwe Prius gemaakt worden, inclusief die zware batterijen? Waarom zou je iets ouds dat nog perfect functioneert weggooien? Dat is wegwerp-consumentisme.

Er is een tussenweg: *eco tunen*. Het bedrijf Go-Greener – winnaar van de Duurzame Dinsdag 2009 – biedt pakketten aan waarmee je je oude roetbak ombouwt tot het ideale vehikel voor Al Gore. 'Wie wil er nou niet groener en goedkoper rijden?' vraagt het bedrijf zich op een reclameposter af. 'Tot 20 procent minder brandstofverbruik, tot 50 procent lagere onderhoudskosten, tot 70 procent minder roet en fijnstof.' Klinkt aantrekkelijk. Ik wil een *eco pimp*.

Directeur Ton van Rooijen van Go-Greener feliciteert me met mijn keuze. 'Oude maar goede auto's naar de sloop brengen is waanzin. Denk je eens in hoeveel grondstoffen en energie het kost om een nieuwe auto te maken. Langer doorrijden met je oude, vergroende auto is vaak beter voor je portemonnee en het milieu.'

Van Rooijen heeft GroenLinks-leider Femke Halsema bestookt met e-mails toen ze onder druk stond om haar oude Mercedes-Benz van de hand te doen omdat deze in strijd zou zijn met het milieubeleid van de partij. 'Ik heb haar gezegd: met een paar eenvoudige ingrepen maak ik je Benz aanmerkelijk zuiniger en schoner. Dat zou pas een politiek statement zijn. Helaas heb ik nooit wat van haar gehoord.'

Van de auto-industrie krijgt Van Rooijen ook al niet veel medewerking. 'Autofabrikanten houden niet van het vergroenen van hun oude modellen. Zij willen zoveel mogelijk nieuwe auto's verkopen, en dus gebruiken ze duurzaamheid als verkoopargument: "Ons nieuwste model is wél groen!" Daarnaast verdienen garages en autofabrikanten veel aan onderhoud en aftersales. Ze hebben liever een ouderwets autolampje dat snel doorbrandt dan een zuinig ledlampje dat net zo lang meegaat als de auto zelf. Herman Wijffels ondervond het zelf toen hij zijn BMW wilde vergroenen. Zijn garage wei-

gerde alle medewerking omdat ze bang waren hun dealership te verliezen. Toen hebben we de groene beurt zelf uitgevoerd.’

Groene Haarlemmerolie

Hein Verdam is eigenaar van Le Mécano. Deze Amsterdamse garage is gespecialiseerd in onderhoud van Franse oldtimers, maar repareert ook andere auto's. Daarnaast is hij dealer van het Go-Greener pakket. Verdam loopt een rondje om mijn auto. 'Tja, het is allemaal erg – hoe zal ik het zeggen – Duits, hè. Maar verder ziet-ie er inderdaad tiptop uit.' In zijn kantoorje nemen we het Go-Greener pakket door. 'Je moet er geen wonderen van verwachten, maar alle beetjes helpen,' zegt hij. 'Dit verkoop ik het meest: bandenspanningsmetertjes die je op de ventielen draait. In één oogopslag zie je of je banden voldoende lucht hebben.' Te slappe banden leiden tot wel 3 procent brandstofverlies en gaan minder lang mee, blijkt uit onderzoek. Ik controleer mijn banden twee à drie keer per jaar, en dat is te weinig. Het schiet er vaak bij in. 'Voor tien euro is dat probleem opgelost,' zegt Verdam. Ik koop de vier metertjes.

Dan laat Verdam een flesje met gelige vloeistof zien. 'Dit is een brandstofadditief. Je voegt het toe aan de brandstof, om de drie à vier tankbeurten. Je auto gaat zuiniger rijden en je produceert minder roet, fijnstof en andere schadelijke uitlaatgassen. In zogeheten "premium brandstoffen" zoals Shell V-Power zit ook zo iets.' Kun je dan niet net zo goed V-Power tanken? Volgens Go-Greener is hun additief effectiever en goedkoper, maar het lijkt me nogal gehannes: precies afmeten hoeveel er in de tank moet en bijhouden bij welke tankbeurt je het flesje in de tank hebt gegooid. Ik laat de groene Haarlemmerolie voor wat het is en neem me voor vaker V-Power te tanken.

Een andere Go-Greener-optie is het overstappen op een speciale synthetische motorolie met extra fijnfilter. Je moet het filter elke zes-



Hein Verdam: 'Alle beetjes helpen'

tig- tot honderdduizend kilometer vervangen. De olie gaat maar liefst 250.000 kilometer mee, minstens tien keer langer dan gewone olie. Zo'n set kost vierhonderd euro, maar je spaart een stuk of tien verversbeurten uit. Verdam: 'Dit is echt een slimme investering. Neem die Volvo die op de brug staat: het verven van die olie kost wel honderd euro en dat moet je elke 20.000 kilometer doen. Met deze synthetische motorolie ben je dus drie keer zo goedkoop uit.' Het groene voordeel is dat je een aanzienlijke hoeveelheid motorolie uitspaart. Maar helaas: mijn Benz verdraagt geen synthetische olie.

Ledlampjes

Dan pakt Verdam een uitwasbaar luchtfilter. De meeste luchtfilters zijn van papier en moeten elke dertig- tot zestigduizend kilometer vervangen worden. Een uitwasbaar filter gaat een miljoen kilometer mee en zo bespaar je een paar flinke vuilniszakken afval, zegt hij. Bovendien kun je het filter altijd uitspoelen, waardoor je auto meer lucht krijgt en zuiniger en schoner gaat rijden. Het lijkt me nogal een gedoe en een eenvoudige rekensom leert dat het minstens tien jaar duurt voor ik dit filter à honderd euro terugverdien. Ik besluit bij mijn oude filters van twintig euro per stuk te blijven.

'Dit is waarschijnlijk wel iets voor jou,' zegt Verdam. Hij pakt een kokertje van ijzer met allemaal gaatjes erin. 'Een air twister,' zegt hij. 'Je zet hem in de luchtinlaat van je motor; hij zorgt voor een werveling in de luchtstroom naar je motorblok. Hierdoor komt er meer zuurstof bij de verbranding en verbruik je minder diesel. Als je een bad leeg laat lopen, zie je ook een werveling in het water dat naar het afvoerputje stroomt. Kennelijk is een werveling de meest efficiënte manier om zo snel mogelijk water te verplaatsen, en dat geldt ook voor lucht. Ik gebruik het ook, en mijn auto verbruikt nu 11 procent minder brandstof.' Het stukje geperfo-



'Het is allemaal erg – hoe zal ik het zeggen – Duits, hè'

reerd metaal kost honderddertig euro inclusief montage, maar ik heb het binnen twee jaar terugverdiend. Deal.

Om de eco pimp van mijn Benz compleet te maken, heeft Verdam nog enkele ledlampjes in de aanbieding. Een ledlamp verbruikt 80 procent minder energie en gaat volgens Go-Greener vijftig maal langer mee. Klinkt indrukwekkend, maar 'helaas' gaat slechts 1 procent van de verstookte brandstof op aan verlichting. En de grootste verbruikers – dimlicht en groot licht, de lampen die je in het donker aanzet – moeten volgens de wet ouderwetse lampen zijn. Voor bijna vijftig euro bespaar ik 0,17 procent op mijn brandstofverbruik, terwijl ik voor gewone lampjes nog geen drie euro kwijt ben. Ik koop ze toch: alles voor het milieu. Maar de ledlampjes voor de stadsverlichting krijg ik niet mee van Verdam. 'Dat ziet er niet uit, dat helwitte licht uit je koplampen. Daar rijd je geen klassieke auto voor.'

Verlakkerij

Zo eenvoudig is het dus: met nieuwe ventieldopjes, een stukje geperforeerd ijzer en vier ledlampjes zou ik 14 procent minder brandstof kunnen verbruiken. Klinkt bijna te mooi

om waar te zijn. Voor een contra-expertise rijd ik langs mijn eigen garage, Garage Wieman in Amsterdam-Noord. Wieman is een begrip onder klassieke Benz-rijders. Eigenaar Cock Wieman onderhoudt sinds 1959 Mercedesen en richt zich bijna uitsluitend op klassieke modellen. Hij kent elk boutje en moertje van mijn type auto. 'Eco pimpen? Gaan we sjiek doen?' zegt hij in plat Amsterdams.

Wieman gelooft er niet in. 'Je rijdt in een van de beste en degelijkste auto's ooit gemaakt. Er zijn er miljoenen van verkocht en alle ontwerpfoutjes zijn er echt wel uit. Ik wil niet zeggen dat ze daar in Stuttgart alles perfect doen, maar het lijkt me een hele klus om met een paar foefjes die auto substantieel te verbeteren.' Eén voor één schiet Wieman de eco-modificaties af. De bandenspanningsmetertjes zijn overbodig ('wij pompen ze bij elke onderhoudsbeurt voor je op, en als je goede banden hebt, lopen ze nauwelijks leeg'), de besparing van de ledlampjes is futiel ('0,17 procent – ga toch fietsen!'), het uitwasbare luchtfilter is verlakkerij ('en brengen die milieuvrienden van jou het vuile spoelwater keurig naar het chemisch afval, of gieten ze het gewoon door de gootsteen?'). Alleen de air twister zou iets kunnen zijn. 'Sommige vrachtwagens hebben die ook. Maar toch vraag ik me af: als ze zo veel brandstof besparen, waarom zitten ze dan niet standaard in een auto?'

Wieman vindt het allemaal weggegooid geld. 'Als jij het leuk vindt, moet je het lekker kopen. Er komen hier wel vaker jongens zoals jij die vragen: kun je mijn Mercedes niet wat milieubewuster maken?' 'Dan had je een andere auto moeten kopen,' zeg ik dan. Maar vergeet niet: jouw auto rijdt al zuiniger dan menige moderne auto. En er is maar één manier om oude diesels schoner te laten rijden: flink veel toeren maken. Er komen hier diesels voor een roetmeting met van die enorme zwarte roetwolken. Allemaal stadsrijders die de hele dag vijftig in z'n drie sukkelen. We laten ze eerst een rondje A10 in de derde versnelling rijden en hoep, ze komen glansrijk door de roetmeting.'

Lichte wanhoop

Om heel andere redenen is de immer genuanceerde Hans van Dijk van Milieu Centraal ook niet te spreken over mijn vergroeningspogingen. Milieu Centraal is een onafhankelijke voorlichtingsorganisatie die zich baseert op wetenschappelijke informatie. 'Goed dat je het milieu minder wilt belasten,' zegt Van Dijk, 'maar dat het verstandig is om een ou-

de auto op te rijden, is een fabel. Wie het milieu wil sparen, koopt een nieuwe, kleine en zuinige auto.'

Van Dijk wijst op onderzoek naar de milieubelasting van auto's, uitgevoerd in opdracht van de Europese Unie. 'Als je de volledige levenscyclus van een auto in ogenschouw neemt, dus inclusief productie, brandstofverbruik, onderhoud en sloop, dan is het brandstofverbruik goed en 90 procent van al het energieverbruik. De overige 10 procent is voor bouw, onderhoud en sloop. Het rijden kost dus veel meer energie dan de auto zelf. Het is een mythe dat het maken van een nieuwe auto zo veel energie vergt dat je er daarom zo lang mogelijk mee door moet rijden. De energiekosten spreken dat tegen.'

Ik zie mijn trouwe vriendin zo langzamerhand in de reusachtige pletmachines op een of andere afgelegen, ongere sloperij verdwijnen. Helemaal als Van Dijk uitlegt dat brandstofverbruik een beperkte maat is voor de milieubelasting van een auto. 'Vroeger keken we vooral naar hoeveel kilometer je kunt rijden op een liter brandstof, en tegenwoordig vermelden fabrikanten ook de CO₂-emissie. Maar auto's stoten ook stoffen uit die direct schadelijk zijn voor mens en natuur zoals stikstofoxiden, vluchtige organische stoffen, zwaveldioxide en natuurlijk fijnstof.'

Deze schadelijke neveneffecten van mijn Benz verdwijnen niet als ik minder diesel verstook. Van Dijk: 'Een betere maat voor milieubelasting is de zogeheten schaduwprijs: de maatschappelijke kosten van de emissies die niet in de brandstofprijs zijn verrekend.' De schaduwprijs van mijn relatief zuinige Mercedes-Benz is niet bekend, maar Van Dijk draagt een veelzeggend voorbeeld aan. 'Een Fiat Panda uit 1995 verbruikt per kilometer aanzienlijk minder brandstof – en stoot dus minder CO₂ uit – dan een veel zwaardere Volvo V70 uit 2009. Maar de schaduwprijs van alle schadelijke uitlaatgassen van de Panda is per kilometer maar liefst eenderde hoger dan die van de Volvo. Daarom adviseren wij mensen een nieuwe, zuinige en zo klein mogelijke auto te kopen.'

Van Dijk hoort waarschijnlijk de lichte wanhoop in mijn stem als hij zegt: 'Wij adviseren niet om klassiekers naar de sloop te brengen, ik begrijp heel goed dat mensen ze daar te mooi voor vinden. Maar koop een kleine, zuinige auto erbij voor alledag. En trakteer jezelf af en toe op een toertochtje met je Mercedes.' Ik vrees dat de freelance tarieven anno 2010 een tweede auto niet toelaten.

Rijp voor de sloop

Bladerend in de onderzoeksgegevens die Van Dijk opstuurt, kom ik nog meer ontuchtenderende gegevens tegen. Auto's van vóór 2001 – het

jaar dat strengere Europese regels van kracht werden – vervuilen veel meer per gereden kilometer dan auto's van na dat jaar. De eisen werden trapsgewijs ingevoerd, waardoor de schaduwkosten daalden. De schaduwkosten van een gemiddelde diesel uit 1992 zijn € 0,35 per kilometer (omgerekend naar huidige prijzen), bijna een vierde van de prijs van een liter diesel. Voor een diesel uit 2010 is dat € 0,15/km – minder dan de helft ten opzichte van 1992. Een benzine motor koste in de schaduw respectievelijk € 0,19/km in 1992 en € 0,09/km in 2010.

Langzaam kom ik tot de conclusie dat de milieubelasting van mijn dertig jaar oude dame met gemak groter is dan van de meest progressieve PC-tractor uit 2009 – een nachtmerrie voor deze groene ridder. Ledlampjes, bandenspanningsmeters en een opgerold stukje ijzer in de luchtinvoer kunnen mijn bolide wellicht zuiniger maken, maar de giftige uitlaatgassen blijven. Volgens Go-Greener kan de combinatie air twister, luchtfilter en brandstofadditief tot aanzienlijk lagere uitstoot van schadelijke gassen leiden. Maar hoeveel, dat weet eigenaar Van Rooijen niet. Hij beschikt alleen over onderzoeksgegevens over het effect van het brandstofadditief bij een Volkswagen Golf uit begin jaren negentig. De giftige uitlaatgassen daalden weliswaar substantieel (26,4 procent voor roet, 7,4 procent voor stikstofoxiden), maar niet genoeg om de schaduwkosten onder die van een nieuwe diesel te krijgen (deze zijn immers meer dan gehalveerd in de afgelopen twintig jaar). Zelfs met de 70 procent minder roet en fijnstof die de reclameposter belooft – en Van Rooijen niet kan onderbouwen – liggen de schaduwkosten van mijn auto zo goed als zeker boven die van een nieuwe benzineauto. Dit is de ongemakkelijke waarheid: mijn prachtige, klassieke Benz – nog in de bloei van haar leven – is rijp voor de sloop. Een gruwelijke gedachte. ■

Ledlampjes leveren minimale energiewinst

