



12/2017 SVENSK RESUMÉ

Svensk text Bo Ingves



JAPANERNA TAPPAR KVALITETSGREPPET

Över 8,8 miljoner besiktningar i Tyskland visar på stora kvalitetskillnader mellan olika bil- och årsmodeller.

Kvaliteten på de tyska bilarna har förbättrats, visar den färskaste och omfattande besiktningssrapporten från TÜV. Samtidigt finns det tecken på att de japanska bilarnas traditionella övermakt håller på att brytas.

Rapporten baserar sig på över 8,8 miljoner besiktningar i Tyskland och omfattar 225 bilmodeller. Största delen av dem säljs också i Finland. Därför kan de tyska resultaten gällande olika bilars felbenägenhet och kvalitet tjäna också bilköpare i Finland.

Bland de yngsta bilarna i åldersklassen 2-3 år fanns endast en japansk bil (Mazda 2) med bland de 10 bästa bilarna. Tyska bilar kapade åt sig flest tio i topp-platser. Volvo V40 var på delad åttonde plats.

I den här gruppen består eftertruppen av Kia Sportage (felprocent 12,6), Fiat Punto (12,3) och Dacia Logan (12,3).

Mazda håller kvaliteten

Mazda upprätthåller de japanska kvalitetsstandarderna också i åldersklasserna 4-5 år, 6-7 år och 10-11 år. Toyota är ännu i täten i de två äldsta åldersklasserna men i de tre yngsta åldersklasserna har märket fallit ur topp 10.

I den yngsta åldersklassen 2-3 år finns hela

fyra Mercedes-Benz bland de tio bästa modellerna. Mercedes-Benz SLK är bäst med endast två stora fel på hundra bilar (felprocent 2,0). Volkswagen Golf Sportsvan var tvåa medan tredje platsen delades av Mercedes-Benz B-serie och SUV:en GLC.

TÜV:s rapport är statistiskt pålitlig och den är den mest ansedda europeiska felrapporten. Endast de bilar som det besiktats minst 1 000 av tas med i rapporten. Därför fattas vissa modeller som är intressanta i Finland, som exempelvis Volvo S80 och Peugeot 508.

I tabellen nämns bilmodellernas genomsnittliga körsträckor i varje åldersgrupp så att man kan se proportionen mellan antalet fel och körkilometrar. Resultaten är uppdelade i fem olika åldersgrupper med 10-11 år gamla bilar som den äldsta gruppen.

Resultaten har uträknats från den mängd stora fel som upptäckts vid besiktningarna, alltså fel som leder till att bilen blir underkänd och måste eftergranskas då bilen är reparerad.

Både bäst och sämst

Listan över tio i topp och de tio sämsta modellerna sällar effektivt agnarna från vetet. Totalt omfattar listan 52 bilar i tio i topp i de fem åldersgrupperna och 51 sämsta bilar. Antalet överskrider 50 eftersom det i några fall blev jämnt spel.

I täten byttes ledaren i TÜV-rapporten redan i fjol då den långvariga ettan Toyota förlorade första platsen till Mercedes-Benz, som alltså upprepade förstaplaceringen i år, tätt följd av Audi som gick förbi Toyota.

Några märken har företrädare både bland

Klassegrarna i 2-3-åringarnas klass

Klass	Bilmodell	Fel%
Småbilar (A-segmentet)	Opel Adam	3,8
Småbilar (B-segmentet)	Mazda 2	2,7
Mindre medelklass	Mercedes-Benz A-sarja	3,3
Större medelklass	Volvo V40	3
Stora bilar	Volkswagen Golf Sportsvan	2,5
SUV:ar	Mercedes-Benz GLK	2,6
Bäst i hela statistiken	Mercedes-Benz SLK (öppen)	2

de bästa och bland de sämsta bilarna, som exempelvis Volkswagen, Ford, Kia och Seat. Det innebär att kvaliteten har varierat bland olika modeller och årsmodeller inom ett och samma märke.

Källa: Auto Bild Spezial TÜV-report 2018, www.vdtuev.de

Olika statistik – olika fel

Enbart besiktningstatistiken berättar inte hela sanningen om bilarnas kvalitetskillnader. Till exempel de fel som upptäcks vid besiktningarna är inte de samma tekniska fel som stoppar bilarna vid vägarna.

Den omfattande besiktningrapporten ger dock en klar bild av många fel som påverkar säkerheten och miljön, som exempelvis bromsarna, hjulupphängningen, styrningen och avgasreningssystemen.

Då bilen får mer kilometer på nacken spelar även omvårdnaden om bilen och körstilen en allt större roll med tanke på bilens tekniska skick.

Bilmärken med TOP-10 placeringar

Bilmodell	Antalet top-10 placeringar
Mercedes-Benz	10
Audi	9
Toyota	7
Porsche och Volkswagen	5
Ford och Mazda	4
Opel	2
BMW, Honda, Kia, Seat, Suzuki och Volvo	1

Bilmärken i FLOP-10

Bilmodell	Antalet flop-10 placeringar
Dacia	11
Renault	9
Fiat	7
Chevrolet och Ford	5
Citroën, Kia, Peugeot och Volkswagen	3
Hyundai och Seat	1



BIOBRÄNSLEN – ETT SNABBT SÄTT ATT MINSKA UTSLÄPPEN

De stränga utsläppsmålen kräver kreativa lösningar bland annat i form av nya biobränslen. Gällande den tekniken ligger finsk teknologi i världstoppen.

Användningen av hållbart producerat bränsle ökar så småningom i EU. Bakgrunden är att man vill minska på beroendet av olja samt på koldioxidutsläppen, som tillsammans med andra växthusgaser ligger bakom klimatförändringen i hög grad.

EU-kommissionen har ställt upp tuffa mål-

sättningar på hur mycket varje EU-land borde minska de utsläpp av koldioxid som inte omfattas av utsläppshandeln fram till år 2030. Målsättningen ligger mellan 0 och 40 procent, så att Finlands mål är 39 procent medan exempelvis Polens är sju procent. I Finland står trafiken för 39 procent av de koldioxidutsläpp som inte omfattas av utsläppshandeln.

Europaparlamentets miljöutskott röstade den 23 oktober 2017 om förändringar i utkastet till direktivet om förnybar energi. En stor del av direktivet gäller hur bioenergi kan användas

på ett godtagbart sätt.

Enligt Bioenergi rf som arbetar för att öka användningen av inhemska bränslen är det positivt att det inte har förts fram ett schematiskt tvång att separera olika träfraktioner i energiproduktionen. Det betyder att man även i framtiden vid behov kan använda alla träddeklar till energi.

– Den fossila energins andel är ännu över 80 procent i EU, och i Finland över 60 procent, så det finns jobb att göra. I många länder har användningen av vind- och solenergi ökat

kraftigt samtidigt som bioenergens andel har ökat, säger föreningens sektorchef Hannes Tuohiniitty.

Trafikens andel en femtedel

Den inhemska trafikens andel av de totala växthusgasutsläppen i Finland är cirka 40 procent av utsläppen som inte omfattas av utsläppshandeln. Enligt landets energi- och miljöstrategi ska den inhemska trafikens koldioxidutsläpp minskas med 50 procent fram till 2030 jämfört med läget 2005.

Eftersom koldioxidutsläppen står i direkt proportion till bränsleförbrukningen måste bränsleförbrukningen minska. Det snabbaste och kostnadseffektivaste sättet att minska utsläppen är att öka användningen av biobränslen, visar en undersökning som bilindustrins och bränsleproducenternas koalition låtit forskningsföretaget Roland Berger göra.

– Biobränslenas utsläppsminskning kommer från produktionskedjan. Den största minskningen kommer då råmaterialet består av avfall, som i sig skulle ha gett upphov till växthusgaser, eller sådant bioråmaterial som inte är föda och som annars skulle ha lämnats oanvänt, säger Juhani Laurikko, ledande forskare på VTT.

Helena Vänskä, vd för Olje- och biodrivmedelsbranschen rf, betonar att vi har all anledning att vara stolta över den högklassiga biobränsleteknik som utvecklats i Finland.

– I den här sektorn är vi internationellt sett ett av de ledande länderna, säger hon. Produktionen av biobränslen har utvecklats utgående från olje- och skogsindustrins processer och är ett bra exempel på hur traditionella industrier kan samla sin kompetens till att skapa helt nya typer av produkter inom Cleantech, säger hon.

Som exempel nämner Vänskä Nestes förnybara diesel MY, UPM:s träbaserade BioVerno förnybara diesel och ST1:s bioavfallsbaserade etanol. Målsättningen för alla företagen är att minska de fossila utsläppen i trafiken.

– Hållbart producerade bränslen är ett effektivt sätt att minska utsläppen och passar med den nuvarande fordonsparken bra i ett glesbefolkat land som Finland med sina långa



avstånd, säger Vänskä.

Hon påpekar att elbilar inte är en lösning på kort sikt eftersom förbränningsmotorerna kommer att finnas i trafik ännu en lång tid. Fördelen med flytande bränslen är att de inte kräver stora förändringar i den nuvarande infrastrukturen. Enligt Vänskä är biobränslena det snabbaste, kostnadseffektivaste och ur medborgarnas synvinkel det rättvisaste sätt att minska trafikens utsläpp av växthusgaser.

– I jämförelse skulle exempelvis el och gas kräva ett helt nytt distributionsnätverk och nya bilar, säger Vänskä.

Småare förbränningsmotorer

I offentligheten har det under den senaste tiden förts fram att förbränningsmotorerna snart dör ut och att elbilarna snabbt blir vanliga. Förbränningsmotorerna har dock en stor förbättringspotential om de sen går på bensen, diesel, etanol, naturgas, biogas eller något annat framtida bränsle – eller till exempel på olja som gjorts av alger, vilket redan undersöks inom flygtrafiken.

Förbränningsmotorerna kommer tack vare olika tekniska lösningar bli allt energieffektiva samtidigt som deras utsläpp minskar. Som exempel kan nämnas Mazdas bensindrivna högkompressionsmotor som under låg belastning fungerar som en diesel, men som under högre belastning tar tändstiften till hjälp. Motorn beräknas vara 20–30 procent bränslesnålare än nuvarande bensinmotorer.

Skillnader i biobränslena

De flytande bränslen som används mest i världen är raffinerade ur biomassa som sockerrör, majs, soja, solrosfrön, träflis, cellulosa och palmolja. I Finland används biobränslen som producerats både utomlands och i hemlandet.

Ännu under de närmaste åren importeras den etanol som blandas in i bensen huvudsakligen från Brasilien, men den inhemska produktionen ökar hela tiden. Biodieselskomponenter

na görs huvudsakligen av förnybara inhemska råvaror liksom också den förnybara etanol som används i RE85 och som görs av avfall.

I den första generationens biobränslen används vanligtvis råvaror som lämpar sig till livsmedel. Därför är deras miljövänlighet ifrågasatt. Till exempel den första generationens biodiesel hade också många begränsningar.

Den andra generationens biobränslen är förnybara och görs huvudsakligen på avfall eller rester från industriprocesser och sänker på riktigt bilarnas utsläpp så att de till och med kan jämföras med elbilar om hela kretsloppet beaktas. Den förnybara biodieseln ersätter helt normal dieselolja.

Orättvis beskattning

VTT har granskat utsläppen från bilar i den mindre medelklassen utgående från hela kretsloppet och kommit fram till att koldioxidutsläppen är 17 g/km i en bil som använder biodiesel gjord på inhemska råvaror och 5 g/km om råvaran är träbaserad. Är bränslet biogas är utsläppen 32 g/km och om etanolen är gjord av halm 49 g/km.

En elbils koldioxidutsläpp är 28 g/km beräknad enligt den genomsnittliga elproduktionen i Finland och en laddhybrid 67 g/km. En bensinbil som kör på normal bensen har koldioxidutsläpp på 139 g/km, en vanlig dieselbil 102 g/km och en naturgasbil 119 g/km. Jämfört med de här siffrorna erbjuder biodrivmedlen en känd utsläppsminskning.

Olje- och biodrivmedelsbranschen anser att den nuvarande beskattningen av flytande drivmedel är orättvis eftersom biogas som används i fordon inte betalar accis, för naturgasen betalas lägre skatt än för bränslen som används till uppvärmning och elskatten är klart lägre.

– Det är inte rätt att vissa bränslen inte beskattas på samma sätt som andra drivmedel. Vi hoppas på en teknologineutral modell som baserar sig på de olika alternativen koldioxidutsläpp och energiinnehåll, säger Vänskä.

