

Per Gyllenspetz 2023-11-20

Röstning o artikel Miljöbästa Bil 2024. Fokus: Design, användbarhet och miljövettig bilkonstruktion

Frågetecken kring miljöbilar

Den gamla bilvärlden har hals över huvud börjat göra elbilar och in i leken kommer dessutom seriösa kinesiska erbjudanden snabbt. Vi ser lösningar som inte alltid är genomtänkta och uppriktigt sagt är det ingen av de nominerade bilarna som imponerar. Men det intressanta är att flera av dem tar några steg framåt i miljöutveckling och smarthet i detaljer. Om vi plockar det bästa från några av bilarna tror jag att vi ser en del av framtiden.

Cherry picking. Hyundai Ioniq 6 med sin inte så vackra men tvålformade aerodynamiska kaross med tillvalet där backspeglarna är ersatta av kameror ger det bästa talet för energieffektivitet. Den förvisso ålderstigna Nissan Leaf har vettiga mått på hjulen och framför allt lägst miljöpåverkan. Helt nya MG M4 har en lagom storlek som kan tilltala många och det lägsta priset. Tesla Model 3 representerar nytänkandet som åldrats men med karaktären i behåll, så odlar man ett varumärke och jag har stora förväntningar på Tesla kommande år. Fast tja, grusas det av nya Cybertruck på 3 ton i skottsäker rostfri plåt?

Hur är det med formen? Design för mig är funktion och estetik i förening. Här hamnar Mazda MX 30 främst på scenen av de nominerade, inte för sin exteriör men därför att interiören är funktionellt elegant med behagliga material. Dessutom har Mazdan lösningen med bakdörrar som öppnas framåt och ger säkrare access till baksätet när man har små barn eller hund. Det gillar jag, för länge sedan tog jag fram ett konceptförslag på Volvo för en familjesportbil med miljöstuk och denna idé för dörrar. Hyundai Kona har få saker som är dåliga. Bland annat är vikten relativt låg, hjulen har måttlig storlek, tekniken är vettig, miljötalet bland de bättre. Den nominerade bilen är 2023 års modell, inte den nya större Kona som introduceras i vinter.

Där har vi körsbären i kakan. Miljöaspekterna blir allt viktigare för både köpare och myndigheter och dessbättre handlar det inte bara om att bilen är eldriven. I Frankrike trappas straffskatten på vikt upp efter årsskiftet och fler länder lär följa efter. Flera av de nämnda bilarna är lättare, men inte lätta. Just nu är många elbilar långt ifrån hållbara och det beror främst på däcken, bromsarna och plattformarna.

Däcken. Vi kan se i siffrorna för Total Cost of Ownership, TCO att däckpriset skiljer 2,5 gånger mellan vanliga och stora hjul. Chocken kan bli stor när man skall betala vinterhjulen till sin nya elbil med de allt vanligare 19-21-tumsfälgarna. Och inte bara betala, de kan vara svåra att lyfta när fälg med däck väger uppåt 30 kg per styck. Så vilken tur att återförsäljaren erbjuder ett däckhotell... Teknikens Värld skriver om häpnadsväckande däckslitage vid vanlig körning av tunga elbilar och nämner siffror på uppåt 17 kr/milen – i bara däckkostnad. Bakom företagskulisserna är nog diskussionerna svåra om affären kring elbilar. Förtjänsten på en fossilbil ligger mycket på att man vet att den kommer tillbaka regelbundet för motorservice till stora belopp, och på extrautrustning. Så vad skall man tjäna på service av en elbil med en tiondel så många rörliga delar som håller mycket längre, om inte dyra stora fälgar och däck när de gamla snabbt slitits ner? Här har vi också ett av elbilarnas miljöproblem. Flera av de nominerade bilarna är tunga och accelerationssnabba vilket gör att däcken slits fortare och partiklarna/utsläppen från däck och asfalt ökar i samma takt som föraren betalar dyra pengar för däcken. Stora breda däck bullrar generellt mer, gå ut och lyssna varsomhelst i våra tätorter så hör du ett ständigt SCHHHH. Det är däckljud, sommar som vinter. Fossilmotorerna är faktiskt nästan ljudlösa, elmotorerna är tysta.

Bromsar och gamla plattformar. Så de stora bromsarna. Den snabba elbilsaccelerationen kräver likvärdig bromsförmåga säger man. Förutom att det är kul någon gång, vem behöver egentligen blixtrande acceleration? Det är kanske fräckt med stora bromsskivor och snygga bromsok. Är det värt det? Kör du i ett påttåhåll i vägen vill du att de biffiga hjulställen ska sitta kvar på plats. Då krävs en massiv karosskonstruktion och bilen blir ännu tyngre. Dessutom använder du sällan bromsarna i vardaglig körning om du aktiverar ordentlig bromsgenerering för att få tillbaka el i batteriet. Därför blir det extra tokigt när bromsarna skall användas regelbundet för att inte försämrats. För inte kan det väl vara så illa att bilbolagen ser en bra förtjänst på bromsreparationer? Bromslösningen är en rest från fossilmotorbilar som flyttat över i elbilarna, detsamma gäller många av plattformarna som bilarna är byggda på. De flesta märkena verkar inte haft råd att utveckla elbilar från grunden upp, det som Tesla delvis gjort, för att de har bråttom att hinna med just Tesla i elracet. Flertalet av biltillverkarna använder sig av tricket att sälja på kunderna onödigt material som stora hjul och specialdäck för att finansiera sin senfärdighet. Ren eldrift ger egentligen helt andra förutsättningar för att konstruera en bil, om man vill.

Det vi ser nu är en häxbrygd av riktigt dåliga miljöval: Åldrade bilplattformar anpassade till befintliga fabriker, tunga bromsar och hjulställ, jättestora hjul med stora friktionsutsläpp. Mycket snabb acceleration som är kul men smutsig och dyr. Batteripackarna i det här startfältet av nominerade bilar är dessbättre på den lägre delen av kWh och viktskalan.

Att få med grejor. Lastöppning utan tröskel försvinner alltmer samtidigt som luckbredden minskat en hel del det senaste decenniet. Fördelen är att bilkonstruktionen kan göras styvare/lättare och att bilen kan få ett smalare aerodynamiskt avslut. Då vill nog en svensk gärna kunna hyra ett släpp för att köra stora grejor, ja hjulen till exempel. Men här gäller det att ha valt rätt bil för runt hälften av kandidaterna får inte dra något släp. Och flera av dem som får, har lägre dragvikt än vad vi är vana vid på de gamla bilarna.

Dålig sikt. Då kommer vi till bilarna som inte är med på min lista för Årets miljöbästa bil – de flesta. Om vi tittar på sikt för barn är fönsterkanten bak i flertalet bilar för hög för att de skall kunna se ut även om de sitter i barnstolar/kuddar. Alla barn har inte en skärm att kolla på. Även för förare är sikten ofta dålig till exempel i Renault Megane E-tech. Den har stora backspeglar som sitter högt i siktlinjen, dessutom är A-stolparna breda som tillsammans med dörrbåge och synliga tättningsplan bildar ett rejält sikthinder. Trafikfarligt! Den exteriöra stylingen och 20 tumsfälgarna är coola men inte mer än så. Megane E-tech är en besvikelse, inte minst eftersom Renault varit en av pionjerna med olika elfordon.

Bortvalda. VW ID3/Cupra Born, Skoda Enyaq, Volvo XC/C40, Polestar 2, Nissan Ariya, KIA EV6 med släktingen Hyundai Ioniq 5, Mercedes EQA – alla är klunsiga bilar för runt en halv miljon på cirka två ton och med för stora hjul som jag knappast kan klassa som miljöbästa bil. Det är några få centimeters passagerarutrymme som skiljer de här utvändigt stora bilarna från de mindre. Skall du dra tungt släp är det Volvo/Polestar som gäller. Toyota bZ4X har lika neurotiska former både in-och utvändigt som sitt namn. Men står man ut med dem får man en rymlig SUV med bra bagageutrymme. Låt vara dyr, tung och alldeles för stora backspeglar. KIA Niro känns bra på flera sätt men siffrorna är inte de bästa. Citroën DS3 prisar ut sig själv. Det gör också biogasvarianten av Suzuki Vitara, dessutom är CO2 utsläppen här under diskussion. Hemma har vi kört på biogas i många år som det då bästa alternativet. Att Hyundai gör extremt dyra vätgasbilen Nexo är ambitiöst. Men miljöbelastningen är hög eftersom det knappt finns hållbar vätgas, dessutom är energieffektiviteten med framställningen av gasen inräknad inte bättre än fossilbränslen. Så är det idag och det är tänkbart att bilden ser annorlunda ut längre fram när nattlig överflödsvindkraft genererar vätgas.

Frågor kring Kina. De kinesiska bilarna BYD Atto 3, MG ZS, ORA 300 Pro rör välkommet om i grytan även om de inte imponerar med något speciellt och inte heller med den sämre energieffektiviteten. Kvaliteten är svår att bedöma och det skulle vara intressant att se resultat från ett 25 000-mils hårdtest några månader i ett labb. Eller varför inte 50 000 mil som borde vara helt rimligt för vilken drivlina som helst i en elbil. Men då är bilen kanske 20 år gammal i verkligheten och det kommer att vara en öppen fråga hur länge alla de nya märkena är närvarande i Sverige. Kommer programvaran i bilarna att gå att uppdatera 2044? Vet jag säkert att jag inte är bevakad av den kinesiska staten när jag kör en MG M4, eller en Volvo? Hur är det med den ekologiska och sociala hållbarheten? Gör det någon skillnad när det mesta av råmaterialet till alla världens batterier och elmotorer ändå kommer från kinesiska leverantörer? Det är många frågor kring floden av nya bilmärken från Kina. Men vad hindrar egentligen Kina att även bli ledare på verklig hållbarhet, tänker jag.

Ljusning igen för lättare bilar? Idén om bilen är fantastisk. Men nu är jag är allvarligt bekymrad över vad bilföretagen sysslar med. Innan jag lämnade Volvo för tjugo år sedan hade vi ambitiösa forskningsprojekt för att minska vikten och miljöbelastningen. Vi fann bland annat en stor 6-sitsig stationsvagn/SUV skulle kunna väga mindre än 1000 kg. Den blev till slut tillverkad av Volvo men vikten för nya EM90 hamnade istället på drygt 2800 kg. Jag har under hösten skrivit korta [berättelser](#) om problemen och möjligheterna med att skapa mycket lättare elbilar. Det är komplex materia som de stora biltillverkarna alltså håller sig undan. Istället ser vi nya aktörer som tar sig an utmaningen att göra dem och enbart i Sverige är de flera. Bland annat CNN rapporterar om fenomenet och McKinsey spår en marknad på 100 miljarder dollar per år för vad de kallar mini mobility. Kommande år skall det bli spännande att se nomineringarna till Årets miljöbästa bil. Vilka kommer att göra en hållbar vändning? Eller kommer bilföretagen att starta samarbete med lastbilstillverkarna?

För val av bästa miljöbil 2024 ger jag Hyundai Kona 2023 (7 poäng). MG M4 (5). Hyundai Ioniq 6 (4). Mazda MX 30 (3). Tesla Model 3 (3). Nissan Leaf (2).