



NU ÄVEN I PRESTIGEKLASSEN.
Audi gör en kombikupé i år...



liksom Porsche...



...och BMW.

GASBILAR? JAG ÄR SKEPTISK...

Naturligtvis har vi en lokal trend också i Sverige i höst – och den heter gasbilar.

Den är inte för mig.

Jag tycker att gas är krångligt, dyrt och att miljöeffekten är sisådär.

Med detta ställer jag mig mot de mäktiga intressen som står bakom höstens gastrend.

Eon, som driver saken hårdast, är världens största privata energiföretag, med verksamhet i Europa, USA och Ryssland. Nationellt är såväl Ryssland, med sin planerade gasledning genom Östersjön, som Norge oerhört intresserade av att sälja sin gas.

Plötsligt har också försäljningen av gasbilar skjutit fart i Sverige.

Volkswagen har framgång med sin gasversion av Passat och inom några veckor kommer Volvos nya gasversion av V70. Båda är givetvis tungt inriktade på tjänstebilsåkare, med sin väl tilltagna skatterabatt på förmånsvärdet – hela 40 procent.

JAG LÅNADE EN VW Passat Ecofuel för test. Det är verkligen inga fel på bilen. Med DSG-lådan i kombination med en 1,4-liters turbomotor gick den bättre på gas än på bensin, och dessutom anmärkningsvärt långt. Jag körde över 35 mil på gas innan bilen måste tankas.

Men det är just det.

Den måste tankas.

Det finns färre än 100 tankställen i Sverige, så det gäller att planera sin resa. Just den här bilen hade i sin navigation alla gaspumpar inlagda. Trodde jag. Men på Preem på Norr Mälardalen i Stockholm, dit bilen förde mig, har man bara tänkt bygga en gaspump – inte gjort det.

På E4 genom Jönköping valde jag i stället att lita på en skylt om "Fordonsgas" och svängde in till Statoil, men blev hänvisad till en stackars pump längst inne i ett industriområde. Men bara med gas, eftersom utbyggnaden till övervägande del görs av gasleverantörerna. Den som vill passa på att fylla bensintanken också måste alltså dessutom leta upp en vanlig mack.

En tankning blir därmed ett äventyr på 15–20 minuter.

ORSAKEN TILL ATT det finns så få mackar är att det är så dyrt att bygga dem: det kostar mellan 2 och 3 miljoner kronor, medan en E85-pump kostar 300 000 kronor.

Tillbaka i Stockholm åkte jag därför till en OKQ8-mack där jag vet att det finns gas. Men på ena sidan av pumpen

stod en sopbil, på den andra en VW Caddy från Samhall.

Gasföreningen hävdar att det tar "två till fyra minuter" att tanka en personbil med gas.

Jag skulle härmed vilja ifrågasätta den uppgiften. Och ju mer tanken fylls och ju mer stressad man börjar bli, desto långsammare går det – eftersom det blir mottryck i gastanken.

Att ha en extra tank och möjlighet att köra på gas innebär en merkostnad för själva bilen på 30 000–50 000 kronor, även om biltillverkarna inte alltid låter kostnaden slå igenom fullt ut i priset.

I mina ögon är en satsning på gas därför ett kostsamt stickspår. Det är dyrt att bygga gaspumpar, dyrt att tillverka bilarna.

MEN MILJÖN DÅ? Tja, det är bara biogas som är riktigt miljövänlig, men möjligheten att tillverka den i tillräckligt omfattning är begränsad. Så hälften av gasbilarna körs på fossil naturgas.

Biogasen har av kritikerna beskyllts för att vara en trojansk häst, ett sätt för de stora energibolagen att egentligen introducera fossil naturgas. Den miss-tanken förstärks onekligen när

man läser protesterna från Eon mot regeringens planer på att stegvis höja skatten på naturgas från 2011, något som kallas ett "allvarligt hot".

Men självfallet ska naturgas beskattas som det fossila bränsle det faktiskt är.

Biogas, framställd ur rötslam, skulle kunna användas för lokala, kontrollerade flottor, exempelvis stadsbussar.

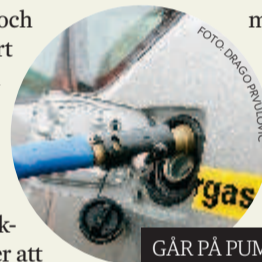
I mitt framtidsscenario åker vi elbilar (inte bränslecellsbilar, de är stickspår av samma skäl som gasbilarna). Innan vi är framme vid renodlad eldrift ska vi minska klimatpåverkan på det sätt som nu sker: först utveckla befintlig teknik för bensin- och dieselmotorer och på det sättet drastiskt sänka utsläppen av koldioxid.

VW lanserar i höst en dieselversion av Passat som har ett utsläpp på 118 gram/km. Den gas-Passat jag provar har ett officiellt koldioxidutsläpp på 124 gram, alltså sämre än dieselbilen.

På tal om miljön, alltså.

Nästa steg i mitt framtidsscenario är självfallet elektrifiering.

Först hybrider, sedan laddhybrider, till slut renodlade elbilar. ■



GÅR PÅ PUMPEN.
Att tanka är det stora problemet.



HÅKAN MATSON

hakan.matson@dl.se

PS! I övergången från bensin och diesel till renodlad eldrift hade etanolen kunnat spela en roll. Jämfört med gas kostar det en bråkdel att bygga om bilarna och dramatiskt mycket mindre att bygga ut infrastrukturen. Dessutom är det enklare att tanka; det finns redan 1 000 mackar med E85 i Sverige, tio gånger fler än gasmackarna.