



Stilenlig transport för hårdrockande ikoner

■ Det finns förstås olika sätt att anlända till en efterfest på. Hårdrockgruppen Kiss spelade på Stadion i Stockholm i fredags och kom sedan till Café Opera i varsin Lamborghini – en grön, en svart, en orange och en grå. Ingen av medlemmarna körde dock bilarna, vare sig till eller från festen. (DI)

28

"Lill-Lövis" nummer

■ När Stefan "Lill-Lövis" Johanssons körde formel 1 för Ferrari säsongerna 1985 och 1986 hade han nummer 28. Nu kör han en 430 Challenge med samma nummer på Anders-torp i helgen, i samband med "The Ronnie Peterson Historic Grand Prix". (DI)

Berg- och dalbana för Porsche

■ Det går upp och ned för Porsche i Nordamerika. Medan 911-modellen tappade 32 procent i maj och Boxster droppade 20 procent ökade faktiskt försäljningen av Cayenne, trots krisen i SUV-branschen. Det såldes 1 244 bilar, en ökning med 4 procent. (DI)



Helt galet att döma ut etanol

Detta skrivs till etanolens försvar. Det vore nämligen helt galet att döma ut etanol som bränsle till våra bilar – och faktiskt ännu mer korkat att säga att det är bättre med el.

Då har man inte förstått problemet. El och etanol kan likställas i ett avseende: båda är bara energibärare. Och båda kommer sannolikt att behövas till att driva våra bilar, kanske till och med samtidigt i samma bil.

Den kritiska frågan är hur etanolen respektive elenergin framställs. Om elen kommer från brunkol i Tyskland, medan etanolen görs av sopor i en fabrik nära dig är det direkt felaktigt att säga att det är bättre med elbilar än etanolbilar. I ett sådant scenario

är utsläppen av koldioxid, jämfört med bensin, 80–90 procent lägre med etanol – men högre med el.

Etanolen har rent praktiskt en enorm fördel jämfört med en rad andra alternativ till bensin. Det är enkelt och billigt att byta teknik i bilarna och dessutom oerhört mycket billigare att bygga om de redan befintliga maskinerna.

Den nidsbild som förmedlats att etanolen tar maten ur munnarna på hungrande barn är också djupt ohederlig.

Om saken inte vore så allvarlig skulle den framstå som komisk: 800 miljoner människor har svultit i den här världen under decennier. Men debatten har varit lam, för att inte säga obefintlig. I stället har både EU och USA subventionerat bönder för att inte odla spannmål och majs. När sedan amerikanska



Di KOMMENTAR

Håkan Matson
hakan.matson@di.se 08-573 651 83

"Och att göra etanol på sopor måste väl till och med vara bättre än att göra el från sönderbyggda och uppdämda älvor i Norrland?"

bönder börjar göra etanol av 22 procent av sin majs blir det, enligt FN:s särskilde sändebud i matfrågor, ett "brott mot mänskligheten". Det är en grotesk slutsats.

Men det är också så att få – med USA som det stora undantaget än så länge – vill tillverka etanol från råvaror som kan användas till mat. Nästan alla satsar på den andra generationens etanol, gjord på träflis, sopor och gamla bildäck. Och att göra etanol på sopor måste väl till och med vara bättre än att göra el från sönderbyggda och uppdämda älvor i Norrland?

Det är den elen som kallas "grön", bara som en påminnelse om att all energiutvinning har ett pris.

De hårda villkoren för skördarbetarna i Brasilien måste naturligtvis förbättras. Men man måste ändå minnas att

industrin fortfarande är ung. Ingen dömer ut dagens bensin därför att det var ett svart helvete att utvinna olja vid seklets början (se gärna filmen There will be blood med Oscarsvinnaren Daniel Day-Lewis).

Självfallet ska det ställas hårda krav på hur etanolen framställs.

Problemet är att själva bränslet har dömts ut samtidigt med framställningen av detsamma – och det är där debatten gått fel.

Etanol är i många avseenden ett bra bränsle. Till skillnad från bensin är det kemiskt enhetligt och därför enklare att kontrollera vid förbränningen och det har högre oktanvärde, vilket ger möjligheten att använda mindre, turbobladdade motorer men ändå få ut en rimlig effekt.

Grundproblemet är ju fak-

tiskt att vi måste skaffa fram ett alternativ till bensinen.

Den prisökning vi ser är säkert till någon del baserad på spekulation, men den underliggande trenden är isande tydlig: trots ökad efterfrågan har oljeproduktionen i världen inte ökat de senaste fyra åren, vilket indikerar att taket är nått. Därför har också oljepriset exploderat och kommer, åtminstone långsiktigt, att fortsätta stadigt uppåt.

Vad kör du för bil när bensinen kostar 30 kronor litern? Kanske en som går att tanka med etanol?

LÄS MER

■ Reportage i dagens utgåva av DI Weekend: "Här görs etanol av sopor"



Tungviktare nere för räkning

"The bigger they are, the harder they fall." Ingenting beskriver den amerikanska bilmarknaden bättre just nu än boxningens klassiska sanning.

Till och med Hummer är i allvarlig gungning.

I många år överlevde den amerikanska bilindustrin tack vare tunga, törstiga suvar och pick-up-modeller. Men med ett bensinpris över fyra dollar per gallon, 6,30 kronor per liter, har kunderna plötsligt vänt tungviktarna ryggen – och börjat köpa vanliga personbilar igen.

För första gången sedan 1991 var Fords F-serie pick-up i maj inte längre USA:s mest sålda fordon.

Fyra personbilar låg före: Honda Civic, Toyota

Corolla, Toyota Camry och Honda Accord.

"Det är inte överraskande, med tanke på bensinpriset", säger Fords högste marknadschef Jim Farley (som kom från Toyota).

10 000 av med jobbet

General Motors beslutade samtidigt att stänga fyra fabriker som tillverkar suvar och pick-uper. 10 000 jobb försvinner och GM sparar runt sex miljarder kronor.

"Höga bensinpriser förändrar nu kundbeteendet snabbt.

Vi på GM

tror inte att detta är en tillfällig förändring. Vi tror att det till stora delar är permanent", säger GM-chefen Rick Wagoner i en kommentar.

Hummer, krigsjeepen som blev trendfordon, kan som en följd av detta komma att säljas eller omprövas.

Och omvänt: GM har nu offentligt tillkännagett att laddhybriden Chevrolet Volt kommer att börja säljas i slutet av 2010.

HÅKAN MATSON

hakan.matson@di.se

08-573 651 83



DYR I DRIFT. Försäljningen av Hummer stördyker i USA i spåren av de stigande bensinpriserna.

R.O.I.

(Return On Investment)



Över trehundra tusen barnsoldater deltar idag i konflikter runtom i världen. Det är trehundra tusen för många, men ändå färre än på många år. I vår och sommar riktar vi speciellt fokus på barn i krig- och katastrofområden. Låt därför årets sommarhälsning till kollegor och kunder bli en gåva till stöd för vårt arbete. Det är vad vi kallar väl investerade pengar.

Ge oss din företagsgåva på www.raddabarnen.se

Rädda Barnen
Save the Children Sweden



TÄNK DIG FÖR INNAN DU INGÅR ETT AVTAL MED MICROSOFT CRM

9 AV 10 EUROPEISKA FÖRETAG VÄLJER NÄMLIGEN SUPEROFFICE I KONKURRENS MED MICROSOFT CRM

