

Honda vässar CR-V efter kritik

● Nu har vi fått förklaringen till varför vår provbil Honda CR-V inte riktigt övertygade med fyrhjulsdraft. Teknikens Värld och Vi Bilägare har gjort omfattande vintertester och rapporterat om liknande brister.

Honda har nu gjort egna prov och funnit att fyrhjulsdraften i vissa situationer inte levererar som det var tänkt. Genom att programmera om systemet som styr fyrhjulsdraften hoppas Honda att problemet ska vara löst. Kör du en CR-V av senaste modell? Kontakta närmaste Hondaverkstad om du inte redan fått en kallelse. DN



Honda lovar fixa fyrhjulsdraften.

Foto: Lasse Swärd

Duktigt Ducati

● Ducati gjorde ett rekordår förra året. Med leverans av drygt 44 000 motorcyklar växte omsättningen till 606 miljoner euro, en ökning med 16 procent jämfört med 2011. Allra bäst rullar det på för den italienska motorcykeltillverkaren, som ägs av tyska Audi, i USA.

DN



Ducati Hypermotard är en tuffing som gör sig bra på stadsgator mellan köande bilar.

"Höj skatten på bensin och diesel"

Miljö. Stegvisa skatthöjningar på bensin och diesel och riktade stöd till hållbara alternativ. Så vill forskarna Maria Grahn och Julia Hansson öka andelen förnybara drivmedel i Sverige.

● I rapporten "Utsikt för förnybara drivmedel i Sverige" redogör de för en utbredd osäkerhet bland aktörerna på biodrivmedelsmarknaden i Sverige. Osäkerheten gäller villkoren kring stöd, om spelregler och vilken inriktning regeringen önskar på sikt. Det har lett till att flera projekt försenats.

– Aktörerna önskar tydliga och långsiktiga styrmedel, men det är inte helt lätt att se vad de vill ha. Det är heller inte klart vad som menas med långsiktighet. Vi har hört önskemål om investerings- och produktionsstöd, säger Julia Hansson och Maria Grahn.

Är ni förvånade över reaktionerna?

– Nej, det känns som om aktörerna ganska länge efterfrågat långsiktighet. Och det är förståeligt att man ogärna vill göra osäkra investeringar. Lite förvånande ändå att alla var så eniga om vad som bromsat utvecklingen – och att det inte var tekniken, säger Julia Hansson.

Oljebolaget Preem har med sin gröna tallolja-diesel visat att man kan lyckas även utan stöd. Satsningen har fått flera andra oljebolag att lansera liknande alternativ?

– Vi tolkar det som en lyckad satsning eftersom det i dag finns hundratals nya pumpar i landet och att andra har tagit efter, säger Julia Hansson.

En central fråga gäller regeringens mål om en fossiloberoende fordonsflotta år 2030. Hur ska man nå det när prognoser talar om att vi då har 5,6 miljoner personbilar, mot dagens cirka 4,3?

– Den prognosen utgår från dagens befintliga styrmedel. Om fossiloberoende tolkas som fossilfri ser vi inte att visionen och prognosen går att förena, säger Julia Hansson.

För att nå målet krävs en rad åtgärder utöver gröna drivmedel. En grundbult är fortsatt energieffektivisering, som kan ge så mycket som en halvering av energiförbrukningen, understryker Maria Grahn.

Ett råd till ansvariga politiker är att vara tydliga med att det gradvis blir dyrare med konventionell bensin och diesel, kanske med 1 krona per liter och år tills alternativen blivit konkurrenskraftiga.

Vilka förnybara alternativ har störst potential?

– Vi ser en rad alternativ: metan från rötning och förgasning, etanol från spannmål och cellulosa, biodiesel från Fame och HVO samt syntetiska drivmedel från förgasning av biomassa, är bara några exempel, säger hon.

Hur ska alternativen stimuleras?

– Ett sätt är att höja skatten på utsläpp av fossil koldioxid. Ett råd till ansvariga politiker är att vara tydliga med att det gradvis blir dyrare med konventionell bensin och diesel, kanske med 1 krona per liter och år tills alternativen blivit konkurrenskraftiga. Om detta är politiskt genomförbart är det den viktigaste åtgärden, säger Maria Grahn.

När det gäller stöd kan det ges till exempelvis mark- och energieffektiva förnybara drivmedel, batterier, bränsleceller, välgaslagring och förnybar el från sol och vågor.

– Men det är viktigt att vara tydlig med att subventioner ges under en begränsad tid, säger Julia Hansson.

På Island satsar man på metanol av infångad koldioxid. Varför talas det så lite om metanol i Sverige?

– Det som händer på Island är mycket intressant. Denna typ av bränslen, som kallas electrofuels, har diskuterats flitigt på senare tid. De skulle kunna vara en mycket intressant lösning som kan leverera ett kolbaserat drivmedel som kan blandas i befintliga fordon och infrastruktur. Och det är förnybara drivmedel som inte konkurrerar med matproduktion, säger Maria Grahn.

– Men metanol har också en del ofördelaktiga egenskaper, bland annat bara hälften av energinnehållet jämfört med bensin. Det är dessutom giftigt, säger hon.

På frågan hur de vill summera sina slutsatser svarar de:

– Det finns betydande planer på inhemsk produktion av biodrivmedel. De skulle kunna bidra med upp till ungefär 25 TWh år 2030. Detta motsvarar nästan 30 procent av vägtransporternas energiefterfrågan i Sverige 2030, om Energimyndighetens långsiktsprognoz uppfylls.

– Det viktiga är att vi har styrmedel som leder mot resurs- och energieffektivisering, säger Julia Hansson och Maria Grahn.

Lasse Swärd
lasse.sward@dn.se



Maria Grahn,
Chalmers



Julia Hansson,
IVL, Svenska miljöinstitutet