

KRÖNIKA

Valdemar Lönnroth: Volkswagenhärvan kan få återverkningar för hela bilindustrin

VALDEMAR LÖNNROTH
Journalist på BT

Generösa system för avgasmätningar har gynnat fordonsindustrin. När det sedan avslöjas att ett av världens största märken tar sig för att manipulera mätningarna kan det få återverkningar på hela industrin.

Det var inte magisk tysk ingenjörskonst. Det var bara vanligt lurendrejeri. Så skrev amerikanska motsvarigheten till Ny Teknik eller Illustrerad Vetenskap, Popular Mechanics, i veckan apropå hur Volkswagen lyckats få till stånd så låga utsläppsvärden med sina dieselmotorer utan att verka kompromissa med körglädje och annat. Avunden som funnits mot den tyska ingenjörskonsten och framgångssagan för landets märken har varit stor i bilvärlden. Och här kommer det fram att det märke som är så stort att det har en slogan som översätts med "Bilen" (das Auto) har manipulerat de tester som gjort att de klarat amerikanska avgastester.

Att det är allvarligt framkommer av uppgiften att det rör sig om i varje fall elva miljoner bilar och där premiummärket Audi också är indraget. Dieselmotorn med en tydlig miljöprofil är helt central för Volkswagenkoncernen – och det är just här manipuleringen har skett. För koncernen som slagits med Toyota och General Motors om att vara världens största kommer dessa avslöjanden extremt olämpligt.

Det kommer inte bara att bli dyrt med skadeståndsprocesser utan att kräva en hel del tekniskt arbete för att nå de utsläppsnivåer man redan lovat myndigheter och marknadsfört stort bland kunder tillsammans med andra tekniska data; Audis slogan om att vara ledande inom teknik kommer väl till pass.

Nu är inte Volkswagenskandalen den första i bilvärlden. Toyota hade sitt stora problem med gaspedalerna för några år sedan, där de underlåtit att skicka in viktig information till amerikanska myndigheter. Och GM, till exempel, har också haft sina problem.

Man kan också säga att ur ett konsumentperspektiv är det som kommit fram om Volkswagen på ett sätt inte lika allvarligt som en del andra problem som funnits med bilmärken bakåt. Det är inte ett omedelbart säkerhetsproblem att en bil släpper ut avgaser över de gränsvärden som är uppsatta, vilket däremot en dåligt fungerande airbag eller gaspedal kan vara.

Men för ett märke med en så tydlig miljöprofil är det förstas varumärkesmässigt mycket skadligt att man blivit påkommen med att manipulera tester – kunder kan börja undra om det är annat som märket undanhållit eller fifflat med.

En intressant diskussion som uppkommit i veckan rör också avgastesterna i stort. De utsläppsvärden som kommer fram i labben och som bilmärkena sedan marknadsför är ofta väsentligt lägre än vad utsläppen blir vid verklig körning. Och det med myndigheters goda minnen. Om man översätter detta till livsmedel skulle man ha svårt att tänka sig att konsumenter skulle acceptera en teoretiskt angiven andel fett i maten, säg fem procent, men en verklig som väsentligt högre. Det enda intressanta både när det gäller de kväveoxidnivåer VW nu åkte dit på och de koldioxidnivåer som påverkar klimatet är ju vad fordonen faktiskt släpper ut.

I slutet av november inleds FN:s stora klimatmöte i Paris, där vill man veta hur mycket växthusgaser som släpps ut i fysisk form inte i någon teoretisk modell som bara gäller i labbmiljö.

FÖR ÖVRIGT...

...så kom konsultföretaget McKinsey i veckan fram till att världsekonomin skulle tjäna 12 000 miljarder dollar på ett jämfällt arbets- och näringsliv. Det ojämfällda landet Indien kunde öka BNP med så mycket som 16 procent enligt rapporten.

...är fordonsindustrin knappast en föregångare när det gäller jämfälldhet. Andelen kvinnor i ledningsgrupper och styrelser är till exempel fortfarande väldigt liten – SEB:s Annika Falkengren är ett undantag, som lyckats hamna i styrelsen i extremt mansdominerade Volkswagen.

...så skulle det vara intressant att se en undersökning av lednings- och medarbetarstrukturen på företag och organisationer som drabbas av härvor. Man kan i varje fall misstänka att företag som leds av en homogen grupp människor riskerar dikeskörningar i högre grad.

Förslag om snabbjärnväg Borås-Herrljunga

En höghastighetsjärnväg mellan Borås och Herrljunga skulle lösa infarkten mellan Göteborg och Stockholm och göra Landvetter tillgängligt för hela regionen. Det menar organisationen Företagarna.

BORÅS/HERRLJUNGA. Det

kan låta som en utopi med en höghastighetsjärnväg mellan de båda Sjuhärads kommunerna. Men det är inte för Borås och Herrljungas egen skull Företagarna i Västra Götaland föreslår en höghastighetsjärnväg för cirka åtta mil-

jarder kronor mellan de båda orterna, betonar de.

– Tanken är att med Herrljunga som nod knyta ihop de västra delarna av regionen med de mellersta och norra, säger Claes Henrik Martinsson, vice ordförande i organisationen.

Idén – som Företagarna lobbade för redan tidigare – är att möjliggöra en snabb förbindelse kopplat till Västra stambanan långt innan den omskrivna Götalandsbanan står färdig i sin helhet.

– Även Närke och Värmland får närmare till den

internationella flygplatsen Landvetter.

Att man nu med en färsk hemsida för Landvetterbanan vill uppmärksamma idén har bland annat att göra med nuvarande tågproblemen mellan Alingsås och Göteborg.

VALDEMAR LÖNNROTH

FAKTA

Landvetterbanan

Dubbelspårig järnväg för höghastighetståg Borås-Landvetter. Knyter tillsammans med sträckan Borås-Landvetter-Göteborg ihop regionen.

Kostar cirka 8 miljarder kronor att bygga.

GREPPAR MAX. DRAR MINST.

På jakt efter en SUV som greppar max på alla underlag och i all slags terräng? Svaret heter Suzuki Vitara 4x4. Eller på jakt efter den som drar minst per mil? Då är svaret Vitara 2WD diesel, Sveriges snålaste SUV enligt Aftonbladet Bil. Så vill du göra ett smart val, ta en titt på Vitara – och priset!



"Imponerande fyrhjulsdrift"
Teknikens Värld

VITARA!

2WD FRÅN 154.900:- 4x4 FRÅN 189.900:-



JUST NU!
VINTERHJUL PÅ KÖPET*
(VÄRDE 12.500:-)



Way of Life!