

EN TIDNING SOM GÅR MED STRÖMMEN – ALLT OM ELBILAR SEDAN 2013

elbilen

i SVERIGE

NR 9 • 2019 • PRIS: 79 KR • 89 NOK

VÄTGASFARMEN VISAR
VÄGEN: LAGRAR EL
FRÅN SOL OCH VIND

LYXBONANZA!

TRIPPELTEST

**AUDI E-TRON – MERCEDES EQC
– TESLA MODEL X**

VI UTSER EN VINNARE
I EN JÄMN KAMP!

NY
BILS
LISTAN

– ALLA RENA
ELBILAR SOM
FINNS ATT
KÖPA



- VOLVOS ELBILSPREMIÄR • ID.3-FABRIKEN
- LYXIGASTE LADDHYBRIDERNÄ • PEUGEOT e-208
- DS3 CROSSBACK E-TENSE

TIDSAM 2505-09 09
1 25250 27500
RETURVECKA 52

Det hetaste från Tokyos bilsalong » E-MTB ersätter terrängfordon
Omställningsångest hos tyska bilindustrin » Kias leveransstrul förargar

SEPARATIONSÅNGEST I TYSKLAND NÄR FÖRBRÄNNINGS- MOTORN FASAS UT

2020 beskrivs som året då elbilarna kommer på allvar. Också i billandet Tyskland står de stora tillverkarna i startgroparna med flera nya modeller. Men långt ifrån alla ser ljusst på en framtid där förbränningsmotorn ska ersättas med batterier och elmotorer.



TEXT:
CARL UNDEHN
FOTO:
TILLVERKARNA





Det är svårt att tänka sig dagens värld av bilar utan Volkswagen, Porsche, Mercedes, Audi och BMW. Lägg till Autobahn, och Tysklands roll i formandet av dagens bilvärld går inte att ta miste på.

Trots allt detta är det ingen självklarhet att de alltid kommer att vara så. En insikt som även avgående Daimler-chefen Dieter Zetsche påpekade i sitt avskedstal

”Det finns ingen naturlag som säger att Daimler för evigt består.”

Kritiker har gärna påpekat att tyskarna hållit fast för länge vid gammal teknik. Men tittar man på förbränningsmotorns roll för landets ekonomi och självbild är det kanske inte så konstigt. Biltillverkningen är Tysklands viktigaste industri och innefattar stora koncerner, 800 000 arbetsplatser och mängder av små och stora underleverantörer.

Det är stora strukturer som både är svåra att förändra och där de inblandade har goda orsaker till att hålla fast vid det man känner till istället för att prova sig fram med något nytt. Och ändå är det just något nytt som behövs.

– Det är det svåra. Det behövs klara strategier och en enighet inom ledningen. Vart man vill, hur man ska komma dit och se chanserna i det istället för problemen, säger Wolfgang Bernhart från den stora konsultfirman Roland Berger.

Konkurrensen är hård. Den som inte utvecklar sig försvinner. Och förändring kan vara svårt.

I över 100 år har tyska ingenjörer förfinat förbränningsmotorn och långt ifrån alla är redo att kasta den på historiens sophög.

– Det hänger ihop med styrningen inom företagen. Helt klart finns det inom alla en stark fraktion som vill behålla förbränningsmotorn, något där ju Tyskland är ledande, säger Wolfgang Bernhart.

Enkelt sagt: det handlar om jobben.

Tidningarnas rubriker avlöser varandra med varningar om att elbilar kan leda till allt från 125 000 till 500 000 färre arbetsplatser. Och oro för jobben är knappast något som gynnar experimentlustan.

Exakt hur många arbetsplatser som kan försvinna kan ingen säga. Men för att bygga en elbil behövs endast en fjärdedel av mängden delar jämfört med en konventionell bil.

Därför är de flesta överens om att framtidens bilfabriker kommer behöva en tredjedel färre anställda.

– Branschen är i förändring och förändringen främjar framför allt batteridrivna bilar, säger Anke Mönnig från tyska Institutet för studier av ekonomiska strukturer som varit med att ta fram en stor rapport om framtiden för den tyska bilindustrin.

– Medan många delar av förbränningsmotorn tillverkas inhemskt har huvudkomponenterna i en elbil, battericellen, hit-

”Efterfrågan på elbilar är för närvarande mycket låg på grund av högt pris, lågt utbud och osäkerhet i räckvidden.”

tills importerats. Det ökar trycket på arbetstagare, särskilt inom bilindustrin, men också inom leveransindustrin. Så det antas att övergången till elbilar kommer att leda till arbetsförluster, säger hon.

Det är framför allt i den södra delen av landet som man är orolig. I Bayern och Baden-Württemberg, Tysklands rikaste delstater, har man länge levt gott från välbetalda jobb hos BMW, Daimler och Porsche samt mängder av underleverantörer.

Pressad av uppstickare laddade med Kaliforniens eviga framtidstro och Kinas starka industri har de tyska biljättarna länge försökt behålla positionen genom sina erfarenheter och sitt kunnande. Men när alltmer tyder på att det är en strategi som snart kommer leda till en återvändsgränd har man nu istället inlett en spurt för att hinna ikapp. Och i motsats till vad som ofta hävdas kommer satsningen kanske inte för sent utan helt rätt i tid.

I början av november gick startskottet för serieproduktionen av Volkswagens elbil ID 3, se reportaget innan. Något som i Tyskland beskrivs som både början och slutet av en epok.

Det kan verka överdrivet att lägga allt för stor vikt på en enskild modells påverkan på en hel industri. Men ingen tvivlar på att Volkswagen är mitt uppe i en enorm satsning som kan komma att kasta om landskapet i hela bilindustrin.

– För närvarande finns det ett hönan-och-ägget-problem i Tyskland: efterfrågan på elbilar är för närvarande mycket låg på grund av högt pris, lågt utbud och osäkerhet i räckvidden. Den låga efterfrågan förhindrar samtidigt en högre produktionsvolym som kan leda till ett lägre pris, säger Anke Mönnig.

Det är precis det som Volkswagen, kanske till glädje även för andra tillverkare, hoppas kunna ändra på med ID 3.

1500 om dagen, eller 330 000 per år, ska tillverkas i den nya fabriken i Zwickau i östra Tyskland. I kinesiska Anting och Foshan ska ytterligare 600 000 ID.3 skruvas ihop varje år och då närmar sig Volkswagen målet med en årsproduktion på en miljon elbilar.

– Elbilar är ännu en nisch, men från 2020 kommer marknaden ta fart. Volkswagen kommer alltså i helt rätt tidpunkt med ID-familjen. 2025 vill VW sälja en miljon elbilar per år och vara marknadsledande inom elbilar, säger talespersonen Andreas Gross från Future Technology hos Volkswagen och lägger till att koncernen ska investera ytterligare 30 miljarder euro fram till 2023.

Han får medhåll av bilexperten Ferdinand Dudenhöffer från universitetet i Essen som menar att Volkswagens satsning kommer lägligt.

– Man är i precis rätt tidpunkt, för i dag är det ännu svårt att sälja elbilar. Jag tror det är tack vare VW-chefen Herbert Diess, som varit väldigt konsekvent med sin linje. När reglerna om 95 gram koldioxid per kilometer kommer i Europa behöver man elbilarna och det är vad som driver på utvecklingen, inte kunderna eller marknaden. Utan regleringen skulle vi inte se några elbilar, säger han.



Elbilstillverkning i Tyskland är än så länge på sparlåga. Även om det ...



... skruvas och monteras på nya elbilar hos de flesta ...



... är volymerna små och massproduktionen kräver större och snabbare omställning än många trodde.





Anke Mönnig.



Wolfgang Bernhart.



Ferdinand Dudenhöffer.

Den andra piskan, eller moroten beroende på hur man ser det, är Asien. Mer än var tredje bil från Volkswagen, BMW och Daimler säljs i dag i Kina och den som vill fortsätta sälja där måste kunna erbjuda elbilar.

– Det hela är ganska enkelt, säger Wolfgang Bernhart från Roland Berger.

– Tillväxtmarknaderna är inte i Europa för bilar. De är i Asien och dessa marknader ställer om till eldrift. Av olika orsaker, i Kina kanske mindre på grund av miljön och mer för att vara oberoende av olja. Men också i Indien och Sydostasien går man mot eldrift. Så tyskarna måste ge sig in i elbilsspelet och det gör de med olika intensitet, säger han.

Även Ferdinand Dudenhöffer menar att Kina tillsammans med Tesla är vad som driver de tyska biltillverkarna mot eldrift.

– För det första har vi Elon Musk, även om han inte kan förändra världen på egen hand. Så huvudsaken är Kina. Det är världens största marknad för bilar, och vill man sälja i Kina behöver man elbilar. Och då elbilar med batteri, inga plug-in-hybrider, säger han.

Alla är överens om att det är Volkswagen som leder utvecklingen i Tyskland just nu. MEB-plattformen, som delas med Ford, ska enligt VW ligga till grund för upp till 70 nya modeller. Så vad gör då de andra?

– Tyskarna måste ge sig in i elbilsspelet, men de gör det med olika intensitet. Man är inte för sent ute men man har haft en illusion att omställningen skulle ske långsammare än vad den nu gör, säger Wolfgang Bernhart.

I rena siffror satsar också Daimler och BMW enormt på eldrift med utvecklingsinvesteringar på 4,6 respektive 3,2 miljarder euro. Men vad som låter som framtidsmusik och en medveten strategi för en fossilfri framtid är i själva verket ett högt spel. För när de tyska tillverkarna pumpar in miljarder i forskning och utveckling tillverkar konkurrenterna i Kalifornien och Kina redan bilar på löpande band.

På frågan om omställningen till eldrift svarar till exempel Daimler:

”Vårt mål är och blir fossilfri mobilitet. Under de kommande 20 åren, alltså till år 2039, är vår ambition att ha en helt CO₂-neutral flotta av bilar. Vi ställer konsekvent om så att till 2030 kommer över hälften av våra personbilar vara minst plug-in-hybrider eller till och med helt elektriska.”

Tio och tjugio år är en lång tid, i synnerhet för en bransch mitt uppe i sin största omställning sedan Carl Benz skickade in sitt patent på den första bilen 1886.

– BMW var tidigt ute med sin elbil i3, men så skulle man inte bygga i dag. Både BMW och Daimler satsade för länge på spåret med plug-in-hybrider som enligt min mening inte är en bärande

”Man är inte för sent ute men man har haft en illusion att omställningen skulle ske långsammare än vad den nu gör.”

teknologi. Om fem år är den nog borta från marknaden, säger Ferdinand Dudenhöffer.

Men ändå, trots sina tydliga åsikter och kritik vill han inte stämna upp i kören som målar upp en mörk framtid för tyska biltillverkare. För det första på grund av det som redan sagts, alltså att omställningen till eldrift kommer rätt i tid då det först nu kan uppstå en marknad för elbilar. Och för det andra för att han anser att oron för massarbetslöshet är kraftigt överdriven.

– Det är världens gång. Innovationer förändrar världen och med det försvinner vissa yrken samtidigt som det uppstår nya, säger han och jämför med Gerhart Hauptmanns klassiska drama ”Vävarna” och införandet av vävmaskiner under industriella revolutionen.

– Ungefär en tredjedel av arbetsplatserna hänger samman med förbränningsmotorn. De försvinner, någon gång, men vi har en lång övergångsperiod. 2030 kommer det också finnas förbränningsmotorer, om än färre än i dag. De anställda kommer ha jobb till 2040 och sen kommer det fortfarande behövas service och reparationer, säger han och påpekar att det ju också uppstår nya jobb inom batteritillverkning.

– Mycket av produktionen är automatiserad, men det krävs paketering för att sätta ihop cellerna till batteripaket. Det kommer att ske en förändring, men det viktiga är att denna förändring blir framgångsrik ju tidigare en biltillverkare ställer om sin produktion. Om du hoppar på tåget för sent är arbetsplatserna redan hos konkurrenterna som drar ifrån, säger han.

Anpassning, innovation och mod att genomföra förändring snabbt är nyckelorden som behövs för att de tyska biltillverkarna ska klara omställningen de kommande åren. Görs det rätt innebär det att Tyskland inte bara kan behålla dagens position i bilvärlden utan även stärka den.

– Om bilindustrin lyckas byta från att vara en ”följare” till att bli en dominerande tillverkare av elbilar, som man är i dag med förbränningsmotorer, kan industrin dra nytta av förändringen, säger Anke Mönnig. ■