

Skaffa miljöbilar, Polisen!

75 procent av statliga myndigheters bilinköp ska vara miljöbilar. Men Polisens blåljusbilar och andra specialfordon är undantagna, eftersom Polisen inte tyckte att miljöbilarna var snabba nog. Gröna Bilister har testat miljöbilen som duger att fånga skurkar med.

Först är de bara två, men de kallar på varann över radion och någon timma senare har alla Norrköpings tjänstgörande trafikpoliser testat etanol-Saaben trimmad till 265 hästkrafter. Poliserna är överens; prestanda räcker mer än väl, bilen är lättkörd och alla egenskaper som gjort vanliga Saab 9-5 med 210 hästkrafter till trafikpolisens näst vanligaste bil är intakta. Blir det riktigt kallt kan man ju tanka bensin just då, även om polisens alla bilar står i varmgarage över natten.

Därmed ger poliserna sin egen riksorganisation bakläxa. I förhandlingarna om statlig miljöbilsdefinition uppgav Polisen att de av prestandaskäl inte skulle kunna byta en enda av sina bilar till miljöbilar,. Därför gäller inte kravet att köpa miljöbil statliga myndigheters "specialfordon". Ungefär hälften av fordonen är undantagna, ännu större andel om man ser till körsträcka eller koldioxidutsläpp.

Regeringen har gett Polisen i uppdrag att ta fram ett exempel på hur en miljöbil för trafikpolisen skulle kunna se ut. Men bilen finns redan. Saab själva visar upp en 9-5 Biopower trimmad till 310 hästkrafter och Sveriges båda ledande trimningsföretag BSR och Nordic Uhr levererar vässade etanolbilar i strid ström.

"Vi gör redan nu 5-6 Biopower i veckan och de kommer att stå för 60-70 procent av allt vi gör i år", äger Rolf Uhr som trimmat Saab sedan 1968. Nordic Uhr erbjuder tre nivåer på Biopower; steg 1 som är motortrimmad från 180 till 230 hästar, steg 2 där också avgasrör och spridare är utbytta och effekten blir 265 hästar och "Extreme" med större turbo, racingkatalysator, andra rör och packningar och 295 hästkrafter.

En ekonomitrimmad variant planeras, där effekten behålls men förbrukningen sänks. Uhr väntar också ivrigt på att få bli auktoriserad efterhandskonverterare, det finns 3 500 begagnade bensindrivna Saab 9-5 i lager som enkelt skulle kunna göras om till Biopower.

Jag tittar förgäves efter olja under Rolfs naglar; trimning görs nu framför allt vid datorn. Kunderna som tittar in under tiden är inte gasglada kids utan tjänstebilsförare som vill ha mer effekt ur sin bil samtidigt som de drar nytta av de ekonomiska vinsterna med att köra miljöbil. Uhrs koncept är till för att göra också företagsflottor och varför inte myndigheter nöjda; man övertar Saabs garantier för motor och drivaxel och säljer inga trimningssatser för hembygge. Allt görs i Norrköping eller hos en av tjugotalet auktoriserade Saabhandlare från Luleå norr till Malmö i söder.

Vi kör Uhrs 265-hästars Biopower Stockholm-Umeå tur och retur, med full last, dubbdäck och snömodd. Bränsleförbrukningen stannar på exakt en liter E85 per mil, motsvarande en bensinförbrukning på 0,77 liter milen. När vi testade Biopower ”original” vid liknande förhållanden, var förbrukningen nästan tio procent högre. Det är i linje med vad Rototests maskiner visar; bilen är i normal körning något snålare än normala Biopower, med ungefär samma utsläppsvärden. Vid full gas blir utsläppen förmodligen rejält otrevliga, men det har inte testats eftersom det inte ingår i någon lagstadgad körcykel. Inte heller Saabs vanliga Biopower orkar rena utsläppen vid full gas.

Hästkrafterna förkortar omkörningssträckorna men kommer till sin fulla rätt på barmark, på is och snö stryps de av det effektiva antisladdsystemet. Kopplar man ur det blir det meningslöst hjulspinn och dubbarna flyr däcken. I normal körning märks inte trimningen annat än på ett lite mullrigare ljud vid tomgång – trots alla hästar är bilen inte minsta svårkörd och egentligen mer trygg än sportig.

Saab 9-5 fick nyligen ett extra liv genom ny design av för och akter, men konstruktionen börjar få några år på nacken. Det märks på detaljer i utrustning och utformning, men inte på bristande säkerhet. 9-5 har flera gånger utsetts till världens säkraste bil, både här hemma och i USA.

Etanolsatsningen är en framgångssaga för Saab. Med trimmade varianter och poliser bakom ratten blir succén ännu större.

Mattias Goldmann