



Rapport från bilmässan i Beijing

April 2010

Mattias Goldmann, Gröna Bilister



Beijing – världens viktigaste bilmässa

Kina är nu världens största marknad. Och tillverkarna är de kaxigaste, efter att USA:s tillverkare varit nere för räkning, Toyota dras med rekordskadestånd och européerna ropar på mer stimulans från EU.

Det tillverkas över en miljon bilar i Kina. Per månad. I fjol ökade bilförsäljningen 46 procent. Så detta är marknaden alla vill vara på, och på bilsalongen är allt rekord. 990 bilar visas på 200 000 m² yta, varav 89 världspremiärer, varav 75 från kinesiska tillverkare. Över 700 000 besökare, också det rekord.

”Allt är möjligt i Kina”, säger GM:s Kinachef Kevin Wale. ”För fem år sen förutsåg vi att Kinas bilförsäljning skulle överträffa USA:s år 2020. Det hände redan i fjol”. GM avser sälja över tre miljoner bilar i Kina från 2015, mot 1,8 i fjol, Volkswagen säljer redan över två miljoner bilar per år.

Det är ytterligheternas bilsalong. Fullt av elbilar, fullt av bränsleslukande limousiner. Massor av europeisk åttiotalsdesign av tristaste slag, men också mycket radikalt nytänk. Mängder av bilar som ramlar sönder när man rycker lite i dem, men också brett genomslag för C-NCAP, den kinesiska krocksäkerhetsgranskningen.

Över allting svävar Staten eller Partiet, som har bestämt att Kina inte ska göra bort sig längre. Inga fler pinsamma etableringsförsök i Europa förrän säkerheten håller en rimlig nivå. Inga uppköp av pinsamma märken – kineserna som försökte köpa Hummer fick nej av staten, Geely fick ja för Volvo. Och så ska man bli energieffektivare; över hälften av all olja Kina använder importeras och notan växer snabbt. Kinas femårsplan anger att bränsleförbrukningen för nya bilar 2010 ska vara 15 procent lägre än 2005, och vikten 10 procent lägre. Kina godkänner inte längre alls produktion av bilar som förbrukar mer än 10,1 liter/100 km. Nästa år införs nya femårsmål, med skärpta utsläppskrav och en stimulans på upp till ca 50 000 kr för elbilar. Vissa provinser blandar redan in 15 procent etanol i bensinen och upp till samma nivå biodiesel. Biogas är ännu okänt men hundratusentals bilar går på naturgas och Kina har över tio miljoner biogasanläggningar så förutsättningarna finns där. De ligger också långt framme i utvecklingen av etanol från cellulosa och avfall. Dessutom är Kinas mackstruktur fortfarande under uppbyggnad, så att man kan göra rätt från början och inte bygga fast sig i bensin och diesel.

Satsningen på elbilar är en del i detta, de minskar oljeberoendet på hemmaplan och när de exporteras konkurrerar kineserna på lika villkor – alla är nybörjare och kunden har redan bestämt sig för att pröva något nytt. Dessutom uppfyller elbilen automatiskt Euro 5 och USAs motsvarande avgaskrav, som många kineser har svårt att klara med sina bensinbilar.

En samlad bedömning är att kinesisk bilindustri numera är nästan lika heterogen som europeisk. Det erbjuds alltifrån fordon som med knapp nöd klarar beteckningen bil, till riktiga statslimousiner och Rolls Royce-lookalikes, sportbilar, SUV:ar och minibussar. Futuristiskt designade och klonade efter den tristaste åttiotalsjapan man kan tänka sig. Här finns bilar med teknik, kvalitet och krocksäkerhet som kan mäta sig med européerna, och annat man bör undvika att sätta sig i.

Märke för märke

Nedan en genomgång av Beijings bilmässa ur miljöperspektiv, märke för märke. Alla är inte med – de som inte hade något särskilt att komma med på miljöområdet eller är alltför perifera för Europamarknaden är uteslutna.

Audi

Audis flaggskepp A8 presenteras med V8:a och hybridteknik, vilket pressar förbrukningen ner kring 0,6 liter per mil med CO2-utsläpp på strax över 140 gram per kilometer. Det är bäst i lyxklassen och viktigt för Kina där Audi dominerar försäljningen av representationsfordon i kraft av att ha funnits och haft tillverkning i Kina så länge.



Audi A1 i elversion och sportbilen e-tronic visades också, ingen av dem med något produktionsdatum.

BAIC

En kinesisk 9-5, och detta är inget plagiat utan BAIC köpte faktiskt rättigheterna, som en del i Saabs överlevnad. De har gjort en elbil av den, C71EV, med batteripack i aktern som ska gå att byta ut på ett par minuter så att räckvidden kan förlängas med fräscha batterier enligt Better Place-konceptet. Men nästan ingen annan tillverkare vill ha utbytbara batterier så värdet är osäkert. BAIC anger en räckvidd på 170 km vilket verkar optimistiskt eftersom batterierna bara är på 25 kWh och bilen väger nästan två ton. Produktion från 2011, försäljning i Europa tänkbar.



BMW

BMW visar att de menar allvar med elbilssatsningen, genom att visa upp en eldriven 1-serie, i motsats till Mini E från samma koncern fullt firsitsig och med vettigt bagageutrymme. Liksom Mini E kommer den att tillverkas i en liten serie som utvalda förare får leasa.

BYD

BYD är tydligaste exemplet på att elbilar inte slår i Kina utan stora subventioner, deras F3 är Kinas mest sålda bil, men F3DM – världens första laddhybrid – är det ingen som vill ha. Att den kostar 160 000 kronor istället för 80 000 är förklaringen.



BYD lanserar också en ren elbil, den femsitsiga nästan-SUV:en e6. Den har en räckvidd på 400 km och lanseras i Kalifornien i höst till ett pris av knappt 300 000 kronor. Därefter vidtar enligt planerna hela USA, också för F3DM, troligen hos Smart-försäljarna som i USA är helt åtskilda från Mercedes. Från 2011 ska bilen säljas i tio europeiska länder, bl.a. Belgien och Schweiz men inte Sverige.

BYD:s teknik imponerar, så mycket att de nu slutit avtal med Mercedes om att tillverka en gemensam, mellanstor elbil. Till en början ska den enbart säljas i Kina, längre fram kan det bli export. Mercedes har kunskapen om elmotorer och drivlinor, medan BYD är en av världens största batteritillverkare med 22 internationella patent på litium- och olika typer av nickelbatterier.

Chana

Kinesiska Chana visar en elbil på 352 cm som de kallar fullt femsitsig. För kineser möjligen. Den börjar säljas i år i Kina, Mellanöstern, Ryssland och sydöstra Asien. En spansk agent påstås vilja sälja den.



Changan

Kinesiska Changan visar upp det kanske snyggaste elbilskonceptet, Green-i. Det är tänkt att vara en liten stadsbil, men eftersom den är långt från produktionsstadiet är det snålt med uppgifter och de vi fått har inget med en färdig produkt att göra.



Chery

Kinas största tillverkare byggde en halv miljon bilar i fjol, vilket ska bli 900 000 i år. Till sin hjälp har de redan 15 fabriker utanför Kina. Under året räknar Chery med att presentera fem elbilar i storleksklasser från minibil till SUV och minibuss. Genom sitt prestigemärke Riich visade de två elbilar; M1EV är riktad direkt mot Mitsubishi Mi-EV, lika stor, ungefär samma prestanda men till halva priset, och den mindre, tvåsitsiga M3EV som toppar 80 km/h.



Citroën

Citroëns profilering på halvkombibilar går inte hem i Kina där alla vill ha en sedan. Därför finns C34 som sedan här, tillverkad i Kina och från nu med start-stopp-teknik. Tillsammans med kinesiska Dong Feng visade man också upp en av mässans få gasbilar, C-Elyssée. Det finns hundratusentals gasbilar i Kina, framför allt för taxi, men nästan allt är eftermontering.

Konceptbilen Revolte har visats i Europa förut, men pekar på hur en modern 2CvV skulle kunna se ut, med liten och bränslesnål motor men avancerad design.



FAW

Kinesiska First Automobile Works visade upp en produktionsfärdig, fullstor laddhybrid, B50.



Dessutom en bränslecellsversion, B70, som i nuläget enbart tillverkas för världsutställningen i Shanghai. Därutöver två elbilskoncept, ECO och E-Wing, ingen av dem avsedda för produktion eller ens försedda med inredning och underrede.

Ford

Stjärnan hos Ford var Start Concept, som ska visa hur en lyxig småbil ska se ut, utan retrotonerna från Fiat 500 och Mini. En trecylindrig motor minskar vikten, men utsläpp på just under 100 g/km imponerar inte längre – Fords egen, större och befintliga Fiesta ligger på under 90 gram. Ford introducerar EcoBoost i alla kommande modeller, med direktinsprutning och turbo för att få ner förbrukningen. Nästa Focus, som kommer 2012, visas redan nu kommer med dubbelkoppling och sänkt förbrukning.



Geely

Volvos kommande ägare visade upp över 30 nya bilar, med starkt fokus på el- och hybriddrift. EK-1 och EK-2 är mycket lika Toyota Aygo. EK-1 är en billig elbil med blybatterier, 80 km/h toppfart och 80 km räckvidd, den dyrare EK-2 med litiumbatterier har 180 km räckvidd, 150 km/h toppfart och kan återladdas till 80 % på 18 minuter. EK Panda är också eldriven, men räckvidd bara 80 km, toppfart bara 80 km/h trots litiumbatterier.

Dessutom visade man en prototyp till en budgetbil, IG (Geely Intelligence), otroligt nog med måsvingedörrar. Den är 2+2-sitsig konceptbil och ska förutom drivlina och batterier bara kosta 15 000 kr, sen kan kunden välja att lägga till mycket för lång räckvidd och hög hastighet, eller välja en basversion. Bilen har solpaneler på motorhuven och ovanför instrumentpanelen, kan ge 88 watt. Den ska produceras, men kanske blir det konventionella dörrar i slutändan.

Geely har också två laddhybrider, med järnfosfatbatterier, nyss presenterade EC7 och kommande EC8. Den är stor som en Volvo S80, har litiumbatterier och 30 kw elmotor kombinerat med en trecylindrig bensinmotor på 50 kW, toppfart 150 km/h, räckvidd på el sex mil.



General Motors

GM har klarat konkurshotet och visar en bred modellflotta, lite undanskymt står MPV-versionen av laddhybriden Volt. Den har samma teknik och instrumentering som vanliga Volt, men förlängt chassi vilket ska ge mer plats. Ändå är det trångt i baksätet. Den är inte alls så produktionsfärdig som annan media angett, bakluckan går inte att öppna och flera delar ramlade av vid vår granskning.

Deras NV-Y liknar inget annat; en tvåhjulig skapelse som är mera hög än bred eller lång, och som utvecklats tillsammans med Segway. EN-V håller sig upprätt genom två bottenplattor som förskjuts

i förhållande till varandra. Just innan den startar, rör karossen sig framåt jämfört med hjulen, motsatsen när den stannar. Eftersom den kommunicerar med sin omgivning ska den vara olycksfri och behöver därför inga deformationszoner. NV-Y toppar 40 km/h men i utförandet som används på Expo i Shanghai går den betydligt långsammare. Serieproduktion inte tänkt, men något liknande kan enligt GM komma kring år 2030.



Honda

Hondas palett av miljöbilar är väl känd nu; bränslecellsbilen FC-X Clarity som serietillverkas om än i minimal upplaga, Prius-utmanaren Insight och sporthybriden CR-Z. De kompletteras med retro-designade EV-N, en liten elbil som skulle kunna gå i produktion inom något år, minus den integrerade roboten och kanske solcellerna i taket.



Hyundai

Koreanerna bryter av mot alla elbilar med eget tänk. Konzeptbilen i-flow är en dieselhybrid som med effektiv dubbelkopplingslåda, extrem strömlinjeform, turbodiesel och hybridteknik förstärkt med solceller på taket får ner förbrukningen till 0,33 liter milen. Produktionsfärdiga Avante Hybrid LPI är en gashybridbil, vilket Gröna Bilister länge efterlyst. Elmotorn är på 15 kW och kan både assistera bensinmotorn och agera själv. På naturgas blir utsläppen 99 g CO₂/km, på biogas under tjugo gram.



JAC

Kinesiska JAC:s laddhybrid PHEV kan det mesta en kommande Prius-laddhybrid kan är är ungefär lika stor, men kvaliteten verkar dålig och designen andas åttital. Oklart om den kommer i produktion. Elbilskonceptet Vision 4 är inte tänkt för produktion, men solcellerna i taket är på ingång i en rad kinesiska bilar.



Jonway

Taximarknaden börjar vara redo för elbilar; de behöver inte så långa körsträckor och om batterierna kan bytas ut snabbt så kan taxin vara igång hela dygnet trots den korta räckvidden. Jonway har tagit fasta på det och tagit fram en taxiprototyp som kan bli verklighet inom något år.



Lifan

Sugen på en eldriven Mini men inte nöjd med två säten, hamnade inte på BMWs lista över utvalda som får leasa bilen och vill inte vänta till 2012? Är dålig kvalitet och plastighet inget problem? Då är Lifan 320 något för dig, fast export är inte beslutad ännu. Den större elbilen 620 har tillverkats för Shanghai Expo och för statsapparaten och ska exporteras till USA och vissa Europamarknader. Kostar ungefär 160 000 kronor. Tekniken är kinesisk, inklusive batterier och motorer.



Magna

Den österrikiska komponenttillverkaren visade upp sitt elbils-kunnande, med en prototyp som på utsidan av karossen visar hur laddad bilen är, som en mobiltelefon. Produktion otänkbar, men Magna anger att de utvecklar elbilar åt många andra tillverkare.



Mercedes

Med F800 fortsätter Mercedes satsningen på bränsleeffektiva koncept med sikte på S-klassens köpare, troligen för att förbereda kunderna på en tämligen annorlunda S-klass vid nästa generationsbyte. Nuvarande S-klass i hybridutförande har Kinapremiär, men Audi A8 är snålare.

Mini

BMW:s dotterbolag Mini väcker stor uppmärksamhet i Kina. Concept Coupé kommer att tillverkas från 2011/12 och se ut ungefär som konceptbilen som visades upp. Med samma motorer som Mini kommer vissa versioner att miljöbilsklassas.



Nissan

Elbilen Leaf sätts i produktion i höst och det som visas upp nu är en färdig bil med bara minimala skillnader mot vad man snart kan köpa. Det går att skriva upp sig som köpare också i Kina.



Gamla Micra har hängt med för länge och är nu en av de småbilar som har högst förbrukning. Så ersättaren, Micra 4, kommer inte en dag för tidigt. Flertalet versioner klarar miljöbilsgränsen på 120 g/km.

Saab

Inga nyheter alls hos Saab, halvnya 9-5 kom inte ens hit på grund av vulkanen. 9-4 X väntar runt hörnet, i mitten av 2011 kommer 9-5 Sportkombi och 2012 en ny 9-3. I år ska 50-70 000 bilar byggas, nästa år förhoppningsvis 120 000. 100 elbilar byggs till hösten för publika tester. 9-5 kommer med 1,6 litersturbomotor, men till en början inte som etanoldriven Biopower, alla dieselversioner har turbo och utsläpp på under 120 g CO₂/km. Läs mer på www.gronabilister.se/saab



Shuanghuan

Mercedes försökte stoppa den här bilen, som anses för lik Smart. Men kineserna vann, den är fyrsitsig (om än knappt) och har motorn fram medan Smart är tvåsitsig med aktersnurra. Ny finns Noble, som den heter, i elversion. Den presenterades i höstas i Kalifornien, i Schwarzeneggers stjärnglans och säljs där som Neighbourhood Vehicle, med en toppfart på 70 km/h. Det sålde 200 i fjol och man räknar med att sälja 800 i år. Den anges vara på gång att certifieras för Europa, då med litiumbatterier, en påstådd räckvidd på 250 km och högre toppfart. Priset bör bli runt 100 000 kronor. Bilen har krocktestats i C-Cap med fyra stjärnor i betyg. Det är svårt att riktigt veta vad det motsvarar, men en del småbilar har bara klarat två stjärnor.



Toyota

Toyotas FT-CH är ett koncept för en kompakt hybrid, en dryg halvmeter kortare än Prius och designad i Frankrike. Det signalerar att de avser göra hybrider i alla storleksklasser och för olika kundgrupper. Den planerade Prius som minibuss syntes inte till, och laddhybridversionen av Prius har visats så länge att vi tröttnat innan den ens kommit ut som förseriebil. 20 km räckvidd är knappast nog för att motivera en merkostnad på kring 50 000 kronor jämfört med vanliga Prius.



För lokala marknaden är Camry Hybrid av intresse, med 147 hk bensinmotor och 40 hk elmotor. Produceras i Kina av Toyotas partner Guangzhou. Detta börjar bli en verklig världsbil; sen tidigare byggs den i Japan, USA, Australien och Thailand.

Volkswagen

Volkswagens nyheter hade inte miljöprägel, men de planerar att sälja kinesiska Passat-liknande Lavida som elbil och kommer brett med elbilar 2013, delvis i samarbete med kinesiska BYD. På kortare sikt är fokus på direktinsprutade motorer och BlueMotion-teknik över hela linjen, samt att lära kineserna att köra snålt.

Volkswagens Bik.e, en hopvikbara elcykel med litiumbatterier kan bli verklighet om något år. Maxfart 20 km/h, 20 km räckvidd, väger 20 kilo, kostar max 20 000 kronor. Ryms i reservhjulstråget på alla VW från 2012, utom de allra minsta. Ingår i VW:s vision om hållbar, integrerad mobilitet.



Volvo

För Volvo var det Asienpremiär för nya S60, med kraftiga förbruknings- och utsläppsminskningar för alla versioner. En ny tvåliters direktinsprutad bensinmotor ska få ner förbrukningen i de större bilarna, medan den nya etanolmotorn för bl.a. S60 kommer vecka 20 nästa år, en 1,6 litersmotor med turbo och lägre förbrukning. Men bäst är ändå Electric C30, en elversion av C30 med baksäte och bagageutrymme intakt. Ser ut att vara redo för produktion, en liten förserie för interna tester tas redan fram och en något större serie för externa tester väntas.



Läs mer på www.gronabilister.se/geely

ZAP

ZAP Vision är mässans märkligaste bil; en trehjulig, tresitsig elbil med måsvingedörrar! Bilen driver på de båda framhjulen, inte det superfeta bakhjulet. Den är inte så kompakt som man kan tro, 411 cm lång och hela 191 cm bred. Efter åtta timmars laddning kan man köra 24 mil i max 112 km/h, om man inte stänger av hastighetsbegränsaren. Vision tillverkas i USA och kostar motsvarande 250 000 kronor. Marknadschefen Jessica Gao berättar att de nyss sålt licensrättigheterna till kinesiska Jonwall som också överväger försäljning i Europa. Vi sätter stort frågetecken för säkerheten.



Mattias Goldmann
April 2010, Beijing



Gröna Bilister är Sveriges enda miljödrivna motororganisation, utser Miljöbästa Bil, granskar landets kommuner ur miljöbils perspektiv och påverkar politiken i grön riktning. www.gronabilister.se.

Det behövs vardagshjältar. Vi måste bli fler som tar ansvar för framtidens bilism. Med dig som medlem i Gröna Bilister ökar möjligheterna att få en bilism anpassad till människa och miljö. Det förtjänar både du och naturen.

www.gronabilister.se/medlemskap



Gröna Bilister
Kungsgatan 16
753 32 Uppsala

Tfn 018-320 220
info@gronabilister.se