

Sanningen om elbilen

Då och då möts jag av påstående om en väldig konspiration från de stora oljebolagen i elakt maskopi med en lika mäktig bilindustri.

Jag har mer än en gång hört att företag i oljebranschen med sin mäktiga kassa skulle ha köpt upp lovande patent på elbilar och andra alternativ till dagens bensin- eller dieseldrivna bilar. På samma tema såg jag för en tid sedan ett bildspel om hur en illasinnad bilindustri lade ner elbilsprojekt och skrotade fungerande elbilar.

Är det egentligen troligt att oljeindustrin skulle köpa upp patent på smarta uppfinningar och sedan låta dess ligga i byrålådan av skälet att de skulle utgöra ett hot mot deras bensinförsäljning? Om det verkligen hade varit så lovande idéer, inte hade väl dessa kapitalister avstått från vinsterna bara för att det var fel sorts drivmedel. Nej, olja luktar, men det gör inte pengar. Hade det gått att göra vinst på elbilar hade de girigt tagit chansen. Ingen skall få mig att tro att dessa företagsledare drivs av någon idealitet. Tvärtom, hade de sett möjligheten att dra in pengar på både bensin och elektricitet hade de inte missat den.

Och hur är det då med bilindustrin? En bransch som aldrig skulle ha existerat utan dåtida uppfinnare som Nicolaus Otto och Rudolf Diesel. Drivs dessa företagare av någon tacksamhetsskuld och vilja att betala eventuella royaltyn till några arvingar? Nej, precis som i oljebranschen är det en sak som räknas: vad det går att göra pengar på. Om det är bilar som drivs av bensin, etanol, eller elektricitet är i det skenet helt ointressant. Om de däremot kunde utnyttja något bra batteripatent vore det ett tacksamt vapen i kampen mot konkurrenterna.

Det finns grundläggande problem med elbilen som inte har lösts på hundra år. Idag har en serietillverkad elbil samma räckvidd, på ungefär 15 mil, som den hade för hundra år sedan och det problem som i början på 1900-talet väntade på sin snara lösning – batteriet – väntar ännu idag på sitt genombrott.

Elbilen är visserligen i ett miljöperspektiv lockande. Elmotorn har en mycket bättre verkningsgrad än förbränningsmotorn och om elen framställs med sol, vind eller vatten är det självfallet bra för klimatet.

Om det däremot är elektricitet från ett tyskt kolkraftverk äts elmotorns goda prestanda upp av den usla verkningsgraden hos detta kraftverk. Då har man tyvärr inte gjort någon vinst när det gäller koldioxid.

Man kan höra de som med emfas hävdar att elbilen är mycket bättre och effektivare än den traditionella bilen. Den som har sett en typisk elbil kan förstå lite av hemligheten bakom detta. Den är oftast liten, lätt och har en blygsam toppfart. Byggde man en diesebil med samma koncept skulle också den få ett fördömligt lågt CO₂-värde.

En bieffekt av förbränningsmotorns låga verkningsgrad är att man får rikligt med värme som kan hålla både öron och näsa varma en kall vinterdag. För elbilsföraren återstår istället att antingen ta på sig mössa och termobyxor eller använda den separata dieselvärmaren. Och hur bra lät det? Att behöva tanka elbilen med diesel!

Jag inser att detta kan få en och annan elbilsvän att se rött, men jag vill vara tydlig: elbilar kan vara bra, men det är dessvärre ett önsketänkande att de blir annat än en marginell företeelse. Lösningen måste ligga i att resa betydligt mindre än vad vi gör idag.

Om jag skall lufta någon konspirationsteori, så är den inte från olje- och bilindustrin som köper upp och lägger ner miljövänlig teknik. Nej, jag kan snarast ana en konspiration från dem som tycker att det är bekvämt att ge de stygga kapitalisterna skulden för att elbilarna inte är mer lovande idag än vad de var för hundra år sedan. De som vill mörka problemen och få politiker och andra att känna sig lugna. Få dem att leva i tron att den tekniska lösningen ligger och väntar i en byrålåda. En låda som det bara är att låsa upp den dag som det verkligen behövs.

Stellan Tengroth