

Bättre batterier breddar marknaden för förflyttningsfordon



2009-02-25 10:18 | MIKAEL J NYBERG

Per Stjärnehag uppfann ski-carten i början av 1980-talet och började utveckla styrsystem för bilar för 20 år sedan.

Att utveckla nya produkter och producera dem utan att kostnaden skenar, är en utmaning som Per Stjärnehag har gjort till sin.

- När jag började anpassa bilar fanns egentligen bara stora dyra vans som Chrysler Voyager för den som ville rulla in med rullstol. Men många hade inte råd med dem. Därför började jag för fyra fem år sedan med en ombyggnad av Renault Kangoo. Jag har byggt om 15 Kangoo sedan 2004, men bara tre av dem är utrustade med det speciella styrsystemet.

Trenden bort från stora bensinslukande fordon till mindre, och bränslesnålare, märker självklart även bilanpassare av.

- Driftskostnaderna för en Kangoo är hälften mot en stor van. Men prislappen för bensin och skatt tänkte jag inte på när jag började med Kangoo. Det finns många lämpliga småbilar att göra denna ombyggnad på. Men tyvärr finns ganska få med automatväxellåda tillgängliga.

Och det går att ana en besvikelse hos Per Stjärnehag över att nya Kangoo ännu inte lanserats med automatlåda.

- I våras slutade Renault att tillverka den gamla modellen av Kangoo. Renault säger att den nya ska komma med automat, men jag har väntat länge nu, säger han.

Per Stjärnehag har inget formaliserat samarbete med Renault eller andra biltillverkare. Och de erfarenheter han har av försök till närmare samarbete med biltillverkare har gjort honom uppgiven.

- Handikappanpassning är en så liten marknad för en biltillverkare att det inte är någon idé för dem att ha ett samarbete. Jag tänkte ett tag att det kunde finnas ett pr-värde i det, men jag tvivlar. I vårt fall var det generalagenten, Volvo Personvagnar, som vi hade att förhandla med. Men signalerna därifrån var av typen "köp bilar och anpassa dem". Men vad är 15 bilar på fyra år för dem? säger han.

Logistiken inom bilindustrin tillåter inga undantag, vilka ofta kostar säljaren mer än de ger.

- Vi slänger mycket av originaldelarna på soptippen när vi bygger om. Logistiken inom biltillverkningen är sådan att du inte kan få en billigare bil bara för att du inte behöver den komplett vid leverans, säger Per Stjärnehag.

Per Stjärnehag utvecklar för närvarande alternativa fordon, som trehjulingar, cyklar, mopeder och motorcyklar. Och det är uteslutande elmotorer som gäller.

- Jag har helt sadlat om till eldrift. Ett elfordon är lättare att bygga och blir mycket renare rent tekniskt om man till exempel ska utforma ett plant golv som är fallet vid golvsänkta fordon. Från Kina kommer det nu mycket billiga och massproducerade komponenter till elfordon. Dessa motorer och komponenter kan användas till hjälpfordon, som elcyklar, eldrivna rullstolar, elmopeder och elmotorcyklar. Utvecklingen påminner om när datorn blev var mans egendom. Datorer är väl egentligen det största handikapphjälpmedel som finns, säger han.

Per Stjärnehag hoppas att en ny rapport från Vägverket om så kallade förflyttningsfordon ska hjälpa till att öppna denna nya marknad.

- Tidigare har man kunnat köra elrullstolar i 15 km/tim. Nu får de gå i 20 km/tim, och vi kan därmed få en marknad för elfordon jämställd med den för cyklar. Det här handlar om hjälpfordon för alla typer av personer, inte bara personer med funktionsnedsättningar eller äldre, säger Per Stjärnehag.