

Kudden blir splitterbomb

Minst 150 000 bilar i Sverige körs omkring med krockkuddar som kan döda i stället för att rädda liv. En fukt känslig kemikalie kan göra krockkudden från Takata till en splitterbomb.

TEXT: CHRISTIAN ELLMARK ILLUSTRATION: HERBERT MÜDSAM

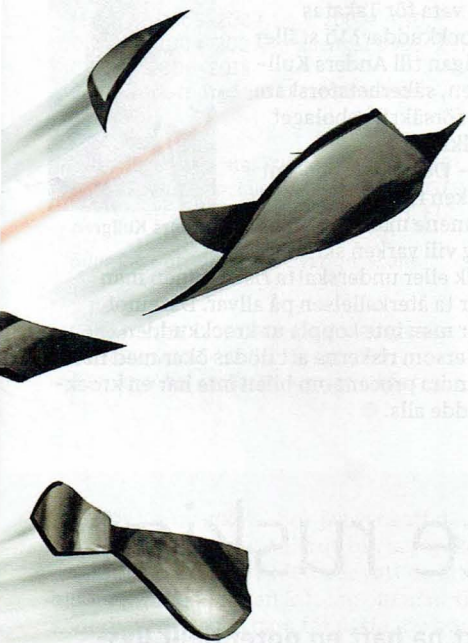


Pang – du är död! Krockkuddarna från tillverkaren Takata fortsätter att skörda offer i trafiken. I december bekräftades det senaste dödsfallet.

Normalt ska krockkudden blixtnabbt blåsas upp från ratten för att mjukt bromsa upp huvud och bröst och minska risken för allvarliga skador vid kollision. Men krockkudden har också blivit en orsak till blodiga tragedier.

Minst 36 personer har omkommit efter att krockkuddar från japanska underleverantören Takata felaktigt löst ut. Krockkuddarna har levererats till många biltillverkare. I USA har 23 dödsfall registrerats och fler än 400 personer rapporterat ha skadats av krockkuddarna.

Detta har lett till den största bilåterkallelsen i historien och en konsumentskandal av nästan ofattbara proportioner. Över 100 miljoner bilar världen över beräknas vara berörda.



Bara i Sverige återkallas hundratusentals bilar. Toyota/Lexus återkallar 137 000 bilar varav omkring 45 000 är kvar att åtgärda när den här artikeln skrivs. Nissan återkallar mer än 21 000 bilar, Mazda över 29 500 bilar, Honda drygt 33 000 bilar och BMW över 42 000 bilar.

I början av 2023 kan det rulla mer än 150 000 bilar i Sverige som har farliga krockkuddar – som inte har åtgärdats ännu. Detta trots att faran med krockkuddarna varit känd för tillverkaren i snart 20 år.

SAAB, SOM HAR AIRBAGS från Takata, ska enligt verkstäder i Sverige inte vara aktuella att återkallas, även om så sker på andra marknader. Omkring 90 000 Saab rullar i Sverige med dessa krockkuddar men ingen vill ta ansvar för bilarna efter Saabs konkurs 2011.

Den som äger en Saab kan själv bekosta byte av krockkudden men kostnaden – drygt 5 000 kronor – kan vara bortkastad eftersom byteskudden kan ha exakt samma specifikation som tidigare. Ofta är det heller inte hela krockkudden som byts utan vanligen handlar det om ett byte av gasgeneratorn, enligt flera svenska generalagenter.

I många fall vet föraren eller bilägaren inte hur farlig krockkudden är. I USA varnas bilförare av tillverkarna att inte alls köra med vissa bilmodeller.

VAD SOM HÄNT är följande. För att blåsa upp krockkudden vid en krasch krävs sprängmedel. Takata har använt ammoniumnitrat men utan ett kemiskt torkmedel för att motverka fukt inuti krockkudden. Det är en kemisk lösning som är billigare än andra alternativ och troligen en anledning till att Takata, som varit en av de större leverantörerna på området, kunnat

få många kontrakt med biltillverkarna. Fukt och höga temperaturer kan bryta ner ammoniumnitratet, som använts som drivmedel för gasupplåsningen i krockkudden, och kemikalieblandningen kan då bli instabil. Följden har blivit att gasgeneratorn, som blåser upp krockkudden, felaktigt har exploderat – ofta vid mindre kollisioner.

Då kan metallhöljet i krockkudden, inflatorn, gå sönder och slunga metallskärvor ut i kupén, ofta rakt mot föraren. Det har handlat om runda metallstycken, i storlek som en hockeypuck och med vassa kanter som en kaststjärna. Krockkudden har blivit en splitterbomb av vassa projektiler.

Dessa har slungats mot offrets hals, skurit av halspulsåder, halsven och lufttrör, med kraftigt blodflöde som följd. Metallsplittret har också lett till stora gapande sår i huvudet och dödliga skador på hjärnan. Flera drabbade har dött inom minuter.

FÖR ATT VARNA bilägarna om riskerna har tillverkare och importörer skickat ut brev med återkallelser. Många ägare har dock visat sig strunta i återkallelserna,

trots påminnelser. Bilar kan i en del fall ha sålts vidare utan att den nya ägaren känt till återkallelsen. Flera generalagenter påpekar att de flesta kunder är informerade och att arbetet pågår med att ersätta krockkuddarna.

– Det rör sig om stort antal och dessa åtgärder förväntas pågå under många år framöver, säger Erik Lindham, presschef på Ford Sverige.

Själva utförandet på verkstaden med både material och arbetskostnad för mekaniker behöver bilägaren inte betala för. Lånebil eller milersättning erbjuds dock sällan. Arbetstiden är från cirka 30 minuter och upp till över fem timmar, beroende på bilmodell. För Teslaägare kommer en

»I början av 2023 kan det rulla mer än 150 000 bilar i Sverige som har farliga krockkuddar.«

FAKTA DET HÄR HAR HÄNT

2003: Det första troliga dödsfallet orsakat av Takata-krockkudde sker i en Subaru Impreza i Arizona, USA.

2004: Föraren av en Honda Accord skadas av en krockkudde men överlever. Takata har uppgett att det är då företaget får veta vilka faror krockkuddarna kan innebära.

2008: Som första biltillverkare återkallar Honda bilar på grund av felaktiga krockkuddar från Takata.

2009: Två personer omkommer i olika olyckor orsakade av krockkuddarna och bilen är i båda fallen Honda Accord, en av de värst drabbade modellerna.

2013: Amerikanska trafikmyndigheter kräver att tillverkarna återkallar bilar. Flera biltillverkare påbörjar återkallelser.



Honda Accord är en av de värst drabbade bilarna.

2014: Första Takata-relaterade dödsfallet rapporterats från Malaysia.

2017: Takata erkänner skuld i en amerikansk rättegång och får betala en miljard dollar i böter. Summan ska täcka kostnader för bilföretagen samt skadestånd till olycksoffer och anhöriga. Takata går i konkurs till följd av kostnaderna.

2018: Amerikanska företaget Joyson Safety System köper Takata.



2022: I december bekräftas det senaste kända dödsfallet i en Chrysler 300. Tillverkaren ska under flera års tid ha uppmanat bilägaren att bilen är återkallad och inte bör köras alls.



Chrysler 300 var återkallad men kördes ändå.



Farlig krockkudde i Ferrari 458 Spider.



Efter Saabs konkurs finns ingen som tar ansvar för att åtgärda krockkuddarna.

► tekniker och byter krockkudden på plats, bilägaren behöver bara beställa och godkänna arbetet samt öppna och låsa bilen på distans.

I USA har återkallelserna varit betydligt mer omfattande än här, eventuellt på grund av varmare och fuktigare klimat. Något dödsfall till följd av exploderande Takata-krockkudde är inte känt i Europa.

Bilar som privatimporterats kan också omfattas av återkallelsen. I dessa fall är det upp till bilägaren själv att ta reda på om bilen har återkallats. Lättast gör man det genom att kontakta en auktoriserad verkstad som med bilens chassinummer kan ta reda på om någon återkallelse är aktuell. Det går också att söka på bilens VIN-kod för att se om den är återkallad.

EN SVÅRIGHET FÖR bilindustrin har varit att få tag i ersättningsdelar till krockkuddarna. Det har i sin tur lett till leveranstider på flera år i vissa fall. Det har också förekommit att felaktiga ersättningsdelar i sin tur lett ytterligare återkallelser.

Mikael Wickelgren, forskare inom fordonsindustrin vid Högskolan i Skövde:

»För fordonsindustrin är den viktiga frågan: vem kan betala detta?«

– Det här har inneburit störningar i leveranskedjorna på en del komponenter. Konkurrenterna gnuggade händerna men fick problem med för mycket efterfrågan på för kort tid. De kunde inte leverera i takt med efterfrågan, säger han och konstaterar:

– Fordonsindustrin är dåliga på att ställa om snabbt, de vill göra det under ordnade former och lång tid. Men risken att drabbas är väldigt liten och sådana här skandaler har en tendens att falla i glömska hos den breda allmänheten.

Till syvende och sist handlar allt om pengar, påpekar Mikael Wickelgren:

– För fordonsindustrin är den viktiga frågan: vem kan betala detta? Om underleverantören går i konkurs får tillverkaren



Mikael Wickelgren.

själv stå med kostnaden. Den här typen av pengar som det kostar med en återkallelse, det är inte småpengar. Det påverkar vinstmarginalerna högst väsentligt.

HUR OROLIG SKA MAN då vara för Takatas krockkuddar? Vi ställer frågan till Anders Kullgren, säkerhetsforskare på försäkringsbolaget Folksam.

– Det är svårbedömt vilken risk det här är för gemene man, säger han. Jag vill varken skrämma folk eller underskatta risken, men man bör ta återkallelsen på allvar. Däremot bör man inte koppla ur krockkudden, eftersom riskerna att dödas ökar med flera hundra procent om bilen inte har en krockkudde alls. ☹



Anders Kullgren.

Bilägare om faran: "Lite ruskigt"



Jan-Erik Fernbergs Mercedes C180 återkallades för byte av de främre krockkuddarna.



Att ha haft en potentiellt livsfarlig krockkudde framför sig är inte roligt, säger en bilägare som fått sin bil återkallad.

TEXT & FOTO: CHRISTIAN ELLMARK

Vi har talat med två bilägare vars bilar är föremål för återkallelsen av Takata-krockkuddar.

Jan-Erik Fernberg i Heby äger en Mercedes C180 från 2010. I höstas fick han ett brev från importören om att hans bil återkallas för byte av de främre krockkuddarna.

– Klart att det inte är roligt att veta om att man kört omkring men en livsfarlig krockkudde framför sig. Det är ju lite ruskigt, så det känns bra att de tänkte byta den. Men i brevet verkar de ha tonat ner säkerhetsaspekterna, sådant irriterar mig, säger han.

I brevet från Mercedes-Benz stod också att verkstaden skulle vara förberedd på besöket. Men det stämde inte riktigt.

FAKTA HÄR ÄR BILARNA SOM PÅVERKAS

► Audi

A4, A6, A8, TT Cabriolet tillverkade 1997–1999 samt dessa modeller utrustade med tweekrad ratt tillverkade 2000–2001.
Bilar kvar att åtgärda i Sverige: cirka 1435.

► BMW

Bilar tillverkade 1997–2019 som 3-serie (1997–2000) 5-serie och X5 (1999–2003). Övriga modeller som omfattas är 3-serie (2012–2019), 5-serie (2010–2016), 2-serie Active Tourer, X1 (generation två), X2, X3, X4 och 6-serie.
Bilar kvar att åtgärda i Sverige: okänt.

► Cadillac/Chevrolet

Chevrolet Avalanche, Tahoe, Silverado och Suburban 2007–2014. Cadillac Escalade 2007–2014.
Bilar kvar att åtgärda i Sverige: okänt.

► Chrysler/Jeep/Lancia

Jeep Wrangler 2007–2012, Chrysler 300C 2006–2010, Lancia Thema 2010–2012.
Bilar kvar att åtgärda i Sverige: 13.

► Dodge

Magnum 2005–2008, Ram 2003–2010, Durango 2004–2009, Challenger 2008–2014, Charger 2006–2015.
Bilar kvar att åtgärda i Sverige: okänt.

► Ferrari

Bilar tillverkade maj 2008–maj 2018: 458 Italia/Spider/Seriale/Seriale A, 488 GTB, 812 Superfast, California/California T, F12 Berlinetta/TDF, FF, GTC4 Lusso, J50.
Bilar kvar att åtgärda i Sverige: okänt.

► Ford

Ranger 2006–2011, Mondeo 2007–2014, Mustang 2005–2014, Everest 1999.
Bilar kvar att åtgärda i Sverige: okänt.

► Honda

Civic, Accord, CR-V, Jazz, Pilot 2010–2015, Accord 2004–2006, Civic 1996–2005, Accord, Civic, Jazz 2008–2010, Accord 1998–2000, CR-V 1997–2000, Logo 1999, Shuttle 1998–1999, Integra 2000.
Bilar kvar att åtgärda i Sverige: cirka 3000.

► Mazda

6, tillverkade 2002–2007. 2, juli 2007–november 2014. BT-50, maj 2006–september 2011. BT50, januari 2004–augusti 2006. CX-7, januari 2007–juni 2009. RX-8, juli 2003–juli 2010. CX-9, juni 2008–augusti 2012. Xedos 9, juli 1996–november 1999. B-serie, februari 1999–oktober 1999.
Bilar kvar att åtgärda i Sverige: 3463.

► Mercedes-Benz

A-klass, B-klass, C-klass, E-klass, GLK, GL, R-klass, SLK, SLS AMG tillverkade 2004–2016.
Bilar kvar att åtgärda i Sverige: okänt.

► Mitsubishi

Pajero 2007–2012, Pajero 1998–2000, Pajero Pinin 1998, i-MiEV 2010–2013, Lancer juni 2003–december 2008, Colt/Lancer 1996–2000, L200 1998–1999, Space Runner 1999–2000.
Bilar kvar att åtgärda i Sverige: cirka 2400.

► Nissan

Almera tillverkade maj 2001–december 2003, Almera Tino augusti 2001–december 2003, Terrano juli 2001–november 2003, Terrano januari 2003–februari 2004, King Cab/

Double Cab/Navara april 2001–december 2003, Maxima juli 2000–juni 2003, Patrol februari 2001–december 2003. X-Trail juli 2001–december 2003.
Bilar kvar att åtgärda i Sverige: cirka 10 200.

► Saab

9-3, 2006–2011. 9-5, 2006–2009
Bilar kvar att åtgärda i Sverige: okänt, återkallelse ej aktuell här enligt verkstäder.

► Subaru

Impreza modellår 2004–2011, Legacy/Outback 2004–2013, WRX STI 2012–2013, Forester 2009–2012, Tribeca 2006–2014.
Bilar kvar att åtgärda i Sverige: nästan 2000.

► Tesla

Model S, 2012–2016 (passagerarkrockkudde).
Bilar kvar att åtgärda i Sverige: okänt.

► Toyota/Lexus

Toyota Yaris, Starlet, Auris, Corolla, Avensis, RAV4 samt Lexus IS och SC av årsmodellerna 1998–2017. Tillverkningsperiod varierar beroende på modell och tillverkningsland.
Bilar kvar att åtgärda: cirka 45 200.

► Volkswagen

Det handlar om Fox, Polo, Passat och Crafter av vissa versioner, tillverkade mellan 2006 och 2010. Tidigare har uppgetts att även nyare Polo var drabbade men så är inte fallet. Samtliga bilar som återkallas i Sverige är privatimporterade.
Bilar kvar att åtgärda i Sverige: 26.

Saknas din bil?

Saknar du din bil i listan? Inte alla tillverkare har haft krockkuddar från Takata, till exempel Volvo och Renault som använt krockkuddar från Autoliv.

– När jag ringde dit fick jag veta att de inte hade några delar till min bil. Jag tycker också det är dåligt av Mercedes att de inte bjuder på någon milersättning om man ska köra till verkstaden bara för detta. De borde gottgöra kunderna eftersom det är de själva som gjort fel i det här fallet, säger Jan-Erik Fernberg.

CHARLOTTA BAUER LETSIKAS, kommunikationschef på Mercedes-Benz Sverige:

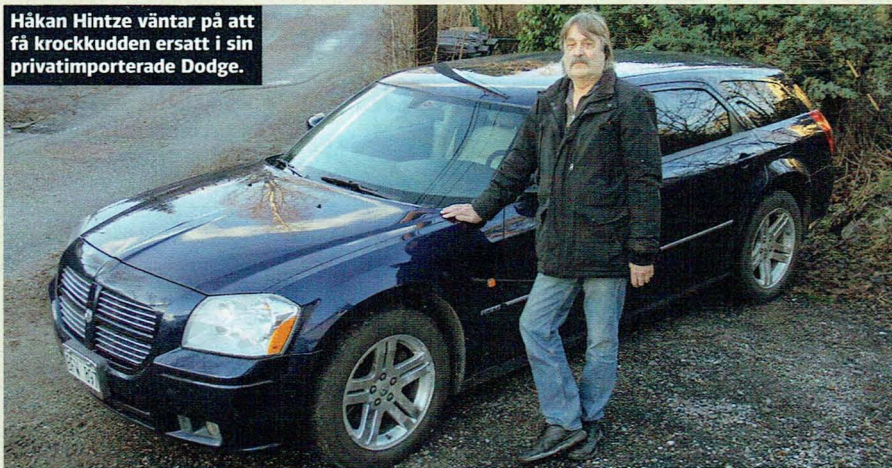
– ”Förberedd” betyder inte i det här fallet att verkstaden har airbagen hemma på lager, utan dessa beställs allt eftersom kunderna hör av sig. Det hade heller inte gått att göra så då airbagarna klassas som farligt gods och verkstäderna inte har tillstånd att förvara hur många som helst åt gången, svarar hon och lägger till:

– I slutet av förra året hade vi logistikförseningar på Takata-krockkudden men situationen nu ser mycket bra ut.

HÅKAN HINTZE I HUDDINGE äger en Dodge Magnum från 2006. Bilen privatimporterades från USA av tidigare ägare.

– Jag läste i amerikanska tidningar att Stellantis (ägarbolaget, reds. anm.) återkallar en mängd Chrysler och Dodge på grund

Håkan Hintze väntar på att få krockkudden ersatt i sin privatimporterade Dodge.



av felaktiga och livsfarliga airbags. Eftersom Magnum inte såldes i Sverige är den inte så vanlig, men det är i stort samma bil som Chrysler 300C som såldes som ny i Sverige, säger Håkan Hintze.

Han kontaktade Vi Bilägare för att få veta om återkallelsen även gäller privatimporterade bilar. Svaret i detta fall är kort och gott: ja.

– Jag ville få reda på hur farliga de här krockkuddarna är. Självt så är jag inte så

orolig för egen del. Jag har haft bilen i tio år och numera så kör jag inte så mycket med den heller. Men klart det är bra om krockkudden blir utbytt, säger Håkan Hintze och fortsätter:

– Jag ringde till Dieseltrim i Bromma som är auktoriserade för Dodge och de skulle höra av sig när de fått hem delarna. Det är tydligen inte så lätt att få fram ersättningsdelar. Jag tackade ja till erbjudandet om att få krockkudden ersatt. ☹️