

Alltmedan regeringen slösa med miljö pengar på vanvettiga projekt missar man tillväxt potentialen där kluriga svenskar ligger i världstoppen

## Världsbäst men får ingen hjälp

Uppfinnaren Lennart Stridsberg grundade framgångssagan Mydata. Han har utvecklat en bränslesnål hybridmotor som spöar Toyotas hybridprogram. Men stödet från svenska samhället är svalt.

[http://www.realtid.se/ArticlePages/200703/02/20070302165931\\_Realtid779/20070302165931\\_Realtid779.dbp.asp](http://www.realtid.se/ArticlePages/200703/02/20070302165931_Realtid779/20070302165931_Realtid779.dbp.asp)



Lennart Stridsberg.  
Foto: Privat

– Det här är vad alla skriker om men ingen verkar bry sig, säger Lennart Stridsberg till Realtid.se.

Realtid.se skrev i förra veckan om Stockholmsuppfinnaren Rolf Ingersjö med sin sensationella båtpropeller som sparar 30 procent bränsle. Men att finansieringen har hamnat i en papperskvarn hos statliga Vinnova.

Lennart Stridsberg har hamnat i en liknande situation.

Hybridbilar har blivit en het potatis bland världens biltillverkare. Framför allt är det Toyota med sin Priusmodell som har skördat de största framgångarna. Hittills har Toyota sålt 900.000 hybridbilar sedan serietillverkningen kom igång vid millenniumskiftet.

**I Sverige låg försäljningen** under förra året på nästan 3.000 hybridbilar, där biljätten Toyota stod för merparten. Toyota beräknas öka sin hybridbilsförsäljning med runt 20 procent i år. Lyxmodellen Lexus utökar med ytterligare en modell inom kort.

Fördelarna med hybridteknik, förutom lägre bränsleförbrukning, är att de förhatliga koldioxidutsläppen minskar i motsvarande mängd. En annan vinst är förmånligare beskattning för tjänstebilar.

Hybridtekniken är en kombination av elmotor och förbränningsmotor som samverkar med varandra. Toyota Prius (kostar 268.000 kronor) har enligt uppgift från bolaget en bränsleförbrukning på 0,43 liter milen. Lennart Stridsberg hävdar att hans teknik klarar 37 procent mindre bensinförbrukning än än Toyotas.

– Sättet att koppla ihop två stycken elmotor med förbränningsmotorn är det som skiljer min teknik från andras, säger Lennart Stridsberg.

Han grundade Mydata 1984 i Stockholm. Han hade utvecklat en maskin för kretskortstillverkning för industriell elektronik och telekommunikation. Bolaget har elektronikvärldens tungviktare som kunder. I dag har Mydata 250 anställda och dotterbolag världen över.

I slutet av 1990-talet sålde han sina sista andelar i bolaget. I det nya företaget HDD Servo Motors startade han istället tillverkning av kompakta elmotorer för export. I hans andra bolag Powertrain låg siktet på energisnål bilteknik.

**Han hade anställt en teknologie** doktor och en civilingenjör. Det här skedde för åtta år sedan. Båda

fick stanna kvar i syfte att få ut hybridmotorn på marknaden. Men Lennart Stridsberg behövde tio miljoner kronor för att få fram ett demoexemplar.

Han vände sig till energimyndigheten med begäran om ekonomisk hjälp.

– Jag beviljades en sjättedel av beloppet. Det borde ligga i samhällets intresse att stötta den här typen av energisparande projekt. Så är det nämligen i USA, säger han.

– Vinnova har jag inte brytt mig om att kontakta alls. Det är meningslöst eftersom myndigheten kräver att jag betalar halva utvecklingskostnaden själv. Enligt Lennart Stridsberg ger USA en form av utvecklingsbidrag till privatägda företag med trovärdiga lösningar på problem som departementen vill ha lösta. Totalt handlar det om 2.3 miljarder dollar årligen.

– Om man skalar ned det här till svenska förhållanden så skulle det motsvara att 81 teknikföretag eller uppfinnare får 6,2 miljoner kronor varje år för att demonstrera sin teknik. Det är ofantliga pengar som inte heller behövs betalas tillbaka.

**Lennart Stridsberg kontaktade** också Ford och Volvo. Han mötte ett stort intresse. Men efter ett tag tog en kompakt tystnad över från deras sida.

– Jag vet inte varför det blev så, säger han.

Under mellantiden har han varit ute i världen och talat för sin uppfinning på mässor. Han har också sökt andra vägar till finansiering men upplever det är svårt att ta sig igenom snårskogen av myndigheter.

Nu har det gått åtta år sedan han kläckte idén med hybridmotorn. Powertrains två anställda är kvar. Med hopp om att hans dröm att bilfabrikanterna ska nappa på hans energisnåla hybridmotor, så går de på sparlåga. De hjälper till i hans andra bolag.

– Det här kostar mig en och en halv miljon kronor om året.

**Varför ger du inte upp och lägger ner verksamheten?**

– Det är nog för att jag är väldigt envis, säger han och skrattar.

Enligt vad Realtid.se erfar i samtal med både Toyota och energimyndigheten så kommer marknaden för hybridbilar ta rejält fart framöver. Honda och Volvo har kommit långt. Hybridtekniken anses vara energieffektivare än till exempel gas, etanol och andra förnyelsebara bränslen.

Helt nyligen har energimyndigheten öronmärkt 58 miljoner till utveckling av hybridfordon. Så här säger dess generaldirektör:

– Med tanke på klimatproblematiken är åtgärder för att minska transportsektorns utsläpp av klimatskadliga ämnen högprioriterade, säger han.

**Men när Realtid.se talar med enhetschef** Bernt Gustafsson på Energimyndigheten är bilden inte lika ljus. Till skillnad från Vinnova, som bidrar med halva beloppet, ställer Energimyndigheten upp med högst en fjärdedel av den totala summan.

– Allt annat är fullkomligt uteslutet, säger han.

På miljödepartementet lovas en glimt av hopp för Lennart Stridsberg. Men allt hänger på den kommande vårbudgeten.

–Vi är medvetna om att kapital är ett stort problem bland företagarna. Ambitionen finns både hos oss och Maud Olofsson att svensk teknik ska bli stor export, säger Hannes Borg, politisk sakkunnig på miljödepartementet.

**Sven Wettergrund**

08-545 871 33

[sven.wettergrund@realtid.se](mailto:sven.wettergrund@realtid.se)

[www.realtid.se](http://www.realtid.se)