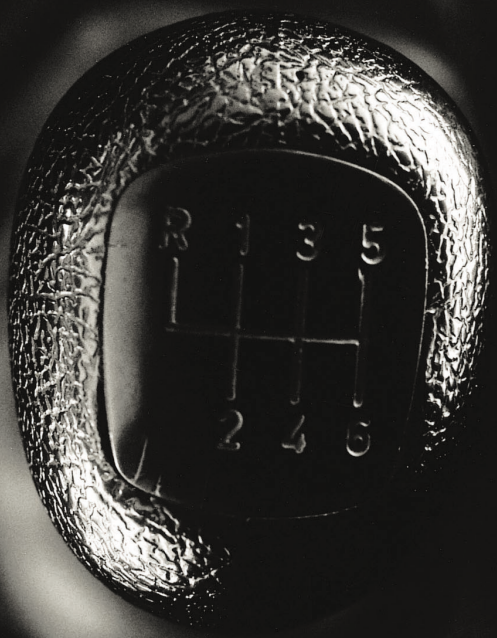
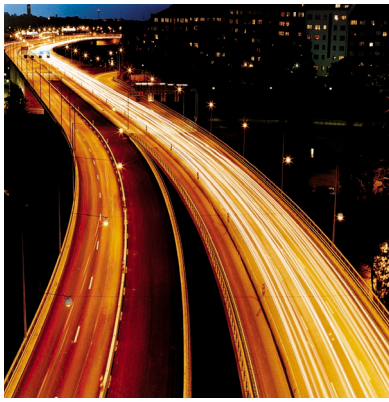
Länsförsäkringars Maskinskaderapport 2003



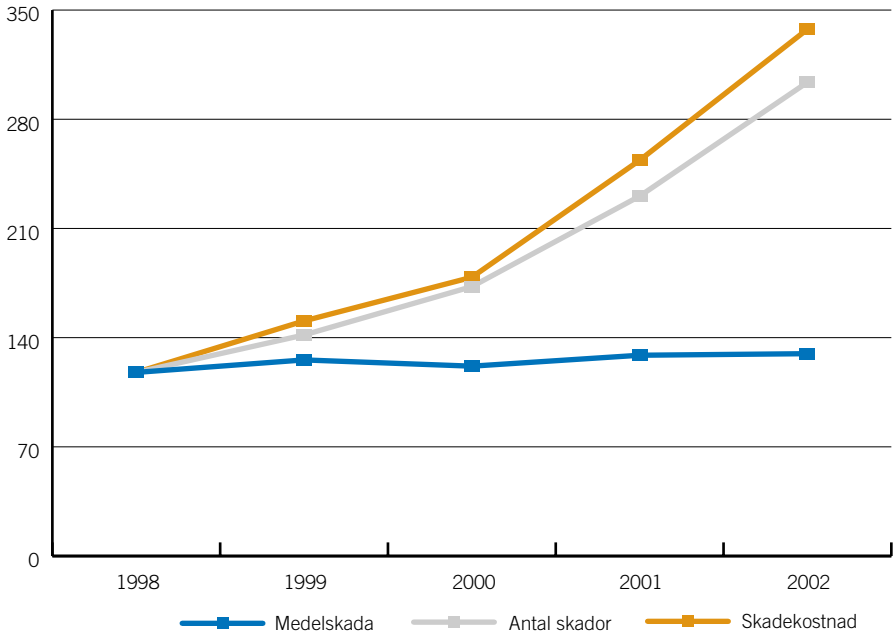
Långsiktigt arbete för säkrare trafik och lägre försäkringskostnader





LÄNSFÖRSÄKRINGAR försäkrar idag knappt en tredjedel av personbilarna i Sverige och är marknadsledande i Sverige inom motorfordonsförsäkring. Totalt är nästan 1,8 miljoner fordon försäkrade i gruppen. Under de senaste fem åren har skadekostnaden för maskinskadeförsäkringen ökat med 220 procent inom länsförsäkringsgruppen – en kostnad som ligger till grund för den premie som måste tas ut av försäkringstagarna. Som Sveriges ledande försäkringsgivare på motorfordon är det av stort intresse för Länsförsäkringar att i största möjliga utsträckning begränsa kostnaderna och därmed ta ansvar för våra kunders premieutveckling. Detta intresse sammanfaller också med att Länsförsäkringar är ömsesidiga, vilket innebär att kunderna tillika är de lokala länsförsäkringsbolagens ägare. I syfte att påverka kostnadsutvecklingen på maskinskadesidan presenterar därför Länsförsäkringar för åttonde gången en rapport över de mest frekventa skadorna som ersatts via maskinskadeförsäkringen för personbilar. Det gäller fordon som vid skadetillfället var högst åtta år gamla eller hade en körsträcka på maximalt 100 000 kilometer. Rapporten omfattar skadeåret 2002, de äldsta fordonen är alltså av 1994 års modell.

Ett viktigt syfte med de analyser som gjorts är att upptäcka typfel som ersätts av maskinskadeförsäkringen. Resultaten presenteras för biltillverkare och generalagenter, som därmed ges möjlighet att, genom förändringar av till exempel konstruktionen, i framtiden förebygga frekventa fel. Även reparatörer tar del av resultaten och sammantaget bidrar undersökningarna både till en säkrare trafikmiljö och lägre försäkringspremier. Undersökningen nyttjas även i diskussioner om eventuella förändringar i vårt åtagande i maskinskadeförsäkringen. Skadorna som ingår i materialet har hämtats från Länsförsäkringars skademassa. För första gången presenteras i denna undersökning också kvaliteten hos olika bilmodeller genom att namnge de 20 billigaste och de 20 dyraste modellerna ur ett kundkostnadsperspektiv.



Skadekostnadsutveckling
Skadekostnaden har ökat med 220 procent sedan 1998. Diagrammet visar att den absolut största delen av ökningen, nästan 90 procent, ligger i antalet skador. Medelskadekostnaden står för resterande 10 procent.

För ytterligare information om undersökningen, kontakta:

Anders Edvardsson
Telefon 08-588 416 54

Kurt-Olof Svensson
Telefon 08-588 415 99



Undersökningens uppläggning

Undersökningen baseras på en analys av 1000 skador av totalt 5 619 inträffade maskinskador år 2002. Skadematerialet är insamlat från hela landet.

För varje skada har följande data registrerats:

- Bilmärke/bilmodell
- Antal körda mil
- När skadan inträffade
- Vilka komponenter som har skadats
- Skadeorsak vad gäller konstruktionsdetaljerna i motor, växellåda, bakaxel, drivning, styrning, el och luftkonditioneringssystem
- Kostnaden för reservdelar, arbete och total reparationskostnad

Motorskada avser skada på motorkomponenter samt katalysator. **Koppling** utgör komponentfel på koppling. **Växellåda** utgör komponentfel på manuella och automatiska växellådor. **Bakaxel/drivning** omfattar skador på slutväxel, drivaxlar, drivknutar och övriga komponenter som ingår i bilens drivsystem efter växellåda, för både fram-, bak- och 4-hjulsdrivna bilar. **Styrning** omfattar skador på styrväxel och styrservopump. **Elskador** avser komponentfel på elektriska enheter samt elektronik för tändning/bränsle, ABS-system samt övriga elektriska komponenter som påverkar bilens funktion.

Kyl/värmesystem är en ny grupp för året och omfattar komponenter i motorns kylsystem samt komponenter i bilens ventilations och värmesystem. Hit förs i år skador på klimatanläggning. Dessa presenterades i föregående undersökning under Elskador.

Hjulupphängning är också en för året ny grupp. Här finns skador på komponenter hos hjulupphängning och fjädring, i de fall de omfattas av maskinskadeförsäkringen.

Vad är en maskinskadeförsäkring?

BASEN I PERSONBILSFÖRSÄKRINGEN utgörs av en obligatorisk trafikförsäkring. Den täcker skador man vållat på annans egendom och personskador både i den egna bilen och på medtrafikanter. Trafikförsäkring måste enligt lag finnas på motordrivna fordon. Till denna trafikförsäkring kan man frivilligt koppla en delkaskoförsäkring. Tillsammans kallar man trafik- och delkaskoförsäkring för halvförsäkring.

I delkaskoförsäkringen ingår maskinskademomentet. Den ersätter vissa skador på fordonet som får till följd att den tänkta funktionen och användningsområdet påverkas. Maskinskadeförsäkringen gäller tills fordonet är åtta år gammalt eller har gått 10 000 mil.

Det vore enligt Länsförsäkringars sätt att se det önskvärt att bilindustrin tog ett större och mer långtgående ansvar för funktionen hos de produkter man säljer. Det skulle kunna ske genom längre och mer omfattande garantier eller utökade goodwillåtaganden för fel som tenderar att uppkomma mer frekvent. Bilen är för de flesta en stor investering och kostnaden för bilägandet är i allmänhet en stor del av hushållens ekonomi. Trots att en bil ofta kostar ett par hundra tusen kronor eller mer är det inte helt ovanligt att ett reparationsbehov på 10–15 000 kronor kan uppstå redan efter ett par år, till följd av någon bristande funktion.

De senaste årens skadeutveckling visar på ett fortsatt behov av en maskinskadeförsäkring. Denna undersökning har som mål att sänka kostnaderna genom att påverka bilindustrin att utveckla mer driftsäkra fordon, eller att själva ta ett större ansvar för de frekventa fel som uppkommer. Kostnaderna i försäkringsmomentet betalas ju i slutänden av kunderna, genom premien.



Sammanfattning av årets undersökning

TOYOTA YARIS OCH VOLVO S60 har lägst kundkostnad på modellnivå. Lexus är märket med minst antal skador. Citroen har som märke genomgått en kraftig förbättring. Audi S4, Ford Windstar och Landrover Discovery är dyrast för kunden.

2002 anmäldes totalt 5619 maskinskador till Länsförsäkringar. Det är en ökning med 34 procent jämfört med 2001. Orsaken till ökningen är till stor del att nyförsäljningen av bilar varit stor de senaste åren. Detta innebär att beståndet omformas. De nya bilarna ersätter gamla bilar som inte längre har en gällande maskinskadeförsäkring på grund av för hög ålder eller för hög körsträcka.

Hos vissa bilmärken syns också ökningar som kan tillskrivas brister i konstruktions eller produktionsprocesserna. Även förändringar i tillverkarnas/generalagenternas åtaganden när det gäller goodwill och garantier förändras över tiden. Kvaliteten på bilarna håller generellt ungefär samma nivå som tidigare. Det man ser är att olika märken prioriterar olika när det gäller viljan att hålla kunderna ekonomiskt skadelösa när ett fel på bilen inträffar. Här ligger



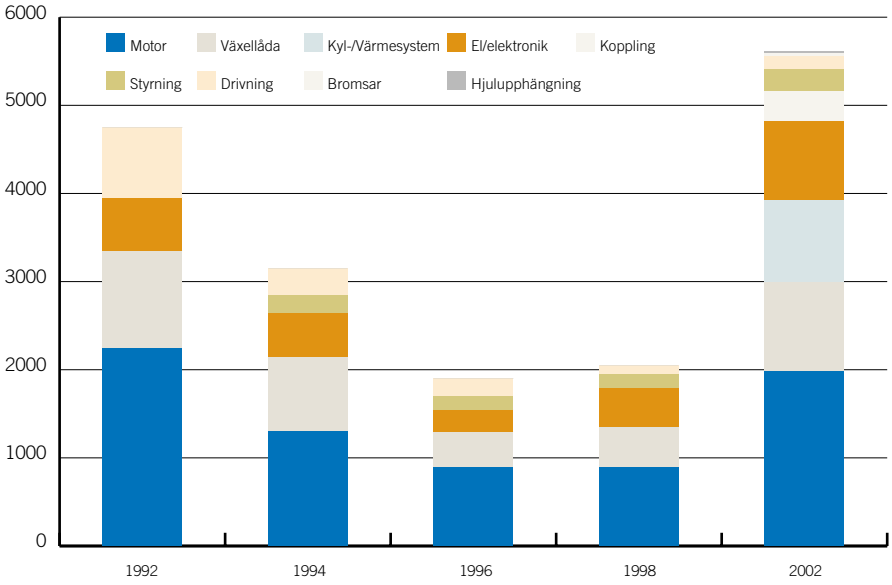
de största skillnaderna i skadefrekvens hos de olika bilmärkena.

Undersökningen visar att drygt en tredjedel av skadorna är motorskador, en minskning med nästan 15 procentenheter jämfört med föregående undersökning. Därefter kommer skador på växellåda (18 procent), kyl-/värmesystem (16 procent), elskador (16 procent), koppling (6 procent), styrning (4 procent) och drivning (2 procent). Skador på bromsar och hjulupphängning är i denna undersökning mycket ovanliga.

De stora skillnaderna från föregående undersökningar är minskningen av andelen motorskador. Detta beror till stor del på att tekniken i bilarna utvecklas och att el/elektronik och den nya gruppen kyl-/värmesystem idag utgör en betydande andel av skadorna.

Medelreparationskostnaden för maskinskadorna 2002 uppgår efter självriskavdrag (3 000–5 000 kronor, beroende på körsträcka) till cirka 9 000 kronor.

Skadefördelning konstruktionsdetaljer



Motorskador utgör den största andelen, 35 procent, av alla maskinskador 2002. Växellådsfel svarar för 18 procent, elektriska fel 16 procent, fel på kyl-/värmesystem 16 procent, koppling 6 procent, styrning 4 procent, drivning 2 procent och bromsar 1 procent. Fördelningen mellan de olika konstruktionsdetaljerna jämnas ut i årets undersökning. Antalsmässigt har i princip alla detaljer en ökning av skadorna. Den enskilt största ökningen ligger på kyl-/värmesystem. Denna detalj är för första gången särredovisad i undersökningen.



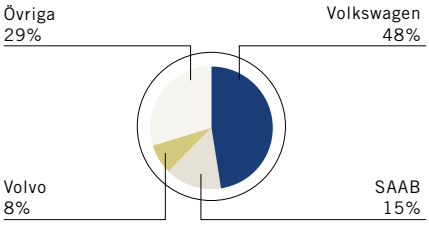
Frekventa komponentfel

Växellåda

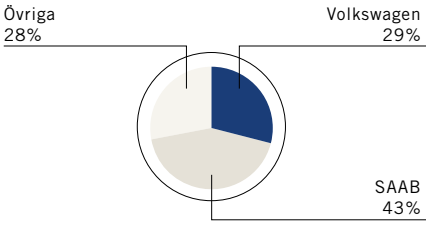
Skador på växellådor omfattar i huvudsak tre komponenter: Växellådsdrev (34 procent), växellådslager (6 procent) och sprickor på själva växellådshuset (5 procent). När det gäller drevskador är det Volkswagen, Saab och Volvo som står för de flesta felen; tillsammans 70 procent av skadorna. Reparationskostnaden är på ungefär samma nivå för de olika felen och även för de olika märkena. Cirka 15 000 kronor kostar denna typ av skada att åtgärda.

Hos Volkswagen är Golf-modellerna helt dominerande, hos Saab 9-5-modellerna och hos Volvo 70-serien. Lagerskador inträffar i första hand på Saab 9-5 och Volkswagen Golf. Skador på växellådshus domineras av Saab 9-3.

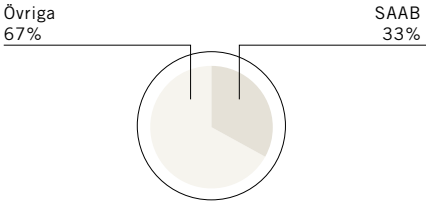
Drev 34% av växellådsskadorna



Växellådslager 6% av växellådsskadorna



Växellådshus 5% av växellådsskadorna



Frekventa komponentfel

Motor

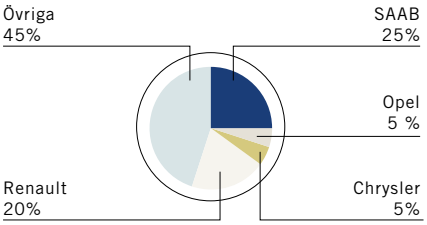
DE MEST FREKVENTA felen på motorkomponenter är cylinderpackning, cylinderlock och kamrem/kedja. Idag dominerar dessa komponenter stort med totalt 52 procent av motorskadorna. Övriga skador sprider sig ganska jämnt på ett större antal andra komponenter, dessa komponentfel kan inte anses vara ”frekventa” fel.

Saab, Opel, Chrysler och Renault står tillsammans för 55 procent av skadorna på cylinderlockspackning. Medelkostnaden för reparation av denna typ av skador är hos Saab och Renault cirka 7 000 kronor. Chrysler och Opel har en medelreparationskostnad på cirka 8 500 kronor. Hos Saab är det nästan uteslutande 9-3-modellen som drabbas. Skadorna uppkommer mellan 4000 och 7000 mil. Renault mest drabbade modeller är Megane och Kangoo. Likaså här inträffar skadorna i första hand mellan 4000 och 7000 mil.

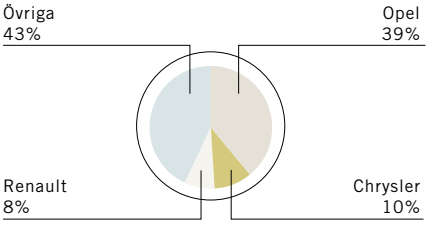
Även när det gäller skador på cylinderlock tillhör Opel, Chrysler och Renault de mest drabbade märkena. Tillsammans står dessa märken för 57 procent av skadorna.
Cylinderlocksskadorna är dyrare att reparera. Medelreparationskostnaden är cirka 13 000 kronor. Hos Opel är det främst modellerna Astra, Tigra och Vectra som drabbas av problem. Skadorna inträffar mellan 5000 och 8000 mil. Neon och Voyager är de Chryslermodeller som drabbas av denna typ av skada i störst utsträckning. Hos Renault är det nästan uteslutande Clio som får skador på cylinderlocket.

Brott på kamrem/kedja inträffar oftast på Opel, Peugeot eller Renault. Tillsammans står dessa märken för 72 procent av skadorna på kamrem/kedja. Kostnaden för att åtgärda skador på kamdrivningen är på samma nivå som för cylinderlock, cirka 13 000 kronor. Hos Opel står Astra för 2/3 av skadorna på denna komponent. Hos Peugeot uppkommer felet på flera olika modeller och hos Renault är det framförallt Megane som drabbas.

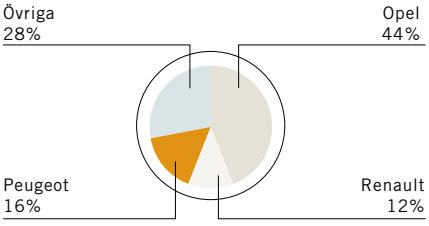
Cylinderpackning 22% av motorskadorna



Cylinderlock 16% av motorskadorna



Kamrem/kedja 14% av motorskadorna



Frekventa komponentfel

El och elektronik

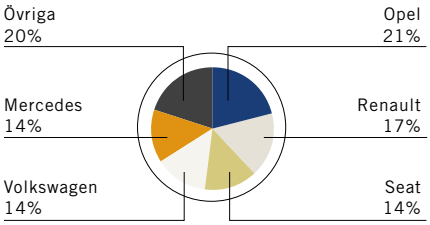
SKADOR PÅ ELEKTRISKA eller elektroniska komponenter blir vanligare och vanligare i takt med att fordonen utrustas med fler komponenter av denna typ. Fortfarande är styrenheter till motorns insprutnings- och tändsystem den vanligaste felorsaken (28 procent av skadorna). Vid sidan av styrenheter skadas i första hand generatorer och luftmassemätare. Fel på dessa komponenter blir allt vanligare i jämförelse med tidigare undersökningar.

Felfunktion hos styrenheter uppkommer i första hand på Opel, Renault, Seat, Volkswagen och Mercedes. Dessa märken står tillsammans för 80 procent av felen. Reparationskostnaden är i medeltal cirka 9 000 kronor för Mercedes och 6 000 kronor för övriga märken. Hos Opel är det i 2/3 av fallen Astramodellen som drabbas. Hos Mercedes i första hand A-klassen. Hos Renault finns skador uteslutande på Megane och hos Volkswagen dominerar Golf.

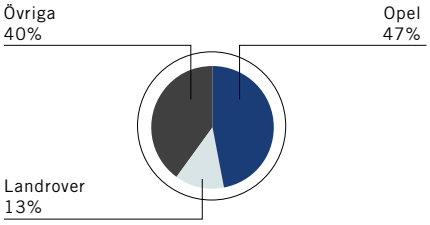
Generatorfel uppkommer förhållandevis sällan på de flesta modeller, men två märken drabbas så pass ofta att dessa komponentfel totalt sett ändå finns med hos de prioriterade komponenterna i denna undersökning. Dessa märken är Opel och Landrover, som tillsammans står för 60 procent av skadorna.

Fel på luftmassemätare är en relativt ny företeelse vid jämförelse med tidigare undersökningar. Här uppkommer felen i första hand hos Opel, Volkswagen, Saab och Audi. Dessa fel tenderar i vissa fall att bli dyra att reparera, då fel styrsignaler från luftmassemätaren kan skapa en för motorn ”farlig” luft/bränsleblandning som i värsta fall ger omfattande motorskador. Hos Opel visar sig felen i första hand på Astramodellen. Hos Saab drabbas i första hand 9-5 och hos Volkswagen/Audi är det intressant att slå samman märkena, då skadorna i första hand drabbar 1,8T motorn hos båda dessa märken.

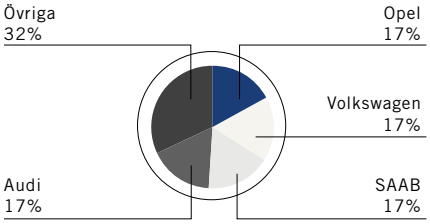
Styrenhet motor 28% av el/elektronikskador



Generator 14% av el/elektronikskador



Luftmassemätare11,5% av el/elektronikskador



Frekventa komponentfel

Kyl-/värmesystem

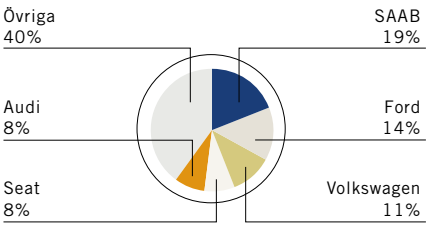
SEDAN LÄNSFÖRSÄKRINGAR gjorde förändringar i maskinskadeförsäkringen så att även kyl- och värmesystemets komponenter i viss mån omfattas av försäkringen har antalet skador på denna del av fordonet blivit en betydande del av det totala skadeantalet. Här skadas i första hand AC-kondensorer (39 procent), AC-kompressorer (35 procent) och vattenpumpar (9 procent).

Skador på AC-kondensorer uppkommer i första hand på Ford, Volkswagen och Volvo. Mondeo står för 80 procent av Fords skador. Hos Volvo är 70-serien mest drabbad. Kostnaden för reparation av de skador som uppkommer på Ford är i medeltal 8 000 kronor. På Volkswagen är kostnaden cirka 12 000 kronor och på Volvo cirka 5 500 kronor. AC-kompressorer skadas i första hand hos fem märken. Saab, Ford, Volkswagen, Seat och Audi.

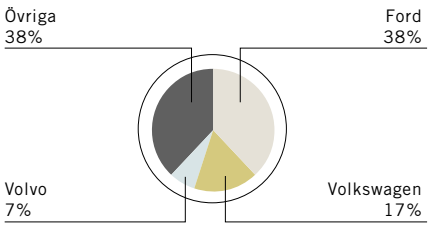
Intressant att lägga märke till är att Volkswagen, Seat och Audi tillhör samma märkesgrupp och i många fall har samma utrustning monterad i fordonen. Tillsammans står de fem märkena för 60 procent av skadorna på denna del. Hos Saab står 9-5 för 2/3 av skadorna. Hos Ford står Galaxy för 2/3 och hos VAG-gruppen skadas i första hand Golf, Passat, och Alhambra.

Skador på vattenpumpar domineras av VAG-gruppens Audi, Volkswagen och Seat. Dessa står för totalt 70 procent av skadorna. Skadorna sprider sig på olika modeller hos dessa märken.

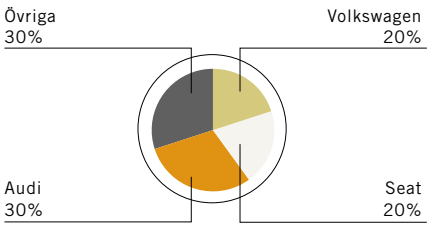
AC-kompressor 35% av kyl-/värmesystemskador



Kondensor 39% av kyl-/värmesystemskador



Vattenpump 9% av kyl-/värmesystemskador





Bra och dålig

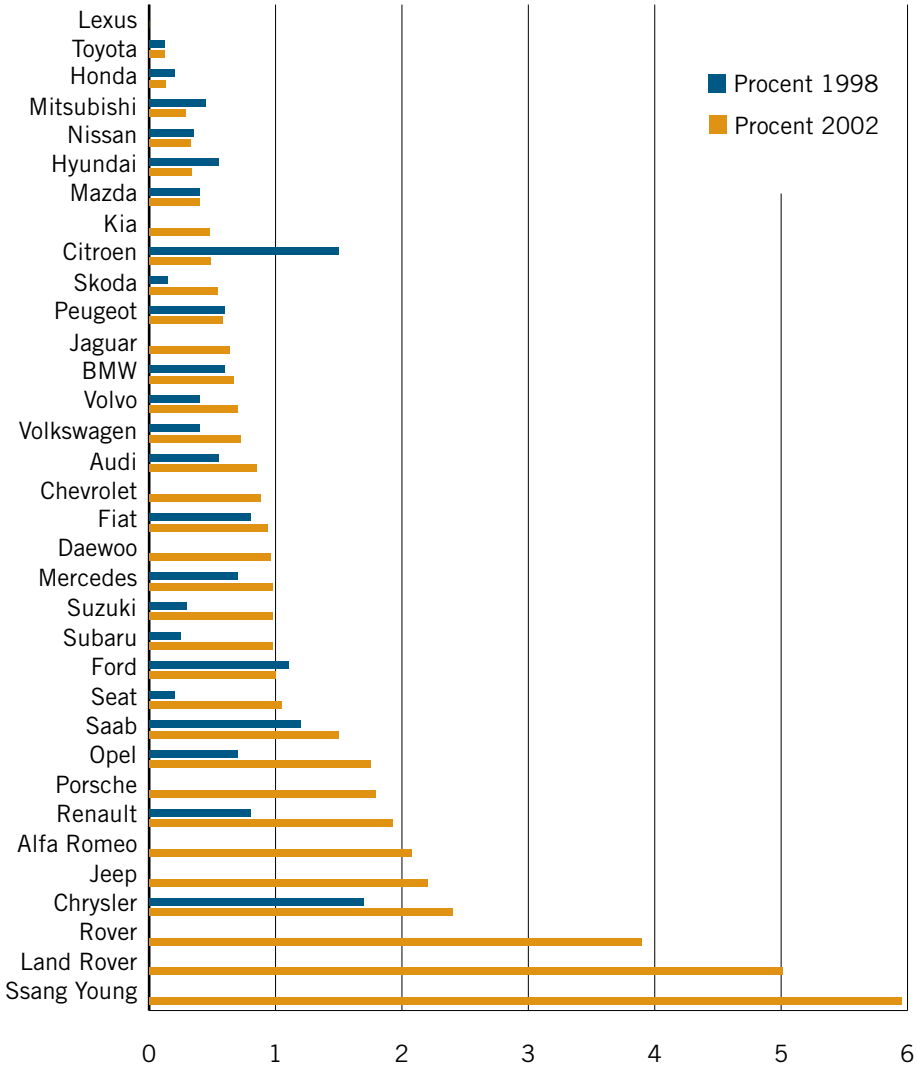
Hur ofta inträffar en maskinskada och hur mycket kostar den?

FRAM TILL DENNA PUNKT i undersökningen har vi presenterat hur de totala kostnaderna i maskinskadeförsäkringen är sammansatta. Detta säger inte allt om kvaliteten hos de olika bilmärkena/modellerna. Det är ju förväntat att varje märke ska stå för en andel av skadorna som motsvarar märkets ”marknadsandel” hos våra försäkringar. För att minska premien för kunderna måste dock den totala skadekostnaden minska och detta görs ju bäst genom att de mest vanliga felen avhjälps redan innan de inträffar, genom förbättrad konstruktion/produktion, ändrade serviceregler eller serviceintervall eller utökade garantier/goodwillåtaganden från tillverkare/generalagenter eller återförsäljare.

Totalt sett skadas cirka en bil på hundra varje år. Medelkostnaden för att reparera dessa skador är cirka 9 000 kr. Till detta kommer kundens självrisk som är på antingen 3000 eller 5000 kronor, beroende på hur långt bilen har gått vid skadetillfället. Totalt blir medelreparationskostnaden, som kunderna genom försäkringspremien och självrisken står för, cirka 13 000 kronor.

VI KOMMER NU in på en bedömning av den ekonomiska kvaliteten hos olika bilmärken och vi kommer även att titta på modellnivå hos några utvalda märken. Vi gör inga anspråk på att bedöma den absoluta kvaliteten hos bilarna, då en väl fungerande garanti eller goodwill hos ett visst märke gör att skadorna inte ens kommer till vår kännedom. Vad vi kan göra är att redovisa vilka kostnader våra kunder har som ägare av respektive modell/märke. Detta kallar vi ekonomisk kvalitet.

Diagrammet nedan visar hur många av 100 försäkrade bilar av ett visst märke som drabbas av en maskinskada varje år. Den mörkare stapeln visar hur märket låg till i den senaste undersökningen, 1998. Vissa märken redovisades, på grund sin ringa storlek, ej i den undersökning som då gjordes. Detta resulterar i att vissa märken saknar en stapel från denna undersökning. Generellt kan man se att skadefrekvensen har ökat från den förra undersökningen. Tre märken har förbättrat sina resultat



Skador per 100 fordon

Diagrammet visar antalet skador per 100 försäkringar fördelat på bilmärke. De mörkare staplarna visar märkets resultat i den förra undersökningen, 1998.

a bilar

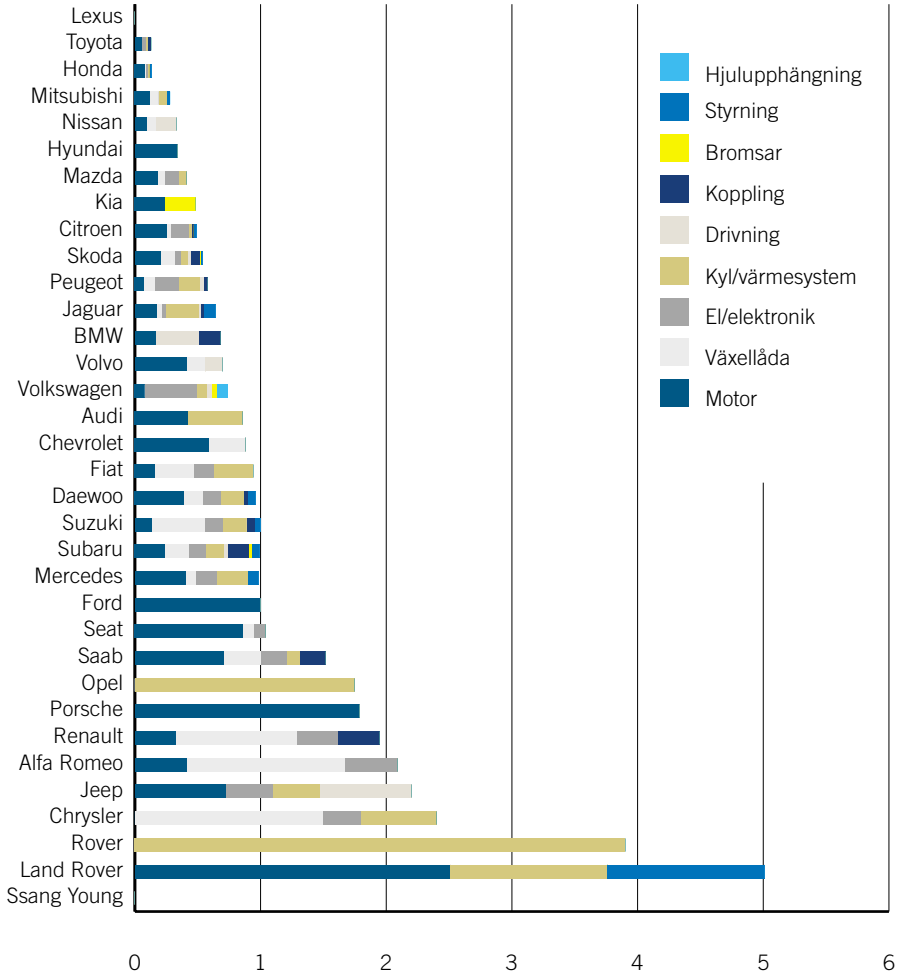
på ett signifikant sätt sedan 1998. Dessa märken är Mitsubishi, Hyundai och Citroen. Just Citroen har genomgått en markant förbättring.

Några märken har också försämrat sina resultat. Dessa är, utan inbördes ordning, framförallt Skoda, Seat, Opel, Suzuki, Subaru, Renault och Chrysler.

Tydligt är att de asiatiska märkena klarar sig väldigt bra. Lexus har inga anmälda skador över huvudtaget och Toyota behåller sin mycket starka position i denna undersökning. Detsamma gäller Honda.

I diagrammet till höger visas vilka skador som i första hand inträffar på de olika märkena. Motorskador dominerar hos de flesta märkena.

Även kostnaden för att reparera en skada som uppstått varierar relativt kraftigt mellan de olika märkena. ▶



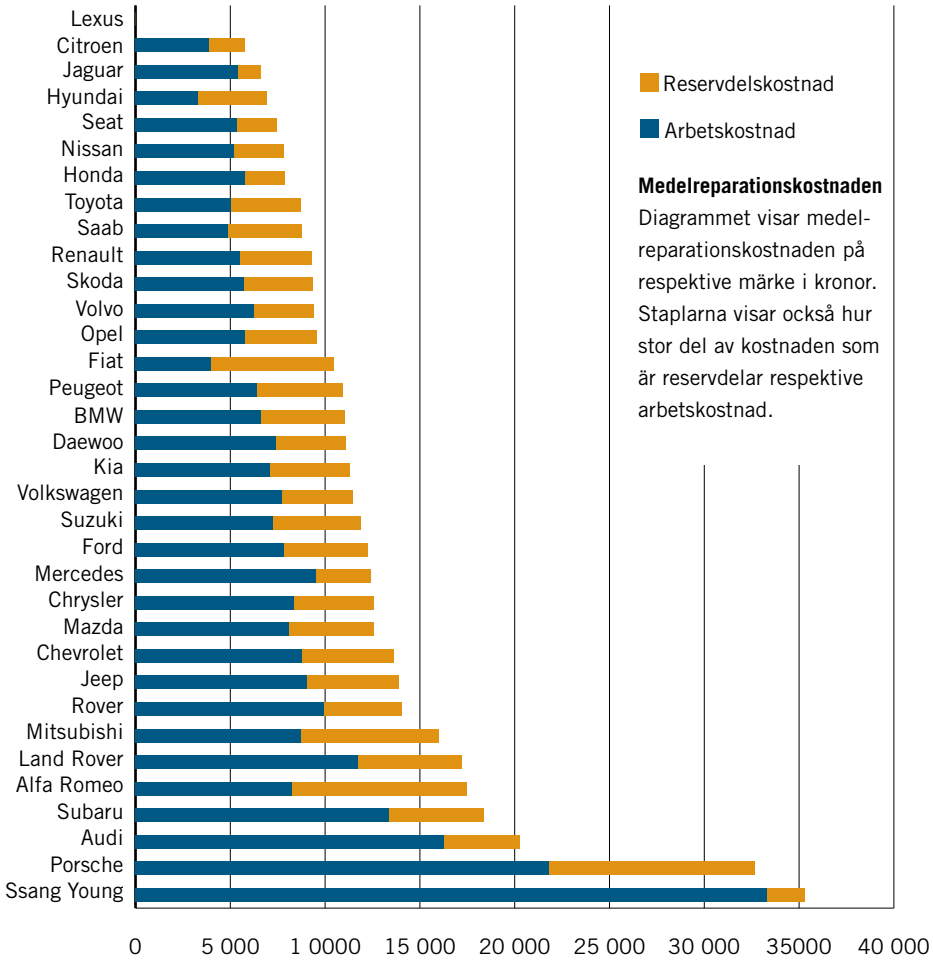
Skadetyper per 100 fordon
Diagrammet visar hur skadorna på olika bilmärken fördelar sig på olika komponenter. Enheten är skador per 100 försäkrade fordon.



Detta kan ses i nästa diagram. Generellt gäller att reservdelarna kostar mer än arbetet vid en reparation. Att Lexus har den lägsta medelskadan beror helt enkelt på att ingen skada har kostat pengar för detta märke.

Om antalet skadade bilar per 100 försäkrade multipliceras med medelkostnaden får vi vad vi inom försäkringsbranschen kallar en riskpremie. Det är den premie som måste tas ut av varje kund för att täcka skadekostnaderna inom det aktuella försäkringsmomentet. Denna premie varierar mellan olika bilmärken och modeller, just beroende på hur många skador modellen/märket har och till vilken medelkostnad.

Länsförsäkringar har satt en sådan riskpremie på samtliga modeller och beräknar med hjälp av denna vilka modeller som är de billigaste och vilka som är de dyraste för kunderna att äga när det gäller just maskinskadeförsäkringen. Vi har valt att presentera de 20 billigaste och 20 dyraste modellerna. Dessa är…



De tjugo bästa

NR	FABRIKAT	MODELL
1	Toyota	Yaris
2	Volvo	S60
3	Mitsubishi	Colt
4	Nissan	Sunny
5	Opel	Agila
6	Toyota	Previa
7	Suzuki	Alto
8	Toyota	LandCruiser
9	Daewoo	Matiz
10	Honda	HR-V
11	Hyundai	Trajet
12	Peugeot	307
13	Peugeot	607
14	Mazda	MX5
15	Lexus	IS200
16	Kia	Pride
17	Toyota	Corolla
18	Kia	Sephia
19	Honda	Accord
20	Peugeot	206

De tjugo sämsta

NR	FABRIKAT	MODELL	TYPFEL
1	Audi	S4	Motor, Cylinderpackning
2	Ford	Windstar	Motor, Lager/cylindrar
3	Land Rover	Discovery	Motor, Cylinderpackning
4	Opel	Tigra	Motor, Kamrem/kedja
5	Land Rover	Freelander	Motor, Cylinderpackning
6	Opel	Frontera	Motor, koppling, el/elektronik
7	Porsche	911	Motor, Lager
8	Rover	414	Motor, Cylinderpackning
9	Rover	214	Motor, El/elektronik
10	Audi	TT	Motor, El/elektronik
11	Chrysler	Neon	Motor, Cylinderlock
12	Smart	Smart	Motor
13	Rover	620	Motor, Cylinderlock
14	Opel	Sintra	Motor, Cylinderpackning
15	Ford	Explorer	Motor
16	Chrysler	Vision	Motor, Cylinderlock
17	Subaru	Impreza	Drivning, Motor, Cylinderlock
18	Jeep	Cherokee	Drivning, Differential
19	Chrysler	Voyager	Växellåda, Motor, Cylinderlock
20	Alfa Romeo	156	Motor, Cylinderlock



LFAB xxxxx Utg 00 2003-01 *Form & Profil*