

Länsförsäkringars

Maskinskaderappport 2020



Innehåll

- 3 Inledning
- 4 Så ofta inträffar en maskinskada
- 6 Motorskador
- 8 Kyl- och värmesystem
- 9 Väckellåda/drivning
- 10 Elektronik
- 11 Bränslesystem
- 12 Styrning och bromssystem
- 14 Så mycket kostar en maskinskada
- 16 Lätta lastbilar
- 18 Husbilar
- 19 Om du drabbas av maskinskada

Korta fakta om Maskinskaderapporten

Länsförsäkringar har sedan början på 1990-talet regelbundet tagit fram en rapport om hur maskinskador drabbar olika bilmärken. Förutom att informera konsumenterna om vilka skador som är vanliga och vilka märken som drabbas mest vill vi även påverka tillverkarna att förbättra bilarna och ta ansvar för bristfälliga konstruktioner.

Om Länsförsäkringar

Länsförsäkringar består av 23 lokala och kundägda länsförsäkringsbolag som gemensamt äger Länsförsäkringar AB. Genom respektive länsförsäkringsbolag får kunderna ett helhetserbjudande inom bank, försäkring och fastighetsförmedling. Utgångspunkten är den lokala närvaron och beslutskraften. Länsförsäkringar är marknadsledande inom motorförsäkring och försäkrar ungefär var tredje personbil i Sverige. Totalt är cirka 3,2 miljoner fordon försäkrade hos oss.

➔ [Läs mer på lansforsakringar.se](https://lansforsakringar.se)



Om maskinskaderapporten 2020

I Länsförsäkringars maskinskaderapport redovisar vi olika bilmärkens maskinskador. I rapporten kan du bland annat läsa om de vanligaste skadorna, vad de kostar och vilka bilmärken som har flest skador.

Statistiken bygger på de skador som vi ersatt i vår maskinskadeförsäkring under 2018. Den här gången granskar vi, utöver skador på personbil, även maskinskador på lätta lastbilar och husbilar. Länsförsäkringar har sedan början på 1990-talet regelbundet tagit fram en rapport om hur maskinskador drabbar olika bilmärken. Förutom att informera konsumenterna om vilka skador som är vanliga och vilka märken som drabbas mest vill vi även påverka tillverkarna att förbättra bilarna och ta ansvar för bristfälliga konstruktioner. Vi vill ge en bild över vilka som är de vanligaste maskinskadorna, vad de kostar att reparera och vilka bilar som är mer eller mindre drabbade.

När bilens maskinskadeförsäkring inte längre gäller blir detta särskilt intressant för dig som konsument, eftersom du själv får stå för reparationskostnaden om något går sönder. Försäkringen gäller inte om bilen är för gammal eller när den har passerat försäkringsens gräns på antal körda mil. Länsförsäkringar betalade ut över 150 miljoner kronor för maskinskador under 2018. Huvuddelen var för personbilar, men vi ersätter även maskinskador på lätta lastbilar och husbilar. Maskinskador står därmed för den näst största delen av skadekostnaderna, efter glasskador, för den del av halvförsäkringen¹⁾ som inte är trafikförsäkring.

Så här har vi gjort undersökningen

Våra skadespecialister har granskat alla de maskinskador där vi betalat ut ersättning under år 2018 för personbilar, lätta lastbilar och husbilar som är två till åtta år gamla eller har körts högst 12 000 mil. Totalt har omkring 10 000 skador granskats, vilket gör den till den mest omfattande av våra rapporter hittills. Det kan jämföras med den förra rapporten 2017 där vi granskade 4 000 skador från 2015. Ju fler bilar av ett märke vi har i beståndet, desto bättre och stabilare skadebild kan vi få för bilmärket. För märken där vi har färre bilar försäkrade finns det färre skador att granska och därför kan skadefrekvensen förväntas variera mer mellan åren. Vi väljer att inte redovisa utfallet för de bilmärken som vi har relativt få av i beståndet, utan endast de 30 största märkena där vi har minst 1 000 bilar försäkrade.

¹⁾I halvförsäkringen ingår (utöver trafik) glas, maskin, brand, stöld, allrisk, assistans och räddning samt rättskydd.

Sammanfattning av resultat

- I genomsnitt rapporterades 1,7 skador per 100 bilar och år bland våra försäkrade personbilar.
- Det finns stora skillnader i hur ofta olika typer av skador inträffar. De vanligaste skadorna för personbilar är på motorn samt på kyl- och värmesystem.
- Genomsnittskostnaden för att reparera en maskinskada är cirka 18 000 kronor och den inträffar i genomsnitt efter 7 900 körda mil. Skador på motorn är dyrast att reparera, följt av skador på växellåda/drivning. Allra mest kostar det om hela motorn eller växellådan behöver bytas ut.
- Många asiatiska märken har långa garantitider och det påverkar sannolikt att de, precis som i vår förra granskning, kommer ut väl. Några märken har mycket få skador och allra lägsta skadefrekvenserna har Lexus, Kia, Honda, Toyota och Mazda. Att skadefrekvensen är låg i denna undersökning innebär inte nödvändigtvis att skador inte inträffar, utan att tillverkarna tar ansvar för eventuella fel genom garantier och generös goodwill, vilket är positivt för konsumenten. Högst skadefrekvens har mindre bilmärken som Porsche, Jeep och Land Rover/Range Rover.
- Dieslbilar är totalt sett något mer drabbade av maskinskador i undersökningen än bensinbilar. De mest typiska skadorna för dieslbilar är skador på bränslevärmare, avgasrening, svänghjul, fördelningslåda/fyrhjulsdraft och spridare. Typiska skador för bensinbilar är skador på kamdrivningen och skador som kräver ett komplett motorbyte.
- För första gången har vi även granskat skador för lätta lastbilar och husbilar. Lätta lastbilar har i undersökningen en lägre skadefrekvens än personbilar, 1,2 maskinskador per 100 fordon och år. I genomsnitt kostar en maskinskada för lätt lastbil cirka 27 000 kronor och inträffar efter 8 000 körda mil.
- För husbilar är skadefrekvensen högre än för personbilar och lätta lastbilar, 3,4 skador per 100 bilar och år. Skador på elektronik är betydligt vanligare än för personbilar och lätta lastbilar. Även motorskador och skador på växellåda inträffar oftare. En maskinskada för husbilar kostar i undersökningen i genomsnitt 21 000 kronor att reparera och inträffar efter 4 400 mil.

Så här har vi delat in skadorna

Komponent-grupp	Motor	Kyl- och värmesystem	Växellåda/drivning	Elektronik	Bränsle-system	Styrning	Bromssystem
Exempel på komponenter	- Avgasrening* - Kamdrivning - Turbo/kompressor - Komplett motorbyte	- Kondensor - AC-kompressor - Vattenpump	- Fördelningslåda/fyrhjulsdraft - Koppling, exklusive lameller - Byte växellåda - Svänghjul	- Elektroniska komfortsystem - Generator - Styrdon/styrenhet - Kommunikations-/infosystem	- Spridare - Bränslepump - Gasregulator	- Styrväxel - Servopump - Rattlås	- ABS/ESP-styrenhet - Parkeringsbroms (elektronisk) - Bromsservo

*Skillnad jämfört med tidigare rapport: Tidigare redovisade vi avgasrening som en egen komponentgrupp. De skadorna ligger nu i komponentgrupp motor istället.

Så ofta inträffar en maskinskada

I genomsnitt anmäls 1,7 maskinskador per 100 personbilar och år till oss på Länsförsäkringar. Detta kallas skadefrekvens. Allra vanligast är motorskador och skador på kyl- och värmesystem, som står för ungefär en fjärdedel av skadorna vardera, 27 respektive 25 procent. Därefter följer skador på växellåda/drivning med 22 procent.

Asiatiska bilmärken har minst skador

De bilmärken som har lägst skadefrekvens är asiatiska och allra lägst ligger Lexus, Kia, Toyota, Honda och Mazda. Tillverkarna lämnar olika långa garantier för sina fordon, vilket har stor påverkan på utfallet i undersökningen. Att ett bilmärke har en låg skadefrekvens i vår undersökning innebär därför inte att skador inte inträffat, utan det finns en möjlighet att tillverkaren inom ramen för garanti och goodwill har tagit ansvar för sin produkt.

Olika garantitider påverkar resultatet

Skador som inträffar men som inte anmäls till oss finns naturligtvis inte i vår skadestatistik. Bilar som är köpta via svenska generalagenter har minst två års nybilsgaranti¹⁾, men flera har betydligt längre garantier. Längden på garantierna och även vad garantin omfattar kan dessutom förändras över tid och skilja sig mellan ett bilmärkes årsmodeller. Det kan även finnas milbegränsningar på nybilsgarantin. En del generalagenter erbjuder förlängd motor- eller nybilsgaranti som kan vara kopplad till villkor, exempelvis om att bilen ska genomgå service hos en auktoriserad märkesverkstad. Alla dessa faktorer påverkar också utfallet i undersökningen.

Skoda, Mini och BMW har förbättrat sig sen förra mätningen

Precis som i våra tidigare granskningar finns det stora skillnader mellan bilmärken och några bilmärken har gjort förflyttningar sedan sist. Exempel på bilmärken som har förbättrat sina positioner jämfört med konkurrenterna är Skoda, Mini och BMW. Inom Volkswagen Group, där bilmärkena i stor utsträckning delar drivlina och motorer, har Skoda den lägsta skadefrekvensen och ligger lägre än medelbilen i granskningen. Övriga märken inom Volkswagen Group har högre skadefrekvens än medelbilen.

Flera premiummärken har många skador

För de tre bilmärkena i undersökningen med högst skadefrekvens, Porsche, Jeep och Land Rover/Range Rover, är det framför allt skador på växellåda/drivning, motor och elektronik som är vanligare än för medelbilen. Dessa tre tillhör de märken som vi har relativt få av i beståndet, jämfört med flera andra bilmärken, vilket innebär att skadeutfallet kan variera mer mellan åren. Men även med hänsyn taget till detta kan vi se att skadefrekvensen för dessa bilmärken är högre än för övriga märken i denna undersökning.

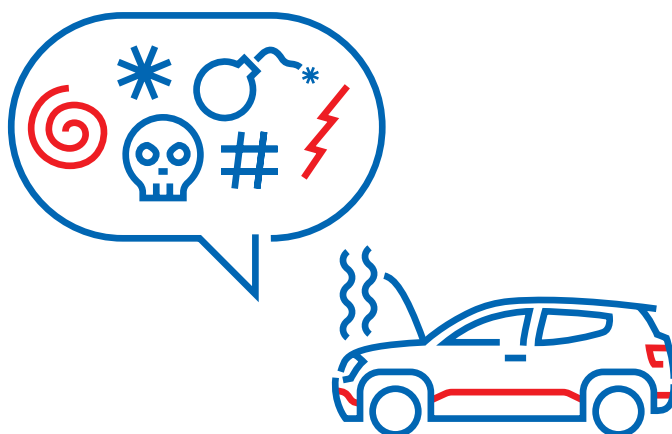
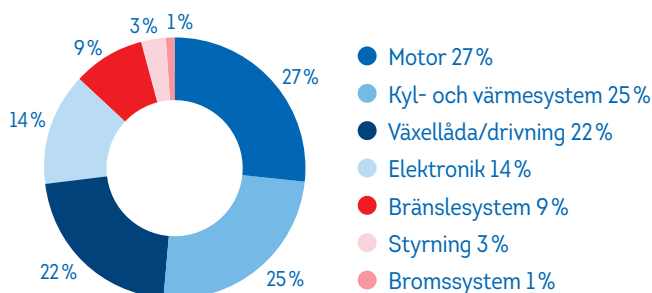
Saab tillverkas inte längre och det blir därmed relativt gamla bilar som ingår i undersökningen jämfört med andra bilmärken. Vi har fortfarande tillräckligt många försäkrade bilar för att Saab ska redovisas i rapporten, men hur årsmodellerna fördelas på beståndet kan få betydelse för utfallet då tyngdpunkten blir på äldre årsmodeller.

Maskinskador per drivmedel

Resultatet visar att dieseldrivna bilar totalt sett är något mer drabbade av maskinskador än bensinbilar. För vissa typer av maskinskador saknar drivmedlet betydelse för skadan. För andra typer av skador kan drivmedel vara en relevant faktor, främst vad gäller skador på motor, växellåda/drivning och bränslesystem. De mest typiska skadorna på dieslbilar är skador på bränslevärmare, avgasrening, svänghjul, fördelningslåda/fyrhjulsdraft och spridare. På bensinbilar är det skador på kamdrivningen och skador som innebär ett komplett motorbyte som sticker ut. Utfallet för ett bilmärke i undersökningen kan alltså påverkas av hur bilmärket fördelar sig på drivmedel, då en del skador är mer typiska för bränsletyp snarare än bilmärke eller modell.

Vårt bestånd av elbilar/hybrider är fortfarande mycket litet jämfört med fossildrivna fordon. I undersökningen har vi därför inte tillräckligt stort underlag på skador på elbilar som rör drivlinan för att kunna dra några slutsatser. Detsamma gäller för gasbilar.

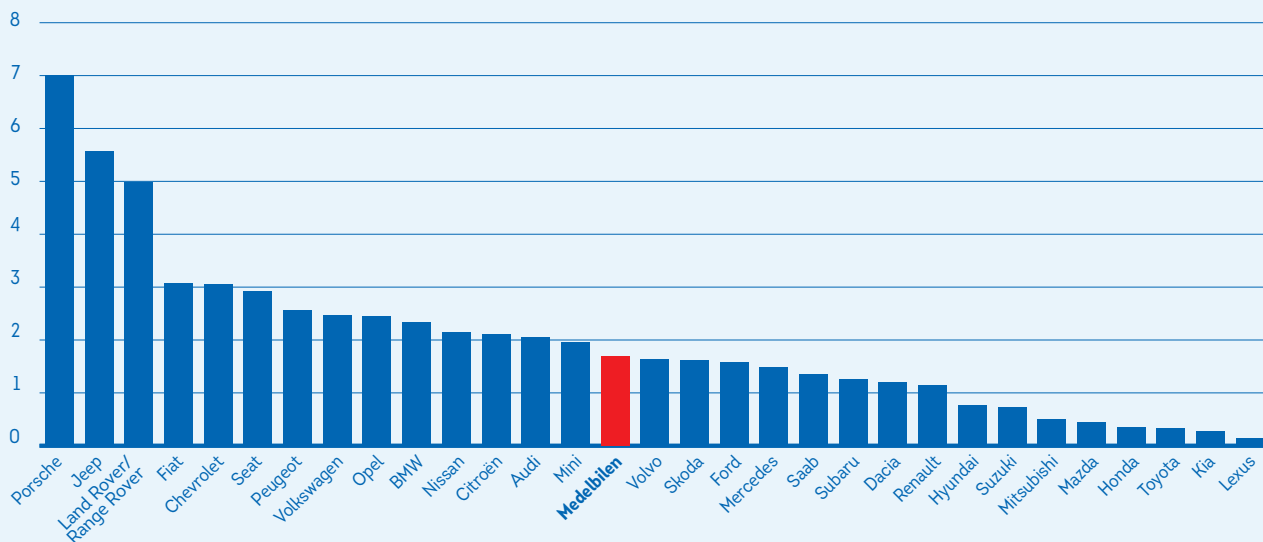
Fördelning per komponentgrupp, personbil



¹⁾ De bilar som ingår i granskningen är två till åtta år, eftersom alla bilmärken lämnar garantier på minst två år och Länsförsäkringars maskinskadeförsäkring gäller för bilar upp till åtta år eller som har kört upp till 12 000 mil.

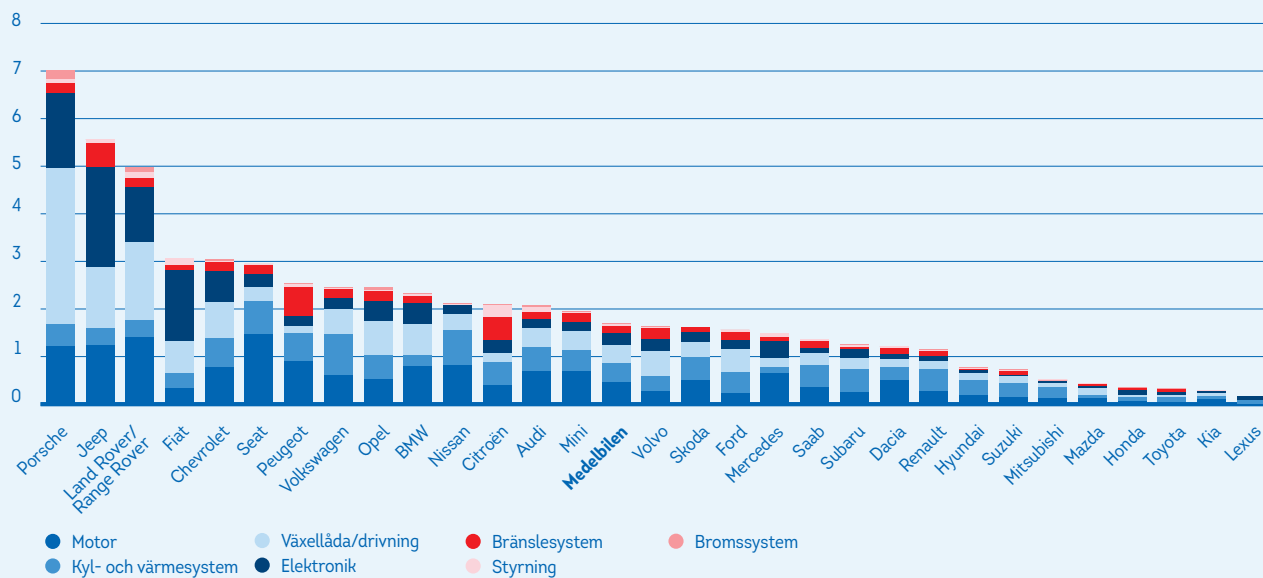
Skadefrekvens maskinskadorna

Anmälda skador per 100 fordon/år



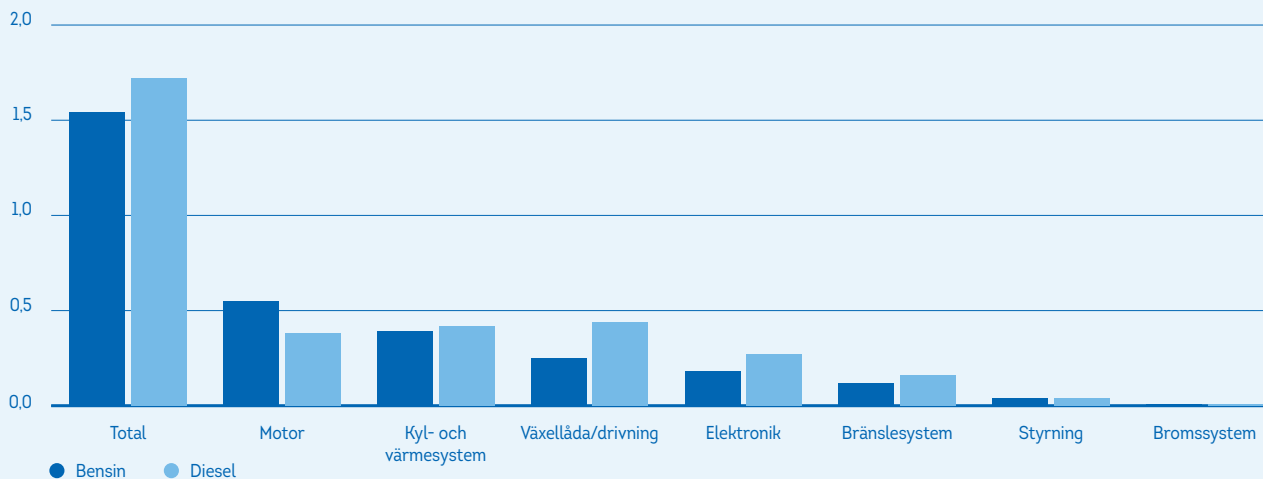
Skadefrekvens uppdelat på komponentgrupp

Anmälda skador per 100 fordon/år



Skadefrekvens uppdelat på drivmedel

Anmälda skador per 100 fordon/år



Motorskador är vanligast

Maskinskaderapporten 2020 visar att Lexus, Toyota och Honda har lägst motorskadefrekvens. Vidare konstaterar vi att större motorer oftare går sönder och att bensindrivna bilar drabbas något oftare av motorskador än dieseldrivna bilar.

Den vanligaste maskinskadan är skador på motorkomponenter. I undersökningen var den genomsnittliga körsträckan vid skadetillfället 8 100 mil. Skador på avgasreningssystemet¹⁾ och på kamdrivningen är allra vanligast och tillsammans står de för nästan hälften av alla motorskador. Därefter följer skador på turbo/kompressor och hela motorbyten. Motorskador är också den dyraste typen av maskinskada och kostar i genomsnitt 25 000 kronor att reparera. Ett komplett motorbyte är den allra dyraste typen av reparation i hela undersökningen. I genomsnitt kostar det 75 000 kronor, men kostnaden varierar kraftigt. Minst 30 000 kronor bör man dock räkna med för ett motorbyte.

Lexus, Toyota och Honda har lägst motorskadefrekvens

Lexus, Toyota och Honda har de lägsta skadefrekvenserna för motorskador i undersökningen. De bilmärken som oftast drabbades av motorskador är Seat, Land Rover/Range Rover, Jeep och Porsche. Seat och Land Rover/Range Rover har betydligt fler skador på turbo/kompressor än medelbilen. Seat sticker även ut med en högre skadefrekvens på kamdrivningen. Andra bilmärken med betydligt fler skador på kamdrivningen än medelbilen är Peugeot och Nissan. För Nissan är det övervägande deras 1,2-liters bensinmotor som drabbas av skador på kamdrivningen och för Peugeot är deras 1,6-liters bensinmotor överrepresenterad i skadorna. Skador på kamdrivningen är ofta

grundorsaken till att hela motorn måste bytas ut. I undersökningen redovisas dock kompletta motorbyten separat.

Större motorer går oftare sönder

Det finns en tendens att de största motorerna, med cylindervolym från 3,0 liter och uppåt och oavsett märke, har en högre skadefrekvens än mindre motorer. Men detta gäller inte alltid och som exempel har Seat, som bara har bilar med mindre motorer, högst skadefrekvens inom motorskador.

Bensindrivna bilar har fler motorskador än dieslbilar

Bensinbilar drabbas något oftare av motorskador än dieslbilar enligt undersökningen och det finns även skillnader i vilka typer av fel som oftast uppstår. Fel på kamdrivningen drabbar nästan bara bensinbilar och även kompletta motorbyten är betydligt vanligare för bensinbilar. När det gäller avgasrening står däremot dieselmotorer för 95 procent av de inrapporterade skadorna. Det tyder på att det blir allt svårare att bygga hållbara dieselmotorer som klarar de allt högre kraven på låga utsläpp. Bland de större bilmärkena har BMW, Audi, Mercedes och Volkswagen oftare skador på avgasreningen än medelbilen. Inom avgasrening är det framför allt skador på EGR-ventilen för dieseldrivna bilar som utgör huvuddelen av skadorna. Problem med EGR-ventilen har i vissa fall även orsakat att bilar fattat eld under färd.

¹⁾ I förra maskinskaderapporten var avgasrening en egen komponentgrupp men denna gång har vi valt att inkludera den i kategorin motor.

Motor

Andel av maskinskador

27%

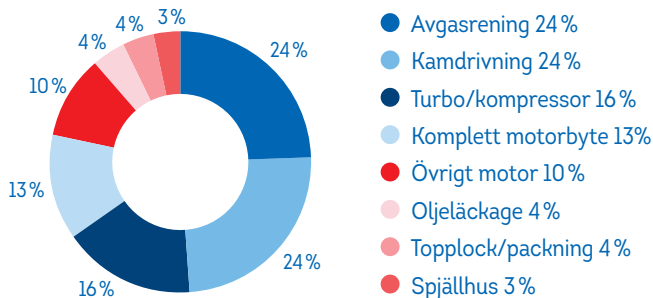
Genomsnittlig reparationskostnad

25 000 kr

Genomsnittlig körsträcka vid skada

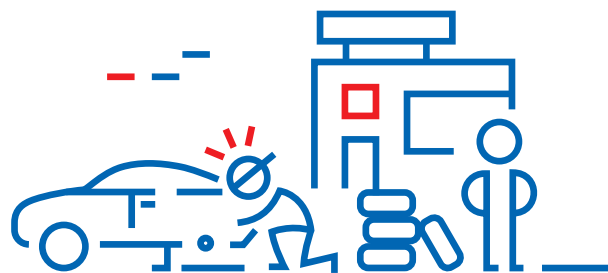
8 100 mil

Fördelning per komponent



Ansvar

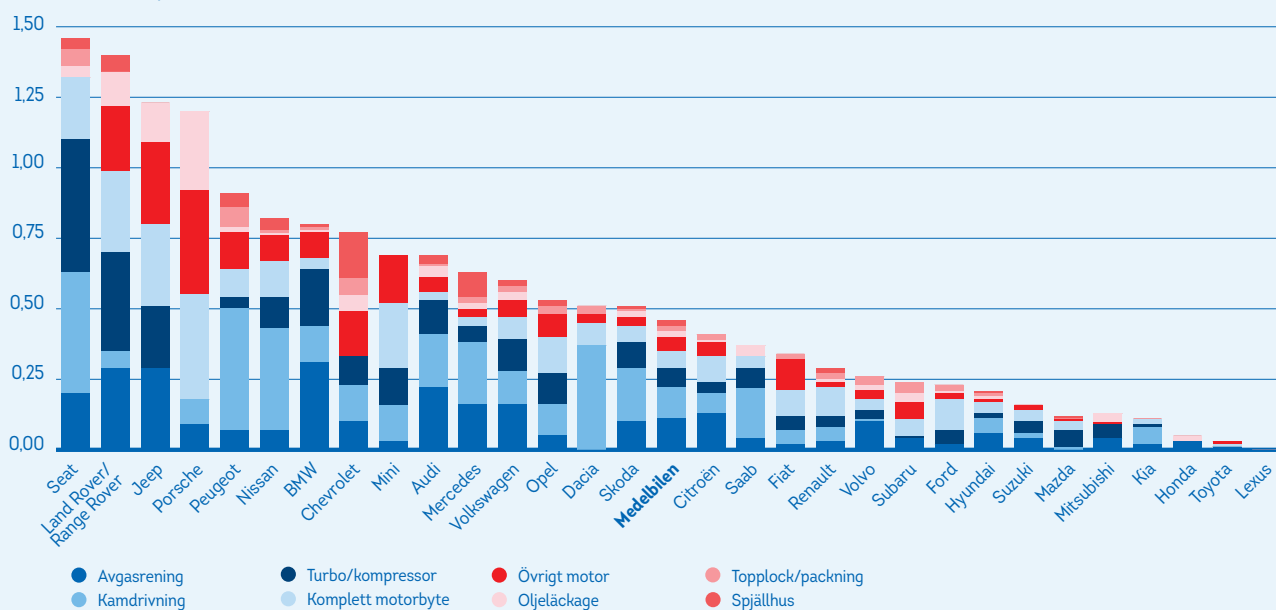
För svensksålda bilar som är högst fem år gamla och har körts högst 8 000 mil har generalagenten ett ansvar för skador som påverkar bilens avgasreningssystem. Därför kan generalagenten enligt lag vara skyldig att åtgärda skadorna utan kostnad.





Skadefrekvens motorskador

Anmälda skador per 100 fordon/år



Skador på kyl- och värmesystem är billigast

Den näst vanligaste typen av maskinskada i undersökningen är skador på kyl- och värmesystem. Det som oftast går sönder är kondensorn, 33 procent, vilket gör det till den vanligaste maskinskadan i hela undersökningen. Därefter följer skador på AC-kompressorn, 22 procent, och vattenpumpen, 21 procent.

I genomsnitt inträffar en skada efter 7 500 körda mil. Den genomsnittliga reparationskostnaden för skador på kyl- och värmesystem är 9 600 kronor, vilket gör den till den billigaste skadegruppen i undersökningen. Skador på kondensorn kostar i genomsnitt 8 600 kronor. Dyrast blir det om AC-kompressorn går sönder, vilket i genomsnitt kostar 11 500 kronor.

Volkswagens vattenpumpar sticker ut

Volkswagen, Nissan och Seat har högst skadefrekvens inom kyl- och värmesystem. För Volkswagen sticker skador på vattenpumpen ut och bilmärket står för nära två tredjedelar av samtliga vattenpumpskador i undersökningen. Även Skoda och Audi, som delar motor med Volkswagen, har betydligt fler vattenpumpskador än medelbilen. För Nissan och Seat är det istället kondensorskador som står för huvuddelen av skadorna på kyl- och värmesystemet. Modellen Qashqai står för nästan samtliga av Nissans kondensorskador.

Skador på fabriksmonterad bränslevärmare är ett ovanligt fel och några bilmärken har inga skador alls i undersökningen. Bland de större bilmärkena står Volvo för en relativt stor andel av skadorna på bränslevärmaren på sina dieselmotorer, men det är trots allt sällan denna typ av skada inträffar.

Kyl- och värmesystem

Andel av maskinskador

25%

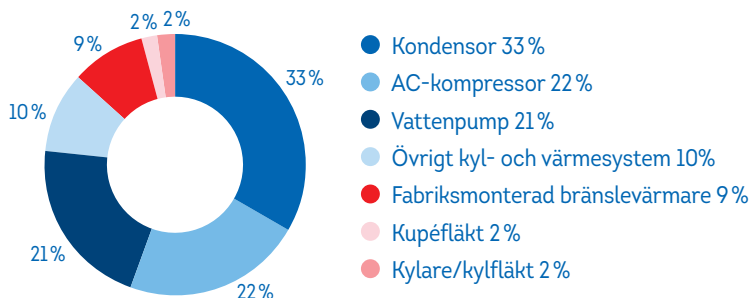
Genomsnittlig reparationskostnad

9 600 kr

Genomsnittlig körsträcka vid skada

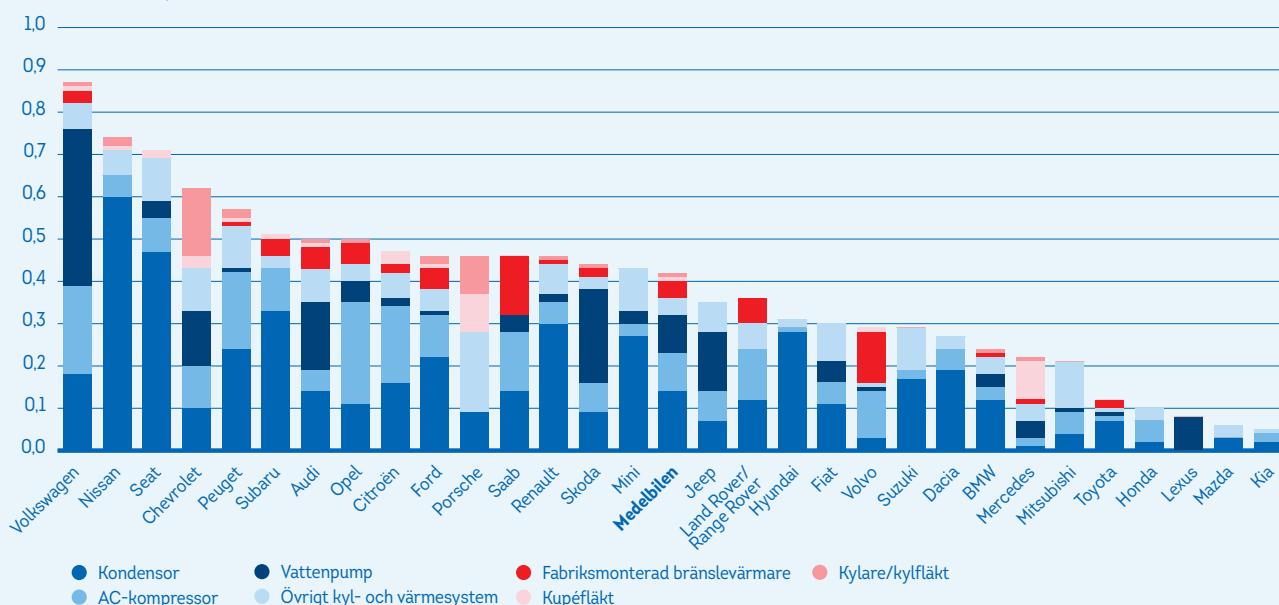
7 500 mil

Fördelning per komponent



Skadefrekvens kyl- och värmesystem

Anmälda skador per 100 fordon/år



Mer än var femte skada gäller växellåda/drivning

Den tredje vanligaste maskinskadnan är skador på växellådan/drivningen. De komponenter som oftast går sönder är kopplade till fyrhjulsdriften och kopplingen. Jämfört med förra rapporten, 2017, är andelen skador på fyrhjulsdriften dubbelt så stor nu, 24 procent.

Skador på växellådan/drivningen blir ofta relativt dyra och kostar i genomsnitt 24 000 kronor. Allra dyrast blir det att byta en hel växellåda. En automatväxellåda kostar i genomsnitt 53 000 kronor att byta och en manuell 36 000 kronor. Även skador på fyrhjulsdriften tillhör de allra dyraste typerna av skador i undersökningen, 22 000 kronor i snitt.

Porsche har många skador på fyrhjulsdriften

Porsche är det bilmärke som har högst skadefrekvens på växellådan/drivningen. En tredjedel av Porsches maskinskadnan i hela undersökningen är på växellådan/drivningen, varav de flesta gäller skador på fyrhjulsdriften. Även för Land Rover/Range Rover står skador på fyrhjulsdriften för huvuddelen av skadorna på växellådan/drivningen. Bland de lite större märkena sticker BMW ut med en stor andel av skadorna på fyrhjulsdriften. I de granskade skadorna ser vi generellt att fyrhjulsdrivna fordon tenderar att vara överrepresenterade när det gäller skador på drivningen. Opel har oftare skador än medelbilen när det gäller byte av manuella växellådor, en av de dyraste skadorna, och skador på drev/synkringar. Volvo har en högre skadefrekvens för skador på växellådan/drivningen än medelbilen. Det beror främst på skador på kopplingen, där Volvos 1,6-litersmotor är kraftigt överrepresenterad.

Växellåda/drivning

Andel av maskinskadnan

22%

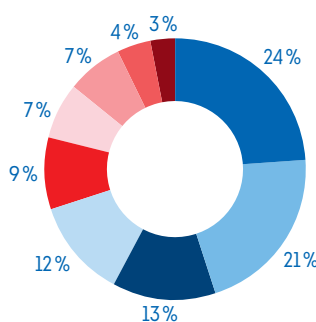
Genomsnittlig reparationskostnad

24 600 kr

Genomsnittlig körsträcka vid skada

8 300 mil

Fördelning per komponent

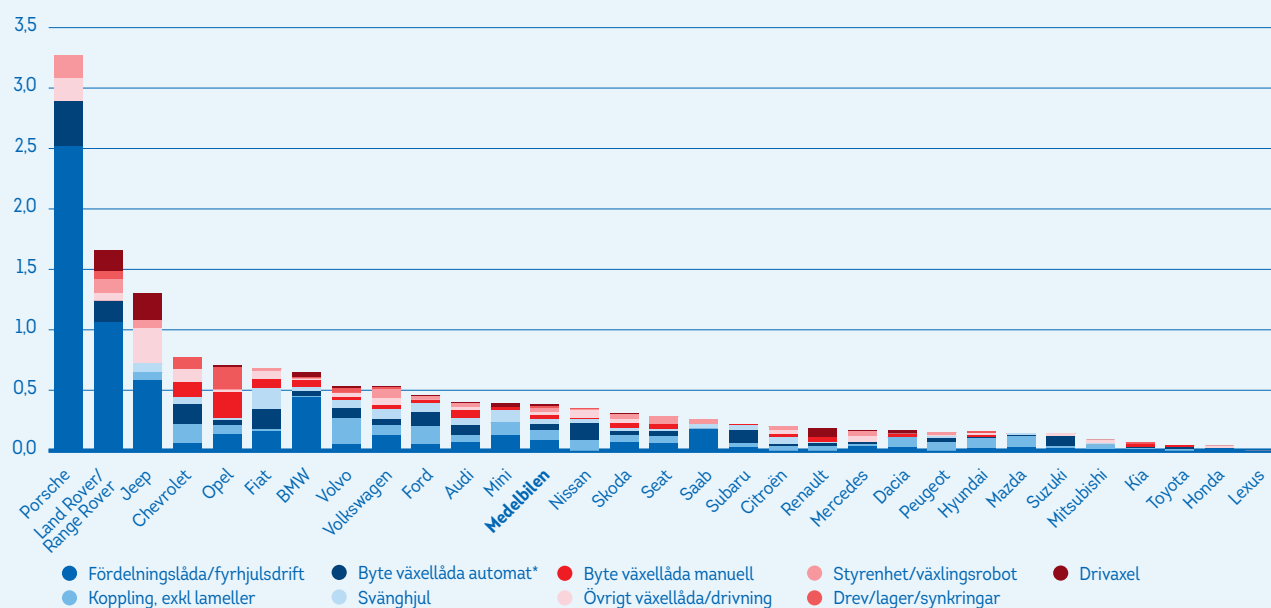


- Fördelningslåda/fyrhjulsdrift 24 %
- Koppling exkl lameller 21 %
- Byte växellåda automat* 13 %
- Svänghjul 12 %
- Byte växellåda manuell 9 %
- Övrigt växellåda/drivning 7 %
- Styrenhet/växlingsrobot 7 %
- Drev/lager/synkringar 4 %
- Drivaxel 3 %

*Inklusive dubbelkopplingsväxellåda

Skadefrekvens växellåda/drivning

Anmälda skador per 100 fordon/år



- Fördelningslåda/fyrhjulsdrift
- Koppling, exkl lameller
- Byte växellåda automat*
- Svänghjul
- Byte växellåda manuell
- Övrigt växellåda/drivning
- Styrenhet/växlingsrobot
- Drev/lager/synkringar
- Drivaxel

*Inklusive dubbelkopplingsväxellåda

Fel på elektroniken – 14 procent av alla maskinskador

Inom området elektronik är skador på de elektroniska komfortsystemen vanligast, 25 procent. Exempel på sådana är elektroniken till infällbara dragkrokar och nivåregleringskomponenter, styrelektronik för nyckellöst startsystem, backsensorer och luftkonditioneringsanläggningar.

Näst vanligast är skador på generator och styrdon/styr-enheter, 18 procent vardera. Den dyraste typen av elektronisk skada är på kommunikations- och infosystem som i genomsnitt kostar 15 400 kronor.

Fiat har många skador på generatorm

Inom elektronik har Jeep, Porsche och Fiat högst skadefrekvenser. Noterbart är att huvuddelen av Fiats skador gäller generatorm. Ökningen av generatorsskadorna är en anledning till att märket har en högre skadefrekvens för maskinskador totalt sett än medelbilen, till skillnad från i förra undersökningen.

Bland de större bilmärkena har BMW en högre frekvens av skador på de elektroniska komfortsystemen än medelbilen i undersökningen. Opel har betydligt oftare skador på tändspolar än medelbilen och här är modellen Opel Corsa överrepresenterad. Skador på tändspolar är dock den allra billigaste komponenten i hela undersökningen att reparera, cirka 6 000 kronor i genomsnitt.

Elektronik

Andel av maskinskador

14%

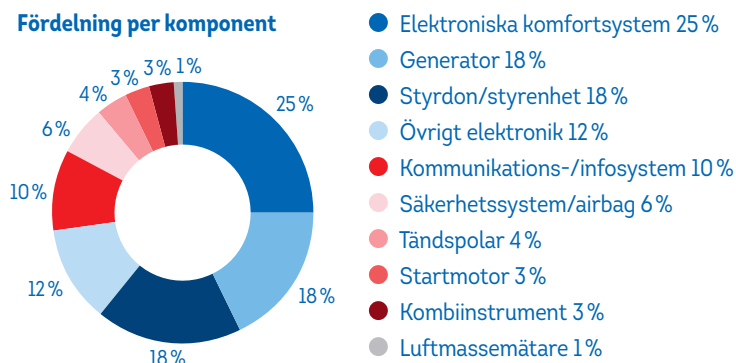
Genomsnittlig reparationskostnad

11 900 kr

Genomsnittlig körsträcka vid skada

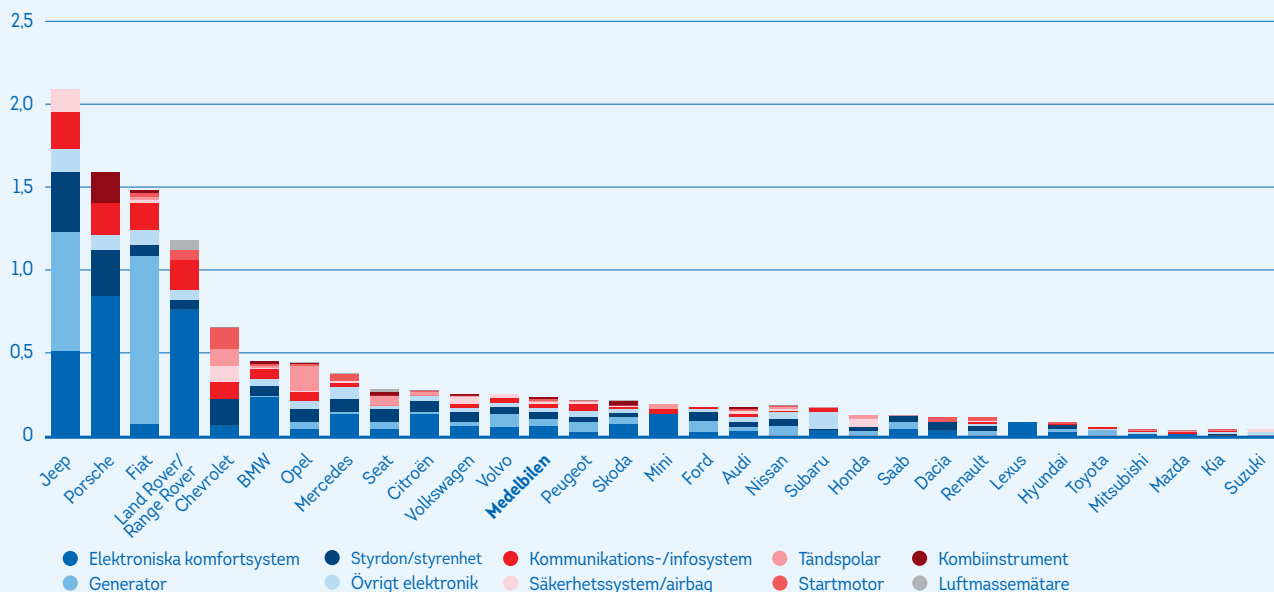
7 400 mil

Fördelning per komponent



Skadefrekvens elektronik

Anmälda skador per 100 fordon/år





Färre än var tionde skada gäller bränslesystemet

Skador på bränslesystemet inträffar inte särskilt ofta, men när det händer är det oftast spridarna, 62 procent av skadorna, eller bränslepumpen, 24 procent, som har gått sönder.

Det kostar i snitt 13 100 kronor att reparera en skada på bränslesystemet. Peugeot är det bilmärke som i undersökningen oftast har problem med bränslesystemet. Även Citroën, som delar motorer med Peugeot, har betydligt fler skador än medelbilen. För båda dessa märken beror det på problem med spridare och då nästan uteslutande på deras 1,6-liters dieselmotorer. Bland de större märkena har även Volvo klart fler skador på spridare än medelbilen. Även för Volvo är det 1,6-litersmotorn som är drabbad och det gäller både bilar drivna med diesel och med bensin/etanol. Generellt är skador på spridare klart överrepresenterade bland dieseldrivna bilar och 1,6-litersmotorer.

Bränslesystem

Andel av maskinskadorna

9%

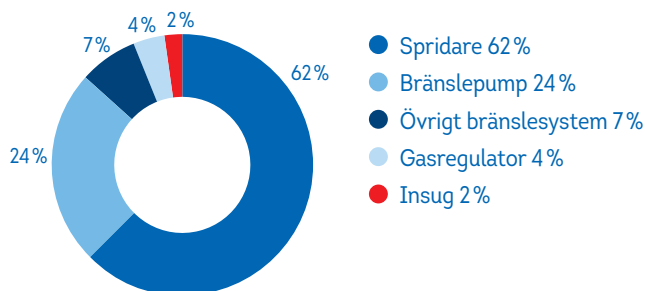
Genomsnittlig reparationskostnad

13 100 kr

Genomsnittlig körsträcka vid skada

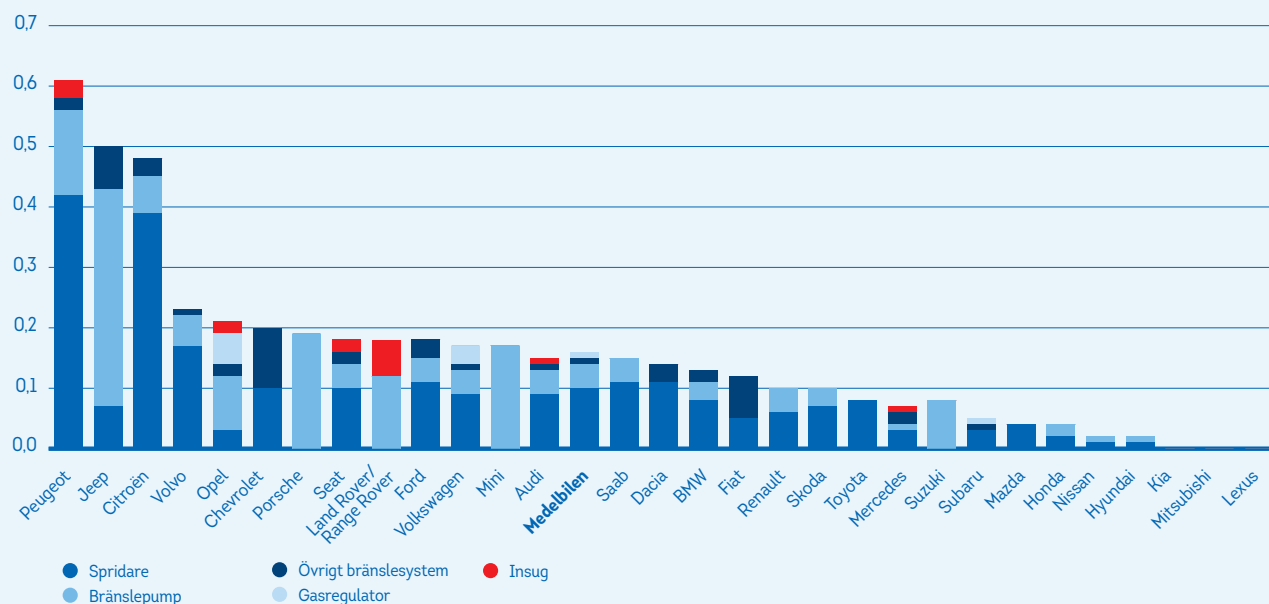
8 200 mil

Fördelning per komponent



Skadefrekvens bränslesystem

Anmälda skador per 100 fordon/år



Ovanligt med skador på styrning och bromssystem

Skador på styrning eller på bromssystem anmäls mycket sällan till oss. Skador på styrningen utgjorde endast tre procent av totala antalet maskinskador och skador på bromssystem var ännu ovanligare, en procent. För några bilmärken finns inte en enda eller mycket få skador på dessa komponenter.

Om det ändå sker en skada på styrningen är det oftast styrväxeln som har gått sönder. Det är också den dyraste typen av skador på styrsystem och kostar i genomsnitt 17 600 kronor att reparera. Inom bromssystemet är det skador på ABS/ESP-styrenheten som dominerar. En skada på bromssystemet kostar i genomsnitt 12 600 kronor.

För litet underlag för att redovisa per bilmärke

Eftersom dessa skador inträffar så sällan är underlaget för litet för att det ska vara meningsfullt att redovisa utfallet på bilmärkesnivå. I vår undersökning sticker dock Citroën ut inom styrning, då de står för en stor andel av styrväxelskadorna i undersökningen.

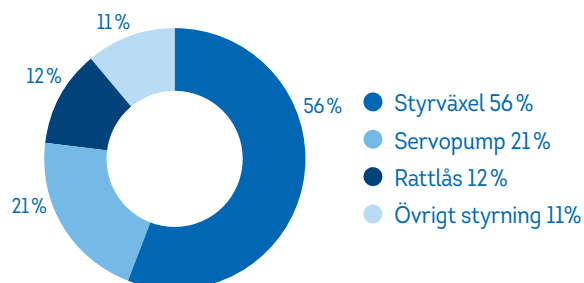
Styrning

Andel av maskinskador	Genomsnittlig reparationskostnad
3%	14 600 kr
	Genomsnittlig körsträcka vid skada
	7 800 mil

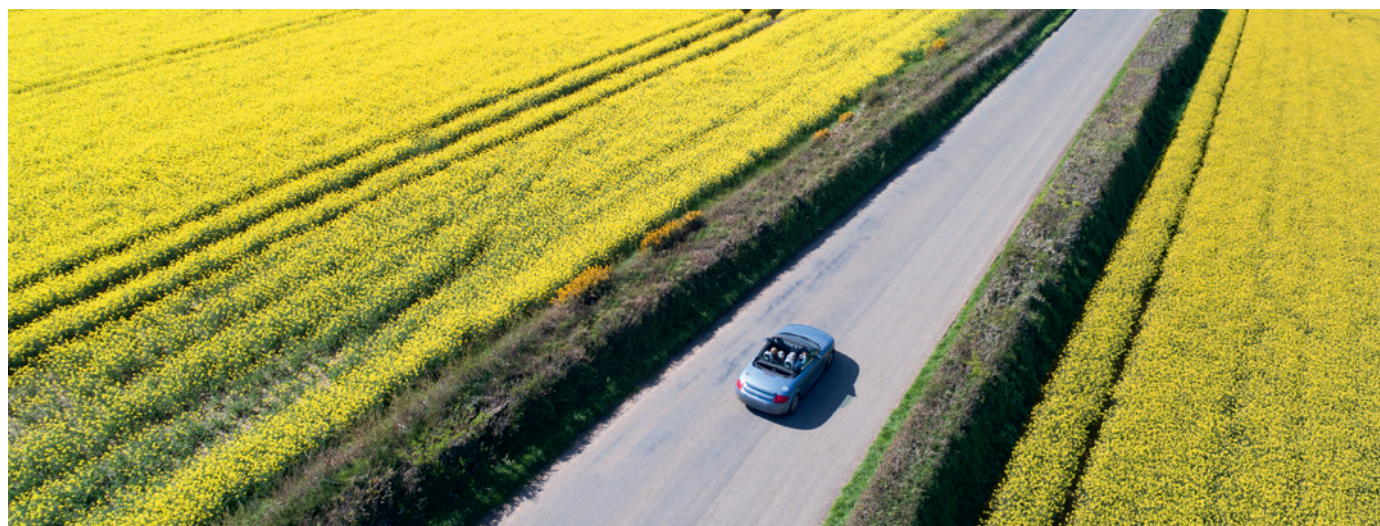
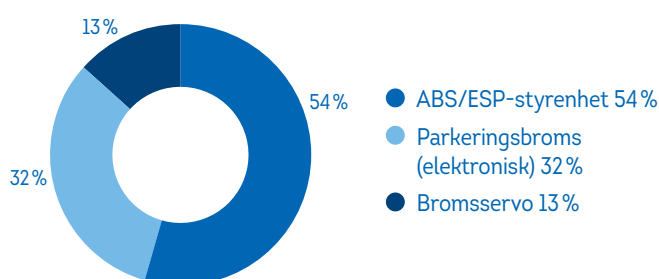
Bromssystem

Andel av maskinskador	Genomsnittlig reparationskostnad
1%	12 600 kr
	Genomsnittlig körsträcka vid skada
	6 700 mil

Fördelning per komponent



Fördelning per komponent



Så mycket kostar en maskinskada

En maskinskada på en personbil kostar i genomsnitt 18 000 kronor att reparera¹⁾, varav ungefär två tredjedelar är reservdelskostnad och en tredjedel är arbetskostnad. Kostnaden kan dock variera mycket beroende på vad som gått sönder.

Dyrast är skador på motorer och växellådor/drivning. Allra dyrast blir det vid ett komplett motorbyte, där kostnaden varierar kraftigt men i snitt uppgår till 75 000 kronor. Byte av växellåda kan också bli väldigt kostsamt, cirka 53 000 kronor för automatiska växellådor och 36 000 för manuella växellådor. Skador på komponenter i kyl- och värmesystemet är de som i genomsnitt kostar minst att reparera.

Märkesverkstäder reparerade flest maskinskador

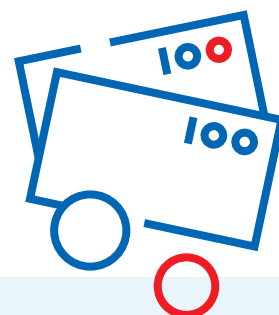
För ungefär 80 procent av skadorna i granskningen utfördes reparationen på en märkesverkstad, det vill säga en verkstad som är auktoriserad av bilmärkets generalagent. Vi kan inte se någon markant skillnad i reparationskostnad mellan märkesverkstäder och allbilsverkstäder, men för en konsument finns det sannolikt skillnader. Det beror på att försäkringbolag ofta har upphandlade och därmed lägre timpriser än en privatperson på märkesverkstäder.

¹⁾ Reparationskostnaden är inklusive moms. Skador där reparationskostnaden understiger självrisken ingår inte, vilket påverkar genomsnittskostnaden i rapporten.

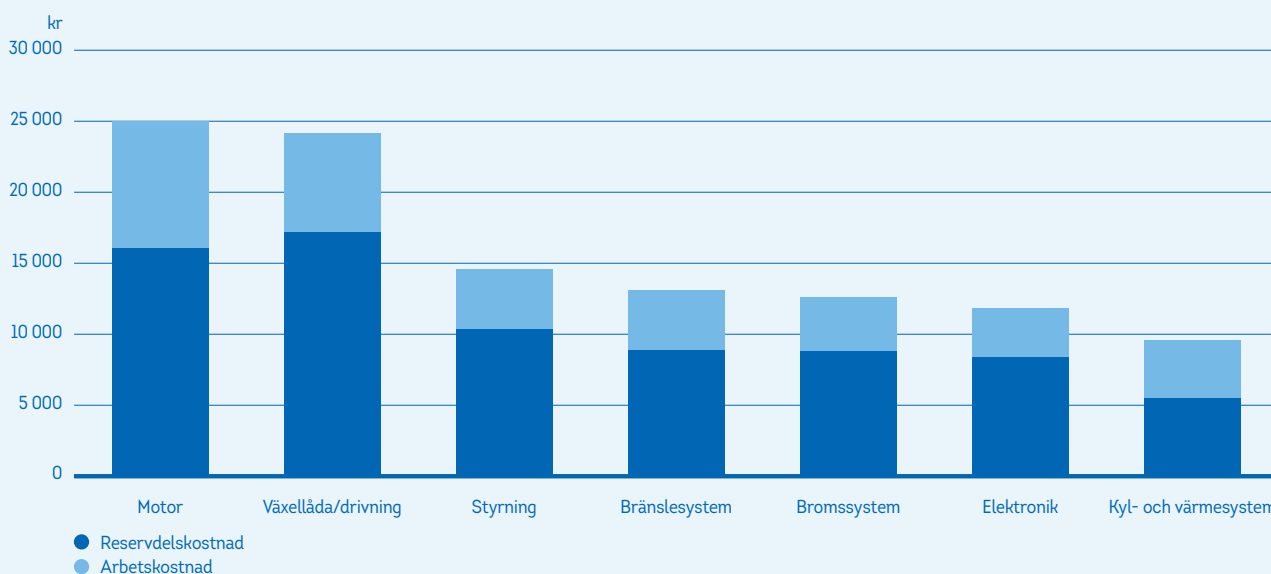
Stor skillnad på pris mellan olika verkstäder och bilmärken

Däremot ser vi tydligt att det kan finnas stora skillnader i reparationskostnad mellan verkstäder generellt, oavsett märkes- eller allbilsverkstad. Det är därför viktigt att som konsument, om möjligt, jämföra kostnaden mellan verkstäder och ta in flera offerter.

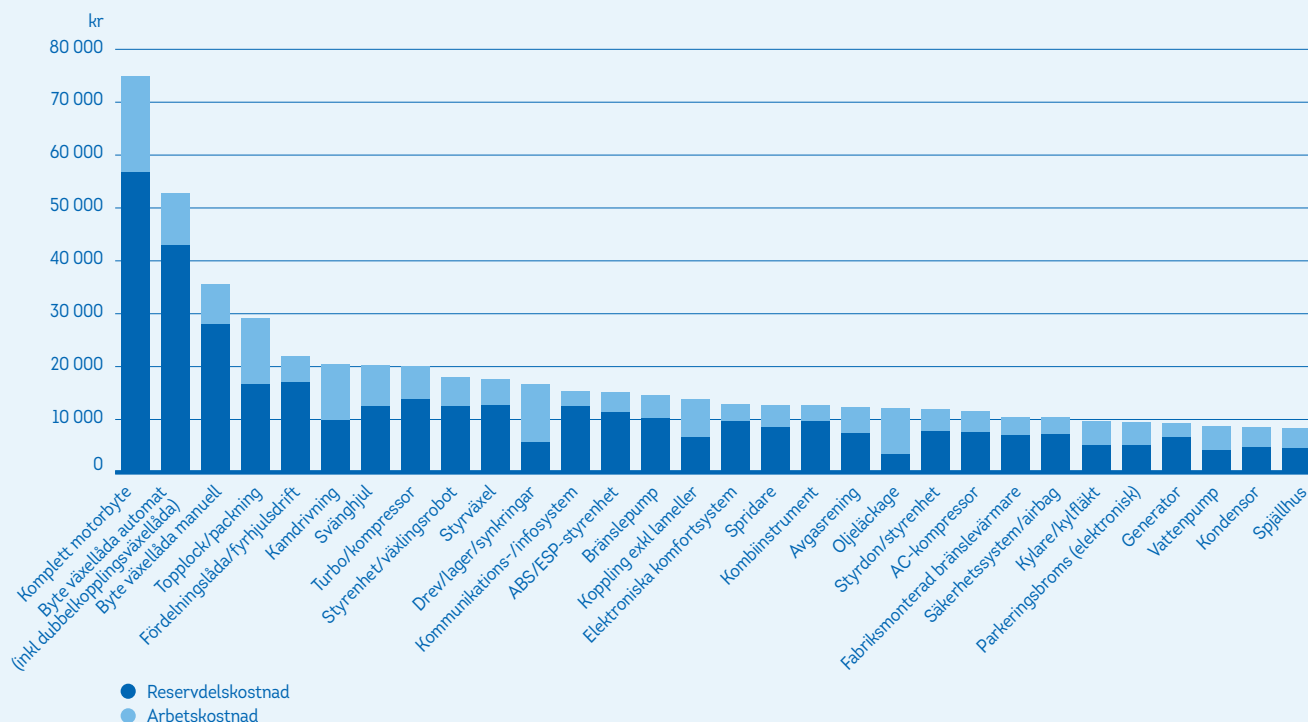
Det är stor skillnad i genomsnittlig reparationskostnad mellan olika bilmärken, beroende vilken typ av skador som är vanligast för respektive märke. Bilmärken som ofta drabbas av motorskador eller skador på växellådor är de som har de högsta reparationskostnaderna. För vissa typer av maskinskador finns det även skillnad i reparationskostnad mellan så kallade premiummärken jämfört med andra märken. Ett motorbyte är i genomsnitt klart dyrare för ett premiummärke än för övriga märken, men för de flesta vanliga skador – exempelvis på koppling, kondensor och AC-kompressor – är det ingen större skillnad mellan bilmärken.



Genomsnittlig reparationskostnad per komponentgrupp

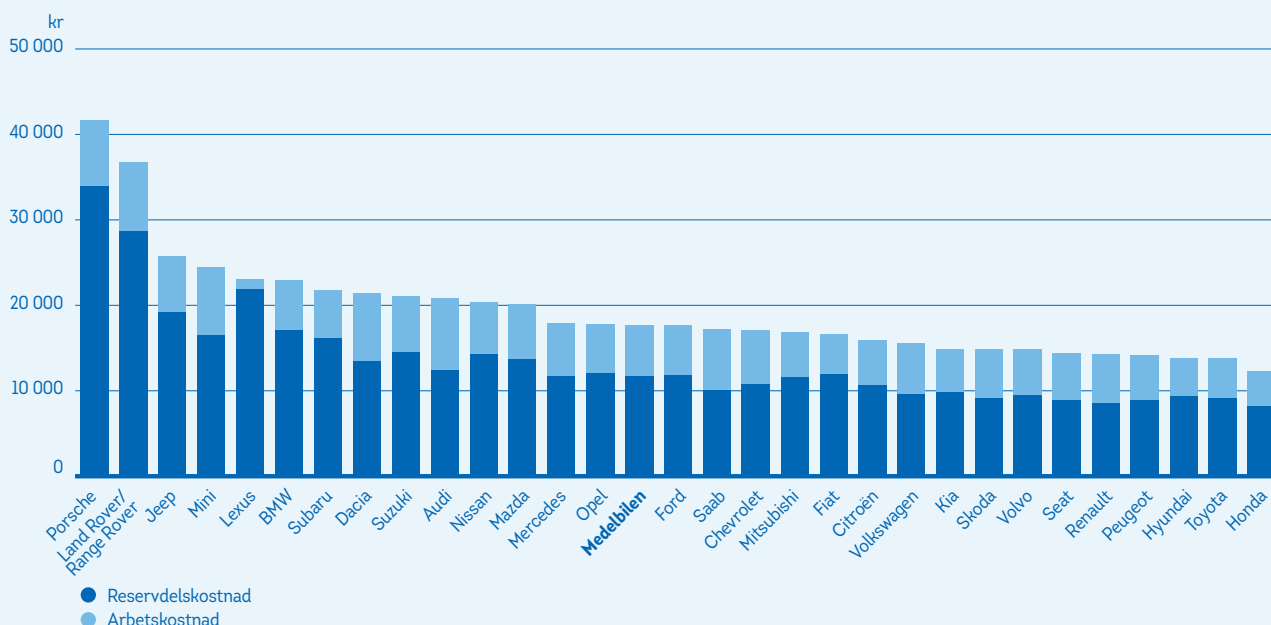


Genomsnittlig reparationskostnad för de 30 vanligaste felen



Ett komplett motorbyte och byte av växellåda är de klart dyraste skadorna. Den allra dyraste skadan i undersökningen var ett motorbyte som kostade närmare 700 000 kronor, vilket dock inträffade för ett bilmärke som inte redovisas separat i undersökningen. Den allra vanligaste komponenten som går sönder är kondensorn, men det är å andra sidan en av de billigaste skadetyperna.

Genomsnittlig reparationskostnad per bilmärke



Bilmärken som ofta drabbas av dyra skador, som motorskador eller skador på växellåda, är de som har högsta reparationskostnaderna och reservdelar står då för en relativt stor del av kostnaden. Ett fåtal dyrare skador hos ett bilmärke kan få stor påverkan på den genomsnittliga skadekostnaden och fördelningen mellan reservdelar och arbetskostnad för bilmärket. Fördelningen kan även påverkas av att kostnad för arbete och/eller material ibland helt eller delvis täcks av goodwill-åtaganden från bilmärkets generalagent.

Lätta lastbilar är mindre skadedrabbade

För första gången har vi även tagit med maskinskador för lätta lastbilar i undersökningen. I genomsnitt rapporterades 1,2 skador per 100 lätta lastbilar och år.

I genomsnitt inträffar skadan vid 8 000 körda mil och reparationskostnaden är cirka 27 000 kronor. Motorskadorna och skador på växellådan/drivningen är klart dyrast, 37 000 respektive 28 000 kronor i genomsnitt.

Även för lätta lastbilar är motorskadorna vanligast

Skadefrekvensen för lätta lastbilar är något lägre än för personbilar i undersökningen. En lätt lastbil körs i genomsnitt fler mil per år än en personbil, vilket kan innebära att fler fordon hinner falla för maskinskadeförsäkringens miltal. Motorskadorna är den vanligaste typen av skada även för lätta lastbilar och inträffar ungefär lika ofta som för personbilar. Ungefär 90 procent av de lätta lastbilarna i undersökningen är dieseldrivna, jämfört med 60 procent för personbilar. Det bidrar till att maskinskadorna fördelar sig lite annorlunda än för personbilarna. De vanligaste komponenterna som går sönder för lätta lastbilar är avgasreningen (inom motormomentet) och spridare (inom bränslesystem), vilket är typiska skador för dieseldrivna fordon.

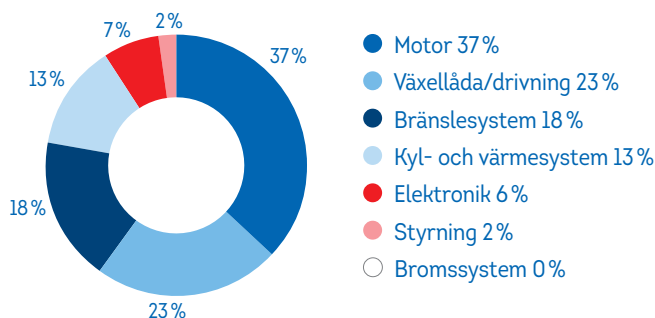
Renaults lätta lastbilar har en hög andel skador på kondensorn

Citroën är det märke som i undersökningen har lägst maskinskadefrekvens bland de lätta lastbilarna. Dodge har den högsta skadefrekvensen och det är främst motorskadorna och elektroniskadorna som sticker ut jämfört med medellastbilen. Vi har dock relativt få fordon av Dodge i beståndet, vilket gör att ett fåtal skador påverkar

frekvensen mycket. Efter Dodge följer Renault och Volkswagen, där antalet fordon är betydligt större. För Renault är skadefrekvensen inom kyl- och värmesystem högre än för medelfordonet. Det beror på att Renault står för hälften av samtliga skador på kondensorer i undersökningen. Även för personbilar har Renault fler skador på kondensorn än medelbilen.

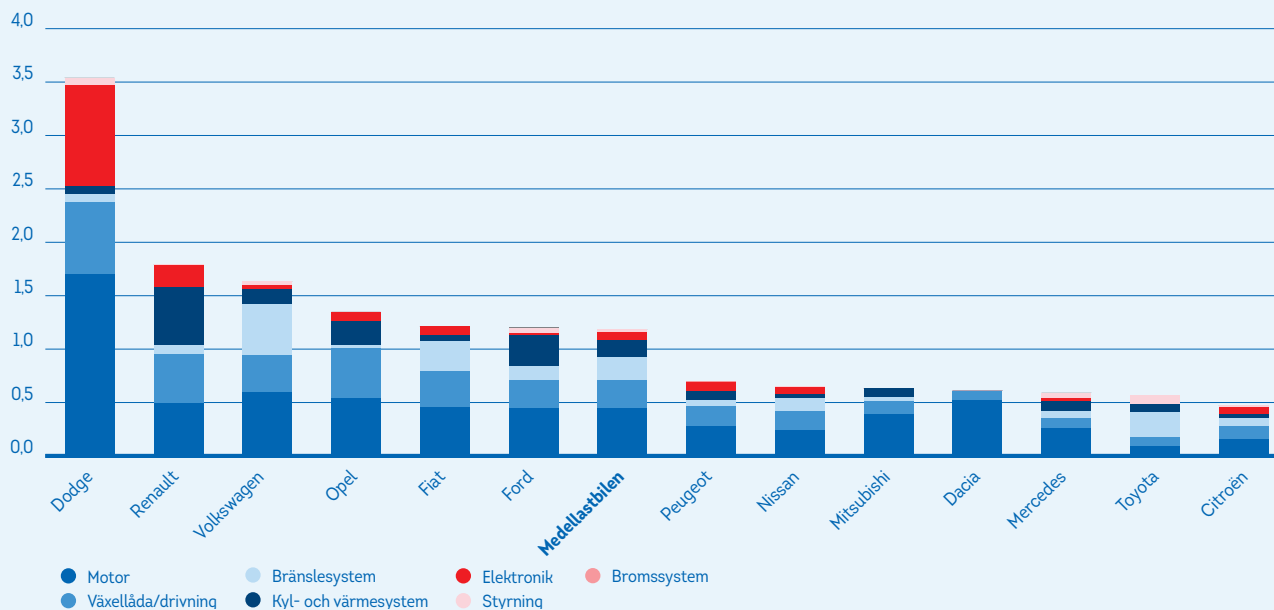
Volkswagen, som är det största märket bland lätta lastbilar, är tydligt överrepresenterade bland skador på spridare (inom bränslesystem) och något överrepresenterade för skador på avgasreningen (inom motorskadorna) i undersökningen.

Fördelning per komponentgrupp, lätt lastbil

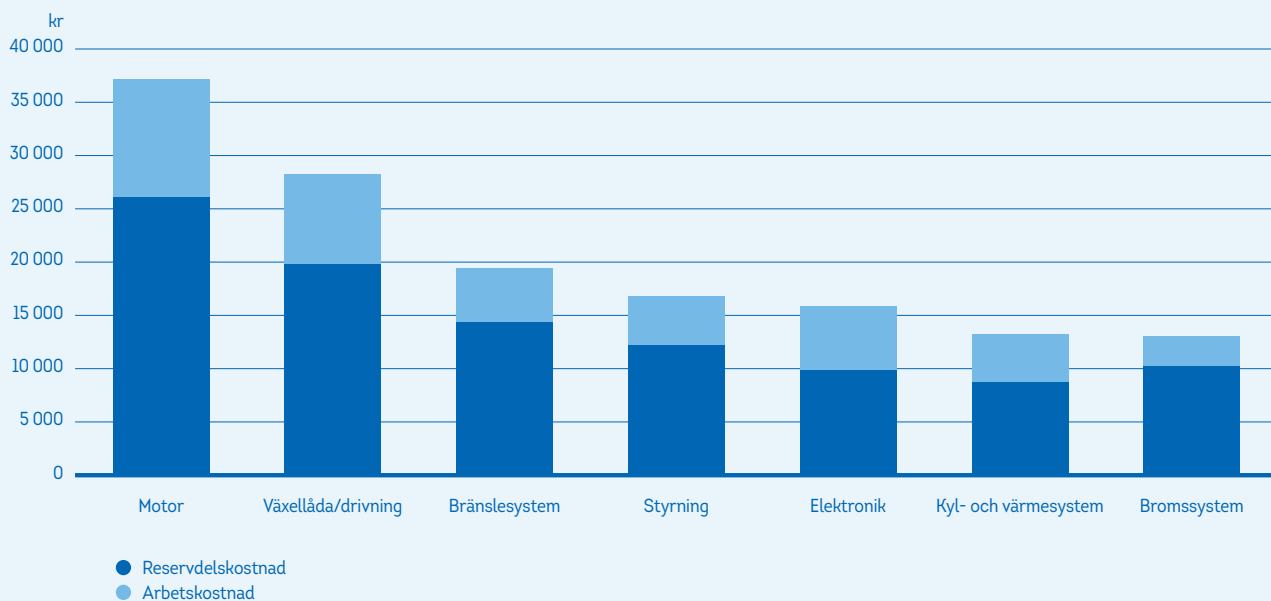


Skadefrekvens maskinskador, lätt lastbil

Anmälda skador per 100 fordon/år



Genomsnittlig reparationskostnad per komponentgrupp, lätt lastbil



Den genomsnittliga reparationskostnaden för maskinskador på en lätt lastbil är ungefär 27 000 kronor.

Skador på motorn är klart dyrast följt av väckellådan/drivningen. Dyrast blir det om hela motorn eller väckellådan måste bytas.

Husbilar drabbas oftare av maskinskador

För husbilar är skadefrekvensen för maskinskador i vår undersökning högre än för både personbilar och lätta lastbilar, cirka 3,4 skador per 100 fordon och år¹⁾. Det är dubbelt så högt som för personbilar.

För husbilar är skador på elektronikkomponenter den vanligaste typen av maskinskada i granskningen och inträffar betydligt oftare än för personbilar och lätta lastbilar. De elektronikkomponenter som oftast går sönder är kombiinstrument och elektroniska komfortsystem. En maskinskada på husbilar kostade i undersökningen i genomsnitt 21 000 kronor att reparera.

För husbil är det även betydligt vanligare med skador på motorer och växellådor, särskilt på kopplingen, än för lätta lastbilar och personbilar. Husbilar körs normalt sett med betydligt högre vikt, vilket kan påverka utfallet.

Körsträckan innan maskinskadan är lägre för husbilar

Maskinskadorna i undersökningen har i genomsnitt inträffat vid betydligt färre körda mil, 4 400 mil, för husbilar än för personbilar och lätta lastbilar. Husbilar kör i genomsnitt betydligt färre mil per år, ungefär hälften jämfört med personbilar, vilket kan innebära att garantitiden i större utsträckning har hunnit gå ut när en skada inträffar. Fler skador som inträffar vid låga miltal syns därför i vår skadestatistik. Det påverkar därför både skadefrekvensen och den genomsnittliga körsträckan vid maskinskadan.

Den vanligaste motorn i husbilar är en Fiatmotor

För husbilar bryter vi inte ner resultatet på bilmärke, då huvuddelen av de försäkrade husbilarna är byggda på lätta lastbilar tillverkade av Fiat. Det speglar även i stort marknaden. Huvuddelen av husbilarna drivs på diesel och vanligaste motorn är Fiats 2,3- och 3,0-litersmotor. Eftersom det finns relativt få skador på husbilar redovisar vi inte heller resultatet på komponentnivå, då utfallet i så fall blir för osäkert.

¹⁾ Skador i husbilens boendedel ingår inte i granskningen, endast maskinskador i bildelen.

Genomsnittlig körsträcka vid skada

Husbil

4 400 mil

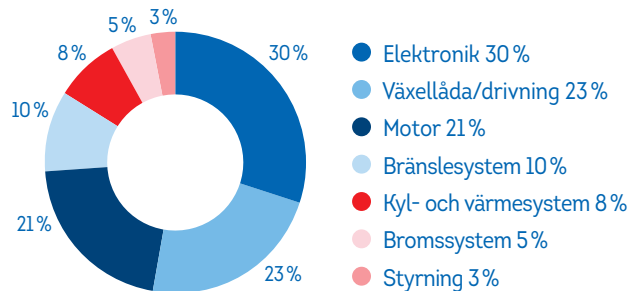
Personbil

7 900 mil

Lätt lastbil

8 000 mil

Fördelning per komponentgrupp, husbil





Om du drabbas av maskinskada

- Ta reda på om skadan omfattas av garanti eller om generalagenten eller bilens återförsäljare kan tänkas ta skadan som ett så kallat goodwill-åtagande.
- För svensksålda bilar som är upp till fem år och har körts högst 8 000 mil har generalagenten ett ansvar för skador som påverkar bilens avgasrening. Detta innebär att skadorna enligt lag ska åtgärdas utan kostnad.
- För en skada som varken täcks av garanti, goodwill-åtagande eller faller under avgasreningsslagen kan maskinskadeförsäkringen gälla. Kontakta ditt försäkringsbolag.
- I de fall där varken garanti eller maskinskadeförsäkring täcker skadan, ta om möjligt in offerter från olika verkstäder. Reparationspriserna kan variera kraftigt.

Tänk på att...

När du ska serva och reparera din bil, kontrollera om tillverkaren ställer några villkor för att eventuella förlängda garantier ska fortsätta gälla.

Om du köper en begagnad bil, kontrollera att all tidigare service är utförd enligt tillverkarens anvisningar.

Kontakta Länsförsäkringar eller din försäkringsförmedlare.

Länsförsäkringar Bergslagen 021-190100 | Länsförsäkringar Blekinge 0454-302300 | Dalarnas Försäkringsbolag 023-93000 | Länsförsäkringar Gotland 0498-28 18 50
Länsförsäkringar Gävleborg 026-14 75 00 | Länsförsäkringar Gäinge-Kristianstad 044-19 62 00 | Länsförsäkringar Göteborg och Bohuslän 031-63 80 00 | Länsförsäkringar Halland
035-15 10 00 | Länsförsäkringar Jämtland 063-19 33 00 | Länsförsäkringar Jönköping 036-19 90 00 | Länsförsäkringar Kalmar län 020-66 11 00 | Länsförsäkring Kronoberg
0470-72 00 00 | LF Norrbotten 0920-24 25 00 | Länsförsäkringar Skaraborg 0500-77 70 00 | Länsförsäkringar Skåne 042-633 80 00 | Länsförsäkringar Stockholm 08-562 830 00
Länsförsäkringar Södermanland 0155-48 40 00 | Länsförsäkringar Uppsala 018-68 55 00 | Länsförsäkringar Värmland 054-775 15 00 | Länsförsäkringar Västerbotten 090-10 90 00
Länsförsäkringar Västernorrland 0611-36 53 00 | Länsförsäkringar Älvsborg 0521-27 30 00 | Länsförsäkringar Östgöta 013-29 00 00



Länsförsäkringar

lansforsakringar.se