



Feature

Återvinning kan ge gammal lastbil lyckligt slut

En lastbil direkt från fabriken är inte så ny som den verkar. En tredjedel av totalvikten utgörs av återvunnen metall. Det gäller i alla fall för lastbilar från Volvo Lastvagnar. Det svenska företaget möjliggör återvinning av uttjänta lastbilar, då gammalt blir till nytt i ett kretslopp där både ekonomi och miljö är vinnare.

Sakta glider porten upp och in i verkstaden rullar en Volvo FH 460 Euro 3 från 2002. Bilen har gått cirka en miljon kilometer och nu är dess saga slut. Här på Volvo Truck Center, utanför Göteborg återvinns bilarna ner på minsta skruvnivå.

– Största vinsten med det här jobbet, både miljömässigt och personligt, är att materialen lever vidare, konstaterar säljaren Mikael Olofsson när han blickar ut över verkstaden och lastbilen som ska strippas på sina delar.

Den nyanlända lastbilen kommer att fortsätta att göra nytta. Dess fina delar kan säljas på begagnatmarknaden. Allt bortplockat material som inte kan säljas hamnar i containrar märkta med järn, aluminium, mässing, koppar, plast, brännbart och så vidare. De alltför slitna delarna skickas till nedsmältning eller förbränning för att återkomma som nya produkter eller fjärrvärme. Ingenting hamnar på deponi.

På Volvo Lastvagnar arbetar man hårt för att minska företagets miljöpåverkan och har sedan mitten av 1990-talet haft en genomtänkt återvinningsstrategi.

– Vi måste tänka på miljön, våra resurser och på framtida generationer, säger Volvo Lastvagnars miljöchef Lars Mårtensson. – Det finns dessutom starka ekonomiska skäl för kunden att återvinna lastbilen. Vi försöker underlätta den processen så mycket som möjligt, bland annat genom att ge en detaljerad instruktion för varje lastbil om hur den ska återvinnas.

En Volvolastbil förbereds redan i fabriken för vad som ska hända den dag då fordonet inte längre rullar. – Även i produktionen anpassar vi tekniken till kommande demontering och återvinning. Delar monterade med skruvar är till exempel lättare att ta isär än limmade delar. Vi monterar också sladdar och slangar med plastclips i stället för metallclips, som är betydligt mer tidsödande att ta bort, säger Lars Mårtensson.



Även materialen väljs med omsorg. – Utmaningen är att balansera kraven mot återvinningsegenskaperna. Till viss användning passar exempelvis plast som kan smältas ner bättre än sådan som bränns, och ibland tvärtom, säger Lars Mårtensson.

Ungefär 50 procent av det smidda järnets vikt i en ny lastbil kommer från återvunnen metall och hela 97 procent av gjutjärnets vikt. Eftersom det går åt mindre energi att tillverka produkter av återvunnet material än av nytt, blir miljövinsten stor. Men återvinning är viktig även ur ekonomisk synvinkel. Om det bli brist på exempelvis metaller och priserna stiger blir återvinning ännu viktigare. Idag återvinns drygt 90 procent av en skrotad Volvolastbil. När en Volvo FH går till skroten innebär det att drygt nio ton material återförs i kretsloppet.

Den nyanlända Volvo FH-bilen undersöks noga av Kenneth Olsson och Jimmy Gustavsson i demonteringshallen.

– Främst letar vi efter oljeläckage, men vi noterar även andra tydliga fel. Den här skärmen är skadad.

Alla bucklor och rostangrepp markeras med en stor gul pil samt bilens ID-nummer innan de demonterade delarna läggs i en låda, även den markerad med bilens ID-nummer. Varenda liten detalj som ska säljas måste kunna härledas till exakt lastbilsmodell, tillverkningsår och serie.

Enkelt uttryckt kan man säga att bilarna demonteras framifrån och bakåt. Jimmy Gustavsson och Kenneth Olsson ger sig genast i kast med uppgiften. För att få isär just den här lastbilen tvingas de kämpa med bultarna, rosten har låst fast dem. Allt som oftast måste de värma bultarna med svetslåga för att få dem att släppa taget. Ljudet är stundtals öronbedövande.

– Man får bråka lite med dem men vi vinner alltid, skrattar Jimmy Gustavsson och släpper en rödglödgd och rykande bult på golvet.

Det tar dem mellan sex och sju dagar att demontera en bil och tvätta alla delar som ska säljas vidare. Totalt tar anläggningen in cirka 30-40 lastbilar per år.

Hytten till Volvo FH-bilen bedöms vara i gott skick. Den ska tvättas och säljas. Hytter som är äldre än tio år sparas dock sällan, de smälts i stället ner till ny metall.

Allt som är på och kring hytten ryker först. Kenneth Olsson skruvar en slang till den lilla behållaren för kylmediet och tankar över gasen i en tub som vägs noga för att kolla att behållaren inte läckt.



– Att tömma kylmediet är nästan det viktigaste momentet i hela demonteringen, för det är så miljöfarligt. Här finns det 8,8 hekto kvar, vilket är helt okej med tanke på bilens ålder, säger han.

Den giftgröna glykolen och motoroljan får rinna ut i två tråg som placerats under bilen. Alla miljöfarliga vätskor hålls över i slutna tankar som står uppställda på gården innan de skickas vidare till destruktion.

Efter att hytten lyfts av med hjälp av ett ok hängande i en travers i taket, ska den tömmas på sin inredning. Stolar, ratt, vägg- och takbeklädning och all elektronik tas bort och säljs var för sig, om skicket tillåter det. Resten återvinns.

Efter hytten är det växellådan som ska lyftas ur och därefter FH:ns 12-litersmotor.

– Växellådor och bakaxlar skickar vi ofta på reovering men motorerna bedöms i många fall vara för dyra för att reovera. Då tvättas de istället noggrant. Visst är de fina, man blir faktiskt stolt, säger Kenneth Olsson när han visar några av de skrubgade motorerna som väntar på kunder.

Den 1 mars 2011

Fakta miljönytta:

Enligt Volvo Lastvagnars miljö kalkylator minskar en återvunnen lastbil koldioxidutsläppen med drygt fyra ton. Det beror på att det går åt mindre energi att tillverka nya produkter av återvunnet material än av nytt.

Om en Euro 3-lastbil ersätts av en Euro 5-lastbil som förbrukar närmare åtta procent mindre bränsle, reduceras också partikelutsläppen med 80 procent. Den modernare lastbilen kommer dessutom att släppa ut 86 ton mindre koldioxid under sin livstid än vad den äldre skulle ha gjort.

Det motsvarar drygt 20 flygresor tur och retur mellan Stockholm i Sverige och Bangkok i Thailand. En sådan flygresa beräknas orsaka utsläpp motsvarande fyra ton koldioxidekvivalenter. En koldioxidekvivalent är ett mått på utsläpp av växthusgaser. Måttet tar hänsyn till att olika växthusgaser har olika förmåga att bidra till växthuseffekten och anger hur mycket koldioxid som kan släppas ut för att ge samma verkan på klimatet som alla växthusgaserna tillsammans för en viss resa.

Volvo Lastvagnars miljö kalkylator finns tillgänglig på www.volvotrucks.com
<http://www.volvotrucks.com/trucks/sweden-market/sv-se/aboutus/environment/footprint-calculation/Pages/EPDcalculator.aspx>



Bildtexter:

T2010_1059:

Lars Mårtensson, Volvo Lastvagnars miljöchef

T2011_1069

Volvo Truck Center i Kungälv har demonterat lastbilar sedan 1988. På gården finns det gott om begagnade lastbilshytter. En bra hytt är lättsåld och omsättningen kan vara hög.

T2011_1068

Kenneth Olsson skruvar loss takspoilern. Den är spräckt och kommer att hamna i containern för metall. Allt på och kring hytten måste plockas bort först av allt. Med spoilern kvar på taket skulle hytten bli för hög för att kunna lyftas av.

T2011_1067

Vissa bultar måste sågas av. Rosten på FH-bilen kräver att både såg- och svetshjälp används.

T2011_1066

Att göra hytten redo för lyft är det som tar längst tid. Det är så många delar som ska bort först. Men nu är det dags. Jimmy Gustavsson (till vänster) och Kenneth Olsson (till höger), styr hytten så den inte går emot och skadar kylaren och motorn.

T2011_1065

När kablar, slangar och rör, nipplar, klämmor och clips avlägsnats är det dags att lyfta ur även växellådan och motorn. Sist kvar är balkar, axlar och bromsok.

T2011_1064

De gula lapparna talar om vad som ligger i lådan, som vipparmsbryggor, kamaxlar, svänghjulskåpor eller torkarblad.

T2011_1063

Motorer i hyfsat skick strippas på generator, startmotor, AC-kompressor, servopump, kylfläkt, luftkompressor och koppling innan de förses med röda täckproppar och tvättas inför försäljning.

T2007_1757, T2010_1263:

Redan i fabriken tar Volvo Lastvagnar hänsyn till vad som ska hända den dag lastbilen inte längre rullar. Man använder material med bra återvinningsegenskaper och väljer upphängningar som förenklar demonteringen.



Länk till bilder:

http://icp.llr.se/CumulusE_Z/NTC_ImageGallery/Login2.jsp?assets=T2010_1059;T2011_1069;T2011_1068;T2011_1067;T2011_1066;T2011_1065;T2011_1064;T2011_1063;T2007_1757;T2010_1263.tif

För ytterligare information, kontakta:

Merril Boman, Mediarelationer Sverige, tel +46 70 6017975, e-mail merril.boman@volvo.com

For further information, please contact:

Per Nilsson, Media Relations Europe, phone +46 31 3233349, e-mail per.nilsson.pr@volvo.com

För videomaterial av Volvokoncernens olika produktionsanläggningar och produkter, gå till <http://www.thenewsmarket.com/volvogroup>. Där kan du ladda ner bildmaterial i form av MPEG2-filer eller beställa det på Beta-kassett. Registrering och beställning av videomaterial är kostnadsfritt för medier.

Bilder är tillgängliga i Volvo Lastvagnars bildbank <http://imagegallery.vtc.volvo.se/>

Volvo Lastvagnar tillhandahåller kompletta transportlösningar för professionella och affärsfokuserade kunder. Företaget erbjuder ett komplett produkt erbjudande med medeltunga till tunga lastbilar över hela världen, med ett starkt globalt nätverk av 3 000 serviceställen i mer än 140 länder. Volvo Lastvagnar ingår i Volvokoncernen, en av världens ledande tillverkare av lastbilar, bussar, anläggningsmaskiner, drivsystem för marina och industriella applikationer samt komponenter och tjänster för flygplan och flygmotorer. Volvokoncernen tillhandahåller också kompletta finansiella tjänster.