

TEKNIK

# En världspremiär med bränslesnack



Volvo har lanserat sina nya LNG-lastbilar. Därmed har ett nytt stort steg när det gäller att minska miljö- och klimatpåverkan från tunga och längre transporter tagits. Samtidigt hölls en diskussion om hållbara transporter och alternativa bränslen.

**Text & Foto:** Bosse Norvinge

**GÖTEBORG.** Under en regnig höstmorgon i Göteborg hade Volvo Lastvagnar sin världslansering av nya lastbilar som drivs av flytande gas – LNG.

– Med nya Volvo FM LNG och Volvo FH LNG öppnar vi upp ett helt nytt segment för gas som bränsle. Nu finns möjligheten att köra fjärrtrafik och längre regionaltransporter, säger Mats Franzén, produktchef motor och presenterar FM LNG och FH LNG, två modeller anpassade för längre och tyngre transporter än vad som hittills varit möjligt med gasdrift.

Grunden är Volvos 13-liters dieselmotor som utvecklats vidare till gasdrift.

Effekten är som dieselmotsvarigheterna på 420 hk/2 100 Nm eller 460 hk/2 300 Nm och alltså tillräckliga effektresurser som dieselmotsvarigheterna. Och med den flytande gasen kan fordonet få med sig betydligt mer gas i tankarna än med en traditionell CNG-bil, vilket gör modellerna lämpliga för fjärr- och kretstrafik. Då tekniken bygger på dieselmotorn utlovas dessutom samma robusthet, tillförlitlighet, körbarhet och bränsleeffektivitet som en diesellastbil.

Konceptet presenterades egentligen redan 2007 men har vidareutvecklats

till en idag mer renodlad gasbil, och utvecklingen av drivlinor för alternativa bränslen går vidare inom Volvo Lastvagnar.

**CLAES NILSSON, VD PÅ VOLVO LASTVAGNAR** lyfter fram att det i företagets roll som en av de världsledande fordons-tillverkarna finns ett stort ansvar vad gäller miljön.

– Men man kan konstatera att det här med att reducera klimatpåverkan på tunga fordon inte bara engagerar oss som tillverkare utan även hela värdekedjan med kunder och transportköpare som mer och mer efterfrågar lösningar som är mindre klimatpåverkande, förklarar han.

– Vi spenderar mer och mer av vår utvecklingsbudget på den här typen av teknologier och vi kommer fortsätta med det för att komma närmare visionerna om ett nollutsläpp.

**NÄR VI BLICKAR FRAMÅT** finns det olika alternativ. Ett av dessa är el. Men el är för städerna och elvägar ligger långt fram, säger Lars Mårtensson, Miljö och

Innovationschef på Volvo Lastvagnar.

– Vi presenterar nu ett alternativ till dieseldrift som har stor potential med god körbarhet, bränsleeffektivitet och tillräckligt lång räckvidd. Det är första gången vi tar flytande gas för denna typ av längre och tyngre transporter, berättar Lars Mårtensson och visar på tydliga miljömässiga fördelar och att priset är konkurrenskraftigt i många länder och det finns tillräckligt med reserver för att försvara storskalig användning. Med LNG-fordonen tror Lars Mårtensson att det skapas nya möjligheter för kunderna att driva bränsle- och kostnads-effektiva verksamheter samtidigt som det blir möjligt för företag som kör längre och tyngre transporter att minska sin klimatpåverkan.

**HVO ÄR EN FRAMGÅNGSSAGA**, men har inte samma potential som biogas. I

Europa kan HVO ersätta 3–5 procent av dieselbränslet och biogasen 21 procent – upp till sju gånger mer, förklarar Lars Mårtensson.

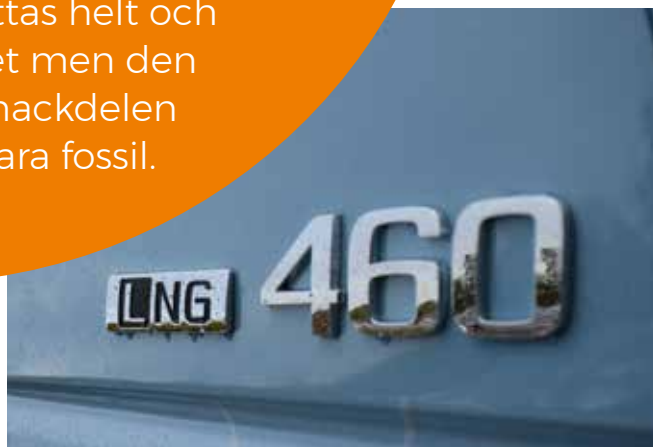
– Jag har sett många trender komma och gå och är inte särskilt lättimponerad, men den här lösningen tror jag på, säger Karin Svensson Smith, miljöpartist och ordförande i riksdagens trafikutskott, speciellt inbjuden till världslanseringen.

– HVO har annars varit en stark trend. Vi importerar biobränsle för



” Med naturgas kan dieseln ersättas helt och hållet men den har nackdelen att vara fossil.

TEKNIK



inblandning, men om Sverige ska vara föregångare måste vi tillverka mer själva. Men om vi ställer för höga hållbarhetskriterier för biobränsle kommer det att bli en begränsad produkt som samtidigt blir väldigt dyr, medger Karin Svensson Smith men önskar att vi blir mer oberoende och självförsörjande för att minska landets sårbarhet i den osäkra värld vi nu lever i.

**IDAG ÄR KLIMATET PÅ ALLAS LÄPPAR** och det är vår tids ödesfråga. Vi ska vara goda planetskötare och måste se jordens andra begränsningar med ändliga råvaror som vi ska använda så lite som möjligt av. Det gör detta bränsle mer intressant än andra, säger hon och pekar speciellt på biogasen och att hon uppfattar det som att det politiska systemet vill gynna biogasen.

– Biogas har en stor fördel då vi tar hand av avfallsprodukter och utnyttjar det som bränsle, menar Lars Mårtensson.

– Med naturgas kan dieseln ersättas helt och hållet men den har nackdelen att vara fossil. I förbränningen kan vi minska koldioxidutsläppen med 20 procent, så det är en klimatnytta, men vill man ta det stora steget när det gäller klimatnytta är det biogas som gäller. Men vi behöver en försörjningstrygghet med biogas, säger Lars Mårtensson och får medhåll från Karin Svensson Smith.

– Om man kommer ut till tanken och det inte finns något i den så tappar bränslet förtroendet.

**INFRASTRUKTUREN MED MÖJLIGHET** att tanka fordonen måste finnas, något alla var eniga om. Samtidigt måste fordonen fram för att intresset av utbyggnaden bland bolagen ska öka. Men Volvo har idag ett nära samarbete med de stora gasbolagen i Europa och ser det som ett mycket viktigt samarbete för att bygga upp infrastrukturen.

**I DAGSLÄGET FINNS I SVERIGE** sex gasstationer, bland annat i Stockholm, Göteborg, Helsingborg och Jönköping. En utbyggnad av nätet pågår. Närmast till hands blir Karlstad och Munkedal och intresse finns också för att etablera en station i Gävle.



**DET FINNS EN STARK**

**TILLTRO** till att Sverige har förmågan att ta miljöfrågorna på allvar men också att vi som ett modernt industriland kan ta fram de produkter som behövs, säger Karin Svensson Smith och berättar om reaktionerna från FN-mötet i Rio där många tyckte att Sverige har löst mycket av miljöproblemen.

– Min vision är att vi ska vara en permanent världsutställning och med våra fordon visa andra länder hur man kan göra. 🟡