

Bilen blir grönare genom användning av växtfibrer

Under 70-talet angreps bilismen häftigt. Ofta hördes slagorden som "bilarna ut ur stan" eller "krossa privatbilismen". Insikten att bilen smutsar ner och förstör våra städer och att den slukar jordens icke-förnybara råvaror var drabbande.

Idag kvarstår de flesta av miljöproblemen kring bilen men slagorden hörs inte lika mycket. Bilismen visar heller inte minsta tecken på att försvinna från vår planet, tvärtom, den ökar.

Vad kan vi göra? Ett sätt är kanske att acceptera bilen men att förändra den steg för steg så att den verkligen platsar i ett ekologiskt uthålligt samhälle.

Är det en realistisk möjlighet?

Ett viktigt steg på en sådan väg kan vara växtfibrernas renässans och deras spännande nya användningsmöjligheter som konkurrent till konstfibrer vid tillverkning av olika bildelar.

Idag använder flera ledande bilmärken, till exempel DaimlerChrysler, Volkswagen, Renault, Fiat och Volvo, växtfibrer till vissa inredningsdetaljer, men än så länge har ingen vågat satsa i stor skala.

- Alla vill att någon annan ska gå före. De vill känna sig säkra på varje steg, säger Jarl Gustafsson, VD för Getingebaserade Green In Sight som utvecklar återvinningsbara material för bil-, bygg- och möbelindustrierna.

Tillsammans med kompanjonen Stig-Åke



av Lars Edling

Stig Åke Gustafsson framför en Hampa stack på en åker utanför Poznan

Växtfibrer används redan idag av flera ledande bilfabrikanter till olika inredningsdetaljer: sidopaneler, innertak, säten, instrumentbrädor med mera. Omfattningen är ännu liten men en del ser en enorm potential i hampa och lin för produktion av framtidens bil. Lars Edling har träffat Jarl och Stig Åke Gustafsson från företaget Green in Sight som berättar om möjligheterna.

Gustafsson försöker han sätta fart på på bilindustrins användning av växtfibrer.

- Vi är absolut inga miljöaktivister men vi tror på gröna material eftersom deras tekniska egenskaper i många hänseenden är bättre än konstfibrernas, säger Stig-Åke Gustafsson.

PRODUKTER

På bordet i konferensrummet dukar de båda Gustafssonerna, som inte är bröder eller ens släkt, upp ett helt berg av produkter.

Jag får känna på stommen till ryggstödet i en förarsits, en dörrpanel, det formpressade stycke som

håller reservhjulet på plats, ett innertak, stommen till ett nackstöd, baljan till ett baksäte och många fler delar.

Alla delar är lätta eftersom växtfibrer är lättare än glasfiber. De flesta är gjorda av lin- och hampafibrer som styvpressats till en

komposit med polyolefin som bindemedel.

Målet är att även bindemedlet, än så länge petroleumbaserat, så småningom tillverkas av en förnybar råvara.

- Man ska inte stirra sig blind på att produkten måste vara helt grön från början. Går man in i miljötankandet för mycket uppstår så många hinder att inget händer. Bättre att ta ett steg i taget, tycker Jarl Gustafsson.

OLIKA BRANSCHER

Jag får också se isoleringsmaterial för byggindustrin tillverkat av hampa och känna på mjuka, behagliga textilier till sitt- och liggprodukter inom möbelindustrin. Den största framtida avnämaren till växtfibrer tror dock Gustafssonerna blir bilindustrin.

EU:s regler om producentansvar driver på utvecklingen.

År 2002 måste 80 procent av en skrotbil återvinnas. För Sverige gäller 85 procent, vi ligger några år före i utvecklingen. De auktoriserade skrotarna som efter 14-15 år tar hand om uttjänta bilar får ett lättare jobb när de är byggda för att kunna återvinnas.

Kostnaden för skrotningen ligger redan nu inbakad i inköpspriset. Därför borde rimligen alla biltillverkare välkomna en utveckling som gör det enklare att återanvända eller återvinna bildelar.

Gustafssonerna håller med men påpekar att bilindustrin i första hand ser till vad växtfibrerna kostar i tillverkningsprocessen.

forts sid 37