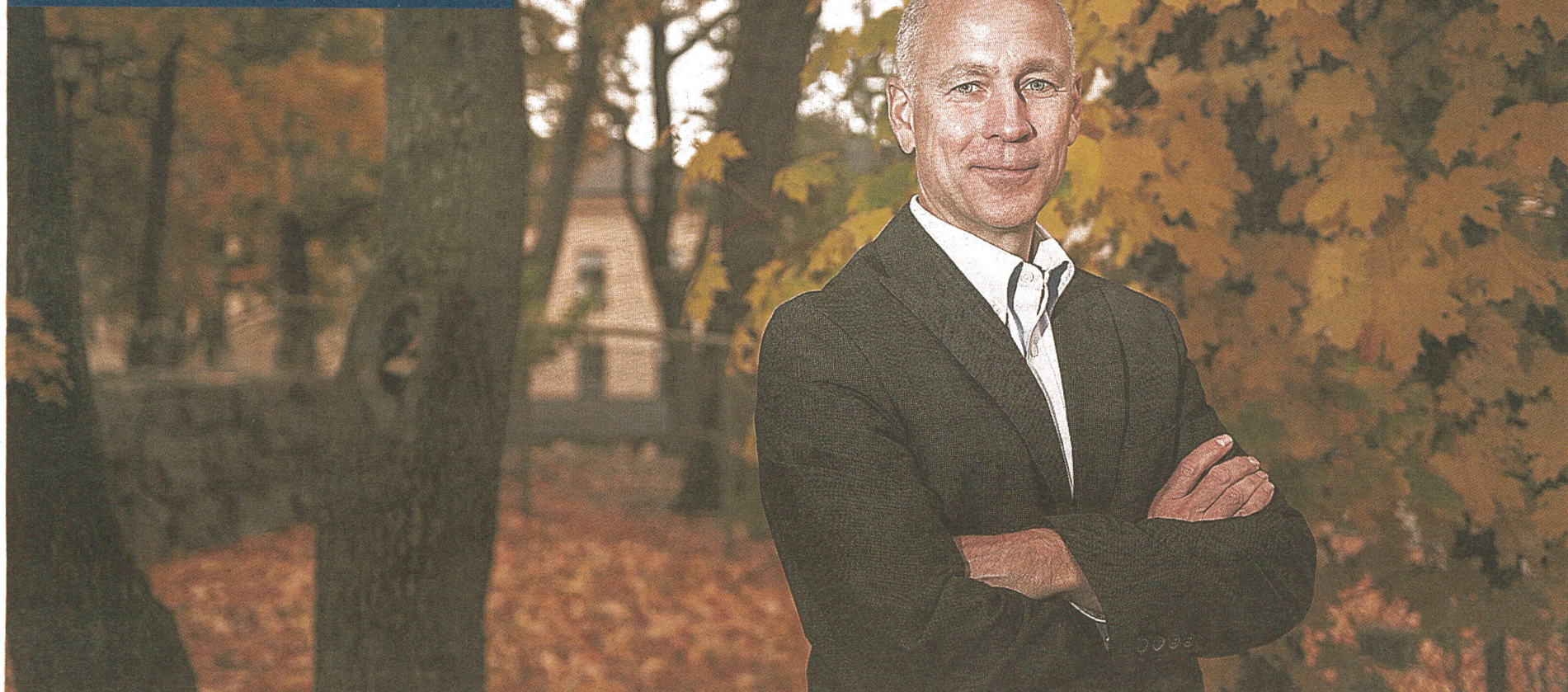


# BIL

VARJE TORSDAG  
I DAGENS INDUSTRI

Redaktörer:  
Birger Marklund och Håkan Matson  
bil@di.se  
08 573 650 00



SPECIALIST. Sintercast, med vd:n Steve Dawson, levererar teknik till alla typer av motorer men har specialiserat sig på dieseldrivna V6-motorer, den typ av motor som allt fler amerikanska biltillverkare tänker börja använda sig av.

FOTO: ANN JONASSON

# Pickuper lyfter diesel

## Trenden smörjer svensk motortekniktillverkare

Dieselmärknaden växer stadigt i USA – och kan få en rejäl skjuts om motorerna också får fäste i pickuper.

Då sitter det lilla Katrineholmsföretaget Sintercast i en guldsits.

”Vi är mycket spända på vad som ska hända de kommande månaderna”, säger bolagets vd Steve Dawson.

Sintercast är leverantör av system som styr processen för volymtillverkning av kompaktgrävtjärn (CGI). Materialet används i motorblock och är ett alternativ till gjutjärn och aluminium.

Kompaktgrävtjärn är dyrare än gjutjärn – men betydligt tåligare. Den så kallade draghållfastheten är 75 procent bättre och styvheten 45 procent högre.

Kompaktgrävtjärn har varit känt länge, men problemet har varit att framställa det i industriell skala – något som Sintercasts process alltså klarar.

Den går ut på att tillsätta mycket små, men exakta mängder magnesium – så lite som 50 gram per ton – strax före gjutningen. Därefter måste temperaturen, som kan ligga uppemot 1300 grader, kontrolleras noggrant så att inte all magnesium hinner koka bort.

Sintercast levererar teknik till alla typer av motorer, från små personbilmotorer till stora industrimotorer, i storlek från 2 kilo till 17 ton.

Men bolaget har specialiserat sig på dieseldrivna V6-motorer eftersom dessa numera kräver ännu högre tålighet än fyrcylindriga motorer. Genombrottet för tekniken kom i slutet av 1990-talet när common rail-tekniken introducerades i dieslarna.

”Den ställde helt andra krav på hållbarhet eftersom motorerna jobbar med så högt insprutningstryck. Det var ingen tillfällighet att vi fick ett genombrott med common rail”, säger Steve Dawson.

### Hoppas på Fiat

Den motor som just nu gör Steve Dawson så förhoppningsfull tillverkas av italienska VM Motori, som Fiat nyligen tog över hela ägandet av efter att tidigare ha ägt hälften. Det är en treliters V6-dieselmotor, som faktiskt skulle ha suttit i senaste Saab 9-5, men som nu gör sitt intåg i en rad andra bilar – från Maserati Ghibli till Ram 1500 (tidigare såld under varumärket Dodge).

När Ram 1500 nu börjar säljas kommer svaret tämligen omgående hur det dieselmärknaden för mindre bilar egentligen är i USA.

Agaren Chrysler tror att dieselmärknaden för Ram 1500 ska bli 15 procent.

GM förklarade nyligen att bolaget funderar på en diesel i suvar och pickupmodeller, men än så länge nöjer man sig med att avvakta hur det går för Chrysler.

Ford, som tillverkar USA:s mest sålda fordon, F-serie pickup, har valt att inte hoppa på dieseltåget, utan erbjuder enbart bensinmotorer i sin modell.

”Blir märknaden bara 7 procent kom-

### Di Fakta

#### Sintercast

Intäkterna till Sintercast består dels av en installationsavgift från motorgjuterierna, dels en avgift baserad på vikt, kallad motorekvivalent.

Bland slutkunderna finns Volvo, Scania, Ford, Fiat/Chrysler, Hyundai, GM, Jaguar, Kia, Jeep, MAN, PSA, Toyota och Porsche.

Efter en svacka orsakad av bilindustrins kris har försäljningen ökat kraftigt i år. Antalet motorekvivalenter ökade under första kvartalet med 8 procent till 1,3 miljoner, och under andra kvartalet med 27 procent till 1,65 miljoner, vilket är nytt rekord.



PÅ VÄG. Amerikanska pickuper, som Ram 1500, styr mot diesel.

mer Ford troligen inte att reagera. Men skulle den bli 25 procent måste också Ford satsa på dieselmotorer”, säger Steve Dawson.

Vilket i sin tur betyder att fler följer efter – och att många kommer att använda Sintercasts processteknik. Av de 15 senaste lanserade V-dieselmotorerna är 14 tillverkade i kompaktgrävtjärn, bara en i aluminium och ingen i gjutjärn.

### Stor USA-potential

Potentialen i USA är stor. I fjol var dieselandelen av försäljningen endast 3 procent – och bara drygt 1 procent om man endast räknar personbilar – men allt fler tillverkare erbjuder nu dieslar.

Inom kort finns 29 olika dieselmoteller på marknaden och ökningen de senaste månaderna har varit dramatisk. I augusti ökade dieselmotorsförsäljningen med 42 procent och i juli med 38 procent, i båda fallen jämfört med året före.

Sintercasts teknik finns redan i 38 olika motorer hos 14 bilmärken och levereras till åtta av världens tio största

biltillverkare, så bolaget har redan foten inne hos de största.

”Ingen som har testat vår teknik har kommit tillbaka och klagat, tvärtom vill de använda den för ännu fler motorer”, säger Steve Dawson.

### Stryktåliga aktieägare

Sintercast var under många år känt som bolaget med de mest stryktåliga aktieägarna, eftersom det inte hade lämnat någon utdelning alls under de första 18 åren på börsen. Men 2010 kom första utdelningen, visserligen bara 50 öre – men den ska följas av fler, enligt ett styrelsebeslut.

Kalkylen bygger på volym: varje bil som säljs med teknik från Sintercast ger runt 30 kronor i intäkter. Det gäller alltså att hitta nya motorer där tekniken är lämplig att använda – och det finns ett nästa, mycket spännande steg, som Steve Dawson dock är mycket förtegen om.

Det handlar om omväxling om en V-motor körd på bensin som troligen ska lanseras på bilsalongen i Detroit i januari.

Rimligen borde den komma från en tillverkare som redan använder Sintercasts teknik – och de som gör det mest i dag är Ford (sju motorer), Audi (sex) och Hyundai (fyra).

”Vi är tyvärr förhindrade att avslöja någonting, men självfallet hoppas vi på ännu ett genombrott – och att många andra tillverkare följer efter”, säger han.

HÅKAN MATSON

hakan.matson@di.se

08-573 651 83