

Dagens Industri November 2013.

Unofficial translation

Swedish original at end.

Diesel buyoed by pick-up trucks

The momentum lubricates Swedish engine technology manufacturer

The diesel market growth in the US is stable – and can get a great ramp-up if the engines also will be used in pick-up trucks. Then the small company SinterCast in Katrineholm will be in a golden position. “We are very excited in what will happen the next coming months” the President of the company Steve Dawson says.

SinterCast supplies process control systems for high volume production of Compacted Graphite Iron (CGI). The material is used in cylinder blocks and is an alternative for cast iron and aluminium.

CGI is more expensive than cast iron – but significant more durable. The so called tensile strength is 75% higher and the stiffness is 45% higher.

CGI has been known since long, but the problem has been high volume production – which the SinterCast process can handle.

The process is based on adding very small but accurate amounts of magnesium – as little as 50 grams per tonne – right before casting. Then you have to control the temperature, which is up to 1300 degrees, so that all the magnesium will not disappear.

SinterCast supplies technology to all kinds of engines, from small passenger vehicles to large industrial engines, ranging from 2 kg to 17 tonnes.

But the company has specialised in V6 diesel engines as these now require higher durability than four cylinder engines. The break-through for the technique was in the late 1990:ies when the common-rail was introduced in the diesels. “It was completely different demands on durability as the engines have such a high injection pressure. The break-through in common-rail was not a coincidence” Steve Dawson says.

Hoping for Fiat

The engine that now makes Steve Dawson so hopeful is manufactured by Italian VM Motori, which Fiat recently got the the full ownership of after earlier having half. It is a 3.0 litre V6 diesel that actually would have been used in the latest Saab 9-5, that now is introduced in many other cars – from Maserati to Ghibli to Ram 1500 (earlier sold as Dodge).

When the sales of Ram 1500 now starts we will soon know how hot the diesel will be for small cars in the US. The owner, Chrysler, thinks that the market for Ram 1500 will be 15%.

GM recently explained that they are planning for diesels in suvs and pick-up trucks, but for now they are awaiting how Chrysler is doing. Ford, who manufactures the most sold vehicle in the US, F-series

pick-up truck, have chosen not to use the diesel, they only supply the petrol engine in their model. "If the market will be only 7% Ford will probably not react. But if it will be 25% they have to manufacture diesel engines" Steve Dawson says.

In that case more will follow – and many will use the process control of SinterCast. 14 of the latest 15 launched V-diesel engines are produced in CGI, only one is made of aluminium and none in cast iron.

Great potential for USA

The potential in the US is great. Last year the diesel was only 3% of sales, and only 1% if passenger vehicles only – but more manufacturers now supply the diesel option.

Shortly there will be 29 diesel models on the market and the growth has been dramatical the latest months. In August the diesel vehicle sales increased 42% and in July 38%, both compared to last year.

The SinterCast technology is already used in 38 different engines and 14 brands and is delivered to 8 of the world top ten passenger vehicle manufacturers, so the company already has a foot in the doore at largest manufacturers. "Nobody that tried our technology have ever complained, vice versa they want to use it in more engines" Steve Dawson says.

Patient shareholders

SinterCast was many years known as the company with the most patient shareholders, as they did not have dividends the 18 first years as a listed company. 2010 the first dividend was given, 50 öre only, but the board of SinterCast has decided there will be more.

The business model is based on volume: every car sold with the SinterCast technology gives circa SEK 30 revenue. It is important to find new engines where the technology can be used – and there is a next very exciting step, which Steve Dawson is very quiet about.

It is for a change about a V-petrol engine that probably will be launched in the Detroit show-room in January.

It reasonably comes from a manufacturer that already uses the SinterCast technology – and those who use that mostly today are Ford (seven engines), Audi (six) and Hyundai (four).

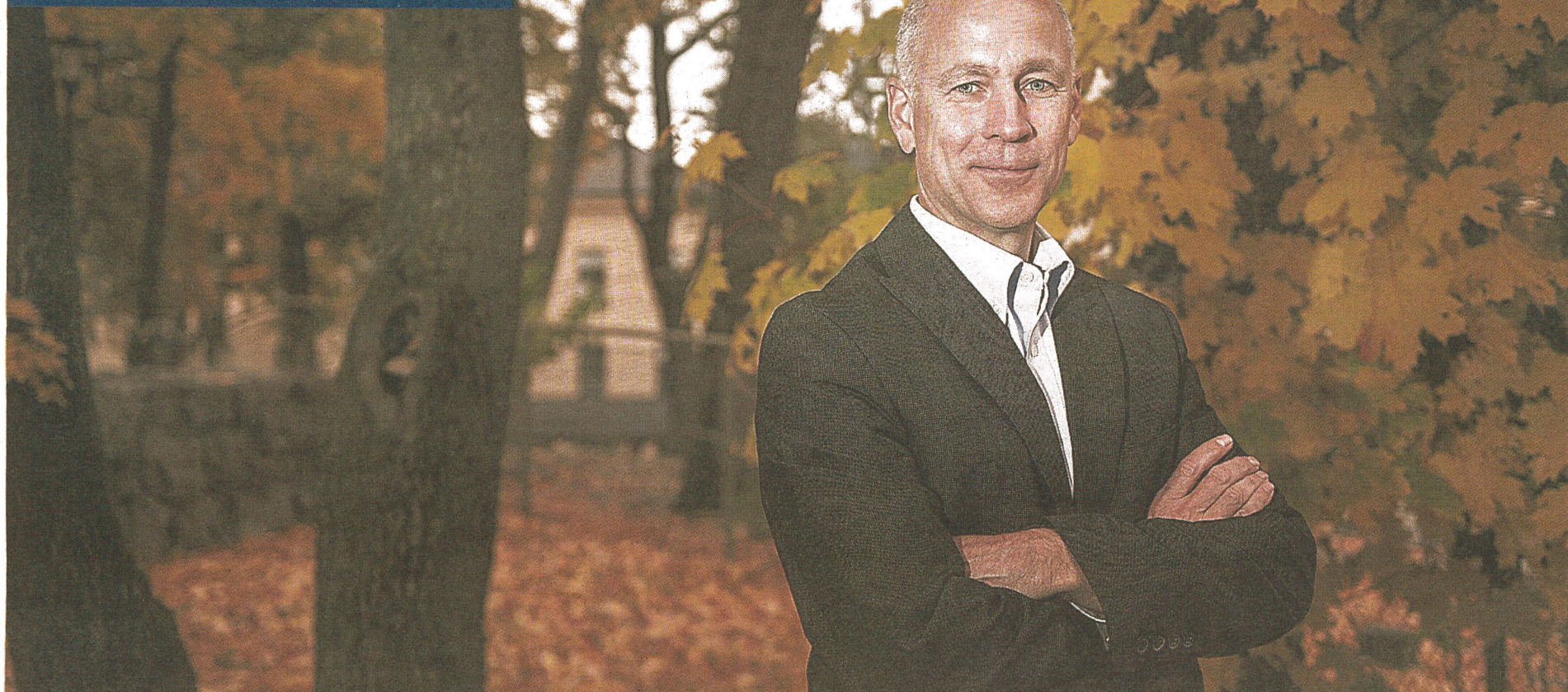
"We are prevented from telling anything, but of course we hope for another break-through – and that many other manufacturers will follow" he says.

Caption: Specialist: SinterCast, with the President & CEO Steve Dawson, delivers technology to all kinds of engines, but has specialised in V6 diesels, the type of engine more and more American car manufacturers will start using.

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