

Stål.

Tidning från Stena Stål

1.2016

NYA BUDSKAP LYFTER VOLVO

FILIALEN I MOSS LEVERERAR

KRAVET: EN INDUSTRIMINISTER

HÅRDSATSANDE DYNATEC GASAR

TOPPTRIM!

Verdis vevstakar
frigör hästkrafterna

 **STENA STÅL**

En del av din styrka

DAGS ATT TÄNKA OM

Just nu är överproduktionen av stål i världen extrem och hela branschen kämpar med sina resultat. Mycket av överproduktionen står Kina för. USA hävdar att den är subventionerad av kinesiska staten – att det är fråga om prisdumpning – och har svarat med tullar (antidumping). Även EU har börjat agera i frågan och infört tull på kallvalsad plåt från Kina och Ryssland. Fler produkter är ute på remiss från EU och sannolikt blir det tull på fler produkter.

Här i Sverige går viss industri – bland annat fordonsindustrin – för högtryck samtidigt som annan industri har det kämpigt. Vi har hög BNP-tillväxt som till stor del drivs av god konsumtion och tillväxt i tjänstesektorn. Men den svenska börsen är skakig. Efter raset strax före årsskiftet har den gjort några krumsprång uppåt, trots svaga resultat för många bolag. Det skapar en osäkerhet om framtiden och försämrar investeringsviljan.

Byggbranschen har i alla fall börjat ta fart till slut, men går det tillräckligt snabbt i förhållande till de behov som finns?

Vi lever i en oviss tid där det är svårt att sja om vad som kommer att hända, och i den allt mer globaliserade världen måste vi i den här branschen fundera över vilken plats vi ska ha i värdekedjan framöver. Behöver branschen nischa sig mer? Är skyddstullar framtiden eller är det bara att inse att lägre importpriser är här för att stanna?

Det här numret av tidningen har fordonsindustrin som tema och jag kommer att tänka på Volvos slogan när de lanserade C30 för några år sedan: Think outside the box.

Det är nog vad vi i den här branschen också behöver göra. Volvos marknadsföringskoncept Made in Sweden är en stor framgång och vår reporter har tagit i kontakt med dem för att få veta lite mer om filosofin bakom.

Vi har dessutom tagit pulsen på Fordonskomponentgruppens VD Fredrik Sidahl, läs mer om hur han ser på framtiden på sidan här intill.

Och så har vi gjort ett nedslag i vår filial i Moss, där legerat konstruktionsstål tillhör storsäljarna.

Trevlig läsning!
Henrik Forsmark, VD, Stena Stål

"Think
outside
the box"



Stål.

En tidning om stål som ges ut av Stena Stål.

Postadress:
Box 4088,
400 40 Göteborg

Besöksadress:
Fiskhamngatan 8,
414 58 Göteborg
Telefon: 010-445 00 00

HENRIK FORSMARK
Ansvarig utgivare

HANS SVENSSON
Redaktör

Vi gillar tips och synpunkter på tidningen. Hör gärna av dig till oss på adress redaktionen@stenastal.se

Besök oss på webben:
www.stenastal.se
www.stenastal.no

Produktion:
Newsroom, Göteborg
www.newsroom.se

LEIF SIMONSSON
Projektledare, Newsroom

TOMMY APELQVIST
Grafisk form, Newsroom

Framsidesbilden:
Stefan Verdi på Auto Verdi i Smedjebacken. Foto: Ulf Palm.

Tryck: Göteborgstryckeriet

STENA STÅL
En del av din styrka



"FORDONSINDUSTRIN ÄR GRUNDEN FÖR VÄLSTÅNDET"

FKG:s VD vill se en svensk industriminister



Foto: Jeannette Larsson

Fordonskomponentgruppen (FKG) är en branschorganisation för leverantörer till fordonstillverkare som Volvo och Scania. FKG:s VD Fredrik Sidahl har därför bra koll på situationen i den svenska fordonsindustrin.

AV MATS EKENDAHL

Hur mår svensk fordonsindustri?

– Bra enligt våra analyser och medlemsföretag. Den är lokomotivet för svensk ekonomi och drivs inte minst av Volvo Cars framgångar med Volvo XC90. S90 och V90 kan också bli lyckosamma.

Framtid?

– 70 procent av leverantörsindustrins produktion inom automotive utgörs av komponenter och tjänster till tunga fordon. Scantias lastbilar och Volvo AB:s lastbilar ser ut att behålla sina marknadsandelar på en tuff marknad. Men Volvo AB har en utmaning i att få upp lönsamheten för entreprenadmaskiner. Världen saknar i dag tyvärr större infrastrukturprojekt, som exempelvis OS-byggen.

Hur ser FKG:s industripolitiska tankar ut?

– Det är viktigt att förstå att industrin tack vare framgångsrik export och många anställda borgar för välståndet och är en förutsättning för tjänstesektorn. Det är därför glädjande att industrins betydelse lyfts fram på nytt i det offentliga samtalet. FKG arbetar enträget med att förklara att fordonsindustrin är dragloket

inom teknikindustrin och därmed lotsar fram andra företag. Fordonsbranschen är dessutom extremt konkurrensutsatt. Det betyder att företagen måste lyckas från dag ett. Annan industri bör ta lärdom av hur den tuffa situationen tacklas. Vi ser med glädje att en del av våra medlemsföretag nu också är verksamma inom andra branscher, dock med teknik som växt fram inom fordonsbranschen.

Varför vill FKG och andra ha en renodlad industriminister?

– Signalvärd! Fokuseringen på de industriella frågorna ökar. Vi visar att Sverige värdesätter sin industri. Image och konkurrensförmåga stärks. En stor utmaning är att bibehålla hög kompetens och hitta framtida arbetskraft, att avskaffa tull- och handelshinder, samt skapa en förmånligare bolagsbeskattning. En industriminister kan driva de frågorna.

FKG lobbar för ännu en Original Equipment Manufacturer (OEM) i Sverige, alltså en sluttillverkare som BMW. Är det en naiv tanke?

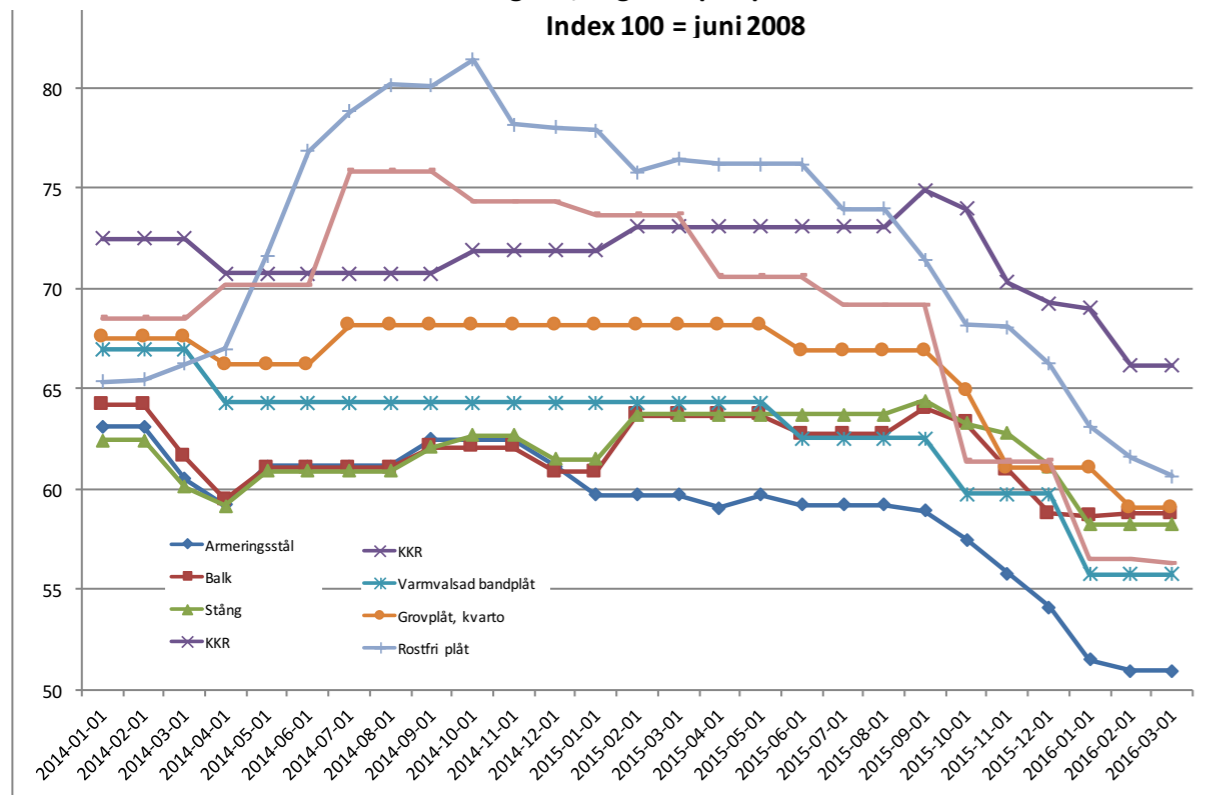
– Nej, tvärtom. Sverige är en av fem nationer i Europa som inom landets gränser har förmågan att ta en idé från koncept till färdig produkt.

Varför är svensk fordonsindustri så viktig?

– Tack vare sin innovations- och förädlingsförmåga samt teknikhöjd är den grunden för vårt välstånd. Plus att en så konkurrensutsatt bransch är piskad att ligga i framkant och då utvecklas starkt, vilket driver på andra branscher. Det är en volymbransch – en fabrik för sluttillverkning håller i sin tur igång andra fabriker.

Fredrik Sidahl är FKG:s VD.

Prisutveckling stål, vägda importpriser Stena Stål AB.
Index 100 = juni 2008



ANALYS

STÅLPRISERNA PLANAR UT PÅ LÅG NIVÅ



HANS SVENSSON

MARKNADS- OCH INKÖPSCHIEF, STENA STÅL

Sedan förra sommaren har priserna fallit undan för undan. Denna prisutveckling är inte driven av en försämrad efterfrågan utan beror på överskott i utbudet som bara fortsätter att växa.

Det är framför allt i Kina som ny kapacitet tas i bruk, vilket i kombination med effektiviseringar i gammal kapacitet i hela världen, ökar överskottet. Det finns allt-

så större outnyttjad kapacitet i reella ton i världen nu än tidigare trots den tillväxt i konsumtion som varit stor om man tittar 10–15 år tillbaka. Ökad tillgång på järnmalm med låga priser påverkar också att stålpriserna har gått ned.

Trots att europeiska verk håller igen pressas priserna av det globala utflödet av överskott. Kina har kompenserat sviktande inhemsk tillväxt ökad export. Den har ökat med det dubbla mot vad man har tappat på sin egen marknad. Exporten sker till priser som gör att tullar börjar införas genom antidumpingmål.

När en tull införs på detta sätt görs det ofta retroaktivt på redan genomförda leveranser från det datum då pro-

cessen började. Redan när utredningar startar blir importörer mer försiktiga vilket har en dämpande effekt.

Min bedömning är att vi nu har sett de största prisfallen i den här cykeln. Tecknen på att priserna börjar plana ut är ganska tydliga. Leveranstiderna från Europas stålverk är normala med en orderingång som balanserar den kapacitet man vill utnyttja ganska väl. Utredningar om tullar på lågprisimport från Asien bromsar upp dessa flöden i alla fall i det korta perspektivet.

Många producenter skickar nu signaler om att höja priserna vilket nog är väl optimistiskt men det hjälper till att plana ut priskurvan. För förbrukningen av stål i Sverige vill jag vara försiktigt optimistisk. Delar av vår industri går väldigt bra och kan förhoppningsvis dra med sig andra delar av den samma. Byggindustrin är väldigt positiv med många projekt på gång och vi får hoppas att spaden kommer i marken på många håll.



MADE IN SÖLVESBORG

En stål-karamell signerad bilfabriken i Blekinge.

På Jocar Hot Rods and Steelworks formas svenskt stål till nyttillverkade karosser och delar som alla utgår från en och samma kärna – Fords klassiska modell från 1932. Bilen blev en ikon i hot rod-kretsar, inte minst efter kultfilmen American Graffiti, och de få originalbilar som finns bevarade byter sällan ägare.

Då är det enklare att kunna köpa en sprillans ny version av en bil som i år har 84 år på nacken...

Sölvesborgsfirman bygger både roadstern (cabrioleten) och den täckta femrutorsmodellen och levererar till kunder över hela världen, inte minst i USA, Fordens och hot rod-kulturens hemland. En udda nisch i den blågulda fordonsindustrin som vi på STÅL gör tummen upp för. / Tommy Apelqvist



Skön jargong. Ole Andre Roer och Thang Van Tran skojar på jobbet. Men Ole får stå för det mesta snacket just den här dagen. – Thang har tappat rösten, säger Ole.



Tjena Moss! Stena Ståls filial i Moss har sitt hjärta på lagret, och här är hela gänget samlat.
– Vi har bra sammanhållning. Vi äter lunch ihop varje dag och ibland går vi ut och hittar på saker, spelar biljard eller bowling eller något liknande, säger filialchefen Jørn Brynildsen. Trivselen märks i sjuktalet: 0,6 procent förra året. Från vänster: Lars Jacob Vines, Erlend Ringsgård, Jørn Brynildsen, Ole Andre Roer, Geir Furulund, Lars Petter Holstad och Thang Van Tran. Geir Kristiansen kunde inte närvara vid fotograferingen. Foto: Jeanette Larsson



Strängbändare. På fritiden spelar han bas i Magic Pie, ett band med världsrykte i progressive rock-genren. Men vardagen för Lars Petter Holstad handlar om hårda produkter istället för tunga och snabba toner.



MED HJÄRTAT PÅ LAGRET



"För 20 år sedan hade vi tio industri-företag med i snitt 150 anställda, i dag är det bara två kvar."

Moss är ungefär lika stort som Borlänge eller Trollhättan. Men även småstäder har sina kändisar.

– Ari Behn är härifrån, känner ni till honom? säger Stena Ståls filialchef Jørn Brynildsen när vi åker i hans bil genom det norska snölandskapet.

AV THOMAS DRAKENFORS

Klart vi gör. Ari Behns novellsamling Trist som Fan hade framgångar även i Sverige.

Dessutom är han gift med prinsessan Märtha Louise. Annat som är känt från Moss är Oslofjorden, vackra trähus och varumärket Helly Hansen, som i och för sig har flyttat sitt huvudkontor till Oslo vid det här laget.

– Och så har vi Lars Petter Holstad, säger Jørn Brynildsen.

Rockbassisten Lars Petter och bandet Magic Pie fick förra året utmärkelsen Bästa Progressive Rock album av amerikanska radiostationen WBWC.

Han jobbar dessutom som lagerarbetare på Stena Stål i Moss sedan många år.

– Det är inte mycket pengar i den musikgenren, säger han när vi träffas på lagret en stund senare.

Uppe på kontoret har Jørn Brynildsen signerade cd-skivor som vi får med oss att lyssna på i bilen på väg hem.

Filialen startades 1994 och var då en del av Eurosteel. 2007 köptes den upp av Stena Stål och Jørn Brynildsen har varit med ända sedan Eurosteel-tiden.

Nere på lagret, eller "företagets hjärta" som han kallar det, har de hundratals ton stål av olika kvaliteter. Storsäljaren här är legerat konstruktionsstål. De säljer även en hel del aluminium, och för två år sedan körde filialen igång med handelsstål på bredare front. Försäljningen av handelsstålet går redan ganska bra, volymmässigt.

– Men det är mycket lägre priser och

STENA STÅL I MOSS

Filialen har åtta anställda, fem på försäljningen och tre på produktionen där de förutom logistiken med lagret utför kapning på uppdrag åt kunderna. Filialen ligger rent tekniskt i Rygge, en av flera små sammanväxta kommuner som tillsammans bildar Østfolds fylke.

omsättningen är än så länge långt från specialstålet. Kunderna finns bland annat i off shore-branschen samt i fordons- och försvarsindustrin. Konjunkturen då? Enligt Jørn Brynildsen gick det trots varningssignalerna mycket bra förra året.

– Då tjänade vi goa pengar, men i år blir det tuffare.

Med företagen på orten ser Jørn Bry-

nildsen en trend som började i slutet av 90-talet. Handelsföretagen går bra, industriföretagen flyttar på sig eller lägger ner.

– För 20 år sedan hade vi tio industriföretag med i snitt 150 anställda, i dag är det bara två kvar.

För Stena Stål, som levererar till hela landet, spelar det mindre roll.

– Men det är ändå lite trist, säger Jørn Brynildsen.

När det gäller hela landet är automatisering något av en trend. Homesourcing – att företag tar hem produktionen efter många år av outsourcing i låglöneländer – är ett annat tecken i tiden.

I Norge byggs det en hel del bostäder. Inte minst i Moss, med sitt vackra läge.

En viktig produktion för Stena Ståls filial. – Ja, handelsstål är ju en produkt som vi vill växa med, säger han.

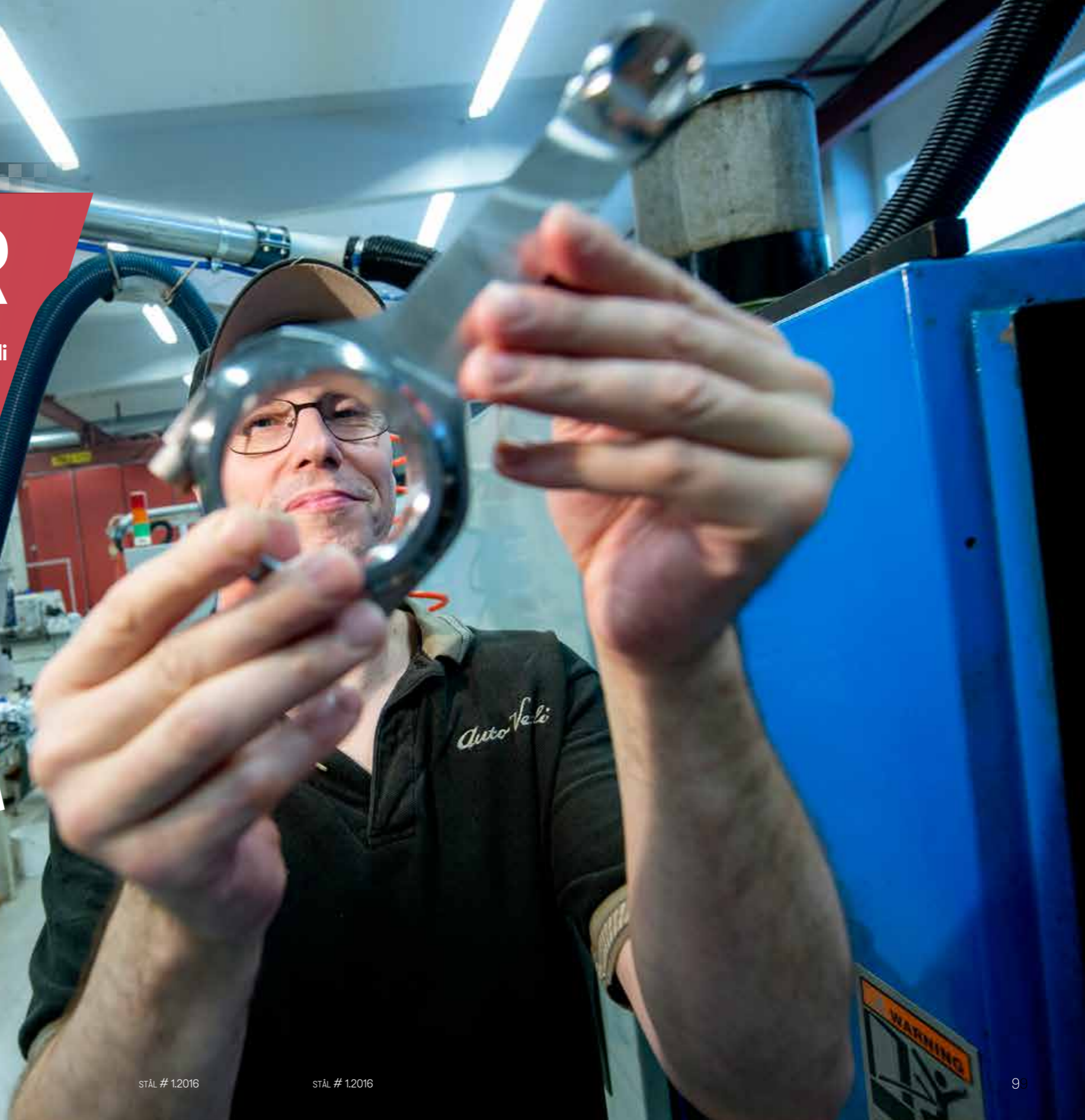
FARTFEBER

Många rankar vevstakarna och oljepumparna från Auto Verdi i Smedjebacken i Dalarna bland de främsta på marknaden.

Bland kunderna finns de amerikanska NASCAR-teamen.

– Sedan 2002 är det bara fyra gånger som NASCAR-vinnarna kört med nåt annat än våra produkter. Det är svårslaget, säger VD:n och grundaren Stefan Verdi.

AV TOMMY APELQVIST (TEXT) OCH ULF PALM (FOTO)



Många drömmer om att förvandla sitt intresse till en affärsidé. Stefan Verdi är en av dem som lyckats. 1988 startade han sitt företag med fokus på att tillverka de optimala vevstakarna. De skulle vara lätta, hållbara och framför allt – frigöra fler hästkrafter än konkurrenternas.

– Genom att minska friktionen kan kraft som annars skulle gå förlorad användas för att driva fordonet framåt, säger Stefan Verdi.

Vevstakarna formas av rundstål som värms och smids till en grundform med hjälp av verktygsstål som utgör formar för vevstaksämnet, smidet sker på ett av landets få kvarvarande smidesföretag. Där-

efter bearbetar och slipar Auto Verdi vevstakarna till färdiga produkter. Allt – forskning, produktutveckling och tillverkning – görs på plats i Smedjebacken.

– De kan se enkla ut, men vevstakar är ytterst komplicerade produkter där allt spelar

in, från materialval till bussningar, borrar och hårdningar. Det går att fylla dem med hur mycket godis som helst. Allt handlar om vad kunden vill betala.

De senaste åren har produktionen gått för högtryck.

Startskottet för företagets internationella framgångar kom med föraren Paul Gentilozzi seger i Trans-Am-serien 1998 i USA. När han fräste ifrån medtävlarna var det med en Auto Verdi-oljepump i motorrummet, vilken konstruerades av Stefans kompanjon Steen Skodborg.

Sedan dess har det rullat på med flera raka

segrar i NHRA Prostock och NASCAR.

Fortfarande levererar Auto Verdi till dem som allt startade med, hemmatrimmarna med sina gatbilar, men till 80 procent är dagens kunder professionella användare med extremt höga krav.

– Nästan allt vi gör i dag är specialanpassat för specifika motorer. Med undantag för Formel 1 används produkterna i alla typer av racing, både på land och till sjöss.

Vurmen för snabba motorer och sätten att göra dem ännu snabbare är en livslång passion för Stefan Verdi. Verklig skruv tog det i tonåren.

Glöm berättelsen om pappa ingenjören som bekymrar sig för sonen som hellre vill lira musik och göra replokal av föräldrarnas källare.

– Hos oss var det tvärtom. Pappa var musiker och helt oteknisk, medan jag fyllde källaren med fräsar och svarvar, säger Stefan.

– Jag var 18, gick yrkesskola och hade en Alfa Romeo som jag trimmade. Folk fick upp ögonen för några vevstakar som jag gjort. Plötsligt fick jag beställningar. På den vägen är det.

Auto Verdi har återförsäljare i Europa, Australien och USA. De deltar på en del mässor, men i övrigt sker kundkontakterna via telefon och dator.

– Att buda paket internationellt är inte några problem i dag. Vi skickar över grejerna. Kunden testar dem. Sen hörs vi av igen och gör justeringar, säger Stefan på klingande dalmål.

Efternamnet skvallrar annars om italienskt påbrå. Släkt med tonsättaren Verdi rentav?

– Stämmer. Farfars far brukade vara med på Giuseppeps födelsedagskalas.



4

AUTO VERDI

Antal anställda: Åtta.

Omsättning: 6-6,5 mkr/år.

Tillverkar: Vevstakar och oljepumpar. Produktionen av vevstakar ligger runt 1 700 per år. Verksamheten är miljöcertifierad. Stena Stål levererar rundstål och verktygsstål.

Företagsledning: Stefan Verdi, VD och grundare, Steen Skodborg, delägare och chefsingenjör.

STEFAN VERDI

Ålder: 51.

Kör: Standardbil till vardags.

Annars trimmad Chevrolet Corvette 2008. Äger också Sveriges sannolikt snabbaste båt med kolvmotor.

Därför är det så kul med hög fart: "Adrenalkicken. Kombinationen av fartens tjusning och farlighet."

Det snabbaste jag åkt: "280 km/h med Corvetten. Men den gör över 300."



1



2

1. Vevstakar som Trätan om det är för vevstakar lär hand H-profiler, som specificerar

planslipas. Dessa ska sitta i Audi-motorer. H- eller I-profiler som egentligen är bäst gå vidare. Hos Auto Verdi gäller i första medan I-profiler tillverkas för kunder det.

2. Stefan Verdi gillar höga hastigheter till sjöss också. Denna tvåsitsiga Formel 1-båt är ett specialbygge som F1-teamen använt för att skjutsa sponsorer i.

3. I motorn sitter vevstakar ur egen produktion. Toppfart 209 km/h.

4. Mer marint – vevstakar till Mercurys F1-båtmotorer.

Foto: Ulf Palm



3



Programmerar. Alf Søby ser till att robotarna utför rätt saker.



Pålitlig. – Det här är en trofast häst, säger maskinoperatören Marija Gojkovic om en av Dynacs få äldre maskiner, en DL 20.

DEL AV DYNATEC-GRUPPEN

• Dynatec SMV i Askim är specialiserat på att tillverka produktionslinor, specialmaskiner och prototyper. Företaget har 34 anställda, omsätter cirka 45 miljoner och är ett dotterbolag inom norska Dynatec-gruppen som grundades 1989.

• Koncernen har cirka 100 anställda, omsätter 160 miljoner och har filialer även i Sverige.
• Företaget är inblandat i att ta fram en specialcentrifug för snabbare produktion av rent kisel till solcellsindustrin. Centrifugen gör det 30 till 40 gånger snabbare än tidigare metoder.

LINOR SOM STÅR PALL

Dynatec tillverkar för kunder som klarar krisen

På Dynatec SMV i Askim, Norge, märks inte mycket av den omtalade konjunkturedgången i landet. Här snurrar hjulen på bra med tillverkning av produktionslinor. Stål träffade produktionschefen Henning Finstad och ställde tio frågor.

AV THOMAS DRAKENFORS

Vad var det viktigaste som hände förra året?

– Då får jag nog säga övergången till dynamiska maskiner och MQL-smörjning*, vi var bland de första i landet att göra den här satsningen. Nu kan vi jobba snabbare och med högre noggrannhet.

Några andra investeringar på gång?

– Vi funderar på att skaffa en trådgnist för att kunna göra specialgrejer. Med den kan vi skära med mycket hög precision.

Hur är konkurrensen för er?

– Stenhård.

Vilken position har Dynatec SMV på marknaden?

– Här i Norge är vi marknadsledande när det gäller att leverera produktionslinor till livsmedelsindustrin.

Påverkar sjunkande oljepriser er?

– Vi märker av turbulensen, men vi har en bred kundgrupp och jag kan inte påstå att det har påverkat vår omsättning.

I vilka branscher finns de viktigaste kunderna?

– Livsmedelsindustrin, off shore, pappers-



HENNING FINSTAD

Ålder: 34 år.

Yrke: Produktionschef med bakgrund som industrimekaniker och CNC-operatör.

På Dynatec: Sedan 16 år.

Bor: Skiptvet, Norge.

Familj: Sambo och barn.

Lyssnar på: Queen.

Intressen: Motorsport.

Kör: BMW 535 F11, 2011.

Hårt stål. Dynatecs produktionschef Henning Finstad hålelr fram ett par hydrauliska kopplingar som ska levereras till ett off shore-företag. – den branschen står för cirka 25 procent av vår omsättning, säger han.

Foto: Jeanette Larsson

bruk och elektronik. Vi har även många mindre kunder inom exempelvis lantbruk.

Har ni någon storsäljare?

– Nästan allt är special. Men vi är även bra på småserier av likartade linor. Vår storsäljare är en utrustning för att paketera nybakade bröd i påsar.

Hur mycket stål köper ni in?

– Hela vårt materialinköp, med stål, aluminium, plast med mera, går på cirka fyra till fem miljoner per år. Av stålet är det mest härdat verktygsstål vi behöver.

Ni finns på en liten ort, bara drygt 13 000 invånare. Hur får ni tag på rätt kompetens?

– Vi har hög aktivitet mot yrkesskolor och tar in lärlingar varje år. I princip är jag ute på skolorna och handplockar personal.

Vad har ni för styrkor och svagheter?

– Stark eller svag ... för oss handlar det mest om effektivitet.

Fotnot: MQL står för Minimum Quantity Lubrication, en metod för att drastiskt minska åtgången av smörjmedel.

FRÅGAN:

Vilken är den värsta bil du har haft?



MICHAEL LINDGREN, produktionschef på Aros Byggsmed AB, Västerås

– En BMW 328 -95 års modell. Motorhaveri och en AC som aldrig fungerade.



BRITT-LOUISE BLANSCH, inköp och planering på Lecca Mekan AB, Skillingaryd

– En Ford Capri MK III som jag hade i mitten på 80-talet. Kan ha varit en 78:a eller 79:a. Den levde sitt eget liv och lät bli att starta då och då, utan att bry sig om mina argument. Istället stod den och tjurade när jag hade behövt få lite respons i form av motorljud. Värsta upplevelsen? När framfjädern gick av mitt i trafiken. Efter det fick den en sista chans innan våra vägar skiljdes åt till förmån för en Toyota Starlet.

Per Carleö om ...

... dagen de skickade sina filmidéer till Zlatan: "Jag gick på olika möten och tänkte inte mer på det, jag räknade inte med att få höra av honom på ett tag. När jag sedan fick tillfälle att kolla min mejl under dagen såg jag att han redan hade svarat. Efter 33 minuter. Det stod bara något i stil med "skitbra, det kör vi på"."

... hur de fick Max Martin att ställa upp med specialskriven musik: "Det var Zlatans idé. Han sa 'jag har en kompis, Martin, han kan göra musiken'. Martin? 'Alltså, Max Martin, han ställer upp.'"

... Volvos närmaste framtid: "Vi har ett enormt investeringsprogram, 75 miljarder för de närmaste åren. Nu lanserar vi en ny modell i halvåret och om fyra år kommer vi att ha förnyat hela vårt modellprogram."

Zlatan gav rätt känsla Volvo tar sin reklam till ny nivå

Bra bilar – men även reklam i toppklass – har gjort att svenska försäljningsbolaget Volvo Car Sverige säljer som aldrig förr. Stål fick ett samtal med företagets marknadschef Per Carleö om reklamkonceptet Made by Sweden.

AV THOMAS DRAKENFORS

2013 hade Volvo Cars marknadsavdelning en nöt att knäcka. Hur skulle de kunna förnya sin kommunikation?
– Att bara ropa bra, bra, bra räcker inte. Folk var trötta på reklam och vi ville få in mer av det emotionella i vårt budskap, säger Per Carleö.

Tillsammans med reklambyrån Forsman & Bodenfors fick de idén att korsa Volvo XC60 med en film om DJ-gruppen Swedish House Mafia som precis hade bestämt sig för att sluta spela ihop för gott.
– Vi ville ge ett mervärde till tittarna, inte bara ett säljbudskap, säger Per Carleö.
Sedan hörde plötsligt Zlatan Ibrahimović

av sig. Otippat, och nästan för bra för att vara sant.

Reklamkonceptet Made by Sweden handlar om att lyfta upp saker som är unika med landet, kopplat till det egna varumärket som ju är typecastat för att tillverka bilar för just våra förhållanden.
– Och Zlatan, som helst hänger i sin stuga i Jämtland och badar i isvakor när han är ledig ... det passade perfekt med den här bilen som är väldigt kapabel ute på svenska skogsvägar, säger Per Carleö.

Filmen fick mycket uppmärksamhet och var riktigt bra för affärerna.
– Den helgen Zlatan-filmen lanserades sålde vi fem gånger fler bilar än vanligt. Under resten av kampanjperioden sålde vi 200 procent mer än vårt mål.

Nu har ni egna anställda i filmerna: Made by people?

– Förra året gjorde vi ett fantastiskt resultat och vi ville hylla alla de som bidragit, våra anställda. Med den senaste filmen vill vi visa på mångfalden i vårt företag, det är en fantastisk sak som göder arbetsmiljö, kreativitet och nytänkande.

Bra genomslag. Filmerna i Volvo Cars Made by Sweden-koncept var nischade för Sverige. – Men efter ett tag fick vi förfrågningar från andra marknader där de ville använda dem. Nu har de visats i hela Europa, i Kina och andra delar av Asien, i Sydamerika, Kanada och Mexiko, säger Per Carleö (bilden), marknadschef på Volvo Car Sverige.

Visste du ...

...att världens äldsta bevarade rostfri stålkonstruktion finns i Indien? Den drygt sex ton tunga järnpelaren i Delhi har stått emot vanlig rost i 1600 år och byggdes på 400-talet, enligt vissa källor ännu tidigare. Till 98 procent består den av solitt smidesjärn.

Forskning har visat att orsaken till att den sju meter långa pelaren inte rostas sönder beror på att de indiska smederna använde järn med hög fosforhalt, vilket gjort att det istället för vanlig rost bildas magnetit, en sorts "stabil rost" som påminner om glas och som istället för att vittra sönder pelaren inkapslat den.

...att metaller kan återvinnas i princip hur många gånger som helst utan att dess egenskaper går förlorade. Stål är världens mest återvunna material. I Norden kommer hälften av allt stål som produceras från återvunnet skrot. Och hälften av allt järn som smälts i Sverige kommer från återvunnet skrot.

**NYA SÄLJARE
PÅ STENA STÅL**

- Denna gång välkomnar vi:
- DANIEL HÖGLUND,** Västerås
 - SUSANNE GARPLAGER,** Jönköping

Alla kontaktuppgifter finns som vanligt på vår webbplats: stenastal.se

TÄVLA OM ... säkerhetsprylar till bilen

Även om morgnarna blivit ljusare så lär vintermörkret behålla sitt järngrepp över landet ett tag till. För oss på Stena Stål är säkerhet A och O, och vi vill gärna att du är förberedd på nödsituationer längs vägen. Därför är priset denna gång ett kit med säkerhetsprylar att använda om olyckan skulle vara framme.

FRÅGAN: Hur långt från bilen ska varningstriangeln stå om du tvingas stanna på en motorväg? Svara med det alternativ du tror är rätt. Ditt svar vill vi ha senast 30 april:

A: 10–50 m
B: 50–100 m
C: 200–300 meter

Skicka ditt svar till oss på redaktionen@stenastal.se
Ditt svar vill vi ha senast **30 april.**

Grattis **Stefan**, du vann biobiljetterna!
Stefan Enqvist på Sulzer Pumps Sweden visste att Rolf Lassgård's favoritlag i Svenska Hockeyligan är Brynäs. Tack vare det kammade han hem vinsten i förra numret av STÅL – biobiljetter.



SUDOKU – lätt

	1	3		6	8	5		7
9	5	4	1	3		8	2	
		7		5		1		
	7	2				6	8	
		9	6	8			5	
8			7		1		3	
			3	7				4
		6	8			9		
7	4	1	9			3	6	

Dags att gnugga geniknölarna. Lösningen hittar du som vanligt på stenastal.se/sudoku.

Återvinning – kretsloppet som alla vinner på

Stena Recycling vill få fler att se fördelarna

Om Stena Recycling utvecklar samarbetet med sina kunder blir företaget bättre på att ta hand om material och låta det leva vidare. Det skapar värde för både tillverkare, samhället och recycling-företaget.

– Även om arbetet redan pågår behöver vi bli bättre på att återvinna material i framtiden. Och den processen startar här och nu, säger Magnus Rundberg, Marknads- och Försäljningsdirektör på Stena Recycling.

AV MATS EKENDAHL

Återvinning är viktigt för att skapa en hållbar industri. Det går att göra stora miljövinster och resursbesparingar om företagen planerar produktionen respektive för hur materialen ska återvinnas när en produktlivscykel går mot sitt slut.

– Vi vill att fler företag ska upptäcka hur återvinning bidrar till hållbarhet, sänker kostnaderna och effektiviserar verksamheten, säger Magnus Rundberg.

Under våren anordnar Stena Recycling därför seminarier kring återvinning i Gävle, Malmö, Stenungsund, Stockholm, Timrå, Växjö och Örebro. Det är ett för-

sta steg i Stena Recyclings positionering "It Starts Here", där företaget vill tydliggöra att detta är början på en värdekedja – inte slutet.

– Vi kommer bland annat att presentera exempel på hur företag kan öka sina vinster genom att planera sin återvinning. Men lika viktigt är det att skapa ett forum där deltagarna kan utbyta idéer. Kunderna möter ständigt nya utmaningar och vi märker att de vill lära av varandra.

Det kommer nya produkter hela tiden, produkter som till slut ska återvinnas.



Magnus Rundberg

Seminarier på sju orter i vår

Under våren anordnar Stena Recycling seminarier kring återvinning på följande orter: **Gävle, Malmö, Stenungsund, Stockholm, Timrå, Växjö och Örebro.** Temat är "It starts here".

– Utmaningen är att dagens produkter alltför ofta innehåller material som är svåra att återvinna och metaller som kan bli en bristvara i framtiden. Därför är det viktigt för oss att träffa kunderna och diskutera framtida lösningar.

Stena Recyclings arbete tar helt enkelt aldrig slut, det börjar här – **It Starts Here.**

– Det kan vara att utveckla nya tekniker, komma med nya idéer, eller att tillföra nya material i processerna, säger Magnus Rundberg.



Läs mer på stenarecycling.se