



Galdax i Vara, 29 mars 2012

Företaget

Företaget Galdax AB bildades 2005 av några killar som hoppade av från Galaxy i Vara som tröttnat på Nokias byråkrati. Verksamheten är liknande, dvs regummering av däck till tunga fordon. De hittade en lämplig lokal i Varas utkant där Mattcentrum legat. Några kunder lovade att "följa med" så Galdax fick en rivstart. Tidigt beslöts att satsa på att bli en certifierad Bandag-regummerare. Galdax har växt stadigt och på bara sju år byggt ut lokalerna två gånger och expanderat till 25 anställda. Kunderna är främst gummiverkstäder men även ett antal större åkerier, bussbolag.

Bandag

Bandag är kvalitetsmässigt marknadsledande i regummeringsbranschen och har ca 900 certifierade regummeringsfabriker anslutna. De startade 1957 i USA efter att köpt idén av en tysk uppfinnare. Bandag utvecklar och tillverkar slitbanorna som levereras i rullar till regummeringsfabrikerna. De har ca 60 olika mönster med olika gummiblandningar och bredder för olika ändamål. Bandag gör kontrollbesiktningar emellanåt.

Regummerade däck

Priset för ett regummerat däck är ca 60% av ett nytt och rullar normalt lika långt ca 20.000 mil eller ca 33 miljoner varv. Långkörarna sliter mest pga värmen. Stommarna håller ca 10 år och 2-3 regummeringar. De skall märks på sidan med ett R efter en regummering, RR efter två osv. Normalt kör man utan innerslang och trycket 7-9 bar. Mönsterdjup nya ca 22 mm. Får köras ned till 5 mm på vinterhalvåret och 1,6 mm på sommarhalvåret. Högre krav är på gång för fram- och drivhjulen. Dubbning är ovanligt, ca 1% av vinterdäcken till främst brandkår och vissa bussar. EU kräver CE-märkning, så varje år får några däck skickas in för de tuffa testerna. Ett nytt däck förbrukar ca 83 liter råolja i tillverkningen medan en regummering förbrukar ca 25 liter. Vanligaste felet vid förkortad livslängd är för lågt tryck. Trenden från kvalitetstillverkarna, tex Michelin, Goodyear, Perelli, är allt bredare däck och högre kvalitet.

Tillverkningsprocessen

Två egna lastbilar åker runt till kunderna och "samlar in" utnötta däck som eventuellt kan regummeras, samtidigt levereras regummerade däck till kunden. Alla däck märks med ett serienummer som läggs in i datorsystemet med ägare, datum mm. Som en tjänst kan kundens stommar lagras i inomhuslagret i upp till ett år för att "samla ihop" flera likadana däck och ev få mängdrabatt? Lagret klarar ca 7000 stommar. Utomhuslagring bör undvikas pga rostrisk. Märkningen gör att kunden kan få tillbaka sin stomme om han så önskar, men de flesta bryr sig ej. Under tillverkningsprocessen antecknas för spårbarheten vem som gjort var och när samt ev kommentarer.

Tillverkningsstegen är:

1. Inspektion. Stommen kontrolleras noggrant bla med hjälp av en röntgen. Ca 25% av stommarna kasseras här bla pga rost i stålarmeringen, bälten.



2. Kratsning. Här fräses gammalt gummi bort så att ca 1mm återstår ovanför det yttre bärlagret. En kraftig dammsugare förbättrar arbetsmiljön.
3. Tätning. Här tätas spikhål med en lapp, kappa, samt eventuella gropar fylls ut med syntetgummi.
4. Montering slipbana. Nu monteras däcket på en slags fälg och fylls till ca 2 bars tryck. Slipbanan kapas till exakt längd, rullas på stommen och häftas ihop i skarven.
5. Vakuum. Nu gäller det att få bort så mycket luftbubblor som möjligt. Detta görs genom att omge däcket med ett tunt gummihölje (liknande innerslang) som via en ventil ansluts till en vakuumpump.
6. Vulkning. Däcket med gummihöljet runt placeras i en kraftig ugn ca 100 grader Celsius, 6 bars tryck i ca fyra timmar. Nu "limmas" slipbanan med stommen och skarven svetsas ihop. Galdax har flera ugnar i olika storlekar.
7. Slutbehandling. Gummihöljet kläs av, häftorna i skarven tas bort och däckens målas på sidorna. Slutkontroll och märkning med kunduppgift.