

Besök vid SAAB:s museum och monteringsfabrik

SAAB var från början flygplanstillverkare och förkortningen står för Svenska Aeroplan AB. När krigsflygen sålde dåligt efter andra världskriget sökte man efter nya produkter och provade bland annat aluminiumbåtar innan man fastnade för personbilar. Huvuddragen man satte upp för personbilen var: aerodynamisk, framhjulsdreven, säker, tidlös och lätt, huvuddrag man menar är genomgående för SAAB även idag.

1947 kom den första årsmodellen och prototypen till denna står på SAAB:s museum i Trollhättan. SAAB var först med exempelvis turbo för vardagstrafik, strålkastartorkare och diagonalverkande bromssystem. 1950 var första hela produktionsåret och tjugosex år senare tillverkades den miljonte SAAB:en i Trollhättan.

Att Spyker tog över verksamheten 23 februari och från 2011 är helt ensamma ägare märks först på museet där en Spyker-sportbil plötsligt dykt upp i samlingen. I monteringsfabriken märks det på att antalet bilmodeller som nu tillverkas är fler.



Dagens besök på monteringsfabriken i Trollhättan görs i ett passagerartåg som i sakta mak kör igenom avdelningarna press, kaross och slutmontering. En entusiastisk guide förklarar genom högtalare i vagnen vad vi ser. Det hela faktiskt mer personligt än vad det kanske låter. Detta är dock förklaringen till de tyvärr skakiga och ganska ofokuserade fotografierna. Anläggningen ligger inträngd mellan flygfälten och älven och all expansion sker därför på höjden. Detta är anledningen till att vissa byggnader är betydligt mycket högre än andra.



Vi börjar vid rullarna med förzinkad plåt. Plåten riktas och tvättas och klipps sedan till rätt form i snabbklipp med upp till 70 klipp/min. Så mycket som 45 % av metallen blir spill som återvinns av andra företag för att sedan återigen göras bilar på. När vi åker mot kaross-avdelningen inser man vilken logistik allt måste kräva. Jag kommer inte ihåg hur många lösa delar varje SAAB monterades ihop av men det var MÅNGA tusen. På kaross-avdelningen stansas och formas plåten till delar av bilens kaross. Det hela sker tyvärr ganska inkapslat men vi anar vad som händer, framförallt när vi ser vilka delar som kommer ut från kaross-avdelningen.



På SAAB har man nästan inget lager. Eftersom en bil tar två till tre dagar att tillverka finns ett lager av karosdelar som tillverkats på plats under 2-3 dagar men det är också allt. Delar till bilarna från underleverantörer kommer ett tiotal minuter innan montering, och då menar jag kommer till fabriken! Behövs ytterligare delar så har återförsäljare ibland bara timmar på sig att tillverka och leverera dessa till SAAB. Målningsavdelningen får vi inte se då den kräver en kliniskt ren miljö för att undvika dammpartiklar i lacken. Detta är den verksamhet som kräver mest kemikalier, särskilt vid byte av färg. Men man är dock stolta över att ha gått från 12 till 2 kg lösningsmedel per bil. De allra första SAAB:arna målades i en militärgrön nyans som man kan antas köptes billigt då den var i en nyans som ratades av militären.



Vi får sedan följa tillverkningslinjerna i ordning. På en linje monteras dörrar och på en linje är det hela karossen som del för del monteras. Vissa stationer består enbart av inhägnade robotar och det hela ser ibland ut som ett zoo med höga burar med elektroniska giraffer som vrider och vänder sig i olika takt. På de flesta stationer står dock människor och monterar. Någon sätter dit rattar, någon annan monterar motorer eller däck. Karossen görs för sig och underredet för sig.



Sedan träffas en kaross och ett underrede i stationen som kallas för ”marriagepoint”, se nedan. (Nästan alla uttryck verkar vara engelska eller svengelska, det märks att SAAB arbetar på en internationell marknad.) Där sätts de ihop med ett klick. Efter detta monteras bland annat däck och dörrar. Dörrarna sätts på sist för att inte vara i vägen och för att öppnas så få gånger som möjligt på fabriken. När bilarna står på sina fyra hjul kompletta med dörrar, motorer och allt genomgår de massor av testningar innan de går ut till beställaren.



Tänk vad man kan behöva för att stilla sin nyfikenhet, är det därför jag valt detta jobb? Nu vet jag hur en bil blir till också:)

Text och bild: Ida Wedin