

FÖRETAG >>> BILLBYGGARNA I WALLHAMN

# Sveriges största privata fordonshamn

Effektivitet sparar både tid och pengar. Innan du får din specade transportbil görs därför ett snabbt stopp direkt i hamnområdet. Där förbereds bilen enligt både svensk generalagents och dina egna önskemål. Det handlar om allt från enkla saker som att rätt manualer medföljer rätt bil till monteringar av både inredning och påbyggnad.

Välkommen till Sveriges största privata fordonshamn: Wallhamn!

Av Bo Norvinge (text), Fredrik Lund (foto)



**IMPONERANDE VERKSAMHET.**  
Produktionschef Peter Persson och Joachim Seilenz, totalansvarig för bilverksamheten, blickar ut över det imponerande bilhavet.



**STARKT LAG.** Det finns för dagen 21 personer i det starka arbetslaget även om ett par passade på att gömma sig när Lätta Transporters fotograf ville ha en samlingsbild.

**”De jättelika asfaltsplanerna som området består av har möjlighet att rymma 17.500 fordon samtidigt!”**



**BÄTTRE VÄGG.** Marie Helligren är en av montörerna. Här är det en Ford Transit Connect som får tåliga innerväggar monterade i lastutrymmet.

**RÄTT UTRUSTNING.** Postens Fiat Fiorino ser hopplös ut att få körbar, men Christian Stjernström ser till att den blir rätt utrustad för sina uppdrag.

**B**ilbyggarna i Wallhamn är idag en väl inarbetad aktör, som anpassar transportbilarna enligt nybilskundernas önskemål, innan fordonen fortsätter sin leverans ut i landet. De är, inom sitt område, lika kända som Wallhamn kommit att bli som Sveriges största privatägda fordonshamn.

Hamnen grundades 1962. Trettio år senare lades grunden till Bilbyggarna, vars inriktning helt är skåpinredning och påbyggnader.

– Här förbereds ungefär 650 påbyggnader per år, berättar Wallhamn AB:s Joachim Seilenz som är totalansvarig för bilverksamheten inom företaget.

De 650 fordonen är, i sin tur, givetvis bara en bråkdel av alla transportfordon, och personbilar, som passerar Wallhamn varje år. Detta är Sveriges näst största fordonshamn och den största i privat regi.

**De jättelika asfaltsplanerna** som området består av har möjlighet att rymma 17.500 fordon samtidigt! Hos Rostskyddet passerade det i fjol över 16.000 fordon, som var och en rostskyddades för att klara vårt krävande klimat. Genom Pre Delivery Service (PDS) förbereds även inredningsarbeten, exempelvis de Fiat Fiorino som Posten beställt. Bilar som nu kräver extra backspegel, mo-

torvärmare, anpassad inredning och sist, men inte minst, den välkända posttrumpeten som ska klistras på motorhuven och skåpsidorna.

Påbyggnader och speciallösningar görs dock i den 2.200 kvadratmeter stora hall som Bilbyggarna fogar över. Inredningsjobben går i princip på rutin, där varje bils specade inredning levereras på pall som en färdig batch. Bara att packa upp och montera i.

Påbyggnaderna kan vara mer komplicerade och garanterat mer tidskrävande. Chassin förses med olika skåp, bakgavelyftar och kranar. Vinschar installeras, takställningar både monteras och i vissa fall tillver-

kas på plats. Durkplåt bockas och klipps. Här utförs till och med specialbeställningar av ädelträinredningar.

– Det är svårt med ett snitt. Vi har byggnationer från 20 000 till 300 000 kronor beroende på innehåll, men tippas på att snittet byggs på omkring tio dagar, tror Joachim Seilenz.

– Vi kundanpassar och skräddarsyr transportbilar och en del går igenom utan större jobb, fortsätter produktionschef Peter Persson.

**Påbyggarna har i stora drag** tre olika kundkategorier; Återförsäljaren, det externa företaget, och ibland också generalagenten. De Jobbar bara

med nya bilar och samarbetar mycket med märken som kommer över kaj som exempelvis Ford och Fiat.

– Men vi försöker att få så många extra ben att stå på och få in märken som inte kommer över kaj som Mercedes, Renault och Volkswagen, förklarar Joachim Seilenz.

Vid ena väggen förproduceras W1 och W2-skåp. W2 är versionen som monteras på ramen efter att flakbaljan lyfts av. W1:an däremot monteras i originalflaket.

– Vi beställer på oss så vi alltid har fem stycken då vi får bra prognoser från kunderna hur många som ska ut på årsbasis och hur de ska se ut, berättar Joachim och pekar på två uppallade W2 skåp som ska hamna på Vattenfalls bilar vad det lider.

**Det är inte utan att** man funderar på vart alla flak tar vägen. På frågan om det i området rullar omkring en massa äldre pickuper av olika fabrikat med nya Fordflak blir svaret klart och tydligt.

– Nej då, säger Peter Persson och skrattar.

– Flaken ägs av kunderna och vi samlar dom ute på vår bana tills de talar om för oss vad vi ska göra med dom. Ibland är försäkringsbolagen intresserade men oftast säljs de som skrot.

Mest imponerande fordonet i verkstaden är tveklöst en Mercedes Sprinter 4x4 som sticker upp över de andra biltaken i lokalen.

Det är en av Vattenfalls AMF-bilar och ett bland av de större arbetena som tar omkring åtta veckor att färdigställa. De kommer som tomma skal. Man delar av med vägg och ena utrymmet förses med två sittplatser och bord, en kontorsdel med bland annat bokhylla samt en köksdel med mikrovågsugn. Den bakre delen fylls med hurtsar för verktyg och utrustning samt hyllor för jordstängerna.

**Wallhamn AB är en** ren RORO-hamn. RORO står för roll on, roll off. Med det menat att ingenting hanteras med hammkranar, utan samtliga fordon lastas och lossas från båtarna för egen maskin.

Föreställ dig då de transportbåtar som Wallhamn AB:s italienska ägare Grimaldi använder, som transporterar 4.500 fordon per last!



**FRÅN OVAN.** Det 482 000 kvadratmeter stora Wallhamnsområdet innefattar bland annat hamnen, den elfte största bland Sveriges Hamnars 52 medlemmar och den näst största privata bilhamnen.

**”De jättelika asfaltsplanerna som området består av har möjlighet att rymma 17.500 fordon samtidigt!”**



**STÖLDSÄKRAR.** En Ford Transit Custom förses med larm och Mikael Bernhardsson ser till att alla tåtar hamnar på rätt ställe under instrumentbrädan.



**HAR SKYLTKOLL.** Maria Löfberg hanterar registreringsskyltar och det gäller att rätt plåtar kommer på rätt bil, vilket är jobb i sig bland backarnas uppskattningsvis 11.500 skyltar.



**FIXAR STRÖMMEN.** Michael Jirblom monterar drar ledningarna i en Mercedes Sprinter 4x4 som sedan ska fungera som kraftledningsbil hos Vattenfall.



**NOGGRANN LOGISTIK.** Från de olika samarbetsparterna inom bilinredning kommer varje pall inplastad med en komplett inredning för en specifik bil.

– I förhållande mot det är UECC:s fartyg Auto Baltic som ligger inne just nu inte så stort, säger Joachim Seilenz. Det fartyget rymmer cirka 1.500 fordon.

Wallhamn brukar kallas lika kort som felaktigt för PDI-hamn. PDI står för Pre Delivery Inspection. Faktum är att PDI-enheten bara är en liten del av verksamhetens totala omfattning.

**Wallhamn AB:s PDI** grundades 1972. Även här förbereds bilar inför vidare leverans till återförsäljare, men ingreppen sträcker sig inte längre än enklare göromål. Ankomstbesiktningar och funktionskontroller. Här förses varje fordon även med varningstriangel, golv- och bagagerumsmattor, rätt nummerskyltar samt rätt instruktionsbok. I vissa fall ska bilarna även förses med dekal, exempelvis för hyrbilar och vissa demobilar.

– I snitt gör vi 180 till 200 bilar om dagen här inne, berättar Joachim när han pekar ut över lokalen där det bara finns personbilar.

Transportbilarna hanteras helt i de mer rymliga utrymmena som inklädnads- och rostskyddshallen erbjuder.

Ingen trodde väl förresten att det var enkelt att hantera så många bilar? Att blicka ut på området lurar en lätt att tro att bilarna parkerats slumpmässigt där det funnits plats för stunden. Inget kunde vara mer fel!

**Det ser ut som** en enda röra med fordon som står huller om buller, men alla har full koll på varje fordon. Varje bil scannas, tilldelas en parkeringsplats och läggs i datasystemet. Här och där noteras bilar med en vindrutetorkare som pekar upp i skyn. Det är en signal till personalen att bilen är nyanländ och ska scannas och ankomstbesiktigas. Även i vilken riktning som bilarna står parkerade kan ha betydelse.

Fronten in mot landet för vidare transport, just in mot landet. Fronten ut mot kajområdet för väntande exportering utomlands. Exportbilarna utgörs av både helt fabriksnya bilar samt pensionerade maskiner, lastbilar och transportbilar. De begagnade fordon som exporteras går nästan helt till Afrika.

Vid sidan av de rent uppenbara uppgifterna, att lasta och lossa bilar kräver hanteringen

också att bara flytta bilar inom området helt enkelt för att hålla igång allting. Vem vill kvittera ut en helt ny bil med rostiga bromsskivor?

– När det är som mest vid last och loss har vi extrapersonal att ringa in, berättar Joachim Seilenz. Annars löser vi faktiskt det mesta på den personalstyrka vi har idag, ungefär 150 fast årsanställda och lika många till behovsanställda.

Wallhamn AB har klarat att behålla sin personal trots flera stormiga perioder. Joachim minns särskilt år 2009 då luften nästan helt gick ur fordonsmarknaden, i samband med finanskrisen.

– Vi hade is i magen och försökte behålla kompetensen när alla andra avskedade, berättar han. Med facit i hand gjorde vi rätt!

**För en utomstående** är det mest förvånande att det inte finns någon järnvägslinje i anslutning till hamnområdet. Borde det inte vara en självklarhet?

– Nej, det har aldrig varit ett handikapp, menar Joachim Seilenz. Då ska bilarna först lastas på godståg, sedan lossas någonstans i Sverige och lastas igen på lastbilar för sluttransport till kund.

Ett tidskrävande mellanmoment som kostar pengar och tid. Därtill hade det krävts stora investeringar i form av brobyggen för att leda tågtrafiken ut till ö-området utanför Tjörn.

Istället arbetar Wallhamn helt med lastbilstrafik. Långtradare som klarar att leverera fordonen ända ut till väntande återförsäljare på en gång.

**Wallhamn AB omsätter** idag ungefär 200 miljoner kronor per år. Fler framtidsplaner finns, att kunna ta emot större fartyg och därmed ha möjlighet att hantera ännu större kvantitet av fordon. Snart ska ett stort projekt påbörjas, där farleden vid hamnområdet ska både breddas samt muddras och hamnbassängen göras större.

– Det är en nödvändig investering som kommer att betala tillbaka sig med ränta, säger Joachim Seilenz.

Arbetet påbörjas i slutet av året och muddringen beräknas vara klar till våren 2015.

Helt klart är att Wallhamn AB tror på framtiden och bilbranschen. □