

Skrov, motor, inredning allt kommer separat till Larsson Trade... och lämnar anläggningen som havskryssaren "Vega" eller motorsnipan "Albin".

Teknikens värld har frågat byggaren av Vega och Albin 25: -Hur kan ni bygga så billiga båtar?- Vi tillverkar inte en bit själva!



Larsson Trade i Kristinehamn – på bilden ses direktör Lars Larsson – har på tre år ökat omsättningen från noll till 20 miljoner kronor. Produkterna är havskryssaren Vega och motorsnipan Albin 25 – båda har väckt uppseende för genomtänkt konstruktion och utrustning och ett sensationellt lågt pris. Vi har tagit reda på hur man bygger båtar så billigt. Vi fick se en högrationell sammansättningsfabrik där man inte tillverkar en bit själv!

REPORTAGE:
MICHAEL HEMBERG –
ULF H HOLMSTEDT (FOTO)

■■■ "Hon heter Vega", står det i annonserna och det stämmer – åtminstone för drygt 500 båtägare runt om i världen! Så många havskryssare har vid det här laget tillverkats vid Larsson Trades anläggning i Kristinehamn.

Vega är en 8,25 meters havskryssare i glasfiber, med fyra kojplatser, 27 kvm segel och 10 hästars Albin inombordsmotor. Båten är konstruerad av Per Brohäll och säljs segelklar för 37 500 kronor plus moms. Priset är sensationellt lågt och den primära anledningen till försäljningsframgången.

I år finns ännu en båt på Larsson Trades program – motorsnipan Albin 25. Det är en 7,5 meters plattgatad snipa i glasfiber, med fyra kojplatser och 20 hästars Albin diesel. Båten är omsorgsfullt ljudisolerad och drar bränsle för endast 50 öre i timmen vid marschfarten 7,5 knop. Konstruktör är även här Per Brohäll. Båten säljs fullt utrustad för 29 000 kronor plus moms – även det ett mycket lågt pris. Ytterligare en båt av Per

Brohäll – en 10 meters havskryssare i glasfiber som skall kallas Singoalla – är under utveckling vid företaget. Den skall fullt utrustad med motor säljas för 75 000 kronor – 25 000–30 000 kronor under gängse pris för en havskryssare i den storleksklassen!

Hur bär man sig åt för att bygga båtar så billigt?

■ Teknikens värld gjorde ett besök vid Larsson Trade (dotterföretag till Albin Motor) och frågade chefen för de båda företagen, direktör Lars Larsson.

– Har ni någon särskild metod som gör att man kan hålla dessa låga produktionskostnader?

– Vi tillverkar ingenting själva på våra båtar. Det är helt enkelt en sammansättningsfabrik – precis som en bilfabrik. Skroven kommer på lastbil från ett varv i Lysekil. Inredningarna kommer från en snickerifabrik i Kristinehamn. Motorerna kommer från Albin och mast och segel från England. Vi kan helt fritt låta olika företag räkna på vad vi behöver och sedan ta det förmånligaste anbudet!

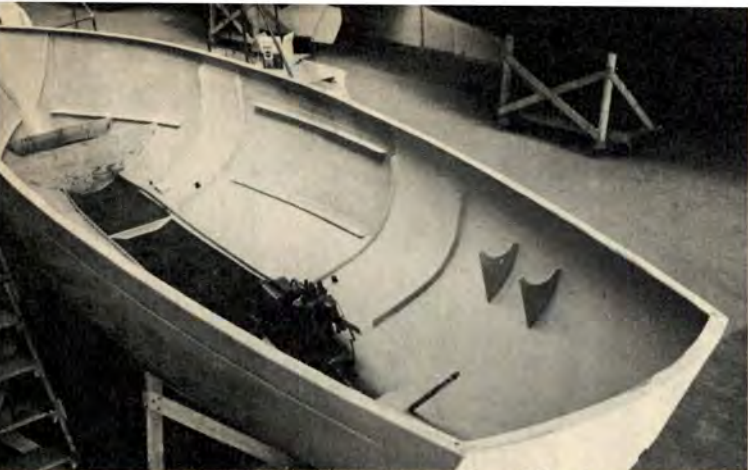
Sammansättningen går enligt löpande band-principen. Alla arbetsmoment är tidsstuderade. Vi har lagt ner stor möda på att få det hela så rationellt som möjligt. Vi har den enda verkliga serieproduktionen av större båtar i det här landet!

Det är den ena anledningen till våra låga priser. Den andra är att vi inte har några återförsäljare. Vi säljer alla våra båtar antingen direkt från Kristinehamn eller genom våra försäljningskontor.

■ Så långt Lars Larsson. En titt på båtfabriken visar att det inte rör sig om något varv med den hantverksprägel som plastbåtsbygge annars innebär. I hallarna finns inte en onödig pinal, ingen bråte eller obearbetat material. Alla grejor som skall i båtarna ligger och väntar vid sin station. Det är bara att skruva i dem i noga bestämd ordning.

Om vi ser på sammansättningslinjen för Vega kommer båtarna in i fabriken med däck löst pålagt. Det tas av, vänds upp och ner,

(Forts på sid 60)



Första stationen på Vegas förvandling från skrov till havskryssare. Här sätts motorn i. Det är en Albin 0-21 Kombi på 12 hk. Propellern har vridbara blad.



Succébåten Vega under fulla segel. Den är lagom för en familj, seglar väl – och är billig.

(Forts från sid 32)

Inte en onödig pryl i monterings- hallarna

beslag monteras, kablar dras. Under tiden tvättas skrovet av, motorn sätts i och bränsleledningar och elkablar dras. Däcket läggs på igen, denna gång för gott. Båten vandrar på en liten vagn vidare till nästa station, där skrovet isoleras och viss inredning – som har kommit färdig från snickerifabrik – monteras i.

Båten vandrar vidare genom hallen från station till station tills den är helt färdig så när som på rigg och utrustning som kompass,

kök och eventuella instrument. Båten går efter avsyning ut till ett lager, täckt med en presenning.

■ När en order på en Vega kommer till fabriken tas en båt in. Efter specifikationerna på orderkortet monteras önskad utrustning, och önskad målning kommer på. Riggen skruvas ihop och läggs på båten för transport, förtöjningslinor, öskar, batteri, bränsle osv kommer till. Båten är klar att antingen sjösättas direkt eller per lastbil eller -båt fraktas

till något av världens hörn! Båten och inredningen är standardiserade – några undantag efter köparnas önskemål kan inte göras. Däremot är utrustningen valfri. Man kan få vilken extrautrustning man vill monterad vid fabriken. I dag levereras praktiskt taget alla båtar med värmsystem, varför man lägger rören redan från början – innan inredningen sätts i. Sedan är det bara att montera själva pannan i utrustningshallen.

Tillverkningen av motorsnipan Albin 25 går till på samma sätt i en identisk hall vägg i vägg.

Tillverkningskapaciteten är i dag åtta Vega och sju Albin 25 i veckan – med en arbetsstyrka av 30 man och i lokaler på 4 300 kvm.

■ Efter att ha sett sk moderna båtfabriker både inom- och utomlands förstår man att den här metoden blir framtidens melodi för större båtar. Det visar inte minst av att Larsson Trade på tre år från ingenting blivit landets största producent av nöjesbåtar med en omsättning av över 20 miljoner kronor. ■