



Den nya monteringslinen för bakaxlar

Del 1: Meritor - monteringsfabrik i ständig förändring

Publicerad: 4 november 2013

Författare: Christer Karlsson

I en serie artiklar kommer LindeNytt ge en bild av Lindesbergs största arbetsplats - Meritor. Hur ser produktionen ut, vad är det man producerar och hur går det till. Och varför sker det uppsägningar när det bara sex månader senare nyanställs igen? Hur ser framtiden ut för Meritor och för fabriken i Lindesberg? LindeNytt fick möjlighet att ställa frågorna till Tomas Bäckman, platschef sedan snart två år.

När Tomas Bäckman övertog ansvaret som platschef för Lindesbergs största arbetsplats Meritor, antog han samtidigt flera rejäla utmaningar. LindeNytt fick träffa honom för en exklusiv intervju där han berättar om hur det är att vara chef i ett bolag som är underleverantör i en så svängig bransch som fordonsindustrin. Dessutom i ett bolag med amerikansk ledning och som samtidigt är lokaliserat i en liten ort som Lindesberg.

- De senaste åren har präglats av stora förändringar och ett intensivt arbete har varit en av utmaningarna, säger Tomas Bäckman.



Bäckman tänker då i första hand på ombyggnationen av

monteringen för bakaxlar och framaxlar. Här gick man på knappt ett år från tre linjer för montering av bakaxlar till en enda. Samtidigt genomfördes också en likadan förändring av framaxelmonteringen. Dessutom flyttades all montering av både fram- och bakaxlar till den stora monteringshallen, och nu när arbetet är klart når man samma produktionsvolym som tidigare men med en lägre personalstyrka.

- Med det nya monterings sättet har vi uppnått stora effektiviseringseffekter och allt vårt förändringsarbete sammantaget gör nu att mantiden per producerad axel är lägre än tidigare, säger han.

Om förändringsarbetet av monteringen i sig var en stor utmaning så blev den mycket tuffare än planerat när allt hände i en tid då produktionen av antalet bakaxlar först gick från ett toppläge till ett bottenläge och sedan åter till ett toppläge. När arbetet för knappt ett och ett halvt år sedan påbörjades var produktionsvolymerna relativt höga. Efter ungefär sex-åtta månader efter starten av de nya monteringsarna sjönk volymerna och närmare 350 personer av de visstidsanställda fick gå hem. Man tvingades till och med att lägga ett varsel på fast anställda när produktionstakten sjönk ända ned till 270 bakaxlar per dygn i januari 2013. När allt vända uppåt igen i mars gick allt fort och produktionstakten har sedan dess ökat stadigt. Ett tag under våren/sommaren var takten uppe i cirka 540 bakaxlar och 450 framaxlar per dygn, men ligger idag runt 470 bakaxlar och 430 framaxlar.

- Under tiden som förändringen av monteringen genomfördes nästintill fördubblades vår produktionstakt. Volymförändringar i kombination med våra nya monteringsar betingar innebar också att ungefär 70 procent av våra medarbetare fick nya eller förändrade arbetsuppgifter. Med intrimning av utrustningar och nya arbetsuppgifter blev detta till en stor del av utmaningen, säger Bäckman.

Lägg till detta att fabriken tillverkar ungefär 6000 olika varianter av fram- och bakaxlar. När ingen axel är den andra lik betyder det att också planeringen och logistiken före

monteringen är av största betydelse för hur effektivt det ska gå att få den färdiga axeln ut från monteringshallen. Och med vilken kvalitet.

Med det stora variationsutbud som Meritor erbjuder måste allt före monteringen ske i rätt ordning.

– Därför sekvenseras vi all materialåtgång, så att materialet till varje axel plockas på vagnar från vår sekvensieringsavdelning och transporteras ut till monteringshallen i ett långt tågset. Variantfloran skulle göra det omöjligt att exponera allt material vid linen. Valde man att inte sekvenser materialet för varje axel i ett kit innan monteringen skulle linjen troligen bli över en kilometer lång. Det har varit en stor utmaning att få gång hela systemet, men allt fungerar otroligt bra just nu, säger han.

En annan utmaning som måste klaffa är ordningen ut ur fabriken. Eftersom kunden, oftast är det Volvo, vill ha axlarna i den ordning de monterar varje enskild lastbil, måste logistiken ut ur fabriken bygga på sekvenser av chassinummer. Volvos slutmonteringsfabriker förser Meritor med chassinummersekvenser och förväntar sig sedan att axlarna levereras i den ordningen.

– Leveransen sker alltid i sekvens till kunden. Det innebär att vi lastar axlarna på lastbilar i den ordningen de i sin tur kommer monteras vid Volvos monteringslinjer, berättar Bäckman.

Monteringssättet med bara en monteringslinje har inneburit att fabriken nu också snurrar sitt varulager snabbare. En annan positiv effekt av det nya arbetssättet är att det sällan uppstår leveransstörningar. Tidigare med tre monteringslinjer för bakaxlar, hände det att en monteringslinje hade överkapacitet, medan andra axelmonteringar nådde kapacitetstaket. Den risken är nu med de nya monteringslinjerna nästan helt borta och vi har förbättrat vår leveranssäkerhet.

– Alla på Meritor har gjort ett fantastiskt arbete som bidragit till att vi lyckats väldigt bra med omställningen till nytt monteringsätt, säger en stolt platschef.

Slut på del ett. Nästa del om Meritor dyker inom kort upp på LindeNytt/Näringsliv. Då handlar det om 6000 varianter, produktionskapacitet och säsongsvariationer.

Källa: LindeNytt.com

<https://lindenytt.com/nyheter/del-1-meritor-monteringsfabrik-i-standig-forandring/>