Tá tað tók upp í sekstan vikur at gera ein bil

Einaferð tók ímillum seks vikur og tríggjar mánaðir at framleiða ein bil. Bert lakeringin tók umleið 4 til 5 vikur. Fleiri bilverksmiðjur hava hildi 100 ára føðingardagin, frá tí framleiðslan fór í gongd. Í fjør var tað Opel, skrivar Eirikur Ó. Simonsen, sum er lærari á tekniska skúla í Havn

BILAFRAMLEIÐSLA

Eirikur Ó. Simonsen

Pástandurin um, at Ford T kunni fáast í øllum litum, bara hann var svartur, passar ikki rættuliga. Í byrjanini av 1909 vóru teir flestu av T-modellinum reyði, seinni tað árið tann grøni liturin tikin í hásæti. Tað var ikki fyrr enn samlibandsframleiðslan kravdi tað, at bilarnir bara vór lakeraðir svartir – tað var tann einasti liturin, ið tornaði nóg skjótt…

Einki er at ivast í, at ein ómetalig menning er farin fram hesa øldina. Men tað er konstruktións-tøknin, sum eina mest er áhugaverd í hesum sambandi. Latið okkum fara nøkur ár aftur í tíðina:

Har var lagt eina við at motorurin skuldi »tilkoyrast« – eitt nú í mesta lagi 40 km/t teir fyrstu 1000 kilometrarnar. Hetta var galdandi í 50'unum og inn í trýssini. Ikki fyrr enn í 70'unum gjørdist tilkoyringin óneyðug.

Hugsið tykkum: Í dag koyra vit ein spildur nýggjan bil, sum um vit høvdu havt hann í longri tíð.

Framleiðslan í dag hevur ikki nógvar minuttir um hvørt akfarið, ið fer av samlibandinum, men soleiðis var tað als ikki í byrjani og fleiri ár framyvir. Hetta var ein meiri torgreidd uppgáva enn so — søguliga sæð, ið tók nógva tíð.

Lat okkum bert líta aftur á tíðina í 1912 hjá Opel, tá ið 3.100 verkamenn framleiddu 3.202 bilar tað árið. Chassis ella ramman, sum tá var nýtt til allar bilar og karrossaríið, vóru framleidd hvør sær. Uppseting og tilgerð av teimum stívu akslunum upp á rammuna tók ikki ta nógvu tíðina, men karrossaríið, sum var framleitt sum ein rimagrind úr timbri, ið var eitt serligt handverk, sum bert karetmakarin tók sær av, hetta tók drúgva tíð.

Seinni var hetta so klætt við jarnplátum, ið vóru smíðað í tí formi og sniði, tað skuldi hava, sum tildømis teir rundu formar, bilarnir tá høvdu. Alt hetta var gjørt við hond, sum dugnaligir handverkarir tóku sær av. Amboðini vóru í høvuðsheitum hamari og sandsekkur, sum undirlag.

Hetta var so ikki løtuverk – tað tók umleið seks vikur at gera ein minni bil, og tríggjar mánaðir at gera ein limousine.

Málingaarbeiðið tók ímillum fýra til fimm vikur, ein orsøk var tann, at lakkið tá hevði so drúgva tíð um at torna. Tí var tað, at Ford T hjá Henry Ford bert kundi fáast sum svartur, tá hann fór undir framleiðslu á samli band, hetta tí at svartur litur hevur munandi styttri tíð um at torna, enn onnur litbrigdi.

Ímeðan var tað motorurin, sum var ein tann týdningarmesti í allari hesari tilgongd. Tað var ein langdrigin og fløkjaslig mannagongd, tá farið verður í smálutir. Hvør einasti motorur var samlaður av einum verkfrøðingi og hjálparmanni hansara, allir rørslulutir sum t.d. legur, stempul- við ringum og lokur við meira, vórðu stramt samansett, soleiðis at hetta kundi slítast saman til ein minst møguligan trekleika, men passa væl saman kortini, til tað kundi tilkoyringin saktans verða um 10.000 km tilsamans fyri tann, sum ognaði sær bilin. Hetta, tí at neyvleikin ella tolerancan tá var ikki møgulig í framleiðslu, sum vit kenna hana í dag.

Mannagongdin undir framleiðslu var soleiðis, at tá motorarnir vóru liðugt samlaðir, blivu teir sendir í eina royndarhøll, har ein røð av royndarbenkrum vóru tøkir. Hesir motorar vóru síðan ísettir. Hesir royndarbeinkir vóru koblaðir saman í eina felags ás, sum var drivin av eini dampmaskinu, ið stóð á verksmiðjuni.

Hetta fór fram á tann hátt, at motorarnir vórðu royndarkoyrdir varisliga, kaldir í umleið 10 til 12 tímar, soleiðis at tær ógvusligasta og grovasta slípingin ímillum rørslulutirnar fór fram hesa tíðina.

Eftir hetta var motorurin settur ígongd við bensini sum drívmegi, nú gekk hann ólastaður í 10 tímar. Síðan var hann sundurskilaður og kannaður í smálutir, samansettur fyri aðru ferð og instillaður og enn einaferð settur í royndarbonkin, har hann skuldi koyra uttan tyngd í 3 tímar, harnæst var farið at máta størstu megi, við áhaldandi at økja um lastina, sum vanliga fór fram á tann hátt, at motorurin stigvíst var bremsaður niður av eini sonevndari Pronybremsu, hetta vóru ásett snúningsvirði mátað í kpm, og síðan umroknað til hestakreftir, ið tann ávísi motorurin skuldi uppnáa.

Ikki fyrr enn hetta var nátt, kundi motorurin setast á rammuna saman við gervi akslum v. m. Nevnast kann, at eisini gerv og differentiali fingu eina neyva kanning og eftirmeting, ið fór fram á nøkulunda sama hátt, sum fyrr nevnt, har innkoyringin vardi um fimm tímar.

Tá so alt var liðugt samlað á rammuna við hjólum, men uttan hús, var aftur framd ein royndarkoyring á rullum. Eftir tað varð eitt serliga tungt karrossarí lyft omaná, har so royndarkoyringin helt áfram og skift varð ímillum øll gervini.

Tá alt hetta var liðugt, var sjálvt karrossaríið, sum hevði verið í gerð ímillum seks og 16 vikur, alt eftir hvat bilur talan var um, sett á rammuna — og so var bilurin klárur at lata viðkomandi – vónandi nøgda eigara, ið hevði eina longri tilkoyring av nýggja bilinum at síggja fram til.