

När räddningspersonal anländer, klockan 17.17, kommer det brandrök ur ventilationsanläggningen på taket. Genom verkstadsporten kan man också se att lokalen är rökfylld. Rökdykarna konstaterar att det brinner i en av de fyra bilar som står i verkstaden. Vad hade hänt i verkstaden innan brandupptäckten?

Enligt verkstadsinnehavarna hade den aktuella bilen stått i lokalen sedan torsdagen den aa-aa-aa, det var något fel på den elektriska installationen. Under fredagen hade bilens batteri stått på laddning, en laddning som avbröts vid 14-tiden samma dag. Sista man som lämnade lokalerna gjorde detta vid 16.30-tiden, han gjorde då en kontrollrunda men upptäckte inget anmärkningsvärt. På lördagen larmades han till platsen via sin bärbara telefon, vilken signalerade att inbrottslarmet hade aktiverats. Han begav sig omedelbart till verkstaden och kunde då bara konstatera faktum. Larmet hade utlösts när verkstadens rörelsedetektor hade värmespräcks, de utvecklade brandgaserna hade dessförinnan inte påverkat rörelsedetektorerna.

Det är i huvudsak bilen framparti, motorrummet och framhjulen, som brunnit, cupén har som synes klarat sig från direkta skador. Lokalerna, verkstaden, förråden och kontorsdelen är kraftigt nedsotade, allt talar för ett mycket långdraget brandförlopp vilket utvecklats under flera timmar. (Ja, vad hade inte ett brandlarm betytt vid detta tillfälle!) Således omfattande sekundärskador. Det intressanta är ju onekligen vad som har orsakat branden. Om siste man lämnar byggnaden på fredag eftermiddag, måste således något ha utvecklats efter detta. Bilen har inte tillförts någon elektricitet, och något hetarbete hade inte utförts på vare sig fordonet eller något i anslutning till platsen. Hade bilmotorn över huvud taget varit igång under fredagen? Ja motorn hade körts någon gång på eftermiddagen.

Vid min brandplatsundersökning finner jag att bilens vänstra framparti är mer brandskadat än dess högra sida. Detta torde ha sin förklaring i att tanken till framrutans spolärvätska sitter placerad rakt ovanför vänster framhjul. Det känns aldrig tillfredsställande när inte brandorsaken kan fastställas, här är det ju lätt att dra till med den klassiska brandstiftaren; elektriciteten...! Och visst skulle den teorin kunna vara apterbar även här, trots de många timmarna mellan verksamhet och brandutbrott. Detta naturligtvis under förutsättning att verkstadsinnehavarnas uppgifter är relevanta, jag betvivlar dock inte att de är det. För ett antal år sedan brann en fabriksny bil på en bilfärja under överskeppning till Holland. Bilen hade körts ombord flera timmar innan brandutbrottet, och ingen människa hade vistats på det aktuella däck. Jag vill minnas att biltillverkarens egna sakkunniga kom fram till att den sannolika brandorsaken var att söka vid startnyckeln. När bilen körts ombord och parkerats hade sannolikt startnyckeln inte hamnat i helt frånslaget läge, detta ledde till en långvarig överhetning av systemet som sedan medförde att elkablarna antändes.

Någon annan tänkbar brandorsak kunde inte de bilelektriskt sakkunniga vid tillfället prestera. Om ovanstående teorier skulle vara relevanta, för den nu aktuella branden, är naturligtvis en hypotetisk fråga. Under saneringsarbetet hade aggregat för luftrening satts in, under arbetet lossnade en av förrådshyllorna från väggen. Sannolikt hade fästskruvar och pluggar påverkats både av brandförloppet, och senare även av luftreningsaggregaten. Hyllan var dessutom tungt lastad med bland annat bilbatterier, som väl var befann sig ingen människa i förrådet när den rasade. Under branden hade även brandgaser trängt in till intilliggande lokaler i industrihotellet, här fick räddningspersonalen sätta in rökfläktar. Ytterligare en lokal sattes under övertryck för att förhindra en rökinträngning från brandlokalen. Räddningsinsatsen avslutades klockan 19.06 samma kväll. Spolärvätskan kan naturligtvis påverka brandförloppet, vilket redan har konstaterats vid en mängd bilbränder; när spolärbehållaren kollapsar innebär det en häftigare brand.