



Bezoek Ford-fabriek

Zonnige vooruitzichten

Diversen | Van de meeste automerken is het glashelder uit welk land ze komen. Mercedes-Benz, Audi en BMW zijn op-en-top Duits. Citroën, Peugeot en Renault zijn Frans. Toyota, Nissan en Suzuki zijn Japans. Maar uit welk land komt Ford? Is het Amerikaans, Duits of misschien Engels. Een ding is zeker: sinds 1974 staat de belangrijkste fabriek van Ford in het Spaanse Valencia. Autozine bracht een bezoekje.

Het verhaal van de Ford-fabriek in Valencia gaat terug naar 1973, het jaar van de oliecrisis. Het Amerikaanse bedrijf Ford zag in dat het niet langer grote, brandstofverslindende auto's kon verkopen in Europa. Om in Europa succesvol te blijven, moest Ford zich aanpassen aan de vraag uit de markt. Dat betekende: kleine auto's verkopen.

Spanje

Onder de codenaam "Bobcat" werd een eerste begin gemaakt met de compacte auto die later bekend zou worden als Fiesta. Uiteraard wilde Ford de Fiesta in heel Europa verkopen. De Spaanse markt vormde daarbij een unieke uitdaging. Het toen nog dictatoriale Spanje liet alleen automerken op de markt toe die hun producten in Spanje bouwden en het grootste deel van de grondstoffen in Spanje inkochten.



Ford trad in gesprek met de Spaanse regering en kwam tot een akkoord. Als Ford een belangrijke fabriek in Spanje zou openen, mocht het voortaan alle modellen (dus ook de exemplaren die buiten Spanje werden gebouwd) in Spanje verkopen. Het was daarmee niet het eerste Europese merk dat een dergelijke deal sloot (die eer viel aan Renault te beurt dat met de "5" de wereld wilde veroveren), maar wel de eerste Amerikaanse fabrikant.

De keuze viel op Valencia, omdat daar heel veel grond beschikbaar was. Bovendien had en heeft Valencia een goede infrastructuur met als belangrijkste kracht een grote haven.

De eerste steen

In 1974 werd de eerste steen van de Ford-fabriek in "Almussafes" gelegd door de tweede generatie "Henry Ford". De fabriek werd ingericht naar voorbeeld van een Duitse fabriek in Saarlouis. In 1976 rolde de eerste auto van de band, uiteraard een Ford Fiesta. Later werden ook de Ford Escort, Orion, Ka en Focus in Valencia gebouwd.

Inmiddels strekt het complex zich uit over 2.7 miljoen vierkante meter en biedt Ford werk aan 6.018 mensen. Toeleveranciers als Johnson Controls, Benteler, Magna, Faurecia en Gestamp hebben eigen vestigingen op dit terrein, zodat de samenwerking optimaal verloopt.



Op het moment van schrijven worden de Ford C-Max, Grand C-Max en Kuga in de Spaanse vestiging gebouwd. Met name deze laatste vormt een uitdaging, want de Kuga is met de vierwielaandrijving en een maximum aan elektronica veel complexer dan de andere modellen. Ford heeft mede daarom recent nog 812 miljoen euro in de fabriek geïnvesteerd.

Productieproces

Het begint in Valencia allemaal met een rol staal. Hieruit wordt de basis van de auto gestanst. Ook de

deuren en motorklep worden uit een deel gemaakt. De "blanco" auto gaat door naar de spuiterij, die om begrijpelijke reden niet toegankelijk is voor bezoekers. De luchtdruk in de "paintshop" verschilt namelijk van die van de buitenwereld. Bovendien kan het kleinste haartje of stofje van de kleding van een bezoeker het lakproces al verstoren.



Enmaal gespoten worden de deuren losgemaakt van de rest van de auto en maken de delen afzonderlijke ronden door het fabrieksgebouw. De deuren worden voorzien van ramen (al dan niet elektrisch bedienbaar), luidsprekers, bekleding en wat dies meer zij. De "deurloze" auto is makkelijker toegankelijk voor robots en medewerkers, die het dashboard en andere onderdelen monteren.



In vergelijking met andere fabrieken maakt Ford in Valencia gebruik van relatief veel mensen en weinig robots. Op alle denkbare manieren wordt ervoor

gezorgd dat de arbeiders efficiënt en veilig kunnen werken. Zo staan de medewerkers op een lopende band die dezelfde snelheid heeft als de band waarop de auto staat, zodat ze niet continu mee hoeven te lopen.

Halverwege het proces wordt de auto dwars op de lopende band geplaatst ("Crab line") om bijvoorbeeld de motorruimte beter te kunnen bereiken. Ook heel slim is de "happy seat" die medewerkers na hun werkzaamheden als vanzelf opvangt, en uit de auto tilt om rugklachten te voorkomen.



Veel medewerkers brengen hun eigen muziek mee en op iedere afdeling heerst een levendige sfeer. Dat is heel wat anders dan de steriele robot-gestuurde complexen van bijvoorbeeld de Koreaanse fabrikanten waar één persoon een hele productiehal bestuurt!

Het meest tot de verbeelding sprekende deel van het fabricageproces is het "huwelijks" tussen de motor en de vrijwel afgebouwde auto. In Valencia worden alleen grote (anderhalve liter en meer) benzinemotoren gebouwd. Dieselmotoren en de nieuwe 1.0 EcoBoost benzinemotoren worden kant-en-klaar aangeleverd. Alle motoren zijn voordat ze in de auto worden gebouwd getest.



Wanneer de auto op eigen wielen kan staan, ondergaat deze direct een serie van tests. Ford kiest niet voor steekproeven, maar test iedere auto. Zo gaan de auto's door een douche om te controleren op lekkage. Een robot met camera's controleert of alle bestelde sierelementen en opties daadwerkelijk zijn gemonteerd. Alleen als alles 100% in orde is, ziet de hagenieuwe Ford voor het eerst het zonlicht.

Inmiddels heeft de Spaanse fabriek meer dan 9 miljoen Fords geproduceerd. 2011 was een topjaar, met een productie van 229.000 auto's. Op dit moment is dat aantal gedaald tot 133.000 exemplaren. Mede door de komst van de Ford Kuga moet dit aantal binnenkort weer flink toenemen...



Conclusie

Begin jaren '70 van de vorige eeuw veranderde Ford van een Amerikaans in een Europees merk. Onder

druk van de hoge olieprijsen was er geen vraag meer naar de grote Amerikaanse modellen. Daarom besloot Ford om speciaal voor de Europese markt kleinere modellen te ontwikkelen. Dat begon in het Spaanse Valencia met de Ford Fiesta. Inmiddels bedient deze fabriek een groot deel van de Europese markt met de (Grand) C-Max en sinds kort ook de Kuga.

De Spaanse fabriek valt op door het grote aantal werknemers en het relatief geringe aantal robots. Ford vraagt de medewerkers constant mee te denken en juist dankzij deze wisselwerking is het productieproces de laatste jaren steeds efficiënter geworden. Daarmee krijgt iedere nieuwe Ford een zonnig Spaans tintje. ■

