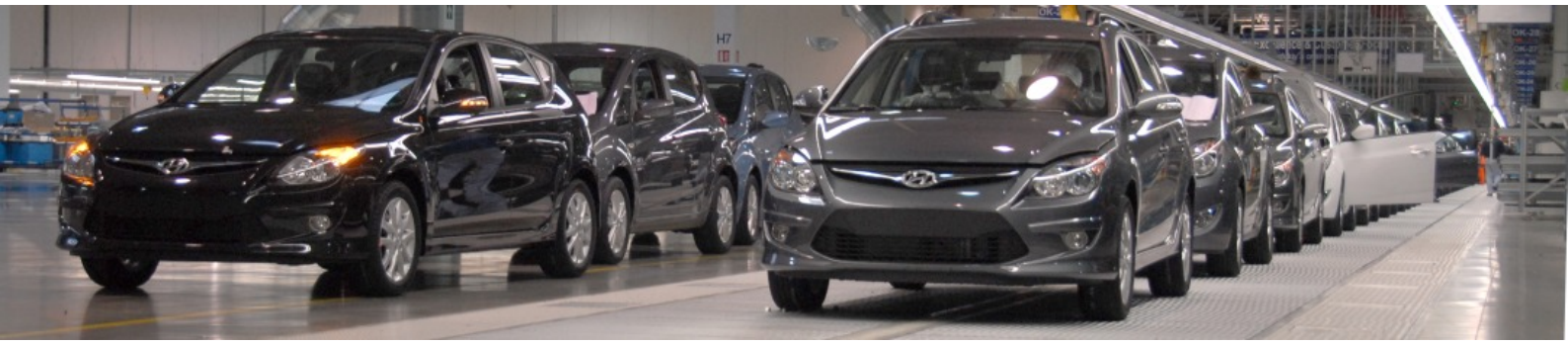
AutoZine
Online auto-magazine

Publicatiedatum: 22 maart 2011
www.autozine.nl



Bezoek Hyundai-fabriek

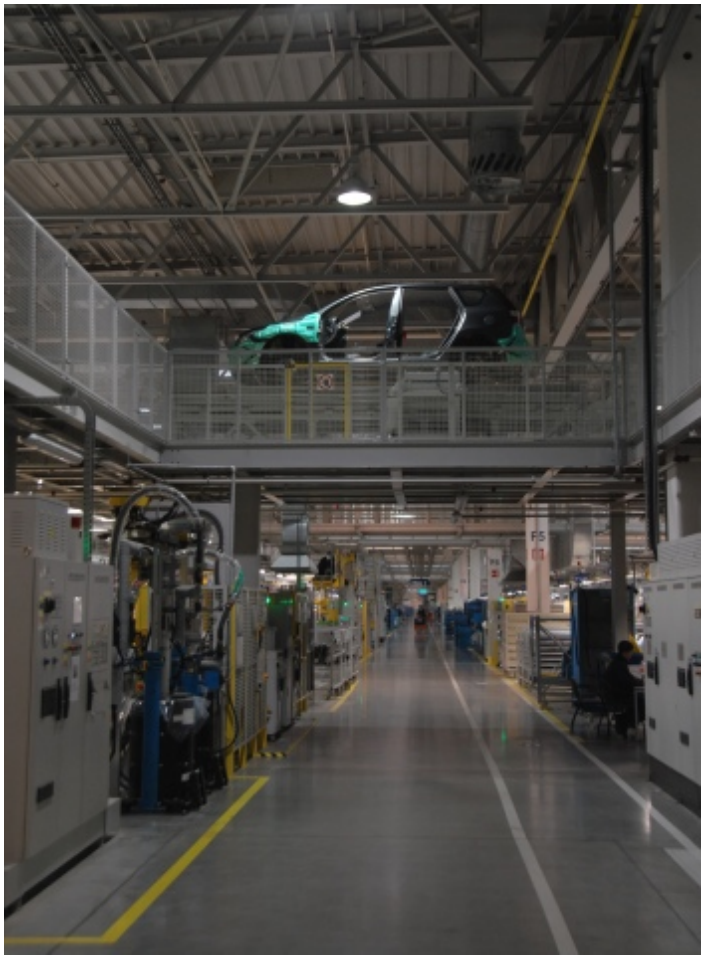
Korea in Europa

Diversen | Hyundai is een merk dat zich van origine onderscheidt van andere merken door de lage prijs. De Koreaanse fabrikant heeft op die manier een stevige plek op de markt veroverd. Maar nu wil Hyundai meer. Hyundai wil tot de absolute top behoren als het gaat om kwaliteit en betrouwbaarheid. Om te laten zien hoe dat wordt gerealiseerd, werd Autozine uitgenodigd voor een unieke rondleiding door de fabriek.

Hyundai mag dan een Koreaans merk zijn, de belangrijkste modellen voor de Europese markt worden ook in Europa gefabriceerd. Europeanen weten het beste wat zij in een auto zoeken en kunnen een auto daarom het beste zelf ontwikkelen.

Daarom worden de populaire Hyundai i30, i30 CW en ix20 in Nosowice, zo'n 35 km van het Tsjechische Ostrava gebouwd. Daar is het fiscale klimaat gunstig en is de fabriek van dochtermerk Kia dichtbij. Kia en Hyundai wisselen namelijk onderdelen uit. Zo bouwt Kia geen versnellingsbakken, die worden door Hyundai geleverd.

Omdat de Hyundai ix35 en Kia Sportage 95% van de onderdelen gemeenschappelijk hebben, worden beide bij Kia gemaakt. Als wederdienst produceert Hyundai ook de Kia Venga, die onderhuids vrijwel gelijk is aan de Hyundai ix20.



Ondanks de vestiging in Europa, is de invloed van het Koreaanse moederbedrijf groot. Zelfs langs de snelweg naar Nosowice staan borden in het Koreaans! Het management is grotendeels Koreaans, maar het personeel is Europees. Sterker nog, samen met de twaalf toeleveranciers heeft de komst van Hyundai naar Tsjechië voor 11.000 banen in de regio gezorgd.

Op locatie

Een ander voordeel van het fabriceren nabij de afzetmarkt, is de korte levertijd. Hoe hard de Koreanen ook werken, het duurt lang om een auto te verschepen van Azië naar Europa. De enige oplossing is dan op voorraad te produceren, met als risico dat auto's in een ongewilde kleur of uitvoering onverkocht blijven. In Nosowice wordt alleen op bestelling geproduceerd en wordt iedere auto dus gegarandeerd verkocht.

Om zo efficiënt mogelijk te kunnen werken, zijn de belangrijkste toeleveranciers gevestigd op het fabrieksterrein van Hyundai. De firma Mobis levert het dashboard, de airconditioning en airbags. Op een lopende band gaan deze van de productieruimte van Mobis naar de fabriekshal van Hyundai. Volgens eenzelfde proces komen de stoelen van de het bedrijf Dymos.

Vorm

De firma Hysco is gevestigd langs de dichtstbijzijnde spoorbaan en smelt ruw staal om tot rollen. Deze rollen vormen het begin van iedere Hyundai. Een huizenhoge pers stanst het staal in de basisvorm van een koetswerk, deur of motorkap. Dat gaat met zoveel geweld dat de fabrieksvloer voelbaar trilt!

Nadat het metaal de basisvorm heeft aangenomen, verlopen de volgende stappen geheel geautomatiseerd. In de fabriekshal zijn onwerkelijk weinig mensen te zien. Al het werk wordt gedaan door robots.

Een enkele arbeider fietst op z'n gemak rond en controleert of de processen correct verlopen. Tijdens het bezoek staan alle controlelampen op groen en worden de metalen platen in rap tempo samengevoegd tot iets wat al herkenbaar wordt als een auto.

Via een brug wordt het skelet naar een tweede fabriekshal gebracht. Hier krijgt de auto in wording een laklaag. Gemiddeld kost het fabriceren van een Hyundai 22 uur van ruw metaal tot rijdende auto. Elf uur daarvan wordt in beslag genomen door het drogen van de lak!

Assemblage

De nu glimmende koetswerken gaan wederom via een brug naar de volgende ruimte. In de assemblagehal

worden de bekabeling, brandstoftank en andere onderdelen gemonteerd. Deze onderdelen worden exact in de juiste volgorde aan de medewerkers aangeboden.

Bijzonder daarbij is dat de Hyundai-fabriek verschillende modellen door elkaar bouwt. Diverse andere fabrikanten bouwen één model, leggen het productieproces stil en schakelen dan om naar de fabricage van een andere auto.

Het interessantste moment is het zogenaamde "huwelijk". Hierbij komt het koetswerk dat hangt aan een rail samen met de motor op een lopende band. Daarna worden alle mechanische en elektrische onderdelen aangesloten en ontstaat een functionerende auto.

Pas op het laatste moment worden de wielen gemonteerd. Dan is het zo ver: een medewerker draait de sleutel om. Voor de eerste keer wordt olie door het motorblok gepompt en stroomt benzine door de aderen. Wanneer de auto eenmaal tot leven is gekomen, rijdt deze op eigen kracht naar de kwaliteitscontrole. Dat betreft niet alleen de afwerking, iedere auto (dus geen steekproef!) rijdt ook een ronde op de eigen testbaan.

Volgens Hyundai doorstaat 97% van de auto's de test direct. Iedere 53.7 seconden verlaat een nieuwe Hyundai de fabriek op weg naar klanten in 48 verschillende landen.

Conclusie

Hyundai zet niet alleen in op een lage prijs, maar streeft ook naar een hoge kwaliteit. Om te laten zien hoe het merk dat realiseert, kreeg Autozine een kijkje in een keuken. Alhoewel Hyundai een Koreaans merk is, worden de belangrijkste modellen voor de Europese markt ook in Europa gemaakt.

De fabriek bij het Tsjechische Ostrava is in absolute zin zeer groot. Er worden per jaar zo'n 300.000 auto's gefabriceerd, waarmee in 2011 voor het eerst meer Hyundai's in Europa zullen worden gebouwd dan in Korea.

Om efficient te kunnen werken, zijn de belangrijkste toeleveranciers op het fabrieksterrein van Hyundai gevestigd. Ook bijzonder is dat alle modellen doorelkaar worden geproduceerd. Op die manier is Hyundai geen tijd en geld kwijt met omstellen van de productielijn. Tenslotte onderscheidt de fabriek zich door het gebruik van nog meer robots dan gebruikelijk, zodat de kwaliteit is gewaarborgd. ■