

Auto & Motor
TECHNIEK

© **WWW.AMT.NL** - Dé internetsite voor de Automotive Professional

Het voorste en achterste chassisdeel aan elkaar: "Praktisch in het transport", houdt salesmanager Wouter Verhey de Friese ATC-leden voor.



Op bezoek bij busbouwer VDL

Made in Holland

Naast Philips en DAF is de regio Eindhoven thuishaven van nog een multinational, VDL. Van Der Leegte nam behalve de complete Nederlandse busindustrie ook talloze andere 'maak'-bedrijven over. ATC Friesland bekeek de VDL-busfabriek in Heerenveen en luisterde met toenemend ontzag naar het succesverhaal van de constructiewerkplaats die uitgroeide tot wereldconcern.

Hier en daar in de Heerenveense busfabriek vind je de naam Hainje nog terug. Hainje was jarenlang een belangrijke speler op de markt van OV-bussen, maar werd in 1989 overgenomen door concurrent Berkhof. Negen jaar later was het de beurt aan Berkhof zelf om te worden overgenomen. Door VDL ditmaal. In datzelfde jaar nam VDL ook mini- en midibusjesbouwer Kusters en de Belgische touringcarproducent Jonckheere over. Eerder was DAF Bus al in handen van VDL gekomen en in 2003 volgde Bova. Ook de producent van de Phileas, APTS, is een VDL-bedrijf. "Maar VDL doet niet alleen in bussen", zegt salesmanager openbaar vervoer Wouter Verhey. Om zijn gehoor van Friese ATC-ers een indruk te geven van de rest van het VDL-

productgamma geeft hij een 'kleine' opsomming: "Blad- en luchtveersystemen voor trucks, trailers en bussen, voor- en naloopassen, spreaders en haak- en portaalarmen voor containers..." Tot hier toe nog allemaal transportgerelateerde producten. Maar allengs komt Verhey bij producten die verder van bussen afstaan: "...warmte- en koelinstallaties, verpakkingsmachines, productiesystemen voor optische media..." Om vervolgens echt helemaal los te gaan: "...stalinrichtingen, industriële fornuizen, afzuiginstallaties, zonnepanelen, dakkoffers, bewegwijzeringsborden..." En nog zijn we er niet, want behalve die eindeloze serie eindproducten, is VDL voor heel veel productiebedrijven een belangrijke leverancier van metalen of kunststof onderde-

len. Al met al is VDL een megaconcern met 7500 medewerkers en een omzet van meer dan 1,5 miljard euro.

Verlengde stage

Daar zag het nog helemaal niet naar uit toen Wim van der Leegte in 1966 stage ging lopen bij Constructiewerkplaats P. van der Leegte. Het bedrijf van zijn vader in Hapert was een toeleverancier van Philips en DAF, maar Wim was een ondernemende jongen. Hij zag mogelijkheden en wilde meer met het bedrijf. De HTS maakte hij niet af, maar hij nam wel de leiding in het bedrijf over en in 1972 kocht hij de bedrijfsaandelen.

Zeven jaar later kocht hij ook concurrent en dorpsgenoot TIM. Dat werd het begin van een eindeloze

reeks overnames die VDL liet groeien in een tempo dat we verder alleen van dotcombedrijven kennen. In 1989 telde VDL 500 medewerkers, die samen voor 50 miljoen euro omzet zorgden. Zes jaar en vele overnames later stonden de tellers op 2000 medewerkers en 200 miljoen euro. In 2003 op 4500 en 750 miljoen en vorig jaar al op 7500 VDL-ers en 1,5 miljard euro omzet.

In groei mag VDL dan lijken op die snelgroeiende dotcombedrijven, in resultaat niet. VDL toont jaar-in-jaar-uit keurige winstcijfers en doet het zelfs zo goed dat Wim van der Leegte een paar jaar geleden, uit handen van de minister van Economische zaken, alsnog het HTS-diploma kreeg. Overgens had hij daarvoor wel keurig een afstudeer-



Op de rails gaan de delen uit elkaar.



Tussen de beide chassisdelen komt een vloer van sandwichmateriaal versterkt met een verzinkt stalen frame. De zijkanten zijn opgebouwd uit een roestvaststalen vakwerk.



Achterin een opstapje. Dat mag, de Ambassador is een streekbus. Let op de afgeronde hoeken, maakt makkelijk schoon.



Isolatiemateriaal tussen het vakwerk. Daarover komt het polyestervakwerk. Waarom we dat niet zien? De afnemer van deze bussen wil de kleur nog even geheim houden.

Euro 5 Cummins-diesel, voldoet aan de strenge EEV-norm voor aardgasmotoren.

scriptie gemaakt. Wat is het geheim van het succes? Wouter Verhey: "De open en eerlijke manier van met elkaar omgaan. In het bedrijf zijn weinig rangen en geen standen. Dus is er maximaal één indirecte op vijf directe medewerkers en geen 'gemeener', zelfs niet tegen Wim". Ondertussen wordt er gewoon nuchter doorgewerkt: "Vergaderen doen we buiten werktijd en de baas geeft het goede voorbeeld. Dus geen chique zakenlunches, maar gewoon met het broodtrommeltje naar het werk". Af en toe is er tijd voor ontspanning: "Eens per jaar een personeelsfeest voor het hele bedrijf in één gebouw. Jarenlang was dat het PSV-stadion, inmiddels is het een nog grotere locatie". Ondanks de prettige omgangsvormen kan het er ook hard aan toe gaan bij VDL: "Verlies is een drama. Gebeurt het toch, dan heb je echt wat uit te leggen".

Naar de bussen

Goed, daarmee kennen we VDL, nu wordt het tijd om ook de VDL-bussen te leren kennen. Daarom neemt Verhey de Friese ATC-leden mee naar 'station 1' in de busproductiehal. Daar staat een merkwaardig kort buschassis. "Dit zijn voor- en achterzijde van een Ambassador-bus. Dit krijgen we zo op een trailer aangeleverd van VDL Bus International, het vroegere DAF Bus", legt Verhey uit. In het achterdeel ligt de complete aandrijflijn met een 6.7 liter Euro 5-zescilinder van Cummins. Op het voorste deel zijn stuur en dashboard al gemonteerd. Op het volgende station staan de twee chassisdelen los van elkaar op rails. Er tussenin komen nu roestvaststalen zijwandconstructies. "De linkerzijwand laten we maken door onze collega's aan de overkant van VDL-Postma. De constructie van de rechterzijwand is afhankelijk van

de deurconfiguratie die de klant kiest. Daarom lassen we die in eigen huis." Vloer en dak zijn opgebouwd uit lichtgewicht sandwichmaterialen. Aan het sandwichdak zitten aluminiumprofielen, waar de lichtarmaturen en de bedrading al in zitten. Met bouten worden de profielen aan de zijwanden bevestigd. De sandwichconstructie van de vloer is versterkt met een verzinkt stalen frame. "Door zijn constructie en de lichte Cummins-motor is de Ambassador 1400 kg lichter dan de producten van de concurrentie", zegt Verhey trots. "We hebben een klant die 1 op 5,5 rijdt. Die zuinigheid verklaart een deel van het succes van de Ambassador. Alleen in Nederland hebben we er al meer dan 2000 verkocht." Ook gunstig voor de gebruikskosten: "Het meubilair wordt niet op de vloer, maar aan de zijwanden bevestigd. Dat maakt gemakkelijker schoon".

Tekenen voor kwaliteit

Op een volgend station krijgt de bus een voor- en achterzijde: "Wim van der Leegte zet zich enorm in voor de maakindustrie in Nederland en België, maar soms ontkomt je er niet aan om onderdelen daar te produceren waar de lonen lager zijn. Kop en kont komen compleet met led-verlichting van een toeleverancier uit Tsjechië". Nadat de zijwanden zijn gevuld met isolerend materiaal, de zijruiten in hun frames zijn gelijmd en de polyester carrosseriepanelen van het roestvaststalen vakwerk een echte bus hebben gemaakt, is het interieur aan de beurt. Ook hier weer veel kant en klare delen. En sommige, zoals de stalen buizen met stopseinknoppen komen van collega VDL-bedrijven. Station 14 is het eindstation. Hier vindt de kwaliteitscontrole plaats. Met elke bus gaat een boek mee dat op ieder station een paraaf

krijgt. Iedere medewerker tekent dus voor de kwaliteit van zijn werk.

Is aardgas schoner?

Terug in de kantine krijgt Verhey een grote hoeveelheid vragen op zich afgevuurd: "Maken de chassisdelen, voor en achter, de vloer van de bus niet hoog?" Dat valt mee: "Dit is geen lagevloerbus, maar een 'low entry bus' met een lage entree en een opstapje achterin. Voor een streekbus is dat prima. Bij een stadsbus wil je een lage vloer over de hele lengte. Onze nieuwe VDL Citea-stadsbus met staande motor links achterin heeft zo'n volledig vlakke lage vloer". Ook de dieselaandrijving is een punt van zorg voor een aantal Friese ATC-ers: "Een bus op aardgas rijdt schoner", menen zij. Lastig, want Cummins en DAF leveren nu eenmaal geen aardgasmotoren, terwijl MAN en Mercedes er niet over piekeren om ze te leveren aan busconcurrent VDL. Maar dat is ook helemaal niet nodig, vindt Verhey. "Wij adviseren concessiehouders altijd om niet de brandstof voor te schrijven maar een uitlaatgasnorm. Dat is goed voor de portemonnee, want een aardgasbus is al snel 40 tot 60% duurder in aanschaf en maakt bovendien een aardgastankstation van pak 'm beet € 750.000,- nodig. En dat, terwijl onze dieselbussen gewoon voldoen aan de strenge EEV-uitlaatgasnorm voor aardgasvoertuigen." Tja, Verhey is natuurlijk een verkoper, maar eerlijk is eerlijk, de EEV-diesel is een megaprestatie. Hoe lang is het nu helemaal geleden dat iedere optrekkende Hainje, Berkhof of andere OV-bus een reusachtige inktzwarte roetwolk achterliet? ●

Erwin den Hoed