

Auto & Motor
TECHNIEK

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



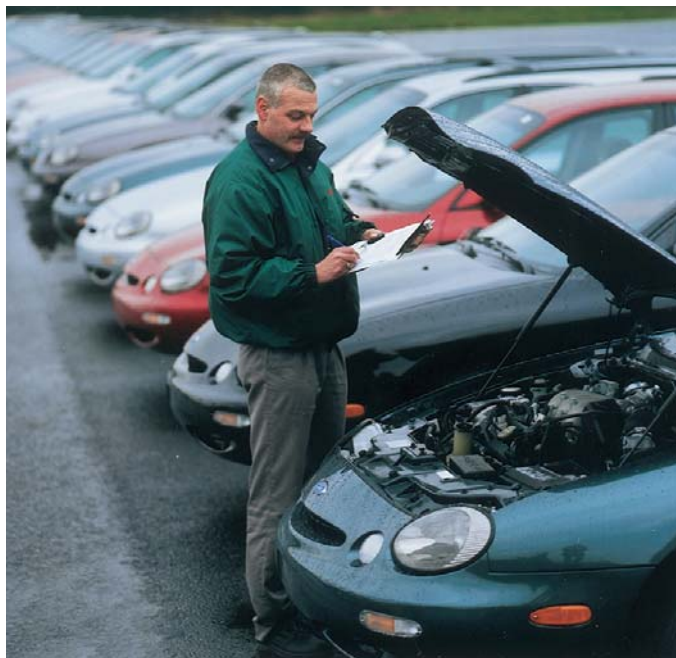
Hessing is bijzonder trots op het eigen typeplaatje met 'Hessing De Bilt' dat onder de motorkap van elke aangepaste Ford Taurus en Mercury Sable duidelijk zichtbaar is. Maar omdat niet alle exportmarkten daar even dol op zijn, zal op de tweede generatie typeplaatjes de naam 'Hessing' ontbreken

Hessing De Bilt bv heeft als importeur van Amerikaanse Ford-modellen een langdurige verbintenis met de fabriek in Dearborn, die zorgt voor een speciale relatie. Aan die relatie ontbrak niets, aan de auto's helaas wel. Namelijk het volgende: een Amerikaanse auto is nog lang geen Europese. Er moet na het transport vanuit de VS door de importeur nog heel wat werk worden verricht voordat een Ford Taurus of een Mercury Sable in Nederland, in de Benelux dan wel in de rest van Europa, op de weg mag. Dat is een kostbare zaak die je beter rigourees kunt aanpakken, dan met veelvuldig lapwerk met een weinig constante kwaliteit. En die kant leek het bijna op te gaan. Voor Hessing was dit geen basis om mee verder te werken. Maar wat moet je? Europa is voor Ford USA slechts een niche-markt. Het aantal Amerikaanse Ford-producten dat jaarlijks in de oude wereld wordt verkocht, produceert deze gigant in Dearborn in minder dan een halve middag. Dus er bestaat aan die kant ook geen al te grote neiging om speciaal aangepaste Fords te gaan bouwen voor een Europese typegoedkeuring. Veel te duur. 'Dan gaan we het zelf doen', besloot Hessing op een zonnige dag in 1993. Dat zoiets sneller is gezegd dan gedaan, begrijpt een kind. Hessing dacht over het idee na en ging er twee jaar later mee naar het hoofdkantoor in Dearborn. Daar stonden de gezichten

Nederlandse Ford fabriek

Made in De Bilt

De kleinste Ford autofabriek ter wereld staat bij Hessing in De Bilt. We treffen er geen imposante productielijnen en stampende persen aan. Wat er wèl gebeurt, is het aanpassen van Amerikaanse Ford-modellen aan de Europese specificaties. Een ingrijpende klus!

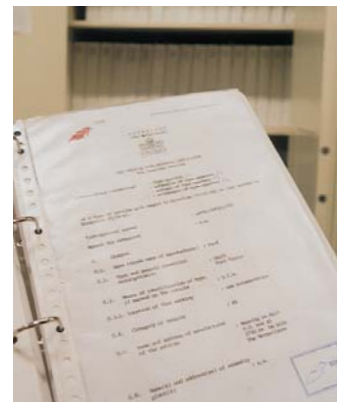


Bij elke serie auto's die uit Dearborn in De Bilt arriveert, worden één of meer steekproeven uitgevoerd. Hessing doet dit om niet voor ongewenste verrassingen te komen staan. Een andere voorruit of een afwijkend type knipperlicht kan al problemen veroorzaken

vooral beleefd geïnteresseerd, maar ook voorzien van een duidelijke ondertoon: 'dat red je nooit'. Ford kon het weten, want men had eerder al een 'Europese versie' van de Ford Windstar gemaakt, maar schrok men van de kosten, afgezet tegen het te verwachten volume.

Talrijke aanpassingen Hessing was niet van de wijs te brengen, oriënteerde zich op de

Europese typegoedkeuring en voerde een feasibility study uit. De RDW werd er bijgehaald, TNO en de KEMA hielpen een handje, maar die moeten natuurlijk ook worden betaald. Er werden kosten doorberekend en er werd een plan gemaakt. Hessing zette een kleine 20 man aan het werk die hier twee jaar mee bezig zijn geweest. En ook stelde het bedrijf ten behoeve van de vele tests, die er allemaal



Er zijn voor het verkrijgen van de Europese typekeuring meer dan veertig certificaten nodig waarvan bij enkele zelfs deelcertificaten. Dat betekent een eindeloze papierwinkel, met name wanneer er een kleine of grote wijziging aan een van de auto's is doorgevoerd

moesten worden uitgevoerd, nog eens 24 homologatie Taurussen ter beschikking. Alles werd uit eigen zak betaald. De hele grap heeft de nodige miljoenen gekost. Hessing wil niet zeggen hoeveel.

Je wordt er bijna duizelig van, zoveel als er nog aan een Amerikaanse auto moet worden veranderd, voordat deze op de Europese wegen mag gaan rijden. Het gaat om verlichting, bumpers, nummerplathouders, gordels, ja zelfs om dashboardschakelaars voor de verlichting en voor de airco, buitenspiegels en mistachterlichten. Veel



De nieuwe auto's die uit de VS arriveren worden eerst 'gestript'. Het lijkt net een autodemontagebedrijf. De niet meer bruikbare onderdelen worden verzameld in bakken

Jan Schuurman, in Nederland laat produceren. Of waar dan ook, over de gehele wereld vandaan haalt. Gek genoeg ook vaak bij Ford in Dearborn zelf. Schuurman: "Het is eigenlijk zonde, maar we kunnen niets terugsturen, want dat kost te veel en we gooien dus veel goede onderdelen gewoon weg. Zoals het vorige type buitenspiegel dat niet omklapbaar was: weg ermee. Verder de nummerplathouders en verlichting, de Amerikaanse veiligheids gordels enzovoort. Weg met die dingen, je mag ze toch niet gebruiken, laat staan verkopen."



Het lijkt een enorme verspilling, maar de inhoud van deze bak restonderdelen zal moeten worden verschroot. Halve koplampen, delen van bumpers, afgekeurde gordels en dergelijke, zijn in Europa nergens te verkopen

FOTO'S: JAN LIEFTINK

ervan lijkt pure verspilling, andere veranderingen zijn nuttig omdat de Europese omstandigheden nou eenmaal heel anders zijn dan die in de Verenigde Staten. Waar het op de weg over het algemeen veel minder druk is en waar aanzienlijk minder hard wordt gereden. Gelukkig zijn de eisen voor ons eigen land plus België en Luxemburg ook geschikt voor Israël, Rusland en de Balkanlanden. De importeurs van die landen bemoeien zich overigens niet met Hessing. Ze hebben waarschijnlijk nog nooit van De Bilt gehoord en ze plaatsen



Jan Schuurman zwaait de scepter over de 'Nederlandse Ford-fabriek' en heeft het vertrouwen gewonnen van Ford Motor Company in Dearborn. "We hebben zelfs al inspraak in de ontwerpen voor de volgende eeuw"

hun bestelling bij Ford in de VS. Maar Hessing De Bilt levert de auto. En later ook, via de Verenigde Staten, de eventuele benodigde onderdelen. Made in De Bilt!

Veel weggooien
Jan Schuurman is bij Hessing verantwoordelijk voor de 'Nederlandse Ford-fabriek' en hij legt ons uit wat er zoal bij komt kijken. De Taurus komt geheel afgebouwd uit

Amerika in De Bilt aan. Binnen Ford bestaat er een voorschrift dat een ongereed product niet mag worden verkocht. Vandaar dat de gehele auto naar De Bilt gaat, waar hij vervolgens gedeeltelijk wordt gedemonteerd. Onderdelen die kunnen worden behouden, worden volgens de nieuwe specificaties aangepast en omgebouwd, anders worden ze vernietigd en vervangen door onderdelen die Hessing c.q.

Nieuwe auto tekenen
Pas wanneer een bedrijf als Hessing zich in een dergelijk omvangrijk plan verdiept, ontdek je hoeveel werk er aan vast zit. Jan Schuurman: "De Europese regelgeving eist dat we de status van fabrikant hebben en daardoor de eigenaar zijn van de testcertificaten. Anders heeft al dit werk geen zin. We moesten als fabrikant van Ford Taurus modellen, bijna van voren af aan een nieuwe auto tekenen. De regels eisen namelijk van een fabrikant, eenheid van product: 'Conformity of Production', COP. Dat betekent onze verantwoordelijkheid naar, in dit geval, de RDW. En dat vereist op zich een geheel nieuwe voertuigdocumentatie. Omdat er heel veel moest worden aangepast, konden we niet zomaar tekeningen van de Taurus uit Dearborn meenemen. Ford wilde ons weliswaar helpen, maar de operatie is voor eigen rekening en eigen risico van Hessing. Dus ik kreeg bij Ford geen eigen tekenaars op het budget. We hebben gewoon het tekenwerk hier zelf moeten doen."

Hij noemt zaken als een mistachterlicht dat in Amerika niet wordt gemonteerd, de verplichte elektrische hoogtevinstelling van de koplampen, in de VS ook al geen hot item, het ombouwen van

Aanpassing Amerikaanse Ford modellen bij Hessing

de koplampen van sealed beam op Europese verlichting, een andere knop op de ingebouwde antenne, omdat het origineel een voetganger zou kunnen bezeren, en zelfs het uitbollen van de voorschermen. Schuurman: "Volgens de voorschriften gemeten bleek dat de voorwielen bij het uitdraaien, iets te ver uit de voorschermen konden steken. We moeten deze dus 2 mm breder maken. Ook dat doen we hier!"

Eigen typeplaatje

De verantwoordelijkheid van een fabrikant betreft ook die van het controleren en eventueel volgen van wijzigingen. "Wij voeren steekproeven uit bij de uit de VS gearriveerde auto's. Stel je voor dat er ergens een nummer of een afstelling aan het motormanagement is veranderd. Dan moeten wij dat volgen. We gaan tegelijkertijd na of er eventueel nieuwe tests noodzakelijk zijn."

Schuurman werkt zich door enige afkortingen heen, zoals Q/S (Quality/Safety), Q&S (Quality & Service), COP (Certificate Of Production), WVTA (Whole Vehicle Type Approval) en P&A (Parts & Accessories) waarmee men elkaar in het bedrijf met regelmaat bekogelt en komt met een nieuwe code: XMP. "Deze prijkt op het typeplaatje onder de motorkap en is in het chassisnummer opgenomen. Deze lettercombinatie is exclusief gereserveerd voor Hessing De Bilt en achter het Europese keurmerk E staat het cijfer 4 wat betekent dat Nederland het land van productie is," aldus een trotse Schuurman. Hij voegt daaraan toe dat Hessing dus ook de productaansprakelijkheid voor de Taurus-modellen en die van de eventueel nageleverde onderdelen heeft overgenomen.

Vanuit de hele wereld Hessing liet de elektrische aanpassingen aan de Taurus door de KEMA in Arnhem uitvoeren en deed de veiligheids- en milieutests samen met TNO in Delft. Maar de RDW is en blijft toch het belangrijkste testhuis! De aangepaste, of soms totaal nieuwe, onderdelen die hieruit voortvloeiden, worden van

over de gehele wereld aangevoerd. Schuurman kan geen specifieke toeleveringsbedrijven noemen. Hij reist de gehele wereld over om producten te vinden die qua prijs en kwaliteit overeenkomen met wat hij zoekt. Noemt dan na enig aandringen één Nederlandse toeleverancier waar hij veel mee werkt: PEKAGO in Goirle, dat ook veel voor DAF in Eindhoven doet. Sommige dingen haalt hij bij Ford zelf. De stadslampen komen uit Japan. De gordels uit Amerika! Hij haalt ze bij dezelfde leverancier als Ford zelf. Maar dan volgens de Europese specificatie. Tja.

Hessing De Bilt, c.q Jan Schuurman, zit met een groot probleem, namelijk volume. Bij grote aantallen kun je een prijs laag houden. Die gaan er echter bij Hessing niet door de 'fabriek' heen. Dus Schuurman zoekt het meer bij kleine bedrijven die bovendien flexibel kunnen werken en die met een paar stuks van dit en een paar stuks van dat, geen moeite hebben.

"Ford Motor Company in Dearborn, heeft veel vertrouwen in Hessing", constateert Jan Schuurman. "Want we mogen al over de schouder van de ontwerpers in de keuken meekijken naar auto's van het jaar 2000 en verder. Dat moet ook wel, want dat zijn de auto's die wij straks moeten aanpassen. We kunnen daar nu zelfs al ons zegje in doen. Dat zou straks wel eens heel wat besparingen kunnen opleveren."

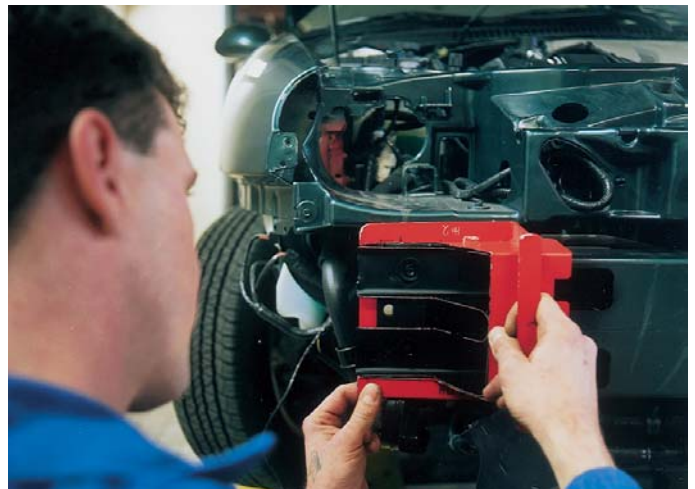
Hessing wil liever niet ingaan op de vraag welke andere modellen er nog in de toekomst in De Bilt zullen worden 'gebouwd'. "We doen al wel diverse haalbaarheidsstudies, maar willen daar nu nog niet op vooruit lopen. Gelukkig hebben we voldoende ruimte op ons terrein voor uitbreiding", verzekert Jan Schuurman.

Dit jaar denkt Hessing zo'n 2.000 auto's om te bouwen. Er bestaan plannen om dit aantal uit te breiden naar 15.000, maar dan zal er nieuwbouw worden gepleegd en een vaste aanstelling komen voor 100 mensen.

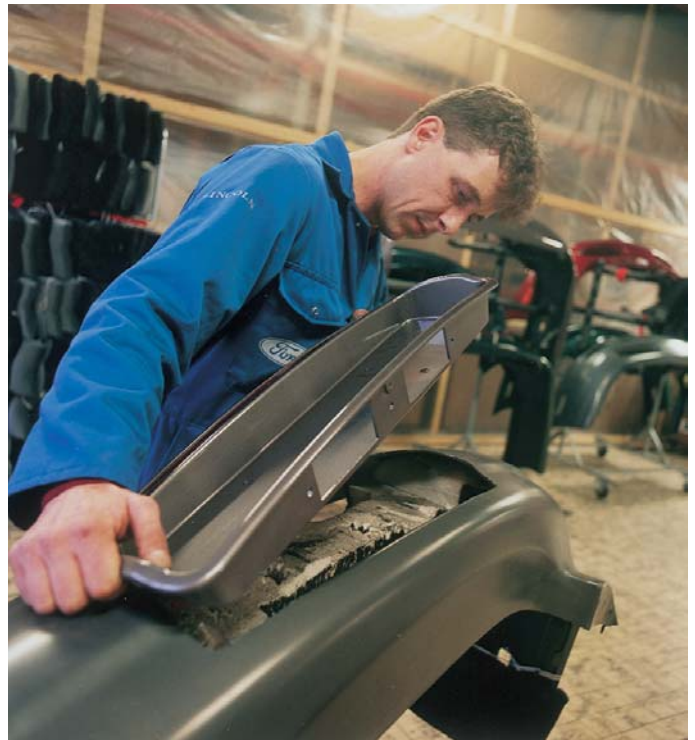
Dick Schornagel



De Sealed Beam koplamp is bij ons niet toegestaan. Hessing demonteert de unit en haalt deze voorzichtig uit elkaar. De lens met het huis wordt opnieuw gebruikt, er wordt echter een geheel nieuwe lamp met een nieuwe fitting (zwart gedeelte) ingezet. Ook op deze foto zichtbaar is de elektrische verstelling van de koplamphoogte. Ook een Hessing product



De aanpassing aan de voorbumper is noodzakelijk in verband met het nieuw te monteren knipperlichtje. Met een mal wordt dit op de juiste plaats aangebracht



Europese nummerplaten zijn groter dan de Amerikaanse. Hessing laat dus keurige nieuwe bevestigingsplaten vervaardigen



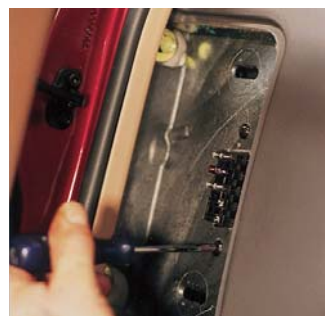
Hessing verwacht dit jaar zo'n 2000 auto's om te bouwen van het type Ford Taurus en Mercury Sable. Er zijn plannen in de maak om dit tot 15000 op te voeren. Dat betekent nieuwbouw en werkgelegenheid voor 100 mensen!



Een Amerikaanse snelheidsmeter moet 100 procent nauwkeurig zijn. In Europa schrijft de wet een geringe afwijking naar boven voor. Vandaar dat elke snelheidsmeter opnieuw wordt gekalibreerd. Bij 100 km/h op de teller is de werkelijke snelheid 92 km/h



Ook de lichtschemelaar moet worden gemodificeerd. De Amerikanen mogen namelijk met het stelwielje de dashboardverlichting helemaal uitschakelen. Bij ons is dat niet toegestaan



Omdat Hessing het een en ander aan de elektra van de auto verandert en onder meer een derde remlicht en een mistachterlicht monteert, is een tweede zekeringkast noodzakelijk. Deze komt aan de linker zijkant van het dashboard

Bij volledig uitgedraaide voorwielen steken deze, volgens de RDW, 2 mm te ver buiten het spat scherm. Hessing maakt de voor schermen dus 2 mm breder en doet dit met een eenvoudig uitbolingsinstrument. Er worden vervolgens via een mal, twee bout gaatjes geboord en er komt een steun tussen het scherm en de balk



Elk nieuw onderdeel wordt voorzien van een E-merkje en een getal. Hier gebeurt dat bij het derde remlicht voor de sedan, op de achtergrond is het derde remlicht van de stationwagon te zien