

Maakt da mee!

Liefst 13.700 bedrijven die samen direct werk verschaffen aan ongeveer 312.000 mensen: daarvoor staat de industrie in Vlaanderen. Door de sterke verwevenheid met onze diensteneconomie creëert ze ook veel indirecte tewerkstelling in onder andere de logistiek, de juridische en de administratieve sector. Zonder deze motor van onze welvaart zou ons dagelijks leven er heel anders uitzien. Overtuigd van het belang van de industrie voor het Vlaamse economische DNA, ontrafelen we voor u elke maand een productieproces van Vlaamse bodem.



Vakmanschap al 97 jaar hoog in het vaandel bij Oxford Bikes

Fietsen is nog nooit zo populair geweest, zo merken ze bij Van Den Berghe in Sint-Niklaas goed. Bij de fabrikant van het bekende Oxford Bikes is een lange en boeiende loopbaan ook gegarandeerd. Mario Rottier startte er 26 jaar geleden als monteur en is er doorgroeid tot productie leider. Nicolas Vandeleur, die er 12 jaar geleden startte als aankoopbediende, staat hem bij in de dagelijkse leiding. Beide gedelegeerd bestuurders tonen ons trots een aantal bijzonderheden aan 97 jaren van vakmanschap.

door Valerie Van der Avert
fotografie Wim Kempnaers



HOE LANG DUURT HET?

'Vanaf de eerste handelingen in de lasafdeling tot de afwerking voor verscheping komt de productietijd uit op ongeveer een week.'

VOOR WIE MAAKT U HET?

'Ons dealernetwerk telt ongeveer 400 dealers verspreid over België en delen van Frankrijk en Nederland.'

WAT MAAKT U?

'We maken zowel de klassieke als de elektrische fietsen van ons merk Oxford.'



OPMERKELIJK!

- Jaarlijks worden 30.000 à 35.000 fietsen verdeeld in België.
- Van Den Berghe werd opgericht in 1925 door Alfred Van Den Berghe. Zijn kleinzoon Eddy Van Den Berghe (81) is nog steeds actief in de firma als gedelegeerd bestuurder.
- Per dag rollen ongeveer 130 stadsfietsen of 60 e-bikes van Oxford Bikes van de productieband.
- Het aanpalende zusterbedrijf VDB Parts is een groothandelaar in fietsonderdelen en -accessoires zoals fietstassen.

HOE ZIET DE TOEKOMST ERUIT?

'Momenteel is meer dan 50 % van de fietsen elektrisch en dat aandeel gaat alleen maar stijgen. De klassieke fiets houdt stand bij de schoolgaande jeugd, maar daarnaast is er nog weinig vraag naar. Bovendien nemen leasefietsen een steeds groter stuk van de markt in. Zeker door de stijgende brandstofprijzen en interessante leaseformules via de werkgever zal de vraag naar de duurdere e-bikes niet dalen. Zoals in vele andere productiebedrijven staat duurzaamheid ook hier hoog op de agenda. We recupereren al jaren de poederlak in onze lakkerij en onze ovens zijn dusdanig ingesteld om warmteverlies te vermijden. Om de papierberg te verkleinen en efficiënter te werken, zijn we volop bezig met digitalisering van ons magazijn. In ons productieproces zien we niet meteen verdere automatisatie mogelijk. Om de beoogde kwaliteit te bereiken, blijft manueel werk heel belangrijk. Met een robot die afgewerkte fietsen van de productieband neemt, verlichten we het werk van onze mensen binnenkort wel op ergonomisch vlak.'

www.oxfordbikes.be

HOE MOEILIK IS HET?

'Ons productieproces omvat enorm veel handenarbeid. Er kan dus veel misgaan. Elke fiets moet perfect afgewerkt aankomen bij de dealer. Dat vraagt gekwalificeerd technisch personeel, dat niet alleen beschikt over een goede mentaliteit maar ook handig en leergierig is. We zijn dagelijks bezig met mensen technisch op te leiden, zodat ze op de hoogte blijven van nieuwe tendenzen en technieken. Zeker omdat fietsen technisch gezien steeds complexer worden, is dat onze grootste uitdaging. We onderscheiden ons met onze eigen lakkerij, die ons heel wat flexibiliteit biedt. Want zo kunnen we zelf kleuren kiezen en zelf modellen assembleren. Zo hebben we alles in huis om verschillende types van fietsen te maken.'

HOE MAAKT U HET?

'We bestellen onderdelen bij verschillende leveranciers. Eerst bewerken we de frames in de lasafdeling, waarbij we bijvoorbeeld eventueel al pakdragers bevestigen. Hierna gaan de frames naar onze eigen lakkerij. Daar worden ze gelakt met poederlak, bestickerd en gevernist. In onze voorbereiding maken we onze eigen wielen, sturen, pakdragers en spatborden. Bij onze elektrische fietsen bouwen we daar ook de motoren in de frames. Daarna worden het balhoofd en de vork in het frame geassembleerd. De verdere finetuning van de fiets verloopt dan op de productieband. Op het einde ervan maken we de klassieke fietsen klaar voor verscheping. De elektrische fietsen moeten eerst nog worden geprogrammeerd vooraleer dat kan gebeuren.'

