

# HELMOND: EEN EEUW AUTO-INDUSTRIE!



Eind 1975 werd dit bouwbord geplaatst aan de A270, als teken dat Volvo er begonnen is met de bouw van haar hoofdkantoor en ontwerpafdeling.

“Hoera, de auto bestaat 250 jaar”. Dit was de kop in het Eindhovens Dagblad op 8 maart 2019 boven de voorankondiging van het Dutch Automotive Festival op 5 en 6 oktober 2019 op de Automotive Campus. De eerste auto dateert van 1769, aangedreven door stoomkracht, gebruikt door het Franse leger. Maar in Helmond vieren we meer: zoals een eeuw auto-industrie en de 10e verjaardag van de Automotive Campus. Voor de stichting Openlucht Galeries Helmond is dit aanleiding om met foto's te laten zien wat er in een eeuw hier allemaal tot stand gebracht is wat betreft de ontwikkeling en productie van 4wielige motorvoertuigen, of specifieke onderdelen ervan.

Dit verhaal begint aan de Kerkstraat Zuid waar ruim 100 jaar geleden de garage van Van der Meulen-Ansems gevestigd was; een van de eerste in deze regio. En de plek waar begonnen is met de productie van vrachtwagens en opleggers. En het eindigt in 2019 op de Automotive Campus, waar de firma Lightyear een nieuw tijdperk inluidt met hun auto op zonnestroom. Hiertussen zitten meerdere mooie én verrassende wapenfeiten.

Een belangrijk moment in dit verhaal is 1975. Toen besloot Volvo Zweden om haar Nederlandse hoofdkantoor met ontwikkelafdeling in Helmond te vestigen. Hiermee werd de basis gelegd voor wat nu de Automotive Campus is. Het aspect Automotive is intussen een belangrijke economische speerpunt voor Helmond en Brainport.



Deze zuilen voor de hoofdingang tonen de hoeveelheid en verscheidenheid aan bedrijven en instellingen die intussen op de Automotive Campus gevestigd zijn.

# HELMOND: EEN EEUW AUTO-INDUSTRIE!



Jumbo vrachtwagen geparkeerd voor de garage aan de Kerkstraat Zuid.



Een plaatje uit het jaar 1923, in de Kerkstraat voor het Protestants kerkje, tegenover de garage van Van der Meulen-Ansems. Het kerkje staat er nog steeds, het pand rechts is in de jaren zestig gesloopt voor de aanleg van de Kasteel Traverse. Aan de lange Jumbo oplegger met extra as was al te zien dat men hield van speciaal maatwerk. Deze drie-asser was van graan- en meelhandel Sevens uit Helmond.

## 1e Garage en 1e productie in Helmond

Aan de Kerkstraat Zuid was Van der Meulen-Ansems Automobiel Maatschappij gevestigd, later uitgebreid met een vestiging in Eindhoven. De familie Van der Meulen was al heel vroeg verbonden met mobiliteit. Vanuit de Kerkstraat werden niet alleen de eerste auto's (o.a. Ford, Lincoln) verkocht en gerepareerd. Hier ontstond ook na de 1e Wereldoorlog de productie van opleggers en aanhangwagens. En in 1922 begon men hier zelfs complete Jumbo vrachtwagens te produceren op zelf gemaakt chassis en met uit de Verenigde Staten geïmporteerde motoren; eerst van Ford en vanaf 1927 ook van Hercules en Lycoming.

# HELMOND: EEN EEUW AUTO-INDUSTRIE!



*De toenmalige fabriek op de locatie aan de Mierloseweg, met vrachtwagens in aanbouw en reeds opgeleverde vrachtwagens van het merk Jumbo. De achterste wagen werd in opdracht van de Helmondse kruidenier EDAH gemaakt.*



*Een vrachtwagen uit de jaren 20 van de vorige eeuw, speciaal gebouwd voor de zogenaamde pakketdienst tussen Amersfoort en Utrecht vice versa. Voorop het merktje "Jumbo" en het kenteken L-7557. Deze luxe uitvoering bouwde Jumbo in opdracht van de "Dag Vrachtautodienst G.D. v.d. Biezenbos v/h H. v.d. Biezenbos" met ook "Bestelhuisen" in Utrecht en Amersfoort. Een voorbeeld dat Jumbo opdrachten kreeg tot ver buiten de regio.*

## Productie van Jumbo vrachtwagens.

In de periode 1922 – 1932 werden ruim 200 vrachtwagens van het merk Jumbo gemaakt, in allerlei maten en voor meerdere doeleinden. Tot 1927 vond deze productie door de firma Van der Meulen-Ansens plaats in de garage aan de Kerkstraat Zuid. Omdat het hier te klein werd door de combinatie van garage en de productie van vrachtwagens, verhuisde de firma in 1927 naar een voormalige textielfabriek aan de Mierloseweg in Mierlo Hout. Hier werd toen ook de Jumbo Motor Company opgericht.

# HELMOND: EEN EEUW AUTO-INDUSTRIE!



Een speciaal gemaakte aanhangwagen, geparkeerd voor de toenmalige werkplaats aan de Mierloseweg.



Een ander voorbeeld van het maatwerk dat Jumbo produceerde; een aanhangwagen voor extra zwaar en breed transport van materieel. Deze opdracht kwam uit Groot-Brittannië.

## Ontwerp en productie speciale Jumbo aanhangwagens

In 1927 werd de Jumbofabriek betrokken op de locatie aan de Mierloseweg. Deze werd later steeds uitgebreid en verbouwd. Tot eind 2018 produceerde Jumbo hier aanhangwagens en opleggers. Jumbo is gespecialiseerd in maatwerk, geen "gewone" aanhangwagens maar aanhangwagens voor speciale transporten. Men vond het een uitdaging om voor alle soorten transport de beste oplossing te ontwerpen én ook te maken. In 2011 nam Jumbo de firma Groenewegen over. En sinds dit zelfde jaar vindt de productie plaats in Bosnië. In 2019 verhuisde het hoofdkantoor van Jumbo naar de Automotive Campus. De firma Jumbo Groenewegen telt in 2019 totaal 220 medewerkers.

# HELMOND: EEN EEUW AUTO-INDUSTRIE!



Start bouw Volvo Car in Helmond

## Volvo Car, voorloper Automotive Campus

In 1975 besluit het Zweedse Volvo Car haar Nederlandse hoofdkantoor én ontwerpafdeling in Helmond te vestigen. De Nederlandse staat subsidieerde dit, ter bevordering van hoogwaardige werkgelegenheid in Helmond. In december 1975 start de bouw aan de Steenovenweg, zie foto boven.

Daarvoor had Volvo al de personenautotak van DAF overgenomen, inclusief de reeds gemaakte ontwerpen voor de DAF 77-serie als opvolger van de DAF 66. Het ontwerp voor de DAF 77 werd de basis voor de Volvo 300 serie. Op haar locatie in Helmond vervolmaakte Volvo Car de Volvo 340. Daarna werd hier de volledige Volvo 400-serie ontwikkeld. De productie van alle modellen vond plaats in de fabriek in Born (Limburg).

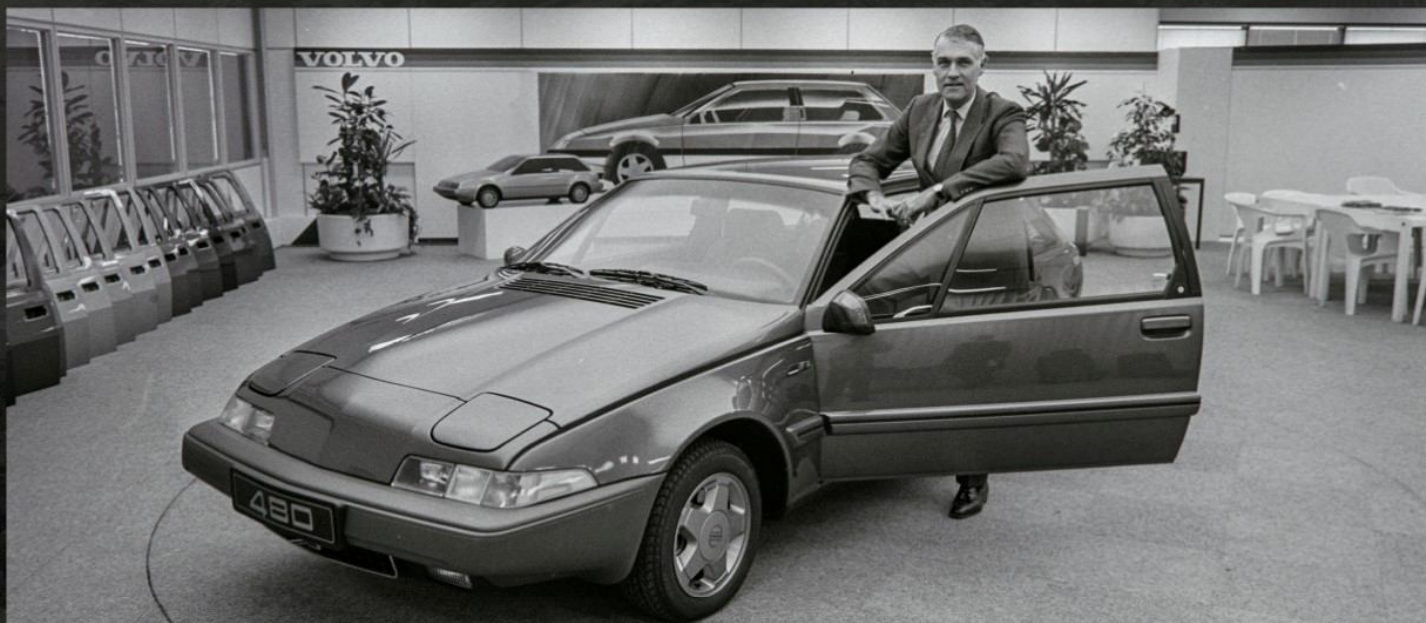
In 1991 werd NedCar opgericht, als opvolger van Volvo Car. Vanaf het jaar 2003 ontwikkelt zich aan de Steenovenweg de voorloper van de Automotive Campus, met in 2006 de komst van TNO. In juni 2009 opent minister van der Hoeven het Automotive House, de officiële start van de High Tech Automotive Campus (zie foto).



Opening door minister van der Hoeven in juni 2009

Deze Automotive Campus is intussen uitgebreid tot een internationaal centrum van toekomstgerichte mobiliteit. Met opleidingsinstituten op MBO- en HBO-niveau. En het blijkt voor Lightyear de ideale locatie om er hun zonneauto Lightyear One te ontwerpen én in serie te produceren.

# HELMOND: EEN EEUW AUTO-INDUSTRIE!



Frans Sevenstern bij de interne presentatie van het Volvo 480-model, gewaagd in die tijd, met uitklapbare koplampen. Frans Sevenstern trad in 1982 toe tot het bestuur van Volvo Car in Helmond, als marketingdirecteur. Later volgde hij André Deleye op als president-commissaris van NedCar, dat uit Volvo Car was ontstaan.



Binnenspiegel heette het maandblad dat Volvo uitgaf voor al haar medewerkers. Volvo presenteerde haar nieuwe in Helmond ontworpen typen eerst intern in Binnenspiegel, met op de cover van links naar rechts: de Volvo 480 (op 30-10-1985), de Volvo 440 (op 22-06-1988) en de Volvo 460 (op 30-11-1989).



Presentatie in 1989 van de Volvo 460, voor het toenmalige kantoor van Volvo Car aan de Steenovenweg in het bijzijn van alle personeel dat aan het ontwerp had bijgedragen. De auto staat op halve golfballen, als marketingtruc voor de gewenste doelgroep?

## De Helmondse 400-serie van Volvo.

Tot het einde van de jaren zeventig produceerde Volvo Car nog automodellen van DAF, met een naamplaatje van Volvo. Maar Volvo Car had zich in Helmond gevestigd om nieuwe eigen modellen te ontwikkelen. Zodoende kwamen hier vanaf eind jaren zeventig tot in de jaren negentig die eigen Volvo modellen tot stand, de "beroemde" Volvo 400-serie. Eerst kwam de Volvo 480, officieel geïntroduceerd in maart 1986 in Genève. Toen volgde in september 1988 de presentatie van de Volvo 440 in Parijs en in januari 1990 in Brussel de Volvo 460. Het totaal ontwikkelen en ontwerpen van deze automodellen bracht Helmond veel gespecialiseerde werkgelegenheid. In de toptijd werkten er zo'n 3.000 mensen aan de Steenovenweg.

# HELMOND: EEN EEUW AUTO-INDUSTRIE!



*Het bord dat aangeeft dat hier in Noord Zweden de Poolcirkel is. Martien van den Heuvel staat hier eind jaren tachtig met zijn kompanen en drie testmodellen Volvo 480 op een rij.*

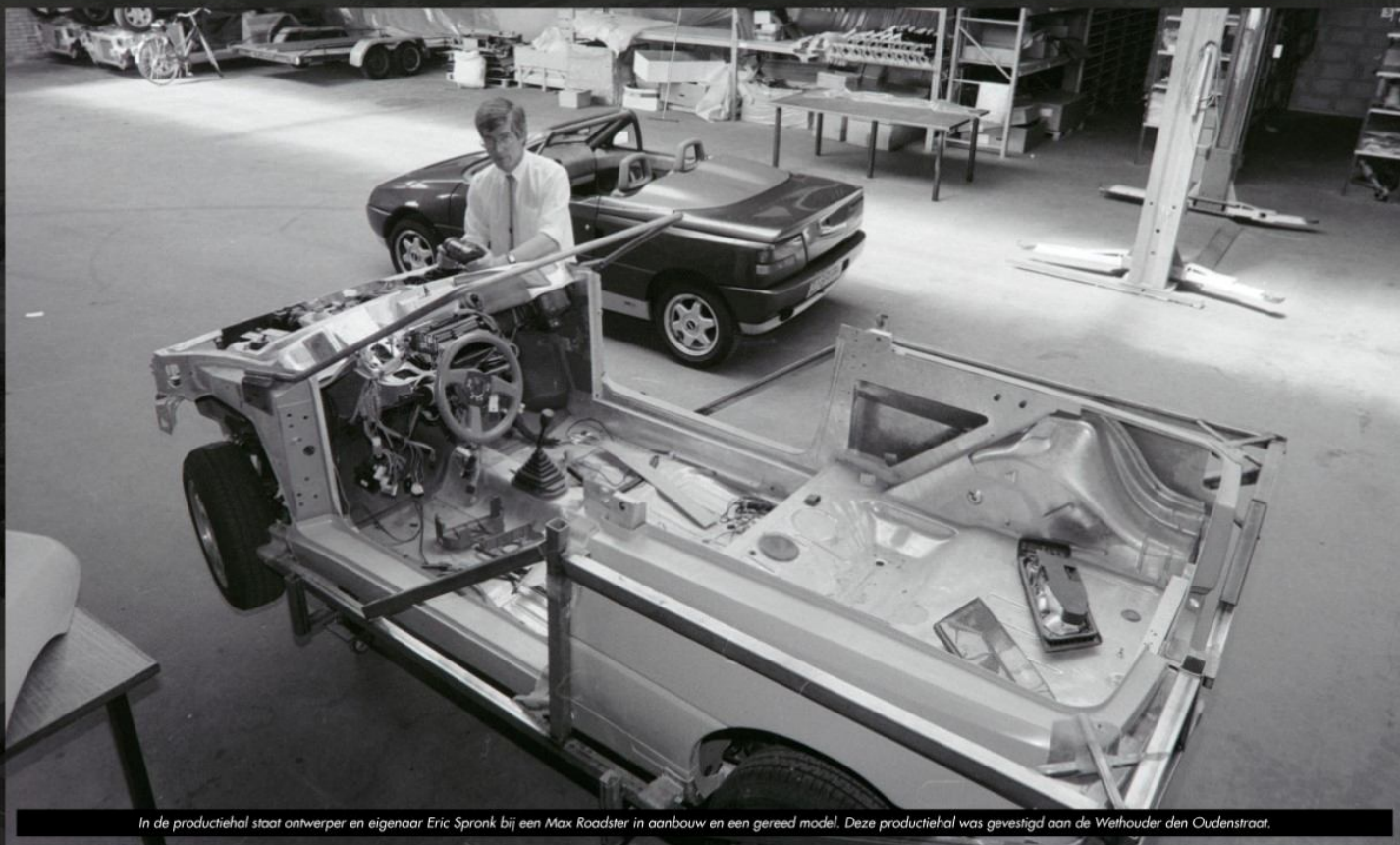


*Het interieur van de Volvo 480 met veel meetinstrumenten. Na de testen werden de gemeten parameters in Helmond uitgewerkt.*

## Test van Volvo 480-serie

In 1984 trad een zekere Martien van den Heuvel uit Lierop in dienst bij Volvo Car in Helmond. Hij werkte er op de afdeling ontwikkeling van de motoren. Zodoende maakte hij van A tot Z de ontwikkeling van de Volvo 400-serie mee. De modellen van deze 400-serie komen allemaal van de "tekentafels" in Helmond. Als eenmaal de eerste auto's gemaakt waren, moesten deze in opdracht van Volvo Helmond getest worden in extreme omstandigheden. Martien reed dan met zo'n auto vol testapparatuur naar Zuid Spanje om te testen in hitte en bergen. Maar ook naar Noord Zweden voor de extreme kou.

# HELMOND: EEN EEUW AUTO-INDUSTRIE!



*In de productiehal staat ontwerper en eigenaar Eric Spronk bij een Max Roadster in aanbouw en een gereed model. Deze productiehal was gevestigd aan de Wethouder den Oudenstraat.*



*Bij mooi weer lekker toeren met de Max cabriolet Roadster.*

## De MAX

De Max was een Nederlands automerk, volledig ontwikkeld én geproduceerd in Helmond. In 1985 begon de firma Kick Design (Eric Spronk) in Helmond met de ontwikkeling van een nieuwe, sportieve, kleine auto, met lichte kunststof carrosserie. Er leek markt voor.

De firma "MAX motors BV" startte in 1989, maar ging in 1993 al failliet, ondanks diverse financiële injecties. De Max maakte gebruik van de motor en het mechaniek van een Citroën AX GT. Het basismodel heette Roadster; het is een tweezitter cabriolet. Met een aanschafprijs van 49.250,- gulden in 1991 behoorde de Max als kleine auto in die tijd tot het exclusievere segment. Er rijden nog altijd Max auto's in Nederland.



# HELMOND: EEN EEUW AUTO-INDUSTRIE!



*Een van de Feneks in aanbouw in de productiehal aan de Vareschut.*



*Een gereedgekomen Fennek wordt beoordeeld door vertegenwoordigers van Defensie.*

## De FENNEK

Van 2004 tot 2006 vervaardigde het aan de Vareschut gevestigde Dutch Defence Vehicle Systems in licentie de Fennek, een Duits-Nederlandse pantserwagen. De naam komt van een kleine woestijnvos die opvalt door een stil, onopvallend, scherp observerend gedrag, in combinatie met snelle en felle acties.

De Helmondse producent – een 100% dochteronderneming van het Duitse Kraus-Maffei Wegmann & Co – maakte in totaal 356 stuks.

Het Nederlandse leger zette de Fennek in bij haar missie in Afghanistan.

# HELMOND: EEN EEUW AUTO-INDUSTRIE!



*Een ontmantelde Mini Cooper met daarvoor een tafel waarop alle onderdelen van deze auto zijn uitgesteld, die door Nedschroef zijn geproduceerd om in deze auto te worden verwerkt.*



*In de productiehal een medewerker van Nedschroef bij zijn machine en een bak vol eindproducten (voorjaar 2019).*

## De NEDSCHROEF

De Koninklijke Nedschroef is een oer Helmonds bedrijf, opgericht door de familie van Thiel. Aan de Kanaaldijk NW worden al decennialang bevestigingsartikelen, schroefbouten en moeren gemaakt, met name voor de internationale auto-industrie. Talloze automerken zijn vaste afnemer. Vanaf 2014 maakt Nedschroef deel uit van de Chinese industriële groep Shanghai Prime Machinery Company. Het Helmondse bedrijf vierde in 2019 haar 125 jarig bestaan.

# HELMOND: EEN EEUW AUTO-INDUSTRIE!



Een blik in de lange testhal tijdens een test.



Het resultaat van een botsproef.



Botsproefpoppen in de wachtkamer (2 soorten poppen).



## TNO en TASS, botsproeven en zo veel meer

Op de Automotive Campus in Helmond zijn meerdere organisaties actief met verschillende specifieke onderdelen ten behoeve van de auto-industrie. Grote spelers zijn de afdeling Automotive van TNO en de firma Tass (onderdeel Siemens). Zo heeft Tass er een "klimaatkamer". Hierin worden de prestaties van accu's in personenwagens en vrachtwagens getest onder extreme omstandigheden: zeer grote hoogten, temperaturen met een bereik van min 45 tot plus 55 graden Celcius.

Op de campus staat ook een testhal, ruim 200 meter lang, voor bots- en andere proeven met auto's. Bijna alle automerken laten hier hun auto's testen op actieve en passieve veiligheid. De vloer bevat 8300 sensoren waarmee de bewegingen van auto's kunnen worden gevolgd. Er worden allerlei situaties nagebootst. De (zelfsturende) auto van de toekomst zit vol sensoren, zodat deze zélf in plaats van de bestuurder reageert op alle mogelijk denkbare situaties. Ook de 4-baans weg tussen Helmond en Eindhoven is uitgerust als laboratorium om op bepaalde momenten proeven te kunnen doen met smart mobility / coöperatief rijden. Dan communiceren de auto's met elkaar. Zodoende kan betere doorstroming worden bevorderd en filevorming worden voorkomen.

# HELMOND: EEN EEUW AUTO-INDUSTRIE!



Het waterstofstation op de Automotive Campus met opschrift: waterstof tanken is duurzaam gas geven.....



Adwin Martens en Stefan Neis van WaterstofNet tanken waterstof bij het station op de Automotive Campus.

## Vanuit Helmond rijden op waterstof

Sinds 2013 beschikt de Automotive Campus over het eerste operationele tankstation in Nederland waar voertuigen waterstof kunnen tanken. Het tankstation is uitgerust met een elektrolyse systeem, waarbij zowel voertuigen op 350 bar (bussen, vuilniswagens, heftrucks) als voertuigen op 700 bar (auto's) kunnen tanken. In 2018 is de productiecapaciteit van het station uitgebreid (naar 60 Nm<sup>3</sup>/h als compressiecapaciteit), mede mogelijk gemaakt door Interreg Vlaanderen Nederland.

WaterstofNet is eigenaar en exploitant van het tankstation, waar steeds meer voertuigen in relatief korte tijd hun tank komen vullen. Op de Campus en daarbuiten zijn inmiddels steeds meer bedrijven met waterstofauto's in hun wagenpark. In de toekomst zal de waterstofauto een aanvulling worden op de elektrische auto, met name bij vuilniswagens en vrachtverkeer, zeker op langere afstanden. Zie ook [www.waterstofnet.eu](http://www.waterstofnet.eu)

## HELMOND: EEN EEUW AUTO-INDUSTRIE!



DAF 66 Coupé, met het pientere pookje en de stoelen in ligstand, bekleed met suwide van Hatéma. De foto is beschikbaar gesteld door het DAF Museum (zie [www.dafmuseum.nl](http://www.dafmuseum.nl)).

### Suwide van Hatéma

In 1957 kwam de H.T.M. ofwel Hatéma in Helmond met een nieuw product, het „leerdoek” Suwide; een soort plastic op een katoenen textielbasis. Het vond toepassing als bekleding onder andere voor stoelen, regenjassen (klaar-overs), koffers, kindervagens en tafelkleedjes. En uiteindelijk werd het ook gebruikt als autostoelbekleding, onder meer bij het naburige DAF en bij Volkswagen.



Medewerker Jos Langewouters te midden van allerlei Maxi-Cosi modellen, in het door hem opgezette Maxi-Cosi museum in het bedrijf, met vele oorkondes aan de muur.

### De Maxi-Cosi

Het begon allemaal in 1984, in Helmond. De firma Maxi-Cosi introduceerde het allereerste officiële autostoeltje voor veilig vervoer van kinderen. Intussen is Maxi-Cosi met dit product al lange tijd marktleider. Door innovatie wordt steeds gewerkt aan verbetering. De naam Maxi-Cosi werd daardoor het synoniem voor een maximaal veilig baby- of kinderzitje in de auto.

# HELMOND: EEN EEUW AUTO-INDUSTRIE!



*De Theaterhangaar in Katwijk, op 25 juni 2019. Een zaal vol investeerders, klanten, partners en journalisten uit de hele wereld woonde de presentatie bij van 's werelds eerste lange afstand zonnwagen Lightyear One. De dag erna opende het Eindhovens Dagblad op de voorpagina: "Wereldprimeur uit Helmond".*



*25 juni 2019, op het podium komt de Lightyear One uit de nevels, met ernaast de trotse initiatiefnemers. Van links naar rechts: Arjo van der Ham, Koen van Ham (chief design), Martijn Lammers, Lex Hoefsloot (CEO) en Qurein Biewenga.*

## Lightyear

Lightyear One, de eerste particuliere auto op zonne-energie. Volledig ontworpen en geproduceerd in Helmond, op de Automotive Campus, door ex-studenten van TU Eindhoven. In 2015 wonnen zij als studententeam de World Solar Challenge in Australië, met hun Stella, gezinsauto op zonne-energie. In 2016 richtten zij Lightyear op met het doel schone mobiliteit voor iedereen bereikbaar te maken. Het bedrijf vestigde zich op de Automotive Campus, waar intussen ook een nieuwe productiehhal staat voor de seriereproductie. Een groeiend aantal medewerkers werkt bevlogen aan het realiseren van hun doel. Het creëren van een nieuwe generatie personenauto's. Volgens planning gaat de Lightyear One medio 2021 de weg op. Zie verder [www.lightyear.one](http://www.lightyear.one).

# HELMOND: EEN EEUW AUTO-INDUSTRIE!



Impressie van de Lightyear One op de oprit van een villa. De voorlopige aanschafprijs bedraagt € 149.000,-; leasen is ook mogelijk.



Achteraanzicht van de Lightyear One. De gehele bovenkant is voorzien van 5 m<sup>2</sup> veiligheidsglas zonnepanelen, sterk genoeg om er overheen te kunnen lopen.



Een blik in de ontwerphal van Lightyear.

## De Lightyear One

Op 25 juni 2019 presenteerde het Helmondse Lightyear officieel hun 1e type, de Lightyear One. Het is een volledige vijfdeurs gezinsauto die tot 20.000 km per jaar kan rijden op niets anders dan het daglicht en de zon als energiebron. Het meest kenmerkende is de ideale stroomlijning in combinatie met het zonnedak, van voor tot achter. Elk detail is ontworpen voor de meest optimale efficiency en veiligheid. De Lightyear One wordt aangedreven door vier onafhankelijke elektromotoren, per wiel een. Ondanks de grote afmeting is de auto toch relatief licht in gewicht vanwege gebruik van aluminium en koolstofvezel. Daardoor is er een laag energieverbruik en een actieradius tot wel 725 km. In Nederland kan per dag 50 tot 70 km gereden worden alleen op zon-/daglicht. Het opladen kan veel sneller in vergelijking met andere elektrische auto's en is niet afhankelijk van een speciaal laadstation. Met een snel lader kan binnen een uur tot 570 km aan energie opgeladen worden, met een eenvoudig stopcontact 230 Volt thuis tot 350 km, 's nachts.

# HELMOND: EEN EEUW AUTO-INDUSTRIE!



Tussen de stellingen van het NCAD, v.l.n.r.: Jan Kloosterboer, Thomas van Berkel en Jan Wouters.



Een deel van de 2 kilometer NCAD archiefstellingen, met vrijwilligers aan het werk.

## Het NCAD, 2 km auto-archief vanaf 1886

NCAD staat voor Nederlands Centrum voor Autohistorische Documentatie. Deze stichting (ANBI) is gevestigd op de Automotive Campus. Het NCAD verzamelt, beheert, ontsluit en catalogiseert een uniek archief op het gebied van de geschiedenis van de auto en mobiliteit. Het is één van de grootste archieven op auto- en verkeer historisch gebied in Europa en bevat stukken van eind 19e eeuw tot heden; een archief met 150.000 persfoto's, 60.000 brochures en 20.000 tijdschriften. Daarnaast zijn er 10.000 boeken over autotechnologie, auto-industrie, milieu en olie-industrie. Een groot deel van het archief wordt gedigitaliseerd, waardoor de toegankelijkheid tot de juiste informatie enorm toeneemt. NCAD draagt als documentatiecentrum bij aan het behoud van het mobiel erfgoed, als cultureel belang. Deze kennis van het verleden is ook nodig voor het maken van toekomstprognoses. Zie ook [www.ncad.nl](http://www.ncad.nl).



# HELMOND: EEN EEUW AUTO-INDUSTRIE!

## De toekomst van Automotive Campus Helmond

Een eeuw auto-industrie begint in Helmond in de Kerkstraat en eindigt op de Automotive Campus. In deze periode vinden meerdere wapenfeiten plaats, die te maken hebben met de auto-industrie in Helmond, of er op de een of andere wijze aan te linken zijn.

Heel wezenlijk was de komst van Volvo Car BV in 1975. Hierdoor werd op bedrijventerrein Groot Schooten de basis gelegd van een internationaal centrum voor de toekomstige mobiliteit, de Automotive Campus; met een veelzijdige verzameling bedrijven en onderwijsinstututen. De plannen voor verdere uitbreiding zijn zeer ambitieus, met de volgende leus: Automotive Campus, dé partner in smart & groene mobiliteit; samen scheppen we de toekomst van de mobiliteit. Zie ook [www.automotivecampus.com](http://www.automotivecampus.com).



Voor de hoofdingang van de Automotive Campus aan de Steenovenweg staan enkele panelen met daarop de namen en logo's van de bedrijven en instututen die er gevestigd zijn (2019).



Een impressie in vogelvlucht van de Automotive Campus in de toekomst. Schuin door het midden loopt de N270 naar Eindhoven, als "levend laboratorium" voor smart mobility. Rechts in het midden het huidige hoofdgebouw met de testruimten van TNO en TASS. De meeste gebouwen links ervan moeten nog gebouwd worden. In 2019 startte de nieuwbouw van het Summa College, afdeling automotive.

### Verantwoording expositie "Helmond: een eeuw auto-industrie!"

De expositie is samengesteld door en onder verantwoordelijkheid van Stichting Openlucht Galerie Helmond (zie [www.openluchtgalerieshelmond.nl](http://www.openluchtgalerieshelmond.nl)). Dit was niet mogelijk zonder medewerking van: Fotopersbureau Van de Meulenhof, de familie van der Meulen, het NCAD, Giel van Hooff, Martien van den Heuvel, het DAF Museum, de Automotive Campus en Lightyear.

[WWW.OPENLUCHTGALERIEHELMOND.NL](http://WWW.OPENLUCHTGALERIEHELMOND.NL)