



## Scenic E-Tech electric – Vijf generaties geboren in Douai

De vijfde generatie van Scenic E-Tech electric, die binnenkort wordt gecommercialiseerd, loopt van de band in Douai, de vestiging waar het model in 1996 het levenslicht zag. Niemand kan ons meer vertellen over de evolutie van dit iconische model en van de fabriek waar het wordt gebouwd, dan afdelingshoofd Franck Lucas, die dit jaar 41 jaar dienst heeft in de vestiging. Franck heeft van bij zijn debuut deelgenomen aan de productie van elke Scenic-generatie en was getuige van de technologische vooruitgang van de opeenvolgende generaties, maar ook van de verbeteringen die werden aangebracht aan de werkposten en productiemethoden in de fabriek. We praten met Franck over de evolutie van deze Franse industriële parel van Renault, die nog steeds dezelfde teamgeest weet te genereren als in zijn beginjaren.

Toen Franck Lucas in 1982 aan de slag ging in Douai, werkte hij als montageoperator in de werkplaats voor de voorbereiding van de dashboards van Renault 11. Verscheidene functies later werkte hij mee aan de komst van Renault Megane, het nieuwe compacte model dat in 1995 Renault 19 verving. Een jaar later, werd de variant 'Megane Scenic' gelanceerd als de eerste compacte monovolume ooit in Europa. Hij dankte zijn naam aan de concept-car S.C.E.N.I.C., die in 1991 werd voorgesteld. De afkorting stond voor het Engelse 'Safety Concept Embodied in a New Innovative Car', oftewel 'Veiligheidsconcept in een Nieuwe Innovatieve Wagen'. Hij groeide bliksemsnel uit tot een succesmodel en er werden uiteindelijk bijna 2,8 miljoen exemplaren van die eerste Scenic-generatie verkocht. Als bevestiging van zijn succes won hij in 1997 de prestigieuze titel van 'European Car of the Year', een prestatie die Scenic E-Tech electric 27 jaar later nog eens overdeed door 'Car of the Year 2024' te worden.

*"Ik heb het geluk gehad de vijf generaties van Scenic te kennen. Het is niet meer dezelfde auto, maar hij heeft nog steeds dezelfde geest. Wat een evolutie!"* Franck Lucas, afdelingshoofd, Manufacture Ampere ElectriCity in Douai

### Scenic en Douai, een gedeelde evolutie

Franck herinnert zich nog de eerste onderdelen van Scenic waaraan hij werkte: de deuren. Onmiddellijk beseftte hij dat Renault een sprong voorwaarts had gemaakt met dit nieuwe model. Het interieur en het plaatsaanbod in de wagen waren voor die tijd radicaal vernieuwend. De vestiging van Douai moest dan ook mee evolueren om aan de ambities van het model te kunnen voldoen. Renault installeerde niet alleen nieuwe robots maar herzag ook de manier van werken, met name wat de ergonomie op de werkposten betrof. Ze werd verbeterd om de operatoren meer bewegingsruimte te geven. Voor de komst van de tweede Scenic-generatie in 2003 werden bijkomende verbeteringen doorgevoerd. Zo werd de plaatsing van de cockpit deels geautomatiseerd, waardoor de fysieke belasting die daarvoor nodig was, afnam. In 2009 volgde de derde generatie van Scenic,



die de naam 'Megane' liet vallen en een afzonderlijk model werd. Samen met dit model introduceerde Renault hijskettingen, waarmee voertuigen hoger en lager konden worden geplaatst voor de montagewerkzaamheden, een enorme vooruitgang voor de operatoren. De vierde generatie maakte zijn opwachting in 2016, samen met de digitalisering van de productielijnen. Zo zijn de voertuigen en onderdelen permanent verbonden met de fabriek, wat een veel betere opvolging van de productieketen en de bevoorrading mogelijk maakt.

### **Scenic E-Tech electric, een radicale evolutie**

De meest ingrijpende verandering kwam er bij het ontstaan van deze vijfde generatie. Scenic is immers een zuiver elektrisch model, ontworpen op het specifieke AmpR Medium-platform. De historische fabriek van Douai moest worden omgebouwd met het oog op dit nieuwe elektrische platform, wat een investering van 550 miljoen euro met zich meebracht. De nieuwe, flexibele assemblagelijijn biedt plaats aan vier platformen voor de productie van een brede waaier voertuigen. De werkposten werden gereorganiseerd om een maximale flexibiliteit te garanderen en de assemblagelijijn werd opnieuw opgebouwd om de installatie van batterijen te integreren. Deze transformatie was ook de ideale gelegenheid om de werkposten grondig te herzien. Zo werd het principe van *'full kitting' ingevoerd*, waardoor operatoren alle onderdelen binnen handbereik hebben.

Toch zijn er volgens Franck twee dingen die niet veranderden: de aandacht voor veiligheid, een echt leitmotiv voor de site, en de geest van kameraadschap binnen de teams, die hij omschrijft als familiaal, met veel solidariteit tussen de operatoren. Die sfeer zorgt ervoor dat medewerkers in Douai trots de kleuren van 'Made in France' dragen, en dat heeft Franck ertoe aangezet om een volgende stap in zijn carrière te zetten.

### **Opleiding, een hefboom voor overdracht**

Dankzij zijn ervaring is Franck nu verantwoordelijk voor het opleidingscentrum van de fabriek. *"Ik heb mezelf kunnen opwerken van operator tot afdelingshoofd, door heel wat functies te vervullen in de verschillende productieafdelingen alvorens opleidingen te gaan geven,"* zegt hij. Hij leidt alle nieuwkomers en senior operatoren op en geeft statische en dynamische opleidingen om de handelingen, het ritme en de nauwkeurigheid te beheersen die nodig zijn om operationeel te zijn op de Montagelijijn. Ook de geest van kameraadschap, die hij veertig jaar geleden zelf mocht ontdekken bij zijn debuut in Douai, geeft hij door aan zijn cursisten. Met de komst van Megane en Scenic E-Tech electric en binnenkort ook Renault 5 E-Tech electric tekent zich een nieuw tijdperk af. Zo moedigt Franck zijn leerlingen aan om verder te gaan dan wat ze bij hem leren, in de overtuiging dat vooruitgang de beste garantie is voor het voortbestaan van de vestiging.