



Kæde uden svage led

JAI har brugt over 50 millioner kroner på at automatisere produktionen. Foto: Henrik Ole Jensen

JAI leverer dele til BMW-motorcykler, og de skal altid frem til tiden

Af Kim Stoltenberg Hansen ksh@herningfolkeblad.dk

En BMW 1300 GS kan køre over 190 km/t. Og der er både fart på motorcyklen og på salget, så hos Herning-virksomheden JAI, hvor man laver motorcyklens bagsvinge - det er den dims, der forbinder motor-

delen med baghjulet - har man også fart på. Der skal nemlig laves 100.000 af dem om året.

JAI er ene om at lave denne del, så hvis Herning-virksomheden pludselig viste sig som det svageste led i kæden og ikke fik leveret til tiden, ville det være fatalt for BMW's produktion.

- Hvis vi ikke leverede vores produkter, ville produktionen af motorcyklen hos BMW i Berlin gå helt i stå i løbet af et par dage. Så det må

aldrig ske, fastslår JAI-direktør Kenn R. Christensen - der tilføjer, at det heldigvis aldrig er sket, og at det faktisk heller ikke sker for de mange øvrige underleverandører.

- Der er ingen svage led. De bliver ganske enkelt siet fra og får slet ikke lov til at levere dele til motorcyklen, som er firmaets mest populære, siger han.

Kenn R. Christensen kan berette om en yderst langstrakt proces, før man kommer helt ind i varmen og bliver det eneste firma, som BMW har til at lave motorcyklens bagsvinge.

- Vi har brugt 12-13 år på at bygge samarbejdet op med BMW. Vi fik en mindre ordre på en nichemodel - 7000-10.000 styk om året helt tilbage for over 10 år siden efter to års dialog. Så fik vi i 2017 en lidt større ordre - og det samme i 2019. I 2021 var de så klar til at sætte os ind som deres leverandør på deres hovedmodeller, da vi havde vist vores værd, siger JAI-direktøren.

Aftalen er den klart største i firmaets historie og vil generere en omsætning i omegnen af en halv milliard kroner over de næste 10 år - så længe løber aftalen nemlig.

- Det skal være lange aftaler. Vi

har eksempelvis brugt over 50 millioner kroner i ny støbekapacitet, nye robotter, nye bearbejdningsmaskiner og opført et nyt byggeri herud, så vi kunne tilpasse os BMW-kontrakten, siger han.

En sådan kontrakt er fyldt med detaljer, der viser, hvor vigtig opgaven er. Først og fremmest fordi en bagsvinge er en dims, der holder et hjul på plads, mens motorcyklen drøner derudad.

- Hvis vores produkter ikke virker, kan det være fatalt for føreren. Det er det ophæng, der holder hele baghjulet fast på selve motorcyklen. Det er en vigtig sikkerhedsdetalje, så vi tager over 10 røntgenbilleder af hvert emne, vi producerer - og laver også alle mulige andre typer af kontroller. Og vi gemmer billederne i årevis, så BMW kan vende tilbage om eksempelvis otte år og spørge efter røntgenbilleder af dele til en helt specifik motorcykel, og det skal vi kunne levere, siger han.

Kontrakten indeholder også »dummebøder«, hvis JAI - eller andre underleverandører - nu alligevel ikke får leveret til tiden.

- Jeg har dog aldrig hørt om, at det er blevet taget i brug over for underleverandører. Det er trods alt et sam-

Den store bagsvinge vejer blot fem kilo, da vægt er afgørende for en motorcykel.





arbejde, så det er nok mere en pisk, der bare er i baggrunden, uden at den bliver brugt. Den er der vel mest for at understrege vigtigheden af at få leveret til tiden - og de forlanger også, at det har topprioritet hos os. Den går ikke med et opkald ned til dem i Berlin om, at vi kommer nok lidt bagefter, da der er en 70-årsfødselsdag, vi hellere vil fejre, griner han.

Han viser en bagsvinge frem. Den har fået sit navn, da den dels sidder bagved og dels kan svinge op og ned, så motorcyklen ikke føles alt for stiv at køre på. Og så vejer den meget mindre, end man lige skulle tro - under fem kilo.

- Hvert gram tæller for BMW i deres bestræbelser på at holde vægten nede, så da vi kunne troppe op med et produkt der både havde den rigtige pris, og som var 500 gram lettere end konkurrenternes produkter, var vi pludselig meget interessante, husker han.

Det er et meget fint eksempel på JAI-strategien.

Kenn R. Christensen kan berette om et stort omkostningspres fra Asien.

- Lønæssigt svarer 10 mand i produktionen i Asien til 1 her i Danmark. Og det betød, at vi blev nødt til at fokusere på de meget komplicerede produkter. Så vi vælger helt bevidst de meget svære opgaver. Så bøvler vi med at kunne løse dem, og

når vi kan det, går vi efter endnu sværere opgaver - og endnu sværere opgaver igen - med de erfaringer, vi nu får opbygget, siger JAI-direktøren.

Herning-firmaet leverer udelukkende til eksport - med én undtagelse, da man støber, maler og bearbejder aluminiumschassiet til B&O's fornemste produkt - en Beolab 90, der vejer 134 kilo og koster 950.000 kroner for et sæt.

- Det er en meget atypisk opgave for os. Men vi fik den udfordring, at »det kunne nok ikke lade sig gøre ...«, og så fik vi jo lyst til at vise, at det kunne vi også godt klare, smiler Kenn R. Christensen.

Ellers arbejder firmaet for eksempelvis Jaguar, Land Rover, Volvo og Siemens - sidstnævnte handler om det tyske firmas skibsmotorer.

Og der er også nye ting på vej.

- Vi har lige begyndt et samarbejde med et tysk firma, der laver robotter til bilproduktionen. Det kan godt blive stort, siger direktøren.

Og store er også de emner, som medarbejderne derfor er i design- og prototypefase med lige nu, hvis aftalen skal i hus.

- Det er svært at støbe dele, der vejer over 100 kilo. Det kan man faktisk ikke ret mange steder. Og her taler vi om dele, der kommer til at veje over 200 kilo, siger han.



BMW er Herning-virksomhedens klart største kunde, fortæller JAI-direktør Kenn R. Christensen.

Det helt store samtaleemne lige nu er dog de tre bogstaver esg - forkortelsen for »environmental, social and governance«; altså forhold i en virksomhed, der vedrører miljømæssige, sociale og ledelsesmæssige aspekter.

- For bare tre år siden var der ingen af vores potentielle kunder, der brugte mange sekunder på at tale om det emne. Det handlede om at få varen til den laveste pris. Det har fuldstændigt ændret sig, siger Kenn R. Christensen.

Han peger på, at små og mellemstore virksomheder ikke må lulle sig i søvn over, at det kun er de store virksomheder, der skal efterleve de nye esg-krav i 2025, mens de små virksomheder må vente til 2030.

- Man kan ikke vente. Hvis man vil levere

til de store firmaer, skal man have styr på eksempelvis sin del af CO₂-regnskabet. Ellers kan de store virksomheder jo ikke have styr på deres samlede CO₂-udledning. Og dermed kommer man slet ikke i betragtning til opgaverne, hvis man ikke selv har styr på sit penalthus, siger han - og peger på, at her har JAI en fordel.

- Vores CO₂-aftryk pr. kilo aluminium er kun 1/15 af den typiske kinesiske producent. Det skyldes dels, at vi benytter genanvendt aluminium, og dels, at det aluminium, vi får leveret, er smeltet ved brug af grøn strøm, siger han.

JAI - der har cirka 230 ansatte - har derfor ansat en esg-medarbejder.

- Og personen laver ikke andet. Vi får en strøm af henvendelser ...