

# Familie kwestie

Vraag tien van uw motorvrienden naar het merk van motorhelm dat ze graag op hun bol zouden zetten en de kans is héél groot dat minstens zes of zeven van die vrienden spontaan 'Arai' roepen. Al meer dan dertig jaar is het Japanse merk synoniem voor topkwaliteit en zowel top motorracers als de modale motorrijder kunnen van die kwaliteit genieten. We trokken naar Japan voor een uniek bezoek aan de fabriek en een zo mogelijk nog unieker interview...

TEKST EN FOTO'S: Denis Vasilov  
VERTALING: Bart De Schampheleire



Het is 9.30 uur en een schuchter zonnetje probeert het station van Saitama enkele kilometers ten noorden van Tokyo wat extra glans te geven. Kimura san begroet me op typisch Japanse wijze met een gedempte en bijna nederige 'Welcome to Saitama'. Kimura is binnen Arai verantwoordelijk voor de communicatie en staat dan ook heel dicht bij de bedrijfstop, de geknipte persoon dus om me door deze drukke dag te loodsen want ik heb niet alleen een bezoek aan de bedrijfsgebouwen op het programma, ook een interview met de grote baas is gepland. Onnodig te zeggen dat ik op hese kolen zit, vandaar mijn enthousiaste "Hoe lang duurt de autorit naar de fabriek?" als ik me nog maar net op de achterbank van de wagen heb geïnstalleerd. Ik verwacht me aan een ritje van een half uur die zal eindigen voor een ultramodern complex in een groot en net industrieterrein, maar mijn veiligheidsgordel is nog maar net vast geklikt en Kimura san heeft amper de woorden 'Not long' uitgesproken of daar draait hij al een klein koertje op. Niks

industriezone en niks ultramodern gebouw: we zitten nog steeds in het centrum van Saitama en de gebouwen zien er een beetje vaal en grijs uit. Toch heeft de wat oubollig aandoende omgeving zijn charmes, niet in het minst omdat ik meteen tot het besef kom dat Arai nog heel dicht bij zijn roots staat. Op amper vijfhonderd meter van het station, pal in het centrum van Saitama bevind ik mij voor het atelier waar de geschiedenis van de Arai helmen begon. Kimura san leidt me het gebouw voor ons binnen en de groene stalen bureaus die we in Europa een jaar of twintig geleden op de schroothoop gooiden trekken de wat oubollige indruk die het pand aan de buitenkant geeft door naar het interieur. Het lijkt wel alsof ik in een ander tijdperk ben beland met bureaus waarop de orderbonnen een halve meter hoog liggen gestapeld en zakenlui in wit hemd die onophoudelijk telefoneren. Heel even staken ze hun activiteit om allemaal samen recht te staan om me te begroeten. Het komt heel surrealistisch over, maar toch is de scène werkelijkheid. Kimura san vraagt me hem te volgen naar de vergaderruimte op de eerste verdieping waar twee

heren opstaan en me welkom heten: Michio Arai, huidig president van Arai, en zijn zoon Akihito Arai.

## HOEDJE AF VOOR DE HELM

Na de gebruikelijke uiterst vriendelijke plichtplegingen stuur ik het gesprek meteen in de richting van de geschiedenis van het merk. Ik ben blij dat Michio Arai zich heel goed kan uitdrukken in het Engels wat in Japan nog altijd niet evident is, het zal het gesprek een stuk vergemakkelijken. Alles begon voor Arai in 1902 toen Tadaichiro Arai in Kyobashi een hoedenfabriek oprichtte, drie jaar later werd Hirotake Arai geboren, de man die het helmenverhaal in gang zal steken. Eén jaar voor de geboorte van Michio Arai, de huidige directeur, had Hirotake de hoedenfabriek al verhuisd naar de huidige locatie in Saitama. Om de business wat uit te breiden begon Hirotake naast hoeden ook veiligheidshelmen voor de bouwindustrie te maken. De kwaliteit van de bouwvakkershelmen bleef niet onopgemerkt zodat Hirotake talrijke grote contracten kon binnenrijven, onder andere met het Japanse leger. Het





zorgde er voor dat het kleine familiebedrijfje in sneltempo uitgroeide tot een grote fabriek. Kort na de oorlog zag Hirotake commerciële mogelijkheden in de productie van motorhelmen. Motorrijders in Japan droegen meestal een hoed, niet meteen een veiligheidsbevorderend hoofddeksel. "Mijn vader nam een glasvezel bouwvakkershelm, verknippte die en voegde er een binnenwerk aan toe. Zijn eerste motorhelm was een feit", vertelt Michio Arai. In 1951 verbeterde Michio het concept door er een interieur van polystyreen aan toe te voegen, in die periode een hoogtechnologisch product. "En daarmee creëerde mijn vader de eerste moderne motorhelm ter wereld. Het klopt dat Bell in diezelfde periode in de USA met een gelijkwaardig product op de proppen kwam en het is onmogelijk om te zeggen wie nu precies de eerste was. Maar het staat buiten kijf dat mijn vader een pionier was", is Michio zoals elke Japanner trots op wat zijn vader heeft gerealiseerd. Hirotake zag in zijn nieuw soort helm commerciële mogelijkheden in Japan en vooral in de Verenigde Staten, op dat moment de grootste motormarkt ter wereld. Hirotakes zoon Michio kende het land al want hij had er verschillende jaren voor ingenieur gestudeerd, het was dan ook Michio die in de jaren zeventig op het vliegtuig richting Amerika werd gezet om de Arai motorhelmen er te lanceren. Hij stootte evenwel al snel op een serieus probleem. "In die periode verkochten we onze motorhelmen onder de merknaam 'HA', de initialen van mijn vader. Een merknaam die in de Verenigde Staten niet werkt want 'Ha' wordt er geassocieerd met een beetje denigrerend



lachen met iets. Wilden we commercieel succes boeken, dan moesten we beginnen met onze merknaam te veranderen. We hebben er lang en diep over nagedacht, tot we vaststelden dat onze familienaam nergens een bijklank had en voor nagenoeg alle mensen ter wereld gemakkelijk uit te spreken was", herinnert Michio Arai zich. Bij een nieuw merknaam hoort uiteraard een nieuw logo en hoe Arai aan het bekende bolvormige logo met sierlijke letters kwam is een zo mogelijk nog sappiger verhaal. Mocht ik hier neer pennen dat het logo het resultaat is van uitgebreid studiewerk van een communicatiebureau, u zou het ongetwijfeld geloven.



In werkelijkheid blijkt een bevriende leerling grafische kunsten het brein achter het logo. De vriend in kwestie werd beloond met ... een etentje, en dat voor een logo dat nog altijd één van de sterkste logo's in de motorwereld is. Tja, de jaren zeventig, het was een speciale tijd...

**"IK SNAP ER NIKS VAN, MAAR VOOR MIJ IS HET GOED"**

Toen Michio in 1976 zijn vader opvolgde als president van Arai was hij vastberaden om van Arai één van de meest toonaangevende merken in de motorwereld te maken. In de jaren zeventig was Bell hét helmenmerk



bij uitstek dat gedragen werd door nagenoeg alle GP en Formule 1 piloten en iconen van het genre Steve Mc Queen. Michio beet zich vast in het voornemen om Bell van de troon te stoten, zowel qua uitstraling van het merk als qua verkoopcijfers. Dat voornemen meldde hij aan een motorjournaliste die hem naar aanleiding van zijn aanstelling tot president van Arai kwam interviewen. De dame in kwestie droeg een Bell motorhelm en kon een misprijzend monnellachje niet onderdrukken toen Michio meldde dat hij Bell van de troon wou stoten. "Ik wist nog niet precies hoe, maar het was mijn ambitie om de beste motorhelm ter wereld te maken. En dat spot-

tende lachje van die dame heeft mij alleen maar gesterkt in die ambitie", aldus Michio Arai die van meet af aan beseftte dat zijn missie enkel kon slagen als zijn helmen van onberispelijke kwaliteit waren. Hij legde dan ook anderhalf jaar de nadruk op Research & Development en kwaliteitscontrole met als resultaat een helm waarmee hij Bell kon overtreffen. "Op het moment dat ik een helm had die comfortabeler en sterker was dan de helmen van Bell, ben ik opnieuw naar Amerika vertrokken om racers ervan te overtuigen om onze helmen te dragen. Coureurs hebben in de eerste plaats nood aan bescherming en ik zag in de racerij de sleutel tot

## BEDRIJFSBEZOEK ARAI REPORTAGE

commercieel succes. Want als racers overtuigd zijn van de kwaliteit van jouw helmen, dan zal de gewone motorrijder volgen. Vanaf dat moment heeft Arai het begrip 'competitie' aan zijn DNA toegevoegd", vertelt de Arai topman. Als ex-racer slaagde Michio er moeiteloos in om de Japanse motorracers te overtuigen om Arai-helmen te dragen, in Amerika verliep het rondje 'racers overtuigen' een pak moeizamer. Hij zegt: "Onze helmen hadden een slecht imago, vergelijkbaar met de manier waarop een Chinese low-budget helm nu wordt gewaardeerd. Geen enkele coureur wou ermee racen." Maar Michio liet zich niet snel ontmoedigen en uiteindelijk dook er dan toch een racer op die Arai helmen wou dragen. Ted Boody Junior racete in het AMA kampioenschap en stond op een tweede plaats in het klassement. Michio gaf Ted Boody Junior een twee uur durende uitleg over de technische superioriteit van zijn helmen. "Na die twee uur keek Ted me aan en zei: 'Ik ben geen ingenieur en ik heb van heel je uitleg niks begrepen. Maar je ziet er mij een man uit die weet wat hij doet en daarom zal ik uw helmen dragen.' Toen hij voor het eerst zijn hoofd in een Arai liet glijden voelde hij meteen het comfort en glimachte. Ted Boody Junior was de eerste Amerikaanse racer die met Arai reed en hij won met onze helmen op zijn hoofd heel veel races", lacht Arai. Met een bekende racer als uithangbord stond Arai alweer een stap verder in de goede richting, maar de goede afloop van een zwaar ongeval zou voor Arai pas echt de vlam in de pan doen slaan. In diezelfde periode was Michio er in geslaagd om nog een racer ertoe te overhalen om Arai helmen te dragen, Skip Aksland. Tijdens een trainingssessie op het beroemde ovaal van Daytona crashte Aksland aan heel hoge snelheid en kwam op zijn hoofd terecht. "Bij een gelijkaardige crash was hij de vorige keer twee dagen buiten westen geweest, maar na deze doodsmak stond hij gewoon weer op en wandelde naar de pits. Skip was rad van tong en vertelde aan iedereen die het horen wilde wat hem was overkomen terwijl hij met onze helm zwaaide. Sinds de zware crash van Skip werd het voor ons ineens veel gemakkelijker om coureurs er toe te overtuigen om onze helmen te dragen."

### IT'S ALL-IN THE FAMILY

Terwijl Japanners doorgaans eerder zwijgzaam zijn is Michio Arai opvallend open en praat hij graag. Hij heeft duidelijk nog meer anekdotes in zijn mouw zitten, maar de klokt tikt en we hebben het bedrijfsbezoek nog af te werken. Wat me naast de massa anekdotes van Michio opvalt is de familiale sfeer die er binnen Arai hangt. In de internationale zakenwereld is het ongebruikelijk dat een dergelijk groot bedrijf nog honderd procent in handen is van de zetende directeur. Er zijn geen aandeelhouders



**streamer  
streamer  
streamer**

die meer interesse kunnen betonen voor het uit te keren dividend dan voor de kwaliteit van het product. Als Michio straks de leiding over het bedrijf aan zoon Akihito doorgeeft zal de helmfabrikant aan zijn derde generatie toe zijn. En je voelt gewoonweg dat Akihito beseft wat hem te wachten staat, een taak die hem tegelijk motiveert en toch wel een beetje afschrikt. Een bedrijf met een dergelijke geschiedenis kunnen is nu eenmaal niet evident. Maar Akihito heeft net als zijn vader het grote voordeel dat helmen maken hem met de paplepel is ingegeven. En in een

land waar sommige bedrijven al negenhonderd jaar van vader op zoon worden doorgegeven zal het runnen van Arai ook voor Akihito een zaak van familie-eer zijn.

### FIERHEID IN HET ATELIER

'De racerij is de basis voor de Arai producten' en 'elk hoofd is uniek' zijn oneliners die Michio Arai tijdens mijn bezoek aan zijn bedrijf meermaals zal gebruiken. Beide oneliners zorgen er voor dat een Arai die door een Moto GP coureur gebruikt wordt ook te koop is voor Jan Modaal. Bij Arai wei-



geren ze immers een onderscheid te maken tussen hun klanten, de veiligheid van een 'doodgewone klant' uit Bevekom of Zevekom is voor hen even belangrijk als de veiligheid van een top motorracer. Die filosofie zorgt uiteraard voor druk, maar tegelijk inspireert die gedachte het personeel om constant het beste van zichzelf te geven met als eindresultaat medewerkers die heel fier zijn op de helmen die ze maken.

Het is opmerkelijk hoe stil en geconcentreerd het personeel aan de slag is. Elke handeling wordt met vakkennis en precisie

gedaan, de wil om de best mogelijke helmen te maken is bijna tastbaar aanwezig. De productie zit binnen een straal van een handvol kilometers over vijf sites verdeeld en vanaf het lossen van de grondstoffen tot de verzending van de helm zijn er ongeveer vijftig stappen nodig om een helm te maken. Per helm moet je op ongeveer achttien uur arbeid rekenen.

De eerste grote stap is de productie van de helmschaal, al laat Arai geen pottenkijkers toe in deze stap van het productieproces. Aandringen heeft weinig zin want als ik

vraag of er toch geen mogelijkheid bestaat om een glimp te werpen in die productieafdeling verandert Kimura san van een aimabele gids in een licht ontvlambare samoerai.

We beginnen het bedrijfsbezoek dan maar bij de kwaliteitscontrole van de helmschalen. De schalen worden op het zicht en de tast gecontroleerd waarna een speciale machine het gewicht en de dikte van de helmschalen verifieert. Bij de minste twijfel over de kwaliteit wordt een helmschaal uit de productielijn genomen, wordt het probleem genoteerd en gaat het personeel na



Op de verdieping boven de lakafdeling kan je een bijzondere activiteit gadeslaan: vrouwen die uiterst geconcentreerd de stickers op de helmschalen aanbrengen. Kimura san anticipeert op de vraag. "Alleen vrouwen kunnen zo veel geduld en concentratievermogen aan de dag leggen om van decals aanbrengen hun beroep te maken. Het is echt een precisieklusje want niet alleen moeten de stickers op exact de juiste plaats worden aangebracht om het gewenste resultaat te bekomen, het kleinste luchtbelletje onder een sticker zal zich bij de volgende passage in de oven – als de vernis wordt afgebakken – opblazen tot een lelijke oneffenheid onder de sticker. De dames met de meeste ervaring brengen de stickers op de ingewikkeldste modellen aan."

De derde grote stap in het productieproces is de assemblage gevolgd door het verpakken. In dit stadium worden de helmschaal, de polystyreen binnenschaal van vijf verschillende dichtheden, de voering, de riempjes, het vizier en een pak andere

wat de fout veroorzaakt kan hebben. Ik neem een helmschaal in de hand en ben onder de indruk van het gebruik van verschillende materialen en het feit dat de schaal zo sterk is. Kimura san preciseert: "Bij Arai vinden we dat een helmschaal zo sterk mogelijk moet zijn omdat de schaal als een soort van schild moet functioneren. De absorptie van de energie die bij een crash vrij komt moet gebeuren door het polystyreen binnenwerk." Aan de binnenkant van de helmschaal staat de productiedatum, een resem interne codes en de naam van het personeelslid die de schaal heeft gemaakt. Dat laatste is het ideale middel om medewerkers te motiveren om extra hun best te doen voor elke helm die ze maken en voor Japanners is het ook een erezaak. De ruimte achter het personeel is tot de nok gevuld met duizenden kisten. "Onze voorraad helmschalen. Met drie markten die elk andere veiligheidsnormen hanteren en een ruime matentabel kom je vanzelf uit bij een gigantische stock aan helmschalen. We hebben constant ongeveer dertigduizend helmschalen op voorraad", verduidelijkt Kimura san.

#### VROUWEN EN GEDULD

In een tweede bedrijfsgebouw worden de helmschalen gelakt. Op basis van de productieplanning worden de schalen gesorteerd per model en per maat waarna elke schaal gezandstraald wordt om de laatste oneffenheden weg te werken. Nadat een grondlaag is aangebracht verdwijnt de helmschaal voor twee uur in de oven. Daarna wordt de schaal meermaals manueel gepolijst, gelakt in één van de drie mogelijke basiskleuren (wit, rood of zwart) en opnieuw in de oven gezet. Alles gebeurt met de hand en elk personeelslid heeft zijn specialiteit.



onderdeeltjes samengebracht tot een helm. Ook hier is de vaardigheid en precisie van het personeel opmerkelijk en tegelijk noodzakelijk. Zo moet de rubberstrip waarmee de vizieropening in de helmschaal wordt afgewerkt tot op de millimeter correct aangebracht worden. Is de strip te lang, dan zal het vizier niet mooi op de helmschaal aansluiten. Is de strip te kort, dan krijgen tocht en vocht vrij spel om de helm naar binnen te dringen. Na een laatste kwaliteitscontrole wordt de helm verpakt en opgeslagen, klaar om verzonden te worden naar een klant ergens in de wereld. En zo produceert Arai jaarlijks 240.000 helmen.

#### "ONZE SYSTEEMHELM ZAL DE EERSTE ZIJN WAARIN IK VERTROUWEN HEB"

**M&T:** Jullie helmen worden wereldwijd geroemd omwille van hun kwaliteit, maar tegelijk wordt u een zekere vorm van conservatisme verweten. Zo evolueert de vorm van jullie helmen amper en vinden velen het vizierwisselsysteem niet handig. Kritieken waarin u zich kan vinden?

**MICHIO ARAI:** De vorm van onze helmen is geen toevalligheid. De helmvorm werd ontwikkeld om zo goed als mogelijk aan te sluiten bij de vorm van de schedel en tegelijk in functie van de juiste dikte van de helmschaal om een zo sterk mogelijke helm te bekomen. Daar bovenop zal een ronde vorm zonder veel uitsteeksels veiliger 'over' het asfalt schuiven zonder ergens te blijven achter haken. Dat is ook de reden waarom de vizieruiteinden achter plaatjes zitten, om zoveel mogelijk uitstekende delen te voorkomen.

**M&T:** Jullie gamma bestaat enkel uit glasvezel helmen terwijl andere fabrikanten vaak met polycarbonaat helmschalen werken. Zullen jullie ooit een budgetvriendelijke polycarbonaat Arai maken?

**MA:** Nee, of toch zeker niet zolang ik leef! Polycarbonaat is te kwetsbaar om er een helmschaal van te maken die zware impacten moet aankunnen. Daarenboven veroudert polycarbonaat heel slecht waardoor de beschermende eigenschappen verminderen. Ik wil daar trouwens aan toevoegen dat onze helmen een bijzondere bescherming aan een correcte prijs koppelen. Gezien de superieure levensduur van onze producten en het surplus aan bescherming denk ik dat het niet zo verstandig is om toch voor een low-cost helm te kiezen...

**M&T:** Het grootste gemis in jullie catalogus is een systeemhelm. Komt die er binnenkort?

**MA:** Wij zijn van mening dat een systeemhelm onvoldoende bescherming biedt, al wil ik daarmee de deur niet helemaal sluiten. Misschien zullen we ooit een Arai systeemhelm maken, maar als die er komt zal hij anders zijn dan de systeemhelmen zoals we die vandaag kennen. En ik zal de eerste zijn om onze systeemhelm te testen, kwestie van er zeker van te zijn dat hij aan onze eisen voldoet.

Terug op het station van Saitama ben ik onder de indruk van de manier waarop er bij Arai gewerkt wordt. Het klopt dat een Arai helm niet goedkoop is, maar als je ziet dat de helm volledig met de hand en met de grootste zorg en precisie gemaakt wordt, dan schat je het prijskaartje toch anders is. Want een dergelijke toewijding valt bijna niet te betalen. •