

Wemmers doet nu zelf traileronderhoud

Tankvervoerder Wemmers, gespecialiseerd in het vervoer van vloeibare voedingsmiddelen, heeft voor de jongste generatie trucks, die uiteraard aan Euro VI moet voldoen, voor het eerst onderhoudscontracten afgesloten. Het traileronderhoud is Wemmers juist weer helemaal zelf gaan doen.

Tekst Tim de Jong

Vijftien ton is het gewicht van een complete combinatie; een trekker met eraan gekoppeld een tankoplegger, die klaarstaat om geladen te worden. Algemeen directeur Paul van den Nieuwenhuizen van Wemmers verdeelt dit gewicht grofweg fifty-fifty, dus de ene helft voor de trekker, de andere voor de trailer. “De kunst is nu om te komen tot een leeg combinatiegewicht van veertien ton”, zegt hij. De reden is eenvoudig. “Wanneer ik meer kan meenemen, verbeter ik de CO₂-uitstoot per lading per kilometer.”



Vanwege Euro VI neemt het aantal truckmerken bij Wemmers toe.

Echter de realiteit voert Van den Nieuwenhuizen in tegengestelde richting. De komst van de Euro VI uitlaatgasnorm is deze keer de boosdoener. Daardoor worden trekkers zwaarder en dat is niet voor het eerst. Wemmers rijdt nu grotendeels met Euro V MAN trekkers. “Dit merk kan volgens onze specificatie een trekker leveren met een leeggewicht van 7.025 kg. Daar komt niemand anders bij in de buurt”, verzekert Van den Nieuwenhuizen ons. Hij bestelt de trucks voor Wemmers in de vermogensklasse van 390 tot en met 440 pk. “De komst van Euro VI heeft de trucks zo’n 150 tot 180 kg zwaarder gemaakt”, schat hij.

Voorheen bestelde hij voornamelijk trucks van de merken Scania en Volvo. Maar de Duitsers zijn in het wagenpark van Wemmers aan de winnende hand. MAN heeft nu de voorkeur, ook al is die in Euro VI nu 7.200 kg zwaar, maar de eerste Mercedesen van het type Actros rijden inmiddels ook in Wemmers kleuren. “De Mercedes is vooralsnog de zuinigste, maar hij is eigenlijk toch nog honderd kilo te zwaar”, zegt Van den Nieuwenhuizen. “Ook de Volvo is als Light Concept, zoals we die nu sinds kort hebben rijden, wel lekker licht, maar het verbruik ligt nog te hoog.”

Wemmers doet onderhoud zelf, maar de Euro VI trucks gaan naar de dealer.



‘Het streefgewicht van de combinatie moet van vijftien naar veertien ton zakken. Euro VI zorgt juist voor gewichtstoe-name.’

Paul van den Nieuwenhuizen



Het bedrijf beschikt over een eigen APK-straat.

Voor traileronderhoud is er sinds kort een aparte werkplaats.



Van den Nieuwenhuizen is in afwachting van enkele DAF trucks, die binnenkort op proef komen bij Wemmers. "DAF heeft nu een nieuwe motor, precies in ons favoriete 440 pk segment. Die motor is lichter dan de huidige dertien liter motor van het merk. We gaan zien hoe deze truck zich in ons bedrijf zal houden."

De gang van zaken in truckland is dat door de komst van de nieuwe uitlaatgasnorm, vervoerders naarstig op zoek zijn naar een nieuwe, zuinige truck. "De Euro VI norm heeft heel veel verandering gebracht. Gelukkig stellen truckdealers ons in de gelegenheid om een nieuw model een jaar of twee te proberen. Daarna wordt bekeken of we afscheid nemen, of dat de trucks blijven rijden en er misschien wel meer van dat type bij komen."

ONDERHOUDSCONTRACT

Bij Wemmers bevindt zich een werkplaats op het terrein, maar die is niet groot. Het bedrijf doet de apk zelf en het beschikt daartoe over een remmenbank. Veel onderhoud deed Wemmers zelf, maar voor de nieuwe Euro VI trucks is een onderhouds- en reparatiecontract afgesloten. "Hoe dit uitpakt moeten we afwachten. De trucks zijn nog te recent

aan de vloot toegevoegd, om daarover iets te kunnen zeggen."

Van den Nieuwenhuizen weet wel te vertellen dat er grote verschillen zijn in de service wanneer er onderweg ergens in Europa sprake is van ongeplande stilstand. "Er is eigenlijk maar één merk waarmee ik op dat vlak goede ervaringen heb en dat is DAF. Ooit stond er een truck van ons stil ergens bij de Portugese grens in het weekend. De monteur van DAF kwam in het weekend en maakte de truck ter plekke. Dat heb ik nooit eerder en nooit meer sindsdien met een ander merk meegemaakt."

TRAILERS

Van den Nieuwenhuizen zag de trailergewicht de laatste jaren wel afnemen. De grote vooruitgang zat hem erin, dat de tank-trailerbouwers overstapten op een zelfdragende constructie, wat een heel ladderframescheelde. Wogen trailers enkele jaren geleden nog zo'n tien ton, inmiddels is dit teruggebracht naar circa 7,5 ton. Dat is dus alles bij elkaar genomen. Het maakt daarbij niet uit of het om een Van Hool gaat, een Burg of een Feldbinder", zegt Van den Nieuwenhuizen. De trailers hebben slangen en een koppelingenset aan boord en de chauffeur moet in de

uiteenlopende Europese landen waar Wemmers op rijdt, de klant kunnen bedienen met de juiste aansluitingen en koppelingen. "Ook in dit vak komen chauffeurs er achter dat Europa nog lang niet één is", zegt Van den Nieuwenhuizen met een knipoog. "Maar de klant wil ook dat je zo licht mogelijk bent. Dus èn alle benodigde equipment bij je hebben, èn de lichtste zijn. Dat valt niet mee."

Van den Nieuwenhuizen legt uit dat het wegtransport bovendien grilliger is dan ooit. "Dagelijks worden hier meerdere ritten op het laatste moment geannuleerd. Anderzijds krijgen we er ook op de kortst denkbare termijn ritten bij. Een chauffeur weet dus nooit waar hij heen moet als hij gelost heeft."

Van den Nieuwenhuizen heeft bij meerdere bedrijven geprobeerd samenwerking te zoeken wanneer het om traileronderhoud ging. "Ook truckdealers wilden dit er begrijpelijkerwijs graag bij hebben. Maar tevreden waren we er niet over. Dus heb ik nu alle traileronderhoud teruggehaald en op een locatie hier in de nabijheid ondergebracht. Het resultaat is dat de kosten omlaag zijn gegaan en de servicegraad omhoog. We hoeven geen tarieven af te spreken, er hoeft niet gereisd te worden. Alle kosten zijn nu transparant. En de trailer is eerder weer gebruiksklaar." <