



KRACHT

DIT IS EEN UITGAVE VAN MAN TRUCK & BUS B.V. | NUMMER 1 - JANUARI 2006

Een stuurfout kan je de eindzege kosten



Er is geen rally ter wereld die zoveel eist van mens en machine als de Dakar. Hans Stacey kan erover meepraten. Hij is de chauffeur van een van de twee TGA 4x4 rallytrucks van het Exact/MAN team.

"Dit jaar rijd ik de Dakar voor de derde keer en zoals gezegd ligt de lat vrij hoog. Maar de Dakar is wel een soort loterij geworden", vertelt Hans. Hoe bedoel je? "Ten eerste is

de competitie breder geworden; er zijn nu ruim tien trucks die kunnen winnen. Ten tweede heeft de organisatie het navigeren een stuk moeilijker gemaakt. Het komt nu niet meer alleen aan op rijden, maar ook op het bepalen van de juiste route. Dat kan wel eens als scherprechter gaan fungeren", gaat hij verder.

En hoe is het met je team? "We zijn veel

beter voorbereid dan vorig jaar. De TGA's zijn sterker geworden. We hebben nu een vermogen van ruim 700 pk en een koppel van meer dan 3000 Nm tussen 1200 en 1800 toeren. Daarnaast is bij MAN in München een speciaal elektronisch geregeld ABS gemonteerd voor in het terrein. De ingenieurs van MAN waren overigens diep onder de indruk van het voor een groot deel door Tridac ontworpen rallykanon," zegt Hans Stacey. Maar is er nog meer veranderd ten opzichte van 2005? "Ja, de hele TGA is lichter geworden, de ergonomie is verbeterd en we hebben twee brandstoftanks van 400 liter

"We zijn veel beter voorbereid dan vorig jaar"

gemonteerd. Dat moet voldoende zijn voor de marathonetappe," aldus Hans Stacey. En hoe bereid je jezelf voor? "Dat zit wel goed, ik werk drie keer in de week keihard aan mijn conditie. Tijdens de rally rijd je constant op tachtig procent, zodat je altijd nog wat over hebt. Je moet de hele dag je koppie erbij hebben. Een stuurfout kan je de eindzege kosten." Apropos, eindzege, ga je voor de eerste plaats? "Ik doe geen voorspellingen, we kijken wel. Als beide wagens in de top tien eindigen ben ik dik tevreden." We wensen Hans en zijn team heel veel succes. 🐾

Behalve de truck van Hans Stacey met navigator Charly Gotlib en monteur Bernard der Kinderen (MAN Eindhoven) rijden er nog drie wagens mee. Franz Echter (MAN), Peter Gobel (navigator) en Edwin van Dooren (Tridac) bemannen de tweede rallytruck. De snelle assistentietruck die in de rally meerrijdt, wordt bestuurd door Geert Verhoeve. Navigator is Peter Willemsen en Johan van Gestel de monteur. Gerard Jimmink, in het verleden op de motor 4e, 5e en 8e in Le Dakar, bestuurt de servicetruck die van bivak naar bivak rijdt. Hij is vergezeld van Peter Bell ("Op naar de champagne in Dakar!") en Martijn Glebbeek die mede de Dakar rallytrucks heeft gebouwd.

Nieuwe directeur Bert van Hasselt: "ik reken op iedereen"

Het eind van het jaar is altijd een drukke tijd. Zeker voor Bert van Hasselt, per 1 januari 2006 de nieuwe directeur van MAN truck & bus. Gelukkig heeft hij in zijn agenda tussen de budgetbesprekingen, het halen van de jaardoelstelling en de overname van de werkzaamheden van zijn voorganger Onno Vos, een gaatje gevonden om ons een reactie te geven op zijn benoeming.

Om met de deur in huis te vallen, was je verrast met je benoeming? "Ja, uiteindelijk toch wel. Natuurlijk gaat er het een en ander aan vooraf, maar als je dan benoemd wordt is het toch een speciaal moment. Daarnaast is het binnen Pon redelijk uniek, dat een commercieel verantwoordelijke de eindverantwoording krijgt binnen hetzelfde bedrijf," antwoordt Van Hasselt. "En natuurlijk niet onbelangrijk is dat door deze interne promotie de continuïteit in de bedrijfsvoering naar onze dealers en de fabriek gewaarborgd is." Ga je dan niets veranderen, immers het gezegde luidt 'nieuwe bezems vegen

schoon'? "De komende maanden zal ik eerst een parallelfunctie hebben. Mijn opvolger, Peter van Beveren, komt per 1 maart in dienst. Zelf zal ik in ieder geval de brandweer en busactiviteiten direct blijven aansturen. Dit zijn specialismen die je moeilijk met truckactiviteiten kunt combineren. Daarnaast is natuurlijk in de afgelopen jaren de basis gelegd van waaruit we nu nieuwe en innovatieve serviceconcepten kunnen gaan ontwikkelen. Hier hecht ik veel waarde aan, omdat het de bron van continuïteit is voor de gehele MAN organisatie in Nederland". Wat is je doelstelling voor dit jaar? "In ieder geval door-



Onno Vos (r) draagt het stuur over aan Bert van Hasselt

gaan op de ingeslagen weg. Dat betekent 12 % marktaandeel voor trucks en het op de weg zetten van ruim 50 brandweerauto's en 300 bussen", zegt de 40-jarige Bert. "Dat betekent dat de hele MAN merkorganisatie de schouders eronder moet zetten. Daarbij reken ik op iedereen. Op de lange termijn zullen we er de nadruk op leggen om

tegen de laagste kosten het hoogste rendement te halen. Dat kan alleen als dealers en de importeur in elkaars verlengde opereren en elkaar versterken. Zo ontstaat een merkorganisatie waar niemand meer omheen kan." Wil je nog wat kwijt aan de mensen van onze organisatie? "Dat is een lastige vraag, maar ik zal het proberen. We moeten voor ogen houden, dat we allemaal een radertje zijn in een grote organisatie. Met elkaar zijn we tot grote dingen in staat. Daarbij zal van iedereen van tijd tot tijd gevraagd worden een stapje extra te doen. In het belang van een tevreden klant. Want daar draait het toch allemaal om. Tevreden klanten die niet alleen een voertuig bij ons kopen maar ook voor hun complete service bij ons komen. En natuurlijk moeten we niet vergeten dat we samen ook nog voor een plezierige werkomgeving zorgen. Genoeg te doen dus, lijkt me", besluit Bert van Hasselt. We wensen hem veel succes! 🐾

Viervoudig jubileum bij BTS

Drie november 2005 was een gedenkwaardige dag voor het personeel van Bedrijfswagen & Trailer Service B.V. uit Wognum. Arie Schouten, Peter Belkom en Wilfried Commandeur vierden hun koperen (12½ jaar) dienstjubileum. Zij waren de mannen van het eerste uur van deze Noord-Hollandse dealer. Tijdens de receptie die ook gehouden werd vanwege het feit dat het bedrijf vorig jaar



12½ bestond, bleef directeur Edgar Immink even stilstaan bij de onstuimige groei van zijn bedrijf. "Toen ik hier in 1995 kwam, werkten er zeven mensen. Nu zijn dat er dertig en de groei is er nog niet uit." Maar er nam ook iemand afscheid. Gré vond het twee jaar na de vut-gerechtigde leeftijd welletjes. Haar kleinkind vraagt steeds meer aandacht, vandaar dat ze nu stopt met werken. 🐾

NEOPLAN Starliner is Coach of the Year

De nieuwe NEOPLAN Starliner is door een internationale jury van vakjournalisten gekozen tot Coach of the Year 2006. Het is de derde keer in successie dat deze titel naar de NEOMAN Bus Group gaat. Eerder won in 2004 de MAN Lion's Star en in 2005 de MAN Lion's City deze prestigieuze titel. De jury sprak over het

'wow-effect' van de Starliner en was bijzonder te spreken over het panoramadak dat door NEOPLAN nieuw leven is ingeblazen. De glazen dakelementen verhogen het reisplezier voor de passagiers. De bus is superstil, heeft comfortabele passagiersstoelen en een ergonomische chauffeursplaats. 🐾





Nieuwjaar van start

*Bij de jaarwisseling wordt altijd even achter-omgekeken en daarna vanzelfsprekend vooruit. Wij kunnen met z'n allen terugkijken op een zeer succesvol 2005 voor MAN. Met als hoogtepunten natuurlijk de zeer goede bedrijfsauto RAI, waar een ongekend groot aantal orders werd geplaatst bij MAN, en daarnaast de grote bus order van Connexion. Dat legt de lat voor 2006 natuurlijk nog weer hoger. Maar dat kan, want het nieuwe jaar wordt ook echt een **nieuw** jaar, met bijvoorbeeld een dynamisch en spectaculair begin: de DAKAR rally. Wist u dat MAN de meeste trucks heeft rijden in deze rally? Een bewijs van de betrouwbaarheid van onze producten. Tijdens de rally zullen wij hieraan in de landelijke pers de nodige aandacht geven. Maar ook een nieuw jaar vol met nieuwe en innovatieve producten: de uitleveringen die starten voor de TGM, voor de XLX cabine, en met de TGL, die het hele jaar door de Europese truck van het jaar is. En een jaar met een nieuwe directeur voor MAN truck & bus, Bert van Hasselt. Kortom met recht een nieuw jaar voor MAN dat wij samen met jullie nog mooier willen maken dan 2005. Ik wens jullie allen een voorspoedig nieuwjaar.*

Frits de Raad
Manager dealernetontwikkeling

Arjan Pelders: servicebeleid uitbreiden

Het eerste deel van het gesprek met de nieuwe directeur van MAN Nederland, Arjan Pelders, vindt plaats tijdens een rondleiding bij Pon Power, het bedrijf dat hij na twaalf jaar verlaat. Trots laat hij de revisie-afdeling, de testbanken, de calibratie-afdeling en de afleverhal zien. Overal wordt hij allerhartelijkst door het personeel (zelf noemt hij het de Samenwerkers) begroet. Dat tekent de mens Arjan Pelders.

"Toen ik in mei 1993 bij Geveke Motoren begon, werkten er 210 mensen. Inmiddels is dat gegroeid tot 370. Na de overname door Pon is het bedrijf verder gegaan onder de naam Pon Power.

"Ik ben de man van de lange termijn"

Onze prestatie wordt gemeten in afgeleverd motorvermogen. Tijdens de twaalf jaar dat ik hier werkte, verkochten we zes miljoen pk," aldus Pelders. (MAN verkoopt in Nederland jaarlijks circa 500.000 pk, red.) Onze producten zitten in schepen, jachten, off shore, maar ook aan land in Noodstroom en Warmtekracht en in voertuigen." Bij het horen van die laatste groep gaat een lampje branden. Affiniteit met trucks? "Daar liggen mijn roots. Na mijn opleiding ben ik bij DAF begonnen in de motorenproductie en vervolgens doorgesloopt in de marketing."

Wordt het een afscheid met een traan, vragen we. "Ja, dat heb je goed gezien. Na twaalf jaar laat je wel wat achter. Maar ik zie ook een grote uitdaging bij MAN Nederland weggelegd", antwoordt Pelders. We hebben veertien filialen en zijn dus ook een productiebedrijf. Toen ik onlangs in de werkplaats in Vianen werd rondgeleid, sloeg de vonk meteen over. Geweldig allemaal, die brand-



weerauto's en bussen", reageert de 46-jarige.

"Mijn belangrijkste taak bij MAN zie ik in het uitbreiden van het servicebeleid. Daar is winst te halen, net als bij Pon Power. Daarmee hoop ik ook de trots van het personeel en de identificatie met het merk op een hoger peil te brengen." Op lange of korte termijn, willen we weten. "Ik ben de man van de lange termijn. Koren uit de

grond trekken werkt niet. Liever elke dag water geven en af en toe een beetje mest. Daarmee creëer je vaste grond voor een gezonde groei. En dat betekent, dat ik veel zal luisteren, mij zal inleven in processen en de mensen wil leren kennen. Als je open bent, krijg je openheid terug. Geef je vertrouwen, dan krijg je vertrouwen terug. En is het een keer moeilijk, dan weet ik dat als het past met humor te pareren." 🐾

Göritzlehner bakt ze bruin



Het eerste contact tussen Göritzlehner en MAN ontstond in februari 1980 toen Herman Göritzlehner de RAI bezocht. Op 1 mei 1981 werd hij dealer en begon hij met repareren in de werkplaats van MAN-klant Sierhuis.

"Ik had toen mijn baan als monteur bij een BMW/Volvo-dealer opgezegd. Op 5 november 1981 was de officiële opening van ons nieuwe pand aan de Diamantstraat in Hengelo," herinnert Göritzlehner zich. Bij binnenkomst van het bedrijf in Hengelo ruikt het niet alleen naar diesel, maar ook naar gebakken taart. Vanuit een huiselijke traditie at de familie Göritzlehner vaak gebak en bakte dat ook zelf. Die traditie is voortgezet bij de aflevering van een nieuwe MAN, VW of Skoda. Krijg je bij een andere dealer bijvoorbeeld een bloemetje, bij Göritzlehner krijgt iedereen een taart om de aankoop te vieren.

"Na een aantal jaren een chipolatataart te hebben gegeven, ontvangt de klant tegenwoordig een Sachertorte die in het pand door een echte bakker wordt gebakken", vertelt Herman in onvervalst Twents dialect. "Ik ben hier geboren, maar mijn ouders komen uit Oostenrijk, vandaar die Sachertorte uit Wenen."

Relatiebeheer staat bij de oostelijke dealer

hoog in het vaandel. Göritzlehner organiseert dan ook op zaterdagmiddag regelmatig taart- of broodbakken voor zijn klanten.

"Hij blijft zichzelf en voor de rest is het hem niet naar zijn bol gestegen", vertelt een van Hermans klanten, die tijdens het bakken even is aangeschoven. En ook over de chauffeurs hoeft Göritzlehner zich geen zorgen te maken. "De beste truckers, dat binn'n de Tukkers' lazzen we op een sticker achter op een MAN."

O ja, voor het recept van de Sachertorte kun je terecht op www.goritzlehner.nl/recepten/sacher. 🐾

EVENEMENTENOVERZICHT

De komende periode kom je MAN tegen bij de volgende evenementen:

Januari 2006

1 t/m 15 Dakar Rally
26 Verkiezing Logistiek Manager van het Jaar

April

20 t/m 23 Jumping Amsterdam

Abbink: veiligheid op 1

Drie op elkaar gestapelde wagens van Abbink trokken tijdens de RAI de aandacht van de tienduizenden bezoekers. Voldoende reden om eens bij het bedrijf in Almelo/Vriezenveen langs te gaan.

Het idee om de drie nieuwe wagens, een MAN TGL, een VW LT en een VW Caddy op elkaar te stapelen kwam van directeur Henk Abbink. "Op 23 november 2005 bestonden we zeventig jaar en namen we tien nieuwe auto's in gebruik, allemaal PON-producten," vertelt Abbink, "dus wilden we wat bijzonders doen. Samen met onze dealer Göritzlehner truck & bus is het idee verder uitgewerkt."

De Abbink Groep verzorgt o.a. technische installaties, tijdelijke en permanente verkeersvoorzieningen en openbare verlichting. Het bedrijf verhuurt hoogwerkers en levert besturingssystemen voor beveiliging en communicatie. Dat is een hele mond vol, maar alles sluit perfect op elkaar aan.

Dubbel tarief

Henk Abbink onderschrijft dubbel tarief in het geval van snelheidsovertredingen bij wegwerkzaamheden. "Ze rijden mijn personeel de vouwen uit de broek. De chauffeurs



Henk Abbink, directeur van het 70-jarig bedrijf

staan niet stil bij de zuigende werking van een auto of truck. Ga maar eens stilstaan op de vluchtstrook; je weet niet wat je overkomt," vertelt hij. Maar waarom zijn er dan rijstroken afgezet zonder dat er gewerkt wordt, willen we weten. "Op die manier stabiliseren we de snelheid van het verkeer al vóór de plaats van de werkzaamheden. En vers gelegd asfalt of beton dient eerst uit te

harder alvorens het in gebruik kan worden genomen. Daarom staan automobilisten 's nachts wel eens in de file. Dat dit tot vragen leidt bij de weggebruikers begrijp ik, maar het hoort nou eenmaal bij het werk", legt Henk Abbink uit. "We doen het allemaal voor de veiligheid van de weggebruikers, maar ik vind de veiligheid van mijn personeel zeker zo belangrijk," besluit hij. 🐾

Remmen testen bij 20° C onder nul



Om ervoor te zorgen dat de remmen van een MAN ook onder extreem koude omstandig-

heden optimaal presteren, voert MAN tests uit boven de poolcirkel. "Daar heersen 's winters

temperaturen van ruim onder de twintig graden, waardoor we remproeven kunnen doen op bevroren sneeuw en op dichtgevroren meren. Het ijs is dan dik genoeg om een 40-ton combinatie te kunnen dragen," aldus Volker Heim die bij MAN Nutzfahrzeuge belast is met de leiding over deze remmentests. "We zijn constant bezig met het optimaliseren van het elektronisch remsysteem. Daarbij gaat het erom dat de wielen bij het optrekken niet doorslippen en tijdens remmen niet blokkeren. Dat betekent een minutieuze fijnafstemming van de software van het remsysteem."

Terwijl Volker Heim en zijn team zorgen voor een goede remwerking van de trucks, testen zijn collega's de koude start en controleren zij het functioneren van de versnellingsbak en de verwarming. Want ook voor het beproeven van deze functies is het uiterste noorden van Europa een ideale plaats. 🐾

Vijftig tons MAN kraanwagens

Rob Wolters, verkoper bij Sommerauer Trucks Westerbroek, verkocht aan Koekoek B.V. uit Assen een hele speciale MAN. Op een TGA 41.390 8x4 chassis is een vijftig tons Faun kraan gebouwd. Normaal wordt zo'n kraan op een speciale onderwagen gemonteerd. Maar die heeft zijn beperkingen. Zo is de aandrijving hydrostatisch hetgeen betekent dat op de snelweg op volle toeren en op vol vermogen wordt gereden. Dat kost extra brandstof, een verbruik van 1:1 tot 1:1,5 is heel normaal, en de slijtage is groter. Bij de TGA ligt het verbruik een stuk lager. Koekoek rekent op 1:2,5, wat een aanzienlijke besparing betekent. Dat was een van de redenen voor het bedrijf uit Assen om voor MAN te kiezen. Een andere beperking aan een onderwagen is dat deze veel meer onderhoud vraagt in vergelijking met een truckchassis. Dat is belangrijk, want de afstanden naar de hijsklossen worden steeds groter.



Een dag draaien in Amsterdam is heel normaal. Jaarlijks rijdt een kraanwagen 30.000 kilometer en maakt de kraan 1.600 tot 2.000 draaiuren. Om de veertig meter lange giek kwijt te

kunnen binnen de vereiste hoogte is het cabinedak plat gemaakt. De complete TGA weegt 41 ton en kost een slordige 400.000 euro. Koekoek zet de TGA tien jaar in en dat is twee keer zolang als een onderwagen. 🐾

KORT NIEUWS

MAN start fabriek in India

MAN Nutzfahrzeuge AG. heeft met Force Motors Ltd. uit India een principeovereenkomst gesloten voor de vorming van een joint venture. Vanuit dit samenwerkingsverband zullen voor de Indiase en Aziatische markt zware trucks worden geproduceerd en verkocht.

De productie start dit jaar en medio 2007 zal de joint venture trucks produceren voor de hele Aziatische markt. Op middellange termijn is een jaarproductie van 24.000 trucks gepland.

Door uitbreiding in Salzgitter (jaarlijks 20.000 stuks) en Polen (jaarproductie 10.000 stuks) overschrijft MAN de magische grens van 100.000 trucks per jaar.

Eerste aardgasbus overhandigd aan Connexxion

In het bijzijn van talrijke vertegenwoordigers van busbedrijf Connexxion is eind november de eerste van in totaal 85 openbaar vervoer bussen op aardgas in gebruik genomen. Begin dit jaar zullen alle bussen in de vaart zijn. Met de ingebruikname van de aardgasbussen komt Connexxion tegemoet aan de eis om de uitstoot van fijnstof te reduceren. De uitlaatgaskwaliteit van een aardgasmotor ligt ver onder de Euro 5 norm die in 2009 van kracht wordt.

Tegelijk met de ingebruikname van de 85 aardgasbussen worden 63 bussen met Euro 4 dieselmotor afgeleverd. De aardgasbussen worden gebouwd in de MAN fabriek te Salzgitter, de dieselmotoren worden in Ankara.



Introductie nieuwe lichtreclames in volle gang

Zoals je weet voert MAN Nutzfahrzeuge momenteel een nieuwe corporate identity in. Dit heeft tot gevolg, dat alle oude lichtreclames bij de dealers vervangen moeten worden. Daar komt het nodige bij kijken. Allereerst het overleg met de dealer, vervolgens het aanvragen van vergunningen, onderhandelingen met de gemeente, aanpassen van de elektrische installatie en uiteindelijk de plaatsing. Alle materialen worden geleverd door een bedrijf uit het Duitse Ulm. Je kunt je voorstellen dat daar op volle toeren gewerkt wordt. Immers, alle 1.200 servicepunten van MAN in Europa krijgen een nieuwe pylon, lichtbakken en neon striping. Een bedrijf uit België met een filiaal in Nederland verzorgt de plaatsing. De montage van de nieuwe lichtreclames zal binnen afzienbare tijd worden afgerond.



Dirk Verboom blij met derde plaats

Dirk Verboom eindigde bij de verkiezing Trucktechnicus van het Jaar 2005 op de derde plaats. Een fantastische prestatie als je bedenkt dat hij met zijn 21 jaar de jongste deelnemer was en enkele andere kandidaten bijna twee keer zo oud waren als hij. Maar Dirk is natuurlijk een bijzonder talent. Op zijn negentiende had hij zijn diploma Eerste Monteur op zak en in december 2004 slaagde hij als jongste APK-keurmeester van Nederland. Als het meezit, slaagt hij in mei voor diagnose technicus. We treffen Dirk aan bij de reparatie van een motor in de testtrein van de HSL. "Ja, de motor is stuk en nu kunnen ze hier niet verder. Het is onze taak de trein weer aan de gang te krijgen zodat de HSL-lijn op tijd gereed is," vertelt hij lachend. Dat is iets heel anders dan de Trucktechnicus van het Jaar Verkiezing. In de voorrondes moesten er vragen worden beantwoord en tijdens de halve finale werd de praktische kennis getest. "Ik moest bijvoorbeeld de

diagnose stellen van een slecht lopende motor en een reparatieadvies geven. En dat alles binnen twintig minuten; dat is heavy," aldus Dirk.

Bij de finale tijdens de Bedrijfsauto RAI waren er van de oorspronkelijk dertig kandidaten nog vijf over en de vragen waren erg pittig. "Daarom was ik ook erg blij met de derde plaats, zeker als je weet dat ik ooit gehoopt had op een goede plaats in de voorronde," vertelt Dirk.

Je kunt natuurlijk niet alles weten. Wat had de jury je niet mogen vragen, willen we weten. Verboom: "In de finale vroegen ze naar de werkzame stof in Ad Blue. Dat wist ik niet, want daar werken we bij MAN niet mee," grapt de monteur bij ROSIERVANDENBOSCH in Gorinchem.

Ben je na het optreden in het tv-programma Transportwereld nu een BN'er, vragen we tenslotte. "Een klein beetje," geeft hij toe. "Klanten vragen er wel naar hoe het allemaal gegaan is. 🐾"



Eric Rosier (l) van ROSIERVANDENBOSCH is trots op de prestaties van Dirk Verboom

Alex: creëer een band met de chauffeur



Of je hem nu tegenkomt in het chique pak op de RAI-stand of in een spijkerbroek met een trui tijdens een introductieochtend, zijn rijzige gestalte valt meteen op. We hebben het over Alex van de Pol, afleveringsinstructeur en demonstratiechauffeur bij Roordink Bedrijfswagens.

Hoe ben je op die functie gekomen? "Na de LTS ben ik bij Roordink in Barneveld begonnen als monteur. Nadat ik mijn rijbewijs en chauffeursdiploma had gehaald ben ik internationaal chauffeur geworden. Daar heb ik ervaring opgedaan met auto-transporteurs, geconditioneerd vervoer, speciaal transport en autolaadkranen," vertelt de 35-jarige Alex. Beviel dat niet? "Jawel, maar op een gegeven moment vroeg directeur Gijs Roordink of ik wilde terugkomen. En op 1 april 2001 (geen grap) ben ik begonnen." Wat doe je nu precies,

vragen we. "Ik lever nieuwe voertuigen af, geef instructies op onze demo's, begeleid de afdeling Nieuwbouw en als het nodig is haal ik gestrande trucks op."

Een ex-chauffeur als instructeur lijkt me ideaal, suggereren we. "Ja dat is zo, maar er zijn wel eigenwijze chauffeurs bij. Laatst heb ik al mijn ervaring en kennis in de strijd moeten gooien om een trucker ervan te overtuigen dat je wielmoeren niet met een kruissleutel met enkele meters pijp vastzet maar met een momentsleutel." Alex, die in zijn vrije tijd veel wandelt en fietst, heeft voor zijn collega's nog wel een goede tip. "Kijk," zegt hij, "probeer met chauffeurs een vertrouwensband te creëren, want deze groep wordt al zo vaak aan de kant geschoven. En ik spreek uit ervaring, want ik heb het zelf meegemaakt." 🐾

Nieuwe bedrijfskleding voor servicemedewerkers

Voor het personeel in de werkplaats, de receptie en het magazijn is een nieuwe kledinglijn geïntroduceerd. De collectie bestaat uit een overhemd met lange mouw of met korte mouw, een poloshirt en een warm fleecvest. Dit vest is goed te combineren met de overhemden en de polo. Personeel dat tijdens het dagelijks werk een overall of stofjas draagt, krijgt binnenkort ook nieuwe kleding met dezelfde uitstraling. Met de introductie van de nieuwe kledinglijn is



een servicemedewerker van MAN voortaan duidelijk herkenbaar voor onze klanten. 🐾

Brandweer te water

De afdeling Speciale Voertuigen van MAN truck & bus b.v. leverde een nieuwe tankautospuiter af bij de brandweer van Veere. Het is in deze gemeente de vierde MAN na eerdere leveringen in Westkapelle, Domburg en Zoutelande. De aflevering gebeurde op een ludieke manier; de wagen werd op een ponton de haven van Veere binnengevaren. "Je ziet, de wagen kan niet alleen zweven op de luchtvering maar ook varen", aldus een blijde brandweercommandant. De tankautospuiter wordt overigens wel degelijk op een ponton gezet als het nodig is. Zeeland

kent namelijk eilanden die niet over de weg bereikbaar zijn. 🐾



Overbodig verkeersbord

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat start een praktijkproef met een verkeersbord dat vrachtwagenchauffeurs attendeert op bochten met een verhoogd risico op kantelen. Het ministerie onderzoekt daarnaast verschillende andere maatregelen om het kantelen van vrachtwagens tegen te



gaan. Men denkt daarbij aan technologische systemen die de chauffeur waarschuwen of zelfs ingrijpen als de truck dreigt te kantelen.

MAN truck & bus neemt zijn maatschappelijke verantwoordelijkheid en levert de speciaal op de Europese markt toegesneden TGA 'Made for Europe' Euro 4 trekker standaard met ESP. Zij is hiermee de eerste importeur die deze waardevolle veiligheidsvoorziening niet alleen als optie aanbiedt, maar hem ook in het vaste uitrustingspakket van deze trekker heeft opgenomen.

Wat is ESP?

De ESP-sensoren houden de rijen-

schappen van het voertuig voortdurend in de gaten. Zodra er ook maar het geringste risico op slippen of kantelen ontstaat, grijpen ze in via het elektronisch gestuurde remsysteem.

Door het doelgericht en individueel vertragen van de afzonderlijke wielen en, als dat nodig is, door het motor-koppel te beperken, stabiliseert ESP het voertuig en houdt het messcherp op koers. 🐾



COLOFON

De personeelskrant **MANkracht** is een uitgave van MAN truck & bus b.v., Postbus 51, 4130 EB Vianen. Dit blad is bestemd voor de medewerkers van de MAN-merkenorganisatie en verschijnt zes keer per jaar.

Hoofdredacteur Frits de Raad
Redactieadres mat.lenssen@man-trucks.nl
Telefoon (0347) 363 311
Productie & vormgeving Lasswell Communicatie
Druk Drukkerij Domstad bv
Oplage 1.000
Fotografie Cojan van Toor Fotografie e.a.

Niets uit deze uitgave mag worden vervoerd of openbaar gemaakt zonder voorafgaande toestemming van de hoofdredacteur.