

MAN MET CATERPILLAR-



Caterpillar is het thema dat Koen de Vos ver heeft doorgevoerd bij de aankleding van zijn MAN. Veel kilometers maakt hij niet, maar ieder traject zit hij vol trots achter het stuur.



Koen de Vos is fier op zijn MAN.

Samen met zijn vader Marc zet Koen (33) het bedrijf voort, dat werd opgericht door zijn opa Koen. Hij vervoert hekwerken en tuin-afscheidings. De Vos heeft zich gespecialiseerd in de verkoop en vooral het plaatsen van hekwerken en afscheidings bij particulieren en bedrijven. Koen is dus niet alleen chauffeur. „Ik ben verantwoordelijk voor het transport, dat wil zeggen: het deels ophalen van de materialen bij de fabrikant of leverancier en deze vervolgens naar de klant brengen. Daarna volgt de montage.” Als klein kind hielp hij al mee: zand scheppen, later ook beton maken. Zo is hij erin gerold: „Het was gewoon voorbestemd, want ik ben het oudste kleinkind en ook nog een jongen”.

CAT-geel

Koens werkgebied bestrijkt een straal van circa 50 kilometer rondom zijn woonplaats Moerseke, gelegen onder Antwerpen. „We leveren hekwerk in de breedste zin van het woord. Maar niet in of voorbij Antwerpen, want dat is verkeerstechnisch gezien een ramp.” Zijn grote trots is de MAN TGM 15.250, drie jaar geleden nieuw aangeschaft. De drie jaren zijn deze truck niet aan te zien, want Koen is iedere vrijdagavond en zaterdagmorgen druk in de weer met water, sop en poetsmiddelen. Natuurlijk slaat hij het interieur niet over, net zo min als de binnenkant van de laadbak en de kleppen. Ondertussen is niets meer standaard aan het uiterlijk van de MAN. „Vanaf het begin ben ik al bezig de auto



Het rechtzetten levert De Vos meer op dan het transport.



aan te kleden. Zo heb ik zelf sideskirts gemonteerd en het volledige interieur aangepakt.” Hij is een groot fan van Caterpillar en dat kun je zien aan de zwart-gele kleurstelling. „Ik heb tegen de achterwand een grote houten plaat aangebracht waarin het CAT-logo is uitgezaagd. Uiteraard zit daar verlichting achter. De gordijnen zijn geel en voor de bijrijdersstoel staat op het dashboard een zestal miniatuurmodellen van mijn geliefde merk, terwijl ik langs de dakrand plexiglasen panelen heb geschroefd met daarop zwarte stickers van diverse profielen van Caterpillars. Het dak zelf heb ik bekleed met geel kunstleer. Een materiaal dat heel moeilijk in de juiste kleur te vinden is.” Met deze ingrepen was zijn MAN nog niet af, vond Koen. Voorop wilde hij een bullbar, maar de meeste firma's die hij daarvoor benaderde, wilden niet eens een offerte maken. Zo niet VSB in Druten. Toen de bullbar er eenmaal was, ging hij zelf weer aan de slag. „De hele vloer van de cabine heb ik uitgevoerd in zwart gespoten traanplaat. Ook de middentunnel is daarmee bedekt. Alles is geschroefd en op de tunnel heb ik de tekst 'diesel power' uitgesneden. In 2015 moest dit allemaal voor het Truckstar Festival

'IK HEB ZELF DE SIDESKIRTS GEMONTEERD EN HET INTERIEUR AANGEPAKT'



Netjes borgen hoort er ook bij.

gereed zijn. Ik heb tot in de late uurtjes gewerkt om alles af te krijgen.”

Geen merk-fan

Dat Koen zuinig is op zijn creatie, blijkt onder meer uit de rubber mat die hij voor het instappen over de traanplaat legt om de lak te beschermen. Ook de zijskirts van de MAN zitten er niet zomaar op. Bij zijn vorige auto, een Mercedes Atego, poetste hij in het weekend het volledige chassis. Een enorme klus. Door de zijskirts wordt het chassis van de MAN minder vuil en zien doe je het chassis ook nauwelijks. „Ik heb de platen laten maken, maar de bevestiging



Het thema in de cabine van Koen is Caterpillar.



Berguimte voor gereedschappen.

zelf uitgedokterd. Daar zitten veel uren in. Het liefst had ik aluminium wielen gehad, maar gezien de prijs moet ik het voorlopig met doppen op de stalen wielen doen.” Koen is ervan overtuigd dat de MAN nog wel een jaar of vijftien binnen het bedrijf zal blijven. „En dan zal hij nog net zo blinken!” Hoewel Koens voorkeur voor Caterpillar overduidelijk is, is hij verder geen typische merk-fan als het om vrachtwagens gaat. „Ik vind Scania's en de nieuwe Volvo's wel mooi, maar alleen de grote modellen. De kleinere hebben niet mijn voorkeur.” Reed vader Marc nog wel eens op de vorige vrachtwagen, in de MAN heeft hij nog nooit ►



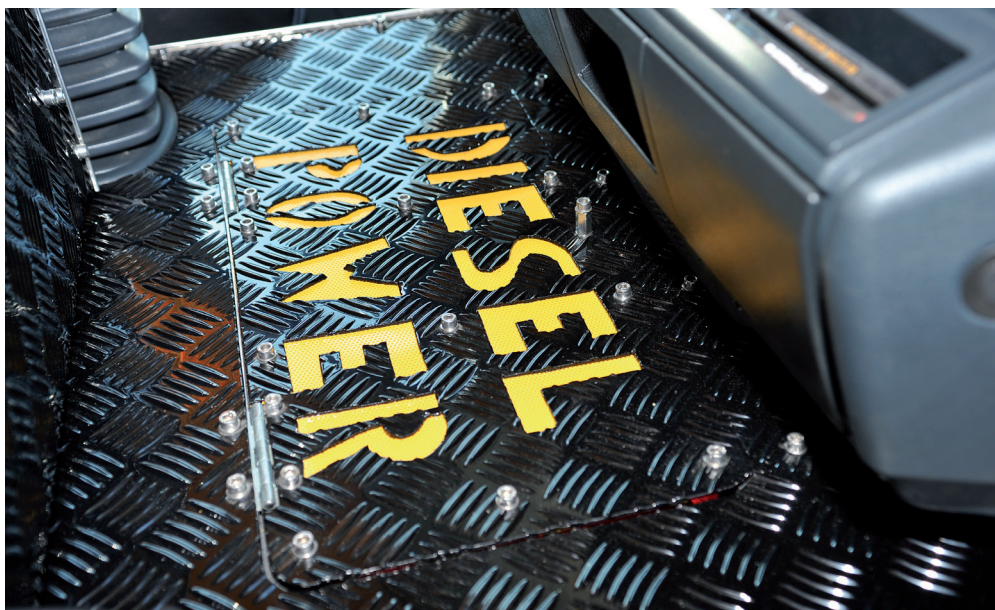
'Elke dag minstens een uur achter het stuur is mooi.'



Koen heeft een goed oog voor details.



Miniatuurtjes op de rechterhelft van het dashboard.



Het bekleden van de cabinevloer met traanplaat is Koens eigen werk geweest.



Bij het laden let Koen nauwgezet op de verrichtingen van de heftruckchauffeur.

achter het stuur gezeten. De Atego was lichter en een meter korter, terwijl de MAN de langste baklengte heeft die mogelijk is met een enkele achteras. „De MAN rijdt erg fijn, fijner nog dan de Mercedes, maar dat kan natuurlijk ook zijn omdat deze moderner is. De baklengte van 7 meter voorkomt dat we voor een bepaalde lading twee keer moeten rijden.”

Op bestelling

Op het terrein van Afsluitingen De Vos ligt een voorraad draad en buizen, ijzeren hekwerken en verschillende soorten betonplaat, maar het gros gaat op bestelling. De winter is voor vader en zoon De Vos een rustige tijd. Zodra het voorjaar aanbreekt, breekt de hel weer los. Ongeveer 70 procent van de tijd werken ze voor particuliere klanten, de rest voor bedrijven en aannemers. Vader Marc bezoekt klanten en maakt offertes, maar alleen op zaterdag en, als het weer het toelaat, op werkdagen in de avonduren. Door de week is daar overdag geen tijd voor. Koen rijdt en monteert. De MAN heeft geen zwaar leven: hij rijdt gemiddeld niet meer dan 10.000 kilometer per jaar. „Ik zou geen chauffeur willen zijn die dagelijks van A naar B rijdt”, verklaart Koen. „Een uur per dag rijden vind ik wel mooi.

'OVER VIJFTIEN JAAR ZAL MIJN MAN NOG NET ZO BLINKEN ALS VANDAAG'

Vijf minuten is veel te weinig, maar ook dat komt voor.” Vandaag gaat de rit naar een fabrikant in Houthalen, wier betonplaten over een week bij de klant geplaatst zullen worden. Bij het laden van de betonplaten wijkt Koen geen meter van zijn truck. Hij legt houten balken nauwgezet op de juiste plek en zorgt ervoor dat de lading bij het sluiten van de zijschotten geen lakschade kan veroorzaken. Als alle platen zijn geladen, sjort Koen ze goed vast met spanbanden.

Zandbakken

Moet Koen zand of grind vervoeren, dan gebeurt dat in bakken die met een heftruck kunnen worden geladen. „Ik houd niet van los zand achterin; dan kan ik de auto niet proper houden”, zegt hij. Koen vindt het bijna jammer om de MAN te gebruiken, lijkt het. Zo houdt hij niet van rijden op de snelweg in verband met grote kans op steenslag. Tja, in België is dat risico reëel, natuurlijk. Aan de andere kant vindt hij het ook

weer niet erg dat ze zelf zo weinig betonplaten maken: „Er voor rijden is veel plezanter”, meent hij. Overigens heeft Koen vol in het seizoen helemaal geen tijd om materialen zelf te halen. In dat geval levert de producent of handelaar grotere hoeveelheden af. Zodra de bestellingen een trailer vullen of meer, wordt het materiaal ter plekke bezorgd. „Ik heb dan geen tijd om het zelf te gaan halen. Bovendien kan ik meer verdienen met het rechtzetten dan met rijden.” Is Koen na drie jaar knutselen klaar met zijn MAN? Nee, hij heeft nog steeds wensen. Hij droomt al weer van een dakrek, maar ook van twee staande uitlaten (die hij niet gaat aansluiten) en een paneel met special paint tegen het kopschot van de laadbak. Dat moet dan een aparte plaat worden, zodat hij die kan meenemen naar een volgende vrachtwagen. Over vijftien jaar, wel te verstaan.★

TONY VOS