

De Rooy Transport in het nieuw

Focus op Oost Europa

De Rooy is natuurlijk bekender van de woestijnrally dan van het feit dat het bedrijf tot de grootste auto- en trucktransporteurs van Europa behoort. De portfolio is de afgelopen jaren echter veel diverser geworden, zeker nadat het jaar begon met een grote order van tractorproducent Case-New Holland.

“We stonden met onze rallytrucks al min of meer bij de technische keuring in Barcelona, vlak voor de jaarwisseling”, zegt Gerard de Rooy, “toen Case New Holland een fax bleek te hebben gestuurd naar de verkeerde De Rooy, namelijk mijn oom aan de Geldropseweg. Gelukkig konden we de fax traceren want erin vroegen ze of we alle logistiek over konden nemen. En of we al op 1 januari konden beginnen. Bedenk hierbij dat ze dus van ons verlangden dat we alles regelden, dus ook het ophalen van de fabriek. Case produceert namelijk in diverse landen in Europa, Engeland, Frankrijk, Italië, Duitsland en Polen. Met hun voornamelijk Italiaanse vervoerders waren ze in onmin, die deden niks meer. Goed, zei ik, maar 1 januari is echt te vroeg. Niet omdat wij aan een rally deelnemen maar omdat we toch even wat moeten regelen eer

G.M. DE ROOY & ZONEN
INTERNATIONAAL TRANSPORTBEDRIJF EINDHOVEN B.V.

Innovatief familiebedrijf

De Rooy Transport is veel meer dan een prettig uit de hand gelopen woestijnhobby. Jaarlijks vervoert men zeker 150.000 trucks en 350.000 personenwagens, die vaak ook nog tijdelijk opgeslagen moeten worden. Dat gebeurt niet alleen in Nederland, maar ook in Engeland, Frankrijk, Polen en Italië. Naast deze voertuigen vervoert men dus nog eens een kleine 100.000 tractoren en bouwmachines.

De Rooy heeft in totaal elf vestigingen, naast genoemde landen ook nog in België en in Spanje. Naast de automotieve bedrijven vervoert men voor Philips, Osram en witgoedfabrikant Whirlpool. De Rooy beschikt over ruim 600 personeelsleden en over 450 trekkende eenheden, 650 trailers en aanhangers en circa duizend wissellaadbakken. ■



Eigen rijkschool

Op het terrein in Son worden veelal Poolse chauffeurs opgeleid voor het vervoer, het laden en het lossen van truckchassis.

we bij jullie terecht kunnen. Zo gezegd zo gedaan, en sinds 17 januari doen we alle logistiek voor Case New Holland.” Het is nogal een pakket, dat vader Jan en zoon Gerard de Rooy binnenhaalden. Het ging om het vervoer op jaarbasis van 43.000 tractoren. Later kwamen er nog 15.000 bouwmachines bij. Totaal circa 60.000 stuks. “Direct werk voor tachtig nieuwe auto's”, calculeert Gerard. “Dertien fabrieken in Europa en 22 wereldwijd.”

En tractor-logistiek is niet nieuw voor De Rooy: “We hebben Massey Ferguson al als klant, ook nog eens goed voor circa 30.000 eenheden per jaar.” De gang van zaken rond de order van Case New Holland markeert op een leuke manier de nieuwe situatie bij De Rooy: Vader Jan heeft zijn aandelen overgedragen aan de kinderen en belooft te gaan afbouwen. “Dat zeg je al vijf jaar”, zegt Gerard met een knipoog.

Hoofdvestiging

Vorig jaar betrof men een nieuwe hoofdvestiging op het Eindhovense industrieterrein Ekkersrijt en werd het oude gebouw gesloopt. Nieuw is verder dat De Rooy voor het eigen bedrijf software op maat heeft laten ontwikkelen en dat men sinds kort samenwerkt met Transics op het gebied van boordcomputers. Een oplossing waar vader en zoon tot nu toe tevreden over zijn. Ook kwamen er nieuwe tankeilanden met een voorbereiding om naast diesellole ook Adblue te kunnen tanken. “Maar of

dat er van komt, weet ik nu nog niet”, zegt Gerard bedachtzaam. Van de veertig aangeschafte MAN's TGA zijn er twintig voorzien van een D20 Euro 4 motor. En die heeft zoals bekend geen Adblue nodig om de nieuwe norm te halen.

Planning is de voornaamste activiteit op deze vestiging. Verder worden er de meeste hoofdfuncties aangestuurd van een internationaal opererende logistieke dienstverlener. Op de plek waar de vorige hoofdvestiging vroeger stond, bevinden zich nu enkele werkplaatsen. En daar gebeurt ook datgene wat De Rooy onderscheidt van andere auto- en truckvervoerders: het modificeren van trucks en getrokken materiaal om meer auto's of trucks mee te kunnen nemen. Het inkorten van cabines en het modificeren gebeurt in eigen beheer. Voor het normale onderhoud aan de circa 450 trucks van de merken DAF, Volvo en MAN en de 650 getrokken eenheden, hebben vader en zoon De Rooy onderhoudscontracten afgesloten met de importeurs en dealers van de betreffende merken. Bij het aanschafbeleid hanteert men een eenvoudige regel: bij een miljoen kilometer wordt er ingeruild. Waar mogelijk bestelt men materieel met een automatisch schakelende transmissie. “Wanneer je een bedrijf hebt waarbij het niet mogelijk is iedere chauffeur een eigen auto te geven, dan is een automaat ideaal”, aldus Jan de Rooy. “Eigenlijk zitten er nog teveel mogelijkheden op. Wat ons betreft kan



DAF LF
Volgens Gerard de Rooy is zijn bedrijf het enige dat de DAF LF inzet als auto-transporteur. Voor regionaal gebruik, motorvermogen 250 pk.



MAN en Iveco
Naast Volvo, DAF en enkele Renaults, gaat De Rooy ook met MAN en Iveco rijden. De Iveco's zitten in de deal met Case New Holland.



Verlaagd

Op de voorgrond het door de monteurs van De Rooy verlaagde chassis van een MAN. Op de achtergrond een Iveco Stralis, die 'de behandeling' nog moet krijgen.

worden volstaan met één handle voor vooruit, achteruit en neutraal."

De Rooy erkent dat de automaten niet alleen leiden tot minder onderhoud aan bijvoorbeeld koppelingen maar dat het ook een gunstige invloed heeft op het brandstofverbruik: "We hebben met de nieuwe generatie automaten een voordeeltje van enkele tienden behaald in het brandstofverbruik."

Meer meenemen

Op een normale trucktransporteur kunnen drie trucks mee maar Jan de Rooy heeft al enkele Volvo's lopen met eigen gebouwde voorwielaandrijving die naast drie trucks met hoge cabines

nog een vierde lage truck kunnen meenemen, een distributievoertuig. "We zijn nu ook een MAN TGA aan het modificeren. Normaal gesproken verlagen we het chassis en profiteren we van de luchtgeveerde vooras maar met deze werkwijze kunnen we meer meenemen", legt Gerard uit, wijzend op de gemodificeerde Iveco's Stralis die volgens



Luchtgeveerde vooras

De MAN's voor het vervoer van truckchassis hebben luchtvering op de vooras. Ook hier ontwikkelt men een voorwielaangedreven versie.

hem na modificatie nog de zelfde rij-eigenschappen zal hebben als daarvoor. Bij het getrokken materieel hebben de De Rooy's een aanhanger ontwikkeld met onafhankelijke wielophanging om Jeeps en SUV's te kunnen vervoeren. En voor binnenlands vervoer beschikt men over de DAF LF met 250 pk. "Dat is voldoende vermogen om binnen Nederland auto's mee te vervoeren", zegt Jan de Rooy.

Na het faillissement van DAF in 1993, zag Jan de Rooy in dat hij moest diversificeren om niet te veel van één opdrachtgever afhankelijk te zijn. Met de

*Jan de Rooy:
 "Nieuwe generatie automaten is zuiniger"*



Onafhankelijk

De Rooy ontwikkelde een aanhanger met onafhankelijke wielophanging, zoals bekend van glastrailers, om binnen de maten jeeps en SUV's te kunnen vervoeren.



Vorbereiding

Gerard de Rooy houdt een oogje in het zeil bij de voorbereidingen op de volgende Dakar-rally. Bij het uitkomen van deze TTM, trainen vader en zoon weer in Marokko.

meerderheid van de truckproducenten als klant is dat nu aardig gelukt. Inmiddels kijken Jan en Gerard verder. "We richten ons meer op Oost Europa. Niet alleen met trucks, maar ook met personenwagens. Je ziet dat de industrie daar meer fabrieken opent. Wij verwachten dat dat aantal nog toe zal nemen sinds de EU in die richting is uitgebreid." Wat de heren wel steekt, is dat er grote verschillen zijn in regels binnen de EU. "Kijk maar hier om ons heen", geeft Jan een voorbeeld. "In België mag je met auto's 4,30 meter hoog zijn en 20,25 meter lang. In Frankrijk mag je 4,50 meter

*Gerard de Rooy:
"Bij een miljoen kilometer
wordt er ingeruild"*



Omlaag

Duidelijk te zien is dat voor het vervoer van zoveel mogelijk truckchassis binnen de toegestane maten, het chassis zo ver mogelijk omlaag moet worden gebracht.

hoog zijn, in Italië 4,20 meter en in Engeland vijf meter. Wij hebben hier drie man in vaste dienst die constant bezig zijn met vergunningen en wettelijke bepalingen. Europa is nog lang niet één." De gang van zaken met de digitale tachograaf maakt Jan de Rooy evenmin blij. "Het is te gek voor woorden, het gaat net als met de Maut vorig jaar. Je weet als ondernemer geen moment waar je aan toe bent."

Vast staat in elk geval dat Oost Europa dé markt is om zich op te richten en De Rooy doet dat actief. "Sinds 1 november zijn we een Poolse bedrijf begonnen. We hebben daar nu 135 man in dienst en evenveel trekkende eenheden. We zijn in Son gestart met een opleiding voor Poolse chauffeurs, gewoon hier op het terrein, hoe ze hier ons materieel en de dure lading moeten handlen", legt Gerard uit. "We zijn over de manier van werken en over de betrokkenheid van de Polen prima te spreken." Chauffeurs die de opleiding gehaald hebben, worden in de praktijk verder opgeleid door de ervaren chauffeurs. "Die ervaren chauffeurs zetten we ook in bij het vinden van dealeradressen van nieuwe klanten. Op die manier stuurt de praktijk de planning aan, en komen we bijvoorbeeld te lage viaducten te staan", legt Gerard uit. Hoewel de personenautomarkt op dit moment naar de indruk van De Rooy tanende is, kan het bedrijf met klanten als



Voorwielaandrijving

In eigen huis ontwikkelde De Rooy deze voorwielaandrijving voor een Volvo FH trucktransporteur.

Land Rover, Opel, Volkswagen, Renault en Jaguar goed redden. "Het aantal autotransporteurs dat Europees kan opereren is de afgelopen tien jaar geslonken", zegt Jan de Rooy. "Met name in Duitsland zijn bedrijven failliet gegaan. Men heeft onvoldoende flexibiliteit betracht. Daar kunnen bedrijven als het onze van profiteren. De meeste concurrentie komt voor ons nu uit Frankrijk en uit Spanje." Al te veel zorgen maakt De Rooy zich daar niet om. Tenslotte kan hij nog altijd werken met combinaties met een laadvolume van 120 kuub. Auto's heen naar Italië en witgoed terug is nog immer een typisch voorbeeld van De Rooy-innovatie. ■



Tim de Jong