

Onder de noemer Specialty Lubricants levert Eurol speciaal-smeermiddelen die helpen om kosten te besparen en de efficiency te verhogen. Syngis Technology zorgt dat smerende en beschermende eigenschappen elkaar maximaal versterken onder extreme omstandigheden. Hoe dat in de praktijk werkt met laadkleppen, gingen we na bij Müller Fresh Food Logistics. Tekst Maarten Molenaar

# Vet met meerwaarde

Ieder jaar komt het elders in Nederland weer voor, vertelt Anton Müller. De algemeen directeur van European Truck & Trailer Care en technisch directeur van Müller Fresh Food Logistics schetst enkele praktijkvoorbeelden. "Staat de chauffeur bij een distributie- of winkelcentrum om te lossen, zit de laadklep vast. Of stort de klep naar beneden en liggen de producten op straat. Of erger nog, vallen er mensen van af." Daarom zweert hij bij frequente, hoogwaardige smering, of het nu de eigen

trucks zijn of die van derden. "Wij doen er alles aan om het materieel in goede conditie te houden. Bekijk het eens van de financiële kant. Er zitten 33 pallets of 56 winkelkarren op een trailer. Dat zijn enkele honderden bewegingen met de laadklep per dag. Als je met hoogwaardig vet een langere, storingsvrije periode creëert, en je ook nog eens toekunt met een kleinere hoeveelheid, maakt die euro extra bij aanschaf niet meer uit. Je onderhoudslasten hebben er gewoon baat bij."

## ONDERHOUDSKOSTEN

Voor de smering van lagers, pen/busverbindingen, kettingen, spindels, aftakassen en open tandwielen gebruikt Müller Fresh Food Logistics sinds enkele jaren Eurol Specialty Lubricants met Syngis Technology. Deze lijn smeermiddelen is door Eurol in eigen huis ontwikkeld. De smerende en beschermende eigenschappen versterken elkaar maximaal onder extreme omstandigheden en sterk wisselende omstandigheden. Denk daarbij aan onder meer druk- en duurbelasting, temperaturen en vochtigheid. De technologie combineert de nieuwste additieven met synthetische basisoliën en verdikkers. Er zitten bovendien geen microplastics in, in tegenstelling tot het vroegere teflonvet.

De Dakar Rally is voor Eurol de perfecte testomgeving, gezien de zware omstandigheden: zand, zoet en zout water, extreme hit-

te. Ook in editie 2019, afgelopen januari, zijn conceptproducten getest door de Eurol Dakar-teams. "Als ondernemer én als liefhebber vind ik de deelname van Eurol erg mooi", zegt Anton Müller. "In zo'n rally gelden de zwaarst denkbare omstandigheden voor je materieel. De vertaalslag naar de praktijk van alledag zorgt voor een sterk eindproduct. Je hebt vet en je hebt vet. Je kunt van alles en nog wat inspuiten en insmeren dat goed oogt. Maar als zo'n middel na enkele weken zijn beschermende werking begint te verliezen, omdat het onvoldoende hecht en je uiteindelijk ijzer op ijzer krijgt, heb je er nog niks aan. Dan is het meer cosmetisch dan wat anders. Onze werkplaatsklant wil best betalen voor twee keer per jaar onderhoud, maar dan wel met de zekerheid dat het goed gebeurt."

## VERDIKKER

Tijd om de daad bij het woord te voegen. Uit zijn demokoffer tovert Rein van der Naalt (key accountmanager bij Eurol) drie potjes met vet. Zorgvuldig brengt hij een kleine hoeveelheid aan op een stukje papier. De eerste twee substanties betreffen lithium complex en molybdeen, bekend van menige transportwerkplaats. Al na enkele minuten drijft de olie uit het vet en vormt zich een duidelijk zichtbare kring. "Vet is opgebouwd uit een verdikker waaraan olie is toegevoegd",

doceert Van der Naalt. "In deze chemische samenstelling echter loopt de olie weg, zodat vuil en zand gaan hechten. Het zaakje wordt vies. Overigens niet bij het Eurol Specialty smeervet, waar de verdikker mede het smeermiddel is." Ook na contact met zand behoudt het zijn smerende werking, getuige de droge staat van het derde testpapier. Even later tonen testfoto's plamuurmesses die in het Eurol-lab zijn ingesmeerd met de drie soorten vet. Na zeven dagen behandeling met een zoutnevel ontstaat op het mes met lithium complex een extreme corrosie. Idem na toepassing van molybdeen-vet. De

## 'Je hebt vet en je hebt vet'

plamuurmesses met Eurol Specialty-smeervet corroderen niet en blijven volledig blank. Rein: "Vertaald naar laadkleppen is dat het verschil tussen wel of niet een half jaar storingsvrije werking. Reken eens uit wat het kost als iemand speciaal voor een openstaande of scheef hangende klep terug moet naar de werkplaats." Anton Müller: "Of een klep die bij ons, dankzij goed en regelmatig onderhoud, twaalf jaar meegaat in plaats van acht."

Ook prettig is dat het smeervet niet in grote klodders hoeft te worden aangebracht, wat bij andere producten vaak wel het geval is.

Met alle kans dat bij de eerste scherpe bocht het goedje deels wegschuift en op de grond belandt - milieutechnisch minder fijn. "Men denkt 'hoe vetter hoe beter', maar dat is een misverstand."

## MOBIELE KRAAN

Het lijkt al met al een simpel verhaal: de transporteur die niet meegaat in nieuwe smeer-technologie doet zijn eindklant, en daarmee zichzelf, tekort. De praktijk is echter weerbarstig, vertelt Bart Boerboom, salesmanager Nederland bij Eurol. "Een relatie van ons zei eens dat traditioneel de transportbranche voorbij de achterste as slechts weinig tijd en aandacht besteedt aan onderhoud. Veelal het gevolg van onwetendheid in de werkplaats over de betere smeringsproducten die tegenwoordig te koop zijn. Wel jammer, als je beseft hoeveel de laadklep en de mobiele kraan onderweg te verduren krijgen. Terwijl ze meteen moeten werken, zodra je ze maar nodig hebt."

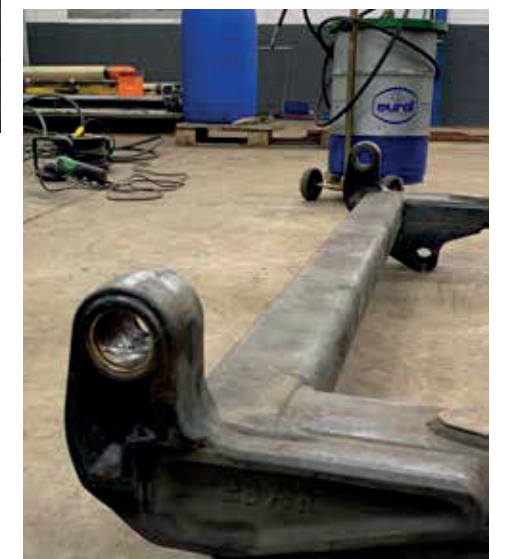
Storingsvrije werking, dat lukt volgens hem slechts op één manier: tijdig onderhoud, met de juiste middelen en de juiste toepassing. Alleen zo verleng je de gebruiksperiode en vergroot je de bedrijfszekerheid. Boerboom heeft Anton Müller aan zijn zijde. "Ik ben niet primair een prijskoper. Vet kun je overal kopen, maar goed vet dat meerwaarde levert niet." <



Vlnr: Anton Müller (technisch directeur Müller Fresh Food Logistics), Rein van der Naalt (key accountmanager bij Eurol) en Bart Boerboom (salesmanager Nederland bij Eurol).

## Werkplaats voor derden

Het wagenpark van Müller Fresh Food Logistics omvat 400 trailers en 350 trucks, allemaal voor koel- en vrieustransport. Het rijdend materieel is verspreid over de locaties Holten, Nijkerk, Lekkerkerk, Roelofarendsveen, Wezep en Wijchen. Veertig procent van de werkplaatsomzet komt vanuit Müller zelf, zestig procent van derden. Zo beschikt de locatie Duiven over veertien poorten voor uitsluitend externe klanten. Binnen de hoofdvestiging op het industrieterrein van Holten zijn er vier specifieke werkplaatsen: voor reguliere reparatie en onderhoud, rem- en laadklep- revisie, laadklep- en koelmachinemontage, schadeherstel en zijwanden vernieuwen. Samen goed voor zo'n veertig poorten en vijftig monteurs. Op jaarbasis neemt het bedrijf zo'n zestig kuub aan smeermiddelen af, alles van Eurol. Vier jaar geleden ging Müller voor alle dieselmotoren over van drie typen olie (voor Euro 3, 5 en 6) op één.



Of je laadkleppen al na zes jaar vervangen moeten worden of pas na acht à twaalf jaar – dat scheelt nogal.

## Inpandig: Bulthuis

Sinds twee jaar heeft Bulthuis Truck- en Traileronderdelen een inpandige distributielocatie bij Müller Fresh Food Logistics in Holten. Monteurs kunnen daardoor hun onderdelen rechtstreeks bij de Bulthuisbalie ophalen. Het exacte assortiment wordt in onderling overleg bepaald, wel komen de smeermiddelen exclusief van Eurol. En dat blijft voorlopig nog wel zo, zegt Anton Müller: "Wij willen graag langlopende relaties met onze leveranciers. Niet alleen de levering, maar ook de producten zelf en de technische ondersteuning verlopen naar wens. Waarom zou je dan veranderen?"



Drie potjes met vet. Alleen bij de variant met Eurol Syngis Technology blijft de olie in het vet zitten: er ontstaat geen vochtige rand.