

STERKE VERHALEN De wisseltruc van Pon

► De merknaam Volkswagen-bus was een soortnaam, zodat ook een Ford Transit wel leste een Volkswagen-bus was. Bandenservicebedrijf WACO (Wollegaster Cover Ondernemning) zit al sinds 1955 in dit pand in Wollega.



◀ Bandeninzameelaar Simon Bakker (SIBA) begon vanuit een klein schuurtje aan de Osdorperweg in Amsterdam.



Balleetje-balleetje, bandje-bandje

Weet jij waarom de bedrijven in de bandenbranche zo vaak met Volkswagen-busjes rijden? Dat komt door de wisseltruc van Pon: balleetje-balleetje, bandje-bandje.

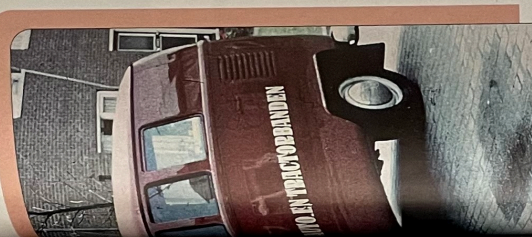
Met het groeien van het Nederlandse autopark in de jaren dertig komt ook het repareren, vulkaniseren en coveren van banden in zwang. Je kunt wel stellen dat het tijdens de crisisjaren, de Tweede Wereldoorlog en de eerste jaren van de wederopbouw de ambachtslieden van WACO zijn die Nederland aan het rollen houden. Op 2 juli 1938 richtten ze de 'Vereniging van Automobilbandenherstellers en Cover Ondernemingen' (VACO) op en die groeit uit tot een bedrijfsvereniging waar 'Vredestien, Profile, Euromaster, Kwik-Fit en vele anderen een thuis vinden. De Nederlandse autobranche kent drie hoelsteden: WACO voor banden en wielen, Ficwa voor de carrosserie en Bovag voor de rest.

De enorme aantallen Volkswagen-busjes vielen op. Bijna tien jaar geleden schreef ik in opdracht van WACO het jubileumboek 'WACO 75



▲ Het Volkswagen-busje achter de broers J.H. (links) en J.S. Kicken zucht om de last van de tractorbanden. De banden zijn vastgezet aan het Michelin-poppetje.

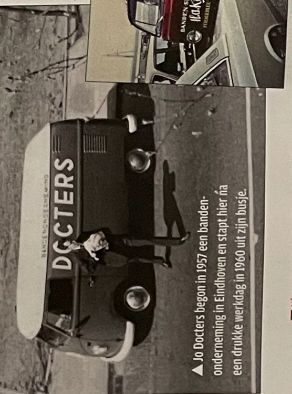
jaar verenigt beter'. Bij het selecteren van de foto's keek het wel alsof de bandenservicebedrijven alleen in Volkswagen-busjes reden. Dat is des te opmerkelijker omdat Volkswagen-importeur Pon niet bij iedereen in de bandenbranche geliefd was. Dat komt door de bandenwisseltruc, een soort balleetje-balleetje. Geef mij twee zinnen de ruimte om uit te leggen hoe autobanden aan hun banden komen, ze nodigen enkele bandenfabrikanen uit om mee te ontwikkelen aan de



Maar waarom doet Pon dat? Aha, heel slim.

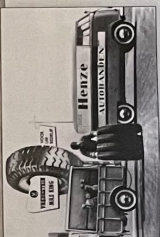
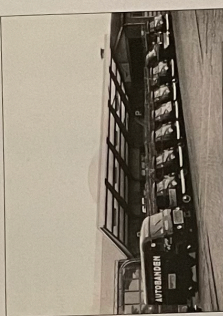
Vooral in de jaren zestig, zeventig en tachtig is het een automatisatie voor automobilisten om hun versleten banden te laten vervangen door hetzelfde type banden van hetzelfde merk. Dat heet de 'pull through'-factor. Bandenfabrikanen kunnen het zich dus veroorloven om hun banden voor 'eerste montage' zowat tegen kostprijs aan de autobakker te verkopen, omdat ze weten dat ze de marge ruimschoots goedmaken op de vervangingsmarkt. Maar dat karreltje wordt voor die andere bandenmerken in de peper gereden als die 'pull through'-factor alleen aan Conti's staat te trekken. Michélm, Goodyear, Pirelli en andere merken vinden dat reuze oneerlijk. Zij hebben in mars mee geïnvesteerd in de ontwikkeling van nieuwe 'Volkswagens', maken nauwelijks winst op 'eerste montage' en als het einde tijd is om te vgsten, blijkt hun marktaandeel (althans in Nederland) onder druk te staan door de balleetje-balleetje-wisseltruc van Pon.

Dit levert Pon vijanden in de bandenwereld op, en toch is het niet altijd vuistenpap en



▲ Jo docters begon in 1957 een banden-onderneming in Eindhoven en stapte hier na een drukke werkdag in 1960 uit zijn busje.

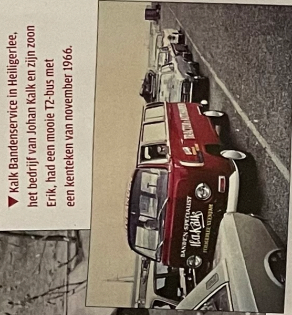
▼ Hier staat rond 1961 het wagenpark van De Jonge aan de Handelskaai in Dordrecht. Op de Savem staat 'Kosteloze bandencontrole', een actie van Michelin die voor lange rijken zorgde.



▲ Dit is een van Nederlands eerste professionele mobiele truckservicewagens. Rond 1958 stonden de auto's van Henze autobanden op 'white wall tires'. Andere kaveelaars rol te banden naar zijn kluus.

knokkenslade. Daar waar reuring is, ontstaat ook nieuwe mogelijkheden. In de jaren zestig en zeventig schakelt Pon een netwerk van bandenhandelaren in die de geïmporteerde banden weer opnieuw in de handel brengen. Het zijn immers zo goed als nieuwe banden. Dat levert Pon dus ook een liefhebber vrienden voor het leven op. Een van die handelaars is Wim den Boas.

In het VACO-boek legt hij uit hoe hij in de jaren zeventig partijen banden van Pon kocht. "Van



▼ Kalk Bandenservice in Heiligerlee, het bedrijf van Johan Kalk en zijn zoon Erik, had een mooie T2-bus met een ketenken van november 1966.

In Nederland demonteert Pon alles wat geen Continental is en vervangt ze door Conti's

elke vijf banden was er één schoen en hadden er vier tecty'resten. De Volkswagens werden namelijk door Pon getecty'leerd."

Wie dus bij Wim den Boas ging werken, kreeg allereerst een flesje terpenintine met een poetsdoek in zijn hand gedrukt. "Al mijn nieuwe medewerkers begonnen met het verwijderen van de tecty'resten."

Heet de wisseltruc z'n gebad? Zelfs met de wisseltruc heeft Continental hier nooit een deuk in het marktaandeel van Michelin kunnen slaan. Nederland is Michelin-land ... daar helpt voor, want ook in de bandenwereld neemt de producentenmarktaandeel van Pon ook wel wat voorzichtiger geworden (vooral bij de snelle Porsches en Audis) en bovendien stelt de 'pull through'-factor inmiddels weinig meer voor, want ook in de bandenwereld neemt de merkenrouw af.

Wat rest zijn de busjes van al die VACO-bedrijven, die we hier in het zometje zetten. Je zou bijna vergeten dat het ook gewoon verduweld goede busjes waren. ■