

DU QUESNE

Nieuwe locatie, nieuwe producten

Na net iets meer dan 90 jaar heeft du Quesne, de Belgische fabrikant van bandenapparatuur, zijn historisch pand in hartje Antwerpen verlaten in ruil voor een nieuwe ruime locatie in Kontich. Tegelijk lanceert du Quesne de Ergo-line, een ergonomisch opgevatte montagelijlijn voor wielen en banden.

Bij du Quesne hebben ze van de nood een deugd gemaakt. Tijdens de eerste lockdown verleden jaar hebben ze van de gelegenheid gebruik gemaakt om te verhuizen. De oude werkplaatsen in de Antwerpse Quellinstraat nabij het Centraal-station hebben ze verlaten. Sales manager Cédric Damster is opgetogen: "Het doet wat om de gebouwen waar du Quesne meer dan 90 jaar gevestigd was, te verlaten. Maar het was hoog tijd en we zitten hier uitstekend. Een industrieel gebouw midden in de stad...dat is niet meer van deze tijd. Bovendien was het in de Quellinstraat echt klein aan het worden. Vergeet niet dat wij de productie van onze toestellen zelf doen. Ook werd de bereikbaarheid een echt probleem."

Nu is du Quesne gevestigd in een ruim industrieel pand in Kontich. Parkeren is geen probleem meer en ook de bereikbaarheid is prima. Er is een overzichtelijk magazijn, een productiehal en een spuitcabine. De kantoren zijn luchtig en aangenaam en aan de voorkant van het gebouw is er een ontvangstruimte met een uitgebreide demohoek waar alle toestellen uit het gamma van du Quesne staan opgesteld. Cédric Damster staat te popelen om tekst en uitleg te geven, vooral over de pas gelanceerde Ergo-line.

Derde generatie

Maar voor Cédric Damster zijn enthousiasme kwijt kan, maken we kennis met zaakvoerder Bertrand du Quesne: "Wel gekomen in onze nieuwe vestiging. We zijn er fier op maar ook op onze historiek. We zijn nog altijd een onafhankelijk familiebedrijf dat zelf ontwikkelt en produceert!"

Bertrand du Quesne vertegenwoordigt de derde generatie van

het familiebedrijf en hij toont met trots het archief van de onderneming. Alles is netjes per jaar geklasseerd. Foto's van de eerste bestelwagen, een Ford Model A uit 1929. Ook de brochures en folders uit die tijd zijn nog goed bewaard. Er is zelfs nog het eerste 'toestel' dat zijn grootvader Victor heeft ontwikkeld, een houten blok waarop een wiel kon gefixeerd worden om zo gemakkelijker de band van de velg te halen. Daarna werden in grotere aantallen metalen fixeerpennen gemaakt en die heetten heel toepasselijk 'fixe roue' of 'wheel fixer'. Dat waren de beginjaren.

De Ergo-line met de verschillende modules





Du Quesne is nu gevestigd in een ruim pand in Kontich.

Nieuwe lijn

Cédric Damster brengt ons terug naar het heden en demonstreert de nieuwe Ergo-line. Het is een lijn voor het behandelen van wielen en ze bestaat uit verschillende modules. Bedoeling is de fysieke inspanning en het heffen van de banden voor de monteur tot een minimum te herleiden. De ergonomische kwaliteit van de lijn wordt nog vergroot omdat het te behandelen wiel op heuphoogte komt en ook blijft tijdens de behandeling. Op die manier hoeft de monteur zich niet te bukken tijdens het werken. "Dat is goed voor de rug", zo weet Cédric Damster.

De eerste module is de Ergo-lift, een pneumatische lift voor wielen. Het wiel wordt verticaal in een 'lepel' geplaatst. Van zodra het wiel in verticale stand geladen is, komt de lift pneumatisch in actie. Het wiel wordt omhoog getild en komt horizontaal te

liggen. In een volgend stadium schuift het wiel horizontaal naar de Ergo-roll, een doorschuiftafel met verschillende rollen. Van zodra het wiel daarop terecht komt daalt de lift weer en kan een volgend wiel geplaatst worden. De Ergo-roll is zo gemaakt dat het wiel doorschuift en op het einde automatisch afgeremd wordt. De bediening van de lift is zuiver pneumatisch, gebeurt zonder elektriciteit en heeft geen elektronische componenten. Het afremmen van het wiel op het einde van de Ergo-roll gebeurt mechanisch.

De volgende module is een pneumatische hielafdrukker, de zogenaamde Ergo-press. De drukarm met een lineaire beweging zorgt voor een perfecte trajectcontrole. Dankzij de verplaatsbare zelfblokkerende tafel kan het wiel tijdens het afdrukken gemakkelijk gepositioneerd en bevestigd worden. Met de hydraulische schokdemper wordt de hiel zonder schokken ingedrukt. De Ergo-press neemt de taak over van de hielafdrukker die op de bandenwisselaar staat en vermijdt dat de monteur zich moet bukken en moet heffen. Het wiel met afgedrukte band kan dan in een volgend stadium op de bandenwisselaar worden geplaatst. Naargelang de werkplaats kan nog een roltafel tussen de Ergo-press en de bandenwisselaar geplaatst worden. De lijn kan nog verlengd worden met een Ergo-cage, een opblaaskooi waar in alle veiligheid de band op spanning kan worden gebracht. De ene werkplaats is de andere niet en daarom kan een potentiële klant in functie van zijn behoeften en plaatsaanbod online een simulatie maken van een Ergo-line.



De Ergo-cage is een opblaaskooi met roltafel waar in alle veiligheid de band op spanning kan worden gebracht.



De Ergo-lift tilt het wiel omhoog tot in een horizontale stand.



De Ergo-press neemt de taak over van de hielafdrukker die op de bandenwisselaar staat en vermijdt dat de monteur zich moet bukken en moet heffen.

Geen elektronica

Eén van de grote verdiensten van de Ergo-line is dat er geen elektronische componenten worden gebruikt, wat de betrouwbaarheid ten goede komt. Daarmee blijft Du Quesne trouw aan een principe dat we ook vinden bij de bandenwisselaars van het merk. Bij de bandenwisselaars wordt enkel gebruik gemaakt van elektriciteit en pneumatische kracht. Cédric Damster vertelt daarover het volgende: "Dat staat garant voor de betrouwbaarheid van onze toestellen. Bovendien zijn ze op wisselende plekken inzetbaar. Zo maakt Pirelli op locatie gebruik van onze toestellen in het WRC, het wereldkampioenschap rally."

Het topmodel bij de bandenwisselaars is de Opti-fit. Het toestel is uitermate geschikt om weerbarstige runflats en laagprofielbanden te monteren. Het toestel met zijn elektromechanische opspantafel zorgt voor een muurvaste bevestiging. Perslucht wordt niet gebruikt en daar is een speciale reden voor. Als de behandeling van een band wat lang duurt, dan ontstaat er op den duur licht drukverlies (bij het gebruik van perslucht) waardoor de klauwen de velg niet meer optimaal op hun plaats houden. Als dan de draaitafel in werking treedt, is het mogelijk dat op die manier de velg wordt beschadigd. Bij een elektromechanische verankering, waarvoor du Quesne kiest, is zoiets uitgesloten. De velg blijft muurvast zitten, ongeacht de duur van de operatie. De machine kan velgen aan tot 23 duim. Als optie zijn er makkelijk te plaatsen opzetklauwen verkrijgbaar waardoor de machine zelfs tot 26 duim kan werken. Op de opspantafel kan ook de Manu-fit A gemonteerd worden. Daarmee is het mogelijk om wielen met een uiterst kleine diameter, zoals bijvoorbeeld bij een kart, te behandelen.

Originele oplossingen

Voor het behandelen van 'normale' autowielen heeft du Quesne bovendien enkele originele technieken en hulpmiddelen ontwikkeld om zowel tijdens het demonteren als het monteren van de band te vermijden dat de velg geraakt en beschadigd wordt. Zo is er de zogenaamde RF-arm die tussen de hiel en de rand van de velg wordt gedrukt. Die arm heeft een bijzondere vorm waardoor hij vanzelf wordt aangedrukt zonder dat hij daarom mechanisch of met perslucht wordt bijgestaan. Het meest originele is nog de rubberen snoer, die ook wel eens de 'Belgische worst' wordt genoemd. Het is een stevige rubberen slang die ongeveer over de helft van de omtrek van de hielband en tussen de rand van de velg en de hiel van de band wordt geplaatst. De slang zorgt er voor dat de flank naar beneden wordt gedrukt en tegelijk wordt voorkomen dat de velg wordt beschadigd. Door het wiel te laten draaien wordt de hele omtrek van de hiel van de band naar beneden tot in de velgholte gedrukt. Dan kan door middel van een hefboom de hiel over de rand van de velg worden getild.

Ook voor de montage hebben ze bij du Quesne een originele oplossing bedacht. Er is een drietand waarvan de middelste tand iets hoger komt dan de twee andere. De hoogste tand wordt in de 'seat', de zitting, geplaatst. Daar bijna recht tegenover wordt de drukarm op de rand van de velg geplaatst. Zo wordt de hiel van de band onder de rand van de velg geduwd. Dat gebeurt tegelijk met de RF-arm die zorgt voor een goede geleiding eens de draaitafel in beweging komt.

Sedert de lancering van de Opti-fit ruim tien jaar geleden, werden verschillende aanpassingen doorgevoerd zoals onder meer twee bedieningspedalen, een krachtiger elektromotor, een aangepaste hielafdrukker, grotere velgklauwen...



De Opti-fit bandenwisselaar.



De rubberen snoer helpt bij het demonteren.

Op de opspantafel kan ook de Manu-fit A gemonteerd worden voor het behandelen van kleine wielen.



Service

Volgens Cédric Damster wordt veel aandacht besteed aan de service: "Wij bieden onderhoudscontracten aan maar de klant kan ook onderhoudsdocumenten aanvragen. Dat is van belang voor verre klanten in bijvoorbeeld afgelegen gebieden. Online kan de klant ook een technische beschrijving vinden, compleet met een zogenaamde 'exploded view' waarop alle onderdelen te zien zijn. Onderdelen kunnen ook online besteld worden en mails worden binnen de kortste keren beantwoord. Wij doen ook aan 'refurbishing' van bestaande toestellen waardoor een oud toestel weer zo goed als nieuw is."



De productie gebeurt in de eigen werkplaats



Du Quesne: bijna 100!

De oorsprong van het bedrijf du Quesne gaat terug tot 1925, was aanvankelijk een bandencentrale en werd opgestart door Victor du Quesne. Hij ontwikkelde de eerste bandenwisselaar, in essentie een houten blok waarop het wiel werd gefixeerd om dan manueel de band van de velg te persen. Daarna volgen de metalen fixeertafels die 'fixe roue' of 'wheel fixer' werden genoemd. Victor werd opgevolgd door Francis, die jammerlijk genoeg verleden jaar overleed ten gevolge van covid. De huidige zaakvoerder is Bertrand. Op de foto is een stand van du Quesne te zien op de autobeurs van 1931 die toen nog in het Jubelpark in Brussel werd gehouden.

Links: Cédric Damster (sales manager); rechts: Bertrand du Quesne (directeur). Op de voorgrond links het eerste apparaat, een houten blok waarop een wiel kon gefixeerd worden om zo gemakkelijker de band van de velg te halen. Daarna werden in grotere aantallen metalen fixeerpennen gemaakt en die heetten heel toepasselijk 'fixe roue' of 'wheel fixer' (rechts vooraan).