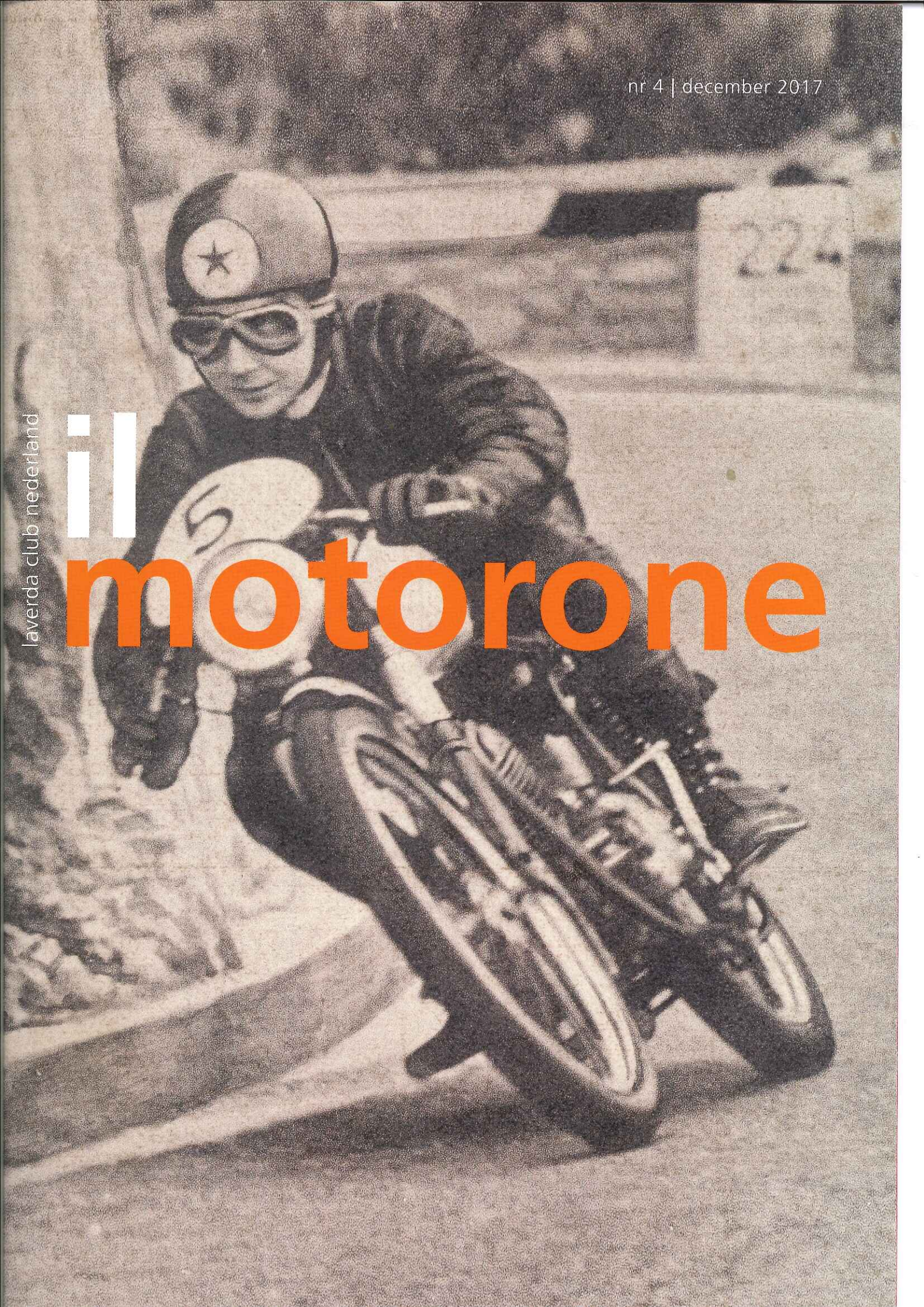


laverda club nederland

# il motorone





# EEN ADVERTERDER IN HET ZOEKLICHT

01

Door Will de Haan

## AMT

**Dat wordt een terugkerende rubriek: een adverteerder in het zoeklicht. Ditmaal AMT in Etten-Leur.**

Op een druilerige novemberavond “spoedde” ik mij (in de auto, dat wel) door het fileleed naar Etten-Leur. Niet veel later arriveerde daar ook Marc Weytens, een zeer trouw clublid, voormalig voorzitter zelfs, en mede-eigenaar van het bedrijf. We posteren ons in de bedrijfskantine, waar pal naast de eettafel een heel nest Laverda’s staat te pronken. Dat zit wel goed, denk je dan. Nadat we nog kort de wederwaardigheden van ons circuitdagje in Mettet doorgenoemen hebben (iets met een sleutelbeen van Marc), werd het licht op AMT gericht.



02

01 - 03 AMT Metaaltechniek is gespecialiseerd in CNC-frezen en CNC-draaien. Met een modern machinepark worden fijnmechanische onderdelen uit metaal en kunststof geproduceerd.

02 - De huidige aandeelhouders Sven Elst, Marc Weytens en Paul Weytens

04 - 05 AMT Rail Road ontwikkelt en construeert spoorwegmachines en trailers die ingezet kunnen worden voor werkzaamheden op en rond het spoor. Specialiteit is de Transformer, een tractievoertuig waarmee ieder vierwielig voertuig zich kan verplaatsen over het spoor zonder dat het aangepast hoeft te worden



## Historie van AMT

Marc begon zijn werk als engineer bij de Michelin bandenfabriek in Den Bosch. Toen daar de spoeling te dun werd is hij in 1993 met twee personeelsleden een bedrijfje in motorenrevisie begonnen. AMT was geboren en er werden vooral Engelse spullen gereviseerd. Een jaar later sloot de Michelin bandenfabriek in Den Bosch definitief.

Al snel klopten er ook klanten aan voor industrieel werk. Die kwamen uit de buurt van Etten-Leur, maar ook de contacten uit de tijd bij Michelin wisten hem te vinden. Mooi voorbeeld van een afwijkende klus was een opdracht om messenblokken te fabriceren voor de frietsnijders van Aviko. Dat klinkt simpel, maar was het niet... Vanaf 1998 kreeg AMT ook opdrachten voor de bouw van complete machines voor bedrijven uit de buurt. Omdat het altijd speciale en eenmalige machines zijn, moet je gewoon dicht bij je opdrachtgever zitten. Je komt in de werkplaats altijd een aantal zaken tegen die je achter het bureau niet bedacht hebt, en dan moet je snel kunnen overleggen en niet een week zitten wachten op de uitkomst van een vergadering in Duitsland bijvoorbeeld. In dat jaar kwam ook Marc's broer Paul in het bedrijf. Ook

een motorman in hart en nieren, maar dan van het modernere spul uit Engeland en Italië. Marc doet nu grofweg de techniek en calculatie, en Paul de rest. Momenteel zit Paul nogal in een diepe lappenmand, maar de medici zijn gelukkig optimistisch.

## Veel specialismen, dus erg algemeen

Nog twee andere specialiteiten die AMT in huis heeft: "Shopsystems" en "Rail Road". Shopsystems doet de engineering en bouw van prototypes voor winkelinrichtingen van grote modeketens (denk aan G-Star). Eenmaal ontworpen, vindt de seriefabricage hiervan plaats in Bosnië en Servië. Het gaat dan om trappen, kasten, displays en dergelijke van metaal, allemaal passend binnen één concept. Op die manier worden ook de populaire metalen deuren voor jaren-30 huizen gemaakt: engineering en prototyping hier bij AMT, fabricage daar.

De afdeling Rail Road maakt echt indrukwekkend spul: als er aan of naast het spoor gewerkt moet worden in Zwitserland, dan kun je er bijna nooit met een vrachtwagen komen. Dan moet die vrachtwagen dus het spoor op. Dat kan bij AMT. Je rijdt hem op een enorme "platte kar" met door de vrachtwagen-



06

wielen aangedreven treinwielen, en je vrachtwagen tuft zo naar het karwei. Klinkt simpel, maar is het niet... Je kunt ook je voertuig (kieper, graafmachine) voorzien van een extra set treinwielen. Je rijdt hem boven het spoor, laat je treinwielen op het spoor zakken, tilt zo het voertuig hydraulisch op, en rijden maar. AMT bouwt op die manier bestaande kiewagens en dergelijke om. Dat klinkt al best ingewikkeld, en dat is het ook. Ik stond echt met open mond te kijken naar al dat vernuft. AMT heeft al verscheidene karren en aangepaste voertuigen aan de Zwitsers geleverd. Duitsers willen ook wel, maar zijn wel heel streng qua regelgeving en ambtenarij.

De motorenrevisie is geëvolueerd naar algemene metaalbewerking en fabricage van halffabricaten en hulpstukken. Daaronder vallen heel speciale luchtfilters waarmee Parker in Etten-Leur stikstof uit lucht haalt. Bizar fijnmazige kunststofbuisjes, dicht opgepakt in een metalen behuizing, echt prachtig. Hoogglans gepolijste blaasmatrijzen voor shampooflesjes, met een heel speciaal dun aanzuigstukje en kiertjes van 1/100 mm om de lucht eruit te laten. Hoe verzijn je het... Het machinepark dat hierbij komt kijken is natuurlijk voor ons hobbytechnuten een ver en onbereikbaar paradijs. Een hypermoderne CNC freesmachine die zijn werkstukken 24 uur per dag krijgt aangereikt door een robotarm, ook weer om filterhuizen te maken. Echt stoer. De robotarm heeft nog wel tijd over voor een tweede machine.



07

06 - 08 - 09 - AMT ShopSystems produceert winkelmeubilair, presentatiemeubelen en POS-materiaal voor de retailmarkt

07 - AMT Machinebouw vervaardigt productiemachines, transportsystemen, robotinstallaties, complete automatiseringen, productietools, opspanmallen en machineonderdelen op maat

10 - Het rijtje Laverda's in de kantine

11 - De straatfiets van Marc



### En Laverda dan?

Nou ja, gewoon: je bent 6 jaar oud, bij je vader in de Lelijke Eend, en er komt een groep motoren langs, waarvan één Laverda. Dan is het gewoon gebeurd en dan hang je, en struïn je op vakantie in Frankrijk de hypermarché af op zoek naar de mosterd in glazen met Laverda's erop. Zo gaat dat.

Op 18-jarige leeftijd mocht Marc van zijn ouders niet motorrijden, dus het duurde nog ruim een jaar voordat hij dan toch met een 750 GT met L-plaat en proefrijbewijs door Udenhout scheurde. Daarna volgde een lange stoet van Laverda's, en de meeste zijn nog steeds in zijn bezit: 750 SF2, 1000 3cl, RGS (als wrak gekocht), een 750 racer, 1200 cc racer, RGS "Executive", nog een SF2, en een frame waarmee een serieuze tweecilinder racer gebouwd is. Je merkt, er wordt nogal geracet, ook door broer Paul.

Die laatste racer is wel heel speciaal: verzette kruk-tappen en extra slag en opgeboorde cilinders leveren 1005! cc. Ik mocht beloven dat Marc over dit avontuur een verhaal gaat schrijven. Ik zal hem morgen eens bellen.

### Indrukwekkend

Dat is toch wel het woord dat bij mij is blijven hangen. Begonnen als klein revisiebedrijfje, is AMT nu een bedrijf met 40 man personeel dat onvoorstelbaar hoogwaardige engineering en technologie toepast voor een zeer divers klantenbestand. De wandeling door de productiehallen was precies dat: heel erg indrukwekkend. Prachtige machinerie en producten in verschillende stadia. Prachtig draai-, frees- en laswerk, allemaal even professioneel en fantastisch ontworpen.

