

Bedrijfsauto RAI 2000
Van Eck Beesd bv persmap

Inhoud van deze persmap

Inleiding

Van Eck toont nieuw type geconditioneerde opleggers op Bedrijfsauto RAI

Efficiencywinst dankzij inventieve koel/vries-voertuigen

Voorgespannen dak zorgt voor maximale vrijheid bij het laden en lossen

Allrounder: Kleine koel/vriesoplegger speelt in op electronic commerce ontwikkelingen

Inleiding

Van Eck Beesd bv exposeert op de komende BedrijfsautoRAI zes voertuigen:

1. koel/vriesoplegger voor intermodaal transport
2. MEGA geconditioneerde oplegger met rollenbanen voor vliegtuigpallets
3. koel/vries distributie-oplegger met drie compartimenten
4. koel/vries oplegger met vleeshangwerk
5. volume middenas aanhanger met schuifzeilen en doorlaadsysteem
6. Allrounder: koel/vriesoplegger voor klein rijbewijs

In deze persmap stellen wij deze voertuigen aan u voor, en schetsen wij de achtergronden die tot de ontwikkeling van deze voertuigen hebben geleid.

De Bedrijfsauto RAI 2000 wordt gehouden van 3 tot en met 12 februari (persdag op 2 februari). Wij verwelkomen u graag op onze stand (Deltahal, D 1018). De Allrounder vindt u overigens niet in de Deltahal maar op het buitenterrein.

Tenslotte wijzen wij u nog op de stand van Estepe. Op het buitenterrein is een door Estepe, Truckland en Van Eck gezamenlijk ontwikkeld cateringvoertuig voor de luchtvaart geëxposeerd.

Bij vragen, kunt u contact opnemen met Bart den Hartogh, telefoon 0345-686100 of 06-51511714.

Voor journalisten zijn de foto's bij deze persmap beschikbaar in digitale vorm. U vindt ze op <http://rai.bedrijfsauto.com/vaneck>.

Integratie van opbouw en chassis verbetert logistieke mogelijkheden

Van Eck toont nieuw type geconditioneerde opleggers op Bedrijfsauto RAI

Van Eck Beesd bv zet nieuwe stappen op het gebied van transportoptimalisatie. De nieuwste ontwikkeling is het bouwen van opleggers waarbij laadvloer en chassis gedeeltelijk zijn geïntegreerd. De ruimtewinst die daarmee wordt geboekt, komt rechtstreeks ten goede aan de vrije laadhoogte. De bouwwijze is door Van Eck in eigen huis ontwikkeld en wordt inmiddels bij twee soorten chassis toegepast. Op de Bedrijfsauto RAI 2000 zijn deze voertuigen te zien: een mega-oplegger voor geconditioneerd vervoer en een koel/vriesoplegger voor intermodaal transport.

Hans van Eck, algemeen directeur van de Van Eck Beesd bv, legt uit: 'Met nieuwe bouwtechnieken is het mogelijk om binnen de regelgeving tot ruimtebesparende oplossingen te komen. Vooral in het geconditioneerd vervoer is dit belangrijk. We zijn daarin niet alleen gebonden aan wettelijke bepalingen maar ook aan isolerende materialen en plaatsing van de koelmachine. Dankzij de beschikbaarheid van nieuwe typen kunststoffen en hoogwaardige staalsoorten, ontwerpen wij voor onze klanten nu een nieuwe generatie opleggers. En hoewel de winst in netto laadhoogte in absolute zin niet zo groot is, betekent het vaak wel dat het betere, efficiëntere logistieke concepten ondersteunt. Met andere woorden: er kan meer lading in.'

Oplegger voor intermodaal transport

Een van de voertuigen met zo'n geïntegreerde vloer/chassis is de P380 oplegger voor intermodaal transport. Deze heeft een inwendige hoogte van 267 centimeter, hetgeen hem geschikt maakt voor het vervoer van bijvoorbeeld planten, maar ook voor hangend vlees. De trailer is dan ook optioneel leverbaar met vleeshangwerk. De code P380 duidt de geschiktheid aan voor spoortrajecten: geladen op treinchassis is de totale hoogte niet meer dan 380 cm. Uiteraard is de body voorzien van de vereiste afgeschuinde kanten.

Het combineren van chassis en laadvloer vindt niet plaats over de gehele lengte van de oplegger maar bij de nek van het chassis. De koppelingsplaat is direct op de onderzijde van de vloer gemonteerd maar vormt wel een geheel met het chassis. Van Eck heeft overigens geen concessies gedaan aan de sterkte van de constructie. De oplegger is geschikt voor het geheven worden met een laadkraan aan de standaard aangebrachte aangrijpingspunten. Deze aangrijpingspunten zijn aangebracht in de polyester bak maar zijn dan ook weer deel van het chassis.

De drie assen hebben enkellucht met brede 435/50 R 22,5 Goodyear banden. De oplegger kan aangekoppeld worden bij trekkers met een normale schotelhoogte, hetgeen de inzetbaarheid in het ongeleid vervoer verhoogt. De op de RAI geëxposeerde trailer is voorzien van een Carrier Maxima Micro koel/vriesmotor. Hij zal door de opdrachtgever worden ingezet op de Rollande Landstrasse (begeleid intermodaal vervoer) tussen Freiburg en Milaan.

MEGA geconditioneerde oplegger

Het tweede 'ruimtewonder' dat Van Eck Beesd bv tentoonstelt is de geconditioneerde MEGA oplegger. De capaciteit die deze oplegger biedt, was tot voor kort ongekend in het koel/vriestransport. De drie-asser meet inwendig 250 cm breed, 1341 cm lang en 303 cm hoog. En dat is inclusief een geïntegreerd pneumatisch afzinkbaar rollenbaansysteem met

roestvrijstalen rollen over de volle vloerlengte. Optioneel is zelfs een electro-pneumatische aandrijving op de rollenbanen leverbaar, voor automatisch laden en lossen, zonder verlies van laadvolume.

De (uiteraard vlakke) vloer is bij de nek voorzien van het eerder genoemde geïntegreerde bouwsysteem. Bij deze oplegger gaat het om een speciale constructie van chassis, vloer en rollenbaansysteem, waarbij de kingpin weer aan de onderzijde van de laadvloer is bevestigd – uiteraard verbonden aan het chassis. De oplegger vereist een trekker met een maximale schotelhoogte van 96 centimeter. De gebruikte bandenmaat is 215/75 R 17,5.

Met de MEGA is het mogelijk om vier maindeck(vliegtuig)pallets (afmetingen plusminus 320 lang x 247 breed x 300 hoog) geconditoneerd te vervoeren. De enorme inwendige hoogte kan ook worden benut door het dubbelladen van conventionele pallets. De oplegger kan worden uitgerust met een dubbellaadhoogtesysteem met balken die op variabele hoogte geplaatst kunnen worden. Het laadvolume is dan goed voor maar liefst 66 europallets die met de Carrier Ultra koel/vries unit kunnen worden geconditioneerd.

Efficiencywinst dankzij inventieve koel/vries-voertuigen

Van Eck Beesd bv is een vooraanstaand leverancier van o.a. koel- en vriesopleggers. Op de Bedrijfsauto RAI 2000 worden voorbeelden getoond van maatwerkoplossingen die gerealiseerd worden voor klanten.

Van Eck toont hiermee dat erop volop ontwikkelingen zijn in de bouw van geconditioneerd materieel. Deze worden gerealiseerd dankzij een intensieve samenwerking met Unitrans uit Luxemburg. Algemeen directeur Hans van Eck zegt hierover: 'De drijvende kracht achter de ontwikkelingen zijn de steeds hogere eisen van de klant. Bijvoorbeeld op het gebied van hygiëne, samenlaadbaarheid en efficiency. Bij de distributievoertuigen leidt dat steeds vaker tot de bouw van multi-compartment voertuigen. Dat zijn koel/vriesvoertuigen of opleggers met een inwendig deelbare laadruimte en diverse koelunits. Daardoor kunnen verschillende delen van de laadruimte op diverse temperaturen worden gekoeld.'

Het aanwezig zijn van compartimenten mag natuurlijk niet leiden tot het onbruikbaar worden van een deel van de laadvloer als de samenstelling van het ladingpakket varieert. Van Eck monteert daarom vaak opklapbare en verschuifbare tussenschotten in dergelijke voertuigen. Deze tussenschotten hangen in een rails in het plafond en zijn eenvoudig en zonder veel handkracht bedienbaar. Overigens zijn ook 'normale' tussendeuren leverbaar om de compartimenten af te dichten.

Koel/vries-oplegger voor distributie van levensmiddelen

Op de RAI wordt een 3 compartimenten oplegger getoond die gebruikt zal worden voor de distributie van levensmiddelen. Elk compartiment is voorzien van een verdamper. De temperaturen zijn door de chauffeur buitenaf bij de koelmotor of achterin de carrosserie in te stellen. De geëxposeerde trailer is geschikt voor het vervoer van 50 rolcontainers. Hij heeft een niet-verplaatsbare tussenwand in de lengterichting, waardoor een lange zijgang is ontstaan met een breedte van 80 cm, voor een rij rolcontainers. In dit pad bevindt zich een flexibel tussenschot. Het linker gedeelte van de oplegger is door een breed tussenschot in twee gedeeltes te scheiden. Meestal zal het rechterpad gebruikt worden voor vriesgoed, maar technisch gezien is dat niet noodzakelijk: elke ruimte kan op elke gewenste temperatuur worden ingesteld.

De oplegger is samengesteld uit een twee-assig chassis met een gestuurde achterste as (stangbesturing) en een Unitrans geïsoleerde opbouw.

Oplegger voor vleesvervoer

Een ander voorbeeld van een maatwerkoplossing is de oplegger uitgerust voor hangend-vleesvervoer. Het voertuig bevat vijf roestvrijstalen banen voor het hangen van in totaal 28 ton aan eurohaken. De banen zijn extern te koppelen met het slachthuis, zodat zonder tillen geladen kan worden.

Het spreekt voor zich dat het ophangen van de lading speciale eisen stelt aan de sterkte van de bak. Van Eck gebruikt hiervoor een Unitrans box waarin een constructie van met glasvezel versterkte dragers is geïntegreerd. De toegepaste glasvezelconstructie weegt ongeveer een kwart van het gewicht van een metalen constructie met vergelijkbare sterkte. Bovendien zorgt het glasvezel dat de isolatiewaarde van de carrosserie niet vermindert.

Voorgespannen dak zorgt voor maximale vrijheid bij laden en lossen

Wie denkt dat een volume middenas aanhanger een standaardproduct is, heeft het mis. Van Eck Beesd bv heeft sinds de opkomst van dit type voertuig, al vele varianten op dit thema gebouwd, specifiek op wens van de klant ontworpen.

De middenasaanhanger die Van Eck op de RAI toont, blinkt uit in inzetbaarheid door de speciale dakconstructie in combinatie met een schuifzeilsysteem. Het kunststof dak met stalen raamwerk is voorgespannen en rust op slechts de vier hoekstaanders. Het dak heeft bij geopende zeilen een hoogteverloop van ongeveer vijf centimeter. Als de zeilen worden gesloten en aangespannen, wordt het dak rechtgetrokken.

Deze bijzondere constructie maakt het mogelijk dat de aanhanger een groot laadvolume combineert met een optimale flexibiliteit. Over de gehele zijkant, behalve in de hoeken, zijn namelijk geen dragende zijstijlen aanwezig. Het voertuig kan dus op elke mogelijke manier vanaf de zijkant worden beladen, waarbij bovendien over vrijwel de gehele lengte de breedte van de zijprofielen als nuttige laadbreedte kan worden benut. Dit betekent tijdsparing bij het laden en lossen aangezien geen zijstijlen hoeven te worden uitgenomen. De breedte op de randprofielen bedraagt 254 cm, tussen de hoekstijlen 243 centimeter. De inwendige hoogte is 290 cm.

Zijstijlen, -kleppen en -liggers kunnen overigens wel worden aangebracht, ter bescherming van de lading. Ze hebben bij deze aanhanger echter geen dragende functie en kunnen dus eenvoudig met handkracht weer worden verwijderd.

De aanhanger op de RAI is verder voorzien van dubbele scharnierende deuren aan de voorzijde ten behoeve van doorladen. De middenasser is voorzien van een houten vloer. Op wens zijn rollenbanen (eventueel met aandrijving) leverbaar.

Allrounder: Kleine koel/vriesoplegger speelt in op electronic commerce

Samen met Roordink Bedrijfswagens bv uit Barneveld, heeft Van Eck een kleine koel/vriesoplegger ontwikkeld die geschikt is voor distributie met BE rijbewijs: de Allrounder. De ontwerpers spelen daarmee in op de opkomst van e-commerce (handel via internet), die nieuwe, fijnmazige distributiesystemen zal vereisen.

Electronic commerce zal leiden tot veranderingen in logistieke systemen. Aangenomen wordt, dat deze ontwikkeling zal leiden tot meer directe leveringen van producenten naar eindgebruikers, en een verdere afname van de gemiddelde zendinggrootte.

De Allrounder heeft een inwendige lengte van 633 cm en inwendige breedte van 208 cm. Hij is daarom geschikt voor het vervoer van tien industriepallets (van 100 bij 120 cm) of maximaal 26 rolcontainers (van 80 x 60 cm). Het laden en lossen gebeurt via de achterzijde die voorzien is van een pneumatisch bediende roldeur. De Allrounder die op de RAI tentoongesteld is, beschikt tevens over een zijdeur rechtsachter. Als extra is een laadklep leverbaar. Een Carrier Supra 444 met geluidspakket zorgt voor de benodigde koel/vriescapaciteit.

De oplegger heeft een inwendige hoogte van 212 cm, de laadvloerhoogte is 90 cm. Het voertuig beschikt over luchtvering en luchtremmen. Aan de enkele, ongestuurde achteras zijn velgen in de maat 17,5 inch gemonteerd, met 235/75 banden. Op wens wordt de Allrounder van dubbellucht voorzien.

Als trekker wordt een Volkswagen LT met verlengd chassis gebruikt. Op het chassis is een hulpframe gemonteerd met de koppelschotel. Om een uitgebalanceerd geheel te krijgen waarbij binnen de wettelijke bepalingen de aslasten maximaal worden uitgenut, bevindt de koppelschotel zich niet boven maar voor de achteras van de trekker. De Volkswagen is verder voorzien van luchtvering en een compressor voor veer- en remsystemen. De drie-assige combinatie heeft een gvw van 7,5 ton, terwijl het gvw van de trekker 3,5 ton bedraagt. Op deze wijze is een BE-rijbewijs voldoende voor het besturen van deze combinatie. De LT beschikt over een 2,8 liter turbodiesel motor.

Naast de opkomst van internet zijn er nog andere marktontwikkelingen waarop Van Eck en Roordink inspelen met de Allrounder. Zo is er bij veel bedrijven meer aandacht voor de houdbaarheid van gekoelde/gevroren produkten en kampt de transportbranche met een tekort aan gediplomeerde chauffeurs. Verder willen veel overheden vrachtauto's uit stadscentra weren en de distributie overlaten aan lichtere voertuigen.