

AH kiest voor roro-trailer en halveert de laad- en lostijden

De eerder door Albert Heijn aangekondigde omwenteling in de bevoorrading van supermarkten krijgt met de ingebruikname van de eerste twintig door Van Eck gebouwde roro-trailers definitief gestalte. Met de inzet van deze lagevloer-opleggers zet AH een nieuwe trend in de levensmiddelendistributie. Volledig horizontale verplaatsing van rolcontainers levert een halvering van de laad- en lostijden op. Dat kan worden gerealiseerd met een 'lagevloer-knieloplegger' waaruit de rolcontainers, zonder laadklep, worden gelost. Het concept biedt echter meer voordelen.

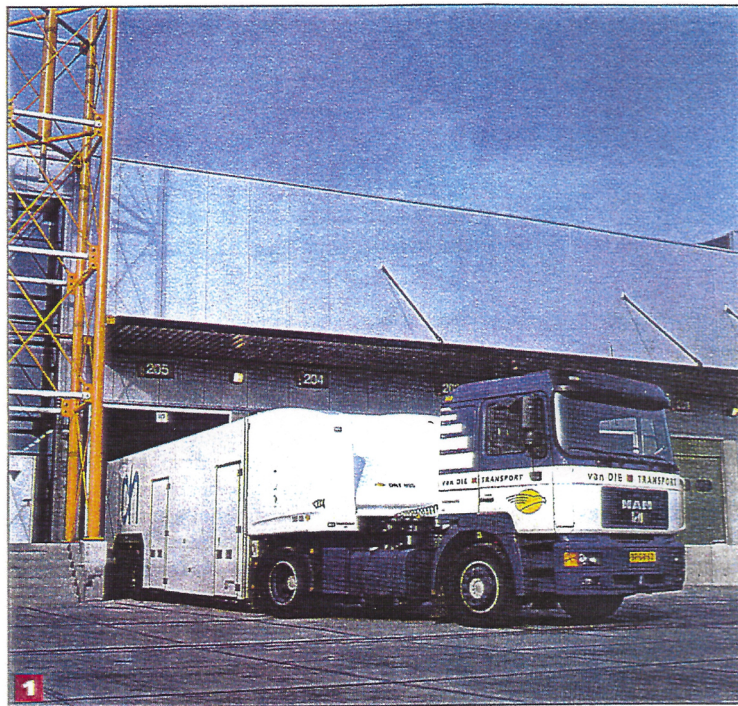


Foto: Frank Zick

Tijdens een bijeenkomst van Transactie in april dit jaar liet R. Nicolaas, hoofd Logistic engineering van Albert Heijn, een paar ruwe schetsen van mogelijke distributievoertuigen voor de toekomst zien. Eén daarvan had al eerder model gestaan als zogenaamde 'lagevloer-knieloplegger', die op de Bedrijfsauto RAI '96 is getoond. Nicolaas is namelijk al veel langer bezig met plannen om de bevoorrading van de AH-winkels op een andere leest te schoeien. Met het oog op de grootschaligheid en de beperkte opslagruimte bij supermarkten, in combinatie met een veranderend koopgedrag van consumenten, moet de aanvoer beter worden afgestemd, luidde de boodschap. Praktisch: de distributie moet nog beter, sneller en goedkoper. Volgens Nicolaas staan de huidige voertuigen de helft van de tijd stil vanwege het laden en lossen. De laad- en lostijden kunnen naar zijn mening de helft korter door een volledig horizontale goederenstroom van de rolcontainers. Dat wil zeggen: zonder tussenkomst van de traditionele laadklep. De grootgrutter heeft inmiddels voor een dergelijk voertuigconcept gekozen. Op basis van eerder beproefde prototypen en de daarmee opgedane ervaringen in de praktijk is in samenwerking met Van Eck, Tridex en Transfrigo een com-

pleet nieuw opleggerconcept ontwikkeld voor het geconditioneerd vervoer van levensmiddelen in rolcontainers. Deze zogenaamde roro-trailer moet vooral goed uit de voeten kunnen in drukke stedelijke gebieden. De futuristisch ogende stadsdistributie-oplegger heeft hydraulisch gestuurde en onafhankelijk geveerde assen. Maar het is in veel meer opzicht een bijzondere oplegger.

Laadvloerhoogte 24 cm

Het meest bijzondere aan de roro-trailer is de laadvloerhoogte van slechts 24 centimeter. Althans bij het laden en lossen. In de rijstand varieert die hoogte tussen de 32 en 36 cm. Bij een normale city-oplegger voor de levensmiddelendistributie is de laadvloerhoogte ongeveer 135 cm. Om die reden zijn dergelijk opleggers altijd voorzien van een hydraulische laadklep. Als de laadklep kan worden weggelaten heeft dat tal van voordelen: geen investering, geen reparatie/onderhoud en minder gewicht. Met het oog op de veiligheid vereist het werken met een laadklep bovendien extra oplettendheid van zowel de chauffeur als medeweggebruikers en voetgangers in de directe omgeving. Ondanks het gemak van een laadklep is het belangrijkste nadeel echter de tijd die nodig is om de rolcontainers van de

laadvloer op straatniveau te krijgen. Die handicap behoort bij de roro-trailer tot het verleden. Door de extreem lage laadvloer kunnen rolcontainers via een eenvoudige oprijklep in- en uit worden gerold.

Naast de laad- en losmogelijkheden via de achterzijde koos Albert Heijn voor twee zijdeuren. Dat heeft mede te maken met de compartimentering van de laadruimte voor verschillende temperaturen. De geïsoleerde carrosserie is geschikt voor het creëren van een diepvriescompartiment voor -20 graden en een compartiment voor gekoelde goederen van plus 2 graden. Er wordt zelfs nog gedacht aan een derde compartiment voor het gecombineerd distribueren van citrusvruchten en bananen, die bij voorkeur op een temperatuur van zo'n 14 graden moeten worden vervoerd.

Technisch hoogstandje

Het ontwerp van de nieuwe roro-trailer herbergt een aantal technische hoogstandjes. Zo vormt het doosvormige chassis tevens de vloer. Die loopt vanaf

