

Lange en lage laadvloer

Tekst en foto's:
Arend Jan Blomsma

**VOLVO FM-OPRIJWAGEN
VAN VELDHUIZEN**

Onmisbaar op veel bedrijven, maar vaak te hoog of de oprijhoek te steil: de oprijwagen. Als antwoord op deze klachten komt Veldhuizen met een nieuwe oprijvrachtwagen met een extra lage laadvloer met een grote lengte.



De lange laadvloer biedt ruimte aan velerlei voertuigen. De lage vloerhoogte leidt minder snel tot problemen.

Veldhuizen gebruikte voor zijn lage oprijvrachtwagen een Volvo FM-truck. Deze heeft op wens af-fabriek een lage framehoogte van 87 centimeter. Vanwege de acht meter lange laadvloer gebruikt Veldhuizen een drieasser, met op alle drie assen luchtvering. Voor extra stabiliteit bij hoge machines heeft de laatste as extra stabilisatoren. Langs de framebalken van de Volvo zijn over de volle lengte van het frame grote platen van Domex-staal geschroefd. Deze overlappen de frame-

balken met 25 centimeter. Aan deze platen zijn de schoren van de dwarsliggers gelast. Die dwarsliggers liggen om de 35 centimeter en lopen door over de hele breedte van de wagen. Ze geven veel stevigheid en zullen, doordat ze over de hele breedte lopen en goed geschoord zijn, niet snel doorbuigen. De laadvloer is overigens 2,55 meter breed. Aan de achterkant zijn de framebalken afgeschuind, terwijl het Domex-frame gewoon doorloopt tot aan het einde van de laadvloer. De opbouw van de laadvloer zorgt ervoor dat de vloerhoogte tijdens het rijden ongeveer een meter hoog is. Het toegestane laadvermogen van de Volvo komt uit op 16,5 ton.

De ruim twee meter lange oprijplaten staan in een kleine hoek. Hierdoor verloopt het laden en lossen zonder al te veel moeite.



GEMAKKELIJK OPKLAPPEN

De laadvloer is grotendeels van 35 millimeter dik hardhout. Dit geeft, vooral als het nat is, toch nog net iets meer grip dan een vloer van traanplaat. De achterste twee meter van de laadvloer lopen



Domex staalplaten liggen langs het laadframe van de Volvo. De dwarsbalken lopen over de volle breedte van de laadvloer.

schuin af, tot een hoogte van 78 centimeter. Dankzij de luchtvering kan de achterkant zelfs zakken tot 58 centimeter. Om dat mogelijk te maken, heeft Veldhuizen achter banden met een kleinere diameter gemonteerd en is boven die wielen de hardhouten bodem vervangen door een dunnere stalen bodem. De knik van de achterkant loopt in twee gedeelten. De eerste knik is vier graden, de tweede acht. Hierdoor gaat het op- en afrijden rustiger. Vooral rupsvoertuigen maken geen klapper voor- of achterover bij het passeren van de knik. Om de belasting bij het laden of lossen op te vangen, zitten er aan de achterkant twee opklapbare steunpoten.

De oprijplaten zijn 2,05 meter lang. Deze worden handmatig op- en uitgeklapt. Dankzij een contraveer gaat dit heel licht. Hoewel de platen 110 kilo zwaar zijn, is dit met één hand goed te doen en til je dan zes kilo. Het voordeel van handmatig klappen is dat het veel sneller gaat dan hydraulisch en veel minder onderhoud vraagt. De oprijplaten zijn zijdelings te verschuiven voor het laden van hoogwerkers of vorkheftrucks.

GEMAKKELIJK VASTZETTEN

Om de lading goed te kunnen zekeren, zit in de kantbalken om de 50 centimeter een bindhaak en in de laadvloer nog eens 22 sjorpotten met ringen. Deze zijn allemaal goedgekeurd voor een last van vijf ton. Het zekeringsmateriaal en andere materialen kunnen worden opgeborgen in drie kisten onder de linker kantbalk. Deze hebben met een formaat van 130 bij 70 bij 55 centimeter een groot volume en zijn inwendig voorzien van ledlampen. Ook als deze zouden blijven branden, worden ze niet warm en kunnen ze geen brand veroorzaken. In het kopschot zitten twee werkklampen voor het laden in het donker.

In overleg met de RDW is Veldhuizen er in geslaagd om tegelijkertijd zowel een vangmuil als een kogelkop te monteren en goedgekeurd te krijgen. De kogel zit op een hoogte van ongeveer 40 centimeter, de vangmuil daar net boven. Vanzelfsprekend zijn aan de achterkant ook alle mogelijke stekkeraansluitingen gemonteerd.

Een handige optie is de tweede dieseltank. Die is voorzien van een elektrisch pompje, waarmee het mogelijk is om machines af te tanken. De standaardtank heeft een inhoud van 330 liter, de tweede van 290 liter. Om te voorkomen dat er algerving optreedt, komt de retour van de brandstofpomp van de Volvo uit in de tweede tank. Deze staat in verbinding met de eerste tank en wordt op deze manier regelmatig doorgespoeld.

Dankzij twee grote dieseltanks en een elektrische pomp kunnen voertuigen op locatie worden afgetankt.

GEBRUIKERSERVARING

De eerste truck is afgeleverd aan Verhart Groen BV in Montfoort. We treffen chauffeur Erik Peek aan het eind van een klus in Zutphen. Eerder reed hij in een oprijvrachtauto met een slaapcabine. “Het is fijn dat we nu een meter meer laadvloer hebben, waardoor we meer met de vrachtauto kunnen vervoeren en de dieplader veel minder vaak nodig is. Je komt nu veel gemakkelijker op moeilijk bereikbare plaatsen. Omdat we ook veel bij particulieren en fruitteilers komen, die vaak aan smalle wegen zitten, is dit wel belangrijk.”

De tweede tank ervaart hij als erg praktisch. “We zitten nogal eens meerdere dagen op een klus, bijvoorbeeld op Texel. Dan is het gemakkelijk om alles bij je te hebben”, zegt hij. De oprijplaten gaan volgens hem werkelijk licht en hij merkt dat hij dankzij het rooster meer grip heeft bij het naar boven lopen. Ook over de rijeigenschappen is hij dik tevreden. “Dankzij de luchtvering op alle drie de assen zijn de rijeigenschappen perfect. Hij ligt heerlijk op de weg.”

De eerste vrachtwagen loopt bij Verhart Groen BV in Montfoort. Chauffeur Erik Peek is vol lof over de nieuwe aanwinst.



Het op- en uitklappen van de rijplaten gaat handmatig sneller dan hydraulisch. Dankzij de veerconstructie is er weinig kracht nodig.

