



Die Kosten im Blick

Der Trailerhersteller Van Eck hat sich auf Transportlösungen mit niedriger TCO (Total Cost of Ownership) spezialisiert. Für die Doppeldecker-Baureihe „Eckstreme“ gibt es jetzt den Van Eck TCO-Kalkulator, mit dem Transportunternehmen die Fahrzeug-Gesamtkosten einfach berechnen können.

Wenn es um maximales Ladevolumen für einen 13,6-m-Auflieger geht, ist der Doppeldeck-Trailer nicht zu schlagen. Die besondere Konstruktion ermöglicht durch die Einzelradaufhängung einen extrem niedrigen Boden, einen entsprechend hohen Laderaum, einen zweiten Ladeboden und zusätzlichen Platz zwischen den Rädern.

Ton Bertens, Leiter Forschung und Entwicklung bei Van Eck, setzt auf diese Systemvorteile: „Durch die Verbes-

serung der Ladeeffizienz und weitere Innovationen kann der Ladefaktor eines Anhängers um bis zu 60 Prozent erhöht werden, was zu einer linearen Verringerung der Kohlendioxidemissionen führt. Unser Doppelstockanhänger ist ein gutes Beispiel für unseren Ansatz: Er kann bis zu 54 Euro-Paletten aufnehmen, was zu einer Reduzierung des CO₂-Ausstoßes um 40 bis 50 Prozent führt.“

Der Eckstreme bietet auf zwei Ebenen gut 60 Prozent mehr Volumen als ein

Standardtrailer mit Platz für 34 Paletten. Häufig werden Doppeldecker auch für den Transport von Rollcontainern eingesetzt. Abhängig von der Bauart, die bei verschiedenen Verladern unterschiedlich sein kann, finden bis zu 90 Rollcontainer in einem Doppeldecker Platz. Diese Systemvorteile kommen bei leichten, nicht stapelbaren Ladepartien wie Paketen zum Tragen. Deshalb setzen zum Beispiel auch Postkonzerne konsequent auf Doppeldecker-Lösungen.

**Ermöglicht den Warentransport auf zwei Ebenen:
der Doppeldeck-Trailer von Van Eck**



Großes Einsparpotenzial

Die Faustformel, nach der zwei Doppeldecker-Züge drei Standardzüge ersetzen, zeigt das große Einsparpotential auf: Es entfallen ein Fahrer und eine Sattelzugmaschine, die benötigte Verkehrsfläche ist um ein Drittel geringer, und die Total Cost of Ownership (TCO) kann um bis zu 30 Prozent gesenkt werden. Außerdem ist die Umweltbilanz erheblich besser: Der CO₂-Ausstoß wird um rund 40 Prozent verringert, was einer Einsparung von rund 690 kg CO₂ auf 1.000 km entspricht.

Wann sich die Anschaffung von Doppeldecker-Trailern rechnet, ist vor allem vom Einsatz der Fahrzeuge abhängig.

Den Volumenvorteilen stehen wegen der vielseitigen technischen Ausstattung die gut dreimal höheren Anschaffungskosten gegenüber. Um die komplexe Berechnung der Investition in einen Doppeldecker im Vergleich zu einem Standard-Kofferauflieger zu erleichtern, hat Van Eck von der global tätigen Unternehmensberatung Simon Kucher & Partners den Van Eck TCO-Kalkulator entwickeln lassen, der im Rahmen einer betriebswirtschaftlichen Gesamtkostenrechnung alle anfallenden Kosten des Investitionsguts berücksichtigt. Dieses Experten-Tool kann jetzt auf der Homepage vanecktrailers.com angewendet werden.

Der innovative TCO-Kalkulator berücksichtigt bei dem Vergleich zwischen einem konventionellen Kofferauflieger und einem Van-Eck-Doppeldeck-Trailer Parameter wie den Kaufpreis des Trailers, den Zinssatz, die Laufzeit in Jahren, den Kraftstoffpreis, den Fahrerlohn sowie die Anzahl der Van-Eck-Doppeldecker. Aus diesen Rahmendaten errechnet der Kalkulator die Ersparnisse gegen die Mehrkosten auf. Im Ergebnis stehen den höheren Einstandskosten und den höheren Wartungskosten beim Eckstreme-Doppeldecker zahlreiche Sparpotentiale gegenüber.

Abhängig von der Fahrleistung macht der TCO-Kalkulator die möglichen Einsparungen sichtbar. Van Eck verfügt über die Online-Version hinaus über einen TCO-Kalkulator, der als Experten-Tool noch tiefer in die Details geht und weitere Aspekte wie die Zahl der Stops im Shuttleverkehr oder die Länge der Fahrerschichten berücksichtigt kann.

Der Eckstreme punktet aufgrund seiner Bauart bei leichten, nicht stapelbaren Ladungen. Das Grundgewicht der Basisversion liegt bei rund 10,5 t. Bei voller Ausnutzung der Ladekapazität ist das mögliche Ladegewicht in Ländern mit 40-t-Begrenzung folglich auf rund 400 kg pro Palette beschränkt. Seine Stärken kann das Konzept vor allem im Komplettladungsverkehr und im Shuttleverkehr ausspielen, und bei der Belieferung von Supermärkten lässt sich die Zahl der Stationen pro Tour deutlich erhöhen. Wenn die Rahmenbedingungen passen, kann sich die Investition in einen Eckstreme-Doppeldeck-Trailer bereits in einem Jahr amortisieren. Nach Berechnungen von Simon Kucher amortisiert sich der Dop-

pelstockanhänger innerhalb eines Jahres und spart zudem 55.935 kg CO₂ – was zirka 2.664 Bäumen entspricht. Während die Gesamteinsparungen weiter exponentiell ansteigen, beläuft sich die Ersparnis bei einem Doppelstock-Trailer allein über fünf Jahre (bei einer durchschnittlichen Jahresfahrleistung von 150.000 km) auf rund 374.000 Euro und 229.000 kg CO₂, was der Absorptionsrate von 13.317 Bäumen entspricht.

Extrem vielseitig

Als einer der ersten Entwickler von Doppeldeck-Anhängern stellte Van Eck 2003 die Eckstreme-Serie vor, die in der Branche mit außergewöhnlicher Qualität und hoher Funktionalität in jedem Detail Maßstäbe setzt. Die Trockenfracht-Version Eckstreme Box und die Kühlfahrzeug-Version Eckstreme Cool zeichnen sich durch ihr aerodynamisches Design aus, das den

Die Trockenfracht-Version Eckstreme Box und die Kühlfahrzeug-Version Eckstreme Cool zeichnen sich durch ihr aerodynamisches Design aus.

seitlichen Luftwiderstand senkt und damit zu einem niedrigeren Kraftstoffverbrauch beiträgt. Dieser Faktor fließt ebenso wie die 60 Prozent höhere Ladekapazität in die Bilanz des um 40 Prozent geringeren CO₂-Ausstoßes ein.

Die Basisvariante von Van Eck ist der Doppeldeck-Sperrholzkoffer mit starrem Boden VETD PLY 12/27. Damit lassen sich bis zu 54 Paletten transportieren, davon 20 auf dem unteren Deck, 34 auf dem oberen. Die Paletten können bis zu 1,80 m hoch sein. Die isolierte Ausführung Eckstreme Cool für den temperaturgeführten Transport kann trotz der dickeren isolierten Wände immer noch bis zu 54 Paletten fassen.

Der niederländische Trailer-Hersteller bringt in die Baureihe seine umfassende Erfahrung bei der Konstruktion hochwertiger, kundenspezifischer Fahrzeuge ein. Diese Tradition zeigt sich an den vielseitigen Ausstattungsmöglichkeiten der Eckstreme-Serie, darunter interne und externe Aufzugssysteme, ein hyd-



Nachhaltigkeitsgedanke: Der Eckstreme-Auflieger hilft beim CO₂- und Kraftstoffsparen.

raulisch verstellbarer Zwischenboden oder die Van-Eck-Rollböden aus eigener Produktion. Optionen wie ein innovatives Tunneltür-System, ein ergonomisch designtes Schaltpult, eine Kabelgebundene oder drahtlose Steuerung von Ladelift und Luftfederung sowie hydraulische oder mechanische Lenkachsen runden das umfangreiche Ausstattungspaket ab.

Dieser vielseitige Baukasten und die lange Erfahrung der Konstrukteure ermöglichen es Van Eck, Doppeldeck-Auflieger präzise auf die Anforderungen der Transportunternehmen zuzuschneiden. Dadurch lässt sich mit dem Eckstreme eine hohe Produktivität erzielen.

Lange Tradition

Die Geschichte der innovativen Konstruktionen von Van Eck Trailers startet im Jahr 1912, als Johannes Van Eck in Lexmond sein Unternehmen gründet und neben landwirtschaftlichen Werkzeugen auch Anhänger für Pferdefuhrwerke fertigt. 1932 sattelt Van Eck von landwirtschaftlichen Fahrzeugen auf Kabinen und Ladepattformen für die motorisierten Ford A- und T-Modelle um, die sich in Europa immer mehr durchsetzen. Ab 1950 werden auch Kleinbusse ins Programm aufgenommen, 1962 folgen erste Kühlboxen und Kühlanhänger. Die Entwicklung zu einem Hersteller von innovativen Transportlösungen wird 1969 sichtbar, als Van Eck einen Kompressions-Gliederzug für den Transport von Polyether-Schaum konstruiert. Dieses Konzept arbeitet erstmals mit beweglichen Ebenen: Das Dach der Koffer von LKW-Aufbau und Anhänger ist anheb-

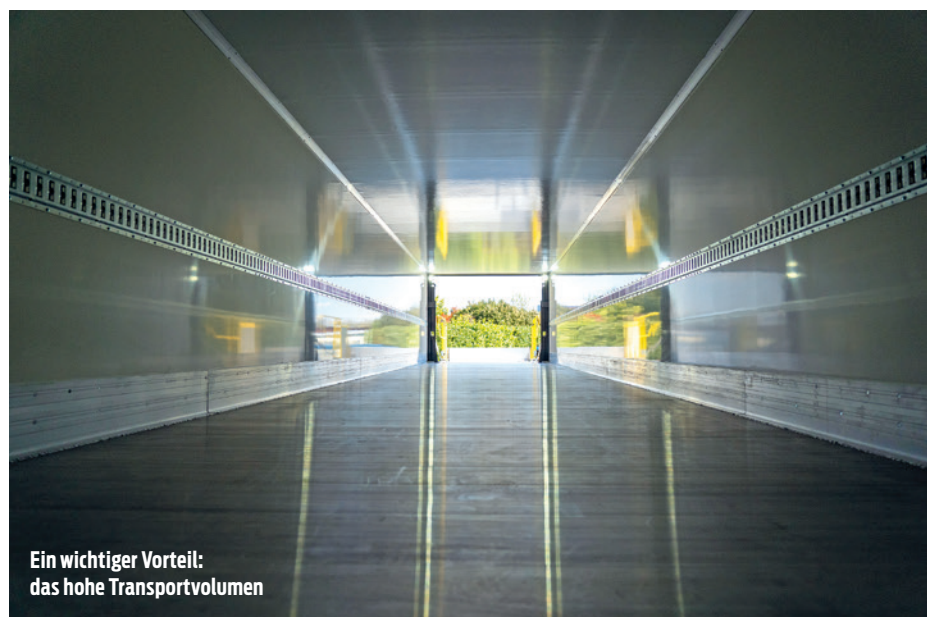
bar und komprimiert beim Absenken die voluminöse Kunststoffladung, so dass 250 Prozent mehr Volumen transportiert werden können.

In den 1970er Jahren wandelt sich Van Eck zu einem internationalen Trailer-Hersteller. 1978 kommt die Produktion eigener Fahrgestelle hinzu, 1982 der erste kurzgekuppelte Zentralachsanhänger. 1983 stellt das Unternehmen seine ersten Luftfrachtanhänger mit einer Ladekapazität von sieben Luftfrachtcontainern vor. Um die Produktion zu erweitern, verlagert Van Eck seinen Betrieb nach Beesd. In den neunziger Jahren konzentriert sich das Unternehmen auf die Optimierung von Leichtbaukonzepten und die Erhöhung der Ladekapazität. So entsteht 1992

der erste Megatrailer mit einer Aufsattelhöhe von 960 mm. Seine Kompetenz als Lösungsanbieter für besondere Anforderungen stellt Van Eck 1995 unter Beweis: Ten Kate Flowers, Spezialist für Blumendekorationen, benötigt einen Auflieger, in dem Palmen aufrecht transportiert werden können. Mit Hilfe von Einzelradaufhängungen erzielt Van Eck eine lichte Innenhöhe von 3.485 mm – der erste Meilenstein auf dem Weg zum Van Eck Twindeck-Trailer, allerdings noch ohne die zweite Ebene.

Auch bei dem ersten Roll-on-Roll-off-Auflieger für die niederländische Supermarktkette Albert Heijn gelingt es Van Eck, mit Hilfe der Einzelradaufhängung ein extremes Niederflurkonzept zu realisieren und so auf eine Ladebordwand zu verzichten. Über mitgeführte Rampen lassen sich die Rollwagen einfach ohne weitere Hilfsmittel durch das Heckportal und eine Seitentür in den Auflieger schieben. Gleichzeitig konnten mit diesem 1997 gebauten Trailer wegen der tief heruntergezogenen Seitenverkleidung und der aerodynamisch abgeflachten Front zehn Prozent Kraftstoff eingespart werden.

Schließlich entsteht im Jahr 2003 auf Anforderung des DHL-Konzerns der erste echte Van-Eck-Doppeldecker, als Anhänger mit einer zweiten absenkbaren Ebene. Im selben Jahr werden die ersten fünf Doppeldeck-Trailer, ausgestattet mit einer zweiten Ebene und Ladebordwänden, für den Doppeldecker-Pionier Emons hergestellt. Die Vorteile gegenüber konventi-



**Ein wichtiger Vorteil:
das hohe Transportvolumen**

onellen Aufliegern sind beeindruckend: Der Doppeldecker von Van Eck bietet 60 Prozent mehr Volumen, ermöglicht eine Kostenreduzierung von 30 Prozent, reduziert den CO₂-Ausstoß um 40 Prozent, verbessert durch die tief heruntergezogene Seitenverkleidung die Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer, verringert durch aerodynamische Maßnahmen den Luftwiderstand und verbessert damit zusätzlich den Kraftstoffverbrauch.

Seit April 2019 firmiert das Unternehmen unter Van Eck Trailers B.V. und ist zu 100 Prozent im Besitz der Talson Trailers B.V. mit Sitz in Venlo. Talson Trailers und Van Eck Trailers sind beide seit den 1980er Jahren führend bei der

Der Eckstreme bietet auf zwei Ebenen gut 60 Prozent mehr Volumen als ein Standardauflieger mit Platz für 34 Paletten.

Entwicklung von Rollboden-Trailern für Luftfracht- und Doppeldecklösungen und setzen stark auf ihre Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten. Unverändert konzentriert sich das Programm von Van Eck auf fünf Baureihen – den Eckstreme, Ecko Co2mbi, Eckspress, Eckcellent sowie die Eckspert-Baureihe.

Neue Service-Strategie

Im November 2020 hat Van Eck zusätzlich zum Service-Center am Firmensitz in Beesd 158 neue Servicepunkte in 22 verschiedenen Ländern hinzugefügt. Das erweiterte Servicenetz umfasst Belgien, Tschechien, Dänemark, Frankreich, Deutschland, Italien, Lettland, Luxemburg, die Niederlande, Portugal, Serbien, die Schweiz und das Vereinigte Königreich. Damit die Kunden einfach auf das Servicenetz zugreifen können, hat Van Eck auf seiner Website die Rubrik „Service Point suchen“ eingerichtet. Hier lassen sich der nächste Servicepunkt und weitere Informationen schnell ermitteln. Um effizienter auf die After-Sales-Anforderungen des Kunden reagieren zu können, hat das Unternehmen zudem weiter in seine IT-Infrastruktur investiert und seine autorisierten Servicepunkte mit ei-

nem Serviceportal für eine zeitnahe und sorgfältige Gewährleistungsabwicklung verbunden.

Auch in der neuen Konstellation hält Van Eck weiter an seinem Markenkern fest: den hochwertigen Produkten und den kundenindividuellen Konstruktionen. Weiter ausgebaut wird in den nächsten Jahren die Produktion. Hier wird von der Insel- auf eine Linienfertigung umgestellt. Weitere Maßnahmen betreffen die Einführung des Toyota-Produktionssystems und eines Database-Baukastens für die Konstruktion, neue digitale Tools, Investitionen in Forschung und Entwicklung sowie ein Update des Ersatzteil-Managements.

Umweltorientierte Zukunftsprojekte

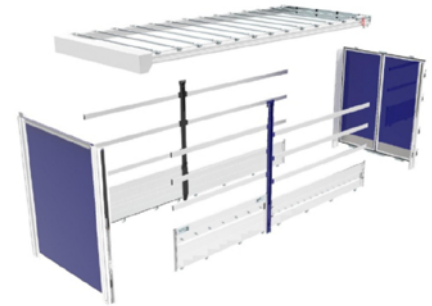
Um die Einführung neuer Technologien zu unterstützen, spielt Van Eck eine aktive Rolle bei den EU-Forschungs- und Innovationsprogrammen „Aeroflex“ und „Transformers“. „Aeroflex“ steht für „Aerodynamische und flexible LKW für den Fernverkehr der nächsten Generation“. Das Projekt soll neue Technologien, Konzepte und Architekturen für komplette Fahrzeuge entwickeln, die energieeffizient, sicher, komfortabel, kostengünstig und alltagstauglich sind. Als Beitrag dazu hat Van Eck den ersten E-Dolly für lange Zugkombinationen entwickelt – einen Dolly mit Elektromotor, der Bremsenergie zurückgewinnen und an das Zugfahrzeug zurückgeben kann. Ton Bertens sieht darin ein Potenzial von 15 Prozent Einsparungen bei den CO₂-Emissionen. Des Weiteren wurde im Rahmen des Projekts eine Software entwickelt, die in Zusammenarbeit mit einer Kamera die Beladung im Doppeldeck-Trailer optimiert.

Das „Transformers“-Projekt wurde ins Leben gerufen, um innovative und energieeffiziente Lastkraftwagen und Ladungsträger für Ferntransporte zu entwickeln. Ziel ist ein 25 Prozent geringerer Energieverbrauch auf Tonnenkilometer-Basis. Für das Transformers-Projekt hat Van Eck einen volumenoptimierten Trailer mit allen verfügbaren aerodynamischen Funktionen und einem vollautomatischen Dach entwickelt, das sich an die Höhe der Ladung anpasst. Eine andere Entwicklung im Rahmen des Transformers-Projekts ist der flexible Doppeldeck-Boden. Beim Einsatz beider Decks lässt sich die Anzahl der Paletten pro Sendung verdoppeln.

Philipp Bönders



➔ Curtainsider Kit



Curtainsider Bausätze weitergedacht...

- + optional mit Hubdach und glatter Durchladung
- + mehrere Verdecksysteme lieferbar
- + große Variantenvielfalt
- + lackiert in RAL Farbe
- + demnächst mit vollverzinkter Bodengruppe schraubbar

➔ Portaltür Typ 3



Unsere neueste Entwicklung

- + geprüft nach EN 12642 Code XL 27 to.
- + bis 20 to. mit nur einem Drehstangenverschluss je Türflügel
- + Sandwich- oder Aluminiumausführung
- + Unterbau- oder Einbauverschlüsse
- + lackiert in RAL Farbe

Sie haben spezielle Anforderung?
Wir haben die technische Lösung



www.WIHAG.de