



VAN HOOL OBV'S VAN ALFACAM

TWEE INNOVATIEVE BEDRIJVEN, TWEE FAILLISSEMENTEN

Het gebruik van een omgebouwde bus als broadcastvoertuig is geen nieuwe uitvinding. Al in de begindagen van de televisie werden bussen gebruikt. Vaak waren dit 'bus trailers' die vlak na de Tweede Wereldoorlog werden ingezet. Veel vloeroppervlakte en wagenlengte zorgden ervoor dat alle spullen mee konden. Maar wat het inmiddels niet meer bestaande AV-bedrijf Alfacam begin 21e eeuw op de weg zette was van een totaal andere orde. Een ode aan twee iconische bedrijven uit België die allebei hun tijd ver vooruit waren. Misschien zelfs iets te ver vooruit?

Tekst: René Henkes

Na 77 jaar is op 8 april 2024 een einde gekomen aan het Belgische familiebedrijf Van Hool, een grote speler op het gebied van bussen en speciale transportmiddelen zoals trailers en (tank)containers. Op deze dag werd, na een traject van vele onderhandelingen met diverse partijen, het faillissement uitgesproken door de ondernemingsrechtbank in Mechelen. Zo'n 2500 medewerkers hebben hierdoor hun baan verloren. Op 19 april 2013 overkwam het eveneens Belgische Alfacam hetzelfde. Op deze

datum werd hun faillissement uitgesproken door de Antwerpse rechtbank van Koophandel en kwam er een einde aan 26 jaar innovatie, vooruit durven denken en het beste van zichzelf geven. In dit geval verloren 120 mensen hun job. Beide bedrijven zijn geen onbekenden van elkaar en hebben aan het begin van de 21e eeuw gezamenlijk een bijzondere serie OBV's op de weg gezet.

DE VAN HOOL ALFACAM OBV'S

Busbouwer Van Hool heeft in de lange geschiedenis van hun bestaan heel wat

bijzondere wagens afgeleverd. Variërend van de eerste lagevloerbussen tot waterstofbussen. En met alle opgedane kennis was het bedrijf uit Koningshooikt (Lier) dé aangewezen partij voor Alfacam om gezamenlijk een serie bussen te bouwen die volledig werden ontworpen als OBV. Van Hool leverde de bussen met hun speciale carrosserieën, waarbij zelfs delen uitschuifbaar waren. Alfacam zelf verzorgde de afbouw en de installatie van alle in de bussen benodigde apparatuur in hun eigen werkplaats.

Voor velen was de aanschaf van de bussen een min of meer gewaagde stap, aangezien de eerste uitschuifbare opleggers inmiddels ook hun intrede hadden gedaan in AV-land. Toch zag men bij Alfacam goede mogelijkheden voor de inzet van de bussen. Het bedrijf was erg gecharmeerd van de bus-ontwerpen, omdat dit de enige manier creëerde om twee niveaus in een OB-voertuig te introduceren. Met dit ontwerp kon de technische ruimte gescheiden worden van de productieruimte. Alle technische apparatuur – mainframes, routers, Camera Control Units (CCU's), maximaal tien VTR's en harddisk-recorders en andere machines – bevonden zich beneden in reken die langs beide zijden van de bus werden gemonteerd. Hierdoor ontstond er op de bovenverdieping zeer veel ruimte voor het 'echte werk'. Alle apparatuur beneden werd aangestuurd vanaf het bovendeck.

HET HOOGTEPUNT: OB10 & 11 HD

Met de première van twee volledig HD ready OBV's, de OB 10 & 11 HD in 2001, werd het absolute hoogtepunt bereikt van de samenwerking tussen Van Hool en Alfacam. Beide bussen waren de eerste, volledig schakelbare digitale SDTV (625/50, 525/60)/HDTV-voertuigen in Europa. En sommige mensen beweren zelfs van de wereld. Begin deze eeuw was een OBV waar dertig camera's tegelijkertijd op konden worden aangesloten een unicum. Maar wat de 10 & 11 HD pas echt uniek maakte was de mogelijkheid om gelijktijdig te kunnen opnemen en uitzenden van twee totaal verschillende programma's in precies het formaat dat de klant wilde.



De wagens waren identiek opgebouwd en hierdoor volledig uitwisselbaar. Denk daarbij aan de mogelijkheid te dienen als back-up tijdens bijvoorbeeld het Eurovisie Songfestival. De vooruitstrevende HD-beeldstandaard wilde in Europa echter maar niet doorbreken wegens hoge investeringen en de niet enthousiaste ontvangst van de omroepen. Alfacam bedacht daarom een eigen tv-zender die volledig in HD uitzond en waarmee met name eigen geproduceerde registraties van concerten en sport werden getoond. Een keuze die uiteindelijk mede de oorzaak zou worden van de ondergang van het bedrijf.

VOOR- EN NADELEN

De bussen zelf kenden volop voor- en nadelen in het dagelijks gebruik. In tegenstelling tot bijvoorbeeld de vrachtwagens

mocht met de bussen honderd kilometer per uur worden gereden (waar vrachtwagens maar tachtig kilometer per uur mogen in de meeste landen) en ook hadden de bussen geen last van inhaalverboden voor vrachtwagens. Zeer efficiënt van A naar B dus. Ook de technici bleken overwegend positief te zijn, aangezien de meeste techniek onder in de bussen was gebouwd. Gemakkelijk bereikbaar en dus perfect om apparatuur in of om te bouwen op straatniveau. Maar op de bovenverdieping klonk toch regelmatig een veel minder positief geluid. Wie wel eens in een dubbeldeks touringcar heeft gereisd zal hebben ervaren dat de twee verdiepingen een beperkte hoogte kennen. En dat is bij de Alfacam bussen niet anders. Hoe ruim ook opgezet binnen de gestelde eisen, met zestien mensen op de bovenverdieping bij volledige bezetting is de ruimte snel beperkt, zeker als je wat langer bent. Naar de maatstaven van nu, waarin trailers worden gebruikt die vloeroppervlaktes kennen van soms wel meer dan tachtig vierkante meter, was het toch wat behelpen.

Nadelen of niet, de Alfacam bussen blijken wel een zeer hoogwaardige bouw en kwaliteit te hebben. Bij Alfacam werden ze wereldwijd ingezet onder soms behoorlijk extreme omstandigheden. Na het faillissement in 2013 werden de meeste wagens verkocht naar het buitenland en daar zijn ze tot op de dag van vandaag nog altijd in dienst bij AV-bedrijven. Zo rijden de OB bussen in Roemenië, Oekraïne en Portugal. En zo houden ze de geschiedenis van twee pionierende Belgische bedrijven levend. <

