

Gratis nieuwsbrief:

 Nieuwsbrief Logistiek  Nieuwsbrief Logistiek, versie IT[ga verder >](#) Zoek >

Supply Chain Logistieke Dienstverlening ERP Warehousing Heftrucks Vastgoed RFID/Auto-ID WMS/TMS Distributie Arbeid

**Forza Italia**Home  
Nieuws  
Columns  
OpinieDossiers  
Expertartikelen  
Bladarchief  
Woordenlijst  
ToolsLeveranciers  
Referenties  
Boeken  
Vacatures  
AgendaInvesteringsinfo  
Contact

TRANSPORT  
 ORDER PICKING  
 CONTROLS

**Verschenen in:** Transport&Opslag  
**Foto / illustratie:** Nee  
**Auteur:** Theo Egberts  
**Publicatiedatum:** 1 december 2006  
**Editie:** jaargang 30, nummer 12  
**Paginnummer:** 36



**De OM Pimespo XE25ac scoort tijdens vrijwel alle snelheidsmetingen de hoogste prestaties ooit. De prijs voor dit alles is zichtbaar in het energieverbruik. Een rustige rijstijl en een getemperde instelling leveren niet alleen winst op, ze verhogen ook het rijplezier op deze nieuwkomer.**

**Plus en min**

+ snelheid en kracht  
 + rustige loop  
 + doseerbaarheid  
 - energieverbruik  
 - mastdemping (wordt verholpen)  
 - zicht langs de mastdelen

Lees in de pdf-bestanden het artikel zoals dat gepubliceerd is in Transport+Opslag

[OM Pimespo XE25ac pag 1](#)  
[OM Pimespo XE25ac pag 2](#)  
[OM Pimespo XE25ac pag 3](#)

Dik 12 jaar geleden was het OM die met de introductie van de Fase-serie elektrische heftrucks de toon zette als het gaat om elektrisch heftruckrijden. OM was een van de eerste merken die gebruik ging maken van AC-techniek. Was destijds deze krachtige en onderhoudsvriendelijke elektro-power nog verpakt in een strakke vierkante doos op wielen, anno 2006 ziet de opvolger er een stuk verfijnder uit. Stevig staal is speels gecombineerd met slagvast kunststof. Ontwerpbureau Zagato tekende voor het open design en gaf de machine vloeiende lijnen, een optische wigvorm en veel functionaliteit mee.

**Aangepaste op**

De functionaliteit wordt reeds merkbaar bij de opstap op de XE25ac. De trede biedt voldoende steun en ruimte en zorgt er voor dat de bestuurderspositie makkelijk is te bereiken. Toegegeven, het kan altijd ruimer en rianter, maar in dit geval heeft OM een goede balans gevonden tussen een compacte vormgeving van de truck en voldoende gebruiksgemak.

De vloer- en zithoogte op de nieuwe XE is lager dan destijds op de Fase. Hierdoor worden de bewegingen die de truck maakt tijdens het rijden minder sterk doorgegeven aan de chauffeur en ervaren we de truck als zeer relaxed rijdend. De goede demping van de cabine en de luxere Grammer MSG65 stoel versterken het comfort in positieve zin.

Het zicht over het dashboard is goed en ondanks de drievoudige hefmast zijn ook de vorkpunten redelijk goed te zien. Wel vormen alle mastdelen samen een behoorlijk breed front en is het noodzakelijk om af en toe even actief om de mastdelen heen te kijken om zeker te kunnen zijn van een vrije doortocht.

**Mastdemping gewenst**

De mast op onze testtruck bereikt een hefhoogte van dik 4,5 meter en doet dat met een ongekend hoge snelheid van 53,8 cm per seconde. Geen truck in ons testoverzicht scoorde ooit boven de 50 cm. Het fraaie is dat de OM zowel onbelast als belast vrijwel dezelfde snelheden kent.

Tijdens het heffen valt op dat de demping van de uitgaande mastdelen prima werkt. Bij het dalen is er echter geen sprake van mastdemping, en dat doet ernstig afbreuk aan het comfort. We voelen na verloop van tijd de truck zelfs 'zuchten' onder de aanslag die de dalende mast keer op keer op de machine pleegt. Importeur Itolang bemerkte deze tekortkoming ook en is volop bezig om het probleem adequaat te verhelpen. Dat blijkt gelukt te zijn, want vlak voor het ter perse gaan van deze test meldt de fabriek dat voortaan alle masten worden

**Testgegevens**

**Heftruck:** OM Pimespo XE25ac  
**Categorie:** Elektro 4-wiel 2,5 ton  
**Leverancier:** [Itolang](#)  
**Testdatum:** December 2006  
[Vergelijkingstabel](#)

[Terug naar categorie.](#)[Terug naar volledig overzicht.](#)**Vergelijkingstabellen****Dieselheftrucks**[Diesel 2,5 ton](#)**Elektrische heftrucks**[Elektro 3-wiel 1,5/1,6 ton](#)[Elektro 3-wiel 2,0 ton](#)[Elektro 4-wiel 1,8/2,0 ton](#)[Elektro 4-wiel 2,5 ton](#)**Elektropallettrucks**[EPT 2,0 ton](#)**LPG-heftrucks**[LPG 1,6 ton](#)[LPG 2,5 ton](#)**Orderpicktrucks**[Orderpicktruck 2,0 ton](#)**Reachtrucks**[Reachtruck 1,4/1,6 ton](#)**Stapelaars**[Stapelaar 1,2/1,6 ton](#)

Nieuws	Productnieuws	Cijfers & feiten
--------	---------------	------------------

- > Samenwerking ABX en GLS leidt tot meer pakketzendingen
- > Breda stelt invoering milieuzone uit
- > DHL domineert verkiezing mooiste warehouse van Nederland
- > Nijmegen start proef met Binnenstadservice.nl
- > DHL Express: na harmonisatie nu standaardisatie
- > Elzent verwerft distributiecentrum Schuitema

voorzien van een in- en uitgaande mastdemping.

De testtruck is voorzien van conventionele hendels voor het bedienen van alle hydraulische functies. De drie hendels zijn gemonteerd naast het rechterbeen op een wegklapbare console. Ze liggen goed binnen het bereik van de rechterarm. De slag is correct, de dosering is grandioos nauwkeurig en als we willen kunnen we ook gelijktijdig heffen en achterover neigen.

Als een van de weinige fabrikanten vermeldt OM op het lastdiagram niet alleen het restdraagvermogen van 2450 kg in deze configuratie. We lezen tevens dat het maximale gewicht van 2500 kg tot een hefhoogte van 3300 mm mag worden geheven en dat scheelt giswerk.

#### **Sturen als een driewieler**

Door de lagere zithoogte en de gestrekte vorm van het chassis verwacht je als chauffeur een hoge mate van stabiliteit. Het lage zwaartepunt van de OM XE25ac zorgt dat dit werkelijk ook zo is, al spreken de kale cijfers dit gevoel een beetje tegen. De weging van de truck toont aan dat er 'slechts' 9 procent van het totaalgewicht op de achteras overblijft als we de vork met 2450 kg belasten. Ondanks deze wat krappe waarde (10 procent of meer is veiliger) geeft de OM geen krimp tijdens het werk. Dit komt tevens door de sterk ingrijpende snelheidsreductie in scherpe bochten.

We betwijfelen in eerste instantie of de reductie wel zo groot zou moeten zijn. Na het bereiken van de maximale stuuruitslag weten we wel beter. De OM stuurt met zijn 103 graden veel verder door dan vergelijkbare trucks in deze klasse. Hierdoor is hij even wendbaar als een driewieler, hij draait werkelijk om zijn as. De rustigere aansturing van de rijmotoren is zodoende best praktisch én veilig. De beloofde superkrappe gangpadbreedte hebben we niet kunnen meten. Door de iets grotere bouwlengte komt de testtruck tot vergelijkbare waarden als kortere soortgenoten met een conventionele stuuras.

De speciaal ontworpen achteras geeft de OM Pimespo XE25ac een nadrukkelijk eigen karakter. Diverse andere delen van de truck zijn niet exclusief voor het Italiaanse merk ontwikkeld. De mast is afkomstig van Linde. Still zorgde voor de cabine en de aandrijf-as met dubbele rijmotor komt uit de Juli-fabriek, van waaruit ook Jungheinrich en Linde hun motoren betrekken.

De testtruck heeft het acceleratiepedaal met gecombineerde rijrichtingswisselsysteem dat OM al jaren toepast op haar trucks. Meer dan 90 procent van de gebruikers wenst deze uitvoering, zo stelt de leverancier. Al is een handmatige rijrichting ook beschikbaar als gratis optie. De dubbele AC-rijmotoren worden aangestuurd via de nieuwste rijregeling van Zapi.

#### **Ongekend krachtig en snel**

Wat de Italiaanse constructeurs precies hebben gedaan is niet bekend, maar de snelheden en de nauwkeurigheid in de bediening zijn ongekend hoog. De acceleratiesnelheid is dik 11 procent hoger dan de beste score tot op heden. De rijnsnelheid is eveneens de hoogste tot nog toe. Het maakt daarbij totaal niet uit of we met of zonder last rijden. Zowel vooruit als achteruit, steeds haalt de truck met gemak bijna 20 km per uur (19,6 om precies te zijn).

Deze superscores zijn gekoppeld aan rijstand 3 die we kunnen kiezen via het instrumentarium. Stand 2 is voelbaar rustiger en kent vooral een lagere acceleratiesnelheid. Stand 1 is te rustig naar onze begrippen en zal vooral bij de handling van uiterst kwetsbare goederen uitkomst kunnen bieden.

#### **Voor wat, hoort wat**

Ook de mate van afremming op de rijmotoren is gekoppeld aan de drie keuzemogelijkheden. Op stand 3 remt de truck het sterkst af. De gemeten regeneratie van energie is dan ook het grootste op deze instelling.

Tijdens de productiviteits- en verbruiksmeting blijkt wat de prijs is die we voor al deze kracht moeten betalen. Op stand 3 komt de testtruck tot een verbruik van 11,27 kW en dat is eveneens een topscore. Helaas leidt deze energieconsumptie niet automatisch tot een superhoge productiviteit. Vooral de sterke invloed van het curve controlsysteem zorgt voor een gemiddeld aantal verplaatste pallets. Op stand 2 rijdt de OM aanzienlijk rustiger en veel gelijkmatiger, zonder echt aan snelheid in te boeten. Het verlies in productiviteit blijft hierbij beperkt tot 2 procent, terwijl het energieverbruik dik 17,5 procent daalt.

Totaal genomen is stand 2 de beste optie om lekker te kunnen werken. De hefsnelheden blijven onveranderd hoog en ook het bediengemak is gelijk. Een iets rustiger aard past gewoon beter bij het soepele en stille karakter van deze nieuwkomer in het vierwiel segment. Met de XE25ac heeft OM een geduchte opvolger voor haar spraakmakende Fase-trucks in huis.

Testteam: Martin Althoff en Theo Egberts (Buro Andersom)

METINGEN EN SPECIFICATIES OM XE25ac

#### **AFMETINGEN**

Lengte 2310 mm  
 Breedte 1240 mm  
 Hoogte mast 2310 mm  
 Hoogte frame 2240 mm  
 Vorken lxbxd 1200x100x50 mm  
 Wielbasis 1520 mm  
 Spoorbreedte 1000 mm  
 Bodemvrijheid 105 mm  
 Draaistraal links/rechts 3770/3810 mm  
 Overhang voor/ achter 425/370 mm

#### **PRESTATIES**

Gangpadbreedte 3560 mm  
 Maximale last 2403,45 kg  
 Lastzwaartepunt 500 mm

Maximale hefhoogte 4580 mm  
Hefhoogte bij maximale last 3300 mm  
Vrije heffing 1570 mm  
Hefsnelheid belast/onbelast 539/539 mm/sec  
Daalsnelheid belast/onbelast 545/413 mm/sec  
Neighoek voorwaarts/achterwaarts 3/7 graden  
Rijsnelheid max.2/3 last achterwaarts 19,64 km/h  
Rijsnelheid onbelast voorw./achterw. 19,64/19,64 km/h  
Rijmotor 8 kW  
Hefmotor 22 kW  
Batterijcapaciteit testtruck/maximaal 80V/620 Ah  
Restcapaciteit 5 uur -13,62% van DIN

**USTABILITEIT**

Eigen massa/perc. achteras 4980/45,98 %  
Massa bij max last/perc. achteras 7430/9,06 %

**BANDEN**

Maat voor/achter 23x9-10

**MERK**

Solideal Magnum

**GELUIDSNIVEAU**

Stationair/max. 0/75 dB(A)

**ADVIESPRIJZEN**

Standaard 23.495 euro

**TESTUITVOERING**

26.450 euro

[Terug](#)

[Terug naar zoekscherm](#)

**Gesponsorde koppelingen****[Adressen Direct Marketing](#)**

Alle adresbestanden voor directmail TM en opt-in E-mail marketing  
[www.listbroker.nl](http://www.listbroker.nl)

**[Total Logistics](#)**

Independent logistics consultants and supply chain specialists  
[www.total-logistics.eu.com](http://www.total-logistics.eu.com)

**[Powerful Solver Software](#)**

Solve Linear, Nonlinear & Integer Problems Quickly and Easily  
[www.lindo.com](http://www.lindo.com)