

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

Home
Nieuws
Columns
OpinieDossiers
Expertartikelen
Bladarchief
Woordenlijst
ToolsLeveranciers
Referenties
Boeken
Vacatures
AgendaInvesteringsinfo
ContactDELIVERING SUCCESS
FOR DEMANDING LOGISTICS

Degelijk Duits in stijlvol jasje

Verschenen in: Transport&Opslag
Foto / illustratie: Nee
Auteur: Martin Althoff
Publicatiedatum: 19 januari 2005
Editie: jaargang 29, nummer 1
Paginnummer: 28



Bij de ontwikkeling van de XR14ac van OM Pimespo is het zustermerk Still zo nauw betrokken geweest, dat het merendeel van de technische componenten een Duitse handtekening heeft. Op enkele details na, lijkt deze nieuwe Italiaanse reachtruck dan ook sterk op de eerder geteste Still FM14 I.



Plus en min

+ stabiel en koersvast
+ voorspelbaar gedrag
+ prestaties
- op- en afstaphoogte
- opbergmogelijkheden
Rapportcijfer: 8,0

In onderstaande pdf-bestanden kunt u het artikel lezen, zoals gepubliceerd in Transport+Opslag, inclusief foto's, tabellen en grafieken:

- [OM Pimespo XR14ac Pag1](#)
- [OM Pimespo XR14ac Pag2](#)
- [OM Pimespo XR14ac Pag3](#)

Onder de vleugels van Linde schuilen de merken: Still, Komatsu en OM-Pimespo. Komatsu verkoopt Linde-modellen in Japan. OM Pimespo (Fiat) maakt diverse modellen voor Komatsu en verkoopt deze in Europa. De kennis van Still op het gebied van (elektrische) heftruckcomponenten komt weer ten goede aan beide zustermerken. En zo vindt er over en weer een kruisbestuiving plaats, waarbij de beste genen met elkaar worden uitgewisseld. De toegepaste degelijke Duitse techniek is een onmiskenbaar pluspunt voor OMP.

Opvolger

De OMP XR14ac volgt de Thesi 02 op, die ook al in het Linde-tijdperk tot stand was gekomen. Toen waren de technische verschillen beslist groter dan nu. Met die wereldwijde samenwerkingsverbanden en fusies van heftruckfabrikanten vervagen langzamerhand de technische verschillen tussen de merken en modellen. Daarmee lijkt op het eerste gezicht een eenheidsworst te ontstaan, die zich alleen nog maar onderscheidt in prijs, naam en kwaliteit. Toch kan er nog onderscheid worden gemaakt. Zo wordt de OMP XR14ac standaard geleverd met neigende vorken. De Duitse zus is af fabriek voorzien van een neigende mast. De mast van de Still FM14 I wordt standaard bediend met een joystick, terwijl de OMP af fabriek vingertophendels toepast. De sideshift verschuift bij de OMP het vorkenbord, bij de FM14 I verschuift de hele mast. Het design is overduidelijk Italiaans.

Cabine

Het opvallendste kenmerk dat de OMP met de FM141 deelt, is de (optionele) elektrische in hoogte verstelbare vloerplaat in de cabine. Hiermee is de zitpositie voor iedere chauffeur precies af te stemmen op de lichaamslengte. De keerzijde van deze ergonomische medaille is dat kleine bestuurders nog steeds het nadeel hebben dat de afsprong veel te hoog is. Het laten zakken van de vloerplaat vanuit de hoogste positie duurt zo lang, dat vrijwel niemand dat zal doen. In de laagste stand is de afstand tot de vloer maar liefst 56 centimeter; toch een flinke hoogte. De voetsparing voor de opstap onder aan de truck nodigt niet bepaald uit en is voor het afstappen zelfs nutteloos. Onze kritiek is dan ook hetzelfde als bij de Still FM14 I. Een gedeeltelijke uitsparing in de vloerplaat kan voor een beter vormgegeven op- en afstap zorgen.

Testgegevens

Heftruck: OM Pimespo XR14ac
Categorie: Reachtruck 1,4/1,6 ton
Leverancier: [Itolang](#)
Testdatum: Januari 2005
[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](#)

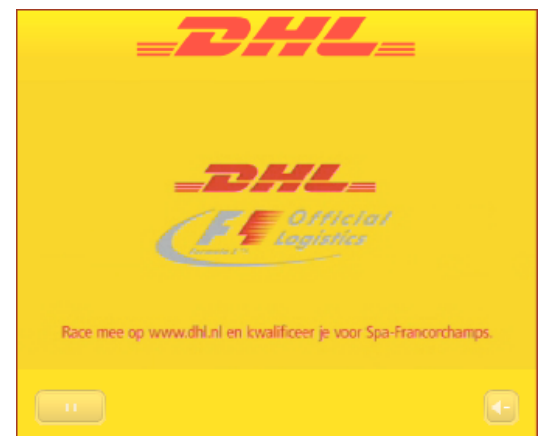
Orderpicktrucks

[> Orderpicktruck 2,0 ton](#)

Reachtrucks

[> Reachtruck 1,4/1,6 ton](#)

Stapelaars

[> Stapelaar 1,2/1,6 ton](#)

Nieuws Productnieuws Cijfers & feiten

- [> Innovatieprogramma 'Duurzame logistiek' gestart](#)
- [> Invoering tijdzones maakt de tongen los](#)
- [> 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](#)

Ruimte

De lengteverstelling van de Grammer MSG20 stoel is ruim en de rugleuning kantelt comfortabel mee met het verstellen. De vloerplaat is voldoende ruim. Bakjes voor papieren en pennen ontbreken. Wel kan er een formulier worden weggestoken onder de arMLEuning. Een klembord is optioneel, maar zou er eigenlijk standaard op moeten zitten. Opvallend zijn de drie ovaalvormige uitsparingen in de voorste linker dakstijl van de truck. Deze extra kijkvensters zorgen ervoor dat de bestuurder beter zicht heeft op de rij- en werkomgeving.

Bediening

De rijrichtingschakelaar is het meest gebruikte knopje in een reachtruck; afwijkingen daaraan vallen dan ook snel op. Normaal gesproken is dit een wipchakelaar waarmee je de rijrichting kiest. De pijlensticker verwijst naar een dergelijke werking, maar hier worden we op het verkeerde been gezet. In tegenstelling tot de richting die de pijl aangeeft wordt de rijrichting ingeschakeld voor vooruit én achteruit rijden met een enkele druk op de ene kant van de schakelaar. Erg verwarrend, maar alles went. Gelukkig zit er een grote en rood verlichte rijrichtingindicator, die de gekozen rijrichting toont, rechts op het dashboarddisplay. Eenmaal in beweging merken we direct na de eerste meters al dat de truck degelijk en stabiel aanvoelt. Deze gewaarwording handhaaft zich gedurende de gehele test. De OMP is koersvast.

Stuurwiel

De testtruck is uitgerust met het bekende ministuurwiel uit de Lindestal met 180 graden besturing; 360 graden is optioneel. Bijzonder is dat het sturen helemaal elektrisch is geregeld. De benodigde stuurkracht wordt mechanisch geregeld door simpelweg een klem lossen of vaster te zetten. De vier bedieningsschakelaars voor de mastfuncties lijken, gezien hun grootte en onderlinge afstand, afgestemd op het werken met warme dikke handschoenen aan in een coldstore omgeving. Voor een bediening met blote handen vinden we de onderlinge afstand en de slag van de schakelaars nét ietsje te groot. Het gevolg is dat er tijdens het testen een krampachtig gevoel in de vingers ontstaat. De rechterarmleuning is te smal en had best een stuk breder gemogen. In de afwerking van het dashboard en de bedieningsconsole ontbreekt jammer genoeg het vaak geroemde Italiaanse design. Ze zijn beide sobertjes uitgevoerd. Wel is alles naar Duitse maatstaven netjes en degelijk gemonteerd. Hieraan kan menig Italiaans merk een voorbeeld nemen.

Mast

De mast van OMP is driedelig en er kan 1.400 kilogram op een lastzwaartepunt van 600 mm tot op de maximale hefhoogte van ruim 6,5 meter worden geheven. Het heffen gaat over die afstand in een opvallend rap tempo, het dalen gaat een stuk langzamer. Verder valt op dat de mast op zes meter hefhoogte vrij lang nazwaait bij het uitreachen. De mastsecties zijn bij het in- en uitschuiven goed gedempt. Er zijn ook geen storende rammelende kettingen en katrollen. Wel mist deze mast bovenin een effectieve einddemping, zodat de last op het hoogste punt met een redelijke klap tot stilstand komt. Het zicht tussen de mastdelen is met het vorkenbord in de onderste stand goed. Het vorkenbord met de geïntegreerde sideshift is zo massief, dat het zicht op de vorkpunten tussen 1 en 1,5 meter hefhoogte volledig wordt geblokkeerd. Om de vorken ten opzichte van de last goed te kunnen positioneren, moet de bestuurder zijn nek flink uitsteken om rechts naast de mast te kunnen kijken.

Prestaties

De XR14ac is voorzien van vier af fabriek voorgeprogrammeerde rijprogrammastanden, of modi, waaraan de importeur voor de test niets heeft gewijzigd. Fine-tuning op prestatieonderdelen is mogelijk door een servicemonteur met laptop. Modus één levert de hoogste prestaties. In modus vier kan het zuinigst worden gereden, maar dan neemt de rijsnelheid zodanig af, dat er niet meer prettig mee is te werken. De hefprestaties van deze OMP liggen maar een fractie onder die van de Still FM14 I, die op dit onderdeel nog bovenaan staat. Het acceleratievermogen van beide trucks is zelfs gelijkwaardig. De XR14ac kan beslist harder rijden, maar hier heeft OMP haar reachtruck ten opzichte van de FM14 I bewust een beperking opgelegd. Hetzelfde geldt voor de lager ingestelde in- en uitreachsnelheid, die wij minder prettig vinden. Gezien het nazwaaien van de mast op zes meter hefhoogte is die beperking wel begrijpelijk.

Productiviteit

OMP heeft met de ingetogen instellingen wel een beetje winst geboekt op het verbruik in modus één opzichte van de Still. Wat productiviteit betreft: de testtruck verplaatst een theoretische 410 pallets per acht uur; goed voor een tweede plek, achter de Still, en nét nog voor de Linde R16 Active. Met een maximale batterijcapaciteit van 800 Ah houdt de XR14ac het 12 uur en 40 minuten vol. Aansluitend aan de testmeting in de krachtigste modus, reden we hetzelfde parcours ook nog een keer in modus drie. Als we de prestaties van beide modi met elkaar vergelijken, is modus één toch de ideale mix van productiviteit en verbruik. In modus drie ligt het verbruik weliswaar 6,6 procent lager, maar verliezen we ook 8 procent productiviteit. Met de prestaties in modus één heeft OMP een prima test en truck neergezet. Ergonomisch laat het merk hier en daar wat steken vallen, maar de degelijkheid, het voorspelbare gedrag en het gunstige prijskaartje maken er al met al toch een geduchte concurrent van.

Testteam: Theo Egberts (Andersom Testing) en Martin Althoff

Metingen en specificaties

- L2 maat opgegeven/gemeten: 1320/1300 mm
- Gangpadbreedte: 2815 mm
- Breedte truck: 1250 mm
- Lengte truck incl. Draagarmen: 1810 mm
- Lengte incl. Vorken: 2455 mm
- Afstand tussen de draagarmen: 915 mm
- Vorken (lxbxd): 1150x100x40 mm
- Hoogte trede: 260 mm
- Hoogte vloer: 560 mm
- Diameter stuur: 200 mm
- Diepte van cabine: 520 mm
- Hoofdruimte: 220 mm
- Merk/type stoel: Grammer/MSG20
- Stoel bxdxh: 420x435x500 mm

Prestaties

- Max. hefvermogen: 1400 kg
- Hefhoogte: 6555 mm
- Hefsnelheid onbelast/belast: 62,43/48,58 cm/s
- Daalsnelheid onbelast/belast: 35,63/52,34 cm/s
- Rijsnelheid onbelast/belast: 11,25/11,08 km/h
- Service-interval elke: 500 uur
- Geluid bij max. heffen met last: 72 dB(A)

Uitrustingsniveau

- Batterij: 560 Ah/48 V
- kW batterij: 26,88
- Rijmotor: 6 kW
- Hefmotor: 11,5 kW
- Aantal beremde wielen: 2
- Instelbare prestaties door bestuurder : ja, 4 basisinstellingen
- Neiging op mast of vorken: vorken
- Damping bij in/uitreachen: ja/ja
- Mastdamping bij heffen/dalen: ja/ja
- Einddamping mast: nee
- Side-shift: ja, integraal
- Wielstand indicatie: ja, grafisch
- Opties: coldstore cabine, elektrische hoogteverstelling voetenplaat
- Leverbare capaciteiten: 1200, 1400, 1600 en 2000 kg
- Prijs testtruck incl. batterij en lader: 23.916 euro

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

Alle adresbestanden voor directmail TM en opt-in E-mail marketing
www.listbroker.nl

[Performance Management](#)

Transparante bedrijfsvoering en integrale besturing
www.visionwaves.com

[Ad Hoc Beheer](#)

Snelle preventieve oplossingen voor leegstaand vastgoed.
www.adhocbeheer.nl