

OM Pimespo XR14ac:

Degelijk Duits in stijlvol jasje

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.

Martin Althoff

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.

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 FM14 I 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 voetuitsparing voor de opstap onderaan 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. 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 penen 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



Plus en min

+ *stabiel en koersvast*

+ *voorspelbaar gedrag*

+ *prestaties*

- *op- en afstaphoogte*

- *opbergmogelijkheden*

Rapportcijfer: 8,0



De opstap is hoog, de uitsparing heeft geen functie bij het uitstappen.



De vloerplaat, met van links naar rechts de dodemansschakelaar, het rem- en het rijpedaal, is elektrisch verstelbaar



De bedieningsschakelaars zijn te groot; de armleuning had wat breder gemogen



De pijlen op de rijrichtingschakelaar werken verwarrend



Het massieve vorkenbord blokkeert het zicht op de vorkpunten op een hefhoogte van 1,5 meter



De drie doorkijkvensters in de linker voorstijl geven een betere kijk op de werkomgeving



De wisselstroomaandrijving komt uit de Still-stal



De rugleuning van de Grammer MSG20 stoel kantelt mee met de ruime lengteverstelling

dit een wipschakelaar 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. De testtruck is uitgerust met het bekende mini-stuurwiel uit de Lindestål 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 n et 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



Met het mini-stuurwiel zijn bijna vier omwentelingen nodig voor 180 graden

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 drielidelig en er kan 1400 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   n 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

METINGEN EN SPECIFICATIES

OM Pimespo XR14ac



AFMETINGEN	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	
Hoofdrimte	220 mm	
Merk/type stoel	Grammer/MSG20	
Stoel bxdxh	420x435x500 mm	

PRESTATIES	Max. hefvermogen	1400 kg
Hefhoogte	6555 mm	
Hefnelheid 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)	
UITRUSTING	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	
Demping bij in/uitreachen	ja/ja	
Mastdemping bij heffen/dalen	ja/ja	
Einddemping 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	
LEVERANCIER	Itolang,	
Barneveld		
tel.: (0342) 42 11 66		
www.itolang.nl		

TEST

30

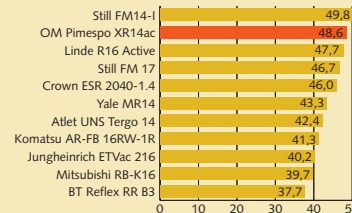
reacht truck ten opzichte van de FM14 I bewust een beperking opgelegd. Hetzelfde geldt voor de lager ingestelde in- en uitreachsnelheid, die wij minder prettig vinden. Gezien het nazwaai- en van de mast op zes meter hefhoogte is die beperking wel begrijpelijk.

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. ■

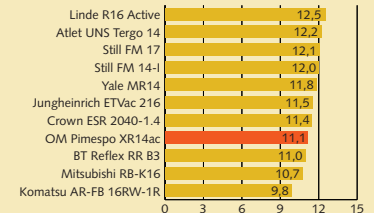
Testteam: Theo Egberts (Andersom Testing) en Martin Althoff
Reacties: martin.althoff@reedbusiness.nl

MEETGEGEVENS HEFTRUCKS

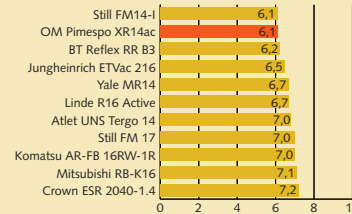
Hefnelheid belast 1000 kg (cm/sec)



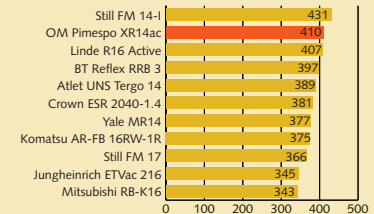
Rijsnelheid belast 1000 kg (km/h)



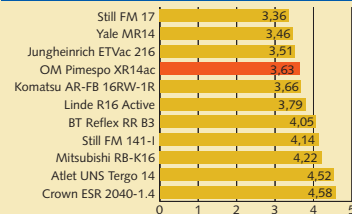
Acceleratie over 15 meter (sec)



Pallets per 8 uur



Testverbruik inclusief eventuele regeneratie (kWh)



Praktische inzetduur bij max. batterij incl. regeneratie

