

EIN PRODUKTIVES UND AGILES SCHWERGEWICHT – DER EDIA XL FB50CN VON MITSUBISHI IM TEST

Mit der Staplerbaureihe EDiA XL lanciert die Mitsubishi Logisnext-Gruppe Geräte im Segment der Elektro-Gegengewichtstapler von vier bis 5,5 Tonnen. Die in unserem Test ermittelten Werte in Sachen Produktivität und Energieeffizienz in dieser Schwergewichtsklasse lassen aufhorchen. Die kraftvollen Stapler sind, trotz der Leistungsperformance, berechenbar, geräuscharm und vor allem dynamisch unterwegs. Wir fühlen uns auf unserem Testparcours so, als würden wir einen leichtfüßigen 2,5-Tonner steuern.

Nach der Eingliederung der europäischen Gesellschaften Mitsubishi Caterpillar Forklift Europe (MCFE) und UniCarriers Europe (UCE) in die neue Mitsubishi Logisnext Europe-Gruppe ging auch in Deutschland ein Eingliederungsprozess vorstatten, der eine neue Gesellschaft hervorbringt: Die deutsche Zweigniederlassung von Mitsubishi Logisnext Europe B.V. (auch als Mitsubishi Gabelstapler Deutschland bekannt) fusionierte mit der ehemaligen UniCarriers Germany GmbH und firmiert nun unter Logisnext Germany GmbH mit der Zentrale in Oberhausen.

Logisnext Germany wird im Zuge der Fusion in Deutschland eine Ein-Marken-Strategie umsetzen. Dies hat zur Folge, dass die Marke UniCarriers sukzessive eingestellt wird. Zukünftig werden ausschließlich Gabelstapler und Lagertechnikgeräte von Mitsubishi Forklift Trucks (MFT) angeboten.

Aktuell umfasst das Liefersortiment der Mitsubishi Logisnext-Gruppe mehr als 150 verschiedene Modelle, die im typischen Jewel Green und mit dem gewohnten drei Diamanten-Logo aufwarten. Neu am Markt ist die EDiA XL-Serie mit Elektro-Gegengewichtstaplern in der Klasse vier bis 5,5 Tonnen. Die neuen Flurförderzeuge sind komplette Eigenentwürfe aus der Mitsubishi-Design-Schmiede in Finnland. So sind die Stapler ein 100-prozentiges Mitsubishi-Produkt und kein Zukaufmodell mehr von Drittfirmen. Es ist also an der Zeit für einen umfassenden Test.





ÜBERZEUGENDES DESIGN

Für unsere Tests stehen uns zwei Kandidaten vom Typ EDiA XL FB50CN zur Verfügung: Ein 5-Tonner für die Leistungsmessung und die Beurteilung der Fahreigenschaften sowie ein 5,5-Tonner, um einen Eindruck von optionalen Features wie ein Kameerasystem für die Sichtoptimierung zu gewinnen. Beim ersten Betrachten aus der Distanz überzeugen beide Testfahrzeuge durch ihr zeitgemäßes Erscheinungsbild und die ordentliche Verarbeitung. Die Stapler wirken robust und zugänglich, ohne plump zu sein.



01

Unser Teststapler ist mit einer herkömmlichen Bleisäurebatterie ausgestattet, die sich problemlos auswechseln lässt – eine Lithium-Ionen-Batterie ist optional verfügbar

Verbrauch pro 100 Paletten in kWh		Verbrauch während des Tests in kWh	
			
Mitsubishi Edia XL Pro	29,4	Mitsubishi Edia XL Pro	11,57
Mitsubishi Edia XL Eco	22,6	Mitsubishi Edia XL Eco	7,86
Durchschnittswert* Max-Modus	32,03	Durchschnittswert* Max-Modus	11,84
Durchschnittswert* Eco-Modus	26,58	Durchschnittswert* Eco-Modus	9,26

* der von uns getesteten 5-Tonnen-Elektrostapler

	Fahrgeschwindigkeit mit 3 000 kg Last [km/h]	Hubgeschwindigkeit mit 3000 kg Last [cm/s]	Sprint über 27,2 m [s]	Praktische Einsatzdauer max Bat. [ss:mm]
Mitsubishi Edia XL Pro	15,52	42,2	7,7	07:43
Mitsubishi Edia XL Eco	11,84	41,81	11	11:22
Durchschnittswert der von uns getesteten 5-Tonnen-Elektrostapler /Max-Modus	16,67	36,05	8,9	07:28
Durchschnittswert der von uns getesteten 5-Tonnen-Elektrostapler /Eco-Modus	14,33	34,89	10,1	09:18

Bereits beim Einstieg bestätigt sich der äußere Eindruck: Über die komfortable Trittstufe – unter Zuhilfenahme des Haltegriffs an der A-Säule des Fahrerschutzdachs respektive des Bügels am Fahrersitz – gelangen wir problemlos und sicher in die Fahrerkabine. Wir nehmen auf dem Fahrersitz Platz und überprüfen den Fußraum. Die große und ebene Bodenplatte lässt genug Beinfreiheit, die Pedale befinden sich in optimaler Höhe für eine entspannte Arbeitshaltung. Unserer Auffassung nach könnte die homogen in schwarz gehaltene Trittstufe aus Kunststoff aus Sicherheitsgründen etwas kontrastreicher gestaltet sein. Wir schlagen z. B. ein feines, rutschfestes Edelstahlgitter vor, das fest auf der Trittstufe montiert ist. So sieht man einfach besser, wo man den Fuß hinsetzen muss.

KOMFORTABLER ARBEITSPLATZ MIT GUTEM ÜBERBLICK

Die EDiA XL-Stapler verfügen über eine mit Gummi gekapselte Fahrerkabine, die laut Hersteller, auch Mikro vibrationen minimieren soll. Das macht sich am Arbeitsplatz unseres Teststaplers positiv bemerkbar. Der Geräuschpegel in der Fahrerkabine ist angenehm niedrig, es finden sich keine scharfen Ecken und Kanten, die Gummikapselung sorgt für einen sauberen, homogenen Gesamteindruck.





02



03



04

Vom luftgefederten Fahrersitz (Grammer MSG65) aus bietet sich ein guter Blick über die Arbeitsumgebung. Die A-Säulen des Fahrerschutzdachs sind für einen 5-Tonner vergleichsweise schlank. Die Armaturen befinden sich in einer ergonomischen Höhe und sind dabei leicht abgeschrägt. Rechter Hand finden wir erfreulich viele Ablagefächer u. a. für Trinkbehälter. Ein Ablagefach scheint extra für Schutzbrillen ausgelegt zu sein, eine Möglichkeit, die wir bei einem Gabelstapler noch nicht gesehen haben. Ob dieses Fach tatsächlich dafür gedacht ist, wissen wir nicht. In der Regel ist der Bereich bei vergleichbaren Staplern mit geschlossener Fahrerkabine für die Bedieneinheit der Heizung vorgesehen.

Unser Teststapler ist mit einem Haltegriff inkl. Signal-Hupe an der B-Säule des Fahrerschutzdachs ausgestattet. So finden wir zusätzlichen Halt und Kontrolle beim Rückwärtsfahren. Das Gegengewicht ist abgeschrägt, was die Sicht beim Rückwärtsfahren verbessert. Allerdings ist auf unserem Teststapler im mittleren Bereich des Gegengewichts ein großzügiges Ablagefach (optional) montiert, was die Sicht wieder einschränkt. Unser Vorschlag wäre, diese Ablagemöglichkeit auf der linken Seite zu platzieren.

HUBMAST: STEUERUNG, LEISTUNG UND DURCHSICHT

Der dreiteilige Hubmast mit Freihub und Bolzoni-Seitenschieber bietet aufgrund der optimierten Anordnung der Schläuche und Ketten eine gute Durchsicht. Der gemessene tote Winkel (Sichtverlust in Zentimetern ab dem Boden bis in eine Hubhöhe von zwei Meter) ist mit 80 cm allerdings verhältnismäßig groß. Eine maßgebliche Ursache dafür ist die Kombination der Seitenschieber-Funktion mit einem stabilen Gabeltisch und einem nicht sichtoptimierten Lastschutzgitter.

Die Hubmastfunktionen werden per Fingertipp-Hebel an der verstellbaren Armlehne elektrisch gesteuert. Die Steuerung könnte unserem Empfinden nach etwas präziser sein. Dem Hersteller zufolge ist dies eine Frage der Einstellung und lässt sich bedarfsgerecht anpassen. Die Hubgeschwindigkeiten mit und ohne Last sind die höchsten, die wir in unserer Testhistorie bei vergleichbaren Staplern aus diesem Segment gemessen haben. Die Hubmastdämpfung zwischen den Mastelementen und der Enddämpfung bei maximalem Hub ist mehr als ordentlich.

GESCHMEIDIG UND INDIVIDUELL UNTERWEGS

Im mittleren Bereich der Armatur befindet sich ein Farbdisplay, wie wir es bereits von anderen Mitsubishi-Staplern kennen. Alle maßgeblichen Informationen sind auf dem Monitor deutlich ablesbar, einschließlich der Gewichtsanzeige der Last auf der Gabel.

Als Fahrer kann man mithilfe des Kontaktschlüssels aus zwei Betriebsmodi wählen: Eco und Pro. Nach Aussage des

Zum Teststapler

Abmessungen und technische Daten

Länge bis zur Vorderseite des Gabelrückens	2970 mm
Gerätebreite	1450 mm
Hubmasthöhe (eingezogen)	2340 mm
Rahmenhöhe	2340 mm
Gabeln (L x B x T)	1140 x 150 x 50 mm
Radstand	2090 mm
Bodenfreiheit	150 mm
Überhang Vorderachse bis zur Vorderseite des Gabelrückens	540 mm
Überhang Rückseite	340 mm
Arbeitsgangbreite	4273 mm
Maximal zulässige Traglast	4900 kg
Lastschwerpunkt	500 mm
Maximale Hubhöhe	4515 mm
Freihub	1463 mm
Neigungswinkel Hubmast vorwärts/rückwärts	6° / 8°
Antriebstechnik	
Antriebsleistung Fahrmotor	16 kW
Antriebsleistung Hubmotor	34 kW
Batteriespannung,-kapazität	80 V, 930 Ah
Reifen	
Hersteller	Trelleborg

Alle Angaben basieren auf Recherchen und Messungen des Testteams und können Abweichungen zu den Herstellerangaben aufweisen

WERTUNG

- + Leistung
- + Agilität
- + Berechenbarkeit
- + Energiebilanz

- Sichtkontrast Trittstufe
- Erreichbarkeit des Schnallenfängers am Beckengurt
- Präzision der Hubmaststeuerung
- Sicht durch Gabeltisch/Lastschutzgitter


05

02 Ergonomisch angeordnete Pedale im komfortablen Fußraum ermöglichen eine gute Steuerung, auch für groß gewachsene Fahrer

03 Die Sichtminderung aufgrund des toten Winkels lässt sich mithilfe des optionalen Kamerasystems aufheben

04 Ablagemöglichkeiten sind reichlich vorhanden, das vermeintliche Fach für eine Schutzbrille könnte auch ein Platzhalter für die sonst übliche Bedieneinheit der Heizung sein

05 Der Hubmast wird mit Fingertipp-Hebeln gesteuert – die Werkeinstellung ist allerdings nicht präzise genug und sollte vom Servicemonteur optimiert werden

Herstellers ist der energieeffiziente Eco-Modus ideal für Anfänger, da er mehr Zeit für Manöver lässt, während der Pro-Modus mehr Leistung für erfahrene Fahrer zur Verfügung stellt. Für jeden Modus stellt der Servicemonteur bei Bedarf drei „basis-performance-curves“ individuell ein: „soft“, „mittel“ und „stark“. Bei unserem Teststapler ist der Eco-Modus auf „soft“ und der Pro-Modus auf „mittel“ eingestellt. Die verschiedenen Einstellungen wirken sich spürbar auf den Grad der Beschleunigung und den automatischen Abbremsvorgang beim Loslassen des Fahrpedals aus.

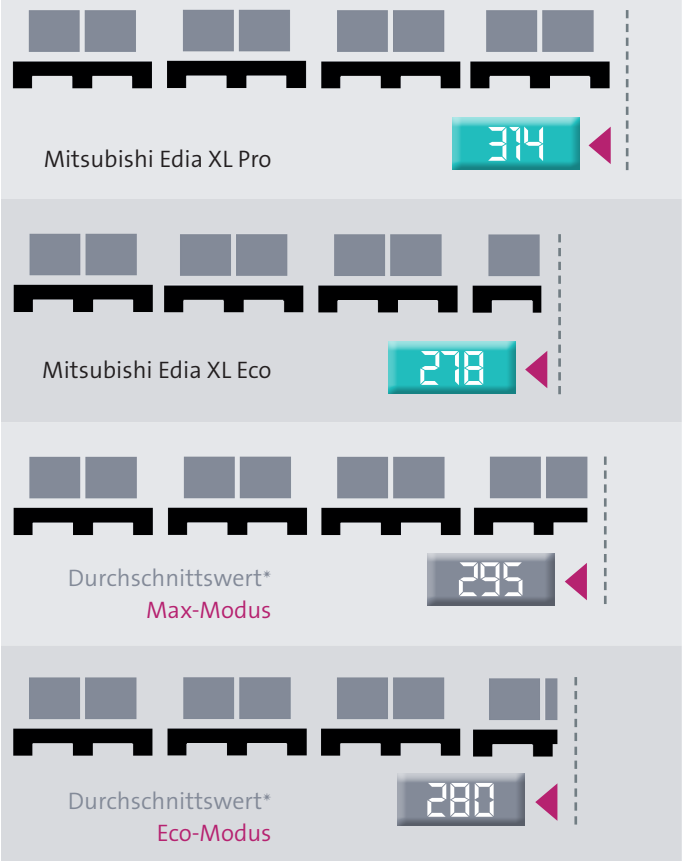
Wie auch immer die Wahl des Betriebsprogramms ausfällt, in beiden Modi arbeitet der Mitsubishi sehr geräuscharm und lässt sich überaus geschmeidig steuern und fahren. Bei den ersten Testrunden ist uns diese Agilität schon beinahe zu viel des Guten, doch wir haben uns schnell daran gewöhnt. Auch wenn das Lenken federleicht vonstattengeht, ist die Kursbeständigkeit der Non-Marking-Reifen von Trelleborg hervorragend. Zudem ist das Fahrverhalten in den Kurven sehr berechenbar. Die automatische Geschwindigkeitsreduzierung ICS (Intelligent Cornering System) macht ihrem Namen alle Ehre. Und mithilfe des Einzelantriebs der Vorderräder dreht unser mächtiger Teststapler mühelos eine Pirouette um die eigene Achse.

PRODUKTIVITÄT UND VERBRAUCH

Für die Verbrauchs- und Leistungsmessung fahren wir in beiden Betriebsmodi: Den Eco-Modus kann man mit den Begriffen „beherrscht“ und „bescheiden“ am besten beschreiben. Die Beschleunigung ist unspektakulär und die maximale Fahrgeschwindigkeit liegt bei etwa 12 km/h. Beim Loslassen des Fahrpedals rollt der Stapler aus, sodass wir etwas abbremsen müssen. In diesem Fall ist die mittlere Einstellung die bessere Wahl.

Trotz der etwas träge anmutenden Einstellung erzielen wir nahezu dieselbe Produktivität wie vergleichbare von uns getestete Stapler im Eco-Modus. Der Energieverbrauch des EDiA XL ist jedoch um 15 Prozent geringer als der Durchschnitt in diesem Staplersegment, wodurch die praktische Einsatzdauer des Staplers elf Stunden und 22 Minuten mit der maximal einsetzbaren Batterie (930 Ah/80 V) beträgt.

Umgeschlagene Paletten in 8 Stunden



* der von uns getesteten 5-Tonnen-Elektrostapler

Im Modus Pro scheint unser Testfahrzeug plötzlich „aufzuwachen“. Trotz der mittleren Einstellung sprinten wir in Rekordzeit über unseren Testparcours. Kein Gerät in unserer Testhistorie vergleichbarer Stapler war schneller unterwegs. Die maximale Fahrgeschwindigkeit mit Last erreicht gut 15,5 km/h. Wir sind wirklich sehr zügig aber dennoch unbesorgt unterwegs, denn die automatische Motorbremse macht hier einen guten Job. Aufgrund dieses Tempos und dem berechenbaren Fahrverhalten erzielen wir die höchste von uns gemessene Produktivität in diesem Gabelstaplersegment. Der Energieverbrauch liegt acht Prozent unter dem Durchschnittswert und ermöglicht eine praktische Einsatzdauer von sieben Stunden und 45 Minuten bei maximaler Batteriekapazität.

TEST-FAZIT

Mit der EDiA XL-Serie bringt Mitsubishi zeitgemäße, sehr dynamische und angenehm zu steuernde Gabelstapler auf den Markt. Auch unser Testkandidat der EDiA XL FB50CN ist geräuscharm, wendig und berechenbar unterwegs. Die Produktivität ist Spitze und die Energiebilanz überzeugt. Unsere Verbesserungsvorschläge lassen sich zum größten Teil problemlos realisieren: eine präzisere Hubmaststeuerung, ein Verlängerungsstück auf dem Fänger des Beckengurts, sodass man ihn problemlos erreichen kann, etwas mehr Sichtkontrast auf der Trittstufe. Eine bessere Durchsicht durch den Gabeltisch und das Lastschutzzgitter ist wohl nicht ohne Weiteres umzusetzen, wäre aber wünschenswert.

Text und Fotos: Andersom Testing, Theo Egberts und Mark Dohmen

Grafiken: VFV, Sonja Daniel