

Test Mitsubishi EDiA XL elektrische 5 ton heftruck (FB50CN) **SOEPEL ZWAARGEWICHT**

Tekst uit het rapport door [Andersom Testing](#).

Met de Mitsubishi EDiA XL introduceert Mitsubishi Logisnext Europe (MLE) een opvallende serie heftrucks in het segment van 4 tot 5,5 ton hefvermogen. De door ons geteste moderne 5 tonner noteert een topscore aan productiviteit met een opmerkelijke souplesse. Door zijn ongekende lichtvoetigheid waan je je op een 2,5 tonner, terwijl je toch echt met een dubbel zo krachtige truck onderweg bent.

De nieuwe organisatie 'Logisnext Europe', die we eerder kenden als UniCarriers en MCFE, brengt rust en duidelijkheid. Logisnext is een 'House of Brands' met voor elk merk een kanaal, waarbinnen voor de 'Logisnext Benelux' organisatie 'Mitsubishi Forklift Trucks' voortaan het merk zal zijn voor de hef- en magazijntrucks. Dus geen Atlet, Nissan, en UniCarriers meer. Overige merken worden alleen nog specifiek via dealerkanalen gevoerd.

Inmiddels telt het leveringsprogramma meer dan 150 verschillende modellen getooid in het kenmerkende jewel green en voorzien van het logo met de drie diamanten. Meest recent is de introductie van de lijn elektrische heftrucks van 4 tot en met 5,5 ton naar geheel eigen ontwerp vanaf de tekentafels in het designcentrum in Finland. De nieuwe lijn is nu een 100% Mitsubishi product en niet meer een inkoopmodel van derden. Tijd dus voor een test.

TOEGANKELIJK

Voor onze test beschikken we over twee trucks. Een 5 tonner om mee te werken en een 5,5 tonner om een aantal van de overige opties te zien, zoals een volledige cabine en camerasysteem voor extra zicht. Beide trucks vallen op door hun moderne uiterlijk en nette afwerking. De trucks stralen een mix van robuustheid en toegankelijkheid uit zonder lomp te zijn.

Dat de truck ook daadwerkelijk toegankelijk is, ervaar je bij het opstappen. De op-/afstaptrede is ruim en veilig te gebruiken. Via de grote handgreep aan de dakstijl en de stoelbeugel kom je soepel en veilig op je werkplek. De grote en vlakke vloerplaat biedt voldoende ruimte en de pedalen hebben de juiste hoogte voor een ontspannen werkhouding. Wat ons betreft mag de zwarte kunststof op-/afstap een contrasterende kleur krijgen, bijvoorbeeld door er een rvs-rooster op te plaatsen. Je ziet dan bij het afstappen beter waar je de voet moet zetten. Bovendien geeft het de truck een nog net iets robuuster uiterlijk.

RUIME WERKPLEK

De werkruimte in de, op rubbers geplaatste cabine is netjes geordend en overal voorzien van afgeronde hoeken. Vanaf de lucht geveerde stoel heb je een goed overzicht op je werkplek en werkomgeving. De voorste dakstijlen zijn opvallend slank voor een 5 tonner en het dashboard is aangenaam laag en afgeschuind. We treffen aan de rechterkant van de truck veel opbergvakjes en bakjes voor allerhanden spullen. Er is zelfs een plek om een veiligheidsbril op te bergen, een mogelijkheid die we nog niet eerder zagen op een heftruck. Of die functie werkelijk zo bedoeld is blijft de vraag, want op de truck met volledige cabine is het vakje bestemd voor de bediening van de verwarming. Onze testtruck is voorzien van een handgreep met claxon aan de achterste dakstijl voor extra houvast en controle tijdens het achteruitrijden. Het afgeschuinde contragewicht biedt ook hier veel zicht op de rijweg, maar dit gaat deels verloren door de optionele opbergbak die in het midden op het contragewicht is gemonteerd. Een bak links op het contragewicht zou een slimmere keuze zijn.

MAST EN BEDIENING

De driedelige 4,5 meter mast met vrije heffing en Bolzoni side shift biedt een goed doorzicht dankzij de geoptimaliseerde routing van de slangen en kettingen. De gemeten dode hoek (zichtverlies in centimeters vanaf de grond tot 2 meter hefhoogte) is met 80 cm relatief groot. De helft hiervan komt voor rekening van de combinatie side shift met een stevig vorkenbord en een niet zicht geoptimaliseerd lastrek. De mastbediening regel je met de vingertop hendeltjes aan de verstelbare armluning. De functies zijn elektrisch aangestuurd en mogen iets nauwkeuriger zijn. Dezelfde opmerking plaatsten we in 2019 bij de test van de Mitsubishi EDiA EM 1.4 tons driewieler. Volgens de leverancier is het een instellingskwesitie en makkelijk naar wens aan te passen. De snelheden van onbelast en belast heffen zijn met 42 cm/sec de hoogste die we in dit segment hebben gemeten. De mastdemping tussen de mastdelen en einddemping op maximale heffing zijn prima in orde.

SOEPEL RIJDEN

Centraal op het dashboard is het kleurendisplay dat we op eerdere Mitsubishi trucks zagen. Het is helder en informatief, inclusief gewichtsindicatie van de last op de vork. Als chauffeur heb je de keuze voor twee rij modi: Eco en Pro. Je kiest deze met de contactsleutel, de eerste stand is Eco, de tweede Pro. Per keuze kan de servicemonteur drie basis performance curves voor je instellen: soft, gemiddeld en hard. Bij onze testtruck staat de Eco-modus in soft en Pro op gemiddeld. Ze hebben direct invloed op de snelheid van acceleratie en de mate van afremming als je het rijpedaal loslaat. Wat de keuze van het werkprogramma ook is, in beide standen ervaren we dat de Mitsubishi erg stil is en ongekend soepel stuurt en rijdt. Bij de eerste kennismaking denk je bijna dat het te lichtvoetig is, maar daaraan wen je snel. Ook al is het sturen vederlicht, de koersvastheid

van de Trelleborg non marking banden is uitstekend. Het gedrag in de bochten is bovendien zeer voorspelbaar. De automatische snelheidsreductie ICS (Intelligent Cornering System) doet zijn naam eer aan. En dankzij de individuele aandrijving op de voorwielen draait deze grote EDiA XL zonder moeite een pirouette om zijn as.

PRODUCTIVITEIT EN VERBRUIK

Uiteraard rijden we verbruiks- en prestatiemeting op beide rij modi. De Eco-modus ervaren we als zeer beheerst en bescheiden. De acceleratie verloopt erg rustig en de maximale rijsnelheid komt uiteindelijk op net geen 12 km/uur. Bij het loslaten van het rijpedaal rolt de truck uit en moeten we zelf afremmen, hier zou de gemiddelde instelling beter passen. Ondanks de traag ogende en aanvoelende setting scoren we vrijwel dezelfde productiviteit als andere trucks op Eco stand in dit segment. Het energieverbruik van de EDiA XL is echter 15% gunstiger dan gemiddeld, waardoor de praktische inzetduur van de truck op 11 uur en 22 minuten komt met de maximaal plaatsbare 930 Ah/80V. Op stand Pro komt de EDiA XL helemaal tot leven. Ondanks de gemiddelde curve sprinten we in een recordtijd over ons testtraject, geen truck in dit segment was ooit rapper in onze publicaties. De maximale rijsnelheid met last komt op dik 15,5 km/uur en dat is vlot genoeg. De automatische afremming op de rijmotoren is precies sterk genoeg. Mede dankzij het voorspelbare rijgedrag scoren we de hoogste productiviteit in dit heftrucksegment. Het energieverbruik ligt 8% onder het gemiddelde en is goed voor een praktische inzetduur van 7 uur en 45 minuten bij maximaal geplaatste batterijcapaciteit.

CONCLUSIE

Met de EDiA XL brengt Mitsubishi een moderne, zeer soepele en plezierig werkende heftruck op de markt. Hij is stil, wendbaar en voorspelbaar. De productiviteit is top en het energieverbruik is gunstig. De aanmerkingen die we hebben zijn deels eenvoudig te ondervangen: een iets betere afstemming van de mastdosering, een verlengstukje op de vanger van de heupgordel zodat je er makkelijk bij kunt, wat meer zichtcontrast in de op-/afstap. Minder makkelijk te realiseren, maar wel wenselijk is een beter doorzicht door het vorkenbord en het lastrek. Al met al scoort deze nieuwkomer wat ons betreft een hele dikke voldoende.

PLUSPUNTEN:

Prestaties
Souplesse
Voorspelbaarheid
Energiebalans

VOOR VERBETERING VATBAAR:

Zichtcontrast op-/afstap
Bereikbaarheid gespvanter van heupgordel
Instellingen mastdosering
Zicht door vorkenbord/lastrek