

BOUW MACHINES

22 OKTOBER 2021 56^e JAARGANG NUMMER 10

Ondernemend in bouwmaterieel | www.bouwmachines.nl



VAN
VAKMEDIANET

24 **BOUW MACHINES**
KENNISDAG
in samenwerking met

PRAKTISCH INNOVEREN:
EMISSIONSVRIJ WERKEN
OPGAVE VOOR 2030

10 **BOUW MACHINES** **TEST**

REVANCHE VOOR
MANITOU MET MRT
2260 VERREIKER

44 **THEMA BOUWTRANSPORT**

H.N. POST & ZONEN
BIEDT ELEKTRISCHE
50-TONS COMBINATIE

54 **SLOOP & RECYCLING**

HOOFDBREKENS BIJ
RENOVATIESLOOP
THEATER DEN BOSCH



FRANSE

Manitou MRT 2260

De laatste jaren is er nogal wat gebeurd in de markt voor roterende verreikers. Denk alleen al aan de nieuwe spelers die erbij kwamen. Zij introduceerden noviteiten in dit roterende segment, terwijl het bij marktleider Manitou toch vrij lang stil bleef. Tot nu. Want Manitou revancheert zich met een volledig nieuwe MRT-serie. Is het genoeg om weer de benchmark te worden in de wereld van de roterende verreikers? BouwMachines test het uit.



REVANCHE



De cabine en daarmee ook het interieur zijn volledig nieuw. Vooral het zicht is sterk verbeterd dankzij het veel lagere dashboard en meer glas in de deur.

Links: het touchscreen is met 12,1 inch helemaal bij de tijd. Het dynamische last-diagram is nu beter af te lezen en het menu zit logisch in elkaar. Alle werksnelheden kun je zelf instellen.

Rechts: de joysticks zijn nieuw. Zodra je deze vastpakt, kleuren ze groen bovenop en is de beveiliging eraf.



Een nieuwe cabine, nieuwe bediening, een andere constructie van de mast, een nieuw onderwagenchassis en een ander merk motor. Voor wie er nog aan twijfelde; de nieuwe MRT is écht een volledig nieuwe machine. Manitou is serieus te werk gegaan en de nieuwe MRT deelt technisch gezien vrijwel niets met de huidige generatie, op de aandrijving en de assen na. Zie je de nieuwe Manitou MRT voor het eerst, dan valt vooral de nieuwe cabine op. Die oogt behoorlijk futuristisch doordat de voorruit onder een bolling voorover helt. Iets dat we zelden zien in de machinewereld. Dat geeft meer binnenruimte. Maar belangrijker: dankzij véél meer glasoppervlak verbetert het zicht sterk ten opzichte van de huidige MRT's. Vooral het zicht rondom, wat handig is op een bouw. Dankzij een diep uitgesneden dashboard en de ver naar beneden doorlopende voorruit is het zicht naar voren fors beter. Ook links zie je nu

meer dankzij de volglas deur, waar dat eerder voor de helft een dicht paneel was.

Dankzij het nieuwe interieur zit je niet meer gevoelsmatig klem tussen de armleuningen en het dashboard, als machinist heb je een veel ruimtelijker gevoel. Dat komt vooral dankzij het genoemde en veel rankere nieuwe dashboard, lichtere kleuren, meer lichtinval en de van je af lopende a-stijlen. Hier heeft Manitou echt een slag geslagen, en laten we wel wezen; dat was ook nodig ten opzichte van de concurrentie.

Zelfde cabine ook op instapversie

Terecht maakt Manitou nu de keuze om deze cabine tot standaard te verheffen op alle machines. De instapmodellen houden dus niet de bestaande cabine en er komt ook geen nieuwe basic cabine. Daarmee stapt Manitou af van de gewoonte

Maar belangrijker: dankzij véél meer glasoppervlak verbetert het zicht sterk ten opzichte van de huidige MRT's



De opstap richting cabine is sterk verbeterd en veel ergonomischer. Betere handgrepen, een uitsnede in de cabinevloer en brede traptreden maken de instap gemakkelijk.

De Mercedes-motoren maken plaats voor Yanmar, de opbouw blijft wel herkenbaar. In deze MRT 2260 levert de viercilinder 156 pk.



Links: de constructie van de mast is nieuw voor Manitou. De vijfhoekige vorm blijft en de externe hydrauliek-slangen ook. De fabrikant kiest nu ook voor een gatenpatroon en hoogwaardiger staal om deze lichter te maken. Dat verbetert de heftabel.

Rechts: de radiograaf heeft nu een vaste plek in de cabine inclusief lader. Met deze afstandsbediening kun je af fabriek ook de rijfuncties bedienen.

om naar keuze een luxe (Privilege) of eenvoudige (Easy) cabine te leveren op hetzelfde type machine.

Op de nieuwe serie MRT spreekt Manitou van een Vision- en Vision+-uitvoering. Deze uitvoeringen verschillen optisch veel minder van elkaar dan nu. Beide dus met de nieuwe cabine zoals op de foto's te zien, enkel moet de Vision het stellen met een iets kleiner scherm (8 inch tegenover 12,1 inch). Wel een groot verschil is, dat alleen de plus-modellen uitgerust zijn met telescoopstempels en een groot opbergvak áchter de cabine. De standaard Vision heeft de klapstempels en bovendien een lichtere Deutz-motor onder de kap.

Sterk verbeterde opstap

Terug naar onze testmachine. Een enorm verschil met de huidige MRT's is de opstap naar de cabine. Zowel links als

rechts is een volwaardige brede opstap, recht onder de deur.

De cabine zelf beschikt over handgrepen aan beide kanten van de deur. Dankzij een inkeping in de cabinevloer loop je gemakkelijk de cabine in. Manitou gebruikt deze instap al langer op haar starre verreikers.

Sta je gezwenkt, dan is uitstappen ook geen probleem meer. De bovenwagen is dicht en zowel voor- als achterop zijn opstappen te vinden. Géén aangelaste beugels of krappe uitsparingen voor je voeten, maar prima beloopbare trappen met voldoende grip, die je in praktijk ook écht zal gebruiken. Het gatenpatroon naast de trap doet tevens dienst als sjeroog om de machine op de dieplader mee vast te zetten.

Voortaan Yanmar

Los van de nieuwe cabine valt ook de nieuwe kleurstelling op. Manitou kiest voortaan voor een combinatie tussen rood



en zwart, met een striping op de bovenwagen. Technisch verandert ook de motorisering. De viercilinder Mercedes-motoren maken plaats voor motoren van Yanmar, de inbouwwijze blijft gelijk. Dat wil zeggen: overdwars aan de rechterzijde. De motor is bereikbaar door de gehele kap omhoog te klappen. De luchtfilterpatronen zijn bereikbaar via een apart te openen luik. Uiteraard voldoen alle motoren aan de Stage V-eisen. Aan de linkerkant zitten de tanks, zowel AdBlue, diesel als hydrauliek, en tevens de accu's.

Lichtere mast

De laatste grote verandering is de mast. Manitou had een snaarstrakke mast, die echter ook aan de zware kant was. Dat was weer ongunstig voor de heftabel. Net zoals de concurrentie kiest ook Manitou daarom nu voor gewichtsbesparing. Dat lukt door de mast te bouwen uit een hoogsterktestaal (S700 in plaats van voorheen S355) én door gaten te stansen in de zijkanten van de mastdelen. De mast heeft wel nog steeds de kenmerkende pentagonale vorm met de spitse onderzijde, waardoor de boom zich centreert in de teflonblokken. Een inwendige cilinder drukt het tweede giekdeel uit, waarna bovenliggende kettingen de overige drie mastdelen synchroon uitschuiven.

Typisch Manitou zijn nog steeds de extern verlegde hydrauliekslangen. Dat blijft zo en is handig voor onderhoud, maar wel iets gevoeliger voor schades. De nieuwe boom buigt iets meer door dan die van voorheen, daar staat tegenover dat de machines daadwerkelijk meer mogen en kunnen tillen.

Manitou zet een stap vooruit in de lasttabellen.

Groter scherm, stempelbediening praktischer

Die lasttabel was al digitaal zichtbaar, maar nu Manitou overstapt op een veel groter scherm is de afleesbaarheid sterk verbeterd. Ook dit is in lijn met andere fabrikanten. Het aanraakscherm biedt verder legio instelmogelijkheden. Zo kun je van alle functies de gewenste snelheid instellen. Automatische herkenning van je uitrustingsstuk is standaard. Verder heeft Manitou de bediening eenvoudiger gemaakt. Dat begint bij de nieuwe joysticks die vanzelf detecteren of je ze vasthoudt, en lichten dan groen op; een veiligheidsknop indrukken is niet meer nodig. Verder vervallen veel schakelaars. Die functies zitten in het menu of zijn te vinden onder tiptoetsen op de rechterarmleuning.

Het afstempelen werkt op de nieuwe MRT veel gemakkelijker dan nu. Er zijn nog zes drukknoppen en een joystickje. Met vier drukknoppen kun je de stempels in- of uitschakelen. Twee andere drukknoppen staan voor 'de machine automatisch afstempelen' of 'de stempels intrekken'. De machine regelt de rest zelf. Bij handmatig stempelen gebruik je de kleine joystick om alle functies te bedienen.

Ook technisch zitten de telescoopstempels iets anders in elkaar. Zo kun je de nieuwe MRT hoger van de grond drukken en makkelijker vlakzetten wanneer de stempels niet geheel uitgeschoven zijn.

Rijden met radiograaf

Uiteraard mag anno 2021 een radiograaf niet meer ontbreken op een roterende verreiker. Manitou levert de Autec-afstandsbediening af fabriek zoals meerdere fabrikanten dat

TECHNISCHE GEGEVENS MANITOU MRT 2260

Motor

Merk en type	Yanmar 4TN107FHT-6SMU1
Cilinders/inhoud	viercilinder/4,6 liter, Stage V, turbo, intercooler,
Max koppel bij toeren	602 Nm, 1.500 nom.
Vermogen	115 kW (156 pk)
Plaatsing motor	Dwars, rechtsmidden. SCR-katalysator

Aandrijving

Hydrostaat met geschakelde hoog/laag. Top-snelheid 40 km/uur.

Frame, remmen en banden

Assen: Dana-Spicer. Hydraulische ophanging met hellingcorrectie/waterpasstelling. Remmen: Oliebad-schijfremmen rondom. Vierwielbesturing met hondengang.

Hydraulisch systeem

Loadsensing: 185 liter/min bij 350 bar. 360 graden rotatie van de bovenwagen.

Gewicht	18.000 kg
Wielbasis	3.050 mm
Breedte	2.499 mm
Uitgestempeld	6.000 mm
Bodemvrijheid	360 mm
Hoogte bij weggebruik	3.100 mm
Max. hefvermogen	6.000 kg op vorken
Max. hoogte vorkenbord	21,80 meter
Max. reikwijdte	18,20 meter

Geluid

LWA	109 dB (A)
LpA	80 dB (A)

Inhoud reservoirs

Brandstoftank	270 liter
Hydrauliek- + transmissietank	260 liter
Motorolie	13 liter
AdBlue	24 liter

Informatie

www.manitou.com/nl/



Manitou vernieuwt de hele lijn roterende verreikers inééns. Rechts de MRT3570, met een hefhoogte van 35 meter en 7 ton capaciteit het nieuwe topmodel. De concurrentie kan hoger, iets waar Manitou bewust niet in meegaat.

doen. Ook rijden via de radiograaf is als optie af fabriek verkrijgbaar op deze nieuwe types. Dat is niet uniek in de markt, maar blijft alsnog een bijzondere ervaring en kan afhankelijk van het soort werk dat je doet ook erg praktisch zijn. Rijden kan om veiligheidsredenen alleen met de giek in een lage positie. Via de radiograaf kun je ook afstempelen, dus feitelijk de hele machine bedienen.

Straks ook accu-elektrisch

Hoewel de geteste machine met zijn nieuwe cabine wellicht futuristisch oogt, betreft het zeker geen prototype of voorseriemodel. Sterker nog, de huidige MRT-serie is inmiddels uit productie en de levering van de nieuwe types is voorzichtig begonnen. Binnen afzienbare tijd vervangt Manitou dus haar hele programma roterende verreikers door deze nieuwe MRT. In veel opzichten was een inhaalslag ook nodig en heeft Manitou slim naar de concurrentie gekeken. De nieuwe cabine en bediening zijn zeker een benchmark in de markt als

het gaat om zicht. Verder is de opbouw in veel opzichten doordacht en praktisch.

Tegelijk met de introductie van deze nieuwe range kondigt Manitou ook een volledig elektrische variant aan op basis van 700 V lithium accutechniek. Die moet in 2023 draaien. Dat is alles bij elkaar indrukwekkend. Wie de ontstaansgeschiedenis kent van Magni, dat optelt bij het feit dat juist nu ook JCB bezig is de roterende markt op te gaan, dan kan het niet anders dan dat het Franse Manitou intern gebrand was om de concurrentie nu af te troeven. Niet toevallig hebben juist de Fransen hier een woord voor: revanche.



 www.manitou.com/nl/

Meer tests vindt u op www.bouwmachines.nl/test

