



Moti-verend werken met de CS van Merlo

De nieuwe CS van Merlo heeft een geveerde cabine. Dit bestuurderscomfort maakt het werken met deze telescooplader een stuk plezieriger; het motiveert. Ook is er een nieuw display: MDCD. Dat is vooral informatief.

Technische gegevens P40.7

Merk en type motor	Deutz TCD
Maximummotorvermogen	102 kW/140 pk
Maximumaftakasvermogen	84 kW/116 pk
Maximumhefhoogte	6,9 m
Maximumlast in giek	4.000 kg
Maximumopbrengst hydrauliek	130 l/min
Maximumdruk hydrauliek	210 bar
Aandrijving	2-traps hydrostatisch
Maximumsnelheid	50 km/h
Gewicht	8.200 kg
Wielbasis	2.920 mm
Bodemvrijheid	480 mm
Hoogte	2.560 mm
Breedte	2.520 mm

Telescoopladere vindend toenemend werk op het akkerbouwbedrijf. Met hun goede wendbaarheid, telescoperende giek en terreinvaardigheid vormen verreikers de (bijna) ideale kruising tussen heftruck en voorlader. Met de relatief hoge topsnelheid neemt de telescoopplader en passant ook het nodige transportwerk voor z'n rekening. Samen met de behoefte aan rijcomfort op het erf, zette dit de Italiaanse fabrikant Merlo op het spoor van de cabinevering. Merlo brengt deze primeur nu naar buiten via de Turbofarmer-typen P40.7 en P37.10 met de toevoeging CS. Die letters staan in het thuisland van Merlo voor 'Cabina Sospensione'. Als je weet waar het om gaat, is dat redelijk logisch, maar gelukkig kunnen de letters ook staan voor Cab Suspension.

Zo'n Engelse term blijft in het Nederlandse brein waarschijnlijk beter hangen. De type-aanduiding 40.7 staat bij Merlo voor een 4-tons machine (als aanduiding voor de maximale hefkracht) en een hefhoogte van ongeveer 7 meter. Bij de P37.10 is die maximale hefhoogte met palletvork dus 10 meter.

Enerverend

Het verschil tussen een telescoopplader zonder cabinevering en een versie die dat comfort wel heeft is groot. Waar je als chauffeur de starre cabine (ondanks een luchtgeveerde stoel) al gauw ervaart als 'bokkig', heeft de CS een plezierige lichtvoetigheid. Oneffenheden op het erf, in het land en op de weg deren de chauffeur nagenoeg niet. De combinatie van de luchtgeveerde zetel en de verende 'schaar' onder de cabine vlakkt alle stoten af; je zweeft als het ware. Als chauffeur zie je alleen de bewegingen van de cabine ten opzichte van giek en frame. Daar moet je even aan wennen. Je hebt in eerste instantie het idee dat er technisch iets niet klopt. Tegelijkertijd maakt die beweging je duidelijk dat de wielen van de Merlo en de assen dus niet geveerd zijn. Die zijn net zo 'star' als voorheen. Cabinevering houdt dus niet in dat je vanaf nu met een volle kieper of met een vierwielige wagen met kuubskisten ongestraft snel drempels of oneffenheden kunt nemen. In het hoofd moet je de verbinding met het frame wel behouden, anders ontstaan er brokken.

Slimme techniek

Bij een eerste blik onder de cabine lijkt het alsof de beweeglijkheid komt van vier veerpoten: geplooide rubbermanchetten wekken

die indruk. Bij nadere beschouwing komt de vering echter van een schaarconstructie. De rubbers herbergen alleen de telescopische geleidingen die de cabine op z'n plaats houden. De cilinder in de schaar dempt hydraulisch/pneumatisch actief en biedt ook de mogelijkheid de cabine vanuit de neutraalstand 6 cm te laten zakken. Het veercomfort is dan zo goed als weg, maar voor werk waarbij een goed contact met de ondergrond van belang is kan het een voordeel zijn. Hetzelfde geldt bij een doorgang in de schuur die net

CS staat bij Merlo voor cabinevering

een paar centimeter te laag is. Aan de achterzijde van de cabine zit de zogenoemde 'Wattstang'; deze stabilisator voorkomt dat de cabine bewegingen overdwars gaat maken.

M CDC display

Tegelijk met de cabinevering introduceert Merlo ook zijn nieuwe dynamische laadcontrolesysteem. Dit elektronische vernuft voldoet aan de standaardisatienorm EN 15000. Het voordeel daarvan voor de gebruiker van een Merlo is dat de machine zelf via een *sensor de attachments* (de werktuigen) herkent die aan de giek worden gekoppeld en daar de parameters van het veiligheidssysteem op aanpast. De chauffeur hoeft dat dus niet elke keer zelf in de software in te voeren als hij van werktuig wisselt. Dit voordeel komt voorlopig alleen uit de verf als er originele

werktuigen van Merlo worden gebruikt. Attachments van andere merken herkent de elektronica niet. Om dan toch zo veilig mogelijk te werken, kan de chauffeur zelf het zwaartepunt en het gewicht invoeren dat het merkvreemde werktuig zo dicht mogelijk benadert. Door het gebruik van laadcellen in de giek (in plaats van sensoren) geeft het nieuwe display volgens Merlo een zeer nauwkeurige weergave van de realiteit en daarmee een optimale veiligheid. Het aardige van dat nieuwe display is de (door Merlo) zogenoemde 'vrije werkingszone'. Zolang de punt op het scherm binnen dit gebied blijft, gelden er geen beperkingen ten aanzien van de stabiliteit en daarmee ook niet voor de snelheid.

Turbofarmer

Merlo was in telescooppladerland zo'n tien jaar geleden de eerste fabrikant die een verreiker uitvoerde met een geïntegreerde hef-inrichting en een mechanisch aangedreven aftakas. Deze versie kreeg de naam Turbofarmer en die kan binnen bepaalde grenzen taken van de trekker overnemen. Technisch gezien zijn die grenzen vrij ruim; dat blijkt uit de test van een Turbofarmer 30.9 in de LandbouwMechanisatie van maart 2010. De hydrostatische aandrijving weet het vermogen goed op de bodem over te brengen en de aftakas staat z'n mannetje. Dat hij desondanks niet kan tippen aan een echte trekker, komt vooral door de beperkte afmetingen van de banden en van de cabine. Daar staat dan weer tegenover dat hij met zijn telescopische giek in alle opzichten een trekker met voorlader weet te overtreffen. De Turbofarmer komt daardoor het best uit de verf als je hem



▲ Sterke punt van de Merlo cabine (los van de nu verkrijgbare vering) zijn het goede rondomzicht en het portier dat geheel open kan, zonder dat de breedte van de machine daardoor noemenswaardig toeneemt. Dat is een voordeel bij het manoeuvreren en ook als je veelvuldig in en uit moet stappen.

koopt als telescoopplader en vervolgens de hef en de aftakas ziet als praktische extra's, waarmee je kunt kunstmest strooien, eggen, zaaien en persen. Een relatief lichte tweede of derde trekker is dan uit te sparen. De meerprijs van 20 mille ten opzichte van een gewone telescoopplader is dan nuttig besteed geld.

Sterke verbetering

De Turbofarmer P40.7 CS brengt de telescoopplader naar een nieuw niveau van comfort. Dat komt vooral voor rekening van de

geveerde cabine. Die maakt werken op en rond het erf comfortabel, maar komt het best uit de verf bij transport. Wat je voorheen als 'bokkig' ervaarde is nu 'enerverend'. Knap is het nieuwe MCDC laadcontrolesysteem dat zelf werktuigen herkent en de instelling van de veiligheidssoftware daar op aanpast. Dat vergroot de veiligheid. Met zijn 102 kW/140 pk motorvermogen komt de Turbofarmer P40.7 CS in de prijslijst te staan voor een bedrag van 76.600 euro bruto en exclusief btw. **LM**

Merlo's nieuwe Turbofarmer P40.7 met CS (Cab Suspension) in detail



▲ De viercilinder Deutz TCD levert in de P40.7 CS een maximum van 102 kW/140 pk. Van de olie-pomp bedraagt dat maximum 130 l/min.



▲ Dankzij de portaalendvertraging in de naaf combineert de Turbofarmer volgens Merlo stabiliteit met een ruime bodemvrijheid.



▲ De vering bestaat uit een schaarmechanisme met daarin een hydraulische cilinder. De manchetten beschermen de verticale geleiding.



▲ De hendel naar je toe is heffen, van je af dalen, naar links de bak achterover en naar rechts voorover. Telescoperen gaat via de rolknop.



▲ De chauffeur kan kiezen uit voorwielbesturing, vierwielbesturing of de hondengang. De laatste is handig om bij een muur weg te komen.



▲ Het nieuwe display geeft op een informatieve manier de stabiliteit van de machine weer. Ook de bekende lampjes (links) zijn gebleven.