

Flinke Avant

De nieuwe, grotere, Avant 860i-kniklader weegt nog geen 3 ton en heeft een hefhoogte van 3,5 meter. Een interessante machine dus voor allerlei klusjes.

TECHNISCHE GEGEVENS

Motor	Kohler KDI 1903 Stage 5
Vermogen	43 kW (57 pk)
Rijsnelheid	30 km/h
Breedte	149 cm
Lengte	339,5 cm
Hoogte (ROPS)	220 cm
Hefvermogen	1,9 ton op 40 cm van vorkenbord
Hefhoogte	350 cm (scharnierpunt)
Gewicht	2.550 kg (ROPS, zonder extra gewichten)
Brutoprijs	46.000 euro

Weidemann, Giant, Knikmops, Manitou, Schäffer. Wie een kniklader zoekt, heeft voldoende keus. En er is Avant. Een machine die flink afwijkt van wat er tot nu toe te koop is. De 860i is de nieuwste uit de reeks en ook meteen de grootste. Deze machine heft meer en hoger. Met een telescopische arm van 82,5 cm kan de 860i een pallet wegzetten op bijna 3,5 meter hoogte. Een belangrijk kenmerk van de in Finland gebouwde Avant-knikladers is dat het bestuurdersplatform een plek heeft gekregen op het voorste deel van de lader – vóór de knik dus. Daardoor heb je als bestuurder altijd

een goed zicht op de giek en kun je perfect zien of je door een doorgang past. Of dat nu een poort, een deur of een hek is. Het nadeel is wel dat je bij alle andere knikladers van de bekende merken achter de knik zit. Schakel je om naar een Avant dan heb je even tijd nodig om te wennen aan de besturing van de machine. Daarnaast kun je bij de meeste knikladers zonder cabine zowel links als rechts op en van de machine stappen. Dat is handig. Soms kan één van de afstappen immers geblokkeerd zijn omdat je bijvoorbeeld te dicht langs een muur staat. Ook dan ben je met de Avant in het nadeel. Je kunt namelijk

niet rechts afstappen. Daar zit namelijk de rechterconsole met de joystick en de overige bedieningsinstrumenten. En onder de beplating van de rechterconsole zijn de oliekoeler met elektrische ventilator weggewerkt.

Geen inching-pedaal

Ook om andere redenen is de Avant een buitenbeentje. Zo ontbreekt een rijpedaal waarmee je de rijsnelheid en motortoerental regelt. En datzelfde geldt voor het zogeheten inching-pedaal waarmee je de oliestroom naar de wielen kunt smoren zonder het motortoerental te verlagen. Bij Avant werk je namelijk altijd op het handgas. De rijrichting en de rijsnelheid bepaal je met twee pedalen in plaats van met een elektronische schakeling op de joystick. De i in de naam 860i staat voor intercooler. Voor de intercooler is er een aparte elektrische ventilator die plat op het motorcompartment ligt. Verder zijn er, behalve de katalysator, geen specifieke maatregelen genomen om de Kohler-dieselmotor op Stage 5-niveau te krijgen. De fabrikant gebruikt dezelfde motor

als in de Avant 755i en 760i. Qua bereik en hefhoogte heeft de 860i een forse stap vooruitgezet ten opzichte van de machines uit de 700-serie: de 860i heft 400 kg meer en bijna 40 cm hoger. Het scharnierpunt zit met uitgeschoven giek op 348 cm. Met die hefhoogte en een eigen gewicht van minder dan 3.000 kg heeft de 860i niet veel concurrenten. Telescopische knikladers van bijvoorbeeld Weidemann en Giant zijn zwaarder en reiken verder dan de 860i. Maar kijk je naar knikladers uit dezelfde gewichtsklasse, dan heeft Avant een streepje voor. De Weidemann 1380 heeft het scharnierpunt op 320 cm. De bak van de Eurotrac W13 (tussen 2.880 en 3.200 kg) scharniert op 322 cm. De Knikmops KM 250H scharniert op een hoogte van 319 cm en is er vanaf 2,5 ton.

Zelfde principe

De Avant bevindt zich dus tussen het servet en het tafellaken. De machine die er op papier het dichtst bij komt, is de MultiOne. Deze Italiaanse shovel is volgens hetzelfde

principe gebouwd: de chauffeur zit voor de knik en het zwaartepunt ligt laag. De grootte MultiOne is de 10.9. Deze heeft een motor met een vermogen van 56 kW (75 pk), maar deze heft tot een hoogte van 320 cm (scharnierpunt bak). Beide shoveltjes blijven net binnen de anderhalve meter op de breedst leverbare banden.

Om een shovel te bouwen die meer kan tillen en verder kan reiken, hebben de Finse constructeurs iets meer moeten doen dan de bestaande Avant 700-serie vergroten. De extra hefcilinder voor de parallelgeleiding is nu onder de boom van de giek weggewerkt. Bij andere Avants is deze buiten de constructie van de boom geplaatst. Tot de 700-serie gebruikt Avant één kiepcilinder, maar bij de nieuwe 860i zijn het er twee geworden, eenvoudigweg omdat er meer massa bewogen moet worden.

De aanspanning is niet gelast maar volledig gegoten. Dat is volgens Avant maatvaster. Een Euro-aanspanning, zodat aanbouwdelen voor de voorlader kunnen worden uitgewisseld, is een optie bij Avant. ■

AVANT 860i IN DETAIL



De elektrische ventilator van de intercooler ligt plat onder de motorkap.



De hulphefcilinder voor de parallelgeleiding is bij de 860i onder de boom weggewerkt.



Het bestuurdersplatform voor de knik heeft het voordeel van een perfect zicht op de giek. Nieuwe chauffeurs zullen er even aan moeten wennen.