

Transporter multitest: Bobcat, Frisian Motors, Kioti, New Holland en Yamaha

Snelle zelfrijdende kruiermet meerwaarde

Op golfterreinen en bij gemeentes zie je steeds vaker transporters die allerlei hand- en spandiensten verrichten.

Zij spreken ook park- en landschapbeheerders en hoveniers aan. We voelden vijf merken aan de tand: drie diesels, één op benzine en één elektrische. De verschillen in prijs en prestatie blijken groot.

Geteste transporters

Bobcat 3400	diesel
Frisian Motors FM 50	elektrisch
Kioti Mechron 2210	diesel
New Holland Rustler 120	diesel
Yamaha Rhino 700 SE	benzine

Een transporter is laagdrempelig: je loopt er zo in en uit en je zoekt er zo mee weg. Een transporter is afgestemd op werkkleding en vuile schoenen: hij kan tegen water, ook uit de slang. Exterieur en interieur zijn zo weer schoon. Met een top van rond de 40 km/h overbrug je snel korte afstanden. Een voorruit en een dak

zijn daarbij wel aan te bevelen; dan blijf je bij regen droog en bij kou op temperatuur: 40 km/h bij minus vijf graden Celsius is zonder voorruit geen pretje. Wil je de transporter zien als een voertuig voor jaarrond, dan heb je die voorruit en dat dak gewoon nodig. Een deur moet je er bij voorkeur echter niet in plaatsen, ook geen halve, zoals bij de

Yamaha. Dat vertraagt de in- en uitstap en dat stoort: het sterkste pluspunt van de transporter is dan verdwenen. Bij de andere vier machines in deze test laat je je namelijk zo van de stoel zakken en je staat weer met beide benen op de grond. De New Holland is de enige waarbij je bij de instap een beetje omhoog moet. De vloer ligt wat hoger en de geveerde bestuurdersstoel voegt daar nog wat centimeters aan toe. Ook de Kioti heeft een geveerde stoel. De rijder zit bij alle vijf machines ongeveerd, maar de wielen van een transporter bewegen zodanig soepel, dat het basisrijcomfort sowieso goed is, ook bij hogere snelheden.

Bewegingsvrijheid in de 'cabine' is er het meest bij de New Holland: daar zitten zowel de chauffeur als de rijder heel ruim. Ook bij de op- en afstap biedt de NH Rustler veel ruimte. Je loopt er gewoon dwars doorheen. De minste instapbreedte voor de voeten is er bij de Bobcat. Bij de relatief kleine FM en Yamaha zit je als bestuurder vrij dicht op het stuur en een wat langer persoon kan onvoldoende met de stoel naar achteren. Bij de Kioti is de bewegingsruimte voor de voeten van de chauffeur wat beperkt. Hij biedt wel als enige volwaardig plaats aan drie personen.

Verder moet een transporter ook een alle-

mansvriend zijn; iedereen moet er zo mee weg kunnen rijden. De elektrische FM en de New Holland voldoen daaraan het meest. Bij de Kioti en de Yamaha moet de pook in neutraal staan om te kunnen starten. Bij de Bobcat moet je ook de rem intrappen. Bobcat en Yamaha geven de vier standen inclusief de neutraal van de schakelpook aan met lampjes. Kioti doet dat met letters.

Omgevingsgezind

Door de geringe afmetingen en het goede zicht rondom heb je bij alle transporters het idee dat je de omgeving goed in de gaten hebt. Toch zijn er wel verschillen. Die ont-





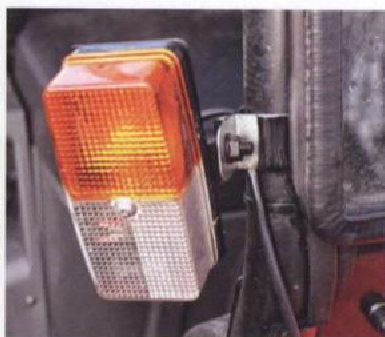
De Yamaha (links) heeft een auto-achtig chique dashboard, waarbij je via drukknopjes informatie kunt oproepen. Jammer van de vele ontsierende waarschuwingen, die er op last van de Amerikaanse autoriteiten op horen te staan. De New Holland (rechts) heeft eigenlijk geen dashboard; er zijn alleen wat controlelampjes en twee kleine displaytjes: één voor de brandstof en één voor de motortemperatuur.



Kwaliteitsverschil zit soms alleen in details: links het knipperlicht van de New Holland; rechts dat van de Kiotti, waar de tijd waarschijnlijk ontbrak om er goed over na te denken. Los daarvan maakt de Kiotti over het geheel een robuuste indruk en mag hij in zijn bak (samen met de Bobcat) het meeste laden: ruim 700 kg. De New Holland daarentegen mag volgens de fabrikant met 800 kg vervult het meeste trekken.



Bij inzet van de transporter jaar rond, moet u er – zoals links op de Bobcat – wel een voorruit bij nemen. Dan zit je (samen met een dakje) bij regen droog en bij koude enigszins beschut. Het frame om die voorruit neemt echter wel vrij veel zicht weg. De Yamaha (rechts) had geen ruit en biedt daardoor een goed zicht, maar bij temperaturen onder nul moet je bijna een motorpak aandoen en een helm opzetten.



staan vooral door de al of niet aanwezige voorruit. Het frame rondom die ruit neemt zicht weg, vooral recht voor. En als die ruit smerig is, wordt het zicht er niet beter op. Verschillen zijn er ook bij het zicht naar achteren: heb je daar toevallig wat framewerk in het blikveld, zoals bij de Bobcat, of is het open, zoals bij de New Holland. De kuipstoelen van de FM en de Yamaha zitten goed, maar zijn niet bevorderlijk voor het achteromkijken; het lichaam wil niet mee. Buitenspiegels zijn een must. Bij de Yamaha misten we die. Bij de Bobcat gaat een deel van het zicht op de rechterspiegel verloren achter het frame. Bij de FM zijn de spiegels sportief, maar klein. 'Stationair' is de elektrische FM het stilst: je hoort hem dan simpelweg niet. De Kiotti is stationair vrij rumoerig. Bij 30 km/h is de FM nog steeds redelijk stil. Op topsnelheid is er door banden- en windgeruis nauwelijks verschil en zijn ze allemaal rumoerig, ook de elektrische.

Goed vasthouden

Een transporter nodigt met zijn goede wendbaarheid en snelle optrekken uit tot een frivole rijstijl. De chauffeur heeft daarbij het voordeel dat hij het stuur in handen heeft. Hij is daardoor voorbereid op bochten en oneffenheden. De rijder is daar minder op bedacht en moet houvast hebben. Meestal is dat via een handgreep aan de voorzijde. Dat werkt goed. De Yamaha heeft links van de rijdersstoel ook een handgreep; een praktisch idee. Ook heeft de Yamaha nog een handgreep in het dak. Met zijn felle benzine-motor is deze Rhino meer dan de anderen afgestemd op het sportieve terreinrijden. De FM (die veel op de Yamaha Rhino lijkt) heeft ook zo'n handgreep in het dak, evenals de New Holland. Deze laatste heeft echter geen handgreep recht voor.

Bij de Bobcat en de New Holland is het stuurwiel verstelbaar; dat vergroot de kans om een goede zithouding te vinden. De Bobcat heeft als enige stuurbevestiging. De Kiotti vraagt ruim 3,5 stuuroomwentelingen van de ene uiterste stand in de andere. Bij de FM zijn er dat maar 2,5. Dat komt het idee van wendbaarheid ten goede. Dat het gevoel je hier kan bedriegen, blijkt bij de draaicirkel: bij de Kiotti is die cirkel met 7,95 m op twee-wielaandrijving het kleinst. Groot zijn de verschillen echter niet. De FM heeft het mooiste stuurtoetje; dat straalt sportiviteit uit. Ook het stuurtoetje van de New Holland doet dat. Daar koop je natuurlijk niets voor, net zo min als voor de witte velgen op de NH en de lichtmetalen velgen op de FM en de Yamaha. Maar het oog wil ook wat. Het

uiterlijk is de slagroom op het toetje.

De elektrische FM moet het doen met alleen achterwielaandrijving. Wil je gewichtige zaken verplaatsen of een kleine aanhanger trekken, dan is vierwielaandrijving (4WD) wel een voorwaarde. Heeft één van de wielen dan de neiging door te slaan, dan helpt een sperdifferentieel. Ook op taluds is dat noodzakelijk. Bij de Kiotti bedien je dat slot en de 2WD/4WD mechanisch met pookjes. Bij de Bobcat en de Yamaha gaat het elektrisch. De New Holland regelt zelf of hij met twee- of vierwielaandrijving rijdt en ook z'n limited-slip-differentieel werkt automatisch. De Rustler heeft als enige rondom evengrote banden. Dat oogt stoer. De andere vier hebben voor kleiner rubber dan achter. Ze staan dan omwille van een gelijke breedte met de voorwielen op iets ruimer spoor. De Yamaha heeft de meeste bodemvrijheid en is daardoor goed geschikt voor ruw terrein. De FM en de New Holland hebben weinig bodemvrijheid. Alle vijf machines hadden we omwille van de vergelijkbaarheid op een bandenspanning van 1,0 bar voor en 1,5 bar achter gezet.

Prestaties

De Yamaha zit met z'n felle benzinemotor en slechts 580 kg gewicht in 3,5 seconden op 30 km/h. De Kiotti neemt daar 7 seconden voor. Ook dat voelt nog snel. Wij reden ook met een tandemaanhanger van 560 kg met daarop een gewicht van 900 kg. Alle vijf konden met die 1.460 kg beter overweg dan verwacht, maar de Kiotti deed dat met zijn hoge eigen gewicht, ondanks noppenbanden, het beste. Ook de Bobcat en de New Holland gaven die anderhalve ton trekgewicht goed partij. De Yamaha (een laag eigen gewicht) en de FM (alleen achterwielaandrijving) bleven enigszins achter, maar niet storend. Dat de ophanging van de FM-trekhaak, ondanks een (oorspronkelijke) oplegdruk onder de 50 kg, toch krom ging, kwam omdat die haak vrij laag zat. Daardoor hing de aanhanger iets voorover en schoof de 900 kg tijdens het rijden over de zandweg geleidelijk naar voren. Dat hadden we te laat in de gaten. Daarna hebben we het gewicht vastgesjord.

Afmetingen & onderhoud

De New Holland is de hoogste van het stel en de Kiotti de breedste. Bij de laatste vertaalt zich dat in een grote laadbak met een inhoud van ruim 400 liter. Die van de New Holland is 370 liter. De Bobcat, die ook vrij breed is, zit daar dicht bij met 350 liter. De bakken van de FM en de Yamaha zijn relatief klein. Een kettingzaag of ander kort spul



De laadbak van de FM (links) is klein vergeleken met die van de Kiotti (rechts): eerstgenoemde heeft net als de bak van de Yamaha een waterinhoud van ongeveer 300 liter. Bij de Kiotti is dat ongeveer 400 liter. De bak van de Kiotti heeft ook een vlakke vloer en een euro-pallet past er ruim in. Bij de laadbakken van de FM en de Yamaha past die pallet er niet in en is er ook geen vlakke vloer.



De Bobcat (links) had als enige stuurbevestiging en daar is het vooral bij stilstand en lage snelheden goed mee werken. De Kiotti heeft dat gemak nu ook standaard, maar had het in onze test nog niet. Bij de Bobcat schakel je twee groepen vooruit en één achteruit met de grote pook links. Bij de elektrische FM (rechts) gebeurt dat wisselen van de rijrichting met de tuimelschakelaar links naast het dashboard.



past er wel in, maar voor gereedschap met een lange steel moet je voorzieningen treffen. Met de achterklep dicht moet je bij de Kiotti het hoogste tillen. Bij de FM en de Yamaha het laagst. Qua onderhoud vraagt de elektrische FM de minste aandacht. De aandrijflijn is eenvoudig, met loodaccu's onder de stoelen, de elektromotor op het differentieel en maar één oliereservoir. De anderen hebben er minimaal vier. Desondanks springt ook de New Holland er qua onderhoud in positieve zin uit. De techniek van de Yamaha maakt een professionele indruk.

In 't kort

Door de geringe cilinderinhoud en doordat een transporter steeds maar kort wordt gebruikt, geeft het verbruik zelden reden tot

klagen. De FM heeft alleen maar laadstroomkosten. De Yamaha is er vooral voor vlot transport met een beetje goederen en voor de fun. De FM lijkt daarop en heeft sterke pluspunten voor het milieu. De Kiotti is er vooral voor het transport van mensen en goederen. Hij is weinig sexy, maar met plaats voor drie mensen en een grote bak wel super praktisch. Het meest allround zijn de Bobcat en de New Holland. Laatstgenoemde is met zijn prijs van bijna 16 mille excl. btw de duurste van het vijftal. De Yamaha zit daar zo'n anderhalf mille onder; je moet bij deze Rhino vooral van rijplezier houden. Wil je vooral werk verzetten, dan biedt de Kiotti de beste prijs-prestatieverhouding. Wil je vooral lage kosten, rust en om het milieu denken, dan is de FM de beste keuze.

FM 50: de 'schoonheid' van elektrisch

Instappen en wegwezen zonder lawaai en uitlaatgassen; dat is de FM 50 van Frisian Motors. Wie geen behoefte voelt aan stoere geluiden kan met deze tweewielaangedreven elektrische FM prima uit de voeten. Kuipstoelen en lichtmetalen velgen geven een sportief uiterlijk.

Het is een bijzondere gewaarwording: de sleutel omdraaien, de schakelaar op Forward en stil wegzoeken. Dat het geluid dan geleidelijk toeneemt komt door de banden en het windgeruis. Naast deze 'stationaire' rust zit de andere winst in het ontbreken van uitlaatgassen en in de gebruikskosten. In aanschaf al niet duur, blijven de 'brandstofkosten' beperkt tot de laadstroom. Die kost rond de 2 euro per lading. Bij een top van 60 km/h is er ongeveer 80 km met volle accu's af te leggen. Met de top van 45, die wij hadden, kom je verder en is er meer trekkracht. De negen onderhoudsvrije loodaccu's van elk acht volt zitten onder de stoelen en geven de kleine FM (kort, smal en laag) een relatief hoog gewicht van 760 kg. Lege accu's vragen een uur of acht voor het opladen.

Klein bakje

De laadbak kleeft elektrisch en heeft praktische sjorogen. Maar hij is klein en heeft geen vlakke vloer. Kort spul als een kettingzaag past er goed in; voor langer gereedschap is hij niet geschikt. Een langere bak is een optie. De in- en uitstap zijn makkelijk en de kuipstoelen zitten goed. Grotere personen ervaren de zitruimte als krap. De keuze tus-



sen voor- en achteruit loopt via een tuimelschakelaar. De FM trekt subtiel op en kan ook met een aanhanger redelijk uit de voeten. Als het zwaar wordt, mist hij een differentieel slot en vierwielaandrijving. De trekhaak kan door omzetten van de kogel ook 12 cm hoger. Het zicht naar achteren via de kleine buitenspiegels valt tegen; grotere versies zijn een optie. Het dashboard heeft een mooie analoge snelheidsaanduiding en metertjes voor ampèrage en volt. De lader heeft het formaat van een

grote koektrommel en is makkelijk aan te sluiten. Het onderhoudswerk stelt weinig voor: geen lucht-, olie- en brandstoffilteren maar één oliereservoir. Wel zijn de accu's (na circa 700 laadbeurten) aan vervanging toe. In de uitvoering zoals wij hem testen, komt de FM op 11.750 euro exclusief btw. Laat je trekhaak, ruiten en reductiebak weg, dan kost hij 9.800 euro. Eind dit jaar komt er ook een 4WD-versie met stuurbekrachtiging en een hoog/laag op de transmissie.

Beoordeling: de FM 50 is voor het milieu een vriendelijke alternatief

Plus
+ elektrische aandrijving
+ geluidsarm en emissieloos

Min
- kleine laadbak
- weinig leefruimte

Waardering

Bediening ★★★★★
Prestaties/Wendbaarheid ★★★★★
Functionaliteit ★★★★★
Rij- en werkcomfort ★★★★★
Onderhoud/Kwaliteit ★★★★★



Echte kuipstoelen, driepuntsgordels en ook de lichtmetalen velgen zijn standaard op de FM. De hoeveelheid ruimte tussen het stuurwiel en de rugleuning houdt niet over.



Een normaal gebruik van een paar uur per dag, waarbij de FM ook deels stilstaat, trekt de accu's voor ongeveer de helft leeg. Opladen kost dan een uur of vijf en minder dan 2 euro.

Technische gegevens, metingen en eindoordeel van de vijf geteste transporters

					
Merk	Bobcat	Frisian Motors	Kioti	New Holland	Yamaha
Type	3400	FM 50	Mechron 2200	Rustler 120	Rhino 700 SE
Merk motor	Yanmar	nvt	Kioti	Kubota	Yamaha
Cilinders/inhoud (cm³)	3/904	nvt	3/1.007	3/719	1/686
Max. vermogen kW (pk)	18 (24)	10 (13)	16,5 (22)	15 (20)	30 (40)
bij motortoeren	3.600	nvt	2.800	3.600	5.250
Brandstof	diesel	elektrisch	diesel	diesel	benzine
Tankinhoud (liter)	34	nvt	28	25	30
Transmissie	cvt	elektrisch	cvt	cvt	cvt
Groepen F + R	2 + 1	1 + 1	2 + 1	1 + 1	2 + 1
Aandrijving	2WD/4WD	2WD	2WD/4WD	2WD/4WD auto.	2WD/4WD
Differentieel slot	ja	nee	ja	automatisch	ja
Wielbasis (mm)	1.930	1.910	1.940	2.075	1.910
Bandenmaat voor	25x10-12	25x8-12	25x10-12	25x11-12	25x8-12
Bandenmaat achter	25x11-12	25x10-12	25x11-12	25x11-12	25x10-12
Max. laadgewicht totaal* (kg)	725	340	726	544	367
Max. trekgewicht (kg)	680	500	590	800	550
Eigen metingen Tuin en Park Techniek					
Voertuiggewicht (kg)	660	760	880	760	580
Lengte (cm)	292	289	290/296 **	310/317 **	287
Breedte zonder spiegels (cm)	154	141	161	156	139
Hoogte (cm)	188	189	208	209	188
Breedte instap (cm)	27	37	30	42	42
Hoogte instap (cm)	33	34	36	47	37
Bodemvrijheid (cm)	28	21	27	19	32
Spoorbreedte vooras (cm)	124	120	125	122	113
Spoorbreedte achteras (cm)	122	115	123	123	110
Draaicirkel op 2WD (cm)	810	820	795	830	840
Inhoud laadbak (liter)	353	313	406	369	296
Tildrempel bak dicht (cm)	112	101	115	112	106
Tildrempel bak open (cm)	83	74	86	84	74
Trekkracht	gem.	onder gem.	boven gem.	gem.	gem.
Acceleratie tot 30 km/h (sec)	6,0	6,5	7,0	5,5	3,5
Topsnelheid (km/h)	45	41	38	37	65
Geluidsdruk stationair	gem.	n.a.w.	boven gem.	laag	gem.
Geluidsdruk bij 30 km/h	gem.	laag	boven gem.	gem.	boven gem.
Brutoprijs getest excl. btw (euro)	14.390 ***	11.750	11.850	15.970	14.487
Brutoprijs standaard excl. btw (euro)	13.400	9.800	10.680	15.970	14.299
* incl. passagiers ** met trekhaak *** zonder de rampendienst-opties					
Waardering					
Bediening	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Prestaties/Wendbaarheid	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Functionaliteit	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Rij- en werkcomfort	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Onderhoud/Kwaliteit	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
onvoldoende ★★★★★ matig ★★★★★ voldoende ★★★★★ goed ★★★★★ zeer goed ★★★★★					