

Alkè XT: topper onder elektrische bedrijfswagens

Qua rijnsnelheid, laadvermogen, trekkracht en actieradius worden de elektrisch aangedreven bedrijfswagens steeds beter. Het nieuwe topmodel is de Alkè XT. Deze krachtpatser heeft een actieradius van maximaal 200 km en een laadvermogen van 1.000 kg.



De nieuwe krachtpatser onder de elektrische bedrijfswagens is de Alkè XT. Die heeft een groot laadvermogen en je kunt er ver mee rijden. Ook het comfort en de afwerking zijn in orde, blijkt uit een proefrit met de Alkè XT320E bij importeur Divaco Benelux in Wijk bij Duurstede. De komende maanden rolt een eerste serie van vijftig uit de nieuwe fabriek in Padova. Hier kan de Italiaanse fabrikant Alkè tweeduizend XT's per jaar maken. Divaco verwacht er veel van. Het bedrijf heeft er tachtig in bestelling voor Nederland, België en Duitsland.

100 km ver genoeg

Met de XT boort Alkè een nieuw segment in elektrisch voertuigen aan. De wagen kan 200 km ver rijden, 63 km/h, 1.000 kg laden en 4.000 kg trekken. Dit zijn dan wel de maximale waarden van de diverse uitvoeringen. Standaard is namelijk een 13 kW accupakket met zes onderhoudsvrije 12 volts accu's. Zijn die opgeladen, dan kun je 100 km ver rijden in de economische werkstand. Met het optionele dubbele pakket kun je de beloofde 200 km rijden. Het extra accupakket kost circa 4.000 euro. In gewone werkomstandigheden is 100 km per dag voldoende. Tenzij je veel moet rijden van dorp naar dorp of de wagen ook voor de winterdienst met sneeuwschuif wilt gebruiken; dan is een extra accupakket noodzakelijk. De wagen is ook 24 uur continu te gebruiken. Je kunt daarvoor het accupakket wisselen middels een snelwisselsysteem. Je laadt met een externe lader het accupakket op, dit duurt 7 uur. Met een speciale dolly en een handpallettruck wissel je het lege en volle pakket om. Opladen kan gewoon in het 230 volt

(16 ampère) stopcontact. Hiervoor is een laadsnoer meegeleverd. Het PL accupakket is niet gevoelig voor lage temperaturen. Er is pas 10 procent energieverlies waarneembaar bij -20 graden Celsius, volgens de leverancier. Een dubbel accupakket gaat wel ten koste van het laadvermogen. Een accupakket weegt namelijk 330 kg. Je kunt dan geen 1.000 kg in de laadbak meenemen, maar 670 kg. Ook het opladen duurt iets langer, namelijk 10 uur. Verder is er keuze tussen de XT320 met tweewielaandrijving en de XT420 met vierwielaandrijving. Het maximale trekvermogen van 4.000 kg geldt voor de versie met vierwielaandrijving. Die is 1.500 euro duurder. De versie met tweewielaandrijving kan maximaal 3 ton trekken. Maximaal, omdat dit geldt voor de XT zonder kenteken. Neem je een gehomologeerde uitvoering (N1 categorie, grijs kenteken), dan is het trek-

200 km ver en 1.000 kg

vermogen 1.500 kg. De XT is toegelaten tot 3,5 ton op de weg. Verder kun je nog een verlengde wielbasis nemen. De laadvloer is dan niet 220 cm, maar 270 cm lang.

Ruime instap

Onze witte uitvoering ziet er modern uit. Standaard zijn er twee kleuren: rood (RAL 3002) en wit (RAL 9010). Metallic grijs, oranje en groen zijn tegen een beperkte meerprijs beschikbaar. Ook is een eigen bedrijfskleur

Alkè XT320E	
Aandrijving	Elektromotor wisselstroom
Vermogen	12 kW / 72 V (6x 12 V)
Koppel	230 Nm
Accupakket	13 kW (26 kW optie)
Actieradius	100 km (200 km optie)
Oplaadtijd	7 uur (10 uur 26 kW pakket)
Rijsnelheid	63 km/h
Trekvermogen	1.500 kg (kenteken)
Max. trekvermogen	3.000 kg
Afmetingen	143 cm breed, 385 cm lang
Laadvloerhoogte	88 cm
Draaistraal	303 cm
Gewicht	980 kg
Prijs excl. btw	vanaf 27.500 euro

mogelijk. Door de brede deur is de instap ruim. De verstelbare stoel zit lekker met een hoge, verstelbare rugleuning. Ook het stuur is verstelbaar en bekrachtigd. De hele console oogt als die van een auto. Speciaal is het 7 inch (18 cm) digitale display midden op het dashboard. Na het omdraaien van de contactsleutel zie je hierop een ampèremeter, 'brandstofmeter' en een snelheidsmeter met in het midden een toerenteller. Jammer dat de brandstofmeter niet het aantal nog te rijden kilometers aangeeft. Onder het display zit een joystickje. Hiermee kun je de auto in zijn vooruit, neutraal of achteruit zetten. Tussen de stoelen zit een hoge en lage gearing. Voor rijden kun je vier elektronische settings kiezen met een draaiknop onderop het middenconsole: eco, sport, towing en climbing. In de eco-stand trekt de XT langzaam op en is hij het meest economisch in energieverbruik. De sportstand rijdt het lekkerst. Je kunt dan gewoon mee

in het verkeer. Kwestie van het pedaal intrappen. Laat je die los, dan voel je de wagen afremmen. Hij genereert dan stroom. De rode pijl onder de ampèremeter verandert dan in een blauwe (bijladen). Om snel te stoppen moet je wel op de rem trappen. Die heeft bekrachtiging. Sturen gaat soepel door de stuurbekrachtiging. De XT kan lekker snel, 63 km/h. Met kenteken zou je zelfs even de snelweg op mogen.

Sterk

Met een helling heeft de XT geen problemen. Hij valt niet terug in de sportrijmodus. Onze bak was overigens leeg. Met een volle bak of een aanhanger zijn de standen towing (trekken) en climbing (klimmen) wellicht wel nodig. De elektromotor heeft een koppel van 230 Nm, wat vergelijkbaar is met een 1.600 cc common rail TDI diesel. Dreigt een van de achterwielen te gaan slippen, dan schakelt het differentieel automatisch in waardoor beide achterwielen volledige trekkracht leveren. Steile hellingen tot 60 procent zijn geen probleem voor de versie met 4wd, weet de fabrikant. Je zet hem dan in de lage gearing met dubbele differentieelsper en stand climbing.

Luchtvering

Snel rijden over een betonpad was niet heel aangenaam. De bobbel klapten in de rug. Dit kwam door de luchtvering. Die was bij ons model op maximaal ingesteld en reageert dan erg stug. Wanneer er 1.000 kg in de driezijdig kippende laadbak had gezeten, was het waarschijnlijk aangenamer geweest. De luchtvering had overigens ook tijdens het rijden veranderd kunnen worden met een tuimelschakelaar. Je kunt de vering namelijk



De XT is 143 cm breed en kan ook als langzaamverkeer zonder kenteken de weg op. Je mag dan officieel niet zo hard, maar wel meer trekken, namelijk 3 ton voor de zwd.

instellen van 0 tot 5,5 bar. De wagen gaat dan zo'n 5 cm omhoog. De onder- en bovenwaarde zijn via het display instelbaar. Overigens reed de XT op een normale weg wel lekker, ook bij maximale luchtvering. Wel is het even schrikken als er een zwaar gebrom klinkt. Maar dat is normaal, laat de importeur weten. Het is de compressor die de luchtvering op constante waarde houdt. Dit gebeurt dus af en toe. In de XT is er genoeg ruimte en het zicht is goed. Wel zit de ruitenwisser bij ons model in het zicht. Dit wordt nog veranderd, de 0-stand gaat naar de rechterkant. Standaard is een elektrische kachel. Aircó is optioneel. De verlichting is via led-lampen. In de wagen is gprs-

data aanwezig voor diagnose op afstand. Naast een wagen met laadbak is er ook een gesloten versie. De fabrikant is bezig met een BE-oplegger-combinatie van 6,5 meter. Hiervoor komt er een draaischotel op het chassis. Deze krijgt zonnecellen op het dak, zodat het accupakket tijdens het rijden bijgeladen wordt. De XT320E is te koop vanaf 27.500 euro; circa twee zo duur als een vergelijkbare dieselvesie. Door onder meer de lage onderhoudskosten en besparing in brandstofkosten (1,4 ct./km ten opzichte van 15,5 ct./km voor de dieselvesie) zou het verschil in circa vier jaar terugverdiend kunnen zijn als je 20.000 km per jaar rijdt. Daarbij rijdt het voertuig CO₂-neutraal. ■

Alkè XT320E in detail



Het display met ampèremeter, 'brandstofmeter' en snelheidsmeter met toerenteller. Het joystickje is voor de rijrichting.



Helemaal links onder op het middenconsole zit een draaiknop voor de vier rijmodussen: eco, sport, towing en climbing.



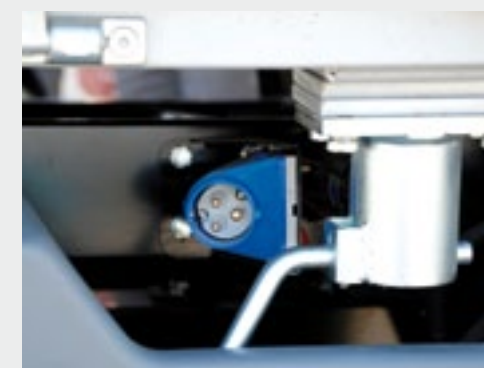
Tussen de stoelen zit de handrem met daarnaast een ronde pook voor de hoge en lage gearing.



Bij de versie met tweewielaandrijving ligt de elektromotor met transmissie overdwars tussen de twee achterwielen.



Het scharnier van de deur is beveiligd met een band, zodat de deur niet door de scharnier kan slaan.



De stekker van de accu zit aan de rechterkant onder de laadbak, net achter de deur.