



Stil werk verzetten

Een elektrische transporter is een wonder van rust. In stilstand hoor je niets en uitlaatgassen ontbreken. Dat zijn sterke punten. En je kunt er ook nog flink wat werk mee verzetten.

Je stapt er
zo in en je
bent er ook
zo weer uit

Elektrische transporters zijn de rust zelve. Ze ronken niet na als je stopt, ze zijn meteen stil. In de groenbranche, waar veel machines zijn uitgerust met een brandstofmotor, is dat een verademing. In plaats van rumoerig zoef je nu zoemend over de wegen naar een klus. De voordelen van een transporter komen vooral naar voren bij klussen binnen de bebouwde kom. Je stapt er zo in en rijdt er zo mee weg. Ook ben je er zo weer uit. Daarbij maakt het niet uit dat het voertuig smerig wordt. Je zet er zo de slang op – ook op het interieur. Ten opzichte van een pickup of de personenauto heeft de transporter ook het voordeel dat je hem door de korte wielbasis snel kunt keren. Ook zakt de transporter door zijn lage gewicht en brede banden niet snel weg. Bovendien voorkomt het terreinprofiel op de banden dat hij vast komt te zitten. Zeker niet de Polaris met vierwielaandrijving en een differentieelslot. Maar noodzakelijk is dat niet. Ook de tweewielaangedreven FM en John Deere komen bijna overal door.

Trekkraft volop

Een groot voordeel van elektrische aandrijving is de elektromotor die zijn maximumkoppel levert als hij net begint te draaien. Vanuit stilstand spurt je dus met maximum power weg. Dat vertaalt zich in heel veel trekkraft. Met een staalkabel aan de trek-

haak van een personenwagen van 1.455 kg met de handrem steeds strakker erop probeerden we op de klinkerverharding hoe lang de transporter de auto nog van de plek kreeg. De FM en de John Deere lukte dat tot net voordat de wielen van de auto blokkeerden. Je hoorde de rem in de achterwielen kraken. De Polaris trok op tweewielaandrijving de auto van de plek met de wielen geblokkeerd. Deze transporter heeft in tegenstelling tot de FM en de John Deere een lage, een midden en een hoge overbrenging. Die laatste is voor het transport, de eerste voor trekkracht. Maar ook met de FM en de John Deere zit je via de traploze elektrische overbrenging niet gauw om trekkracht verlegen.

Topsnelheid

Een transporter die vooral in de bebouwde kom wordt ingezet, heeft in theorie genoeg

aan een top van 25 km/h. Maar moet je als hovenier ook regelmatig op de buitenwegen zijn, dan ben je op die 25 km/h van de John Deere Gator gauw uitgekeken: dat schiet niet op. John Deere legt zich die snelheidsbeperking op, omdat de Gator geen vering op de achterwielen of achteras heeft. De FM en de Polaris zijn rondom geveerd. Ook is die vering soepel en heeft die een grote slag. Als je met de Polaris met 40 km/h of met de Frisian Motors met 55 km per uur over een oneffen weg rijdt, merk je daar weinig van.

Tien minuten

Met de FM-50 zie je er ook niet tegenop om naar de dealer een dorp verderop te rijden. Bij acht kilometer afstand doe je daar met 55 km/h nog geen tien minuten over. Dat schiet tenminste op. En dat kan gewoon met de werkschoenen en de werkkleding aan. Een mooi aspect van snelheid is ook de fun-

factor. Snelheid maakt het werken leuker, spannender. Daar hoeft je niet omheen te draaien. Snelheid geeft je het gevoel dynamisch te zijn. De stoelen van de FM en de Polaris zijn niet geveerd. Deze twee transporters halen het rijcomfort uit de geveerde wielen. Bij de John Deere met zijn starre achteras is de stoel van de chauffeur geveerd, maar die van de rijder niet. Die heeft dus minder zitcomfort. Een compliment krijgt de Gator voor het vele glas. Vanuit de cabine kijk je ongehinderd om je heen. Het nadeel van dat glas is wel de reflectie van licht. Zeker bij wat stoffige ruiten zie je soms even niets. Dat is vooral hinderlijk bij het achteruitrijden. Ook de FM – met zijn ruit achter de stoelen – heeft daar last van. Die zouden wij de volgende keer zonder een achterraut laten komen of hem eruithalen.



De Polaris heeft als enige vierwielaandrijving en een differentieel slot (middelste schakelaar). Met de linkerschakelaar schakel je tussen voor- en achter eruit en met de rechterschakelaar schakel je tussen de drie snelheidsstrajecten.



Voor de FM is uitgerust met stoere, brede banden. Het risico dat je met de transporter wegzakt, is minimaal.



John Deere levert op de Gator een kort driepolig snoertje. Daaraan past dan weer een verlengsnoer.

DE BAKKEN



De bak van de FM is van staal en kan elektrisch kiepen (optie). Vervelend zijn de bollingen van de wielkasten. De bak van de FM is de kleinste van de drie transporters in de test.



De dubbelwandige kunststof bak van de Polaris is hoog én wat aan de kleine kant. De bodem is wel vlak.



De bak van de John Deere is de laagste en grootste en daardoor de meest praktische van het stel. De bak is bovendien als enige voorzien van sjoer-ogen waarmee je de lading kunt vastzetten.

Bij de John Deere doe je dat minder snel, omdat dan het cabine-effect weg is. De Polaris had geen ruiten en ook geen dak. Je bent overgeleverd aan de elementen. Driekwart van de tijd valt daarmee te leven (tenzij het regent), maar 's winters is het niet fijn. Bij temperaturen onder nul wil je tijdens het rijden gewoon achter een voorruit zitten. Die leidt samen met een dak de meeste kou langs je heen. Een achterraut en portieren zijn niet per se nodig. Een nadeel van portieren – zoals de John Deere die als optie had – is dat ze een fors deel van de vlotte in- en uitstap tenietdoen. Bij de FM en de Polaris zonder portieren zit je zo achter het stuur en glij je zo weer van de stoel.

Vloerhoogte

Bij de FM en de Polaris is de vloerhoogte 37 cm vanaf de grond. Bij de John Deere is die 31 cm. Dat verschil merk je. Het lichaam hoeft bij de John Deere niet omhoog: je trekt alleen de benen wat in. Een transporter is – zoals de naam al aangeeft – vooral bedoeld voor transport. Veel van het potentiële gemak dat je daarvan kunt hebben, hangt dus af van het kwaliteit van het bakje. John Deere heeft dat het best begrepen. De bak is groot en voldoende laag bij de grond en (voor het geval je grond wilt vervoeren). Jammer dat de bak van John Deere niet elektrisch kiept. Dat gemak zat als optie wel op de FM-50. De bakken van de FM en de John Deere zijn van metaal; die van de Polaris is van kunststof. Dat is dubbelwandig voor voldoende sterkte. Dat

neemt ruimte weg en oogt minder chique. Maar het voordeel is wel dat de bak bij beschadiging (wat bij een werkpaard nu eenmaal snel gebeurt) niet roest.

Opladen

Het accupakket van alle drie testtransporters heeft (mits geheel geladen) voldoende capaciteit voor een normale werkdag. Daarbij moet je er van uitgaan dat de transporter

Elektriciteit is geen dure energie

zo'n tweederde van de tijd stilstaat, omdat je dan bezig bent met laden of met een andere klus. Met de lithiumaccu's van de FM is de werkdag langer dan bij de loodaccu's van de John Deere en de Polaris. Keerzijde is wel dat het laden bij de FM iets langer duurt, maar als je daar gewoon de nacht voor reserveert, dan zijn ze de volgende morgen alledrie weer vol. Naarmate de snelheid hoger ligt is het energieverbruik uiteraard hoger. De John Deere springt door zijn lage topsnelheid het zui-

nigst om met zijn voorraad elektrisch vermogen. Maar of dat voor het gevoel van de gebruiker opweegt tegen het tijdverlies door de lage topsnelheid? We denken van niet. Temeer omdat elektriciteit geen dure energie is. Verder is de John Deere met zijn degelijke bouw en cabine wel zwaar. Het kost ook energie om dat gewicht elke keer in beweging te brengen. De FM is veruit de lichtste van de drie.

Voortuit en dak

Als u op uw hoveniers- of groenbedrijf een transporter overweegt, dan is ons advies om er één te kopen met een dak en voortuit. Dan zie je er 's winters en bij regen niet tegenop om aan het werk te gaan. Is de snelheid van minder belang, maar het werk des te meer, kies dan de Gator van John Deere. Die heeft de meest doordachte laadbak. Is vooral de snelheid belangrijk, dan zijn de FM en de Polaris goede keuzes. Op de vraag of de elektrische transporter een alternatief is voor dieselvesie, antwoorden we volmondig: ja.

IN 'T KORT

Kopers van een transporter moeten kiezen voor een voertuig mét een voortuit. Dat is een stuk comfortabeler. De FM en de Polaris zijn sneller dan de John Deere. Maar de laatste heeft de meest praktische laadbak. En elektrisch is een prima alternatief voor variant met een dieselmotor.

SPORTIEVE LEFFERT FM-50

Voluit heet hij Leffert FM-50. Deze transporter van het Nederlandse Frisian Motors valt bij de eerste kennismaking vooral op door de sportstoelen en de eigenwijze en stoere de bullbar. Door de soepele vering van de wielen is het rijcomfort ondanks de hoge top van 55 km/h goed.



De FM-50 heeft een echt dashboard en een flinke middenconsole. Daardoor kun je niet zo eenvoudig via de passagiersstoel uitstappen.



De kuipstoelen (standaard) geven steun en een veilig gevoel. Maar de vierpunts gordel is net een beetje te veel van het goede: die doe je niet om.



Als enige van de drie heeft de FM lithiumaccu's met een grote capaciteit. In het midden, tussen de achterwielen, zit de elektromotor.

CONCLUSIES

- +** Hoge top van 55 km/h
Comfortabel
Grote capaciteit lithiumaccu's
- Onpraktische laadbak
Externe lader
Lastig achterom kijken

De chauffeursstoel van de FM is niet geveerd. Wel heeft die – en ook die van de bijrijder – een ruime lengteverstelling en biedt hij veel zijdelingse steun. Nadeel van de kuipstoelen is dat het bovenlichaam minder goed meedraait als je achterom wilt kijken. Ook hindert dan de reflectie van licht op de achterraut. De cabine van de FM-50 is met zijn 191 cm de hoogste van het drietal. Gemeten over de buitenspiegels is de FM-50 ook de breedste. Bodemvrijheid is er voldoende. De bakrand en de neergeklapte laadklep

zitten op een gemiddelde hoogte. De bak is niet al te lang en in de breedte is hij de smalste van de drie. De binnenhoogte van de bak is met 31 cm voldoende, maar dat compenseert niet het gebrek aan lengte. De inhoud is het kleinst van de drie en er mag niet veel gewicht in. Elektrisch kiepen (optie) is wel handig. Een minpunt is de boling van de wielkasten in de laadvloer. Daardoor is het stapelen van lading lastig en ligt een pallet niet stevig. Een wat grotere bak met een vlakke vloer is wel een optie. De FM-50 staat voor op smallere banden dan

achter, terwijl de spoorbreedte voor en achter gelijk is. Daarmee moet je bij manoeuvreren rekening houden. De prijs ligt standaard wat hoger dan die van de andere twee. Daar horen dan wel de lithiumaccu's bij met een grotere actieradius dan loodaccu's. Bovendien is er bij aanschaf door die moderne accu's via Mia/Vamil tot 38 procent fiscaal voordeel mogelijk op de prijs van de transporter als geheel. De FM-50 heeft een externe lader. Dat is niet handig als je van huis bent en de accu's leeg zijn.

PRAKTISCHE GATOR TE

John Deere's Gator TE valt vooral op door een geringe hoogte en een grote breedte. Dat laatste komt voor rekening van de solide spatbordbescherming die er rond omheen zit. Het maakt de Gator wel onnodig breed en het valt nauwelijks op dat hij met 297 cm de langste van het stel is.



Soberheid troef achter het niet verstelbare stuurwiel van de John Deere. De Gator TE biedt alleen het hoogst noodzakelijk. Ook zitten de pedalen behoorlijk uit het midden.



De stoel van de bestuurder is geveerd, die van de passagier niet. Daardoor zit je als chauffeur wat hoger. De deuren zijn plezierig als het koud is, maar als je veel moet in- en afstappen, kun je ze beter demonteren.



Acht zesvoltsaccu's in serie geschakeld betekent 48 volt. De accu's bevinden zich onder de bak en zijn daardoor prima toegankelijk voor onderhoud.

CONCLUSIES

- +** Praktische laadbak
Cabine beschermt tegen kou
Kleine draaicirkel
- Geen geveerde achteras
Lage topsnelheid
Geringe bodemvrijheid

De geringe bodemvrijheid (slechts 17 cm) van de Gator TE vertaalt zich in een plezierig geringe hoogte van de laadbak en daarmee van de laadklep. Met de binnenmaten van 130 bij 113 cm heeft John Deere veruit de grootste inhoud. Wil je de lading vastzetten dan kun je gebruikmaken van de beugel op de bakrand en van de ringen in de vloer. De John Deere staat voor op duidelijk smaller rubber dan achter. De spoorbreedte van de vooras is echter iets groter. De achterwielen van de Gator zijn niet geveerd. Ondanks de

bescheiden top van 25 km/h en de geveerde bestuurdersstoel blijft het rijcomfort gemiddeld. Bij de chauffeursstoel met gewichtinstelling moet je eraan wennen dat het zitvlak en de leuning bij veren iets naar elkaar toe bewegen. Je hebt het gevoel in de tang te worden genomen. Verder moet je wennen aan de geluiden die de opbouwcabine maakt op oneffen terrein. De pedalen zitten vrij ver naar rechts en je voeten hebben een geringe bewegingsvrijheid. Grappig is dat de bijrijder zo'n vijf cm lager zit dan de chauffeur op een niet-geveerde stoel.

Bij de Gator zorgt de achterraut – net als bij de FM – soms voor hinderlijke reflectie als je achteruit een schuur in wilt rijden. In de winter ervaar je de dichte cabine (een optie) als comfortabel, vooral bij transport. Maar bij veelvuldig in- en uitstappen heb je al gauw de neiging de portieren eruit te halen. In de zomer kan de voorruit op een doorwaai-stand. De John Deere had in de uitvoering die wij testten geen buitenspiegels en ook geen binnenspiegel. Die mis je. Op spiegels mag je – ook omwille van veiligheid – niet bezuinigen.

COMPACTE RANGER EV

Polaris valt met de Ranger EV in dit gezelschap op doordat hij standaard drie trajecten biedt voor de traploze regeling van de snelheid: tot 20, tot 25 of tot 40 km/h. Ook heeft hij standaard de keuze tussen twee- of vierwielandrijving.



De Polaris heeft een verstelbaar stuur waardoor je er makkelijk op- en afstapt. Ook kun je zonder al te veel moeite via de passagierstoel op- en afstappen.



De vloerhoogte van de Polaris is net als die van de FM 37 cm. Dat is wat hoger dan de 31 cm van John Deere. Niettemin kun je eenvoudig achter het stuur kruipen.



Met de laadbak omhoog, krijg je eenvoudig toegang tot de elektromotor tussen de achterwielen. De accu's zijn lastig te bereiken.

CONCLUSIES

+ Plezierige top van 40 km/h
Prima rijcomfort
Standaard vierwielandrijving

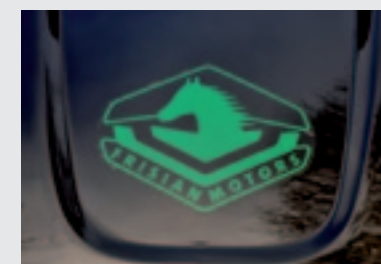
- Geen voorruit en dak
Hoge en kleine laadbak
Accu's zijn lastig bereikbaar

Achteruit stuurt de Ranger wat zwaarder dan vooruit. Bij het achteruitrijden lijken de sturende wielen ook iets te wringen. Ook bijzonder is dat de Polaris met en zonder buitenspiegels even breed is. Dat komt omdat de A-stijlen van het veiligheidsframe wat naar binnen staan ten opzichte van de onderbouw. Ook is de Polaris veruit de kortste van het drietal. Het is dus echt een compacte transporter. Hij staat voor en achter op hetzelfde relatief smalle banden van Carisle en de spoorbreedte is voor en achter gelijk.

Rijcomfort biedt de Polaris door zijn goede vering meer dan voldoende, ook op de top van 40 km/h. Dat de stoelen niet veren, valt dan niet op. 'Stoel' is overigens wel wat veel eer voor de zitvlakken met daaronder opbergruimte. De rugleuning loopt over de volle breedte, waardoor je tijdelijk ook wel met drie personen in de Polaris kunt zitten. Door het ontbreken van glas is het zicht in alle richtingen uitstekend. Wel is het koud. Wil je een transporter jaarrond inzetten, neem er dan één met een voorruit en een dak.

De laadbak is niet al te breed, niet al te lang en niet al te diep. Er kan dus niet al te veel in. Gelukkig is de vloer vlak waardoor je er met de heftruck een pallet in de lengte in kunt schuiven. Een nadeel van de laadbak is ook de hoogte van 115 cm. Dat is 21 cm meer dan die van de John Deere. Daardoor is ook de hoogte van de neergelaten laadklep met 88 cm fors. Bovendien valt die klep er soms uit als je de bak ver achterover kiept. Voor het laden van de accu's heb je bij de Polaris alleen een verlengsnoer nodig. De steker zit onder de 'motorkap'. ■

TECHNISCHE GEGEVENS EN DETAILS



	Frisian Motors	John Deere	Polaris
Afmetingen			
Hoogte	191 cm	179 cm	186 cm
Breedte zonder spiegels	148 cm	162 cm	144 cm
Breedte met spiegels	165 cm	n.v.t.	144 cm
Lengte	293 cm	297 cm	277 cm
Bodemvrijheid	24 cm	17 cm	25 cm
Instaphoogte	37 cm	31 cm	37 cm
Instapbreedte	32 cm	26 cm	27 cm
(Laad)bakmaten			
Bakhoogte	103 cm	98 cm	115 cm
Laadklephoogte	71 cm	67 cm	88 cm
Binnenhoogte bak	31 (22) cm	31 cm	27 cm
Binnenbreedte bak	111 cm	130 cm	115 / 116 cm
Binnenlengte bak	80 / 87 cm	112 / 114 cm	81 / 82 cm
Spoorbreedte en bandenmaten			
Spoorbreedte voor	119 cm	124 cm	122 cm
Spoorbreedte achter	119 cm	122 cm	122 cm
Banden voor	25 x 8.00 - 12	22 x 9.50 - 10	25 x 9.00 - 12
Banden achter	25 x 10.50 - 12	24 x 12.00 - 10	25 x 9.00 - 12
Draaicirkel	8,10 m	6,90 m	8,20 m
Elektriciteit			
Type accu's	lithium	lood	lood
Aantal	vier	acht	acht
Voltage	72	48	48
Overige specificaties			
Topsnelheid	55 km/h	25 km/h	40 km/h
Trekkracht	voldoende	voldoende	ruim voldoende
Gewicht	680 kg	900 kg	800 kg
Toegestane baklading	140 kg	225 kg	225 kg
Prijzen			
Prijs excl. btw standaard	15.400	13.410	14.290
Prijs excl. btw geteste uitvoering	16.560	18.300	14.290

www.tuinenparktechniek.nl/video