

Alkè ATX280E, elektrisch met dieselkracht

Een elektrisch aangedreven transporter is lekker stil en heeft geen uitlaatgassen. Nadeel is de capaciteit van het accupakket. Alkè heeft hieraan gewerkt. De ATX280E kan een ton laden, drie ton trekken en 90 km rijden.

Geluidsarm en zonder uitlaatgassen werken en rijden met een elektrische transporter op bijvoorbeeld begraafplaatsen, in woonwijken, pretparken, bungalowparken, dierentuinen en golfbanen gebeurt al langer. Maar wil je wat extra gewicht meenemen in de laadbak en moet je een redelijke afstand op een dag afleggen, dan is het niet prettig dat de accu halverwege geen power meer heeft. Dan wil je weer snel een transportwagen met ronkende benzine- of dieselmotor. De Alkè ATX280E is een elektrovoertuig met wél veel power. Van dit topmodel heeft importeur Divaco Benelux in Wijk bij Duurstede onlangs de eerste in Nederland verkocht, met aanhangwagen.

Tonnen

De Alkè ATX280E is de nieuwste versie accu-aangedreven machines van de Italiaanse fabrikant. Als je de wagen zo ziet, lijkt hij op zijn kleinere broers. Een sticker 'max 1000 kg' op de zijkant van de laadbak verradt zijn specialiteit. De wagen herbergt namelijk veel power. Zo kun je in de kipbak een ton aan gewicht laden en aan de trekhaak drie ton koppelen. Achter ons proefmodel zat een Alkè aanhanger in dezelfde uitvoering als de laadbak van de transporter. In deze aanhanger, die je net zoals de laadbak ook hydraulisch kunt kippen, kun je net geen ton meenemen. Er past namelijk 800 kg in. De aanhanger heeft een bak van 140 cm breed en 200 cm lang. De prijs van deze aanhanger is 2.800 euro.

Trekaccu

Het vermogen haalt de ATX280E uit 24 accu's van 2 volt. Dit zijn speciale accu's om trekkracht te leveren. De 2 volts lood-zwavel-batterijen hebben dikkere loodplaten dan normale accu's van 6 volt. Ze gaan ook twee tot drie jaar langer mee, weet Divaco. Dit blijkt ook uit de garantietermijn die zeven jaar is in plaats van de gebruikelijk vier of vijf jaar. Met opgeladen accupakket kun je



Alkè ATX280E	
Vermogen	6 kW (8 pk)
Piekvermogen	20 kW (27 pk)
Accupakket	24 x 2 V
Oplaadtijd	8 uur
Laadgewicht	1.000 kg
Trekgewicht	3.000 kg
Actieradius	90 km
Rijsnelheid	25 km/h
Breedte	127 cm
Lengte	353 cm
Draaistraal	360 cm
Gewicht	1.150
Prijs vanaf	19.800 euro excl. btw

op papier 90 km rijden. Dit is verder dan menig ander elektrovoertuig die meestal een actieradius hebben van zo'n 50 à 60 km. De echte actieradius is overigens afhankelijk van hoe zwaar je het voertuig belast. Het accupakket met 24 accu's van 2 volt is tevens het grote verschil met het vorige topmodel, de Alkè ATX200E. Deze elektrowagen heeft acht accu's van 6 volt en dus ook 48 volt, maar kan maar 520 kg laden en 2 ton trekken. De actieradius van dit model is 70 km.

Opladen

Voor het opladen van de accu's is geen speciale oplader nodig. Deze zit standaard op het voertuig. De stekker in het stopcontact prikken is voldoende. In 8 uur zijn de accu's dan weer volledig opgeladen. Het beste is om de lood-zwavelaccu's behoorlijk leeg te rijden, wat je kunt zien op een metertje in de cabine. De levensduur is namelijk mede afhankelijk van het aantal keren opladen. Handig is een snelwisselsysteem voor het accupakket, zodat je bijvoorbeeld ook 's nachts door kunt werken. Voor het verwisselen van het accupakket heb je overigens

wel een heftruck of handpallettruck nodig. Het pakket weegt namelijk bijna 600 kg.

Elektromotor

Onder de polyester motorkap vind je niet veel, er zit namelijk niet zoals gebruikelijk een motor. Een grote elektromotor drijft de achterwielen aan. Deze zit samen met de transmissie op de achteras. Beide worden beschermd door een scharnierende bodemplaat. De elektromotor heeft regeneratietechniek. Dit betekent dat bij het afremmen van het voertuig de accu een beetje oplaadt. Apart is een automatisch differentieel. Dreigt een van de achterwielen te gaan slippen, dan schakelt het differentieel in waardoor beide achterwielen volledige trekkracht leveren.

Rijden

In de cabine is plek voor twee personen. De stoelen zijn standaard niet luxe. Maar echt vervelend is dit niet. De wagen is zelf goed afgeveerd met onafhankelijke wielophanging zoals in een auto. Ook zijn er hydraulische schijfremmen aanwezig, maar deze zijn overigens niet echt nodig. De wagen kan maximaal 25 km/h en laat je het rijpedaal

los, dan remt het voertuig al behoorlijk af op de elektromotor. Het starten is niet echt spannend, je draait de sleutel om en je hoort niets. Door het pedaal in te trappen, en een klein hendeltje achter het stuur vooruit te duwen, merk je dat het voertuig werkt. De hendel van vooruit, neutraal en achteruit zit overigens niet echt verstopt. Het optrekken gaat soepel en ook heuveltjes blijken geen probleem. Onder de stoelen zit nog een normale 12 volts accu die de stroom levert voor de bedieningselementen in de cabine zoals richtingaanwijzer, toeter, digitaal dashboard met ledjes, ruitenwisser en zwaailicht. Links naast de bestuurdersstoel zit een grote rode dodemansknop.

Al met al is de Alkè ATX280E een mooi transportvoertuig die zuinig is in energieverbruik; je hoeft immers geen dure brandstof te tanken. Ook het regelmatig onderhoud is minimaal. En mede door de grote stevige stalen bumper kan hij ook wel een stootje verdragen. ■

Alkè ATX280E in detail



Het accupakket bevat 24 stuks van 2 volt. Het witte tankje is om de accu's bij te vullen.



De elektromotor zit samen met de transmissie tussen de achteras.



De bediening is eenvoudig. Sleutel omdraaien, het hendeltje erboven vooruit duwen, rijpedaal intrappen en de ATX280E zoekt vooruit zonder geluid.