

Accutransporters FM, John Deere en Polaris

Schoon en stil werk verzetten

Een elektrische transporter is een wonder van rust. In stilstand hoor je niets. Ook ontbreken uitlaatgassen. Als het milieu je lief is, zijn dat sterke punten. En je verzet er ook nog flink wat werk mee.



Transporters op accupower zijn de rust zelve. Ze ronken niet na als je stopt, ze zijn meteen stil. In de landbouwwereld waar veel draait om de dieselmotor is dat een verademing. In plaats van rumoerig zoef je nu zoemend over het kavelpad of naar het dorp. Daarbij zit de kracht van de transporter vooral in kleine vlotte klussen op en rond de boerderij. Je stapt

Autotrekhaak
Het nut van een transporter neemt toe als je er een autotrekhaak op laat zetten. Let er dan op dat de kogel onderaan voldoende vrije ruimte heeft, zodat het trekoog van de aanhanger er ver genoeg overheen zakt. Eventueel is die kogel, zoals hier bij de John Deere Gator, te combineren met een wagentrekhaak.



er zo in en rijdt er zo mee weg. Ook ben je er zo weer uit. Daarbij maakt het niet uit dat hij 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 zo

Een transporter is eigenlijk een soort gemotoriseerde luxe kruiwagen

op het kavelpad weer in de andere richting zet. Ook blijft de transporter door de combinatie van een laag gewicht en brede banden bijna altijd bovenop. Door het terreinprofiel op de banden komt hij zelden of nooit vast te zitten. Zeker niet de Polaris met vierwiel-aandrijving en een differentieelslot. Maar noodzakelijk is dat niet. Ook de tweewiel-aangedreven FM en John Deere komen bijna overal door.

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

Kruierbakjes

Een transporter is in feite een moderne kruiwagen. De bak moet dus vooral praktisch zijn. John Deere (in het midden) begrijpt dat het best. De bak is groot en biedt handvatten om een last vast te sjoeren. Bij Polaris (links) en FM (rechts) zijn die bevestigingspunten er niet. Ook is de bak kleiner dan die van John Deere. Daarnaast zit de bak van de Polaris te hoog en heeft de bak van de FM geen vlakke vloer door de bollingen van de wielkasten. Wel kiest de FM elektrisch. Bij de beide anderen doe je dat handmatig en is elektrisch kiepen een optie.

trekhaak van een personenwagen van 1.455 kg met de handrem steeds strakker erop probeerden we op 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 trekkraft. Dat was dus goed te merken. Maar ook met de FM en de John Deere zit je via de traploze elektrische overbrenging niet gauw om trekkraft verlegen. Een transporter die vooral op en om het erf werkt, heeft in theorie genoeg aan een top van 25 km/h. Maar wil je er ook mee over het kavelpad naar achteren, 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 hebben dat wel. Die zijn rondom geveerd. Ook is die vering soepel en heeft die een grote slag. Als je met de Polaris met 55 km/h of met de Frisian Motors met 55 km per uur over een oneffen kavelpad rijdt, merk je daar weinig van. Met de FM-50 zie je er ook niet tegenop om even naar het dorp of naar de dealer te rijden. Bij acht kilometer afstand doe je daar met 55 km/h nog geen tien minuten over. Dat



Sportief onderkomen op de FM
De standaard kuipstoelen geven steun en een veilig gevoel, maar de vierpunts gordel is te veel van het goede. Die doe je niet om.



Wind- en regenhuys op de Gator
Het is een optie en plezierig bij kou en regen, maar portieren schieten op een transporter hun doel voorbij. Gelukkig kunnen ze eruit.



Spartaans comfort op de Polaris
Zonder voorruit en zonder dak is prima als het droog is en boven nul. Maar als het vriest of regent ben je er gauw klaar mee.



Twee sleutels op FM
De zwarte is het normale contact. De rode geeft toegang tot 55 km/h.



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



3 knopjes op Polaris
Links voor- of achteruit; midden 2WD of 4WD; rechts drie snelheidstrajecten.

schiet tenminste op. En dat kan gewoon met de werkschoenen en de werkkleding aan. Een mooi aspect van snelheid is ook de funfactor. Snelheid maakt het werken leuker, spannender. Daar hoeft je niet omheen te draaien. Snelheid geeft je het gevoel dynamisch te zijn.

Comfort en zicht
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 bijrijder 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 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. Bij de John Deere doe je dat minder gauw, 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. Bij beide 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.

Wat een bak
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 de kwaliteit van het bakje. John Deere heeft dat het best begrepen. De bak moet groot zijn, voldoende laag bij de grond en (voor het geval je grond wilt vervoeren) bij voorkeur elektrisch kiepend. Bij de FM-50 zat dat gemak er als optie op. 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 al gauw gebeurt) niet roest. Het accupakket van alle drie testtransporters heeft (mits geheel geladen) voldoende capaciteit voor een normale dag werk. Daarbij moet je er dan van uitgaan dat de transporter 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. Wel duurt het laden bij de FM iets langer, 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 wat dat betreft het zuinigst om met zijn voorraad elektrisch vermogen. Maar of

dat voor het gevoel van de gebruiker opweegt tegen het tijdverlies? We denken van niet. Temeer omdat elektriciteit geen dure energie is. Verder legt de John Deere met zijn degelijke bouw en cabine veel gewicht in de schaal. Dat elke keer in beweging brengen kost ook energie. De FM is veruit de lichtste.

Voorruit en dak

Als u op uw bedrijf een transporter overweegt, dan is ons advies om er één te kopen met dak

en voorruit. 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. 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. ◀



 www.landbouwmecanisatie.nl/video

• Frisian Motors, John Deere en Polaris naast elkaar in meetgegevens en techniek



	Frisian Motors	John Deere	Polaris
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
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 voor	119 cm	124 cm	122 cm
Spoorbreedte achter	119 cm	122 cm	122 cm
Banden voor	25x8.00-12	22x9.50-10	25x9.00-12
Banden achter	25x10.50-12	24x12.00-10	25x9.00-12
Draaicirkel	8,10 m	6,90 m	8,20 m
Type accu's	lithium	lood	lood
Aantal	vier	acht	acht
Voltage	72	48	48
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
Prijs excl. btw standaard	15.400	13.410	14.290
Prijs excl. btw geteste uitvoering	16.560	18.300	14.290

Leffert FM-50 appelleert aan sportiviteit



Snelle transporter met goed rijcomfort

De vering van de FM-50 stond wat stug afgesteld, maar het rijcomfort was desondanks goed. De rechterbuitenspiegel voldoet niet omdat hij schuilgaat achter de rechtercabinestijl.



^ **Sportief stuur**

De FM-50 heeft een echt dashboard. Dat geeft hem een chique uitstraling.



^ Lithiumaccu's met veel capaciteit

Linksonder is één van de vier lithiumaccu's te zien. In het midden de elektromotor.

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 neus met de bullbar. Het rijcomfort is ondanks de hoge top van 55 km/h goed door de soepele vering van de wielen. Daardoor hoeft de chauffeursstoel niet geveerd te zijn. Wel heeft die stoel en ook die van de bijrijder een ruime lengteverstelling en biedt hij veel zijdelingse steun. Het zijn een soort kuipstoelen. Het nadeel daarvan is dat het bovenlichaam minder goed meedraait als je achterom wilt kijken. Bij die actie hindert ook de reflectie van licht op de achterraut. Moet je veelvuldig achteruitrijden, haal dan die ruit er dan uit of bestel een FM zonder. Een doordacht detail is de mogelijkheid om af-fabriek de snelheid te beperken tot bijvoorbeeld 20 of 25 km/h. Als je als baas niet wilt dat het personeel of de kinderen snel rijden, dan haal je de tweede contactsleutel eruit.

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.

Bakzaken

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 diepte van de bak (de binnenhoogte) is met 31 cm voldoende, maar dat compenseert niet het gebrek aan lengte. De inhoud van is het kleinst van de drie en er mag niet veel gewicht in. Desondanks is elektrisch kiepen (optie) wel handig. Een minpunt is dat een deel van de bolling van de wielkasten in de laadvloer zit. Die is niet vlak. 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, ook omdat de FM-50 vrij fel

reageert op het rijpedaal. De prijs ligt standaard wat hoger dan die van de andere twee. Daar horen dan wel de lithiumaccu's bij die een grotere actieradius geven 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 minder handig dan een ingebouwde. Vooral als je niet bij huis bent en de accu's leeg zijn.

- **Plus en min**

- +** Hoge top van 55 km/h
- Topsnelheid te begrenzen
- Zeer comfortabele stoelen
- Lithiumaccu's met veel capaciteit
- Onpraktische laadbak
- Externe lader
- Onpraktische handrem

Gator TE niet snel, wel praktisch



^ **Lage laadbak**
De laadbak van de John Deere is de meest praktische van de drie. Hij is groot, heeft een vlakke vloer en er zijn goede mogelijkheden om lading vast te sjoeren. Kiepen doe je met de hand.



^ **Functioneel**
De Gator biedt alleen het noodzakelijke. De pedalen zitten vrij ver naar rechts.



^ **Acht loodaccu's**
8x6 volt in serie betekent 48 volt. De accu's zijn prima bereikbaar voor onderhoud.

John Deere's Gator TE 4x2 valt met zijn afmetingen vooral op door een geringe hoogte en een grote breedte. Dat laatste komt voor rekening van de solide spatbordbescherming die er rond omheen zit. Op zich is dat een goed idee, maar het maakt de Gator wel onnodig breed. Daardoor valt nauwelijks op dat hij met 297 cm de langste is van het drietal. De geringe bodemvrijheid (slechts 17 cm) vertaalt zich in een plezierig geringe hoogte van de laadbak en daarmee van de laadklep. Dat is makkelijk vullen met de hand en eventueel ook weer lossen. Met een binnenbreedte van 130 cm en een binnenlengte van gemiddeld 113 cm heeft de Gator-bak veruit de grootste inhoud. Je kunt dus veel meenemen. Handig om lading vast te zetten zijn de beugel op de bakrand en de ringen in de vloer. De combinatie van trekkogel en trekhaak is een optie. De John Deere staat voor op duidelijk smaller rubber dan achter. De spoorbreedte van de

vooras is echter iets groter, waardoor dat zo op het eerste oog niet opvalt. Ook valt niet meteen op dat de achterwielen van de Gator niet geveerd zijn. Ondanks de bescheiden top van 25 km/h en de geveerde bestuurderstoel blijft het rijcomfort op gemiddeld steken. Bij de chauffeursstoel met gewichtsinstelling moet je eraan wennen de het zitvlak en de leuning bij veren iets naar elkaar toe bewegen. Je hebt het gevoel in de tang te worden genomen.

Opbouwcabine

Wennen moet je ook aan de geluiden die de opbouwcabine maakt als je over oneffen terrein rijdt. Dat wennen geldt ook voor de pedalen die vrij ver naar rechts zitten en voor de geringe bewegingsvrijheid voor de voeten. Grappig is dat de bijrijder zo'n vijf cm lager zit dan de chauffeur op een niet-geveerde stoel. Bij de Gator zorgt de achterrauit – 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)

Plus en min

- + Praktische laadbak
- Cabine tegen regen en vorst
- Makkelijk accu-onderhoud
- Kleine draaicirkel
- Geen geveerde achteras
- Lage topsnelheid
- Geringe bodemvrijheid
- Geen spiegels

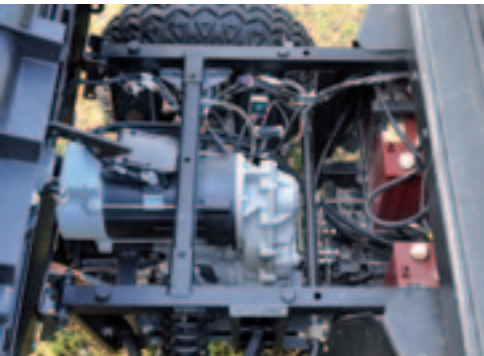
Ranger EV: keuze tussen snel en trekkracht



^ **Spartaans door ontbreken van voorruit**
Echt een werkpaard zonder luxe, maar wel met voldoende topsnelheid en standaard de keuze uit twee- of vierwielaandrijving. Ook zijn er drie snelheidsniveaus met veel trekkracht in de laagste.



^ **Werken in doorwaaistand**
Geen voorruit (wel een optie) en eenvoudige stoelen, wel een verstelbaar stuurwiel.



^ **Grote elektromotor**
De elektromotor zit onder de bak; de accu's (rechts nog te zien) zitten onder de stoelen.

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 valt hij op door de eveneens standaardkeuze tussen twee- of vierwielaandrijving. In deze test reden we constant omwille van een eerlijk vergelijk op tweewielaandrijving. Maar als je een transporter vooral koopt voor de sportieve terreinvaardigheid dan is de Ranger EV (zeker in heuvelachtig terrein) *top of the bill*. Achteruit stuurt de Ranger zwaarder dan vooruit en dan lijken de sturende wielen ook iets te wringen.

Veiligheidsframe

Bijzonder aan de Polaris is dat hij 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 het

zelfde relatief smalle banden van Carisle. Ook de spoorbreedte is voor en achter gelijk. Als je voor ergens langs komt, lukt dat achter ook. 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. Het woord stoel is eigenlijk wat te veel van het goede, want het zijn 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 heb je in alle richtingen goed zicht, maar is het 's winters bij transport wel erg koud. Ons advies: wil je een transporter jaarrond inzetten, neem er dan één met een voorruit en een dak. Dat laatste uiteraard vooral als bescherming tegen de regen.

Voor het werk

De laadbak van de Polaris 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 wel vlak waardoor je er eventueel met de heftruck een pallet

in de lengte in kunt schuiven. Een nadeel van de Polaris-bak is ook de hoogte van de bakrand 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. Die klep valt 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 stekker zit onder de 'motorkap'.

Plus en min

- + Plezierige top van 40 km/h
- Prima rijcomfort
- Keuze uit drie snelheidsniveaus
- Keuze uit twee- of vierwielaandrijving
- Geen voorruit en geen dak
- Kleine laadbak en vrij hoog
- Accu's lastig bereikbaar