



*Alkè-voertuigen hebben directe emissies. Dankzij hun compactheid veroorzaken ze geen verkeersopstoppingen in de stedelijke omgeving.*

# Geen nee te koop bij Italiaanse elektrische Alkè-wegtrans-sporters

Bij Alkè is de keuze reuze

**De professionele elektrische Alkè-voertuigen zijn door de Italiaanse fabrikant ontworpen voor het gebruik onder de meest zware en veeleisende omstandigheden. Daarom zijn ze verkrijgbaar in drie versies; wegvoertuig, heavy-duty en explosieveilig. Dankzij de vele accessoires zijn deze versies beschikbaar in werkelijk honderden configuraties!**

Auteur: Broer de Boer

Met Marc Kipperman spreken we over de elektrische wegvoertuigen, die populair zijn bij gemeentebedrijven, logistieke bedrijven, bezorgdiensten, voor afvalinzameling, catering en *street food*. Kipperman is manager Benelux voor Alkè. Het meest trots is hij op het grote aantal configuraties dat de fabrikant van deze voertuigen levert af fabriek: honderden. En er komen geen derden aan te pas om bijvoorbeeld een uitvoering met een vierpersoonscabine, een hoogkriper of een hoogwerker te leveren, of een voertuig met een liftsysteem voor 120-, 240- of 360-litercontainers voor de reinigungssector. Er lopen zelfs uitvoeringen voor stadsreiniging met een hogedruksysteem dat heet water toepast.

## **Geen directe emissies**

Kipperman ziet voor dit materieel grote kansen in de stedelijke omgeving. Dat komt onder meer doordat de elektrische voertuigen geen directe emissies hebben en dankzij hun compactheid geen verkeersopstoppingen veroorzaken: 'Een belangrijk succespunt blijkt dat

qua opbouw bijna alles mogelijk is. Daarnaast houdt de fabrikant de voertuigen compact en smal. Ze vormen bij het uitvoeren van werkzaamheden dus geen hindernis voor ander verkeer. Ze zijn daarom ook populair bij koeriersdiensten in de stad. Verder spelen ze een rol in het traject van de zogenoemde *last mile*, de bevoorrading van winkels in stadscentra waar verbrandingsmotoren niet meer welkom zijn. In de stedelijke omgeving zijn de Alkè's bruikbaar voor zaken als stadsreiniging en onderhoud van openbaar groen en grijs.'

## **Grootste laadvermogen**

Alle elektrische wegvoertuigen voldoen aan de *road type-approved category N1*. Om ermee op de openbare weg te mogen rijden, is een rijbewijs verplicht. Deze keuring lijkt op veel punten op die van personenauto's. Volgens Kipperman biedt dit voertuig, configuratieafhankelijk, het grootste laadvermogen in dit marktsegment. 'Tot 1.600 kilo aan toe bij de industriële heavy-duty-versie. Bij een wegtransporter, zoals ons ATX340E-model, is dit maximaal 1.640 kilo. Op



Elektrische voertuigen bestemd voor een intensief industrieel gebruik, met de hoogste laad- en trekvermogens van de gamma.

Maximale chassisbelasting (kg)	1500
--------------------------------	------

Maximaal trekvermogen (kg)	4500
----------------------------	------

**Toepassingsgebieden:** industrieën, luchthavens, spoorwegen, havens en daar waar een hoog laad- en/of trekvermogen noodzakelijk is.



Elektrische voertuigen gecertificeerd volgens de ATEX-richtlijn 2014/34/EU voor gebruik in potentieel explosieve omgevingen.

Maximale belasting op laadvlak (kg)	1500
-------------------------------------	------

Maximaal trekvermogen (kg)	4500
----------------------------	------

**Toepassingsgebieden:** chemische en petrochemische industrie, productielocaties van olie en aardgas, mijnbouw, tunnelbouw en tunnelonderhoudswerkzaamheden.

de openbare weg mag je hiermee bovendien een last trekken van 2.000 kilo. Dit model kan overigens een last verplaatsen van 4.000 kilo, maar dat mag alleen op eigen terrein.' De brochure vermeldt een groot aantal opties voor de diverse laadbakken, met verschillende soorten schotten en gaasopbouw en mogelijkheden om mechanisch dan wel elektrohydraulisch de

laadbak een- of driezijdig te kiepen. En om dit voertuig voor de winterdienst in te zetten, blijkt levering af fabriek met een frontlift mogelijk, zodat er een sneeuwschuiver op gemonteerd kan worden. 'Kiezen uit al die opties blijft maatwerk', zo vult Kipperman aan. 'Als je dat wilt, kun je op de laadbak een aangedreven zout- of zandstrooier monteren. En als een vier-



Een comfortabele cabine, waarbij de zitplaats van chauffeur en rijder achter de vooras zit

### Producent en importeur

Er bestaat een sterke band tussen producent Alkè en Van Dyck Marcel te Houtvenne in België. De laatstgenoemde is de Belgische importeur van dit merk voor de Benelux. Van Dyck Marcel voert bijna 50 merken machines voor tuin en park, land- en bosbouw en wegenonderhoud. Over en weer is er veel vertrouwen in elkaar bij beide bedrijven. De samenwerking startte ruim zestien jaar geleden, toen er nog geen sprake was van elektrische voertuigen. Daarbij functioneert de Belgische importeur niet als 'agent', maar als onderneming met eigen filialen, waarin hij zelf ook voorraden aanhoudt. Het Italiaanse Alkè levert de op maat gemaakte voertuigen inmiddels in circa 40 landen. De fabrikant maakte al snel na de start van zijn bestaan, ruim 25 jaar geleden, werk van de transitie van fossiel naar elektrisch aangedreven voer- en werktuigen. De professionele elektrische Alkè-voertuigen zijn volgens de Italiaanse fabrikant ontworpen voor het gebruik onder de meest zware en veeleisende omstandigheden. Er zijn drie versies verkrijgbaar: wegvoertuig, heavy-duty en explosieveilig. Deze drie populaire versies zijn beschikbaar in honderden configuraties. Het eindproduct wordt geproduceerd naar wens van de klant en af fabriek geleverd.

persoonsversie onvoldoende voor een klant is, bouwen we zelfs voertuigen met tien zitplaatsen', lacht hij. 'In de versies met een lange wielbasis kun je een afsluitbare tweedeurs Combi-box laten monteren voor handgereedschap. Die is 110 cm hoog en heeft een bodemoppervlak van 45 x 125 cm.'

### Comfort in cabine

Alkè plaatste de zitpositie van de chauffeur en rijder achter de vooras. 'Als je boven de vooras zit, komen de oneffenheden van het wegdek heel sterk door', weet Kipperman. 'Uiteraard zit er een verstelbare stoel in. Optioneel zijn bijvoorbeeld de Webasto-verwarming, een airconditioningssysteem en elektrische stuurbekrachting. Het voertuigdatabeheer voor Alkè's elektrische voertuigen maakt met één klik zichtbaar of het voertuig rijdt, hoeveel batterijvermogen er resteert en of de accu's worden opgeladen.' Het chassis is in alle uitvoeringen nagenoeg hetzelfde; de lengte kan iets verschillen, maar

De LiFePO<sub>4</sub>-accu heeft volgens de fabrikant verreweg de hoogste specificaties.



Alkè biedt vele mogelijkheden, zoals een uitvoering met een laadlift.

overal treffen we het beproefde McPherson-systeem aan. Op alle uitvoeringen zit één en dezelfde elektromotor, die via het differentieel de achterwielen aandrijft. De maximale snelheid is over de hele linie begrensd op 44 km/uur. Het gekozen accupakket en de stroomsterkte in ampères die softwarematig naar de motor gaat, bepalen de kracht van de verschillende uitvoeringen.

Qua transmissie of overbrenging zijn er dus geen onderlinge verschillen tussen de drie verschillende versies. Alkè kent overigens standaard twee rijstanden: de sportstand en de ecostand. Bij de eerste reageert de motor fel, terwijl hij in de ecostand gelijkmatiger omgaat met de geleverde energie. Optioneel is er een derde rijdstand. Naast de vering spelen ook de banden een rol voor het gebruikscomfort en de prestaties. Ook hier zijn de gebruikersmogelijkheden legio: die variëren van zomer- en winterbanden voor weggebruik tot gazon- en ruwterreinbanden die veel grip hebben op de bodem. Daarbij heeft de gebruiker de keuze uit verschillende bandenmaten. Een filmpje laat het scala aan accessoires zien.

### Transitiefase

Dat Alkè een transitiefase doormaakt van fossiel naar elektrisch, blijkt ook duidelijk uit de keuzemogelijkheden voor accu's: traditionele loodzuuraccu's, gelaccu's en onderhoudsarme LiFePO<sub>4</sub>-accu's. Dat laatste staat voor lithium-ijzer-fosfaat. Kipperman: 'Wij gebruiken voor de drie markten de LiFePO<sub>4</sub>-accu met verreweg de hoogste specificaties: tot 20 kW. In gestandaardiseerde omstandigheden is de actieradius hiervan 145 km, bij de maximale snelheid. De gehanteerde norm uit de automotive zorgt voor een "eerlijk" getal, want er zijn veel variabelen. De actieradius hangt namelijk sterk af van de chauffeur en de werkomstandigheden. De norm maakt vergelijkingen mogelijk.' Terugkomend op de accu's meldt Kipperman dat de keuze voor de accusoort in de voertuigen volledig afhangt van de toepassing en het gebruik ervan. Alkè werkt met LiFePO<sub>4</sub>-tractiebatterijen van 10 en 20 kW, loodzuuraccu's van 10 en 14,4 kW en gelaccu's van 8,7 kW. Kipperman: 'In een voertuig dat dagelijks grote afstanden aflegt, adviseer ik doorgaans een LiFePO<sub>4</sub>-accu. Voor een voertuig dat vooral ingezet wordt voor *last mile*-diensten, in of rond winkelterreinen, kun je

beter een gel- of loodzuuraccu kiezen. Het prijskaartje hiervan maakt natuurlijk ook een verschil. Lithiumaccu's zijn helemaal onderhoudsvrij en hebben een 50 procent kortere laadtijd. Het aantal laadcycli met een snellader ligt tweemaal zo hoog als bij loodzuuraccu's. Bij zo'n traditionele accu moet je bovendien regelmatig het gedemineraliseerd water oftewel demiwater aanvullen. Als de loodplaten droog komen te staan, kunnen ze kromtrekken en verliest de accu fors aan capaciteit. De accu's hebben een ingebouwde 230 V/16 A-acculader. Op het topmodel dat ik eerder noemde, de ATX340E, kun je met hulpmiddelen zelfs gemakkelijk een 14,4 kWh-wisselsysteem installeren. Dit vergroot de autonomie en de mogelijkheid om langer door te werken.'



**BE SOCIAL**  
Scan, lees & deel!



Af fabriek kan het voertuig ook voorbereid worden op winterdienst.



Af fabriek kan het voertuig ook voorbereid worden op winterdienst.