

Jane heeft de laatste tijd
wat last van 'den draad'.



In de stad komt de Vectrix best tot zijn recht.



Geen pluimpje, maar dankzij het
lage zwaartepunt toch wendbaar.

KENMERKEN

27,5 PK • 65 NM • 210 KG • ACTIERADIUS 40 TOT 70 KM • 0% CO₂-UITSTOOT • 2 TOT 4U OPLAADTIJ

ELECTRO-GLIDE

Hij mag dan nog van oorsprong Amerikaans zijn, bordeaux van kleur en meer dan capabel om met z'n tweeën op stap te gaan, deze Electro-Glide is alles behalve een Harley-Davidson.

Geschreven door Jane Omorogbe

Foto's Renaud Amand

Het is crisis, benzine blijft duur en de wegen slibben dicht. In China en India hebben ze met 13 miljoen

verkochte eenheden al lang door dat een elektrische scooter de oplossing is, maar Europa aarzelt: praktisch als we zijn verlangen we dezelfde inzetbaarheid als van een traditionele scooter. Na 11 jaar ontwikkeling en een geïnvesteerd budget van 50 miljoen dollar introduceert het Amerikaanse Vectrix de VX-1, waarbij de voor de Europese markt bestemde modellen in Polen worden geproduceerd. De scooter oogt mooi en compleet; netjes afgewerkt en verrassend normaal. Dit is een scooter die doet wat je er van verwacht, en goed zelfs. Dat mag ook wel, gezien het geïnvesteerde kapitaal en de forse vraagprijs van net geen 9.000 euro. Maar je krijgt er ook degelijk materiaal voor in de plaats: Brembo remmen, Marzocchi voorvork, Sachs achtervering en Pirelli banden. Een aluminium frame helpt om het gewicht binnen de perken te houden, al is hij met 210 kg zeker geen pluimpje. De aandrijving tenslotte, gebeurt door een borstellose DC gelijkstroommotor, met een maximum vermogen van 27,5 pk. Alle cijfers en letters terzijde, ik wil gewoon weten hoe het ding rijdt. Terwijl ik weifelachtig het gas opendraai, zoemt de VX-1 zacht maar zeker voorwaarts. Het opnemen is verrassend en de acceleratie eerder vergelijkbaar met die van een 250 dan van een sluimerende 125. 0-80 km/u neemt 6,8 seconden in beslag. Niet bloedstollend, maar praktisch genoeg en bruikbaar in de stad. Het is echter het totale gebrek aan motorgeluid dat vreemd aanvoelt. Geen interne verbrandingsgeluiden, aanzuigende luchtfilter of knetterende uitlaat. Niks. Nada. Noppes. Of

misschien een heel zacht gezoem dat geen enkele automobilist hoort. Zacht als fluweel voelt het allemaal wel aan, zelfs trillingsvrij. Versnellingen zijn er ook niet, maar naast de 'twist and go' is er ook een 'twist and slow'-functie. Draai je al rijdend het gashendel verder terug dan z'n neutrale stand, dan remt de Vectrix af – waarbij het remlicht ook gaat branden – en gebruikt hij die energie om de batterijen op te laden. Doe je het wanneer je stilstaat, dan rijdt hij zelfs achteruit, wat handig kan zijn voor fragiele personen die achteruit moeten manoeuvreren met dit al bij al zware tuig. Combineer je de afremfunctie met de remmen, dan sta je echt snel stil, terwijl je bijvoorbeeld op natte kasseien een alternatief hebt voor het in de ankers gaan. Denderend over de Antwerpse kinderkopjes ben ik trouwens minder onder de indruk van de afwerking. Het ziet er mooi en degelijk uit, maar het handige opbergvakje springt twee keer open terwijl alle plastic van en rond het fraaie dashboard rammelt dat het geen naam heeft. Alleen op kasseien echter, waardoor ik het nog net door de vingers kan zien. Hij stuurt gemakkelijk en ermee rijden is eigenlijk best leuk. Het zwaartepunt zit lekker laag, manoeuvres zijn kinderspel en geruisloos zoemen door het verkeer blijft om één of ander reden leuk en grappig. Op de snelweg hinkt hij al snel tegen z'n limiet van 100 km/u aan, maar hij blijft daarbij stabiel en comfortabel en ook de windbescherming verdient een voldoende. Het is echter in de stadsdrukke dat de Vectrix echt tot z'n recht komt. De stuuruitslag is belachelijk groot waardoor je op een zakdoek keert en je in de kleinste gaatjes wringt. Leuk, tof, maar hoe zit het als je er elke dag mee moet leven? Wel, het oplaadsnoer zit netjes opgerold in de bagageruimte – met 40 l. ruimschoots

voldoende – onder het zadel. Je steekt vervolgens de stekker in eender welk universeel stopcontact – bij voorkeur dat van je baas – en na 2 uur is hij voor 80% opgeladen. De overige 20% vraagt 2 tot 3 uur extra geduld. Afhankelijk van je rijstijl varieert de actieradius van 40 tot 70 km, waarbij je op het dashboard een indicatie krijgt van de batterijvoorraad en de overblijvende actieradius. Een oplaadbeurt kost je gemiddeld één euro en een batterij zou 1700 cycli meegaan, wat zich vertaalt in vijf tot tien jaar. Realistisch gezien bedoeld voor woon-werkverkeer of korte stadsuitstapjes. Het mooiste is echter dat de Vectrix ingeschreven wordt als een 125 en daardoor toegankelijk is voor houders van een B-rijbewijs. Onderhoudsvriendelijk is hij trouwens ook: slechts twee keer per jaar moet hij langs de dealer. De Vectrix heeft dus zeker bestaansrecht, zelfs al is de actieradius beperkt. Herinner je echter de eerste gsm's nog? De vorm van een baksteen en net zo zwaar. Met mijn nieuwe gsm kan ik op het internet, filmpjes en foto's maken, navigeren op gps en hij herinnert me zelfs aan m'n moeders verjaardag. De tijd staat niet stil. Technologie evolueert. En de VX-1 is nog maar het begin. ■

TECHNISCHE FICHE VECTRIX VX-1



Motor:	borstellose gelijkstroommotor
Boring x slag:	niet van toepassing
Batterij:	nikkel-metaal hydride, capaciteit 3,7 kWh
Max. vermogen:	27,5 pk / 3.000 opm.
Max. koppel:	65 Nm
Elektriciteitsvoorziening:	elektrisch snoer, 1,5 kW ingebouwde lader
Transmissie:	planetair tandwielstelsel direct op achterwiel
Frame:	aluminium frame
Voorvering:	Marzocchi voorvork, niet regelbaar, veerweg n.b.
Achtervering:	niet regelbare Sachs stereovering, veerweg n.b.
Voorrem:	Brembo schijf met 2 zuigerremklauwen
Achterrem:	Brembo schijf met 2 zuigerremklauwen
Banden voor/achter:	120/70-14 / 140/60-13
Wielbasis:	1.525 mm
Balhoofdshoek/naloop:	n.b.
Drooggewicht:	210 kg
Zithoogte:	770 mm
Oplaadtijd:	Zu (80% opgeladen) tot 4u (100% opgeladen)
Topsnelheid:	100 km/u (begrensd)
Kleuren:	rood of blauw
Prijs België:	€ 8.995,00
Prijs Nederland:	€ 8.995,00
Invoerder België:	EVstart BVBA, Tel. (0)3/216 11 70.
Invoerder Nederland:	ESCH International B.V., Tel. (0)76-542 33 96