



Martijn Verhoef
22 juli 2019

Klaar voor de klus

Waar de elektrische personenauto al jaren niet meer weg te denken is van de Nederlandse wegen, blijft het aanbod van elektrische bedrijfsauto's nog achter. Langzaam maar begint onze bedrijfswagenpagina vol te druppelen met elektrische busjes, zoals recent nog de Mercedes-Benz eVito. Ook Volkswagen heeft inmiddels een geëlektrificeerde bedrijfsbus te bieden en pakt het gelijk groots aan. De e-Crafter moet het elektrische alternatief voor in de stad zijn en wij zochten uit hoe de auto in de praktijk ervaren wordt.



Afwijkend in details

De eerste elektrische personenauto's werden opvallend vormgegeven, om maar duidelijk te laten blijken dat het een elektrische wagen betreft. Werd bij de Nissan e-NV200 deze leer nog toegepast, inmiddels zien we dat het uiterlijk van zowel elektrische personenauto's als bedrijfswagens slechts in details afwijkt van de brandstofauto waarvan ze zijn afgeleid. Dat gaat ook voor de e-Crafter op, want een leek zou de auto niet onderscheiden van de dieselvariant. Er zijn hier en daar badges geplaatst, zoals in de grille, maar de verschillen spatten er niet vanaf. De aangebrachte stickers zijn uiteraard niet standaard, maar maken het voor medeweggebruikers wel duidelijker waarom je op de rechterbaan van de snelweg blijft hangen en zelfs door vrachtwagens wordt ingehaald. De Volkswagen is namelijk begrensd op 90 km/h, waarbij 100 km/h net iets fijner zou zijn op de snelweg.

Standaard heeft de e-Crafter LED-koplampen, die de auto niet alleen zeer goed staan, maar ook een bewonderenswaardige lichtbundel geven. De stalen wielen van de testauto zou je kunnen vervangen voor varianten met wioldoppen, maar eigenlijk

Volkswagen e-Crafter 35,8 kWh L3H3

vinden we de standaardwielen een stuk stoerder staan. Het Candy White van de testauto is de gratis unilak, maar metallic en parelmoer behoren tot de mogelijkheden. De e-Crafter is in Ã©n grootte te krijgen en dat is de L3H3, wat betekent dat je met een enorme bus te maken hebt. Druist dat niet een beetje in tegen de bewering dat de auto voornamelijk in stadscentra tot zijn recht komt? Ja en nee; hoewel de auto onhandig groot is, blijkt er mede door een fijne acteruitrijcamera en grote spiegels bijzonder eenvoudig mee te manoeuvreren te zijn.



Praktisch en ruim

Net als de buitenkant verraadt ook het interieur niet direct dat je met een elektrische auto op pad bent. De tellers en het multimediascherm komen bekend voor, want ze zijn ook in andere voertuigen van de Volkswagen-groep te vinden. De toerenteller maakt plaats voor een powermeter en waar bij brandstofauto's de tankinhoud wordt weergegeven, zie je nu de accucapaciteit. Het centrale scherm geeft informatie over de energiestroom en het rijgedrag weer. Zo zie je direct in hoeverre jouw rijgedrag invloed heeft op een groter rijbereik en dat motiveert om extra zuinig te rijden. Naast de

specifieke functies voor de e-Crafter biedt de Volkswagen een uitgebreid multimediasysteem met onder andere Apple Carplay en digitale radio.

Zowel de materialen als de ergonomie zijn tiptop in orde en bovendien is aan veel aflegvakken gedacht. Waar je ook kijkt zie je bekerhouders, vakken voor telefoons en documenten en een batterij aan USB-aansluitingen. Praktisch en veilig, want je wilt geen losse voorwerpen in de bus rond hebben slingeren. Wanneer je zaken in de vakken bovenop het dashboard plaatst, heeft dat wel tot gevolg dat deze voorwerpen hinderlijk in de voorruit reflecteren. De bestuurdersstoel is ondersteunend en zeer comfortabel. Met gemak plaats je de stoel in een gewenste positie en de zitting kan ook nog eens verlengd worden om de bovenbenen te ondersteunen. Aan boord van de e-Crafter is plek voor drie personen, waarbij de middelste persoon het minste comfort geboden wordt, maar ten opzichte van andere bussen nog steeds geen reden tot klagen heeft. Onder de bijrijdersbank berg je heel gemakkelijk de laadkabel op, zodat ook deze niet rondslingert in de cabine of de laadruimte.

Om over de laadruimte te spreken: die is met een inhoud van 10,7 kubieke meter prima op orde. Bij een elektrische bedrijfsauto dien je wel rekening te houden met het flink hogere gewicht ten opzichte van de dieselversie. Zo weegt de e-Crafter al gauw 400 kilo meer ten opzichte van de Crafter TDI. Het nuttig laadvermogen van de testauto komt op 955 kg, maar er is ook een 4,25t versie die een nuttig laadvermogen van 1.795 kilo heeft. Je hebt dan wel een groot rijbewijs nodig, want een ontheffing om zware elektrische voertuigen met een b-rijbewijs te mogen rijden is er niet.



Een uitkomst

De dieselvesies van bedrijfsauto's zijn al een stuk verfijnder geworden in de laatste jaren, maar de rust die het rijden met de e-Crafter schept, kunnen ze nooit evenaren. Het is voor het eerst dat we opgestoken duimen kregen tijdens een test met een bedrijfsauto, maar onderweg met de e-Crafter gebeurde het toch echt. Op onze tocht naar een fotolocatie reden we door een Vinex-wijk, waar bewoners van de voorjaarszon aan het genieten waren in de voortuin. In het natuurlijke habitat van de pakketbezorger zit men absoluut te wachten op een geruisloze pakezel, blijkt uit de enthousiaste reacties die wij ontvingen.

En ook voor bestuurder betekent elektrisch rijden een uitkomst. Geen dieselgebrom, geen trillingen, geen schakelmomenten. Alleen maar een licht gezoem van de elektromotor tijdens het accelereren. Het gemak waarmee de e-Crafter - beladen of niet - van zijn plaats komt en de standvastigheid in bochten deden ons verbazen. Dit is eigenlijk zoals elke bedrijfswagen zou moeten rijden, maar er zijn helaas ook minpunten...



De minpunten

Het is vervelend dat de auto niet uit zichzelf rolt, zodra de pook in drive wordt gezet. Bij uitparkeren op een helling rolt de auto zelfs een beetje naar achteren als je het stroompedaal niet diep genoeg intrapt tijdens het weggrijden. Daarnaast is het jammer dat er geen - lichte - aanhangwagen kan worden getrokken.

Maar het grootste nadeel is het beperkte rijbereik. We begrijpen dat je bij een bedrijfswagen nog meer te maken hebt met beperkingen die het gevolg zijn van een zwaar accupakket. Je wilt tenslotte dat een gebruiker de volledige laadruimte kan benutten en dan moeten er compromissen worden gesloten.

Maar ook bij de e-Crafter blijven we de actieradius angstvallig in de gaten houden, en overall maakt het de auto slechts voor een beperkt aantal doeleinden geschikt. Gelukkig heeft de e-Crafter wel een mogelijkheid tot snelladen, in tegenstelling tot andere bussen. De auto is in ongeveer 45 minuten weer volgeladen bij een snellaadstation, dus dat is te overzien. Bovendien moeten we toegeven dat het praktijkbereik van 140 kilometer (onbeladen) zeker niet slecht is, als je bedenkt dat de

Volkswagen e-Crafter 35,8 kWh L3H3

gemiddeld afgelegde afstand van een pakketbezorger in de randstad 45 kilometer op een dag is.



Voor de juiste klus

Er zit dus zeker potentie in de e-Crafter en het rijgedrag is meer dan fijn. Met een aanschafprijs van 69.100 euro ex. is de auto niet goedkoop en er zit geen BPM op die verrekend kan worden. Maar je bespaart wel op onderhoudskosten en brandstofverbruik en je kunt aanspraak maken op een aantal subsidies. Of de e-Crafter bij jouw klus past, kun je alleen zelf bepalen. Maar als de af te leggen kilometers en het budget het toelaten, doe je je met de Volkswagen e-Crafter een groot plezier.

Plus

- + Comfortabele stoelen
- + Stil en soepel rijgedrag
- + Praktisch ingericht

Min

- Begrensd op 90 km/h
- Geen kruipfunctie
- Voor beperkte doeleinden inzetbaar