



Joep de Heer
10 juli 2019

Niet te stoppen!

De revolutie neemt steeds vastere vormen aan. We kunnen er namelijk niet meer omheen; de elektromotor is met een grote opmars bezig in de autobranche. Vijf jaar geleden keek je je ogen uit als je een Tesla zag rijden, tegenwoordig zijn ze op iedere straathoek te vinden. Electrovervoer is bij personenauto's flink ingeburgerd. Maar hoe zit het met de bedrijfsauto's? De bestelwagens die dagelijks nodig zijn om iedere ZZP'er, postbezorger, chauffeur en ieder ander bij zijn of haar klus te brengen? Het aanbod is op dit moment nog beperkt, maar voor hoe lang nog? Bij Mercedes-Benz is de trend gesignaleerd. Tijd voor een bus op elektriciteit, geschikt voor gebruik in stedelijk gebied. We maken kennis met de eVito! Hangen we over vijf jaar massaal onze bedrijfsbus aan de laadpaal?



Geen verschil

Duurzaam en elektrisch rijden heeft een imagoswitch ondergaan. Van geitenwollen sokken tot sprints van 0-100 km/u in een ogenblik; de elektrische auto's zijn er stukken op vooruitgegaan. Zo ook het uiterlijk van de auto's. Er zijn auto's waarbij direct zichtbaar is dat ze zich op elektriciteit voortbewegen. Neem een Nissan e-NV200 waar bijvoorbeeld de luchtinlaat aan de voorzijde ontbreekt. Mercedes neemt de klassieke inslag voor het ontwerp van de eVito en de eSprinter. Bussen die er qua uiterlijk exact hetzelfde uitzien als de variant met een verbrandingsmotor. Zelfs het klepje waar normaliter de brandstoftank achter zit, is hetzelfde gebleven. Echter vinden we achter deze klep bij de eVito uiteraard een stekker. De auto komt er in twee lengtes. Er wordt afgetrapt met de 5.140 mm lange variant met een maximale laadcapaciteit van 1.073 kg. Dit komt bijna geheel overeen met de variant met verbrandingsmotor. De variant die hierboven zit, telt 5.370 mm en heeft een laadcapaciteit van 1.048 kg en een maximaal toegestaan gewicht van 3.200 kg. De laadruimte van beide varianten loopt uiteen van 6,0 tot 6,6 m³.



Slim gebruiken

Wie verwacht binnenboord wel verschillen te zien met de 'normale' variant komt bedrogen uit. De stoelen, spiegels, bekleding, het stuur en de klokken achter het stuur; allemaal zijn ze identiek. En waarom ook niet? De materialen zijn allemaal beproefd vanuit de eerdere edities en werken goed en prettig. Wat wil je als gebruiker nog meer? Tussen de klokken vinden we een klein scherm dat exact aangeeft hoeveel kilometer er nog gereden kan worden met de eVito. Als chauffeur heb je zelf een grote rol in de grootte van het actieradius. Dit kan je beïnvloeden door in de zomer bijvoorbeeld je airco niet op 'standje vrieskast' te zetten en door in de winter bewust met je energie om te gaan. Energie sparen kan op iedere mogelijke manier; zo heb je de luxe van een pre-heat en cool functie van de auto. Op die manier kan de auto, als hij aan zijn laadpaal staat, alvast worden voorverwarmd of juist worden afgekoeld. Dit is op afstand te regelen met een applicatie op je telefoon. Je kan dus altijd in een voorverwarmde of afgekoelde bus stappen. Omdat de auto tijdens dit warmen en koelen nog aan de laadpaal staat, gaat het niet te koste van je actieradius. Volledig opladen kost je ongeveer zes uur en is aan elke willekeurige laadpaal de doen.

Snelladen is niet mogelijk.



Ontwikkeld voor stedelijk gebied

Mercedes-Benz maakt de overstap naar elektrisch rijden erg gemakkelijk. Aan de buitenzijde zijn er amper verschillen en het interieur lijkt wel Ã©Ã©n op Ã©Ã©n overgenomen. Gelukkig zijn er in het rijden wel enige verschillen te bemerken. Waar normaliter een knorrige diesel tot leven komt bij de start van de auto blijft het bij de eVito ijszig stil. Je blijft de vogels horen fluiten en vertwijfeld kijk je of je auto wel echt klaar is om te vertrekken. Om dit voor de gebruiker extra duidelijk te maken is er in het display het woord 'Ready' te lezen. De auto kan vanaf dat moment in de versnelling worden gezet en zal vervolgens gaan rijden. Al na de eerste meters ben je vergeten dat je in een elektrische auto zit. Alle handelingen die je doet zijn namelijk hetzelfde als je gewend bent. Behalve natuurlijk het motorgeluid.

Wie wel eens in een Tesla heeft gezeten, kan zich herinneren hoe het is om vanuit stilstand te worden weggeschoten naar duizelingwekkende snelheden. Jammer maar

Mercedes-Benz eVito 41 kWh Launch Edition

helaas, dit vertier biedt de eVito je niet. In een rustige gang komt de auto van zijn plek en heeft met een 41,4 kWh-batterij een actieradius van 150km (WLTP). De elektrische aandrijflijn heeft een vermogen van 84 kW en 300 Nm koppel. De bestuurder kan de auto afstemmen op het gebruik. Voor stadsrijders is een snelheid van 80 km/u voldoende. Hierdoor rij je zuiniger en zal je op je accu een stuk verder kunnen rijden. Ga je voor langere afstanden dan is de auto in te stellen op een maximum van 120 km/u.

Tijdens het rijden kan je gebruikmaken van drie rijprogramma's en vier recuperatieniveaus (energieterugwinningsniveaus). Wie hier creatief mee omgaat kan behoorlijk wat energie besparen en zo stukken verder komen. Op het moment dat je tijdens het rijden het 'gas' loslaat, gaat de auto direct energie terugwinnen. Door de flippers achter het stuur kan je zelf de kracht van het terugwinnen bepalen. Zo kan de auto lang blijven doorrollen of juist flink gaan afremmen zodra de voet van het stroompedaal wordt gehaald. Hierdoor is het mogelijk om de auto met slechts één pedaal te rijden, omdat het remmen volledig wordt gedaan door de dynamo.



TCO

We horen je denken: 'best leuk dat rijden op elektriciteit, maar wat kost het mij'?

Mercedes komt allereerst met twee varianten op de Nederlands markt. De Launch Edition van 46.720 euro (normale versie) of 47.580 euro (lange versie) exclusief btw. Bij dit bedrag is vier jaar onderhoud meegerekend bij de Mercedes-Benz Van ProCenters in Nederland. De Launch Edition van de eVito is uitgerust met airco, navigatie, achteruitrijcamera, comfortbestuurdersstoel en natuurlijk een laadkabel. Vergelijkbare modellen - die op dezelfde manier zijn aangekleed maar beschikken over een verbrandingsmotor - zijn zo'n 10.000 euro goedkoper. Dat is serieus geld. Waar naar gekeken moet worden, is je complete TCO (Total Cost of Ownership). Zo ben je, afhankelijk van waar je de auto gaat opladen en hoe je rijstijl is ongeveer duizend euro per jaar kwijt aan stroom. Deze rekensom baseren wij op 25.000 kilometer rijden per jaar. Een elektrische auto vraagt om een investering, maar daarbij krijg je wel een aantal voordelen. Zo kom je als ondernemer in aanmerking voor belastingvoordeel zoals bijvoorbeeld de Milieu Investeringsaftrek (MIA/Vamil), geen aanschafbelasting (BPM) en geen wegenbelasting. Tevens claimt Mercedes dat de elektromotor minder snel slijt en is het niet meer nodig om je olie te verversen of je filters te vervangen. Dat is ideaal!



HÃ©t alternatief

Mercedes wil de drempel om over te stappen op elektrisch rijden zo laag mogelijk maken. Dit is met de komst van de eVito behoorlijk goed gelukt. Zowel vanbinnen als buiten zijn er amper verschillen te zien tussen de auto's met verbrandingsmotor of met een elektromotor. We snappen dat er praktisch bezwaren kunnen zijn. Zo kan er bijvoorbeeld geen aanhanger achter de auto worden gehangen en zit je rond de 150km aan je maximale actieradius. Dit kan een belemmering vormen voor de werkzaamheden die je iedere dag moet uitvoeren. Je kan het ook van de andere kant bekijken: het overgrote deel van de de ZZP'ers, chauffeurs en bezorgers rijdt iedere dag minder dan 100km en heeft vrijwel nooit een aanhanger achter de bus. Juist voor die personen kan elektrisch rijden een perfect alternatief vormen.

Plus

- + Geen ruimteverlies
- + Energiebewust
- + Laagdrempelige overstap

Min

- Snelladen niet mogelijk
- Aanhanger trekken niet mogelijk