Martijn Verhoef

Magnifiek, maar...

Een premium beleving bieden met een bedrijfswagen, dat is een hele opgave. Toch is dat de missie van Mercedes-Benz Vans en het gaat ze niet onverdienstelijk af. Vele jaren op rij weet Mercedes een heel evenwichtig marktaandeel te behalen en op het gebied van aftersales weet het die belofte van premium zeker waar te maken met ruime openingstijden en haal- en brengservices.

Vaste waarde voor de bedrijfswagenafdeling is de Sprinter, die in Nederland (maar ook in de rest van de wereld) een ongekend hoog marktaandeel heeft. Met veel laad- en trekvermogen en stoere looks weet de grootste bedrijfswagen van het merk vele ondernemers te overtuigen. In Nederland zijn dat ondernemers die op korte termijn de overstap naar elektrisch moeten maken, als ze de binnensteden van ons land nog binnen willen komen. En juist op dat vlak had de Sprinter tot voor kort niet veel te bieden. Een beperkt rijbereik en amper trekvermogen zorgde dat de bus alleen voor de zogenaamde last mile delivery interessant was. We schrijven expres in de verleden tijd, want de vernieuwde elektrische Sprinter heeft veel meer te bieden. Al horen er mitsen

en maren bij, die meer aan de overheid dan aan technici uit Stuttgart liggen.

Premium bus

Hoe zorg je voor een premium gevoel bij een bus die vooral bedoeld is als werkpaard? Dat er een ster in de grille prijkt bij de Sprinter helpt al enorm, want Mercedes-Benz is Ã©Ã©n van de waardevolste automerken ter wereld. Maar ook als je de merkemblemen wegdenkt, staat er een heel stoer vormgegeven bedrijfswagen. De ontwerpafdeling heeft er, ondanks alle beperkingen die bij deze carrosserievorm horen, echt iets van gemaakt. Een tijdloos ontwerp is het bovendien, want we vergeten bijna dat de Sprinter in huidige vorm alweer zes jaar rondrijdt.

Hoewel er onderhuids grote wijzigingen zijn aangebracht, is dat aan de buitenzijde niet echt te zien. Het vernieuwde broertje Vito rijden we tijdens hetzelfde persevenement en daar zijn de veranderingen beter te ontdekken. We kunnen dan ook niet echt spreken van een facelift, maar meer van een modeljaarwijziging waar de nadruk op technisch vlak ligt. Maar laten we niet vergeten dat de Sprinter tijdens zijn introductie al zeer

vernieuwend was als het ging om comfort en veiligheid. Zaken als led-verlichting en camerasystemen zijn daarom gewoon aanwezig op de grootste Mercedes-bus. De volledig elektrische versie onderscheidt zich slechts minimaal van zijn dieselbroers. Waar de personenauto's van het merk echt een eigen submerk EQ krijgen, staat er bij de eSprinter hier en daar Electric geschreven.

De laadopening zit in de neus, zodat je altijd vooruit in moet parkeren bij een laadplek. Gelukkig is er standaard een remhulp die let op kruisend verkeer aanwezig, want het uitparkeren na het opladen is daarmee wel onhandig.

Standaard MBUX

Binnenin de Sprinter profiteer je van het standaard aanwezige MBUX-multimediasysteem. Dat systeem is volledig geÃ¼pdatet naar de laatste versie en is bovendien helemaal ingericht voor elektrisch rijden. De intelligente navigatie houdt rekening met het rijbereik van de e-van en plant desnoods zelf de laadstops op een lange route in. Je ziet dan waar je laadt, hoeveel het kost (mits je gebruikmaakt van

Mercedes' laadservice) en hoeveel laadstations er beschikbaar zijn. Uiteraard heb je een helder overzicht van je verbruik en kun je de voorverwarming of -koeling instellen. Achter het stuur zien we een tweede schermpje tussen de digitale tellers en daar zie je meer realtime info over verbruik en rijbereik.

Net als alle andere bussen en personenauto's zien we de implementatie van Europese regelgeving in de veiligheidssystemen van de Sprinter. Zo worden we door een alarm erop geattendeerd als we de snelheid overschrijden. Die waarschuwing zet je met een tikje op het touchscreen uit, wat ontzettend handig en snel werkt. Met zijn standaarduitrusting is de Mercedes helemaal klaar voor de wetgeving die vanaf juli van kracht is. Zo beschik je nu standaard over een achteruitrijcamera, dodehoekhulp en een remassistent. Niet verplicht, maar wel superhandig is de digitale binnenspiegel. Ook als je een dichte cabine Sprinter bestelt, kun je zo het verkeer achter je in de gaten houden en dat ook nog eens onder alle weersomstandigheden en in het donker.

Elektrisch rijden heeft voor het rijcomfort vele voordelen, omdat het gemis van motorgeluid en resonanties veel eerder opvalt. Dan moet je natuurlijk wel een stille cabine hebben, anders nemen geluiden van wind en bandengerol de overhand. Gelukkig is daar op gelet bij de Sprinter, want het blijft heerlijk stil aan boord. Dat draagt echt bij aan een hoger comfortniveau, net als de uitgebreide verstelbaarheid en uitstekende ondersteuning van de stoelen. De automaathendel zit aan het stuur, zodat je erg veel ruimte in de middenconsole bespaart. Genoeg plek dus voor bekerhouders en aflegvakjes. Bovenop het dashboard zien we een groot opbergvak, met verscheidene USB-C aansluitingen. Omdat het buitenste gedeelte is afgedekt, weerspiegelen de zaken die je daar neerlegt niet zo hinderlijk in de voorruit.

Laden of laden?

Op het gebied van laadvermogen is er bij de eSprinter heel veel mogelijk, maar dit is het moment dat de mitsen en maren opspelen.
Je hebt de eSprinter met drie batterijpakketten, van 56, 81 en 113 kWh. Daarnaast zijn er drie lengte- en hoogtematen, die uiteraard invloed hebben op de inhoud van de laadruimte. Maar ook met hoeveel je mag inladen, want het nuttig laadvermogen varieert van een schamele 578kg tot liefst 1.536 kg. Het ligt er maar net aan welke batterij en carrosserievariant je kiest. En welk rijbewijs je hebt, want daar moet je zeker rekening mee houden. De eSprinter is van zichzelf al geen lichte jongen, zo weegt de L2 met een batterij van 81 kWh die wij rijden al meer dan 2.700 kg. Het betekent dat je 731 kg mag inladen om tot een gecombineerd gewicht van 3.500 kg te komen. Er is nu nog een vrijstelling, waardoor je met een B-rijbewijs een elektrische bus met een gecombineerd gewicht van 4,25 ton mag rijden. Maar die vrijstelling gaat er op 1 juli vanaf en dan zou je op papier een vrachtwagen besturen, zodat je een C-rijbewijs, tachograaf en andere zaken moet regelen.

Ga je voor veel rijbereik, dan is het gevolg dat je minder mee kan nemen. En daar zit de crux, want als de overheid de vrijstelling zou doortrekken tot er Europese wetten zijn geÃ¯mplementeerd, dan zou de eSprinter veel meer laadvermogen hebben en voor veel meer ondernemers geschikt zijn.

Eindelijk trekvermogen

Die vrijstelling wordt de Nederlandse ondernemer door de neus geboord, zoals het er nu naar uitziet. En daarmee is de versie met het grootste rijbereik, namelijk de 113 kWh met tot 478km rijbereik, bij voorbaat oninteressant voor veel bedrijven. Je hebt in die versie altijd een vrachtwagenrijbewijs nodig als je nog laadvermogen over wilt houden. De versie die wij rijden, die met 81 kWh en 329 km rijbereik, is wat ons betreft de gulden middenweg. Je kunt tot 731 kg inladen, wat voor zo'n grote bus niet veel maar wel acceptabel is. Bovendien mag je nog 2.000 kg trekken en dat is ook veel meer dan de elektrische Sprinter voor de modelwijziging kon. We rijden de 204 pk sterke versie, die maar iets minder ver komt dan de 136 pk sterke variant. De snelheid is begrensd op 100 km/h, wat maakt dat je in ieder geval vrachtwagens nog redelijk snel kunt inhalen

en het verbruik binnen de perken blijft. De auto is met 500 kg beladen en dan is de eSprinter zeker geen strepentrekker. Maar door de vloeiende aandrijving en het vermogen op de achterwielen voelt het geheel toch solide en goed te plaatsen aan. De weergave van het rijbereik is prettig accuraat, wat we al eerder bij de elektrische bedrijfswagens merkten. We kunnen met belading zo'n 280 km ver komen en dat is heel aardig. Met het snellaadvermogen van 115 kW heb je het batterijpakket ook binnen drie kwartier weer vol, dus met een beetje handig plannen van de lunchpauze kun je zo ruim 500 kilometer ver komen met Ã©Ã©n nagenoeg onmerkbare laadstop. Vol gas op de linkerbaan is er echter niet bij, daar zorgen de begrenzer en het bijbehorende hoge verbruik wel voor.

De verbeterde veiligheidssystemen bewijzen zich ook: waar we voorheen streng werden afgestraft met een remactie als we buiten de lijnen kleurden, is de rijbaanhulp in de vernieuwde Sprinter veel prettiger. Bovendien zijn bijna alle systemen standaard aanwezig, alleen voor adaptieve cruise control betaal je extra.

Hopen op vrijstelling

De overheid ziet het liefste zo snel mogelijk dat bedrijven de overstap naar elektrisch maken. En op papier heeft de eSprinter alles in huis om die transitie nu al mogelijk te maken. De auto biedt een groot rijbereik, aanzienlijk trekvermogen en een groot laadvermogen. Het is daarom jammer dat juist de overheid ervoor zorgt dat met het afschaffen van de C-rijbewijs vrijstelling de eSprinter (en daarbij alle elektrische versies in dit segment) lang niet voor alle ondernemers geschikt is.

Het is nu kiezen tussen laadvermogen en rijbereik, terwijl dat met de vrijstelling niet nodig zou zijn. Hopelijk komt daar dus nog een verandering in, waardoor de eSprinter nog beter tot zijn recht komt. Die potentie heeft de Mercedes in ieder geval wel, want het is een zeer fijn rijdende, compleet uitgeruste en comfortabele metgezel.

Plus

+ Groot rijbereik en snellaadvermogen
+ 2.000 kg trekvermogen
+ Navigatie met laadstationplanner

Min

- Door hoog gewicht snel aan grens B-rijbewijs
- Weinig uiterlijke onderscheiding t.o.v. dieselversie