

Jetzt wird es ernst

VW Nutzfahrzeuge bringt seinen ersten elektrisch betriebenen Transporter auf den Markt. Die Reichweite soll in der Praxis gut 120 Kilometer betragen, Einschränkungen in Sachen Ladepraxis gibt es nicht.



Den Drehzahlmesser hat im e-Crafter die Rekuperationsanzeige ersetzt

Mit der rein batterieelektronischen Version des Crafters startet VW ab der IAA (Bestellstart, bei gut neunwöchiger Auslieferzeit) ein interessantes Experiment. Denn die Zielgruppe des 3,5- bis 4,25-Tonnners ist zum einen klar umrissen: KEP-Dienste, Handwerker und Einzelhändler, die auf der letzten innerstädtischen Meile Waren und Pakete mit viele Stopps ausliefern – und das mit meist täglich weniger als 100 Kilometern Reichweite. In diesem Boom-Segment, das nicht zuletzt ein Newcomer wie Streetscooter mit seinen zwei E-Modellen bedient, wollen die Niedersachsen wildern.

Nun neigen allerdings die ständig unter Lieferdruck stehenden Fahrer nicht immer

dazu, den Gurt anzulegen, wenn es nur 200 Meter bis zum nächsten Stopp ist. Im e-Crafter kommen sie nicht herum, denn ohne geschlossene Tür und angelegten Gurt geht nix vorwärts. Das fehlende Motorengeräusch hilft hier nicht als Erinnerung, denn auch vorschriftsmäßig gestartet, bleibt der Crafter stumm.

Viele Assistenten an Bord

Ein kleines Surren entspringt ihm lediglich, wenn er im Stadtverkehr umherschwirrt, links überholen will und zum Zwischenspur ansetzt – mit einer Elastizität, die manchen Mittelklasse-PKW verblassen



Keine Ewigkeiten – An der Schnellladesäule sind innerhalb von 45 Minuten 80 Prozent des e-Crafter-Akkus geladen

AUTOFLOTTE-TIPP

VW e-Crafter

Grundpreis: 69.500 Euro

Perm. erregte Synchronmaschine

100 kW/136 PS | 290 Nm

1-Gang-Aut. | 90 km/h | 21,54 kWh

0 g/km | 173 km

5.986 x 2.040 x 2.590 mm

10,7 m³ | Nutzlast: 970 – 1.720 kg

Wartung: nach Serviceanzeige

Effizienzklasse: A+

Garantie: 2 Jahre (erweiterbar)



Mit maximal 10,7 m³ Ladevolumen gibt es im e-Crafter keine Platzeinbußen

lässt. Hörbar wird der Hannoveraner beim Rückwärtsfahren, wenn er sich den Weg freipiepst – was, kombiniert mit der serienmäßigen Rückfahrkamera, sicher und einfach funktioniert. Neben dem Auge nach hinten, ist eine ganze Armada von sinnvollen und wirksamen Helferlein ab Werk an Bord: Park Pilot mit Flankenschutz, Multi-Kollisionsbremse, Seitenwind-Assistent, LED-Scheinwerfer, Klimaautomatik, Sitzheizung, beheizte Frontscheibe, Komfortsitze und Navi (Discover Media). Der Grundpreis von 69.500 Euro fällt zwar ent-

wie das 100-kW-Aggregat vom e-Golf und wird in Hannover mit der Karosserie verheiratet. Das auf den Transporter abgestimmte Ein-Gang-Automatikgetriebe bringt maximal 290 Newtonmeter auf die Vorderachse, was Power für bis zu 20-prozentige Steigungen bringt. Spannend ist natürlich, was hinten passiert – auf der Ladefläche. Hier kann das komplette Ladevolumen der Hochdach-Variante von 10,7 Kubikmetern oder vier Europaletten genutzt werden, bei einer Laderaumhöhe von 1.861 Millimetern und einer Ladelänge

flusses, der dann die Batterie füllt und nicht leert. Im Schnitt sollen so 120 bis 130 echte Arbeitskilometer drin sein, laut NEFZ sind es 173 Kilometer. Nach 100 Kilometern sind laut dem Normblatt rund 21,54 kWh Strom durch den Generator des 3,5-Tonnners mit 975 Kilogramm Zuladung geflossen, was etwa 2,1 Litern Diesel entspricht.

Ladekarte in Planung

Nach der Tagestour geht es zum Laden. An der Wallbox (7,2 kW) dauert der komplette Refresh knapp fünfeinhalb Stunden. Im Schnelllader (CCS, 40 kW) sind nach 45 Minuten die Batterien zu 80 Prozent aufgefrischt. Einen festen Kooperations-Partner für den Ausbau der eigenen Ladeinfrastruktur, wie ihn zahlreiche Pkw-Stromer-Anbieter aufweisen, gibt es nicht. Aber eine Ladekarte, wie man sie von „Charge & Fuel“ kennt, wird zur IAA erwartet. Wann man diese dann zücken muss, ist eine fahrintividuelle Frage. Denn das Motorenmanagement erkennt das Fahrprofil und prognostiziert aufgrund von Beschleunigungs- und Rekuperationsverhalten einen individuellen Verbrauch. Das heißt, dass am Ende der gleichen Fahrt je nach Chauffeur eine andere Restreichweite stehen kann. So wird selbst ein vorkonfiguriertes Serienfahrzeug (VW rechnet im ersten Jahr zumindest mit vierstelligen Zulassungen) ein typischer Transporter – nämlich ein Individualist.

Rocco Swantusch

Namhafte Firmen prüften bereits 38 e-Crafter auf Herz und Nieren

sprechend üppig aus, dafür wird der Stromer-Fahrer auch nicht mit Mager-Ausstattung alleingelassen. Groß konfigurieren kann man den im polnischen Crafter-Werk gebauten E-Transporter nicht.

10,7 m³ Ladevolumen

Der e-Crafter ist immer ein L3H3 mit Frontantrieb. Aufgrund des unterflurig verbauten Lithium-Ionen-Speichers baut er allerdings so hoch wie die Allradvariante, was den Einstieg und die Ladekante etwas anhebt. Eben jener Energiespeicher stammt

bis 3.450 Millimeter. Die Ladekapazität von 975 bis 1.720 Kilogramm (4,25-Tonner) reicht für die Volumentransporte locker, ebenso ist das Maximaltempo von 90 Stundenkilometern genug, um auf stadtnahen Schnellstraßen nicht hinter den LKWs kleben zu müssen.

38 Testfahrzeuge haben vorab bei Unternehmen wie DHL, Hermes, Coca Cola, Lekkerland oder Scania ihren Praxistest erfahren. Eine der Erkenntnisse: Es braucht keine Abstufung im Rekuperationsgrad. Eine Stufe gibt beim Verlassen des Gaspedals das Zeichen zur Umkehr des Strom-