



Strom für die letzte Meile

Mit dem E-Crafter hat Volkswagen seinen ersten Transporter mit Elektroantrieb im Programm. Der 3,5-Tonner zielt auf Einsätze im städtischen Lieferverkehr ab, allerdings wird der Lieferwagen erstmal teuer gekauft.

VW E-Crafter

Preise: 69.536 Euro

Elektromotor | 100 kW/136 PS

290 Nm | 1-Gang AT | 90 km/h

Akkukapazität: 35,8 kWh

Verbrauch: 21,54 kWh/100 km

Reichweite: 173 km

Leergewicht: 2.502 kg

Zuladung: 773 – 998 kg

5.986 x 2.040 x 2.590 mm

Garantie: Batterie 8 Jahre/160.000 km

Autoflotte-Empfehlung

Individuelle Innenausstattung.

Serienmäßig ab Werk bereits mit

LED-Scheinwerfer, Assistenzsystemen

und DAB-Radio ausgestattet

Wenn Elektroantrieb, dann auf der sogenannten letzten Meile. Schließlich ist dieses Metier wie geschaffen für Transporter mit vollelektrischem Vortrieb.

Die Fahrzeuge bringen auf ihren Touren nur geringe Tageskilometerleistungen auf den Tacho, und die zumindest lokal emissionsfreien Stromer tragen zu sauberer Luft in den gebeutelten Innenstädten bei. Sie flüstern noch dazu fast lautlos durch Wohngebiete.

Für Volkswagen genug Gründe, um in die Serienfertigung bei den Stromern einzusteigen. Der E-Crafter läuft seit einigen Monaten parallel zu seinen Diesel-Brüdern im polnischen Wrzesnia vom Band. Vorerst allerdings nur in einer einzigen Kastenwagenvariante mit 10,7 Kubikmetern Ladevolumen. Das sind exakt 0,6 Kubik weniger als beim vergleichbaren Diesel-Crafter mit Frontantrieb und darauf zurückzuführen, dass der E-Crafter die Karosserieversion der heckgetriebenen Modelle nutzt. Letztere benötigen im Laderaum einen zehn Zentimeter hohen Zwischenboden, um Platz für Kardanwelle und Differenzial zu schaffen. Beim frontgetriebenen Stromer

finden dort die Unterflur-Akkus Platz. Strom für bis zu 173 Kilometer sollen diese mit einer Füllung liefern. Eine Zahl, mit der man aber besser nicht kalkuliert. Bei den Testfahrten pendelte sich die Maximalreichweite bei etwas mehr als 100 Kilometern im überwiegenden Stadtverkehr ein. So kostet die aufgrund der am Testtag herrschenden kühlen Temperaturen aktivierte Heizung bereits sieben Kilometer Reichweite.

136 PS reichen durchaus

Das Stichwort Reichweitenangst fährt wie bei vielen Elektrofahrzeugen auch im VW E-Crafter mit; zumindest, wenn es auf Touren außerhalb der Stadt geht. Ansonsten freut man sich über das nahezu lautlose Gleiten. Lediglich beim Anfahren ist die Antriebskraft des 100 Kilowatt starken Synchronmotors etwas schwierig dosierbar. Zunächst passiert beim sanften Tritt aufs Fahrpedal nichts, um kurz danach plötzlich loszuschießen, was vor allem beim Rangieren für manche Schrecksekunde sorgt. Einmal in Fahrt, gefällt das

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer



1



2



3



4

- 1 Typisch VW: astreine Verarbeitung, brauchbare Ablagen und durchdachte Bedienung
- 2 Das linke Rundinstrument informiert über Stromverbrauch und die während der Fahrt zurückgewonnene Energie. Der Rest leuchtet eh ein
- 3 Der große Akku befindet sich im zehn Zentimeter hohen Zwischenboden unter der Ladefläche
- 4 Im Test ergab sich eine Zuladung von errechneten 910 Kilogramm. Die Ladekapazität entspricht der des Diesel-Crafter mit Heckantrieb. Der E-Crafter besitzt übrigens stets Frontantrieb

Fotos: Jan Burgdorf/Autoflotte

hohe und ab Stillstand voll anliegende Drehmoment von 290 Newtonmetern, das auch über Fahrten mit voller Zuladung erhaben ist. Artgenossen mit Verbrennungsmotor haben kaum eine Chance, dem Stromer beim Ampelstart zu folgen, zumindest bis Tempo 90, dort nämlich beendet die Elektronik des E-Crafter die Beschleunigung. Vernünftig, denn schon bei dieser Geschwindigkeit kann man förmlich zusehen, wie der Windwiderstand des Hochdachtransporters die Reichweite nach unten purzeln lässt.

7,13 Euro pro 100 Kilometer

Auf unserer Elektro-Testrunde verzichteten wir daher auf solcherlei Tempospitzen, allein deshalb, weil die Strecke artgerecht zu fast 100 Prozent durch den Münchener Stadtverkehr führt. Der obligatorische Stop-and-go-Verkehr bringt zahlreiche Rekuperationsmöglichkeiten mit sich, die den Füllstand der Batterien und den Stromverbrauch gleichermaßen schonen. Exakt 32,57 Kilowattstunden ließ sich der E-Crafter am Ende der Testrunde durch-



318 kg

wiegt die 36 kWh speichernde Batterie. Wer mittels CCS lädt, kann den Akku innerhalb **von gut einer Stunde voll laden**; mit Wallbox (7,2 kW) etwa sechs Stunden. An der 230-Volt-Steckdose dauert der Vorgang mehr als 17 Stunden.

schnittlich schmecken, macht 7,13 Euro pro 100 Kilometer bei einem Strompreis von 21,89 Cent/kWh.

Bei 69.536 Euro beginnt der Spaß

Da könnte man erwägen, die höheren Anschaffungskosten für den Stromer zum vergleichbaren Diesel über die „Kraftstoffkosten“ wieder einzufahren. Angesichts des happigen Mehrpreises von deutlich mehr als 30.000 Euro zu einem vergleichbaren Diesel-Crafter wird das allerdings schwierig. Zumal der Netto-Listenpreis des E-Crafter bei atemberaubenden 69.536 Euro liegt und der 2.000-Euro-Umweltbonus seitens des Staates damit zusätzlich flachfällt. Immerhin ist die Serienausstattung vollumfänglich.

Es bedarf also bis auf Weiteres eines großen persönlichen Engagements, wenn der Fuhrpark um einen E-Crafter erweitert werden soll. Oder man sieht es als Investition in die Zukunft, schließlich lässt sich nicht ausschließen, dass in einigen Jahren nur noch Elektro-Transporter in Ballungsgebiete liefern dürfen. *Jan Burgdorf*