



Sein Revier sind Städte, Industrie- und Hafengebiete: der vollelektrisch angetriebene VW E-Crafter. Im Preis oben angesiedelt, in der Ausstattung ebenfalls.



Wie im Fluge

Kennzeichen E: Der Crafter weist eher dezent auf seine besonderen Merkmale hin.

VW E-Crafter. Kompakte Batterie, aber hohes Niveau – der VW E-Crafter rollt an den Start. Im kommenden Jahr plant VW eine deutlich vierstellige Stückzahl – da heißt es Anschnallen für die Elektromobilität.



Bitte Türen schließen und Gurt anlegen – fehlt nur noch der Sicherheitshinweis auf Sauerstoffmaske und Notausgänge. Fast wie im Flugzeug. Ohne geschlossene Tür und Gurt geht nichts im neuen E-Crafter, denn dann ist der Strom abgeschaltet, und der batteriegetriebene Transporter bleibt stur stehen. Laut VW ein Sicherheitsdetail, denn so friedlich und leise wie der E-Crafter losschnurrt, so leicht könne manche Routine in Vergessenheit geraten. Mit dem grünen Schriftzug „Ready“ meldet sich der Stromer fertig zum Start.

Der erfolgt elektrotypisch vehement, eilig prescht der E-Crafter davon: Da die Leistung von 100 kW und die 290 Nm Drehmoment nicht mühsam über die Drehzahl aufgebaut werden, sondern vom Start weg zur Verfügung stehen, hat der stämmige Transporter an der Ampel

die Nase vorn. Sanft summend zieht er los. Damit er nicht abhebt, regeln Heinzelmännchen bei 90 Sachen ab.

Dem Fahrer wird's einfach gemacht

Die Fahrtrichtung wird wie beim Automatikgetriebe über einen Wählhebel an der Mittelkonsole definiert. Auf eine Kriechfunktion verzichtet der E-Crafter, ebenso auf eine Eco-Taste oder die Wahl zwischen Fahrmodi für Fahrten mit wenig Fracht. Die Rekuperation steht generell auf der stärksten Stufe und ist mit dem Fahrpedal verbunden. Wer sich geschickt anstellt, regelt nahezu alles mit ihm, denn der Transporter bremst per Rekuperation bis annähernd zum Stillstand.

Die Konzentration liegt also VW-typisch nicht auf dem Auto, sondern auf dem Verkehr und dem eigentlichen

Job des Paketboten, Servicetechnikers oder Handwerkers. Für sie alle ist der Transporter nur Mittel zum Zweck. Angezeigt werden Reichweite, Ladezustand der Batterie, die gegebene Leistung – sie ist bei großer Hitze und Kälte sowie fast leerem Akku eingeschränkt – und vor allem das Powermeter. Es ersetzt den Drehzahlmesser und zeigt die aktuelle Leistungsabforderung oder Rekuperation an.

Zusätzlich kann der Fahrer über den Monitor in der Mittelkonsole in den Eingeweiden des Menüs eine Darstellung des Energieflusses finden, eine Säulengrafik zum Umfang der Rekuperation oder den dezenten Hinweis, welche Reichweite er mit optimierter Fahrweise im Vergleich zum aktuellen Fahrstil gewinnen kann – als Anreiz für aktive Fahrer.



Bitte anschnallen: Ohne Gurt geht nichts, der E-Crafter rührt sich nicht vom Fleck.



Alles im Blick: elegante und übersichtliche Anzeigeeoptionen im Cockpit

Der Antrieb stammt vom Golf

Das Eingangsgewicht ist mit einer kräftigeren Verzahnung und kürzeren Übersetzung indes weniger golfig und an die höheren Ansprüche des Transporters angepasst. Antriebspaket und Batterien fertigt VW selbst. Sie sind mit identischer Kapazität von 35,8 kWh bereits im Golf zu finden. Der Stromvorrat ist also überschaubar, laut dem auslaufenden NEFZ-Zyklus soll der Elektriker 173 km am Stück schaffen, nach dem schärferen und realistischeren künftigen Zyklus WLTP werden es wohl um die 140 km sein. Das reicht für Vieles, aber nicht für Alles, vor allem nicht bei kritischen Wetterbedingungen im Hochsommer und im Winter bei deutlich erhöhtem Energieverbrauch.

Deshalb gibt VW dem E-Crafter in unbekannter Großzügigkeit reichlich Energietechnik mit. LED-Scheinwerfer etwa, Heizung für Sitze und Frontscheibe, eine Wärmepumpe für die vollautomatische Klimatisierung. Das Navigationssystem wählt den kürzesten Weg zum Ziel. Auch ist der E-Crafter schnellladefähig, falls ihm zwischendurch die Puste ausgehen sollte.

Sicherheit und Förderungen

Großzügig fällt auch die Sicherheitsausstattung aus, nicht nur wegen der Anschnallpflicht. Da wäre der Front-Assist mit City-Notbremsfunktion, der aktive Spurassistent, der Fernlicht-Assistent, eine Rückfahrkamera sowie die Einpark-

hilfe und eine Fülle von Sensoren als Flankenschutz – alles Serie. Das Multifunktionslenkrad gibt's obendrauf. Nicht jeder wird alles haben wollen, aber angesichts der ellenlangen Liste schimmert der Preis in milderem Licht.

Netto 69.500 Euro verlangt VW für den Kastenwagen mit knapp 6 m Länge und Hochdach, und beziffert den Aufpreis zum Diesel mit ähnlicher Ausstattung auf rund 15.000 Euro. Ganz schön abgehoben? Strom ist deutlich billiger als

IAA, Halle 27, Stand E22 + FG, Stand R08

	Heinz Schutz GmbH D-27308 Kirchlinteln Tel. 04237/ 93 11-0 www.schutz-fahrzeugbau.de	SCHUTZ FAHRZEUGBAU
	DIE TRANSPORTER AUFBAUPROFIS	

Leistungsstark & Herstellerunabhängig

Über 20 verschiedene Meiller-Austauschzylindertypen am Lager

- z. B. Meiller Kipperpressen-Austauschzylinder generalüberholt
 - Typ 2554 nur **1.900,00 €** (zzgl. Kautions)
 - Typ 1663 nur **1.800,00 €** (zzgl. Kautions)
 - Typ 1554 nur **1.640,00 €** (zzgl. Kautions)

- Außerdem: Hydraulikzylinder-Reparaturen sämtlicher Fabrikate für Bagger, Krane, Stapler, Maschinen, Müllfahrzeuge u. v. m.

QUALITY
made in
GERMANY



Ihr kompetenter Partner.



Industriestr. 2A - 45711 Datteln
Telefon: 0 23 63 - 5 38 48
info@launhardt hydraulik.de
www.launhardt hydraulik.de



Diesel, der E-Crafter fährt je nach individuellem Tarif ungefähr zum halben Preis. Adblue entfällt, auch der teure Ölwechsel. Aber eine Wallbox muss her, denn mit der 230-V-Außensteckdose wird der E-Crafter nicht satt. Förderungen sind regional unterschiedlich, und der Wiederverkaufspreis ist unbestimmt. Zur Beruhigung gibt VW dem Transporter eine Langzeitgarantie mit, die teuren Batterien – Faustregel: 500 Euro/kWh – sollen nach acht Jahren und maximal 160.000 km mindestens 70 Prozent Kapazität erreichen. Auch dieses Nachlassen der Spannkraft gilt es bei der Kalkulation der Einsätze zu berücksichtigen.

Ein anderer Preis ist der Verlust an Nutzlast: Der Stromer wiegt 500 kg mehr als der Diesel, macht beim 3,5-Tonner 970 kg Nutzlast. Ein Ausweg ist der



Im Motorraum geht es übersichtlich zu: E-Maschine und Leistungselektronik benötigen weniger Platz als ein Verbrenner.

ANZEIGE

www.minisattel.eu
 Nutzlastriese bis 4000 kg
 mit BE-Führerschein
 02527 9195-0
 0172 2300711

E-Crafter als 4,25-Tonner zum gleichen Preis. Er darf wegen seines Alternativantriebs in Deutschland zumindest bis zum kommenden Jahr mit Führerschein Klasse B gefahren werden. Eine Verlängerung der Regelung soll in Aussicht stehen, doch verlassen kann man sich auf Dauer darauf nicht.

Unterwegs profitiert der E-Crafter von seinen Genen. Auf ebener Piste gleitet er geschmeidig dahin. Von Natur aus gewichtig und hier halb ausgeladen, federt er komfortabel, steckt auch übles Kopfsteinpflaster gelassen weg. Die Karosserie bleibt dabei trotz der fehlenden Diesel-Geräuschkulisse angenehm ruhig, das schafft nicht jeder. Die elektrische Lenkung arbeitet schon fast ein wenig leicht und synthetisch, lässt bei niedrigen Geschwindigkeiten etwas Fahrbahnkontakt vermissen, in der Stadt nicht so wichtig. Übrigens lässt sich der schlaue VW auch unterwegs nicht übertölpeln: Abschnallen während der Fahrt bedeutet, dass er beim nächsten Tritt aufs Pedal den Vortrieb verweigert.

Die Zeit vergeht wie im Fluge, selten war Stadtgewühl weniger anstrengend. Am Ende der Fahrt kreuz und quer durch die Stadt nennt der Bordrechner einen Schnittverbrauch von rund 22 kWh, das entspricht einer Reichweite von mehr als 160 km. Gefahren bei Idealbedingungen mit rund 20°C Außentemperatur. Parkposition erreicht, bitte abschnallen. Zurück an den Stecker, O'zapft is!

Randolf Unruh



Der E-Crafter legt als Solitär los, Kastenwagen mit mittlerer Länge und Hochdach. Weitere Modelle nicht ausgeschlossen.

Der Stromer als Solitär

Los geht's beim E-Crafter mit einem Standardmodell: Kastenwagen, mittlerer Radstand und knapp 6 m Gesamtlänge, Hochdach – mit diesem geradezu klassischen Modell aus dem Zentrum der Crafter-Palette deckt VW einen großen Teil der Kundenwünsche ab. Eine Anhängelast ist nicht vorgesehen, die entsprechende Vorrichtung kostet Gewicht, auch würde der Hänger im Schlepp die Energiebilanz und damit die Reichweite ruinieren. Weitere Modelle sind zurzeit nicht vorgesehen,

auf Nachfragen reagiert VW ausweichend. Aber Kurierdienste setzen auch gern auf lange Kastenwagen. Kommunalbetriebe und Gartenbauer sind in umweltsensiblen Gebieten unterwegs, sie benötigen Pritschen und Doppelkabinen, auch Kipper. Nachfragen wird helfen – und wo ist der E-Crafter als Minibus, wenn jetzt die großen Stadtbusse elektrifiziert werden?

Vielleicht liegt's auch daran, dass die Fertigung ein wenig umständlich ist: Gebaut wird der E-Crafter in Polen, doch die E-Technik wird später im Werk Hannover hinzugefügt.