

Förutom priset, räckvidden och ångesten är e-Craftern perfekt

Om tio mils räckvidd är tillräckligt för ett fullastat hantverkarskåp är nya eldrivna VW Crafter rena drömmen för en byggare. Under förutsättning att han av miljöhänsyn anser det vara motiverat att snyta upp 873 750 kr för en mobil verkstad. Ännu så länge klarar han sig kanske med en nästan halv miljon kronor billigare diesel-Crafter.

Text och foto: Christer Andersson

Förutom det höga priset, den korta körsträckan, en lägre maxlast och en lätt ångest när man börjar närma sig 10 mil med fullastad bil och när alla mätare säger att batteriet snart är slut. Ja, då känner man sig ganska maktlös. Annars är allt bra.

Så gott som ljudlöst, bara med ett dovt vinande, smyger Byggaren i väg i en bil vilken vi som dieseldriven betraktar som ett av de bästa köpen i 3,5-tonsklassen - Volkswagen Crafter. Men, nu är den eldriven. Den första produktionsbilen som hittat till Sverige.

Vi konstaterar att elmotorns fantastiska vridmoment från start gör att bilen lätt upplevs som ännu starkare än vad den är. Den tvärställda frontmonterade motorn är sammanbyggd med växellådan, som bara har ett steg, och differentialen samt driver på framhjulen med fullt tillräckliga 100 kW/136 hk för innerstadstrafik med nollutsläpp.

I varje fall är det nollutsläpp där bilen befinner sig. Hur produktion av el och hur tillverkning och sluthantering av batterier påverkar miljön leder till en helt annan de-

Men här slutar de enbart positiva omdömena. Den utlovade teoretiska körsträckan upp till 17,3 mil visar sig i våra praktiska prov med en till 890 kilo maxlastad bil inte vara mer än ca 10 mil.

Det är med last bilen kommer att användas. Med tom bil kom vi i bästa fall ungefär 12 mil. Och i båda fallen har vi kört försiktigt, även om vi följt omgivningens trafikrytm, och det är det senare som kostar.

Speciell fort behöver vi inte köra. Och det går inte heller. Bilen är hastighetsbegränsad till 90 km/tim. För övrigt behöver den cirka 14,3 sekunder för att ta sig från 0 till 90 km/tim med last, vilket är helt acceptabelt. Faktiskt bara lite mer än tre sekunder mer än med tom bil.

Dessutom avlivar vi gärna myten om den tysta elbilen. Ljudnivån i förarhytten mätte vi upp till 65 decibel vid 90 km/tim, vilket i och för sig är ganska tyst för biltypen. Bullret låg dock på samma nivå som i de två senaste dieslexemplar vi kört av Crafter, med samma skåpvolym. Det är däck- och vindbrus som bullrar mest på landsväg i en modern bil. Inte motorljudet.

Dessutom! Vi laddade med 230 volt hushållsström. Och det tog tid. 17 timmar

lär de ta till fulladdat batteri. Vi lät bilen stå hela kvällen och natten inför nästa arbetsuppgift. Några laddstolpar för snabb-laddning fanns inte på miltals avstånd från utgångspunkten för våra prov. Och inte vid något av våra fulladdningstillfällen indikerade de tydliga och lättavlästa markeringarna några 17,3 mil. Som mest kunde vi läsa av 12,7 mil att köra på en full laddning.



Anslutningen av laddkabeln till e-Craftern göms under samma tanklock vid förardörren som används vid tankning av diesel. En laddindikeringslampa lyser och laddkontakten spärras. Måste låsas upp med bilnyckeln.



Förutom högre pris, lägre lastförmåga och räckviddsångest är e-Crafter identisk med en diesel Crafter. Batteriet laddas på 5 timmar och 20 minuter via en laddbox med 7,2 kW växelström. Vid snabbbladdning med 40 kW likström, CCS, till 80 procent på 45 minuter

Som minst var det 11,2 mils räckvidd med markerad full laddning.

Högvoltsbatteriet, som har en kapacitet av 35,8 kWh, är placerat under golvet på skåpet, mellan axlarna, och inskränker inte på skåputrymmet som har exakt samma volym som i en dieseldriven Crafter. På grund av batteriernas vikt får dock den eldrivna Craftern lasta cirka 100 kilo mindre.

Batteriet uppges kunna laddas på 5 timmar och 20 minuter via en fast installerad laddbox för hemmaladdning med växelström och 7,2 kW effekt. Vid snabbbladdning vid en laddstation skall batteriet kunna laddas till 80 procent på 45 minuter med 40 kW likström CCS, (CCS står för combined charging system).

CCS är den nya tyska standarden vil-

ken kommer att kunna användas i flertalet europeiska elbilar. Standarden innebär att samma kontakt i bilen kan ta emot snabbbladdning med likström från laddningsstationer eller ladda med växelström från en laddbox, alternativt hemmaladda i 230-voltuttaget.

Förutom eldriften känner vi oss sedan tidigare hemma i Craftern. Ingenting skil-

VW e-Crafter

Pris, inkl. moms: 873 750 kr.

Fordonsskatt: 360 kr.

Garantier: Nybil, 3 år utan milbegränsning. Rost, 12 år. Lack, 3 år. Elektronik, nej. Assistans, 3 år. Vagnskada, nej. Batteripaketet, 8 år eller 16 000 mil.

Motor: El. Max effekt, 100 kW/136 hk. Vridmoment, 290 Nm.

Batteri: 35,8 kWh. Laddas till 80 procent på 45 min med 40 kW likström CCS. Med elbox växelström ca 5 tim 20 min. Hemmaladdning med 230 volt växelström, ca 17 tim.

Miljöklass: El. Euro 4.

Bränsleförbrukning: Testcykel NEDC. Blandad körning, energiförbrukning 215 Wh/km. Elektrisk räckvidd, 17,3 mil. Transportnytt räckvidd med tom bil ca 12,0 mil. Med Maxlastad bil ca 10,0 mil.

Prestanda: 0-90 km/tim, ca 11,3 sek. Full last, ca 14,3 sek. Toppfart, 90 km/tim.

Mått och vikter: Längd/bredd/höjd 598.6/204,0 (242.5 med speglar)/256,5 cm. Axelavstånd, 364,0 cm. Lastvolym, 10,7 m³. Tjänstevikt/maxlast/släp, 2 610/890/0 kg.

PLUS & MINUS

- + **Fossilfri**
- + **Låg ljudnivå i tätort**
- + Komfortabel förarmiljö
- + God åkkomfort
- + Bra förvaringsutrymmen i hytten
- + Bred sidolastdörr
- + Omfattande tillvalsutbud
- **Högst pris**
- **Kort räckvidd**
- Lång laddningstid
- Eftersatt passagerarsäkerhet
- Eftersatt passagerarkomfort
- Bakdörrarna låser ej i 180 grader
- Svåråtkomligt motorrum

Christer Andersson provkör vw e-Crafter



Överskådliga instrument där varvräknaren ersatts av ett instrument som visar den aktuella förbrukningen. På en 8-tums pekskärm på panelen dubbleras informationen med bland annat information om hur lång sträcka man har kvar.

Lättlastat skåp med låg lasthöjd och ståhöjd för en mobil verkstad. Inklädseln är standard i Sverige. Dörrarna spärrar i 90 grader, men inte i 180 grader. Däremot med magneter vid full öppning mot skåpväggarna.

er jämfört med den dieseldrivna förutom att den stora runda varvräknaren till vänster är ersatt av ett instrument som visar siffran 0 rakt upp och som till höger, med blåmarkering upp till siffran 10, visar den aktuella förbrukningen och underlättar för föraren att köra ekonomiskt.


Till vänster om nollan ser man i ett grönmärkat fält hur batteriet återladdas vid "motorbroms". Infällt i botten ett mindre instrument som visar förbrukning. I det stora runda instrumentet till höger en sed-

vanlig hastighetsmätare och infällt i botten en mindre analog motsvarigheten till bränslemätaren och som visar hur mycket effekt det är kvar i batteriet med rödmarkerad reserv.



Mellan huvudinstrumenten en digital display som även den ger information om bland annat hur lång körsträcka man har kvar. Som om inte det är nog så upprepas allt på den stora 8-tumsdisplayen mitt på panelen där man dessutom knappar fram

övrig i dag trendig information samt en alldeles utmärkt backkamera.

Notabelt är att bilen inte går att starta om inte föraren har tagit på sig bältet. Bra. Dessutom umgås VW i Sverige med planer på att utrusta e-Craftern med antingen en bensin- eller dieseldriven kupévärmare. Tråkigt är dock att bilen inte är godkänd för att dra släp. Mer än så här tänker vi inte rapportera om. VW Crafter har Byggaren provkört förut. Detaljerat. Senast i Byggaren nr 4-2018.



FÖR FOGNING, LIMNING OCH TÄTNING – NÄR MILJÖ, KVALITE OCH FUNKTION ÄR VIKTIGT



7
PROFESSIONAL

Du hittar Tec7-produkterna i bygg-, järn-, färg- och VVS-fackhandeln

tec7.se