



Volkswagen e-Transporter

Samen staan we sterk

Autotest | Jarenlang waren Volkswagen en Ford in een bittere strijd verwickeld. Die strijd beperkte zich niet tot de directiekamers van de beide autofabrikanten, maar woedde ook op de bouwplaats. Wat is de betere bus: de Volkswagen Transporter of de Ford Transit Custom? Met de komst van de zevende generatie van de Volkswagen Transporter wordt de strijd definitief beslecht. Hoe kan dat?

In de loop der jaren werden steeds hogere eisen aan bussen gesteld. Een grote laadruimte en lage kilometerkosten vormen slechts de basis. Vervolgens stelt de wetgever torenhoge eisen aan de milieuvriendelijkheid en de veiligheid. Daarmee wordt een eenvoudige bus opeens een geavanceerd voertuig. En om zich van de concurrentie te onderscheiden maken autofabrikanten veel werk van het uiterlijk en de uitrusting. Zo lopen de kosten voor de ontwikkeling van een nieuwe bedrijfswagen nog verder op.

"Daarom laat de e-Transporter zich makkelijk en comfortabel rijden, alsof het een zeer grote SUV is"



Zo ver zelfs, dat Volkswagen met de aartsrivaal is gaan samenwerken voor de ontwikkeling van de nieuwe Transporter. Ford was Volkswagen veelal de baas als het ging om flexibele opbouw (gesloten laadruimte, open laadbak, enkele cabine, dubbele cabine, etc.) en motorvarianten (voor- of achterwielaandrijving, trekgewicht). Daarom is de nieuwe Volkswagen Transporter grotendeels gelijk aan de Ford Transit Custom. Het platform, de aandrijflijn en het plaatwerk zijn allemaal afkomstig van Ford. Alles wat op het plaatwerk kan worden bevestigd, verschilt per bus. Dankzij welgekozen bumpers, treeplanken, logo's en accenten heeft de Transit toch een eigen, meer verfijnde, uitstraling.



Ruimte

Omdat de Ford Transit Custom en Volkswagen Transporter technisch gelijk zijn, is de laadruimte identiek. De testwagen is een L2H1 (dubbele lengte,

enkele hoogte) met een schuifdeur aan de zijkant en twee klapdeuren achter. De laadruimte van de Transporter is niet met hout, maar met kunststof afgewerkt om gewicht te besparen en om net even anders te zijn dan Ford. Uiteraard is voorzien in de nodige sjoerogen om lading vast te zetten en bevestigingspunten om een ombouw (rekken, planken, etc.) te faciliteren. Let op dat de vorm van de laadruimte verschilt van de vorige Transporter, maatwerk ombouw kan daarom niet worden overgenomen. Ongeacht de gekozen aandrijving is de laadruimte even groot, het maximale laadgewicht verschilt wel.

Plaatsnemen in de cabine vraagt een bescheiden klim, waarna direct duidelijk is wat de zevende generatie van de Transporter beter maakt dan de zesde. De opzet en gebruikte materialen doen meer denken aan een zeer grote SUV dan aan een bedrijfswagen. De bergruimte is echter een stuk beter, want in een bus wordt geleefd! Daarom voorziet Volkswagen in USB-aansluitingen in de middenconsole, in het dashboardkastje, op het dashboard en zelfs bij de binnenspiegel (voor een dashcam). De deurvakken bieden zeer veel bergruimte. Echter, er is slechts één bekerhouder en het dubbele dashboardkastje biedt evenveel ruimte als een standaard dashboardkastje van de concurrentie. In bergruimte boven de voorruit voorziet de demo helemaal niet.



Uitrusting

De Volkswagen Transporter deelt ook de elektronica met de Ford Transit. Echter, Volkswagen voorziet in

eigen beeldschermen (met een hogere resolutie dan die van Ford) en de vormgeving van de menu's is aangepast. De Transporter is daarom ervaren als een echte Volkswagen, niet als een vermomde Ford. Wanneer gebruik wordt gemaakt van software voor fleet-management, is de software van Volkswagen, niet die van Ford. Wie liever gebruik maakt van de eigen smartphone, kan deze koppelen middels Apple CarPlay of Android Auto. Kortom: qua uitrusting doet de Transporter niet of nauwelijks meer onder voor een personenauto.

Dat geldt ook voor de veiligheidsvoorzieningen. Gelukkig biedt Volkswagen de nodige speelruimte, waardoor de bestuurder niet te vaak wordt betutteld bij fouten of slordigheden. Volkswagen voorziet in één veiligheidsvoorziening die Ford niet biedt: matrixverlichting. Hiermee kan 's nachts altijd met grootlicht worden gereden en wordt de lichtbundel heel precies gedimd om te voorkomen dat tegenliggers er last van hebben.



Dankzij zeer grote buitenspiegels met dodehoekspiegel én dodehoekdetectie (elektronisch) is de overzichtelijkheid goed. Ook bestuurders die niet gewend zijn om met een bus te rijden kunnen veilig op weg met deze 5.5 meter lange Transporter.

Elektrische bus

Dankzij de inbreng van Ford biedt de Volkswagen Transporter voortaan de keuze uit een diesel, plug-inhybride of elektromotor. Vanwege de noviteit, het comfort en de verwachte lage kilometerprijs is

voor deze test gereden met de elektrische "e-Transporter". In de vloer is een batterij met een capaciteit van 64 kWh verwerkt. Daarmee kan in theorie een dikke 300 km worden afgelegd zonder tussenstop. In de praktijk was dat 295 km bij een verbruik van 19 kWh per 100 km. Dat laatste is mede te danken aan de gunstige weersomstandigheden en de lichte vracht (meubilair).



Afhankelijk van de gekozen uitvoering levert de elektromotor 136 pk, 218 pk of 286 pk (koppel steeds 415 Nm). De sterkste variant heeft een behoorlijke overmacht, waardoor deze bus in de praktijk sneller is dan de gemiddelde personenauto! Op slecht wegdek is het zelfs belangrijk om voorzichtig om te springen met het stroompedaal om onbedoelde wielspin te voorkomen. Toch daagt de e-Transporter niet uit tot hard rijden. Omdat er geen stampende dieselmotor in het vooronder staat, is het rustig in de cabine en die rust wordt bij voorkeur bewaard door kalm te rijden. Ook de geluiden van ander mechaniek of galm uit de laadruimte zijn gering en dit is echt een pluspunt ten opzichte van de vorige Transporter.

Weggedrag

Een bus is bedoeld om vracht te vervoeren en dus is het onderstel afgestemd op intensief gebruik met zware belading. Ons vrachtje van meubilair met kussens is bepaald geen zware lading en dan heeft de e-Transit een zoekerig, onzeker karakter. Tegelijkertijd zorgt de batterij in de vloer juist voor extra stabiliteit, waardoor de veiligheid en het comfort toch gewaarborgd zijn. Daarom laat de e-Transporter zich

makkelijk en comfortabel rijden, alsof het een zeer grote SUV is.



Conclusie

Hoe slecht de nieuwe Volkswagen Transporter de eeuwige strijd met de Ford Transit Custom? Door de verschillen tot een minimum te beperken! Ford en Volkswagen hebben samengewerkt voor de ontwikkeling van hun nieuwe bussen en daarom zijn de Transit Custom en Transporter technisch gelijk. Ze bieden dezelfde ruimte, dezelfde aandrijflijnen en dezelfde rijeigenschappen.

Het verschil zit in de aankleding en de uitrusting. Zaken die bij het ene merk standaard zijn, zijn bij het andere alleen beschikbaar in een duurdere uitvoering (of omgekeerd). Het is dus raadzaam om de uitvoeringen en optiepakketten naast elkaar te leggen. Daarbij heeft de Transporter een eigen aankleding (inclusief "skins" in het infotainment-systeem) waardoor het Volkswagen-gevoel gewaarborgd is. Zo zijn de verschillen geslecht en staan Ford, Volkswagen en de berijders van hun bedrijfswagens samen sterker. ■



Specificaties

Volkswagen e-Transporter

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte
Wielbasis

558 x 228 x 198 cm
350 cm

Gewicht
Aanhanger
Aanhanger geremd

2.232 kg
750 kg
2.300 kg

Batterij
Bagageruimte
Bandenmaat

n.b.
l
215/65R16

Motor en prestaties



Vermogen
Koppel
Aandrijving

286 pk @ 0 rpm
415 Nm @ 1 tpm
achterwielen

Acceleratie 0 - 100 km/u
Topsnelheid

sec.
150 km/u

Verbruik gemiddeld
Verbruik stad
Verbruik buitenweg

23.80 kWh / 100 km
n.b.
n.b.

Actieradius
CO2 uitstoot

316 km
0 gr. / km

Prijs

Prijs
Prijs instapmodel

€ 66.369,-
€ 58.262,-