



Martijn Verhoef
30 december 2018

Op het juiste moment

Een trend die al enige tijd gaande was, kwam in het afgelopen jaar in een stroomversnelling. Steden buitelen over elkaar heen met te introduceren milieuzones en de al dan niet terecht hete tegen de dieselmotor is nog lang niet ten einde. Voor ondernemers die veel in een stadscentrum moeten zijn met hun bus, is het investeren in een nieuwe olieverstokende bestelwagen best spannend. Wie weet hoe ver de maatregelen over een paar jaar reiken?

Alternatieven komen om de hoek kijken, zoals waterstof- en volledige elektrische auto's. In de praktijk heb je niet veel keuze als je de stap richting een elektrische bestelauto nu al wilt nemen. Alleen Nissan biedt al enige tijd een elektrische auto in dit segment aan, die we eerder reden als e-NV200 Evalia. Onze ervaringen met deze auto waren behoorlijk goed, maar de beperkte accucapaciteit was een groot manco aan de e-NV200. Gelukkig breidt Nissan de capaciteit flink uit en introduceert nu een 40 kWh-versie. Het batterijpakket van de Leaf vind je nu dus ook in de bestelwagen. Eens kijken hoever we met de gewijzigde versie komen.



Werkpaard

Het grotere accupakket is ook gelijk het grootste nieuws als het om de modelwijziging gaat. Het exterieur blijft zo goed als ongewijzigd. De auto onderscheidt zich van zijn niet elektrische broers door de dichte neus, waar ook de laadpunten zijn opgenomen. Met een schakelaar op het dashboard ontgrendel je de klep, waarna je zowel een standaardconnector of een snellader kunt aansluiten. Die schakelaar is overigens net naast die van de motorkap geplaatst, zodat we aan het begin nog regelmatig per abuis de motorkap openen.

Qua afmetingen blijft de auto lastig in te schalen. De auto is hoger en komt groter over dan bijvoorbeeld een Opel Combo, maar is een stuk kleiner dan een Volkswagen Transporter. In het ontwerp is dan ook vooral de functionaliteit voorop gezet. De auto is smal en door de korte wielbasis lekker wendbaar. Het gebruik in stadsverkeer is daardoor geen grote uitdaging.

Van zijn looks moet de auto het duidelijk niet hebben, maar de e-NV200 is dan ook een



echt werkpaard en geen sierpaard. De echte kenner ziet aan de neus en de afwijkende achterlichten gelijk dat hij met de elektrische variant van doen heeft. Maar voor de zekerheid heeft Nissan op zowel de achterzijde als de flanken gestrooid met Zero Emission-emblemen. Bovendien zijn de logo's blauw gemaakt en is dezelfde kleur in de koplampen terug te vinden. Over de koplampen gesproken: de verlichting van de e-NV200 maakt nog gebruik van ouderwetse halogeentechniek en dat is best jammer voor zo'n vooruitstrevende bestelbus. Op zijn minst led-dagrijverlichting had de auto niet misstaan. Het maakt dat de auto gedateerd over komt.



Verouderd

In de Van, zoals deze versie van de e-NV200 heet, heb je plaats voor twee personen. Een schot scheidt de cabine af van de laadruimte. De zithouding is rechtop en de stoelen bieden voldoende ondersteuning, al zijn de zittingen vrij kort. De houding is wel even wennen, omdat het stuur in een rare hoek is geplaatst en de verstelbaarheid niet erg uitgebreid is. Je voelt je bijna buschauffeur als je voor het eerst met de auto op pad gaat. Op den duur went dit en uiteindelijk ervaren we de Nissan als voldoende



comfortabel. Ook op de lange rit, want die kun je met het nieuwe accupakket prima maken. De afwerking oogt nog steeds behoorlijk goedkoop. De bekerhouder tussen de stoelen beweegt heen en weer en elk stukje kunststof dat je tegenkomt in de cabine voelt hard aan. Het zwart gelakte plastic paneel dat de klimaatcontrole en het multimediascherm omhult, brengt wat sjeu aan het verder vrij eentonige interieur. Verder valt op dat de knopjes op zowel stuur als dashboard klein zijn en daardoor moeilijker in de bediening.

Opbergvakken, bekerhouders en aflegmogelijkheden zijn er genoeg en de kleine cabine is daarmee door Nissan omgetoverd tot een erg praktisch geheel. Telefoons, documenten en koffiebekers kun je prima kwijt en blijven ook op hun plek. In de praktijk zul je prima raad weten met het interieur van de e-NV200, maar het valt op dat zowel het materiaalgebruik als het ontwerp van enige jaren terug lijkt te komen. De isolatie laat ook te wensen over. Natuurlijk heb je geen motorgeluiden als je op pad bent met de elektrische besteller, maar windgeruis en rolgeluiden dringen behoorlijk overheersend de cabine binnen. Een handsfree telefoongesprek op een koerssnelheid van 90 kilometer per uur wordt daardoor al onhoudbaar.



Prima laadruimte

Waar de auto wel in uitblinkt, is het fijne multimediasysteem. De opmaak van het menu en de kaarten oogt verouderd, maar de mogelijkheden zijn legio. Zo kun je tijdens het plannen van de routes rekening houden met laadtijden en voeg je eenvoudig snellaadpunten toe aan de route. Bovendien werkt het systeem snel en kun je ook voorverwarming van de cabine inschakelen. Heb je de auto eenmaal aangesloten aan de lader, dan zie je op het scherm wat de laadtijd zal gaan zijn. De indicatoren bovenop het dashboard geven het laadproces ook weer.

Zoals bij het beoordelen van het exterieur al opviel, is de e-NV200 smal en hoog gebouwd. Hoge lading kan daardoor vaak rechtop in de auto geschoven worden en is daardoor makkelijker mee te nemen. Met een volume van 4.200 liter is de laadruimte niet veel kleiner dan die van de Citroën Jumpy XS en met een nuttig laadvermogen van 742 kilo kan menig ondernemer prima uit de voeten. Twee europallets met vracht plaats je gemakkelijk in het ruim. De laadruimte betreed je door de twee separaat te openen achterdeuren, die nog eens extra omgeklapt kunnen worden om de doorgang



Nissan e-NV200 40 kWh Van Business

te verbreden. Of je opent de schuifdeur aan de rechterkant, hoewel de opening van deze deur wel iets groter zou mogen zijn. Een opbergmogelijkheid voor de laadkabel zou wenselijk zijn, want tijdens onze test lag de kabel bij het voeteneind van de passagier, of los in de laadruimte.



Vooraf in de stad

Nissan positioneert de e-NV200 in al haar communicatie overduidelijk als een goed alternatief in stadsverkeer. Begrijpelijk, want de auto lijkt met zijn wendbaarheid en compacte afmetingen voor de stad gemaakt. Bovendien heeft een elektrische auto een hoog rendement in de stad, omdat het steeds weer optrekken en afremmen veel stroom oplevert, terwijl een conventionele verbrandingsmotor juist meer verbruikt en uitstoot in een dergelijke cyclus. Bovendien moet je behoorlijk wat stadskilometers maken om de gehele accucapaciteit te gebruiken. Toch stelt de auto ook buiten de stad niet teleur. Door het lage zwaartepunt heeft de auto een prima wegligging en zelfs met belading voelt de auto redelijk snel aan. Verwacht geen Tesla-praktijken, maar een vergelijkbare dieselbus heeft vaak het nakijken tot op een zekere snelheid. Want vanaf



Nissan e-NV200 40 kWh Van Business

80 kilometer per uur merk je dat de fut er een beetje uit is bij de e-NV200. In de Eco-stand word je nog eens extra beperkt in vermogen en dat betekent flink anticiperen op de verkeerssituatie. Ben je bereid om met de vrachtwagens op de rechterbaan te blijven rijden, dan kun je ook op de snelweg een goed verbruik halen.

Maar als je het pedaal wat dieper intrapt, bijvoorbeeld tot de begrensde topsnelheid van 130 km/h is bereikt, dan zie je de kilometers wegvliegen. Volgens de strenge WLTP-test kom je tot wel 301 kilometer ver met de Nissan. We rijden de auto in een koude week, maar weten een praktijkbereik van 230 kilometer te halen. Zonder aanpassingen te doen aan het rijgedrag kom je ongeveer 150 kilometer ver. Wat opvalt, is dat de e-NV200 erg stoterig is. Bijna elke oneffenheid in het wegdek voel je en zelfs met behoorlijke belading leidt dat tot irritatie.



Het beste alternatief

De e-NV200 is dus verre van perfect, met zijn wat gedateerde in- en exterieur en het stoterige onderstel. Aan de andere kant is de wegligging prima door het lage



Nissan e-NV200 40 kWh Van Business

zwaartepunt en de Nissan weet een heel schappelijke actieradius te bieden in de praktijk. Bovendien is de e-NV200 één van de weinige opties die je hebt in de bestelwagenmarkt. De enige concurrent die een beetje in de buurt komt is de Renault Kangoo Z.E. en ook voor deze auto geldt dat het model in de basis al vele jaren meegaat.

De Nissan is een stuk ruimer, ondersteunt snelladen en daarnaast heb je luxe-opties als stuurwielverwarming en een standkachel. Het blijft bewonderenswaardig hoe Nissan het voor elkaar krijgt om een bruikbare en complete bedrijfswagen neer te zetten, terwijl de meeste concurrenten nog niets te bieden hebben. Deze voorsprong kan Nissan gebruiken in de doorontwikkeling van haar elektrische bedrijfswagens, want het totaalplaatje van de e-NV200 smaakt zeker naar meer.

Plus

- + Zeer bruikbaar rijbereik in de praktijk
- + Grote laadruimte en goed nuttig laadvermogen
- + Snellaadfunctie

Min

- Stoterig onderstel
- Gedateerd interieur en materiaalgebruik
- Veel windgeruis en bandengerol