

KLEINTRANSPORTER NISSAN E-NV200:

## Klein, fein und rein elektrisch

Es geht auch anders, haben wir ausprobiert! Für Sie, unsere Leser, wollten wir zu diesem Thema mehr wissen, selbst Erfahrungen sammeln und haben im Rahmen unserer dritten Computern im Handwerk-Testfahrt einen reinen „Stromer“ getestet. „ZERO EMISSION“ steht draußen dran, und es entweichen keine Abgase. Lärm macht das Auto mit Ausnahme von Rollgeräuschen auch keinen. In manchen Situationen waren Passanten überrascht, daß ein so leises Auto sie passiert

... von Gundo Sanders



Ausschließlich Strom haben wir bei unserer dritten Testfahrt mit einem Nissan e-NV200 getankt (Foto: Sanders)



Handbremse, Automatikwahlhebel und Bedienung für Sitz- und Lenkradheizung (Foto: Sanders)



Ladesteckdose unter der kleinen Fronthaube (Foto: Nissan)



Wohnlicher Innenraum mit PKW-ähnlichem Komfort (Foto: Nissan)

Unser Test-Fahrzeug Nissan e-NV200 war ein kleiner Lieferwagen im PKW-Format; der Laderaum hatte 4,2 m<sup>3</sup> Fassungsvermögen, ist damit in seiner Klasse führend, und es passen zwei Europaletten hintereinander hinein. Die maximale Nutzlast liegt zwischen 570 und 770 kg, je nach Ausstattungsvariante, unser Fahrzeug hatte 651 kg Zuladung. Das Ziehen eines Anhängers ist nicht vorgesehen!

### Mit Strom „ZERO EMISSION“

Die Karosserie entspricht dem „Bruder“ NV200 mit Verbrennungsmotor. Hier ist unter der Haube ein anderer Motor, gibt es keinen Auspuff oder Kühlergrill, und die eMobilität wird neben dem „ZERO EMISSION“ Schriftzug auch noch durch das Nissan Zeichen in blau deutlich. Wer möchte, kann sein eAuto auch mit einem E-Kennzeichen zulassen, wie es unser Testwagen auch hatte. Das Auto hat keinen Zündschlüssel, es wird per Knopf angeschaltet; ich hatte beim ersten Starten meine Schwierigkeiten, aber als ich dann den Dreh raus hatte, war alles ganz leicht; wenn der Motor betriebsbereit ist, leuchtet es im Tacho grün, die Batterieanzeige zeigt den Ladezustand, die mögliche Reichweite wird unten angezeigt.

Das Auto kam voll geladen, und die ersten Fahrten waren ein vorsichtiges Herantasten; beeindruckend ist die Beschleunigung: Von 0 auf 100 km/h in 14 Sekunden. Da die Leistung des Elektromotors sofort und zu 100 % verfügbar ist, bedarf es keines Hochdrehens des Motors wie bei „Verbrennern“, und das macht auch Spaß. Es hat überraschend viel Komfort, sogar ein beheiztes Lenkrad. Auch die Kopplung des Handys über Bluetooth war hier leicht und schnell erledigt! Dieser Transporter ist leise, kam

mit zwei verschiedenen Ladekabeln und hat seine Ladeanschlüsse vorne unter einer kleinen Klappe an der Fahrzeugfront. Er ist übersichtlich und wirkt höher als er tatsächlich ist; mit meiner Körperlänger von 1,76 m habe ich mir einige Male beim Einsteigen den Kopf am oberen Türrahmen gestoßen, bis ich es dann auch intus hatte ... Die Sitze sind bequem, die transportertypische erhöhte Sitzposition ermöglicht einen besseren Verkehrsüberblick, und das Auto hat gefallen. Der e-NV200 ist Fronttriebler, und unsere Ausführung verfügte über die üblichen Sicherheitssysteme wie ABS, Bremsassistent, EBD und ESP.

### Sind 130 km Reichweite ausreichend?

Was uns beunruhigte, war die knappe Reichweite von 90 bis 130 km, je nach Randbedingungen; die maximale Reichweite bei optimalen Bedingungen wird mit 163 Kilometern angegeben. Niedrige Außentemperaturen verringern die Reichweite. Das Ausschalten der Klimaanlage erhöhte die angezeigte Reichweite um bis zu 20 km, aber im Winter auf die Heizung zu verzichten, ist schon sportlich! Und wie bei Autos mit Verbrennungsmotoren, kann man ein Elektrofahrzeug sparsam oder „stromfressend“ fahren; unser Nissan e-NV200 konnte nach Tacho bis 135 km/h auf der Autobahn schnell sein, aber dann sinkt auch die Reichweite deutlich schneller und der Verbrauch stieg auf über 30 kWh/100 km. In den Papieren wird eine Höchstgeschwindigkeit von 123 km/h angegeben.

Für den Einsatz von Lieferungen in einem Stadtgebiet oder das Bedienen einiger Kunden in der Nähe des Handwerkerstandortes ist diese Reichweite sicher ausreichend. In den Medien wird oft ein Beispiel eines Bäckers in Hilden zitiert, der auf seinen Geschäften mittels Photovoltaik seinen eigenen Strom produziert und so beim Be- und Entladen in den

Filialen auch seine eMobil-Flotte wieder auflädt. Ob das einem Elektrobetrieb oder SHK-Betrieb auch bei seinen Kunden gelingt, ist sicher noch eine Frage der Zeit! Wir haben an der Schukosteckdose in der heimischen Garage „getankt“ und an diversen Stromtankstellen in unserer Umgebung und in Baden-Württemberg; dabei kam unserem Test eine gemeinsame Initiative von EnBW und Tank&Rast, den Betreibern der deutschen Autobahntankstellen und -raststätten sehr gelegen, weil dort das Tanken an den Autobahnladensäulen aktuell noch kostenlos

| Hersteller und Modell    | Nissan e-NV200 Kastenwagen Premium  |
|--------------------------|---|
| Preis inkl. MwSt.        | € 36.602,02 inkl. Batterie<br>€ 30.702,00 + mtl. ab € 86,75 Batterieleasing |
| <b>Technische Daten:</b> |   |
| Internet                 | <a href="http://www.nissan.de">www.nissan.de</a>                            |
| Motorleistung            | 80 kW (109 PS)  |
| Reichweite               | bis zu 163 km (nach NEFZ)   |
| Motor                    | rein elektrisch   |
| Antrieb                  | Vorderradantrieb  |
| Testverbrauch            | 24,5 kWh/100 km   |
| Zuladung                 | 651 kg  |
| Anhängelast              | nicht vorgesehen!   |
| Wendekreis               | 11,1 m  |
| V <sub>MAX</sub>         | 123 km/h  |

möglich ist. Mehr dazu im folgenden Beitrag zur eMobilität und dem Tanken von eMobilen. Man kann den Nissan e-NV200 mit Akku kaufen oder den Stromspeicher separat leasen; die Batterie kostet mit MwSt. knapp 6.000 Euro, und das monatliche Leasing beginnt bei rund 87 Euro inkl. MwSt.; eine Rechenaufgabe und sicher auch eine Frage der Investitionssicherheit bezogen auf die Akkulebenszeit.

#### FAZIT

Der Nissan e-NV200 ist ein kleiner und feiner Transporter, der vieles bietet und mit bis 130 km selbst erfahrener Reichweite je nach Einsatz, Fahrgebiet und Fahrweise auch leicht an seine Grenzen kommt.

Weitere Bilder und Informationen zu unseren Testfahrten auf unseren Seiten:

- <https://www.facebook.com/ComputernimHandwerk/>
- <https://twitter.com/ComputerniHandw>
- <https://plus.google.com/u/o/+ComputernimHandwerk>
- <https://de.pinterest.com/gundosanders/computernim-handwerk/>
- <https://www.youtube.com/channel/UCRuqtE2U-FUkVTgdaWVPCjBw>



Blick unter die Motorhaube  
(Foto: Sanders)



Ladekabel und Sortimo-Ladesicherungsset  
(Foto: Sanders)

Anzeige



# ALLRADKÖNNER.

DER CANTER 4x4.



FUSO – Eine Marke im Daimler-Konzern

Der Spezialist fürs Grobe. Der Canter 4x4 scheut sich nicht davor, seine Reifen schmutzig zu machen. Und das, dank des zuschaltbaren Allradantriebs, auf jedem Terrain. Ob auf Schnee und Eis oder auf Schlamm und Schotter – der Canter ist immer einsatzbereit. Ausgestattet mit

einem robusten Leiterrahmen und vielfältigen Aufbau Lösungen, ist er ein Allrounder durch und durch. Und bei allem Tatendrang ist er auch noch sehr sparsam unterwegs. Eben ein Allrad-Leicht-Lkw, der alles kann – und offizielles Mitglied der Canter Truck Force.

Mehr unter: [www.fuso-trucks.de](http://www.fuso-trucks.de)

Anbieter: Daimler AG, Mercedesstr. 137, 70327 Stuttgart

