

# Paranoia war gestern

**Autoflotte-Test** | Ein Dauertest mit einem Elektro-Transporter ist ungewöhnlich. Dem Nissan e-NV200 Kombi fühlen wir ein ganzes Jahr lang auf den Zahn. Nach dem Start gibt es bereits erste E-Test-Eindrücke.



Foto: Jan Burgdorf



E-Kombi | Der Stromer wiegt fast 1,8 Tonnen, der Diesel ist 240 Kilo leichter

— Exakt 1.388 Kilometer hat das Dauertest-Pferd im Test-Stall innerhalb seiner ersten eineinhalb Monate im Redaktionseinsatz unserer Partner-Redaktion VerkehrsRundschau abgespult. Nicht gerade viel – denken Sie jetzt? Stimmt zwar, doch haben wir eine Begründung: Denn der Nissan e-NV 200 verbrennt für seinen Vortrieb keine schnöden fossilen Brennstoffe, sondern bezieht seine Energie aus der Steckdose. Und das schränkt den Aktionsradius eben massiv ein. Was bei vielen Kollegen erstmals eine neue Form der Paranoia weckte, die bei einem E-Transporter zwangsläufig mitfährt: „Reichweitenangst“.

Zunächst genießt man noch das fast lautlose Dahingleiten und erfreut sich am sofort zur Verfügung stehenden Drehmoment von 254 Newtonmetern des 80 kW starken Synchron-Wechselstrom-Elektromotors. Die sicher nicht ohne Grund von Nissan mittig

ins Zentralsdisplay gesetzte Reichweitenanzeige verharrt bei entspannten 150 Kilometern. Solchermaßen beruhigt lässt man sich zu optimistischen Plänen hinreißen: „Einen kleinen Umweg schaffe ich dann ja locker!“

### Hohes Tempo zieht die Batterien leer |

Doch ist Vorsicht geboten. Und zwar, sobald der e-NV 200, der seine Elektro-Komponenten vom Pkw-Bruder Leaf bezieht, das sichere Stadtgebiet verlässt und sich vielleicht sogar auf die Autobahn verirrt. Zwar läuft der Stromer locker fast 160 Stundenkilometer schnell, sofern man die von Nissan vernünftigerweise hinterlegte Abregelung auf 123 km/h überstimmt. Doch selbst bei diesem Tempo purzelt die Reichweite gnadenlos herunter. Erschrocken geht man vom Gas, reduziert das Tempo auf Lkw-Niveau und sucht kurze Zeit später sogar deren Windschatten, um die verbliebene Batterie-

reserve möglichst zu schonen. Und denkt über den bevorstehenden Streckenverlauf nach: „Kurz vor dem Ziel geht es bergab, da müsste ich ein paar Kilometer rekuperieren können.“ Dabei hilft zum einen das hohe Leergewicht des in Barcelona gebauten Japaners von 1.790 Kilo, womit der Stromer die vergleichbare Dieselsversion um rund 240 Kilogramm übertrifft. Zum anderen hinterlegten die Entwickler zwei verschiedene Rekuperations-Modi, mit denen sich die Energierückgewinnung besser an die jeweilige Verkehrssituation anpassen lässt.

Im Normalmodus lässt die Elektronik den e-NV 200 rollen, sobald man vom Gas geht, und rekuperiert nur gering. In starken Gefällen oder zum Bremsen empfiehlt es sich, den vom Automatikgetriebe übernommenen Wahlhebel nach rechts zu drücken, um die maximale Rekuperationsstufe, „B“ anzuwählen.

**Sein Revier ist die Stadt** | Was sich besonders beim ständigen Stop&Go im Stadtverkehr gut nutzen lässt. Hier ist der Stromer besser aufgehoben als auf freier Strecke. Der 4,56 Meter kurze Kombi muss auch vor engeren Parklücken nicht passen und zwingt sich mit seiner schmalen 1,75-Meter-Außenbreite locker dort durch, wo protzige SUV passen müssen. Und an der Ampel beschleunigt er in 4,1 Sekunden von null auf 60 km/h, während der nebenstehende SUV-Verbrenner noch nach Ladedruck sucht.

Auf den ersten 1.388 Kilometern wurden 233 Kilowattstunden verbraucht, was mit 0,29 Euro/Stunde kalkulierten Kraftstoffkosten von 67 Euro entspricht. Tendenz steigend! Schließlich trauen wir dem Stromer nun immer mehr zu, wo wir gelernt haben, dass Reichweitenangst im 120-Kilometer-Radius reine Paranoia ist. | Jan Burgdorf

### Daten und Preise | Nissan e-NV200 Kombi Premium

**Grundpreis des Testwagens** 24.000 Euro  
E-Motor | 80 kW/109 PS | 254 Nm | stufenlose Automatik | 123 km/h | 16,5 kWh | 0 g/km | 163 km Reichw.

4.560 x 1.755 x 1.848 mm | 2.270 – 3.100 Liter

Wartung: jährlich oder alle 30.000 km

Effizienzklasse: A+

Schadstoffklasse: Euro 5

Haftpflicht/Teilkasko/Vollkasko: 19 | 20 | 20

Garantie: 5 Jahre (160.000 km)

Preise netto zzgl. Umsatzsteuer



Foto: Jan Burgdorf

**Spieltrieb** | Die zahlreichen Funktionen und das große Display laden zum Ausprobieren ein



Foto: Jan Burgdorf

**Top!** | Die hintere Sitzbank ist klapp- und wickelbar und kann sehr einfach herausgenommen werden