

Bereits in der mittelgroßen Variante der knuffigen Karosserie passt auf Wunsch die große Batterie mit 75 kWh. Sie ist – wie der komplette Transporter – überraschend erschwinglich.



Auf leisen Pfoten

Fahrbericht: Citroen E-Jumpy, Peugeot E-Expert. Große Batterien, viele Varianten und günstige Preise: die französischen Geschwister des Opel Vivaro-E sind am Start. Das könnte was werden.

Verflix, schon wieder guckt keiner. Der silbrige Peugeot E-Expert flutscht unauffällig und flüsterleise durch die Eingeweide der Innenstadt. Dort, wo die dichte Bebauung sonst Autoposer zu Verhaltensauffälligkeiten verleitet, entfaltet der batterieelektrische Transporter sein verkehrsberuhigendes Wesen. Ein Kontrastprogramm der Gelassenheit im Trubel, von wegen gut gebrüllt Löwe.

Nur in Nähe von Fußgängern droht Gefahr, wenn sich der Peugeot auf leisen Katzenpfoten an die Smartphone-Gucker anschleicht. Es hört und schaut eben niemand mehr hin. Der Peugeot-Löwe auf der hochgereckten Nase schimmert stolz zweifarbig in der Wintersonne. Er brüllt nicht,

diese Schmuskatze schnurrt friedlich. Vorneweg fährt ein Transporter-Kollege mit großer Aufschrift: „Luft zum Atmen.“ Genau, so ist's.

Agiles Kraftpaket

Die Bezeichnung E-Expert des Elektrikers klingt nach einem leichten Sprachfehler, doch von Fehler kann hier nicht die Rede sein. Unter dem Bauch des kompakten Transporters lagert hier die große Batterie mit brutto 75 kWh. Doch auch die kleinere Ausführung mit 50 kWh trägt weit. Der E-Motor bringt es auf 100 kW und 260 Nm im agilen Power-Programm. Es lässt sich per Tipptaste auf gesunde 80 kW und 210 Nm in der Normalstufe beruhigen. Mit 60

kW und 190 Nm liegt der Schonwaschgang nochmals drunter. Aber auch damit ist der Fahrer im Peugeot recht hurtig unterwegs.

In der kalten Jahreszeit wird's dann allerdings frisch an Bord, denn jetzt fährt der Franzose als wahrer Stromsparer die elektrische Heizung zurück. Brr – schnell wieder retour. Zumal das Normalprogramm vollauf genügt. Auf feuchter Fahrbahn greift bereits das ESP ein, wenn der Löwe losspringt. Also Temperament zügeln. Und die stärkere der beiden Rekuperationsstufen auf den etwas fummelig-kleinen Tasten in der Mittelkonsole wählen, schon kann es sich der Fahrer bequem machen. Nun verzögert die Fuhre



Der Peugeot-Löwe schimmert beim E-Modell zweifarbig.

bei Gas weg – Strom weg? – als wäre ein kleiner Gang eingelegt. Die Fahrtrichtung wählt der Fahrer per Kipptaste an. Und weil sich eine weitere Taste für die neue elektrische Feststellbremse zwischen den Vordersitzen versteckt, wirkt das Cockpit richtig aufgeräumt.

Gut sortiert

Im Blick liegen große blaue Instrumente, links Tacho, rechts Powermeter, oben etwas kleiner der Batteriestand und die Stromabforderung, abhängig vom Fahrprogramm. Dazwischen nennt der Bordrechner den Stand der Dinge. Im großen Display lassen sich der Kraftfluss und detaillierte Verbrauchsstatistiken betrach-



Blau gemacht: Extra-Instrumente für die Stromer, rechts Powermeter, oben Hinweise auf Stromabforderung und Ladezustand.



Details zum Verbrauch lassen sich auf dem großen mittigen Bildschirm abrufen. Der deftige Verbrauch entspricht gemischtem Einsatz auf Bundesstraße und Autobahn (Bild links). Platzsparende Tasten in der Mittelkonsole, teils etwas fummelig für Parkstellung und Rekuperation „B“.

ten. Vor lauter Gucken das Fahren nicht vergessen: Der Peugeot rollt fast samtig ab, die Hinterachse poltert ein wenig auf Unebenheiten, im laueren Diesel würde es kaum auffallen. Die Lenkung arbeitet direkt und auch bei niedrigem Tempo nicht fahrig-leichtgängig.

Weiter hinten ist je nach der Gewichtsklasse von 2,9 bis 3,1 t Raum für die bis zu 1.163 kg schwere Fracht. Stichwort Auswahl: Es gibt den E-Transporter in drei Längen, als Kastenwagen, Doka und sogar als Fahrgestell. Die Preise für den mittleren Kastenwagen beginnen bei net-

TEPE SYSTEMHALLEN

Satteldachhalle Typ SD15 (Breite: 15,04m, Länge: 21,00m)

- Traufe 4,00m, Firsthöhe 6,60m
- mit Trapezblech, Farbe: AluZink
- Profil 22-214, Korrosionsschutzkl. 3
- feuerverzinkte Stahlkonstruktion
- incl. prüffähiger Baustatik

Mehr Infos

Aktionspreis

€ 20.800,-

ab Werk Buldern; excl. MwSt.

Schneelastzone 2, Windzone 2, a. auf Anfrage

www.tepe-systemhallen.de · Tel. 0 25 90 - 93 96 40

DIE TRANSPORTER AUFBAUPROFIS

Heinz Schutz GmbH
D-27308 Kirchlinteln
Tel. 04237/ 93 11-0
www.schutz-fahrzeugbau.de



to 35.250 Euro mit der kleineren und doch schon so großen Batterie, noch vor Förderung, das ist eine Ansage. Wenn bald die Kurzausgabe an den Start geht, geht's nochmals nach unten.

Und wie sieht's mit dem Verbrauch aus? Nach der anspruchsvollen Stadtrunde mit einem Schnitt von nur 23 km/h hat er sich bei Außentemperaturen um den Gefrierpunkt trotz Heizung und Gebläse bei 29 kWh/100 km eingependelt, im Bereich der Normwerte, passt.

Pünktchen unter Strom

Und außerorts? Wechsel in den Citroën E-Jumpy. Offiziell etwas extravagant Citroën „ë-Jumpy“. Der Transporter mit den Pünktchen ist der Zwillingbruder des Peugeot, optisch ähnlich, aber mit gerümpftem Näschen, vielleicht wegen der lauten Diesel rundum. Technisch ist das Duo identisch, auch die Preisliste kennt keine Unterschiede. Auf der Überlandstrecke sortiert sich der Citroën mit seinem neutral-weißen Lack unauffällig ein. An einem langsamen LKW zischt er mühelos vorbei.

Im nächsten Ort folgt die Begegnung mit einem frierenden Postverteiler auf seinem elektromotorisch verstärkten Dreirad - E-Mobilität hat ihre Tücken,

aber im Citroën ist es mollig warm. Doch Vorsicht Tempobegrenzung, nach Gehör fahren klappt im leisen E-Transporter nicht. Beim Wechsel zwischen den drei Fahrprogrammen wird im Pedal die unterschiedliche Agilität deutlich, sie bewegt sich zwischen sprudelndem Temperament und leichtem Phlegma.

Flott unterwegs

Auf der Autobahn sind bis zur Abreglung 130 km/h drin, das entspricht nicht ganz zufällig dem französischen Tempolimit. Der Tacho zeigt sogar 136 Sachen. Damit hält der Citroën flott im Verkehr



Die Batterien sind üppig bemessen, Strom wird vorne links getankt, Schnellladen klappt bis 100 kW.

mit. Beim Rekuperieren pfeift er leise und vergnügt. In der Preisliste empfiehlt die Marke ganz nach dem individuellen Bedarf ein ganzes Bündel von Assistenzsystemen. Darüber haben die Entwickler offensichtlich anständige Außenspiegel vergessen. Sie entsprechen dem Verbrenner, ebenso der vorn eher knappe Platz, es geht in der ersten Reihe eher kuschelig zu.

Am Ende der gut gemischten Tour mit überwiegend dezenter Fahrweise und Heizbetrieb landet der Citroën bei 36 kWh/100 km. Schnell zur Ladesäule, Strom wird vorne links über dem Radlauf gebunkert, auf den ehemaligen Öffnungen für Diesel und Adblue sitzen nun Blinddeckel. An der Wallbox übertragen der Citroën und sein Bruder 11 kW, Gleichstrom an der Schnellladesäule schlucken sie sogar bis 100 kW - damit ist selbst die dicke Batterie fix in der Mittagspause gefüllt.

Wer die Szene aufmerksam verfolgt, weiß von einem dritten E-Transporter aus der großen PSA-Familie, dem Opel Vivaro-E (siehe auch Heft 19/2020). Er gleitet wie seine beiden Geschwister unauffällig und verkehrsberuhigend durch die City. Und niemand schaut hin - eigentlich schade.

Randolf Unruh