



Der Streetscooter hat Talent, für die Arbeit und um die Autobranche aufzuscheuchen.

DER TESLA UNTER DEN TRANSPORTERN

Der Streetscooter Work fährt in einigen Punkten zurück in die Vergangenheit und in vielen in die Zukunft. Und zeigt vor allem viel Talent für die Arbeit.

Wie Pfeile von der Sehne schnellen die edlen Boliden auf den Büroturm am Südrand des schwäbischen Städtchens Bietigheim-Bissingen zu. Panamera, Macan, Cayman – hier sind Porsche-Tochtergesellschaften angesiedelt. Auf den unscheinbaren weißen Lieferwagen mit Kastenaufbau achtet keiner der Dienstwagenfahrer. Nur beim Ampelstart trifft den Fahrer manch ein überraschter Blick – Elektroantrieb heißt volles Drehmoment vom Start weg und ungeahntes Temperament. Auch eine Kiste kann ein Pfeil sein. Da guckt so ein schneller Porsche etwas missmutig, der Streetscooter revanchiert sich mit grimmigem Blick.

Er schaut etwas verdrossen drein, so recht scheint der Knorrige die Aufmerksamkeit nicht zu genießen, die er gerade erhält. Er ist für die Arbeitsbühne geboren, nicht für die Showbühne. Wird zeitlebens nie den Maschi-



Der GfK-Koffer mit 4,3 m³ Volumen nimmt auf einem Hochrahmen Platz.

nenraum verlassen. Keiner gönnt ihm Auslauf in der Freizeit, denn dann wird er mit einem Kabel an die Steckdose gefesselt. Doch so missmutig er dreinblickt, wenn er arbeiten kann, dann blüht der etwas verschroben wirkende Streetscooter auf, zeigt verblüffende Talente.

Bisher schätzt sie vor allem die Post als Zustellfahrzeug. Jetzt können auch andere zugreifen. Das Autohaus Weller in Bietigheim-Bissingen, gleich um die Ecke vom Porsche-Turm, ist einer der neuen Vertriebspartner. Das hat in dieser Region Bedeutung, sie ist gepflastert mit Umweltzonen, im nahen Stuttgart drohen Einfahrverbote für Diesel. Für den Preis von netto 35.950 Euro des 4,71 m langen und jeweils gut 2 m breiten und hohen Streetscooter Work mit Koffer gibt es zwar zwei Standard-Kastenwagen mit Verbrennungsmotor. Aber auch freie Fahrt. Dazu steht der Strompreis günstig im Vergleich zu Diesel. Und beim jährlichen Boxenstopp in der Werkstatt



entfallen teure Ölwechsel. Abgezogen wird die E-Förderprämie von 4.000 Euro. Billig ist ein Streetscooter trotzdem nicht – aber gut?

Ein praktischer Geselle

Seine Talente klingen überzeugend. Der GFK-Koffer des Basismodells wird von Streetscooter montiert und fasst 4,3 m³. Seine Ladekante liegt allerdings 800 mm hoch, das Frachtabteil lässt sich also nicht betreten. Vorteil: Das Innenleben ist ohne Verbeugung zugänglich. Der Zugriff ist denkbar einfach, Hand an den Griff, mit dem Daumen auf die Taste der Magnetverriegelung drücken, schon gleitet die Tür (870 x 1.130 mm Öffnungsweite) federleicht auf. Das ist ebenso Streetscooter-Know-how wie die versprochenen 250.000 Öffnungszyklen. Hinten gibt's eine Heckklappe (1.260 x 1.130 mm). Sie öffnet weit, bietet Stehhöhe und wird per Zuziehschleufe geschlossen. Der Boden des Koffers (Innenmaße 2.060 x 1.660 x 1.200 mm) ist besandet und damit extrem rutschfest. Sechs Zurrösen unten und zwei Ösen oben halten die Fracht auf ihrem Platz. LED-Lampen leuchten das Innenleben aus. Der Lieferwagen schultert eine Dreivierteltonne Nutzlast zuzüglich Fahrer – das ist Streetscooter-Funktionalität.

Sie wird auch am Fahrwerk mit günstiger 15-Zoll-Bereifung deutlich. Und erst recht angesichts der Fahrerkabine. Ihre Karosserie besteht aus durchgefärbtem Kunststoff. Wer statt Postgelb oder Unschuldsweiß eine individuelle Farbe wünscht, lässt seinen Streetscooter individuell folieren. Einheitlich dunkel sind Stoßfänger und Seitenbeplankung. Deren

Durchgehend geöffnet: Zwei seitliche Schiebetüren und eine Heckklappe machen den Weg frei.



Magnetverriegelung und eine sehr leicht laufende Tür machen es dem Zusteller einfach.

Streetscooter: Das gibt's, das kommt

Das Modell Work ist das Urmittel von Streetscooter, aus dem inzwischen eine ganze Familie gewachsen ist. Da wäre zunächst der Work L, die Langversion. Bei unverändertem Fahrerhaus streckt er sich auf 5,78 m Länge und wächst auf 2,35 m Höhe. Das Volumen des Koffers verdoppelt sich auf 8 m³, die Nutzlast wächst auf knapp 1 t, das zulässige Gesamtgewicht auf 2,6 t. Die Antriebseinheit ist identisch, die Batteriekapazität steigt um die Hälfte auf 30 kWh. Daraus errechnet Streetscooter eine Normreichweite von 167 Kilometern, die Realität im Postdienst beträgt 80 Kilometer. Der Preis steigt um 7.000 auf netto 42.950 Euro. Work und Work L gibt es auch als Fahrgestell, die Kurzausgabe auch als Pritschenwagen. Weitere Neuheiten sind in Vorbereitung: Das betrifft die Freigabe einer Anhängelast, im Moment bleibt der Streetscooter solo. Außerdem arbeitet Streetscooter an einer Doppelkabine und will den Antrieb per Brennstoffzelle testen. Eine rheinische Bäckerei hat den Streetscooter außerdem in ein Bäckermobil verwandeln lassen, Aufbauer TBZ steuert dafür einen Tiefrahmen, eine Tandemachse und einem leichtgewichtigen Kofferaufbau zu. Ausbauer Bolt hat für einen Netzbetreiber eine Einrichtung mit Auszügen entwickelt. Die Karriere des Streetscooter als Plattform für Auf- und Ausbauten hat also soeben erst begonnen. In Vorbereitung ist die Vorseerie des Work XL auf Basis des großen Ford Transit (siehe auch Heft 17/2017). 4,25 t zulässiges Gesamtgewicht, ein Koffer mit 20 m³ Volumen, alles bewegt durch einen E-Motor mit bis 150 kW Leistung und 300 Nm Drehmoment, in Gang gehalten von Batterien mit maximal 90 kWh Kapazität. Die Post-Tochter Streetscooter macht ernst: Der Work XL soll im kommenden Jahr an den Start gehen.



BEREIT FÜR DIE ZUKUNFT?

WIR RÜSTEN IHR DIESEL-
NUTZFAHRZEUG AUF
ELEKTROANTRIEB UM!

Mehr Infos unter:
electric-trucks.de

THE INNER CITY SOLUTION



Elemente sind unübersehbar geschraubt, auch blickt der Streetscooter aus simplen Kalottenscheinwerfern. Das alles ist nicht hübsch, das will der Streetscooter nicht sein. Aber billig herzustellen und leicht zu wechseln, sollte der Streetscooter im rauen Einsatz Anstoß erregen. LED-Blinker und -Rückleuchten sparen als Langzeittechnik Wechsel. Und reden wir nicht über Spaltmaße, sie sind fast fingerbreit. Die Motorhaube ist verschraubt, vom Hochvoltteil des Streetscooter sollen Fahrer die Finger lassen. Die Öffnung des Waschwasserbehälters haben die Entwickler deshalb zwischen Motorhaube und Windschutzscheibe gelegt.

Das ist praktisch, wie so vieles am Streetscooter. Es gibt eine Zentralverriegelung und elektrische Fensterheber, beim Einsteigen stören keine hinderlichen Schwellen. Die oberen Türscharniere sind extrem massiv ausgeführt, gedacht für eine Million Öffnungszyklen. Nur die Klapptürgriffe passen nicht ins handfeste Konzept, Bügel wären besser. Drinnen überrascht der Fahrersitz: Die Sitzwanne auf der linken Seite ist abgeflacht, stört daher nicht beim Rein und Raus des Zustellers und wird dabei also auch nicht abgewetzt.

Ein simpler Geselle

Das Interieur kombiniert die Kargheit der Fünziger mit dem Mindestlohn-Charakter von heute: schlichtester Kunststoff, einfaches einteiliges Cockpit, einfache Türverkleidungen, alles sichtbar geschraubt bis hin zum Zuziehgriff. Der Streetscooter bietet keinen Wohlfühl-Rückzugsraum, er ist eine rein funktionelle Arbeitsmaschine. Dazu gehört immerhin ein Lederlenkrad und eine ebenso simple wie funktionelle Armatur mit Digitaltacho, Powermeter mit Anzeige für Leistungsabforderung und Rekuperation sowie einer Anzeige des Reststroms in den Batterien. Ab und zu gibt es Hinweise – Tür offen oder Handbremse anziehen – das

Nüchternes Cockpit mit herbem Charme, der Streetscooter ist eine Arbeitsmaschine, kein Auto.



Das Kombiinstrument ist zwar mickrig, informiert den Fahrer jedoch umfassend.

Das Multimedia-Instrument fasst Radio, Navigation, Freisprechanlage und Monitor der Rückfahrkamera zusammen.

war's. Und könnte zur besseren Ablesbarkeit gerne doppelt so groß sein. Spezialist Parrot steuert ein Multimediasystem in der Mittelkonsole bei, es versammelt Radio, Freisprechanlage, Navigation und das Bild der Rückfahrkamera. Heizung? Der Streetscooter wärmt Geist und Körper mit einer elektrischen Zusatzheizung und Gebläse.

Geheimnisvoll gibt sich Streetscooter bei der Antriebs- und Fahrzeugtechnik, doch renommierte Zulieferer wie Bosch für die Antriebseinheit und Alko für die Hinterachse muss niemand verschweigen. Auch beim Fahren verbindet der Streetscooter gestern mit morgen. Von gestern sind Windgeräusch und die offensichtlich eingesparte Dämmung, auch knistert es auf ungepflegten Strecken hörbar. Der Motor summt und singt hell, nicht ganz leise, eilig flitzt je nach Pedalstellung die Anzeige

ANZEIGE



des Powermeters hin und her. Die Sicht durch die niedrige Frontscheibe ist mäßig, auch die mickrigen Hochkant-Außenspiegel sind keine Freude. Rechts gibt's immerhin ein aufgesetztes Zusatz-Weitwinkelglas. Da ist sie wieder, die simple Arbeitsmaschine. Der Fahrkomfort ist leer etwas ruppig, bei Gefahr greift ESP ein. Aber der Streetscooter will kein Kurvenkratzer sein, er ist für eilige Zusteller, nicht für schnelle Fahrer. Auf der Habenseite stehen die einfache Bedienung und die präzise elektrische Lenkung.

Und die Frage, die sich angesichts des Streetscooter und seines Einsatzgebietes auch traditionelle Fahrzeughersteller stellen: Braucht man wirklich mehr? Mehr Reichweite jedenfalls kaum. Die Batterie kommt auf 20 kWh Kapazität, das bedeutet eine Norm-Reichweite von 118 Kilometern. Die Post kalkuliert bei ihrem anspruchsvollen Betrieb vorsichtig mit 80 Kilometer Einsatzreichweite. Und abends kommt der Streetscooter dann an die Leine, nach sieben Stunden an der Normalsteckdose mit 230 Volt steht der Akku wieder voll im Saft. Streetscooter gewährt auf die teure Lithium-Ionen-Batterie eine Garantie von sechs Jahren oder 120.000 Kilometern und 70 Prozent Kapazität – das Alter könnte ihm also zu schaffen machen.

Und er läuft nur gut 85 Sachen, eine schnellere Ausführung ist in Vorbereitung. Auch hier folgt die Frage: Muss das sein? Zumal der E-Mo-

Die Streetscooter-Geschichte

Wenn man nach erfolgreichen Start-ups sucht – hier ist eines. 2010 wurde Streetscooter unter der Führung von Professor Joachim Kampker als privatwirtschaftlich organisiertes Forschungsprojekt im Umfeld der RWTH Aachen gegründet. Zwei Jahre später entdeckte die Redaktion einen Prototyp auf der IAA und berichtete über das Konsortium von 80 Unternehmen hinter dem Projekt. Die ersten Fahrzeuge kamen in der Region Aachen unter, auch die Post übernahm 2013 ein erstes Modell. Im Jahr 2014 begann die Fertigung des Streetscooter in kleiner Stückzahl.

Ende 2014 schließlich übernahm die Deutsche Post das Unternehmen. Vorausgegangen waren gescheiterte Verhandlungen der Post mit den einschlägigen Transporterherstellern über ein elektrisch betriebenes Zustellfahrzeug. Jetzt soll der Streetscooter zum Rückgrat der Zustellflotte des gelben Riesen heranwachsen. Bereits im Jahr 2016 kletterte die Fertigung auf knapp 2.000 Exemplare. Inzwischen fahren mehr als 4.000 Streetscooter für die Post.

2017 schließlich entschloss sich die Post, den Streetscooter auch externen Kunden anzubieten. Lief der Service bis dahin über VW-Partner, so forciert Streetscooter nun ein unabhängiges Händler- und Ser-

vicenez. Für den Service hat man in GAS (Global Automotive Service) ein bundesweit aufgebautes Werkstattnetz gefunden. Mit der GLS-Bank und der Leasinggruppe Comco gibt es einen Anbieter für zeitgemäße Finanzierungsmodelle. Diese neuen Partner haben in einem ersten Schritt 500 Streetscooter erworben. Zurzeit richtet Streetscooter ein zweites Werk ein, Ziel sind nun 20.000 Streetscooter im Jahr. Manager bei VW und Mercedes werden sich vermutlich am liebsten in den Allerwertesten beißen, weil sie dem Streetscooter die Tür geöffnet haben, als die Post vor Jahren bei ihren Haus- und Hof-Lieferanten vergeblich nach elektrisch angetriebenen Zustellfahrzeugen fragte.

tor mit 48 kW und 200 Nm Drehmoment sehr kräftig zupackt. Gleiches gilt umgekehrt beim Stopp, die deftige Rekuperation bringt den Lieferwagen fast zum Stillstand. Eine Kriechfunktion unterstützt das Rangieren.

Eigentlich leistet die E-Maschine sogar nur 38 kW, denn nach kurzem Antippen des Getrie-

Abends kommt der Streetscooter an die Leine, nach sieben Stunden steht der Akku wieder voll im Saft.

be-Wählhebelchens fällt der Motor in den völlig ausreichenden Eco-Modus. Er genügt vollauf, damit die Porsche-Fahrer erstaunt herüberblicken. Oder den Streetscooter trotzig ignorieren. Vielleicht verpassen sie damit die Zukunft des Transports im Nachbereich.

RANDOLF UNRUH

CARGO FLOOR®
HORIZONTAL LOADING-/UNLOADINGSYSTEM
Only Quality generates Quality!™

- Boden aus hochwertigem Aluminium oder Stahl lieferbar
- **Neu:** Aluminium in "hard alloy" **X-treme Durable (extrem haltbar)** Sehr leicht und fast so stark wie Stahl
- Cargo Floor hat auch den Leak Proof (wasserdicht) Schubboden im Programm
- Produziert wird in den Niederlanden mit europäischen Spitzenqualitätsteilen

www.cargofloor.com

Der original Moving Floor* Schubboden
* MOVING FLOOR® is a registered trademark of CargoMac B.V.