

Der neue Vivaro-R fährt von Beginn an in Geschwaderstärke vor – drei Längen, mehrere Karosserievarianten, zwei Nutzlastklassen, zwei Batteriegrößen.



E-Transporter zum Spartarif

Die PSA-Gruppe macht ernst: An diesem E-Transporter mit großer Batterie und kleinem Preis führt kaum ein Weg vorbei.

Leise gleitet der Opel Vivaro-E durch Rüsselsheim. Auch wenn Opel seit geraumer Zeit zum PSA-Konzern gehört, in dieser Stadt ist trotzdem alles Opel – selbst die Mülltonnen sind in den Markenfarben Schwarz und Gelb gehalten. Der neue Transporter fällt in Rüsselsheim nicht auf – wer bitte guckt in der Opel-Stadt nach einem Opel? Dabei lohnt sich genaues Hinschauen, oder besser Hinhören: Mit dem Vivaro-E startet Opel den Wechsel zur E-Mobilität bei Transportern. Und so unauffällig wispernd sich dieser Opel anschleicht, so gönnt er sich doch einen unüberhörbaren Paukenschlag: Der Vivaro-E startet als Kastenwagen mit einem Nettopreis von

35.650 Euro. Damit liegt er an die 10.000 Euro unter arrivierten Wettbewerbern. Wer dann noch die Fördergelder einrechnet, bekommt den Stromer für 26.650 Euro glatt zum Dieselpreis.

Trotzdem hat Opel nicht gespart. Im Gegenteil: Unter dem Laderaum ruht eine dicke Batterie mit 50 kWh Kapazität. Nutzbar davon sind 46 kWh, damit kommt der Opel nach der praxisnahen WLTP-Messung 230 Kilometer weit. In seiner natürlichen Umgebung auf Kurzstrecken ist mit fleißigem Rekuperieren noch mehr drin. Falls dies nicht genug sein sollte: Die mittlere und die lange Variante des Transporters lassen sich auf Wunsch sogar mit 75 kWh (nutzbar 68 kWh) bestücken. Das

kostet netto 5.000 Euro mehr, und der Opel rutscht aufgrund des höheren Preises aus der Spitzenförderung. Aber er fährt laut WLTP 330 Kilometer weit.

Überraschend flott unterwegs

Und er bewältigt die Strecke zügig. Der Fahrer kann unterwegs wählen: Im Power-Modus bringt es die E-Maschine von Continental auf 100 kW und 260 Nm Drehmoment. Im Normalmodus sind es 80 kW und 210 Nm. Im Eco-Betrieb bleiben 60 kW und 190 Nm. In allen Varianten rennt der Vivaro-E bis zu 130 Sachen. Das ist großzügig und entspricht nicht ganz zufällig dem zulässigen Autobahntempo in der PSA-Heimat Frankreich.

In der Praxis ist der Opel auf Kurzstrecken selbst in der Magerstufe überraschend flott unterwegs. Und wer Leistung braucht, etwa beim Einfädeln oder Über-



Aus jeder Richtung ein appetitlicher Anblick: Opel Vivaro-E

holen, der holt sie sich kurzzeitig per Kickdown. In der Vollfettstufe schnellert der Transporter in rund 13 Sekunden auf Tempo 100 und pfeift dem restlichen Verkehr um die Ohren. Das ist wörtlich zu nehmen, denn kennzeichnend an Bord ist ein leises hochfrequentes Pfeifen. Dank des niedrigen Schwerpunkts liegt der Opel satt auf der Straße. Sein Fahrwerk ist auf das Batteriegewicht abgestimmt und federt straff, aber nicht unkomfortabel. Mitunter poltert er hörbar, denn hier überdeckt kein markanter Diesel die Nebengeräusche. Die elektrische Lenkung arbeitet angenehm straff und präzise, vielleicht etwas synthetisch.

Die Bedienung ist pfiffig gelöst, die wesentlichen Funktionen sind in der Mittelkonsole zusammengefasst. Der Motorstart erfolgt per Knopfdruck. Wichtigstes Bedienteil im Anschluss ist ein kompakter Kippschalter für die Wahl der Fahrtrichtung, anstelle des anderswo bevorzugten klobigen Automatikwählhebels. Rechts davon wählt der Fahrer per Taste den Fahrmodus – von Hause aus ist die mittlere Stufe vorgewählt. Links kann der Fahrer auf etwas mickrigen Tasten die Parkstellung wählen und die Stärke der Rekuperation. Üblicherweise rollt der Vivaro-E

leicht dahin, wenn der Fahrer den Fuß vom Fahrpedal nimmt. Die stärkere Stufe entspricht etwa der Motorbremswirkung bei eingelegtem Gang. Der Ein-Pedal-Mo-

zuständig für E-Mobilität. Dort in der Mittelkonsole wäre auch die Taste der elektrischen Handbremse besser untergebracht, jetzt steckt sie etwas verloren zwischen den Sitzen.

Nicht gespart an der Ausstattung

Unterwegs blickt der Fahrer auf Instrumente mit blauen Skalen, die Farbe steht in der Autobranche für Sauberkeit. Ein Display gibt Nachricht über die wesentlichsten Verbrauchs- und Streckendaten. Wer will kann auch den Energiefluss beim Beschleunigen oder Rekuperieren betrachten.

Der Elektriker fährt nicht nur flott, er arbeitet auch fleißig: Der Kastenwagen, lieferbar in zwei Gewichtsklassen von 2,8 und 3,1 t, schleppt zwischen 900 und 1.200 Kilo Fracht. Falls dies nicht genügt, darf er zusätzlich eine Tonne Anhängelast ziehen, das schafft nicht jeder E-Transporter. Nicht irritieren lassen: Die Anhängerkupplung findet sich nicht in der Preisliste, sie ist Sache des Opel-Händlers.

Auch an der Ausstattung hat Opel nicht gespart. In Sommer oder Winter kann der Transporter an der Steckdose auf 21°C vortemperiert werden. Energie strömt serienmäßig mit einem 11-kW-

ANZEIGE

KRAFTSTOFF SPAREN
WWW.ABC-AEROLINE.DE

abc AERO LINE

20%

des mit kräftiger Rekuperation bis annähernd zum Stand ist nicht vorgesehen – „zu gewöhnungsbedürftig beim Umstieg von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor“, argumentiert Mathias Reinartz, bei Opel



Strom wird vorne links eingeflößt, schnelles Laden klappt bis 100 kW.

Bordlader herein. Außerdem ist der Opel schnellladefähig mit bis zu 100 kW. Geladen wird links über dem Vorderrad – die bekannten Deckel für Kraftstoff und Ad-blue haben sich in Blinddeckel verwandelt.

Opel-Transporter unter Strom

Der Vivaro-E macht den Anfang, aber er bleibt nicht allein: Voraussichtlich zum kommenden Frühjahr wird der Lieferwagen Opel Combo elektrifiziert. Ende kommenden Jahres komplettiert Opel sein E-Trio mit dem elektrifizierten Movano. Stopp, Movano – das ist doch ein Ableger des Renault Master? Stimmt, aber nicht mehr lange. Denn die PSA-Gruppe fertigt seit knapp 40 Jahren zusammen mit Fiat das Transporterrudel Citroën Jumper, Peugeot Boxer und Fiat Ducato. Für den Opel Movano war im gemeinsamen italienischen Werk bisher kein Platz. Es ist in normalen Jahren mit rund 300.000 Transportern für drei Marken mehr als ausgelastet. Jetzt wird die Produktion neu arrangiert und zusätzlicher Platz im polnischen Opel-Werk Gliwice geschaffen. Von einer Kapazität für 100.000 Transportern im Jahr ist die Rede. Und mit diesem Schritt wechselt der Movano nach mehr als 20 Jahren Zusammenarbeit mit Renault in dritter Generation in die neue Konzernheimat.

delt. Auf eine teure Heizung mit Wärmepumpe für wohlige Temperaturen an Bord bei moderatem Energieverbrauch verzichtet Opel jedoch.

Die Garantie der Batterien ist branchenüblich auf acht Jahre oder 160.000 Kilometer ausgelegt und 70 Prozent der Kapazität ausgelegt. Opel-Experte Reinartz geht von einer deutlich längeren Haltbarkeit mit höherer Kapazität aus, das lehren Erfahrungen mit dem Ampera. Dabei helfen durchdachte Details wie die Ladesteuerung: Bei extremen Außentemperaturen wird die flüssigkeitsgekühlte Batterie zunächst auf ihre Idealtemperatur um 25°C gebracht und dann erst mit voller Kraft geladen.

Mit dem Start der E-Transporter ist die Entwicklung nicht abgeschlossen, E-Mobilität ist zurzeit ein sehr dynamischer Prozess. Zunächst setzt PSA auf Stückzahlen: Sowohl die Batteriemodule als auch der Motor arbeiten ebenfalls im Corsa-E. Auch ist es kein Geheimnis, dass sich bei Citroën und Peugeot baugleiche Geschwister des Opel Vivaro-E finden. Der PSA-Konzern plant zusammen mit Partnern eigene Fertigungen für E-Motoren, Batterien und sogar Batteriezellen.

Zunächst aber gleitet der neue Vivaro-E fröhlich pfeifend ganz gelassen über eine gut gemischte Strecke aus Stadt- und Überlandverkehr sowie Autobahn, abgeschmeckt mit einigen Rangiermanövern. Als Ergebnis zeigt der Bordcomputer einen Stromverbrauch von 25,7 kWh.



Die wesentlichen Bedienelemente stecken in der Mittelkonsole, etwa der Kippschalter für die Fahrtrichtung.

Die Instrumente zeigen blaue Skalen, rechts Powermeter statt Drehzahlmesser.

Zum Schluss landet der leise Opel einen weiteren lauten Paukenschlag: Setzen andere Anbieter bei E-Mobilität vorsichtig auf Einheits-Transporter, so tritt der Vivaro-E in Geschwaderstärke an: drei Längen, Kasten, Kasten-Doka, Flexspace, Kombi, dazu die zwei Gewichtsvarianten und zwei Batteriegrößen – das lässt sich hören.

Randolf Unruh

KFZ
anzeiger

Momentan begegnen Sie Ihren Kunden nicht auf Messen. Aber im KFZ-Anzeiger.

Redaktion: Lutz Gerritzen
redaktion@stuenings.de
+49 2151-5100118

Anzeigen: Juliane Krieger
kfz-anzeiger@stuenings.de
+49 2151-5100122