

Stromaufwärts

Typisch VW: Manchmal dauern Entwicklungen etwas länger als anderswo. Dann aber ist die Lösung überzeugend. Siehe den neuen Bonsai-Lieferwagen mit Elektroantrieb.

Der flinke Ampelstart stempelt die Konturen des Fahrers druckvoll in den Sitz – 60 kW Leistung sind für ein Lieferwägelchen ein Wort. Erst recht die Durchzugskraft von 210 Nm Drehmoment vom Start weg, ein Elektromotor muss sich nicht hocharbeiten, kennt kein Turboloch. Nahezu geräuschlos zischt der temperamentvolle Lieferwagen durch die City, versägt rotzfrech die Autowelt. Und warum bloß sind die Großen drumherum alle so laut?

Der Kleine trägt die etwas komplizierte Bezeichnung VW e-load-up!, an Formulierung und Schreibweise haben sich einige Vermarkter erhoben. E wie Elektro, Load wie Ladung, Up mit Ausrufungszeichen wie der Kleinwagen von VW. Den kann man mit Elektroantrieb bereits kaufen. Er kostet, ab Werk fein ausgestattet, die Kleinigkeit von 26.900 Euro, ziemlich genau das 2,7fache des einfachsten VW Up mit Benzinmotor. Bereits vor zwei Jah-

ren hatte ausgerechnet VW PKW den seinerzeit neuen Up auf dem Genfer Salon in einer Lieferwagenausführung gezeigt. Damals schien die Nutzfahrzeugfraktion desinteressiert, doch der Wind hat sich gedreht.

Der Weg vom Up zum Load-Up ist kurz: Rückbank raus, Bodenplatte rein, dazu eine Gittertrennwand zu den Vordersitzen und ein paar Verkleidungen, das war's schon. Basis ist der Viertürer, er gewährleistet einen seitlichen Zugang zum Frachtabteil mit seinem knappen Kubikmeter Volumen. Der Zugang durch die Heckklappe, nicht mehr als eine tief nach unten gezogene Heckscheibe, ist wegen der hohen Bordwand mit hoher

Wer nicht nur das Wageninnere heizt, sondern auch durch den Verkehr, der reduziert die Spannweite des E-Mobils.

Stufe etwas umständlich. Änderungen im Blech allerdings hätten den 3,54 m kurzen Lieferwagenzweig unverhältnismäßig verteuert. So wird sich sein Einstandspreis etwa am Up orientieren.

Erregt, und das auch noch permanent

Der Load-Up wird kommen, wahlweise mit Benzinmotor und auch mit Erdgasantrieb. Dessen Anteil ist beim Up als PKW mit zehn Prozent sehr beachtlich. Auch eine E-Ausführung ist sehr wahrscheinlich, denn technische Änderungen sind für den Einsatz als Bonsai-Laster nicht nötig und gut 300 kg Nutzlast reichen für viele Einsätze. Der Preis wird sich am PKW-Kollegen orientieren, gemildert durch eine schlichtere Ausstattung. Klimaanlage und heizbare Sitze zum Beispiel müssen nicht sein, sind außerdem Reichweitenfresser. Der Elektriker wird trotzdem teuer sein, aber für dieses Geld legt sich VW tüchtig ins Zeug. Der permanentmagneterregte Synchronmotor – das klingt vielversprechend – stammt aus eigener Fertigung.

Die Lithium-Ionen-Batterien werden zugekauft, das Batteriemangement aber hat VW entwickelt.

Der Batteriepack bunkert 18,7 kWh Strom in 17 Akkumodulen à zwölf Zellen, das reicht laut VW im Rahmen des Normverbrauchs für bis zu 160 Kilometer am Stück. Die Batterien lagern im Untergrund der Autos. Um Beschädigungen ihres Gehäuses zu vermeiden, hat VW das Wägelchen mit Rücksicht auf robuste Nutzfahrzeugeinsätze ein wenig höhergelegt. Die Spanne für den Stromer hängt wie immer eng am Einsatzprofil. Wer nicht nur das Wageninnere heizt, sondern auch durch den Verkehr, der reduziert die Spannweite des E-Mobils. Stellt sich der Fahrer dagegen auf die Eigenheiten des Kleinen ein, und entwickelt angesichts der Reichweitenanzeige Ehrgeiz, dann kommt er verblüffend weit mit dem VW.

Elektroautos verlangen beim Fahren eben Köpfchen, VW hilft dabei. Ein Rundinstrument namens Powermeter informiert über die abgefragte Leistung, oder ob die Technik gerade rekuperiert, also



Der Laderaum fasst knapp einen Kubikmeter, er ist ein wenig umständlich zugänglich.

Leise schnellt der elektrisch angetriebene VW E-Load-Up durch die Stadt.



Hier wird nicht geschaltet, der Fahrer kann per Hebeldruck die Rekuperation einstellen.



Das Powermeter gibt Auskunft, wie viel Leistung abgefragt wird, oder ob der VW rekuperiert.



Strom wird hinten rechts gezapft, die Spanne reicht von der gewöhnlichen Steckdose bis zur Schnellladung.



durch Rückgewinnung der Bremsenergie den Stromhaushalt auffüllt. Wer im blauen Bereich fährt, ist verbrauchsfreundlich unterwegs. Das heißt: maximal 60 Prozent der Leistung abfordern und Maximaltempo 80 km/h. Das klingt nach wenig, ist aber im Bereich der City üppig. Hilfestellung gibt die Eco-Taste. Dieser Trick reduziert die Leistung auf 50 kW, das Drehmoment auf 167 Nm und die Höchstgeschwindigkeit von 130 auf 120 km/h, reduziert die Leistung der Klimaanlage – immer noch mehr als genug für einen kompakten Lieferwagen. Will der Fahrer Reichweitenrekorde aufstellen, wählt er die Tastenstellung „Eco plus“, kastriert den Motor auf 40 kW und 133 Nm, senkt die Höchstgeschwindigkeit auf 95 km/h, die Klimaanlage bleibt aus. Das

genügt für einen Großteil aller Einsätze. Zumal der Fahrer die Grundeinstellung bei hohem Leistungsbedarf jederzeit per Kickdown überspielen kann.

Neun Stunden fürs Aufladen

Ebenso kann er die Rekuperation regeln. Aus der Mittelkonsole ragt ein Wählhebel à la DSG-Getriebe. Per Klaps nach links lässt sich die Rekuperation und damit Bremsleistung im Schiebetrieb in drei Stufen verstellen. Maximale elektrische Bremsleistung erzeugt der Fahrer durch kurzes Ziehen des Hebels nach hinten in Stufe „B“. Diese unterschiedlichen Bewegungen sind kompliziert und sehr gewöhnungsbedürftig. Ausgefuchste Fahrer fahren vorausschauend und bremsen im Stadtverkehr weit überwiegend elek-

trisch bis hinunter zum Stillstand. 11,7 kWh verbraucht der Stomer nach Norm. Neigt sich die Kapazität des 230 kg schweren Batteriepakets zur Neige, reduziert der VW stufenweise seine Leistung. Aufgetankt wird der VW wahlweise an der 230-Volt-Steckdose, das dauert bei 2,3 kW Ladeleistung rund neun Stunden. An der optional mitgelieferten Wallbox oder an öffentlichen Stromsäulen ist die Prozedur in sechs Stunden erledigt. Hängt der E-Lieferwagen an einer Schnellladestation, zieht er bei 40 kW Ladeleistung in einer halben Stunde 80 Prozent seiner Batteriekapazität.

Schon kann's wieder losgehen, schnellt der E-Load-Up flink und flüsterleise wieder durch die City.

Randolf Unruh