

FOTOS: J. REICHEL



Transport
TEST
3,5-t-Elektro-Van



Schnell mal laden: Die CCS-Säule in Fürholzen funktioniert zuverlässig. Der kompakte E-Motor aus dem Golf braucht wenig Raum unter der Haube. Vorteil eTGE: In Wohngebieten liefert man flüsterleise aus.

Kleiner ist grüner

MAN Nach dem VW e-Crafter im Winter musste sich das Pendant MAN eTGE im Frühlingstest beweisen. Und kam deutlich besser klar. Dank niedrigem Verbrauch genügt der kleine Akku für die zgedachten Lieferdienste. Nur der hohe Preis trübt die Bilanz.

Die Umleitung ist des Elektroauto-Fahrers Erz-Feind: Sie steht plötzlich da, die Komplettsper- rung der Bundesstraße 13 Richtung Ingolstadt, und zwingt zu einem weitläufigen 20-Kilometer-Schlenker, der die komplette Fahrtenplanung marginalisiert. Und die sollte man immer haben, wenn man mit einem E-Van im Allgemeinen und einem mit einer kleinen Batterie im Speziellen auf Test-Tour geht. Wie gut, dass mittlerweile die Ladeinfrastruktur besser ist und der MAN eTGE einen Schnelllader an Bord hat.

Also, flugs ein Plan B: Falls es knapp wird bei der abschließenden Autobahnetappe Langenbruck-München, könnte man erstens schon in der Raststätte Holledau eine DC-Säule anzapfen, laut unserer NewMotion-App auch frei und betriebsbereit. Kurz danach könnte ein DC-Lader am Autohof Schweitenkirchen helfen. Oder wir schaffen es eben doch bis zum Planstop an der „Raststätte der Zukunft“ in Fürholzen. Von dort aus sind es zwar nur noch 20 Kilometer bis München-Nord in den Verlag. Aber auf der frequentierten A9 im Notmodus mit 60 km/h auf der rechten Spur enden, erscheint doch als wenig attraktive Perspektive. Also, auf Nummer Sicher.

Unzuverlässiges Bord-Navi

Übrigens sollte der Hersteller dringend bei der Bordnavigation nachbessern: Die findet keine der an der prominenten Autobahn 9 liegenden Ladestellen, kennt auch den Vorzeigerasthof aller CSU-Verkehrsminister Fürholzen-West nicht. Gegen die Smartphone-Apps ist das wie Steinzeit.

Entspannt lehnt man sich also wieder zurück und setzt nach der Umfahrung die Testtour auf der Standard-Route fort. Wir wollen ja wissen, wie sich der Elektro-Transporter auf der hügeligen Überlandetappe schlägt, selbst wenn der Hersteller sein Hauptter- rain in der Stadt sieht. Doch Umland-City-Strecken sind dem

FAZIT



Johannes Reichel, Tester und Jury-Mitglied „International Van of the Year“-Award

Könnte sein, dass die Rechnung aufgeht: Während Daimler oder Iveco auf größere Akkukapazität im E-Van setzen, glaubt der VW-Konzern (wie auch Renault) bei Nfz an „kleiner ist besser“. Der 36-kWh-Akku reicht erst recht im Sommer für die Zwecke, der CCS-Lader erhöht die Flexibilität für den Fall. Besser für den CO₂-Fußabdruck ist es. Aber eigentlich sollte dann auch der Preis „kleiner“ sein.

Depot, das muss ein Van beherrschen, will er als Diesel-Alternative ernst genommen werden.

Und anders als das technische absolut baugleiche Ausgangsprodukt der VW e-Crafter im Winterbetrieb, als wir nicht umhinkamen, die Heizung moderat mitlaufen zu lassen, meistert der eTGE bei frühlingshaften Temperaturen mit Lüftung auf Stufe 1 die Herausforderung besser. Die Hallertauer Hügel nutzt das Gefühl zum Rückspeisen der Roll- und Bremsenergie. Hier erweist sich die Strategie, das Fahrzeug auf unkompliziertes Ein-Pedal-Fahren ohne Feinjustierung des Rekuperationsgrades zu konzipieren, als praktikabel. Schon per Gaspedalstellung lässt sich der Verzögerungsgrad gut modulieren. Bergabfahrten meistert man ohne Beibremesen, dafür mit dem guten Gefühl, manchen Kilometer dazu gebucht zu bekommen.

Im Stadtbetrieb, wenn man vorausschauend fährt, ist einem die Rekuperation manchmal etwas streng und man wünschte sich bessere „Segeleigenschaften“, respektive muss mit dem Fahrpedal ziemlich zirkeln. Beim eSprinter

könnte man hier vom Gas gehen und Rollen lassen, nötigenfalls per Lenkradpaddel verzögern, fast wie beim Retarder im Lkw. Letztlich ist das Geschmackssache und unkompliziert, das ist der eTGE so in jedem Fall.

Eine andere Strategie wählt MAN auch in Sachen Performance: Der Elektro-Löwe schlägt seine Krallen nötigenfalls so vehement in den Asphalt, dass man viele sportive Pkw weit hinter sich lässt – mit einem beladenen und stattlichen Sechsmeter-Kasten! Hier scheiden sich die Geister: Im Sinne eines geringen Reifenverschleißes ist das nicht. Aber der Fahrer hat es schließlich selbst im Fuß. Und wie man in der Lkw-Fahrschule lernt, zügiges Beschleunigen und dann Rollen lassen, ist im Zweifel die energieeffizienteste Art, ein Nutzfahrzeug zu bewegen.

Jedenfalls hat man im eTGE kein Problem, sich an die Spitze zu setzen. Wer es häufig rauchen lässt, treibt den Verbrauch schon mal auf 40 kWh/100 km – so wie die MAN-Werksfahrer für ihre Versuche, die der gut sortierte Bordcomputer noch dokumentiert hatte. Nach dem Reset landen wir um die 22 kWh/100 km – damit halbwegs in Reichweite der maximalen, aber unrealistischen NEFZ-Werksangabe von 170 Kilometern (21 kWh/100 km). Aber mit Eco-Reifen statt Winterpneus wäre das vielleicht sogar machbar gewesen.

Immerhin: Bei 122 Kilometern nehmen wir die Ausfahrt Fürholzen West, hätten noch 17 Kilometer Restreichweite und klinken

uns per NewMotion-Ladekarte problemlos in eine der DC-Säulen im wie meist verwaisten Stromzapfstellens-Rondell ein. Kurz zuvor hatte der Bordcomputer eine Reduktion der Motorleistung angezeigt, allerdings noch ohne das Tempo zu limitieren. Mit 85 bis 90 km/h fließt man in der Kolonne der Lkw mit. Für Eilkuriers ist dieses Modell allerdings nichts. Wer das Tempo per Entsperrung der Limitierung auf 120 km/h treibt, der sieht sich mit überproportionalem Verbrauchsanstieg konfrontiert.

Schnellladen in der Pause

Apropos eilig: Hätten wir es wirklich eilig, könnten wir uns nach einer halben Stunde mit 80 Prozent der Kapazität der 35,8 kWh-Speicher begnügen und wieder von dannen ziehen. Als E-Auto-Fahrer gewöhnt man sich aber an „Nimm alles mit, was Du an Strom bunkern kannst, man weiß ja nie wo die nächste Umleitung dräut“. In 52 Minuten sind die Lithium-Ionen-Speicher wieder voll, 146 Kilometer rechnet das Bordsystem hoch auf Basis des ökonomischen Fahrstils. Zudem erzieht ein Elektroauto trotz dynamischen Antritts automatisch. Das würde genügen für eine zweite Schicht. Allerdings: Wer den E-Van oft schnell lädt, dem prophezeien Experten einen kürzeren Lebenszyklus der Akkus.

Dennoch ist die Argumentation des Herstellers nachvollziehbar: Kleinerer Akku (nur 341 Kilogramm schwer) heißt weniger Gewicht (2.600 Kilogramm leer inkl. Fahrer) und mehr Nutzlast (gewogene 800 Kilogramm). Vor allem aber auch einen kleineren CO₂-Fußabdruck in der Produktion und niedrigere Kosten. Wobei, ein Schnäppchen ist der MAN

Technische Daten: MAN eTGE 4.140	
Motor + Getriebe	
Permanent erregte Synchron-Elektromaschine	Max. Drehmoment: 290 Nm bis 3.000/min
Akku: Lithium-Ionen-Batterie Panasonic 35,8 kWh	Antrieb: Vorderradantrieb, Eingang-Automatikgetriebe
Leistung: 136 PS (100 kW) bei 3.000–12.000/min	Wartungsintervall: 30.000 km oder zwei Jahre
Messwerte	
Verbräuche:	Fahrt BAB/LS (135 km): 22,9 kWh/100 km
Test gesamt: 21,9 kWh/100 km	Elastizität: k. A.
City: 20,9 kWh/100 km	Geräusch (0/80 km/h): -/71 dBA
Landstraße: 22,1 kWh/100 km	
Autobahn: 22,8 kWh/100 km	
Service + Preise (in Euro ohne MwSt.)	
Grundpreis: 69.500,-	
Serie: ESP inkl. Hill Holder, Seitenwindassistent, Müdigkeitserk., Umfeldbeobacht. + Notbremsassistent, LED-Hauptscheinwerfer + Rückleuchten, elektr. FH + ZV	Lenkrad höhenverstellbar, Climatronic, Handgriffe, Multifunktionslenkrad, Komfortsitz Plus, Trennwand
+ gute Performance, hoher Antriebskomfort + Effizienz	- hoher Preis, relativ niedrige Reichweite

nicht. Auch, wenn außer dem Abstandstempomaten nahezu alle Extras, vom Spurassistenten über Multimedia-Navi bis zu LED-Hauptscheinwerfern, mit an Bord sind, 69.500 Euro lassen den Fuhrparkmann schlucken. Bei gutem Verhandlungsgeschick angelt mancher Einkäufer dafür zwei Vans mit MANs Urvater Rudolphs Diesel. Aber was nützen die, wenn man vielleicht nicht mehr in der Stadt liefern darf. Zudem führt der Hersteller die mindestens 40 Prozent niedrigeren Wartungs- und Servicekosten ins Feld.

An den Stromkosten wurde immerhin seit unserem Test mit

dem e-Crafter gearbeitet: 27,5 Cent/kWh für das DC-Schnellladen: Das geht in die richtige Richtung. Beim Wintertest im Dezember zahlten wir knapp 14 Euro für identische 29 kWh (47 ct/kWh). Wenn man jetzt noch wüsste, ob beim Betreiber der Säule innogy der Strommix so grün ist, dass die CO₂-Emission nicht einfach nur verschoben wurden ins nahe Steinkohlekraftwerk München-Nord... Es bleiben also noch Fragezeichen am Gesamtkonzept. Das Produkt für sich überzeugt durchaus – auch mit oder gerade wegen des kleinen Akkus. Über Umleitungen kann man sich ja vorher informieren. jr



Alles nach vorn: Der kleine Akku ist ebenfalls vom e-Golf geliehen. Sein Vorteil: wenig Platz und Gewicht, kleinerer CO₂-Fußabdruck.

Smart Trailer World

transport logistic
the leading exhibition
4. - 7. Juni 2019
Messe München
Halle A6
Stand 301/402

Trailer und Services aus einer Hand

Die Mission: Smarte Lösungen für komplexe Transport-Aufgaben. Der Weg: Informationen intelligent vernetzen und umfassende Services bieten – ein Trailerleben lang. Mit unserem Telematik-System TrailerConnect® und unseren maßgeschneiderten Premium-Services nutzen Sie zukunftsweisende Trailer-Lösungen für Ihren eigenen Vorsprung. www.cargobull.com

SCHMITZ CARGOBULL
The Trailer Company.