

Fahrbericht Nissan e-NV200 Evalia: Der piept wohl

Von Peter Schwerdtmann

Er fällt weit mehr auf als andere Transporter, Kombis und Kleinbusse - vor allem, wenn er rückwärts fährt. Denn der Nisan e-NV200 Evalia hat von amerikanischen Nutzfahrzeugen die lästig-laute Eigenart übernommen, bei Rückwärtsfahrt zu piepen. Er piept - seiner Größe angemessen - viel zarter als bei so einem US-Truck. Ebenso zurückhaltend piept er Fußgänger an, die ihm in den Weg laufen, vorsichtshalber, weil das gewohnte Geräusch des Verbrennungsmotor fehlt. Der Evalia und seine Systeme gleichen das gezielt und dezent piepend aus.

Er fällt weit mehr auf als andere Transporter, Kombis und Kleinbusse - vor allem, wenn er rückwärts fährt. Denn der Nisan e-NV200 Evalia hat von amerikanischen Nutzfahrzeugen die lästig-laute Eigenart übernommen, bei Rückwärtsfahrt zu piepen. Er piept - seiner Größe angemessen - viel zarter als bei so einem US-Truck. Ebenso zurückhaltend piept er Fußgänger an, die ihm in den Weg laufen, vorsichtshalber, weil das gewohnte Geräusch des Verbrennungsmotor fehlt. Der Evalia und seine Systeme gleichen das gezielt und dezent piepend aus.

Für den Betrachter von außen liegt das Besondere des e-Evalia also weniger im Optischen mit den entlarvenden Schriftzügen und dem Fehlen der Tankklappe als im Akustischen. Sonst aber erweist er sich als ein normaler NV200 mit allen seinen Vorzügen, Besonderheiten und Nachteilen. So sitzt der Europäer, der nun mal einen Kopf größer als der Japaner durch Leben kommen muss, entweder in Küchenstuhlhaltung mit angewinkelten Knien am Lenkrad oder bequem, kann aber das Lenkrad nur mit den Fingerspitzen erhaschen. Ein auch nach vorn oder hinten verschiebbares Lenkrad wäre eine angemessene Lösung.

Unser fünfsitziger Evalia verbreitet auch als Elektroauto trotz der Spitzenausstattung Tekna, Navigation und der Möglichkeit, externe Geräte anzuschließen, den typischen Charme des aufgewerteten Nutzfahrzeugs: angenehm anzuschauen, dennoch schlicht

und praktisch mit vielen sinnvollen Details, bis hin zu seinen beiden Schiebetüren. Erst nach dem Druck auf den Startknopf offenbart sich der Kleinbus als E-Mobil. Sein Zentralinstrument informiert eindeutig und bunt über Geschwindigkeit, Energiebedarf der momentanen Fahrpedalstellung, Aufladephasen beim Abbremsen und vor allem über die Restreichweite.

Nach der Theorie des entsprechenden NEFZ-Zyklus soll der e-Evalia zwischen zwei Aufladungen knapp 170 Kilometer schaffen und damit eine Distanz anbieten, bei der ein Fahrer eines Benziners allmählich über den nächsten Tankstopp nachdenkt. In der Praxis dürfte der Evalia eher nur 100 Kilometer schaffen, zumal er mit Klimaanlage, Sitzheizung und anderen stromfressenden Extras ausgestattet ist. Hilfe bietet die Eco-Schaltung. Doch die verschluckt auch gleich die Fahrfreude, die ein Elektromotor mit hohem Drehmoment von der ersten Drehung anbieten kann.

254 Newtonmeter bringt der 80 kW / 109 PS-Elektromotor an die Vorderachse. Wer damit die rund 2,3 Tonnen des Evalia flott bewegen will, muss den Preis dafür bezahlen. Schaltet man den Eco-Betrieb ab, zieht einem der Reichweitenanzeiger gleich einmal fünf bis sechs Prozent vom Rest ab. Lässt man die volle Leistung antreten, beschleunigt er in 14 Sekunden von 0 auf 100 km/h. Auch seine Höchstgeschwindigkeit von 123 km/h zeigt deutlich, dass er nicht für die Landstraße und schon gar nicht für die Autobahn gebaut wurde. Der e-NV200 Evalia ist ein Kind der Großstadt. Das beweist es als Ampelstart-Sieger und zeigt es mit seinem erstaunlich kleinen Wendekreis, für den man allerdings reichlich kurbeln muss, will man ihn ausnutzen.

Mit der wahrscheinlich in den meisten Fällen praxisgerechten Annahme, dass er täglich zwischen den Aufladungen rund 100 Kilometer schaffen kann, ergeben sich auch seine Einsatzmöglichkeiten, zum Beispiel als Fahrzeug für den familiären Fahrdienst. Aber auch gewerbliche Anwendungen kann man sich für ihn vorstellen, zum Beispiel als Taxi. Solche Fahrzeuge werden mit jeder für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor geschlossenen Innenstadt attraktiver.

Seit dem Genfer Automobilsalon dieses Jahres bietet Nissan den Evalia auch als Siebensitzer mit dann natürlich kleinerem Kofferraum. Im Fünfsitzer misst der reichlich 523 Liter hinter der großen und breiten Heckklappe und tiefer Ladekante. Er lässt sich durch Demontage der hinteren Bank auf fast 2300 Liter vergrößern und kann maximal 650 Kilogramm transportieren. An dieser Stelle lohnt sich seine enge Verwandtschaft zum Nutzfahrzeug NV200, das es übrigens auch als Elektromobil gibt.

Aber nicht nur praktisch ist der elektrische Evalia. Er spart, wenn auch nicht gerade beim

Anschaffungspreis. Den günstigsten elektrischen Transporter gibt es für 20 100 Euro; der Evalia kostet 30 870 Euro. Dazu kommt noch die Miete für die Batterie. Bei einer Fahrleistung von 15 000 km und einer Mietdauer von 36 Monaten beträgt die 126,14 Euro. Will man die Batterie mitkaufen, kostet der einfachste Transporter 25 000 Euro und der e-Evalia 36 766 Euro. Der Rest ist ein Rechenexempel; denn der für Strom kostet nur rund ein Viertel der Kraftstoffkosten für einen Diesel-NV200. Auch die Inspektion fällt beim E-Mobil billiger aus.

Geladen werden kann die Lithiumionen-Batterie des Evalia aus einer entsprechend abgesicherten Haushaltssteckdose, besser aber aus speziellen Anschlüssen. Auch Schnellladung ist möglich. Die normale Ladung dauert zwischen vier und zehn Stunden. Wir haben nicht darauf geachtet. Aber vermutlich piept er, wenn die Batterie geladen ist. (ampnet/Sm)

Daten Nissan e-NV200 Evalia

Länge x Breite x Höhe (in m): 4,56 x 1,76 (mit Spiegeln 2,01) x 1,86

Radstand (m): 2,73

Motor: Synchron, Wechselstrom (EM57)

Leistung: 80 kW / 109 PS

Max. Drehmoment: 254 Nm ab 0 U/min

Batterie: Lithiumionen, 360 V, 24 kWh

Ladezeit: je nach Ladestation von 4 - 10 Stunden

Reichweite: Nach NEFZ-Zyklus 167 km

Höchstgeschwindigkeit: 123 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 14,0 Sek.

Elektrischer Verbrauch: 165 Wh/km

Leergewicht / Zuladung: min. 2220 kg / max. 649 kg

Kofferraumvolumen: 523 l bis 2270 Liter

Räder / Reifen: 6,0 J x 15 / 185/65 R 15

Preis: mit Batteriekauf 36 766 Euro, bei Batteriemiete 30 870 Euro

Monatsmiete Batterie (z.B. 15 000 km, 36 Monate): 126,14 Euro

Bilder zum Artikel



Nissan e-NV200 Evalia.



Nissan e-NV200 Evalia.



Nissan e-NV200 Evalia.



Nissan e-NV200 Evalia.



Nissan e-NV200 Evalia.



Nissan e-NV200 Evalia.



Nissan e-NV200 Evalia.



Nissan e-NV200 Evalia.



Nissan e-NV200 Evalia.



Nissan e-NV200 Evalia.



Nissan e-NV200 Evalia.



Nissan e-NV200 Evalia.



Nissan e-NV200 Evalia.



Nissan e-NV200 Evalia.



Nissan e-NV200 Evalia.



Nissan e-NV200 Evalia.



Nissan e-NV200 Evalia.



Nissan e-NV200 Evalia.



Nissan e-NV200 Evalia.
