
Fahrbericht Peugeot e-Partner / Citroën e-Berlingo: Die Batterie ist noch nicht das Ende

Von Walther Wuttke

Eine wachsende Zahl von Metropolen sperren Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren aus oder planen deutliche Einschränkungen für sie. Darauf reagieren die Hersteller und bringen zunehmend den Elektroantrieb auch in ihre leichten Nutzfahrzeuge. Beim Stellantis-Konzern betrifft das Opel, Peugeot und Citroën.

Opel hat gerade den Combo-e vorgestellt. Bei Peugeot fährt bis zum Jahresende der e-Partner mit batterieelektrischem Antrieb vor und Citroën bietet den Berlingo als E-Transporter an. Später werden danach noch die Pkw-Versionen folgen. In den vergangenen Jahren hat sich der Peugeot Partner zum weltweiten Marktführer in diesem Segment entwickelt, und mittels Elektrifizierung soll diese Position noch ausgebaut werden. Bis zum Jahr 2025 „rechnen wir mit einem Anteil von 30 Prozent der elektrischen Transporter, und 2030 werden 70 Prozent der Fahrzeuge in diesem Segment mit batterieelektrischem Antrieb unterwegs sein“, erklärt Stellantis-Sprecher Luca Marengo.

Citroën und Peugeot haben daher als Zielgruppen Handwerker, Logistikunternehmen für den Transport auf der letzten Meile in den Innenstädten, aber auch Verwaltungen oder Krankenhäuser ausgemacht. Daneben sind auch individuelle Aufbauten für die verschiedenen Aufgaben möglich.

Die beiden Modelle unterscheiden sich minimal von den Verbrennerversionen, und auch beim Fahrverhalten machen sich die Unterschiede kaum bemerkbar. Der Peugeot ist etwas deutlicher in Richtung Komfort abgestimmt als der Citroën. Einmal in Fahrt herrscht eine angenehm entspannende Atmosphäre im Innenraum. Offensichtlich haben die Entwickler viel Wert auf eine gute Dämmung gelegt, denn die Fahrgeräusche halten sich in angenehmen Grenzen, und erst jenseits von 110 km/h machen sich die Windgeräusche bemerkbar. Bei Tempo 130 ist bei beiden Modellen die Höchstgeschwindigkeit erreicht.

Während der Peugeot e-Partner das kleine Lenkrad und das i-Cockpit aus den Personenwagen übernommen hat, wird der Citroën e-Berlingo über ein deutlich größeres Lenkrad dirigiert. Zur Wahl stehen die drei Fahrprogramme „normal“, „eco“ und „Power“. Die beste Reichweite erreichen beide in der Stellung „eco“, bei der sich allerdings einige Komfortelemente verabschieden, um zusätzliche Reichweite zu schaffen. „Power“ lohnt sich vor allem bei Überholmanövern, wenn kurzfristig zusätzliche Leistung abgerufen werden muss. Ein zehn-Zoll-Bildschirm informiert mittels der optionalen Navigationshilfe von Tom-Tom über verfügbare Ladepunkte sowie die Reichweite bis zur Ladestation.

Als Energiespeicher spendierten die Konzernentwickler den Transportern eine 50 kWh-Batterie, die eine Reichweite von bis zu 278 Kilometern (nach WLTP) ermöglicht und bei einer Ladeleistung von 100 kW in 30 Minuten bis 80 Prozent geladen werden kann. Der ebenfalls 100 kW (136 PS) starke Elektromotor entwickelt ein maximales Drehmoment von 260 Newtonmetern und beschleunigt die Transporter in 11,2 Sekunden von null auf 100 km/h. Für die Aufgaben in den Städten ist die gewählte Reichweite vollkommen ausreichend, denn „die meisten täglichen Fahrten liegen bei weniger als 200 Kilometer“, erklärt ein Konzernsprecher.

Der e-Partner und der e-Berlingo kommen in zwei Längen – 4,40 Meter und 4,75 Meter – auf den Markt. Bereits in der Basisversion sind unter anderem ein 11-kW-On-Board-Lader, Bordcomputer und Audioanlage an Bord. In der gehobeneren Version kommen ein Geschwindigkeitsregler und -begrenzer, eine manuelle Klimaanlage sowie Nebelscheinwerfer hinzu. Die Preisliste beginnt für beide Modelle bei 34.498 Euro.

Wie bei Opel rollen auch bei Peugeot und Citroën demnächst auch Transporter mit Brennstoffzellenantrieb in die Modellpalette. Die beiden Unternehmen profitieren dabei von der Entwicklungsarbeit die Opel seit 1997 in Rüsselsheim betreibt. Dort werden die Modelle mit Wasserstoffantrieb auch hergestellt werden. (aum/ww)

Bilder zum Artikel



Citröen e-Berlingo.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis



Citröen e-Berlingo.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Citröen e-Berlingo



Citröen e-Berlingo.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis



Citröen e-Berlingo.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis



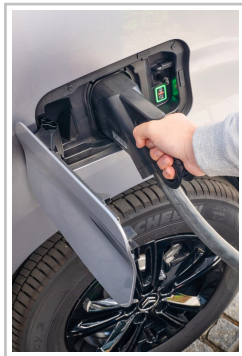
Citröen e-Berlingo.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis



Citroën e-Berlingo.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis



Citroën e-Berlingo.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis



Citroën e-Berlingo.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis



Peugeot e-Partner.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis



Peugeot e-Partner.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis



Peugeot e-Partner.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis



Peugeot e-Partner.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis



Peugeot e-Partner.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis



Peugeot e-Partner.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis



Peugeot e-Partner.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis
