



Volker Kempen (links) und sein Team von „neuefarbe!“ vor dem Testwagen, einem Nissan „e-NV200“ mit einer Reichweite von 275 Kilometern und 80 Kilowatt starkem Elektroantrieb

## Entspanntes Gleiten

Nahezu jeder Hersteller von Transportern bietet seine Fahrzeuge auch in einer Variante mit Elektroantrieb an. Doch bewähren sich diese Stromer tatsächlich auch im Handwerker-Alltag? Das wollten wir genauer wissen und haben den „e-NV200“ von Nissan mehrere Tage von einem Malerbetrieb testen lassen.

Von Olaf Meier

Innovative Ideen der Oberflächengestaltung mit traditionellem Handwerk verbinden – das ist das Motto, nach dem Volker Kempen mit seinem Team von „neuefarbe!“ rund um Mönchengladbach für kreativ gestaltete Räume sorgt. Der Maler- und Lackierermeister und seine drei Mitarbeiter sind im Umkreis von 100 Kilometern um Mönchengladbach unterwegs – Aufträge werden auch in Aachen, Düsseldorf und Köln ausgeführt. Rund 50 000 Kilometer legt jeder Transporter des Malerbetriebs so pro Jahr zurück. Bisher setzt Kempen klassische Handwerker-Transporter dazu ein: Kastenwagen mit 90 bis 100 PS starkem Diesel. Kann ein Elektro-Transporter da mithalten? Volker Kempen konnte das mehrere Tage mit einem Nissan „e-NV200“ in seinem Arbeitsalltag ausprobieren. Da in der Nissan-Testflotte der „e-NV200“ noch nicht in der Variante als Kastenwagen zur Verfügung stand, fuhr das Team von „neuefarbe!“ den Personen-Transporter „Evalia“ mit sieben Sitzplätzen. Antriebssystem und Akku sind aber bei beiden Varianten gleich, so dass ein realistischer Test möglich ist.

### Gute Ausstattung, Stauraum fehlt

Zunächst ein paar Basis-Fakten zum Transporter: Der „e-NV200“ bietet eine maximale Laderaumlänge von 1701 bis 1791 mm und eine Laderaubbreite von bis zu 1500 mm. „Für uns als Malerbetrieb könnte das etwas knapp werden“, meint Volker Kempen. „Eine acht-stufige Leiter wird man dort nicht reinbekommen.“ Die Nutzlast des Kastenwagens liegt je nach Ausführung zwischen 503 und 667 kg. Einen positiven Eindruck hinterlässt die Fahrerkabine: „Die verarbeiteten Materialien sind unempfindlich, der Sitz bequem und alle Systeme lassen sich intuitiv bedienen“, so Volker Kempen. Auch die Übersichtlichkeit des gerade einmal 4560 mm langen Transporters und der geringe Wendekreis von etwas über 11 m beurteilt er positiv. Nur Ablagen fehlen ihm, denn für Baustellenzettel, Karten, Auftragsmappen und persönliche Dinge der Mitarbeiter stehen nur zwei schmale Fächer in den Türen sowie ein kleines Handschuhfach zur Verfügung. „Das ist definitiv zu wenig – zumindest ein Ablagefach unter den Sitzen wäre noch sinnvoll.“ An-



sonsten findet er die Ausstattung des „e-NV200“ überzeugend: „Selbst in der Basisausstattung ist vieles enthalten, was man bei anderen Transportern extra zukaufen muss.“

### 270 Kilometer Reichweite sind realistisch

Doch im Fokus des Tests steht ja der Elektroantrieb – und den testeten Volker Kempen und sein Team bei den ganz normalen Touren, die jeden Tag im Malerbetrieb anfallen: Kunden besuchen, zu Baustellen fahren, Material transportieren. 180 Kilometer täglich legte der „e-NV200“ so im Schnitt zurück, den Großteil dabei im Stadtverkehr. Dafür war die Kapazität des Akkus absolut ausreichend: Mit einer Kapazität von 40 Kilowatt-Stunden soll der Transporter laut NEFZ 275 Kilometer weit kommen. „Das passt – wenn ich den Akku voll geladen hatte, stand die Reichweiten-Anzeige bei 277 Kilometern“, so Kempen. Allerdings ist er skeptisch, was die Reichweite betrifft, wenn er mehr Strecken auf der Autobahn zurücklegen müsste: „An einem Tag bin ich 28 Kilometer auf der Autobahn gefahren, die erzielbare Reichweite sank dabei aber um 50 Kilometer“, so Kempen. Und das im Eco-Modus und mit aktiviertem B-Modus, mit dem das regenerative Bremsen stärker genutzt wird. „Schaltet man dann noch die Klimaanlage ein, gehen pauschal noch einmal 30 Kilometer an Reichweite



Der „e-NV200“ wurde mehrere Tage im Arbeitsalltag des Malerbetriebs „neuefarbe!“ in und um Mönchengladbach getestet  
Fotos: Olaf Meier

verloren“, erzählt Volker Kempen weiter und fragt sich: „Wie sieht das dann im Winter aus, wenn der Akku kalt ist und wahrscheinlich weniger Kapazität hat und man ohne Heizung nicht auskommt?“ Sein Fazit bezüglich Reichweite: „Wenn man nur in der Stadt unterwegs ist, reicht sie vollkommen aus. Aber bei Touren, die hauptsächlich über Autobahn führen, würde ich schon überlegen.“ Auf die Möglichkeit, den Transporter auf der Baustelle zu laden, setzt Volker Kempen nicht: „Dort kann man so ein Fahrzeug eher selten laden. Bei Privatkunden müsste man direkt vorm Haus parken können und dann die Erlaubnis bekommen, Strom vom Kunden zu tanken. Und auf Großbaustellen parkt man oft weit entfernt, Vertei-

# Aus Steinwolle wird Steinwolle



## Nachhaltig gut: Rockcycle® – der ROCKWOOL Recycling-Service

Auf ROCKWOOL Dämmstoffe aus Steinwolle baut man gerne. Aber wohin mit dem Baustellenverschnitt? Mit Rockcycle bieten wir Ihnen einen Recycling-Service zur umweltgerechten Entsorgung von Baustellenverschnitt an. Denn unsere Steinwolle ist 100% recycelbar. Ein Problem weniger für Sie. Eine nachhaltige Lösung mehr von uns. Neue Steinwolle-Dämmstoffe für alle.







Volker Kempen lud den Nissan „e-NV200“ über Nacht an einer gewöhnlichen 230 Volt Steckdose auf – völlig ausreichend bei einer täglichen Fahrstrecke von durchschnittlich 180 Kilometern  
Fotos: Olaf Meier

lerkästen sind nicht unbedingt am Einsatzort. Die Bauträger müssten beim Thema Elektromobilität mitziehen und zum Beispiel mobile Ladestationen für die Handwerker bereitstellen.“

**Laden über Nacht an der Haushaltssteckdose**

So hat Volker Kempen den „e-NV200“ an einer normalen 230 Volt „Haushalts-Steckdose“ zuhause geladen. „Meistens hatte der Nissan noch 100 bis 150 Kilometer Restreichweite – die normale Steckdose reichte so aus, um den Akku über Nacht wieder voll zu laden.“ Auch eine öffentliche Ladestation, die ein schnelleres Laden ermöglicht, probierte der Malermeister aus: Die Handhabung mit dem von Nissan zur Verfügung gestellten RFID-Chip von Plugsurfing fand er dabei sehr einfach – die Kostenstrukturen bei den Ladestationen dagegen verwirrend. Denn jeder Anbieter berechnet hierbei andere Preise – einige nehmen eine Startgebühr von rund 10 Euro, andere 48 oder 36 Cent pro Kilowattstunde – zum Glück gibt es in Mönchengladbach Ladestationen der Stadtwerke, wo momentan das Laden kostenlos möglich ist. „Beim Diesel weiß

„Ganz entspanntes Gleiten“ – Maler- und Lackiermeister Volker Kempen kann sich vorstellen, einen Nissan „e-NV200“ für seinen Malerbetrieb anzuschaffen



**Im Restwert besser als ein Diesel**

Wie wird bei der rasanten Entwicklung in der Akkutechnik der Restwert eines heute gekauften e-NV200 aussehen? Eine wichtige Frage für Volker Kempen bei der Beurteilung der Wirtschaftlichkeit des e-NV200. Laut Nissan fällt die Restwertprognose bei DAT für den Elektrotransporter nach vier Jahren tatsächlich um 3 Prozentpunkte besser aus als für den Diesel. „Diese Vorteile bleiben auch bei einer höheren Laufleistung bestehen“, so Nissan. „Daher ist nach aktuellem Kenntnisstand der Restwert für die Elektro-Variante kein Nachteil für die Wirtschaftlichkeit des Fahrzeuges.“

ich, was das Tanken kostet und kann das gut kalkulieren. Beim Elektro-Fahrzeug ist das komplizierter“, so Kempen. Dafür sieht er einen anderen Vorteil: Denn ein Diesel-Transporter muss an den Tankstellen betankt werden, für die das „neuefarbe!“-Team einen entsprechende Tankkarte hat. „Das führt meist zu gewissen Umwegen, erfolgt in der Regel in der Arbeitszeit und oft sitzt das gesamte Team im Fahrzeug“, so Volker Kempen. „Da kommt einiges an unproduktiver Arbeitszeit zusammen, die man mit einem Elektro-Fahrzeug einsparen kann, wenn man es über Nacht in der Werkstatt auflädt.“

**Gewöhnungsbedürftige Ruhe**

Doch wie fährt sich so eine Elektro-Transporter überhaupt? „Gewöhnungsbedürftig“, meint Volker Kempens Mitarbeiterin Doreen Strassmann. Aber das im positiven Sinne, wie sie ergänzt: „Die Ruhe ist beeindruckend – kein Motorengeräusch, kein Vibrieren, kein Rappeln. Ansonsten ist es vom Fahren im Vergleich zu einem Automatik-Fahrzeug kein großer Unterschied.“ Aber nicht nur entspanntes Gleiten ist mit dem Nissan möglich: Der Elektromotor leistet 80 Kilowatt und ein Drehmoment von 254 Newtonmeter. „Diese Leistung liegt direkt an“, zeigt sich Volker Kem-

pen angetan. „Wenn ich mich zwischen Verbrenner und Elektro-Fahrzeug entscheiden müsste, würde ich vom Fahrverhalten her auf jeden Fall den Elektroantrieb vorziehen – einfach weil das Fahren viel spannender ist.“

**Wirtschaftlichkeit mit Fragezeichen**

Doch als Handwerker muss der Malermeister auch auf die Wirtschaftlichkeit achten. Als Kastenwagen mit mittlerer Ausstattungsvariante kostet der „e-NV200“ inklusive Batterie immerhin rund 33 000 Euro (exklusive Mehrwertsteuer). Allerdings zahlt die Bundesregierung dazu noch 6000 Euro staatlichen Umweltbonus, dieser Betrag wird von Nissan aktuell auf insgesamt 9 400 Euro erhöht. „Damit ist der ‚e-NV200‘ immer noch deutlich teurer als ein Diesel. Doch ich persönlich finde die Differenz nicht zu groß“, meint Volker Kempen. Zudem dürfte einiges an Wartungskosten eingespart werden. Nissan bietet zum Beispiel einen Wartungsvertrag an, der bei drei Inspektionen 449 Euro kostet. „Das ist total preiswert“, so Kempen. Auch die Garantie hört sich gut an: Fünf Jahre oder 100 000 Kilometer auf das Gesamtfahrzeug, sogar acht Jahre oder 160 000 Kilometer auf Kapazitätsverlust der Batterie. Aber: „Bei den Strecken, die wir jährlich fahren, reicht die Garantie nicht sehr weit“, so Kempen.

Vor allem den Restwert des Stromers betrachtet Volker Kempen mit Skepsis: „Die Entwicklung bei Elektrofahrzeugen schreitet rasant voran. Wieviel ist denn der Nissan ‚e-NV200‘ in zwei, drei Jahren wert, wenn das aktuelle Modell dann vielleicht schon eine Standard-Reichweite von 500 Kilometern hat?“ Er befürchtet einen hohen Wertverlust – höher als bei seinen Diesel-Transportern, die er dank regelmäßiger Wartung auch noch nach fünf Jahren Einsatz gut wiederverkaufen kann.

**Eine Option für den Malerbetrieb**

Davon abgesehen ist das Fazit des Tests von Volker Kempen und seinem Team positiv: „Ich bin den ‚e-NV200‘ sehr gerne gefahren, er hat viele positive Aspekte. Wenn die Möglichkeit gegeben ist, den Transporter in der Werkstatt zu laden und er vor allem in der Stadt eingesetzt werden kann, kann ich mir vorstellen, einen Elektro-Transporter für meinen Betrieb zu kaufen.“

**Autor**

.....  
Dipl.-Ing. Olaf Meier studierte Maschinenbau und arbeitet als freier Fachjournalist. Er lebt in Mönchengladbach und schreibt unter anderem als Autor für die Zeitschrift bauhandwerk.



**bauhandwerk**  
DAS PROFIMAGAZIN FÜR AUSBAU, NEUBAU UND SANIERUNG

Gewerkeübergreifend denken –  
Wertschöpfung gewinnen

Jetzt 3 Ausgaben lesen und über 33% sparen\*



Jetzt zugreifen!

[bauhandwerk.de/vorteilspaket](http://bauhandwerk.de/vorteilspaket)

05241 - 80 908848

\*Ich erhalte die bauhandwerk gedruckt 3 Monate (3 Ausgaben) lang zum Preis von nur 27,70 € (inkl. gesetzl. MwSt.) und spare im Vergleich zum Jahresabo über 33% pro Ausgabe. Außerdem erhalte ich als Dankeschön ein Geschenk meiner Wahl gratis dazu. Ihnen steht ein gesetzliches Widerrufsrecht zu. Alle Informationen über dieses Recht und die Widerrufsbelehrung finden Sie unter [www.bauverlag-shop.de/widerrufsbelehrung](http://www.bauverlag-shop.de/widerrufsbelehrung)  
Bauverlag BV GmbH, Avenwedder Str. 55, 33311 Gütersloh