

ERSTE FAHRERFAHRUNGEN MIT DEM NEUEN VIVARO-E:

# Opels VIVARO-e: Rein batterieelektrisch

Anfang September hatten wir in und um Rüsselsheim die Gelegenheit, den neuen Opel Vivaro-e kennenzulernen und ihn auch auf der Autobahn testzufahren. Wir haben uns für die Doppelkabine entschieden. Alle drei Transporter hatten die große Batterie mit 330 km Reichweite nach WLTP | VON GUNDO SANDERS



Der Opel Vivaro-e als Doppelkabine links und Kastenwagen Cargo rechts (Bilder: Opel/Sanders)

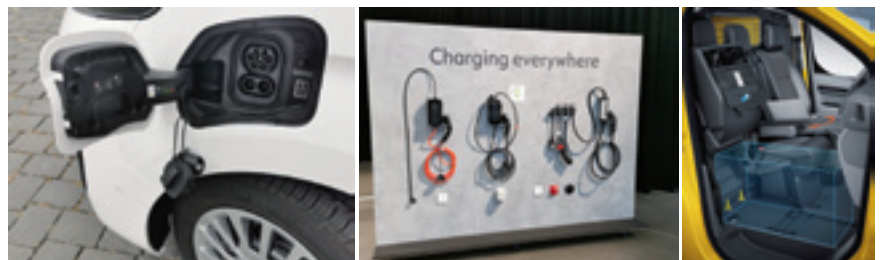
Das Fahrgefühl ist etypisch: Durch die volle Leistung von Anfang an kann man kräftig lospurten, und auch beim Beschleunigen braucht der eTransporter kein „Luftholen“ bzw. Hochdrehen oder gar vorher noch Runterschalten, wie man es von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren kennt, sondern man kann als Fahrer des Opel Vivaro-e dessen Leistungsreserven gleich voll ausspielen. Die Anordnung der Batterien zwischen den Rädern liefert einen tiefen Schwerpunkt und führt so zu einer sicheren Straßenlage.

Den Vivaro-e gibt es in drei Längen: S (4,60 m), M (4,95 m) und L (5,30 m). Man kann ihn in diesen Karosserien wählen als Kastenwagen Cargo, Doppelkabine, FlexSpace Doppelkabine, Kombi für Teams und als Fahrgestell Basis für Sonderaufbauten. Es kann zwischen zwei Batteriegrößen (50 kWh und 75 kWh) gewählt werden. Damit sind Reichweiten von 230 bzw. 330 km nach WLTP möglich. Die 136 PS des Elektromotors hinterlassen einen sehr guten Eindruck. Wir haben mit ihm laut Tacho 140 auf der Autobahn geschafft. Bei unserer Testfahrt im Eco-Modus war die Reichweite sogar noch größer.

Mit bis zu 1.200 kg kann der Vivaro-e fast so viel Nutzlast schultern wie sein Verbrenner-Bruder Vivaro Cargo S mit Zweiliter-Dieselmotor (bis zu 1.405 kg Zuladung). Mit Anhängerkupplung darf er bis zu 1.000 kg ziehen. Weitere pfiffige Details: Es gibt keine Schalt- oder Bremshebel mehr, sondern nur noch Wahlknöpfe. Unser Test-Vivaro-e als Doppelkabine hatte sechs Sitzplätze. Unter dem rechten Beifahrersitz kann langes Ladegut durchgeladen werden. Dazu wird der Sitz hochgeklappt. Das HeadUp-Display erhöht die Fahrersicherheit, und mit einer Fußbewegung kann die Seitentür geöffnet werden! Insgesamt stehen 14 Assistenzsysteme zur Wahl. Zusätzlich zum HeadUp-Display verfügt der Vivaro-e auf Wunsch über Spurhalteassistenten, erweiterte

Verkehrszeichenerkennung, Müdigkeitswarnung, semiadaptive Geschwindigkeitskontrolle, Frontkollisionswarner und Notbremsassistenten. Ultraschallsensoren an Front und Heck warnen den Fahrer vor Hindernissen beim Einparken und überwachen zudem den toten Winkel. Die 180-Grad-Heckkamera überträgt ihre Bilder auf den Sieben-Zoll-Touchscreen im Cockpit.

Der Umgang mit dem Stromer ist ganz „e“ wie einfach schreibt Opel: Seine Batterien lassen sich über eine Wallbox zu Hause, per Fast Charger unterwegs oder über jede beliebige Steckdose laden. Jeder Vivaro-e verfügt über die Möglichkeit, an einer Schnellladesäule mit 100 kW Gleichstrom geladen zu werden. Damit lässt sich z.B. die 50 kWh-Batterie in nur 30 Minuten zu 80% wieder aufladen (beim großen 75 kWh-Akku geschieht das in 45 Minuten). Serienmäßig gibt es zudem einen 11 kW-On-Board-Charger für dreiphasigen Drehstrom. Opel gibt für die Batterie eine Garantie von acht Jahren oder 160.000 km Laufleistung. Per App oder Vorprogrammierung kann das Laden terminiert werden. Opels mittelgroßer Transporter Vivaro kann seit Juli auch rein batterieelektrisch bestellt werden und heißt dann Vivaro-e. Gut zu erkennen ist er an der Ladeklappe über dem linken Vorderrad



Die Ladeklappe über dem linken Vorderrad macht die e-Version des Opel Vivaro deutlich

und am E am Ende auf dem Kennzeichen. Die Auslieferung soll noch in diesem Quartal beginnen. ☞