

# Fahrende Untertassen

**Fahrzeugtrend** | Strombetriebene Kleinstfahrzeuge der Klassen L6e und L7e verhelfen für kleines Geld zu ansehnlicher Mobilität. Die Hersteller haben einen Bedarf erkannt und erweitern das Angebot. Aber wie wertstabil sind die Micros?



FOTOS: Fotos: Rocco Swantusch, Michael Blumenstein, Nissan

Neben dem Opel Rocks-e gibt es den Citroën Ami und den Fiat Topolino.

**M**an sieht sie immer wieder im Straßenbild. Exoten wie die Fahrzeuge der L6e- und L7e-Klasse, die wenigen ein Begriff sein werden. Der Microlino hingegen durchaus, auch der Renault Twizy wird an dem einen oder anderen schon vorbeigesurrt sein. Der Opel Rocks-e und seine Brüder Citroën Ami und ganz neu Fiat Topolino

fallen auf, wenn man sie mal gesehen hat. Die Klassenzugehörigkeit wird durch die Motorleistung und den Top-Speed definiert.

## Mit und ohne Führerschein

Die L6e-Fahrzeuge sind nicht an den Autoführerschein gebunden. Hier ist allerdings schon Schluss bei 45 km/h, die maximale Nenndauerleistung des Motors beträgt 6 kW und es darf neben dem Fahrer noch maximal ein zweiter Mitfahrer Platz nehmen. Mit 15 Jahren (AM Führerschein) darf man bereits hinter dem Steuer sitzen und in Deutschland damit touren, bei überschaubarem Aktionsradius. Das Leergewicht liegt bei 425 Kilogramm.

Drei Jahre älter als der L6e-Fahrer muss man sein, um auf L7e aufzusteigen

(Klasse B). L7e bedeutet maximal 15 kW, also 20 PS Leistung und 450 kg Leergewicht (im Güterverkehr sind es 600 kg), wobei auch hier bei E-Fahrzeugen die Batterie nicht mitgewogen wird, das Leergewicht also höher sein kann. Hier geht es bis auf Tempo 90.

## Restwertprognosen

Zwei Modelle haben wir von der Deutschen Automobil Treuhand (DAT) bewerten lassen. Der erste Proband ist ein Neuling aus Spanien. Der Silence So4 Nanocar wird über Nissan vertrieben. Der 2,28 Meter lange Elektro-Zweisitzer fährt als L6e-Modell (6 kW) maximal Tempo 45, wer bis zu 85 km/h schnell fahren will, muss zur L7e-Variante greifen. Diese hat eine recht große Bandbreite an Vortriebsleistung (7 bis 14 kW) und benötigt deshalb den B-Führerschein.

Das Einstiegsmodell startet bei 10.080 Euro, das Top-Modell (L7e) kostet 11.845 Euro. Wer hier die Reichweite von 75 km auf 157 km steigern möchte, kann eine zweite Batterie (jeweils 5,6 kWh) an Bord nehmen und zahlt den Premiumpreis von knapp über 14.000 Euro. Die

## Kurzfassung

Nach Einschätzung der DAT sind die Micro-Autos vergleichsweise wertstabil – das gilt vor allem für die Klasse L6e. Die nächsthöhere Klasse L7e tut sich im Gebrauchtwagenmarkt dagegen schwerer.



Der L7e-Silence hat sogar Klimaanlage, im L6e-Opel sucht man sie vergebens.

Batterien sind wie ein Trolley heraus- und wieder hereinfahrbar.

Features wie Fensterheber, Zentralverriegelung, Audiosystem, Digitalanzeige im Cockpit, Smartphone-Konnektivität und Klimaanlage sind dabei und müssen dennoch erwähnt werden. Das Licht ist in der Front und im Heck LED-basiert. Für das L7e-Top-Modell (14 kW) sieht die DAT-Restwertprognose dann wie folgt aus:

km/Jahr	12 Mon.	24 Mon.	36 Mon.	48 Mon.
10.000	55,4 %	48,8 %	42,9 %	37,6 %
15.000	52,5 %	43,6 %	36,2 %	29,9 %

### Stabiler Mini-Opel

Zum Vergleich haben wir einen Opel Rocks-e gegenübergestellt, mit dem wir bereits vor drei Jahren immerhin 200 Testkilometer abgespult haben und vor allem die Reaktionen von außen auf das 2,41 Meter kurze und 1,39 Meter breite Opelchen genossen haben. Im Test ging es bis 30 km/h immer sehr flott voran, zwischen 30 und 45 km/h reicht es immerhin für das Mitschwimmen im Stadtverkehr. Acht PS Dauerleistung gibt Opel an, in der Spitze sind es angeblich kurzzeitig zwölf PS, die den (leer) 471 Kilogramm schweren Rocks-e ausreichend mobilisieren. Da wie beschrieben die E-Batterie (hier der 60-Kilo-Akku) nicht mitzählt, reißt er nicht die Leergewichtsobergrenze. Ist der Akku einmal leer, sind deutlich weniger als vier Stunden Ladezeit nötig, um die nutzbaren 4,7 kWh an der 230-Volt-Steckdose zu befüllen. Das gelingt über



Rustikaler Fahrkomfort im Rocks-e. Wer es spartanisch mag, wird hier fündig.



Wertig sieht der Silence aus, nur konkurriert er schon mit dem Dacia Spring.

ein fest installiertes Drei-Meter-Kabel. Mittels Adapterstück auf Typ 2 können sogar öffentliche Ladesäulen und die Wallbox im Büro genutzt werden.

Der Preis: ab 6.714 Euro. Dafür gibt es LED-Scheinwerfer und Blinker, Drei-Punkt-Sicherheitsgurt, Heizung/Gebläse sowie ein Panorama-Glasdach sowie ein Zweifarb-Design. Für 664 Euro Aufpreis kommen im „Tekno“ unter anderem eine Connect-Box samt Smartphonehalterung, eine Aufbewahrungsbox fürs Armaturenbrett und schicke Radkappen dazu.

### Ami und Topolino

Den gleichteuren Bruder „Ami“ gibt es beim Citroen-Händler in den Ausbaustufen Colour (ab 7.050 Euro) und Peps (7.555 Euro), wobei die Top-Version den Floh wirklich aufpeppt. Dritter im Bunde ist der Fiat Topolino. Das Mäuschen aus Turin ist 2,55 lang und 1,40 Meter breit. Die 7-kWh-Batterie (brutto) soll für einen 75-Kilometer-Radius reichen. Wer auf die Türen und das Glasdach verzichtet und stattdessen eine Strandbuggy-Version bevorzugt, erhält diese mit dem „Dolcevitä“ und erntet vermutlich noch mehr Blicke. Wobei dann sowohl der Einsatzort als auch die Einsatzzeit eine sommerliche Komponente beinhalten müssen. Beide Mäuschen kosten jeweils 8.311 Euro.

Für die Batterie gewähren die Italiener eine Garantiezeit von nur drei Jahren oder 40.000 Kilometern, was wiederum sportlich anmutet. Also schauen wir mal auf die DAT-Analyse des Opel Rocks-e mit 10.000 und mit 15.000 km pro Jahr. Die Restwert-Experten aus Ostfildern haben für uns das Grundmodell bewertet. Die Restwertprognose für den Opel Rocks-e sieht wie folgt aus:

km/Jahr	12 Mon.	24 Mon.	36 Mon.	48 Mon.
10.000	69,1 %	60,4 %	52,8 %	46,0 %
15.000	65,2 %	53,8 %	44,2 %	36,0 %

### Die Unterschiede

Beim Vergleich der beiden Microcars fällt der prozentuale Abfall beim Silence auf. Aus Sicht von Hendrik Pötter ist das leicht zu erklären. Pötter leitet das Team der Marktbeobachter bei der DAT und hat selbst schon in den kleinen Flitzern Platz genommen. Seine kurze Erklärung zielt auf das Marktumfeld und den Listenpreis ab: „Der Silence kostet in der L7e-Variante mit sieben kW knappe 14.000 Euro und steht damit in Konkurrenz zu einem Dacia Spring.“ Dafür sei der Silence eigentlich zu hoch eingepreist, deshalb verliere er prozentual gegenüber seinen direkten Wettbewerbern stärker an Restwert. Denn eigentlich sind die Minis überraschend restwertstabil, wie der Renault Twizy zeigt.

Dank der Schnittstellen zu Online-Börsen kann man kontinuierlich das Angebot screenen. Dabei fallen die Franzosen mit hohen Laufleistungen und überraschend hohen Preisen auf. Pötter sieht hier einen Grundbedarf an 45-km/h-Autos, die, nachdem der ehemalige Nutzer nun den Pkw-Führerschein erworben hat und damit im Fahrzeugsegment aufsteigt, weitergegeben werden. In der L7e-Klasse tut man sich dann schwerer. Diese verfügen zwar über sinnvolle Ausstattungen wie Klimaanlage und einen zweiten Akku, was beides an sich den Wert stabilisiert, aber der Grundpreis ist dennoch so hoch, dass am Gebrauchtmärkte nur mit deutlichen Abschlägen ein Käufer gefunden wird. Da spielt es auch kaum eine Rolle, dass der Fiat Topolino nur drei Jahre Garantie auf die Batterie erhält. Rocco Swantusch |