Ob man nun Microcar sagt oder Moped-Auto: Die Preise für so wenig Auto sind gepfeffert. Teilweise lohnt sich aber die Suche nach kommunaler Förderung

Microlino
17 PS
8,0 m Wendekreis
228 km Reichweite (WMTC)
ab **22 490 Euro**

KLEINER, ALS DIE **POLIZEI** ERLAUBT

Diese vier stehen dafür, was Visionäre seit Jahrzehnten voraussagen: Mobilität mit Minis im Stadtverkehr. In Zeiten hoher Autopreise und ebenso teuren Benzins müsste die Zeit für **Microcars** jetzt also gekommen sein – oder?

GANZ SO EINFACH IST ES DANN DOCH NICHT. Wer in Microlino und Co Platz nimmt, merkt schnell, dass hier eben nicht alles normal und nur etwas kleiner geraten ist. Man knutschkugelt hier in einer eigenen Klasse umher, die L7e heißt und in der auch etwa Quads unterwegs sind. Das fehlende vordere Kennzeichen am Fiat Topolino verrät: Er fährt noch eine Klasse niedriger (L6e), ist deswegen zulassungsfrei. Am italienisch-rundlichen Heck prangt damit nur ein kleines Versicherungskennzeichen. Gar nicht so einfach also, hier einen angemessenen Bewertungsmaßstab auszumachen.

Dennoch: Diese cleveren Kleinen verdienen durchaus Aufmerksamkeit. Einer neuen Fahrzeugklasse auch mal eine Chance geben – das erscheint uns nur fair.

Werte wie Gewicht, Beschleunigung, Höchstgeschwindigkeit, Wendekreis und Geräuscheindruck haben wir gemessen und um unseren Fahreindruck ergänzt. Mehr zum Thema Sicherheit und weitere Konkurrenten finden Sie auf den Seiten 78/79.

! Fast wie mit Porsche oder Ferrari: Wer heute Microcar fährt, hat Aufmerksamkeit garantiert

FOTO: TOM SALT

Fiat Topolino
8 PS
7,5 m Wendekreis
75 km Reichweite (WMTC)
ab **9890 Euro**

XEV Yoyo
20 PS
9,1 m Wendekreis
150 km Reichweite (WMTC)
ab **15 995 Euro**

Ari Soleno
20 PS
8,9 m Wendekreis
220 km Reichweite (WMTC)
ab **16 990 Euro**

Der Soleno fährt auf 12-Zoll-Reifen über 100 km/h. ABS hilft bei der Verzögerung

Neben AC-Laden mit 3,3 kW bietet Ari auch einen DC-Adapter für 24 kW Ladeleistung an. Der kommt mit 1980 Euro aber arg teuer

ARI SOLENO: ANPASSUNGSFÄHIG

DIESER KNIRPS KOMMT AUS DEM OSTEN – aber anders als zunächst gedacht. Der chinesischen Basis (dort angeboten als Dongfeng Mini EV oder Fengon Mini EV) verpasst das sächsische Unternehmen Ari Motors einige kleine Upgrades und vermarktet sie hierzulande als Soleno. Zu den Käufern zählen laut Ari in erster Linie Gewerbekunden.

So werden etwa die Türgriffe und die Kofferraumwanne besonders stabil ausgelegt, um den 2,91 Meter langen Soleno strapazierfähiger zu machen. Die Verarbeitung bleibt zwar trotzdem ausbaufähig – der mittlere Monitor wackelt schon beim stärkeren Antippen – in Sachen Sicherheit steht der Ari dagegen, zumindest auf dem Papier, nicht schlecht da. Er bietet als Einziger einen Fahrerairbag und bremst auf winzigen 12-Zoll-Rädern mit einem rüde eingreifenden ABS. Demgegenüber stehen eine leichtgängige, ungenaue Lenkung und eine miese Sitzposition für Menschen mit langen Beinen.

Das Grundlayout erinnert an vollwertige Pkw. Farbwahl ungewöhnlich

Positiv wiederum fällt die vernünftige Dämmung auf. Dazu wirkt der Soleno kräftiger als seine Konkurrenz. Er bietet mit gemessenen 102 km/h den höchsten Topspeed und eilt auch bei der Beschleunigung deutlich voraus. Spaßeshalber haben wir auch einmal die Beschleunigung bis 100 km/h gemessen: 18,5 Sekunden. Zumindest kurzzeitig mobilisiert der Ari damit mehr als die angegebenen 20 PS Nenndauerleistung.

Auch bei der Reichweite führt der Ari mit angegebenen 220 Kilometern. Von den drei verfügbaren Akkus (9,4, 13,8 und 16,8 Kilowattstunden) hatten wir die größte Variante im Test. Optional, aber mit 1980 Euro eher unwirtschaftlich: DC-Adapter für 24-kW-Laden.

Das Smartphone lässt sich per CarPlay oder Android Auto koppeln

Ari gibt die Innenmaße des Laderaums mit 84 (L) mal 116 (B) mal 95 (H) Zentimetern an. Mit 93 Zentimetern hoher Ladekante

ARI SOLENO

Antrieb
E-Motor, vorne
Leistung
15 kW/20 PS
L/B/H
2910/1480/1640 mm
Reifengröße/-modell
145/70 R 12/Linglong Greenm. Eco T.
Verbrauch (WMTC)
7,2 kWh/100 km
Akkugröße
16,8 kWh
Ladegeschw. (AC)
3,3 kW
Reichweite (WMTC)
220 km

Messwerte:
Beschl. 0-40/0-60 km/h
4,0 s/6,7 s
Höchstgesch.
102 km/h
Innenger. bei 40 km/h
64 dB(A)
Wendekreis
8,9 Meter

Preis
16 990 Euro

FAZIT

Ari geht mit der Übernahme eines chinesischen Modells einen ungewöhnlichen Weg, der aber nicht schlechter sein muss. Der Antrieb punktet.

FOTOS: TOM SALT (10), AUTO BILD SYNDICATION, CHRISTOPH BÖRRIES

FIAT TOPOLINO: MINI MAL ANDERS

DER OPTIK DES KLEINEN FIAT nach zu urteilen, könnte er auch aus einem Videospiel stammen. Wohl am wahrscheinlichsten aus einer Mario-Kart-Variante. 3, 2, 1, hui!

Nach dem Start hat es sich allerdings recht schnell wieder ausgehuit – was daran liegt, dass der Topolino das einzige L6e-Fahrzeug in diesem Testfeld ist. Das wiederum bedeutet eine Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h samt kleiner Versicherungsnummer.

Gemessen daran macht er einen fahrsicheren Eindruck. Die Bereifung (155er-Breite) haben die Entwickler des Stellantis-Konzerns (es gibt Zwillingsmodelle von Opel und Citroën) großzügig bemessen, nur der XEV hält da mit. Dazu federt der Topolino zwar kaum, wirkt aber grundsätzlich fahrstabil und bietet mit 7,5 Metern den kleinsten Wendekreis. Auch ohne ABS lassen sich die Räder kaum zum Blockieren bewegen.

Die Leistung ist in dieser Klasse auf maximal 8 PS begrenzt. Daran und an den niedrigen Topspeed kann man sich gewöhnen, fragt sich aber doch gelegentlich, ob 60 Sachen im Verkehrsalltag nicht sicherer gewesen wären (Wink an den Gesetzgeber). Dazu kommt, dass der E-Motor des Topolino geräuschvoll läuft und die hallige Akustik im Innenraum das noch zu verstärken scheint.

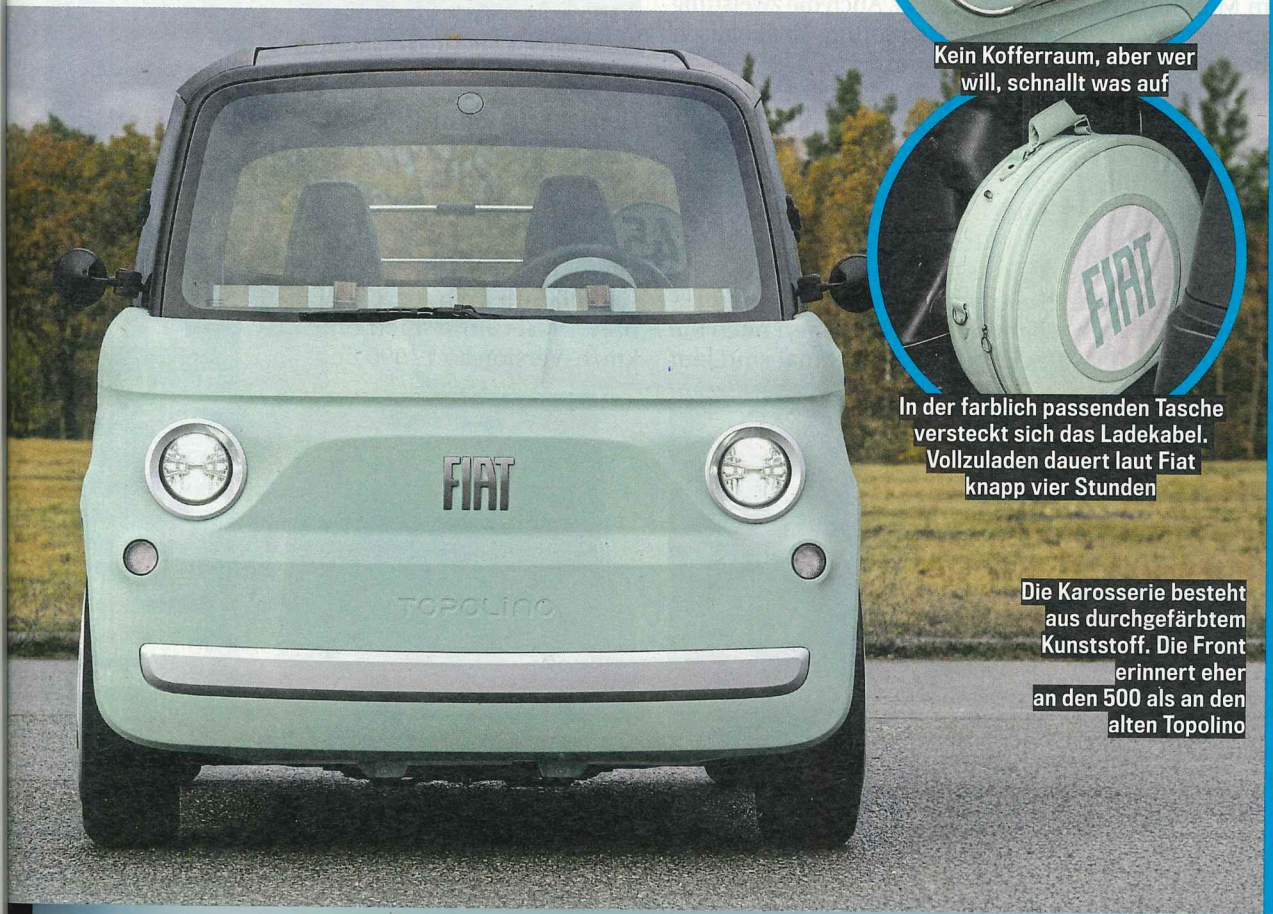
Überhaupt macht das Cockpit einen abwaschbaren Eindruck. Die Sitze sind Plastikschalen, die nur rudimentär aufgepolstert wurden. Einen Kofferraum gibt es nicht. Die einzig größere Ablage: das Armaturenbrett. Für längere Touren ist der Topolino also nicht gemacht, bietet auch nur 75 Kilometer Reichweite. Dafür bleibt er mit 9890 Euro der Günstigste hier.

Ungewohnt: Man sitzt fast auf der Hinterachse. Die Sitze haben kaum Polsterung

Das Display zeigt das Nötigste. 45 km/h sind gemessen möglich

Kein Kofferraum, aber wer will, schnallt was auf

In der farblich passenden Tasche versteckt sich das Ladekabel. Vollzuladen dauert laut Fiat knapp vier Stunden



Die Karosserie besteht aus durchgefärbtem Kunststoff. Die Front erinnert eher an den 500 als an den alten Topolino

FIAT TOPOLINO

Antrieb
E-Motor, vorne
Leistung
6 kW/8,2 PS
L/B/H
2535/1400/1530 mm
Reifengröße/-modell
155/65 R 14/Barum Brillantis 2
Verbrauch (WMTC)
7,2 kWh/100 km
Akkugröße
5,4 kWh (netto)
Ladegeschw. (AC)
2,3 kW
Reichweite (WMTC)
75 km

Messwerte:
Beschl. 0-40/0-60 km/h
8,9 s/-
Höchstgesch.
45 km/h
Innenger. bei 40 km/h
70 dB(A)
Wendekreis
7,5 Meter

Preis
9890 Euro

FAZIT

Die großzügig bemessenen Räder helfen der Fahrsicherheit. Am meisten gewöhnen muss man sich an Sitzposition, Sitze und die laute Akustik.

Im Sport-Modus mobilisiert der Microlino seine gesamte Leistungsreserve

Die Hauptscheinwerfer stecken tatsächlich in den Spiegeln – wie beim Original

MICROLINO: DER ISETTA-ENKEL

MOTOCOUPÉ, so nannte BMW die Isetta damals selbst. Die Schweizer Neuauflage ist seit 2022 am Markt, fährt statt mit einem Zylinder nun mit E-Motor und 17 PS.

Das Raumkonzept ergibt dabei heute noch genauso viel Sinn wie damals: Wer groß ist und lange Beine hat, sitzt im Microlino mit Abstand am bequemsten. Auch beim Design haben sich die Erschaffer sichtlich Mühe gegeben. Wie haltbar die verwendeten Materialien ausfallen – unklar, aber im Vergleich wirkt der Microlino am hochwertigsten gemacht. Die Funktionsvielfalt fällt allerdings gering aus. Weder Soundsystem noch eine Handyverbindung sind vorhanden. Die Zweiersitzbank wird ergänzt durch einen Kofferraum im Heck, der Platz für einen Einkauf bietet.

Größte Achillesferse im Alltag: der laut jaulende, im Heck untergebrachte und kaum abgeschirmte Elektromotor. Angesichts des höchsten Preises im Test fällt es schwer zu verstehen, warum der Hersteller hier nicht mehr Dämmung einsetzt. Auch die zweistufig einstellbare Lüftung ist akustisch kaum zu ignorieren.

Ein weiteres Defizit lauert beim Bremsen: Der Microlino hat als einziges L7e-Fahrzeug im Test kein ABS. Mehr zum Thema Sicherheit finden Sie auf Seite 78.

Wurde der Sportmodus aktiviert (s. oben), beschleunigt der Knirps noch ein wenig nachdrücklicher. 60 km/h stehen nach 9,5 Sekunden an. Maximal sind laut Hersteller 90 km/h drin, wir haben 87 gemessen. Der große Akku macht eine Reichweite von 228 Kilometern möglich.

Liebevoll designtes Cockpit, das nur die nötigsten Funktionen bietet. Lauter E-Motor

Neben drei verschiedenen Akkugrößen (5,5 kWh Serie, 10,5 kWh für 2000, 15 kWh für 3000 Euro) bietet Microlino auch eine 45-km/h-Version ab 17 990 Euro an.

▲ Im Sport-Modus schießt eine animierte Flamme aus dem Auspuff

▲ Hingucker: Die frontal öffnende Klappe wird elektrisch entriegelt

▲ Ein Kofferraum mit 230 Liter Volumen bietet Platz für das Nötigste

MICROLINO (15 KWH)

Antrieb
E-Motor, hinten
Leistung
12,5 kW/17 PS
L/B/H
2519/1473/1501 mm
Reifengröße/-modell
145/70 R 13/Conti EcoContact 3
Verbrauch (WMTC)
7,7 kWh/100 km
Akkugröße
15,0 kWh
Ladegeschw. (AC)
2,2 kW
Reichweite (WMTC)
228 km

Messwerte:
Beschl. 0-40/0-60 km/h
4,4/9,5 s
Höchstgesch.
87 km/h
Innenger. bei 40 km/h
68 dB(A)
Wendekreis
8,0 Meter

Preis
22 490 Euro

FAZIT

Beim Design haben die Entwickler große Arbeit geleistet. Das schrille Geräuschniveau und ein fehlendes ABS sollten so aber nicht sein.

FOTOS: TOM SALT (12); AUTO BILD SYNDICATION, CHRISTOPH BÖRRIES

XEV YOYO: DIE ÜBERRASCHUNG

XEV? KENNT KAUM EINER. Kein Wunder: Der Yoyo ist das erste Modell der Marke. Entwickelt wird in Turin, gebaut in Shanghai, die deutsche Einfuhr übernimmt unter anderem Importeur Indimo.

Umso mehr erstaunt, wie geschliffen der Kleine auftritt. Die Designer haben es ohne viel Retro geschafft, eine interessante Linie zu finden. Ein wenig erinnert die Bicolor-Karosse an den Ur-Smart.

Dazu gibt es reichlich Ausstattung: Der Yoyo verfügt nicht nur über konventionell öffnende, elektrisch herunterfahrende Seitenscheiben und einen 180 Liter fassenden Kofferraum, sondern auch über eine Klimaanlage, Servolenkung, ein zweigeteiltes Glasdach, Keyless Go, Apple CarPlay, Android Auto und ein Soundsystem, das über zwei Boxen im Armaturenbrett zumindest notdürftig für Beschallung sorgen kann. Dazu gibt es eine Remote-App zum Auto und einen WLAN-Hotspot.

Die Aufhängung des Yoyo ist mit die weichste im Vergleich. Schon bei etwas stärkeren Lenkbewegungen wankt die Karosserie spürbar, woran man sich aber gewöhnen kann. Dafür ist der Yoyo der Einzige hier, der so etwas wie richtigen Federungskomfort bietet. ABS greift zuverlässig ein.

Die angegebenen 85 km/h läuft der Yoyo nur, wenn man von D per mittig platziertem Drehrad in den S-Modus wechselt. Dann schrumpfen die angegebenen 150 Kilometer Reichweite allerdings real schnell auf rund 100 zusammen. Der 10,4-Kilowattstunden-Akku (netto) besteht aus drei Modulen, die sich bei Defekt tauschen lassen. XEV? Den Namen kann man sich merken, finden wir.

Der Yoyo bietet ein Auto-ähnliches Cockpit, sogar mit Mittelarmlehne

Per CarPlay oder Android Auto kann man Smartphones verbinden

Die Spiegel fallen groß genug aus, lassen sich elektrisch einstellen

Die Beinauflagen sind zu kurz. Davon abgesehen sitzt es sich okay

Hinter Fahrer und Beifahrer finden sich 180 Liter Laderaum

Trotz Heckantrieb schlagen die Vorderräder des Yoyo nicht sehr weit ein. Der Wendekreis ist mit 9,1 Metern der größte

XEV YOYO

Antrieb
E-Motor, hinten
Leistung
15 kW/20 PS
L/B/H
2530/1500/1530 mm
Reifengröße/-modell
155/70 R 13/Chao Yang Radial RP 18
Verbrauch (WMTC)
7,8 kWh/100 km
Akkugröße
10,4 kWh netto
Ladegeschw. (AC)
2,3 kW
Reichweite (WMTC)
150 km

Messwerte:
Beschl. 0-40/0-60 km/h
4,4/9,2 s
Höchstgesch.
85 km/h
Innenger. bei 40 km/h
63 dB(A)
Wendekreis:
9,1 Meter

Preis
15 995 Euro

FAZIT

Der XEV fühlt sich am ehesten wie ein kleines Auto an. Berücksichtigt man Ausstattung und die vernünftige Machart, wirkt der aufgerufene Preis fair.

! ABS bieten nur der Ari und der XEV, ESP steht bei keinem im Programm

< Die schmalen Spuren und hohen Aufbauten begünstigen Karosseriebewegungen. Richtig dynamisch? Nicht wirklich

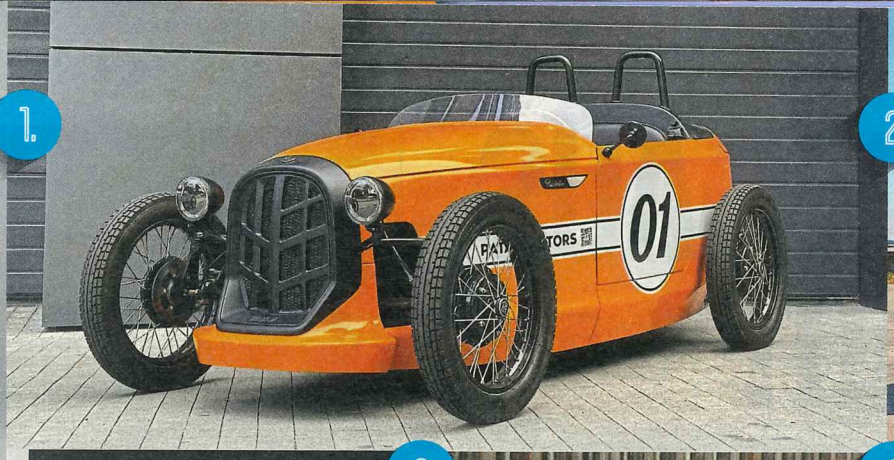
THEMA SICHERHEIT: ALLE FAHREN NICHT AUF PKW-NIVEAU

Rechtlich gesehen sind die Hersteller in den Klassen L6e und L7e an nur wenig gebunden. Weder ABS, ESP noch Airbags sind vorgeschrieben – was ja niemanden davon abhalten muss, sie trotzdem einzubauen.

Tatsächlich rüsten aber nur Ari und XEV ihre Zöglinge mit einem Antiblockiersystem aus. Der Ari bietet darüber hinaus als einziger im Test einen Fahrerairbag. Dem Topolino kann man das fehlende Feature noch verzeihen: Er fährt ohnehin nur maximal 45 km/h, die Reifen verloren auch bei brutalen Vollbremsungen aus verschiedenen Geschwindigkeiten kaum einmal die Haftung.

Problematischer der Microlino: Mit immerhin 87 km/h Höchstgeschwindigkeit und dem höchsten Preis im Test ist der Verzicht auf ABS in unseren Augen schwer verzeihlich. Die Räder zeigten im Test eine deutliche Blockierneigung, die schmal ausgelegte Hinterachse begann bei höherem Tempo, auch bei gerade ausgerichtetem Lenkrad, seitlich wegzurutschen, was ein schnelles Gegenlenken erforderte. Wir haben also nachgefragt: Microlino Deutschland begründet den Verzicht auf ABS mit den strengen Gewichtsbeschränkungen (maximal 450 Kilogramm Leermasse) in der Klasse L7e. Der Microlino wiegt 430 Kilogramm. Man habe sich nach Abwägung der Möglichkeiten stattdessen dafür entschieden, eine selbsttragende Stahlkarosse einzusetzen.

FOTOS: KOM SAU (5), HERSTELLER (4), CHRISTOPH BÖRRIES, ROMAN RÄTZKE



1.

2.

DIE GIBT ES AUCH NOCH

Bald verfügbar sein sollen der Patak Rodster aus der Slowakei mit E-Antrieb oder Verbrenner (1) und der City Transformer aus Israel (3). Auch die Twizy-Nachfolger Mobilize Duo und Bento (2) stehen in den Startlöchern. Schon da: der Silence S04 (4), durch Nissan vertrieben.

3.

4.

Alle vier bieten Wiedererkennungswert. Der Topolino präsentiert anders als sein Zwilling Opel Rocks-e ein Heck, das nicht nahezu baugleich mit seiner Front ist

FAZIT

JONAS UHLIG, BEREND SANDERS

Nein, diese vier sind kein Autoersatz. Ihre Stärken spielen sie als Zweit- oder Drittwagen aus, wendig in der Stadt und sparsam im Unterhalt. Auch für Mobilitätsein- und -aussteiger sind sie spannend. Wünschenswert: günstigere Preise, festgelegte Sicherheitsmindeststandards.