



Der mit Spannung erwartete französische elektrische Beitrag ist auf Anhieb Platzhirsch in der E-Moped-Klasse

RUHE BITTE

Peugeot, älteste Zweiradmarke der Welt, ist in der Elektroabteilung kein absoluter Neuling: Bereits 1996 gab es den Scoot'Elec mit gewichtigen Nickel-Cadmium-Batterien, der im Lauf seiner Bauzeit 3500 mal gebaut wurde. Damit ist der Scoot'Elec der nach wie vor meistverkaufte Elektroroller in Europa. Mit dem neuen e-Vivacity will Peugeot nicht mehr und nicht weniger als die Marktführerschaft bei den E-Scootern der 45-km/h-Klasse (die versicherungstechnisch den 50-Kubik-Mopeds entspricht). Noch für 2011

peilt man 2000 verkaufte e-Vivacity an – das wäre (laut den von Peugeot erhobenen europäischen Marktdi-

Bereits 1996 gab es den ersten Peugeot-E-Scooter

mensionen) ein Marktanteil von 30 Prozent. Man sieht also: Trotz allem Hype und Goldgräberstimmung hält sich die Elektromobilität auch bei den kleinen E-Scootern noch in recht überschaubarem Rahmen.

Wie kommt ein E-Roller an die Spitze der Verkaufs-Charts? Die Peugeot-Formel scheint klar und schlüssig: keinerlei Abstriche bei Fertigungsqualität, Technik und Ausstattung; ein akzeptabler Aktionsradius, mit dem man nicht ständig von Reichweiten-Bauchweh beschlichen wird oder sich gar der Lächerlichkeit aussetzt; und schließlich seriöse Werks-garantie von zwei Jahren auf den Roller und vier Jahren (beziehungsweise 40.000 Kilometer) auf die Batterien. Im Heimat- und Produktionsland Frankreich gibt es auf Wunsch sogar



eine erweiterte Fahrzeuggarantie von 36 Monaten, samt Roadside Assistance und allem Drum und Dran.

Gewichts von 115 Kilo erscheint die unter günstigsten Bedingungen erzielbare Reichweite nicht zu hoch gegriffen, im Alltag mit ein bisschen Stop-and-go und etwas Bergauf-bergab sollten sich echte 40 bis 45 Kilometer realisieren lassen.

Bereits seit den ersten, im Jahr 2010 aufgetauchten Bildern stellt sich die Frage, warum Peugeot nicht einen

Die beiden beiden sorgfältig in den Unterbau und die Karosserie integrierten Lithium-Ionen-Akkus mit je 1000 Wattstunden Energieinhalt wiegen zusammen 16 Kilo und bedeuten somit eine Erleichterung von gleich 23 Kilo gegenüber den Nickel-Cadmium-Zeiten des Scoot'Elec. Gleichzeitig wuchs die Peak Power von 1,5 kW (2 PS) auf 3,0 kW (4,1 PS) und die Reichweite stieg um 50 Prozent. Bei konstant 45 Stundenkilometern nennt Peugeot nun eine Akku-Autonomie von 60 Kilometern, bei abstrakten 25 Stundenkilometer Dauertempo wären es sogar 120 Kilometer. Was das ins richtige Leben umgerechnet bedeutet, können wir anhand von Faustregeln einstweilen nur abschätzen: Anhand der Batterie-Wattstunden und des e-Vivacity-

Eigenständig: Mittelmotor und Triebsatzschwinge

(bei Kleinrollern ganz üblichen) elektrischen Hinterradnabenmotor verbaut, sondern zur individualistischen Lösung mit Mittelmotor und Triebsatzschwinge mit Zahnriemenantrieb gelangt. Die dadurch mögliche Massenzentralisierung und Verringerung der ungefederten Massen ist nur ein Teil der Idee – vor allem

- (1) Fesche Erscheinung. Macht auch in teuren Gewässern eine gute Figur
- (2) Ladegerät fix eingebaut, Ladung in acht Stunden. Mit zwei installierten Ladegeräten dauert's fünf Stunden. Nach drei Stunden sind die Akkus zu 80 Prozent voll



wollte man einen E-Motor deutscher Herkunft verwenden, und der eignet sich am besten als Mittelmotor. Eine durch den Zahnriemen ermöglichte ruckfreie „Gasannahme“ ist eine weitere angenehme Begleiterscheinung. Die beiden Lithium-Akkus kommen vom französischen Hochtechnologie-Unternehmen Saft (ja, heißt wirklich so!); die 12-Zoll-Reifen sind von der französischen Pneu-Firma Hutchinson, die bereits 1896 die ersten Fahrradreifen erzeugte; die hochwertige CAN-Bordelektrik stammt von Bosch. Der e-Vivacity ist somit also ein durch und durch europäisches Produkt und damit irgendwie eine moderne Weiterentwicklung der Philosophie „der Schilling muss im Land bleiben“. Zumindest bleibt der Euro in Europa, weitgehend.

Beim Start des e-Vivacity – beziehungsweise beim Hochfahren der Bordsysteme – ist ganz wichtig, dass man den Mode-Knopf im Cockpit zwei Sekunden lang gedrückt hält, damit man gleich in den „Schnell-

fahr-Modus“ gelangt. Drückt man nur kurz, kommt man zuerst in den elektrischen Retourgang und landet im Handumdrehen im Blumenbeet unterhalb des Hotelparkplatzes, wie der verblüffte Redakteur. Das Anfahren ist ohne Ruck, ohne metallische Geräusche und völlig butterweich – der E-Vivacity hat die beste und an-

Nicht vorlaut und mit den besten Manieren

genehmste Regelelektronik, die uns bislang in einem kleinen E-Scooter untergekommen ist. In Fahrt gibt es beim Lastwechsel ein ganz leise vernehmbares Klack, aber keinerlei Geruckel. Damit hat der e-Vivacity mindestens genauso gute Manieren wie ein bestens abgestimmter Viertakt-Scooter mit automatischer Kupplung und Keilriemenautomatik. Das aber nahezu komplett geräuschlos, das ganz leise Schleifen ist von einer wohlthuenden Frequenz.

Der 3,0-kW-Motor drückt ab der ersten Umdrehung das erstaunliche Drehmoment von 114 Newtonmetern aufs Hinterrad – damit ist die Beschleunigung bis etwa 40 Stundenkilometer mit der 125-Kubik-Klasse ehrlich vergleichbar. Dann ist bald Ende der Fahnenstange. Die GPS-Messung (auf 1/3 km/h genau) ergibt bei Tacho 50 eine echte Höchstgeschwindigkeit von 44 Stundenkilo-



moto mobil PEUGEOT E-VIVACITY e-bike-daten	
MOTOR	.....bürstenloser Gleichstrom-Mittelmotor
LEISTUNG MAX.	..... 3,0 kW (4,1 PS)
DREHMOMENT	..... 14 Nm
FAHRWERK	..... Stahlrahmen, Triebwerkschwinge
AUFHÄNGUNG vo/hi	..... Telegabel, Monofederbein
FEDERWEG vo/hi	..... n. a.
RADSTAND	..... 1368 mm
BEREIFUNG vo/hi	..... Hutchinson 120/70-12, 120/70-12
BREMSEN vo/hi	..... Scheibe 200 mm/Trommel 110 mm
SITZHÖHE	..... 786 mm
AKKU	..... 2 x Lithium-Ionen zu je 1000 Wh
LADEZEIT	..... 8 h (5 h mit Doppel-Lader, 80 % in 3 h)
MAX. REICHWEITE	..... 60 km
GEWICHT (inkl. Akkus)	..... 115 kg
SPITZE	..... 44 km/h
PREIS	..... ca. € 3800,-
VERTRIEB/INFO	..... www.eplus-mobility.com

- (1) Super-Beschleunigung, mit 125er-Rollern vergleichbar
- (2) Grün markiert: Die beiden Akkus sitzen sehr zentral
- (3) Spiralkabel und 12-Volt-Outlet
- (4) Sehr leistungsfähige Vorderradbremse
- (5) Komplettes Digi-Display mit Farbenspiel
- (6) Einarm-Triebwerkschwinge, schönes Felgengedesign
- (7) Integrahelm passt tadellos ins Gepäckfach
- (8) Und hier das vordere Gepäckfach für Gewand oder kleine Einkäufe



DUKE 125

NICHT VON SCHLECHTEN ELTERN





metern. Von der Ampel kommt man ganz sicher nicht als letzter weg und für den dichten Stadtverkehr ist die Moped-Klasse auch mit moderater Spitze gut geeignet. Während die vordere Scheibenbremse kräftig zupackt und sich bestens dosieren lässt, macht sich die hintere Trommel höchst dezent bemerkbar – von der Blockiergrenze noch weit entfernt, lässt sich am „motomobil“-Testroller der Handhebel bis zum Lenker durchziehen. Solides Kurvenverhalten, Schräglagengefühl, Stabilität

und Dämpfung – hier kann man wiederum gar nichts aussetzen, wobei die Vorderradfederung komfortabler arbeitet als die hintere.

Äußerst erfreulich sind auch die Platzverhältnisse am e-Vivacity, und das in jeder Hinsicht: freier, komplett ebener Durchstieg und sehr viel Fußraum; sogar Fahrer mit Gardemaß haben üppige Kniefreiheit; in den Sitzbank-Stauraum passt anstandslos ein Vollvisierhelm (Vespa-GTS-300-Fahrer können von so etwas

nur träumen); und in der Vorder-schürze gibt es noch zusätzlich das Vivacity-typische Gepäckfach – hier kann man kleine Einkäufe oder eine Jacke unterbringen. Der schlüssellose Absperrmechanismus dieses Gepäck-

Praktisch: Der E-Vivacity-Gepäckraum ist konkurrenzlos

fachs ist wohl die einfachste, billigste und genialste Idee der gesamten Kraftfahrzeuggeschichte: In der Parkposition verdeckt der Lenker den Knopf zum Öffnen, fertig! Lob für den e-Vivacity lässt sich beim Betrachten der Verarbeitung gerne fortsetzen: feines Finish, sehr schöne Oberflächen – auch unter den Peugeot-Rollern an der Spitze und unter bislang bekannten Elektrorollern schlicht konkurrenzlos. Bei der Version in Perlmutter-Weiß können

(1) Peugeot will in Europa elektrischer Marktführer in der 45-km/h-Klasse werden
 (2) Hier ist gut zu erkennen, wieviel Fußraum die e-Vivacity-Karosserie bietet



besonders die Felgen in Metallic-Blau mit ihren schön polierten Schultern gefallen. Enorm reichhaltig und übersichtlich präsentiert sich das Digitaldisplay: Neben Ladezustand- und Reichweitenanzeige gibt es Modus, Uhrzeit, Außentemperatur, Tempo, Trip und sogar Anzeigebalken für Motor- und Akku-Temperatur. Während man bei gleißendem Sonnenlicht das Cockpit monochrom sehr gut und kontrastreich ablesen kann, wird das Display bei Dämmerlicht und bei Nacht farbig – eine optisch recht spektakuläre Überraschung. Liebe zum Detail zeigt sich weiters an der 12-Volt-Steckdose (für Handy oder Navigation) und am Extrafach fürs fix eingebaute Lade-Spiralkabel. Auch das Ladegerät ist fest eingebaut: Damit sind beide Akkus in acht Stunden voll, ein eher gemächlicher Wert. Als Option bekommt man zum Aufpreis von zirka 150 Euro zwei installierte Ladegeräte, dann geschieht die Komplettladeung innert fünf Stunden. Auch das ist nicht gerade eine Zigaretten- oder Kaffeepause – doch immerhin ist der Wert interessant, dass mit zwei Ladegeräten die Batterien nach drei Stunden zu 80 Prozent gefüllt sind. Steigfähigkeit und Praxis-Reichweite müssen noch in einem länger dauernden „motomobil“-Test geklärt werden. Sollte Österreich zügig beliefert werden, dann werden die ersten Peugeot e-Vivacity Ende Mai zum Verkauf eintreffen. Der voraussichtliche Preis von etwa 3800 Euro ist angesichts der prallen Ausstattung, der auffälligen Qualität und des von vorne bis hinten durchdachten Konzepts im Vergleich zu Budget-E-Bikes mehr als plausibel – die ordentlichen Gewährleistungsbedingungen kommen noch dazu. Der e-Vivacity schafft außerdem, was bis jetzt (vielleicht außer dem teuren Vectrix) noch kaum ein anderer Elektroroller geschafft hat: Man muss kein Öko-Gewissensgeplagter oder Sprit-Knauserer sein, um das Elektrofahrzeug als attraktiv und begehrenswert zu empfinden. Der E-Peugeot schafft Freude und Besitzerstolz. Sommer 2011 – Elektromobilität könnte keinen tüchtigeren Botschafter erfinden. ©



Jetzt neuen Katalog auf www.racer.at anfordern.
RACER - Der österreichische Spezialist für Motorradbekleidung

sQooter.com Steyr, 4400, Stadgut A5
 steyr@sQooter.com, 0660 / 7766837
 WIEN, 1020, Praterstern
 Franzensbrückenstr. 10-12
 wien@sQooter.com, 0660 / 5657467

Die größte Schalroller Auswahl Österreichs

shop Steyr shop Wien

Spanische POST (Correos), Bj2003 Vespa PX 125cc ab **999,-**
 Elektro Moped E-Mo ab **999,-**

Die neuen LML Modelle sind da!
 Wir haben knapp 1000 LML Roller verkauft und somit mit Abstand die meiste Erfahrung. Kommen Sie auf eine Probefahrt vorbei!

ab **1.999,-** **Turing** ab **3.990,-**

LML generic automotive systems vespa stp guilty