



Der zweite Teil unseres Elektroprojekts in „motomobil“-Folge 030 war im spannendsten Moment zu Ende: Das Sachverständigengutachten für die Typisierung ist fertig – doch nun steht die eigentliche Prüfung noch bevor, nämlich die Vorführung der E-Vespa in der Landesprüfstelle in Linz.

Dort soll dann die endgültige Entscheidung fallen, ob meine Elektro-Vespa auf die Straße darf, oder nicht. Falls es nicht klappt, habe ich keinerlei Plan B. Also wird es wieder aufregend. Mit einem Transportbus starte ich Richtung Linz. Als ich auf den Hof der Prüfstelle einfahre, ist die Spannung am Höhepunkt. Es

Abnahme zwischen Delinquenten und E-Wissenschaftlern

herrscht geschäftiges Treiben, mehrere Leute warten auf ihren Termin, viele sitzen dort wie die armen Sünder beim Jüngsten Gericht.

Das betrifft vor allem die jungen Männer mit tiefer gelegten Golfs und 3er-BMWs. Die meisten von ihnen verlieren ihre Nummerntafel, und entsprechend schlecht ist die Stimmung.

Der Termin vor mir ist ein Land Rover Defender 90 – ebenfalls auf Elektroantrieb umgebaut. Er dreht lautlos seine Runden, und ich bin mir sicher, dass in diesem Projekt ein Vielfaches meiner Kosten steckt. Der Besitzer und der Prüfer unterhalten sich derweil auf erkennbar hohem technischem Niveau.

Ich bin an der Reihe. Die Spannung steigt noch weiter, doch der Prüfer ist überaus freundlich. Gemeinsam gehen wir das Gutachten durch, er ist soweit mit fast allem einverstanden. Nur beim Fahrzeuggewicht gibt es ein Problem: Meine E-Vespa hat 145 Kilo Eigengewicht, und das Mehrgewicht gegenüber der Originalversion mit Benzinantrieb entspricht immerhin in etwa einer leichten Beifahrerin.

Somit einigen wir uns darauf, dass die Vespa nur für eine Person typisiert wird. Das ist verschmerzbar. Auch die Testrunde im Hof geht gut, der Prü-

ELEKTRISCH ES FINALE

Sie fährt! Sie fährt!
„motomobil“-Autor Guido Schwarz verwirklicht sich den Wunsch nach einer elektrischen Vespa. Begleiten Sie uns auf die Zulassungsstelle und auf die erste Wienerwald-Ausfahrt





fer hat nichts auszusetzen, und ich bin bereits voller Hoffnung, dass alles klappen wird. Der entscheidende Moment. Der Prüfer schaut mich an und meint: „Sie können das Fahrzeug wieder einladen.“ „Okay, sehr gut – und wie geht es weiter?“ „Ich muss noch ein wenig schreiben, in einer halben Stunde können Sie den Bescheid mitnehmen!“

Die grüne Tafel wirkt auf mich wie eine Ehrenurkunde

Ich bin erstaunt, denn ich habe damit gerechnet, dass ich die Einzelgenehmigung günstigenfalls ein paar Tage später zugeschickt bekomme. Die Stimmung steigt, und eine halbe Stunde später fahre ich als glücklicher Mensch wieder Richtung Wien. Am Beifahrersitz liegt meine Genehmigung, und ich beschließe, die elektrische Vespa am nächsten Tag sofort anzumelden.

Gleich in der Früh marschiere ich zur nächstgelegenen Zulassungsstelle, die ich schon gut kenne. Die Dame weiß mit meinem Bescheid vorerst wenig anzufangen und legt mir ein

rotes Moped-Nummerntaferl hin ... Erst auf mein Nachhaken und Rücksprache mit einem Kollegen findet sie in ihrem System die richtigen Felder und kann mir den richtigen Zulassungsschein ausdrucken. Als ich die grüne Nummerntaferl in der Hand halte, wird mir langsam klar: Ich habe es tatsächlich geschafft.

Jetzt beginnt aber noch nicht die reine Fahrfreude. Denn ich kann ja noch nicht sagen, wie die Vespa Sprint 125 Elektro – so steht es im Zulassungsschein eingetragen – im Alltagsbetrieb funktionieren wird. Bisher bin ich nur kurze Strecken mit Probekennzeichen gefahren, die eigentliche Bewährungsprobe steht noch aus.

Bei der ersten längeren Ausfahrt über 60 Kilometer organisieren wir Sicherheitshalber gleich den „motomobil“-Fototermin. Das Gewicht ist deutlich spürbar, und ich muss noch an der Kupplung arbeiten, die aus unerfindlichen Gründen nicht sauber trennt. Dadurch wird das Schalten schwierig, und ich fahre fast alles im zweiten Gang (von insgesamt drei Getriebestufen). Das Fahrgefühl ist gut, wenn auch ungewohnt. Der Motor ist nicht so leise wie etwa bei einem Zero E-

Bike, doch bei weitem nicht so laut wie ein Zweitakter. Er klingt ein wenig nach leisem Staubsauger – wobei ich das Geräusch derzeit nur aus dem Blickwinkel des Fahrers beurteilen kann. Die Straßenlage ist zufriedenstellend bis gut. Die Kraft ist noch nicht ganz das, was ich mir erwarte (bei einer



- (1) Mit viel Batterie ist sie etwas schwerer als das Original und liegt sozusagen satter auf der Straße
- (2) Die hellen kleinen Blinker Bullet Atto von Kellermann entsprechen den Vorschriften und passen wunderbar zur Klassik-Vespa
- (3) Ladestandsanzeige: Nach über 30 Kilometern sind immer noch 81 Prozent in den Akkus
- (4) Wo an der Sprint die Lichthupe war, passt auch der Original-Blinkerschalter der deutschen GS 160
- (5) Per Zahnriemen wirkt der Motor auf das modifizierte Getriebe
- (6) Klassisches Rücklicht-Celon, darunter moderne Leuchtmittel
- (7) LED sei Dank – alle Lichter an der E-Sprint verbrauchen nur acht Watt

Nennleistung von 8,4 kW/11,4 PS sind als Peak Power immerhin 14 kW/19 PS vorgesehen), und möglicherweise werden wir neben Abstimmungsarbeiten am Controller auch noch etwas an der Übersetzung ver-

ändern. Wichtig ist die Haltbarkeit, auf der ersten größeren Fahrt zeigt die Sprint E keinerlei Schwächen.

Auch die Frage nach dem Aktionsradius kann ich derzeit noch nicht auf den Kilometer genau beantworten. Momentan sieht es jedenfalls so aus, als ob das Projektziel (200 Kilometer Reichweite) erreicht werden kann – immerhin habe ich Lithiumzellen mit respektablem 13,2 Kilowattstunden Energieinhalt in die Rundungen der Vespa „hinein gepackt“. Längere Testfahrten werden es zeigen, und auch, ob die Haltbarkeit der Komponenten gegeben ist. Die Akkus sind jedenfalls unbeeindruckt, und werden nicht einmal handwarm. Auch die Motortemperatur kommt nur auf maximal 75 Grad, was vollkommen unbedenklich ist. Das Prozent-Display der Ladestands-

anzeige (dessen Alugehäuse ich einer Anzeige im Führerstand der historischen Piaggio-Lokomotive im Vespa-Museum in Pontedera nachempfunden habe) zeigt nach der Ausfahrt noch deutlich mehr als die Hälfte des Batterieinhalts an.

Mit nur ein paar Wochen Verzögerung im Projektplan ist es jedenfalls geschafft: Sie ist typisiert, sie ist zugelassen und sie schnurrt dahin. Im nächsten Sommer geht es auf die mehrwöchige, große Österreich-Tour mit der Sprint Elektro. ©

moto mobil roller-daten	
MOTOR	.....Crank-e 1600 SH Außenläufer
MOTORSPANNUNG	.....88,8 V
NENNLEISTUNG/PEAK POWER	.....8,4 kW (11,4 PS)/ 14 kW (19 PS)
GETRIEBE	.....Dreigang-Handschtaltung
FAHRWERK	.....selbsttragende Stahlblechkarosserie
AUFHÄNGUNG vo/hi	.....gez. Einarmschwinge/Triebsatzschwinge
RADSTAND	.....1200 mm
BEREIFUNG vo/hi	.....3,50-10"/3,50-10"
BREMSEN vo/hi	.....Trommel 150 mm/150 mm
AKKU-INHALT	.....13.200 Wh
GEWICHT (inkl. Akkus)	.....145 kg
SPITZE	.....ca. 95 km/h
LADEDAUER	.....ca. 6 h (an 2,4 kW)
BESITZER/HERSTELLER	.....www.guidoschwarz.at, www.crank-e.at

DIE ENTWICKLUNGSPARTNER FÜR DIE VESPA SPRINT 125 ELEKTRO

crank-e mobility solutions GmbH, Tel.: 0664/412 27 72, www.crank-e.at
Hellpower Energy e.U., Tel.: 01/229 73 39, www.hellpower.at