

Mó(n) Chéri

In anderen Ländern gehören sie zum Verkehrsbild wie Fußgänger und Radfahrer. In Deutschland werden Motorroller noch immer unterschätzt – erst recht elektrisch angetriebene wie der Seat Mó.

Sind Sie schon mal in Paris auf der Périphérique unterwegs gewesen? Also auf der Hauptverkehrsader, die sich mit einer Länge von 35 Kilometern einmal um die Stadt legt. Wenn ja, sind Ihnen sicherlich die knatternden, gern lauter als erlaubten, Motorroller aufgefallen, die in halsbrecherischem Tempo durch den Stau schießen. Dabei ist es egal, ob es Sommer, Frühling, Herbst oder Winter ist. Die Dinger sind immer unterwegs und beweisen, dass Rollerfahren nicht nur bei süditalienischem Klima funktioniert. Und wir so: Brr. Zu kalt, zu nass, zu ekelig draußen. Ausreden gibt es genug. Ekelig war es auch zum Zeitpunkt, als wir den Seat Mó in München begrüßen durften. Das erste Zweirad von Seat surrt rein elektrisch, ja fast geräuschlos. Einen nervigen Fahrton,

wie ihn elektrisch angetriebene Automobile abgeben müssen, sucht man hier glücklicherweise vergebens. Lediglich der Blinker piept im Einsatz – und nervt.

125er – aber eben elektrisch

Seit letztem Jahr bieten die Spanier den nach alter Währung in der 125er-Klasse verankerten Roller an und ergänzen die Mobilitätsmöglichkeiten – sehr gelungen, wie wir finden. 5.630 Euro (netto) werden für den Mó aufgerufen – 210 Euro weniger als für die elektrische Vespa in derselben Klasse. Nur ist diese verglichen mit Mó keine schnelle Wespe, sondern eher eine gemütliche Hummel. Doch zur Dynamik kommen wir erst später.

Der Name Mó steht vermutlich eher für Mobilität, Moped, Motorrad, mobil, modern oder vielleicht auch mondän. Eine Erklärung haben wir nicht bekommen. Der Hersteller ist eigentlich nicht Seat. Silence nennt sich die spanische Schmiede, die den Mó als Silence S01 ins Leben von Zweiradfreunden brachte. Der Preis des Originals? Fast identisch. Von daher ist es schön, auf das Seat-Händlernetz vertrauen zu können, auch im Falle von Inspektionen und Reparaturen, und die Markenloyalität damit zu stärken.

Mó fährt, wie geschrieben, elektrisch. 12,2 PS bringen mächtig Druck ans 14-Zoll-Hinterrad. In diesem sitzt auch der Elektromotor, der diesen Seat in 3,9 Sekunden auf Tempo 50 bringt und auf Wunsch weiter



Fotos: Michael Blumenstein/Autoflotte

Eine stattliche Erscheinung. Der Seat Mó wirkt sehr erwachsen – und fährt sich auch so



■ **1** Eine schmale Tasche findet zwischen den Beinen und an einem Haken Halt. Für große Füße wird es eng ■ **2** Zwei Integralhelme finden unter der bequemen Sitzbank Platz – oder andere Dinge ■ **3** USB-Anschlüsse gibt es, ein Fach zum Ablegen des Devices hingegen nicht ■ **4** Die App gibt es kostenfrei dazu. Irgendwann soll sie auch das Teilen des Seat Mó ermöglichen ■ **5** Die Bremsen funktionieren gut, allerdings immer ohne ABS ■ **6** Hier und da sind Seat-Merkmale implementiert. Eigentlich heißt der Hersteller Silence, das Modell S01 und alles kommt aus Spanien – si, claro

bis 95 km/h. Das klappt jedoch nur im Sportmodus, der neben dem City- und dem Ecomodus auf Knopfdruck aktiviert werden kann. Im Sportmodus ist man an Ampeln der Schnellste – mit ziemlicher Sicherheit. Schön wäre es indes, wenn Seat aufgrund des sofort anstehenden Drehmoments auch eine Antriebsschlupfregelung und ein ABS an Bord hätte – beides gibt es nicht, kann aber vor allem bei Nässe helfen, Ausrutscher zu vermeiden. Immerhin ist ein CBS an Bord – ein Combined Braking System, das wie folgt wirkt: Beim Betätigen des rechten Bremshebels verzögert Mó erst mit Rekuperationsbremse (im E-Motor im Hinterrad), um bei stärkerer Verzögerung die vordere Scheibe in die Zange zu nehmen. Der linke Bremshebel kombiniert

nach der Rekuperationsbremse dann die vordere und hintere Scheibenbremse, um „gleichmäßiger“ zum Stehen zu kommen.

Bequeme Sitzposition

Apropos stehen. Der 2,03 Meter lange und maximal 72 cm breite Mó hat eine Sitzhöhe von 780 mm. Das passt für fast jede Körpergröße. Hinzu kommt, dass die Sitzbank, unter die zwei Integralhelme passen, superkomfortabel ist. Das Fahrwerk bewegt sich irgendwo zwischen komfortabel und „sportlich“. Schnell um die Ecken fegen kann der Mó daher gut. Die etwas harsch ansprechenden Dämpferelemente am Vorderrad passen vor allem zu „ungeflickten“ Straßen gut. Eng wird es im Wortsinn in-

nerstädtisch ab und an, denn der Wendekreis ist keine Paradedisziplin.

Was wirklich fehlt, ist eine Ablage fürs Handy. Ladebuchsen sind vorhanden. Abhilfe schaffen Zubehör-Halterungen – nicht ideal. Wenig Platz gibt es indes für große Füße oder zum Abstellen einer Tasche dazwischen. Hier endet der Spielraum bei Schuhgröße 47. Wer Platz genommen hat, merkt nur beim Rangieren, dass dieser Roller mit 152 Kilogramm nicht zu den leichtesten gehört, die Hummel – Pardon, Wespe –, ist 22 Kilogramm schlanker. „Schuld“ am Gewicht hat der 5,6-kWh-Akku (1,4 kWh mehr als bei der Vespa), der alleine 41 Kilogramm (25 kg bei der Vespa) wiegt. Zur Einordnung: Dieser Akku ist in etwa so groß wie ein halbes Batteriepack eines Plug-in-Hybriden.



Im Hinterrad ist der E-Motor installiert und hat „ausreichend“ Kraft

Bis zu 140 Kilometer Reichweite

Obendrauf dürfen maximal 170 Kilogramm Gewicht, verteilt auf zwei Personen und Gepäck. Fürs Rangieren der schweren Fuhre hat Mó ein Rückwärts-Kriechgang – super. Seat gibt eine Reichweite von 137 Kilometern im Ecomodus an. Wer den nicht nutzt, steht realistischere nach rund 80 Kilometer – im Sportmodus. Die von uns ermittelte Reichweite entspricht somit in etwa der Werksangabe. Trotz kalter Temperaturen um den Gefrierpunkt. Da es weder Sitz- noch Griffheizung oder andere „Winterverbraucher“ gibt, bleibt die Reichweite zu allen Jahreszeiten ähnlich – sofern in einer Garage gestartet wurde. Ist der Akku leer, wird unter der Sitzbank ein Hebel gezogen und der komplette Akku aus seiner Garage gefahren. Wie ein Koffer kann er so zur Steckdose gezogen werden. Sehr clever und gut gelöst. Ist die Steckdose in Mó-Reichweite, kann direkt das Kabel angeschlossen werden – etwas fummelig, aber daran gewöhnt man sich. Sechs bis acht Stunden dauert das Aufladen eines entleerten Akkus.

Für Technik-Fans gibt es eine App, mit aktueller Restreichweite in Kilometern und Prozent und gefahrene Kilometer sowie den eingesparten CO₂-Emissionen – sofern man mit Grünstrom unterwegs ist. Via App

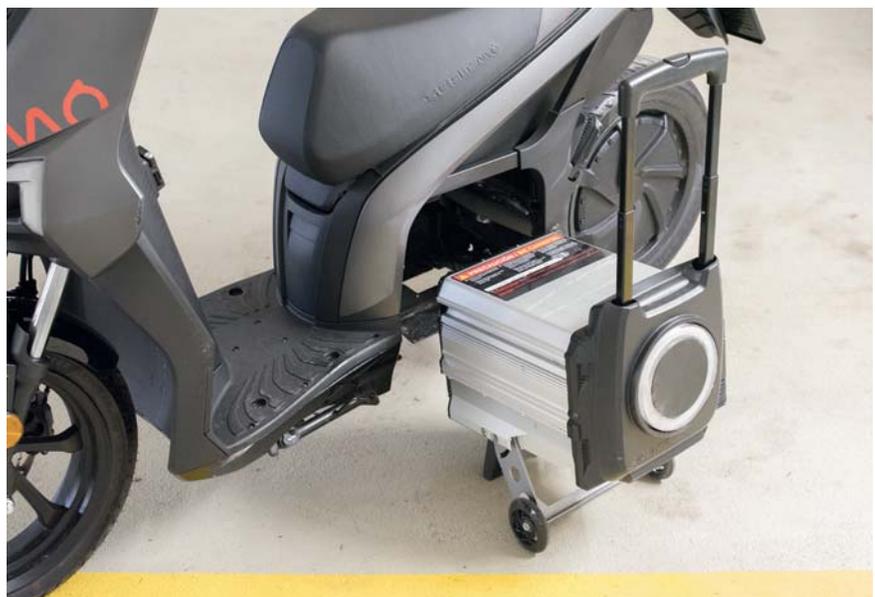
lässt sich zudem die Sitzbank öffnen und der Roller starten sowie deaktivieren. Ein Schlüssel ist somit nicht zwingend notwendig – Mobilnetz indes schon. Wo genau der Roller steht, verrät auch die App. Pushmeldungen bei einem Diebstahlversuch, zu kalter Temperatur (für den Akku) und War-

tung können ebenfalls angezeigt werden. Die erste Inspektion erfolgt nach 1.500 Kilometern, die zweite nach 5.000 km und danach alle 5.000 km oder jährlich. Alle zwei Jahre muss der E-Roller zur Hauptuntersuchung. Seat schreibt vor, den Mó ein Mal im Monat an den Strom zu hängen. Auch wenn er nicht bewegt wird. Andernfalls erlischt die Garantie. Ein wichtiger Punkt, gerade im Winter. Seat gibt die üblichen zwei Jahre auf alles und vier auf den Akku.

Wer darf Mó fahren?

Seinen Liebling (Mon Chéri) werden viele ihn nennen, sofern sie den Motorradführerschein (A) oder den 125er-Schein (A1) haben. Mit ein paar Fahrstunden gibt es prüfungsfrei die B196-Führerschein-Erweiterung (nur in Deutschland gültig). Und alle, die den Autoführerschein vor März 1980 gemacht haben, was für jene gelten könnte, die vor März 1962 geboren wurden, dürfen auch direkt starten. *mb*

**Das Video zum Seat Mó
finden Sie auf dem
Autoflotte Youtube-Kanal**



Clever: Der Akku wird zum Laden wie ein Koffer mit ins Büro oder nach Hause genommen. Oder es wird direkt via Kabel an der Garagensteckdose geladen – sechs bis acht Stunden