



Fotos: Rocco Swantusch, Michael Blumenstein, Nissan

Der Opel Rocks-e erhält gerade ein Facelift und ist dennoch fast baugleich zum Citroën Ami und Fiat Topolino.

Preisstabile Microcars

Kleinstfahrzeuge der Klassen L6e und L7e helfen mancherorts als Mobilhalter aus, zumal sich auch deren Angebot aktuell erweitert. Aber wie wertstabil sind die Micros wirklich?

In kleinen Fuhrparks haben es Exoten oft leichter. Exoten wie die Fahrzeuge der L6e- und L7e-Klasse, die wenigen ein Begriff sein wird, aber durch zahlreiche Produkte durchaus belebt werden. Der Microlino ist vielen bereits bekannt, der Renault Twizy wird an dem einen oder anderen schon vorbeigesurrt sein, der Opel Rocks-e mit seinen Brüdern 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 Platz nehmen. Mit 15 Jahren (AM Führerschein) darf man bereits hinter dem Steuer sitzen und in Deutschland damit touren, wobei der

Aktionsradius überschaubar sein wird. Das Leergewicht liegt bei 425 Kilos, wobei es einen E-Batteriebonus gibt. 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, wie wir es für alle Testwagen tun. Der erste Proband ist ein Neuling aus Spanien. Der Silence S04 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 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. Bei den Laufleistungen haben wir uns bewusst etwas zurückgehalten.

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 %



1 Eine Klimaanlage gibt es im L7e-Silence, im L6e-Opel fehlt sie. **2** Der Fahrkomfort im Rocks-e ist rustikaler Natur.

Stabiler Mini-Opel

Zum Vergleich der Werte 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.

8 PS Dauerleistung gibt Opel an, in der Spitze sind es angeblich kurzzeitig 12 PS, die den (leer) 471 Kilogramm schweren Rocks-e ausreichend mobilisieren. Das Laden an der 230-Volt-Steckdose dauert weniger als vier Stunden für den 5,4-kWh-Akku (netto). Der Preis für den L6e-Micro: ab 6.714 Euro. Dafür gibt es LED-Scheinwerfer und Blinker, Drei-Punkt-Sicherheitsgurt, Heizung/Gebläse sowie ein Panorama-Glasdach und ein Zweifarben-Design. Für 664 Euro extra kommen im „Tekno“ eine Connect-Box samt Smartphonehalterung, eine Aufbewahrungsbox fürs Armaturenbrett und schicke Radkappen dazu.

Ami und Topolino

Den gleichteuren Bruder „Ami“ gibt es beim Citroën-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 2,54 Meter lang und 1,40 Meter breit. Die 7-kWh-Batterie (brutto) soll für einen 75-Kilometer-Radius reichen. Wer auf Türen und Glasdach verzichtet und stattdessen eine Strandbuggy-Version bevorzugt, erhält diese mit dem „Dolcevita“. Beide Mäuschen kosten je 8.311 Euro.

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

Wo liegen 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. Seine kurze Erklärung zielt auf das Marktumfeld und den Listenpreis ab: „Der Silence kostet in der L7e-Variante mit 7 kW knappe 14.000 Euro und steht damit in Konkurrenz zu einem Dacia Spring.“ „Dafür ist der Silence eigentlich zu hoch eingepreist, deshalb verliert er prozentual gegenüber seinen direkten Wettbe-

werbern stärker an Restwert.“ Denn eigentlich sind die Micros sehr restwertstabil, wie sich am Renault Twizy zeigt. Der Mitbegründer des Segments diente für die Datenexperten als Grundlage für ihre Analysen.

Dank der Schnittstellen zu Online-Börsen kann man kontinuierlich das Angebot betrachten. 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 hier aus- sowie im Fahrzeugsegment aufsteigt, weitergegeben werden.

In der L7e-Klasse tut man sich dann schwerer. Die Modelle verfügen zwar über Ausstattungen wie Klimaanlage und einen zweiten Akku, was beides an sich den Wert stabilisiert, aber der Grundpreis ist so hoch, dass am Gebrauchtmärkte nur mit Abschlägen ein Käufer gefunden wird. *rs*



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