



Fotos: Timmo Bürger

T03 wurde der kleinste Leapmotor getauft. Den Stromer gibt es ab rund 16.000 Euro. Autofahren im Rudimentärmodus.

Uiiiiiiiiiii

Mit dem Leapmotor T03 tritt ein neuer Player in den Markt ein, der dem fast toten Segment der Kleinstwagen neuen Odem einhauchen will. Und dieses Vorhaben funktioniert erstaunlich gut.

Kleines Auto gleich kleines Geld. Diese Gleichung geht seit geraumer Zeit nicht mehr auf, stößt man durch die Preislisten der üblichen Kleinst- und Kleinwagenverdächtigen. Wenn es sie denn überhaupt noch gibt, die lütten Vehikel. Denn immer mehr (und höhere) EU-Sicherheits- und CO₂-Vorgaben schmälern die Margen und machen das Geschäft mit den Fahrzeugen weniger rentabel. Ärgerlich auch für Pflegedienste.

Aber es gibt sie noch, Kleinstwagen, mit denen die Pflegenden ihre tägliche Arbeit verrichten können – sie kommen zum Beispiel aus dem Fernen Osten: Leapmotor ist ein chinesisches Fabrikat, das seit einiger Zeit hierzulande als Joint Venture zum Mehrmarkenkonzern Stellantis gehört. Erschwingliche E-Mobilität anzubieten, hat man sich auf die Fahnen geschrieben. Vertrieben werden die Fahrzeuge über „Stellantis-Händler“.

Was das Design angeht, geht dieser Leapmotor T03 vielleicht am ehesten als eine Kreuzung zwischen Renault 4 (alt) und Fiat Panda durch. Und das darf als Kompliment verstanden werden.

Angetrieben wird der Fronttriebler von einem 95 PS starken E-Motörchen. Was auf den ersten Blick nach Küchenmeister-Schmalhans-Motorisierung klingt, ist im Alltag ausreichend. Der nur gut eine Tonne kleine



1 Nasenlader mit beschränkter Leistung. Wer am DC-Schnllader steht, kann guten Geissens die alten 50-kW-Lader blockieren. An guten tagen ist das kurzzeitig der Maximalwert beim T03. **2** Schön gemachte Details für einen Billig-Flitzer. **3** Und selbst die Ergonomie passt – vor allem auf der eher kürzeren Stammstrecke des Leapmotor T03.



1 Hinten klappt es auf Kurzstrecken auch mal für Erwachsene. meist ist man wohl eh alleine im T03 unterwegs. **2** Vier Türen und eine nicht allzu hoch öffnende Heckklappe gibt es. **3** Den Kofferraum befüllt man über eine hohe Ladekante. **4** Den Leapmotor T03 gibt es ausschließlich in einer Ausstattung – und eigentlich ist immer alles dabei, ob man will oder nicht. **5** Selbst ein Navi ist an Bord. **6** Sinnvolle Ablagen gibt es ebenfalls.

Chinese kommt klasse aus dem Quark, meistert problemlos Landstraßentempo und fremdelt selbst auf der Autobahn kaum, auch wenn bei 130 km/h Schluss ist.

Wenn sich ein kurzer Radstand, ein hoher Aufbau, eine geringe Breite und kleine Räder gruppieren, ist die Straßenlage folglich nicht die satteste bzw. komfortabelste. Eigentlich – denn in der Praxis (wohl dank schwerem Akkupaket) darf attestiert werden: Solide, kein Wackelpudding-Gefühl, kein Kurvenräuber – passt.

Denn natürlich ist die Stadt das Revier des T03. Und da macht er seine Sache super: wendig, übersichtlich, sparsam, um es kurz zusammenzufassen. Mit 12 bis 15 kWh Strom auf 100 Kilometer kommt man hin, wenn man sich im urbanen Raum bewegt, auf Kavaliertarts verzichtet und sich an die Verkehrsregeln hält. Gut 200 Kilometer sind mit der 37,3 kWh kleinen Batterie im Stadtverkehr bei frühlingshaften Temperaturen drin, das sollte für die meisten Bedürfnisse einige Tage reichen. Geladen wird das Leapmotörchen vorne; der Nasenlader bietet sowohl AC- als auch DC-Ladetechnik. Beides geschieht bei eher gemächlichem Tempo, nachts an der Wallbox.

Wichtig für Kleintransportaufgaben: Der Kofferraum fasst 201 Liter, oder anders ausgedrückt: Zwei Getränkeboxen passen hinten hinein, dazwischen oder daneben lässt sich noch eine Einkaufstasche quetschen. Wer mehr Stauraum benötigt: Die Rückenlehne ist per Griff an der Rückseite umklappbar, ganz oder gar nicht. Um das Ladegut zu sichern, gibt es zwei Plastikhäkchen; diese sind die einzige Möglichkeit, ein Gepäcknetz oder Ähnliches zu befestigen. Achtung vor Kopfnüssen: Die Klappe schwingt nicht allzu weit nach oben.

Vollgestopft bis unters Dach ist der Wagen mit Sicherheitssystemen: Level 2 Fahrerassistenzsysteme (der Leap Pilot macht seine Sache gut), adaptive Geschwindigkeitsreglung, Spurverlassenswarnung, Müdigkeitswarner, um nur einige zu benennen.

Sehr gut gemeint haben es die Chinesen bei der Akustik – innen wie außen. Die üblichen nervtötenden Assistenten wie Tempolimit-Warner und Spurhalteassistent bimmeln schon beim geringsten „Fehlverhalten“, was das Zeug hält. Auch die in die A-Säule integrierte Kamera registriert jede noch so kleine Unaufmerksamkeit und mahnt via Aufmerksamkeit-Kontrolletti zu mehr Konzentration. Ja, diese Nervensägen kann man natürlich (einermaßen unkompliziert) deaktivieren, nicht aber den Soundgenerator, der mit Synthetik-Klang (ein tönendes „Uiiii“) Kriechfahrten des Fahrzeuges bis etwa 30 km/h untermalt. Der ist etwas zu laut programmiert, sorgt aber für Aufmerksamkeit.

Nichts auszusetzen gibt es an Bedienlogik und Komfort. Der zehn Zoll große Monitor reagiert auf Fingerbefehle flott, das Navi ist ebenso fix bei der Sache und wartet mit einer gut lesbaren Typographie auf. Das Display und das Kombiinstrument spiegeln allerdings bei Lichteinfall stark.

Was die Ausstattung angeht, macht es sich Leapmotor einfach. Es gibt nur eine Ausstattung, quasi die Vollausstattung. Immer dabei: Klimaanlage, elektrisch einstellbare Spiegel, Rückfahrkamera und Schiebedach. Summa summarum gibt es an Haptik, Verarbeitung und Anmutung nichts zu mäkeln. In der Stadt spielt der Leapmotor T03 seine Stärken aus: wendig, sparsam und einfach zu bedienen und der T03 zeigt, dass bezahlbare Elektromobilität für den urbanen Raum möglich bleibt. *tb*

Leapmotor T03

Testwagenpreis: 15.882 €

Permanentmagnet-Synchronmaschine | 70 kW/95 PS | 158 Nm
130 km/h | 12,7 s

Verbrauch: 16,3 kWh

Reichweite: 265 km

Akkukapazität: 37,3 kWh

Laden: 6,6 kW AC | 48 kW DC

Maße: 3.620 x 1.652 x 1.577 mm

Kofferabteil: 210–880 Liter

Versicherung: **HK 13** | **VK 23** | **TK 21**

Wartung: nach Anzeige

Garantie: 3 Jahre/100.000 km,
8 Jahre/160.000 km (Akku)

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer