

Anders, legal, haltbar

Elektrokleinstfahrzeuge sind eins der aktuellen Themen. Politik, Verleihanbieter und Stadtmenschen sehen eine Mobilitäts-Erweiterung darin. Der Scooser ist zudem ein Statement.

Es war ein langer und steiniger Weg. Aber seit dem 17. Mai ist klar, wer wie und mit was wo fahren darf. Zumindest mit den Elektrokleinstfahrzeugen, kurz Ekf oder verständlicher E-Tretroller. Wer es genau wissen möchte, liest mehr ab Seite 48.

Hier geht es um die Alternative, mit der man bereits legal unterwegs war und es auch in Zukunft sein wird. Scooser nennt sich der E-Tretroller, der kein E-Tretroller sein will. So wird er in Deutschland seit 2016 legal mit Mofa-Versicherungskennzeichen auf Straßen gefahren. Doch das Versicherungsthema ist nicht der einzige Vorteil, auf den sich Scooser-Piloten verlassen dürfen. Denn so sind wichtige Punkte wie Ausdauer, Qualität und Komfort von hohem Wert, wenn man den Micro-Scooter Tag für Tag nutzen möchte.

Made in Germany

Rund 500 Scooser hat Johannes Haas und sein Team bereits verkauft. Nicht viel, aber damals war das Thema Ekf auch noch

keins. Das entwickelte sich – vor allem in Deutschland – erst im letzten Jahr. In anderen Ländern sind die E-Tretroller längst der Hit. Meist jedoch die zierlichen aus asiatischer Produktion, bei denen Qualität und Design keine Priorität eingeräumt wurde. Nicht so bei Scooser.

Die sind made in Germany; in Berlin entwickelt und im Schwarzwald gefertigt. Bis auf die fetten 8-Zoll-Reifen kommen die meisten Bauteile aus Deutschland. Die Bremsen stammen von Magura (vorn hydraulisch) und packen kräftig und sicher zu. Das kombinierte Rück- und Bremslicht bezieht Haas von Supernova – velophile Menschen schnalzen da mit der Zunge. Solidität vermittelt somit der 56 Kilogramm schwere Scooser. Ein Asket ist das Mopelchen nicht und das Mitnehmen in den vierten Stock der Berliner-Hipster-Wohnung somit schwierig. Dafür lässt sich der 730 Wattstunden starke Lithium-Ionen-Akku im Handumdrehen entnehmen und ist in maximal vier Stunden an der Steckdose geladen. Via Magnetverbindung sorgt er für einfache Handhabung und ist sicherer

Stromlieferant für den 500 Watt leistenden Felgenmotor im Hinterrad – 38 Newtonmeter Drehmoment haben einige Motorräder nicht.

Ungewöhnlich

Wie fährt sich nun der E-Tretroller 2.0? Team Autoflotte hat zwei Scooser an zwei Tagen kreuz und quer durch Berlin geschickt. Die eine Version schafft 20 km/h, die andere fünf mehr. Letztere wählen etwa 75 Prozent der Kunden und müssen daher mit geeigneten Schutzhelm fahren. Eine Mofazulassung haben beide. Diese kostet im Jahr zirka 40 Euro und ist in jedem Versicherungsbüro zu erhalten.

Ungewohnt ist in der Tat das Fahren auf den dicken Reifen. Spurrillen und ausgefahrene Straßen machen ihm etwas zu schaffen, Schräglagen sollten geübt werden. Glatter Asphalt, dickes Kopfsteinpflaster oder Bordsteinkanten – alles in Berlin üblich – ignoriert er beflissentlich. Der Vorteil der dicken Reifen ist neben dem dadurch massiven (und auffallenden) Ausse-



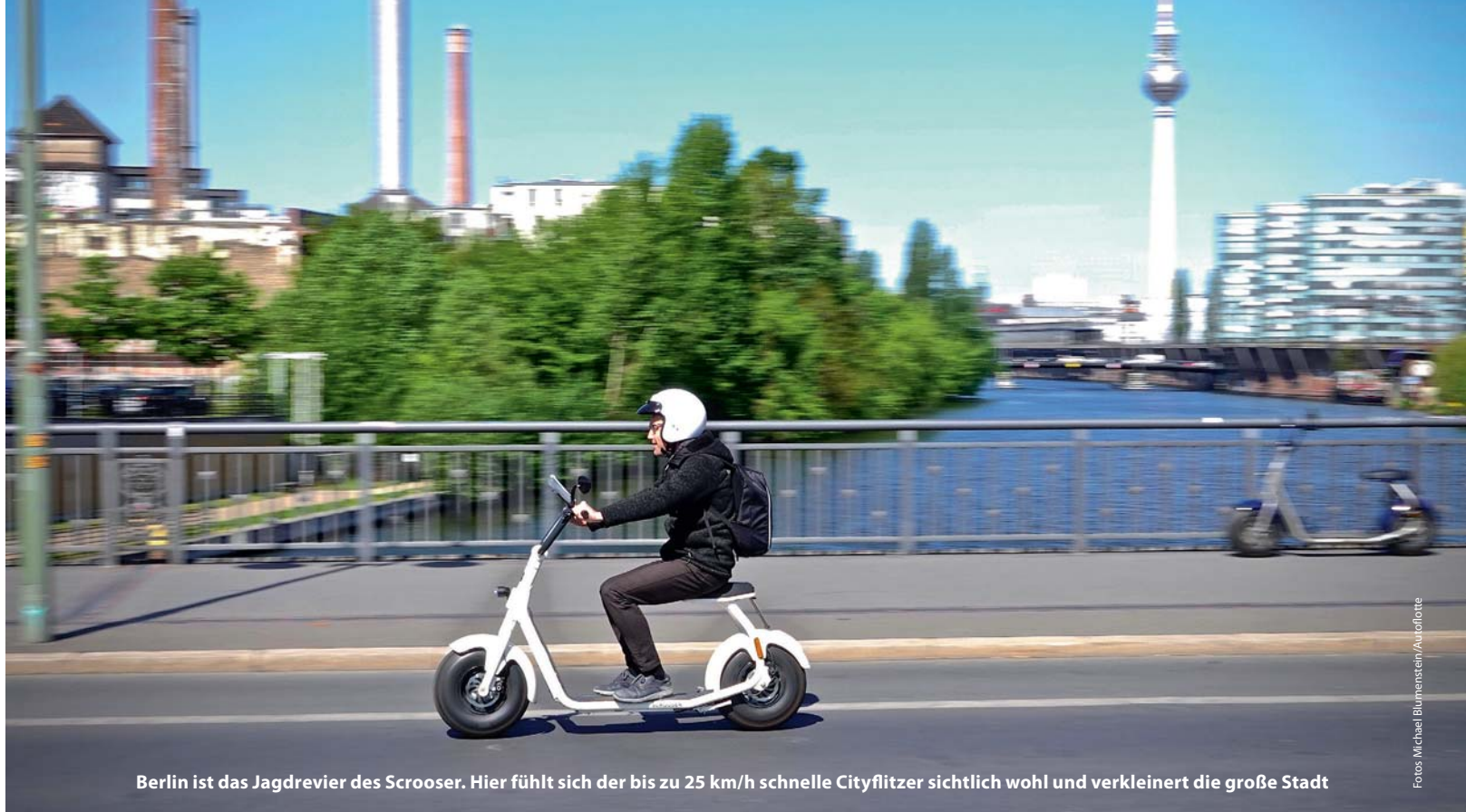
Der Scooser rollt auf dicken 8-Zoll-Reifen und steht auch mal ohne Ständer

40 km

sind mit einer Batterieladung bei angenehmen Außentemperaturen möglich. Infos wie Bateriaustatus und Tempo werden im Tacho angezeigt



Foto: Michael Blumenstein/Autoflotte



Fotos: Michael Blumenstein/Autoflotte

Berlin ist das Jagdrevier des Scooser. Hier fühlt sich der bis zu 25 km/h schnelle Cityflitzer sichtlich wohl und verkleinert die große Stadt

hen, dass der Scooser beim Ampelhalt auch mal von selbst steht, ohne dass der Fahrer die Füße vom Trittbrett nimmt. Klappt nicht immer, aber oft und mit Übung meist. Zudem ist die Sturzgefahr etwas gemildert, wenn beim Bremsen auf glitschigem Boden doch mal eins der Räder blockieren sollte.

Auch zum Sitzen

Die Beschleunigung nach einem Stopp entspricht in etwa dem eines flott anfahrens Fahrrads. So groovt man sich auf der Straße gut in den fließenden Radverkehr ein. Die 25-km/h-Version ist dezent schneller als die meisten Fahrradfahrer, was von Vorteil ist. An Steigungen, an denen Radfahrer einige Gänge runterschalten (oder aus dem Sattel gehen) hat der Scooser zu knapsen. Je nachdem, wie viele Kilogramm oben draufstehen oder sitzen, die Sitzgelegenheit ist durchaus komfortabel, muss vielleicht mal das Bein nachhelfen – Tretroller eben. Bei 80 Kilogramm Fahrergewicht kämpft er sich aber auch steile Garagenauffahrten noch hoch.

Seit Juni hat Haas die Weiterentwicklung im Programm. Für 3.100 Euro gibt es zusätzlich zur bewährten Konstruktion mehr Kraft aus dem „Drehzahlkeller“ sowie hier und da kleine Updates – optisch bleibt es „beim Alten“.

mb

Der Name kommt übrigens vom **Scooter zum Cruisen** – Scooser. Und das entspannte Fahren macht er hervorragend.



Fotos: Michael Blumenstein/Autoflotte

Interesse erwecken die Scooser sogar in der Hauptstadt, in der man einiges gewohnt ist