
Fahrvorstellung Vespa Elettrica: Aus eins mach zwei

Von Jens Riedel

Die einen bauen ein Elektrofahrzeug komplett neu konzipiert um die Batterie herum, die anderen verpflanzen einen Elektroantrieb in eine bestehende Karosserie: Vespa wäre nicht Vespa, wenn das Unternehmen nicht den zweiten Weg gewählt hätte. Die Elettrica (Vorsicht, nur mit einem c) trägt das Small-Body-Kleid der Primavera. Batterie, Steuergerät und die Triebwerkschwinge wurden so entworfen, dass alles in den vorhandenen Rahmen und unter das bekannte Blech passt. Deshalb gibt es zum Beispiel auch keinen Wechselakku.

Zeitlos elegant präsentiert sich dank Primavera auch die Elettrica. Auffälligstes Unterscheidungsmerkmal: Kantenschutz, Sitzbankkeder, Felgenhörner und die drei Schlitze in der Front sind farbig abgesetzt. Natürlich fehlt der Auspuff (und die Chrom-Finne auf dem Kotflügel), und natürlich präsentiert sich die Triebwerkschwinge ein wenig anders – das war es aber auch schon weitgehend. Selbst die Schalter sind eins zu eins übernommen. Einzige Ausnahme: Dort wo bei der Primavera der Startknopf sitzt, hat die E-Version den Fahrmodischalter. Der größte Clou steckt unter der Sitzbank: Dort, wo normalerweise der Tankstutzen ist, versteckt sich unter dem Verschluss nun das auf zwei Meter Länge ausziehbare Spiral-Ladekabel. Das Ladegerät ist fest im Fahrzeug eingebaut.

Wo sich bei der 50er, 125er oder 150er der Motor befindet, beherbergt die elektrisch angetriebene Primavera die 25 Kilogramm schwere Batterie. Sie wurde so geformt, dass das Helmfach unter dem Sitz erhalten bleibt. Der 400-Volt-Akku hat eine Kapazität von 4,2 kWh und soll binnen vier Stunden voll geladen werden können. Piaggio geht davon aus, dass rund 1000 Ladezyklen bzw. 70 000 Kilometer Fahrleistung möglich sind, ehe die Batteriekapazität auf etwa 80 Prozent des ursprünglichen Energiegehalts sinkt.

Beim Sprint sind beide gleichauf

Der Motor ist eine Eigenentwicklung von Piaggio. Er hat eine Dauerleistung von knapp fünf PS (3,6 kW) und liefert vier kW (5,4 PS) in der Spitze sowie 200 Newtonmeter Drehmoment. Er surrt nicht, sondern gibt einen angenehmen und leicht pfeifenden, sirrenden Ton von sich. Piaggio bietet die Vespa Elettrica in zwei Ausführungen an: Als Kleinkraft- und als Leichtkraftroller. Beide haben exakt den gleichen Motor mit der selben Leistung. Hier wie dort legt die Vespa beim Spurt aus dem Stand in 5,2 Sekunden 30 Meter und in acht Sekunden 60 Meter zurück. Nur dem weiteren Vorwärtsdrang wird bei der einen etwas eher der Riegel vorgeschoben. Während die eine bei 45 km/h eingebremst wird, darf die andere dank etwas anderer Übersetzung und Softwareeinstellung dann noch bis ca. 70 km/h weiterfahren.

Über den Fahrmodischalter können in beiden Fällen die Stufen Eco, Power und Reverse (Rückwärtsgang) eingelegt werden. Und während der Eco-Modus beim 50-Kubik-Pendant die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h herunterregelt, sind es bei der A1-Variante 45 km/h. Beide Fahrzeuge sollen im Eco-Modus eine Reichweite von rund 100 Kilometern haben, im Power-Modus sind es 80 Kilometer bzw. 70 Kilometer. Wobei dies auch von der Anzahl der Stop-und-Gos einer Fahrt abhängt, wie Vespa ergänzend erläutert (je mehr, desto weniger).

Reichweite ist das eine, die Verlässlichkeit der Anzeige das andere. Hier darf man Vespa gratulieren: Die Statusmeldungen im Display über die noch mögliche Fahrstrecke und die prozentuale Restkapazität der Batterie sind absolut vertrauenswürdig. Es wird nicht mittendrin urplötzlich mit den Werten hin- und hergesprungen. In einem Fall wurden uns

zum Start 80 Kilometer Reichweite angezeigt. Nach 27 Kilometern Fahrstrecke waren es dann noch 52 Kilometer und 65 Prozent Restkapazität. Die Rekuperationsstärke lässt sich in zwei Stufen vorwählen. Der Unterschied ist spürbar, aber die Bremswirkung des Motors bleibt auch in der höheren Einstellung recht sanft.

15 Kilogramm schwerer

Die 15 Kilogramm Mehrgewicht gegenüber der Primavera sind im Fahrbetrieb nicht nachteilig zu spüren. Möglicherweise federt das ohnehin recht straffe Fahrwerk durch die Batterie an Bord noch ein wenig härter, beschwören können wir das aber nicht. Apropos Fahrwerk: Da gibt es doch noch einen kleinen Unterschied zur Primavera, aber man muss es schon wissen, um es auch zu sehen. Das Vorderrad ist leicht nach rechts in der Spur versetzt, um den Geradeauslauf der Batterie-Vespa zu optimieren.

Ein Motor, zwei Fahrzeuggattungen; gleiche Leistung, aber höheres Tempo: Willkommen im Elektrozeitalter. Genau hier liegt aber der Haken. Die „kleinere“ Elettrica erreicht auf dem Tacho mühelos ordentliche 49 km/h. Schneller kommt die 70-km/h-Version dort, wie gesagt, auch nicht hin. Und danach geht es für sie nur etwas zögerlicher weiter. Der Schwung lässt ab Tempo 50 spürbar nach, und am Ende stehen auch nicht die versprochenen Siebzig in der Digitalanzeige. Wir kamen auf maximal 65 km/h, der Fahrer vor uns hatte eine „67“ als Topspeed im Bordcomputer hinterlassen.

Für den dichten Stadtverkehr reicht die Elettrica 45 (sie heißt nicht offiziell so) allemal – und die Elettrica 70 nicht für wirklich mehr. Es sei denn, der Weg zur Arbeit führt täglich über eine Kraftfahrstraße. Bei nur 300 Euro Preisdifferenz würde man – den entsprechenden Führerschein vorausgesetzt – zwar wegen des kleinen Tempovorsprungs und des CBS-Bremssystems doch wohl zur etwas schnelleren Variante greifen, aber ob sich das im Berufsverkehr tatsächlich in einer nennenswerten Zeitersparnis niederschlägt, darf bezweifelt werden. Und so wundert es nicht, dass Piaggio selbst einräumt, dass Forderungen nach einer 100 km/h schnellen Elettrica laut geworden sind. Aber offensichtlich traut man in Pontedera der eigenen Courage noch nicht und will erst nach ein paar Elektroerfahrungen sammeln, um auf Nummer sicher zu gehen.

Und noch eines ist sicher: Im Hause Piaggio wird in den kommenden zwei Jahren an einer massentauglicheren, will heißen kostengünstigeren Elektro-Vespa gearbeitet. Denn angesichts eines Preises von 6390 Euro bzw. 6690 Euro sieht man in Pontedera die Elettrica eher als trendiges Zusatzfahrzeug für den Tesla- oder BMW-i8-Besitzer.

Fazit: Die Vespa Elettrica macht, zumindest im urbanen Umfeld, Spaß. Die Performance überzeugt, die Reichweite geht – weil sie realistisch ist – ebenso in Ordnung wie die Ladezeit. Der Preis ist nicht zuletzt auch wegen der schönen und hochwertigen Ausführung in Ordnung. Dennoch hätte man von der Elettrica 70 km/h mehr erwartet, während die Elettrica 45 km/h alles andere als enttäuscht. (ampnet/jri)

Daten Vespa Elettrica

Motor: elektrisch
Drehmoment: 200 Nm
Batterie: Lithiumbatterie, 4,0 kWh, 400 Volt
Dauerleistung: 3,6 kW / 5 PS
Spitzenleistung: 4 kW / 5,4 PS
Normreichweite: 70–100 km
Ladezeit: ca. 4,0 Std.
Höchstgeschwindigkeit 45 km/h / 70 km/h
Sitzhöhe: 790 mm
Gewicht: 130 kg

CO2-Emissionen: 0 mg/km
Bereifung: 110/70 R 12 (vorne), 120/70 R 11 (hinten)
Preis: 6390 Euro / 6690 Euro

Bilder zum Artikel



Vespa Elettrica.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volker Rost



Vespa Elettrica.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volker Rost



Vespa Elettrica.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volker Rost



Vespa Elettrica.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volker Rost



Vespa Elettrica.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volker Rost



Vespa Elettrica.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volker Rost



Vespa Elettrica.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Vespa Elettrica.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Vespa Elettrica.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Vespa Elettrica.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volker Rost



Vespa Elettrica.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Ratering



Vespa Elettrica.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volker Rost



Vespa Elettrica.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volker Rost



Vespa Elettrica.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volker Rost



Vespa Elettrica.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volker Rost



Vespa Elettrica.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Ratering



Vespa Elettrica.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volker Rost



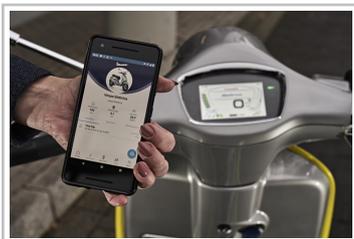
Vespa Elettrica.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Vespa Elettrica.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Ratering



Vespa Elettrica.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volker Rost



Vespa Elettrica.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volker Rost



Vespa Elettrica.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Volker Rost



Vespa Elettrica.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Vespa Elettrica.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Ratering



Vespa Elettrica.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Vespa Elettrica.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Vespa Elettrica.

Foto: Auto-Medienportal.Net
