

---

## Fahrbericht: Der Microlino passt perfekt in die Stadt

Von Jens Meiners, cen

Das Stadtauto ist so gut wie tot: Mini, Polo, Fiat Cinquecento sind über die Jahre immer größer geworden, aggressive Sicherheitsvorschriften haben den leichten Flitzern den Garaus gemacht. Die Zwangselektrifizierung hat das Zeug dazu, das Segment komplett auszurotten; der Smart, einst Sinnbild einer unbeschwerteten urbanen Kultur des Individualverkehrs, ist neuerdings als Elektroauto 4,20 Meter lang und wiegt fast zwei Tonnen.

Aber jetzt gibt es einen neuen Spieler auf dem Markt: Den Microlino, inspiriert von der berühmten BMW Isetta. Dieser Kabinenroller der 1950er- und 60er-Jahre war zwar schon in den 70ern weitgehend von den Straßen verschwunden, aber sein Design zaubert noch heute jedem, der ihn zum Beispiel auf einer Klassiker-Messe sieht, zuverlässig ein Lächeln ins Gesicht.

Nach heutigen Maßstäben unsicher und mit seinem keuchenden Viertaktmotor hoffnungslos veraltet dient er jetzt als Inspiration für etwas Neues. Denn ein schweizerischer Erfinder, Wim Ouboter, sah in ihm Chance, das Stadtauto neu zu erfinden. Aber als Quad der Klasse L7e, denn eine moderne Isetta würde kaum in der Lage sein, den gesetzlichen Standards zu entsprechen, die ein richtiges Auto erfüllen muss.

Schon vor zwölf Jahren hatte die Branche mit der Neuerfindung des Stadtautos als L7e-Quad experimentiert. Damals, 2011 auf der Frankfurter IAA, hatte Audi das Urban Concept, VW den Nils und Opel den Rak-E vorgestellt; Renault hatte seinen Twizy kurz vorher lanciert. Alle vier waren elektrisch und als "schwere Quads" der Kategorie L7e konzipiert, doch alle wurden begraben, mit Ausnahme des Twizy, den es noch heute gibt: mit 20 PS und einer Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h oder als "leichtes Quad" der Kategorie L6e, mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h.

Weil reguläre Kleinwagen so groß und teuer geworden sind, ist jetzt auch Stellantis eingestiegen, mit dem Citroën Ami und dem Opel Rocks-E, beide nur als L6e-Modelle erhältlich. Sie sind leicht zu parken und praktisch, aber für den Stadtverkehr eigentlich zu langsam und für Schnellstraßen ungeeignet.

Der Microlino will jetzt anknüpfen, wo Premiumkonzepte wie Audi Urban Concept, VW Nils und der Opel Rak-E aufgehört haben. Mit einer Länge von 252 Zentimetern und einer Breite von 147 Zentimetern entspricht er übrigens fast genau dem ursprünglichen Smart. Aber der Microlino ist anders. Während der Smart ein richtiges Auto war, das in seiner Brabus-Version übrigens bis zu 160 km/h erreichen konnte und rigorosen Crashtests unterzogen wurde, ist der Microlino eben ein Quad, viel laxer reguliert.

Der Microlino zeigt im Design durchaus Meisterschaft: Aus Stahl und Aluminium gefertigt übersetzt er das Motiv der Original-Isetta perfekt in die moderne Zeit. Er erfasst die Proportionen des Kabinenrollers genau, die Oberflächenbehandlung ist sauber, Details wie die LED-Leuchten vorne und hinten wirken futuristisch.

Die vordere Tür wird mit einem elektrischen Schalter geöffnet, mit einem Zugband geschlossen und elektrisch verriegelt. Im Inneren finden Fahrer und Beifahrer ausreichend Platz, nahe beieinander, aber nicht beengt. Es gibt ein Faltdach, perfekt konstruiert vom Zulieferer Magna CTS, vielleicht eines der hochwertigsten Elemente dieses Fahrzeugs. Und der Kofferraum ist mit 230 Litern überraschend groß.

Das Cockpit ist sauber und reduziert gestaltet. Es gibt einen herkömmlichen Schlüssel, die Fahrtrichtung wird mit einem Drehknopf ausgewählt, kleine Bildschirme zeigen die Geschwindigkeit an, berührungsempfindliche Tasten an der Vordertür steuern die Heizung und Belüftung. Das Lenkrad enttäuscht: ein generisches Drei-Speichen-Volant ohne Airbag und ohne stilistische Raffinesse. Über die passive Sicherheit ist nicht viel zu

---

erfahren: Microlino betont die "Kompatibilität". Aber sollte ein Auto nicht zuerst seinen Besitzer schützen?

Es ist Zeit loszufahren. Und gleich einmal mit der Vorstellung aufzuräumen, ein Elektroauto sei leise: Es singt vernehmlich, wie in einer Straßenbahn, vom Start weg und bis zur Spitze von 90 km/h. Damit kommt man locker auf die Autobahn, muss sich allerdings zwischen den Lkw einsortieren. Bis etwa 60 km/h ist die Beschleunigung ordentlich, darüber wird es zäh. Beim Anhalten muss übrigens die Feststellbremse angezogen werden; das Getriebe hat keine "P"-Einstellung.

Die Lenkung ist mäßig direkt, selbst auf vermeintlich ordentlichen Straßen hüpft und trampelt der Microlino heftig, so dass man von ganz alleine einen großen Respektsabstand zum Grenzbereich einhält. Der Mangel an Premium-Qualitäten erstreckt sich auch auf unerwartete Bereiche: So ist der Scheibenwischer überraschend laut, die Schiebefenster in den Türen sind wenig bedienfreundlich ausgeführt. Und so entsteht der Eindruck, dass der Microlino weit von echten Autos entfernt ist, auch wenn er knapp mit den Lkw auf der rechten Spur mithalten kann.

Der Microlino wird mit drei Batteriegrößen geliefert: 6 kWh, 10,5 kWh und 14 kWh. Die maximale Reichweite beträgt entsprechend 95, 175 oder 230 Kilometer. Diese Zahlen sind jedoch mit Vorsicht zu genießen – und wenn die Akkus erst einmal entladen sind, dauert es lange, sie wieder aufzuladen. Der Microlino verfügt über keine Schnellladefunktion, so dass Sie mit einer Pause von mindestens 3 bis 4 Stunden rechnen müssen, bis es weitergeht.

Geräuscentwicklung und Qualität sind Herausforderungen für den Microlino, die Reichweite ist eine weitere. Aber das Hauptproblem könnte der Preis sein: Aktuell kostet er in der einzig lieferbaren Pioneer Edition stolze 22.690 Euro, mit besserer Ausstattung, aber nur der mittleren Batteriegröße. Die Preise sollen später auf unter 18.000 Euro sinken. Subventionen gibt es keine: Schließlich ist der Microlino kein Auto, ein Zustand, den der Hersteller nicht zu Unrecht beklagt.

Wir mögen ihn trotzdem: Er ist niedlich, wendig und in der Stadt äußerst praktisch. Einem echten Auto kann er nicht das Wasser reichen, nicht einmal einem 25 Jahre alten Smart. Vielleicht können die L7e-Autos einmal die Mobilitätsbedürfnisse vieler Menschen erfüllen; die moderne Isetta ist nur ein Schritt auf dem Weg dahin. (cen/Jens Meiners)

#### Daten Microlino Pioneer Series

Länge x Breite x Höhe (m): 2,52 x 1,47 x 1,50  
Antrieb: Elektromotor, RWD  
Leistung: 13 kW / 17 PS  
Max. Drehmoment: 93 Nm  
Höchstgeschwindigkeit: 90 km/h  
Beschleunigung 0 auf 50 km/h: 5,0 Sek.  
Elektr. Reichweite: 175 km (WLTP)  
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 15,3-15,93 kWh/100 km  
Batterie: 10,5 kWh  
Ladeleistung DC: bis zu 2,6 kW  
Effizienzklasse: A+++  
Leergewicht 513 kg  
Kofferraumvolumen: 230 Liter  
Basispreis: ab 22.690 Euro

---

## Bilder zum Artikel



Astara Microlino.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Astara

---



Microlino.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Microlino

---



Microlino.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Microlino

---



Microlino.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Microlino

---



Microlino.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Microlino

---



Microlino.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Microlino



Microlino.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Microlino



Microlino.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Microlino



Microlino.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Microlino



Microlino.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Microlino

---



Microlino.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Microlino



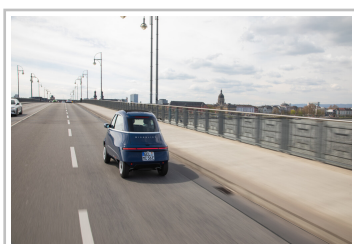
Microlino.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Microlino



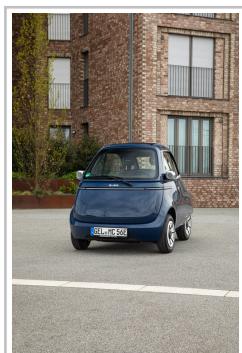
Jens Meiners mit dem Microlino.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Microlino



Microlino.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Microlino



Microlino.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Microlino

---