

Microcars im Carsharing immer beliebter

Stadthagen, Lk. Schaumburg/Gifhorn (NI). Microcars können einen Beitrag zur viel beschworenen Mobilitätswende leisten. Privatkunden mögen sie oft zu teuer erscheinen, die Leichtfahrzeuge sind derzeit aber auch bei 17 Carsharingbetreibern in acht europäischen Ländern im Einsatz, wie eine Marktanalyse von Invers, einem Anbieter von Sharing-Technologien, zeigt. Kunden von Anbietern wie Wheego in Deutschland, Drivemycar und Share Birrer in der Schweiz sowie Enjoy oder Pi-kyrent in Italien können die autoähnlichen Kleinfahrzeuge nutzen. Die meisten Fahrzeuge fallen in die Klassen L7e oder L6e.



„Das Interesse von Carsharingnutzern an Microcars, wie XEV Yoyo, Citroën Ami, Microlino, Renault Twizy und Estrima Birò, wächst“, sagt Alexander Kirn, CEO von Invers.

Die Leichtfahrzeuge benötigen bei der Produktion weniger Energie und Ressourcen als herkömmliche Pkw. Ihr Energiebedarf im Betrieb ist ebenfalls deutlich geringer als bei einem normalen Elektroauto. Im Vergleich zu Mikromobilitätsangeboten wie E-Rollern und Pedelecs sind sie bequemer und komfortabler. Zudem bieten sie oft wettergeschützten Stauraum und benötigen deutlich weniger Parkraum als ein Pkw.

Die meisten der 17 in der Marktanalyse von Invers vorgestellten Betreiber konzentrieren sich allerdings nicht ausschließlich auf Mikroautos, sondern ergänzen damit ihre bestehende Pkw-Flotten. Die meisten Fahrzeuge sind derzeit in Italien im Einsatz. Der dortige Carsharinganbieter Enjoy verfügt mit Hunderten von Microcars über die größte Flotte in Europa. Aber auch andere Betreiber testen und setzen Mikroautos und andere kleine Fahrzeugtypen ein. Erst im März 2024 hat der spanische Betreiber Astara Move seine bestehende große Carsharingflotte um zehn Mikroautos des Schweizer Herstellers Microlino erweitert.

Was heißt aber L7e Homologation und welche Fahrerlaubnis braucht der Benutzer?

Bei einem Fahrzeug der Klasse L7e handelt es sich um ein vierrädriges Kraftfahrzeug mit einer Leermasse bis 450 kg (bis 600 kg für Güterbeförderung) ohne Batterien bei Elektrofahrzeugen und max. Nutzleistung bis zu 15kW. Hier gibt es jedoch auch noch mehrere Unterklassen. bezeichnet die EU-Kategorie

für vierrädrige, schnelle Kleinstfahrzeuge, die auf allen Straßen fahren dürfen, also eine allgemeine Straßenzulassung haben.

Welchen Führerschein benötigt man?

Die Fahrzeuge der Kategorie L6e, inklusive L6eB, dürfen in Deutschland mit der Fahrerlaubnis der Klassen B, T, A, A1, A2 und AM gefahren werden. Sie müssen den Führerschein vor mindestens fünf Jahren erworben haben, eine theoretische und praktische Ausbildung absolvieren und mindestens ein Alter von 25 Jahre-

L7e-Fahrzeuge dürfen leer maximal 450 Kilogramm wiegen. Die maximale Batterieleistung: 15 kW. Obwohl L7e-Fahrzeuge wie der sogenannte City Transformer (Bild) im Vergleich zu den beliebten SUVs winzig wirken und nur ein Bruchteil deren Leistung aufweisen, benötigen Fahrerinnen und Fahrer den klassischen B-Führerschein.

Definition des Kraftfahrt-Bundesamt:

L-Fahrzeug

EG-Fahrzeugklasse: Zwei- und dreirädrige Kraftfahrzeuge sowie leichte vierrädrige Kraftfahrzeuge gemäß Rahmenrichtlinie 2002/24/EG (siehe auch Kraftrad).

Im Einzelnen sind das:

Zulassungsfreie Krafträder mit Versicherungskennzeichen

L1e, L2e (Kleinkraftrad)

- Klasse L1e (2-rädrig, bis 50 cm³ und bis 45 km/h)

Klasse L1e (Mofa, bis 25 km/h)

Klasse L1e (Leichtmofa, bis 30 cm³, bis 0,5 kW und bis 20 km/h)

Klasse L2e (3-rädrig, bis 50 cm³ und bis 45 km/h)

L6e (Leichtkraftfahrzeug)

4-rädrig (unter 350 kg Leermasse, bis 45 km/h und bis 50 cm³ bei Fremdzündungsmotoren beziehungsweise bis 4 kW bei anderen Motortypen)

Zulassungspflichtige Krafträder mit amtlichen Kennzeichen

L3e, mit Beiwagen L4e (Kraftrad)

ohne Leistungsbeschränkung (2-rädrig, über 50 cm³ und/oder über 45 km/h)

mit Leistungsbeschränkung (2-rädrig, über 50 cm³ und/oder über 45 km/h, bis 25 kW und bis 0,16 kW/kg)

L5e, L7e (Drei- und leichtes vierrädriges Kraftfahrzeug)

Klasse L5e (3-rädrig, über 50 cm³ und/oder über 45 km/h)

Klasse L7e (4-rädrig zur Personenbeförderung, bis 400 kg Leermasse und bis 15 kW)

Klasse L7e (4-rädrig zur Güterbeförderung, bis 550 kg Leermasse und bis 15 kW)

Zulassungsfreies Kraftrad mit amtlichen Kennzeichen

L3e, mit Beiwagen L4e (Leichtkraftrad 2-rädrig, bis 125 cm³ und bis 11 kW) mit der Aufbauart „B“

Text: Autoren-Union Mobilität, Fotos: Hersteller



Mit einjähriger Verspätung soll es nun im Sommer soweit sein: Das deutsche Start-up Hopper will sein überdachtes Dreirad-Pedelec endlich auf den Markt bringen. Geplant ist zunächst eine „First Edition“ von mindestens 60 Fahrzeugen. Der zweisitzige Hopper wird in Hamburg gebaut und gilt rechtlich als Fahrrad. Für das ungewöhnliche Vehikel werden 13.500 Euro aufgerufen.

Der Hersteller wirbt unter anderem mit dem Wetterschutz und damit, dass das 2,12 Meter lange Dreirad in der Stadt auch quer in Parklücken am Straßenrand abgestellt werden kann. Zudem bietet der Hopper einen 330 Liter großen Heckstauraum, eine autoähnliche Bedienung inklusive Fernlicht, ein kleines Armaturenbrett mit Ablagemöglichkeit und statt einem Erwachsenen auch zwei Kindern Platz auf dem Rücksitz.



Evetta des Göttinger Unternehmens Electric Brands bauen. Produktionsbeginn für den Zweisitzer Evetta nach Vorbild der BMW Isetta aus den 1950er-Jahren wird für 2024 angekündigt

