



**Vorn allein:** Der Fahrer nimmt in der Mitte Platz, die Beifahrer können sich bequem hinter ihm ausstrecken.

## E-Drive im Dreierpack

Drei Plätze auf minimalem Raum, ein ungewöhnliches Design, dazu ein Elektroantrieb: All dies bietet der **französische Mikrobus Mia**. Ein **Praxistest** zeigt Stärken und Schwächen.

**Text:** Karsten Wiedemann

„Was ist das denn?“ Das war wohl die häufigste Frage, die während der Probefahrt mit dem elektrischen Kleinwagen Mia in Berlin zu hören war. Verwunderte Blicke gab es, wenn der Fahrer wie ein Kutscher auf dem Bock eine mittige Position einnahm, seine Fahrgäste hinter ihm einstieg und das Minigefährt nahezu lautlos davon rauschte. So im Dreieck sitzen die Insassen in einem Modell der herkömmlichen Automobilpalette gewöhnlich selten.

Ein gewöhnliches Auto will der Kleinwagen aus Frankreich auch nicht sein. Optisch rangiert der Wagen irgendwie zwischen geschrumpftem Stadtbus und vergrößertem Spielzeugauto. Vor allem ist der Mia ein Beleg dafür, wie viel Sitzkomfort auf geringstem Raum möglich ist. In der Standardvariante misst der Mikrobus gerade einmal 2,87 Meter, dennoch gibt es auf allen drei Sitzplätzen ausreichend Beinfreiheit. Die Fondpassagiere können ihre Füße bequem

rechts und links vom Fahrer ausstrecken. Zum Vergleich: Ein Smart ist nur 17 Zentimeter kürzer, bietet aber einen Sitzplatz weniger und eine geringere Zuladung.

### **Leichtgewicht auf vier Rädern**

Erdacht hat sich das Konzept der ehemalige VW-Designchef Murat Günak. Dieser wollte von vornherein ein E-Fahrzeug für die Stadt bauen, ausgestattet nur mit dem, was dafür notwendig ist. Während

die meisten verfügbaren Elektroautos noch das Blechkleid und das Gewicht ihrer benzingetriebenen Schwestermodelle mit sich herumtragen, hat Günak den Kleinwagen komplett neu entwickelt und sich die Vorteile des E-Antriebs, den platzsparenden E-Motor, die im Unterboden integrierbaren Batterien, die Abwesenheit eines Tanks, zu Nutze gemacht.

Oberstes Prinzip: Reduzierung auf das Wesentliche, um Gewicht zu sparen. Extras sucht man vergeblich – Heizung, Licht, Radio, Bremse, Scheibenwischer – fertig. Bei der Karosserie setzt das Unternehmen ebenfalls auf Diät, sprich auf Kunststoff. All dies führt dazu, dass der Mia gerade einmal 764 Kilogramm auf die Waage bringt, 60 Kilo weniger als ein Smart. Damit rangiert der Mia nur knapp über dem indischen Billigauto Tata Nano und einem ebenfalls mit Kunststoffkarosserie gefertigten Millioenerfolg aus Zwickau, dem Trabant.

Der Einstieg in das kleine Elektroauto ist allerdings komfortabler als bei der alten DDR-Kutsche. Die Schiebetüren ermöglichen es, das Fahrzeug nahezu aufrecht zu betreten – und zwar vorne wie hinten. Die Frage nach Fahrer oder Beifahrertür erübrigt sich sowieso. Erst wenn die Tü-

ren geschlossen sind, lässt sich der Motor starten. Ein Druck auf die Taste D und der Wagen surrt gemächlich los. Für einen Kavaliertart ist die 24-PS-Elektromaschine trotz ununterbrochener Kraftübertragung nicht zu haben. Im Stadtverkehr schwimmt der Mia ordentlich mit. Hin und wieder, etwa beim Einfädeln, wünscht sich der Fahrer dennoch ein paar PS mehr. Vorerst wird es aber laut Hersteller keine anderen Motoren geben.

Den Passagieren im Fonds bietet sich ein ungewohnt freier Blick auf die Straße. Gefallen daran fanden vor allem die mitreisenden Kinder. Die geringe Höhe von 1,55 Meter macht sich allerdings doch bemerkbar: Um Ampellichter zu erkennen müssen selbst mittelgroße Fahrer den Kopf ganz schön verbiegen, weil das nach vorne gezogene Dach die Sicht versperrt. Der seitlich angebrachte Rückspiegel erfasst zudem nur ein eingeschränktes Blickfeld, sodass in der Praxis die Außenspiegel zum wichtigsten Begleiter werden.

Die Lenkung des Wagens ist sehr direkt, der Wendkreis mit 8,70 Metern sehr klein. Auch in enge Parklücken kommt der Mia hinein, und bequemes Aussteigen ist durch die Schiebetüren gesichert. Ungewöhnlich für einen Wagen dieser Größe: die recht schwergängige Lenkung. Auf eine Servolenkung haben die Designer aus Gewichtsgründen verzichtet. Eher straff ist auch die Federung. Auf dem Weg über die mitunter geflickten Straßen Berlins werden die Passagiere hin und wieder ordentlich durchgeschüttelt. Bodenwellen quittiert der Wagen mit einigem Schaukeln.



**Aufgeschoben:** Dank der Schiebetüren lässt es sich bequem einsteigen.

**Mia electric**



Antrieb:	Elektromotor (asynchron)
Typ:	Mikrobus mit zwei Schiebetüren
Leistung:	18 kW/24 PS
Reichweite:	80 km/125 km
Höchstgeschwindigkeit:	100 km/h (elektronisch abgeriegelt)
Beschleunigung 0-100 km/h:	13 s
CO <sub>2</sub> -Emission:	0 g/km*
Batterie:	Lithium-Eisen-Phosphat (8/12 Kilowattstunden)
Ladezeit:	3/5 Stunden
Länge:	2,87 Meter
Gewicht:	764 kg (8-kWh-Batterie)
Kofferraumvolumen:	260 l
Preis:	ab 24 504 Euro
Sitzplätze:	3-5

\*bei Strombezug aus erneuerbaren Quellen

Vielleicht liegt es an der harten Federung, vielleicht am Elektroantrieb, vielleicht an der ungewöhnlichen Sitzposition: Der Fahrer fühlt sich ein wenig an seine letzte Runde mit dem Autoscooter erinnert. Das Fahren mit dem Mikrobus macht in jedem Fall Spaß – auch weil einen jegliche Diskussion um Spritpreise getrost kalt lassen kann. Bei einem angenommen Kilowattstundenpreis von 25 Cent kostet eine Batterieladung, sprich 80 Kilometer, rund zwei Euro – ein Liter Super kostete im April schon gut 1,70 Euro.

Der Hersteller verbaut in seinem Kleinwagen nicht die üblichen Ionen-Akkus, sondern Lithium-Eisenphosphat-Batterien. Diese sind im Vergleich zu Lithium-Ionen-Akkus nicht nur leichter und günstiger, sie lassen sich auch schneller laden und können nicht überhitzen. Ein komplexes und teures Temperatursystem für die Batterie ist daher nicht nötig. Allerdings können die Eisenphosphat-Batterien weniger Energie speichern als Lithium-Ionen-Zellen.

An Bord des Testwagens befand sich eine Antriebsbatterie mit einer Kapazität von acht Kilowattstunden (kWh). Nach ►



### Mia: Mit Windstrom unterwegs

Bis der Mia den Weg auf die Straße fand, hat es einige Zeit gedauert. Die Idee zu einem Elektrokleinwagen für die Stadt entstand beim französischen Karosseriebauer Heuliez. Das Unternehmen ist ähnlich wie Karmann auf den Bau von Cabrios spezialisiert, baute in den 90ern aber auch die Elektrovarianten des Citroen Saxo und des AX. Für das Mia-Design holte sich das Unternehmen den ehemaligen VW-Designer Murat Günak an Bord. Dieser war zuvor schon beim Elektroauto-Startup Mindset engagiert. Vor dem Marktstart des Mia musste Heuliez allerdings 2010 Insolvenz anmelden. Das Unternehmen wurde zerschlagen, die Elektroautosparte übernahm der Pharmaunternehmer Edwin Kohl als Mia Electric – mit an Bord Designer Günak. Produktionsstart sollte bereits im letzten Sommer sein, die ersten Autos rollten dann aber erst Ende des Jahres aus dem komplett neu gebauten Werk im französischen Cerizay. Die 400 Mitarbeiter können pro Monat 450 Mias bauen. Das Unternehmen hat ambitionierte Verkaufsziele: In diesem Jahr will Inhaber Kohl europaweit rund 5000 Stück verkaufen, 800 in Deutschland. Nach seinen Vorstellungen soll ein Großteil der verkauften Mias mit Windstrom unterwegs sein. Dieser soll aus einem eigenen Mia-Windpark stammen. Zu diesem Zweck hat die Kohl-Gruppe kürzlich die Mehrheit am Unternehmen Timber Tower aus Hannover übernommen. Die Hannoveraner arbeiten seit einigen Jahren an Holztürmen für Windenergieanlagen. Die Turbinen mit 1,5 Megawatt Leistung will Goldwind-Tochter Vensys liefern. Baubeginn für die Anlage in der Nähe von Hannover ist in diesem Monat. Jährlich soll sie 4,5 Millionen Kilowattstunden produzieren – genug um 3000 Mias zu betanken.

**Ungewohnter Anblick:** Der Mikrobuss Mia ist ein Hingucker im Straßenbild.

Herstellerangaben sollen damit 80 Kilometer möglich sein. Dafür muss der Fahrer allerdings ausschließlich im Stadtverkehr unterwegs sein und das Gaspedal nur zurückhaltend betätigen. Per Ecomodus lässt sich zusätzlich die Motorleistung reduzieren. Der Stromverbrauch sinkt um rund 25 Prozent und der Wagen gewinnt einige Kilometer an Reichweite. Er braucht dann aber einigen Anlauf, um auf Tempo 50 zu kommen.

Der Vorteil der kleinen Batterie: Nach dreieinhalb Stunden ist sie an der 220-Volt-Buchse vollgetankt. Wer etwas mehr Flexibilität wünscht, kann sich eine ZwölfkWh-Batterie einbauen lassen. Sie soll für eine 125 Kilometerfahrt reichen und ist innerhalb von fünf Stunden geladen.

#### Luft nach oben

In Deutschland wird der Wagen für stolze 24 500 Euro angeboten. Vergleichbare E-Fahrzeuge wie der Mitsubishi I-Miev sind allerdings mit über 30 000 Euro deutlich teurer. Direkter Konkurrent dürfte der Smart Electric Drive werden, der im Som-

mer auf den Markt kommen soll und für 19 000 Euro zu haben sein wird – allerdings ohne Batterie, die muss der Fahrer leasen. Ein solches Modell wird auch beim Mia ins Auge gefasst, der Einstiegspreis dürfte dann nochmal um rund 20 Prozent sinken. Angeboten wird der Mikrobuss als kurzer Dreisitzer, in einer auf 3,19 verlängerten Version Mia L mit vier Sitzen und als Mini-Transporter Mia K mit bis zu 1500 Litern Ladevolumen.

Das gefahrene Vorserienmodell hatte noch einige Macken, so ließ sich das Ladekabel nur mittels Griff in die Innenverkleidung des Wagens lösen, auch die Bremsen quietschen hier und da. Nach Angaben des Herstellers sind diese Probleme aber inzwischen behoben.

Fazit: Trotz einiger Abstriche bei Fahrleistungen und kleiner Kinderkrankheiten – das Fahren mit dem Mia macht Spaß. Ein Grund sicherlich die ungewöhnliche Fahrersitzposition, die ein völlig neues Raumgefühl vermittelt. Die Schiebetüren sind beim Einsteigen ein Renner. Zudem ist der Wagen wegen seines geringen Ge-

wichts anderen E-Fahrzeugen in Sachen Energieverbrauch weit voraus. Ladezeiten und Reichweiten sind vollkommen alltagstauglich. Und der Wagen ist ob seines ungewöhnlichen Designs ein Hingucker. Qualitativ kann der Neustarter (noch) nicht mit den Fahrzeugen der großen Hersteller mithalten. Das muss er auch gar nicht. Er zielt auf Menschen ab, denen das Auto Mittel zum Zweck ist, um von A nach B zu kommen, und das möglichst emissionsarm. ◀



**Ein Sprinter:** ... ist der Mia nicht, im Stadtverkehr gleitet er eher gemütlich dahin.