



elektro auto mobil

Die S-Klasse unter den Elektroautos

Der Mercedes EQS im großen Test

780 km WLTP-Reichweite
107,8 kWh Batterie
200 kW Ladeleistung



Wo bleibt der E-Kombi?

Auf diese sechs Lademeister
dürfen sich Kombi-Fans freuen!



**Wegbereiter für das
moderne Laden:**
Die ISO 15118 erklärt

**Crashsicherheit von
E-Autos:** Fünf Sterne für
die Elektromobilität

**Camping mit dem
Elektroauto:** Praxistest
im Campervan

Festkörper-Batterien
Wann kommen die
neuen Superakkus?

**Cupra Born und
Seat Mó 125:**

Zwei
Spanier
im Test



Das Magazin für Elektromobilität ■ EAM 03/2022

**800-Volt-Angriff auf
Audi, Mercedes & Co.:**

Der Genesis GV60 im
ersten Fahrbericht.



9 Neue

Wallboxen-Neuheiten
für jeden
Anwendungsfall



Der Seat mit **zwei** Rädern

Der Frühling ist da und die Zweiradsaison hat begonnen. In diese sind wir mit dem bis zu 95 km/h schnellen Seat Mó 125 gestartet. Test des spanischen Rollers mit dem großen Wechselakku.

► Text: Marcus Zacher ► Fotos: K. Grakovskaya



Unter der Submarke „Seat Mó“ bündelt die katalanische Automarke ihre Aktivitäten zur modernen „Urban Mobility“. Dazu gehört auch der von uns getestete, große 125er-Roller, für den sich Seat Schützenhilfe beim benachbarten E-Moped-Bauer Silence geholt hat, der den Seat Mó 125 auch unter eigenem Label als baugleichen Silence S01 verkauft (siehe Kasten).

So viel zur Herkunft des Scooters der Klasse L3e-A1. Doch jetzt setzen wir uns erst den Helm auf und dann uns selbst aufs Moped und starten den Roller zu einer ersten Runde.

Behutsamer Start, kräftig oben raus

Zunächst geht der Mó mit seinem in der Spitze bis zu neun Kilowatt starken Radnabenmotor noch etwas gemächlich zu Werke – was typisch für diese E-Motoren-Bauart ist. Doch haben das Hinterrad und damit der Motor erst mal etwas Drehzahl aufgenommen, ändert sich der Eindruck deutlich und der Roller surrt kraftvoll davon. Dabei ist noch der sparsame Eco-Modus aktiviert. Dieser drosselt die Leistung etwas und begrenzt die Höchstgeschwindigkeit auf ausreichende 64 km/h, womit man für den Stadtverkehr schon gut gerüstet ist. Etwas mehr Power

Seat Mó 125 im Test

und eine nochmals um 16 km/h höhere Geschwindigkeit lässt der City-Modus zu. Der augenscheinlichste Unterschied zum Eco-Modus ist jetzt, dass beim Loslassen des (zu leichtgängigen) Stromgriffs nicht mehr rekuperiert und auch beim Bremsen die Reku auf ein Minimum reduziert wird. Das mag zwar hier und da etwas Energie kosten, doch in flachen Gebieten fährt sich der City-Modus am angenehmsten. Der Grund: Der Wechsel zwischen Schubrekuperation und Beschleunigung lässt sich nur schwer dosieren, weshalb man beim Übergang zwischen beiden Betriebszuständen des Motors in ein unangenehmes Wackeln fällt.

Geht es viel bergab, ist der Eco-Modus jedoch die bessere Wahl, hilft er doch dabei, die wertvolle Energie zurück in den Akku zu speisen, anstatt sie mit den Scheibenbremsen vernichten zu müssen. Diese hinterlassen im Übrigen einen durchwachsenen Eindruck. Sie packen zwar kräftig zu, neigen in Verbindung mit der Rekuperation jedoch zum Ruckeln und quietschen bei unserem Testroller beim langsamen Fahren laut.

Das Monochrom-Display zeigt übersichtlich allerlei Infos an, darunter u. a. die Batterietemperatur.

Der Stromgriff ist zu leichtgängig und lässt sich daher nur schwer dosieren.

Dann gibt es da noch den Sportmodus, der ideal für die Landstraße ist. Jetzt schafft der Roller Tacho 100 (was echten 95 km/h entspricht) und eliminiert jede Gefahr, zu einem rollenden Verkehrshindernis zu werden.

Hartes Fahrwerk

Leistungstechnisch lässt der Seat Mó keine Wünsche offen, selbst beladen mit zwei Personen und bergauf kommt der Roller flott voran. Mehr Souveränität hätten wir uns stattdessen vom Fahrwerk erwartet. Wer über Holperpisten fährt, wird ganz schön durchgeschüttelt. Immerhin: Wenn man zu zweit unterwegs ist, verbessert sich das Federungsverhalten etwas.

Die poltrige Fahrwerksabstimmung führt leider auch dazu, dass auf unebenen Straßen Scheppergeräusche zu vernehmen sind.



Mit 95 km/h Höchstgeschwindigkeit besteht keine Gefahr, zu einem Verkehrshindernis zu werden.



Großer Akku, aber unzureichender Rostschutz

Mit einem Energieinhalt von 5,6 kWh gehört der Akku zu den größten unter den E-Rollern. Dieser kann mit Hilfe eines speziellen Rollenmechanismus einfach ausgebaut und anschließend wie ein Trolley hinter sich hergezogen werden.

Etwas überrascht waren wir nach einem Blick in das nun einsehbare Batteriefach, das Kantenrost und einige korrodierte Schrauben zeigt – nach einem Dreivierteljahr und gerade einmal 1.000 Kilometern Laufleistung. Das scheint kein Einzelfall zu sein, wie diverse Forenbeiträge belegen, in denen sich intensiv über präventiven Rostschutz ausgetauscht wird. Hier besteht offenbar Nachbesserungsbedarf, auch wenn der vorhandene Rost (noch) keine sicherheitskritischen Bauteile betrifft.

Der hakelige Blinkerknopf ist ergonomisch ungünstig platziert und lässt sich besonders mit Handschuhen nur schwer bedienen. Außerdem nervt er mit einem lauten und nicht abschaltbaren Piepton.

Das große Staufach unter dem Sitz fasst 45 Liter Gepäck oder zwei Helme.



Silence S01 Der grüne Bruder

Der Seat Mó 125 basiert auf dem Silence S01. Doch während der Mó nur in einer Einheitsvariante verfügbar ist, bei der lediglich die Farbe geändert werden kann, gibt es den S01 in gleich drei Varianten.

Der Einstiegsroller ist der S01 Basic, der einen kleineren Akku (4,1 kWh) und etwas weniger Leistung (max. 7 kW) bereitstellt. Die Reichweite soll bei bis zu 100 km liegen. Los geht es bereits ab 5.999 Euro. Darüber rangiert der S01 Standard. Dieser entspricht weitestgehend dem Seat Mó 125. Als Connected (zusätzlich 400 Euro) bringt er auch die App-Funktionalität mit sich. Preis: ab 6.499 Euro. Als Topmodell wird der S01+ offeriert. Er hat mit 11,5 kW noch mehr Leistung und fährt bis zu 99 km/h schnell – auf Knopfdruck im Überholmodus „Push-to-Pass“ sogar kurzfristig bis zu 110 km/h. Er ist ab 8.099 Euro erhältlich.



Theoretisch soll die Batterie auch als große, mobile Powerbank verwendet werden können. Das war bei unserem Test noch nicht möglich, soll sich jedoch zukünftig mithilfe eines speziellen Adapterkabels ändern.

Doch zurück zum Akku: Dank eines integrierten Ladegeräts muss man ihn zum Laden einfach per Kaltgerätekabel an die Haushaltsteckdose hängen. Alternativ kann man ihn auch im verbauten Zustand laden. So oder so ist der Speicher nach rund sechs bis acht Stunden wieder voll.

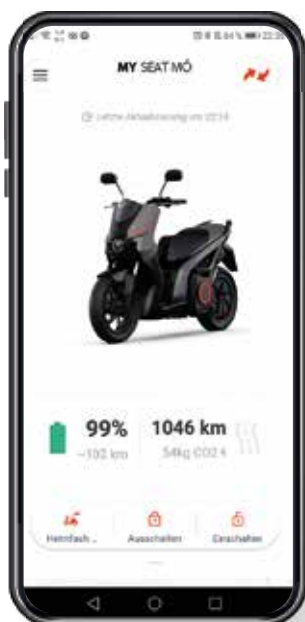
Tatsächlich luden wir den Akku meist im verbauten Zustand. Die über 40 Kilogramm schwere Batterie lässt sich schlichtweg kaum eine Treppe hinauf oder herunter transportieren. Der Hauptvorteil einer entnehmbaren Batterie – dass man diese problemlos in der Wohnung laden kann – kommt daher nur zum Tragen, wenn man über einen ebenerdigen Zugang oder einen Aufzug zur Wohnung verfügt.

Riesiges Staufach und hohe Reichweite

Großes Lob verdient das große Staufach unter dem Sitz. Hier passen problemlos bis zu zwei Helme, Einkäufe oder ein Rucksack hinein. Ein großer Gewinn für die Alltagstauglichkeit des Rollers.

Auch die dank des großzügig dimensionierten Akkus hohe Reichweite trägt ihren Teil zur Alltagstauglichkeit bei. Die Herstellerangaben (82 bis 133 Kilometer) schaffte der Roller im Test fast bis auf den Kilometer genau. Bei der Überlandrunde mit hohem Landstraßenanteil erzielte der Mó eine Reichweite von maximal 82 Kilometern. Wer in der Stadt unterwegs ist, kann auf bis zu 130 Kilometer setzen. Lediglich um die zwei Euro Stromkosten müssen für 100 Kilometer veranschlagt werden.

Der Akku wird über einen Anschluss für ein herkömmliches Kaltgerätekabel mit maximal 600 Watt geladen.



Der Roller kann auch schlüsselloch per App aktiviert werden.

Technische Daten: Seat Mó 125

DE		
AT		

Fahrzeugklasse: Elektro-Moped Klasse L3e-A1 Sitze: 2

ANTRIEBSSTRANG

Leistung (Spitze/Nenn): 9 kW/7 kW	Drehmoment: 240 Nm
Antrieb: Radnabenantrieb, hinten	
Bauart: bürstenloser Elektromotor	
Fahrmodi: 3 (Eco, City, Sport), zusätzl. Rückwärtsgang	

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit: 95 km/h
Beschleunigung (0–50 km/h): 3,9 s

LADESTANDARD / LADEZEITEN

AC-Ladestandard: Schuko 0,6 kW 1p
Bauart Ladegerät: batterieinternes Ladegerät mit Kaltgerätestecker
Wirkungsgrad AC-Ladegerät: ca. 88 %
Ladezeit Schuko (0–100 %): 6–8 h
Position Ladeanschluss: seitlich, rechts
DC-Ladestandard: —

BREMSSYSTEM

ABS/CBS: CBS
Rekuperation: ja

BATTERIE

Energieinhalt (brutto/netto): 5,6 kWh/4,5 kWh
Wärmemanagement: nein
Spannungsklasse: 51 V
Zellbauart: Li-Ionen-Batterie
Akku herausnehmbar: ja
Batteriegarantie: 4 Jahre oder 40.000 Kilometer

VERBRAUCHSWERTE

EAM-Überland-Runde (ohne/mit Ladeverl.): 55/63 Wh/km
EAM-Stadtrunde (ohne/mit Ladeverl.): 35/41 Wh/km
Test-Gesamtverbrauch (ohne Ladeverluste): 39 Wh/km
WMTC: 42 Wh/km

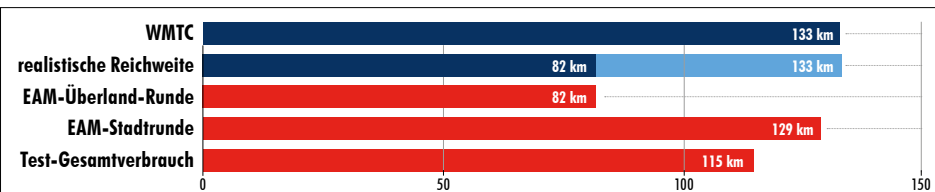
ABMESSUNGEN / GEWICHT / AERODYNAMIK

Abmessungen (L x B x H): 2,026 m x 0,722 m x 1,093 m
Radstand: 1,427 m
Sitzhöhe: 0,780 m
Staufach: 45 l
Gewicht: 152 kg (davon Batteriegewicht: 41 kg)
Zuladung: 168 kg
Ständer: Haupt- und Seitenständer Serie

PREIS

DE: ab 6.700 €
AT: ab 6.699 €

REICHWEITE IN ABHÄNGIGKEIT VOM VERBRAUCHSZYKLUS



Testbedingungen neue EAM-Überland-Runde: Streckenlänge: ca. 60 km; hügeliges Gelände; Fahrmodus: Eco (innerorts), Sport (außerorts); Außentemperatur: ca. 15°C;
 Testbedingungen neue EAM-Stadtrunde: Streckenlänge: ca. 45 km; Fahrmodus: überwiegend Eco, teilweise City; Außentemperatur: ca. 19°C;
 Testbedingungen Test-Gesamtverbrauch (Test-GV): gemischtes Fahrprofil; Temperaturen zwischen 10°C und 20°C; Gesamtstrecke: 234 km;

PRO & CONTRA

<ul style="list-style-type: none"> sehr großes und praktisches Staufach kraftvoller Antrieb gute Fahrleistungen hohe Reichweite großer, entnehmbarer Akku hilfreiche App guter Verbrauch kräftige Rekuperation 	<ul style="list-style-type: none"> ungenügender Rostschutz unharmonische Reku-Abstimmung harte Federung nerviges Blinkgeräusch und unergonomische Blinkerbedienung Scheppergeräusche quietschende Bremsen kein ABS erhältlich zu leichtgängiger Stromgriff
--	--

FAZIT

Der Seat Mó 125 ist ein idealer Roller für Pendler, die sich mit diesem auch mal abseits der Innenstadt fortbewegen möchten. Der kräftige Motor lässt einen selbst an steilen Anstiegen nicht im Stich, der Akku ermöglicht hohe Reichweiten und das riesige Staufach bietet Platz für Helme und mehr. Für einen modernen und nicht gerade günstigen E-Roller „Made in Europe“ ist jedoch der bereits nach

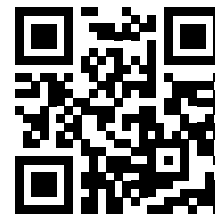
kurzer Zeit auftretende Kantenrost nicht akzeptabel. Hier muss Seat bzw. Silence dringend den Rostschutz verbessern. Wer hier gegebenenfalls selber nachhilft und über die genannten Schwächen des Seat Mó 125 hinwegsehen kann, erhält zu einem grundsätzlich fairen Preis von 6.700 Euro einen praktischen Alltagsbegleiter.

**Alles über
Elektroautos,
Elektrozweiräder
und Urban
Mobility**

Elektroautomobil

als Jahresabo

- 6 Ausgaben
- pünktlich in Ihrem Briefkasten
- keine Versandkosten



**Online Bestellung
über unseren
Abo-Shop!**

