
„Unser Produkt ist ein Werkzeug, kein Auto“

Von Axel F. Busse, cen

„Den Leichtfahrzeugen gehört die Zukunft“, ist Thomas Kuwatsch überzeugt. Der Geschäftsführer des in der Nähe von Leipzig beheimateten Unternehmens ARI Motors sieht deshalb gute Chancen für den jüngst vorgestellten Elektro-Zweisitzer der Firma. Der heißt Ari 902 und ergänzt das Angebot aus Zweisitzern und Transportern.

Der neue, nicht ganz drei Meter lange Mini-Stromer macht das runde Dutzend an vierrädigen E-Mobilen voll, das von dem 2019 gegründeten Unternehmen vertrieben wird. Eingekauft wird in China und dank einer Modulbauweise können bereits Koffer- und Pritschen-Transporter, Planenaufbau oder Kipper-Fahrzeuge angeboten werden. Alles sehr klein und sehr leicht, wenn nötig modifiziert nach den individuellen Wünschen von Kunden.

Mit dem Ari 902 zielt die Firma vor allem auf Gewerbetreibende. Dies können selbstständige Handwerker sein, die zur Ausübung ihrer Tätigkeit nur wenig mehr als einen Werkzeugkoffer brauchen, aber auch Haus- und Krankenpflege, Pizza- und andere Lieferdienste, die mit überschaubarem Volumen auskommen. Medikamenten-Verteilung kann sich Kuwatsch ebenso als Einsatzgebiet vorstellen sowie die Verwendung in einem Gemeinde- oder Industrie-Fuhrpark, wo Transportverbindungen zwischen unterschiedlichen Standorten hergestellt werden müssen.

Ari Motors ist in einem Markt unterwegs, wo es schon eine Fülle von Wettbewerbern gibt. Sie heißen Alke oder Elaris, Garia oder Goupil. Etwas bekannter sind der Renault Twizzy sowie die nahezu baugleichen Modelle Citroën Ami und Opel Rocks-e. Was den Ari 902 von der häufig sehr spartanisch eingerichteten Konkurrenz unterscheidet, sind Ausstattung-Merkmale, die im Kleinwagensektor längst selbstverständlich geworden sind: So ist der Zweisitzer auch mit Klimaanlage, Alurädern, Reifendruck-Kontrollsystem, Nebelscheinwerfern, dem Assistenzsystem „Mobileye“, Solarpanel, Glas-Hebedach und 18 kWh-Akku für bis zu 200 Kilometer Reichweite erhältlich.

Dennoch sagt Thomas Kuwatsch: „Unser Produkt ist ein Werkzeug, kein Auto“, und dämpft damit die Erwartungen an allzu viel Komfort. „Wir gehen davon aus, dass ein Umdenken in der Bevölkerung Raum gewinnt, dass man bei der Fahrt von A nach B auch mit weniger als dem Gewohnten auskommen kann“. Jedem leuchte sofort ein, dass ein Fahrzeug, das nur 743 Kilogramm wiegt (das ist etwa so viel wie ein VW Golf 1974 auf die Waage brachte) bei der Herstellung weniger Ressourcen verbraucht als eine Standard-Limousine.

Hinzu komme der geringe Stromverbrauch, denn mehr als zehn Kilowattstunden (kWh) soll der 902 je 100 Kilometer Strecke nicht konsumieren. Bei einem Strompreis von unter 40 Cent/kWh könnten die Nutzer also mit weniger als vier Euro Betriebskosten je Normstrecke kalkulieren. Dafür kann der Wagen mit 90 km/h Höchstgeschwindigkeit auf der Landstraße gut mitschwimmen und darf im Notfall sogar auf die Autobahn. Erhältlich sind Akku-Größen von 9,5 bis 18 kWh, die an der Haushaltssteckdose in maximal fünf Stunden wieder gefüllt sind. Bei den anvisierten Einsatzgebieten und auch im Privatbereich findet dies vorzugsweise nachts statt.

Wer die 90 km/h einer Praxisprüfung unterzieht, stellt fest, dass die wahrnehmbaren Fahrgeräusche hauptsächlich durch das Abrollen der Hinterachs-Reifen erzeugt werden. Rund 70 dB sind dann in der Kabine messbar. Der Innenraum ist durchaus wohnlich eingerichtet, die befürchtete Hartplastik-Wüste wurde weitestgehend durch farbenfrohe Verkleidungen und Bezüge ersetzt.

Dass es weder eine Verstellmöglichkeit für das Lenkrad, noch für die Gurthöhe gibt, ist für Normalwüchsige verschmerzbar. Auf längeren Strecken dürften sich eher die äußerst straff gepolsterten Sitze bemerkbar machen. Die Fahrtrichtung wird durch einen Drehknopf auf der Mittelkonsole gewählt, die Ablesbarkeit des gewählten Modus ist

verbesserungsfähig. Aus heutiger Sicht sehr originell mag die per Fuß zu betätigende Feststellbremse erscheinen, die ältere Autofahrer noch aus Mercedes-Pkw vergangener Jahrzehnte kennen.

„Unsere Fahrzeuge sind Low-Tech“, erklärt Thomas Kuwatsch zu den Beobachtungen aus dem Fahrbetrieb, denn er geht davon aus, dass für die 80 Prozent kalkulierter Gewerbeschaft Komfort-Defizite von minderer Bedeutung sind. Im Hinblick auf die nicht privaten Käuferinnen und Käufer ist auch der Einstiegspreis zunächst ohne Mehrwertsteuer ausgewiesen. Er beträgt für das günstigste Modell 13.990 Euro. Die Ari Motors GmbH, die aktuell etwa 800 Fahrzeuge im Markt hat und die Wartung durch Verträge mit Werkstatt-Ketten gewährleisten lässt, strebt auch für das neue Modell weder nach Schönheitspreisen noch Verkaufsrekorden. „Wir fahren auf Sicht“, sagt der Geschäftsführer, „und sind zufrieden, wie es ist“. (cen/afb)

Daten Ari 902

Länge x Breite x Höhe (m): 2,95 x 1,49 x 1,52
Radstand (m): 1,95
Antrieb: Wechselstrom-Motor, Betriebsspannung 76,8 Volt
Leistung: 15 kW / 20,4 PS
Max. Drehmoment: k.A.
Höchstgeschwindigkeit: 90 km/h
Energieverbrauch (kombiniert): 9,4 kWh/100km
CO₂-Emissionen: 0
Leergewicht / Zuladung: 743 kg / 190 kg
Kofferraumvolumen: max. 981 Liter
Basispreis: 13.990 Euro (netto)

Bilder zum Artikel



Ari 902.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Axel F. Busse



Ari 902.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Axel F. Busse



Ari 902.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Axel F. Busse



Ari 902.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Axel F. Busse



Ari 902.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Ari



Thomas Kuwatsch.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Ari Motors
