
Fahrvorstellung Mini Cooper SE: Mini fährt wieder elektrisch

Von Frank Wald

Elektroautos gehören längst zum urbanen Lifestyle – dem die darauf abonnierten Mini-Fahrer bislang nur neidisch hinterhersehen konnten. Doch Rettung naht. Ab November rollen die ersten vollelektrischen Minis von den Werksbändern in Oxford. Das geht, weil sich das Mini Cooper SE genannte E-Modell von seinen konventionellen Brüdern mit Verbrennermotoren nicht groß unterscheidet. Konzept und Design sind nahezu identisch, ebenso wie Maße, Raumausnutzung – und die ordentlichen Preise.

Dabei gehörte die britische BMW-Tochter schon mal zu den Pionieren in Sachen batterieelektrischem Antrieb. Bereits 2008 hatte Mini den ersten Mini E auf dem Markt. Allerdings blieb das Projekt mit gerade 600 Exemplaren eher Machbarkeitsstudie denn ernsthaftes Geschäftsmodell. Dabei besaß der erste Mini-Stromer mit 240 Kilometern schon eine ähnliche Reichweite wie das jetzige Modell. Doch die Batterie wog damals noch rund 350 Kilogramm und schluckte die hintere Sitzbank und den gesamten Kofferraum.

Das ist bei der Mini Cooper SE genannten Neuaufgabe anders. Der Lithiumionen-Akku ist diesmal T-förmig im Fahrzeugboden zwischen den vorderen und unterhalb der hinteren Sitzplätze untergebracht. Das schafft nicht nur Platz, sondern auch einen tieferen Schwerpunkt sowie eine stabilere Straßenlage. Der Kofferraum indes verliert mit seinen 211 bis maximal 731 Litern weder an Volumen noch Variabilität. Allerdings baut der Mini Cooper SE etwas höher als die konventionell angetriebenen Modelle. Um der Hochvoltbatterie mehr Bodenfreiheit zu geben, wurde die Karosserie rund anderthalb Zentimeter höhergelegt.

Die sonstigen Unterschiede sind marginal. Am auffälligsten noch der geschlossene Frontgrill mit der gelben Strebe, die aerodynamisch gestalteten 17-Zoll-Aluräder (optional) im exklusiven Mini-Electric-Design oder die fehlende Abgasanlage, was alles zusammen der Reduzierung des Luftwiderstands dient. Damit alle sehen, dass hier ein Elektro-Mini fährt, sind gelbe Electric-Logos auf Frontgrill, Heckklappe und Einleger der Blinkleuchten (Side Scuttles) drapiert. Das charakteristische Signet prägt außerdem die Klappe des Ladeanschlusses oberhalb des rechten Hinterrads, wo beim herkömmlich angetriebenen Drei-Türer der Tankstutzen sitzt – sollte der Mini-Fahrer mal vergessen haben, welche Energie hier eingespeist wird.

Doch dafür reicht ganz sicher auch ein Tritt aufs Pedal. Denn der aus dem BMW i3 bekannte 184 PS (135 kW) starke Elektroantrieb schießt aus dem Stand und stufenlos ein wuchtiges Drehmoment von 270 Newtonmeter an die Vorderräder. Mit einer Beschleunigung von 3,9 Sekunden auf 60 km/h „hält er damit viele Sportwagen beim Ampelstart auf Distanz“, sagt Mini-Chef Bernd Körber bei der Weltpremiere in Rotterdam. Danach relativieren sich die Verhältnisse schnell wieder. Für Tempo 100 vergehen 7,3 Sekunden und die Spitze ist zugunsten der Reichweite auf 150 km/h begrenzt.

Apropos, mit seinem Stromverbrauch von 15,0 bis 13,2 kWh soll der Mini Cooper SE zwischen 235 und 270 Kilometern weit fahren können, bevor er wieder an die Steckdose muss. Mit einer optionalen Wallbox oder dem dreiphasigen Ladekabel für öffentliche Ladestationen ist der Akku mit maximal 11 kW Leistung innerhalb von zweieinhalb

Stunden zu 80 Prozent, nach dreieinhalb voll aufgeladen.

An einer Gleichstrom-Schnellladestation soll das auf maximal 50 kW ausgelegte Ladegerät die Batterie auch schon nach 35 Minuten zu 80 Prozent wieder aufgefrischt haben, verspricht Körber. „Für uns ist der Mini electric nicht nur ein weiteres Auto, sondern der Beginn einer Alles-in-einem-Lösung für die urbane Mobilität“, sagt der Mini-Chef. Dazu gehört natürlich auch eine „Teilen“-Funktion, nicht nur für die öffentlichen Abo-Dienste, sondern auch im privaten Umfeld. So kann der Mini-Besitzer Familie und Freunden erlauben, das Auto via Smartphone zu öffnen und starten.

Außerdem verspricht Mini ein noch intensiveres Gokart-Fahrerlebnis. Der tiefe Schwerpunkt und die optimierte Gewichtsverteilung soll mit dem speziell auf die spontane Kraftentfaltung von Elektromotoren abgestimmte Antriebsschlupfregelung eine Kurvendynamik ermöglichen, die im Kleinwagen-Segment einzigartig ist. Auch der Elektro-Mini besitzt eine Fahrprogrammauswahl mit vier Driving Modes. Wobei sich, wie gehabt, der Modus „Sport“ von der Standardeinstellung „MID“ durch ein spontanes Ansprechverhalten unterscheidet. Neben dem Modus „Green“ für eine besonders effiziente Fahrweise gibt es außerdem speziell für den Mini Cooper SE die „Green+“-Einstellung, die Heizung, Klimatisierung und Sitzheizung zugunsten der Reichweite einschränkt oder deaktiviert.

Weniger für Mini als für E-Autos typisch ist das Abbremsen durch Lupfen des Fahrpedals. Auch der E-Mini verzögert dann stark und gewinnt dadurch Energie zurück, weil der Elektromotor im Schubbetrieb wie ein Generator funktioniert, der Bewegungsenergie in Strom umwandelt (Rekuperation). Anders als der BMW i3 jedoch lässt sich im Mini Cooper SE erstmals per Schalter der Wirkungsgrad der Rekuperation und der Verzögerung in zwei Stufen dem persönlichen Fahrstil anpassen. Standardeinstellung bei jedem Motorstart ist zugunsten einer hohen Effizienz die höchste Rekuperationsleistung.

Die Preise sind dann wieder Mini-typisch gehoben. Zum Startpreis von 32 500 Euro avanciert der Mini Cooper SE zum aktuell teuersten Mini 3-Türer auf der Liste, weit vor dem ähnlich starken Benziner-Pendant Mini Cooper S (26 000 Euro). Serienmäßig sind dabei immerhin LED-Scheinwerfer, Zwei-Zonen-Klimaautomatik, Standheizung und ein Navigationssystem mit 6,5-Zoll-Touchscreen inklusive speziell auf den eDrive abgestimmter Anzeigen und Services von Mini Connected.

Doch wie immer geht noch mehr. Ähnlich wie die für die Verbrenner-Minis verfügbaren Ex- und Interieur-Pakete Salt, Pepper und Chili bietet Mini für sein Elektro-Modell vier Ausstattungspakete mit den nüchternen Konfektionsbezeichnungen S, M, L, und XL. Mit den jeweils spezifischen Kombinationen aus Lackierungen, Leichtmetallrädern, Sitzpolstern und Innenausstattungen lässt sich der Preis bis auf 40 400 Euro hochschrauben. (ampnet/fw)

Bilder zum Artikel



Mini Cooper SE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



Mini Cooper SE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



Mini Cooper SE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



Mini Cooper SE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



Mini Cooper SE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



Mini Cooper SE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



Mini Cooper SE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



Mini Cooper SE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



Mini Cooper SE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



Mini Cooper SE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



Mini Cooper SE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



Mini Cooper SE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



Mini Cooper SE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



Mini Cooper SE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



Mini Cooper SE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW



Bernd Körber.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Mini-Designer Oliver Heilmer, BMW-Vertriebschef Pieter Nota, BMW-Vertriebschef, Mini-Chef Bernd Körber.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Mini Cooper Electric von 2008: ein Zweisitzer, randvoll mit Batteriezellen.

Foto: Auto-Medienportal.Net/BMW