



MINI 3-Türer Cooper SE Trim XL

Dreitürige Schräghecklimousine der Kleinwagenklasse (135 kW/184 PS)

Bereits 2008 gab es den ersten Mini E, damals allerdings noch als Versuchsträger. Zwölf Jahre später, bringen die Münchner nun endlich die Serienversion auf den Markt. Basis ist der aktuelle Mini, den Antrieb liefert der BMW i3s. Der Synchronmotor leistet ebenso wie im Technikbruder 135 kW – in alter Währung 184 PS – und 270 Nm, der Akku ist mit 32,6 kWh brutto annähernd gleich groß. Das Resultat ist großes Fahrvergnügen bei gleichzeitig bescheidener Alltagstauglichkeit. Die Fahreigenschaften sind trotz des im Vergleich zum Cooper S rund 150 kg höheren Leergewichts handlich und agil, die Fahrleistungen - bis zur auf 150 km/h begrenzten Höchstgeschwindigkeit sehr spritzig. Ansprechverhalten und Leistungsentfaltung sind E-Motor-typisch ohnehin erstklassig, da kann kein Verbrenner mithalten. Auf der Schattenseite stehen neben dem knappen Platzangebot für Mitfahrer und Gepäck die eingeschränkte Reichweite. Im ADAC Ecotest kommt der Brite rund 210 km weit. Im Stadtverkehr ist auch mehr drin, auf der Autobahn aber auch deutlich weniger - trotz der auf 150 km/h beschränkten Höchstgeschwindigkeit.

Für 40.500 Euro abzüglich der Umweltprämie in Höhe von aktuell 9.000 Euro bekommt man mit dem Mini Cooper SE in der sehr umfangreichen Ausstattung Trim XL einen äußerst vergnüglichen Elektro-Kleinwagen. Die Freude wird allerdings von den wenig verfügbaren Assistenzsystemen und der bescheidenen Reichweite getrübt. **Konkurrenten:** u. a. BMW i3, DS 3 E-Tense, Honda e, Opel Corsa-e, Peugeot e-208, Renault Zoe.

- ⊕ agile und sichere Fahreigenschaften, gutes Ergebnis bei der Rundumsichtmessung, gute Materialqualität, niedriger Stromverbrauch, umfangreiche Serienausstattung
- ⊖ kaum Konfigurationsmöglichkeiten, bescheidene Reichweite, wenig Assistenzsysteme verfügbar, kein Reifenpannenhilfsmittel erhältlich, knapper und schwer zugänglicher Fond

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,3

AUTOKOSTEN 2,4

Zielgruppencheck

	Familie	4,4
	Stadtverkehr	2,8
	Senioren	3,0
	Langstrecke	3,0
	Transport	4,3
	Fahrspaß	1,5
	Preis/Leistung	2,4

Ecotest ★★★★★

3,1 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,2 Verarbeitung

⊕ Bei der Verarbeitung gibt der Mini ein gutes Bild ab. Die Karosserie zeigt sich akkurat gefertigt und die Türen fallen satt ins Schloss - dass die geöffneten Seitenscheiben dabei scheppern, passt nicht zum sonst soliden Eindruck. Das Interieur hinterlässt ebenfalls einen wertigen Eindruck,

wenngleich die Kunststoffe im unteren Bereich kratzempfindlich sind.

Der Motorraum und der Unterboden sind glattflächig verkleidet. Damit sind sie nicht nur vor Schmutz geschützt, sondern sorgen zudem für eine bessere Aerodynamik.

3,9 Alltagstauglichkeit

⊕ Mit seinen kompakten Außenmaßen (Länge 3,82 m, Breite inkl. Spiegel 1,94 m) macht der Mini seinem Namen alle Ehre und ist damit bestens für den Einsatz im wuseligen Stadtverkehr geeignet. Mitverantwortlich dafür ist Wendekreis von weniger als elf Meter.

⊖ Dass der Mini Cooper SE bei der Alltagstauglichkeit nicht sonderlich gut abschneidet, ist bei einem vollelektrischen Kleinwagen nicht verwunderlich. Vor allem die bescheidene Reichweite von rund 210 km (ADAC Ecotest) sorgt dafür, dass das vorwiegende Einsatzgebiet das urbane und ländliche Umfeld ist, längere Etappen lassen aufgrund der geringen Akkukapazität (32,6 kWh brutto, 28,9 kWh netto) nicht an einem Stück zurücklegen. Ab Werk lässt sich die Lithium-Ionen-Hochvoltbatterie an einer Wallbox einphasig mit 7,4 kW Ladeleistung in 4,2 h und dreiphasig mit 11 kW in 3,5 h vollladen (Mode-3-Kabel Serie). Mit Gleichstrom und maximal 50 kW ist die Batterie nach rund 1,4 h vollgeladen (Schnelladefunktion Serie). Über das Mini Zubehör sind

Wallboxen für die Installation zuhause erhältlich. Zudem lässt sich der E-Mini mit dem serienmäßigen Kabel auch an der Haushaltsdose (2,3 kW) laden, dann muss man bei einer Ladezeit von rund 14 h schon viel Geduld mitbringen. Auch in puncto Transportfähigkeit kann der viersitzige Mini nicht punkten: Die maximale Zuladung beträgt im Falle des Testwagens 355 kg – bei vier Insassen à 90 kg wäre der Mini bereits überladen. Anhängelast und Stützlasten sind nicht zugelassen, immerhin dürfen auf dem Dach bis zu 60 kg transportiert werden – ein geeignetes Dachträgersystem vorausgesetzt. Eine Reifenpanne sollte man mit dem Mini Cooper SE nach Möglichkeit nicht haben: Im Gegensatz zu den konventionell motorisierten Minis ist für die Elektroversion weder ein Reifenreparaturset noch Reifen mit Notlaufeigenschaften erhältlich. Auch Bordwerkzeug oder gar einen Wagenheber sucht man in der Ausstattungsliste vergebens.

2,3 Licht und Sicht

Die Scheibenwischer befreien die Windschutzscheibe zwar zuverlässig, aber sowohl links an der A-Säule als auch rechts oben bleibt ein relativ großer Bereich ungewischt.



Trotz den nicht gerade schmalen Dachsäulen und den nicht vollständig versenkbaren Fondkopfstützen ist die Sicht nach hinten gut.

⊕ Das in der Ausstattung Trim XL serienmäßige Matrix-LED-Licht leuchtet die Fahrbahn gut aus, bei aktiviertem Fernlichtassistent werden andere Verkehrsteilnehmer gezielt ausgeblendet. Nur der kleine Schatten zwischen Abblend- und Fernlicht stört etwas. Die Leuchtweite wird automatisch reguliert, auch ein in den Hauptscheinwerfer integriertes LED-Abbiegelicht ist serienmäßig. Kurvenlicht und eine Scheinwerferreinigungsanlage sind leider nicht erhältlich. Der Innen- und der fahrerseitige Außenspiegel blenden nachts serienmäßig automatisch ab.

Dank der kompakten Karosseriemaße lässt sich der Mini gut überblicken bzw. abschätzen. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Mini ebenfalls gut ab, da die Dachsäulen nicht zu breit und die Fensterflächen recht groß ausfallen. Auch bei den Parkhilfen ist der Mini SE gut aufgestellt: Als Trim XL ist der Kleinwagen mit Parksensoren vorn und hinten, Rückfahrkamera und Parkassistenten ausgestattet.

⊖ Der Innenspiegel bietet nur ein kleines Sichtfeld nach hinten.

3,1 Ein-/Ausstieg

Der Mini ist serienmäßig mit Zentralverriegelung samt Fernbedienung sowie einem schlüssellosen Zugangssystem ausgestattet. Beim Auf- und Abschließen beleuchten die Scheinwerfer den Bereich vor dem Fahrzeug, zusätzlich wird das „Mini“-Logo seitlich neben die Fahrertür projiziert. Da die Schweller tendenziell niedrig positioniert und die Türausschnitte nicht zu klein dimensioniert sind, kommt man vorn recht gut ins Fahrzeug - die Vordersitze sind in der untersten Position mit rund 40 cm über der Straße Mini-typisch sportlich-tief montiert.

⊖ Das schlüssellose Zugangssystem besitzt einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen simplen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.

In den Fond gelangt man trotz Einstieghilfe nur sehr mühsam, da der Einstiegsbereich schmal ausfällt. Lästig ist zudem, dass der jeweilige Vordersitz beim Zurückklappen nur in seine ursprüngliche Position zurückkehrt, wenn man ihn zunächst

4,5 Kofferraum-Volumen

⊖ Der Kofferraum des E-Mini ist genauso groß wie in den Standard-Modellen. In der Standardkonfiguration (variabler Kofferraumboden unten) fasst er bescheidene 145 l unter der Laderaumabdeckung. Entfernt man diese und nutzt den Stauraum bis zum Dach, stehen überschaubare 195 l zur Verfügung, dann passen zwei Getränkekisten in den Mini. Klappt man die Rücksitzlehne um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich 395 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 655 l Volumen verfügbar.

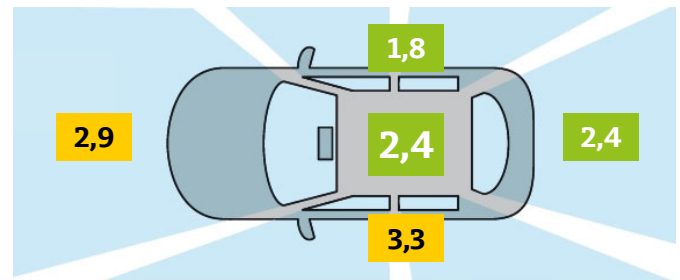
2,9 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Heckklappe lässt sich zwar einfach öffnen und schließen, schwingt aber nicht besonders weit auf – eine elektrische Heckklappe ist nicht erhältlich. Nur Personen bis ca. 1,80 m finden darunter Platz. Größere Personen sollten Acht geben, dass sie sich nicht den Kopf am abstehenden Heckklappenschloss anstoßen. Während die Ladeöffnung groß dimensioniert ist, sind die Kofferraummaße überschaubar.

Immerhin stört die Ladekante beim Be- und Entladen wenig, da

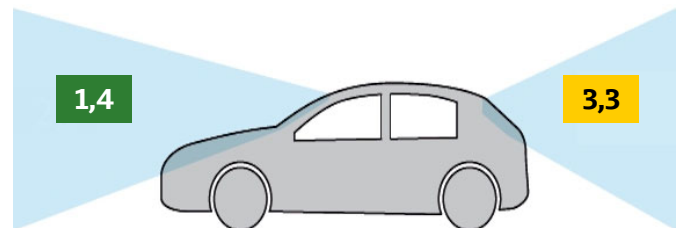
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



verschiebt und erst dann die Lehne nach hinten klappt. Darüber hinaus gibt es nur über der Beifahrertür einen Haltegriff.



Lediglich 145 l Gepäck fasst der Kofferraum des Mini.

sie sich nur rund 65 cm über der Fahrbahn und acht Zentimeter über dem Kofferraumboden befindet, wenn sich letzterer in der unteren seiner zwei Arretierungsmöglichkeiten befindet. In der oberen Position schließt er nahezu bündig mit der Ladekante ab.

Bei Dunkelheit wird der Kofferraum mit einer Lampe nur schwach ausgeleuchtet.

2,5 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne lässt sich serienmäßig asymmetrisch geteilt umklappen. Dies ist leicht und unkompliziert möglich. Der höhenverstellbare Ladeboden, die vier stabilen Zurrösen, eine 12-V-Steckdose sowie die Cargostellung sind Bestandteil des serienmäßigen Ablagepakets. Mit letzterer lässt sich die Lehne steiler stellen und somit das Kofferraumvolumen etwas vergrößern.

⊖ Vor allem das Zurückklappen der Rücksitzlehnen gestaltet sich umständlich, da man aufgrund der fehlenden Fondtüren nur mühsam nach hinten gelangt. Gesonderte Ablagen findet man im Kofferraum nicht, Utensilien können lediglich unter dem Kofferraumboden untergebracht werden. Allerdings ist dieser Stauraum fast vollständig mit den beiden serienmäßigen Ladekabeln und der Verbandtasche gefüllt.

2,8 INNENRAUM

2,3 Bedienung

⊕ Das Cockpit des Mini Cooper SE unterscheidet bis auf das eigenständige Kombiinstrument kaum von den konventionell motorisierten Minis. Anstelle von analogen Rundinstrumenten für Geschwindigkeit und Motordrehzahl erblickt der Fahrer des Elektro-Minis ein digitales Kombiinstrument – zumindest auf den ersten Blick. Bei genauerem Hinsehen wird deutlich, dass nur der mittlere Anzeigenbereich digital ist. Die Leistungsanzeige links erfolgt über eine physischen Zeiger und die verfügbare Akkukapazität wird mittels eines Balkendiagramms dargestellt. Ein volldigitales und hochauflösendes Kombiinstrument, wie man es aus den BMW-Modellen kennt, hätte dem Mini Cooper SE zweifellos besser zu Gesicht gestanden.

Die Bedienung ist wie bei Mini üblich weitgehend selbsterklärend und orientiert sich vorwiegend am BMW-Bediensystem. Beim Mini erfolgt die Steuerung der meisten Funktionen über einen Dreh-Drück-Steller, der allerdings recht weit unten auf der Mittelkonsole angebracht und dadurch nicht optimal erreichbar ist. Alternativ lässt sich das Mittendisplay auch per Touchfunktion bedienen, allerdings sind die einzelnen Touchflächen recht klein, was die Bedienung besonders auf schlechten Straßen spürbar erschwert. Die Menüstruktur ist ebenfalls an BMWs Operating System angelehnt und erschließt sich dem Nutzer recht schnell.

Das Lenkrad lässt sich über einen weiten Bereich in der Höhe und Weite einstellen – das Instrumentendisplay wird dabei in der Höhe mitverstellt und liegt so stets gut im Blickfeld des Fahrers. Zusätzlich verfügt der Mini Cooper SE Trim XL serienmäßig über ein Head-up-Display, das die für den Fahrer wichtigen Informationen in eine ausfahrbare Scheibe vor der Windschutzscheibe einblendet. Auf Höhe des Wählhebels findet sich ein Kippschalter, über den die Bereitschaft des Motors hergestellt wird. Die Schalterposition ist anfangs ungewohnt, aber einfach zu erreichen.

Das Fahrlicht lässt sich über einen Drehschalter aktivieren, der allerdings zu tief im Armaturenbrett links neben dem Lenkrad

angeordnet und praktisch kaum einsehbar ist. Sowohl für die Nebelleuchten als auch für das Abblendlicht befindet sich eine Anzeige im Kombiinstrument. Das Fahrlicht und der Scheibenwischer schalten sich sensorgesteuert an und aus. Der Regensensor kann über eine separate Taste im Lenkstockhebel aktiviert werden. Hat man die automatische Wischersteuerung an Bord, ist allerdings keine manuelle Intervallschaltung mehr möglich. Der Fernlichtassistent wird am Blinkerhebel aktiviert. Alle Schalter und Bedienelemente sind sehr gut beleuchtet. Der Elektro-Mini hat zudem das Mini Excitement-Paket an Bord, das eine stufenlos farblich regelbare Ambientebeleuchtung für den Fußraum und den unteren Teil der Mittelkonsole umfasst. Die Schalter für Sitz- und Heckscheibenheizung sind logisch gruppiert bei der Klimaanlagesteuerung untergebracht. Die Tasten für die elektrischen Fensterheber haben inzwischen ihren Werg von der Mittelkonsole zu den Türverkleidungen gefunden. Sie arbeiten auf Knopfdruck und besitzen eine Auf-/Abwärtsautomatik samt Einklemmschutz. Mit den gut erreichbaren Lenkradtasten können Geschwindigkeitsregelung, Freisprecheinrichtung und Radio bedient werden.



Die Verarbeitungsqualität und Materialanmutung machen im Mini einen vernünftigen Eindruck. Die Bedienung ist weitgehend funktionell, im Detail findet sich aber durchaus Raum für Verbesserungen.

Offene Türen und Klappen (auch Motorhaube) werden dem Fahrer angezeigt.

⊖ Die Klimaautomatik ist zwar schlüssig zu bedienen, aber manche Tasten sind so ungünstig angebracht, dass man sie nur schwer sehen kann. So verdeckt zum Beispiel aus Sicht des

Fahrers der Drehregler für die Gebläseintensität den Schalter für die Umluftsteuerung. Auf den ersten Blick ist so nicht ersichtlich, ob die Umluft aktiviert ist oder nicht. Der Schalter für die Warnblinkanlage ist klein und recht unauffällig oben im Bereich des Mitteldisplays angeordnet. Im Notfall geht es dadurch unter Umständen nicht schnell genug.

2,1 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der Mini Cooper SE ist serienmäßig mit einem FM-/DAB-Radio, Apple CarPlay, Navigationssystem inklusive Echtzeitverkehrsinformationen und Kartenupdate („Over-the-Air“, 3 Jahre ab Kauf), Online-Funktionen (Connected Drive Services) und Remote-Funktionen ausgestattet. Als Trim XL hat der Mini das Paket Connected Navigation Plus an Bord, das

ein größeres Display (8,8 statt 6,5 Zoll), induktive Lademöglichkeit für das Smartphone sowie eine zweite USB-Schnittstelle umfasst. Auch ein Premium-Soundsystem von harman/kardon mit zwölf Lautsprechern ist serienmäßig.

⊖ Ein CD-Player ist nicht erhältlich.

2,9 Raumangebot vorn

Auf den vorderen Plätzen finden Personen bis rund zwei Meter Größe genug Platz - Bein- und Kopffreiheit liegen auf ähnlichem Niveau. Die Innenbreite allerdings fällt selbst für einen Kleinwagen gering aus und schmälert ebenso wie der dunkle

Dachhimmel das Raumgefühl etwas. Das bei der Ausstattungslinie Trim XL serienmäßige Panoramaglasdach mit Ausstellfunktion bringt allerdings viel Licht in den Innenraum.

4,3 Raumangebot hinten

⊖ Im Fondbereich des Mini geht es ziemlich beengt zu. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, reicht die Beinfreiheit im Fond nur für rund 1,75 m große Insassen - die Kopffreiheit fällt immerhin etwas großzügiger aus. Aufgrund der geringen Innenbreite und der hohen Fensterlinie fühlt man sich hinten besonders eingeengt.



Im Fond finden lediglich Personen bis zu einer Körpergröße von 1,75 m Platz

3,1 Innenraum-Variabilität

Abgesehen von der optionalen Cargo-Funktion für die hintere Lehne, gibt es keine weiteren Einstellmöglichkeiten für die Rückbank.

Für kleine Utensilien gibt es insgesamt wenig Ablagefächer, die zudem auch noch teilweise klein ausfallen wie beispielsweise die Türfächer vorn. Hinten gibt es kaum Ablagemöglichkeiten, aber immerhin je einen Becherhalter links und rechts sowie Lehnentaschen.

2,9 KOMFORT

3,1 Federung

Das Zusatzgewicht des schweren Akkus tut dem Federungskomfort des Mini gut. Trotz der straffen Abstimmung bietet der Elektro-Mini einen durchaus angenehmen Komfort. Das Fahrwerk lässt den Fahrer zwar nie im Unklaren über die Beschaffenheit der Fahrbahn, eine zu weiche Abstimmung würde aber

auch nicht zum Charakter des Briten passen. Innerorts wirkt die Feder-Dämpfung-Abstimmung zwar noch etwas staksig, mit zunehmender Geschwindigkeit bessert sich allerdings das Ansprechverhalten. Auf Landstraßen bringen nur tiefe oder einseitige Bodenwellen den Mini außer Tritt, dafür liegt der

Aufbau auf der Autobahn angenehm ruhig. Geschwindigkeits-
hügel sorgen aufgrund der recht knapp bemessenen

Federwege hingegen zu einer recht kräftigen Vertikalbeschleunigung im Innenraum.

2,7 Sitze

⊕ Der Mini Cooper SE ist mit Sportsitzen ausgestattet. Das Gestühl ist sportlich, für die meisten Fahrer aber dennoch angenehm geformt und kann mit einer ausziehbaren Sitzfläche, Sitzneigungseinstellung sowie Lordosenstütze punkten. Die Sitzposition leidet etwas unter der nicht längs verstellbaren Mittelarmlehne und dem nicht höhenverstellbaren Gurt.

⊖ Für Personen mit kraftigerer Statur dürften die Sportsitze vor allem im Lendenbereich zu schmal geschnitten sein. Hinten sitzt man deutlich unbequemer als vorn, da der Kniewinkel spitz ausfällt.

3,0 Innengeräusch

Im Stadtverkehr ist der Mini Cooper SE bis auf ein leises Summen des Elektroantriebs angenehm leise. Bei höheren Geschwindigkeiten nehmen die Windgeräusche deutlich zu und

dominieren die Geräuschkulisse. Der bei Tempo 130 im Innenraum gemessene Geräuschpegel fällt mit 68,7 dB(A) nicht sonderlich niedrig aus.

2,8 Klimatisierung

Der Mini Cooper SE ist serienmäßig mit einer Zweizonen-Klimaautomatik mit Wärmepumpe ausgestattet. Letztere sorgt für die Erwärmung des Innenraums und kostet gegenüber einer elektrischen Heizung deutlich weniger Reichweite.

⊕ Für die kalten Tage ist der Mini Cooper SE mit der Sitzheizung und der Standheizung bestens gerüstet – beides ist serienmäßig an Bord.

⊖ Die Temperatureinstellungen von Fahrer- und Beifahrerseite lassen sich nicht synchronisieren. Hinten fehlen Luftdüsen, die für eine schnellere Klimatisierung des Fondraums sorgen könnten. Zudem lassen sich die hinteren Seitenscheiben weder versenken noch ausstellen.

1,0 MOTOR/ANTRIEB

1,2 Fahrleistungen

⊕ Der Mini Cooper SE ist das elektrische Pendant zum sportlichen Cooper S. Leistung (135 kW/184 PS) und Drehmoment (270 Nm) liegen annähernd auf dem Niveau des Benziners (141 kW/192 PS, 280 Nm). Zumindest bis etwa 100 km/h lässt sich der E-Mini kaum abschütteln. Den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h gibt der Hersteller mit flotten 7,3 s an – der Cooper S ist lediglich 0,5 s fixer. Bei höheren Geschwindigkeiten muss er den Verbrenner jedoch ziehen lassen. Während der Cooper S bis zu 235 km/h schnell unterwegs ist, wird der Cooper SE von den elektronischen

Zügeln bei 150 km/h eingebremst.

Den Überholvorgang von 60 auf 100 km/h erledigt der Elektro-Mini im Handumdrehen – 3,6 s sind ein klasse Wert. Auch das Anfahrverhalten ist wie bei E-Autos üblich hervorragend. Das nahezu verzögerungsfrei abrufbare Drehmoment der E-Maschine sorgt in Kombination mit dem agilen Fahrverhalten in der Stadt und über Land für großen Fahrspaß, auf der Autobahn wirkt er Mini Cooper SE aufgrund der limitierten Höchstgeschwindigkeit und der bei flotter Fahrt geringen Reichweite deplatziert.

1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ In Sachen Antriebskomfort kann kein derzeitiges Konzept einem Elektromotor das Wasser reichen. Man hört den völlig vibrationsfrei laufenden Motor nur unter Vollast, das dann auftretende Surren ist aber nicht laut und keineswegs störend.

Das Ansprechverhalten ist verzögerungsfrei, die Leistungsentfaltung gleichmäßig.

0,9 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Mini Cooper SE hat zwar ein Getriebe, um die Motordrehzahl zu übersetzen, dank des Drehmomentstarken Motors und den sehr hohen möglichen Drehzahlen benötigt man aber nur eine Fahrstufe – es wird also nicht geschaltet. So geht es ruckfrei und maximal komfortabel aus dem Stand bis zur Höchstgeschwindigkeit von 150 km/h.

Der Wählhebel lässt sich problemlos bedienen und kehrt nach dem Auswählen der Fahrstufe in seine Ursprungsposition zurück. Geht man beim Fahren vom Gas, fängt der Mini automatisch (geschwindigkeitsabhängig) an zu rekuperieren (Energierückgewinnung).

2,6 FAHREIGENSCHAFTEN

2,5 Fahrstabilität

⊕ Trotz des mit rund 1,4 Tonnen für einen Mini recht hohen Leergewichts fährt sich der Cooper SE handlich und agil. Im Vergleich zum Cooper S wirkt sich der aufgrund der tief montierten Batterie rund 30 mm niedrigere Schwerpunkt positiv auf das Fahrverhalten aus. Die Fahreigenschaften des Mini sind sportlich, aber auch sicher. Der Kleinwagen reagiert sehr spontan auf Lenkbefehle, wodurch er sich agil bewegen lässt. Im ADAC Ausweichtest beweist er gekonnt, dass man ihn sowohl mit hohen Geschwindigkeiten als auch mit kräftigen Lenkradbewegungen (Schrecksituation) weitgehend neutral und zielgenau durch den Parcours lenken kann. Der

Grenzbereich des Mini liegt hoch, kündigt sich durch leichtes Untersteuern an und ist dank des breiten Grenzbereichs auch von Normalfahrern gut beherrschbar.

Bei einem Lastwechsel in einer Kurve drängt das Heck zwar kräftig nach, im Bedarfsfall regelt das ESP aber rechtzeitig und stabilisiert den Mini wieder.

Die aktornahe Radschlupfbegrenzung arbeitet extrem feinfühlig und sorgt dafür, dass die Vorderräder selbst bei voller Leistungsabfrage und niedrigen Geschwindigkeiten auf rutschigem Untergrund nicht durch-, sondern sich mit ganz leichtem Schlupf drehen.

1,7 Lenkung

⊕ Die Lenkung zentriert sauber und bietet dem Fahrer eine gute Rückmeldung – was auch an der eher geringen Lenkkraftunterstützung liegt. Grundsätzlich zeigt sich die Lenkung präzise, wodurch sich der Mini zielgenau über kurvige Landstraßen dirigieren lässt. Schaltet man in den Sport-Modus (optionale Mini-Driving-Modes), wird das Lenkgefühl nochmals ein Stück besser. Die Lenkübersetzung

wurde sehr direkt gewählt, entsprechend geringe Lenkwinkel sind notwendig. Von ganz links nach ganz rechts sind nur rund 2,5 Lenkradumdrehungen erforderlich.

⊖ Die Lenkung spricht um die Mittellage sehr direkt an, was im Alltagsbetrieb für ein nervöses Fahrgefühl sorgt, da öfters leichte Lenkkorrekturen erforderlich sind.

3,2 Bremse

Die Bremswerte fallen mit 36,8 m bei einer Vollbremsung aus 100 km/h (Mittel aus zehn Einzelmessungen) nur durchschnittlich aus. Dies dürfte weniger am erhöhten Fahrzeuggewicht, als eher an dem rollwiderstandsoptimierten Reifen

liegen. Auch das Pedalgefühl ist verbesserungswürdig. Es fehlt ein klar spürbarer Druckpunkt, was die Dosierbarkeit beeinträchtigt.

2,9 SICHERHEIT

3,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Die aktive Sicherheitsausstattung zählt nicht zu den Stärken des Mini Cooper SE, da haben die meisten Konkurrenten in der Kleinwagenklasse inzwischen mehr zu bieten. Serienmäßig stattet Mini den Cooper SE mit direkt messendem Reifendruckkontrollsystem, Tempomat, Verkehrszeichenerkennung, kamerabasierte Auffahr- und Abstandswarnung sowie einem Notbremsassistenten aus, der bis 60 km/h automatisch eingreift. Auch ein Head-up-Display ist serienmäßig an Bord. Allerdings werden die für den Fahrer wichtigen Informationen nicht in die Frontscheibe, sondern lediglich in eine ausfahrbare Scheibe vor der Windschutzscheibe einblendet.

⊖ Ein Spurhalteassistent oder ein Totwinkelwarner sind nicht erhältlich. Unverständlich ist, weshalb im Vergleich zu den konventionell motorisierten Mini-Varianten keine adaptive Abstandsregelung zu haben ist.

2,6 Passive Sicherheit - Insassen

Der Mini ist serienmäßig mit Front-, Seiten- und durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Bei den ADAC Crashtests erreicht der Brite bei der Insassensicherheit 79 Prozent der möglichen Punkte. Insgesamt erhält der Mini vier von fünf möglichen Sternen im ADAC Crashtest (Stand: 12/2014).

Die Kopfstützen der Vordersitze lassen sich für Personen bis 1,85 m weit genug herausziehen. Zudem werden Fahrer und Beifahrer optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen, der Anschnallstatus der hinteren Insassen wird dem Fahrer im Display angezeigt. Die hinteren Kopfstützen reichen für Insassen bis zu einer Größe von 1,70 m aus.

⊕ Serienmäßig ist der Mini mit einem Notrufsystem ausgestattet, das bei einem Unfall automatisch über ein Call Center eine Verbindung zu Rettungsdiensten herstellt. Dabei werden unter anderem die genaue Fahrzeugposition sowie Daten zur Unfallschwere übermittelt. Das Warndreieck ist gut erreichbar im Kofferraumdeckel untergebracht.




















⊖ Der Verbandkasten hat keinen gesonderten Platz und ist eventuell schlecht zu finden.

2,8 Kindersicherheit

Beim ADAC Crashtest erreicht der Mini 73 Prozent der Punkte für die Kindersicherheit.

⊕ Löblich sind die serienmäßigen Isofix-Bügel auf den beiden Fondsitzen sowie am Beifahrersitz samt Schlüsselschalter zum Abschalten der Beifahrerairbags. Auch

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauendes Notbremsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistent	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	nicht erhältlich
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	nicht erhältlich
	Totwinkelassistent	nicht erhältlich
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-Up-Display	Serie
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

per Gurt lassen sich Kindersitze auf diesen Plätzen leicht befestigen.

⊖ Die Zugänglichkeit zu den Rücksitzen ist aufgrund der fehlenden Fondtüren mäßig, wodurch es mühsam ist, Kindersitze zu montieren. Verwendet man hinten eine platzeinnehmende Babyschale mit Basis und Stützfuß, muss der jeweilige Vordersitz dazu vollständig nach vorn geschoben werden, damit der Platz dahinter ausreicht. Es empfiehlt sich, vor dem Kauf den Wunschkindersitz im Auto zu testen.

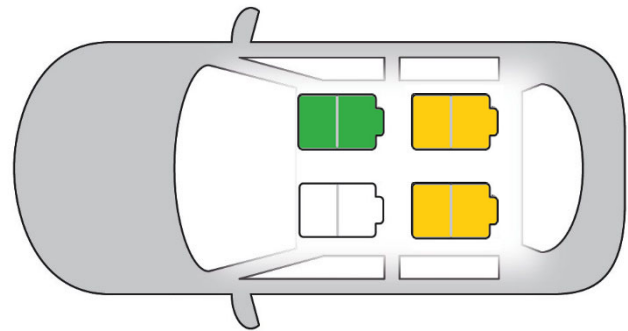
3,3 Fußgängerschutz

Für den Fußgängerschutz erhält die dreitürige Variante des Mini gute 66 Prozent der möglichen Punkte. Der Mini ist mit einer aktiven Motorhaube ausgestattet, die bei einem Zusammenstoß mit einem Fußgänger angehoben wird und das Verletzungsrisiko senkt.

⊕ Der Mini Cooper SE ist serienmäßig mit dem Driving Assistant-Paket ausgestattet, das einen City-Notbremsassistenten samt Fußgängererkennung beinhaltet. Droht bis

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

Tempo 60 ein Zusammenstoß, wird automatisch eine Bremsung eingeleitet.

Ebenfalls serienmäßig ist der akustische Fußgängerschutz, der bis 30 km/h über ein Lautsprechersystem im Vorderwagen Fußgänger und andere Verkehrsteilnehmer warnt.

1,4 UMWELT/ECOTEST

0,9 Verbrauch/CO₂

⊕ Im ADAC Ecotest liegt der durchschnittliche Stromverbrauch bei 17,6 kWh pro 100 km. Diese Verbrauchsangabe beinhaltet auch die Ladeverluste bei 3-phasiger Ladung mit 16 A. Daraus ergibt sich eine CO₂-Bilanz von 97 g pro km (Basis deutscher Strommix von 548 g/kWh, veröffentlicht 10/2018, gültig für das Berichtsjahr 2019). Das

ergibt im CO₂-Bereich des Ecotest 51 von 60 möglichen Punkten.

Um die netto 28,9 kWh fassende Batterie einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden inklusive der Ladeverluste 37,6 kWh benötigt.

1,8 Schadstoffe

⊕ Direkt am Auto entstehen zwar keine Schadstoffemissionen, in den für die Stromversorgung in Deutschland nötigen Kraftwerken aber schon. Diese Emissionen werden wie auch die CO₂-Emissionen durch die Stromproduktion dem E-Auto zugerechnet. Je niedriger der Stromverbrauch des Autos, desto sauberer die Gesamtbilanz. Für den Ecotest ist nicht eine möglichst große Reichweite entscheidend, sondern die Effizienz des Antriebs – egal welche

Antriebsform. Mit einem Stromverbrauch von 17,6 kWh pro 100 km sind beispielsweise NO_x-Emissionen von 77 mg/km verbunden – dafür gibt es einige Punkte Abzug, so dass der Mini Cooper SE 42 von 50 Punkten im Bereich Schadstoffe erhält. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte. In Summe erhält der Elektro-Mini 93 Punkte und damit die vollen fünf Sterne im ADAC Ecotest.

2,4 AUTOKOSTEN

2,4 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Mini Cooper SE kostet in der höchsten Ausstattung Trim XL mindestens 40.500 Euro, mit der günstigsten Ausstattungslinie Trim S beginnt der E-Mini bei 32.500 Euro. Aktuell wird der E-Mini mit 9.000 Euro gefördert, womit er

zumindest annähernd in die Preisregion des leistungsmäßig vergleichbaren Mini Cooper S (26.300 Euro) kommt. Der Wertverlust für den Mini ist schwer vorherzusagen. Die Kfz-Steuer wird die ersten 10 Jahre erlassen, danach würde sie

nach heutigem Stand 50 Euro pro Jahr ausmachen. Die Wartungskosten sind geringer als bei einem Auto mit Verbrennungsmotor.

Mini gibt auf das Fahrzeug eine dreijährige Gewährleistung

ohne Kilometerbegrenzung, drei Jahre Garantie auf den Lack und zwölf Jahre gegen Durchrostung. Für den Akku gilt eine Gewährleistung von acht Jahren bzw. 160.000 km

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	One First	One	Cooper	Cooper S	John Cooper Works	John Cooper Works GP Steptronic	Cooper SE Trim S
Aufbau/Türen	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1499	3/1499	3/1499	4/1998	4/1998	4/1998	0/0
Leistung [kW (PS)]	55 (75)	75 (102)	100 (136)	141 (192)	170 (231)	225 (306)	135 (184)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	160/1250	190/1380	220/1480	280/1350	320/1450	450/1750	270/0
0-100 km/h [s]	13,0	10,3	8,0	6,8	6,3	5,2	7,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	173	193	210	235	246	265	150
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,8 SP	6,0 SP	5,8 SP	6,5 SP	7,2 SP	7,3 SP	n.b.
CO2 [g/km] lt. Hersteller	116	114	115	139	157	-	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/18/19	17/18/19	16/18/20	14/20/23	14/20/23	16/24/27	15/16/18
Steuer pro Jahr [Euro]	102	114	102	144	178	184	50
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	510	520	533	603	697	789	580
Preis [Euro]	17.254	19.203	21.397	25.637	31.388	43.866	31.681

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
GR = Van
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel

FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

HERSTELLERANGABEN

Elektrofahrzeug, Synchronmotor	
Hubraum	-
Leistung	135 kW/184 PS bei 7000 1/min
Maximales Drehmoment	270 Nm bei 100 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	1-Gang-Getriebe
Höchstgeschwindigkeit	150 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,3 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	n.b. kWh
CO ₂ -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,1 m²/0,3
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	205/45 R17
Länge/Breite/Höhe	3.821/1.727/1.432 mm
Leergewicht/Zuladung	1.440/360 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	211/731 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Stützlast/Dachlast	-/60 kg
Batteriekapazität	32,60 kWh
Garantie Allgemein/Rost	keine/12 Jahre
Produktion	Oxford, Großbritannien

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,6 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	36,8 m
Reifengröße Testwagen	205/45 R17 88W
Reifenmarke Testwagen	Hankook Ventus S1 evo ³
Wendekreis links/rechts	10,9/10,8 m
Ecotest-Verbrauch	17,6 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	0 g/km (WTW* 97 g/km)
Reichweite	210 km
Innengeräusch 130 km/h	68,7 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.940 mm
Leergewicht/Zuladung	1.415/355 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	145/395/655 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	90 Euro	Werkstattkosten	61 Euro
Fixkosten	79 Euro	Wertverlust	457 Euro
Monatliche Gesamtkosten	687 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung)	50 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/16/18		
Basispreis 3-Türer Cooper SE Trim XL	39.479 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 26.03.2020
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	40.500
Km-Stand bei Testbeginn	1.650 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. * Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	Serie
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie/-
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	-
Spurwechselassistent	-

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie/-
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel (Fahrerseite)	Serie
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	Serie
Schiebedach/Panoramaglasdach	Serie

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,3

AUTOKOSTEN

2,4

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,1	Motor/Antrieb	1,0
Verarbeitung	2,2	Fahrleistungen	1,2
Alltagstauglichkeit	3,9	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,0
Licht und Sicht	2,3	Schaltung/Getriebe	0,9
Ein-/Ausstieg	3,1	Fahreigenschaften	2,6
Kofferraum-Volumen	4,5	Fahrstabilität	2,5
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,9	Lenkung	1,7
Kofferraum-Variabilität	2,5	Bremse	3,2
Innenraum	2,8	Sicherheit	2,9
Bedienung	2,3	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	3,2
Multimedia/Konnektivität	2,1	Passive Sicherheit - Insassen	2,6
Raumangebot vorn	2,9	Kindersicherheit	2,8
Raumangebot hinten	4,3	Fußgängerschutz	3,3
Innenraum-Variabilität	3,1	Umwelt/Ecotest	1,4
Komfort	2,9	Verbrauch/CO ₂	0,9
Federung	3,1	Schadstoffe	1,8
Sitze	2,7		
Innengeräusch	3,0		
Klimatisierung	2,8		

Stand: September 2020

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Werner