



MINI Aceman SE Favoured Trim

Fünftüriges SUV der Kleinwagenklasse (160 kW/218 PS)

Bereits 2018 haben die BMW Group und der chinesische Hersteller Great Wall Motor (GWM) das Joint Venture „Spotlight Automotive Limited“ für die Entwicklung und Produktion unter anderem von elektrischen Mini-Fahrzeugen beschlossen. Zwar wurden der aktuelle Cooper (J01) wie auch der Aceman von Mini oder der GWM Ora 03 gemeinsam entwickelten, aber dennoch stehen die Fahrzeuge von Mini und GWM auf eigenständigen Plattformen. Der Aceman soll als vollelektrisches Crossover-Modell die Lücke zwischen Cooper und Countryman schließen und dabei den Ur-Mini gebührend zitieren: Neben dem runden Zentralsdisplay, der Kippschalterleiste darunter und dem obligatorischen Gokart-Gefühl beim Fahren, gehören auch optische Aufwertungen und Individualisierungsmöglichkeiten zu den Stärken des chinesischen Briten. Insgesamt macht der Aceman einen wertigen und durchdachten Gesamteindruck, wie auch das gute Gesamtergebnis zeigt. So sehr der Mini auch Spaß macht mit seinem sportlichen Charakter, sollte man sich aber dessen Kehrseite ebenso bewusst sein – in puncto Federungskomfort sind deutliche Abstriche zu machen. Außerdem bedarf die Bedienung über das zentrale Display einiges an Gewöhnung – das Head-up-Display erleichtert hier den Alltag enorm. Der Antrieb ist ausgesprochen durchzugsstark und zugleich sparsam – dennoch kann die Reichweite auf Basis des ADAC Ecotest-Verbrauchs mit knapp 365 km nur bedingt überzeugen. Bei den Fahrerassistenzsystemen gibt es wenig zu klagen: Ohnehin sind fast alle wichtigen Systeme Serie, ansonsten sind sie optional verfügbar und funktionieren tadellos. Einziges Manko ist der Preis: Für den Testwagen sind mehr als 40.000 Euro fällig. Nichtsdestotrotz ist das für einen Kleinwagen happig. **Konkurrenten:** u. a. Alfa Romeo Junior Elettrica, DS Automobiles DS 3, Ford Puma II, Opel Mokka B, Peugeot e-2008, Renault R4.

- ⊕ gute Verarbeitungsqualität, angenehmer Einstieg vorn und hinten, reichhaltige Serienausstattung bei Multimedia und Fahrerassistenz, kräftiger und sparsamer Antriebsstrang, sichere und agile Fahreigenschaften
- ⊖ schwache Reichweite, gewöhnungsbedürftige Bedienung mit starker Blickabwendung über zentrales Touchdisplay, sehr straffes Fahrwerk mit wenig Restkomfort, Traktionsschwierigkeiten und ausgeprägte Antriebseinflüsse in der Lenkung

ADAC-Urteil

AUTOTEST 1,9

AUTOKOSTEN 2,6

Zielgruppencheck

	Familie	3,4
	Stadtverkehr	3,1
	Senioren	2,6
	Langstrecke	3,0
	Transport	3,7
	Fahrspaß	1,5
	Preis/Leistung	2,2

Ecotest ★★★★★

2,8 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,2 Verarbeitung

⊕ Insgesamt bewegt sich die Verarbeitung der Karosserie auf einem guten Niveau. Die Außenhaut überzeugt mit gleichmäßigen und schmalen Spaltmaßen, die sauber gefertigten Karosserieteile stehen flächig zueinander und die Scheinwerfer sind bündig eingepasst. Zudem sind die Radläufe großzügig mit Kunststoff beplankt, was die Folgen von kleinen Remplern mindert. Über eine doppelte Dichtlippe an den Türausschnitten verfügt der Mini zwar nicht, aber dafür sind die Spalte zwischen den Türen und zum Kotflügel hin mit Gummi-Lippen geschlossen, welche ähnlich zur Reduzierung von Windgeräuschen und Dreckeintrag in den Einstiegsbereich beitragen. Auf eine Türrahmenverkleidung haben die Briten verzichtet und die geöffneten Fenster scheppern leicht, wenn man die Tür zuschlägt. Sämtliche primär sichtbaren Bereiche sind sauber verkleidet und in Wagenfarbe lackiert. Unter der Fronthaube hingegen könnte die Verarbeitung insgesamt sorgfältiger ausfallen. Die Haube wird erfreulicherweise von zwei Gasdruckfedern offengehalten – der Hebel zur Öffnung versteckt sich jedoch etwas unter dem Armaturenbrett. Unter der Heckklappe gibt es wenig zu meckern: Das Gepäckabteil ist vollständig mit Filz ausgekleidet – lediglich bei der Kunststoffverkleidung der

Ladekante sollte man aufpassen, um keine unansehnlichen Kratzer zu riskieren. Der Unterboden des Acemans ist aerodynamisch günstig vollständig geschlossen und macht einen sehr soliden Eindruck. Sämtliche Leitungen sind sicher fixiert, Schweißnähte versiegelt und Unterbodenschutz für ein langes Autoleben aufgetragen. Im Innenraum zeigt sich der Aceman optisch ansprechend im vertrauten Mini-Design. Die Verarbeitung insgesamt ist sehr solide und gut – alle Kunststoffteile sitzen fest und wirken akkurat gefertigt. Nur die teils mäßig entgrateten Kunststoffkanten geben etwas Grund zu klagen. Die Materialanmutung im Innenraum kann jedoch nicht komplett überzeugen. Grundsätzlich dominiert harter Kunststoff das Ambiente, wobei die Oberflächen meist immerhin lederartig texturiert sind. Auf der Oberseite der Instrumententafel und an den Türverkleidungen verbaut Mini ein Strickgewebe, welches zumindest für eine etwas weiche Haptik sorgt. Ansonsten sind die Türverkleidungen vorn wie hinten sowie die Mittelkonsole hart ausgeführt. Durch die insgesamt stimmige Designsprache und netten Details, wie beispielsweise das gespannte Textilband unten am Lenkrad, welches eine Speiche ersetzt, hinterlässt das Interieur aber dennoch einen wertigen und wohnlichen Gesamteindruck.

3,3 Alltagstauglichkeit

Der Mini Aceman SE kommt als Fünftürer mit vier vollwertigen Sitzen und einem Notsitz in der Mitte im Fond. Mit 453 kg liegt die Zuladung auf einem ordentlichen Niveau, was für vier Personen samt leichtem Gepäck ausreicht. Ordert man die optionale, abnehmbare Anhängerkupplung, darf der rund 1,8 Tonnen schwere Stromer Anhänger mit einer Masse von nur 750 kg ziehen – selbst wenn diese sogar über eine eigene Bremse verfügen. Die Stützlast darf bis zu 75 kg betragen, was für zwei E-Bikes mehr als ausreichend ist. Auf der serienmäßigen Dachreling sind ebenfalls 75 kg erlaubt. Mit 4,08 m hat der Aceman eine stadtverträgliche Länge. Der Wendekreis von 11,2 m könnte aber kleiner ausfallen, um das Rangieren zu erleichtern. Die Fahrzeugbreite von 1,99 m (inklusive Außenspiegel) ist sowohl im Großstadtschungel als auch in Autobahnbaustellen zufriedenstellend zu handhaben. Laut Herstellerangabe gemäß WLTP-Zyklus liegt die Reichweite des Minis bei knapp 390 km. Auf Basis des wesentlich praxisnäheren Verbrauchs im ADAC Ecotest kommt der Stromer auf eine Reichweite von rund 365 km. Absolut betrachtet ein mageres Ergebnis, selbst für ein Elektroauto – in Relation zu den Konkurrenten im Kleinwagensegment ist die Reichweite jedoch durchschnittlich. Die Ladeklappe befindet sich hinten auf der Beifahrerseite, welche durch Druck von außen auf diese geöffnet wird. Hinter der

Klappe befindet sich die CCS-Ladebuchse, welche von zwei einzelnen Kappen geschützt ist, die umständlich abgezogen und anschließend wieder übergestülpt werden müssen. Serienmäßig lässt sich der Aceman SE nur mit bis zu 95 kW per Gleichstrom (DC) oder Wechselstrom (AC) mit maximal 11 kW laden. Ab Werk liegt dem Mini ein Mode-3-Kabel (dreiphasig, 16 A) bei, ein Schuko-Ladekabel für die Haushaltssteckdose gibt es optional. Unter optimalen Bedingungen vergehen 31 min, um die brutto 54,2 kWh (netto 49,2 kWh) große Batterie von 10 auf 80 Prozent SoC (State-of-Charge) mit Gleichstrom zu laden. Gemessen haben wir dabei eine durchschnittliche Ladeleistung von 72 kW bei kurzzeitig maximal 101 kW. Mit Wechselstrom lässt sich die Batterie schnellstmöglich in fünf Stunden vollladen – an einer Haushaltssteckdose bei 10 A (maximal empfohlene Dauerlast) dauert das Vollladen mindestens 25 h. Über eine bidirektionale Ladefunktionalität verfügt der Aceman nicht. Um auf längeren Strecken den DC-Ladeprozess an einer Schnellladesäule zu beschleunigen, kann die Batterie-konditionierung entweder manuell im Infotainment oder bei Auswahl einer Schnellladesäule als Navigationsziel aktiviert werden. Ohnehin lassen sich Ladesäulen in die Routenplanung automatisch integrieren. Außerdem ist es möglich einen Zielladestand einzustellen und die Ladeleistung

(Stromaufnahme) beim AC-Laden zu begrenzen. Während des Ladens informiert das Display im Innenraum über den Ladevorgang.

⊕ Um während des Ladens in Wohngebieten beispielsweise die Ruhe nicht zu stören, lässt sich die Lautstärke des internen Lüfters zur Kühlung der Elektrik während des Ladevorgangs aus dem Infotainment heraus absenken. Damit einher geht jedoch auch eine reduzierte Ladeleistung und entsprechend

auch höhere Ladedauer, denn durch die reduzierte Lüfterdrehzahl nimmt der Kühleffekt ab.

⊖ Im Falle eines Reifenschadens steht lediglich ein Reifenreparaturset zur Verfügung, welches allerdings nur bei kleineren Schäden an den Pnueus die Weiterfahrt ermöglicht. Ein Not- oder vollwertiges Ersatzrad samt Wagenheber und Radmutternschlüssel oder Reifen mit Notlaufeigenschaften wie früher bei Mini sind auch gegen Aufpreis nicht verfügbar.

2,4 Licht und Sicht

Die Übersicht über die Fahrzeugenden der Karosserie ist zufriedenstellend. Grundsätzlich hat man hinter dem ausladenden Armaturenbrett durch die steile Frontscheibe einen guten Blick nach vorn. Um gen Himmel zu blicken oder an Kreuzungen oben montierte Ampeln zu sehen, muss man sich aber nach vorn beugen. Die vordere Abschlusskante lässt sich nur erahnen, denn man erkennt zwar die Oberkante der Scheinwerfer deutlich, den Bereich davor aber nicht. Niedrige Hindernisse vorn lassen sich aber dennoch gut erkennen. Hinten zeigt die Unterkante der Heckscheibe in etwa das tatsächliche Fahrzeugende an, sodass man auch dank der kompakten Abmaße den Mini präzise beim Rückwärtsfahren einschätzen kann. Da die Scheibe aber recht weit oben montiert ist, fällt die Sicht auf Hindernisse hinter dem Stromer nur ausreichend aus. Die Rundumsicht insgesamt ist trotz des dritten Seitenfensters lediglich ausreichend - die Sicht auf den Verkehr ist dank der leicht erhöhten Sitzposition hingegen zufriedenstellend.

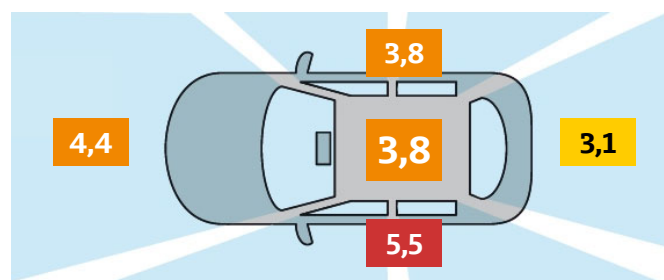
⊕ Serienmäßig ist der Aceman rundum mit zwölf Ultraschallsensoren und einer Rückfahrkamera ausgestattet. Ab dem Ausstattungspaket L ist der Parking Assistant Plus dabei, welcher jeweils unter den Seitenspiegeln und vorn Kameras mitbringt und damit ein 360-Grad-Bild erzeugen kann. Damit lässt sich der Mini noch präziser in enge Lücken manövrieren. Der Einparkassistent ist serienmäßig dabei und leistet gute Arbeit. Mit ihm kann man auch einen Bewegungspfad aufzeichnen, welchen der Mini dann bei Bedarf und passendem Startpunkt selbstständig wieder abfahren kann. Serienmäßig ist der Mini mit sehr hellen LED-Scheinwerfern inklusive adaptiver Lichtverteilung ausgestattet, welche den Lichtkegel an die Geschwindigkeit und Umgebung anpassen. Die Fahrbahnausleuchtung ist etwas inhomogen und an den Seiten nimmt die Helligkeit schnell ab. Ein dediziertes Kurvenlicht ist nicht verfügbar, dafür aber sorgt die zusätzliche Leuchte im Scheinwerfer für eine Illumination des Bereiches vorn neben dem Mini beim Abbiegen. Ein statischer Fernlichtassistent ist serienmäßig an Bord. Nettes Gimmick: Die Signatur des Tagfahrlichts und auch die der Heckleuchten lässt sich anpassen. Auf Wunsch leuchten die Heckleuchten bei aktivem Tagfahrlicht mit und erhöhen damit die Sichtbarkeit im Verkehr. Um die Blendung



Die Rundumsicht des Acemans fällt insgesamt nur ausreichend aus. Niedrige Hindernisse vorn lassen sich noch gut erkennen, wohingegen es hinten aufgrund der hoch montierten Heckscheibe schwierig wird. Mit der optionalen 360-Grad-Kamera lassen sich die Defizite kompensieren.

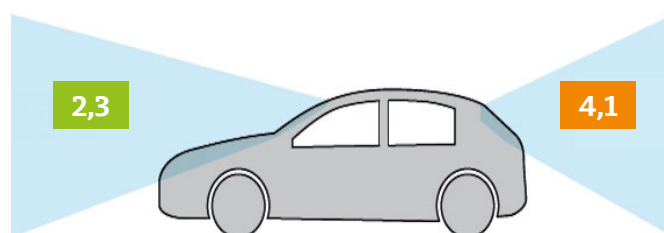
Rundumsicht

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.



durch rückwärtige Verkehrsteilnehmer bei Dunkelheit zu reduzieren, blenden der Innenspiegel und der linke

Außenspiegel serienmäßig ab - für den Spiegel auf der Beifahrerseite ist die Funktion nicht verfügbar. Beide Außenspiegel besitzen einen asphärischen Bereich, sodass tote Winkel reduziert werden können. Selbst bei hohem Tempo leisten die Scheibenwischer gute Arbeit – der von den Wischern gereinigte Bereich könnte insgesamt aber etwas größer ausfallen.

2,4 Ein-/Ausstieg

⊕ Der Einstieg in die leicht erhöhte Karosserie gelingt in der ersten Reihe trotz der breiten Schweller mühelos. Der Mini bietet eine für das Fahrzeugformat große Einstiegsöffnung, wobei die B-Säule recht weit vorn positioniert ist. Mit 46 cm über der Fahrbahn (Sitzfläche ganz nach unten gestellt) sitzt man recht angenehm. Gut zehn Zentimeter höher würde man im Countryman sitzen - im Cooper SE hingegen sechs Zentimeter tiefer. Trotz der elektrisch verstellbaren Sitze ist ein Komforteinstieg nicht verfügbar, welcher den Zustieg noch angenehmer gestalten könnte. Über die auch hinten breiten Schweller gelangt man problemlos in die zweite Reihe. Lediglich der etwas in den Türausschnitt ragende Radlauf trübt die Ergonomie leicht. Die Zentralverriegelung lässt sich klassisch über Tasten an der gut dimensionierten Funkfernbedienung betätigen. Befindet sich der Schlüssel in der Nähe des Minis, öffnet und schließt er beim Annähern und Entfernen vom Fahrzeug selbstständig (Funktion abschaltbar). Zusätzlich lässt sich der Mini per Berührung an den vorderen beiden Türen verriegeln oder per Zug am Griff entriegeln (Funktion nicht abschaltbar). Außerdem kann serienmäßig ein

⊖ Die Kamera im Heck des Acemans ist ungeschützt und daher anfällig für Schmutz, welcher die Sicht schnell trüben kann. Eine Scheinwerferreinigungsanlage ist nicht verfügbar, welche nicht nur zur Reduzierung von Blendung durch verschmutzte Scheinwerfer beitragen könnte, sondern auch die eigene Sicht verbessern würde.

Smartphone mit Ultra-Breitband-Technologie (UWB) als Schlüssel fungieren und diesen per SMS an bis zu fünf weitere Nutzer übertragen. Wer doch lieber die Schlüsselfernbedienung nutzt, hat bei dieser die Möglichkeit, die „Raute“-Taste (Standklimatisierung oder Heimleuchten aktivieren) und Heckklappentaste individuell zu konfigurieren. Keine Selbstverständlichkeit: Das schlüssellose Zugangssystem ist gut gegen Diebstahl abgesichert. Im Test war es nicht möglich, den Aceman mit einem Funkverlängerer unerlaubt zu öffnen. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless. Nach dem Öffnen projizieren die Spots unter den Außenspiegeln ein Mini-Emblem auf den Boden, das Abblendlicht wird eingeschaltet und obendrein erhellen weitere Lampen den vorderen Einstiegsbereich unter den Türen, damit man nachts nicht versehentlich in Pfützen o. Ä. tritt.

⊖ Über einen Haltegriff am Dachhimmel darf sich lediglich der Beifahrer freuen.

3,8 Kofferraum-Volumen

Das Kofferraumvolumen fällt selbst für einen Kleinwagen knapp aus. Im Normalfall gehen in das Gepäckabteil bei Beladung bis zur Hutablage 215 l, wobei der variable Ladeboden dabei auf der untersten Position ruht. Ist der Boden auf der oberen der zwei Stufen, lassen sich damit 40 l nach unten hin abtrennen. Weitere 15 l lassen sich unterhalb des Ladebodens in niedrigster Stufe unterbringen. Entfernt man die Hutablage und nutzt den Stauraum bis unter das Dach, fasst der Kofferraum 295 l - alternativ lassen sich fünf handelsübliche Getränkekisten unterbringen. Bei umgeklappter Rückbank und Beladung bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen) ergeben sich 570 l. Wird der komplette Raum hinter den Vordersitzen genutzt, sind 920 l Stauvolumen möglich.

⊖ Unter der Frontklappe befindet sich kein zusätzlicher Stauraum (Frunk), in dem beispielsweise das Ladekabel griffgünstig untergebracht werden könnte.



Das Kofferraumvolumen ist mit 215 Litern (Standard) knapp bemessen. Bei Beladung bis zum Dach lassen sich 295 Liter verstauen. Maximal ergeben sich 920 Liter hinter den Vordersitzen.

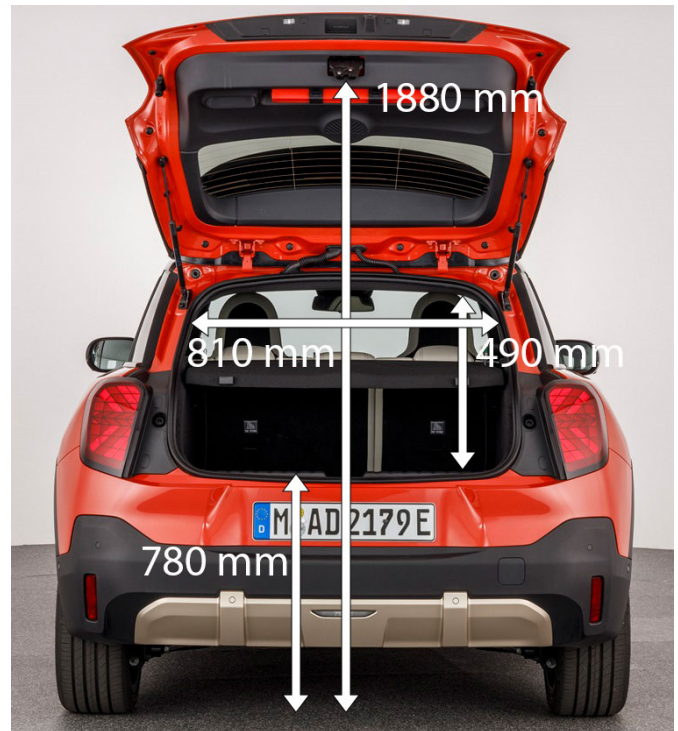
3,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe wird klassisch entweder per Fernbedienung oder Druck auf die Taste an der Klappe entriegelt, etwas angehoben und schon sorgen die Gasdruckfedern für ein Aufschwingen bis in den Endanschlag. Eine elektrische Betätigung ist nicht verfügbar. Die Heckklappe öffnet weit genug. Erst ab einer Körpergröße von über 1,90 m ist darauf zu achten, sich nicht den Kopf zu stoßen. Die Ladekante liegt mit 78 cm sehr hoch über der Fahrbahn und die Bordwand stellt mit zehn Zentimetern eine zusätzliche Hürde beim Ausladen schwerer Gegenstände dar. Befindet sich der Ladeboden in der untersten Position, wächst die Stufe auf rund 18 cm an. Die Nutzbarkeit des Kofferraums ist gut und die Heckklappe gibt im geöffneten Zustand eine großzügige Karosserieöffnung frei. Die an der Klappe befestigte Hutablage könnte aber etwas weiter hochschwingen, denn beim tiefen Einladen von Gegenständen bewegt man sein Gesicht genau in Richtung der Ablage. Durch die mit 60 cm recht geringe Kofferraumtiefe, ist das aber gut verschmerzbar. Links im Ladeabteil befindet sich eine 12-V-Steckdose.

⊕ Die Hutablage lässt sich ohne Probleme unter dem aufstellbaren Ladeboden unterbringen, wenn sie nicht gebraucht wird. Legt man die Rücksitzbank um, ergibt sich bei oben platziertem Ladeboden eine ebene Ladefläche – allerdings klappt zwischen dem Boden und der Lehne ein etwa zwei Finger breiter Spalt, durch den kleinere Gegenstände durchfallen können.

2,5 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne ist asymmetrisch klappbar. Umgelegt wird sie direkt an der Lehne; die Handhabung mittels einfacher Zuglaschen könnte besser gelöst sein, klappt in der Praxis aber ordentlich. Durch den kurzen Kofferraum lässt sich die Lehne ebenfalls vom Laderaum aus entriegeln und mittels kleinem Schubs umwerfen. Die Rücksitzgurte haben aber keine gesonderte Halterung für den Fall einer umgelegten Lehne. Aufgrund der Geometrie der Schließmechanik ist es aber kaum möglich, die Gurte beim Wiederaufstellen einzuklemmen und damit eine Beschädigung zu riskieren.



Die manuelle Heckklappe öffnet weit; die Ladekante ist mit 78 cm über der Fahrbahn sehr hoch und die Bordwand sowie die Stufe zum Ladeboden erschweren das Beladen mit schweren Gegenständen.

⊖ Beleuchtet wird der Kofferraum nur schwach über eine LED rechts.

⊖ Im gesamten Laderaum gibt es weder Taschenhaken, Seitenfächer noch ein Schienensystem zur Ladungssicherung. Ein Gepäcknetz lässt sich ebenfalls nicht anbringen, denn es sind nur zwei Ösen innen an der Bordwand vorhanden. Zudem lassen sich diese nur erreichen, wenn der Ladeboden in unterster Position ruht. Eine praktische Durchlademöglichkeit für lange Gegenstände bietet die Rücksitzlehne nicht.

2,7 INNENRAUM

2,5 Bedienung

Kernstück des Mini-Cockpits ist das zentrale OLED-Touchdisplay mit 24 cm Durchmesser: Hier laufen alle Informationen inklusive Tacho, Klima- und Multimediabedienung zusammen. Im Alltag erweist sich dies jedoch als gewöhnungsbedürftig, da bereits zum Ablesen der Fahrgeschwindigkeit eine erhebliche Blickabwendung vom Verkehrsgeschehen notwendig ist. Sämtliche Informationen werden auf dem Display dargestellt, was zu einem überladenen Eindruck führt. Das zwar kleine, aber übersichtlich gestaltete Head-up-Display (ausfahrbare Projektionsscheibe auf dem Armaturenbrett) erweist sich als wahrer Segen im Alltag und lässt sich über die Lenkradtasten bedienen (u. a. Auswahl Radiosender, Einstellung Fahrerassistenz). Ab dem kleinsten Ausstattungspaket XS ist es dabei – beim Aceman im Favoured Trim sind sowohl das XS- als auch S-Paket serienmäßig an Bord. Die Bedienung des Zentraldisplays geschieht in Anlehnung an die Steuerung eines Smartphones ausschließlich über Touch- und Swipe-Eingaben – einen Dreh-Drücksteller gibt es nicht. An das Bedienkonzept kann man sich gewöhnen, nicht jedoch daran, dass es keine Möglichkeit gibt, seine Hand bei der Bedienung abzustützen. Eingaben während der Fahrt werden insbesondere bei unebener Fahrbahn mitunter zu einer herausfordernden Übung und kosten dadurch wertvolle Aufmerksamkeit. Ärgerlich dabei ist zudem, dass das Swipen teils mehrerer Anläufe und Fingerspitzengefühl bedarf und die Touchflächen partiell recht klein ausfallen. Die Sprachbedienung kann in gewissem Umfang Abhilfe schaffen, Toucheingaben aber nicht vollständig ersetzen. Die Bedienoberfläche bietet für Hauptfunktionen wie Navigation, Telefon, Klima, Multimedia und Home/Apps dauerhaft eingblendete Schnellwahltasten und ermöglicht so eine intuitive Bedienung der Grundfunktionen. Dennoch verfällt man für Detailsinstellungen schnell in einen unkoordinierten Suchmodus in darunter liegenden Menüs, da die Informationsmenge in Kombination mit der starken Blickabwendung während der Fahrt überfordernd sein kann. Im Alltag praktisch ist die einwandfrei erreichbare und ansprechend gestaltete, haptische Schalterleiste unterhalb des Zentraldisplays. Von hier aus kann der Fahrer den Mini – zunächst etwas gewöhnungsbedürftig – per "Schlüsseldreh" starten und die Fahrstufe mittels Kipptaster einlegen, sowie direkt ins Einstellmenü der Fahrerassistenz springen oder die Lautstärke per Drehregler einstellen. Zudem gibt es Tasten für die Scheibenbelüftung/-heizung, den Warnblinker, die elektrische Feststellbremse und den Taster für die Experience-Modes: Ab Ausstattungspaket S lassen sich insgesamt acht verschiedene und teils individualisierbare, vorrangig optische, Modi wählen. Die



Nahezu alle Funktionen werden über das zentrale OLED-Touchdisplay gesteuert, auf welchem auch sämtliche Informationen dargestellt werden. Dadurch sind häufige Blickabwendungen vom Verkehrsgeschehen nötig. Mithilfe des Head-up-Displays lässt sich die Blickführung verbessern.

Klimabedieneinheit findet sich als Touchfelder im Display wieder. Während die Felder für Sitz- und Lenkradheizung als kleine schwebende Kreise zu klein geraten sind, reicht für die Anpassung der Innenraumtemperatur ein grober Treffer auf die Warm-/Kalt-Schaltfläche, was die Bedienung während der Fahrt etwas erleichtert. Die Grundeinstellung der Fahrerposition klappt einwandfrei, das Lenkrad lässt sich manuell und in ausreichendem Umfang einstellen.

⊕ Es gibt zahlreiche detaillierte Anzeige- und Einstelloptionen. Beispielhaft: Statusanzeige von Fahrlichtautomatik und Regensensor jeweils mittels LED in den Hebeln, differenzierter Bordcomputer, dimmen der einzelnen Leseleuchten pro Sitzplatz, Lesezeichen und Animationsvideos in der digitalen Betriebsanleitung. Mini hat sich bei der optischen Gestaltung der Bedienoberfläche und den Individualisierungsmöglichkeiten sichtbar Mühe gegeben – man könnte sogar ein Bild vom Smartphone ins Infotainment laden, an welches sich das Farbschema der Ambientebeleuchtung anpasst. Das Userinterface wirkt zwar verspielt, ist aber eine gelungene Kombination aus BMW-typischer Seriosität und Mini-typischer Liebe zum Detail – in dieser Hinsicht ein echtes Qualitätsprodukt.

1,5 Multimedia/Konnektivität

⊕ In puncto Multimedia und Konnektivität spielt der Aceman klassenübergreifend in der obersten Liga, er bietet nahezu alle aktuellen Infotainment-Features. Die Basics wie ein Radio mit DAB+-Empfang und Bluetooth-Freisprechanlage (inklusive Audiostreaming) sind selbstredend mit an Bord, darüber hinaus bietet der Mini die Möglichkeit, das Smartphone via Apple CarPlay oder Android Auto (beides kabellos) zu verbinden. Die CarPlay-Darstellung könnte aber etwas größer sein – das ist dem 24 cm Zentralsdisplay jedoch geschuldet, welches noch zahlreiche andere Inhalte darstellen muss. Ruft man „Hey Mini“ bzw. betätigt die Taste am Lenkrad, erscheint je nach Einstellung der virtuelle Reisepartner (Sprachassistent) namens Spike - ein kleiner animierter Hund – oder ein Mini. Der Assistent bietet einen enormen Eingabeumfang, lernt kontinuierlich dazu von den eigenen Routinen und kann ausgewählte Funktionen aus den Bereichen Fahrzeugeinstellung, Fahrerassistent, Entertainment, Kommunikation und Navigation steuern. Zusätzlich lässt sich Alexa verknüpfen, um etwaige Smarthome-Funktionen zu steuern. Hierzu ist ein entsprechendes Amazon-Konto und Mini-ID nötig. Darüber hinaus bietet Mini mit seinem Connected Store eine stetig wachsende Vielfalt an App-Funktionalitäten. Beispielsweise besteht die Möglichkeit, Video-Inhalte zu streamen oder Spiele zu spielen, zum Beispiel via AirConsole App, bei der die Smartphones der Insassen als Controller fungieren. Für das akustische Ambiente bietet Mini optional (im Testwagen vorhanden) ein 315-W-Surround-Soundsystem von Harman/Kardon mit zehn Lautsprechern an, welches seinem Namen durchaus gerecht wird. Allerdings ist es nicht einzeln,

sondern nur im Paket erhältlich (ab Paket L für 4.780 Euro). Das serienmäßige Navigationssystem basiert auf Online-Kartenmaterial und informiert in Echtzeit über die aktuelle Verkehrslage. Darüber hinaus lassen sich Navigations-Infos in das Live-Bild der Außenkameras projizieren und im Zentralsdisplay darstellen (Augmented Reality), wodurch das Finden des richtigen Abzweigs in fremder Umgebung erleichtert wird; hierzu ist die Mini Navigation AR (ab Paket L) notwendig. Serienmäßig ist der Aceman im Favoured Trim mit einer induktiven Ladeschale (15 W) für kompatible Smartphones ausgestattet. Über letzteres können auch zahlreiche Einstellungen am Mini via App vorgenommen oder Befehle versendet werden. So können alle wichtigen Fahrzeuginformationen aus der Ferne abgerufen oder mithilfe des optionalen Parking Assistant Plus (ab Paket L) und dem Smartphone der Mini ferngesteuert ein- oder ausgeparkt werden. Über die integrierte eSIM lässt sich zudem ein WLAN-Hotspot für bis zu zehn Geräte eröffnen. Mithilfe der WLAN-Verbindung zum Aceman lassen sich dann auch die Bilder auf das Smartphone übertragen, welche man mit der Innenraumkamera (ab Paket XL für 6.930 Euro) geschossen hat. Jene Kamera dient auch dazu, remote über die Mini-App den Innenraum zu prüfen bzw. im Falle eines Diebstahls automatisch Aufnahmen von den Eindringlingen machen zu können. Vorn und hinten gibt es jeweils zwei USB-C-Anschlüsse, ein Online-Radio vermissen wir jedoch angesichts der sonstigen vorhandenen Features. Erfreulich sind zudem die umfangreichen Einstellmöglichkeiten hinsichtlich Nutzerprofile und Datenschutz.

2,4 Raumangebot vorn

⊕ In puncto Raumangebot vorn muss man im Vergleich zum größeren Countryman Abstriche hinnehmen – das Gesamtergebnis fällt aber immer noch gut aus. Der Fahrersitz lässt sich für bis zu 1,95 m große Personen zurückfahren, die Kopffreiheit würde sogar für Menschen mit über zwei Metern Körpergröße reichen. Nicht verwunderlich bei den Fahrzeugabmaßen ist die geringe Innenbreite, welche aber bei durchschnittlichen Staturen in der ersten Reihe nicht negativ auffällt. Die recht hohe Seitenlinie und die etwas schmalen

Seitenfenster trüben in Kombination mit dem dunklen Dachhimmel das subjektive Raumgefühl leicht - für den Favoured Trim ist kein heller Himmel verfügbar. Dafür sorgt das optionale Panoramadach für eine luftige Atmosphäre. Die serienmäßig mehrfarbige Ambientebeleuchtung setzt weitere wohnliche Akzente, sogar seitlich am Panoramadach. Hinter dem Zentralsdisplay sorgen zwei "Projektoren" dafür, dass das Armaturenbrett ebenfalls individuell erleuchtet wird.

3,7 Raumangebot hinten

Das Raumangebot im Fond kann nicht überzeugen. Ist der Fahrersitz für eine 1,85 m große Person eingestellt, finden dahinter noch die Beine einer Person mit rund 1,85 m Größe Platz, wobei die Kopffreiheit für knapp 1,90 m große Insassen ausreicht. Die Innenbreite genügt locker für zwei Personen, für drei Insassen wird es dennoch arg eng – hier fehlen dem Aceman mehr als zehn Zentimeter an Innenbreite im Vergleich zum Counterman. Das subjektive Raumgefühl leidet unter der hohen, leicht ansteigenden Seitenlinie und den dadurch schmalen Seitenfenstern. Zudem befinden sich die Köpfe der Fondpassagiere direkt neben den C-Säulen und man stößt mit den Ellenbogen leicht gegen die Seitenverkleidungen. Da das optionale Panoramadach nicht bis komplett nach hinten reicht, haben die Fondinsassen von diesem praktisch keinen wesentlichen Lichteintrag mehr. Dafür setzt sich die Ambientebeleuchtung auch in der zweiten Reihe dezent in den Türverkleidungen fort.



Die Platzverhältnisse im Fond sind knapp bemessen. Personen bis zu einer Größe von 1,85 m finden ausreichend Platz. Nebeneinander lässt es sich auf Dauer nur zu zwei sitzen, mehr lässt die Innenraumbreite nicht zu.

3,8 Innenraum-Variabilität

Der Aceman kommt mit einer lediglich geteilt klappbaren Rückbank - mehr Innenraumvariabilität gibt es nicht, wie in der Klasse üblich. Das Angebot an Ablagen im Mini ist durchschnittlich: Vorn in der sehr tief sitzenden Mittelkonsole lässt sich das Smartphone in der gummierten, induktiven Ladeschale platzieren und stets gut erreichen. Dahinter befinden sich die zwei Becherhalter, welche zwar chic aussehen, aber praktisch maximal als Umfallschutz für passende Getränkehalter dienen können – eine Anpassung an verschiedene Formate ist nicht möglich. Dahinter, unterhalb der Mittelarmlehne, gibt es ein kleines Fach mit praktischem Klappdeckel, in das sich loser Kleinkram verstauen lässt. Das Fach wäre für

Haustürschlüssel prädestiniert, leider verzichtet Mini - wie auch bei den Türfächern - auf eine Beflockung, welche Klappergeräusche minimieren könnte. Die Türfächer sind vorn wie hinten eher kompakt gehalten, Einliter-Flaschen finden dennoch immer Platz – vorn passen sogar 1,5-l-Exemplare rein. Ein praktisches Brillenfach im Dachhimmel vermissen wir jedoch. In der zweiten Sitzreihe befindet sich nur ein Becherhalter in der Mittelkonsole, welcher sich ebenfalls nur eingeschränkt nutzen lässt. Dafür gibt es nützliche Jackenhalter im Fond. Das unbeflockte Handschuhfach fällt eher klein aus, ist weder beleuchtet noch klimatisiert und lässt sich auch nicht abschließen.

3,0 KOMFORT

3,7 Federung

Dem Aceman haben die Ingenieure ein gewollt straff abgestimmtes Fahrwerk für das Mini-typische Gokart-Gefühl spendiert. Die Vorderräder werden über McPherson-Federbeine inklusive Stabilisator geführt, hinten kommt eine Mehrlenkerachse inklusive Stabilisator zum Einsatz. Die Dämpfer rundum kommen ohne elektronische Regelung aus. Für den Fahrspaß bei sportlicher Ambition eignet sich das Fahrwerk bestens, insbesondere auf längeren Strecken hingegen dürfte es die meisten Insassen auf eine Belastungsprobe stellen. Die Abstimmung ist so straff, dass der Aceman zum Mitwippen analog zur Welligkeit der Fahrbahn neigt. Im Stadtverkehr wird die Fahrbahntopologie merklich in den Innenraum transportiert, wobei größere Stöße ordentlich abgefedert werden. Überland

kommt der sportliche Charakter bei agilem Fahrstil passend rüber – sofern man die Ambition dazu auch verspürt. Längere Wellen kaschiert der Mini, kürzere führen hingegen zum Stuckern und Wippen - Rückmeldung über den Fahrbahnzustand bekommt man stets detailreich. Auf der Autobahn leidet dadurch der Langstreckenkomfort aber enorm: Kanten dringen merklich in den Innenraum und hin und wieder lässt die Fahrbahnwelligkeit den Aceman zum Wippen verführen, was zu periodischen Kontakten mit der Kopfstütze führen kann. Höherfrequente Anregungen, wie bei der Überfahrt von Kopfsteinpflaster, schluckt das Fahrwerk gut – abgesackte Pflastersteine hingegen werden umso deutlicher den Insassen gemeldet. Ähnlich ist es, wenn man Gullydeckel oder Kanten bei

Fahrbelagswechsel überfährt: Hier reagiert der Aceman bockig, was für steife Fahrwerkslager und ein hohes Dämpfungsmaß spricht. Querhindernisse werden von der Vorderachse

beachtlich sanft abgefedert, die Hinterachse spricht deutlich straffer an.

3,1 Sitze

Die Sitze des Mini Aceman sind serienmäßig mechanisch in den Grundeinstellungen (Längsrichtung, Höhe, Lehnenneigung) verstellbar. Ordert man das größte Paket XL (6.930 Euro, im Testwagen vorhanden), lässt sich das Gestühl für die vorderen Insassen elektrisch inklusive Sitzflächenneigung verstellen. Dann ist auch der Aktivsitz für den Fahrer dabei, welcher eine vierfach elektrisch verstellbare Lordosenstütze, Massagefunktion (über Lordosenstütze) und Memory-Funktion mitbringt. Die Sitzposition lässt sich dann an die Mini-ID koppeln oder auf einen der zwei Speicherplätze ablegen und bei Bedarf abrufen. Abseits der Einstelloptionen geht der Sitzkomfort in der ersten Reihe in Ordnung und der Seitenhalt ist dank der ausgeprägten Wangen durchaus für sportliche Ambitionen geeignet – nur die Schulter könnte stärker abgestützt sein. Die Arme lassen sich oben auf der Türverkleidung nicht dauerhaft bequem ablegen, dafür aber unten dank der ergonomischen Form der Verkleidung und des dünn gepolsterten Strickbezugs. Die Sitze im Fond sind außen zufriedenstellend geformt – durch den spitzen Kniewinkel (höheres Bodenblech, da die

Batterie im Unterboden steckt) liegen die Oberschenkel jedoch nur wenig auf der straff gepolsterten Rückbank auf. Der Mittelsitz ist recht schmal geschnitten, etwas erhöht und härter gepolstert, weshalb er nur für kürzere Strecken empfehlenswert ist. Die nur dünn gepolsterten Armauflagen der hinteren Türverkleidung sind im mittleren Bereich ähnlich günstig geformt wie vorn und lassen daher eine langanhaltende Ablage zu. Der andere Arm hingegen wird nicht abgestützt, da es keine Mittelarmlehne beim Aceman gibt.

⊖ Um die Sitzposition des Fahrers noch weiter anzupassen, bietet Mini leider keine Gurthöhenverstellung und die in die Sitze integrierten Kopfstützen sind nicht verstellbar. Für manche Staturen ist sie in dieser fixierten Position unkomfortabel, da sie den Kopf zu weit nach vorne drückt und die Person damit in eine unnatürliche Haltung zwingt. Zudem ist die Mittelarmlehne, welche ausschließlich für den Fahrer nutzbar ist, nicht in der Höhe oder Länge verstellbar – hier passt es, oder eben nicht.

2,7 Innengeräusch

Der Aceman bietet einen befriedigenden Geräuschkomfort. Vom elektrischen Antriebstrang bekommt man nahezu nichts mit – lediglich beim genauen Hinhören lässt sich ein leises Fiepen wahrnehmen, sodass es innerorts im Innenraum angenehm leise ist. Windgeräusche sind ab Geschwindigkeiten oberhalb von 130 km/h merklich wahrnehmbar und lassen sich größtenteils aus dem Bereich um die A-Säulen verorten. Geräusche aus den Radkästen spielen eine untergeordnete Rolle – die hinteren Radkästen sind sogar mit Filz gedämmt. Ansonsten

fallen Umgebungs- und Abrollgeräusche ins Gewicht. Um erstere etwas zu reduzieren, könnte eine Doppelverglasung und doppelte Dichtlippen um die Türausschnitte helfen. Die Abrollgeräusche können aus den härteren Fahrwerkslagern resultieren, welche mehr Körperschall an den Karosserie-Resonanzkörper übertragen. Mit einem bei Richtgeschwindigkeit auf der Autobahn gemessenen Geräuschpegel von 68,3 dB(A) wird das subjektiv lediglich befriedigende Geräuschniveau bestätigt.

2,1 Klimatisierung

⊕ Serienmäßig verfügt der Mini über eine Zweizonen-Klimaautomatik mit Umluftautomatik. Der Automatikmodus lässt sich in fünf Intensitätsstufen einstellen, allerdings ist die Luftverteilung für Fahrer und Beifahrer nicht getrennt regelbar. Positiv: Alle vier vorderen Ausströmer lassen sich unabhängig von der Ausströmrichtung in ihrer Intensität dosieren – heutzutage keine Selbstverständlichkeit. Eine Standklimatisierung und effiziente Wärmepumpe sind serienmäßig mit an Bord. Die Lenkrad- und Sitzheizung in der

ersten Reihe sind Serie – eine Sitzbelüftung gibt es auch gegen Aufpreis nicht.

⊖ Der Fond wirkt in puncto Klimatisierung etwas vernachlässigt: Ausströmer gibt es nicht einmal unter den Vordersitzen und eine Sitzheizung ist auch nicht verfügbar. Um den Klimakomfort auf der zweiten Sitzreihe etwas zu verbessern, gibt es optional (ab Paket M für 3.710 Euro) zumindest die Sonnenschutzverglasung (verdunkeltes Glas ab B-Säule).

1,0 MOTOR/ANTRIEB

1,2 Fahrleistungen

⊕ An der Vorderachse des Aceman SE zerrt eine Hybridsynchronmaschine mit 160 kW (218 PS) und 330 Nm, welche über ein Reduktionsgetriebe die Antriebskraft an die Vorderräder abgibt. 7,1 s gibt der Hersteller für den Standardsprint von 0 auf 100 km/h an – bei Tempo 170 km/h wird der Vortrieb elektronisch eingebremst. Acht dezidierte Fahrmodi lassen sich über den Experience-Schalter in der Mittelkonsole wählen, wobei fünf davon (Balance, Personal, Timeless, Vivid und Trail) lediglich optische Einflüsse auf das Innenraumambiente haben. Standardmäßig ist der Core-Modus ausgewählt, welcher den größten Komfort bieten soll. Im Gokart-Modus wird die größtmögliche Agilität fokussiert, wobei individuelle Anpassungen zum Beispiel an der Lenkung

oder der Stabilitätskontrolle getätigt werden können. Im Green-Modus steht die Effizienz im Vordergrund. Im Test wird der Mini im Standardmodus (Core) betrieben, wobei der Startmodus (nach dem Einschalten des Mini) geändert werden kann. Die Fahrleistungen fallen durchweg sehr gut aus: Von 15 auf 30 km/h geht es in 0,9 s (Einfädeln in den Verkehr), der Spurt von 60 auf 100 km/h gelingt in 3,5 s (Überholvorgang) und für den Zwischenspur von 80 auf 120 km/h vergehen nur 4,6 s. Der getestete Aceman als SE (zweite Leistungsstufe nach dem E mit 135 kW (184 PS)) vermittelt bereits Fahrspaß und der kräftige Antrieb kommt mühelos mit dem Fahrzeug zurecht. Noch mehr Leistung bietet nur noch der John Cooper Works Aceman E mit 190 kW (258 PS).

1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Wie man es von einem ausgereiften Elektromotorsystem erwartet, sind Vibrationen für den Mini ein Fremdwort – der Antrieb ist sehr gut von der Karosserie entkoppelt. Defizite in der Leistungsentfaltung sind selbst dann nicht wahrnehmbar,

wenn man oft hintereinander hohe Lasten abfordert – auch bei höherem Tempo schiebt die E-Maschine vehement an. Das Ansprechverhalten ist sehr spontan und animiert regelrecht zu einer sportlichen Fahrweise.

0,8 Schaltung/Getriebe

⊕ Da die E-Maschine ein weites Drehzahlband abdeckt, ist kein Getriebe mit mehreren Übersetzungsstufen notwendig. Entsprechend sind Schaltrücke oder Zugkraftunterbrechungen für den Stromer ein Fremdwort. Das Schaltschema des Gangwahltasters in der Mittelkonsole lässt sich narrensicher bedienen – die eingelegte Fahrstufe wird per LED zur Kontrolle angezeigt. Der Wechsel zwischen der Vor- und Rückwärtsstufe erfolgt sehr flott, was zügiges Wenden oder Rangieren erleichtert. Sehr langsames und mit dem Bremspedal fein dosierbares „Kriechen“, wie es im dichten Verkehr notwendig sein kann, ist mit dem E-Antrieb ohne Probleme möglich. Die fünf Einstellstufen der Rekuperation werden entweder per

Gangtaster (D- oder B-Modus) oder im Menü ausgewählt: hoch, mittel, niedrig und adaptiv. Letzterer Modus passt die Stärke der Bremsenergieerückgewinnung an äußere Umgebungseinflüsse wie die Relativgeschwindigkeit zu einem vorausfahrenden Fahrzeug an. Im B-Modus (Brake) lässt sich sogar das Fahren nur mit dem Gaspedal realisieren: Nimmt man das Gas weg, rekuperiert der Mini bis in den Stillstand (One-Pedal-Driving) und bei eingeschalteter Auto-Hold-Funktion (Serie, Aktivierung im Menü) zieht er dann auch die Feststellbremse an und sichert damit das Fahrzeug gegen Wegrollen. Alternativ lässt sich die Feststellbremse auch manuell per Taste neben dem Gangwahltaster aktivieren.

2,6 FAHREIGENSCHAFTEN

2,2 Fahrstabilität

⊕ Der Mini Aceman kann im Kapitel Fahrstabilität überzeugen. Auf einen Lenkimpuls, wie er beim spontanen Ausweichen oder in Schreckreaktionen auftreten kann, reagiert der Stromer sehr souverän. Die Richtungsänderung wird zunächst rasch umgesetzt, anschließend sorgen das feinfühlig agierende ESP und die Dämpfung in der Lenkung für eine schnelle Beruhigung des Fahrzeugs. Im ADAC

Ausweichtest lässt sich der Mini agil und leichtfüßig durch die Pylonengasse dirigieren. Das Anlenken geschieht zielgenau ohne Lenkungsverhärten und das sportlich abgestimmte ESP lässt ein leichtes Drängen des Hecks zu. Übertriebt man es am Lenkrad, greift das ESP rechtzeitig und effektiv ein, sodass der Mini mit deutlichen Reserven den Test sicher besteht. Bei Bedarf kann man den Parcours mit dem Aceman auch sehr

dynamisch durchfahren, denn das Fahrwerk hat querdynamisch viel Potenzial zu bieten. Am Limit greift das ESP subtil ein und unterstützt beim Richtungswechsel. Oberhalb des Limits sorgt es für einen sicheren und gezielten Tempoabbau. Steigert man sukzessive das Tempo in langgezogenen Kurven, bleibt der Mini lange neutral und schiebt erst recht spät sicher über die Vorderräder. Geht man hingegen abrupt vom Gas bei starker Rekuperationseinstellung bzw. bremst, wird das Heck leicht – bleibt aber dank des ESP stets unter Kontrolle. Aufbaubewegungen fallen selbst bei flotter Fahrt kaum ins Gewicht – lediglich beherztes Beschleunigen verdeutlicht der Aceman über munteres Anfahrnicken. In puncto Geradeauslauf macht der Mini eine gute Figur und lässt sich von Spurrillen oder

Fahrbahnquerneigungen wenig beeindrucken – einseitige Anregungen hingegen sorgen für leichte Richtungsänderungen und die Lenkung bleibt auch gern mal abseits der Nulllage stehen.

⊖ In Sachen Traktion kann der Aceman SE nicht überzeugen. Die Vorderachse ist nicht nur bei feuchter Fahrbahn merklich überfordert mit dem kräftigen E-Antrieb, sodass die Antischlupfregelung häufig im Einsatz ist. Im Menü lässt sich explizit eine Anfahrunterstützung dazuschalten, wobei die Regelung bereits im Normalfall den Reifen beachtlich gut oder gar besser am Kraftschlusslimit hält. Bei sportlicher Fahrweise darf man entsprechend mit einem erhöhten Reifenverschleiß an den vorderen Rädern rechnen.

2,8 Lenkung

Die Lenkung des Aceman ist mit einer Übersetzung von 2,5 Umdrehungen vom rechten zum linken Anschlag recht direkt übersetzt und lässt den Stromeer damit spielerisch entlang kurviger Straßen zirkeln. Der benötigte Lenkwinkel lässt sich vor der Kurve bereits gut abschätzen, sodass im Kurvenverlauf kaum Korrekturen notwendig sind. Lediglich das Lenkgefühl trübt den Eindruck etwas: Um die Nulllage wirkt die Lenkung recht lose und neigt zum Kleben. Bei zunehmendem Lenkwinkel steigt der Lenkwiderstand passend und vermittelt dem Fahrer Informationen über die Radstellung. Die Rückmeldung über die Haftungsverhältnisse an der Vorderachse hingegen könnte präziser ausfallen – daran ändert die sportlichere Abstimmung im Gokart-Modus mit höheren Lenkkräften wenig. Lässt man im ausgelenkten Zustand das Lenkrad los, stellt die Lenkung zwar straff zurück, zentriert aber nicht selbstständig

wieder in die Neutrallage. Blind lässt sich die Nulllage auch nicht präzise erfühlen, da die Mitte recht lose und undefiniert wirkt. Bei niedrigem Tempo sind die Bedienkräfte gering, sodass sich der Mini mühelos rangieren lässt – bei zunehmendem Tempo nimmt das benötigte Handmoment zu und vermittelt dadurch mehr Fahrzeugkontrolle.

⊖ Bei niedrigem Tempo und starker Leistungsabfrage treten deutliche Antriebseinflüsse auf und ziehen am Lenkrad. Je nach Fahrbahnneigung oder vorhanden Spurrillen, lässt sich die bevorzugte Zugrichtung erahnen, sodass man bei beherztem Tritt aufs Gas beide Hände fest am Steuer lassen sollte. Angesichts des deutlichen Anfahrnicken bzw. Ausfederns beim Beschleunigen ist es denkbar, dass der deutliche Rückgang der Spurstabilität kinematischer Natur ist.

2,8 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus Tempo 100 km/h steht der Mini Aceman SE durchschnittlich nach 36,0 m (Mittel aus zehn Bremsungen) – ein befriedigendes Ergebnis. Die

Bremsleistung bleibt dabei auf einem konstanten Niveau. Dosieren lässt sich die Bremse dank des spürbaren Druckpunkts am Pedal gut und reagiert bissig bei schnellem Tritt.

1,4

SICHERHEIT

0,6

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Für den Aceman gibt es so gut wie alle Assistenten, welche das BMW Konzernregal zu bieten hat. Insgesamt wirken die Systeme ausgereift und leisten einen deutlichen Mehrwert im täglichen Fahrgeschehen. Positiv anzumerken ist, dass ein Großteil bereits serienmäßig mit an Bord ist. Mithilfe der Kamera hinter der Frontscheibe und Radarsensoren in der Front überwacht der Mini den Bereich vor ihm und warnt bei zu geringem Abstand oder drohenden Frontalkollisionen. Ignoriert der Fahrer die Warnungen, leitet der Aceman auch selbstständig eine Notbremsung ein (bis zur Höchstgeschwindigkeit). Ebenso greift der Mini an Kreuzungen (bis 80 km/h) oder beim Abbiegen mit Gegenverkehr (bis 25 km/h) bei Bedarf ein. Außerdem warnt er sowohl beim Spurwechsel (inklusive Eingriff in die Lenkung) als auch beim Aussteigen, falls man jemanden aus dem Verkehrsgeschehen hinter einem übersehen hat. Beim Rückwärtsfahren leitet der Aceman auch bei Erkennung eines Hindernisses oder querendem Verkehr ein Notbrems-Manöver ein. Im Falle einer Notbremsung blinken die Bremsleuchten, um dem nachfolgenden Verkehr die Gefahrensituation zu verdeutlichen. Nach dem Stillstand wird die Warnblinkanlage zur Sicherung der Situation eingeschaltet. Ein Abstandsregeltempomat (ACC) ist serienmäßig an Bord – bei Bedarf lässt er sich auch als klassischer Tempomat betreiben und beherrscht das Anfahren aus dem Stillstand. Aktuelle Geschwindigkeitsbeschränken können entweder manuell oder automatisch übernommen werden. Die Weitsicht des Systems ist hierbei positiv hervorzuheben: Bereits beim Erreichen des Schildes ist das Tempo entsprechend angepasst. Außerdem wird die Fahrgeschwindigkeit an die Streckenführung adaptiert. Bei regulärer Fahrt, auch ohne eingeschaltete Navigation, wird dem Fahrer zusätzlich über das Head-up-Display eine Skizze und Informationen zum vorausliegenden Streckenverlauf angezeigt, um den Bremspunkt rechtzeitig zu treffen. Mit dem optionalen Lenkassistenten (Driving Assistant Plus, nur in Verbindung mit dem XL-Paket für 6.930 Euro) zieht Teilautonomie beim Aceman ein. Dieser unterstützt den Fahrer bis zur Höchstgeschwindigkeit beim Lenken – kann allerdings keinen Spurwechsel vornehmen oder dabei unterstützen. Dafür ist der Ausweichassistent Serie, welcher bis Tempo 160 km/h seine Dienste leistet. Auf Wunsch zeichnet der Mini auch das Verkehrsgeschehen um ihn herum inklusive GPS-Koordinaten, Fahrgeschwindigkeit, Datum und Uhrzeit für Dokumentationszwecke, z. B. im Falle eines Diebstahls oder Unfalls, auf. Eine Reifendruckkontrolle ist als direkt messendes System serienmäßig dabei.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbrems-system	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Serie
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	Serie
	Notfallassistent	Serie
	Ausstiegswarnung	Serie
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	Serie
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (direkt messend)

1,4 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Zum Testzeitpunkt (05/2025) lagen keine Ergebnisse des Euro NCAP-Crashtests vor. Angesichts der reichhaltigen passiven Sicherheitsausstattung des Acemans und den fünf-Sterne-Ergebnissen seiner Brüder Cooper und Countryman, sollte man keine gravierend abweichenden Resultate fürchten müssen. Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags gehören zur Serienausstattung. Ebenso Seitenairbags im Fond und ein Centerbag zwischen den Insassen der ersten Reihe. Knieairbags hingegen sind nicht verfügbar. Gurtstraffer und -kraftbegrenzer sind auf allen äußeren Sitzplätzen vorhanden. Nicht angeschnallte Insassen werden aktiv ermahnt, wenn diese den Gurt nicht angelegt haben. Außerdem wird dem Fahrer der Anschnallstatus angezeigt und entsprechend gemeldet, wenn sich jemand während der Fahrt abschnallt. Praktisch: Die Gurtwarnung lässt sich auf der Rückbank ausschalten für den Fall, dass Gegenstände wie Jacken o. Ä. auf der Rückbank fälschlicherweise eine Warnung auslösen. Die vorderen Kopfstützen lassen sich für Personen mit rund 1,90 m Körpergröße passend einstellen. Hinten auf den äußeren Plätzen hingegen bieten sie nur Schutz für etwa 1,75 m groß Gewachsene. Die mittlere Fondkopfstütze lässt sich weniger weit herausziehen und bietet damit nur eingeschränkten

Schutz. Das Warndreieck befindet sich gut erreichbar in der Heckklappe, der Verbandskasten hingegen ist bei beladenem Gepäckabteil unter diesem im Ernstfall schlecht zugänglich. Sofern der Mini eine drohende (Heck-) Kollision erkennt, leitet er Crash-vorbereitende Maßnahmen wie das Schließen der Fenster bis auf einen Spalt oder das Aufstellen der Rückenlehne des Beifahrersitzes ein. Wenn der Aceman in einer Kollision verwickelt war, bremst er automatisch bis zum Stillstand ab, um die Folgen einer möglichen Sekundärkollision abzumildern.

⊖ Der Aceman hat keine höhenverstellbaren Sicherheitsgurte zu bieten, mit denen die Gurtführung noch besser an die eigene Sitzposition angepasst werden könnte. Die zwei stabilen Ösen innen an der Bordwand des Kofferraums lassen sich nur eingeschränkt nutzen, um Gegenstände mit Gurten gegen Verrutschen sichern zu können. Im Normalfall genügt die Hutablage, um die Fahrgäste vor herumfliegenden Gepäckstücken aus dem Kofferraum zu schützen. Falls man den Aceman aber bis zum Dach hoch beladen möchte, muss man sich eine eigene Methode zur Ladungssicherung überlegen, denn selbst im Zubehör gibt es kein Trenngitter o. Ä., um die Insassen weiterhin zuverlässig schützen zu können.

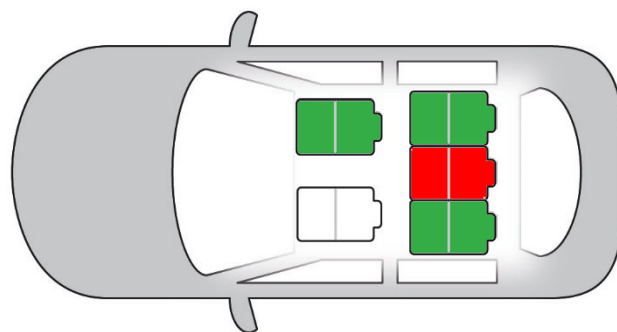
2,3 Kindersicherheit

⊕ Insgesamt lassen sich drei Kindersitze gleichzeitig im Mini Aceman SE sicher installieren – zwei auf der Rücksitzbank und einer auf dem Beifahrersitz. Das Befestigen der Kindersitzen mit den Gurten klappt dabei gut, die hinteren Türen erleichtern den Zugang und die festen Gurtschlösser das Anschnallen. Sowohl der Beifahrersitz als auch die beiden äußeren Plätze auf der Rückbank verfügen über eine gut erreichbare Isofix-Anbindung inklusive i-Size-Freigabe und Ankerhaken (Top Tether). Den Beifahrerairbag deaktiviert man über das Bordmenü, um eine rückwärtsgerichtete Babyschale montieren zu können. Lediglich der mittlere Sitzplatz hinten ist durch die ungünstigen Gurtanlenkpunkte, die fehlende Isofix-Halterung und die ohnehin seitens des Herstellers deutlichen Einschränkungen für Kindersitze nicht zu empfehlen. Durch die kompakten Platzverhältnisse auf der zweiten Reihe des Aceman schränken im Fond montierte Babyschalen die Längsverstellung der vorderen Sitze deutlich ein. Der Mini verfügt rundum über einen wirksamen Fenstereinklemmschutz. Vom Fahrerplatz aus lassen sich die hinteren Fenster gegen unbeabsichtigtes Öffnen verriegeln.

⊖ Auf dem Beifahrersitz lassen sich hohe Kindersitze nur eingeschränkt verbauen, da die in die Sitze integrierten

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)

Kopfstützen den Kindersitz nach vorn drücken können und damit deren Lehne nicht mehr flächig an der Sitzkontur des Mini anliegt. Entsprechend ist eine Sitz- und Einbauprobe vor dem Kindersitzkauf wie grundsätzlich immer empfohlen. Die Kindersicherung in den Fondtüren ist nur über einen mechanischen Schlüsselschalter bedienbar - Manipulation von Kindern kann damit aber ausgeschlossen werden.

2,3 Fußgängerschutz

⊕ Die Front des Acemans ist weitgehend glattflächig und insbesondere im mittleren Bereich der Motorhaube nachgiebig gestaltet, sodass das Verletzungsrisiko für Fußgänger bei einer Kollision gemildert wird. Zusätzlich ist eine aktive Motorhaube verbaut, welche automatisch angehoben wird im Falle einer Kollision mit Passanten (bis 55 km/h), um das Verletzungsrisiko weiter zu senken. Ausgehend von den massiven A-Säulen und der Frontscheibenwurzel ist dennoch

ein gewisses Verletzungspotenzial für vulnerable Verkehrsteilnehmer vorhanden. Ein vorausschauender Notbremsassistent, welcher Fußgänger und Radfahrer erkennt (5 bis 80 km/h), ist serienmäßig an Bord. Dadurch sollten sich ein Großteil der Kollisionen abwenden lassen bzw. deren Folgen deutlich reduzieren. Außerdem gibt der Mini Töne von sich, wenn er mit niedrigen Geschwindigkeiten daher gleitet, um auf sich aufmerksam zu machen.

0,9 UMWELT/ECOTEST

0,6 Verbrauch/CO₂

⊕ Der beim Elektrozyklus des ADAC Ecotest ermittelte durchschnittliche Stromverbrauch des Mini Aceman SE liegt bei niedrigen 15,5 kWh pro 100 km, woraus eine Reichweite von rund 365 km resultiert. Beim Verbrauch berücksichtigt sind auch die Ladeverluste, welche bei maximaler AC-Ladeleistung entstehen; im Falle des Testwagens sind das 11 kW (dreiphasig, 16 A). 57 kWh werden benötigt, um die 49,2 kWh nutzbare Kapazität der Batterie komplett aufzuladen. Es werden also

rund 16 Prozent mehr elektrische Energie für den Ladeprozess gebraucht, als nutzbar in der Batterie landen. Ein wesentlicher Verursacher für die Verluste ist das Bordladegerät, welches den Wechsel- in Gleichstrom wandeln und das Spannungsniveau anpassen muss. Auf Basis des Verbrauchs von 15,5 kWh/100 km ergibt sich eine CO₂-Bilanz von 78 g/km (deutscher Strommix nach Auskunft des Umweltbundesamts). Daraus folgen 57 der möglichen 60 Punkte im ADAC Ecotest in der Kategorie CO₂.

1,1 Schadstoffe

⊕ Lokal entstehen am vollelektrischen Mini Aceman SE zwar keine Schadstoffemissionen, in den für die Stromversorgung in Deutschland notwendigen Kraftwerken aber schon. Diese Emissionen durch die Stromerzeugung werden dem E-Auto zugerechnet. Je niedriger der Stromverbrauch, desto sauberer die Bilanz. Für eine gute Bewertung im Ecotest ist also nicht die Reichweite, sondern die Effizienz eines Antriebs entscheidend

– unabhängig von der Antriebstechnologie. Somit sind an den Testverbrauch des Minis von 15,5 kWh/100 km u.a. NO_x-Emissionen von 63 mg/km geknüpft. Der Aceman landet unterm Strich bei 49 von 50 möglichen Zählern im Bereich Schadstoffe und erhält insgesamt ein Ergebnis von 106 Punkten. Das reicht locker für fünf Sterne im ADAC Ecotest.

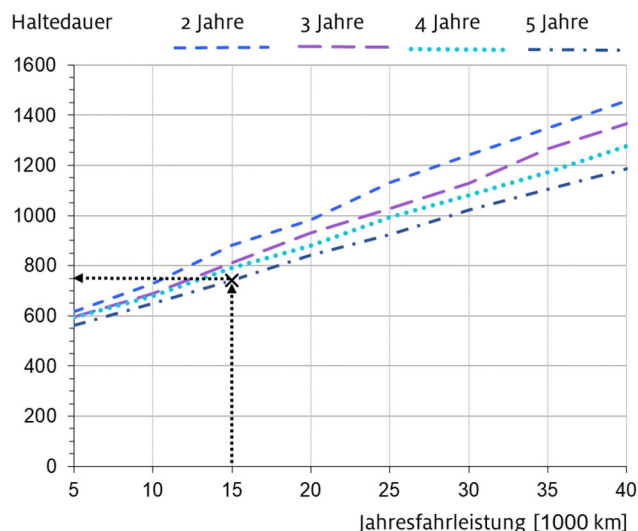
2,6 AUTOKOSTEN

2,6 Monatliche Gesamtkosten

In der Basisvariante werden für den Mini Aceman E 29.700 Euro fällig, für den SE sind 33.200 Euro mindestens zu berappen. Hierfür bekommt man bereits einen beachtlichen Ausstattungsumfang. Weitere 5.140 Euro sind für die Ausstattungslinie Favoured Trim aufzuwenden, welche bereits (zum Testzeitpunkt) das Ausstattungspaket S inklusive dem sehr zu empfehlenden Head-up-Display und weiterer sinnvoller Annehmlichkeiten beinhaltet. Entscheidet man sich für die Vollausstattung, landet man wie im Falle des Testwagens jenseits der 40.000 Euro. In der Versicherung ist der Aceman durchschnittlich eingestuft: Für die Haftpflicht wird die niedrige Typklasse 14 fällig, bei der Teil- und Vollkasko sind es die 20 bzw. 21. Der Stromer lässt sich aktuell in Deutschland steuerfrei bewegen. Wesentlicher Treiber der monatlichen Kosten für den Mini ist der prognostizierte Wertverlust – er schlägt mit gut der Hälfte der Kosten zu Buche. Diesem lässt es sich durchaus mit werterhaltenden Maßnahmen entgegenwirken, indem man die Wartungsintervalle und Pflegetipps des Herstellers strengstens beachtet. Neben dem sorgsamem Umgang mit dem Fahrzeug ist insbesondere die Pflege der HV-Batterie wichtig: Tiefenent- sowie Vollladungen sollten beide möglichst vermieden werden. Mini gibt die üblichen acht Jahre bzw. 160.000 km Garantie auf die Batterie, bis zu einer Restkapazität von 70 Prozent. Auf das Fahrzeug allgemein gibt Mini

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 740 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



insgesamt drei Jahre Gewährleistung ohne Kilometerbegrenzung. Zwölf Jahre Garantie sind es auf Durchrostung und drei auf den Lack.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Aceman E Essential Trim	Aceman SE Essential Trim
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5
Leistung [kW (PS)]	135 (184)	160 (218)
Max. Drehmoment [Nm]	290	330
0-100 km/h [s]	7,9	7,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	160	170
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	14,1 kWh E	14,0 kWh E
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	0	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/21/20	14/21/20
Steuer pro Jahr [Euro]	62	68
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	653	690
Preis [Euro]	29.700	33.200

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

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [kWh/100km pro t]*	8,7
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	2,5
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	121/320/516
• Dachlast/Anhängelast [kg]	42/421
Benötigte Verkehrsfläche [m²]	7,15
Herstellungsland	China
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	47,7
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	100

* Basis Ecotest-Verbrauch

** Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter www.GreenNCAP.com/LCA

Bei Effizienz ist ein niedrigerer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht muss der Verbrauch möglichst niedrig sein.

Bei Nutzwert ist ein höherer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht sollte möglichst viel Platz und Traglast zur Verfügung stehen.

HERSTELLERANGABEN

vorn Hybridsynchronmaschine	
Leistung	160 kW/218 PS
Maximales Drehmoment	330 Nm
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	1-Gang-Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	170 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,1 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	14,4 kWh
CO ₂ -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c _v -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	225/40 R19
Länge/Breite/Höhe	4.079/1.754/1.514 mm
Leergewicht/Zuladung	1.785/450 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	300/1.005 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/750 kg
Stützlast/Dachlast	75/75 kg
Batterikapazität (brutto)	54,2 kWh
Garantie Allgemein/Rost	Keine/12 Jahre
Produktion	China, Provinz Jiangsu

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,5 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	36 m
Reifengröße Testwagen	225/40 R19 93V
Reifenmarke Testwagen	Goodyear Assurance ComfortTred
Wendekreis links/rechts	11,1/11,2 m
Ecotest-Verbrauch	15,5 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	0,0/0,0/0,0 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 78 g/km)
Reichweite	365 km
Innengeräusch 130 km/h	68,3 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.990 mm
Leergewicht/Zuladung	1782/453 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	215/570/920 l

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

Betriebskosten	100 Euro	Werkstattkosten	99 Euro
Fixkosten	136 Euro	Wertverlust	405 Euro
Monatliche Gesamtkosten			740 Euro
Steuer pro Jahr			68 Euro
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK			14/21/20
Basispreis Aceman SE Favoured Trim			35.550 Euro

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 22.11.2024
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	43.730 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.753 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

MINI Aceman SE Favoured Trim

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent (statisch)	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/4.880 Euro° (Paket)
Head-up-Display (ausfahrbare Scheibe)	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	Serie
Spurwechselsassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch (2-Zonen)	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel (nur Fahrerseite)	Serie
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	3.330 Euro° (Paket)
Metalllackierung	Serie
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/3.810 Euro° (Paket)

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

1,9

AUTOKOSTEN

2,6

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

Stand: Juli 2025
Test und Text: Willy Roßmeier

SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	160 kW(218 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	65 kW
maximales Drehmoment	330 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	15,5 kWh/100km/369 km

BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	54,2 kWh/49,2 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	57,2 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre, 160.000 km, 70 %

REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll)	ja
Stufen / Einstellung	5/Menü, Ganghebel

KLIMATISIERUNG

Wärmepumpe (Serie / Option / nein)	Serie
Klimatisierung im Innenraum einschränkbar (z.B. nur Fahrer)	nein
Standklimatisierung	ja
Steuerung Smartphone / Vorprogrammierung	ja/ja

WARNUNG BEI LEERER BATTERIE

Warnbeginn bei leerer Batterie	60 km Restreichweite
2. Warnung	40 km Restreichweite
Leistungsreduzierung	ja
Notfallstrecke bei Neustart	n.b.

LADEN

einstellbarer Ladestopp	ja
regelbare Ladeleistung	ja AC (A)
Position der Ladeklappe	Beifahrerseite hinten
Entriegelung Ladekabel	Menü (AC, DC), Schlüssel (AC)

LADEKABEL ANSCHLUSS SERIE / OPTION

Schuko	einphasig, 230 V, 10 A	Option
Typ2	dreiphasig, 230 V, 16 A	Serie

ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

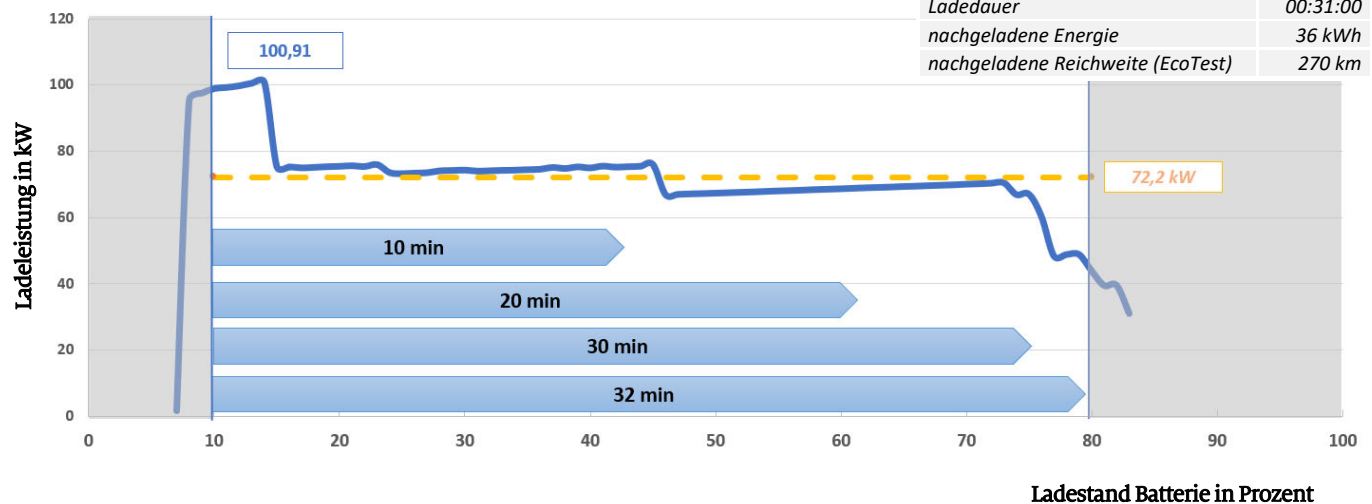
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	nein/ja
Anzeige momentane Ladeleistung	ja (kW, A)
Ladeanzeige von außen sichtbar (LED an Buchse schaltet ab nach kurzer Zeit)	

LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	44 - 25 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	44 - 7,5 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC				
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	14 - 5 h
DC Schnell	CCS	Serie		bis zu 95 kW	31 min*

*10 bis 80 %

LADEKURVE DC



NACHGELADENE REICHWEITE

