

Sir Alec

Vor über 60 Jahren ersann Sir Alec Issigonis den Mini. Reduziert, viersitzig, clever. Hat der erste rein elektrische Cooper damit Chancen auf den automobilen Adelsstand?





CCS-Schnellladen mit 50 kW ist ebenso möglich wie über Typ 2 mit 11 kW an der Wallbox

Wie schön wäre es, etwas davon einfangen zu können, mitzunehmen. Nach Hause oder sonst wohin. Hauptsache, einfangen und mitnehmen. Was eigentlich? Na, den Spirit von Miami. Nicht die Protzerei, das Lambo-Gegockel, sondern diese warme Brise Leben, den lässigen Stil und Sonne, die durch die Palmen blinzelt. Temperaturdifferenz heute höchstens fünf Grad, nicht kälter als 23 Grad. Okay, ich schweife ab. Wobei ... Vielleicht kann der Mini Cooper SE ja auch eine Ladung Gelassenheit mit Stil transportieren. Mini und Elektro: vielversprechend – doch auch überzeugend?

Wir finden das raus. Reinsetzen. Alles Mini hier. Nur echt mit steiler Frontscheibe und dieser speziellen Inneneinrichtung, die sich im Laufe der Generationen zwar heftig in die Moderne transformierte, trotzdem manche Schrulle bewahrt hat. Etwa die Toggles genannten Kippschalter oder die, sagen wir mal, leicht zerstreute Bedienung. Es ist alles da, manches muss aber erst gefunden werden. Ein wenig wie beim Hundetraining: erst suchen, dann Belohnung.

Pakete statt Einzeloptionen

Die besteht beim Cooper SE serienmäßig aus LED-Scheinwerfern, Zweizonenklima mit Wärmepumpe, Echtzeit-Navigation, Connected-Diensten sowie Informationen zu Lademöglichkeiten, Ladezustand und mehr. Alles ist in der Basisausstattung Trim S für 32.500 Euro enthalten. Das Komponieren mit Einzeloptionen erspart Mini beim SE sich und seinen Kunden, stattdessen gibt es vier vorkonfigurierte Level, der teuerste für 40.500 Euro inklusive Matrix-LED und einer App samt speziellem Marker, um liegen gelassenen Kram wiederzufinden. ▶



Unter einer Abdeckung steckt der entkoppelte Hilfsrahmen mit Elektronik und Antrieb



IMPRESSION

Statt analoger Instrumente bietet der SE ein übersichtliches TFT-Display, leistet sich allerdings noch eine richtige Nadel auf der linken Seite, um die abgerufene Kraft anzuzeigen. Da die Batterie sich passgenau an die Karosserie schmiegt, die knapp zwei Zentimeter höher liegt, bleibt sowohl der Platz im Fond als auch der Gepäckraum (211 bis 731 Liter) erhalten. Die Verarbeitung ist solide, Navigation und Zweizonenklima samt Wärmepumpe sind Serie





die spezielle Form als auch durch andere Zellen von dem des Motorspenders BMW i3, setzt auf solche von CATL, schmiegt sich passgenau T-förmig an den Unterboden und bietet brutto fast 33 kWh Kapazität (netto 28,9).

So konnte der SE Kofferraum, Fondplätze und natürlich seine Schlitzzohrigkeit ohne Einbußen behalten. Ohne die wäre er schließlich kein Mini. Dank E-Power, Lenkung und Traktion dürfte er durchaus Kreise um die direkte elektromotorische Konkurrenz drehen. Für einen fahrdynamisch ambitionierten Stromer wie ihn haben sie schließlich Platz gelassen im Revier. Entweder vernünftig oder stark, schwer und teuer.

Die anderen kommen noch, der Mini ist jetzt schon da, balanciert Gewicht, Leistung und Dynamik sauber aus. Weder kurzatmiges Leichtgewicht noch bleischwerer Kilowatt-Booster. Außendienstprofis und Autobahn-Marathonisti mieden den Mini ja bereits bisher und werden es diesmal wieder tun. Doch bei einer durchschnittlichen Tagesfahrleistung der typischen Mini-Kunden von 37 Kilometern dürfte ein Aktionsradius von bis zu 240 Kilometern nach WLTP reichen, selbst unter ungünstigen Bedingungen müsste er um die 160 zustande bringen. Und dann? Schnelllade-Möglichkeit CCS mit 50 kW ist Serie, sonst nuckelt er aber auch problemlos mit maximal 11 kW an der Wallbox.

Das Glück liegt auf der Straße. Mit 40 km/h ...

Unspannend? Zeit für Erasmus von Rotterdam. Der fand, dass die höchste Form des Glücks ein Leben mit einem gewissen Maß an Verrücktheit sei. Recht hat er, denkt vermutlich auch Alex, der sich gerade einen elektrischen Moke gemietet hat, so was wie den Kurzstrecken-Enkel des Ur-Moke. Der war echt was für Fans. Der deutsche

Importeur meinte damals, die Engländer würden nur im Mondschein ab und zu welche bauen.

Egal wie, das offene Teil („Moke“ bedeutet auf Deutsch übrigens „Esel“) kam bei der Redaktion von auto motor und sport 1978 so gut an, dass sich gleich fünf Redakteure einen zulegten. Okay, vier Redakteure und ein Fotograf. Aber einfach so. Zum Spaß. Lässig, was? Nun, der E-Moke, obwohl natürlich moderner, interpretiert die Elektromobilität ebenso konsequent luftig, spartanisch, losgelöst von Konventionen. Eine Art surrender Strandkorb mit Fummelverdeck-Option. Also, die Bedienung des Verdecks ist fummelig, was dachten Sie denn?

Egal, wir müssen da jetzt auch mal ran: Ob wir auch mal das gewisse Maß an Verrücktheit spüren dürften? Na klar, nix wie ab über den Schweller und hinteres Steuer des maximal 40 km/h schnellen automobilen Luftkurorts. Einweisung überflüssig, Hauptstromschalter einschalten, Wählhebel auf „D“, Fuß aufs Pedal und los.

Die AGM-Batterie schwitzt, der Asynchronmotor erregt sich fast den Läufer aus dem Leib. Überhaupt: Es wird mal Zeit, dass sich einer intensiv mit E-Motor-Praxis befasst, das dürfte uns in Zukunft schließlich intensiver beschäftigen. Beim Verbrenner sind ja sämtliche Vorgänge von Ansaugen bis Auspuffen hinreichend literarisch gewürdigt. Doch zurück zum Moke-Motor, dessen Power in maximal 15 kW und 95 Newtonmetern gipfelt. Die Dauerleistung fällt kaum unspektakulärer aus, sie beträgt wanderdünnige 7,5 kW.

Doch wer möchte bei einem Moke schon an ernsthafte Dynamik denken. Zumindest jetzt nicht, denn wo sie weicht, ist Platz für pures Glück, die warme Brise im Haar, das Leben im Hier und Jetzt. Einfach schön, die Entdeckung der Langsamkeit. Vor allem bergauf... Egal, alle

Augen auf bei der Berufswahl: E-Moke-Check am Strand von Miami



Die Jungs von „Mini Coopers of Miami“ halten die Classic-Familie in Südflorida am Laufen. Rund 300 Ur-Mini sind am Start, viele modifiziert, manche für den Rennsinsatz, zum Beispiel bei der Carrera Panamericana. Im Programm sind aber auch solide Daily Driver

Wir finden uns jetzt mal im Stadtverkehr von Miami, zwischen Downtown und Miami Beach. Viele Ampeln, reichlich Verkehr, spätestens auf den Extraspuren fließt es. Für so was gibt es miesere Kumpel als den Cooper SE. Umgerechnet 184 PS und 270 Newtonmeter aus dem Stand, da müssen vergleichbare Verbrenner ganz schön mit den Pleueln strampeln, ohne das mit der Kraft ab dem ersten Meter hinzubekommen. Und Downtown gilt es beim Ampelstart, die ersten Meter entscheiden.

3,9 Sekunden auf Tempo 60 – Stich. Schlupf? Äh, nö. Aktornahe Schlupfregelung des DSC, wissen Sie. Anders als bei konventionellen Antrieben, die über Sensoren und Steuergerät Gas-Säulen und Mechanik im Motor und in seinen Atmungsorganen domptieren, notfalls auf die Bremse treten, greift der SE im Prinzip direkt auf den Antrieb zu. Schnell und feinsinnig.

Seismisch Veranlagte spüren zwar ganz zarte Antriebsinflüsse in der präzisen elektromechanischen Lenkung, dafür müssen sie aber schon garstig Pedal to the Metal geben. Ansonsten fährt der SE enorm geschmeidig und präzise, liegt satt und solide. Nimmt Kurven sehr flott, wenn es sein muss; die fahrdynamische Hilfestellung und der Grenzbereich liegen ziemlich hoch. Für irgendwas muss die in diesem Segment einzigartige Multilenker-Hinterachse ja gut sein.

Und: Wegen des 200-Kilo-Akkus mit 1,4 Tonnen knapp drei Zentner schwerer als das Verbrenner-Pendant, mit knapp zwei Zentimeter höhergelegter Karosserie, aber drei Zentimeter tieferem Schwerpunkt federt und dämpft der Stromer auch ohne Adaptivtechnik überraschend erwachsen. Der Akku unterscheidet sich sowohl durch

auto motor und sport **1978:**
Fünf Freaks und ihre Mokes





TECHNISCHE DATEN

Karosserie

Viersitzige Limousine, Länge x Breite x Höhe 3845 x 1727 x 1432 mm, Radstand 2495 mm, Leergewicht 1365 kg.

Fahrwerk

Einzelradaufhängung, vorn mit Querlenkern, MacPherson-Federbeinen, hinten mit Quer-/Länglenkern, Schraubenfedern, Stoßdämpfern, Stabilisator vorn und hinten, innenbelüftete Scheibenbremsen vorn, Scheibenbremsen hinten, Reifen 195/55 R 16.

Kraftübertragung

Vorderradantrieb, feste Übersetzung.

Motor

E-Motor, Leistung 135 kW (184 PS), maximales Drehmoment 270 Nm.

Fahrleistungen

0–100 km/h..... 7,3 s
 Höchstgeschwindigkeit 150 km/h
 Stromverbrauch (NEFZ) 14,8 kWh/100 km
 Reichweite (NEFZ)..... 242–270 km

Grundpreis

Mini Cooper SE Trim S 32500 Euro

gucken, alle winken, alle lachen, keiner glotzt blöd. Das Ding sollte es auf Rezept geben.

Nach einer Runde am Atlantikstrand entlang, mit Palmen und Meeresbrise, wird klar, weshalb der Moke eine Kofferkiste hat. Irgendwo muss der Knüppel ja stecken, der einem das Lächeln aus dem Gesicht klatscht, sonst denken alle, du hast was genommen. Wobei, sooo weit weg davon ist der Cooper SE auch nicht. Das mit dem Grinsen kann bei ihm auch passieren. Wenn er einen geschmeidig durch den nervigsten Stau bugsiert, flitzig in jede Lücke sticht oder die Spur schneller wechselt, als es die Spielverderber kapieren.

Verbrennungsmotor? Brooapp, brooapp, Auspuffgebell? Wird nicht vermisst. Dort fehlt unter anderem die zweistufig wählbare Rekuperation, die den SE bei normaler Fahrt zum Einpedal-Auto macht, beim „Gas“-Wegnehmen ordentlich verzögert oder aber fast unbehelligt weiterrollen lässt. Ganz nach persönlichem Geschmack. Und den Geschmack vieler könnte der Cooper SE schon treffen, denn mehr Vernunft und Freude zugleich sind selten – ganz egal, ob in Miami, Hamburg oder Leinfelden-Echterdingen. Insofern stehen die Chancen für Sir Elec gar nicht mal so schlecht.

Text: Jörn Thomas

Fotos: Günter Schmied, Bernhard Filser

