

# COOPE CABANA



## CAR-GUIDE

**SEGMENT:** Elektrische Kleinwagen

**ANSPRUCH:** Ein E-Kleinwagen mit breiterem Nutzungsspektrum werden und wieder mehr Fahrspaß bieten

**KOSTEN:** Ab 31 650 Euro; Cooper E (36,6 kWh, 184 PS) ab 28 150 Euro

**KONKURRENTEN:** Fiat 500e, Opel Corsa-e, Peugeot e-208, Renault 5

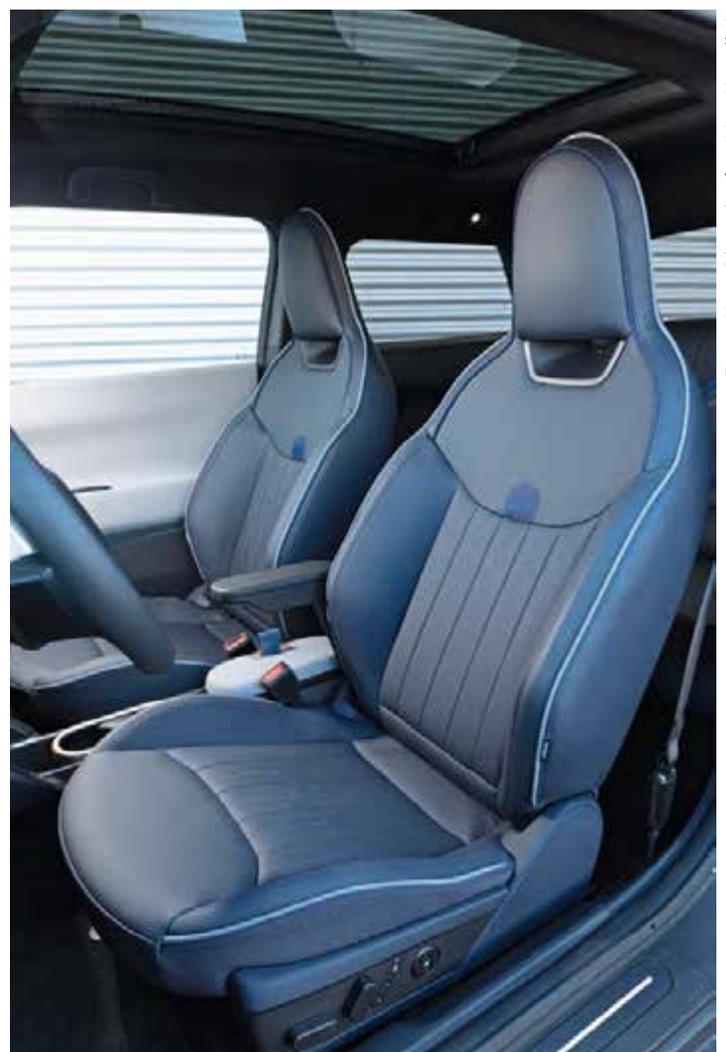
# R-



Nicht mehr aus Oxford, sondern aus China rollt der neue elektrische **MINI COOPER SE** in die Städte. Wird er damit endgültig zum Deko-Objekt im Retro-Chic, oder steckt mehr unter dem kulleräugigen Blechkleid?



**Der Spieltrieb im  
Cockpit war immer da,  
der auf der Straße  
ist nun zurück**



**W**ir wollen ihm ja nicht zu nahe treten, dem Gute-Laune-Modeprinzen des Kleinwagensegments, aber zuletzt war jenseits von verspielter Inneneinrichtung, lustigen Farbverläufen auf dem Dach und uneingehaltenen Fahrdynamikversprechen des sogenannten Go-Kart-Modus nicht mehr allzu viel übrig vom Mini-Mythos. Dinge, die den Kleinen im ersten Leben und teils auch im zweiten unter der Ägide von BMW zum Hit machten, landeten auf der Streichliste. Zum Beispiel mitreißendes Handling, Erschwinglichkeit oder Innovation.

Und jetzt? Spalten sich Verbrenner- und E-Mini in zwei Plattformen und Werke auf. Für den Verbrenner geht es auf dem bewährten UKL-Baukasten weiter, die E-Version fährt auf einer Plattform, die in Kooperation mit Great Wall Motor entstand. Geistige Flashbacks an das völlig desinteressierte Fahrverhalten des weitläufigen Verwandten GWM Ora 03 – ehemals Funky Cat – sind berechtigt, lösen sich jedoch nach wenigen Kurven in Luft auf.

Die Lenkung des Mini arbeitet gewohnt spitz, wirkt aber weniger verkünstelt. Unnötige Schwergängigkeit wich einem angenehmen Handmoment und wurde durch Lebenszeichen von der Vorderachse ergänzt. Viel Feedback gibt es nicht, Untersteuern ist jedoch klar spürbar. Gut, der Lenkkräftaufbau ist noch immer nicht so kernig-organisch, wie man es sich wünscht. Aber wirft man den Neuen im Go-Kart-Modus mit einem knackigen Lenkbefehl in die Ecken, kommen warme Erinnerungen hoch. Er taucht leicht ein, baut Haftung auf und wedelt auf Pedallupfer fröhlich mit dem Heck. Das angelockerte ESP im Go-Kart-Modus lässt diesen Spaß zu. Klar, mit über 1,6 Tonnen Gewicht fehlt dem E-Mini das letzte bisschen Vorwitzigkeit in der Reaktion auf Lenkbefehle. Aber die aus der Vorgängergeneration bekannte Stumpfheit der Vorderachse ist wie weggewaschen.

### Grip-los lustig

Einen Teil tragen dazu auch die Grip-armen Pirelli-Winter SnowControl-3-Winterreifen mit BMW-Kennung bei. Die zeigen sich an der Vorderachse mit den 218 PS der Permanentmagnet-Synchronmaschine stets überfordert. Rausbeschleunigen wird mangels Differenzialsperre zur reifenfressenden Geduldsprobe. Auf der Teststrecke fährt der Mini auf >



Kleine Projektoren hinter dem Touchscreen werfen Modus-abhängige Farben und Muster auf das Stoff-Armaturrenbrett



Die eckige Darstellung von CarPlay und Android Auto ist im runden Screen etwas klein, läuft aber kabel- und problemlos



Unter dem Mini-Kofferraum bleibt noch ein wenig Platz für das Ladekabel und die Hutablage. Die Rückbank klappt zweigeteilt

ebenfalls rollwiderstandsoptimierten Sommer-Michelins deutlich sattelfester und traktionsstärker, bewahrt sich aber sein lebendiges Wesen. Trotz der ebenfalls nicht sonderlich haftungsstarken Sommerbereifung gelingen ihm fixe Zeiten im Slalom und beim doppelten Spurwechsel.

Im Core-Modus, in dem der Cooper startet, geht die Dosierbarkeit der Leistung noch in Ordnung, im Sport-Modus ist die Pedalkennlinie zu aggressiv. Immerhin kann man sich Gaspedal- und Lenkungscharakteristik im Go-Kart-Modus individuell einstellen. Die Grip-armen Pirellis bescheren dem Mini dafür jedoch beachtliche Effizienz. Trotz winterlicher Temperaturen fallen die Verbräuche niedrig und die Reichweiten trotz der eher kleinen 54,2-kWh-Batterie für Kleinwagenverhältnisse sehr ordentlich aus. Zwar hilft dem Mini die stärkere Anrechnung der Eco-Runde auf den Testverbrauch,

doch 349 km Eco-Reichweite hat bei winterlichen Temperaturen noch kein Kleinwagen bei uns geschafft.

**Hart, härter, Cooper**

Indes bezahlt man die gute Roll-effizienz noch mit einem weiteren Nachteil: Die Reifen verfügen über ausgesprochen steife Flanken. Trotz 40er- statt 50er-Querschnitt federt der Mini auf Sommerreifen angenehmer. Die Winter-Pirellis lassen den auch in der neuesten Generation wieder sehr straff abgestimmten Mini wie einen Flummi über kleine Wellen hüpfen. Im gleichen Rhythmus prallt dann der eigene Hinterkopf an die etwas weit nach vorn ragenden integrierten Kopfstützen der Sportsitze.

Die Sitze bieten guten Seitenhalt und eine neigungsverstellbare Sitzfläche, doch die ausziehbare Beinauflage wurde weggelassen. Das gleiche Schicksal widerfuhr den Instrumenten. Alles wieder in der Mitte? Nicht

ganz, ein Head-up-Display blendet die Geschwindigkeit und einige wenige Zusatzinfos in einer kleinen Plastikscheibe ein – aber nur, wenn man mangels Einzeloptionen ein teures Ausstattungspaket gebucht hat.

Alles Weitere findet gewohnt verspielt auf einem neuen OLED-Touchscreen in der Mitte statt. Der reagiert sehr fix, löst Klasse auf, erfordert jedoch eine gewisse Gewöhnung. Denn nicht jede Schaltfläche ist als solche zu erkennen, zudem sind etwa die kleinen Flächen für Sitz- oder Lenkradheizung bei dem Fahrwerksgehoppel nur schwer zu treffen.

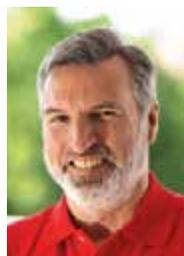
Smart: Fast alles, was der Screen anzeigt, dient auch als Schaltfläche. Heißt: Ein Druck auf die Geschwindigkeitsanzeige bringt den beim Vorgänger verloren gegangenen Mittel-tacho zurück. Wer die Anzeigen für Restkilometer oder Assistenz berührt, landet im entsprechenden Einstellungs-menü – ungewohnt, aber

**Trotz des harten Fahrwerks wankt der Mini spürbar. Dennoch fährt er erfrischend agil**



„Sympathisches Auto, leider ohne Federungs-komfort“

**Jens Dralle, Ressort-leiter Test & Technik**



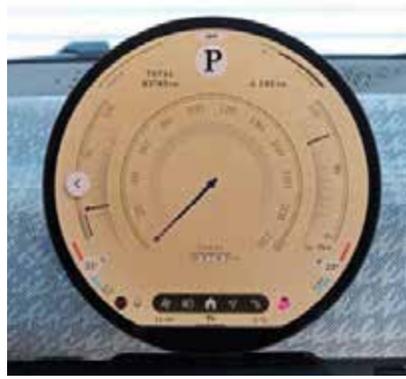
„Erfreulich: die Reichweite trotz kleinem Akku dank guter Effizienz“

**Peter Wolkenstein, stv. Ressortleiter T & T**



„Mehr Dynamik, mehr Agilität: Das Go-kart-Feeling ist wieder da“

**Michael Schoch, Testfahrer**



Das Display verändert sich je nach Modus (links „Green“, mittig „Timeless“). Top Laderoutenplanung

ungemein logisch. Für Assistenzfunktionen gibt es ebenso eine Direktwahl Taste wie für die Parkassistent. Letztere bietet scharfe Kamerabilder und einen sehr fixen, einfach zu startenden Einparkassistenten, der den Zwergstromer selbst in engste Lücken manövriert. Ganz stark: die fixe und vielseitig konfigurierbare Laderoutenplanung, die dem Mini eine gewisse Reisetauglichkeit verschafft. Der Tempolimitwarner ist mit einem langen Druck auf die „Set“-Taste am Lenkrad stillgelegt.

Kurzum: Die Bedienung lenkt nochmals mehr ab als beim Vorgänger mit Dreh-Drück-Steller, gehört aber noch zu den besseren Screenbasierten Lösungen. Immer hilfreich: die äußerst umfangreiche Sprachsteuerung, die auch sämtliche Einstellungs-menüs herbeiholen kann.

Der Rest ist wie gewohnt das Werk milde ausgeflippter Innenarchitekten mit gelegentlichem Blick in die Mini-Historie. Funktionslose Bänder zieren Lenkrad und Armaturenbrett, dazu gibt es grauen Stoff als Dekor. Der ist auch nötig, denn in den Türen und auf dem Armaturenbrett lauert reichlich Hartplastik. Statt eines Mittelarmlehnen-Fachs schluckt ein XXL-Brillenetui Kleinkram. Das Kunstleder auf den Sitzen ist angenehm weich, die Rückbank-Sitzfläche sitzt aber seltsam lose.

### Wünsch dir ein Licht

Noch mehr zu entdecken gibt es auf digitaler Ebene. Denn hier flattern bei Aktivierung des „Green Mode“ Vögel durchs Bild, hier ertönen verschiedene, auf Wunsch deaktivierbare Sounds beim Auswählen der

## 36,0 Meter

Der Mini verzögert passabel, aber nicht brillant. Auch hier fehlt den Eco-Reifen etwas Grip

„Experience Modes“, und die nächtlichen Projektionen auf das Armaturenbrett sowie auch die Zentralsdisplay-Darstellungen verändern sich. Bei Aktivierung des Go-Kart-Modus jubelt eine Stimme im Hintergrund – wie wir nun wissen, durchaus zu Recht. Wer das Optionslicht bucht, kann sogar die Tagfahrlicht- und Rückleuchtengrafik verändern. Bei aktivierter Sprachsteuerung redet man mit einer vermenschlichten Fahrzeuganimation – putzig. Ebenfalls putzig: das Raumangebot, denn ▷

### SPOTLIGHT

## Zurück auf die Insel

Strafzölle bringen die Produktion des E-Mini schon bald zurück nach Europa.

Auch der elektrische Mini ist von den Strafzöllen auf in China gebaute Autos betroffen. Deswegen verlegt BMW voraussichtlich schon 2026 die Produktion nach Oxford, wo er dann parallel zu den Verbrennern vom Band laufen soll. Einen genauen Zeitplan gibt es ebenso wenig wie eine Information, ob das aktuelle Preisniveau auch mit europäischer Produktion gehalten werden kann.

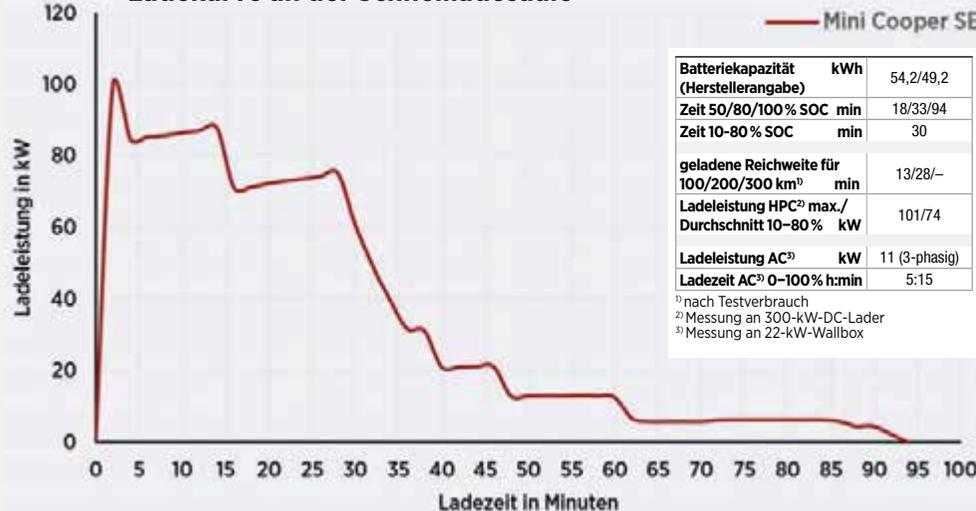


Ab 2026 sollen in Oxford wieder E-Mini gebaut werden

## LADETEST

Der Mini lädt mit knapp über 100 kW ohne Spitzen-Stammtischwert, dafür sinkt seine Leistung bis 80 Prozent SOC nicht allzu stark. Jedoch verweigerte er mehrfach das Laden an EnBW-Schnellladesäulen. An der Wallbox ist er per 11-kW-On-Board-Lader in knapp über fünf Stunden voll geladen.

### Ladekurve an der Schnellladesäule



**auto motor sport** **PUNKTEWERTUNG**

Fahrzeugtyp	(Maximalpunktzahl)	Mini Cooper SE		
<b>KAROSSERIE</b>				
Raumangebot	(20)	4	Mini bleibt, nun, Mini. Wenig Platz, aber ordentliche Sitze vorn und eine brauchbare Bedienung. Top: Rundumsicht und Kameras machen das Parken sehr einfach.	
Kofferraumvolumen	(10)	1		
Zuladung	(10)	4		
Variabilität	(10)	3		
Funktionalität	(20)	6		
Instrumente/Anzeigen	(20)	11		
Bedienung	(30)	21		
Anhängelast	(5)	0		
Rundumsicht/Kamerasysteme	(10)	8		
Qualitätsanmutung	(15)	9		
<b>SUMME</b>	<b>(150)</b>	<b>67</b>		
<b>SICHERHEIT</b>				
Sicherheitsausstattung/-assistentz	(30)	14	Das Bremspedalgefühl ist für einen Stromeer ordentlich. Fahrstabilität und Bremswege könnten mit anderen Reifen besser sein.	
Funktionalität Verkehrszeichenerkennung	(15)	7		
Fahrstabilität Fahrdynamikversuche	(20)	16		
Fahrstabilität auf der Straße	(10)	6		
Funktionalität/Bedienung Spurhalteassistent	(10)	6		
Licht	(15)	13		
Bremsweg kalt (100 km/h)	(25)	9		
Bremsweg warm (100 km/h)	(20)	6		
Pedalgefühl	(5)	3		
<b>SUMME</b>	<b>(150)</b>	<b>80</b>		
<b>KOMFORT</b>				
Federungskomfort	(30)	8	Tradition und Moderne: Bockeliges Fahrwerk trifft auf funktionsreiches Infotainment und ordentliche Fahrassistentz.	
Sitze vorn	(20)	13		
Sitze hinten	(10)	2		
Infotainment: Inhalte	(10)	9		
autonomes Fahren	(10)	7		
Klimatisierung	(10)	4		
Innengeräusch-Messwerte	(5)	4		
Geräuscheindruck	(5)	3		
<b>SUMME</b>	<b>(100)</b>	<b>50</b>		
<b>ANTRIEB</b>				
Laufkultur	(20)	18	Der E-Motor hat auch nördlich von 100 km/h noch ordentlich Schub. Gut im Kleinwagensegment: die Reichweite.	
Leistungsentfaltung	(30)	21		
Getriebe/Rekuperationsvarianz	(20)	16		
Beschl./Höchstgeschwindigkeit	(15)	6		
Zwischenbeschleunigung	(15)	10		
Reichweite	(30)	3		
Dauer Energiezufuhr	(20)	6		
<b>SUMME</b>	<b>(150)</b>	<b>80</b>		
<b>FAHRVERHALTEN</b>				
Fahrspaß	(30)	20	Das fröhliche Handling macht an. Die Fahrmodi ändern meist die Displays, selten das Fahrerlebnis. Ausbaufähig: die Traktion.	
Geschwindigkeiten Fahrdynamikversuche	(20)	11		
Regelgüte Stabilitätsprogramme	(20)	15		
Spreizung Fahrmodussysteme	(15)	3		
Lenkung	(30)	20		
Wendekreis	(10)	5		
Traktion	(15)	8		
Geradeauslauf/Windempfindlichkeit	(10)	6		
<b>SUMME</b>	<b>(150)</b>	<b>88</b>		
<b>EIGENSCHAFTSWERTUNG (700)</b>				
<b>UMWELT</b>				
CO <sub>2</sub> -Emission Testverbrauch	(50)	42	Der geringe Verbrauch und die kleine Batterie sparen CO <sub>2</sub> . Der lange Transportweg des E-Mini aus China dagegen nicht.	
CO <sub>2</sub> -Emission Eco-Verbrauch	(25)	22		
CO <sub>2</sub> -Emission Fertigungsprozess	(15)	9		
Recyclingquote Materialien	(15)	10		
CO <sub>2</sub> -Emission Transportwege	(5)	1		
Ölwechselmenge auf 100.000 km	(10)	10		
Leistungsaufwand bei 130 km/h	(20)	17		
Reifenverschleiß	(10)	6		
<b>UMWELTWERTUNG</b>	<b>(150)</b>	<b>117</b>		
<b>KOSTEN</b>				
Testwagenpreis	(50)	27	Hohe, aber im Vergleich weniger abgegebene Preise, die bisher nie den Erfolg behinderten. Günstiger Unterhalt.	
Mindestpreis mit getestetem Antrieb	(25)	18		
Wiederverkaufschancen	(10)	4		
Festkosten für 5 Jahre	(15)	13		
Wartung/Reparaturen auf 100.000 km	(15)	10		
Energiekosten auf 100.000 km	(25)	20		
Garantie	(10)	1		
<b>KOSTENWERTUNG</b>	<b>(150)</b>	<b>93</b>		
<b>GESAMTWERTUNG</b>	<b>(1000)</b>	<b>575</b>		

**15,5 kWh/100 km**

Gute Verbrauchswerte auch bei Kälte. Nicht selbstverständlich, da kurze Kleinwagen aerodynamisch benachteiligt sind

in Sachen Praktikabilität bleibt der Mini dem Adjektiv seines Markennamens treu: Trotz leicht gewachsener Abmessungen ist der Fond bestenfalls kindertauglich und der Kofferraum ein besseres Handschuhfach. Immerhin gibt es ein Unterflurfach für die Kabel samt verstellbarem Ladeboden, denn unter der Fronthaube sitzt die Antriebstechnik.

Und so sieht er eben aus, der Fortschritt. Bei gestiegenem Gewicht fährt der neue E-Mini viel engagierter als sein Vorgänger, verdoppelt bei winterlichen Bedingungen dessen Reichweite. Dabei ist er nicht mal viel teurer geworden als das alte Modell mit viel kleinerer Batterie; das kostete beim Test 2020 mit dem XL-Paket 40.500 Euro. Zwar sind mehr als 40.000 Euro noch immer surreal für einen Kleinwagen, doch damit befindet sich der Mini in guter Gesellschaft. Also lässt sich der Fortschritt auch beim Preis erkennen, zusätzlich begünstigt durch das erst kürzlich von Mini eingeführte Agenturmodell. Das senkte die Listenpreise, nimmt aber jeden Verhandlungsspielraum. Mit 28.150 Euro für das 135-kW-Basismodell geht's los. So lädt der Gute-Laune-Modeprinz durchaus dazu ein, ihm näher zu treten.

Text: Carl Nowak

**FAZIT**

Handlich in der Stadt, effizient und sogar in Teilen langstreckentauglich auf der Autobahn und endlich wieder ein Entertainer auf der Landstraße: Der sympathische Retro-Chic wird mit echten Qualitäten unterfüttert. Federungskomfort ist keine davon.

-  ● Agiles, fröhliches Handling
- Brauchbare Reichweite
- Niedriger Verbrauch
- Schnelles Infotainment mit Laderoutenplanung
-  ● Hoher Preis
- Mieser Federungskomfort
- Teils zu kleine Screenschaltflächen
- Schlechte Traktion
- Raumangebot

**Gesamtwertung:**  
**575 Punkte**

# auto motor sport DATENBLATT MINI COOPER SE FAVOURED TRIM

## TECHNISCHE DATEN (WERKSANGABEN)

ANTRIEB			
Permanenterregter Synchronmotor vorn, Lithium-Ionen-Batterie.			
max. Leistung	kW (PS)	160 (218)	
max. Drehmoment	Nm	330	
Dauerleistung	kW (PS)	65 (88)	
Systemspannung	V	398	
Ladeleistung Wechselstrom (Typ 2)	kW	11	
Ladeleistung Gleichstrom (CCS)	kW	95	

## KRAFTÜBERTRAGUNG

Vorderradantrieb, feste Übersetzung.  
Achsantrieb 9,30 : 1.

## FAHRWERK

Einzelradaufhängung vorn und hinten, vorn mit Querlenkern, MacPherson-Federbeinen, hinten mit Querlenkern, Längslenkern, Schraubenfedern, Stoßdämpfern, Stabilisator vorn und hinten, Zahnstangenlenkung mit elektromechanischer Servounterstützung, Lenkübersetzung 14,0 : 1, innenbelüftete Scheibenbremsen vorn, Scheibenbremsen hinten, Rädergröße 7,5 J x 18, Reifengröße 225/40 R 18 V, Michelin e-Primacy.

## KAROSSERIE

Viersitzige Limousine mit zwei Türen.			
Länge x Breite	mm	3858 x 1756	
(inkl. Spiegel) x Höhe	mm	(1967) x 1460	
Spurweite vorn/hinten	mm	1524/1521	
Radstand	mm	2526	
zulässiges Gesamtgewicht	kg	2055	
Anhängelast/gebremst	kg	–/–	
Stützlast/Dachlast	kg	–/–	
Kofferraumvolumen	l	210–800	
Batteriekapazität (brutto)	kWh	54,2	
Luftwiderstandsbeiwert	$c_w$	0,28	

## WLTP-VERBRAUCH/EMISSIONEN

WLTP-Verbrauch gesamt	kWh/100 km	14,3	
Fahrgeräusch	dB(A)	67	

## FAHRLEISTUNGEN

Beschleunigung 0–100 km/h	s	6,7	
Höchstgeschwindigkeit	km/h	170	



## auto motor sport -MESSWERTE

### FAHRLEISTUNGEN

Beschleunigung	s		
0 – 50 km/h		2,7	
0 – 80 km/h		4,8	
0 – 100 km/h		6,6	
0 – 120 km/h		9,0	
0 – 130 km/h		10,5	
0 – 140 km/h		12,0	
0 – 160 km/h		15,9	
400 m		14,8 (155 km/h)	
Zwischenspur	s		
60 – 100 km/h		3,3	
80 – 120 km/h		4,2	

### FAHRWIDERSTAND

Leistungsaufwand bei 130 km/h	kW (PS)	27 (37)	
-------------------------------	---------	---------	--

### BREMSWEGE

aus 100 km/h kalt	m	36,0	
aus 100 km/h warm	m	36,4	

### INNENGERÄUSCHE

Fahrstufe D	dB(A)		
bei 80 km/h		62	
bei 100 km/h		65	
bei 130 km/h		68	
bei 160 km/h		73	

### TACHOMETERABWEICHUNG

Anzeige	km/h		
80		78	
100		98	
130		128	
160		158	

### FAHRVERSUCHE

Slalom 18 m	km/h	66,1	
doppelter Spurwechsel	km/h	139,4	

## KAROSSERIE

1 Knickmaß	mm	930–1170	
2 Innenhöhe vorn	mm	980	
3 Innenhöhe hinten	mm	930	
4 Innenbreite vorn	mm	1390	
5 Innenbreite hinten	mm	1230	
6 Sitztiefe vorn	mm	500	
7 Sitztiefe hinten	mm	500	
8 Sitzraum	mm	500–740	
Normsitzraum	mm	620	

## FAHRDYNAMIKBEWERTUNGEN

Lenkpräzision	indirekt/direkt		◀ 0 ▶
Balance	unter-/übersteuernd		●
ESP-Regelung	konservativ/sportlich		●
Beherrschbarkeit	leicht/anspruchsvoll	●	
Fahrzeugkonzept	konservativ/sportlich		●

## VERBRAUCH/REICHWEITE/CO<sub>2</sub>

Testverbrauch	kWh/100 km	18,7	
ams-Eco (50 %)	kWh/100 km	15,5	
ams-Pendler (35 %)	kWh/100 km	20,6	
ams-Sport (15 %)	kWh/100 km	24,8	
Ladeenergie Vollladung <sup>1)</sup>	kWh	54	
Ladedauer Vollladung AC <sup>1)</sup>	h:min	5:15	
CO <sub>2</sub> -Ausstoß nach Testverbrauch <sup>2)</sup>	g/km	75	
CO <sub>2</sub> -Ausstoß nach Eco-Verbrauch <sup>2)</sup>	g/km	62	
Reichweite nach Testverbrauch	km	288	
Reichweite nach Eco-Verbrauch	km	349	

## UNTERHALTSKOSTEN EURO

Steuer <sup>3)</sup>		0,–	
Haftpflicht (TK 14 R6)		424,–	
Teilkasko (TK 19 R6)		306,–	
Vollkasko (TK 20 R6)		636,–	
Festkosten pro Jahr		1060,–	
Betriebskosten pro 100 km		15,29	
Wertverlust/Jahr		5600,–	

(bei einer Haltedauer von 36 Monaten und 45 000 km; Prognose: ams)

## GESAMTKOSTEN/KM<sup>4)</sup>

bei 15 000 km/Jahr		0,58/0,20	
bei 30 000 km/Jahr		0,40/0,18	

## MONATLICHE UNTERHALTSKOSTEN<sup>4)</sup>

bei 15 000 km/Jahr		719,–/252,–	
bei 30 000 km/Jahr		994,–/448,–	

## PREISE

Mindestpreis mit getestetem Antrieb		31 650,–	
Grundpreis Testwagen		36 760,–	
Testwagenpreis inklusive Extras		48 330,–	

<sup>1)</sup> Messung inkl. Ladeverlusten an Typ 2 (max. 22 kW); <sup>2)</sup> auf Basis Strommix für Deutschland mit 401 Gramm CO<sub>2</sub> pro kWh; <sup>3)</sup> steuerbefreit bis 2030; <sup>4)</sup> mit/ohne Wertverlust

