

KURZE, DIE RICHTIG SCHÖN KRIBBELN

Hohe Reichweiten sollen andere bieten. **Elektro-Kleinwagen** tummeln sich lieber auf den

kurzen Distanzen der City. Wir haben drei Zwergen-Schönlinge begleitet

**MINI
COOPER
SE**



HONDA e



FIAT 500



SSSSSTTT. PFIIIIIII. SCHSCHSCHSCH ... Das Trio saust vorbei. Sieht so die Zukunft aus? Das urbane Morgen? Kleine Autos, die auf kurze Strecken geeicht fast lautlos mit ungeahntem Schmackes durch die City zischen? Denn genau dafür sind Fiat 500, Honda e und

Mini Cooper SE gemacht – um vollelektrisch die Düsseldorfer Kö entlang-, den Berliner Ku'damm herauf- oder um Hamburgs Alster herumzuwuseln.

Statt monströser Batterien im Bauch fahren die drei Kleinen eher bescheiden dimensionierte Akkupakete spazieren – für die Stadt

braucht's keine rekordverdächtigen Reichweiten. Das Rezept ist gar nicht so doof. Wenig Akku, wenig Gewicht, schnellere Ladestopps – im Alltag relativiert die Speicher-Diät die Reichweiten-Nachteile über praktische Vorzüge.

Und noch etwas eint die drei E-Zwergen: Alle reiten nach bester

! Richtig Dampf direkt ab Start – dieses tolle Fahrgefühl bieten alle drei Elektro-Kleinwagen

HONDA e

Motor
Elektromotor
Leistung
113 kW (154 PS)
max.
Drehmoment
315 Nm
0-100 km/h
8,3 s
Höchstgeschw.
145 km/h
Akkugröße
35,5 kWh
Verbrauch
17,2 kWh*
Reichweite
222 km*
max.
Ladeleistung
56 kW
Preis
ab 33.850 Euro
* nach WLTP

Manier und voller Stolz die Retro-Welle. Klar, der Fiat ist mit fast 1,70 Metern Breite ein sattes Stückchen aus der Ur-Fassung geraten. Doch die freche Kinnlade, der typisch abfallende Po – selbst im Jahre 2021, mit Bits und Bytes im Antrieb, steckt noch reichlich Cinquecento in ihm.

Auch das Cooper-Klöpschen überragt seinen britischen Ur-Opa um Längen. Aber wer will ihm böse sein? Dachform, Fensterlinie,

Kindchenschema – mehr Retro kann man in einen Kleinwagen nicht stopfen. Pfeif auf absolute Maße – die Proportionen sind es.

Selbst der blutjunge Honda e glotzt aus einem Knopfaugen-gesicht, das uns so sehr bekannt vorkommt. Es soll dem ersten Civic ähneln – wir entdecken aber

irgendwie auch einen Hauch VW Golf I GTI in seiner kecken Schnauze. Das war es dann aber auch mit klassischen Anleihen beim Japaner. Sitzt du drin, staunst du. Alles Bildschirm hier. Insgesamt fünf große Displays schimmern dir ins Gesicht. Sogar für die Außen- >>

Retro bis in die Fingerspitzen: verchromte Kippschalter und ganz eigene Start-Taste in der Mittelkonsole des Cooper SE



MINI COOPER SE

Motor
Elektromotor
Leistung
135 kW (184 PS)
max.
Drehmoment
270 Nm
0-100 km/h
7,3 s
Höchstgeschw.
150 km/h
Akkugröße
32,6 kWh
Verbrauch
15,2-17,6 kWh*
Reichweite
203-234 km*
max.
Ladeleistung
50 kW
Preis
ab 32.500 Euro
* nach WLTP

MINI SE

Das Runde: traditionell originelle Anordnung des Mitteldisplays

>> spiegel (das sind in kleinen Gehäusen montierte, nach hinten lugende Kameras) hat Honda Monitore eingebaut. Die sind zwar im praktischen Sinne untauglich, dafür ein toller Effekt. Selbst der Innenspiegel ist in Wahrheit gar keiner. Auch hier werden Bilder von einer Kamera auf das Farbdisplay übertragen. Überhaupt ist der Honda beeindruckend modern

eingesetzt. Tolle Verarbeitung, feine Materialien wie der feinfellige Sitzstoff, witzige Details wie die Sammlung von Anschlussbuchsen für Smartphones – wer sich im e nicht wohlfühlt, schläft daheim wohl auf Europaletten. Auch der Fiat zeigt Wohnkultur. Wir nicken anerkennend, so ordentlich wie das Auto im Interieur montiert wurde. Eine

FIAT 500

Cockpit mit angenehm scharf gezeichneter Grafik, edle Anmutung, Tasten für Gangwahl hübsch aufgereiht

> Fein gemacht: Gestaltung der Radspeichen, dazu selbstbewusste Typenkunde im Nabendeckel - Design halt



HONDA e

Breitbild: Fünf Displays reihen sich hier auf. Die Spiegelmonitore erfordern Gewöhnung



▲ Im Grunde nichts Neues: Form wie eh und je - gut so. Elektrisch entriegelte Türen: Man gewöhnt sich tatsächlich dran

„Schöne bunte Welt im Innenraum des Honda - die Flut an Bildschirmen hat etwas Faszinierendes.“

Mirko Menke, Testassistent

große, metallisch schimmernde Spange umklammert das gesamte Armaturenbrett, die Displays punkten mit scharfer Darstellung, und die Schaltergruppierungen wirken angenehm aufgeräumt. Einfach gesagt: Für einen Kleinwagen hat Fiat die Anmutung äußerst erwachsen hinbekommen. Einzige kleine Nachlässigkeit: Die in der Mittelkonsole griffgünstig platzierten Drehregler (für e-Mode und Lautstärke) klötern zu sehr wie Hartplastik in ihren Führungen.

Den Mini Cooper SE kennt man – trotz erst wenige Wochen junger Frischzellenkur. Denn auch mit der Modellpflege 2021 und inklusive schlauerer Smartphone-Anbindung ist der Cooper der coole Alte geblieben. Hier hat auch im Innenraum noch immer alles die typische verspielte Grundhaltung. Die „Pizza“ in der Mittelkonsole, die feinen Kippschalter aus Chrom, dazu dieser neue, fein beleuchtete Wählhebel – das ganze Sammelstadium wirkt jugendlich grellbunt, dennoch auf der Höhe der Zeit. Der Green Driving Assistant beispielsweise lotst dich über eine besonders effiziente Strecke, vorbei an schnellen Ladestationen zum weit entfernten Ziel. Irgendwie angenehm. >>

EXTRATOUR

FIAT 500

Motor
Elektromotor
Leistung
87 kW (118 PS)
max.
Drehmoment
220 Nm
0-100 km/h
9,0 s
Höchstgeschw.
150 km/h
Akkugröße
42 kWh
Verbrauch
14,0-14,3 kWh*
Reichweite
312-321 km*
max.
Ladeleistung
85 kW
Preis
ab 29.560 Euro
* nach WLTP

Blick zurück nach vorne: Video-sequenzen statt Spiegeldarstellung - inklusive gedrehter Ansicht im Honda e



Kabel an Bord: Die serienmäßige CCS-Ladeleitung fährt in einem Beutel im Kofferraum mit. Standard - auch in größeren Klassen



„Origineller als der Honda e geht es nicht. Auch was die Akkuthematik angeht.“
Jan Horn, Redakteur

» Das gilt auch für das Fahrgefühl. Der Mini streicht siegesicher seine Kart-Genetik auf den Spieltisch. Liegt satt, lenkt direkt, stupst dich auch mal mit der strammen Federung eines Sportlers in deinen Sitz und pfeift los wie ein richtig Großer. Den anderen beiden spurtet der Mini dank 270 Newtonmeter Drehmoment seiner E-Maschine mühelos voraus. Kein Wunder: Maximal – das nennt sich beim E-Auto Peak-Leistung – lässt Mini stolze 184 PS auf die Antriebsräder los. Das typische elektrische Fahrgefühl der mühelosen Raserei beherrscht der

Cooper SE entsprechend mit Abstand am besten.

Der Fiat muss bei derartigen Zwischensprints traurig hinterhergucken. Auch im dynamischeren Fahrmodus fühlt sich das Auto

eher linear als explosiv an. Der Fiat strahlt aber auf der Distanz. Ein elektrischer 500er kommt nämlich ab 312 Kilometer weit. Die Akkus des Mini sind dagegen viel kleiner ausgelegt und müssen zudem eine

stärkere E-Maschine versorgen. Heißt: Nach gut 200 Kilometern hat es sich ausgesummt. Originell: Der Sherpa-Modus der Fahrprogramme hilft dir im Fiat 500, die letzten Kilometer mit gebremstem Drehmoment und unter gemäßigter Klimatisierung herauszupressen.

Der Honda kommt auch nicht wirklich weiter als der Mini. Macht nix, irgendwie verzeiht man ihm das. Er ist besonders konsequent auf Touren innerhalb der Stadt-ringe ausgetüfelt. Unter der (ver-

stellbaren) stärksten Rekuperationsstufe pumpt er beim Verzögern per Generator spürbar saftig „aufgefangenen“ Strom zurück in die Akkus. Er ist zwar schwerer als die beiden Gegner, liegt dafür ausgeglichen und läuft wie der Fiat angenehm leise.

Überhaupt schmecken alle drei E-Zwerge gar nicht nach Kleinwagen, niemals nach umgebauten Derivaten, zu keiner Zeit lahm oder langweilig. Wenn das die Zukunft ist – wir nehmen ein Stück! ➔



Die meisten Pferde im Stall: starkes E-Herz im Mini Cooper SE. Entsprechend der Schnellstel!



FAZIT
JAN HORN

Kleine Autos, schicke Schale, elektrischer Kern – geht das? Und wie! Fiat, Mini und Honda bereiten mächtig Laune. Solange es in der Stadt zur Sache geht. Auf Langstrecken funktioniert es nicht so gut.