

Cooler Flitzer für die Stadt

Mini Cooper SE | Obwohl seine Reichweite eher bescheiden ist, kann der elektrisch angetriebene Mini Cooper SE auf der ganzen Linie überzeugen. Mini-Fans bekommen einen flinken und agilen Cityflitzer mit viel Fahrspaß, guter Verarbeitungsqualität und typischem Mini-Design.

Beim ersten Start des neuen Mini SE kommt erst mal der Schock: Auf dem Display steht trotz vollgeladenem Akku eine Reichweite von unter 200 Kilometern. Das soll die mobile Zukunft sein? Können es die deutschen Automobilhersteller nicht? Diese Fragen stellt man sich unweigerlich, wenn man zuvor einen Tesla mit mehr als der doppelten Reichweite gefahren ist.

Großer Fahrspaß

Die Antwort ist jedoch ganz einfach: Der rein elektrische Mini ist nicht für lange Strecken konzipiert, sondern soll ein flinker Stadtfliitzer sein. So wie auch seine Verbrenner-Kollegen, die weniger als 50 Kilometer pro Tag von meist weiblichen Fahrerinnen bewegt werden. Hier wäre es absolut kontraproduktiv, das ohnehin hohe Leergewicht des Autos von rund 1,4 Tonnen nochmals mit mehr Batteriezellen in die Höhe zu treiben und so die guten Fahreigenschaften zu verschlechtern.

Denn nach dem ersten Grübeln und der Suche nach dem Start-Schalter (der ist neongelb wie die Spiegel und befindet sich unter dem Mitteldisplay als cooler Kippschalter) macht sich Spaß pur breit. Angetrieben vom 184 PS starken Elektromotor



Die neongelben Spiegel und die neongelbe Zierleiste kennzeichnen den Elektro-Mini.

des BMW i3s an der Vorderachse, spurtet der Mini ohne Verzögerung los und schafft es in 7,3 Sekunden von null auf 100 Kilometer pro Stunde. Sehr vernünftig: Damit sich die Batterie nicht zu schnell leert, ist das Auto bei 150 Kilometer pro Stunde abgeregelt. Beim Fahren entwickelt sich richtiges Gokart-Feeling, das viele andere Stromer in den Schatten stellt. Es verwundert fast schon, wie sehr die Entwickler Wert auf ein ausgewogenes Fahrwerk gelegt haben. Das Auto liegt wie ein Brett auf der Straße, jede Kurve und

erneutes Beschleunigen machen viel Spaß. Geht man mit dem Fuß vom Gaspedal, sorgt eine gute Rekuperation dafür, dass man so gut wie gar nicht die Bremse benutzen muss. Zumindest, wenn die höhere der maximal zwei Rekuperationsstufen gewählt ist.

Langsame Ladung

Gutes gibt es auch aus dem Innenraum zu berichten. Der Mini ist typischerweise gerade für die hinteren Insassen etwas eng,



Viel Show: Der LED-Ring, der das Display umrandet, kann je nach Fahrprogramm die Farbe wechseln.



Die Felgen des Mini SE sind sehr markant und sollen auch den Luftwiderstand reduzieren.

Auto-Check



- Agiles Fahrverhalten
- Leistungsstarker Motor
- Gute Verarbeitungsqualität
- Head-up-Display



- Geringe Reichweite
- Teurer Anschaffungspreis



jedoch sind Verarbeitungsqualität und vor allem die Sitze erste Sahne. Die Bedienung ist zudem einfach und wie bei BMW lassen sich viele Funktionen über das Drehrad am Schalthebel bedienen. Ein Head-up-Display, das Angaben wie Geschwindigkeit und Informationen auf der Windschutzscheibe einblendet, ist ebenfalls an Bord. Die Designer haben auch viel Liebe zum Detail bewiesen: Das Erkennungszeichen des Mini, der Union Jack, findet sich sowohl standesgemäß in den Heckleuch-

ten als auch als Zierde auf dem Handschuhfach. Um das Zentralsdisplay findet sich zudem ein LED-Ring mit wechselnden Farben – je nach Fahrmodus.

Etwas Ernüchterung machte sich jedoch beim Stromtanken breit. Während die Schnellladung an entsprechenden Säulen reibungslos funktionierte, stoppte das Auto an AC-Wallboxen mal ohne Vorwarnung die Ladung oder startete sie erst gar nicht. Erst nach erneutem Ein- und Ausstecken funktionierte es. Die Dauer der

Ladung verriet uns zudem, dass das Auto niemals dreiphasig, sondern stets einphasig lädt – trotz gegenteiliger Aussage in den technischen Daten. So lässt sich der Mini aufgrund der relativ kleinen Batterie mit 32,6 kW/h zwar trotzdem an einem Arbeitstag vollladen, jedoch sollte das schneller gehen. Ebenfalls ein Wermutstropfen ist der Preis des Mini: Rund 40.000 Euro für unsere Testwagenausstattung (Startpreis liegt bei 32.500 Euro) sind ein stolzer Preis. Alexander Junk |

Der Vernunfts-SUV

SsangYong Korando | Der koreanische Hersteller SsangYong ist hierzulande eher in homöopathischen Dosen anzutreffen. Früher machte sich die Marke dadurch einen Namen, dass Motoren von Mercedes-Benz zum Einsatz kamen. Relativ unscheinbar und günstig im Preis, war das Auto somit Understatement pur.

Lieber den Benziner nehmen

Obwohl die Motorenübernahme von Mercedes inzwischen der Vergangenheit angehört, kann der jüngste Wurf der Koreaner, der Korando, im Großen und Ganzen überzeugen. Wir hatten die Benziner-Version des SUV im Test, der bei 1,5 Liter Hubraum eine Leistung von 163 PS bietet. Das ist nicht übermäßig viel, aber ausreichend, um in den meisten Situationen genügend Leistungsreserven zu haben. Alternativ steht auch ein Dieselaggregat zur Verfügung, das aber rund 30 PS weniger Leistung bietet und damit etwas untermotorisiert wirkt. Der Benziner kann hingegen mit genügend Durchzug in Kombination mit der weich abgestuften Sechs-Stufen-Automatik punkten. Der Korando ist zudem im Gegensatz zu vielen SUV der Einstiegsklasse auch mit Allradantrieb erhältlich. Damit eignet er sich ideal für Leute, die auch mal einen Ausflug ins Gelände unternehmen oder in den Bergen wohnen.

Im Inneren des Korando vermutet man ein weitaus größeres Fahrzeug: Selbst Passagiere im Heck haben ausreichend Kopffreiheit und der Kofferraum ist mit



Foto: Alexander Junk

Das Design des Korando ist gefällig und erinnert entfernt an den VW Tiguan.

551 bis 1.248 Liter ausreichend dimensioniert. Es fällt auch auf, dass der Koreaner in seiner Preisklasse über eine ordentliche Verarbeitungsqualität verfügt. Es ist zwar viel Hartplastik vorhanden, dafür in schi-

cker Klavierlackoptik. Das Cockpit ist zudem volldigital und wirkt sehr modern. Kritikwürdig ist jedoch das Navigationssystem, das für unseren Geschmack etwas zu träge reagiert. Alexander Junk |



Foto: Alexander Junk

Ein virtuelles Cockpit gehört auch im SsangYong Korando zum guten Ton.

Auto-Check



- Große Platzauswahl
- Allradantrieb
- Gute Verarbeitungsqualität
- Günstiger Einstiegspreis



- Lahmes Navigationssystem
- Diesel mit wenig Leistung