Paris 2010: Mini Scooter E Concept

Auf einem Rad kann man nicht stehen: Neben Smart wird nun auch Mini in Paris einen Elektro-Scooter präsentieren. Der Prototyp im typischen Mini-Look könnte die Münchener Modellpalette zukünftig für den urbanen Nachwuchs öffnen.

Seit Mini zu BMW gehört, ist die britische Monokultur vorbei. Nie gab es offiziell so viele Modellvarianten wie unter der Regie der Bayern. Doch selbst mit dem Countryman, der als Nummer 4 zum ersten Mal vier Türen, über vier Meter Länge und auf Wunsch sogar vier angetriebene Räder hat, ist es offenbar nicht getan. Auch am unteren Ende der Palette gibt es noch Raum für Wachstum – das glaubt zumindest Designchef Gert Hildebrand. Und lenkt den Blick auf einen Mini, wie es ihn noch nie gegeben hat: Mit zwei Sitzen und zwei Rädern. Denn um junge Kunden an die Marke heranzuführen und in der Stadt auch dort noch weiterzukommen, wo selbst ein Mini im Stau steckenbleibt, spielt Hildebrand mit dem Gedanken an einen Roller im klassischen Mini-Design. Und weil Verbrennungsmotoren heute irgendwie out sind, wird der Scooter natürlich elektrisch angetrieben.

Drei Entwürfe hat er dafür umgesetzt, von denen zwei Anfang Oktober auf dem Automobilsalon in Paris stehen werden. „Das sind bislang natürlich nur Versuchsballons, die als greifbare Gedankenspiele die Reaktion des Publikums ausloten sollen“, stellt er konkrete Produktionsabsichten in Abrede. Andererseits lässt Hildebrand keinen Zweifel daran, dass den Bayern zwei, drei Jahre genügen würden, um die Elektro-Scooter auf die Straße zu bringen. Schließlich gibt es elektrische Roller mit etwa 100 Kilometern Reichweite und 50 km/h Höchstgeschwindigkeit schon für Drei-, Viertausend Euro im Baumarkt oder für ein paar Tausender mehr im Fachgeschäft. „Neu ist nicht die Technik“, sagt deshalb Hildebrand, „sondern das Design und die Idee, so ein Fahrzeug womöglich als Mini anzubieten.“

Technisch gibt es dabei natürlich weder Synergien noch Gemeinsamkeiten zwischen Roller und Auto. Doch haben die Designer zumindest die Formensprache des Mini übernommen. Die kugelrunden Leuchten zum Beispiel oder die stark nach außen gewölbten, organischen Formen sieht Hildebrand an beiden Fahrzeugen. Und auch die typischen Proportionen mit kleinen Rädern, großem Radstand und kurzen Überhängen findet man am Scooter wieder - denn kleine Räder hatte der Mini zumindest in seiner ersten, noch nicht von BMW entwickelten Modellgeneration. Dazu gibt es noch ein paar pfiffige Details: Manche Schalter am Lenker des Scooters wurden direkt aus dem Mini übernommen, das variable Ablagensystem „Center Rail“ aus dem Countryman hält jetzt Sonnebrillen oder anderen Kleinkram auf der Rückseite des Scooter-Schildes, und sogar den zentralen Tachometer kann man auch am Scooter sehen.

Allerdings haben die Designer hier ein wenig weitergedacht: Klappt man das Deckglas auf, findet sich dahinter eine Dockingstation für das iPhone, das gleichzeitig als Navigationssystem und Zündschlüssel funktioniert, erläutert Hildebrand. Die gewitzteste Lösung haben die Bayern aber für das Ladekabel gefunden: Muss man das bei normalen Elektrofahrzeugen immer irgendwo im Kofferraum oder im Begleitgepäck suchen, steckt es bei den Mini-Scooter zusammen mit den Akkus unter dem Sitz und lässt sich wie bei einem Staubsauger ganz einfach herausziehen.

In Paris zeigt Mini zwei Varianten des Scooters. Die eine hört intern auf den Namen „Eco“ und orientiert sich vor allem farblich am Mini E, mit dem die Bayern im Flottenversuch den Weg zum Elektroauto ebenen wollen. Die zweite gilt intern als „Ego-Scooter“ (nicht zu verwechseln mit Ego-Shooter, Anm. d. Red.) und ist als nobler Einsitzer zum Beispiel auf Banker oder Werber zugeschnitten, die damit durch die Stadt ins Büro surren wollen. Für eine Vor-Premiere in London hat Hildebrand noch eine dritte Version des E-Scooters gebaut, die er den Pariser Messegästen lieber vorenthält: Denn ganz im Geist der legendären Mods und ihrer Roller etwa aus dem The Who-Film Quadrophenia ist dieser Scooter nicht nur mit Dutzenden von Zusatzscheinwerfern bestückt, sondern auch durch und durch in den Farben des Union-Jack gehalten.

Die Idee für die Mini-Scooter ist nicht neu. „Daran denken wir schon seit zwei, drei Jahren“, gibt Hildebrand zu. Die konkrete Umsetzung dagegen ging sehr viel schneller. „Viel mehr als ein paar Monate haben wir dafür nicht gebraucht“, erläutert der Designchef: „Da ist es ganz praktisch, wenn man eine eigene Motorrad-Entwicklung im Haus hat.“

Text: Benjamin Bessinger
Fotos: Mini

ClassicInside - Der Classic Driver Newsletter
Jetzt kostenlos abonnieren!
Galerie

Source URL: https://www.classicdriver.com/de/article/paris-2010-mini-scooter-e-concept
© Classic Driver. All rights reserved.