

---

## Fahrbericht BMW CE 04: Der „Wow“- und der „Huuiii“-Effekt

Von Ralf Bielefeldt, cen

Schüchterne sollten einen großen Bogen um den BMW CE 04 machen: Der extravagante Maxiscooter zieht alle Blicke auf sich – selbst in einer Weltstadt wie Barcelona. An der Ampel, vorm Restaurant, an der Hafenpromenade: Der neue E-Kraftroller ist ein Aufmerksamkeits-Erhascher und Smartphone-Hero. Bei unserer halbtägigen Tour wurde die Testflotte garantiert auf Zigtausenden von Handyfotos verewigt.

BMW-Designchef Edgar Heinrich überrascht der „Wow“-Effekt nicht. Die kühne Form des Großrollers – 2017 als BMW Concept Link erstmals vorgestellt – sorgte auch hausintern für Diskussionen, klingt bei der Fahrpräsentation durch. „So viel Design-Freiraum, wie heute die Elektromobilität bietet, hatten wir die letzten 50, 60 Jahre nicht. Durch den Wegfall der Verbrennungstechnik ist jetzt ganz viel möglich. Das kann man mögen oder auch nicht, aber das ist jetzt so.“ Bedeutet: Traditionelle Formen und Funktionen haben sich überlebt. Man muss sich nur trauen. Und das tun die Bayern.

Eine sehr flache, scheinbar schwebende Sitzbank, ein seitlich aufklappendes Staufach, ein freistehendes Hinterrad, kein Durchstieg hinterm Beinschild – der CE 04 bricht mit nahezu allen gesetzten Roller-Statuten. Der Radstand misst üppige 1675 Millimeter – das sind stolze 30 Zentimeter mehr als bei der Vespa GT 300 und gut acht Zentimeter mehr als beim Vorgänger BMW C Evolution. Flach, lang und schmal steht der CE 04 auf der Straße. Abgefahren und gänzlich anders als der Wettbewerb – den er genau genommen gar nicht hat: Noch ist BMW nach wie vor der einzige Hersteller mit einem elektrischen Maxiscooter. Yamaha will das demnächst ändern.

Zum Auf- und Absteigen schwingt man das Bein über die bügelbrettartige, ausreichend komfortable Sitzbank. Sechs Varianten stehen zur Auswahl, eine hat auf Wunsch Sitzheizung. Gestartet wird per Keyless-System; der Fahrzeugschlüssel kann in der Jackentasche bleiben. Oder im gekühlten (!) Handyfach links unterm Lenker; auf der rechten Seite versteckt sich das Ladefach für den Typ-2-Stecker. Auf Tastendruck erwacht das Splitscreen-fähige TFT-Display zum Leben. 10,25 Zoll misst es in der Diagonalen. Rechts kann man sich die Routenführung anzeigen lassen oder allerlei Fahrtinfos, links Geschwindigkeit und Energiefluss. Beides geht auch vollflächig. Für konstante Vernetzung und Ladesäuleninfos sorgt die BMW Motorrad Connected App. Zentrales Bedienelement ist der bewährte Multi-Controller links am Lenker. Drehen und drücken führt durchs Menü. BMW-Fahrer kennen das. Neukunden werden wenig Mühe haben, das Funktionsprinzip zu begreifen.

In 2,6 Sekunden auf Tempo 50

Zum Starten muss der linke Handbremshebel gezogen werden. Nur dann sorgt der Startschieber rechts dafür, dass im Display grün das Zauberwort „Ready“ aufleuchtet. Es kann losgehen. Und wie! Kein Kuppeln, kein Schalten, einfach ab durch die Mitte mit sanftem Riemenantrieb und leichtem E-Motor-Fiepen. 2,6 Sekunden von null auf 50 km/h, 9,1 Sekunden von null auf 100 km/h, 120 km/h Spitze. Die Fahrleistungen sind knackig für ein urbanes Vehikel. Vor allem im aufpreispflichtigen „Dynamic“-Modus katapultiert einen der BMW CE 04 durch Zeit und Raum, dass einem ständig ein „Huuiii“ über die Lippen kommt. Das Ganze geschieht nahezu lautlos. Man fühlt sich wie ein Jedi-Ritter, der die Druiden austanzt. Muntere Spurwechsel und Fahrten zwischen Autos – im Süden voll normal – mag der schmale CE 04 sehr. Der lange Radstand macht ihn zum handlichen Gleiter.

---

Drei Modi gibt es wie die Schlupfkontrolle ASC serienmäßig: Rain, Road und Eco. Letzterer rekurviert wie der Dynamic-Modus besonders stark. Bremsen ist hier nahezu überflüssig. E-Autofahrer kennen das als One-Pedal-Driving. Je nach Modus variiert die Reichweite. Nach rund 65 beherzt gefahrenen Testkilometern – vornehmlich im Dynamic-Modus – bot unser CE 04 noch 54 Kilometer Restreichweite. Wer viel nachts fährt, sollte über das Dynamik-Paket (380 Euro) nachdenken: Es beinhaltet neben dem vierten Fahrmodus adaptives Kurvenlicht, Kurven-ABS und ein spezielles Tagfahrlicht. Heizgriffe stehen ebenfalls auf der Aufpreisliste (220 Euro). Dazu kommen wasserdichte Softbags, eine leidlich schmückende Gepäckbrücke oder ein größeres Windschild. In das nach rechts öffnende Staufach passt wahlweise ein Jet- oder Visorhelm, für einen Integralhelm ist die Öffnung zu klein.

Auch für die A1- und B196-Fahrerlaubnis

Die Sitzposition ist Maxiroller-typisch variabel: ausgestreckte Haxen, lässig anhocken – geht beides dank der langen Trittbretter und der unterschiedlich behöckerten Sitzbänke. Beim Rangieren hilft ein Rückwärtsgang. Alternativ zur offenen Version mit maximal 31 kW (42 PS) gibt es den CE 04 auch als leistungsreduzierten L3e-Leichtkraftroller mit 11 kW (15 PS) Nenndauerleistung. De facto schafft die A1-Variante deutlich mehr. Hintergrund: Der Gesetzgeber erlaubt 0,1 kW pro 10 Kilogramm Fahrzeuggewicht. Das ergibt im Falle des fahrfertig 231 Kilo schweren BMW CE 04 stolze 23 kW (31 PS).

A1-Führerscheinneulinge und B196-Umsteiger bekommen also reichlich was geboten. Die Höchstgeschwindigkeit ist identisch. Der Spurt auf 50 km/h dauert eine nicht spürbare Zehntelsekunde länger. Lediglich die Reichweite sinkt von 130 auf 100 Kilometer. „Das reicht dicke im urbanen Umfeld“, versichert BMWs Motorradchef Markus Schramm. „Unsere Erfahrungen mit dem C Evolution zeigen: Mehr fahren die Kunden an einem Tag nicht.“ Meist sei es sogar erheblich weniger.

Der flache Hochvoltspeicher aus BMW-eigener Fertigung befindet sich analog zu den meisten Elektroautos unten im Fahrzeugboden. Der tiefe Schwerpunkt zählt aufs Handling ein. Das integrierte Ladegerät, die Reglereinheit und der E-Motor sitzen direkt übereinander. Unten mündet der E-Technikturm zwischen dem Antriebsakku und dem hinteren 15-Zoll-Scheibenrad; oben markiert er das Ende des Freiraums unter der Sitzbank. Montiert wird der CE 04 komplett im Motorrad-Stammwerk in Berlin-Spandau.

Vier Stunden und 20 Minuten dauert das vollständige Aufladen an einer herkömmlichen Haushaltssteckdose (10A). Dreieinhalb Stunden sind es von null auf 80 Prozent. Bei 30 Ampere Ladestrom sinkt die Dauer auf 1 Stunde und 40 Minuten beziehungsweise eine Stunde fünf Minuten. Kommt das optionale Schnellladegerät (850 Euro, Mode 3) mit 6,9 kW statt 2,3 kW Ladeleistung ins Spiel, dauert es von 20 auf 80 Prozent knapp 50 Minuten.

Im Frühjahr soll der CE 04 zu den BMW-Händlern strömen. Bei 11 990 Euro geht es los. Der Vorgänger war gut 3000 Euro teurer. Und wog 44 Kilogramm mehr. Die Elektromobilität macht Fortschritte.

Daten BMW CE 04

Antrieb: Permanenterrregte Synchronmaschine, flüssigkeitsgekühlt, Zahnriemen, 1-stufiges Getriebe

Nenndauerleistung: 15 kW (20 PS) bei 4.900 U/min

Maximalleistung: 31 kW (42 PS) bei 4.900 U/min

Max. Drehmoment: 62 Nm bei 1500 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 120 km/h (abgeregelt)

Beschleunigung 0-100 km/h: 9,1 Sek.

WMTC-Verbrauch: 7,7 kWh/100 km

Batteriekapazität: 8,9 kWh

Normreichweite: 130 km

---

Sitzhöhe: 780 mm  
Gewicht: 231 kg (fahrfertig)  
Bereifung: 120/70 ZR 15(v.), 160/60 ZR 15 (h.)  
Preis: 11 990 Euro (plus Fracht)

---

## Bilder zum Artikel



BMW CE 04.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW/Markus Jahn



BMW CE 04.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW/Jörg Künstle



BMW CE 04.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW/Jörg Künstle



BMW CE 04.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW/Markus Jahn



BMW CE 04.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW/Markus Jahn

---



BMW CE 04.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW/Markus Jahn



BMW CE 04.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW/Markus Jahn



BMW CE 04.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW



BMW CE 04.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW/Markus Jahn



BMW CE 04.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW/Markus Jahn

---



BMW CE 04.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW/Jörg Künstle



BMW CE 04.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW/Jörg Künstle



BMW CE 04.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW/Markus Jahn



BMW CE 04.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW/Jörg Künstle



BMW CE 04.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW/Markus Jahn

---



BMW CE 04.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW/Markus Jahn



BMW CE 04.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW/Markus Jahn



BMW CE 04.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW/Markus Jahn



BMW CE 04.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW/Jörg Künstle



BMW CE 04.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW/Markus Jahn

---



BMW CE 04.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW/Markus Jahn



BMW CE 04.

Foto: Autoren-Union Mobilität/BMW/Markus Jahn

---