HYUNDAI

Hyundai elektrisiert die Mobilität

Pressespiegel

Reichweiten-Gigant

Hyundai stellt sich bei alternativen Antrieben breiter auf als die Konkurrenz. Die Produktpalette zeigt, wie weit und alltagstauglich die alternativen Hightech-Antriebe inzwischen entwickelt sind.

Inhalt

Test- und Fahrberichte

Hyundai Nexo / Hyundai Kona Elektro
Auto Zeitung
11-2020/29.04.2020 | Vergleichstest
Bärenstark 3-5

Hyundai Kona Elektro
EFAHRER.com
online · 23.02.2020 | Fahrbericht
Reichweiten-Gigant 6-7

Hyundai Kona Elektro
+electrified_
11-2020/24.06.2020 | Fahrbericht
Night and Day 8-9

Hyundai Kona Elektro
SUPERillu
08-2020/12.02.2020 | Fahrbericht
Elektromobilität im Winter-Härtetest 10

Hyundai – Alternative Antriebe
BILD
24.06.2020 | Auto aktuell
Alle alternativen Antriebsarten in Serie 11

Hyundai Ioniq Elektro gegen Nissan Leaf e+
Auto Bild
03-2020/16.01.2020 | Vergleichstest
Das sind die ersten elektrischen Volks-Wagen 12-15

Hyundai Ioniq Elektro
Auto Straßenverkehr
05-2020/05.02.2020 | Top-Test
Vernunftbetont 16-17

Hyundai Ioniq Elektro
auto motor und sport
online · 19.03.2020 | Neue Mobilität im Alltag
Wie schnell kommt man wie weit? 18

Hyundai Ioniq Plug-in-Hybrid
auto motor und sport
12-2020/20.05.2020 | Going Green
Hyundai Ioniq 19

Verbrauchs- und CO_2-Emissionswerte siehe Seite 20

Bärenstark

Hyundai stellt sich bei alternativen Antrieben breiter auf als die Konkurrenz. Schließlich hat jede Technik ihre Vorteile, wie der Vergleich von Wasserstoff-Nexo und E-Kona zeigt.

Text: ***Markus Schönfeld****, Fotos:* ***Frank Ratering***

Erst ein kurzes Zischen. Der Drucktest. Dann das Kompressionsgeräusch. Klok, klok, klok: Gleichmäßig wie ein Metronom. Bis sich endlich ein leises Pfeifen aufbaut. Erst jetzt wird der eiskalte Wasserstoff mit 700 bar in die drei Tanks gepumpt. Nach ein, zwei Minuten kann die Zapfpistole wieder an die Säule gehängt werden. Fertig. Der Vorrat von gut sechs Kilogramm H_2 für die nächsten 600 Kilometer ist aufgefüllt.

Ein Kilogramm Wasserstoff kostet 9,50 Euro

Was mit dem Hyundai Nexo so einfach und routiniert funktioniert, ist längst noch nicht alltäglich. Schließlich sind in Deutschland gerade mal erst gut 400 Brennstoffzellen-Fahrzeuge im Einsatz.

Die staatliche Förderung soll das wie auch bei den batterie-elektrischen Autos ändern. Immerhin wird das Netz an Tankstellen dichter. 83 sind es derzeit. Man findet sie in großen Ballungsräumen und an Autobahnen. Für unseren Nexo mit seiner beeindruckenden Reichweite reicht die Netzabdeckung schon jetzt, um in jeden Winkel der Republik zu kommen.

Doch nicht nur deswegen ist der Nexo der ideale Langstreckenstromer. Auch sein geräumiger Innenraum mit den bequemen Sitzen, der gute Fahrkomfort und der fast lautlose Antrieb machen ihn zum Reiseauto erster Wahl – selbst für eine vierköpfige Familie. Seine Höchstgeschwindigkeit liegt bei über 170 km/h.

In dieser Disziplin hat es der 50 Zentimeter kürzere Hyundai Kona Elektro schwer, auch wenn die beiden wahlweise 100 oder 150 kW starken Kona-Elektroversionen im Innenraum keinerlei Einschränkungen zum Kona mit Benziner vorweisen. Vor allem auf der Rückbank und im Kofferraum herrscht aber nicht die Großzügigkeit des Nexo. ▸

Verbrauchs- und CO_2-Emissionswerte siehe Seite 20

Hyundai elektrisiert die Mobilität

11-2020/29.04.2020 | Vergleichstest · Hyundai Nexo mit Brennstoffzelle gegen Hyundai Kona Elektro

Dafür wirkt das City-SUV vom ersten Moment an aufgeweckter. Ob es an den kompakteren Abmessungen, der besseren Übersichtlichkeit oder einfach nur an der Mehrfarblackierung liegt, lässt sich schwer sagen. Spätestens nach dem Losfahren lässt der kompakte Koreaner jedenfalls gute Laune aufkommen. Wie der Nexo wird auch der Kona von einem kräftigen E-Motor mit 395 Newtonmetern Drehmoment angetrieben – fast zu viel Kraft für seine schmalen Vorderräder. Doch das willige Lospreschen passt gut zum straffen Fahrwerk und der direkten Lenkung. Zumindest im Eco-Modus des Fahrprogramms wird das Temperament des stärksten aller Kona sogar gedrosselt. Dann kommt man mit ihm locker 350 Kilometer weit.

Sehr gute Übersicht und Bedienbarkeit im kompakten Kona. Die Verarbeitungsqualität gefällt.

Schnelles Wiederaufladen mit bis zu 100 Kilowatt

Weniger spektakulär ist dagegen das Auffüllen des Energievorrats. Denn anders als der Nexo, dessen Brennstoffzelle sich mit Wasserstoff aus den Hochdrucktanks versorgt, zieht der Kona die elektrische Energie ausschließlich aus einer Batterie. Die ist beim 204 PS starken Topmodell mit 64 Kilowattstunden recht üppig dimensioniert. Der Kona Elektro mit 100 kW/136 PS besitzt einen 39,2-kWh-Akku.

An der Schnell-Ladesäule – mittlerweile unterstützt Hyundai auch das Ladestationen-Joint Venture Ionity – dauert so eine Nachladung von 0 auf 80 Prozent gut 50 Minuten. An der heimischen 11-kW-Wallbox ist der Akku in knapp sechs Stunden wieder voll. Wie weit man mit dem aktuellen Batteriestatus kommt und die verbleibende Ladezeit, zeigt das

Klar ablesbare Instrumente: Rechts neben dem Tacho werden der Füllstand der Batterie und die Ladezeit bis 100 Prozent angezeigt.

Der große CCS-Stecker verrät die Schnell-Ladetauglichkeit des Kona.

Um den Kona Elektro zu erkennen, muss man genau hinsehen. Der fehlende Auspuff ist ein Indiz.

Hyundai Kona Elektro

Permanent erregter Elektro-Synchronmotor;
150 kW/204 PS; 395 Nm; 64,0 kWh Li-Io-Batterie,
356 V; Vorderradantrieb;
L/B/H 4.180/1.800 (2.070)*/1.570 mm;
Radstand 2.600 mm;
Leergewicht/Zuladung 1.760/410 kg;
Kofferraum: 332 – 1.114 l;
0-100 km/h in 7,9 s; 167 km/h;
Verbrauch 15,4 kWh/100 km;
Reichweite 449 km;
Grundpreis 41.850 Euro

Alle Daten Werksangaben; * Breite mit Außenspiegeln

Verbrauchs- und CO_2-Emissionswerte siehe Seite 20

Der Nexo ist geräumig. Die Schalterflut auf der Mittelkonsole benötigt eine Zeit der Eingewöhnung.

Hochdruckzapfen für den Nexo: Gefüllt wird mit 700 bar.

Einsatzradius: Bei vollen Tanks und normaler Fahrt sind 600 Kilometer drin. In Deutschland gibt es derzeit 83 Wasserstoff-Tankstellen.

Aus zwei versteckten Endrohren entlässt die Brennstoffzelle den Wasserdampf.

Elektro-SUV übersichtlich im Cockpit-Display an.

Überhaupt informieren Hyundai Nexo und Kona Elektro die Insassen ausführlich über die Vorgänge im Maschinenraum. Hier wie da werden die Energieflüsse, Verbrauchshistorien oder der mögliche Einsatzradius auf der Europakarte bildhaft dargestellt. Selbst die Menge der vom Feinstaubfilter der Brennstoffzelle gereinigten Luft wird im Nexo veranschaulicht. Schließlich benötigt die „Fuel Cell“ für die Erzeugung von Strom jede Menge Sauerstoff, der per Verdichter zugeführt wird. Mehr als das leise Surren dieser E-Turbos hört man nicht während der Fahrt im Nexo. Und die Bedienung über die vier großen Fahrstufenknöpfe könnte einfacher nicht sein. Übrigens kann auch im Nexo – wie im Hyundai Kona – rekuperiert werden, allerdings nur in einen kleinen Pufferakku (1,56 kWh). Die Stärke der Energie-Rückgewinnung bei Verzögerung bestimmt der Fahrer über die Schaltpaddel in drei Stufen. Segeln ist damit ebenso möglich wie „One-Pedal-Drive“ – also das vorausschauende Fahren ohne Bremspedal. Auch in diesem Punkt wirken diese beiden Hyundai-Modelle gut durchdacht und ausgereift. ■

FAZIT

Nexo und Kona unterscheiden sich zwar deutlich in Preis und Größe demonstrieren aber eindrucksvoll, wie weit und alltagstauglich Hyundai die alternativen Hightech-Antriebe inzwischen entwickelt hat. Der Wasserstoff-Nexo taugt uneingeschränkt als Vollzeit-SUV, der Elektro-Kona wiederum als fahraktiver Stadtflitzer.

Hyundai Nexo

Perm. erregter E-Synchronmotor;
120 kW/163 PS; 395 Nm;
Polymerelektrolyt-Brennstoffzelle mit 95 kW;
1,56 kWh Li-Io-Batterie; Vorderradantrieb;
L/B/H 4.670/1.860 (2.110)*/1.630 mm;
Radstand 2.790 mm;
Leergewicht/Zuladung 1.889/451 kg;
Kofferraum: 461 – 1.466 l;
0-100 km/h in 9,2 s; 177 km/h;
Verbrauch 0,95 kg H_2/100 km; Reichweite 666 km;
Grundpreis 79.000 Euro
Alle Daten Werksangaben; * Breite mit Außenspiegeln

EFAHRER.com DIE 1. ADRESSE FÜR E-MOBILITÄT online · 23.02.2020 | Fahrbericht · Hyundai Kona Elektro

Reichweiten-Gigant

Mit dem Kona Elektro hat Hyundai einen soliden E-SUV auf den Markt gebracht, der besonders mit seiner Reichweite begeistert. Wir haben den Wagen für Sie auf seine Praxistauglichkeit im Alltag getestet.

*Von **Christoph Lumetzberger***

Als kompakter B-SUV wurde der Kona von Hyundai im Markt und in der eigenen Produktpalette positioniert – und diese Bezeichnung beschreibt das Fahrzeug auch sehr passend.

Der 204 PS starke Elektromotor bewegt die rund 1.700 Kilogramm Eigengewicht sehr schnittig auf der Straße, sodass Ihnen von Zeit zu Zeit sogar entgeht, dass Sie eigentlich einen Geländewagen durch die Gegend kutschieren. Der Wagen besitzt dank des im Unterboden verbauten Lithium-Ionen Polymer-Akkus einen tiefen Schwerpunkt, was dazu führt, dass der Kona auch bei sportlicher Fahrweise nie die Bodenhaftung verliert.

400 Kilometer mit einer Batterieladung

Da das Fahrzeug auch mit Verbrennungsmotor zu bekommen ist, wurde es nicht rein für den Betrieb mittels Elektromotor konzipiert. Nachdem aber die Möglichkeit des Elektroantriebes von Beginn an bei der Planung berücksichtigt wurde, hält sich der Platzverlust in Grenzen.

Im Fond ist der Boden etwas höher, was bei Personen mit erhöhtem Platzbedarf schon durchaus zu einer etwas unangenehmen Sitzposition führen kann. Außerdem sorgt die verbaute Batterie dafür, dass die Literanzahl im Kofferraum etwas geringer ausfällt als bei seinem Pendant mit Verbrennungsmotor.

Wer hingegen in der ersten Reihe sitzt, der kann keineswegs über Platzmangel klagen. Außerdem haben Sie in der ersten Reihe den idealen Blick auf den dominanten Bordcomputer, welcher in mittiger Position oberhalb der Lüftungsauslässe angebracht wurde. Der acht Zoll große Touchscreen ermöglicht zahlreiche Einstellungsmöglichkeiten, angefangen von Radio- über Telefonfunktionen und Navigation bis hin zur Einstellung der Beleuchtung, des Klimas und der unterschiedlichen Fahrmodi.

Hinter dem Lenkrad finden sich wie gewohnt die Instrumente, die Ihnen Geschwindigkeit, Kilometerzahl und den Verbrauch anzeigen, aber auch die klassischen Kontrollämpchen für eingeschaltetes Licht und Fernlicht, für den Airbag oder auch eventuelle Gurtsünder dürfen nicht fehlen. Allerdings sind im Hyundai Kona keine klassischen Armaturen verbaut, sondern alles spielt sich auf einem sieben Zoll großen LCD-Bildschirm ab. Dessen Stil und Farbe sind abhängig vom gewählten Drive Mode. In unserem Test hatten wir die Wahl zwischen Eco, Normal und Sport.

Enorme Reichweite

Gerade im Sport-Modus entwickelt der Kona einen Dynamikumfang, den man ihm auf den ersten Blick nicht zutraut. Für ein E-Auto typisch, zieht der Wagen rasch an und durchbricht in unter acht Sekunden die 100-km/h-Schallmauer. Gerade für einen SUV ist dieser Wert ziemlich beeindruckend.

Die laut Hersteller angegebene Höchstgeschwindigkeit von 167 km/h lässt sich auf einem geraden Autobahnabschnitt spielend errei-

Verbrauchs- und CO_2-Emissionswerte siehe Seite 20

chen, wenngleich die Reichweite damit sukzessive in den Keller wandert. Da solche Geschwindigkeiten jedoch nur die Ausnahme darstellen, kommt der Wagen bei ökonomischer Fahrweise dennoch zumindest einigermaßen an die von Hyundai ausgerufenen 449 Kilometer Laufleistung heran. Bei vollgeladener Batterie erreichten wir etwa 380 Kilometer Strecke, ehe uns die restliche Reichweite von gerade einmal 20 Kilometern eine Ladesäule aufsuchen ließ. Auch wenn der Kona effizient rekuperiert, so ist bei rund 400 Kilometer Schluss.

Hervorragender Helfer

Das aufgeräumte Cockpit des Kona Elektro hält sich mit überbordenden Schnick-Schnack angenehm zurück und verzichtet auf allzu futuristische Eigenheiten. Es wirkt schlicht und doch elegant, wenngleich die Wahl der Materialien nicht immer glücklich ausgefallen ist. Gerade bei den etwas fragilen Kunststoff-Fensterhebern wird der detailverliebte Autonarr doch unverfroren die Nase rümpfen. Dies ändert jedoch nichts daran, dass der Kona mit einer hervorragenden Grundausstattung ausgeliefert wird.

Der autonome Notbremsassistent mit Fußgängererkennung verrichtet ebenso zuverlässig seinen Dienst, wie der Höchstgeschwindigkeitswarner mit Verkehrsschilderkennung oder der Abstandsregeltempomat samt Spurhalteassistent. Hier hat Hyundai gute Arbeit geleistet und dem Fahrzeug solide Serienmäßigkeit verpasst.

An einer Schnellladesäule ist der Kona Elektro in unter 40 Minuten voll.

Obwohl die Batterie über pralle 64 kWh verfügt, lässt sie sich an einer Schnellladestation mit 100 kW in nur rund 40 Minuten zu 90 Prozent aufladen.

Bei einer Schnellladesäule mit 50 kW benötigt der Vorgang etwa fünf Viertelstunden, bis der besagte Füllstand erreicht ist. Doch auch zu Hause kann der Kona aufgeladen werden. Bei einer verbauten Ladeeinheit beträgt die Ladedauer etwa acht bis neun Stunden. An einer handelsüblichen Steckdose benötigt eine Vollladung hingegen einen ganzen Tag. ■

FAZIT

Was in unseren Köpfen nach dem Test des Hyundai Kona Elektro übrig geblieben ist, war ganz klar in erster Linie die starke Reichweite. 400 Kilometer mit einer Akkuladung schaffen nur ganz wenige Elektroboliden auf diesem Planeten – und wenn, dann sind diese Flitzer zumeist deutlich teurer als der B-SUV.

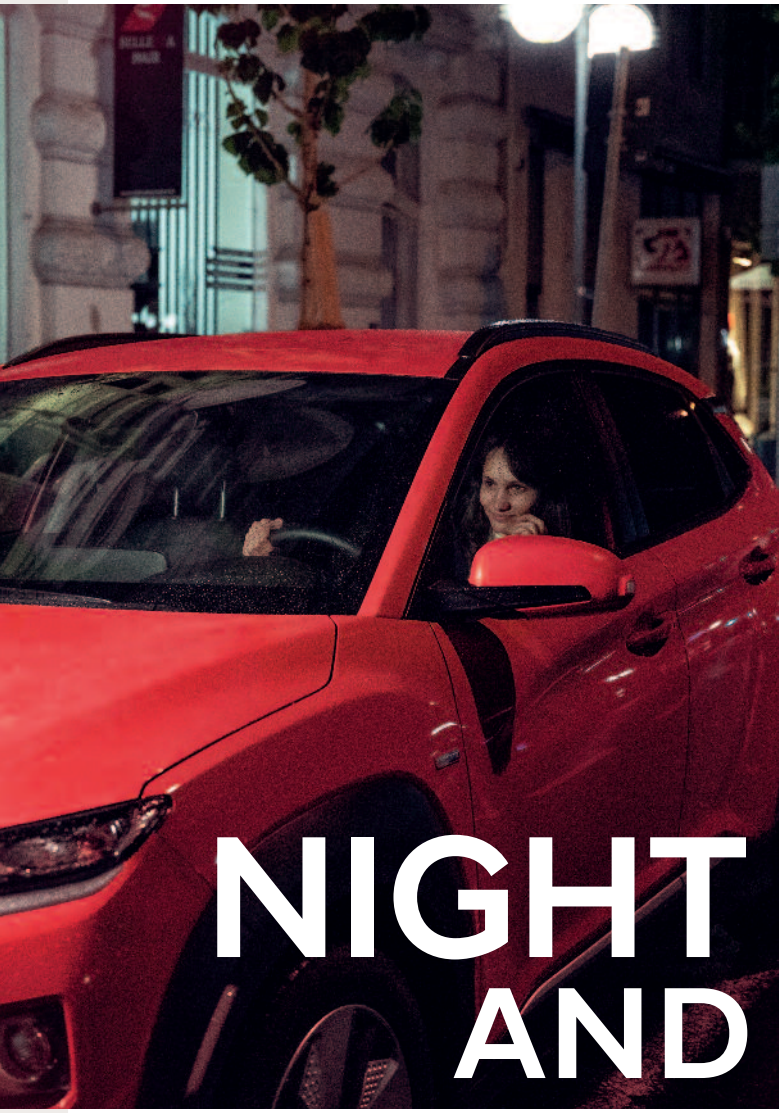
Ebenso gefielen uns die mehr als 200 Pferdestärken, der Kona bringt diese in beeindruckender Manier auf den Asphalt.

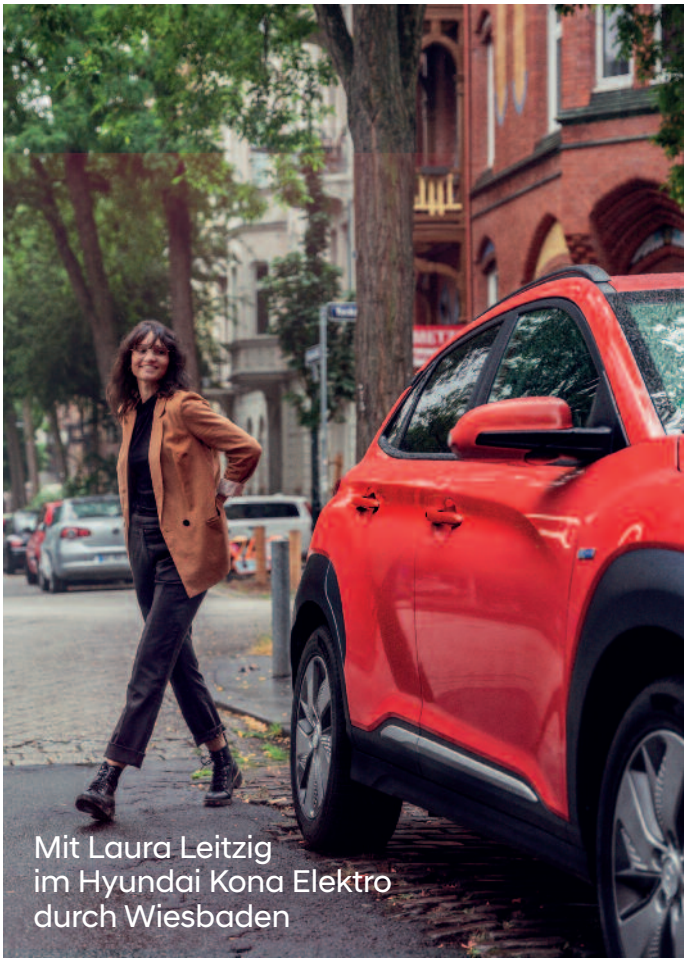
Auch an der umfangreichen Ausstattung haben wir nichts auszusetzen, und Gefallen fanden wir auch an der schnellen Ladedauer von unter 40 Minuten für 90 Prozent der Akkuleistung.

Alles in allem ist der Kona Elektro ein solider, massentauglicher Familienwagen, auch wenn auf der Rückbank ob des knapp bemessenen Abstandes zu den Vordersitzen besser Kinder oder zierliche Personen Platz nehmen sollten.

Hyundai elektrisiert die Mobilität

electrified 11-2020/24.06.2020 | Fahrbericht · Hyundai Kona Elektro





Mit Laura Leitzig im Hyundai Kona Elektro durch Wiesbaden

NIGHT AND DAY

Kein Lärm und lokal emissionsfrei – so macht Autofahren in der Stadt Spaß. Die Studentin Laura Leitzig kann der Elektromobilität viel abgewinnen, wie sie nach einer Testfahrt mit dem Hyundai Kona Elektro mit unserem Fotografen Erhardt Szakacs durch Wiesbaden feststellt.

Das hat richtig Spaß gemacht", sagt Laura Leitzig, als sie den Hyundai Kona Elektro wieder abstellt. „Dieser Anzug, dieses lautlose Dahingleiten, das gefällt mir." Für Laura war es die erste Fahrt in einem Elektroauto – und man merkt ihr an, dass sie diese Art von Mobilität mag.

Wer wie sie in Wiesbaden an einer Hauptverkehrsstraße lebt, der weiß es zu schätzen, wenn Autos keinen Lärm machen. „Dieser dauernde Krach, das nervt schon." Eigentlich, so sagt sie, braucht man in der Stadt gar kein Auto. Aber wenn man darauf nicht verzichten will oder kann, „dann sollte es ein elektrisches sein", meint die 25-Jährige, die in Wiesbaden im 5. Semester Kommunikationsdesign studiert. Das, so fügt sie hinzu, setzt natürlich voraus, dass man es sich auch leisten kann. Als Studentin ist ihr ein E-Auto selbst noch zu teuer, privat fährt sie einen VW Beetle, einen Verbrenner. Dabei wäre zumindest das Thema einer fehlenden Ladeinfrastruktur für sie kein Problem. Vor ihrem Haus, in dem sie sich mit einer Kommilitonin eine Wohnung teilt, gibt es gleich zwei Ladestationen. „Doch die sind nur sehr selten belegt", erzählt sie. Hätte sie dort laden müssen, dann hätte sie den Kona Elektro dort an einer Wallbox mit Wechselstrom in 9,5 Stunden wieder voll aufladen können. An einem Schnelllader mit 50 kW sind es von 0 auf 80 Prozent 75 Minuten und wer an der Autobahn an einem Schnelllader mit einer Leistung von 100 kW lädt, ist damit bereits nach 54 Minuten fertig. Dass der Verkehr in Wiesbaden so sehr aufs Auto ausgelegt ist, ärgert Laura. „Als Radfahrer macht es einfach keinen Spaß, hier auf den Straßen unterwegs zu sein", ärgert sich Laura, die sich eine viel radfreundlichere Stadt wünscht.

„Der sieht echt schick aus"

Doch die Fahrt an die Ladesäule muss beim Kona Elektro ohnehin nicht allzu häufig erfolgen. Dass, was viele mit der Elektromobilität verbinden, nämlich zu wenig Reichweite, dieses Gefühl kommt im Kona Elektro nicht auf. Denn die Reichweite des Elektro-SUVs wurde gerade erst durch eine Vielzahl von Optimierungen vergrößert: Der Kona mit der 64 kWh starken Batterie kommt auf eine alltagstaugliche Reichweite von 484 Kilometer. Damit

Verbrauchs- und CO_2-Emissionswerte siehe Seite 20

gehört Reichweitenangst der Vergangenheit an. Und da der Kona Elektro mit großer Batterie neuerdings auch im europäischen Hyundai-Werk im tschechischen Nosovice gebaut wird, gehören lange Wartezeiten auch der Vergangenheit an.

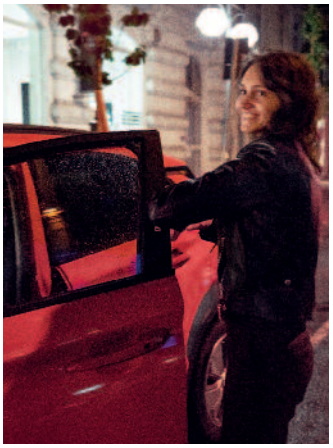
In den eineinhalb Tagen, in denen Laura den Kona Elektro während unseres Fotoshootings durch Wiesbaden gefahren hat, konnte man merken, wie sie zunehmend Gefallen an dieser unkomplizierten Art der Elektromobilität fand. Um den Kunden, die noch etwas mit der neuen Technik der E-Mobilität hadern, die Sorge um die Verlässlichkeit zu nehmen, hatte Hyundai die Garantie unlängst erst auf acht Jahre erhöht. So etwas schafft Vertrauen in die für viele Kunden noch neue Technologie. Zudem hatte der Importeur bereits vor der Erhöhung der Kaufprämie seitens der Regierung im Konjunkturpaket den Umweltbonus beim Kauf eines Kona Elektro auf 8.000 Euro angehoben – und so die Attraktivität seines wichtigsten Elektro-Modells weiter gesteigert.

Laura gefällt der Kona nicht nur wegen der Technik, sondern auch wegen seines Designs. Nachdem die 25-Jährige zu Beginn unseres Shootings auf dem Parkdeck des Luisenforums in Wiesbaden einmal um den Hyundai Kona Elektro herumgegangen ist, stellt sie fest: „Der sieht echt schick aus – und geräumig ist er auch“, sagt sie aus ihrer professionellen Perspektive als angehende Kommunikationsdesignerin. Im kommenden Jahr will sie beginnen, ihre Bachelor-Arbeit zu schreiben. Was danach kommt, darüber hat Laura genaue Vorstellungen. So kann sie sich vorstellen, als Kreativ-Direktorin in einer Werbeagentur zu arbeiten, aber auch die Gründung einer eigenen Agentur gehört zu einem ihrer Pläne. „Vor allem ist mir aber eine Ortsunabhängigkeit und meine finanzielle Freiheit wichtig.“ Wenn es ideal läuft, stellt sich Laura eine Tätigkeit in der Touristikbranche vor, denn Reisen ist ihre große Leidenschaft.

Wichtig sei ihr auch die Nachhaltigkeit – und das nicht nur bei der Mobilität, erzählt Laura, als wir mit ihr zum Abendessen in der Taunusstraße halt machen. Neben einer ausgewogenen Ernährung achtet sie auch im Alltag darauf, möglichst ökologisch unterwegs zu sein. „Wo möglich, da vermeide ich Plastik, achte beim Einkauf auf Bio-Lebensmittel, das sollte jeder von uns machen.“ Das Thema Nachhaltigkeit und Umweltschutz liege ihr sehr am Herzen, sagt sie. „Von daher ist es toll, dass man mit einem Auto wie dem Kona auch lokal emissionsfrei sein kann.“

Dass sie als Model vor der Kamera steht, gefällt ihr, das merkt man an ihrer sympathischen Natürlichkeit. Diese zeigt sie auch auf Instagram, hat dort über 14.000 Follower. Als Influencerin sieht sich Laura indes nicht. „Dafür musst du ständig online sein.“ Dazu hat sie auch nicht ausreichend Zeit, denn in ihrer Freizeit treibt Laura gerne Sport.

Unser Abend mit Laura geht langsam dem Ende entgegen – und vor ihr steht die letzte elektrische Fahrt mit dem Hyundai Kona Elektro – es geht nach Hause. Es ist spät geworden an diesem Tag. ■



DATENBLATT

Hyundai Kona Elektro

Leistung E-Motor:	150 kW/ 204 PS
Maximales Drehmoment:	395 Nm
Batteriekapazität:	64 kWh
Stromverbrauch kombiniert:	14,7 kWh auf 100 km
Ladezeit 0 auf 80 Prozent:	54 Minuten (an Schnellader bei 50 kW)
Reichweite kombiniert:	484 km (WLTP)
Höchstgeschwindigkeit:	167 km/h
CO_2-Emission:	0 g/km
Effizienzklasse:	A+
Länge/ Breite/ Höhe (Meter):	4,18/ 1,80/ 1,57
Garantie:	Acht Jahre
Preis:	ab 41.850 Euro (vor Abzug aller Förderungen)

Hyundai elektrisiert die Mobilität

SUPER illu 08-2020/12.02.2020 | Fahrbericht · Hyundai Kona Elektro

Das Navigationssystem im Hyundai Kona Elektro kostet 1.300 Euro extra, ist aber verzichtbar, da auch mit einem angeschlossenen Smartphone navigiert werden kann.

Kofferraum: 332 Liter mit Unterflurfach für beide Ladekabel (Schuko/Typ 2).

Elektromobilität im Winter-Härtetest

Die Antwort auf die Frage, wie der Hyundai Kona Elektro mit der Kälte klarkommt

Text und Fotos: ***Hans-Joachim Rehg***

Etwas Schnee auf den Fotos hätte gut gepasst. Aber die weißen Flocken sind in diesem Winter leider ziemlich rar. Trotzdem war der draußen geparkte Kona Elektro frühmorgens immer gut durchgekühlt. Die Temperaturen lagen während der 14-tägigen Testphase nachts zuverlässig unter Null.

Kälte, einst pures Gift für die Akkus, lässt den Hyundai Kona Elektro kalt. Voll geladen, lag die Reichweite auch bei Minusgraden knapp unter 400 km und die Heizung wärmte, ohne den Aktionsradius gravierend zu schmälern.

Das gelingt mit einer Wärmepumpe, die nach dem Kühlschrankprinzip der Umgebung Energie entzieht. Diese effiziente Technik ist allerdings nicht bei jedem Kona Elektro an Bord, sondern Bestandteil des „Style"-Paketes für 2.700 Euro extra. Weil dazu auch Schnellladekabel, Voll-LED-Scheinwerfer und Regensensor zählen, unbedingt eine Empfehlung.

Der getestete Kona Elektro mit 204 PS und 449 km Normreichweite kostet 44.100 Euro. Eigentlich, denn weil Hyundai die höhere, von der EU noch nicht freigegebene Umweltprämie vorzieht und aufstockt, stehen nur 36.100 Euro auf der Rechnung. Das Basismodell mit 136 PS und 289 km Reichweite gibt es nach Prämienabzug schon ab 26.400 Euro.

Schön, wäre da nicht die latente Angst, doch irgendwann ohne Strom am Straßenrand zu stehen. Ganz ehrlich, die ist beim Kona Elektro nach 2 Tagen verflogen. Auch deshalb, weil ein Elektroauto-Fahrer anders tickt als einer aus der Verbrennerecke.

Mit einem Stromer steuert man eine Steckdose nicht an, wenn die Akkus fast leer sind, sondern wenn es gerade passt. Bietet das Einkaufscenter eine Ladesäule, stöpselt man ein und hat nach 30 Minuten Einkauf bis zu 100 km mehr auf der Anzeige. Das macht Laune. Zu Hause an einer 11 kW Wallbox ist ein Kona in knapp 6 Stunden wieder voll. An der Schnellladesäule sind in knapp einer Stunde 80% nachgeladen. So ist Elektromobilität bequem und alltagstauglich. ■

Kia E-Niro

Der Rivale im eigenen Haus

- Kia gehört zum Hyundai-Konzern und so verwundert es nicht, dass die Marke ein vergleichbares Elektroauto anbietet.

Auch den e-Niro gibt es in den beiden Leistungsstufen 136 und 204 PS. Zwei wichtige Unterschiede: Beim Kia ist der Kofferraum größer (451 l) und das Laden mit 11 kW Wechselstrom ist auch mit dem Einstiegsmodell möglich.
- Basispreis: 35.290 Euro. Die mit dem getesteten Hyundai vergleichbare Version kostet 42.790 Euro. Bei Kia gilt ab sofort: minus 6.000 Euro Umweltprämie.

Verbrauchs- und CO_2-Emissionswerte siehe Seite 20

Alle alternativen Antriebsarten in Serie

▲ **Doppelt gut:** Der Hyundai Ioniq Plug-in-Hybrid kommt mit einer Akkuladung bis zu 63 Kilometer weit.

◂ **Feines Ambiente:** Alles dran und alles drin im Hyundai Ioniq Elektro.

Hyundai ist aktuell der einzige Autohersteller weltweit, der mit Hybrid, Plug-in-Hybrid, 48-Volt-Hybrid, Elektro und Brennstoffzelle alle wichtigen alternativen Antriebsarten in Serie anbietet. Eine Position, die 2020 noch ausgebaut werden soll. Bis Ende des Jahres plant Hyundai, mehr als drei Viertel seiner Produktpalette in Europa zu elektrifizieren.

Immer mehr Stromer

Die Vorzeichen dafür sind gut, nicht nur, weil Hyundai attraktive und mehr als konkurrenzfähige Fahrzeuge zu bieten hat. Außerdem nimmt in Deutschland das Interesse an umweltfreundlichen Modellen kontinuierlich zu. 2019 konnte der Hersteller hierzulande mehr als 10.000 Fahrzeuge mit alternativen Antrieben verkaufen. Bis 2025 will das Unternehmen zu einem der drei größten Anbieter von Elektrofahrzeugen in Europa werden. Dabei spielen die E-Modelle Kona und Ioniq Elektro, Ioniq Plug-in-Hybrid und der Kona Hybrid eine entscheidende Rolle. Sie haben sich längst als ebenso schicke wie zuverlässige und effiziente Fahrzeuge erwiesen, die keinerlei Kompromisse bei den Themen Sicherheit, Konnektivität, Fahrleistungen oder der vieldiskutierten Reichweite nötig machen.

Hohe Reichweite

Das Schöne am umfassenden Hyundai-Angebot: Jeder Autofahrer kann sich genau das Modell aussuchen, das seine individuellen Mobilitäts-Bedürfnisse erfüllt. Ob die reinen Stromer, die etwa beim Kona schon in der Version mit dem kleineren von zwei angebotenen Akkus Reichweiten von bis zu 289 Kilometer ermöglichen, mit den größeren Batterien sind es sogar bis zu 484 Kilometer. Und beim Ioniq Elektro sorgt der auf 38,3 % kWh vergrößerte Akku jetzt für 311 Kilometer elektrisches Fahren.

Der Hyundai Ioniq Plug-in-Hybrid geht nach einem umfangreichen Facelift mit verfeinertem Exterieur und Interieur, neuen Ausstattungsdetails und dem Telematikdienst Bluelink an den Start. Er verbindet die Welt der Stromer mit der der Verbrenner, schafft bis zu 63 Kilometer rein elektrisch und sorgt für lokal emissionsfreie Mobilität, wo sie gebraucht wird, also etwa in Umweltzonen. Die Systemleistung von 141 PS sorgt für muntere Fahrleistungen.

Bis zu 8 Jahre Garantie

Der Antrieb des Kona Hybrid vereint hohen Fahrspaß mit Umwelt- und Verbrauchsvorteilen.

Die Kombination aus Benzin- und Elektromotor liefert auch bei ihm eine Systemleistung von 141 PS, das clevere Zusammenspiel der Antriebe ermöglicht einen kombinierten Verbrauch von nur 4,3 Liter Benzin je 100 Kilometer. Und das ohne irgendwelche Einschränkungen bei Platzangebot, Ausstattung oder Alltagstauglichkeit. Das Gepäckraumvolumen liegt bei 361 Litern und lässt sich mit einem Handgriff auf bis zu 1.143 Litern vergrößern. Wie für alle anderen Hyundai-Modelle gilt auch beim Kona Hybrid eine fünfjährige Hersteller-Garantie, bei Kona und Ioniq Elektro sind es sogar acht Jahre. ■

FAZIT

Hyundai hat sich in den letzten Jahren einen deutlichen Vorsprung bei den alternativen Antrieben erarbeitet. Seine Hybrid-Modelle und die reinen Stromer geben aktuell den Takt vor.

MODELL-DATEN

Kona Elektro
Stromverbrauch (kWh/100 km) kombiniert: 15,0-14,7; CO_2-Emissionen (g/km): 0;
Preis: ab 34.850 Euro

Kona Hybrid
Kraftstoffverbrauch (l/100 km) kombiniert: 7,1-4,3; CO_2-Emissionen (g/km) kombiniert: 160-114; Preis: ab 26.900 Euro

Ioniq Elektro
Stromverbrauch (kWh/100 km) kombiniert: 13,8; CO_2-Emissionen (g/km): 0;
Preis: ab 35.350 Euro

Ioniq Plug-in-Hybrid
Kraftstoffverbrauch (l/100 km) kombiniert: 1,1;
Stromverbrauch (kWh/100 km) kombiniert: 10,3;
CO_2-Emissionen (g/km) kombiniert: 26;
Preis: ab 32.000 Euro
* Herstellerangaben

Verbrauchs- und CO_2-Emissionswerte siehe Seite 20

Hyundai elektrisiert die Mobilität

Auto Bild 03-2020/16.01.2020 | Vergleichstest · Hyundai Ioniq Elektro gegen Nissan Leaf e+

! Käufer sollten mit der Bestellung unbedingt warten, bis die neue Förderung in Kraft tritt

Das sind die ersten elektrischen Volks-Wagen

Vollwertig und bezahlbar. Damit hat der **Nissan Leaf** seit Langem Erfolg. Wird ihm der neue **Hyundai Ioniq** gefährlich?

Text:
Malte Büttner, Dennis Heinemann,
Fotos:
S. Krieger

STILL, LEISE UND EFFIZIENT bringen sie ihre E-Autos für die Masse bereits unters Volk, während die deutschen Hersteller sich noch mit Ankündigungen beschäftigen. Mit weit über 400.000 Einheiten seit 2010 ist der Leaf schon lange weltweit erfolgreich. Seit letztem Jahr soll die neue Topversion mit 217 PS und 62-kWh-Akku für noch mehr Reichweite bei den Verkäufen und auf der Straße sorgen.

So viel Erfolg weckt auch bei den Koreanern den Ehrgeiz. Seit 2016 bietet Hyundai mit dem Ioniq eine vollelektrische Alternative. Ende letzten Jahres gab es dazu ein Akku-Upgrade

Verbrauchs- und CO_2-Emissionswerte siehe Seite 20

sowie ein erstes dezentes Facelift. Reicht das, um den erstarkten Leaf zu schlagen?

Rein äußerlich allemal. Neben dem knubbeligen, recht hoch aufragenden Nissan wirkt der breitere Hyundai, obwohl kürzer, eine Klasse größer und erwachsener. Die Silhouette mit dem flach auslaufenden Fließheck rückt ihn optisch in Tesla-Nähe. Nur der billige, geschlossene Kühlergrill aus dünnem Plastik, der als Elektro-Erkennungszeichen fungiert, dämpft die Euphorie. Er könnte Teil einer Ritterrüstung für Kinder sein. Auch der Innenraum ist mit seinen einteiligen Hartplastik-Türverkleidungen eher Funktionsklamotte als Haute Couture. Auf den eher einfachen Auftritt setzt auch der Leaf. Hier wird klar, wo die Mehrkosten für die modernen Antriebe – zumindest teilweise – wieder eingespart werden müssen.

Dafür kann der Ioniq gerade beim überarbeiteten Armaturenbrett mit deutlich verbesserter, sehr intuitiver Bedienung punkten. Die Assistenten lassen sich direkt per Knopfdruck links vom Lenkrad steuern, Automatik und Fahrprogramme sind selbsterklärend, das Navi weist immer auf die nächsten Ladesäulen hin. Putzig dagegen der Nissan, dessen Wegweiser unter den Sonderzielen auch ganz normale Tankstellen listet. Für E-Auto-Fahrer völlig uninteressant. Immerhin lassen sich hier die Ladesäulen direkt aus der Karte heraus anwählen. Mehr Entlastung bietet das E-Pedal, das die Rekuperation derart raufschraubt, dass das Bremspedal Rost ansetzen könnte. Der Fahrer geht einfach vom „Gas“, und der Leaf bremst kräftig runter bis zum Stillstand. Im Ioniq lässt sich die Rekuperation über die Lenkradwippen mehrstufig einstellen.

Das sensiblere Ansprechen beim Fahren hat der Hyundai aber zumindest teilweise auch seiner geringeren Motorleistung zu verdanken. 136 zu 217 PS. 9,9 Sekunden braucht der Hyundai für den Sprint auf 100 km/h, dem Leaf reichen drei weniger. Bei herkömmlichen Verbrennern sind das Welten. Diese beiden fühlen sich dennoch verblüffend ähnlich an. Zumindest im alltäglichen Dahingesumme. Dann nämlich stellt der Leaf nur einen Teil seiner Kraft zur Verfügung, um die Akkus zu schonen. ▸

„Der ausgewogene Nissan findet im Hyundai seinen Meister. Den Altersunterschied spürt man auf jedem Meter.“

Malte Büttner, Redakteur

▾ **Unter Idealbedingungen** müssen Ioniq und Leaf nach 311 bzw. 385 Kilometern an die Säule. Im Alltag eher früher.

Hyundai Ioniq

Assistenzsysteme, die sich nicht in Untermenüs verkriechen, funktionierende Echtzeit-Navigation, aufmerksame Ladesäulentipps.

Dazu gibt es einen Schacht für induktives Laden, aus dem das Telefon nicht wegrutschen und schnell herausgenommen werden kann. So geht ein modernes Cockpit.

Der Antrieb arbeitet mühe- und lautlos. Vier Erwachsene finden angenehm Platz, der Kofferraum packt 357 bis 1.417 Liter Gepäck.

Nissan Leaf

Großer Touchscreen und Wählknubbel fürs Getriebe im Nissan. Viele der Funktionen verstecken sich in Untermenüs, müssen lange gesucht werden. Der Verstellbereich des Lenkrads ist zu klein, die Sitzposition immer etwas zu hoch.

Vor dem Motor lässt sich der Akku mit Gleich- und Wechselstrom und mit bis zu 50 kW (CHAdeMO) laden.

Der Kofferraum fasst mit 385 bis 1.176 Litern spürbar weniger Gepäck als das Ladeabteil des Hyundai Ioniq.

Hyundai elektrisiert die Mobilität

Auto Bild 03-2020/16.01.2020 | Vergleichstest · Hyundai Ioniq Elektro gegen Nissan Leaf e+

Auf der Autobahn zieht der sanftmütige Ioniq mit einer Höchstgeschwindigkeit von 165 zu 157 km/h sogar am Nissan vorbei. Theoretisch. Praktisch schrumpfen die Reichweiten bei diesem Tempo so rasant, dass man sich eher auf die Ladesäulensuche als auf kleine Straßenduelle konzentrieren sollte.

Im normalen Betrieb verspricht Hyundai 311 Kilometer Reichweite nach WLTP, Nissan sogar 385. Gemessen an den Akkugrößen von 38,3 kWh gegenüber 62 kWh ein eher geringer Unterschied. Schuld ist der größere Stromdurst des Nissan. Ein Bild, das sich im Test bestätigt. Hier saugt der Leaf üppige 20,7 kWh/100 km gegenüber fairen 15,3 kWh beim Ioniq.

Das modernere Konzept kommt dem Koreaner auch beim Fahrkomfort zugute. Deutlich ruhiger und gelassener pariert sein Fahrwerk Querfugen und kurze Stöße. Wippt da freundlich durch, wo der Nissan staksig hineinpoltert. Auch die Lenkung arbeitet, wenn auch noch im-

Der Ioniq ist auch als Hybrid und als Plug-in-Hybrid bestellbar. Der Leaf dagegen wurde von vornherein als Vollstromer entwickelt.

FAHRZEUGDATEN	Hyundai Ioniq	Nissan Leaf
Motorbauart	Elektromotor	Elektromotor
Systemleistung	100 kW (136 PS)	160 kW (217 PS)
max. Drehmoment	295 Nm	340 Nm
Getriebe	einstufiges Reduktionsgetriebe	stufenloses Automatikgetriebe
Antrieb	Vorderradantrieb	Vorderradantrieb
Batterie	Lithium-Ionen-Polymer	Lithium-Ionen
Batteriekapazität	38,3 kWh	62 kWh
Höchstgeschwindigkeit	165 km/h	157 km/h
0-100 km/h (Werksangabe)	9,9 s	6,9 s
Bremsen vorn/hinten	Scheiben/Scheiben	Scheiben/Scheiben
Serienbereifung	205/60 R 16 H	215/50 R 17 V
Radgröße	6 x 16"	6,5 x 17"
Kältemittel/Klimaanlage	R1234yf	R1234yf
Stromverbrauch*	13,8 kWh/100 km	18,5 kWh/100 km
Reichweite (WLTP)	311 km	385 km
Abgas CO_2	0 g/km	0 g/km
Effizienzklasse	A+	A+
Leergewicht/Zuladung	1.569/401 kg	1.711/429 kg
Vorbeifahrgeräusch	66 dB(A)	66 dB(A)
Anhängelast gebr./ungebr.	-/-	-/-
Kofferraumvolumen	357-1.417 l	385-1.176 l
Länge/Breite/Höhe	4.470/1.820-2.055**/ 1.475 mm	4.490/1.788-2.030**/ 1.545 mm
Radstand	2.700 mm	2.700 mm

*kombiniert nach WLTP-Norm; ** Breite mit Außenspiegeln

Kosten/Garantien

Abgasnorm	– (Elektrofahrzeug)	– (Elektrofahrzeug)
Steuer pro Jahr	steuerfrei (10 Jahre)	steuerfrei (10 Jahre)
Typklassen HPF/VK/TK	17/21/21	17/21/18
Werkstattintervalle	jährliche Durchsicht	jährliche Durchsicht
Wartungskosten ca.	noch k. A.	250 Euro
Garantie/Gewährleistung	Garantie	Garantie
Technik/km-Begrenzung	5 Jahre/ohne	3 Jahre/100.000 km
Garantie gegen Durchrostung	12 Jahre	12 Jahre
Mobilitätsgarantie	8 Jahre	3 Jahre

Verbrauchs- und CO_2-Emissionswerte siehe Seite 20

mer etwas indirekt, wesentlich berechenbarer als die des Nissan, bei dem das schwammige und entkoppelte Richtungsinstrument nicht an ein neues Auto erinnert.

Im direkten Vergleich zum Ioniq hat man im Leaf immer das Gefühl, auf einem Hocker zu sitzen. Ohne Seitenhalt und immer zu hoch. Ein dynamisches Fahrgefühl stellt sich trotz der höheren Leistung nie ein. Ein sicheres auch nicht. Dafür sorgt die schlappe und nur schwammig dosierbare Bremse. In einem früheren Test verzögerte der Leaf e+ im Kaltzustand in nur mittelmäßigen 37,2 Metern und legte im Warmzustand sogar noch auf 39,3 Meter zu. Definitiv zu viel und schlechter als ein Hyundai Ioniq Elektro, der es auf 36,5 Meter kalt und 37,5 Meter warm brachte.

Schlechte Karten also für das in die Jahre gekommene Leaf-Konzept, das dem modernen und ausgewogenen Ioniq außer mehr Kopffreiheit hinten und etwas besserer Spurwerte nicht viel entgegenzusetzen hat.

Der definitive K.-o.-Schlag folgt zum Schluss, an der Kasse. Happige 46.500 Euro verlangt Nissan für den GTI-Stromer (okay, die Umweltprämie geht noch runter). Für einen Kompakten mit diesen überschaubaren Qualitäten dennoch sehr viel. Daran können auch der E-Antrieb und die gute Ausstattung nichts ändern.

Günstiger und besser

Hyundai zeigt mit dem Ioniq Elektro auch hier, dass es günstiger geht. Mit dem getesteten Premiumpaket kostet der Koreaner 42.200 Euro. Macht satte 4.300 Euro Differenz zugunsten des besseren und neueren Modells. Der auch schon ordentlich ausgestattete Basis-Ioniq-Elektro kostet übrigens nur 34.900 Euro. Zieht man die angekündigte Prämie von 6.000 Euro ab, stehen nur noch 28.900 Euro auf der Rechnung – unverhandelt. Mit fünf Jahren Garantie, Platz für die ganze Familie und niedrigem Verbrauch. So soll ein Volks-Wagen sein. ■

WERTUNGEN

Hyundai Ioniq Elektro

Karosserie
Rundum ausreichend Platz, ordentliche Verarbeitung, Zuladung mit 401 Kilogramm etwas knapp.

★★★½☆

Antrieb
Günstiger Verbrauch, sanft abgestimmt, etwas zugeschnürt bei höheren Geschwindigkeiten.

★★★½☆

Fahrdynamik
Lenkung linear und angenehm, Bremsen okay, sicheres Fahrgefühl, auch bei höherem Tempo.

★★★★☆

Connected Car
Großes Touch-Display mit Echtzeit-Navi und nützlichen Onlinefunktionen, kein Head-up-Display.

★★★★½

Umwelt
Vernünftige Maße bei günstiger Stirnfläche, für E-Autos vertretbares Leergewicht.

★★★★½

Komfort
Sattes Fahrwerk, gelungene, alltagstaugliche Abstimmung, einfache Bedienung, gute Sitzposition.

★★★★☆

Kosten
Fünf Jahre Garantie, 34.900 Euro Basispreis – teuer, aber für einen Stromer okay.

★★½☆☆

AUTO BILD-Testnote 2

Nissan Leaf e+

Karosserie
360-Grad-Kamera und 17-Zöller Serie, veraltete Anmutung, Sitzkomfort hinten nur Durchschnitt.

★★½☆☆

Antrieb
Gute Spitzenleistung, niedrige Endgeschwindigkeit, nerviges Rückfahrpiepen, hoher Verbrauch.

★★★½☆

Fahrdynamik
Lenkung ohne Gefühl, teigige Bremse, sicheres, unproblematisches Fahrverhalten.

★★★½☆

Connected Car
Display und Grafik mit altbackener Optik, Verkehrsmeldungen gibt's nur über TMC.

★★★☆☆

Umwelt
Wie auch beim Ioniq viel Platz auf engem Raum. Größere Akkus bringen 142 Kilo mehr Gewicht.

★★★★½

Komfort
Mehr Höhe schafft einen guten Einstieg. Gute Ausstattung, holpriges, staksiges Fahrwerk.

★★★½☆

Kosten
Preis für großen Akku üppig, nur drei Jahre Garantie. Aufpreis zum Ioniq nicht gerechtfertigt.

★½☆☆☆

AUTO BILD-Testnote 3

★★★★★ = sehr gut, ★★★★ = gut, ★★★ = befriedigend, ★★ = ausreichend, ★ = mangelhaft

FAZIT

Malte Büttner, Dennis Heinemann

Das ist hart für Nissan. Der überarbeitete Hyundai Ioniq Elektro fährt dem Leaf e+ auf und davon. Bei Komfort, Fahrverhalten und Verbrauch ist der Altersunterschied unübersehbar. Der große Preisunterschied erledigt den Rest.

Verbrauchs- und CO_2-Emissionswerte siehe Seite 20

Hyundai elektrisiert die Mobilität

AUTO 05-2020/05.02.2020 | Top-Test · Hyundai Ioniq Elektro

Vernunftbetont

Hyundai hat mit dem schnittigen Ioniq Elektro eine **BATTERIEELEKTRISCH** angetriebene Limousine im Portfolio, die seit der Modellpflege im letzten Herbst schicker, kräftiger und cleverer im Umgang sein soll. Mal sehen, ob die Koreaner ihre Versprechen halten.

Text: ***Michael Maydell****, Fotos:* ***Rossen Gargolov***

Vorneweg ein Ratschlag: Suchen Sie ein trendiges Elektromobil mit Zweifarblackierung und buntem Interieur, dann können Sie jetzt weiterblättern. Soll es jedoch eine ausgereifte und unkompliziert zu bedienende Limousine mit E-Motor sein, dann sind Sie beim Ioniq Elektro goldrichtig.

Nach reichlich Testkilometern können wir dem Viertürer nur wenig ankreiden: Geringe Zuladung, im Fond fehlt Kopffreiheit und auf der mittels Spoiler zweigeteilten Heckscheibe ein Wischer. Insbesondere im Winter sind die Glaselemente schnell verdreckt. Umso mehr freut man sich über die serienmäßige Rückfahrkamera. Gegen den eng geschnittenen Fond und die geringe Zuladung lässt sich hingegen wenig ausrichten. 401 Kilogramm darf der vollausgestattete Testwagen einpacken. Das schränkt die Transporteigenschaften des Ioniq ein, zumal er über einen 357 bis 1.417 Liter großen Kofferraum verfügt. Die Lehnen der Rückbank lassen sich geteilt umklappen und das Gepäckrollo in einem Unterbodenfach verstauen.

Ansonsten hat sich beim Ioniq im Zuge der Modellpflege im November letzten Jahres einiges getan. Beispielsweise warten die im Unterboden verstauten Lithium-Polymer-Akkus nun mit einer Kapazität von 38,3 statt vorher 28 kWh auf. Hyundai gewährt auf seine Batterien acht Jahre oder 200.000 Kilometer Garantie. Zugleich legt der E-Motor um 12 auf 100 kW (136 PS) an Leistung zu.

Einem flotten Spurt steht nichts entgegen

Womit wir nun direkt loszischen, und siehe da: So brav der Ioniq mit seiner geschlossenen Frontblende auch auftritt, so sehr macht er dennoch Spaß. Vom Start weg generiert sein E-Motor ein Drehmoment von 295 Nm. Da der hinreichend komfortabel abgestimmte Hyundai mit 1.569 Kilogramm nicht allzu schwer ist und sich Traktionsprobleme in Grenzen halten, spurtet der Ioniq zügiger davon, als es seine 100 kW erwarten lassen: Nach rund zehn Sekunden sind 100 km/h erreicht.

Auch darüber hinaus beschleunigt das E-Mobil gleichmäßig und kraftvoll bis zur Höchstgeschwindigkeit von 165 km/h. Selbst bei diesen Tempi bleibt der Hyundai leise. Die Windgeräusche halten sich sehr in Grenzen, etwas mehr hört man dagegen von den Michelin-Reifen.

Allzu lange sollte man dem vollen Schub allerdings nicht frönen, denn natürlich reduziert sich die Reichweite bei dieser Fahrweise rapide.

GUT IM BLICKFELD
Beim Topmodell ragt der scharf darstellende Touchscreen aus der Mittelkonsole heraus.

REICHHALTIG
Die Informationstiefe zu allen Facetten des E-Antriebs ist enorm.

VERSTÄNDLICH
Große Tasten erleichtern die Bedienung.

WERTIGER
Chromleiste und Ambientebeleuchtung sorgen für etwas mehr Flair im Cockpit.

Verbrauchs- und CO_2-Emissionswerte siehe Seite 20

UNVERÄNDERT
Im flachen Laderaum ist nur wenig Luft für große Koffer und Kinderwagen.

ZUGELEGT
Die Speicherkapazität der Akkus ist um 10,3 kWh gestiegen.

GESTEIGERT
Der On-Board-Charger lädt nun schneller – mit bis zu 7,2 statt 6,6 kW.

Im Testmittel verbraucht der E-Motor 16,0 kWh auf 100 Kilometer. Die von uns ermittelte Reichweite beträgt 268 Kilometer, damit liegt beides nicht allzu weit weg von der Werksangabe von Hyundai mit 13,8 kWh und 311 km (nach WLTP). Im Sinne des Energiesparens lohnt es sich zudem, mittels zweier Lenkradwippen die Rekuperationsstärken anzupassen. Wer die linke Wippe beständig zieht, kann den Wagen erstaunlich kräftig verzögern; mit etwas Übung sogar direkt an die nächste Haltelinie. Die Betriebsbremse selbst spricht etwas zögerlich an, liefert aber solide Werte ab. Aus 100 km/h steht der Hyundai nach 37,3 Metern.

Ist der Akku schließlich doch leer gesogen, beläuft sich die Ladezeit mittels Typ-2-Ladekabel, On-Board-Charger und heimischer Wallbox auf acht Stunden. An Schnellladestationen – der Ioniq lädt mit bis zu 100 kW – ist der Stromspeicher nach rund einer Stunde zu 80 Prozent wieder voll.

Aufwendiges Infotainment, weniger Tasten

Neben dem Antriebsstrang wurde auch das Cockpit und Infotainment modifiziert. Teilweise zum Nachteil der einst perfekten Bedienung. Die Direktwahltasten sowie die Tasten der Klimasteuerung mussten ebenso weichen wie der Drehknopf für den Kartenzoom. Da helfen dann auch die schicken, blau hinterleuchteten Touch-Oberflächen nicht viel weiter. Immerhin überzeugt der nun aus dem Armaturenbrett herausragende Monitor mit einer scharfen Darstellung. Zudem ist es den Programmierern gelungen, die Menüführung sehr verständlich zu gestalten.

Ein Blick auf die Anzeigen lohnt sich in jedem Fall. In sieben Untermenüs lässt sich hier in Bezug auf Motor, Ladesäulen, Ladezustand der Batterien, Fahrweise und Verbrauch alles herauslesen. Beispielsweise auch, welcher Verbraucher gerade wie viel Strom zieht. In unserem Fall floss dieser meist an die Heizung. Auch an die praktische App, mit der sich via Smartphone (Bluelink) beispielsweise Ladezeiten und Klimatisierung aus der Ferne einstellen lassen, hat Hyundai gedacht.

Rund 30.000 Euro sollte man bereithalten

So, Interesse geweckt? Dann noch eine kurze Kaufberatung. Denn es muss nicht die hier getestete teure Premium-Variante sein. In der Style-Version für 39.850 Euro fehlen im Grunde nur eine Zwölf- Volt-Buchse, Totwinkel- und Querverkehrswarner sowie die vorderen Parkpiepser. Abzüglich der von Hyundai auf 8.000 Euro erhöhten Prämie liegt der Kaufpreis nur noch knapp über 30.000 Euro. Nicht zu viel für ein top ausgestattetes Elektromobil mit fünf Jahren Garantie. ■

FAZIT

Weiterhin unauffällig im Auftritt, unter dem aerodynamischen Kleid aber deutlich modernisiert – der Ioniq Elektro hat durch die Aufwertung deutlich hinzugewonnen.

TECHNISCHE DATEN

Hyundai Ioniq Elektro Premium

ANTRIEB	
Permanenterregter Synchronmotor, vorn quer, Lithium-Polymer-Batterie	
Leistung	100 kW/136 PS
max. Drehmoment	295 Nm
Höchstgeschwindigkeit	165 km/h
CO_2-Ausstoß (WLTP)	–
Vorderradantrieb, feste Übersetzung	
KAROSSERIE	
L/B/H	4.470/1.820/1.450 mm
Radstand	2.700 mm
Batteriekapazität	38,3 kWh
Kofferraum	357–1.417 Liter
Anhängelast ungebremst/gebr.	–/–
Serienbereifung	205/60 R 16 H
Testwagenbereifung	205/60 R 16 H
Reifentyp	Michelin Energy Saver
MESSWERTE	
Beschleunigung 0–100 km/h	9,9 s
Zwischenspurt	
60–100 km/h	5,3 s
80–120 km/h	7,3 s
Bremsweg aus 100 km/h	
unbeladen	37,3 m
Innengeräusch	
bei 100 km/h	68 dB(A)
bei 130 km/h	71 dB(A)
Normverbrauch (WLTP)	13,8 kWh
Testverbrauch	16,0 kWh
Achslast vorn/hinten	790/779 kg
Testwagenleergewicht	1.569 kg
Zuladung	401 kg
Wendekreis l./r.	11,1/11,1 m
KOSTEN	
Preis	42.200 Euro[1)]

[1)] abzüglich staatlicher E-Auto-Förderung.

BEURTEILUNG

PLATZ · 22 MAX. 40 PUNKTE
Während das Platzangebot vorn und der Kofferraum groß genug ausfallen, fehlt es im Fond an Kopffreiheit. Geringe Zuladung.

KOMFORT · 39 MAX. 60 PUNKTE
Das Fahrwerk ist relativ straff, dennoch federt der Hyundai angemessen komfortabel. Der Motor ist naturgemäß leise, die Sitze sind bequem.

HANDHABUNG · 20 MAX. 30 PUNKTE
Die Bedienung war vor dem Facelift einfacher, das Heck bleibt unübersichtlich. An Ablagen und teilbaren Fondlehnen fehlt es nicht.

FAHRLEISTUNGEN · 17 MAX. 30 PUNKTE
Für ein vernünftiges E-Auto mit 136 PS gehen die Fahrleistungen absolut in Ordnung. Die Höchstgeschwindigkeit ist rasch erreichbar.

FAHRVERHALTEN · 47 MAX. 60 PUNKTE
Der Ioniq ist kein Kurvenkünstler, erfreut aber mit seinem kraftvollen Schub. Zudem ist der Hyundai sehr fahrsicher unterwegs.

SICHERHEIT · 31 MAX. 50 PUNKTE
Adaptivtempomat, Stauassistent, Spurhalter oder Querverkehrswarner – der Ioniq ist top ausgerüstet. Nur das Kurvenlicht fehlt.

UMWELT · 27 MAX. 30 PUNKTE
Null Emissionen und ein Stromverbrauch, der umgerechnet einem Benzinverbrauch von 1,9 l/100 km gleichkommt, sprechen für ihn.

TESTERGEBNIS · 203 MAX. 300 PUNKTE.
Bewertet nach dem Punkteschlüssel für Allround-Fahrzeuge

KOSTENWERTUNG · 66 MAX. 150 PUNKTE
Der Testwagenpreis ist hoch, für ein E-Auto aber durchaus angemessen. Dazu niedrige Unterhaltskosten und fünf Jahre Garantie.

GESAMTERGEBNIS · 269 MAX. 450 PUNKTE

Verbrauchs- und CO_2-Emissionswerte siehe Seite 20

Hyundai elektrisiert die Mobilität

auto motor sport online · 19.03.2020 | Neue Mobilität im Alltag · Hyundai Ioniq Elektro

VERBRAUCHSTEST ELEKTROAUTOS

Wie schnell kommt man wie weit?

Hyundai Ioniq Elektro

Gibt es ein optimales Reise-Tempo für Elektroautos, mit dem man trotz Ladestopps am schnellsten ans Ziel kommt? Das hängt natürlich stark vom Verbrauch ab. Wir haben nachgemessen und die Optimalgeschwindigkeit errechnet.

*Von **Dirk Gulde, Gerd Stegmaier***

An diesen Anblick haben wir uns längst gewöhnt: Elektroautos mit den Fahrleistungen eines Supersportwagens, die dennoch auf der Autobahn brav rechts den Lkw hinterherschleichen. Klarer Fall, wer mit seinem Stromer möglichst weit kommen will, der darf nicht allzu schnell fahren, sonst leert sich der Akku in kürzester Zeit. Und Strom laden dauert nun einmal viel länger als Sprit zu tanken. Doch wie viel Energie zieht ein E-Auto bei welchem Tempo tatsächlich? Und gibt es eine perfekte Reisegeschwindigkeit mit dem besten Kompromiss aus Fahrtempo und Ladestopps?

Mit konstantem Tempo im Kreis

Um dies zu ermitteln, sind wir mit sechs verschiedenen E-Autos auf das Testgelände von Bosch in Boxberg gefahren. Dort gibt es unter anderem einen drei Kilometer langen Ovalkurs, der sich perfekt eignet, um darauf stundenlang mit konstantem Tempo zu fahren – ohne enge Kurven oder andere Verkehrsteilnehmer, die zum Bremsen zwingen und so die Messungen ruinieren. Die sechs Stromer, die sich ohnehin gerade in der Redaktion befanden, gehören ganz unterschiedlichen Klassen an – vom Kleinstwagen bis hin zum Luxus-SUV mit allem Komfort: Audi e-tron, DS 3 Crossback, Hyundai Ioniq, Renault Zoe, Tesla Model 3 und der VW E-Up.

Höhere Geschwindigkeit, weniger Reichweite

Was das höhere Reisetempo mit den Reichweiten macht, haben wir ebenfalls ausgerechnet. Hier gingen die offiziellen Herstellerangaben zu den Akkugrößen in die Rechnung ein. Der tatsächlich nutzbare (Netto-)Energiegehalt fällt jedoch stets etwas geringer aus, die Autobauer rücken jedoch meist keine konkreten Werte raus. Daher haben wir einheitlich die Bruttowerte verwendet. Dennoch genügen die Werte für interessante Grundbetrachtungen: Alle Autos kommen umso weiter, je langsamer sie gefahren werden, das war zu erwarten. Bei Tempo 60 schafft der sparsame Hyundai Ioniq rechnerisch 348 km, was angesichts seines recht kleinen Akkus ein sehr guter Wert ist. Tempo 60 eignet sich jedoch nicht mehr für die Autobahn und scheidet als Dauerreisegeschwindigkeit aus. Bei konstant Tempo 100 kommt der Ioniq immerhin noch 235 km weit, bei 160 km/h schrumpft die Reichweite hingegen auf 121 Kilometer und damit auf nur noch gut die Hälfte des 100er-Wertes.

600 Kilometer mit dem E-Auto – wie schnell ist am schnellsten?

Reicht eine volle Akkuladung nicht, um eine längere Strecke abzuspulen, stehen Stromfahrer vor einer Knobelaufgabe: Welches Tempo bringt den besten Kompromiss aus Reisegeschwindigkeit und Ladestopps. Bei 60 km/h kommt der Ioniq in unserer Beispielrechnung am weitesten, er ist aber so langsam, dass die Reise dennoch viel länger dauert, als nötig. Die mit 7:24 Stunden kürzeste Gesamtzeit ergibt sich bei Tempo 120, trotz dreimaligem Nachladen. Mit Tempo 100 lässt sich zwar ein Ladevorgang einsparen, dafür steigt die reine Fahrzeit um eine Stunde. Bei Autos, die höhere Ladeströme verkraften, ändert sich die Rechnung: Würde der Hyundai mit 100 kW laden, wäre er bei identischen Annahmen mit Tempo 140 am schnellsten am Ziel – nach 6:45 Stunden. ■

600 Kilometer mit dem Hyundai Ioniq mit sechs Geschwindigkeiten

Reisetempo	Reine Fahrzeit	Reichweite 100/80%*	Lade-stopps	Reine Ladezeit**	Reisezeit gesamt
60 km/h	10:00 h	348/278 km	1	0:32 h:min	10:47 h
80 km/h	7:30 h	286/228 km	2	0:50 h:min	8:50 h
100 km/h	6:00 h	235/188 km	2	1:10 h:min	7:40 h
120 km/h	5:00 h	187/149 km	3	1:40 h:min	7:24 h
140 km/h	4:18 h	147/118 km	4	2:19 h:min	7:37 h
160 km/h	3:45 h	121/97 km	5	2:59 h:min	7:59 h

* Die Ioniq-Batterie hat eine Kapazität von 38,3 kWh, 80 Prozent davon sind 30,6 kWh
** Zu den reinen Ladezeiten haben wir pro Stopp 15 Minuten Verzögerung hinzugezählt

FAZIT

Unser Test arbeitet mit konstanten Geschwindigkeiten. Das ist für den Verbrauch von E-Autos im Vergleich zu Verbrennern nicht unbedingt günstig, weil die Stromer so keine Möglichkeit zum Rekuperieren haben. Trotzdem erkennt man am Rechenbeispiel mit dem Hyundai Ioniq, dass die Ladegeschwindigkeit großen Einfluss auf die Wahl der Reisegeschwindigkeit hat. Lässt sich die Batterie mit 100 kWh laden, kann das Tempo höher gewählt werden – wenn man davon ausgeht, dass immer eine entsprechende Ladestation bereit steht – womit wir wieder bei der Infrastruktur wären.

Verbrauchs- und CO_2-Emissionswerte siehe Seite 20

GOING GREEN

Teil 3 der Serie
Plug-in-Hybride

Hyundai Ioniq

Den Kompakten gibt es in drei Versionen: elektrisch, hybridisch und als Plug-in.

Auf langen Strecken zeigt sich der Ioniq als angenehmer Begleiter mit komfortabler Federung.

Warum den Hyundai Ioniq kaufen?

Von Beginn an hat Hyundai den Ioniq für drei Elektrifizierungsstufen konzipiert: Nach der normalen Hybridversion und dem rein elektrischen Ioniq folgte Mitte 2017 der Plug-in-Hybrid. Letzterer hat einen 1,6-Liter-Vierzylinder mit 105 PS und 147 Newtonmetern Drehmoment unter der Fronthaube; die Systemleistung beträgt 141 PS. Mit seinem 8,9 kWh großen Akku kam der Ioniq im Test rein elektrisch 60 Kilometer weit. Das Zusammenspiel der beiden Antriebseinheiten funktioniert geschliffen, nur das Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe schaltet etwas träge. Wobei das flotte Vorwärtskommen ohnehin nicht zu den Stärken des Hyundai zählt. Eher schon ist es der geringe Verbrauch, kombiniert mit der völlig problemlosen Alltagstauglichkeit und dem verlässlich funktionierenden Elektromodus.

Welche Ausstattung nehmen?

Wie bei vielen asiatischen Herstellern üblich, gibt es für den Hyundai kaum Sonderausstattung. Vielmehr müssen sich Interessenten für Pakete entscheiden. Klimaautomatik und Rückfahrkamera sind zwar bereits in der Basisversion serienmäßig; allerdings gibt es die Sitzheizung erst ab dem Trend-Paket (plus 1.300 Euro) und ein Navigationssystem sowie das Typ-2-Ladekabel ab dem Style-Paket (plus weitere 3.200 Euro). Ungewöhnlich in dieser Klasse: Die Top-Ausführung, das sogenannte Premium-Paket für weitere 2.600 Euro, beinhaltet neben einer Lederausstattung sogar eine Sitzbelüftung. Eine günstigere Alternative wäre der Ioniq Hybrid: Er darf zwar nicht an die Steckdose, doch sein Preis startet schon bei 25.800 Euro – Rabatte nicht eingerechnet.

DATEN UND MESSWERTE

Hyundai Ioniq PHEV

Systemleistung	in kW (PS)	104 (141)
0–100 km/h	s	10,5
Höchstgeschwindigkeit	km/h	178
Akkukapazität	kWh	8,9
Ladeoptionen AC/DC	kW	3,3/–
Testverbrauch	l + kWh 100 km	1,1 + 11,2
Elektro-Reichweite im Test	km	60
Kofferraumvolumen	l	341–1401
Grundpreis	ab Euro	32.000,–

Einfach gelingt das Laden über die gut zugängliche Steckdose.

Minimal fasst der Kofferraum 341, maximal wären es 1.401 Liter.

Preise /Rabatte/ Finanzierungen

Laut Preisliste ruft Hyundai für den Plug-in-Ioniq 32.000 Euro auf. Unsere Rabattsuche hat allerdings Nachlässe bis zu 22 Prozent ergeben – 29 Prozent sogar mit dem staatlichen Umweltbonus-Anteil.

Alternativ wären über einen Zeitraum von vier Jahren monatlich 283 Euro zu begleichen – ohne Anzahlung. Eine reine Verbrennervariante gibt es übrigens nicht im Programm, wohl aber, wie eingangs erwähnt, eine rein elektrische. Ihr Listenpreis startet bei 2.000 Euro über dem des Plug-in-Hybrids. ■

\+ *Gute Langstrecken-Eigenschaften, harmonische Abstimmung von Verbrenner und E-Motor, solide Verarbeitung.*

– *Schwacher Durchzug, träge schaltendes Doppelkupplungsgetriebe, eingeschränkte Kopffreiheit auf den Rücksitzen.*

Verbrauchs- und CO_2-Emissionswerte siehe Seite 20

Hyundai elektrisiert die Mobilität

Herausgeber:
Hyundai Motor Deutschland GmbH,
Kaiserleipromenade 5, 63067 Offenbach,
Tel.: 069-380767-100, www.hyundai.de

Verantwortlich:
Bernhard Voß; Jessica Diederichs

Realisierung:
Creativ Konzept, Claudia Krämer, Bonn und Raynaud Media, Radolfzell

Druck:
Paffrath Print & Medien GmbH, Auf dem Knapp 33-53,42855 Remscheid
Nachdruck nur mit Genehmigung des Herausgebers

Bildnachweise:
Soweit die in dieser Ausgabe verwendeten Artikel nicht ausdrücklich mit Bildnachweisen versehen sind, handelt es sich um Herstellerfotos.

Juli 2020

Kraftstoffverbrauch in l/100 km für den **Hyundai Kona Hybrid**: innerorts 8,4–4,8; außerorts 6,2–3,9; kombiniert 7,1–4,3;
CO_2-Emissionen in g/km: kombiniert 160–114; CO_2-Effizienzklasse: D–A.

Stromverbrauch in kWh/100 km für den **Hyundai Kona Elektro**: kombiniert 15,0–14,7;
CO_2-Emissionen in g/km: 0; CO_2-Effizienzklasse: A+.

Kraftstoffverbrauch in l/100 km für den **Hyundai Ioniq Hybrid**: innerorts 3,8; außerorts 4,5; kombiniert 4,2;
CO_2-Emissionen in g/km: kombiniert 97; CO_2-Effizienzklasse: A+.

Kraftstoffverbrauch in l/100 km für den **Hyundai Ioniq Plug-in-Hybrid**: kombiniert 1,1;
Stromverbrauch (kWh/100 km): kombiniert 10,3; CO_2-Emissionen in g/km: kombiniert 26; CO_2-Effizienzklasse: A+.

Stromverbrauch in kWh/100 km für den **Hyundai Ioniq Elektro**: kombiniert 13,8;
CO_2-Emissionen in g/km: 0; CO_2-Effizienzklasse: A+.

Kraftstoffverbrauch (Wasserstoff) in kg H_2/100 km für den **Hyundai Nexo**: kombiniert 0,84;
CO_2-Emissionen in g/km: 0; CO_2-Effizienzklasse: A+.

Die angegebenen Verbrauchs- und CO_2-Emissionswerte wurden nach dem vorgeschriebenen WLTP-Messverfahren ermittelt und in NEFZ-Werte umgerechnet.

Alle in den Artikeln angegebenen Preise sowie Angaben zu staatlichen Förderungen beziehen sich auf das Erscheinungsdatum der Artikel. Aktuelle Preise und staatliche Förderungen entnehmen Sie bitte den Infos unter www.hyundai.de.