



Diese Seite wird erstellt mit freundlicher Genehmigung der [tageszeitung](http://www.taz.de)
(www.taz.de)

[die tageszeitung](http://www.taz.de) wird getragen durch die [taz Genossenschaft](http://www.taz.de)

Die [taz Panter Stiftung](http://www.taz.de) engagiert sich für Meinungsvielfalt im öffentlichen Raum.

[Klimabilanz der taz](http://www.taz.de)



13.03.2018 | Dienstag | FUTURZWEI Nr. 4 | FUTURKULTUR

Auto: Hyundai Ioniq Elektro

Sensationell geringer Verbrauch: 13 kwh/100 km

Der vollelektrische Hyundai Ioniq Elektro fährt sich prima, aber das haben schon andere Tester festgestellt. Er ist gut motorisiert, ordentliche Straßenlage, gute Sitze, Navigation mit solider Angabe der nächsten Ladestationen. Was ein modernes Auto halt so kann. Für mich ist entscheidend, dass der Wagen sensationell sparsam ist und damit wirklich 21. Jahrhundert.

Martin Unfried ist Dozent am Europäischen Institut für Öffentliche Verwaltung im niederländischen Maastricht und Autor mehrerer Kolumnen, darunter der "Ökosex"-Kolumne auf den Blogseiten der taz. Seit zwei Jahren ist er auch an der Universität Maastricht am Institut für grenzüberschreitende Zusammenarbeit und Mobilität ITEM tätig (Foto: Wikimedia Commons: User MOLGREEN)

Ich habe den elektrischen Hyundai Ioniq im Februar in Maastricht und Umgebung bei kühler Witterung mit einem Durchschnittsverbrauch von 13 Kilowattstunden auf hundert Kilometer gefahren, auch auf der Autobahn. 13 Kilowattstunden? Falls jemand noch nicht wissen sollte, warum das cool ist, hier ein paar Vergleiche: Der Durchschnittsverbrauch des Tesla Model S liegt in der Praxis über 20 Kilowattstunden. Ein Tesla ist aber auch eine tonnenschwere Limousine. Der Ioniq ist dagegen Golfklasse. Besitzer eines elektrischen VW-Golf vermelden einen Praxisverbrauch von rund 16 Kilowattstunden. Das ist nicht schlecht, aber der Ioniq mit meinen 13 Kilowattstunden ist doch besser. Und die scheinen zu stimmen, da 41 Ioniq-Fahrer ihren Durchschnitt mit 13,7 angeben. Zur Orientierung: Mit einer Photovoltaikanlage auf dem Dach kann man im Sommer leicht 13 Kilowattstunden am Tag produzieren. Und im Winter? Schön warm wird es im Ioniq, sagen meine Nachbarn, eine Maastrichter Saab-Familie, die ich zu einer Tour lade, um sie von der Elektromobilität

zu überzeugen. Die Heizung schluckt Reichweite, aber wegen moderner Wärmepumpe nicht so viel. Die entscheidende Frage lautet, ob die Familie umsteigen kann vom Neun-Liter-Benziner auf den Ioniq? Sie ist Ärztin und muss verlässlich in einem Radius von fünfzig Kilometern mobil sein. Das geht. Zweihundert Kilometer sind im Winter in jedem Fall drin, im Sommer mehr. Wenn also für die weite Urlaubsfahrt ein anderer Wagen geliehen wird, ist der Ioniq eine Option. Dabei hilft, dass wir einige Ladesäulen in der Nachbarschaft haben, an denen ich mit dem Ioniq-Typ-2-

Stecker und meiner neuen Ladekarte laden kann. Von fünfzig Kilometer Reichweite auf zweihundert Kilometer dauert es fünf Stunden. In den Niederlanden gibt es an der Autobahn eine gute Schnelllade-Infrastruktur namens Fastned. Damit ist der Ioniq in weniger als dreißig Minuten aufgeladen, allerdings ist das teuer. Deshalb bleibt das Laden zu Hause erste Wahl. Dafür wird der Ioniq auch mit einem extra Ladekabel für die normale Steckdose geliefert. Und wer nun sofort Kohlestrom ruft, liegt falsch. Genau das ist der Quantensprung: Was geht mich der deutsche oder niederländische Strommix an? Ich habe eine Ladekarte bei einem Ökostromanbieter mit hundert Kilowattstunden niederländischem Windstrom. Und zu Hause Photovoltaik und Anteile an einem Windrad.

Genau das ist der Quantensprung: Ich kann so tatsächlich mit dem Ioniq erneuerbar Auto fahren und meinen Fahrstrom selbst verantworten. Geht das mit dem Golf Diesel? Selbst wenn die Konzerne das Stickoxidproblem gelöst haben, eben nicht. Auch mein britischer Kollege, eigentlich ein Petrolhead, ist beeindruckt, als ich ihn im roten Testwagen mitnehme. In den fünf Tagen nehme übrigens so viele mit, wie ich erwische. Das Auto ist eindeutig mainstream-fähig. Das Design nicht zu auffällig, das Fahren ohne Gänge, Kupplung und Getriebe entspannt, die meisten Nachbarn sind lobend. Einer sogar begeistert.

Der Preis ist auch Mainstream. Die Basisausstattung kostet etwas mehr als 33.000 Euro. Das ist eben nicht nur was für Reiche, denn im Jahr 2016 kosteten Neuwagen in Deutschland im Durchschnitt 31.400 Euro. Das zeigt eine Untersuchung des CAR Center Automotive Research an der Universität Duisburg-Essen. Wenn Experten recht haben und der Unterhalt von Elektroautos wesentlich weniger kostet, dann gilt das notorisch gepflegte Argument »hohe Kosten« nicht mehr. Besonders nicht dort, wo Automobilität Sinn macht: bei Fahrzeugflotten, Firmenwagen, Carsharing und Taxis.

Und der arme Zwangspendler mit bescheidenem Einkommen? Heute gibt es längst gebrauchte elektrische Leafs, Zoes und C-Zeros günstig auf dem Markt. Und in zwei, drei Jahren ist der Ioniq für viele scharf rechnende Pendler mit eigener Solaranlage auf dem Dach die natürliche Wahl.

MARTIN UNFRIED

Hyundai Ioniq Elektro. Verbrauch: 13 kwh/100 km – Preis: ab 33.000 Euro

13.03.2018 | Dienstag | FUTURZWEI Nr. 4 | Seite 58 | taz.futurzwei.org | Magazin für Politik und Zukunft | Titelthema: 2018. AUFBRUCH ODER SCHEISSE? | Martin Unfried: Auto: Hyundai Ioniq Elektro | Sensationell geringer Verbrauch: 13 kwh/100 km | Bio: de.wikipedia.org/wiki/Martin_Unfried

taz.de/!p5099/

taz.futurzwei.org

futurzwei.org

oekotainment.eu/archiv/html/auto-hyundai-ioniq-elektro/

oekotainment.eu/20180313a/

oekotainment.eu/userspace/EXT/oekosex/archiv/pdf/20180313futur2-auto--hyundai-ioniq-elektro.pdf

Die vollständige Sammlung aller Beiträge von [Martin Unfried](https://www.oekotainment.eu/archiv/pdf) finden Sie unter:

➔ www.oekotainment.eu/archiv/pdf | ➔ www.oekotainment.eu/archiv/videos

[Fairkehr](#) | [Ökosex](#) | [Oekosex](#) | [Ökotainment](#) | [M. Unfried](#)

[taz-Kolumne](#) | [Ökotainment-Archiv](#) | [www.Ökotainment.eu](#)



[Du und ich im Nirvana der solaren Effizienzrevolution](#)

[Nach oben](#)

[20180629](#)

URL:<http://oekotainment.eu/archiv/html/auto-hyundai-ioniq-elektro/>