



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



Martin Unfried ist an der Universität Maastricht am Institut für grenzüberschreitende Zusammenarbeit und Mobilität ITEM tätig und Autor mehrerer Kolumnen, darunter der "Ökosex"-Kolumne auf den Blogseiten der taz. (Foto: Wikimedia Commons: User MOLGREEN)

11.12.2018 | Dienstag | FUTURZWEI Nr. 7

## Der E-Auto-Test: Was bringt ein Plug-in-Auto?

### HYUNDAI IONIQ PLUG-IN-HYBRID

Was macht den Unterschied beim Neuwagenkauf? Ärgerlich und wenig kreativ ist leider der Verkehrsclub VCD mit seiner Autoumweltliste 2018. Die soll eigentlich allen Umweltfreunden helfen, die ein neues Auto kaufen wollen oder müssen. Allerdings scheut sich der VCD vor einem klaren Bekenntnis zum elektrischen Fahren: Auf einer sogenannten Positivliste der Empfehlungen sind immer noch Verbrenner dabei, die im Stadtverkehr sechs bis sieben Liter Sprit verbrauchen. Das tut weh, weil es klimapolitisch falsch ist und weil der VCD seine eigene Klientel unterfordert.

Nach Zahlen des Umweltbundesamtes müssen bis zum Jahr 2030 in Deutschland zwölf Millionen Verbrennungsmotoren durch Elektrofahrzeuge ersetzt werden, um den im Klimaschutzplan 2050 formulierten Zielen für den Verkehrssektor auch nur nahe zu kommen. Das bedeutet eine Reduktion auf 95 bis 98 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> bis 2030.

Wer soll diesen Markt in Deutschland stimulieren, wenn nicht Autofahrer, denen Klimaschutz eben nicht egal ist? Die Autoansage für das Jahr 2019 kann lauten: kein neues Auto mit reinem Verbrennungsmotor. Wenn, dann einen Gebrauchten zum Überbrücken. Ein neu gekaufter Diesel oder Benziner wird die nächsten fünfzehn

Jahre seines Lebens einem wirklichen Klimaschutz im Weg stehen. Überhaupt bestätigt diese Investition die Konzerne in ihrem Wahn, dass mit Auslaufmodellen noch Geld zu verdienen ist. So scheiden auch neue Hybridmodelle aus, wenn man sie nicht wenigsten teilweise mit erneuerbarem Strom betreiben kann. Darum geht es: So wenig Diesel und Benzin wie möglich verbrennen, so viel wie möglich mit Ökostrom fahren. Für alle, die nicht mehr als achtzig Kilometer am Tag fahren und für lange Strecken noch ein anderes Fahrzeug zur Verfügung haben (zum Beispiel durch Carsharing), sind deshalb Elektroautos heute bereits die erste Wahl. Selbstverständlich müssen die nicht neu sein. Gebrauchte Renault ZOE, Nissan Leafs und andere gibt es bereits für um die zehntausend Euro.

Wer eigentlich einen neuen Golf kaufen will, bekommt für den gleichen Preis ein schönes, neues Elektroauto mit garantiert zweihundert Kilometern Reichweite (siehe Nissan-Leaf-Autotest in taz FUTURZWEI 6/2018). Und wer jeden Tag zur Arbeit pendelt, keine gute Ladeinfrastruktur in der Region hat und ab und zu doch weitere Strecken fahren muss, der kann mit einem Plug-in-Modell zumindest so viel mit erneuerbarem Strom fahren, wie es eben möglich ist. Plug-in-Autos haben zwar einen Elektromotor, aber eine kleinere Batterie und auch noch einen antiquierten Verbrennungsmotor für Fernfahrten.

Aber was bringt der Elektromotor wirklich? Selbstverständlich kommt es darauf an, wie viel echte elektrische Reichweite der Wagen hat und wie viel Sprit er am Ende im Benzinmodus verbraucht.

Ich habe drei Monate lang einen Hyundai Ioniq Plug-in-Hybrid getestet. In verschiedenen Tests wurde ermittelt, dass beispielsweise der Golf Plug-in wesentlich mehr Strom und Benzin verbraucht als der Ioniq. Mit meinem Testwagen kann man tatsächlich sehr angenehm an die fünfzig Kilometer elektrisch fahren. Der elektrische Verbrauch liegt dann bei ungefähr fünfzehn Kilowattstunden, was für einen Plug-in sehr gut ist. Wer also nur zwanzig Kilometer zur Arbeit fahren muss, der kommt elektrisch hin und zurück. Und wer bei der Arbeit aufladen kann, der schafft auch weitere Pendlerstrecken rein elektrisch. Der Vorteil des kleinen Akkus: In vier Stunden ist

er auch an der normalen Steckdose wieder voll. Und weil der Wagen unbemerkt in den Benzinmodus wechselt, sobald die Batterie weniger als zwanzig Prozent der Ladung hat, wird auch die noch bescheidene deutsche Ladeinfrastruktur nicht zum Problem.

Der Ioniq ist wohl auch der Plug-in-Hybrid mit dem niedrigsten Verbrauch im Benzinmodus. Mit defensiver Fahrweise schafft man weit unter fünf Liter pro hundert Kilometer. Das Problem ist, dass Porsche, Audi, Mercedes und BMW die Plug-in-Technik ad absurdum geführt haben mit ihren schweren und energiefressenden Modellen. Wenn man mit SUV-Plug-in-Hybriden weite Strecken Autobahn fährt, haben sie absurde Verbräuche. Das ist kontraproduktiv.

Beim richtigen Fahrprofil, das heißt bei überwiegender Nutzung im 50-Kilometer-Alltagsradius, können Plug-ins wie der Ioniq den Unterschied machen als Überbrückungskabel ins Elektrozeitalter.

MARTIN UNFRIED

#### HYUNDAI IONIQ PLUG-IN-HYBRID

fünftürig, Schrägheck, Mittelklasse

Reichweite Elektromotor: 50 Kilometer

Aufladezeit: 4 Stunden an der normalen Steckdose

Batterie: 8,9 kWh 360 V Lithium-Polymer, Verbrauch: 17 kWh/100 km

Benzinmotor: 104 kW (141 PS), Verbrauch: 5,0 l/100 km

Preis: ab 29.900 Euro

11.12.2018 | Dienstag | FUTURZWEI Nr. 7 | Seite 74 | taz.futurzwei.org | Magazin für Politik und Zukunft | Titelthema: KÜNSTLICHE DUMMHEIT | Martin Unfried | Der E-Auto-Test: Was bringt ein Plug-in-Auto? | HYUNDAI IONIQ PLUG-IN-HYBRID | Bio: [https://de.wikipedia.org/wiki/Martin\\_Unfried](https://de.wikipedia.org/wiki/Martin_Unfried)

[taz.de/lp5099/](http://taz.de/lp5099/)

[taz.futurzwei.org](http://taz.futurzwei.org)

[futurzwei.org](http://futurzwei.org)

[oekotainment.eu/archiv/html/der-e-auto-test-was-bringt-ein-plug-in-auto/](http://oekotainment.eu/archiv/html/der-e-auto-test-was-bringt-ein-plug-in-auto/)

[oekotainment.eu/20181211a/](http://oekotainment.eu/20181211a/)

[oekotainment.eu/userspace/EXT/oekosex/archiv/pdf/20181211futur2--was-bringt-ein-plug-in-auto.pdf](http://oekotainment.eu/userspace/EXT/oekosex/archiv/pdf/20181211futur2--was-bringt-ein-plug-in-auto.pdf)

Die vollständige Sammlung aller Beiträge von [Martin Unfried](#) finden Sie unter:  
→ [www.oekotainment.eu/archiv/pdf](http://www.oekotainment.eu/archiv/pdf) | → [www.oekotainment.eu/archiv/videos](http://www.oekotainment.eu/archiv/videos)

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

[taz-Kolumne](#) | [Ökotainment-Archiv](#) | [www.Ökotainment.eu](http://www.Ökotainment.eu) | [www.oekosex-archiv.de](http://www.oekosex-archiv.de)

 [Martin Unfried](#)

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

[Nach oben](#)

20190526

URL:<http://oekotainment.eu/archiv/html/der-e-auto-test-was-bringt-ein-plug-in-auto/>