



Diese Seite wird erstellt mit freundlicher Genehmigung der Zeitschrift:



**FUTURZWEI. Stiftung Zukunftsfähigkeit**

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

[mail\(at\)futurzwei.org](mailto:mail(at)futurzwei.org)

12.06.2019 | Mittwoch | FUTURZWEI Nr. 9



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)

## Der Durchbruch: Hyundai Kona mit 64-kWh-Batterie

### Der E-Auto-Test

Es gibt eine neue Klimaschutzdebatte in Deutschland, aber es gibt keinen Trend in Richtung weniger Autos. Im Februar wurden 268.800 Autos zugelassen (Quelle: Autozeitung). Im Vergleich zum Vorjahresmonat entspricht das einem Plus von drei Prozent. Wie viele werden angetrieben mit fossilen Brennstoffen in Verbrennungsmotoren? 98,3 Prozent. Diesel sind übrigens wieder im Kommen.

An diesem Punkt sieht man, dass das Problem der Erderhitzung nicht mehr in der Zukunft liegt, sondern jetzt da ist. Nach durchschnittlich 18 Jahren geht ein Auto in Deutschland in die Schrottpresse. Das heißt, heutige Neuzulassungen mit Verbrennungsmotor fahren bis ins Jahr 2037. Im Klimaschutzplan der Bundesregierung von Union und SPD sind die CO<sub>2</sub>-Minderungsziele »mindestens 70 Prozent bis 2040«. Das kann nicht gelingen, wenn dann noch eine vorwiegend fossile Fahrzeugflotte unterwegs ist. Das geht nur mit weniger und anderen Autos.

[Andreas Knie](#) ist Vordenker einer neuen Verkehrspolitik. Er sagt, es brauche ein »Gesetz zur Eindämmung der Fahrzeugflotten«. Klimaschutz funktioniert nicht mit dem jetzigen Wachstum des Fahrzeugbestandes. Die Frage ist, welche Partei mit

diesem Vorschlag die nächste Bundestagswahl gewinnen kann. Keine. Und die Zulassungen werden auch in den nächsten Jahren nicht dramatisch einbrechen. Das bedeutet: Zumindest die Zulassung von Autos mit Verbrennungsmotor muss so schnell wie möglich gesetzlich beendet werden. Ihre Effizienz ist zu schlecht und es ist nicht vorstellbar, dass sie im großen Stil mit erneuerbarem Treibstoff betrieben werden können.

Genau das ist der Vorteil von batterie-elektrischen Antrieben, auch wenn diese noch eine Herausforderung sind in Sachen Recycling und fair abgebaute Materialien. Es macht aber einen Unterschied, ob heute jemand einen Golf Diesel oder einen vollelektrischen Hyundai Kona kauft. Den hatte ich zwei Wochen vor der Tür stehen. Das Teil kostet in der Version mit viel Reichweite rund 38.000 Euro (abzüglich der 4.000 Euro Prämie, die man bekommt).

Also immer noch nur was für Besserverdiener oder Dienstwagenfahrer?

Zum Vergleich: Beim VW Passat starten die Preise bei der Diesel-Motorisierung mit Sechsgang-Schaltgetriebe bei 38.350 Euro. Was VW im nächsten Jahr anbieten wird (wenn alles gut geht), kann man bei Hyundai bereits kaufen. Ein alltagstaugliches elektrisches Auto auch für Leute, die weitere Strecken fahren müssen. Und das auch noch so mainstream-mäßig aussieht, dass es den Massengeschmack trifft.

Zur Reichweite: Als ich einstieg, standen 450 Kilometer auf der Reichweitenanzeige. Und die sind im normalen Betrieb in der Stadt und auf Landstraßen auch zu erreichen. Das ist ein Durchbruch, da man bisher Autos mit dieser Reichweite erst jenseits der 70.000 Euro bekam.

Mein Durchschnittsverbrauch bewegte sich zwischen 15 und 16 Kilowattstunden (kWh) Strom auf 100 Kilometer. Damit ist der Kona so effizient wie ein Renault Zoe oder ein Nissan Leaf, ein bisschen weniger effizient als ein

Tesla Model 3 oder ein Hyundai Ioniq (den fuhr ich mit 13 kWh). Liegt aber Lichtjahre vor den großen Teslas und dem neuen Audi e-tron. Der verbraucht im ADAC-Test 28,9 kWh. Elektrisch ist eben nicht gleich elektrisch. Darum ergibt der e-tron auch umwelttechnisch keinen Sinn, der Kona schon.

Das hat auch mit Reichweite zu tun. Mit einem 95-kWh-Akku kommt der Audi kaum 350 Kilometer weit. Also 100 weniger als mein Kona mit seiner 64-kWh-Batterie. 400 Kilometer sind damit sicher auch mit Autobahn drin. Damit ist er für viele Bedürfnisse absolut geeignet.

Nebenbei gesagt: Der Wagen fährt prima. Auch wichtig: Er kann schnell laden. Ich habe an einer Fastned-Säule mit der maximalen Leistung von 50 Kilowatt geladen (an anderen Ladern sind 70 Kilowatt möglich). Das heißt, er ist in einer halben Stunde halb voll. Leider ist der Kona als Taxi ein bisschen zu klein, da man hinten etwas beengt sitzt und der Kofferraum nicht so groß ist. Für die meisten Leute sollte das aber reichen. Es gibt aber eine zweite Version davon, gebaut von Kia, einem Tochterunternehmen von Hyundai. Der Kia Niro hat den gleichen Akku und die gleiche Reichweite, kostet ähnlich viel, ist aber etwas größer. Und wem weniger Reichweite reicht, der kann Kona und Niro auch mit einer 40-kWh-Batterie kaufen. Dann sind die noch ein paar Tausend Euro günstiger.

MARTIN UNFRIED

Hyundai Kona mit 64-kWh-Batterie  
Verbrauch im Test: 15 bis 16 kWh Strom auf 100 km  
Preis: 42.000 Euro minus 4.000 Euro Prämie  
Reichweite: 450 Kilometer

12.06.2019 | Mittwoch | FUTURZWEI Nr. 9 | Seite 74 | [taz.futurzwei.org](http://taz.futurzwei.org) | Magazin für Politik und Zukunft |  
Titelthema: GEGEN MORAL | Martin Unfried | Der Durchbruch: Hyundai Kona mit 64-kWh-Batterie | Der E-Auto-  
Test | Bio: [https://de.wikipedia.org/wiki/Martin\\_Unfried](https://de.wikipedia.org/wiki/Martin_Unfried)

[taz.de/!p5099/](http://taz.de/!p5099/) [taz.futurzwei.org](http://taz.futurzwei.org)

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

[oekotainment.eu/archiv/html/der-durchbruch-hyundai-kona-mit-64-kwh-batterie/](http://oekotainment.eu/archiv/html/der-durchbruch-hyundai-kona-mit-64-kwh-batterie/)

[oekotainment.eu/20190612a/](http://oekotainment.eu/20190612a/)

[oekotainment.eu/userspace/EXT/oekosex/archiv/pdf/20190612futur2--der-durchbruch-hyundai-kona-64kwh-b.pdf](http://oekotainment.eu/userspace/EXT/oekosex/archiv/pdf/20190612futur2--der-durchbruch-hyundai-kona-64kwh-b.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](#)

[20190901](#)

URL:<http://oekotainment.eu/archiv/html/der-durchbruch-hyundai-kona-mit-64-kwh-batterie/>