

# Ein Kraftwerk auf vier Rädern

Die Elektro-Variante des Hyundai Kona ist schön zu fahren. Der Koreaner verfügt über eine Reichweite, die sich sehen lassen kann. Bei der Elektromobilität als Ganzes gibt es aber noch einige Baustellen. Beispielsweise bei den Ladestationen.

von Dario Morandi

Als «etwas Fahrbares für Hipster und Trendsurfer» haben wir das Kompakt-SUV an dieser Stelle bezeichnet (Ausgabe vom 11. Juli 2018). Diese Einschätzung gilt nach wie vor – und inzwischen hat sich dieser Eindruck noch verstärkt. Denn Hyundai liefert den Kona, ganz dem Zeitgeist entsprechend, nun auch als Elektrofahrzeug aus. Und dies sogar mit Applaus. Das zeigt der Titel «Grünstes Auto der Schweiz 2019», den eine Fachjury unserem Testwagen, dem Hyundai Kona Vertex electric, unlängst verliehen hat.

## Die Reichweite macht Freude

Die grünen Lorbeeren fallen indessen nicht einfach so aufs Auto-dach. Der Kona Vertex electric ist wirklich ein gelungenes Stück emissions-freier Fortbewegung. Dies vor allem wegen seiner grossen Reichweite. Diese beträgt gemäss Hersteller, der sich dabei auf das realitätsnahe WLTP-Messverfahren beruft, bis zu 449 Kilometer. Wir schaffen mit einer Batterieladung 410 Kilometer, was unsere Reichweiten-Freude keineswegs eintrübt. Denn der elektrifizierte Koreaner lässt sich im Alltagstest genauso gut wie der Kona mit Verbrennungsmotor bewegen. Also mit vollem Verbraucherprogramm (eingeschalteter Klimaanlage, Sitzheizung, Navigation, Soundsystem usw.). 80 Prozent der Batteriekapazität seien an einem Schnelllader nach 54 Minuten wieder hergestellt, betont Hyundai. Während unseres Tests verbrachte unser Testwagen zwei Stunden an einer Ladestation des Energiedienstleisters IBC Energie Wasser Chur. Danach war der Stromvorrat um rund 100 Kilometer aufgestockt.

## Auf eine Geduldsprobe gestellt

Doch das mit dem Laden von Elektroautos ist halt nach wie vor so eine Sache: Mit Ausnahme der Tesla-Welt lassen sich nach wie vor keine einheitlichen Ladestationen anfahren. Bevor Strom fliesst, wird die Kundschaft aufgrund der unterschiedlichen Bezahl-



Ständig unter Strom: Der Hyundai Kona Vertex electric vermag auch schnelle Sportwagen abzuhängen.  
Bild Dario Morandi

und Bedienungssysteme oft auf eine mühsame Geduldsprobe gestellt. Für wenig technikaffine Zeitgenossen kommt dies sogar einem Spiessrutenlauf gleich. Oder anders gesagt: Solange die Zahlungsmodalitäten nicht so simpel zu handhaben sind wie an einer herkömmlichen Tankstelle (Bar-

geld, Maestro- oder Kreditkarten) und die Ladezeiten markant sinken, so lange wird sich die E-Mobilität in der grossen Masse nicht durchsetzen können.

## Rasch wieder nachgeladen

Dafür lässt sich über den ersten voll-elektrischen Hyundai fast nur Gutes berichten. Der Elektroantrieb macht seine Sache gut, weil die Rekuperation beim Abwärtsfahren die Batterie recht flott wieder mit Strom alimentiert und der Kona im Eco-Modus sparsam zu Werke geht. Und die fast 400 Newtonmeter Drehmoment können es in Sachen Spurtvermögen durchaus mit hochgezüchteten Sportflitzern aufnehmen. Den Sprung zur Tempo-100-Marke schafft der 204 PS (150 kW) starke Stromer in 7,6 Sekunden. Vor allem im Sport-Fahrmodus «zischt» er so richtig

schön ab, plündert dann aber auch recht rücksichtslos den Energievorrat.

Die Kapazität des Fahrwerks reicht aus, um den ungestümen Vorwärtsschub des Elektroantriebs zu bändigen. Bei einem Stromer hätte man sich aber etwas mehr Ruhe im Interieur gewünscht. Hauptsächlich sind es Abrollgeräusche, die sich unangenehm bemerkbar machen. Apropos Rekuperationssystem: Dessen drei Stufen können über die Wippen am Lenkrad aktiviert werden und verzögern den Schub des Elektromotors bei Bedarf schwach, mittel oder stark. Die Bremsen braucht es während Bergabfahren nur noch in Haarnadelkurven, den Rest erledigt das Spiel mit der Rekuperation über die Lenkradwippen.

Die übrigen Aspekte decken sich mit jenen der an dieser Stelle bereits

vorgestellten Benzinversion. Das Interieur ist auch beim Stromer gut verarbeitet, allerdings wirkt auch hier der hohe Hartplastikanteil etwas lieblos. Für den doch stolzen Preis unseres Testwagens von 52 200 Franken hätte man hochwertigere Materialien erwarten dürfen.

## Die Wünsche der Kundschaft

Ob sich die 16 200 Franken Aufpreis im Vergleich zum Benziner lohnen, lassen wir hier mal offen. Das hängt in erster Linie von den Wünschen beziehungsweise den Anforderungen ab, die von der Kundschaft an ein Fahrzeug gestellt werden. Oder anders gesagt: Wie viel ihr emissionsfreies Autofahren wert ist.

\* Der Hyundai Kona Vertex electric wurde der «Südostschweiz» von Hyundai Suisse für einen längeren Fahrtstest zur Verfügung gestellt.

## Hyundai Kona electric auf einen Blick

+	Drehmoment, Leistung
	Reichweite
	Rekuperation
-	Superhalter-Warnton
	Hartplastik
	Geräuschdämmung

INSERAT

## All-New Hyundai KONA ELECTRIC

449 km Reichweite.<sup>1</sup>  
100 % alltagstauglich.

ab CHF

# 46990.-\*

## 0.9%

Leasing ab CHF 356.-/Mt.<sup>2</sup>



\* Ampla\*, Abb.: Vertex\*, 64 kWh, 204 PS | 150 kW, 395 Nm ab CHF 52 200.-. Unverbindliche Nettopreisempfehlung (inkl. 7.7 % MwSt.). – Normverbrauch gesamt: 15.4 kWh/100 km (Benzinäquivalent 1.7 l/100 km), CO<sub>2</sub>-Ausstoss: 0 g/km (21 g/km aus Stromproduktion), Energieeffizienz-Kat.: A. Ø CH CO<sub>2</sub> 137 g/km. – <sup>1</sup> Fahrweise, Strassen- und Verkehrsverhältnisse, Umwelteinflüsse und Fahrzeugzustand können Verbrauchs- und CO<sub>2</sub>-Emissionswerte und die maximale Reichweite beeinflussen. Die angegebenen Werte wurden nach dem WLTP-Messverfahren auf dem Prüfstand ermittelt. – <sup>2</sup> Leasingkonditionen: 0.9 % (effektiv 0.904 %), Dauer 36 Mte., erste grosse Leasingrate 33 %, Restwert 42 %, Fahrleistung 10 000 km pro Jahr. Vollkasko nicht inbegriffen. Keine Leasingvergabe, falls sie zur Überschuldung des Konsumenten führt. Ein Angebot von Hyundai Finance. – \*\* Die europäische Hyundai 5-Jahre-Werksgarantie ohne Kilometerbeschränkung gilt nur für Fahrzeuge, welche ursprünglich vom Endkunden bei einem offiziellen Hyundai-Partner (in der Schweiz und dem Europäischen Wirtschaftsraum) erworben wurden, entsprechend den Bedingungen im Garantiedokument. – \*\*\* Nur Hochvolt-Batterie. – Mehr Infos auf [hyundai.ch/garantie](http://hyundai.ch/garantie)

5 JAHRE WERKSCHUTZ UNLIMITIERT  
8 JAHRE 200 000 KM BATTERIE GARANTIE

**HYUNDAI**

# Muskelbepackter Allradler ohne Geräuschkulisse

Wer grosse, aber dennoch elegante Fahrzeuge mag, ist beim neuen Mercedes-Benz GLE Coupé an der richtigen Adresse. Und es gibt ihn nicht nur mit Verbrennungsmotor, sondern auch in einer elektrifizierten Version.

von Dario Morandi

Der Druck auf den Starterknopf scheint zunächst einmal gar nichts zu bewirken. Zwar leuchtet der «Christbaum» auf den beiden, über 30 Zentimeter grossen Bordbildschirmen in allen Farben. Vom Sechszylindermotor ist aber nichts zu hören – so als wärs ein Elektroauto. Stattdessen sitzen wir in einem muskelbepackten Sport Utility Coupé, genauer: im neuen GLE Mercedes-Benz AMG 53 Coupé 4Matic. Erst der Blick auf den Tourenzähler verrät, dass das Triebwerk längst seinen Betrieb aufgenommen hat. Genau so diskret, wie der 3,0-Liter-Benziner in Erscheinung tritt, so fährt sich danach die Coupé-Version des Geländewagens GLE: samtweich und geräuscharm.

## Sportlich und robust zugleich

«Das GLE-Coupé muss man nicht erst fahren, um zu sehen, dass es sich um etwas Besonderes handelt», schwärmt der Leiter des Coupé-Programms, Andreas Zygan, um es im gleichen Atemzug auf den Punkt zu bringen: «Das Fahrzeug vereint Sportlichkeit und die Robustheit eines SUV.» Das hat was. Denn das rundliche, aber doch elegant wirkende Coupé fühlt sich, selbstverständlich bestückt mit einem elektronisch gesteuerten Allradantrieb auf trockener Strasse ebenso wohl wie in schwierigem Gelände oder auf Schnee und Eis. Und der Luftfederung, die gegen Aufpreis zu haben ist, wurde ein System angegliedert, das Wank-, Nick- und Hubbewegungen des «Häuschens» verhindert. Ausserdem neigt es das GLE-Coupé sanft in die Kurvenradialen.

## Mit starker Anfahr-Unterstützung

Und der AMG 53 zischt natürlich ab wie eine Rakete, genauso, wie es sich für die Produkte aus der konzerneigenen Hochleistungsschmiede gehört. Am Antriebsstrang zerrn dann 435 PS (320 kW) sowie ein elektrischer 22 PS (16 kW) starker Elektromotor, der Anfahr-Unterstützung bereitstellt. Mit dabei sind ferner ein Neungang-Doppelkupplungsgetriebe sowie zwei Turbolader. Ausserdem drücken stattliche 520 Newtonmeter Drehmoment Fahrer und Passagiere in die ledernen



Robust und sportlich zugleich: Das elegante GLE-Coupé von Mercedes-Benz ist auf befestigten Strassen ebenso zu Hause wie in schwierigem Gelände.

Bild Mercedes-Benz

Sportsitze. Und Ende 2020 sollen AMG-63-Versionen mit 571 (420 kW) und 612 PS (450 kW) das bestehende Kraftpaket gar noch übertrumpfen.

## Auch Diesel im Angebot

Die Antwort von Mercedes-Benz auf den BMW X6 (Ausgabe vom 29. November), wartet auch mit «braven», aber nicht minder agilen Motorisierungen auf. Zur Auswahl stehen zwei Euro-6-Dieselmotoren. Dabei handelt es sich um den 350 d und 400 d mit 272 PS (200 kW) beziehungsweise 330 PS (243 kW). Sie werden sich ab Sommer nächsten Jahres dem Wettbewerb stellen.

## Realitätsfremdes Verfahren

Im Laufe des nächsten Jahres gesellt sich mit dem 350 de noch ein Vierzylinder-Diesel mit aufladbarem Elektroantrieb (Plug-in-Hybrid) zur Coupé-Familie. Die Reichweite mit einer 31,2 kWh starken Batterie im Heck gibt Mercedes-Benz unter Berufung auf das realitätsferne NEFZ-Messverfahren mit etwas über 100 Kilometer an,

die Systemleistung mit 320 PS (235 kW). Ob es sich mit fast 2,7 Tonnen Gewicht ohne Hilfe durch den Verbrennungsmotor tatsächlich so weit fahren lässt, hängt trotz exzellenter Rekuperation von 1800 Newtonme-

tern von verschiedenen Faktoren ab: der Fahrweise, dem Einsatzspektrum, der Aussentemperatur und den topografischen Gegebenheiten. Der vom Werk angegebene Kraftstoffverbrauch von 1,1 Liter Diesel auf 100 Kilometer sollte deshalb mit Vorsicht genossen werden.

## Eckdaten

### Mercedes-Benz AMG 53 GLE Coupé 4Matic

**Modell:** 5-türiges SUV-Coupé mit fünf Plätzen  
**Masse:** Länge 4939, Breite 2010, Höhe 1730, Radstand 2935 mm  
**Kofferraum:** bis 1800 l  
**Motor:** 3-Liter-6-Zylinder-Turbo mit 435 PS (320 kW)  
**Fahrleistungen:** 0-100 km/h in 5,3 s, Spitze: 250 km/h  
**Verbrauch:** 9,3 l/100 km (NEFZ)  
**CO<sub>2</sub>-Ausstoss:** 212 g/km  
**Marktstart:** Sommer 2020  
**Preis:** ab 127 700 Fr.  
**Info:** www.mercedes-benz.ch

### 1800 Liter Ladevolumen

Was das Interieur des GLE-Coupés angeht, wurde hingegen ganze Arbeit geleistet: Denn da dominieren vorwiegend hochwertige, angenehm anzufassende Materialien, wie etwa die mit vernähtem Kunstleder überzogenen Oberseiten des Armaturenbretts. Aber nicht nur das: 40 Liter Stauraum und bis zu 1800 Liter Ladevolumen im Kofferraum sowie reichlich Kopf-, Knie-, und Ellenbogenfreiheit und moderne Kommunikationstechnologien vervollständigen das Wohlfühlangebot im neuen GLE-Coupé.

\* Die «Südostschweiz» konnte das GLE-Coupé von Mercedes-Benz auf Einladung von Mercedes-Benz Schweiz in Österreich einem ersten Fahrtst unterziehen.

## Neues Gesicht für den Space Star

Der Space Star von Mitsubishi bekommt ein neues Gesicht. Unter Beibehaltung der bekannten Silhouette wird die Front der Designsprache der Marke angepasst – wie zuletzt beim ASX. Scheinwerfer und Rückleuchten werden gemäss einem Bericht von Auto-Medienportal.net auf LED umgestellt. Zudem wird das Interieur des Kleinwagens mit Cockpitenelementen in Carbon-Optik, Stoff-Kunstleder-Sitzen und Sieben-Zoll-Infotainmentbildschirm aufgemöbelt. Offiziell vorgestellt wird der Space Star auf der International Motor Expo in Thailand, wo das Auto auch gebaut wird. (ampnet/jri)

## VW rüstet sich für die Zukunft

Der deutsche Automobilhersteller Volkswagen investiert in den kommenden fünf Jahren knapp 60 Milliarden Euro für die Zukunftsthemen Hybridisierung, Elektromobilität und Digitalisierung. Dies entspricht laut einem Bericht von Auto-Medienportal.net gut 40 Prozent der Investitionen in Sachanlagen und der gesamten Forschungs- und Entwicklungskosten. Im Vergleich zur vergangenen Planungsrunde stellt dies einen Anstieg um etwa zehn Prozent dar. Rund 33 Milliarden Euro will der Konzern davon alleine für die Elektromobilität ausgeben. (ampnet/dag)

## Elektrischer Stadtflitzer von Renault

Renault wird ein neues SUV für die Stadt mit elektrischem Antrieb auf den europäischen Markt bringen. Basis dafür ist das K-ZE genannte Fahrzeug, das im April auf der Messe Auto-Shanghai präsentiert wurde. Das hat laut einem Bericht von Auto-Medienportal.net Elektrochef Gilles Normand kürzlich in Berlin bestätigt. Das in China bereits verfügbare K-ZE-Modell hat eine Karosserielänge von 3,74 Metern, 45 PS (33 kW) Leistung und ein Drehmoment von 125 Newtonmeter. Der Akku mit einer Kapazität von 26,8 kWh taugt für eine Reichweite von etwa 280 Kilometern. (ampnet/afb)

INSERAT



## Der neue GLE. Ausdruck innerer Stärke.

Intelligenter, aufmerksamer und rücksichtsvoller denn je überzeugt der neue GLE in jeder Hinsicht. Überzeugen Sie sich bei uns im Showroom und bei einer Probefahrt von unserem ersten SUV mit dem revolutionären MBUX Multimediasystem, dem bis auf sieben Plätze erweiterbaren Platzangebot und dem hervorragenden Fahrkomfort dank E-ACTIVE BODY CONTROL. Wir freuen uns auf Ihren Besuch.



Mercedes-Benz

Ring Garage AG Chur

Ringstrasse 5-9, 7007 Chur, Tel. +41 81 287 11 11, www.ringgarage.ch



Ein Blickfang: Allein schon der optische Auftritt des Opel Corsa GSi macht Freude und dank des Kraftpakets unter der Haube ist der Kleine auch flott unterwegs.

Bild Dario Morandi

## Viel Dampf und sportlicher Auftritt

Der Opel Corsa GSi ist ein kleines Kraftpaket, das viel Fahrspass bereit hält. Auftritt und Leistung sind toll. Und auch der Preis vermag zu überzeugen, auch wenn da und dort Kompromisse einzugehen sind.

von Dario Morandi

Der Kleine schaut ebenso keck wie schnittig aus. So stellt man sich einen Renner fürs kleine Budget vor: Heckspoiler an der Dachkante, Lufteinlässe, fette Seitenschweller, 18-Zoll-Walzen, Aussen Spiegelgehäuse in Karbon-Rennoptik sowie die auffällige dunkelgelbe Brillant-Lackierung: Das sind nur einige von vielen optischen Schmankerl, die den Opel Corsa GSi zieren. Unser Testwagen kommt in der Tat gleich auf den ersten Blick sportlich rüber. Aber nicht nur äusserlich.

### Eine Mittelarmstütze fehlt

Setzt man sich in den Corsa GSi, fühlt man als Erstes die hohen Lehnen der serienmässig beigegebenen Recaro-Sportsitze im Rücken. Mit breiten Sei-

tenrändern ausgestattet, gewährleisten sie besten Halt bei flottem Kurvenfahren und ermöglichen gleichzeitig entspanntes Reisen. Was zwecks Steigerung der Bequemlichkeit aber fehlt, ist eine Armstütze zwischen den Sesseln. Dafür ist jene in den Türverkleidungen genau in der richtigen Höhe positioniert. Kopf-, Schulter- und Beinfreiheit sind zumindest vorne in Ordnung. Das

### Der Opel Corsa GSi auf einen Blick

+	Leistung
	Fahrwerk, Lenkung
	Auftritt, Design
-	Abstands-Tempomat (fehlt)
	Armstütze in der Mitte (fehlt)
	lange Schaltwege

gilt ebenfalls für das Stauvolumen im Kofferraum von maximal 1090 Liter.

Die Verarbeitung des Interieurs des Dreitürers, wo im Armaturenbrett mit schnuckligem Bildschirm sogar klavierlackähnliche Gestaltungselemente auszumachen sind, wirkt sauber und wertig. Ausserdem sind über das Intelli-Link-System von Opel die gängigen Konnektivitätssysteme verfügbar.

### Spassfaktor ist hoch

Das grosse Plus des kleinen Opels sind jedoch seine Fahreigenschaften. Der 1,4-Liter-Benziner mit vier Zylindern wird von einem Turbolader durchgeblasen und stellt deshalb 150 PS (110 kW) Leistung bereit. Dementsprechend hoch ist der Spassfaktor beim Beschleunigen des 1,2 Tonnen schweren Kleinwagens – vor allem wenn es bergauf geht. 8,9 Sekunden braucht der GSi bis seine Tachonadel die 100er-Marke

erreicht. Der Verbrauch wird vom Werk mit 6,5 Liter auf 100 Kilometer angegeben, wir haben knapp sieben Liter gemessen.

### Erstaunlich kurvenstabil

Und man merkt vor allem eines: die Hand von Opel-Motorsport-Chef Volker Strycek. Er hat dem OPC-Sportfahrwerk nach diversen Testfahrten auf der legendären Nordschleife des Nürburgrings den letzten Schliff verpasst. Der Corsa GSi zeigt sich deshalb selbst in hohen Tempobereichen erstaunlich kurvenstabil. Gleichzeitig lässt es sich bei zugeschaltetem Eco-Modus gemütlich durch die Gegend «gondeln». In einem ganz auf sportlich getrimmten Fahrzeug hätten wir uns jedoch ein Getriebe mit etwas kürzeren Schaltwegen gewünscht. Bezüglich Übersetzung bekommt das Sechsgang-Schaltgetriebe jedoch gute Noten.

Vermisst haben wir beim Corsa GSi indessen nicht nur die Mittelarmstütze. Nützliche Fahrassistenten sind da leider Mangelware. Zwar wacht ein Kollisionssystem darüber, dass Auffahrunfälle vermieden werden können, und eine Verkehrszeichenerkennung ist ebenfalls mit an Bord. Einen Geschwindigkeitsautomaten mit Abstandsregelung und einen Tot-Winkel-Assistenten sucht man – zumindest in unserem Testwagen – jedoch vergebens.

Wenn wir aber den Preis für den Sportler aus Rüsselsheim berücksichtigen, lässt es sich damit leben. Der Corsa GSi schlägt mit gerade mal 26 600 Franken zu Buche. Oder anders gesagt: In diesem Fall bekommt man für wenig Geld viel Auto.

\* Der Opel Corsa GSi wurde der «Südostschweiz» von Opel Suisse für einen längeren Fahrtstest zur Verfügung gestellt.

INSERT

# FLAMMER GLARUS

055 645 24 24 · [www.flammer.ch](http://www.flammer.ch)