

Hyundai KONA Elektro

Pressespiegel



Elektriker mit breiter Brust

Die zweite Generation des Hyundai KONA Elektro siegt in zwei Vergleichstests gegen Honda e:Ny1 und VW ID.3.

Inhalt

Test- und Fahrberichte

Auto Bild 47-2023/23.11.2023 Vergleichstest Elektriker mit breiter Brust	3-9	NTV online · 17.09.2023 Fahrbericht Ganz schön erwachsen	14-15
Auto Straßenverkehr 04-2024/16.01.2024 Vergleichstest Für alle Watt dabei	10-13	ADAC online · 28.05.2024 Testbericht Hyundai Kona: Wie gut ist die aktuelle Generation?	16-19
		Echo online · 23.09.2023 Fahrbericht So wächst der elektrische Hyundai Kona über sich hinaus	20-22
		Auto Bild 09-2024/29.02.2024 Testbericht Reisen im Winter – So lange hält der Akku	23



TEST & TECHNIK



HONDA
e:Ny1
 204 PS
 315 km Reichweite (Test)
 45 Min. Ladezeit (10-80 %)
 ab 47.590 Euro

HYUNDAI
KONA Elektro
 218 PS
 357 km Reichweite (Test)
 41 Min. Ladezeit (10-80 %)
 ab 44.990 Euro

Elektriker mit breiter Brust

Zwei sympathische Kompakt-SUV mit E-Antrieb im direkten Vergleich: Hyundai Kona Elektro gegen Honda e:Ny1. Wer ist besser in Form?

Während Honda etwas länger brauchte, um sein erstes Elektro-SUV in Form des e:Ny1 – gesprochen „anyone“ – auf die Räder zu stellen, geht der Hyundai Kona Elektro bereits in die zweite Runde. Der Koreaner überrascht einmal mehr mit einem sehr eigenwilligen Design, das mit Sicherheit polarisiert. Die Japaner halten sich beim e:Ny1 optisch an die Standards, die man bei einem Crossover erwartet. Recht gefällig, ohne die Augen zu reizen, steht das 4,39 Meter in der Länge messende SUV auf der Straße.

Der Kona Elektro ist drei Zentimeter kürzer, bietet aber im Innenraum das deutlich bessere Raumgefühl. Auch bei den Sitzen punktet der Koreaner. Im Honda ist das Gestühl etwas zu weich geraten. Vorn, aber noch mehr hinten, sinken die Passagiere tief in die Kunstlederpolster. Straff und angenehm konturiert zeigen sich die Sitze im Kona. Auch sie bieten nicht übertrieben viel Seitenhalt, doch besonders auf der Langstrecke fühlt man sich im Hyundai wegen der strafferen Polster einfach wohler und insgesamt besser plat-

▲ Glatte Front, schmale Scheinwerfer: Kona Elektro und e:Ny1 im modernen Elektro-Design.

ziert als im Honda. In der zweiten Reihe mangelt es den Reisenden weder im Kona noch im e:Ny1 an Platz. Beim Japaner schwingen die Türen sehr weit auf, beim Koreaner ist dafür der hintere Türausschnitt noch etwas größer.

Wobei das mit der Langstrecke bei beiden Elektrikern so eine Sache ist. Laut WLTP trägt der 65,4 kWh (netto) große Akku den Kona 454 Kilometer weit, der e:Ny1 soll mit dem 68,8 kWh (netto) großen Batteriepaket im Unterboden 412 Kilometer am Stück überwinden. ▶

Hyundai KONA Elektro



47-2023/23.11.2023 | Vergleichstest · Hyundai KONA Elektro gegen Honda e:Ny1

TEST & TECHNIK



Das liest sich auf dem Papier gut, bestätigte sich im AUTO BILD-Test aber nicht. Bei einer Außentemperatur von elf Grad Celsius brachte es der Honda auf 315 Kilometer, der Hyundai erreichte im merhin 357 Kilometer. Nun mag man sich mit solchen Reichweiten noch arrangieren können – wenn das Na-

▼ **Kona mit scharfen Linien** und wilden Zacken an der Flanke. Uns gefällt das.

vigationssystem den möglichen Aktionsradius angibt, verlässlich Ladestationen, deren Kapazität und Belegung anzeigt und diese in die Routenplanung einbindet.

All das kann der Hyundai richtig gut. Eine Reise von Hamburg nach München, das sind knapp 800 Kilometer, wäre demnach mit vier ge-

planten Ladestops in 13 Stunden erledigt.

Das Navi des Honda kann das nicht. Es verweist zwar darauf, dass die Batteriekapazität nicht reichen wird, um in einem Rutsch am Ziel anzukommen, bietet aber außer der direkten Strecke, die theoretisch in siebeneinhalb Stunden bewältigt ►





HYUNDAI KONA Elektro

- ① Modernes, funktionales Cockpit mit gelungenem Mix aus Tasten, Knöpfen und digitalem Touchscreen.
- ② Sitze vorn mit straffer Polsterung, angenehm.
- ③ Platzangebot etwas großzügiger als im Honda, mehr Kopffreiheit.



wäre, im Unterschied zum Hyundai eben keine Ladestationen an.

Die lassen sich dann nur in einem separaten Fenster des großen, 15,1 Zoll messenden Zentralmonitors aufrufen. Allerdings jeweils nur in 50 Kilometer Entfernung zum jeweiligen Standort – oder in derselben Distanz zum Ziel. Wer auf der Strecke laden

NAVIGATION

Sehr kluges System mit vielen Funktionen und schöner Grafik. Kann zum Beispiel Ladestationen gezielt in die Routenführung einbinden, kennt Kapazitäten und Belegung.

- ④ Ladeanschluss an der Front – ähnlich wie beim Honda.
- ⑤ Das Staufach vorn bietet zusätzliche 27 Liter Volumen.



will, muss also jedes Mal umständlich erstens die Stromtankstellen suchen. Und zweitens kompliziert als Zwischenstopp in die Routenführung einbinden.

Erschwerend kommt hinzu, dass der e:Ny1 selbst an der Schnellladestation lediglich mit 78 kW lädt. Um den Batterie-Ladestand von 10 auf 80 Prozent zu bringen, muss also ein Ladestopp von mindestens 45 Minuten eingeplant werden.

Tatsächlich geht es beim Kona Elektro, der immerhin mit einer Spitzenladeleistung von rund 100 kW laden kann, mit 41 Minuten Verweildauer für den Ladevorgang von 10

auf 80 Prozent an einer Gleichstromsäule aber auch nicht wesentlich schneller.

Die fehlende detaillierte Routenplanung des Navis im e:Ny1 erinnert an einige chinesische Stromer, die wir schon im Test hatten und die das auch nicht beherrschen. Tatsächlich findet sich am unteren Ende der B-Säule des Honda ein Label mit dem Verweis „Made in China“ – der e:Ny1 wird tatsächlich, wie auch der Jazz, im Reich der Mitte gebaut. Der Kona kommt übrigens, wie sein Vorgänger, aus einem hochmodernen Werk im tschechischen Nošovice. ▶

Hyundai KONA Elektro



47-2023/23.11.2023 | Vergleichstest · Hyundai KONA Elektro gegen Honda e:Ny1

TEST & TECHNIK



Die Verarbeitung bei beiden Autos ist durchweg ordentlich, beide setzen aber stellenweise auf harte Kunststoffe.

Bei der Einrichtung des Hyundai-Innenraums fröhen die Designer einer Art Retro-Futurismus. Mit zwei großen, modernen Bildschirmen mit feiner Optik. Und gleichzeitig einer

▼ **Der e:Ny1 ist rundum eine sehr ansehnliche Erscheinung, modern und schnörkellos.**

Schaltereinheit, die einer alten, hochwertigen Stereoanlage gleicht. Wie bei jener sind die Tastenbelegungen selbsterklärend mit schönen Druckpunkten.

Alles, was sich hier nicht steuern lässt, wird über den 12,25 Zoll großen Touchscreen bedient, der in einer leichten Drehung zum Fahrer geneigt

eingebaut ist. Das Display ist nahtlos mit dem ebenso großen digitalen Fahrerdisplay verbunden.

Im Honda setzen die Designer am Arbeitsplatz des Fahrers auf das, was in E-Autos unterdessen optisch up to date ist: ein digitales Fahrerdisplay und ein mächtiges vertikales Zentralsdisplay. Auch bei der ▶





HONDA e:Ny1

Das erste Elektro-SUV von Honda bietet ① einen gefälligen und modernen Innenraum. ② Die Sitze sind weich gepolstert. ③ Durchschnittliches Platzangebot im Fond.



Konnektivität gehen die Japaner mit der Zeit: Die Multimediaeinheit ist in der Lage, das Smartphone kabellos zu spiegeln. Im Kona braucht man ein Kabel, um Apple CarPlay oder Android Auto ins Bild zu setzen.

Auch sonst dominiert beim e:Ny1 die Bedienung über den Zentralbildschirm. Der Honda verzichtet



TOUCH-MONITOR

Das sehr große Zentraldisplay erfreut mit einer schönen Grafik, verwirrt aber mit seiner Dreiteilung und verwinkelten Untermenüs.

④ Der Ladeanschluss findet sich hinter einer Frontklappe.

⑤ Versteckt in der C-Säule: die Türgriffe hinten.



weitgehend auf Tasten und Regler. Gangwahl, Fahrmodi sowie Front- oder Heckscheibenheizung und elektrische Handbremse werden aber noch so bedient.

Klimaanlage, Soundsystem, Navigation und natürlich die Fahrzeugeinstellungen werden über den Bildschirm justiert. Allerdings muss sich der Fahrer erst mal in den weit verzweigten Menüs orientieren, bis er auf dem dreigeteilten Bildschirm die richtigen virtuellen Schieberegler oder Touchflächen gefunden hat.

Die Instrumentenkombis zeigen in beiden Autos alle fahrrelevanten Infos an – also unter anderem Ge-

schwindigkeit, Reichweite, Batteriekapazität – und lassen sich vielfach konfigurieren, allesamt in schöner Optik.

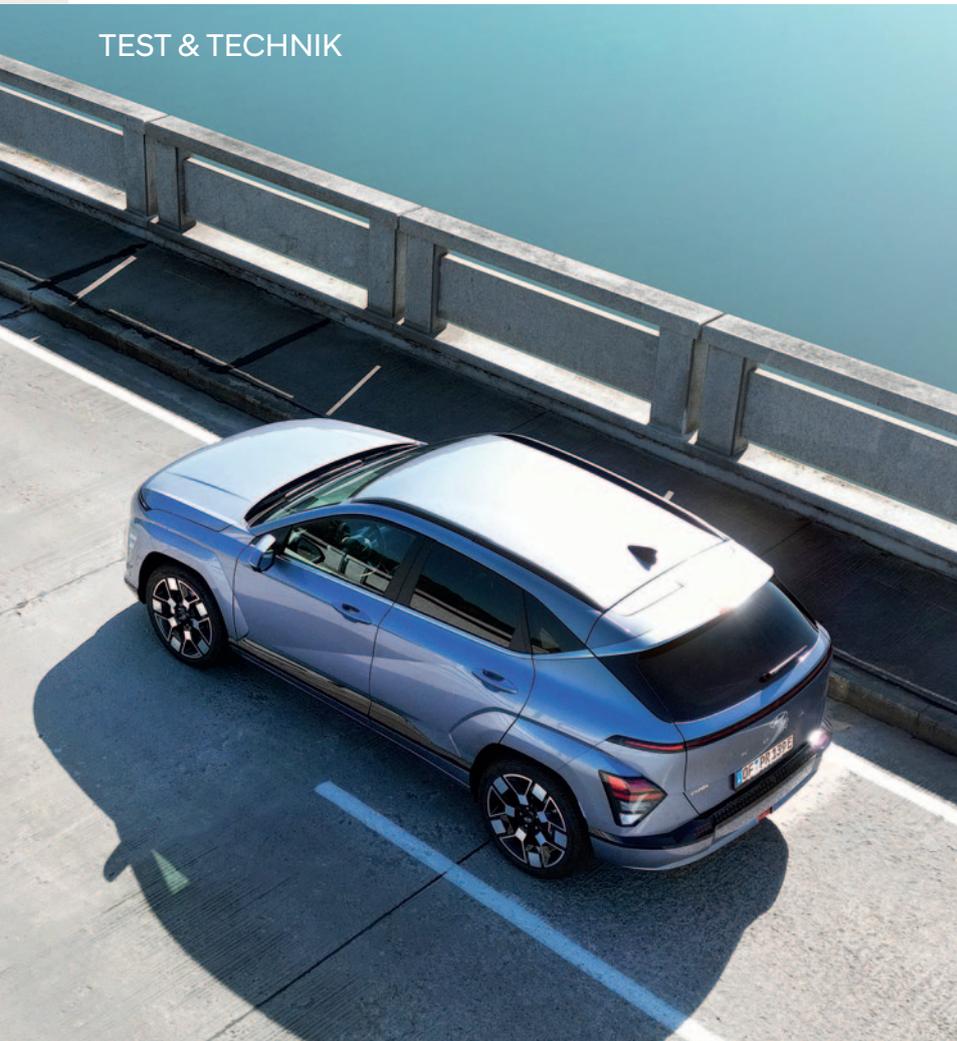
Bei den Assistenzsystemen sind die Kontrahenten auf Augenhöhe. Die elektronischen Helferlein kümmern sich zum Beispiel um die richtige Spur, den Abstand zum Vordermann oder das vorgegebene Tempo. Etwas nervig sind in beiden Autos die übereifrigen Tempo- und Spurhalte-Assis. Wird das Tempo auch nur geringfügig überschritten, gibt es einen Warnton, berühren die Autos auch nur ansatzweise die Straßenmarkierung, wird geläutet. ▶

Hyundai KONA Elektro



47-2023/23.11.2023 | Vergleichstest · Hyundai KONA Elektro gegen Honda e:Ny1

TEST & TECHNIK



Bei der Fahrwerksabstimmung des e:Ny1 hatte Honda kein besonders glückliches Händchen, es fehlt ganz einfach der Feinschliff. Die Federung poltert auf Querfugen, nimmt längere Bodenwellen schaukelig. Das bringt immer wieder Unruhe ins Auto. Die Lenkung vermittelt mit ihrer spielerischen Leichtigkeit fast etwas Spielkonsolen-Charakter – lässt Gefühl und Rückmeldung vermissen.

Im direkten Vergleich wirkt der Hyundai ausgereifter, ist ausgewogener abgestimmt. Die Federung arbeitet souveräner, steckt kurze Unebenheiten feinfühlinger weg – auch wenn die 19-Zöller des Testwagens den Abrollkomfort durchaus schmälern – und bleibt auf längeren Wellen eine Spur gelassener. Die auch hier leichtgängige Lenkung liefert mehr Rückmeldung als beim Honda, spricht verbindlicher an.

Der e:Ny1 beschleunigt zwar in fast schon feurigen 7,8 Sekunden aus dem Stand auf Landstraßentempo, baut dann aber deutlich ab. In der Spitze sind noch 168 km/h auf dem Tacho und reale 160 km/h drin. Der Kona tritt mit 8,0 Sekunden für den Standardsprint von null auf 100 km/h zwar nicht ganz so schnell an, rennt am Ende aber mit maximal 172 km/h über die Autobahn, laut Tacho etwa 180 km/h.

Wer unbedingt die Gummis zum Qualmen bringen will, sollte übrigens auf den e:Ny1 setzen. Der Japaner geht mit seinem maximalen Drehmoment von 310 Newtonmetern auf Wunsch ganz schön ungestüm zur Sache. Dieses Phänomen kannte auch der erste Kona Elektro mit noch 395 Nm. Unterdessen haben die Koreaner den wilden Elektriker aber gezähmt. Und belassen es jetzt bei 255 Nm. ▶

Kona mit mehr Variabilität

Eine zweigeteilte Rücklehne haben Honda und Hyundai, aber der Kona Elektro kommt zusätzlich mit Durchreiche hinten und Frunk vorn.

◀ In der Summe seiner Eigenschaften liegt der Hyundai Kona deutlich vor dem Honda e:Ny1.

Auf Nummer ganz sicher

geht der Käufer bei den acht Jahren Garantie mit dem Hyundai Kona. Honda bietet acht Jahre für die Batterie und drei Jahre auf die Technik.

WERTUNGEN

	Punkte max.	HYUNDAI	HONDA
KAROSSERIE			
Platzangebot vorn	15	11	10
Platzangebot hinten	15	10	9
Raumgefühl	5	4	3
Kofferraum	15	9	6
Variabilität	10	7	5
Zuladung	10	6	5
Anhängelast	5	1	0
Übersichtlichkeit	10	5	5
Qualitätseindruck	20	16	15
Funktionalität	10	8	6
Sicherheitsausstattung	10	7	5
Karosseriewertung	125	84	69

	Punkte max.	HYUNDAI	HONDA
KOMFORT			
Einstieg	10	8	7
Sitzposition	10	7	6
Sitze vorn	15	10	9
Sitze hinten	10	7	6
Bedienbarkeit	10	8	7
Federung	30	23	21
Innengeräusch (Messwert)	10	10	9
Geräuscheindruck	10	8	6
Komfortausstattung	15	15	13
Klimatisierung	10	6	6
Assistenzsysteme	20	10	9
Komfortwertung	150	112	99

	Punkte max.	HYUNDAI	HONDA
ANTRIEB			
Beschleunigung	15	11	11
Zwischenspur	15	12	12
Höchstgeschwindigkeit	5	2	1
Laufkultur	10	10	9
Ansprechen/Dosierbarkeit	10	9	7
Getriebe	15	15	15
Aufladen/Tanken	15	5	4
Verbrauch/Energiekosten	30	27	26
Reichweite	10	4	3
Antriebswertung	125	95	88

	Punkte max.	HYUNDAI	HONDA
FAHRDYNAMIK			
Fahrsicherheit	20	18	18
Geradeauslauf	5	5	5
Agilität/Fahrspaß	20	15	15
Lenkung	20	15	14
Traktion	5	4	3
Wendekreis	10	5	4
Bremsen	20	13	12
Fahrdynamikwertung	100	75	71

	Punkte max.	HYUNDAI	HONDA
CONNECTED CAR			
Telefon	10	10	10
Navigation	25	15	12
Onlinefunktionen/Apps	20	15	16
Audio	10	10	10
Sprachsteuerung	10	7	5
Connected-Car-Wertung	75	57	53

	Punkte max.	HYUNDAI	HONDA
UMWELT			
Außenabmessungen	15	8	8
Leergewicht	20	14	15
Test-CO ₂ -Ausstoß	20	20	20
Außengeräusche	5	3	5
Umweltechnik	40	35	29
Umweltwertung	100	80	77
Eigenschaftswertung	675	503	457
Platzierung Eigenschaftswertung		1.	2.

	Punkte max.	HYUNDAI	HONDA
KOSTEN			
Preis	75	42	46
Wiederverkauf*	10	6	6
Steuer/Versicherung	15	9	8
Wartung	10	8	5
Garantien	15	15	8
Kostenwertung	125	80	73
Gesamtwertung	800	583	530

	Punkte max.	HYUNDAI	HONDA
PLATZIERUNG			
Preis in Euro	51.390	47.590	
Preis pro Wertungspunkt in Euro	88,15	89,79	
Preis-Leistungs-Sieger		1.	2.

* ermittelt von SCHWACKE



▲ Der Fotograf hat es geahnt: Im Vergleich zieht der Kona Elektro tatsächlich am e:Ny1 vorbei.

◀ Der Kofferraum im Hyundai Kona schluckt 466 bis 1.300 Liter, der im Honda e:Ny1 relativ bescheidene 361 bis 1.176 Liter.

Große Unterschiede gibt es auch beim Thema Dosierbarkeit und Rekuperation der beiden Antriebe. Der E-Antrieb im Honda reagiert durchaus feinfühlig auf Befehle des Fahrpedals, ermöglicht aber kein vollwertiges One-Pedal-Fahren. Mit den Schaltwippen am Lenkrad kann man zwar drei Rekuperationsstufen einstellen – die aber jeweils nur kurze Zeit aktiv bleiben. Und dann neu gewählt werden müssen.

Im Hyundai arbeitet ebenfalls ein sensibel reagierender E-Antrieb, der neben einer mehrstufigen Rekuperation – mit Automatikfunktion – eben auch echtes One-Pedal-Fahren bis zum Stillstand ermöglicht. Sehr angenehm im Stadtverkehr.

Mit 466 Liter Stauraum bietet der Kona nicht nur 105 Liter mehr als der e:Ny1, er ist mit seiner Durchreiche und einem sogenannten Frunk unter der Fronthaube, der weitere

PLATZIERUNG

Punkte maximal 800



TESTSIEGER



583 Punkte

Hyundai Kona Elektro Zeigt sich ausgereifter, immer einen Hauch besser und siegt verdient.



530 Punkte

Honda e:Ny1 Optisch und formal ansprechend, aber mit (zu) vielen Schwächen im Detail.

27 Liter fasst, auch variabler. Bei beiden kann die Rücklehne im Verhältnis 60:40 geteilt umgelegt werden, beide besitzen einen höhenverstellbaren Ladeboden. Der Hyundai darf mit 465 Kilogramm mehr einladen als der Honda mit 418.

Was beide Kontrahenten am Ende wieder eint, ist ein ähnlicher Preis. 44.990 Euro will Hyundai mindestens für den Kona Elektro in Testmotorisierung überwiesen bekommen, Honda verlangt für den e:Ny1 mindestens 47.590 Euro vor Förderung. Fährt der Kona, wie unser Testwagen, in der Ausstattungslinie Prime vor und trägt schicke 19-Zoll-Räder, stehen unter dem Strich 51.390 Euro. Macht aber gar nichts, in der Summe seiner Eigenschaften liegt der Hyundai Kona am Ende deutlich vor dem Honda e:Ny1. Er ist eben auch schon auf der zweiten Runde.

FAZIT

Holger Preiss, Berend Sanders

Zwei sympathische E-SUV im passenden Format. Die breitere Brust darf hier der Hyundai Kona Elektro tragen: Er gewinnt alle Wertungskapitel, ein ausgereiftes und durchdachtes Elektroauto mit acht Jahren Garantie. Dem Honda e:Ny1 fehlt hier und dort noch der Feinschliff.

Fotos: Christoph Böttches (18), Hersteller (1)



Für alle Watt dabei

Wenn zwei die erschwingliche Vollwert-Elektromobilität voranbringen können, dann doch diese beiden: Der neue Hyundai Kona legt sich gleich mit dem aufgefrischten VW ID.3 an.

HYUNDAI



AMT FÜR STATISTIK

Das Infotainment gibt mit Diagrammen auch exakte Auskunft über die Verbrauchsstatistik.



DEN DREH RAUS

Drehknopf hinterm Lenkrad statt Mittelhebel für die Fahrrichtungswahl. Das schafft Platz für die große Ablage zwischen den Sitzen. Die wiederum lassen sich optional mit Relax-Funktion ausstatten, etwa mit kuscheliger Liegeposition fürs Ladestoppnickerchen.





Dann wären wir bei drei Millionen sechshundertachttausendfünf Euro und neunundvierzig Cent am Tag, 150.366,90 Euro pro Stunde, 2.506,11 Euro pro Minute oder 41,77 Euro pro Sekunde. Wobei, das heißt eigentlich: Wir wären dann mal. Denn nach 2.771 Tagen und zehn Milliarden Euro Förderung zog die Regierung ja recht unversehens den Stecker der E-Auto-Kaufprämie. Statt der einkalkulierten 7.178 Euro bis zum 31.12. und der ab 1. Januar geplanten 4.785 Euro der von Staat und Herstellern gemeinsam finanzierten Innovationsprämie gibt es nun bestenfalls noch einen Kaufbonus der Hersteller.

Möge jeder selbst entscheiden, ob das nun eine zu lange oder zu kurze Zeit, eine zu hohe oder zu niedrige Summe war, um den Herstellern Zeit zu erkaufen, um eine Technik zu Attraktivität zu entwickeln. Jedenfalls müssen es die E-Autos nun alleine schaffen.

Mit die besten Chancen bieten sich für diese beiden: Der ID.3 sollte schon ab 2019 der neue Voltswagen werden. Was dem Kona Elektro aber schon eher gelang. Dessen erste Generation

elektrifiziert Hyundai 2018 und bringt einen der ersten erschwinglichen, reichweitentauglichen Vollwertstromer. Nun startet der Neue, wieder als Elektro, Benziner und Hybrid. Die Grundkonstruktion legen die Entwickler auf die Anforderungen des E-Werks aus Lithium-Polymer-Akku und permanenterregtem Synchronmotor aus. Hier tritt der Kona in der kapazitäts- (65,4 kWh) und leistungsstärkeren Version (160 kW) an.

Geräumige Weite und klare Bedienung im Kona

Nun 17,5 cm länger, 2,5 cm breiter, einen höher und im Radstand um 6,0 cm gereckt, verschafft er vor allem den Passagieren im ebenerdigen Fond ein weiträumigeres Platzangebot und steigert sein Kofferraumvolumen (plus 134/186 l), das eine 27 Liter kleine Ladekabelablage unter der Fronthaube ergänzt. Die sessligen Vordersitze haben es mehr mit Fläzigkeit als mit Halt und lassen sich fürs Ladestopp-Nickerchen in Liegeposition fahren. Aus der sachten Herausgehobenheit von 59,5 cm Sitzhöhe behalten Pilot und Co

den Überblick über die Gegend – und die Bedienung. Denn die organisiert der Kona so klar und clever strukturiert, dass selbst Neu-Elektronauten mit den Besonderheiten des Stromers leicht zurecht kommen.

Über Paddel am Lenkrad lässt sich die Rekuperationsstärke von freiem Rollen bis zum Ein-Pedal-Modus oder adaptiv geregelt variieren. Das Einzige, was trotz des gelungenen Mix aus Tasten und niederschichtigen Infotainment-Tastmenüs stört, ist das dauernde Gepiepse. Das veranstaltet der Kona, sobald das zulässige Tempo um 1 km/h überschritten ist. Oder wenn er den Fahrer abgelenkt glaubt. Da versteht er keinen Spaß. Als der erstaunlich lustige Witz eines Mitfahrers Heiterkeit auslöst, alarmiert der Kona sofort und mahnt den Piloten, eine Pause einzulegen. Dabei gelingt es kaum, sich im Kona müde zu fahren. Was nicht daran liegt, dass er einen mit beschwingtem Handling aufrüttelte. Vielmehr kurvt er zwar immer sicher, aber mit früher Trägheit ins Untersteuern. Die Lenkung bietet nur schale Präzision, und das Wenige, was ▶



VW

SLIDER KAUM BESSER

Dass VW bei der Modellpflege die Bedienung verbesserte, heißt nicht, dass sie nun gut ist.



DREHE, WENN SIE LOSGELASSEN

Auch beim ID.3 aktiviert ein Drehknopf das Losfahren. Hier lässt sich auch der B-Modus für stärkere Rekuperation wählen. Das gelingt beim Kona über die Schaltwippen und dazu in mehreren Variationen. Bequeme, serienmäßige Ergonomie-Integralsitze.

Hyundai KONA Elektro



04-2024/16.01.2024 | Vergleichstest · Hyundai KONA Elektro gegen VW ID.3 PRO S

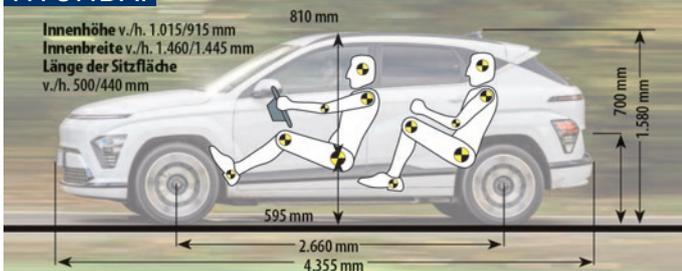


DER FINDET ANHÄNGER

Der Kona darf bis zu 750 kg ziehen. Den ID.3 mit großen Akku gibt es nicht mal mit Radträgerkupplung.

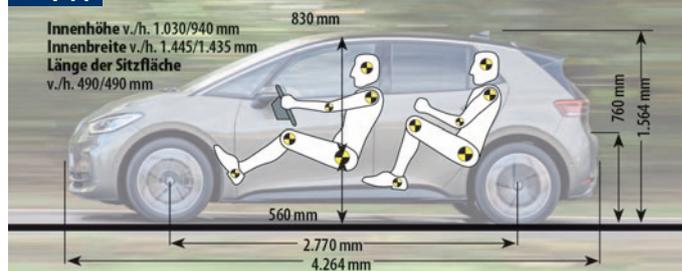
HYUNDAI

Innenhöhe v./h. 1.015/915 mm
Innenbreite v./h. 1.460/1.445 mm
Länge der Sitzfläche v./h. 500/440 mm



VW

Innenhöhe v./h. 1.030/940 mm
Innenbreite v./h. 1.445/1.435 mm
Länge der Sitzfläche v./h. 490/490 mm



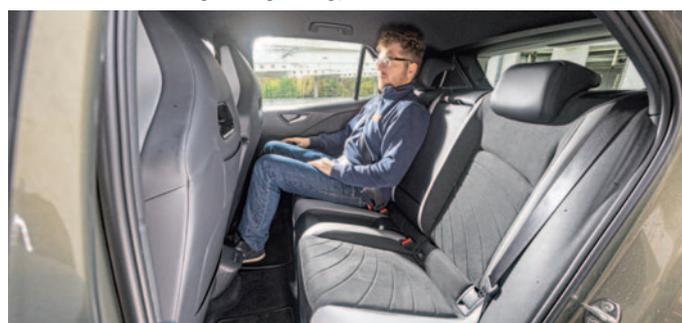
SCHNELL-LADE-NETZ Zur umfassenden Variabilität des Kona zählt neben dreiteiligem Lehnenklappen auch das Haltenetz.



HECK-GESPINNST Da der Heckmotor Bauhöhe braucht, ist der ID.3-Laderaum weniger tiefgründig, aber nicht viel kleiner.



DREI-LIGHT Auf der breiten Fondbank finden auch drei – eher leicht gebaute – Erwachsene Platz, aber nicht so viel Komfort.



ZWEI-REIHER Den Fond des Pro S möbliert VW serienmäßig nur mit zwei, dafür sehr bequemen, gut ausgeformten Sitzen.

DATEN IM VERGLEICH

	HYUNDAI KONA Elektro 160 kW Prime	VW ID.3 Pro S (77 kWh) Pro S
ANTRIEB		
Motor	permanentregelter Synchronmotor, vorne quer, Lithium-Ionen-Polymer-Batterie	permanentregelter Synchronmotor, hinten quer, Lithium-Ionen-Batterie
Leistung	160 kW/218 PS	150 kW/204 PS
max. Drehmoment	255 Nm	310 Nm
Höchstgeschwindigkeit	172 km/h	160 km/h
Kraftübertragung	Vorderradantrieb	Hinterradantrieb
Getriebe	feste Übersetzung	feste Übersetzung
KAROSSERIE		
Länge/Breite/Höhe	4.355/1.825/1.580 mm	4.264/1.809/1.564 mm
Radstand	2.660 mm	2.770 mm
Batteriekapazität	65,4 kWh	77,0 kWh
Ladeleistung AC	11 kW	11 kW
Ladeleistung DC (CCS)	102 kW	170 kW
Kofferraum	466–1.300 Liter	385–1.267 Liter
Anhängelast ungebremst/gebremst	300/750 kg	–/–
Serienbereifung	215/60 R 17 V	215/50 R 19 T
Testwagenbereifung	235/45 R 19 V	215/45 R 20 T
Reifentyp	Neven	Bridgestone
	N'Fera Sport	Turanza Eco
MESSWERTE		
Beschleunigung 0–100 km/h	8,1 s	7,8 s
Zwischenspur 60–100 km/h	3,7 s	4,1 s
80–120 km/h	4,7 s	5,5 s
Bremsweg aus 100 km/h unbeladen	36,1 m	36,2 m
Innengeräusch bei 100 km/h	66 dB(A)	66 dB(A)
bei 130 km/h	69 dB(A)	71 dB(A)
Normverbrauch (WLTP)	16,6 kWh	15,1 kWh
Testverbrauch	23,6 kWh	23,8 kWh
Reichweite	305 km	357 km
Ladeenergie Volla Ladung ¹⁾	72 kWh	85 kWh
Ladedauer AC ¹⁾	6:40 h:min	7:30 h:min
Ladedauer DC für 100/200/300 km Reichweite	15/30/80 min	8/21/38 min
Achslast vorn/hinten	978/781 kg	923/985 kg
Testwagenleergewicht	1.759 kg	1.908 kg
Zuladung	461 kg	382 kg
Wendekreis links/rechts	11,2/11,0 m	10,1/10,1 m
PREIS/KOSTEN		
Preis	50.690 Euro	47.595 Euro
Wertverlust ²⁾	22.500 Euro	21.500 Euro
möglicher Rabatt ³⁾	5 %	5 %
Finanzierung ⁴⁾ Jahreszins	5,69 %	k. A.
Leasing ⁵⁾		
Anzahlung	k. A.	9.500 Euro
monatliche Rate	k. A.	375 Euro
Steuer pro Jahr ⁶⁾	0 Euro	0 Euro
Versicherung HK/TK/VK	16/24/25	14/19/19
Haftpflicht (50 % Prämie)	559 Euro	498 Euro
Teilkasko	657 Euro	356 Euro
Vollkasko (50 % Prämie)	1.588 Euro	978 Euro
Fixkosten pro Jahr	2.147 Euro	1.476 Euro
Monatskosten mit/ohne Wertverlust	962/329 Euro	876/281 Euro
Kilometerkosten mit/ohne Wertverlust	77,0/26,3 Cent	70,1/22,5 Cent
Inspektionsintervall	30.000 km/2 Jahre	–/2 Jahre
Garantie		
Technik/Lack	8/5 Jahre	2/3 Jahre
Durchrostung	12 Jahre	12 Jahre
Mobilität	8 Jahre	unbegrenzt

¹⁾ Messung inkl. Ladeverlusten an Typ 2 (max. 22 kW) ²⁾ bei einer Haltdauer von 3 Jahren (15.000 km/Jahr); ³⁾ laut Meinauto.de; ⁴⁾ über Autobank, Laufzeit 3 Jahre, Fahrleistung 15.000 km/Jahr, Jahreszins effektiv; ⁵⁾ Kilometerleasing (15.000 km/Jahr); ⁶⁾ steuerbetriebs bis 2030.

BEWERTUNG

HYUNDAI	VW
PLATZ max. 40 Punkte	
27	26
Dass der Kona trotz des engeren Fonds vor dem ID.3 rangiert, liegt am größeren Standardkofferraum und der – wenn auch nur kleinen – Zuglast.	
KOMFORT max. 60 Punkte	
41	43
Mit seinen haltstärkeren Sitzen und der sorgsameren Federung schafft es der VW knapp vor den leiseren, hochwertiger eingerichteten Hyundai.	
HANDHABUNG max. 40 Punkte	
29	25
Trotz höherer Schnellladeleistung (170 statt 102 kW) kommt der VW hier nicht an den variablen und viel einfacher bedienbaren Hyundai heran.	
FAHRLEISTUNGEN max. 30 Punkte	
21	21
Wegen der noch etwas vehementeren Beschleunigung liegt der ID.3 trotz früher abgeregelter Höchstgeschwindigkeit gleichauf mit dem Kona.	
FAHRVERHALTEN max. 50 Punkte	
32	34
Die umfangreicher variierbare Rekuperation (von frei Rollen bis adaptiv) gleicht das trägere Handling und die unexakte Lenkung des Kona fast aus.	
SICHERHEIT max. 50 Punkte	
37	39
Obgleich hinten nur mittels Trommelbremsen, verzögert der VW ebenso stark wie der Hyundai. Viel Assistenz bei beiden, Matrix-Licht nur am ID.3.	
UMWELT max. 30 Punkte	
15	17
Bei fast identischem Testverbrauch bringen den VW seine wegen der größeren Batterie üppigere Reichweite und schnelleres Laden nach vorn.	
TESTERGEBNIS max. 300 Punkte	
202	205
Bewertet nach dem Punkteschlüssel für Allround-Autos	
KOSTENWERTUNG max. 150 Punkte	
43	34
Ohne E-Kaufprämie sind beide plötzlich 7.178 Euro teurer, damit liegen die Testwagen nördlich von 45.000 Euro. Da kommt es auf die 1.000 Euro, die der VW ausstattungsbedingt teurer ist, viel weniger an als auf die acht Jahre Gesamtgarantie des Hyundai.	
GESAMTERGEBNIS max. 450 Punkte	
245	239



an Rückmeldung durchdringt, verdrängen starke Antriebseinflüsse. Trotz des straffen, auf kurzen Unebenheiten schütteligen Set-ups hat er Karosseriebewegungen nicht so richtig im Griff. Tatsächlich geben Reichweite und Ladeleistung den Pausentakt vor. Beim Testverbrauch von 23,6 kWh/100 km reicht eine Ladung im Schnitt nur für 305 km (besonders effizient gefahren schafft er 365 km). Anders als bei den Ioniq-Modellen nutzt Hyundai beim Kona eine 400- statt 800-Volt-Architektur. So dauert es 37 Minuten, um den Akku von 10 auf 80 Prozent zu füllen.

Wenn es ums Nachladen

geht: ID fix

Mag der Hyundai dem VW bei Zwischenspur und Höchstgeschwindigkeit enteilen, holt ihn der ID.3 ein, wenn der Kona an der Ladesäule steht. Bei fast gleichem Testverbrauch (23,8 kWh/100 km) kommt er mit der rund 12 kWh größeren Batterie 357 km (max. 425 km) weit. Beide optimieren die Effizienz mit Wärmepumpen, der Kona serienmäßig, der ID.3 für 990 Euro. Das rechnen wir, wie alle Extras, die Einfluss auf das Ergebnis haben, in die Preiswertung mit ein.

Da VW bei der Modellpflege die Ladeleistung erhöhte – beim Pro S auf 170 kW –, hat der ID.3 schneller wieder Energie für 200 (21 statt 30 Minuten) oder 300 Kilometer gespeichert (38 zu 80 Minuten). Daher ist er auf langen Strecken, für die beide Navis Ladestopps mitkalkulieren, einige Viertelstunden fixer. Flinker fährt er dazu. Das Heckmotor-Layout ermöglicht ihm einen engeren Wendekreis und gewandtere Handlichkeit. Auch das Handling profitiert davon, dass die Vorderräder nur Richtungsanpassung, aber keine Antriebsaufgaben umsetzen müssen. So kurvt der ID.3 neutraler in Biegungen, hält die Linie exakter,

lässt sich mit einem kleinen Heckstießer beim Beschleunigen auf die nächste Gerade stupsen. Das bleibt harmlos, kann Unbedarfte aber aufschrecken und lässt das ESP öfter einschreiten als beim Kona. Doch mit der souveränen unterstützenden Assistenz, optionalem Matrix-LED-Licht und standfesten Bremsen gewinnt der VW die Sicherheitswertung.

Und das Komfortkapitel: Die serienmäßigen Ergo-Sitze bieten schmiegsamen Halt, das adaptiv gedämpfte Fahrwerk spricht beflissener auf Unebenheiten an, federt grobe Wellen sorgsam aus, stemmt sich Karosseriebewegungen standhafter entgegen.

So mag man am ID.3 die weiterhin verworrene Bedienung und die noch immer nicht gerade prunkvolle Materialauswahl bekräfteln. Aber das mit dem Fahren hat er hervorragend drauf – klar besser als der Kona. Den stattet Hyundai als Prime festlicher aus als VW den ID.3 Pro S. Der kostet vergleichbar ausgestattet rund 1.000 Euro mehr als der Kona. Worauf es bei dem üppigen Preisniveau kaum mehr ankommt. Erheblicher ist der Vorteil der acht Jahre Garantie, die Hyundai nicht nur auf den Akku gibt, sondern auf den ganzen Kona. Das bringt ihm den Sieg.

Dabei zeigen beide, zu wie viel Vollwertigkeit und Effizienz es die E-Mobilität in den Jahren der Förderung gebracht hat. Beide Stromer sind nicht nur gevolt; sondern auch gekonnt.

Sebastian Renz ■

FAZIT

Mit acht Jahren Garantie siegt der leicht bedienbare, variable Kona über den reichweitenstärkeren, komfortableren und agileren ID.3.

Fotos: Achim Hartmann



Sieht schon futuristisch aus, der gar nicht mehr so kleine Kleinwagen Kona. Das LED-Pixel-Leuchtband ist mittlerweile fast ikonisch.

Ganz schön erwachsen

Der neue Hyundai Kona fällt erwachsen aus und stylicher als das alte Modell. Die Koreaner rechnen damit, deutlich mehr rein elektrisch angetriebene Versionen zu verkaufen.

Man könnte glatt den Eindruck gewinnen, Hyundai möchte von der zweiten Generation des Kona keine Varianten mit Verbrenner mehr verkaufen. Bei der Fahrvorstellung in Tschechien waren demnach auch keine entsprechenden Exemplare abzugreifen. Schade eigentlich, denn es gibt solch ein reichhaltiges Motorenprogramm für den kleinen Alleskönner.

Jetzt hat Hyundai natürlich ein ausgezeichnetes Argument - denn das batterieelektrische Modell wird im tschechischen Nošovice gebaut und ist schnell am Drücker, während die Ausführungen mit Benzinmotor unter der Haube aus Korea stammen und womöglich noch in Bremerhaven darauf warten, endlich abgefertigt zu werden.

Nun gut, mit dem Stromer unterwegs zu sein, ist ja auch völlig in Ordnung, zumal elektrische Antriebe von der angenehmen Sorte sind, da leise und kräftig. Hier und heute sogar sehr kräftig, denn Hyundai hat ausschließlich seine starke Version mit stattlichem 65,4-kWh-Akku

dabei. Die ist ziemlich fit mit 218 PS und 255 Newtonmetern Drehmoment. So fit, dass kräftiges Beschleunigen ordentlich am zerrenden Lenkrad des Fronttrieblers spürbar ist - naturgemäß mehr als bei der Basis. Gibt man jedoch aus höheren Tempi heraus volle Last auf die Pneus, verschwinden die Lenkeinflüsse wieder.

Feine Innenarchitektur

Doch bevor ich jetzt meine Fahrindrücke ausführlich beschreibe, halte ich einen Moment inne, werfe einen Blick auf das betont vornehme Interieur mit seinem riesigen, edel gebogenen Display. Das ist nicht nur architektonisch gelungen, wie ich finde, sondern zeigt, dass sich zwei gegensätzlich scheinende Welten doch wunderbar kombinieren lassen. Nämlich die Welt des Touchens und die Welt des gepflegten Klickens. Die Rede ist von jenem Klicken, wenn eine physische Taste betätigt wird oder eben ein Drehregler. Vor allem klassische Tasten gibt es im Kona-Interieur wirklich unzählige, was ich persönlich schön

finde. Touchen kann man selbstverständlich auch - nämlich auf der rechten Seite des großen Screens, der einen beträchtlichen Teil der Armaturen einnimmt. Und viele Geräte wie Smartphone oder Tablet laden dank jeder Menge USB-Ports.

Aber wie das so ist, auf jeden heiteren folgt auch ein bewölkter Himmel: Ein Shortcut gerne per physischer Taste für das Ausschalten besonders nerviger Assistenten wie dem Tempolimit-Alarm wäre fein

gewesen. Gestattet Euro-NCAP vielleicht nicht, wenn man die volle Punktezahl haben möchte? Könnte sein. Aber auf den ersten schnellen Blick scheint es so zu sein, dass man sich erst ganz schön tief durch die Menüs wühlen muss, um den besagten Tempoalarm auszuschalten. Das löst mancher Wettbewerber cleverer. Diverse Spurhalte-Funktionen können immerhin per Lenkradtaste stufenweise deaktiviert werden, was löblich ist. ▶



Curved Display, physische Schalter und viele USB-Anschlüsse - also alles, was Digital Natives und Menschen mit Sinn für Ästhetik glücklich macht.

Kona ist wie alle Hyundai-EV-Modelle eine Effizienzbestie

Zurück zum Fahrbetrieb. Hier spielt der Kona mit der großen Batterie seine Vorzüge in allen Lebenslagen aus. Insbesondere auf Schnellstraßen und Autobahnen macht sich die starke Maschine (7,8 Sekunden von 0 auf 100 km/h und 172 km/h Top-speed) bezahlt, wenn man kurzerhand beispielsweise einen langsamen Laster an einer Steigung überholen möchte. Fahrwerksseitig gibt der 1,9-Tonner den tourigen Gesellen, federt schlechten Straßenbelag gekonnt weg, was wiederum mit den komfortablen Sitzen korrespondiert, die gegen einen Tausender Aufpreis sogar belüftet sind.

Bitte nicht vergessen: Mit einer Länge von 4,36 Metern rangiert der Kona formal auf Kleinwagen-Level. Er wirkt jedoch ganz und gar nicht so, im Gegenteil. Gutes Packaging sorgt für vorzügliche Platzverhältnisse. Und auch die zweite Reihe eignet sich als vollwertige Gelegenheit, selbst lange Strecken fröhlich abzuspulen.

Andererseits muss man auch sagen, dass der Stromer selbstbewusst eingepreist ist. Mit 41.900 Euro ist die 156 PS starke Basisversion gar nicht weit vom Ioniq 5-Grundmodell (43.900 Euro) entfernt. Und das bietet immerhin ein 800-Volt-Bordnetz, glänzt mit einer Peak-Ladeleistung von 180 Kilowatt. Um es in Zeit auszudrücken: Sämtlichen Ioniq 5-Modellen gibt der Hersteller lediglich 18 Minuten für die Ladung von 10 auf 80 Prozent State of Charge, während beide Kona-Modelle laut Hyundai 41 Minuten für diese Übung benötigen. Wie dem auch sei, jeder Autofahrer muss für sich selbst entscheiden, wie er sein persönliches Lademanagement handhabt.

Vielleicht möchte Hyundai die Batterien der Kona-Modelle nicht zu arg strapazieren. Schließlich gibt es generöserweise acht Jahre Garantie explizit auch auf den Akku. Das ist doch ein Wort. Sehr reise-tauglich fällt auch die kombinierte WLTP-Reichweite zumindest für den

Kona mit großer Batterie aus. Sie liegt bei 514 Kilometern. Dazu trägt auch der effiziente Stromverbrauch seinen Teil bei – eine Hyundai-Spezialität. Über 14,7 kWh in der gemittelten WLTP-Disziplin kann man nicht motzen.

Dann muss man sich aber mit 17-Zoll-Felgen begnügen. Die optisch sportiven 19-Zöller kosten rund zwei Kilowattstunden je 100 Kilometer. Darüber hinaus vorteilhaft ist der vorn angebrachte Ladeanschluss. Damit kann man an jeder noch so verbauten oder mit anderen Fahrzeugen ungünstig zugedackelten Säule bequem laden.

Reichhaltiges Motorenprogramm für EV-Gegner

Und wenn man gar nicht rein elektrisch fahren möchte? Zu Preisen zwischen 26.900 und 39.350 Euro stehen zwei verschiedene Benziener und ein Benzin-Hybrid zur Wahl. Dabei handelt es sich erstens um einen 120 PS starken Einliter-Dreizylinder, der seine Kraft entweder an ein manuelles Schalt- oder siebenstufiges Automatikgetriebe (Doppelkupplung) leitet. Sowie zweitens um einen 1,6 Liter großen Vierzylinder mit 198 PS und Siebengangautomatik sowie wahlweise Allradantrieb. Drittens gibt es einen Hybrid, der nicht extern aufladbar ist und 141 PS Systemleistung mobilisiert. Der Verbrenner steuert 105 PS bei, während die Elektromaschine 44 PS generiert. Nicht wundern – addieren



Auf der Fondsitzebank dürfen es sich die Passagiere gut gehen lassen. Die Beinfreiheit fällt fürstlich aus.

lassen sich diese Leistungswerte nicht, weil nicht beide Aggregate gleichzeitig die volle Power abgeben können.

Am Ende muss man sagen, dass der Kona wohl zu den besonders erwachsenen Kleinwagen gehört, er fühlt sich locker eine Klasse größer an. Andererseits lässt sich der Konzern seine Qualität – und die ist unbestritten – auch bezahlen. Dafür verlässt allerdings kein einziger Kona die Werkshallen als mager ausgestattete Behelfslösung. Sämtliche Modelle kommen mit autonomem Bremsassistent samt Fußgänger-Erkennung, LED-Scheinwerfern, Navigationssystem, Parkpiepsern, Rückfahrkamera, schlüssellosem Schließsystem, Smartphone-Integration und Tempomat daher. Die im Winter reichweitenverlän-

gernde Wärmepumpe muss beim Grundmodell indes mit 1.200 Euro extra bezahlt werden. Wer beherrzt Kreuzchen setzt bei der Bestellung, droht gar, die 50.000-Euro-Grenze zu überschreiten – dann sind auch Features wie Glasschiebedach, elektrische Heckklappe, Head-up-Display, Bose-Soundanlage und Vehicle-to-Load-System an Bord. Letzteres erlaubt, den Kona als Steckdose zu benutzen, um zum Beispiel ein E-Bike oder andere Dinge aufzuladen.

Ach ja, ziemlich stylisch sieht der Koreaner auch noch aus mit seinen beiden Leuchtbändern vorn und hinten (teils in markentypischer Pixel-Optik). Dennoch verdammt viel Geld für einen Kleinwagen. Aber immerhin einer, der cool und erwachsen ist.

Text u. Fotos (2): Patrick Broich ■



In der Seitenansicht fallen die geometrisch angehauchten Sicken ins Auge. Als langweilig kann man den Kona jedenfalls nicht bezeichnen.

Hyundai Kona: Wie gut ist die aktuelle Generation?

Der Hyundai Kona Elektro setzte in der Klasse der kleinen Elektro-SUVs Maßstäbe bei Reichweite und Verbrauch. Ob die zweite Generation alles noch besser macht und wie Kona Benziner und Hybrid im Vergleich abschneiden.



- Im Test: Kona Elektro, 1.6 T-GDI Hybrid und 1.6 GDI Allrad
- Elektrischer Kona mit zwei Batteriegrößen
- Elektro und Hybrid am effizientesten

© 2024 ADAC e.V · Redaktion: Thomas Kroher

Schon die erste Generation war ein großer Wurf. Aber wie alle nachträglich umgebauten Verbrenner war auch der elektrifizierte Hyundai Kona noch mit ein paar Kompromissen behaftet, als er im Jahr 2017 an den Start ging. Jetzt läuft im hochmodernen Europawerk im tschechischen Nosovice die zweite Generation des kleinen SUV vom Band. Genauer gesagt: der Kona Elektro.

Kona mit Elektroantrieb und als Benziner

Denn obwohl Hyundai den neuen Kona von Beginn an als Fahrzeug mit Elektroantrieb entwickelte, gibt es den Konkurrenten von VW T-Roc oder Opel Mokka ab 26.900 Euro auch noch als Benziner: mit einem

120 PS starken Turbo-Dreizylinder und einem Liter Hubraum, als 1,6-Liter-Turbo mit 198 PS und optionalem Allradantrieb. Oder als Vollhybrid mit ebenfalls 1,6 Litern Hubraum und 141 PS – produziert in Korea.

Innenraum: Viel Platz, großer Kofferraum

Dass der aktuelle Kona als Elektroauto konzipiert wurde, merkt man am großzügigen Platzangebot im Innenraum. Mit 4,35 Metern Länge hat das Mini-SUV zwar etwas zugelegt, doch entscheidend für den Fahrgastkomfort ist der um sechs Zentimeter gewachsene Radstand, der hinten für eine acht Zentimeter größere Beinfreiheit sorgt. Ebenfalls luftiger wirken die Kopf- und Schulfreiheit.

Die Hyundai-Ingenieure haben es geschafft, dass das Platzangebot beim Elektro- und den Verbrenner-Modellen identisch ist. Und dazu gehört auch der für diese Klasse ordentliche Kofferraum: 466 Liter fasst laut Hersteller das Gepäckabteil, das der Fahrer oder die Fahrerin durch das Umlegen der Rücksitzlehnen auf 1.300 Liter vergrößern kann. Nach ADAC Messung passen jeweils 350 bis 1.320 Liter ins Gepäckfach.

Vorteil Kona Elektro: Durch einen Frunk (Stauraum unter der Motorhaube) stehen hier weitere 27 Liter Stauraum zur Verfügung, zum Beispiel für das Ladekabel. Nachteil Kona Elektro: Mit einer Stützlast von 100 Kilo lassen sich schwere E-Bikes transportieren, doch die zulässige Anhängelast ist mit höchstens 750

Kilo im Vergleich zu den Verbrennern (1.500 Kilo) doch sehr beschränkt. Der Elektro mit der kleineren Batterie darf gebremst sogar nur 300 Kilo an den Haken nehmen.

Kona-Reichweite im Test: 410 km

Wie bei seinem Vorgänger kann auch der Käufer oder die Käuferin der zweiten Generation zwischen zwei Leistungsstärken beim Elektroantrieb wählen: Der Kona Elektro mit 115 kW/156 PS hat in Verbindung mit der 48,4 kWh großen Batterie eine Reichweite von 377 km im kombinierten WLTP-Prüfzyklus. Er absolvierte im Test den Sprint von null auf 100 in 8,8 Sekunden. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 162 km/h. ▶

Optional ist der Kona Elektro ab der (teureren) Trend-Ausstattung für 5.200 Euro Aufpreis auch mit dem getesteten, leistungsstärkeren E-Antrieb zu haben. Dessen 160 kW/218 PS durchlaufen den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h in 7,8 Sekunden. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 172 km/h. Die hier verbaute 65,4 kW-Batterie ermöglicht WLTP-Reichweiten bis zu 514 Kilometer. Allerdings sind die nur mit den serienmäßigen 17-Zoll-Reifen zu schaffen. Hat sich der Käufer oder die Käuferin für die optionalen 19-Zöller entschieden, schmilzt die Reichweite laut Norm um 60 Kilometer. Ein enormer Unterschied, der bei der Konfiguration bedacht werden sollte.

Und wie sieht es im Test aus mit der Reichweite? Der Vorgänger mit der 64-kWh-Batterie und 17-Zoll-Pneus kam im ADAC Ecotest 435 Kilometer weit bei einem Testverbrauch von niedrigen 16,7 kWh. Jetzt verspricht Hyundai für die leistungsstärkere Variante 14,7 kWh. Zuviel versprochen: Der Verbrauchswert im ADAC Ecotest lag bei 18,8 kWh je 100 Kilometer. Daraus ergibt sich eine Reichweite von 410 Kilometern – für ein Elektroauto der Kleinwagenklasse ist das immer noch ein sehr guter Wert. Aber nicht mehr ganz so gut wie beim Vorgänger.

Akkus: Unterschiedliche Ladeleistungen

Beim Kauf beachten sollte man auch die Details der unterschiedlichen Batterieversionen. Denn anders als die größeren Brüder Ioniq 5 und Ioniq 6 hat der Kona Elektro nur eine Architektur mit 400 statt 800 Volt Betriebsspannung, lädt also generell langsamer. Die kleinere 48,4-kWh-Batterie erreicht im Bestfall nur eine maximale Ladeleistung von 74 kW. Der größere Akku lädt immerhin mit maximal 102 kW – doch auch das kann die Konkurrenz inzwischen besser. Im ADAC Test dauerte der Ladevorgang von 10 auf 80 Prozent bei einer Durchschnittsladeleistung von 85,1 kW jedenfalls 39 Minuten.

Alle Kona Elektro verfügen über Batterie-Vorkonditionierung, eine Schnellademöglichkeit und einen 11-kW-Onboard-Charger für dreiphasiges Laden. Ein Typ-2-Ladekabel, wie es dafür benötigt wird, ist wie die Wärmepumpe aber erst ab dem Trend-Paket serienmäßig an Bord. Ein ICCB-Notladekabel für eine herkömmliche 230-Volt-Steckdose bieten alle Modelle.

Wie seine größeren Brüder kann der Kona auch Strom an externe Geräte abgeben (bidirektionales Laden) und speist so zum Beispiel die Kühlbox beim Picknick oder den Akku des E-Bikes vor der Bergtour. Allerdings sollte Hyundai hier in Zukunft nachlegen, denn das Elektroauto, das als Stromspeicher zudem mit dem Haus samt Photovoltaikanlage (V2H) oder sogar mit dem Stromnetz (V2G) Energie austauschen kann, wird immer wichtiger.

Reichhaltige Ausstattung an Assistenzsystemen

So futuristisch die Karosserie des Kona gestaltet ist, so modern wirkt auch der Innenraum. Ein Beispiel dafür sind zwei 12,25 Zoll große Displays für das freischwebend anmutende digitale Cockpit, die klar gezeichnet alle wichtigen Informatio-



▲ Modern: zwei 12,25 Zoll große Displays für das freischwebend anmutende digitale Cockpit.

▼ Spion an Bord: Über dem Lenkrad sitzt die Kamera des Attention Assists.



nen zeigen. Und es gibt sie noch, die guten alten Tasten, Schalter und Drehknöpfe für die wichtigsten Funktionen. Hier war Hyundai ja schon immer vorbildlich. Lediglich bei der Auswahl der wenig wertigen Cockpitmaterialien aus Plastik hätten sich die Koreaner ein bisschen mehr Mühe geben können.

Vorbildlich ist im Prinzip auch die reichhaltige Ausstattung an Assistenzsystemen, die Hyundai für den Kona Elektro zumindest in aufpreispflichtigen Paketen anbietet. Das Testfahrzeug war mit der vollen Kapelle bestückt – und kurz gesagt: Es nervt. Klar, die Assistenzsysteme sind wichtig und funktionieren ►





Markantes Heckdesign mit hohem Wiedererkennungswert.

im Kona auch bestens. Aber: Sie sollten vom Fahrer oder der Fahrerin auch selbstverantwortlich abgeschaltet werden können. Das gilt natürlich ebenso für das getestete Verbrenner- und Hybridmodell.

Ein Beispiel? Mit Betätigen des Startknopfs ist die automatische Tempokontrolle aktiviert, die in der Stadt schon bei 2 km/h zu viel dauerhaft „ding-ding-ding“ macht. Dazu „dongt“ der Spurhalteassistent und reißt an der Lenkung, wenn man mal ohne zu Blinken eine Längsmarkierung überfährt.

Zum Ausschalten dieser Funktionen muss man auf dem Touchdisplay mühsam ins Unter-Untermenü, schaut dabei gefährlich lange nicht mehr auf die Straße, was dann aber die Kamera des Attention Assists sofort registriert und den Lenkenden per „ding-dong“ zur sofortigen Aufmerksamkeit mahnt.

Und hat man es mit List und schnellen Fingern doch geschafft, alles abzuschalten, beginnt spätestens bei der nächsten Fahrt die Sisyphus-Arbeit von vorn: Alle getä-

tigten Einstellungen werden auf null gesetzt!

Deshalb der Appell – nicht nur an Hyundai: Es mag sein, dass der Gesetzgeber gewisse Mechanismen vorschreibt oder das Fahrzeug bei EuroNCAP in der Sicherheitsbewertung so mehr Punkte bekommt. Doch solange man die Systeme noch abschalten darf: Stellt bitte leicht erreichbare Tasten zur Verfügung, mit denen sich die Ding-Dong-Systeme bei Bedarf deaktivieren lassen. Denn genervte und gestresste Fahrer und Fahrerinnen sind für andere Verkehrsteilnehmer ebenfalls ein Risiko.

Sehr gute Fahrleistungen

Doch kommen wir wieder zu den positiven Dingen: Der Elektro-Kona fährt prima! Die Lenkung ist leichtgängig und doch nicht zu gefühllos, das Bremsgefühl der Rekuperationsbremse für ein E-Auto recht authentisch, die straffe Federung bügelt Unebenheiten gut weg, und die gut gestaffelten Drive-Modes von Eco über Sport bis Snow unter-

scheiden sich prägnant und nicht so schluffig wie bei manch anderen Konkurrenten.

Dass E-Versionen flüsterleise sind und dafür um so flotter, überrascht heute niemanden mehr. Doch vier Stufen für die Rekuperation zum Beispiel findet man noch längst nicht bei allen Akku-Autos. Und eine smarte Navigation wie bei Hyundai, wo die Routenplanung mit strategischen Ladestopps gespickt ist und es deshalb zur Wegführung auch eine belastbare Prognose zu Reisezeit und Ankunft gibt, ist immer noch eine Seltenheit. Allerdings ist dieser Luxus beim Kona Elektro nur per App mit dem Smartphone nutzbar.

Test Hyundai Kona Hybrid: vier Ecotest-Sterne

Auch wenn es die gleich gebliebene Werksangabe für die Leistung nicht gleich verrät: Hyundai hat die Vollhybrid-Antriebskombination beim Modellwechsel weiter verfeinert. Verbrauch und Schadstoffemissionen wurden dabei gesenkt, so das Ergebnis beim ADAC Ecotest. An-

gesichts eines Testverbrauchs von 5,2 l/100 km schafft der Hybridantrieb nun endlich vier von fünf möglichen Sternen und ist damit eine Empfehlung.

Die Leistung des Vierzylinder-Benziners alleine liegt bei bescheidenen 105 PS und sein maximales Drehmoment bei 147 Nm bei hohen 4.000 U/min. Erst im Zusammenspiel mit dem Elektromotor kommt Schwung in den Alltag, denn der hebt die Systemleistung auf 141 PS und 265 Nm. Damit ist der Kona Hybrid ausreichend flott unterwegs, so gelingt beispielsweise der Zwischenspur von 60 auf 100 km/h in 6,6 Sekunden.

Von 80 auf 120 km/h geht es in guten 8,3 Sekunden. Und auch für das Beschleunigen von 15 auf 30 km/h – etwa beim Einfädeln in fließenden Verkehr – benötigt man lediglich 1,3 Sekunden. Hyundai verspricht für den Spurt von 0 auf 100 km/h eher phlegmatische 11,2 Sekunden, die Höchstgeschwindigkeit ist auf bescheidene 165 km/h begrenzt. ▶

Ruhige Fahrweise quittiert der Antrieb mit niedrigen Drehzahlen und zurückhaltender Akustik. Fordert man aber Leistung, wird der Vierzylinder ausgedreht und dabei laut und dröhnig – auch eine Möglichkeit, den Fahrer zu weniger Leistungsabforderung und sparsamerer Fahrweise zu ermahnen. Das Doppelkupplungsgetriebe mit sechs Gängen schaltet angemessen und sinnvoll.

Test Kona Benziner mit 198 PS

Der ebenfalls getestete reine Benziner Kona 1.6-T-GDI mit stolzen 198 PS macht mit seinen Fahrqualitäten und dem durchzugsstarken Motor Spaß. Der Motor hat stets gut Kraft, wirkt nicht unbedingt sportlich, aber ungemein souverän.

Auch die Messwerte bestätigen, dass man mit dem Koreaner schnell unterwegs sein kann. Der Zwischenspur von 60 auf 100 km/h gelingt beispielsweise in 4,5 Sekunden, von 80 auf 120 km/h geht es in 5,7 Sekunden. Hyundai verspricht den Spurt von 0 auf 100 km/h in 8,1 Sekunden und eine Höchstgeschwindigkeit von 210 km/h.

Die Traktionskontrolle muss nur selten eingreifen, denn in der getesteten Verbrenner-Variante werden

alle vier Räder angetrieben, wobei der Allradantrieb frontlastig ausgelegt ist und nur bei Bedarf die Hinterachse hinzugeschaltet wird. Die Abstimmung des auf Komfort getrimmten, siebenstufigen Doppelkupplungsgetriebe ist den Entwicklern gut gelungen.

Im ADAC Ausweichtest reagiert der Koreaner in allen drei getesteten Versionen gut auf die Lenkbefehle, wobei er schon recht deutliche Seitenneigung zeigt. Im Grenzbereich ergibt sich leichtes Untersteuern, ein Lastwechsel lässt das Heck etwas nach außen drängen. Das alles wird aber von einem geschickt regelnden ESP im sicheren Rahmen gehalten. Die Lenkung ist ordentlich abgestimmt, sie bietet aber nur eine mäßige Rückmeldung und ein eher synthetisches Gefühl.

Testverbrauch: 7,5 Liter pro 100 Kilometer

Der 1.6-T-GDI-Motor mit Allradantrieb verbrauchte im ADAC Ecotest 7,5 Liter Super pro 100 Kilometer, das ist ein lediglich ausreichendes Ergebnis. Heutzutage sollte auch bei einem Benziner-Auto höchstens eine Sechs vor dem Komma stehen. Im Schadstoff-Kapitel führen leicht erhöhte Partikelemissionen zu ei-



Kofferraum: 466 Liter fasst das Gepäckabteil, das auf 1.300 Liter vergrößern kann. Im Frunk ist Platz für das Ladekabel.



nem Punktabzug, ebenso die erhöhten CO₂-Emissionen im Autobahnabschnitt. Darum kommt der Verbrenner-Kona nur auf drei der fünf möglichen Ecotest-Sterne, die sein Stromer-Bruder locker komplett einkassiert.

Noch dazu kostet der getestete Allradler in der sportlichen Version N Line 39.350 Euro (Basisbenziner mit 120 PS ab 26.900 Euro). Dafür gibt es auch schon fast den Kona Elektro mit der kleinen Batterie (ab 41.990 Euro).



Kurze Überhänge und der lange Radstand schaffen Platz.

So wächst der elektrische Hyundai Kona über sich hinaus

Die Erste war noch eine mehr oder minder gewöhnliche Umrüstung. Doch wenn Hyundai nun die zweite Generation des elektrischen Kona bringt, steckt viel von der Ioniq-Baureihe drin.



Wer ein kompaktes E-Auto sucht, findet im Hyundai Kona ein Modell, das im besten Fall über 500 Kilometer Reichweite bietet.

Hyundai verstärkt sein elektrisches Engagement und stellt den rein elektrischen Ioniq-Modellen jetzt auch wieder einen Kona für die Ladesäule zur Seite.

Zwar gibt es die zweite Generation des kompakten SUV ab 26.900 Euro schon seit geraumer Zeit als Benziner oder Hybrid (ab 33.200 Euro). Doch das reine Akku-Auto ist erst seit Herbst 2023 für 41.990 Euro aufwärts im Handel.

Anders als der Vorgänger wurde der ersten Generation wurde der Konkurrent von Autos wie Opel Mokka, Peugeot 2008 oder Ford Puma diesmal vor allem um den Elektroantrieb herum entwickelt und nur nebenbei noch mit Verbrennern ausgestattet.

Viele Details für die Gunst der Generation E

Davon zeugen vor allem Details, die man bei sogenannten Konversionsmodellen sonst eher selten findet. Das beginnt beim Frunk, dem zusätzlichen Kofferraum unter der

Fronthaube, den etwa VW nicht einmal bei seinen reinen E-Fahrzeugen anbietet.

Es geht weiter über eine Navigation, die auch Ladestops einplant und so die reale Routenführung optimiert, und gipfelt im bidirektionalen Laden, das den Hyundai Kona zur Powerbank auf Rädern macht: Weil der Akku die Energie nicht nur an den Motor, sondern auch an externe Verbraucher abgeben kann, speist er nach einer ausgedehnten Radtour etwa den leeren E-Bike-Akku oder im Sommer die Getränke-Kühlbox.

Ach ja, und viele Design-Merkmale der Ioniq-Modelle übernimmt er mit den eigenwilligen LED-Dekoren in Pixel-Optik obendrein.

Fahren wie im Ioniq

Auch beim Fahren steht der Kona seinen ausschließlich elektrisch angebotenen Geschwistern aus der Ioniq-Familie in nichts nach. Denn als eines der wenigen Modelle mit verschiedenen Antriebsvarianten bietet er gleich vier Rekuperations- ▶

stufen: So kann er in der schwächsten Einstellung wahlweise endlos dahin segeln oder im anderen Extrem mit nur einem Pedal gefahren werden, weil er beim Lupfen des „Gas“-Fußes bis zum Stillstand bremst.

Sportlich im Antritt, gemütlich mit Bleifuß

Zwar liegt der Kona satt auf der Straße und geht mit dem von der Batterie im Boden weit nach unten gedrückten Schwerpunkt flott ums Eck. Und wie jedes Elektroauto hat er einen forschenden Antritt und beschleunigt im besten Fall in 7,8 Sekunden aus dem Stand auf Tempo 100. Doch findet der Elan sein jähes Ende, wenn die Elektronik in der Basisversion bei 162 und im Topmodell bei 172 km/h schon wieder den Stecker zieht. Und wo wir gerade bei Entschleunigung sind: Auch an der Steckdose performt er nicht ganz so gut. ▶



Reduziert gestaltet: Auch im Hyundai Kona ersetzt ein Bildschirm analoge Tachoanzeigen.



Kompakter Koreaner: Der Hyundai Kona konkurriert in seiner Klasse mit Autos wie Peugeot E-2008 oder Opel Mokka Electric.

Hyundai KONA Elektro

Echo online · 23.09.2023 | Fahrbericht · Hyundai KONA Elektro



Formal gelungen? Das ist am Ende immer eine individuelle Geschmacksfrage – doch eines ist klar: verstecken muss sich der Hyundai Kona nicht.



Flexibles Raumangebot: Je nach Umklappstatus der Sitze schluckt der Kofferraum des Hyundai Kona 466 bis 1.300 Liter.



Schauen Sie, hier ist auch noch Platz: Im sogenannten Frunk halten einige E-Autos unter der Fronthaube noch Stauraum parat.

Weil seine Betriebsspannung bei 400 statt 800 Volt liegt, ist die Ladeleistung entsprechend geringer und es vergehen 41 Minuten, bis der Akkustand von 10 auf 80 Prozent klettert. Doch Hyundai macht aus der Not eine Tugend und baut wie in den großen Ioniq-Modellen spezielle Sitze ein, die auf Knopfdruck zu Ruheliegen werden. So vergeht der Ladestopp im Nu.

Auch innen Größe zeigen

Mit dem Generationswechsel macht der Kona aber nicht nur als Elektroauto einen Sprung nach vorn. Sondern er beweist auch in den klassischen Disziplinen mehr Größe denn je. Und das kann man wörtlich nehmen. Schließlich wachsen der Radstand um 6 und die Länge um knapp 20 Zentimeter. Das bringt innen spürbar mehr Platz: Auch im Fond sitzen Erwachsene nun entspannt, und der Kofferraum ist mit 466 Litern einer der größten in der Klasse. Und da sind weder der Frunk mitgerechnet noch die vielen Ablagen, wie etwa in der Mittelkonsole, die durch den Umzug des Schalthebels ans Lenkrad künftig noch mehr Platz bietet. Auch bei der Assistenz hat Hyundai aufgerüstet und bietet nun vom elektronischen Schulterblick

mit Videoeinblendung bis zur automatischen Abstandsregelung fast alles an, was die Ioniq-Kunden schon länger haben können.

Den Antrieb übernimmt ein E-Motor, der mit bis zu 115 kW/156 PS an der Vorderachse zieht und aus einem 48,4-kWh-Akku gespeist wird. Das reicht auf dem Prüfstand für 377 Kilometer Reichweite. Für 3.000 Euro mehr, gibt's den Motor mit 160 kW/218 PS und den Akku mit 65,4 kWh, so dass die Reichweite auf 514 Kilometer klettern kann. ■

FAZIT

Der Alltag ist elektrisch. Solide Reichweite, etwas kürzere Ladezeiten und vom Frunk bis zur externen Steckdose viele Übernahmen aus den Ioniq-Modellen – so beweist der neue Kona, dass die Elektromobilität bei Hyundai jetzt endgültig im Alltag angekommen ist und auch sogenannte Mischplattformen durchaus zukunftsfest sein können. Allerdings hat diese Erkenntnis ihren Preis. Denn nicht nur an der Ladesäule beweist der Kona Größe, sondern auch an der Kasse: Er kostet etwa 15 Prozent mehr als der Vorgänger.

© dpa Deutsche Presse-Agentur GmbH

TEST & TECHNIK

REISEN IM WINTER – So lange hält der Akku

Mit den Temperaturen sinken auch die Reichweiten von E-Autos. Der Hyundai KONA Elektro im Autobahn-Check.

Winter kann schön sein. Wenn Niederschläge in Flocken und nicht in Tropfen fallen. Und wenn man nicht unbedingt auf ein Elektroauto angewiesen ist.

Denn trotz der stetig weiterentwickelten Zellchemie und wachsendem Ladenetz leiden die Stromer unter

tiefen Temperaturen doch ganz erheblich.

Das hat einfache physikalische Hintergründe. Grob vereinfacht gehen die so: je kälter, desto weniger Saft. Oder anders ausgedrückt: Mit den Temperaturen sinkt auch die Reichweite.

Um zu zeigen, was moderne Voll-elektriker dennoch leisten können, haben wir uns im aktuellen Reichweitencheck bei Tempo 130 auf Testfahrten bis maximal 10 Grad Celsius beschränkt. Konkret fanden die Verbrauchstests zwischen minus fünf und plus zehn Grad statt.



Hyundai KONA Elektro 160 kW

REICHWEITE
BEI km/h

280 km

GEFAHREN
BEI 10°C

Hyundai
KONA Elektro 160 kW

maximale Leistung
160kW (218 PS)

Leergewicht
1.755 kg

Länge/Breite/Höhe
4.355/1.825-2.105*/1.580 mm

Akkukapazität
65,4 kWh (netto)

Preis
ab 44.990 Euro

*inklusive Seitenspiegel



Solche Elektroautos braucht das Land. Vernünftiges Format, ordentliche Fahrleistung, (noch) erträglicher Preis. Der 65,4-kWh-Akku bringt den Hyundai Kona

Elektro bei 10 Grad auf der Autobahn allerdings nur 280 Kilometer weit. Da tröstet, dass mehrstufige Rekuperation, echtes One-Pedal-Fahren bis zum Stillstand und ein cleveres

Navigationssystem mit an Bord sind. Der elektronische Lotse findet nicht nur zuverlässig die Ladestationen, sondern verrät auch deren Kapazität und Belegung. Und er bindet sie

geschickt in die Reiseroute ein. Stress unterwegs vermeidet zudem der gelungene Mix aus klassischer und digitaler Bedienung.

Gerald Czajka ■

Hyundai KONA Elektro

**Herausgeber:**

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

Verantwortlich:

Saskia Krüger

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.

Juni 2024

Verbrauchs- und Emissionsangaben für den Hyundai KONA Elektro:

Hyundai KONA Elektro 115 kW Energieverbrauch kombiniert 14,6 kWh/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert 0 g/km; CO₂-Klasse: A.

Hyundai KONA Elektro 160 kW Energieverbrauch kombiniert 16,5-14,8 kWh/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert 0 g/km; CO₂-Klasse: A.

Alle in den Artikeln angegebenen technischen Daten und Preise beziehen sich auf das Erscheinungsdatum der Artikel.

Aktuelle technische Daten und Preise entnehmen Sie bitte den Infos unter www.hyundai.de.