



## 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.





**D**ann 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

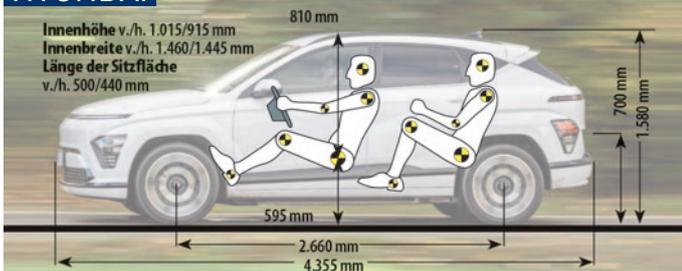


## DER FINDET ANHÄNGER

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

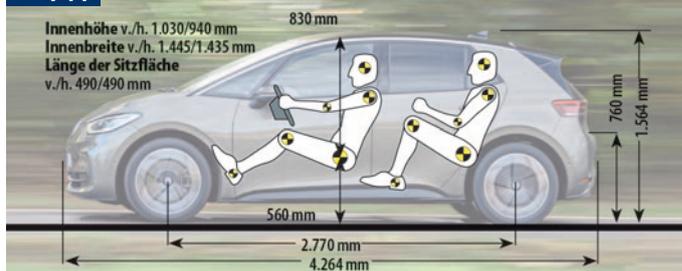
### HYUNDAI

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



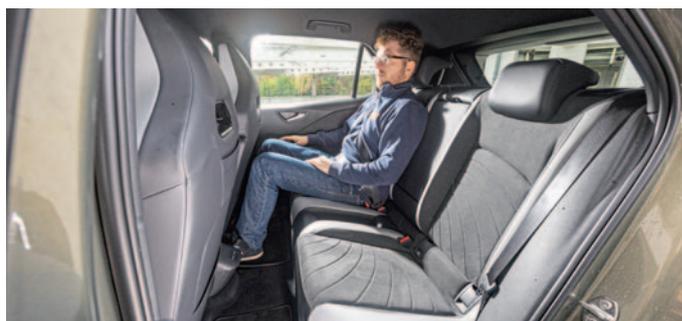
**SCHNELL-LADE-NETZ** Zur umfassenden Variabilität des Kona zählt neben dreiteiligem Lehnenklappen auch das Haltenetz.



**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
<b>ANTRIEB</b>		
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
<b>KAROSSERIE</b>		
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
<b>MESSWERTE</b>		
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 <sup>1)</sup>	72 kWh	85 kWh
Ladedauer AC <sup>1)</sup>	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
<b>PREIS/KOSTEN</b>		
Preis	50.690 Euro	47.595 Euro
Wertverlust <sup>2)</sup>	22.500 Euro	21.500 Euro
möglicher Rabatt <sup>3)</sup>	5 %	5 %
Finanzierung <sup>4)</sup> Jahreszins	5,69 %	k. A.
Leasing <sup>5)</sup> Anzahlung	k. A.	9.500 Euro
monatliche Rate	k. A.	375 Euro
Steuer pro Jahr <sup>6)</sup>	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

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

**BEWERTUNG**

HYUNDAI	VW
<b>PLATZ</b> 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.	
<b>KOMFORT</b> max. 60 Punkte	
41	43
Mit seinen haltstärkeren Sitzen und der sorgsameren Federung schafft es der VW knapp vor den leiseren, hochwertiger eingerichteten Hyundai.	
<b>HANDHABUNG</b> 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.	
<b>FAHRLEISTUNGEN</b> max. 30 Punkte	
21	21
Wegen der noch etwas vehementeren Beschleunigung liegt der ID.3 trotz früher abgeregelter Höchstgeschwindigkeit gleichauf mit dem Kona.	
<b>FAHRVERHALTEN</b> 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.	
<b>SICHERHEIT</b> 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.	
<b>UMWELT</b> max. 30 Punkte	
15	17
Bei fast identischem Testverbrauch bringen den VW seine wegen der größeren Batterie üppigere Reichweite und schnelleres Laden nach vorn.	
<b>TESTERGEBNIS</b> max. 300 Punkte	
202	205
Bewertet nach dem Punkteschlüssel für Allround-Autos	
<b>KOSTENWERTUNG</b> 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.	
<b>GESAMTERGEBNIS</b> 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 bekritteln. 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