

Hyundai Kona im Reichweiten-Test

613 Kilometer unter Strom!



Von der Seite ein Vertreter moderner Designsprache. Die E-Version erkennt man aus dieser Perspektive nicht

Da verspricht uns Hyundai beim Elektro-Kona 470 Kilometer Reichweite. Und was machen wir? Fahren einfach weiter. Zehn Stunden mit einer Batterieladung

BESONDERE TESTS ERFOR-DERN besonderes Personal. Für diese Verbrauchsfahrt mit dem elektrischen Hyundai Kona setzt AUTO BILD auf den Mann mit dem Streichfuß. Jan Tietjen (54) ist seit 1992 Mitglied der Testredaktion.

Jan hat den Langmut und das besondere Talent, sparsam zu fahren, ohne für andere Verkehrsteilnehmer zum Hindernis zu werden. Diesmal heißt sein Auftrag: Hol aus dem E-Kona raus, was geht. Und er schafft das Unglaubliche. Fährt zehn Stunden mit nur einer Batterieladung! 613 Kilometer am Stück!

Das ist mehr, als der Hersteller verspricht. Laut Reklame schafft der Koreaner mit seinem 64 kWh großen Lithium-Polymer-Akku 470 Kilometer nonstop.

Allerdings arbeitet Sparfuß und -fuchs Jan auch unter Idealbedingungen. Als er mit OF-PR 540E auf die Verbrauchsrunde geht, hat's 23 Grad, die Sonne scheint – und auf den Straßen ist wenig los. Reisen statt rasen ist so kein Problem.

Der Hyundai startet mit 100 Prozent Akkuladung. Er rollt im Eco-Modus, ohne Klimaanlage, mit maximaler Rekuperation und auf der Autobahn nie schneller als 100 km/h.

Nach zehn Stunden rechnen wir ab. Das „Volltanken“ an der Wallbox hat morgens 25,70 Euro gekostet. Macht auf 100 Kilometer also Kosten in Höhe von 4,19 Euro und einen Verbrauch von 11,33 kWh.

Zusätzlich schicken wir den E-Kona über unsere „normale“ AUTO BILD-Verbrauchsrunde. Inklusive 20 Kilometer Vollgas! Dort „schluckt“ er 18,8 kWh pro 100 Kilometer, was 6,96 Euro kostet. Die Reichweite des Elektroautos ist nun deutlich geringer als bei unserer Sparfahrt: 340 Kilometer. So richtig schlecht ist aber auch das nicht.

Nur mal zum Vergleich: 100 Kilometer im Kona mit 177-PS-Benziner kosten 12,19 Euro Spritgeld. Und die Reichweite liegt bei diesem Modell auch „nur“ bei 560 Kilometer.

Mit anderen Worten: Dieses Elektroauto ist fit für den Alltag.

Zumal der E-Kona ein flott gezeichneter 2+3-Sitzer in Kompakt-SUV-Optik ist. Vorn sitzt man bequem auf ordentlichem Gestühl und mit gutem Ausblick über die kurze Haube. Der Fond hingegen ist eine enge Zelle. Wer hier hockt, mit steil angewinkelten Beinen und eingeschränktem Ausblick, der will nach kurzer Zeit flüchten. Die zweite Reihe dient eher als Erweiterung des knappen Kofferraums (332 Liter). Den Mangel an Stauraum verursacht vor allem der Hochleistungsakku im Untergeschoss. Allerdings ist auch der „normale“ Kona mit 361 Liter Gepäckraum nicht gerade ein Laderiese.

Auf 29 Liter Laderaum verzichten zugunsten des E-Antriebs? Machbar. Zumal der Kona Elektro auf der Straße das bessere Auto ist. Sein durch den großen Akku tieferer Schwerpunkt beschert ihm eine spürbar stabilere, ruhigere Straßenlage. Auch die Lenkung reagiert stimmiger auf Richtungswechsel als der nervöse Verbrenner.

Die Bedienung des Stromers ist vorbildlich gelöst. Allein die Getriebe-Steuerung über vier griffgünstig positionierte Tasten (P-D-R-N) klärt alle Fragen hierzu auf einen Blick. Die dahinter liegende E-Parkbremse ergibt in diesem Hightech-Auto Sinn – wer will hier einen Handbremshebel ziehen? Über der Mittelkonsole ist blickgünstig der Acht-Zoll-Monitor für Audioanlage und Navigation platziert. Hyundai spendiert hierfür ein kostenloses Kartenupdate über die gesamte Lebensdauer. Für angenehme Temperaturen an Bord sorgt eine Klimautomatik, unterstützt durch Lenkrad- und Sitzheizung vorn sowie (bei Style und Premium) eine Wärmepumpe. >>



Reichweite? Die Frage verliert immer mehr an Bedeutung



Cockpit und Mittelkonsole geben keine Rätsel auf. Gangwahl per Drucktasten (links), E-Reichweite im Mitteldisplay



Im Fond geht es eng zu. Wenig Knie- und Beinraum, steile Bein- und Rückenlehne, wenig Luft überm Scheitel. Der Ladeanschluss an der Vorderseite ist gut erreichbar



< Dieses Heck wird man bald öfter sehen. Steht „Electric“ drauf, fährt er nur zum Luftprüfen zur Benzin-Tankstelle

>> Einrichtung und Ausstattung schaffen bereits in der Basisvariante Trend (ab 39 000 Euro) Wohlfühl-atmosphäre. Auch ein gut aufgestelltes Assistenten-Team (Abstandsregeltempomat, Spurhalte-, Brems- und Aufmerksamkeits-Assi) fährt hier schon mit – inklusive Rückfahrkamera. Wir empfehlen Trend. Wer LED-Licht, Stau- und Totwinkelassistent, Verkehrszeichenerkennung sowie einiges mehr braucht, der bekommt mit Premium für 6600 Euro Aufpreis das volle Menü.

Unabhängig von der Ausstattung fährt der Stromer stets unkompliziert und selbsterklärend. Drei Fahrmodi sind wählbar (Eco, Komfort, Sport). Mit Eco lässt es sich gut leben. Der E-Motor-Punch ist beeindruckend genug. Sportmodus macht Spaß, aber E-Mobilisten werden mehr Freude an den Schaltpaddeln am Lenkrad haben. Die steuern keine Schaltvorgänge, sondern die Stärke der Rekuperation. Bremsen war gestern. Der Kona macht das nicht so konsequent wie BMWs i3, aber mit etwas Übung kommt man dem One-Pedal-Driving ziemlich nahe. Beim Gas-, Entschuldigung: Stromgeben meldet sich der E-Motor mit dezentem Heulton, um sofort nach Erreichen des Wunschtempos stumm zu werden. Nur noch Wind- und Abrollgeräusche bleiben vernehmbar. Angenehm. Es gibt übrigens auch eine 39-kWh-Variante (ab 34 600 Euro). Doch damit beginnt die Reichweiten-Diskussion nur wieder von vorn. ☹



Vorbei die Zeiten, in denen E-Autos aussahen wie Prototypen oder wie vom anderen Stern. Auch die ewige Reichweitendebatte ist vom Tisch. Korea gibt da das Tempo vor. Mit dem Kona wird das E-Auto langsam bezahlbar und alltagstauglich.



Fahrzeugdaten

HYUNDAI KONA E	
Motor Bauart	Synchronelektromotor
kW/PS	150/204
max. Drehmoment	395 Nm
Batterietyp	Lithium-Polymer
Batteriekapazität	64 kWh
Getriebe	Eingang-Reduktionsgetriebe
Antrieb	Vorderradantrieb
Höchstgeschwindigkeit	167 km/h
Länge/Breite/Höhe	4180/1800/1570 mm
Radstand	2600 mm
Bremsen vorn/hinten	Scheiben/Scheiben
Testwagenbereifung	Nexen N Fera SU1
Reifentyp	215/55 R 17 V
Radgröße	7,0 x 17"
Abgas CO ₂	0 g/km
Verbrauch (Hersteller/WLTP)	14,3 kWh
Reichweite (Hersteller/WLTP)	482 km
Ladedauer 100 kW-Schnellader	54 min
Ladedauer Wallbox	ca. 17 Std.
Kältemittel/Klimaanlage	R1234yf
Vorbeifahrgeräusch	68 dB (A)
Anhängelast gebr./ungebr.	ohne
Kofferraumvolumen	332-1114 l

* innerorts/außerorts/gesamt auf 100 km; ** Breite mit Außenspiegeln



Kosten/Garantien

Abgasnorm	Elektrofahrzeug
Steuer pro Jahr	0 €
Typklassen HPF/VK/TK	17/22/22
Werkstattintervalle	15 000 km/1 Jahr
Wartungskosten von/bis	5 x Servicecheck gratis
Garantie/Gewährleistung	Garantie
Technik/km-Begrenzung	5 Jahre/ohne
Garantie gegen Durchrostung	12 Jahre
Mobilitäts-/Batteriegarantie	8/8 Jahre



Messwerte

Beschleunigung	0-50 km/h	3,0 s
	0-100 km/h	7,1 s
	0-130 km/h	11,1 s
Zwischenspur	60-100 km/h	3,5 s
	80-120 km/h	4,4 s
Leergewicht/Zuladung	1702/468 kg	
Gewichtsverteilung v./h.	54/46 %	
Wendekreis links/rechts	11,3/11,1 m	
Bremsweg	aus 100 km/h kalt	41,2 m
	aus 100 km/h warm	41,9 m
Innengeräusch	bei 50 km/h	58 dB (A)
	bei 100 km/h	66 dB (A)
	bei 130 km/h	70 dB (A)
Testverbrauch - CO ₂	18,8 kWh - 91,9 g/km*	
Reichweite	340 km	

* CO₂ Berechnung auf Grundlage des deutschen Strommix von 2017 (489 g CO₂/kWh)

Sportverbrauch	23,6 kWh
Testverbrauch	18,8 kWh Abweichung zur (14,3 kWh) Werksangabe: +31%
Sparverbrauch	12,2 kWh

■ 54 km Autobahn, davon 20 bei Höchstgeschwindigkeit; ■ Durchschnitt der 155-km-Testrunde von AUTO BILD; ■ 101 km Stadt und Land mit wenig Zwischenbeschleunigungen



Preise/Ausstattung

Modell	Hyundai Kona Elektro 150 kW
Grundpreis	39 000 €
Ausstattungsvariante Premium	45 600 €
adaptiver Abstandsregeltempomat	S
Voll-LED-Scheinwerfer	S
Audio-/Navigationssystem	S
E-Glasschiebedach	600 €
Zweifarb-lackierung	600 €
Metall-lackierung	590 €
Fahrer-/Beifahrersitz elektrisch	Serie nur bei Premium
Vordersitze mit Sitzheizung	Serie
Vordersitze mit Sitzlüftung	Serie nur bei Premium
Regensensor	Serie (nicht bei Trend)
Innenspiegel automatisch abblendend	Serie (nicht bei Trend)
Ladekabel Typ 2 (inkl. 3 Jahre Garantie)	Serie (Trend 389 €)
Notladekabel (230V/Schuko-stecker)	Serie
Hochleistungsbatterie 64 kWh	Serie
Testwagenpreis**	46 790 €

FOTOS: R. RETZKE (2), S. HABERLAND, T. BAUER

S = Serie; N = nicht lieferbar; Z = Zubehör; ** inkl. Zweifarben-/Mineraleffektlack

WERTUNG



Hyundai Kona Elektro 150 kW

Karosserie

Die Übersicht – zur Seite und nach hinten – wurde dem Design geopfert. Zudem ist der Fond eng und ungemütlich.

★★★★☆

Antrieb

Dieser Kona kann süchtig machen. Kräftiger Schub, keine Schaltpausen, dezent E-Motor-Sound.

★★★★★

Fahrdynamik

Tiefer Schwerpunkt = bessere Straßenlage/weniger Aufbau-bewegung. Lenkung direkt, bei hohem Tempo nervös.

★★★★☆

Connected Car

Fast alles drin, was der digitale Lenker so braucht. Sprachsteuerung nur per Kabel (Carplay/Android-Auto).

★★★★☆

Umwelt

Wenn wir die Rohstoffproduktion für die Batterie mal verdrängen, ist der Kona ein klarer Umweltfreund.

★★★★★

Komfort

Wind- und Abrollgeräusche könnten noch besser gedämmt sein. Das Fahrwerk macht seinen Job ordentlich.

★★★★☆

Kosten

Bei 39 000 Euro startet das E-Vergnügen ohne Reichweiten-Angst. Vom Staat gibt's noch 4000 Euro Prämie dazu.

★★★★☆

