



## Hyundai Kona Elektro (64 kWh) Trend

Fünftüriges SUV der Kleinwagenklasse (150 kW/204 PS)

Der Hyundai Kona Elektro gehört seit seinem Erscheinen 2018 zu den meistverkauften E-Autos in Europa. Damit das auch so bleibt, haben die Koreaner das Kleinwagen-SUV überarbeitet. Äußerlich haben die Koreaner wie bei Facelifts üblich die Schürzen sowie die Scheinwerfer neu gestaltet, das E-Auto bleibt aber weiterhin auf den ersten Blick als Kona zu erkennen. Der Innenraum zeigt sich ebenfalls dezent überarbeitet, größte Änderung sind neben dem nun voll digitalen Kombiinstrument das neue Infotainmentsystem mit einem größerem Touchscreen und Online-Diensten.

Zum ADAC Autotest tritt der Kona mit dem Topantrieb an. Hier sorgt ein 150 kW starker E-Motor die Vorderräder an, der von einer 64 kWh großen Batterie gespeist wird. Der Antrieb kann in jeder Hinsicht vollauf überzeugen. Trotz der flotten Fahrleistungen brilliert der Kona mit sehr guter Effizienz. Im ADAC Ecotest kommt der Fünftürer auf einen Verbrauch von gerade einmal 16,7 kWh/100 km, die Reichweite beträgt für einen elektrischen Kleinwagen sehr gute 435 km. Darüber hinaus überzeugt das SUV mit sicheren Fahreigenschaften, einer umfangreichen Komfort- und Sicherheitsausstattung sowie den großzügigen Garantieleistungen. Weniger gut gefallen das Fehlen eines Frunks, die ungepolsterten Armauflagen in den Türen sowie das nur gegen Aufpreis erhältliche Navigationssystem samt Online-Diensten. Der Anschaffungspreis liegt bei mindestens 45.550 Euro – für ein SUV im Kleinwagensegment ein üppiger Preis, die Premium-Ausstattung hat aber praktisch alles serienmäßig und Hyundai stattet den Kona Elektro mit vielen Systemen aus, die es bei den Kleinwagen sonst kaum gibt. Damit und mit den großzügigen Garantieverprechen inklusive jährlicher Sicherheitschecks relativiert sich der Preis und macht diesen Kona alleine schon aufgrund seiner Eigenschaften zu einem interessanten Angebot. **Konkurrenten:** u. a. u. a. Dacia Spring, KIA e-Soul, Opel Mokka-e, Peugeot e-2008.

- + sehr gute Fahrleistungen, praxistaugliche Reichweite, gutes Platzangebot vorn, sehr umfangreiche Serienausstattung, großzügige Garantieleistungen
- kein Frunk, einfache Materialien im Innenraum, geringe Anhängelast, fehlender Einklemmschutz für hintere Seitenscheiben, Navigationssystem und Online-Dienste nur gegen Aufpreis

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,1

AUTOKOSTEN 2,4

### Zielgruppencheck

	Familie	3,4
	Stadtverkehr	3,3
	Senioren	2,5
	Langstrecke	2,7
	Transport	3,5
	Fahrspaß	2,2
	Preis/Leistung	2,2

Ecotest ★★★★★

## 3,0 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 3,3 Verarbeitung

Die Karosserie des Kona hat Hyundai ordentlich gefertigt, hier unterscheidet sich die Elektro-Variante nicht von den konventionell angetriebenen. Die Karosserie ist sorgfältig gefertigt, die Spaltmaße dürften aber teils schmaler und gleichmäßiger sein. Leider sind die Türenrahmen noch aus mehreren Teilen zusammengesetzt, an den Kanten sieht man unschöne Schweißnähte. Der Unterboden ist umfassend verkleidet und wird von der großen Batterieplatte dominiert, die nicht zusätzlich verkleidet ist. Der Bereich dahinter rund um die Hinterachse könnte noch Optimierung vertragen. Der Innenraum gefällt auf den ersten Blick durch sein modernes Design, bei

genauem Hinsehen fallen aber die sehr einfach gehaltenen Materialien auf. Bis auf die Zierleiste vor dem Beifahrer ist praktisch alles in hartem Kunststoff ausgeführt, selbst der Dachhimmel ist eine Billigversion ohne schönem Stoffüberzug – eigentlich schwer zu akzeptieren bei einem Grundpreis von rund 45.000 Euro. Auch wenn das Innenmaterial arg billig wirkt, die Verarbeitung gibt wenig Grund zur Klage – nichts klappert oder knistert auf schlechten Fahrbahnen.

⊖ Die Motorhaube wird nur von einem Stab offen gehalten, Gasdruckfedern wären praktischer.

### 3,4 Alltagstauglichkeit

Die 64-kWh-Batterie des Kona Elektro kann man serienmäßig mit Wechselstrom (AC, Steckertyp 2) und Gleichstrom (DC, Steckertyp CCS) laden. Ein Ladekabel für die typische Haushaltssteckdose (Schuko) ist dabei, ebenso das Kabel mit Typ-2-Stecker. Beide Kabel finden in einer Tasche Platz, die unter der Fächereinlage unterhalb des Kofferraumbodens passgenau verstaut werden kann. Das Laden über 230 V dauert etwa 31 Stunden. An einer geeigneten Wallbox benötigt man mit Wechselstrom für die Vollladung ca. 9,5 Stunden. Deutlich schneller geht es mit Gleichstrom über CCS, hier akzeptiert der Kona Elektro sogar bis 100 kW; die Ladung auf 80 Prozent dauert dann nur 75 Minuten bei 50 kW bzw. 54 Minuten bei 100 kW. Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des Ecotest-Verbrauchs eine Reichweite von gut 435 km – für ein Elektroauto der Kleinwagenklasse ein sehr guter Wert. Zumal bei innerorts-Fahrten oder bei ruhiger Fahrweise außerorts (möglichst unter 120 km/h) auch Reichweiten um 500 km möglich sind. Es ist eine Dachlast von 80 kg erlaubt, die sich an den praktischen

Dachschielen gut befestigen lässt. Die Stützlast beträgt großzügige 100 kg, somit lassen sich auch zwei E-Bikes bedenkenlos transportieren.

Die moderate Außenlänge und der Wendekreis von 11,2 m machen ihn für die Stadt recht gut geeignet, nur die üppige Breite von fast 2,07 m (inkl. Außenspiegel) stören da etwas. Der Ladestecker am Kona wird vor unbefugtem Abziehen gesichert; man kann den Sicherungsmechanismus aber so konfigurieren, dass er den Stecker freigibt, sobald der Kona Elektro geladen ist – dann kann der Nächste die Ladestation nutzen, ohne dass man dafür extra zum Auto müsste.

⊖ Die Anhängelast fällt mit 300 kg für gebremste und ungebremste Hänger selbst für ein E-Auto spärlich aus. Ein Reserverad oder Notrad sind nicht lieferbar, es gibt nur ein Reifenpannenset; Wagenheber und Schraubenschlüssel sind nicht vorhanden.

### 2,7 Licht und Sicht

Die Enden des kleinen SUV kann man recht ordentlich überblicken, nur die Vorderkante der Motorhaube entzieht sich dem Blick des Fahrers. Die ADAC Rundumsichtmessung bescheinigt dem Kona Elektro eine ordentliche Sicht nach draußen; ungünstig sind hauptsächlich die breiten C-Säulen, die den Blick nach schräg hinten beeinträchtigen. Die leicht erhöhte Sitzposition hilft, den Verkehr zu überblicken. Die Außenspiegel sind groß genug und bieten eine gute Sicht nach hinten – immerhin der auf der Fahrerseite hat einen asphärischen Bereich, um den Blick nach schräg hinten zu erleichtern. Ein automatisch abblendender Innenspiegel ist Serie, für die Außenspiegel gibt es diese Funktion nicht.

In jedem Fall praktisch sind die serienmäßigen Parksensoren



Breite Dachsäulen und nicht vollständig versenkbare Kopfstützen schränken die Sicht nach hinten ein.

vorn und hinten sowie die aufpreisfreie Rückfahrkamera. Einen Einparkassistenten kann man aber nicht bestellen, auch ein 360-Grad-Kamerasystem gibt es nicht. Die serienmäßigen LED-Scheinwerfer leuchten die Fahrbahn gut aus. Der Fernlichtassistent kann nur automatisch auf- und abblenden, nicht jedoch andere Verkehrsteilnehmer gezielt schattieren. Die Rücklichter sind in LED-Technik ausgeführt, so spricht das

## 2,4 Ein-/Ausstieg

⊕ Der Kona baut ein wenig höher als beispielsweise ein i20 aus dem gleichen Hause, das bietet gewisse Vorteile beim Ein- und Aussteigen. Denn die vorderen Sitzflächen befinden sich mit 52 cm über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt) in günstiger Höhe. Außerdem sind die Türausschnitte hoch und breit genug. Nur der Schweller liegt auch etwas höher und ist nicht gerade schmal ausgeführt. Am Dachhimmel gibt es immerhin drei Haltegriffe, der Fahrer muss ohne einen auskommen. Die Türen werden vorne in drei, hinten in nur zwei Positionen gehalten; dazwischen bleiben sie bei ebenem Stand auch in gewünschter Stellung, aber schon bei geringer Fahrzeugneigung halten sie nicht mehr zuverlässig. Ein schlüsselloses Zugangssystem hat der Kona in der Trend-Ausstattung serienmäßig an Bord, das Keyless-System lässt sich jedoch nicht deaktivieren.

⊖ Das schlüssellose Zugangssystem besitzt einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über

## 3,7 Kofferraum-Volumen

Der Gepäckraum fasst unter der Kofferraumabdeckung überschaubare 225 Liter. Entfernt man die Laderaumabdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 330 Liter. Alternativ können im Kofferraum auch bis zu sechs Getränkekisten untergebracht werden. Klappt man die Rücksitze um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 605 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.050 Liter Volumen verfügbar.

## 2,8 Kofferraum-Nutzbarkeit

Einen elektrischen Antrieb gibt es für die Heckklappe nicht – das ist aber nicht tragisch, weil sich die Klappe leicht anheben und über die günstige Griffmulde in der Heckklappeninnenverkleidung bequem schließen lässt. Die Gepäckraumabdeckung wird über Schnüre mit angehoben. Die Kofferraumöffnung ist hoch und breit genug, der Laderaum dadurch gut nutzbar. Die Höhe der Ladekante fällt zufriedenstellend aus, sie liegt bei 71 cm über der Straße, das Gepäck muss beim Beladen also

Bremslicht schneller an und ist für den nachfolgenden Verkehr besser wahrzunehmen.

⊖ Das bislang serienmäßige separate Abbiegelicht hat Hyundai im Zuge des Facelifts leider gestrichen. Bei aktivierter Warnblinkanlage ist die Blinkerfunktion deaktiviert – beim Abschleppvorgang kann also eine Fahrtrichtungsänderung nicht angezeigt werden.

einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter [www.adac.de/keyless](http://www.adac.de/keyless).



Standardmäßig stehen lediglich 225 l Volumen für das Gepäck im Kona zur Verfügung, jedoch lässt sich der Kofferraum auf bis zu 1050 l erweitern.



Mit einer Höhe von ca. 71 cm liegt die Ladekante auf zufriedenstellendem Niveau.

nicht zu weit angehoben werden. Erfreulich: Der Kofferraumboden befindet sich auf gleicher Höhe mit der Ladekante, das erleichtert das Ausladen. Die Heckklappe öffnet nur rund 1,85 m hoch – größere Personen sollten daher auf ihren Kopfaugen, um sich nicht an der Klappe selbst und am etwas abstehenden Heckklappenschloss zu stoßen.

⊖ Der Kofferraum wird nur von einer Lampe seitlich ausgeleuchtet.

## 2,8 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen, das funktioniert einfach und recht leichtgängig, die Kopfstützen müssen dafür nicht abgezogen werden. Beim Aufstellen der Lehne muss man auf die äußeren Gurte achten, um sie nicht einzuklemmen. Das Umklappen der Rücksitzlehnen ist nur von vorn, nicht aber vom Kofferraum aus möglich. Fächer

oder Netze seitlich gibt es nicht, lediglich einen Taschenhaken links sowie Staufächer unter dem Kofferraumboden, die in der Summe etwa 35 l fassen. Hyundai verbaut vier Verzurrösen, um ein Netz am Kofferraumboden einzuspannen zu können – da die Ösen jedoch am herausnehmbaren Boden montiert sind, können sie keine schweren Gegenstände halten.

## 2,5 INNENRAUM

### 2,3 Bedienung

⊕ Das Lenkrad kann manuell in Höhe und Weite justiert werden, die Pedale sind günstig angeordnet. Die Tasten zur Fahrtrichtungswahl bzw. für den Leerlauf oder die Parkposition liegen gut zur Hand und sind selbsterklärend. Die Aktivierung der Systeme – was dem klassischen Motorstart entspricht – erfolgt über einen gut zugänglichen Knopf, der allerdings etwas versteckt hinter dem Lenkrad in der Armaturentafel verbaut ist. Das serienmäßige volldigitale Kombiinstrument hat Hyundai überarbeitet und vollkommen neu gestaltet: Es überzeugt nicht nur mit einer hohen Auflösung, auch die Ablesbarkeit von Drehzahlmesser und Leistungsanzeige – beide werden als Rundinstrumente dargestellt – ist hervorragend. Die Instrumente sehen zudem sehr edel aus und wechseln abhängig vom gewählten Fahrmodus ihr Design. Der Hauptbildschirm des Infotainmentsystems liegt weit oben und gut im Sichtfeld des Fahrers.

Das Multimediamenü ist verständlich strukturiert, aber umfangreich. Das Klimabedienteil ist übersichtlich gestaltet und die Automatikfunktion entlastet den Fahrer; es ist nur etwas tief positioniert, wodurch der Blick beim Bedienen weiter von der Fahrbahn abgewendet werden muss. Ungünstig: Die Anzeigen der Klimateinstellungen erscheinen oben auf dem Zentraldisplay, was für eine erhöhte Ablenkung sorgt.

Weitere serienmäßige und komfortsteigernde Helferlein sind beispielsweise der serienmäßige Licht- und Regensensor sowie die elektrischen Fensterheber samt Antippautomatik – letztere gibt es leider nur an den vorderen Scheiben.

⊖ Zum Schließen ganz geöffneter Türen muss man sich weit aus dem Auto lehnen, weil die Griffmulden in den Türverkleidungen schlecht zu erreichen sind.



Die Verarbeitungsqualität im Innenraum ist ordentlich. Die verwendeten Materialien lassen aber keine wohnliche Atmosphäre aufkommen - allzu stark wird hier der Sparschwang offenbart. Die Bedienung des Kona gibt keine Rätsel auf und ist weitgehend gelungen.

### 2,6 Multimedia/Konnektivität

⊕ Beim Kona Elektro in der Trend-Ausstattung haben die Koreaner vieles an Multimedia-Ausstattung serienmäßig verbaut, was für das Modell lieferbar ist. Ein Navigationssystem mit Online-Verkehrsinformationen und Integration der Ladestopps in die Routenführung –

unverzichtbar für ein modernes E-Auto – kostet allerdings Aufpreis. Dann sind auch die Remote-Service-Optionen wie Fernzugriff über Smartphone-App und ein Premium-Soundsystem von Krell dabei. Die Serienausstattung umfasst unter anderem ein Radio mit digitalem Empfang (DAB+), eine

Bluetooth-Freisprechanlage, die Smartphone-Integration via Android Auto und Apple CarPlay sowie eine induktive Ladeschale. Es gibt mehrere USB-Anschlüsse (zwei vorn, einen

hinten). Einen Stromanschluss im Kofferraum gibt es leider nicht.

### 2,3 Raumangebot vorn

⊕ Vorne reicht das Platzangebot für 1,95 m große Personen. Wobei nur die Beinfreiheit limitierend ist, die Kopffreiheit würde auch für knapp 2,10 m große Menschen ausreichen. Der Innenraum ist breit genug und für einen Kleinwagen sogar

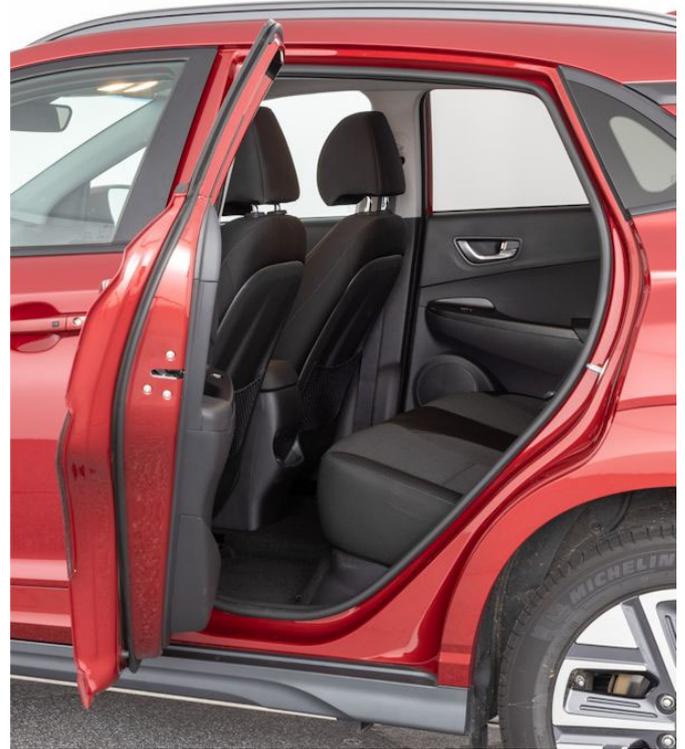
recht großzügig, die üppige Außenbreite des Kona hat das aber schon angedeutet. In jedem Fall hat man ein angenehmes Raumgefühl auf den vorderen Plätzen.

### 2,8 Raumangebot hinten

Sind die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt, reichen Bein- und Kopffreiheit für bis zu 1,90 m große Insassen. Für zwei Personen nebeneinander ist die Innenbreite völlig ausreichend, für drei Erwachsene wird es arg eng.

### 3,4 Innenraum-Variabilität

Wie die meisten Fahrzeuge in seiner Klasse belässt es auch der Kona in puncto Variabilität bei asymmetrisch umklappbaren Rücksitzlehnen. Vorn befinden sich zahlreiche gut nutzbare Ablage- und Verstaumöglichkeiten, die Türfächer sind zumindest ausreichend groß und nehmen auch 1-Liter-Flaschen problemlos auf. Für die Fondinsassen stehen weniger Ablagemöglichkeiten zur Verfügung. Die hinteren Türfächer sind sehr schmal und fassen bestenfalls 0,5-Liter-Flaschen; neben den beiden Becherhaltern in der hinteren Mittelarmlehne gibt es nur noch Lehnennetze an den Rückseiten der Vordersitze. Das Handschuhfach ist nicht allzu groß und wird weitgehend von der sehr dicken Bordmappe ausgefüllt; es ist weder klimatisiert noch abschließbar, aber immerhin beleuchtet.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,75 m Platz.

## 2,9 KOMFORT

### 2,8 Federung

Unterwegs mit dem Kona spürt man das hohe Fahrzeuggewicht und den niedrigen Schwerpunkt. Das wirkt sich tendenziell positiv aus. Auffällig ist in allen Geschwindigkeitsbereichen, dass die Karosserie immer etwas in Bewegung ist. Unebenheiten werden zwar ordentlich gedämpft, regen den Fahrzeugaufbau jedoch ständig wieder an und sorgen so für eine gewisse Unruhe. Innerorts spricht die Federung auf wellige Fahrbahn passabel an, auch Einzelhindernisse werden angemessen

geschluckt, nur Kanten spüren die Insassen deutlicher. Querhindernisse wie Geschwindigkeitshügel schluckt das Fahrwerk willig. Auf der Landstraße ergibt sich ein guter Federungskomfort, wellige Fahrbahn wird gut geschluckt, nur über diese Aufbrüche rumpelt der Kona, wobei das mehr eine akustische als eine haptische Belastung ist. Auf der Autobahn ist man insgesamt entspannt unterwegs; eine besondere Stuckerneigung tritt nicht auf.

### 2,9 Sitze

In der Ausstattungslinie Trend sind die Vordersitze manuell verstellbar, der Fahrersitz besitzt eine elektrische Zweibege-Lordosenstütze. Die optionale elektrische Sitzverstellung ist

den Varianten Prime und N Line vorbehalten. Die Konturen von Lehnen und Sitzflächen der Vordersitze sind angenehm, es ergibt sich ein ordentlicher Seitenhalt. Die Mittelarmlehne

kann nur hochgeklappt werden, um das darunterliegende Fach zu öffnen, sie lässt sich nicht längs oder in der Höhe justieren. Hinten sitzt man weniger bequem, zumindest die äußeren beiden Plätze erfüllen aber Standard-Ansprüche. Wie üblich in dieser Klasse sind Lehne und Sitzfläche wenig konturiert und bieten entsprechend kaum Seitenhalt – das müssen die Türen und die ausklappbare Mittelarmlehne übernehmen. Zudem ist die Bank etwas zu weich gepolstert. Insgesamt ergibt sich eine ordentliche Sitzposition, nur auf längeren Strecken ist für

größere Erwachsene der Kniewinkel suboptimal. In der Mitte eckt man schnell am Dachhimmel an und muss mit dem engen Fußraum zurechtkommen.

⊖ Umkomfortabel: Die Armauflagen in den Türen sind weder vorn noch hinten gepolstert. Beim Vorfacelift waren diese noch gepolstert – hier gehen die Sparmaßnahmen der Koreaner eindeutig zu weit.

## 2,8 Innengeräusch

Oberhalb von etwa 30 km/h dominieren bei den meisten Autos Abroll- und später Windgeräusche, wenn der Verbrennungsmotor gut gedämmt ist und nicht gerade unter hoher Last arbeiten muss. Folglich ergeben sich auch bei Elektroautos Innengeräusche, die sich dann nicht viel von denen in konventionell angetriebenen unterscheiden. Es kommt bei allen Autos also darauf an, wie gut die Karosserie entkoppelt und gedämmt ist. Hier hat Hyundai offensichtlich gespart, denn bei 130 km/h liegt der Geräuschpegel im Innenraum bei 68,7 dB(A) – das ist

für Autos mit Verbrennungsmotor schon nur noch zufriedenstellend und für ein Elektroauto eher enttäuschend. Im Detail betrachtet verwundert es aber nicht, denn so fehlt beispielsweise Dämmung in den Radhäusern, die Abrollgeräusche der Reifen lindern würde, oder ein höherwertiger Dachhimmel, der mehr Schall schlucken könnte. Der Motor und die Antriebseinheit selbst ist nur durch sehr dezentes Surren zu vernehmen, eher fallen Windgeräusche dann bei Autobahntempo auf.

## 2,9 Klimatisierung

In allen Ausstattungslinien ist eine Einzonen-Klimaautomatik, Lenkradheizung sowie Sitzheizung vorne inbegriffen. Trend und Prime haben zusätzlich die sehr empfehlenswerte Wärmepumpe an Bord, die mit vergleichsweise geringem Energieverbrauch den Innenraum in gewünschter Weise temperieren kann. Ebenso sind ab der Ausstattung Trend die hinteren Scheiben stärker getönt. Es gibt zwar eine Beschlagssensorik, jedoch keinen Luftgütesensor und damit auch keine

Umluftautomatik. Eine Sitzlüftung für die Vordersitze ist dem Kona Prime vorbehalten.

⊖ An den mittleren Lüftungsdüsen am Armaturenbrett können Luftmenge und Strömungsrichtung nicht unabhängig voneinander justiert werden. Für die Fondinsassen gibt es mit dem Facelift nun immerhin Lüftungsdüsen unter den Vordersitzen.

# 1,1 MOTOR/ANTRIEB

## 1,2 Fahrleistungen

⊕ Der Elektromotor leistet 150 kW/204 PS und gibt ein maximales Drehmoment von 395 Nm ab. Trotz des hohen Fahrzeuggewichts von über 1,7 t sorgt der kräftige E-Antrieb in dem Kleinwagen für durchaus sportliche Fahrleistungen. Vom Stand weg wird das Drehmoment etwas reduziert, um das Material zu schonen trotzdem beschleunigt der Kona Elektro

in weniger als einer Sekunde von 15 auf 30 km/h. Hat er sich erst in Bewegung gesetzt, beschleunigt der Kona energisch weiter. Von 60 bis 100 km/h vergehen nur 3,6 Sekunden. Erst über 120 km/h lässt die ungestüme Leistung spürbar nach, bis dann bei 167 km/h der Geschwindigkeitsbegrenzer einschreitet.

## 1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Wie von einem ausgereiften Elektromotorsystem zu erwarten, ergeben sich keinerlei Vibrationen oder störende Motorgeräusche. Der Motor zieht vom Start weg mit Nachdruck an, er gibt seine Leistung gleichmäßig ab und lässt erst bei

Autobahngeschwindigkeiten und dann hohen Drehzahlen etwas nach.

## 1,1 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Elektromotor deckt ein sehr weites Drehzahlband ab, daher benötigt der Kona Elektro kein Getriebe mit verschiedenen Übersetzungsstufen. Vom Stand weg zieht der Motor gleichmäßig und nachdrücklich los, die Beschleunigung verläuft konstant und ruckfrei. Das Umschalten von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt von Systemseite aus klappt schnell. An die Bedienung über Tasten muss man sich erst gewöhnen, zudem muss man beim Auswählen der Fahrstufe stets dort hinblicken, während man einen Wählhebel auch blind bedienen kann. Die vier Rekuperationsstufen (0 bis 3) kann man für jeden Fahrmodus (Sport bis Eco) im Menü vordefinieren, ganz praktisch aber auch über die Paddels am

Lenkrad einstellen; hält man das linke Paddel gedrückt, wird die maximale Rekuperation ausgelöst – sie ist bis zum Stillstand aktiv und hält dann auch das Fahrzeug an. So kann man über weite Strecken ausschließlich mit dem Elektromotor bremsen und muss die Scheibenbremsen am Auto selten einsetzen. Eine weitere Möglichkeit ist die Auto-Rekuperation: In diesem Modus nutzt das System die Informationen vom Frontradarsensor und wählt die Rekuperationsstufen automatisch nach Bedarf und vorausfahrendem Verkehr. Das funktioniert im Alltag gut, das Bremspedal muss man nur selten bedienen, gleichzeitig wird nur soviel über Rekuperation gebremst, wie nötig ist.

## 2,6 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,4 Fahrstabilität

⊕ Der Kona Elektro bietet insgesamt eine gute Fahrstabilität und beruhigt sich nach plötzlichen Lenkmanövern zügig wieder. Spurrinnen beeinflussen die Richtungsstabilität des Hyundai nur wenig. Aufbaubewegungen und leichtes Wippen nach Bodenwellen sind zu spüren, halten sich jedoch in Grenzen. Hebt man das Gaspedal in Kurven, zeigt sich zwar eine leichte Lastwechselreaktion, diese wird bei Bedarf allerdings zuverlässig vom ESP eingefangen. In der Summe bleibt der als Kleinwagen klassifizierte Kona gut beherrschbar und ist sicher unterwegs.

Im ADAC Ausweichtest quitiert der Koreaner das erste Anlenken mit nach außen drängendem Heck, wodurch das ESP gefordert wird und den Wagen effektiv stabilisiert. Der Kona Elektro geht in kontrolliertes Untersteuern über, das aber beherrschbar bleibt, weil das ESP nur soviel wie notwendig regelt und das zudem dezent und effektiv. Der Stromer schiebt im Grenzbereich leicht über alle vier Räder und bremst sich so ab, für Stabilität sorgen dabei die ESP-Eingriffe. So bleibt der Wagen gut beherrschbar, auch weil Korrekturen des Fahrers selbst im Grenzbereich gut umgesetzt werden.

### 2,3 Lenkung

Die Lenkung reagiert auf Lenkbefehle recht ordentlich, sie bietet aber nur eine mäßige Rückmeldung und ein eher synthetisches Gefühl. Um die Mittellage könnte das Rückstellmoment gerade bei niedrigeren Geschwindigkeiten etwas ausgeprägter sein. Die Zielgenauigkeit geht in Ordnung, bei höheren

Geschwindigkeiten und geringen Lenkwinkeln sind ab und an leichte Korrekturen erforderlich, um eine präzise Linie zu halten. Die Lenkung ist insgesamt recht direkt übersetzt, von Anschlag zu Anschlag sind lediglich 2,5 Umdrehungen erforderlich.

### 2,9 Bremse

Bei einer Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Kona Elektro 36,1 m (Mittel aus zehn Bremsungen) – ein durchschnittlicher Wert. Das Bremsgefühl ist im Alltag nicht schlecht, das Zusammenspiel zwischen Rekuperationsverzögerung und Wirkung der Scheibenbremsen haben die

Ingenieure gut hinbekommen: den Übergang spürt man so gut wie nicht. So sind auch Ansprechen und Dosierbarkeit einwandfrei. Für moderate Bremsungen kann man das linke Paddel am Lenkrad ziehen und halten, dann wird die maximale Rekuperation aktiviert.

## 2,3 SICHERHEIT

### 1,5 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Die Sicherheits- und Assistenzausstattung ist beim Kona Elektro in der Trend-Version sehr umfangreich – vieles, was verfügbar ist, bringt er bereits serienmäßig mit. Es gibt eine Kollisionswarnung, ein Notbremssystem inkl. Personen-erkennung und einen Spurhalteassistenten mit Warnfunktion oder Lenkungseingriff. Ein Geschwindigkeitsbegrenzer ist Serie, ebenso die aktive Geschwindigkeitsregelung ACC. Der optionale Spurwechselassistent (Assistenz-Paket) umfasst auch den Ausparkassistenten, der mit den Radar-Sensoren am Heck den kreuzenden Verkehr überwacht und beim Rückwärtsausparken vor Gefahren warnt und ggf. automatisch bremst. Ordert man das Paket, verfügt das SUV auch über eine Ausstiegswarnung. Ebenfalls gegen Aufpreis bietet der Koreaner eine Verkehrszeichenerkennung (an Navigationspaket gekoppelt). Die Reifendrucke werden über Sensoren in den Reifen überwacht, was genauer funktioniert als eine Überwachung mittels der ABS-Sensoren. Bei einer Notbremsung blinken die Bremslichter in hoher Frequenz, um auf die Notsituation aufmerksam zu machen.

### 2,6 Passive Sicherheit - Insassen

Dem ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm wurde der Kona mit Verbrennungsmotor unterzogen; für den Kona Elektro ist mit einem ähnlichen Ergebnis zu rechnen. Für die Insassensicherheit gab es 87 Prozent der Punkte, das ist ein gutes Resultat (Stand Dezember 2017). Der Wagen bietet serienmäßig Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags – weitere Airbags sind nicht verfügbar. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Größe von 2,05 m einen guten Schutz. Die Insassen auf den Vordersitzen werden aktiv ermahnt, sich anzugurten. Für die hinteren Passagiere wird dem Fahrer angezeigt, welche Gurte angelegt sind; beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und die Anzeige erscheint erneut.

⊖ Die beiden äußeren Fondkopfstützen lassen sich nicht weit genug ausziehen, sie reichen nur für bis zu 1,65 m große Personen. Die mittlere Kopfstütze ist noch kürzer, zudem sitzt man auf dem Mittelsitz etwas höher, wodurch die Kopfstütze allenfalls für Kinder eine Schutzfunktion hat. Warndreieck und Verbandtasche sind unter dem Kofferraumboden untergebracht, dort sind sie bei beladenem Kofferraum sehr schlecht zu erreichen. An den Verzurrösen im Gepäckabteil kann man nur leichte Gegenstände befestigen, weil die Ösen am aufklappbaren und entnehmbaren Kofferraumboden befestigt sind. Ein Kofferraumtrennnetz bietet Hyundai nicht an, es sind auch keine Haltevorrichtungen am Dachhimmel vorhanden, in die sich ein Netz einspannen lassen könnte.

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	Serie
	Verkehrszeichenerkennung	Option
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	Option
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (direkt messend)

## 2,8 Kindersicherheit

⊕ Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt der Kona im Kapitel Kindersicherheit ein Ergebnis von 85 Prozent. Verwendet man hinten außen einen ausladenden Kindersitz samt Stützfuß, ist der Verstellbereich des jeweiligen Vordersitzes leicht eingeschränkt. Grundsätzlich empfiehlt sich vor dem Kauf eine Probemontage der gewünschten Kindersitze inklusive Probesitzen mit der ganzen Familie. Kindersitze können insgesamt problemlos befestigt werden, hinten außen auch per Isofix und Ankerhaken. Mit dem Gurt sind dort Kindersitze leicht zu befestigen, die Gurtgeometrie ist aber nicht für alle Kindersitze ideal.

⊖ Der Sitz hinten in der Mitte eignet sich nicht für Kindersitze, die Gurtgeometrie ist sehr ungünstig und Isofix gibt es nicht. Einen Einklemmschutz haben nur die vorderen elektrischen Fensterheber, die hinteren Fenster müssen ohne diese Absicherung auskommen.

## 3,8 Fußgängerschutz

Der Kona erhält für den Fußgängerschutz 62 Prozent der Punkte – das ist nur ein ausreichendes Ergebnis. Die Randbereiche der Motorhaube und vor allem die A-Säulen bergen ein erhöhtes bis hohes Verletzungsrisiko für Passanten bei einem Zusammenstoß.

# 1,0 UMWELT/ECOTEST

## 0,6 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

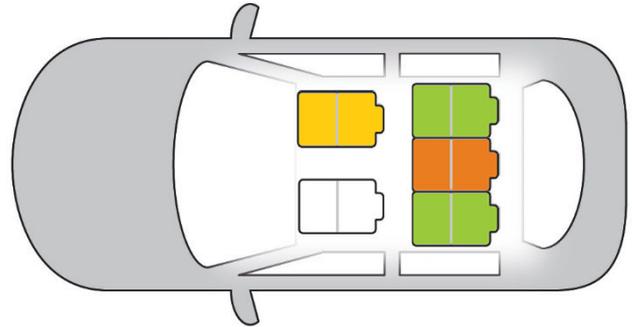
⊕ Im Elektrozyklus des Ecotest wurde ein durchschnittlicher Stromverbrauch von 16,7 kWh pro 100 km ermittelt. Damit ist der Kona nochmals deutlich sparsamer geworden – ein 2018 getestetes Modell benötigte noch 19,5 kWh/100 km. Die Verbrauchsangabe beinhaltet auch die Ladeverluste; um die 64-kWh-Batterie einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 72,8 kWh benötigt. Aus den 16,7 kWh/100 km errechnet sich eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 84 g pro km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh; 2020 vom UBA veröffentlichter Wert, für das Berichtsjahr 2021). Das ergibt im CO<sub>2</sub>-Bereich des

## 1,4 Schadstoffe

⊕ Direkt am Auto entstehen zwar keine Schadstoffemissionen, in den für die Stromversorgung in Deutschland nötigen Kraftwerken aber schon. Diese Emissionen werden wie auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen durch die Stromproduktion dem E-Auto zugerechnet. Je niedriger der Stromverbrauch des Autos, desto sauberer die Gesamtbilanz. Für den Ecotest ist nicht eine möglichst große Reichweite entscheidend, sondern die Effizienz des Antriebs – egal welche Antriebsform. Mit

## Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



### Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)   
 ■ gut (1,6 – 2,5)   
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)   
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)   
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

⊕ Das serienmäßige Notbremssystem erkennt auch Fußgänger. Darüber hinaus ist der Kona Elektro mit einem akustischen Fußgängerwarnsystem ausgestattet, das bis ca. 30 km/h Fußgänger und Radfahrer mit futuristischen Geräuschen auf sich aufmerksam macht.

Ecotest 55 von 60 möglichen Punkten.

Der Verbrauch inklusive Ladeverluste liegt innerorts bei etwa 12, außerorts bei 18 und auf der Autobahn bei 20 kWh/100 km. Der elektrische Kona ist also in der Stadt am sparsamsten unterwegs, dort sind Reichweiten von um die 500 km problemlos möglich. Sparsam ausgelegte elektrische Verbraucher wie die Klimatisierung (Wärmepumpe Serie) unterstützen dabei, eine möglichst gute Reichweite zu erzielen.

einem Stromverbrauch von 16,7 kWh pro 100 km sind beispielsweise NO<sub>x</sub>-Emissionen von 68 mg/km verbunden – dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, so dass der Kona Elektro im Bereich Schadstoffe 46 von 50 Punkten erhält. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte. In der Summe kommt der Kona Elektro somit auf 101 Punkte und schafft somit ein Fünf-Sterne-Ergebnis im ADAC Ecotest.

## 2,4 AUTOKOSTEN

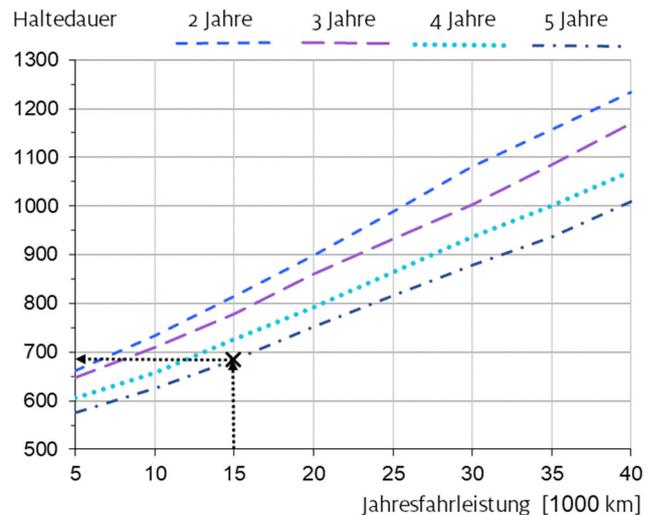
### 2,4 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Will man mit dem Kona elektrisch unterwegs sein, erweist sich als erste große Hürde der Kaufpreis: für den gut ausgestatteten Kona Trend mit der großen 64-kWh-Batterie (alternativ 39 kWh) verlangt Hyundai 44.550 Euro. Davon kann man aktuell 9.000 Euro (netto) Elektroautoprämie abziehen. Als Kfz-Steuer werden 62 Euro fällig – aber erst nach zehn Jahren, denn solange sind rein elektrisch angetriebene Autos aktuell steuerfrei. Die Einstufungen bei der Versicherung gehen in Ordnung, die Kosten halten sich noch im Rahmen. Die Ausgaben für die Wartungen sollten trotz des jährlichen Wartungsintervalls (oder 15.000 km) überschaubar ausfallen, es gibt deutlich weniger mechanische Teile und keine Ölwechsel; einzig die Aufwendungen für die Reifen können teuer werden, wenn man öfter mal das üppige Drehmoment des Motors ausnutzt und damit die Vorderreifen in Windeseile verschleißt. Der größte Posten der monatlichen Kosten ist wie meistens der Wertverlust. Der muss bisher mehr geschätzt werden als dass man ihn exakt berechnen könnte. Maßgeblich hängt er von der Haltbarkeit der Batterie ab; Hyundai gibt hier

neben der fünfjährigen Garantie auf das Fahrzeug acht Jahre Garantie bis 160.000 km auf die Hochvolt-Batterie.

#### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 684 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



### DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.0 T-GDI Pure	1.0 T-GDI 48-Volt-Mildhybrid Select iMT	1.6 GDI Hybrid Select DCT	1.6 T-GDI N Line DCT	N Performance DCT	Elektro (39,2 kWh)	Elektro (64 kWh) Select
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/998	3/998	4/1580	4/1598	4/1998	-/-	-/-
Leistung [kW (PS)]	88 (120)	88 (120)	104 (141)	146 (198)	206 (280)	100 (136)	150 (204)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	172/1500	172/1500	265/1500	265/1600	392/2100	395/0	395/0
0-100 km/h [s]	11,5	11,9	11,2	7,7	5,5	9,9	7,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	180	180	160	210	240	155	167
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	5,3/6,1   S	5,2/6,1   S	4,3/5,4   S	5,6/6,7   S	8,50/8,5   S	14,3/14,3 kWh E	14,7/14,7 kWh E
CO <sub>2</sub> [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	122/137	119/139	99/122	129/152	194/194	0/0	0/0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/18/21	16/18/21	18/20/22	18/20/22	16/24/23	15/20/21	15/20/21
Steuer pro Jahr [Euro]	109	114	87	158	296	62	62
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	522	547	589	675	k.A.	563	627
Preis [Euro]	19.990	22.300	26.900	30.000	38.350	35.650	41.850

#### Aufbau

ST = Stufenheck  
 SR = Schrägheck  
 CP = Coupe  
 C = Cabriolet  
 RO = Roadster

KT = Kleintransporter  
 HKB = Hochdachkombi  
 TR = Transporter  
 BU = Bus  
 SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi  
 GR = Van  
 GE = Geländewagen  
 PK = Pick-Up

#### Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.  
 VK = Vollkasko  
 TK = Teilkasko

#### Kraftstoff

N = Normalbenzin  
 S = Superbenzin  
 SP = SuperPlus  
 D = Diesel

FG = Flüssiggas  
 G = Erdgas  
 E = Strom

## HERSTELLERANGABEN

Elektro, permanenterregter Synchronmotor	
Hubraum	-
Leistung	150 kW/204 PS
Maximales Drehmoment	395 Nm
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	1-Gang-Getriebe
Höchstgeschwindigkeit	167 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,9 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	14,7 kWh
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c <sub>v</sub> -Wert	n.b./0,28
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	215/55 R17
Länge/Breite/Höhe	4.205/1.800/1.570 mm
Leergewicht/Zuladung	1.760/410 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	332/1.114 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	300/300 kg
Stützlast/Dachlast	100/80 kg
Batteriekapazität brutto/netto	67/64 kWh
Garantie Allgemein/Rost	5 Jahre/12 Jahre
Produktion	Tschechien, Nošovice

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,6 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	36,1 m
Reifengröße Testwagen	215/55 R17 94V
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 4
Wendekreis links/rechts	11,2/11,3 m
Ecotest-Verbrauch	16,7 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 84 g/km)
Reichweite	435 km
Innengeräusch 130 km/h	68,7 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.060 mm
Leergewicht/Zuladung	1.720/450 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	225/605/1.050 l

## KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

<b>Betriebskosten</b>	<b>87 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>65 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>107 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>425 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	684 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) <sup>1)</sup>	62 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/23/22		
Basispreis Kona Elektro (64 kWh) Trend	44.550 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 28.01.2021
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	46.550 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	5.860 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://www.adac.de/autokosten). Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. \*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. <sup>1)</sup> Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

## Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)  
 ■ gut (1,6 – 2,5)  
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)  
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)  
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK (\* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung (Paket)	1.400 Euro°
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	800 Euro

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem (Paket)	1.400 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	600 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	600 Euro

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,1

### AUTOKOSTEN

2,4

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>3,0</b>	<b>Motor/Antrieb</b>	<b>1,1</b>
Verarbeitung	3,3	Fahrleistungen	1,2
Alltagstauglichkeit	3,4	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,0
Licht und Sicht	2,7	Schaltung/Getriebe	1,1
Ein-/Ausstieg	2,4	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,6</b>
Kofferraum-Volumen	3,7	Fahrstabilität	2,4
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,8	Lenkung	2,3
Kofferraum-Variabilität	2,8	Bremse	2,9
<b>Innenraum</b>	<b>2,5</b>	<b>Sicherheit</b>	<b>2,3</b>
Bedienung	2,3	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,5
Multimedia/Konnektivität	2,6	Passive Sicherheit - Insassen	2,6
Raumangebot vorn	2,3	Kindersicherheit	2,8
Raumangebot hinten	2,8	Fußgängerschutz	3,8
Innenraum-Variabilität	3,4	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>1,0</b>
<b>Komfort</b>	<b>2,9</b>	Verbrauch/CO <sub>2</sub>	0,6
Federung	2,8	Schadstoffe	1,4
Sitze	2,9		
Innengeräusch	2,8		
Klimatisierung	2,9		

Stand: September 2021

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Werner