



Hyundai Kona Elektro (65,4 kWh) Prime-Paket

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (160 kW / 218 PS)

Für Hyundai ist der Kona Elektro eine Erfolgsgeschichte. Er gehörte zeitweise zu den meistverkauften Elektroautos in Europa und wird dafür auch in Tschechien gefertigt. Daher darf auch bei der zweiten Kona-Generation die Elektrovariante nicht fehlen. Es gibt ihn wieder mit zwei Batteriegrößen (48,4 kWh und 65,4 kWh). Im Test trat letztere in der höchsten Ausstattung mit Prime-Paket an.

Wer altes und neues Modell nebeneinander sieht, merkt es gleich: Der neue ist deutlich größer geworden, in der Länge gar um 15 cm auf stattliche 4,36 m gewachsen. Das kommt dem Innenraum zugute, denn selbst vier Erwachsene sitzen bequem auf langen Strecken und müssen dank des größeren Kofferraums nicht auf ihr Reisegepäck verzichten. Dachlast und Stützlast mit je 100 kg sind vorbildlich, die maximale Anhängelast von 750 kg dagegen sehr mager.

Umso üppiger fällt die Ausstattung aus, im Komfort- wie im Sicherheitsbereich bekommt man im neuen Kona so gut wie alles, was Hyundai aktuell in seinen Modellen offeriert. Die Abstimmung der seit neuestem vorgeschriebenen Systeme Tempolimitwarnung und Fahrerüberwachung ist gründlich misslungen, die ausgesprochen nervigen Systeme sind nur umständlich abschaltbar und werden bei jedem Fahrzeugstart neu aktiviert (EU-Vorschrift). Die anderen Assistenten dagegen funktionieren gut und praxistauglich, daher sollten sich die Ingenieure im Rahmen der Möglichkeiten für die beiden Problemfälle eine bessere Abstimmung überlegen. Auch in Anbetracht der Preisvorstellungen - für unser Testmodell möchten die Koreaner deutlich über 50.000 Euro. **Konkurrenten:** u.a. KIA Niro EV, KIA Soul EV, Opel Mokka-e, Peugeot e-2008.

- ⊕ gutes Platzangebot, umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung (teils Option), ausgewogene Fahrwerksabstimmung, lange Garantien
- ⊖ geringe Anhängelast, hintere Fensterheber ohne Einklemmschutz, einfache Materialien im Innenraum, hoher Kaufpreis

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,0

AUTOKOSTEN 2,7

Zielgruppencheck

	Familie	2,7
	Stadtverkehr	3,7
	Senioren	2,2
	Langstrecke	2,6
	Transport	2,7
	Fahrspaß	1,9
	Preis/Leistung	2,3

Ecotest ★★★★★

2,7 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,6 Verarbeitung

Die Karosserie des neuen Kona hat Hyundai ordentlich gefertigt, die Spaltmaße dürften aber teils schmaler und gleichmäßiger sein. Leider sind die Türenrahmen nach wie vor aus mehreren Teilen zusammengesetzt, an den Kanten sieht man unschöne Schweißnähte - auch weil es keine Türrahmenverkleidung gibt. Der Unterboden ist umfassend verkleidet und wird von der großen Batterieplatte dominiert, die nicht zusätzlich "versteckt" ist; spezielle aerodynamische Optimierungen sind jedoch nicht zu sehen. Der Innenraum gefällt auf den ersten Blick durch sein modernes Design und die schicken Oberflächen, bei genauerem Hinsehen fallen aber die sehr einfach gehaltenen Materialien auf - Hyundai verbaut ausschließlich harten Kunststoff, was dieser Preisklasse absolut nicht angemessen ist. Nur beim Dachhimmel haben die Koreaner tatsächlich auf wertigeren und schöneren Stoffbezug gesetzt, was eine Aufwertung gegenüber dem Vorgänger bedeutet. Auch wenn

das Innenmaterial im Detail arg günstig wirkt, die Verarbeitung gibt wenig Grund zur Klage – nichts klappert oder knistert selbst auf schlechten Fahrbahnen.

⊕ Hyundai setzt zwei Gasdruckfedern ein, die das Anheben der Fronthaube zu erleichtern und die Haube oben halten - das ist vorbildlich.

⊖ Es fällt vielleicht nicht gleich auf, aber tatsächlich stellen die Frontscheinwerfer und die Rückleuchten die äußersten Enden des Kona dar - d.h. selbst wenn das Auto nur knapp gestreift wird, sind sofort die Lichter beschädigt. Gerade vorn kann das zu hohen Kosten führen, denn beschädigte Scheinwerfer werden bei der Hauptuntersuchung nicht akzeptiert. Sie müssen umgehend komplett getauscht werden, weil LED-Frontscheinwerfer als ganzes zugelassen sind und somit nicht repariert werden dürfen.

3,1 Alltagstauglichkeit

Die 65,4-kWh-Batterie des Kona Elektro kann serienmäßig mit Wechselstrom (AC, Steckertyp 2) und Gleichstrom (DC, Steckertyp CCS) geladen werden. Ein Ladekabel für die typische Haushaltssteckdose (Schuko) ist dabei, ebenso das Kabel mit Typ-2-Stecker. Beide Kabel finden in einem separaten Fach unter der Fronthaube Platz und sind dort immer problemlos erreichbar. Das Laden über 230 V dauert etwa 33 Stunden. An einer geeigneten Wallbox benötigt man mit Wechselstrom für die Vollladung etwa sieben Stunden. Deutlich schneller geht es mit Gleichstrom über CCS, hier akzeptiert der Kona Elektro sogar bis 102 kW; die Ladung auf 80 Prozent dauert dann 39 Minuten, was erheblich schneller als beim Vorgänger ist, für sich betrachtet aber keine Glanzleistung. Die Spitzenladeleistung ist beim Kona - anders als bei den neuen IONIQ-Modellen - nicht so besonders hoch, allerdings wird bis gut 60 % Ladestand mit 95 bis über 100 kW geladen, so dass nach etwa 20 Minuten trotzdem rund 200 km Reichweite unter günstigen Bedingungen nachgeladen sind.

Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des Ecotest-Verbrauchs eine Reichweite von rund 410 km – für ein Elektroauto der unteren Mittelklasse ein sehr guter Wert. Zumal bei innerorts-fahrten oder bei ruhiger Fahrweise außerorts (möglichst unter 100 km/h) auch Reichweiten von über 450 km möglich sind. Bei Kälte allerdings erhöht sich der Verbrauch erheblich und verringert sich entsprechend die Reichweite, schon unter 10 °C kommt man kaum noch 300 km weit - hier unterscheidet sich der neue Kona deutlich vom alten, dem Kälte weniger anhaben

konnte. Beim neuen rein elektrischen Kona gibt es eine Batterieheizung, welche bedarfsgerecht automatisch bei einer Ladesäule als Ziel oder manuell gestartet wird, so dass auch im Winter ein schnelleres Laden möglich ist.

Es ist eine Dachlast von hohen 100 kg erlaubt, die sich an den praktischen Dachschienen gut befestigen lässt. Die Stützlast beträgt ebenso großzügige 100 kg, somit lassen sich selbst zwei schwere E-Bikes bedenkenlos transportieren.

Mit seiner moderaten Außenlänge von 4,36 m und seinem kleinen Wendekreis von 10,4 m ist der Kona in der Stadt wendig unterwegs, nur die üppige Breite von 2,11 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 erlaubte Anhängelast für Anhänger mit eigener Bremse wurde auf 750 kg erhöht - das ist aber immer noch sehr wenig und schränkt die Einsatzmöglichkeiten als Zugwagen stark ein. Für ungebremste Anhänger liegt die Lastgrenze bei noch mageren 300 kg. Ein Reserverad oder Notrad sind nicht lieferbar, es gibt nur ein Reifenpannenset; Wagenheber und Schraubenschlüssel sind nicht vorhanden.

3,1 Licht und Sicht

Die Enden des kompakten SUV kann man nicht einsehen und muss sie daher gut abschätzen. Die Vorderkante der Motorhaube entzieht sich dem Blick des Fahrers und die schräge Heckscheibe lässt das Fahrzeugheck auch nicht genau erkennen. Die ADAC Rundumsichtmessung bescheinigt dem neuen Kona Elektro eine entsprechend mäßige Sicht nach draußen; ungünstig sind hauptsächlich die breiten C-Säulen, die den Blick nach schräg hinten stark beeinträchtigen. Die etwas erhöhte Sitzposition dagegen hilft, den umliegenden Verkehr gut zu überblicken. Die Außenspiegel sind groß genug und bieten eine gute Sicht nach hinten, allerdings verfügt keiner der beiden über einen asphärischen Bereich, um das Blickfeld nach schräg hinten zu erweitern. Ein automatisch abblendender Innenspiegel ist Serie, für die Außenspiegel gibt es diese Funktion nicht.

In jedem Fall praktisch sind die serienmäßigen Parksensoren vorn und hinten sowie die Rückfahrkamera. Im Prime-Paket gibt es zusätzlich Rundum-Kameras für ein 360-Grad-Bild sowie einen Parkassistenten, der u.a. ein ferngesteuertes Vorwärts- und Rückwärtsfahren über die Autofernbedienung ermöglicht. 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 Bremslicht schneller an und ist für den nachfolgenden Verkehr besser wahrzunehmen.

⊖ Den Scheinwerfern fehlen hilfreiche Funktionen wie Kurvenlicht und Abbiegelicht. Außerdem muss die Leuchtwerte manuell reguliert werden und es gibt keine Scheinwerferreinigungsanlage. Bei den Lichtfunktionen wird klar an der falschen Stelle gespart, denn durch die modischen LED-Lichtbänder an Front und Heck erhöht sich die Fahrsicherheit nachts nicht. Bei aktivierter Warnblinkanlage ist die Blinkerfunktion deaktiviert – beim Abschleppvorgang kann also eine Fahrtrichtungsänderung nicht angezeigt werden.

2,1 Ein-/Ausstieg

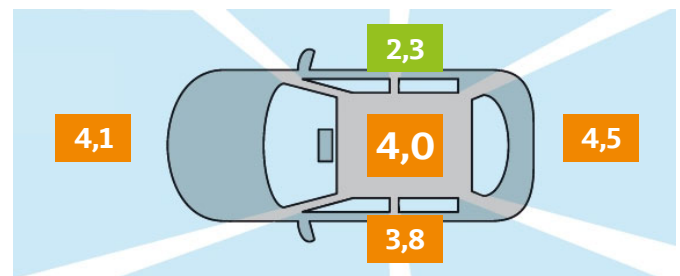
⊕ Der Kona baut etwa höher als beispielsweise ein i30 aus dem gleichen Hause, was Vorteile beim Ein- und Aussteigen bietet. Denn die vorderen Sitzflächen befinden sich mit 53 cm über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt) in sehr günstiger Höhe. Außerdem sind die Türausschnitte hoch und breit genug. Nur der Schweller liegt auch etwas höher und ist nicht gerade schmal ausgeführt. Der Stomer kommt hinten ohne Mitteltunnel am Fußboden aus, so dass man leichter von einer Seite zur anderen durchrutschen kann. Am Dachhimmel gibt es immerhin drei Haltegriffe, der Fahrer muss ohne einen auskommen. Die Türen werden vorn in drei, hinten in nur zwei Positionen gehalten; dazwischen verbleiben sie bei ebenem



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

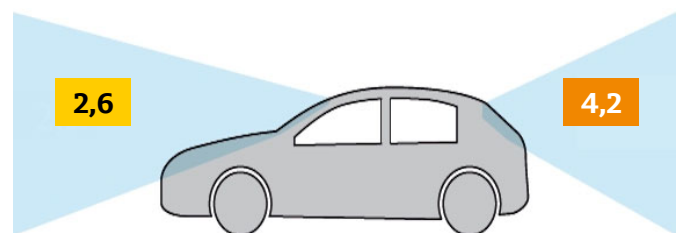
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



Stand auch in gewünschter Stellung, aber schon bei geringer Fahrzeugneigung halten sie nicht mehr zuverlässig. Ein schlüsselloses Zugangssystem hat der Kona in der Prime-Ausstattung serienmäßig an Bord, das Keyless-System lässt sich jedoch nicht deaktivieren. Leuchten u.a. unten an den Außenspiegeln erhellen nachts das Umfeld des Autos.

⊖ Das schlüssellose Zugangssystem besitzt einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Ein Bewegungssensor im Schlüssel, der nach einer gewissen Zeit das Funksignal in einem ruhenden Schlüssel

abschaltet, ist letztlich kein ausreichender Schutz vor der Fahrzeugentwendung. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.

2,6 Kofferraum-Volumen

Der neue Kona ist nicht nur in der Außenlänge gewachsen, auch der Gepäckraum hat kräftig zugelegt. Unter der Kofferraumabdeckung stehen nun 350 l zur Verfügung - beim Vorgänger waren es nur 225 l. Entfernt man die Laderaumabdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 525 l. Alternativ können im Kofferraum auch bis zu neun Getränkekisten untergebracht werden. Der Kofferraumboden kann ein Stück nach oben versetzt werden, so dass darunter etwa 40 l des Kofferraums abgetrennt werden. Klappt man die Rücksitze um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 775 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.320 l Volumen verfügbar. Zusätzlich gibt es noch einen kleinen Stauraum unter dem Kofferraumboden (70 l) und ein Fach unter der Fronthaube (20 l).

2,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ In der Prime-Ausstattung bringt der Kona Elektro einen elektrischen Antrieb für die Heckklappe serienmäßig mit. Ebenso inklusive ist die berührungslose Öffnung, wenn man mit dem Schlüssel in der Tasche kurz hinter dem Auto stehen bleibt (Funktion abschaltbar). Die Öffnungshöhe der Heckklappe beträgt rund 1,90 m und ist einstellbar - eine praktische Funktion, damit sie beispielsweise nicht an eine niedrige Garagendecke stößt. Die Gepäckraumabdeckung wird über Schnüre mit angehoben und ist damit nicht im Weg. Die Kofferraumöffnung ist hoch und breit genug, der Laderaum dadurch gut nutzbar. Die Höhe der Ladekante fällt zufriedenstellend aus, sie liegt bei 69 cm über der Straße, das Gepäck muss beim Beladen also nicht zu weit angehoben werden. Erfreulich: Der Kofferraumboden befindet sich in seiner oberen Position auf gleicher Höhe mit der Ladekante, das erleichtert das Ausladen; liegt der Boden in seiner unteren Position, hat man innen eine 5 cm hohe Stufe.

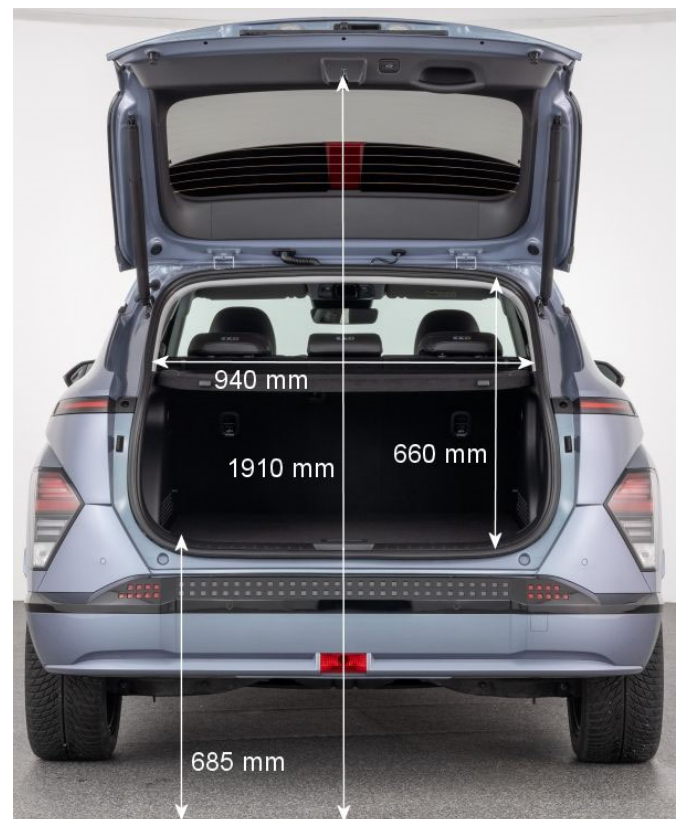
⊖ Der Kofferraum wird nur von einer Lampe seitlich ausgeleuchtet, das ist etwas mager.

2,0 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne lässt dreigeteilt im Verhältnis 40:20:40 umklappen. Das funktioniert einfach und recht leichtgängig, die Kopfstützen müssen dafür nicht abgezogen werden. Beim Aufstellen der Lehne sollte man auf die äußeren Gurte achten,



Mit 350 l Volumen bietet der Kofferraum des Kona Elektro ordentlich Platz für das Gepäck.



Die Ladekante liegt auf einer vernünftigen Höhe und erleichtert damit das Be- und Entladen des Kofferraums.

um sie nicht einzuklemmen. Das Umklappen der Rücksitzlehnen ist nur von vorn, nicht aber vom Kofferraum aus möglich. Links im Kofferraum gibt es ein Fach und zwei Taschenhaken, rechts immerhin einen Taschenhaken.

Hyundai verbaut vier Verzurrösen, um ein Netz am Kofferraumboden einzuspannen zu können. Zusätzlich gibt es ein Fach unter der Fronthaube (Frunk), das insgesamt zwar

klein, aber trotzdem ausreichend groß für die beiden Ladekabel ausfällt.

2,1 INNENRAUM

2,1 Bedienung

⊕ Das Lenkrad kann manuell in Höhe und Weite angepasst werden. Die Pedale sind gut angeordnet, dem Bremspedal fehlt allerdings ein Unterrutschschutz zum Gaspedal hin. Der Motorstart erfolgt über einen gut zugänglichen Knopf, der allerdings etwas versteckt hinter dem Lenkrad in der Armaturentafel verbaut ist. Der Getriebewählhebel - oder besser gesagt der Fahrtrichtungswählhebel - befindet sich an ungewohnter Position rechts unten hinter dem Lenkrad. Dort ist er je nach Lenkradstellung nicht gut zu sehen, liegt aber griffgünstig. Die Modi D, N, R und P sind beleuchtet, die ausgewählte Stufe farblich abgesetzt - das hilft aber nur, wenn der Blick zum Hebel frei ist. Man gewöhnt sich aber schnell daran, zumal die Bedienung sinnig ist.

Das digitale Kombiinstrument - mit 12,25 Zoll vorbildlich groß - ist in den meisten Einstellungen klar gezeichnet und auch die Anzeige zwischen den Rundinstrumenten gut ablesbar. Der ebenfalls 12,25 Zoll große Hauptbildschirm des Infotainmentsystems liegt weit oben und gut im Sichtfeld des Fahrers. Das Multimediamenü ist verständlich strukturiert, aber umfangreich. Das separate Klimabedienteil ist übersichtlich gestaltet und die Automatikfunktion entlastet den Fahrer; es ist nur ein wenig tief positioniert, wodurch der Blick beim Bedienen von der Fahrbahn abgewendet werden muss. Die weiße Schrift auf silbergrauem Hintergrund ist bei starkem Lichteinfall nicht mehr gut zu erkennen. Weitere serienmäßige und komfortsteigernde Helferlein sind beispielsweise der serienmäßige Licht- und Regensensor sowie die elektrischen Fensterheber

samt Antippautomatik für die vorderen Scheiben. Positiv hervorheben muss man auch, dass Hyundai auf umständliche Touchflächen zur Bedienung verzichtet und stattdessen auf haptisch gut fühlbare Tasten mit klarem Druckpunkt setzt. Es gibt überdies noch zwei Drehregler für die Lautstärke und zum Scrollen oder Zoomen im Infotainment.

⊖ Hyundai verzichtet bei den hinteren Fensterhebern auf eine Automatikfunktion und auf den Einklemmschutz - ausgerechnet dort, wo im Zweifel die Kinder spielen. Man muss sich zum Schließen ganz offener Türen weit aus dem Auto lehnen, weil die Griffmulden in den Türverkleidungen wenig günstig platziert sind.



Die Verarbeitungsqualität im Innenraum ist ordentlich. Bei den verwendeten Materialien regiert der Rotstift - hier würde man sich doch eine etwas wertigere Anmutung wünschen. Die Bedienung gibt keine Rätsel auf und ist weitgehend gelungen.

1,8 Multimedia/Konnektivität

⊕ In der Prime-Ausstattung ist der Kona Elektro umfangreich ausgestattet. Ein Radio mit DAB-Empfang, Apple CarPlay und Android Auto (beides kabelgebunden) sowie eine Bluetooth-Freisprechanlage sind an Bord, auch das Navigationssystem mit Echtzeit-Verkehrsinformationen liefert Hyundai immer mit. Over-the-Air-Updates sind ebenfalls möglich. Die Fahrtrouten können in der Bluelink Cloud berechnet werden, sodass genauere Verkehrsprognosen und Ankunftszeiten sowie zuverlässigere Neuberechnungen der Route möglich werden. Ladestopps werden in die Routenplanung integriert, endlich wird auch die Ladezeit in der Gesamtreisezeit berücksichtigt. Aber das Navi geht davon aus, dass man immer bis 100 % lädt, was natürlich keinen Sinn macht, weil sich allein zwischen 80 und 100 % die Ladezeit ungefähr verdoppelt.

Die integrierte Sprachsteuerung verfügt über Basisumfänge, man kann alternativ die Spracherkennung eines kompatiblen Smartphones nutzen. Es gibt USB-Anschlüsse vorn und hinten, für die vorderen Plätze zudem eine 12-V-Steckdose. Über die induktive Ladeschale in der Mittelablage kann man bequem ein entsprechendes Smartphone aufladen. Als Prime kommt der Kona Elektro ab Werk mit einem Soundsystem mit sieben Lautsprechern und Subwoofer, gegen Aufpreis erhält man ein Soundsystem von Bose. Letzteres enthält im Paket einen virtuellen Fahrersound, den man sich getrost sparen kann - das Geräusch klingt sehr künstlich und ist mäßig adaptiert. Es beißt sich immer wieder mit Gesprächen oder Musik aus dem Radio und zeigt, dass die Integration von künstlichen Fahrgeräuschen in den Fahralltag alles andere als trivial ist.

Der Hyundai Kona Elektro verfügt zudem über die so genannten Bluelink Telematikdienste, die zahlreiche Funktionen wie Live Services (u. a. Verkehrsinformationen, Wetter, Ladesäulen, Parkhaussuche) und Remote-Funktionen über die integrierte SIM-Karte ermöglichen. Mittels der

Smartphone-App können auch verschiedene Fahrzeuginformationen wie Ladestand und -status abgerufen werden. Es können verschiedene Nutzerprofile angelegt und mit der Hyundai-App verknüpft werden. Inzwischen leider Standard: Einen CD-Player gibt es nicht mehr, auch nicht gegen Aufpreis.

1,7 Raumangebot vorn

⊕ Vorn reicht das Platzangebot für fast zwei Meter große Personen, wobei nur die Beinfreiheit limitierend ist, die Kopffreiheit würde auch für 2,10 m große Menschen genügen. Der Innenraum ist breit genug und für die untere Mittelklasse

sogar üppig. So empfindet man das Raumangebot als großzügig. Das optionale Glasschiebedach lässt auf Wunsch viel Licht in den Innenraum.

2,3 Raumangebot hinten

⊕ Sind die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt, haben auf den Rücksitzen trotzdem etwa 1,95 m große Personen Platz – limitierend ist dabei die Kopffreiheit, bei der Beinfreiheit würde es erst mit etwa 2,05 m Größe eng werden. Für zwei Leute nebeneinander ist die Innenbreite völlig ausreichend, für drei Erwachsene wird es allerdings etwas eng. Das subjektive Raumgefühl ist insgesamt gut und wird lediglich durch die nahe am Kopf befindliche C-Säule geschmälert. Das optionale Glasschiebedach reicht nicht bis über die Rücksitze.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,95 m Platz.

3,4 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf die dreigeteilt umklappbaren Rücksitzlehnen; verschiebbare Sitze oder in der Neigung justierbare Lehnen hinten gibt es nicht. Bodenfächer hat der Kona Elektro keine. Vorn stehen genügend Ablagen zur Verfügung. Smartphone, 1-l-Flaschen, Becher und einiges an Kleinkram finden Platz. Das Handschuhfach ist ausreichend groß und beleuchtet, allerdings weder klimatisiert noch

abschließbar und bereits mit der dicken Bordmappe weitgehend ausgefüllt. Hinten gibt es eine Mittelarmlehne mit zwei Becherhaltern, Netze an den Rückseiten der Vordersitze und Türfächer, in die zumindest noch kleinere Flaschen passen.

2,4 KOMFORT

2,5 Federung

⊕ Elektronisch geregelte Dämpfer gibt es für den Kona Elektro zwar nicht, das Standardfahrwerk bietet aber schon einen guten Federungskomfort. Das Fahrwerk hat Hyundai tendenziell komfortabel abgestimmt, bei flotter Gangart hat man entsprechend mehr Seitenneigung und Karosseriebewegungen. Dennoch passt die Abstimmung sehr gut zum Charakter des kompakten Elektro-SUV. Die optionale 19-Zoll-Bereifung macht es für das Fahrwerk nicht so leicht, schlechte Straßenzustände zu kaschieren, das Ergebnis kann sich dennoch sehen lassen.

Innerorts werden Unebenheiten ordentlich geschluckt, nur Kanten spürt man etwas deutlicher. Kopfsteinpflaster fällt auf, stört aber nicht. Über Geschwindigkeitshügel zeigt sich das gute Schluckvermögen der Federung. Mit zunehmender Geschwindigkeit wird die Federung geschmeidiger, schlechte Landstraßen bringen den Kona nicht aus dem Konzept. Auch auf der Autobahn geht es entspannt dahin, so dass sich der Fahrkomfort auch prima für lange Strecken eignet.

2,5 Sitze

⊕ In der Prime-Ausstattung ermöglichen die beiden Vordersitze eine elektrische Sitzhöhen-, Sitzneigungs-, Sitzlängs- sowie Lehnenneigungseinstellung. Der Fahrersitz ist zudem mit einer elektrischen Zweibein-Lordosenstütze sowie einer Memory-Funktion ausgestattet. Die Konturen der Lehnen und Sitzflächen der Vordersitze sind angenehm, es ergibt sich ein ordentlicher Seitenhalt, auch wenn sich groß gewachsene Europäer etwas mehr Beinauflage und größere Lehnen wünschen würden. Die Mittelarmlehne kann nur hochgeklappt werden, um das darunterliegende Fach zu öffnen, sie lässt sich weder längs noch in der Höhe einstellen. Die Armauflagen in den Türen sind vorn wie hinten gepolstert.

2,8 Innengeräusch

Oberhalb von etwa 30 km/h dominieren bei den meisten Autos Abroll- und später Windgeräusche, so auch beim neuen Kona Elektro. Der Motor selbst ist nicht zu hören, wenn dann ein dezentes Singen vom Getriebe bzw. Differenzial, das im Testwagen besonders bei niedrigen Geschwindigkeiten recht deutlich zu hören war. Windgeräusche sind nicht an bestimmten

Hinten geht es weniger komfortabel zu, allerdings sind zumindest die äußeren beiden Plätze alles andere als unbequem. Wie üblich in dieser Klasse sind Lehne und Sitzfläche wenig konturiert und bieten kaum eigenen Seitenhalt – das müssen die Türen und die ausklappbare Mittelarmlehne übernehmen. Insgesamt ergibt sich eine ordentliche Sitzposition, die selbst für längere Strecken taugt, auch weil man mit einem brauchbaren Kniewinkel sitzen kann. In der Mitte sitzt man auf einer straffen Polsterung, immerhin gibt es im Fußraum keine Einschränkungen, weil kein Mitteltunnel vorhanden ist.

Stellen auffällig, nehmen aber allgemein höheren Geschwindigkeiten wie üblich zu. Sie gehen letztlich in den allgemeinen Fahrgeräuschen unter. Bei 130 km/h herrscht im Innenraum des elektrischen Kona ein Geräuschpegel von 67,6 dB(A), ein zufriedenstellender und langstreckentauglicher Wert.

2,0 Klimatisierung

⊕ Der Kona Elektro ist in der Prime-Ausstattung serienmäßig mit einer Zweizonen-Klimaautomatik und einer Wärmepumpe für mehr Effizienz in der Übergangszeit ausgestattet. Die Automatikfunktion der Klimatisierung bietet drei Intensitätsstufen. Für die Rücksitze gibt es Mittelausströmer zwischen den Vordersitzlehnen und Lüftungsdüsen unter den Vordersitzen. Die Sitzheizung vorn und die Lenkradheizung sind Serie, gegen Aufpreis gibt es die Sitzheizung auch hinten und für die vorderen Sitze eine Belüftung. Bei Prime mit dabei sind ebenso die getönten hinteren Scheiben. Da Heizung und Kühlung für den Innenraum elektrisch funktionieren, setzt

Hyundai damit eine Standklimatisierung um, sie kann programmiert oder über die Fahrzeug-App remote gestartet werden.

⊖ Bei allen Lüftungsdüsen lässt sich die Strömungsrichtung und -intensität leider nicht unabhängig voneinander einstellen; es kann daher passieren, dass man eine Lüftungsdüse zu weit verstellt und versehentlich verschließt – gerade während der Fahrt ist das schlecht zu kontrollieren und daher ungünstig.

1,1 MOTOR/ANTRIEB

1,3 Fahrleistungen

⊕ Der Elektromotor leistet 160 kW / 218 PS und gibt ein maximales Drehmoment von 255 Nm ab. Trotz des hohen Fahrzeuggewichts von 1,8 t sorgt der kräftige E-Antrieb im kompakten SUV für durchaus sportliche Fahrleistungen. Der Kona Elektro beschleunigt in rund einer Sekunde von 15 auf 30 km/h. Darüber geht es flott weiter, von 60 bis 100 km/h

vergehen nur 3,7 s. Von 80 auf 120 km/h kommt man in 4,8 s. Selbst bei Autobahngeschwindigkeiten lässt der Vorwärtsschub kaum nach. Von null auf 100 km/h verspricht Hyundai 7,8 s, abgerechnet wird der Kona Elektro mit der größeren Batterie bei echten 172 km/h (Tacho 180).

1,1 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Wie von einem ausgereiften Elektromotorsystem zu erwarten, ergeben sich keinerlei Vibrationen oder störende

Motorgeräusche. Einzig das Singen vom Getriebe bzw. Differenzial bei niedrigen Geschwindigkeiten ist auffällig. Der

Motor zieht vom Start weg mit Nachdruck an, er gibt seine Leistung gleichmäßig ab und lässt erst bei Autobahn-

geschwindigkeiten und dann hohen Drehzahlen ein wenig nach.

0,9 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Elektromotor deckt ein sehr weites Drehzahlband ab, daher benötigt der Kona Elektro kein Getriebe mit verschiedenen Übersetzungsstufen. Vom Stand weg verläuft die Beschleunigung konstant und ruckfrei. Das Umschalten von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt von Systemseite aus klappt schnell. An die Bedienung des kleinen Hebels hinter dem Lenkrad muss man sich erst gewöhnen, dann aber ist eine Bedienung auch ohne Hinsehen möglich, weil logisch nachvollziehbar. 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. 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, die ebenfalls über mehrere Grundstufen verfügt: In diesem Modus nutzt das System die Informationen vom Frontradarsensor und wählt die Rekuperation 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.

2,5 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. Es ergeben sich merkliche Aufbau-bewegungen und leichtes Wippen nach Bodenwellen, insgesamt halten sie sich jedoch in sicheren Grenzen. Hebt man das Gaspedal in Kurven, zeigt sich zwar eine leichte Lastwechselreaktionen, diese wird bei Bedarf allerdings zuverlässig vom ESP eingefangen. In der Summe bleibt der als untere Mittelklasse eingestufte Kona gut beherrschbar und ist sicher unterwegs. Die Traktionskontrolle bremst die Antriebsräder des Frontrieblers im Bedarfsfall ein, der Kona bleibt so auch

bei unwirschem Beschleunigen gut kontrollierbar.

Im ADAC Ausweichtest reagiert der Koreaner 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 moderat regelnden ESP im sicheren Rahmen gehalten. Wer sich von den Karosseriebewegungen nicht irritieren lässt, kann sogar seinen Fahrspaß dabei haben. Denn dank des effektiv und dezent regelnden ESP durchheilt das Elektro-SUV erstaunlich schnell den Parcours und lässt sich bis in den Grenzbereich gut beherrschen. Auch weil Korrekturen des Fahrers immer gut umgesetzt werden.

2,2 Lenkung

⊕ Die Lenkung reagiert auf Lenkbefehle passend, sie bietet aber nur eine mäßige Rückmeldung und ein eher synthetisches Gefühl. Um die Mittellage könnte das Rückstellmoment gerade bei niedrigeren Geschwindigkeiten ein wenig ausgeprägter sein, die Nulllage lässt sich aber gut

erfühlen. Die Zielgenauigkeit geht in Ordnung, auch bei höheren Geschwindigkeiten. Die Lenkung ist insgesamt angenehm direkt übersetzt, von Anschlag zu Anschlag sind lediglich 2,6 Umdrehungen erforderlich.

2,7 Bremse

Bei einer Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Kona Elektro 35,7 m (Mittel aus zehn Bremsungen) – ein brauchbarer Wert. Das Bremsgefühl ist im Alltag angenehm, das Zusammenspiel zwischen Rekuperationsverzögerung und

Wirkung der Scheibenbremsen haben die Ingenieure gut hinkommen - man spürt den Übergang praktisch nicht. So sind auch Ansprechen und Dosierbarkeit einwandfrei.
























2,1 SICHERHEIT

1,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Die Sicherheitsausstattung des Kona Elektro in der Prime-Ausstattung ist sehr umfangreich, vieles gibt es serienmäßig. Ein Notbremssystem samt Kollisionswarnung ist ebenso Serie wie auch der Spurhalte- und der Spurwechselassistent. Letzterer umfasst den Ausparkassistenten, der mit Radar-Sensoren in der Heckschürze den kreuzenden Verkehr überwacht, beim Rückwärtsausparken vor Gefahren warnt und sogar die Funktion der Ausstiegswarnung übernimmt. Ein Geschwindigkeitsbegrenzer sowie die adaptive Geschwindigkeitsregelung (ACC) sind ebenfalls serienmäßig im Kona mit Prime-Paket. Die gut funktionierende Verkehrszeichenerkennung kombiniert die Informationen der Frontkamera mit dem Navigationskartenmaterial. Der optionale Autobahnassistent beinhaltet neben der Spurwechselautomatik zudem die navigationsbasierte adaptive Geschwindigkeitsregelung, die anhand der Kartendaten des Navigationssystems die Route des Fahrzeugs erkennt und beispielsweise vor einem Ortsschild, einem Kreisverkehr oder einer scharfen Kurve rechtzeitig die Geschwindigkeit automatisch reduziert. Serie dagegen sind die Müdigkeitserkennung und das direkt messende Reifendruck-Kontrollsystem sowie in der höchsten Ausstattung sogar ein Head-up-Display, das seine Informationen in die Windschutzscheibe projiziert. Bei einer Notbremsung blinken zunächst die Bremslichter in hoher Frequenz, um auf die Notsituation aufmerksam zu machen. Anschließend wird automatisch die Warnblinkanlage eingeschaltet.

⊖ Leider hat Hyundai die Fahrerüberwachung wie auch die neu vorgeschriebene Geschwindigkeitswarnung mangelhaft implementiert. Ständige unnötige und maximal nervende Warnungen rauben den an sich sinnvollen Assistenzsystemen jegliche Akzeptanz. So gibt es in der Elektroversion des Kona immerhin die Möglichkeit, die akustischen Warnungen der Verkehrszeichenerkennung abzuschalten, ohne das System komplett deaktivieren zu müssen. Leider wird bei jedem Neustart die akustische Warnung ab minimaler Tempoüberschreitung nach Tacho (nicht nach tatsächlicher Geschwindigkeit) wieder aktiviert - das ist allerdings in dieser Form EU-Vorschrift. Wer sich kurz versucht, am Tachodisplay zu orientieren, bekommt sofort eine Warnung, auf die Straße zu schauen - hier ist die Karenzzeit viel zu kurz und praxisfremd. Die schlechte Abstimmung der beiden Systeme führt zu einer Abwertung im Kapitel Assistenzsysteme. Dass der Kona dennoch eine Note 1,3 in diesem Bereich erzielt, zeigt die eigentlich hervorragende Ausstattung des Modells.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

2,3 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm erreicht der Kona ein gutes Ergebnis von 80 Prozent der Maximalpunkte (Test 12/2023). Dafür gibt es immerhin vier von fünf Sternen. Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags sind ebenso serienmäßig wie auch der Center Airbag zwischen Fahrer und Beifahrer, der ein Zusammenstoßen mit den Köpfen verhindern soll. Bis auf den Gurt des Fondmittelsitzes sind alle Sitze sowohl mit Gurtstraffern als auch mit Gurtkraftbegrenzern ausgestattet. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Größe von 2,05 m einen guten Schutz, der Abstand zum Kopf ist allerdings nicht verstellbar.

Ein E-Call-System ist serienmäßig an Bord und informiert nach einem Unfall automatisch die Rettungskräfte – per Knopfdruck kann manuell ein Notruf ausgelöst werden. Der Kona ist mit einer Multikollisionsbremse ausgestattet – sie verhindert nach einem Unfall, dass das Auto unkontrolliert weiter rollt und

gegebenenfalls erneut auf ein Hindernis trifft.

Die vorderen wie auch die hinteren Insassen werden bei Bedarf optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen. Beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und die Anzeige zu den belegten Sitzplätzen erscheint erneut. Vier Verzurrosen im Kofferraum ermöglichen eine Ladungs-sicherung über Kreuz, allerdings machen sie keinen sonderlich stabilen Eindruck.

⊖ Die hinteren Kopfstützen bieten Insassen bis zu einer Körpergröße von knapp 1,70 m Schutz - hier gibt es noch Verbesserungspotenzial. Warndreieck und Verbandkasten befinden sich unter dem Kofferraumboden und sind so bei beladenem Fahrzeug schlecht erreichbar. Ein Kofferraum-trennnetz zur Gepäcksicherung im Kofferraum ist nicht erhältlich.

2,5 Kindersicherheit

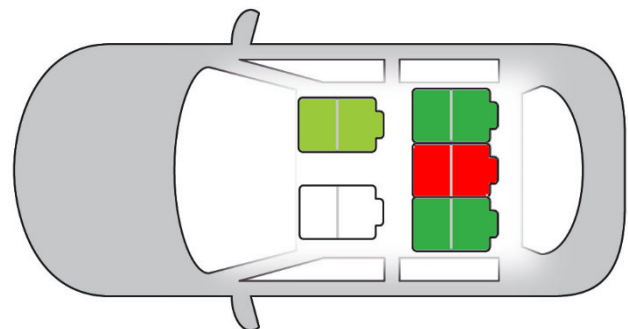
⊕ Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm bekommt der Kona 83 Prozent für eine gute Kindersicherheit. Der Beifahrerairbag lässt sich per Schlüsselschalter deaktivieren, dann kann man auf dem Beifahrerplatz rückwärtsgerichtete Kindersitze mit dem Gurt fixieren. Das Fahrzeug verfügt serienmäßig über zwei Isofix-Halterungen an den hinteren Außenplätzen (mit i-Size-Freigabe). Die Kindersicherung der Fondtüren lässt sich ausschließlich mit dem Schlüssel bedienen und ist daher nicht einfach von den Kindern selbst veränderbar.

Nutzt man im Fond platzeinnehmende Babyschalen mit Basis und Stützfuß, so lassen sich die Vordersitze nicht mehr ganz nach hinten schieben – daher ist eine Sitz- und Montageprobe vor dem Kauf ratsam.

⊖ Auf dem mittleren Rücksitzplatz steht weder Isofix zur Verfügung noch lässt sich wegen der ungünstigen Gurt-anlenkpunkte ein Kindersitz ordentlich befestigen. Für die hinteren Fensterheber fehlt ein Einklemmschutz.

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)

3,7 Fußgängerschutz

Beim Fußgängerschutz sieht es nicht so ideal aus, im ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm reicht der Kona nur für mäßige 64 Prozent der möglichen Punkte. Spezielle Schutzmaßnahmen wie eine aktive Motorhaube sind nicht verbaut. Die Vorderkante der Motorhaube sowie insbesondere die A-Säulen sind zu unnachgiebig und bergen für Personen ein hohes Verletzungsrisiko. Immerhin erkennt das serienmäßige Not-

bremssystem auch Fußgänger und Radfahrer und kann im Notfall eine Kollision verhindern oder zumindest die Schwere des Zusammenstoßes verringern. Die vorgeschriebene akustische Geräuschkulisse macht in ausreichendem Maße auf den Kona Elektro aufmerksam, ohne das Umfeld zu sehr zu nerven - Hyundai hat hier einen guten Kompromiss gefunden.

1,3 UMWELT/ECOTEST

0,8 Verbrauch/CO₂

⊕ Im Elektrozyklus des Ecotest wurde ein durchschnittlicher Stromverbrauch von 18,8 kWh pro 100 km ermittelt. Damit ist der neue Kona Elektro nicht mehr so sparsam wie der Vorgänger, der mit 16,7 kWh/100 km auskam. Noch eklatanter wird der Unterschied, wenn es kalt wird. Bei Temperaturen unter 10 °C steigt der Verbrauch je nach Fahrprofil um 3-5 kWh/100, unter 0 °C noch stärker. Dann muss man schon nach gut 200 km wieder nach einer Lademöglichkeit Ausschau halten. Die rund 400 km, die bei Temperaturen um 22 °C erreicht werden können, sind damit in weiter Ferne. Alle Verbrauchsangaben beinhaltet auch die Ladeverluste; um die 65,4-kWh-Batterie einmal komplett von leer auf voll zu laden,

werden 77,3 kWh benötigt. Aus dem Verbrauch von 18,8 kWh/100 km im Ecotest errechnet sich eine CO₂-Bilanz von 94 g pro km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh; 2020 vom UBA veröffentlichter Wert, für das Berichtsjahr 2021). Das ergibt im CO₂-Bereich des Ecotest 52 von 60 möglichen Punkten. Der Verbrauch inklusive Ladeverluste liegt innerorts bei etwa 14, außerorts bei 19 und auf der Autobahn bei 24 kWh/100 km. Der elektrische Kona ist also in der Stadt am sparsamsten unterwegs, dort sind Reichweiten von um die 500 km möglich. Sparsam ausgelegte elektrische Verbraucher wie die Klimatisierung (Wärmepumpe Serie) unterstützen dabei, eine möglichst gute Reichweite zu erzielen.

1,8 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 CO₂-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

einem Stromverbrauch von 18,8 kWh pro 100 km sind beispielsweise NO_x-Emissionen von 76 mg/km verbunden – dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, so dass der Kona Elektro im Bereich Schadstoffe 42 von 50 Punkten erhält. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte. In der Summe kommt der Kona Elektro somit auf 94 Punkte und schafft somit ein Fünf-Sterne-Ergebnis im ADAC Ecotest.

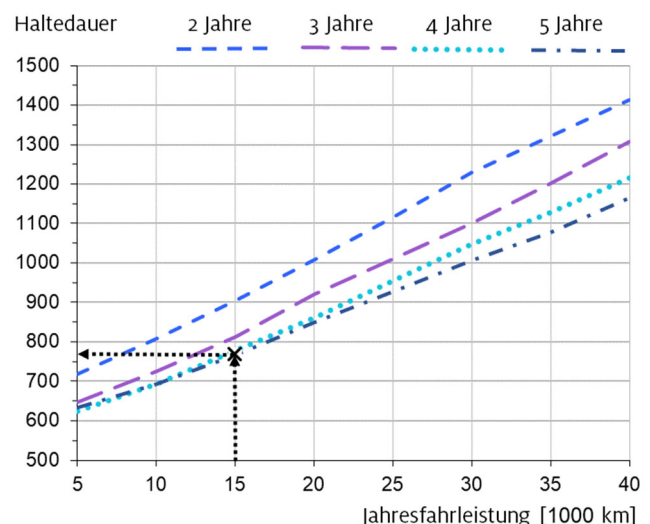
2,7 AUTOKOSTEN

2,7 Monatliche Gesamtkosten

Der Aufschlag für den elektrischen Antrieb im Kona ist erheblich, denn erst bei knapp 42.000 Euro geht es los - dann in Basisausstattung und kleinerer Batterie. Für unseren Testwagen mit Top-Ausstattung und großem Stromspeicher wollen die Koreaner gar mindestens 50.690 Euro. Auch dann ist das Ende der finanziellen Fahnenstange noch nicht erreicht, denn unser Testwagen kostet gar 55.290 Euro. Wirklich viel Geld für ein Auto der unteren Mittelklasse. Als Kfz-Steuer werden 68 Euro fällig – aber erst nach 2030, denn solange sind rein elektrisch angetriebene Autos aktuell steuerfrei. Die Einstufungen bei der Versicherung gehen noch in Ordnung, wobei die Kosten für die Vollkasko schon nicht mehr so günstig wie einst beim Vorgänger sind (Haftpflicht 16, Teilkasko 24, Vollkasko 25). Die Ausgaben für die Wartungen sollten 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. Erfreulich ist, dass Hyundai das Wartungsintervall beim neuen Kona Elektro auf zwei Jahre oder alle 30.000 km hochgesetzt

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 767 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



hat. Der größte Posten der monatlichen Kosten ist wie meistens der Wertverlust. Der muss nach wie vor mehr geschätzt werden als dass man ihn exakt berechnen könnte. Maßgeblich hängt er von der Haltbarkeit der Batterie ab; Hyundai gibt hier acht Jahre Garantie bis 160.000 km auf die Hochvolt-Batterie. Das ganze

Auto hat ebenfalls acht Jahre Garantie, sogar ohne km-Limit, allerdings greift ab dem sechsten Jahr eine abgespeckte Garantiever sicherung der Real Garant Versicherung AG - trotzdem in der Summe ein sehr attraktives Angebot, welches das Kostenrisiko lange Zeit kalkulierbar hält.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Kona Elektro (48,4 kWh)
Aufbau/Türen	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	-/-
Leistung [kW (PS)]	115 (156)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	255/0
0-100 km/h [s]	8,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	162
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	14,6/14,6 kWh E
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	0/0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/25/24
Steuer pro Jahr [Euro]	62
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	678
Preis [Euro]	41.990

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

SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	160 kW (218 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	53 kW
maximales Drehmoment	255 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	18,8 kWh/100km/412 km

BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	n.b./65,4 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	77,3 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre, 160.000 km

REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll)	reduziert
Stufen / Einstellung	9/Schaltwippen

KLIMATISIERUNG

Wärmepumpe (Serie / Option / nein)	Serie
Klimatisierung im Innenraum einschränkbar (z.B. nur Fahrer)	ja
Standklimatisierung	ja
Steuerung Smartphone / Vorprogrammierung	ja/ja

WARNUNG BEI LEERER BATTERIE

Warnbeginn bei leerer Batterie	SoC 20% Batt. orange "Bitte laden", SoC 10% "Niedriger SoC", 0% Schildkröte
Leistungsreduzierung	n.b.
Notfallstrecke bei Neustart	n.b.

LADEMÖGLICHKEITEN

einstellbarer Ladestopp	ja
regelbare Ladeleistung	ja, AC
Position der Ladeklappe	Front links
Entriegelung Ladekabel	Schlüssel

LADEKABEL ANSCHLUSS SERIE / OPTION

Schuko	einphasig, 230 V, 10 A	Serie
Typ2	dreiphasig, 230 V, 16 A	Option

ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

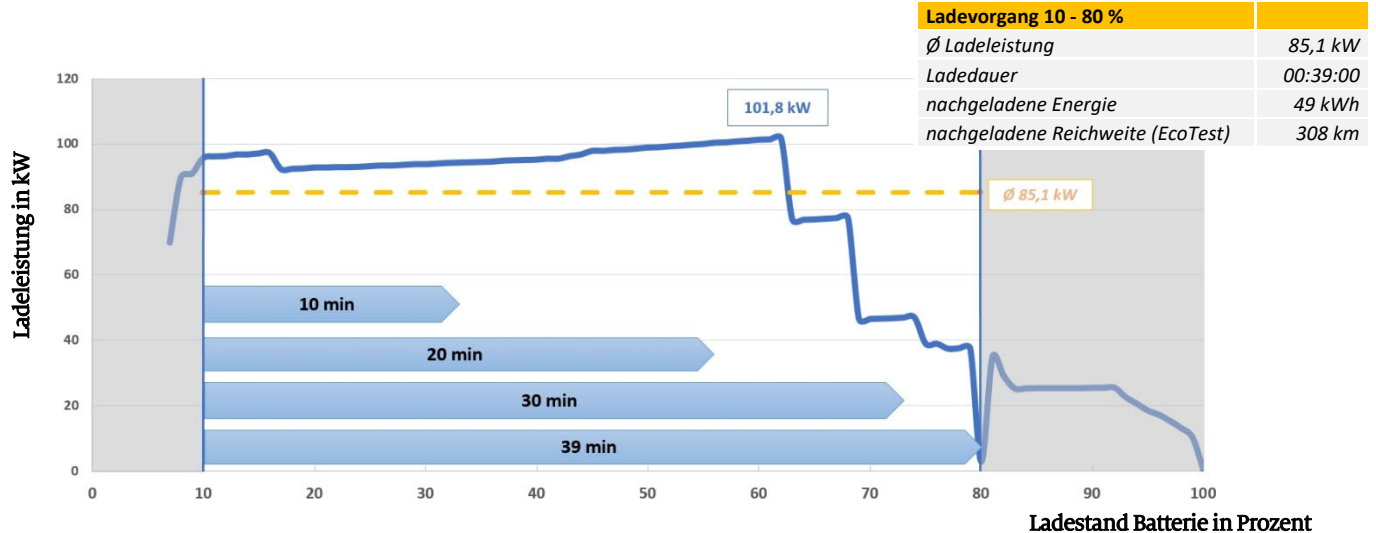
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	ja/nein
Anzeige momentane Ladeleistung	ja (in kW im Instrumentendisplay)
Ladeanzeige von außen sichtbar	ja (4 LEDs an Steckdose vorn)

LADEMÖGLICHKEITEN

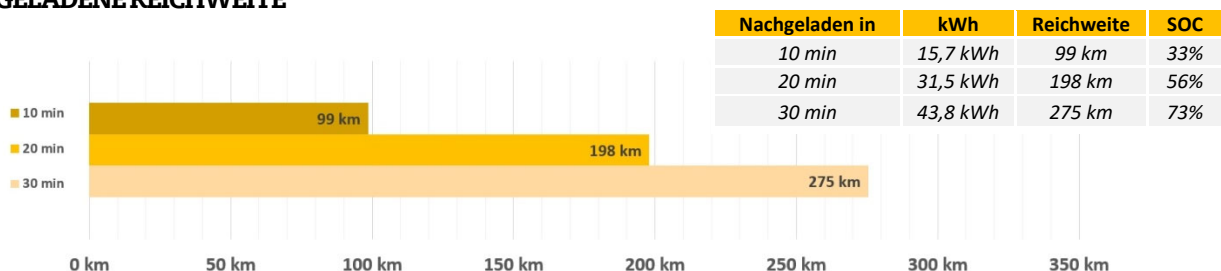
Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	59,5 - 33,5 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	59,5 - 10,5 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC	-	-	-	-
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	19 - 7 h
DC Schnell	CCS	Serie	-	bis zu 100 kW	39 min

*10 bis 80 %

LADEKURVE DC



NACHGELADENE REICHWEITE



ADAC-Messung kursiv

HERSTELLERANGABEN

Elektro, permanenterregter Synchronmotor an der Vorderachse	
Leistung	160 kW/218 PS
Maximales Drehmoment	255 Nm
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	172 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,8 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	14,7 kWh
CO ₂ -Ausstoß	-
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b./0,27
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	215/60 R17
Länge/Breite/Höhe	4.355/1.825/1.580 mm
Leergewicht/Zuladung	1.773/447 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	466/1.300 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	300/750 kg
Stützlast/Dachlast	100/100 kg
Batteriekapazität (netto)	65,4 kWh
Garantie Allgemein/Rost	5 Jahre/12 Jahre
Produktion	Tschechien, Nosovice

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,7 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	35,7 m
Reifengröße Testwagen	235/45 R19 99V
Reifenmarke Testwagen	Nexen N Fera Sport
Wendekreis links/rechts	10,4/10,3 m
Ecotest-Verbrauch	18,8 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 94 g/km)
Reichweite	410 km
Innengeräusch 130 km/h	67,6 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.110 mm
Leergewicht/Zuladung	1.762/458 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	350/775/1.320 l

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

Betriebskosten	102 Euro	Werkstattkosten	66 Euro
Fixkosten	117 Euro	Wertverlust	482 Euro
Monatliche Gesamtkosten	767 Euro		
Steuer pro Jahr	68 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/25/24		
Basispreis Kona Elektro (65,4 kWh) Prime-Paket	50.690 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 30.08.2023
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	55.290 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.324 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. 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 CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-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. * 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
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie
Head-up-Display	Serie
Verkehrszeichenerkennung	Serie
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	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/ab 1.000 Euro° (Paket)
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	Zubehör
Metalllackierung	650 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	700 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,0

AUTOKOSTEN

2,7

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

Stand: Dezember 2023
Test und Text: M. Ruhdorfer