

So wächst der elektrische Hyundai Kona über sich hinaus

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



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

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

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

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

Viele Details für die Gunst der Generation E

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

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

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

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

Fahren wie im Ioniq

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

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

Sportlich im Antritt, gemütlich mit Bleifuß

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



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



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

Hyundai KONA Elektro

Echo online · 23.09.2023 | Fahrbericht · Hyundai KONA Elektro



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



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



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

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

Auch innen Größe zeigen

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

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

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

FAZIT

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

© dpa Deutsche Presse-Agentur GmbH