

---

## Vorstellung Hyundai Kona Elektro: Erstes SUV mit Batteriebetrieb

Von Hans-Robert Richarz

Um batteriebetriebene Elektroautos machen die Deutschen zumeist einen skeptischen Bogen. Anfang 2018 waren laut Kraftfahrt-Bundesamt erst 123 000 Stromer auf deutschen Straßen unterwegs, davon rund 62 000 rein elektrisch mit Batteriebetrieb. Eine große Lücke zur Million, die sich Bundeskanzlerin Angela Merkel einst für 2020 gewünscht hatte. Die magische Zahl soll aber laut einer Prognose der Stuttgarter Managementberatungs-Firma Horvath & Partner immerhin zwei Jahre später erreicht werden. Dazu beitragen soll auch der Hyundai Kona Elektro.

Den Optimismus begründet Horvath & Partner mit den Zuwachsraten der E-Autos in jüngerer Vergangenheit: Im ersten Halbjahr 2018 gab es 78 138 Neuzulassungen. Der neue Hyundai Kona Elektro, der im August auf den Markt kommt, könnte die Quote im zweiten Halbjahr noch verbessern. Seit Anfang Juni gibt es nämlich für das B-Segment-SUV bereits 1 000 Vorbestellungen womit es für dieses Jahr bereits jetzt schon ausverkauft ist.

Preis, Reichweite und Dauer der Akku-Ladezeiten dürften wohl die maßgeblichen Gründe für die bisherige Enthaltensamkeit der Deutschen gegenüber den Fahrzeugen sein, die für ihr Vorankommen auf Energie aus einer Batterie angewiesen sind. Daran vermochte bisher auch die staatliche Förderprämie nur wenig ändern. Am Preis – im Vergleich zu den Modellen der Marke mit Verbrennungsmotor – müsste Hyundai vielleicht noch etwas tun, doch der Kona Elektro kann trotzdem punkten. Seine Basisversion Trend für Asketen – immer noch mit begrüßenswert umfangreicher Serienausstattung – ist zwar doppelt so teuer wie die ebenfalls gut ausgestattete Vergleichsausgabe Pure mit Benzinaggregat. Doch in der Gegenüberstellung zur elektrifizierten Konkurrenz sieht es ganz anders aus. Der kleinere BMW i3 kostet knapp 3000 Euro, der Opel Ampera-e mehr als 8300 Euro und der e-Golf immerhin noch 1300 Euro mehr. Außerdem war ein voll elektrifiziertes SUV bislang ein weißer Fleck in den Angeboten des Autohandels.

Auch bei den beiden anderen Elektro-Schwachpunkten macht der elektrische Kona durchaus eine gute Figur. Die Reichweite des 150-kW-Spitzenmodells taugt sogar für eine Urlaubsreise, vorausgesetzt man macht nach rund drei Stunden Pause und findet eine passende Schnellladestation. Dann kann nach einer knappen Stunde Rekonvaleszenz der Batterie die zweite Etappe ohne Furcht vor Spannungsverlust in Angriff genommen werden. Lediglich das Exemplar mit der kleineren, 136 PS (100 kW) leistenden Maschine macht schon nach spätestens 312 Kilometern schlapp und muss zur Wiederbelebung an die Ladesäule.

Hyundai verspricht: „Die Zeit für einen vollständigen Ladezyklus an einer für die heimische Garage geeigneten Wallbox beläuft sich auf rund achteinhalb Stunden in der 100-kW- und knapp 14 Stunden in der 150-kW-Variante.“ Für Unterstellplätze auf dem heimischen Grundstück, wo der Strom nur aus einer normalen Steckdose kommt, gehört eine Verlängerungsschnur zwischen der 230-Volt-Quelle und dem Ladeanschluss an der Vorderseite des Autos zum Lieferumfang.

Um zur kalten Jahreszeit nicht zu viel Watt für einen temperierten Innenraum zu verschwenden, verfügen die beiden besseren Ausstattungsvarianten Style und Premium des Kona Elektro über eine Wärmepumpe. Sie holt sich die nötige Energie zum Heizen von

---

der Wärme von Außenluft und Antriebskomponenten. Dabei macht sie sich die physikalischen Eigenschaften des Klimaanlage-Kühlmittels zunutze: Werden Druck und Temperatur gezielt geändert, kann das Mittel verdampfen oder kondensieren und so Wärme absorbieren oder aufnehmen.

Optisch gibt sich der Hyundai Kona Elektro nur bei genauerem Hinsehen als Strom-Variante der Baureihe zu erkennen. Vorne ist die Frontpartie geschlossen, und die Stoßfänger sind vorne wie hinten modifiziert. Besondere Luftführungen sorgen für eine verbesserte Aerodynamik. Zahlreiche Assistenten wie zum Beispiel ein Spurhalte Helfer, eine adaptive Geschwindigkeitsregelanlage, ein autonomes Notbremssystem oder eine Berganfahrhilfe erleichtern die Arbeit von Fahrerin oder Fahrer erheblich. In diesem Zusammenhang nicht zu vergessen sind das Digital-Cockpit, das Head-up-Display sowie Verkehrszeichenerkennung und Aufmerksamkeitsassistent, der vor beginnender Ermüdung am Steuer und damit einem drohenden Sekundenschlaf warnt.

Wie in den meisten E-Autos kommt auch im Kona Elektro der Fahrspaß nicht zu kurz. Ganz im Gegenteil. Der Fronttriebler (eine Allrad-Version gibt es leider nicht) geht von Anfang an beherrscht zur Sache, weil sein Drehmoment sofort bei der Freigabe der Stromzufuhr zur Verfügung steht. Der Wagen liegt wie das sprichwörtliche Brett auf der Straße und macht auch bei flott gefahrenen Landstraßenkurven keinerlei Probleme innerhalb der Naturgesetze. Zufriedenheit dürfte sich auch im Fall des Falles breit machen: Hyundai gewährt auf das Auto fünf Jahre Garantie ohne Kilometerbegrenzung, sofern der Wagen über einen deutschen Vertragspartner erworben wurde. Für die Batterie gibt es sogar eine achtjährige Garantie bis 200 000 Kilometer.

Bleibt unter dem Strich nur eine Frage offen: Wie nennt man eigentlich das Gaspedal in einem Elektrofahrzeug? (ampnet/hrr)

#### Daten Hyundai Kona Elektro

Länge x Breite x Höhe (m): 4,18 x 1,80 x 1,57  
Radstand (m): 2,60  
Motor: Permanentmagnet-Synchronelektromotor  
Leistung: 100 kW / 136 PS oder 150 kW / 204 PS  
Max. Drehmoment: 395 Nm  
Batterie: Lithium-Polymer, 39,2 oder 64,0 kWh  
Batterieleistungsabgabe (kW): 113 oder 170  
Ladedauer 50-kW-Schnellladestation (400 V),  
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 9,7 oder 7,6 Sekunden  
Höchstgeschwindigkeit: 155 oder 167 km/h.  
Normreichweite (nach NEFZ): 312 oder 482 km  
Energieverbrauch (nach NEFZ): 13,9 oder 14,3 kWh/100 km  
CO<sub>2</sub>-Emissionen: 0  
Wendekreis (m): 10,6  
Leergewicht: mind. 1610 oder 1760 kg  
Zuladung: max. 410 kg  
Kofferraumvolumen: 332–1114 Liter  
Reifengröße: 215/55 R 17  
Wartungsintervall: alle 15 000 km oder jährlich  
Basispreis: 34 600 Euro

(Anm. der Red.: Reichweite, Verbrauch und Emissionen ermittelte Hyundai nach dem neuen WLTP-Messverfahren und rechnetete sie in NEFZ-Werte um)

---

## Bilder zum Artikel



Hyundai Kona Elektro.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai

---



Hyundai Kona Elektro.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai

---



Hyundai Kona Elektro.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai

---



Hyundai Kona Elektro.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai

---



Hyundai Kona Elektro.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai

---



Hyundai Kona Elektro.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai



Hyundai Kona Elektro.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hyundai

---