



Fotos: Thorsten Weigel/Hyundai, Michael Blumenstein

Die zweite Generation ist um rund 15 Zentimeter gewachsen. Mit 4,36 Metern zählt er nun zur Kompaktklasse.

Nur zweite Wahl?

Die Koreaner schieben mit dem neuen Hyundai Kona-e ein Flottenmodell nach, das mindestens ein Manko besitzt, wie die erste Ausfahrt mit dem Kompakt-Stromer zeigt.

Nein, das Manko ist nicht, dass Hyundai sich nicht im Klaren darüber ist, wie der elektrisch angetriebene Kona heißt. Beworben wird er als Kona Elektro, auf der Heckklappe steht „electric“ und im Sprachgebrauch ist es kurz der Kona-e. Hinzu kommt, dass es auch den neuen Kona wieder als Hybrid und als klassischen Benziner gibt, alles etwas verwirrend.

Werden die Verbrenner-Versionen in Korea hergestellt, fertigt Hyundai den Kona-e für Europa in Europa – genauer: im tschechischen Nosovice, 25 Kilometer bis Polen, gut 40 Kilometer bis zur slowakischen Grenze.

Jetzt Teil der Kompaktklasse

Wir führen den Kona-e, die einfachste der drei Bezeichnungen, die alles sagt. In der Basisversion startet der Kona-e mit 48,4-kWh-Akku. Genug fürs Pendeln und die meisten Alltagsanforderungen. 156 PS sind bei ihm an Bord und damit 64 PS weniger als in der Version mit großem 65-kWh-Akku. Der Preis für die Basis: wenig kompakte 35.285 Euro. Dafür gibt's jetzt jedoch eine Klasse mehr.

War der Kona Nummer 1 mit seinen 4,20 Metern ein gefragtes Modell im Kleinwagen-Segment, legt Kona 2 um rund 15 Zentimeter auf nun 4,36 Meter zu – die Kompaktklasse also. Damit rückt der kleinste Stromer bei Hyundai dichter an den Ioniq 5 (4,64 Meter), die Elektro-Crossover-Mittelklasse der Koreaner. Kompaktsegment bedeutet auch, dass nun VW ID.3, Cupra Born, MG 4, Smart #1 oder Opel Astra-e als Alternativen für E-Auto-Flotten parat stehen.

Der Kona-e war bislang so gefragt, dass im Jahr 2022 in Deutschland 17.000 Stromer verkauft werden konnten, wie Deutschlandchef Jürgen Keller in der Pressekonferenz im Werk in Nosovice mitteilte. Das zeigt, dass das 4,20-Meter-Paket angenommen wurde. Gerade auch in den Fuhrparks, die nicht die Langstrecke im Fokus haben. Und „das Flottengeschäft hat beim Kona Elektro eine hohe Relevanz“, ergänzte Keller und unterstrich, dass 46 Prozent des Hyundai-Flottengeschäfts mittlerweile rein elektrisch durch Deutschland rollt.

Trotz des Formatwechsels, der weder Vorteile beim Pendeln noch beim

Parken bringt, ist sich der Manager sicher, dass im ersten vollen Jahr – sprich 2024 – mindestens wieder 17.000 neue Kona-e das tschechische Werk in Richtung Deutschland verlassen werden. „Weitere Steigerungen sind durch die Einstellung der Förderung abgewürgt“, ergänzte Keller.

„Bei Flottenkunden gehen wir von einem Rückgang der BEV-Modelle aus. Dennoch werden wir 2024 ähnlich viele BEV verkaufen wie 2022.“ Kompensieren sollen das wohl die Privatkunden – na mal schauen. Den Herstelleranteil der Förderung gibt Hyundai bis auf Weiteres an alle.

Nur 74 kW Ladeleistung

Wie skizziert, fängt der Kona-e-Spaß bei 35.285 Euro an. Dann jedoch kommt er ohne „Elektro-Auto-Must-haves“ wie Wärmepumpe und Sitz- sowie Lenkradheizung. Die Wärmepumpe, die an kalten Tagen den Reichweitenverlust dezimieren kann, gibt es für 1.008 Euro als Einzeloption. Die beiden Heizelemente für den Körper lediglich in Verbindung mit dem Trend-Paket, das für 1.850 Euro die



1 Die Sitzposition passt nicht ideal für jeden Körper. **2** Im Kona-e gibt es wieder einige Schalter und Tasten, was bei der Bedienung hilft. Nervig sind die Helferlein an Bord. **3** Der digitale Tacho lässt sich nicht anpassen, so bleibt die Tempoanzeige links. **4** Mindestens 466 Liter Gepäck können mit. **5** Das Ladetempo liegt leider nur bei 74 bis 102 kW.

Wärmepumpe beinhaltet und daher eine Empfehlung ist.

Eine andere ist der große Akku, den laut Hyundai-Prognose 60 Prozent ordern werden. Denn mit diesem wird das einzige echte Manko des Kona-e zwar nicht ausgemerzt, wohl aber abgemildert. Und jetzt müssen Hyundai-Elektro-Fans hart im Nehmen sein. Denn die Schwachstelle des neuen Hyundai Kona Elektro ist die Ladeleistung.

Sind die 800-Volt-Bordnetze im Ioniq 5 und Ioniq 6 fast schon legendär (schnell), zuckelt der Kona-e mit kleinem 48er-Akku mit schwächlichen 74 kW Ladeleistung daher – als Maximalwert. Wer die Ladeleistung auf 102 kW erhöhen will, muss zum großen 65er-Akku greifen und dann 4.370 Euro mehr ausgeben. Und ist dann noch immer bei einer Ladeleistung, den Opel beim Corsa-e Mitte 2019 bereits realisierte. Die Mär der

Technologiesprünge wird hier abermals deutlich.

Und so kommt es, dass ein Hyundai Kona Elektro 65 kWh Trend mächtige 39.580 Euro ausweist. Und da machen wir dann den internen Vergleich zum Ioniq 5 und Ioniq 6 auf. Die „Ioniqs“ besitzen ab Werk das zum Ultraschnellladen notwendige 800-Volt-Bordnetz und bieten eine Ladeleistung von 180 bis 230 kW. Wer nun meint, dafür müsse er mehr bezahlen, sieht sich getäuscht: Jeweils 37.900 Euro kosten die deutlich größeren Ioniq-Modelle mit der 58-kWh-Batterie inklusive Wärmepumpe. Klar, 7 kWh weniger Akku und etwas höherer WLTP-Verbrauch dezimieren die Reichweite im Vergleich zum Kona-e. Dafür wird aber dennoch die Langstrecke schneller und entspannter absolviert – und nicht zu vernachlässigen: Die Ladesäule ist früher wieder frei, Warteschlangen unwahrscheinlicher.

Verbrauch liegt im Mittel

Der WLTP-Verbrauch des Kona-e bewegt sich mit 14,6–16,6 kWh pro 100 Kilometer im Kompakt-Mittel. In der Realität könnten sich aber wieder gute Werte ergeben, wie unsere ersten 200 Kilometer im Kona-e in Ost-Tschechien erahnen lassen. So soll man mit dem kleinen Akku theoretisch 377 Kilometer weit kommen, der große könnte sogar mit 19-Zoll-Bereifung 454 Kilometer schaffen. An der Wallbox laden beide Varianten mit den üblichen 11 kW.

Beim Fahren – wir haben die 65-kWh-Version bewegt – merkt man die 218 PS. Vor allem beim Sprint. Die Vorderachse wird leicht und die Räder haben bei Nässe und Steigungen Mühe, die Kraft auf den Boden zu bringen. Dabei hat sich laut Datenblatt das Drehmoment von ehemals 395 Newtonmeter auf nur noch 255 redu-

ziert – im Alltag ist das jedoch irrelevant, denn Kraft ist stets vorhanden. Pferdestärken und Newtonmeter fühlen sich in Elektro-Zeiten anders an.

Komfortabel ausgelegt

So interessiert es auch niemanden, dass der große Kona-e erst bei 172 km/h abgeriegelt wird, also 10 km/h später als die kleine Version. Viel mehr interessiert, dass der Fahrkomfort ein sehr hohes Niveau erreicht und die Pseudosportlichkeit vieler anderer E-Modelle beim Kona Elektro keine Rolle spielt.

Die Feder-Dämpfer-Sektion bügelt fast alles sauber weg, wippt, schwingt und wankt dezent, jedoch ohne Seekrankheit zu fördern. Die Lenkung fühlt sich gut an, solange man nicht in den Anschlag kommt: Klock, klock macht es dort, da fehlt ein Puffer. Besser macht es die Abstimmung der Bremse – an ihr gibt es nichts zu meckern.

Dass der Komfort eine große Rolle spielt, merkt man beim Einsteigen. Es

Hyundai Kona-e 48,4 kWh/65,4 kWh

Preis ab: 35.285 €/37.807 €

E-Motor | 115 kW (156 PS)/160

kW (218 PS) | 255 Nm

162/172 km/h | 8,8/7,8 s

14,6–16,6 kWh/100 km

WLTP-Reichweite: 377–514 km

400-Volt-Bordnetz | **AC:** 11 kW

DC: 74 kW/102 kW

4.355 x 1.825 x 1.580 mm

466–1.300 Liter

HK: 15 | **VK:** 15 | **TK:** 14

Wartung: 30.000 km/2 Jahre

Garantie: 5 + 3 Jahre (Auto);

8 Jahre/160.000 km (Akku)



Der Wiedererkennungswert der Hyundai-Modelle ist hoch, so auch beim Kona.

gibt echte Türgriffe und man verrenkt sich nicht, wie beim Ioniq 5 in der Basisversion, die Hand. Innen wurden vier bequeme Sitzplätze installiert, überall gibt es ausreichend Platz. Der mittlere hinten ist und bleibt eine Notlösung. Die Einstellmöglichkeiten auf der Fahrerseite sind durchschnittlich, die Lenksäule dürfte sich weiter herausziehen lassen.

Dennoch finden wohl die meisten Personen eine adäquate Sitzposition, auch wenn die Kopfstütze bei Aufrechtstzenden zu nah am Hinterkopf ist. Schön, dass auch der Kona-e noch eine Gurthöhenverstellung besitzt – man muss sie halt benutzen. Dafür ist die Armauflage in der Tür zu hart und die Mulde zum Zuziehen der vorderen Türen ist deutlich zu weit hinten angebracht.

Zahlreiche Tasten

Offenbar werden Tasten und Schalter im Automobil wieder attraktiver. Denn im Kona-e lassen sich viele Dinge noch oder wieder mit Tastendruck beeinflussen. Das gilt leider nicht für die Armada an Assistenzsystemen, die sehr alarmierend und energisch am Werk ist.

Der Müdigkeitswarner schlug bereits drei Kilometer nach dem Start der Fahrt an und danach in unregelmäßigen Abständen mehrfach – auf ihn ist also kein Verlass. Aber auch die anderen Systeme piepen häufig und man weiß oft nicht, wieso. Ein Abstellen ist oft nur im Untermenü möglich. Immerhin gibt es den langen Tastendruck im linken Lenkradbedienfeld, über den sich der Spurhalteassistent ganz schnell deaktivieren lässt.

Wandert der Blick etwas höher, merkt man auch hier, dass der Tacho zu weit links im „curved“ Doppeldisplay sitzt. Bitte, packt die Tempoanzeige doch einfach in die Mitte. Immerhin gibt es im Kona-e ein gutes Head-up-Display (allerdings lediglich für die Prime-Ausstattung für 4.790 Euro). Auch an diesem ist zu erkennen, dass die Verarbeitung als gelungen gelten kann, wenngleich viel Hartplastik den Eindruck solider Materialqualität trübt. Da sind viele Chinesen nicht schlechter.

Langes Serviceintervall

Bei denen fehlen jedoch fast immer die Verzurrösen im Gepäckraum, die im UVV-gerechten Fuhrparkeinsatz unerlässlich sind und vor allem auch zur Gepäcksicherung genutzt werden sollten. Im Hyundai Kona-e gibt es diese, allerdings wirken die Plastikbügel wenig langlebig und crashfest.

Sauber gelöst ist indes das Inspektionsintervall. Hyundai ruft den neuen Kona-e alle 30.000 Kilometer oder 24 Monate in die Werkstatt. Die Garantie beträgt fünf Jahre ab Werk plus drei Jahre über einen Versicherer. Zum Vergleich: Ein Jeep Avenger muss nach einem Jahr oder lächerlichen 12.500 Kilometern zum Service – warum auch immer – und besitzt lediglich die 2-Jahres-Garantie.

Zum Design des Hyundai Kona Elektro lassen wir uns nicht aus – das bleibt Geschmackssache. Schön ist jedoch, dass die drei batterieelektrischen Hyundai-Modelle, der Kona-e, der Ioniq 5 und der Ioniq 6, eines sicher nicht sind: verwechselbar.

Michael Blumenstein

Genau die News, die Sie brauchen!

Der Newsletter für alle Fuhrparkentscheider



Zur Anmeldung
einfach scannen.

bit.ly/NLAutoflotte

Autoflotte

NEWSLETTER

Autos

News



Flottenlösungen

Der Formentor ist das Z
© Foto: Cupra

Cupra Summit 2022: Spanische Helden

Innerhalb von nur vier Jahren hat die spanische Marke Cupra eine beispiellose Erfolgsgeschichte im Fuhrpark erreicht. Der Erfolg ist ein Anfang sein.

Steuern & Recht

Vier Jahre sind eigentlich kein Alter für eine Automobilmarke. Etablierte Hersteller haben teils mehr als 100 Jahre auf dem Buckel. Umso erstaunlicher ist das Phänomen.

Fuhrpark-Praxis

Cupra (kurz für "Cup Racing") ist eine Bezeichnung für die sportlichsten und leistungsstärksten Modelle von Seat. Doch vor vier Jahren wendete sich das Blatt. Die Strategen von

Autoflotte

autoflotte.de