

**Gelungen**

Der Hyundai Kona EV mit Vollausstattung inklusive freistehendem 8-Zoll-Monitor und 4,17 m Länge eignet sich bestens als Alltagsfahrzeug.

Der Bergsteiger unter den E-Autos

Österreichs Topografie ist für Elektrofahrzeuge eine Herausforderung – nicht für den Hyundai Kona Elektro.

... Von Reinhard Krémer

STRASSBURG/WIEN. Die Alpenrepublik ist, wie der Name schon sagt, recht gebirgig. Richtig flach ist es nur im Osten und in wenigen anderen Gegenden. Das ist für Elektrofahrzeuge nicht einfach. Zwar können sie einen Gutteil der Energie, die sie bei der Bergfahrt verloren haben, bei der Talfahrt wiedergewinnen, aber eben nicht alles.

Kona in Kärnten

Wir wollten wissen, wie der Hyundai Kona Elektro sich diesbezüglich verhält. Für unseren Test bestens geeignet war der Zechnerhof von Gabi und Richard Leitgeb im kärntnerischen Strassburg.

Und zwar nicht nur wegen der überragenden Gastfreundschaft der beiden, die uns auch von ihrem Sonnenstrom naschen ließen, sondern weil der Hof mit seinen idyllischen Gästezim-

mern auf knapp 1.000 m Höhe liegt. Da ging einiges der Energie der 64 kWh-Batterie des Kona allein für den täglichen Anstieg drauf.

Das Fahrzeug mit Komplettausstattung inklusive Head-up-Display und allerlei Assistenten, die höchst entspanntes, teilautonomes Fahren ermöglichen, unterscheidet sich von seinen Benzin-Brüdern, die wir an dieser Stelle bereits getestet haben, übrigens nur durch eine mächtige Mittelkonsole, auf der die Tasten für die Fahrtrichtung angebracht sind.

Deftiger Antritt

Die Straßenlage des Elektrischen ist sogar noch ein wenig besser als die des Verbrenners, weil die Batterie im Fahrzeugboden untergebracht ist und damit einen niedrigen Schwerpunkt schafft. Wie bei allen Elektrofahrzeugen ist der Antritt deftig; die 204 PS sorgen für Beschleunigungswer-

te um die sieben Sekunden von 0 auf 100 km/h und geben ordentlich Power für feine Sprints auf der Autobahn.

Um die Sache völlig auszureizen, haben wir das Fahrzeug auf die Turracher Höhe mit Steigungen von bis 23% gejagt – bei Temperaturen um die -5 °C. Fazit: Als wir vom Berg herunter-

kamen, hatten wir genauso viel Batterie-Reichweite wie beim Aufstieg. Unterm Strich liegt die durchschnittliche Reichweite des Kona EV – ausschließlich im Winter und bei gebirgiger Strecke – noch immer bei ca. 330 km.

Bis 600 Kilometer Reichweite

Die realitätsnahe amerikanische EPA-Norm gibt für den Normalbetrieb 415 km an, Extremtests brachten sogar Reichweiten um die 600 km. Damit ist der Kona EV als alleiniges Fahrzeug für den täglichen Betrieb mehr als geeignet. Ersparnis beim Strom tanken, Entfall der motorbezogenen Versicherungssteuer und Rückerstattung der Mehrwertsteuer für Selbstständige machen knapp 50.000 € für das voll ausgestattete Fahrzeug weniger schmerzhaft.



Bergwertung: Eisige Begrüßung auf der Turracher Höhe für den Kona EV.