Joep de Heer
2 oktober 2018

EV voor iedereen!

Je zal je ongetwijfeld nog de eerste volledig elektrische auto's herinneren, zoals de Mitsubishi i-MiEV en de eerste generatie Nissan Leaf. Het rijbereik was van Amsterdam tot Arnhem en dan moest je geluk hebben dat je geen tegenwind had. Dat werd anders toen Tesla zich met de Model S in de markt ging mengen. Elektrische auto's werden spannender en leuker. 'Gewone' auto's, zoals de E-Up! en de elektrische Soul, kwamen op de Nederlandse wegen en het imago van het elektrisch rijden ging omhoog. Kijken we naar de afgelopen jaren dan zien we dat steeds meer fabrikanten het elektrisch rijden hebben ontdekt. Neem Jaguar met de I-Pace en de Mercedes met de EQC; je doet als fabrikant bijna niet meer mee zonder EV. Hyundai doet ook graag een duit in het zakje en de Koreanen komen met hun tweede volledig elektrische model na de IONIQ EV. We stappen in de elektrische Kona; de EV voor iedereen!

Lekker opvallen

De Kona is van zichzelf geen anonieme wagen. De opvallende koplampen, gesloten grille en opvallende wielen doen de gemiddelde voorbijganger al fronsen. Bestel je hem daarbij ook nog eens in een opvallende kleurstelling - zoals Pulse Red, Acid Yellow of Ceramic Blue - dan weet direct de hele straat dat je een nieuwe auto hebt gekocht. Dankzij de two-tone lakkleur zijn er 21 verschillende kleurcombinaties mogelijk. De auto is daardoor te stijlen zoals je het zelf wil. Of je de auto ook echt mooi vindt, is een strikt persoonlijke kwestie. De geteste Premium uitvoering is voorzien van LED-verlichting en grootlichtassistent. Klein smetje op de verlichting is de actieve bochtverlichting; dit zijn halogeenlampen, waardoor een mix van geel en wit licht ontstaat. Dit hadden we graag anders gezien.

Tikkeltje anders

Aan de binnenzijde van de Kona treffen we op het eerste gezicht het bekende interieur zoals we dat kennen van de reguliere Kona. Kijken we nog eens goed, dan zien we wel degelijk verschillen. De analoge klokken achter het stuur hebben ruimte moeten maken voor een digitale versie. Per rijmodus worden de tellers anders ingedeeld en matchen ze bij de modus die op dat moment geselecteerd is. Waar we normaliter een transmissiepook gebruiken om de aandrijflijn te bedienen, vinden we bij de Kona vier knoppen waarmee we het moeten doen. De middenconsole zweeft tussen de bestuurder en bijrijder en zodoende is er onder de middenconsole ruimte om spullen op te bergen. Een minpunt is het vele gebruik van hard plastic. Voor de flinke prijs van de auto had de afwerking van een hoger niveau mogen zijn. De stoelen zitten goed en zijn achtvoudig elektrisch verstelbaar. Anders dan bij de IONIQ EV is het accupakket van de Kona in de bodem van de auto geplaatst. Dit heeft als voordeel dat er meer ruimte is voor passagiers en bagage. Hoewel hij achterin niet de ruimste in zijn klasse is, kunnen we er prima zitten met twee personen van 1.80 meter.

Extra blokje om

Rij je dagelijks in een auto met een brandstofmotor, dan is de overstap naar een elektrische auto even wennen. Een EV is zwaar, heeft geen motorgeluid en al het vermogen is direct beschikbaar. Dit merk je in het dagelijks gebruik van de auto. Door het forse gewicht van de accu's ligt de auto van 1.660 kg als een blok op de weg. Groot voordeel is dat het gewicht vooral in de bodem van de auto is verwerkt, waardoor overhellen in de bochten beperkt blijft. Tijdens het rijden zijn er geen motorgeluiden te horen. Dit zorgt voor de nodige rust aan boord en geeft de auto een comfortabel karakter. Wel opvallend hoorbaar is het bandengeruis. Vooral op hogere snelheden is dit duidelijk hoorbaar; meer isolatie was goed van pas gekomen.

Optrekken is een feestje. Doordat alle kracht vanuit de accu direct beschikbaar wordt gesteld, is de sprint van 0-100 km/u in 7,6 seconden gedaan. Het accupakket van 64 kWh is gekoppeld aan een elektromotor van 150 kW. Omgerekend heeft de auto een vermogen van 204 pk en 395 Nm. De topsnelheid ligt bij 167 km/u. Waar tijdens het optrekken de nodige energie wordt gebruikt, krijgt de auto een deel van deze energie

terug tijdens het remmen. Met de hendels achter het stuurwiel kan de intensiteit van het regeneratief remsysteem worden bepaald. Dit systeem kan zelfs zo worden ingesteld dat het rempedaal eigenlijk bijna niet meer gebruikt hoeft te worden. Leuke gimmick is dat je precies kan zien hoeveel meter je extra kan rijden door op deze manier af te remmen. Na verloop van tijd wordt het een sport om zo veel mogelijk extra meters te sparen en zo zuinig mogelijk te rijden.

Groot in zijn klasse

Op het moment dat we inzoomen op de actieradius van de Kona EV, komen we voor een leuke verrassing te staan. Pakken we namelijk het lijstje met de actieradius van hedendaagse elektrische auto's erbij, dan zien we natuurlijk de Tesla Model S en de Model X met stip bovenaan staan. Direct daaronder prijken onze Kona EV en de Jaguar I-Pace! Volgens de nieuwe testmethode WLTP heeft de Kona namelijk een bereik van 482 kilometer. Vergelijken we hem met de Opel Ampera-E (380 km), Renault Zoe (300 km) en Nissan Leaf (270 km) dan is dit een prestatie op topniveau. Om dit rijbereik te realiseren is er een diversiteit aan slimme techniek toegepast. Zo beschikt de Kona

over een warmtepomp die het passagierscompartiment verwarmt. Bij auto's met een verbrandingsmotor wordt een deel van de warmte van de motor gebruikt om de passagiers van een aangename temperatuur te voorzien. Omdat auto's met een elektrische motor te weinig thermische energie produceren, is een warmtepomp (1,75 kW) geplaatst die het verbruik van een conventionele elektrische verwarming (3,9 kW) met 55 procent reduceert. De Kona beschikt ook over een batterijverwarming die de batterij op de optimale temperatuur houdt om de prestaties en levensduur zoveel mogelijk te verlengen. Zo wordt door het koelsysteem bijvoorbeeld restkoude van de airconditioning gebruikt om de temperatuur naar beneden te brengen. Alle beetjes helpen als het gaat om het vergroten van de actieradius. Opladen kan op allerlei verschillende manieren; van de snellader tot gewoon thuis. Voor 1699 euro levert Hyundai een thuislaadpakket waarmee de auto op te laden is in 9 uur en 35 minuten. Met een 100 kW snellader zit je in 54 minuten op een capaciteit van 80%.

Het mag wat kosten

Prachtig hoor, al die moderne techniek in een auto. Maar wat betaal je nou voor zo'n

EV? Instappen doe je in de Kona Electric Comfort 64 kWh voor een prijs van ruim 39.000 euro. Best een flink bedrag voor de Koreaan. Gelukkig krijg je voor dat geld al een vrij aangeklede versie, maar nog zonder navigatiesysteem. Voor een meerprijs van 2300 euro ontvang je de Fashion uitvoering waarin dit wel in het standaardpakket zit. Samen met een Krell audiosysteem en de nodige veiligheidsaccessoires heb je eigenlijk de meest gangbare opties wel aan boord. Wil je ook nog beschikken over stoelverwarming, stoelventilatie en LED-verlichting, dan heeft Hyundai je de Premium te bieden voor een bedrag van bijna 45.000 euro. Voor elektrische auto's van andere fabrikanten betaal je ook de nodige euro's. Zo start de Renault Zoe bij 32.000 euro en zal de Opel Ampera-E bij 45.000 euro beginnen. Voor de zakelijke rijders zit het goede nieuws in de bijtelling. Met een percentage van 4 procent is de Kona EV een aantrekkelijke optie.

Wie de Kona EV wil bestellen moet wel een lange adem hebben. Nog voordat de prijzen van de auto zijn gepresenteerd, waren er al duizenden mensen die de auto bestelden. De verwachte levertijd ligt ongeveer op tien maanden. Gelukkig behoudt de Kona EV zijn 4% bijtelling ook in 2019. Voor veel mensen genoeg reden om hun handtekening onder het koopcontract te zetten en de wachttijd voor lief te nemen.

Plus

+ Actieradius
+ Bijtelling 4%
+ Geheel te personaliseren

Min

- Harde plastic onderdelen
- Afrolgeluiden
- Levertijd