



Hyundai Kona 1.6 GDI Hybrid Premium DCT

Fünftüriges SUV der Kleinwagenklasse (104 kW / 141 PS)

Seinen Kona hat Hyundai bisher schon als reinen Benziner, reinen Diesel und als Elektrovariante angeboten. Für ein "kleines" SUV ist das Antriebsangebot damit erstaunlich umfangreich. Damit aber nicht genug, nun kommt noch eine Hybrid-Variante hinzu. Das Antriebssystem ist im Grunde aus dem Hyundai IONIQ bekannt, dort natürlich in einer aerodynamisch günstigeren Hülle. Das zeigt sich dann auch beim Verbrauch, denn die windschnittige Limousine kommt im ADAC Ecotest mit 5,0 l/100 km aus, während die SUV-Variante 6,0 l/100 km benötigt. Meckern sollte man aber nicht, denn das ist im Durchschnitt deutlich über 10 % weniger als beim reinen Verbrenner, in der Stadt liegt der Vorteil sogar bei zwei Liter pro 100 km. Und dort kann der Hybrid-Kona auch seine Vorteile ausspielen und immer wieder rein elektrisch fahren. Durch den Hybrid-Antrieb werden die sonstigen Eigenschaften des Kona nicht eingeschränkt. Denn Hyundai kann die Technik im vorhandenen Bauraum unterbringen - einzig der Tank schrumpft auf mickrige 38 Liter. Der Kofferraum bleibt aber geräumig und variabel, und am Platzangebot im Innenraum ändert sich ebenfalls nichts - das ist bis auf die Beinfreiheit im Fond einwandfrei. Der Fahrkomfort kommt gerade innerorts etwas zu kurz, sicherlich haben die großen 18-Zoll-Räder dabei ihren Einfluss. Die tragen aber wiederum zur guten Fahrdynamik bei, die Bremsleistungen sind sogar ausgezeichnet und viel besser als bei bisher getesteten Kona-Varianten: Nur 33,2 m Anhalteweg aus 100 km/h können sich sehen lassen. Wie auch der Preis, der mit 30.700 Euro angesichts der umfangreichen Serienausstattung für die Premium-Variante in Ordnung geht. **Konkurrenten:** als Hybrid keiner, sonst u.a. Citroen C3 Aircross, Mazda CX-3, Opel Crossland X.

- ⊕ umfangreiche Serienausstattung, bequemer Ein- und Ausstieg, gute Bremsen, niedriger Stadtverbrauch
- ⊖ wenig Beinfreiheit im Fond, laut im Innenraum, Fensterheber fehlt Einklemmschutz (nur Fahrer)

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,6**

AUTOKOSTEN **2,0**

Zielgruppencheck

	Familie	3,4
	Stadtverkehr	3,3
	Senioren	2,6
	Langstrecke	3,1
	Transport	3,4
	Fahrspaß	2,8
	Preis/Leistung	2,3

Ecotest **★★★★☆**

2,9 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,3 Verarbeitung

Hyundai hat die Karosserie des Kona ordentlich gefertigt, hier unterscheidet sich die Hybrid-Variante nicht von den reinen Verbrenner-Varianten. Die Bauteile sind weitgehend sauber verarbeitet und passgenau zusammengesetzt, so dass die Spalten gleichmäßig und meist schmal verlaufen. Leider sind die Türenrahmen aus mehreren Teilen zusammengesetzt, an den Kanten sieht man unschöne Schweißnähte. Der Unterboden ist vorn und seitlich verkleidet, nur in der Mitte und hinten ist er etwas offen beziehungsweise leicht zerklüftet - rund um die Hinterachse könnte er noch Optimierung vertragen. Der Innenraum gefällt auf den ersten Blick durch sein modernes Design, bei genauerem Hinsehen fallen aber die sehr einfach

3,1 Alltagstauglichkeit

Durch den Hybridantrieb ergeben sich in der Praxis keine Nachteile - außer vielleicht bei der Reichweite. Denn trotz seines recht niedrigen Verbrauchs fällt der Aktionsradius mit einer Tankfüllung nicht besonders groß aus. Der Tank des Hybrid-Kona fasst nur 38 Liter, 12 Liter weniger als bei den reinen Verbrennern. Setzt man nun den Ecotest-Verbrauch von 6l/100 km an, ergibt sich eine theoretische Reichweite von rund 630 km. Damit liegt diese deutlich niedriger als mit dem Diesel-Kona, der über 950 km mit einer Tankfüllung schafft. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle unseres Testwagens bei 430 kg – das ist angemessen und sollte für vier Leute samt etwas Gepäck ausreichen. Eine Reling fürs Dach gibt es serienmäßig, Lasten darf der Kona bis 80 kg dort oben tragen. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann ebenfalls bis 80 kg betragen, das sollte auch für einen Fahrradträger samt zweier

2,6 Licht und Sicht

Die Enden des kleinen SUV kann man recht ordentlich überblicken, nur die Vorderkante der Motorhaube entzieht sich dem Blick des Fahrers. Die ADAC Rundumsichtmessung bescheinigt dem Kona Hybrid eine passable Sicht nach draußen; ungünstig sind hauptsächlich die breiten C-Säulen, die den Blick nach schräg hinten beeinträchtigen. Die leicht erhöhte Sitzposition hilft, den Verkehr besser zu überblicken. Die Außenspiegel sind groß genug und bieten eine gute Sicht nach hinten - immerhin hat der auf der Fahrerseite einen asphärischen Bereich, um den Blick nach schräg hinten zu erleichtern. Ein automatisch abblendender Innenspiegel ist Serie, für die Außenspiegel gibt es diese Funktion nicht.

In jedem Fall praktisch sind die serienmäßigen Parksensoren vorn und hinten sowie die aufpreisfreie Rückfahrkamera. Einen Einparkassistenten kann man aber nicht bestellen, auch

gehaltenen Materialien auf. Bis auf ein paar Bereiche des Armaturenbretts vor dem Beifahrer ist praktisch alles in hartem Kunststoff ausgeführt, selbst der Dachhimmel ist eine Billigversion ohne schönem Stoffüberzug - nicht wirklich passend angesichts von Preisen jenseits der 30.000 Euro. Auch wenn das Innenmaterial arg billig wirkt, die Verarbeitung ist jedoch tadellos, nichts klappert oder knistert auf schlechten Fahrbahnen.

⊖ Die Motorhaube wird nur von einem Stab offen gehalten, Gasdruckfedern wären praktischer.

E-Bikes reichen. Wenn es ein Anhänger hinten dran sein soll, darf er bis zu 1.250 kg wiegen, wenn er über eine eigene Bremse verfügt (600 kg bei ungebremsten Anhängern) - ein richtiger Zugwagen ist das kleine SUV damit nicht. Bei einer Reifenpanne muss man sich entweder mit dem serienmäßigen Reparaturset oder einem optionalen Notrad (über Werkzubehör, Bordwerkzeug und Wagenheber ebenfalls verfügbar) behelfen; Reifen mit Notlaufeigenschaften bietet Hyundai nicht an. Mit 4,17 m Länge ist der Kona für die Stadt praktisch, auch die Breite mit 2,06 m (von Außenspiegel zu Außenspiegel) ist noch nicht hinderlich. Der Wendekreis liegt bei 11,3 m.

⊖ Der Tankstutzen ist nicht ausreichend gegen Fehlbetankung geschützt, das Befüllen mit Diesel ist zu leicht möglich.



Die breiten Dachsäulen und nicht versenkbaren Kopfstützen im Fond schränken die Sicht nach schräg hinten erheblich ein.

ein 360-Grad-Kamerasystem gibt es nicht. Die serienmäßigen LED-Scheinwerfer leuchten die Fahrbahn gut aus; die Abbiegelichtfunktion wird über separate Leuchten umgesetzt, ein Kurvenlicht gibt es nicht. Der Fernlichtassistent kann nur automatisch auf- und abblenden, nicht jedoch andere Verkehrsteilnehmer gezielt "schattieren". Die Rücklichter sind in LED-Technik ausgeführt, so spricht das Bremslicht schneller an und ist für den nachfolgenden Verkehr besser wahrzunehmen, auch bei schlechter Sicht.

⊖ Bei aktivierter Warnblinkanlage ist die Blinkerfunktion deaktiviert - beim Abschleppvorgang kann also eine Fahrtrichtungsänderung nicht angezeigt werden.

2,4 Ein-/Ausstieg

⊕ Der Kona allgemein baut ein wenig höher als beispielsweise ein i20 aus gleichem Hause, das bietet gewisse Vorteile beim Ein- und Aussteigen. Denn die vorderen Sitzflächen des Hybrid befinden sich mit 49 cm über der Straße in günstiger Höhe. Außerdem sind die Türausschnitte hoch und breit genug. Nur der Schweller liegt auch etwas höher und ist nicht gerade schmal ausgeführt. Am Dachhimmel gibt es immerhin drei Haltegriffe, der Fahrer muss ohne einen auskommen. Die Türen werden vorn in drei, hinten in nur zwei Positionen gehalten; dazwischen bleiben sie bei ebenem Stand auch in gewünschter Stellung, aber schon bei geringer Fahrzeugneigung halten sie nicht mehr zuverlässig. Ein schlüsselloses Zugangssystem hat der Kona in der Premium-

3,6 Kofferraum-Volumen

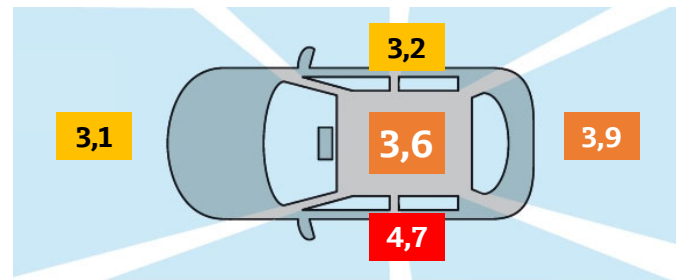
Der Gepäckraum fasst unter der Kofferraumabdeckung überschaubare 225 Liter. Entfernt man die Laderaumabdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 330 Liter. Alternativ können im Kofferraum auch bis zu sechs Getränkekisten untergebracht werden. Klappt man die Rücksitze um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 625 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.070 Liter Volumen verfügbar. Unter dem Kofferraum stehen noch kleine Fächer mit insgesamt 35 Liter Fassungsvermögen zur Verfügung.

2,8 Kofferraum-Nutzbarkeit

Einen elektrischen Antrieb für die Heckklappe gibt es nicht - das ist aber nicht schlimm, weil sich die Klappe leicht anheben und über die günstige Griffmulde in der Heckklappeninnenverkleidung bequem schließen lässt. Die Gepäckraumabdeckung wird über Schnüre mit angehoben. Die Kofferraum-

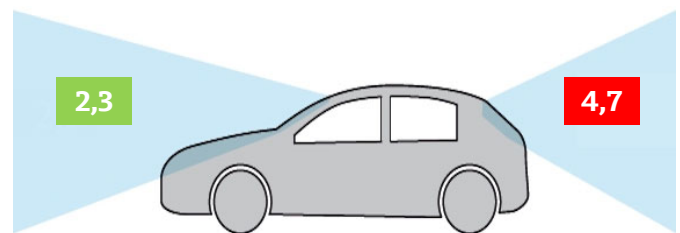
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



Ausstattung serienmäßig an Bord; das Keyless-System lässt sich jedoch nicht deaktivieren.

⊖ Das schlüssellose Zugangssystem besitzt einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.



Standardmäßig stehen lediglich 225 l Volumen für das Gepäck im Kona zur Verfügung, jedoch lässt sich der Kofferraum auf bis zu 1070 l erweitern.

öffnung ist hoch und breit genug, der Laderaum dadurch gut nutzbar. Die Höhe der Ladekante fällt zufriedenstellend aus, sie liegt bei 69 cm über der Straße, das Gepäck muss beim Beladen also nicht zu weit angehoben werden. Erfreulich: Der Kofferraumboden liegt in einer Höhe mit der Ladekante, das

erleichtert das Ausladen. Die Heckklappe öffnet nur rund 1,80 m hoch - schon durchschnittlich große Menschen sollten auf ihren Kopf achten, um sich nicht an der Klappe selbst und am etwas abstehenden Heckklappenschloss zu stoßen.

3,0 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen, das funktioniert einfach und recht leichtgängig, die Kopfstützen müssen dafür nicht abgezogen werden. Der mittlere Gurt ist an der Lehne befestigt und behindert damit beim Umklappen nicht. Beim Aufstellen der Lehne muss man auf die äußeren Gurte achten, um sie nicht einzuklemmen. Das Umklappen der Rücksitzlehnen ist nur von vorn, nicht vom Kofferraum aus möglich. Fächer oder Netze seitlich gibt es nicht, lediglich einen Taschenhaken links sowie Staufächer unter dem Kofferraumboden, die in der Summe etwa 35 Liter fassen. Hyundai verbaut vier Verzurrösen, um ein Netz am Kofferraumboden einzuspannen zu können - da die Ösen jedoch am herausnehmbaren Boden montiert sind, können sie keine schweren Gegenstände halten.

⊖ Ein Kofferraumtrennnetz bietet Hyundai nicht an, es sind auch keine Haltevorrichtungen am Dachhimmel vorhanden, in die sich ein Netz einspannen lassen könnte.

2,6 INNENRAUM

2,3 Bedienung

Das Lenkrad kann manuell in Höhe und Weite justiert werden, die Pedale sind günstig angeordnet. Der Getriebewählhebel, klassisch ausgeführt und einrastend in den bekannten Positionen P, R, N und D, liegt gut zur Hand und ist selbsterklärend. Die Aktivierung der Systeme - was dem klassischen Motorstart entspricht - erfolgt über einen gut zugänglichen Knopf, der allerdings etwas versteckt hinter dem Lenkrad in der Armaturentafel verbaut ist. Das Kombiinstrument besteht aus zwei großen und zwei kleinen Rundinstrumenten; die großen für Geschwindigkeit und Leistungsabforderung, die kleinen für Füllstände der Batterie und des Kraftstofftanks - alle Anzeigen sind klar gestaltet und sehr gut ablesbar. Die analogen Anzeigen werden ergänzt von einem mittig platzierten Farbdisplay, das im Zeitalter volldigitaler Instrumente ein wenig verloren wirkt - seinen Zweck aber einwandfrei erfüllt. Zahlreiche Kontrollleuchten sind ebenfalls vorhanden. Der Hauptbildschirm des Infotainmentsystems liegt weit oben und gut im Sichtfeld des Fahrers.

Das Multimediamenü ist verständlich strukturiert, aber umfangreich. Nicht optimal ist, dass manche Einstellungen über den Hauptbildschirm und andere wiederum im Kombi-

⊖ Der Kofferraum wird nur von einer Lampe seitlich ausgeleuchtet - das ist zu wenig, das Ladeabteil wird damit nicht ausreichend ausgeleuchtet.



Die Verarbeitungsqualität im Innenraum ist ordentlich. Die verwendeten Materialien lassen aber keine wohnliche Atmosphäre aufkommen - allzu stark wird hier der Sparschwang offenbart. Die Bedienung des Kona gibt keine Rätsel auf und ist weitgehend gelungen.

instrument vorgenommen werden müssen; das hat sich mit dem neuen Multimediastem nicht geändert, hier ist beispielsweise der KIA XCeed weiter. Hyundai denkt auch an die Fahrsicherheit: Detaillierte Fahrzeugeinstellungen im Bordcomputer-Menü sind während der Fahrt nicht möglich. Das Klimabedienteil ist übersichtlich gestaltet und die Automatikfunktion entlastet den Fahrer; es ist nur etwas tief positioniert, wodurch der Blick beim Bedienen deutlich von der Fahrbahn abgewendet werden muss.

Weitere serienmäßige und komfortsteigernde Helferlein sind beispielsweise der serienmäßige Licht- und Regensensor sowie die elektrischen Fensterheber - eine Antippautomatik gibt es nur an der Fahrertür, nicht akzeptabel angesichts des Fahrzeugpreises. Ausgerechnet die hinteren Fenster, an denen meist die kleinen Kinder sitzen, müssen ohne Automatik und ohne Einklemmschutz auskommen.

⊖ Zum Schließen ganz geöffneter Türen muss man sich weit aus dem Auto lehnen, weil die Griffmulden in den Türverkleidungen schlecht zu erreichen sind.

2,6 Multimedia/Konnektivität

Der Kona Hybrid in Premium-Ausstattung bringt eine gute serienmäßige Multimedia-Ausstattung mit - sie umfasst bereits eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung sowie Apple CarPlay und Android Auto. Auch der Empfang von DAB+ ist immer dabei. Einzige verfügbare Option ist das Navigationspaket, das dann aber die Ausstattung komplettiert; sie enthält neben einem Soundsystem mit Subwoofer und der Navigation mit Echtzeitverkehrsdaten auch eine Verkehrszeichenerkennung, Sprachsteuerung und Konnektivitätsdienste (5 Jahre inklusive). Man kann damit über die eingebaute SIM-Karte und die Smartphone-App verschiedene Daten vom Fahrzeug abfragen und immerhin auf- und zusperren. USB-Anschlüsse sind zwei vorhanden (einmal Daten, einmal nur Laden), ebenfalls eine 12 V-Steckdose - einen AUX-Anschluss gibt es nicht mehr. Weitere Anschlüsse im Bereich der Rückbank oder im Kofferraum sucht man vergebens.

2,2 Raumangebot vorn

⊕ Vorn reicht das Platzangebot für 1,95 m große Personen. Wobei nur die Beinfreiheit limitierend ist, die Kopffreiheit würde auch für 2,10 m große Menschen ausreichen. Der Innenraum ist breit genug und für einen Kleinwagen sogar

3,6 Raumangebot hinten

Enger geht es da schon auf der Rückbank zu. Sind die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt, endet die Beinfreiheit hinten bei 1,75 m Körpergröße; die Kopffreiheit alleine würde für 1,90 m große Leute reichen. Für zwei Personen

3,3 Innenraum-Variabilität

Wie die meisten Fahrzeuge in seiner Klasse belässt es auch der Kona in puncto Variabilität bei asymmetrisch umklappbaren Rücksitzlehnen. Vorn findet man zahlreiche gut nutzbare Ablage- und Verstaumöglichkeiten, die Türfächer sind ausreichend groß und nehmen auch 1 Liter-Flaschen problemlos auf. Für die Fondinsassen stehen weniger Ablagemöglichkeiten zur Verfügung. Die hinteren Türfächer sind knapp bemessen und

3,0 KOMFORT

3,1 Federung

Das Standard-Fahrwerk des Kona Hybrid bietet einen passablen Federungskomfort, mehr aber auch nicht. Adaptive oder einstellbare Dämpfer sind nicht erhältlich. Der Testwagen trat mit üppiger 18 Zoll-Bereifung an, was sich beim Fahrkomfort vor allem innerorts spürbar auswirkt. Kleinere Anregungen

⊖ Ein CD- oder DVD-Laufwerk ist nicht lieferbar.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,75 m Platz.

recht großzügig, die üppige Außenbreite des Kona hat das aber schon angedeutet. In jedem Fall hat man ein angenehmes Raumgefühl auf den vorderen Plätzen.

nebeneinander ist die Innenbreite völlig ausreichend, für drei Erwachsene wird es arg eng - nur auf kurzen Strecken empfehlenswert. Das Raumgefühl ist nur zufriedenstellend, weil sich der Kopf nah an der C-Säule befindet.

fassen bestenfalls 0,5 Liter-Flaschen; neben den beiden Becherhaltern in der hinteren Mittelarmlehne gibt es nur noch Lehnenetze an den Rückseiten der Vordersitze. Das Handschuhfach ist nicht allzu groß und wird weitgehend von der sehr dicken Bordmappe ausgefüllt; es ist weder klimatisiert noch abschließbar, aber immerhin beleuchtet.

und Kanten kommen recht deutlich zu den Insassen durch, kurzweilige Fahrbahnen bringen Unruhe in das kleine SUV. Deutlich spürt man auch Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel. Mit zunehmender Geschwindigkeit spricht die Federung williger an. Auf der Landstraße werden die

Unebenheiten recht gut geschluckt, der Kona Hybrid liegt verbindlich auf der Straße liegend. Auf der Autobahn geht der Komfort in Ordnung, lange Strecken sind möglich, wenngleich

nicht so komfortabel wie beispielsweise in einem Tucson aus gleichem Hause.

2,8 Sitze

Für die Ausstattungslinie Premium gibt es die elektrische Sitzeinstellung für beide Vordersitze gegen Aufpreis im Sitz-Paket (ohne Memory-Funktion). Damit lassen sich die Sitze auch in Höhe und Neigung justieren - serienmäßig gibt es die Höheneinstellung nur für den Fahrersitz. Dieser besitzt auch immer eine elektrisch einstellbare Zwei-Wege-Lordosenstütze. Die Konturen von Lehnen und Sitzflächen der Vordersitze sind angenehm, es ergibt sich ein ordentlicher Seitenhalt; Sitzflächenlänge und Lehnenbreite sind nicht einstellbar, so lässt sich der Seitenhalt nicht optimieren oder an unterschiedliche Staturen anpassen. Für die Zielgruppe des Kona Hybrid passen die Sitze aber gut, zumal Annehmlichkeiten wie Sitzheizung inklusive sind; optional gibt es sogar Sitzlüftung. Die Mittelarmlehne

kann nur hochgeklappt werden, um das darunterliegende Fach zu öffnen, sie lässt sich nicht längs oder in der Höhe justieren. Die Armauflagen in den Türen sind vorn wie hinten gepolstert. Hinten geht es weniger komfortabel zu, zumindest die äußeren beiden Plätze erfüllen aber Standard-Ansprüche. Wie üblich in dieser Klasse sind Lehne und Sitzfläche wenig konturiert und bieten entsprechend kaum eigenen Seitenhalt - das müssen die Türen und die ausklappbare Mittelarmlehne übernehmen. Insgesamt ergibt sich eine ordentliche Sitzposition, nur auf längeren Strecken ist für größere Erwachsene der Kniewinkel suboptimal. In der Mitte hockt man auf einer straffen Polsterung, eckt schnell am Dachhimmel an und muss mit dem engen Fußraum zurechtkommen.

3,6 Innengeräusch

Bei 130 km/h liegt der gemessene Geräuschpegel im Innenraum bei vergleichsweise hohen 70,4 dB(A) - ein nur ausreichender Wert, der die recht hohen Innengeräusche jenseits des Landstraßentempos widerspiegelt. Auffällig ist auch, wie deutlich man Geräusche von außen hören kann. Laute Abrollgeräusche der Räder sind ebenfalls vorhanden, die glatten Radhauschalen können hier kaum dämpfend wirken. Sehr schade,

denn gerade bei einem Hybrid sollte man mehr Augenmerk auf die Dämmung legen. Der Motor selbst ist im Teillastbereich und bis mittlere Drehzahlen dezent zu hören, wird beim Ausdrehen aber laut und dröhnig. Windgeräusche an sich sind nicht auffällig, sie gehen im gesamten Geräuschniveau unter.

2,9 Klimatisierung

In allen Ausstattungslinien ist eine Einzonen-Klimaautomatik, Lenkradheizung sowie Sitzheizung vorn inbegriffen. Für Premium kann man gegen Aufpreis noch Sitzheizung hinten und Sitzlüftung vorn ordern. Ebenso sind ab der mittleren Ausstattungslinie die hinteren Scheiben stärker getönt. Es gibt zwar

eine Beschlagssensorik, jedoch keinen Luftgütesensor und damit auch keine Umluftautomatik.

⊖ An den vorderen Düsen können Luftmenge und Strömungsrichtung nicht unabhängig voneinander justiert werden.

2,2 MOTOR/ANTRIEB

2,1 Fahrleistungen

⊕ Die Leistung des Vierzylinder-Benziners alleine liegt bei bescheidenen 105 PS und das Drehmoment bei maximal 147 Nm (bei hohen 4.000 1/min). Erst im Zusammenspiel mit dem Elektromotor kommt Schwung in den Alltag, denn der hebt die Systemleistung auf 141 PS und 265 Nm. Damit ist der Kona Hybrid durchaus flott unterwegs, so gelingt beispielsweise der Zwischenspur von 60 auf 100 km/h in glatten sechs Sekunden. Und auch für das Beschleunigen von 15 auf 30 km/h - als Beispiel beim Einfädeln in fließenden Verkehr - benötigt man weniger als eineinhalb Sekunden. Hyundai verspricht für den

Spurt von 0 auf 100 km/h eher phlegmatische 11,6 Sekunden, die Höchstgeschwindigkeit ist auf 160 km/h begrenzt; die kann der Kona Hybrid jedoch dauerhaft halten, auch dann, wenn die Batterie geleert ist und nur noch der Verbrenner den Vortrieb besorgt. Der Kona kann auch als Hybrid Fahrspaß vermitteln, zum Sportler unter den kleinen SUVs taugt er aber nicht wirklich.

2,8 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Dass der Benziner auf Sparsamkeit getrimmt ist, kann man vor allem an der Laufkultur spüren. Der hohe Einspritzdruck führt zu einem recht rauen Motorlauf, leichte Vibrationen sind fast immer zu spüren - schlimm ist das natürlich nicht, aber geschmeidig geht anders. Ruhige Fahrweise quitiert der Antrieb mit niedrigen Drehzahlen und zurückhaltender Akustik. Fordert man aber Leistung, wird der Vierzylinder ausgedreht und dabei unangenehm laut und dröhnig - auch eine Möglichkeit,

den Fahrer zu weniger Leistungsabforderung und sparsamerer Fahrweise zu ermahnen. In Kombination mit dem Elektromotor ist die Leistungsabgabe des Antriebs recht gleichmäßig; der Benziner ist zwar eher schwachbrüstig, aber der E-Motor unterstützt insbesondere das Drehmoment bei niedrigen Drehzahlen. Dadurch hat man auch ein spontaneres Ansprechen auf Gasbefehle.

2,0 Schaltung/Getriebe

⊕ In den Hybrid- und Plugin-Hybrid-Varianten der kleineren Baureihen verbaut Hyundai ein Doppelkupplungsgetriebe mit sechs Gängen. Dieses schaltet angemessen und sinnvoll, wenn auch nicht immer ganz ruckfrei. Die Drehzahlsprünge zwischen den Gängen sind nicht zu groß, das Drehzahlniveau aber auch nicht besonders niedrig, um dem Saugmotor und seiner Drehmomentkurve gerecht zu werden. Der Gangwahlhebel ist einwandfrei verständlich und in gewohnter

Weise bedienbar. Der Wechsel zwischen Vorwärtsgängen und Rückwärtsgang sowie zurück erfolgt angemessen schnell. Die Kriechfunktion der Automatik ist gut umgesetzt, damit gelingt präzises Rangieren auch in engen Parklücken. Die Gänge können auch innerhalb der Systemgrenzen manuell gewählt werden, entweder über den Getriebehebel oder über die Schaltwippen am Lenkrad. Eine Autoholdfunktion über die elektrische Handbremse ist Serie.

2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

2,2 Fahrstabilität

⊕ Der Kona Hybrid bietet eine gute Fahrstabilität und beruhigt sich nach plötzlichen Lenkmanövern schnell wieder; die großen und breiten Reifen der Premium-Ausstattung wirken sich hier positiv aus. Trotzdem beeinflussen Spurrinnen die Richtungsstabilität des Hyundai nur wenig. Aufbaubewegungen und geringes Wippen nach Bodenwellen sind zu spüren, halten sich jedoch in engen Grenzen. Hebt man das Gaspedal in Kurven, zeigt sich zwar eine leichte Lastwechselreaktion, diese wird bei Bedarf allerdings zuverlässig vom ESP eingefangen. In der Summe bleibt der Kona gut beherrschbar und ist sicher unterwegs.

Im ADAC Ausweichtest reagiert der Koreaner auf das erste Anlenken recht spontan und drängt erst im Lastwechsel mit dem Heck moderat nach außen; das ESP greift unterstützend ein und stabilisiert das kompakte SUV. Der Kona Hybrid geht in kontrolliertes Untersteuern über, das aber beherrschbar bleibt, weil das ESP nur soviel wie notwendig regelt und das zudem dezent und effektiv. Der Teilzeitstromer schiebt im Grenzbereich leicht über alle vier Räder und bremst sich so ab, für Stabilität sorgen dabei die ESP-Eingriffe. So bleibt der Wagen gut beherrschbar, auch weil Korrekturen des Fahrers selbst im Grenzbereich gut umgesetzt werden.

2,4 Lenkung

⊕ Die Lenkung reagiert auf Lenkbefehle recht gut, sie bietet aber nur eine mäßige Rückmeldung und ein eher synthetisches Gefühl. Um die Mittellage könnte das Rückstellmoment gerade bei niedrigeren Geschwindigkeiten etwas ausgeprägter sein. Die Zielgenauigkeit ist aber

einwandfrei, die breiten Reifen mögen Komfortnachteile mit sich bringen, können bei der Fahrstabilität und beim Lenkungsansprechen aber punkten. Die Lenkung ist insgesamt recht direkt übersetzt, von Anschlag zu Anschlag sind nur zweieinhalb Umdrehungen erforderlich.

1,8 Bremse

⊕ Der Kona Hybrid legt ein einwandfreies Ergebnis im Bremskapitel hin: Nur 33,2 m benötigt man im Durchschnitt (Mittel aus zehn Notbremsungen), um von 100 km/h das Auto zum Stehen zu bekommen - ein wirklich guter Wert. Die

Bremsanlage erweist sich dabei als standhaft und belastbar. Das Bremsgefühl ist etwas synthetisch, im Alltag aber nicht schlecht; das Zusammenspiel zwischen Rekuperationsverzögerung und Wirkung der Scheibenbremsen haben die

Ingenieure gut hinbekommen, den Übergang spürt man so gut wie nicht. So sind auch Ansprechen und Dosierbarkeit einwandfrei.

2,3 SICHERHEIT

1,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Die Sicherheits- und Assistenzausstattung ist beim Kona Hybrid in der Premium-Version sehr umfangreich - das meiste, was verfügbar ist, bringt er sogar serienmäßig mit. Es gibt eine Kollisionswarnung, ein Notbremssystem inkl. Personen-erkennung und einen Spurhalteassistenten mit Warnfunktion oder Lenkungseingriff. Der Spurwechselassistent umfasst auch den Ausparkassistenten, der mit den Radar-Sensoren am Heck den kreuzenden Verkehr überwacht und beim Rückwärtsausparken vor Gefahren warnt. Ein Geschwindigkeitsbegrenzer ist Serie, ebenso ein Tempomat; die aktive Geschwindigkeitsregelung ACC kostet dagegen Aufpreis. Einen Stauassistenten gibt es für den Hybrid nicht, der ist der reinen Elektrovariante vorbehalten. Die Verkehrszeichen-erkennung, die Kamerabilder und Navigationsdaten berücksichtigt, gibt es in Kombination mit dem Navigationssystem; das Head-Up-Display, das seine Infos auf eine kleine ausfahrbare Scheibe projiziert, ist dagegen Serie. Die Reifendrücke werden über Sensoren in den Reifen überwacht, was genauer funktioniert als eine Überwachung mittels der ABS-Sensoren. Bei einer Notbremsung blinken die Bremslichter in hoher Frequenz, um auf die Notsituation aufmerksam zu machen.
























2,6 Passive Sicherheit - Insassen

Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm kommt der Kona für seine Insassensicherheit auf 87 Prozent der erreichbaren Punkte, das ist ein gutes Resultat (Stand Dezember 2017). Der Wagen bietet serienmäßig Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags - weitere Airbags sind nicht verfügbar. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Größe von über zwei Metern einen guten Schutz. Die Insassen auf den Vordersitzen werden aktiv ermahnt, sich anzugurten. Für die hinteren Passagiere wird dem Fahrer angezeigt, welche Gurte angelegt sind; beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und die Anzeige erscheint erneut.

3,0 Kindersicherheit

Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm erzielt der Kona im Kapitel Kindersicherheit ein Ergebnis von 85 Prozent. Verwendet man hinten außen einen ausladenden Kindersitz samt

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Option
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	Serie
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

Stützfuß, ist der Verstellbereich des jeweiligen Vordersitzes eingeschränkt. Wie grundsätzlich immer empfiehlt sich vor dem Kauf eine Probemontage der gewünschten Kindersitze inklusive Probesitzen mit der ganzen Familie. Kindersitze können insgesamt problemlos befestigt werden, hinten außen auch per Isofix (inkl. i-Size-Freigabe) und Ankerhaken. Mit dem Gurt sind dort Kindersitze leicht zu befestigen, die Gurtgeometrie ist aber nicht für alle Kindersitze ideal.

⊖ Der Sitz hinten in der Mitte eignet sich nicht für Kindersitze, die Gurtgeometrie ist sehr ungünstig und Isofix gibt es nicht. Einen Einklemmschutz hat nur der elektrische Fensterheber der Fahrertür, alle anderen Fensterheber müssen ohne diese Sicherheitsmaßnahme auskommen.

3,6 Fußgängerschutz

Der Kona erhält für den Fußgängerschutz 62 Prozent der Punkte - das ist ein nur ausreichendes Ergebnis. Die Randbereiche der Motorhaube und vor allem die A-Säulen bergen ein erhöhtes bis hohes Verletzungsrisiko für Passanten bei einem Zusammenstoß.

2,9 UMWELT/ECOTEST

3,1 Verbrauch/CO₂

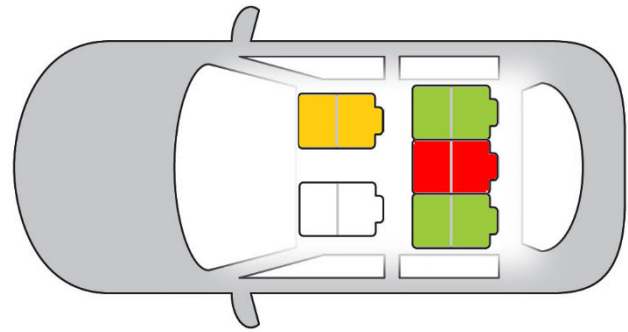
Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Kona Hybrid liegt bei 6,0 Liter Super pro 100 km im ADAC Ecotest. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 162 g je Kilometer. Im Bereich CO₂ gibt es dafür nur 29 Punkte. Innerorts liegt der Verbrauch des Koreaners bei 4,5 l, außerorts bei 5,5 l und auf der Autobahn bei hohen 8,0 l/100 km. Das Hybrid-System kann somit vor allem im Stadtverkehr punkten und einen deutlich niedrigeren Verbrauch als der vergleichbare Kona 1.0 T-GDI erzielen. Aber schon auf der Landstraße ist der Vorteil nur noch gering, auf der Autobahn hat man eigentlich keinen Vorteil mehr. So sollte den in der Anschaffung teureren Hybrid derjenige kaufen, dessen Fahrprofil entsprechend einen erhöhten Stadtanteil enthält.

2,6 Schadstoffe

Im Bereich Schadstoffe kann der Hybrid nicht gänzlich überzeugen. Die gesetzlichen Vorgaben werden natürlich eingehalten, die strengerer Anforderungen des Ecotest kann dieser Hyundai aber nicht umfänglich erfüllen. So sind trotz Otto-Partikelfilter die Partikelemissionen nicht so niedrig wie bei den

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

sehr gut (0,6 – 1,5) gut (1,6 – 2,5) befriedigend (2,6 – 3,5)
ausreichend (3,6 – 4,5) mangelhaft (4,6 – 5,5)

⊕ Das serienmäßige Notbremssystem erkennt auch Fußgänger, es kann einen Aufprall möglichst schon verhindern oder abschwächen, wodurch das Verletzungsrisiko sinkt. Ebenso aufpreisfrei an Bord ist ein akustisches Fußgängerwarnsystem an Bord, so macht der Kona Hybrid bei niedrigen Geschwindigkeiten mit futuristischen Geräuschen Fußgänger und Radfahrer auf sich aufmerksam.

Verbrauch

Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Durchschnittswerte für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B).

Stadt-Kurzstrecke	4,5		
Durchschnitt	6,0 D		7,7 B
Landstraße	5,5		
Durchschnitt	4,8 D		5,6 B
Autobahn			8,0
Durchschnitt		6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch		6,0	
Durchschnitt		5,5 D	6,5 B

Dieselmotorisierungen und es steigen die CO-Emissionen im Autobahnabschnitt deutlich an. Daher gibt es nur 34 von 50 möglichen Punkten. Zusammen mit den CO₂-Zählern kommt der Kona Hybrid auf 63 Punkte und damit nur auf drei von fünf Sterne.

2,0 AUTOKOSTEN

2,0 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Im Kostenkapitel schneidet der Kona Hybrid als Premium insgesamt gut ab. Zwar ist der Grundpreis mit 30.700 Euro alles andere als ein Schnäppchen, aber die Ausstattung ist wirklich umfangreich. Serie sind u.a. Klimaautomatik, LED-Scheinwerfer mit automatischer Leuchtweitenregulierung, viele Assistenten, 18-Zoll-Alufelgen, das Infotainmentsystem und die Bluetooth-Freisprecheinrichtung. Parksensoren vorn und hinten, DAB+ sowie der Spurwechsellassistent (inkl. Ausparkassistent) sind ebenfalls Teil der Serienausstattung; lediglich um ACC und Verkehrszeichenerkennung kann man

den Kona Premium im Assistenzbereich noch erweitern. Der vollständig ausgestaffierte Testwagen kommt auf 33.990 Euro - da kann man nicht meckern, zumal reichlich Technik geboten wird. Das Inspektionsintervall ist mit 12 Monaten recht kurz, immerhin gibt Hyundai jedesmal wieder für ein Jahr seine Mobilitätsgarantie (bis 200.000 km). Die Steuer liegt bei niedrigen 88 Euro pro Jahr, die Einstufungen bei der Versicherung bewegen sich im Mittelfeld (Haftpflicht 16, Teilkasko 20, Vollkasko 21).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.0 T-GDI Pure	1.6 GDI Hybrid Trend DCT	1.6 T-GDI Trend DCT	1.6 CRDi Trend	1.6 CRDi Style DCT	Elektro (39,2 kWh)	Elektro (64 kWh) Trend
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/998	4/1580	4/1591	4/1598	4/1598	-	-
Leistung [kW (PS)]	88 (120)	104 (141)	130 (177)	85 (115)	100 (136)	100 (136)	150 (204)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	172/1500	265/4000	265/1500	280/1750	320/1750	395/n.b.	395/n.b.
0-100 km/h [s]	12,0	11,6	7,7	10,7	10,2	9,9	7,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	181	160	210	193	191	155	167
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	0	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/19/19	16/21/20	16/21/20	16/21/20	16/21/20	17/22/22	17/22/22
Steuer pro Jahr [Euro]	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	62	62
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Preis [Euro]	17.990	26.900	24.230	23.630	26.930	34.400	41.400

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
GR = Van
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel
FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

HERSTELLERANGABEN

4-Zyl.-Hybridmotor (Voll-Hybrid), Euro 6d-TEMP, Otto-Partikelfilter	
Hubraum	1.580 ccm
Leistung	104 kW/141 PS bei 5.700 1/min
Maximales Drehmoment	265 Nm bei 4.000 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,6 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	XXX l
CO ₂ -Ausstoß	99 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,37 m²/0,33
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/45 R18
Länge/Breite/Höhe	4.165/1.800/1.550 mm
Leergewicht/Zuladung	1.376/504 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	361/1.143 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	600/1.250 kg
Stützlast/Dachlast	80/80 kg
Tankinhalt	38,00 l
Garantie Allgemein/Rost	5 Jahre/12 Jahre
Produktion	Nošovice, Tschechien

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	6,0 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	33,2 m
Reifengröße Testwagen	225/45 ZR 18 91W
Reifenmarke Testwagen	Michelin Pilot Sport 4
Wendekreis links/rechts	11,1/11,3 m
EcoTest-Verbrauch	6,0 l/100km
Stadt/Land/BAB	4,5/5,5/8,0 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	137 g/km (WTW* 162 g/km)
Reichweite	630 km
Innengeräusch 130 km/h	70,4 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.060 mm
Leergewicht/Zuladung	1.450/430 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	225/625/1.070 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	118 Euro	Werkstattkosten	77 Euro
Fixkosten	106 Euro	Wertverlust	324 Euro
Monatliche Gesamtkosten	625 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹	88 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/21/20		
Basispreis Kona 1.6 GDI Hybrid Premium DCT	30.700 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 22.08.2019
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	33.990 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	8.489 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. ¹ Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/450 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	Serie
Verkehrszeichenerkennung	1.300 Euro° (Paket)
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/950 Euro°
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/950 Euro° (Paket)
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	über Zubehör
Metalllackierung	590 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	600 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,6

AUTOKOSTEN

2,0

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,9	Motor/Antrieb	2,2
Verarbeitung	3,3	Fahrleistungen	2,1
Alltagstauglichkeit	3,1	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,8
Licht und Sicht	2,6	Schaltung/Getriebe	2,0
Ein-/Ausstieg	2,4	Fahreigenschaften	2,1
Kofferraum-Volumen	3,6	Fahrstabilität	2,2
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,8	Lenkung	2,4
Kofferraum-Variabilität	3,0	Bremse	1,8
Innenraum	2,6	Sicherheit	2,3
Bedienung	2,3	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,2
Multimedia/Konnektivität	2,6	Passive Sicherheit - Insassen	2,6
Raumangebot vorn	2,2	Kindersicherheit	3,0
Raumangebot hinten	3,6	Fußgängerschutz	3,6
Innenraum-Variabilität	3,3	Umwelt/EcoTest	2,9
Komfort	3,0	Verbrauch/CO ₂	3,1
Federung	3,1	Schadstoffe	2,6
Sitze	2,8		
Innengeräusch	3,6		
Klimatisierung	2,9		

Stand: Februar 2020
Test und Text: M. Ruhdorfer