



## Hyundai Kona 1.6 GDI Hybrid Prime DCT

Fünftüriges SUV der Kleinwagenklasse (104 kW/141 PS)

**K**ein anderer Kleinwagen bietet so viele verschiedene Antriebsvarianten wie der Hyundai Kona. Das kleine SUV ist als Benziner, Diesel, E-Auto und Voll-Hybrid erhältlich. Letzterer tritt frisch überarbeitet zum ADAC Autotest an. Äußerlich ist das Facelift-Modell vor allem an der komplett neu gestalteten Front leicht zu erkennen, während sich am Heck weniger getan hat. Die Leistungsdaten des 141 PS leistenden Parallelhybrids blieben gleich, dafür haben die Motoren-Ingenieure die Effizienz des Antriebsstrangs nochmals gesteigert. Im ADAC Ecotest kommt der Koreaner auf einen Verbrauch von 5,4 l/100 km und ist damit rund einen halben Liter sparsamer als bislang. Leider fällt der Benziner nach wie vor mit erhöhten CO-Emissionen negativ auf, weshalb der Kona Hybrid lediglich drei Sterne sammeln kann.

Im Interieur wartet der Kona mit einem komplett neuen Armaturenbrett sowie einem modernisierten Infotainmentsystem samt Online-Funktionen und eingängiger Bedienlogik auf. Auch das ausgewogene Fahrwerk mit Mehrlenkerachse hinten (eine echte Seltenheit in dieser Klasse), die sehr umfangreiche Serienausstattung in der Prime-Version sowie die großzügigen Garantieleistungen (5 Jahre Fahrzeuggarantie) erklären den Erfolg des weltweit meistverkauften SUV in der Kleinwagenklasse. Dem stehen vor allem der hohe Grundpreis (32.300 Euro), das hohe Innengeräuschniveau sowie der teils zu deutliche Sparszwang (ungepolsterte Armauflagen) gegenüber. **Konkurrenten:** Honda Jazz, Toyota Yaris Cross.

- +** gutes Platzangebot vorn, gute Bedienbarkeit, ausgewogenes Fahrwerk, sehr umfangreiche Serienausstattung, großzügige Garantieleistungen
- einfache Materialien im Innenraum, ungepolsterte Armauflagen, hohes Innengeräuschniveau, fehlender Einklemmschutz für hintere Seitenscheiben

### ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,5**

AUTOKOSTEN **2,2**

### Zielgruppencheck

|  |                |            |
|--|----------------|------------|
|  | Familie        | <b>3,4</b> |
|  | Stadtverkehr   | <b>3,3</b> |
|  | Senioren       | <b>2,6</b> |
|  | Langstrecke    | <b>3,1</b> |
|  | Transport      | <b>3,4</b> |
|  | Fahrspaß       | <b>3,5</b> |
|  | Preis/Leistung | <b>2,4</b> |

Ecotest **★★★★☆**

## 3,0 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 3,3 Verarbeitung

Die Karosserie ist sorgfältig gefertigt, die Spaltmaße dürften aber teils schmaler und gleichmäßiger sein. Leider sind die Türerahmen noch aus mehreren Teilen zusammengesetzt, an den Kanten sieht man unschöne Schweißnähte. Der Unterboden ist teilweise verkleidet, der mittlere und hintere Bereich kommen ohne Verkleidung aus. Der Innenraum gefällt auf den ersten Blick durch sein modernes Design, bei genauerem Hinsehen fallen aber die sehr einfach gehaltenen Materialien auf.

### 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 5,4 l/100 km an, ergibt sich eine theoretische Reichweite von rund 700 km. Damit liegt diese deutlich niedriger als mit dem Diesel-Kona, der rund 1.000 km mit einer Tankfüllung schafft. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle des Testwagens bei 445 kg – das ist angemessen und sollte für vier Leute samt etwas Gepäck ausreichen. Eine Reling fürs Dach gibt es serienmäßig, Lasten darf der Kona darauf bis 80 kg transportieren. Die

### 2,7 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 eine ordentliche Sicht nach draußen; ungünstig sind hauptsächlich die breiten C-Säulen, die den Blick nach schräg hinten beeinträchtigen. Die leicht erhöhte Sitzposition hilft, den Verkehr zu überblicken. Die Außenspiegel sind groß



Breite Dachsäulen und nicht vollständig versenkbare Kopfstützen schränken die Sicht nach hinten ein.

Bis auf die Zierleiste vor dem Beifahrer ist praktisch alles in hartem Kunststoff ausgeführt, selbst der Dachhimmel ist eine Billigversion ohne schönem Stoffüberzug. Auch wenn das Innenmaterial arg billig wirkt, ist die Verarbeitung tadellos – nichts klappert oder knistert auf schlechten Fahrbahnen.

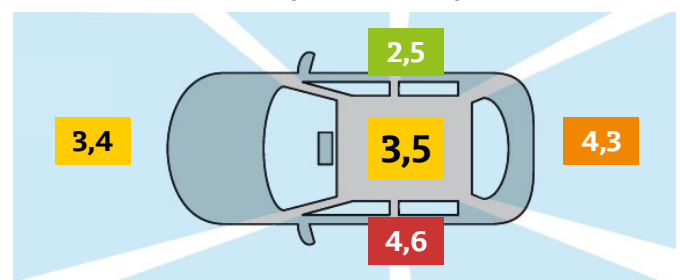
⊖ Die Motorhaube wird nur von einem Stab offen gehalten, Gasdruckfedern wären praktischer.

Stützlast auf der Anhängerkupplung kann ebenfalls bis 80 kg betragen, das sollte auch für einen Fahrradträger samt zweier E-Bikes reichen. Anhänger dürfen bis zu 1.300 kg wiegen, wenn sie über eine eigene Bremse verfügen (600 kg bei ungebremsten Anhängern) – ein richtiger Zugwagen ist das kleine SUV damit nicht. 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.

⊖ Ein Reserverad oder Notrad sind nicht lieferbar, es gibt nur ein Reifenpannenset; Wagenheber und Schraubenschlüssel sind nicht vorhanden.

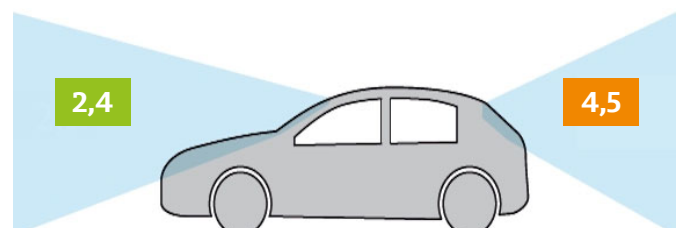
### Rundumsicht

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.



genug und bieten eine gute Sicht nach hinten – immerhin der auf der Fahrerseite hat 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 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.

⊖ Das bislang serienmäßige separate Abbiegelicht hat Hyundai im Zuge des Facelifts leider gestrichen. Bei aktivierter Warnblinkanlage ist die Blinkerfunktion deaktiviert - beim Abschleppvorgang kann also eine Fahrtrichtungsänderung nicht angezeigt werden.

## 2,4 Ein-/Ausstieg

⊕ Der Kona baut ein wenig höher auf als beispielsweise ein i20 aus dem gleichen Hause, das bietet gewisse Vorteile beim Ein- und Aussteigen. Denn die vorderen Sitzflächen befinden sich mit 50 cm über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt) 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 vorne 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 ab der Trend-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](http://www.adac.de/keyless).

## 3,7 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 605 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.050 Liter Volumen verfügbar.



Standardmäßig stehen lediglich 225 l Volumen für das Gepäck im Kona zur Verfügung, jedoch lässt sich der Kofferraum auf bis zu 1050 l erweitern.



Mit einer Höhe von ca. 71 cm liegt die Ladekante auf zufriedenstellendem Niveau.



## 2,8 Kofferraum-Nutzbarkeit

Einen elektrischen Antrieb gibt es für die Heckklappe nicht – das ist aber nicht tragisch, 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 Kofferraumöffnung ist hoch und breit genug, der Laderaum dadurch gut nutzbar. Die Höhe der Ladekante fällt zufriedenstellend aus, sie liegt bei 70 cm über der Straße, das Gepäck muss beim Beladen also nicht zu weit angehoben werden. Erfreulich: Der Kofferraum-

boden befindet sich auf gleicher Höhe mit der Ladekante, das erleichtert das Ausladen. Die Heckklappe öffnet nur etwa 1,85 m hoch – größere Personen sollten daher auf ihren Kopf achten, um sich nicht an der Klappe selbst und am etwas abstehenden Heckklappenschloss zu stoßen.

⊖ Der Kofferraum wird nur von einer Lampe seitlich ausgeleuchtet.

## 2,8 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen, das funktioniert einfach und recht leichtgängig, die Kopfstützen müssen dafür nicht abgezogen werden. Beim Aufstellen der Lehne muss man auf die äußeren Gurte achten, um sie nicht einzuklemmen. Das Umklappen der Rücksitzlehnen ist

nur von vorn, nicht aber vom Kofferraum aus möglich. Fächer oder Netze seitlich gibt es nicht, lediglich einen Taschenhaken links sowie ein ca. 50 l großes Staufach unter dem Kofferraumboden.

# 2,4 INNENRAUM

## 2,3 Bedienung

⊕ Das Lenkrad kann manuell in Höhe und Weite justiert werden, die Pedale sind günstig angeordnet. Die Tasten zur Fahrtrichtungswahl bzw. für den Leerlauf oder die Parkposition liegen gut zur Hand und sind 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 serienmäßige volldigitale Kombiinstrument hat Hyundai überarbeitet und vollkommen neu gestaltet: Es überzeugt nicht nur mit einer hohen Auflösung, auch die Ablesbarkeit von Drehzahlmesser und Leistungsanzeige – beide werden als Rundinstrumente dargestellt – ist hervorragend. Die Instrumente sehen zudem sehr edel aus und wechseln abhängig vom gewählten Fahrmodus ihr Design. Der Hauptbildschirm des Infotainmentsystems liegt weit oben und gut im Sichtfeld des Fahrers.

Das Multimediamenü ist verständlich strukturiert, aber umfangreich. Das Klimabedienteil ist übersichtlich gestaltet und die Automatikfunktion entlastet den Fahrer; es ist nur etwas tief positioniert, wodurch der Blick beim Bedienen weiter von der Fahrbahn abgewendet werden muss. Ungünstig: Die Anzeigen der Klimateinstellungen erscheinen oben auf dem Zentraldisplay, was für eine erhöhte Ablenkung sorgt.

Weitere serienmäßige und komfortsteigernde Helferlein sind

beispielsweise der serienmäßige Licht- und Regensensor sowie die elektrischen Fensterheber samt Antippautomatik – letztere gibt es leider nur an den vorderen Scheiben.

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



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.

## 2,1 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der Kona Hybrid ist als Prime in puncto Konnektivität gut aufgestellt. Neben einem Soundsystem mit acht Lautsprechern und DAB-Empfang, Bluetooth-Freisprecheinrichtung und -Audiostreaming und drei USB-Anschlüssen (zwei im Cockpit, einer im Fond) bietet der Koreaner sogar ein Navigationssystem mit Echtzeit-Verkehrsinformationen.

Auch die Hyundai-Online-Dienste (u. a. Fahrzeug- und Parkplatzsuche, Kraftstoffpreise, Remote-Funktionen). Die Smartphone-Integration via Android Auto und Apple CarPlay sowie eine induktive Ladeschale ist ebenfalls Teil der Serienausstattung. Einen Stromanschluss im Kofferraum gibt es leider nicht.

## 2,3 Raumangebot vorn

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

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

## 2,8 Raumangebot hinten

Sind die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt, reichen Bein- und Kopffreiheit für bis zu 1,90 m große Insassen. Für zwei Personen nebeneinander ist die Innenbreite völlig ausreichend, für drei Erwachsene wird es arg eng.

## 3,4 Innenraum-Variabilität

Wie die meisten Fahrzeuge in seiner Klasse belässt es auch der Kona in puncto Variabilität bei asymmetrisch umklappbaren Rücksitzlehnen. Vorn befinden sich zahlreiche gut nutzbare Ablage- und Verstaumöglichkeiten, die Türfächer sind zumindest ausreichend groß und nehmen auch 1-Liter-Flaschen problemlos auf. Für die Fondinsassen stehen weniger Ablagemöglichkeiten zur Verfügung. Die hinteren Türfächer sind sehr schmal und fassen bestenfalls 0,5-Liter-Flaschen; neben den beiden Becherhaltern in der hinteren Mittelarmlehne gibt es nur noch Lehnennetze an den Rückseiten der Vordersitze. Das Handschuhfach ist nicht allzu groß und wird weitgehend von



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m Platz.

der sehr dicken Bordmappe ausgefüllt; es ist weder klimatisiert noch abschließbar, aber immerhin beleuchtet.

# 3,0 KOMFORT

## 2,9 Federung

Das überarbeitete Fahrwerk des Kona Hybrid bietet für einen Kleinwagen einen überdurchschnittlich guten Federungskomfort. 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 und Kanten kommen recht deutlich zu den Insassen durch, kurzweilige Fahrbahnen bringen etwas 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. Auf der Autobahn geht der Komfort in Ordnung, auch längere Strecken lassen sich entspannt zurücklegen.

## 2,9 Sitze

In der Ausstattungslinie Prime sind die Vordersitze manuell verstellbar, der Fahrersitz besitzt eine elektrische Zweibege-Lordosenstütze. Gegen Aufpreis kann man das Sitz-Paket ordern, dann lassen sich die Sitze elektrisch und zusätzlich auch in der Neigung verstellen. Die Konturen von Lehnen und Sitzflächen der Vordersitze sind angenehm, es ergibt sich ein ordentlicher Seitenhalt. Die Mittelarmlehne kann nur hochgeklappt werden, um das darunterliegende Fach zu öffnen, sie lässt sich nicht längs oder in der Höhe justieren.

Hinten sitzt man weniger bequem, zumindest die äußeren beiden Plätze erfüllen aber Standard-Ansprüche. Wie üblich in dieser Klasse sind Lehne und Sitzfläche wenig konturiert und

bieten entsprechend nur wenig Seitenhalt – das müssen die Türen und die ausklappbare Mittelarmlehne übernehmen. Zudem ist die Bank etwas zu weich gepolstert. Insgesamt ergibt sich eine ordentliche Sitzposition, nur auf längeren Strecken ist für größere Erwachsene der Kniewinkel suboptimal. In der Mitte eckt man schnell am Dachhimmel an und muss mit dem engen Fußraum zurechtkommen.

⊖ Umkomfortabel: Die Armauflagen in den Türen sind weder vorn noch hinten gepolstert. Beim Vorfacelift waren diese noch gepolstert – hier gehen die Sparmaßnahmen der Koreaner eindeutig zu weit.

## 3,6 Innengeräusch

Bei 130 km/h liegt der gemessene Geräuschpegel im Innenraum bei vergleichsweise hohen 70,3 dB(A) – ein nur ausreichender Wert, der die recht hohen Innengeräusche jenseits des Landstraßentempos widerspiegelt. Auffällig ist, wie deutlich man Geräusche von außen hören kann. Auch die Abrollgeräusche der 18-Zoll-Räder hört man im Inneren deutlich. 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.

## 3,0 Klimatisierung

Der Kona ist als Prime serienmäßig mit einer Einzonen-Klimaautomatik, Lenkradheizung sowie Sitzheizung vorn ausgestattet. Ordert man das Sitz-Paket, lassen sich auch die äußeren Fondsitze beheizen und die Vordersitze belüften. 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 mittleren Lüftungsdüsen am Armaturenbrett können Luftmenge und Strömungsrichtung nicht unabhängig voneinander justiert werden. Für die Fondinsassen gibt es mit dem Facelift weiterhin keine separaten Luftausströmer, aber nun immerhin Lüftungsdüsen unter den Vordersitzen.

## 2,3 MOTOR/ANTRIEB

### 2,3 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 6,1 s. Und auch für das Beschleunigen von 15 auf 30 km/h – als Beispiel beim Einfädeln

in fließenden Verkehr – benötigt man lediglich 1,3 s. Hyundai verspricht für den Spurt von 0 auf 100 km/h eher phlegmatische 11,6 s, 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. Laut Tacho kann sich das SUV sogar auf knapp 180 km/h aufschwingen.

### 2,9 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. Ruhige Fahrweise quittiert 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 bei niedrigen Drehzahlen mit zusätzlichem Elektro-Punch. Dadurch ergibt sich auch ein spontanes 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.

## 2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,4 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.

### 2,6 Bremse

⊕ Der Kona Hybrid legt ein ordentliches Ergebnis im Bremskapitel hin: 35,3 m benötigt der Koreaner im Durchschnitt (Mittel aus zehn Notbremsungen), um von 100 km/h zum Stehen zu bekommen. Das Bremsgefühl ist etwas

synthetisch, die Dosierbarkeit ist dennoch recht gut; das Zusammenspiel zwischen Rekuperationsverzögerung und Wirkung der Scheibenbremsen haben die Ingenieure gut hinbekommen, den Übergang spürt man so gut wie nicht.

## 2,2 SICHERHEIT

### 1,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme






















⊕ Die Sicherheits- und Assistenzausstattung ist beim Kona Hybrid in der Prime-Version sehr umfangreich – die meisten Systeme 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 Radarsensoren am Heck den kreuzenden Verkehr überwacht und beim Rückwärtsausparken vor Gefahren warnt. Eine adaptive Geschwindigkeitsregelung (ACC) samt Stau- und Lenkassistent bringt der Kona ebenfalls ab Werk mit. Gleiches gilt für Die Verkehrszeichenerkennung und das Head-Up-Display, das seine Infos auf eine kleine ausfahrbare Scheibe projiziert. Die Reifendrucke 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. Sobald der Kona zum Stillstand gekommen ist, wird die Warnblinkanlage aktiviert.

### 2,5 Passive Sicherheit - Insassen

Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm kommt der Kona für seine Insassensicherheit auf 87 Prozent der erreichbaren Punkte – ein gutes Resultat (Stand: 10/2017). 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.

⊖ Die beiden äußeren Fondkopfstützen lassen sich nicht weit genug ausziehen, sie reichen nur für bis zu 1,65 m große Personen. Die mittlere Kopfstütze ist noch kürzer, zudem sitzt man auf dem Mittelsitz etwas höher, wodurch die Kopfstütze allenfalls für Kinder eine Schutzfunktion hat. Warndreieck und Verbandtasche sind unter dem Kofferraumboden untergebracht, dort sind sie bei beladenem Kofferraum sehr schlecht zu erreichen. An den Verzurrösen im Gepäckabteil kann man nur leichte Gegenstände befestigen, weil die Ösen am aufklappbaren und entnehmbaren Kofferraumboden befestigt sind. Ein Kofferraumtrennnetz bietet Hyundai nicht an, es sind auch keine Haltevorrichtungen am Dachhimmel vorhanden, in die sich ein Netz einspannen lassen könnte.

## 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            |
|    | Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren       | Serie            |
|    | Geschwindigkeitsbegrenzer                        | Serie            |
|   | Tempomat   | Serie            |
|  | Abstandsregeltempomat                            | Serie            |
|  | Autobahn-/Stauassistent                          | Serie            |
|  | Verkehrszeichenerkennung                         | Serie            |
|  | Spurassistent                                    | Serie            |
|  | Totwinkelassistent                               | Serie            |
|  | Spurwechselautomatik                             | nicht erhältlich |
|  | Ausweichassistent                                | nicht erhältlich |
|  | Notfallassistent                                 | nicht erhältlich |
|  | Ausstiegswarnung                                 | Serie            |
|  | Müdigkeitswarner                                 | Serie            |
|  | Head-up-Display                                  | Serie            |
|  | Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung | Serie            |
|  | Reifendruck-Kontrollsystem                       | Serie            |



## 2,8 Kindersicherheit

⊕ Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt der Kona im Kapitel Kindersicherheit ein Ergebnis von 85 Prozent. Verwendet man hinten außen einen ausladenden Kindersitz samt Stützfuß, ist der Verstellbereich des jeweiligen Vordersitzes deutlich 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 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 haben nur die vorderen elektrischen Fensterheber, die hinteren Fenster müssen ohne diese Absicherung auskommen.

## 3,8 Fußgängerschutz

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

## 2,6 UMWELT/ECOTEST

### 2,5 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

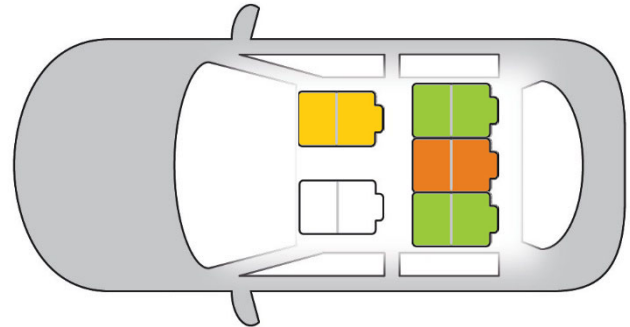
⊕ Hyundai konnte den Verbrauch des Kona Hybrid im Vergleich zum Vorfacelift signifikant senken. Das aktuelle Modell verbraucht mit 5,4 l/100 km im ADAC Ecotest 0,6 l weniger. Damit verbunden ist eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 145 g je Kilometer. Dafür gibt es 35 Punkte. Innerorts liegt der Verbrauch des Koreaners bei niedrigen 3,8 l, außerorts bei 4,7 l und auf der Autobahn bei recht hohen 7,6 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 strengeren Anforderungen des Ecotest kann dieser

### 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.

### Verbrauch

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

|                   |       |       |
|-------------------|-------|-------|
| Stadt-Kurzstrecke | 3,8   |       |
| Durchschnitt      | 6,0 D | 7,7 B |
| Landstraße        | 4,7   |       |
| Durchschnitt      | 4,8 D | 5,6 B |
| Autobahn          | 7,6   |       |
| Durchschnitt      | 6,6 D | 7,6 B |
| Gesamtverbrauch   | 5,4   |       |
| Durchschnitt      | 5,5 D | 6,5 B |

Hyundai aber nicht umfänglich erfüllen. So sind trotz Otto-Partikelfilter die Partikelemissionen nicht so niedrig wie bei den Dieselmotorisierungen des Kona und die CO-Emissionen

steigen im Autobahnabschnitt deutlich an. Daher gibt es nur 34 von 50 möglichen Punkten. Zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Zählern

kommt der Kona Hybrid auf 69 Punkte und verpasst damit hauchdünn den vierten Stern im ADAC Ecotest.

## 2,2 AUTOKOSTEN

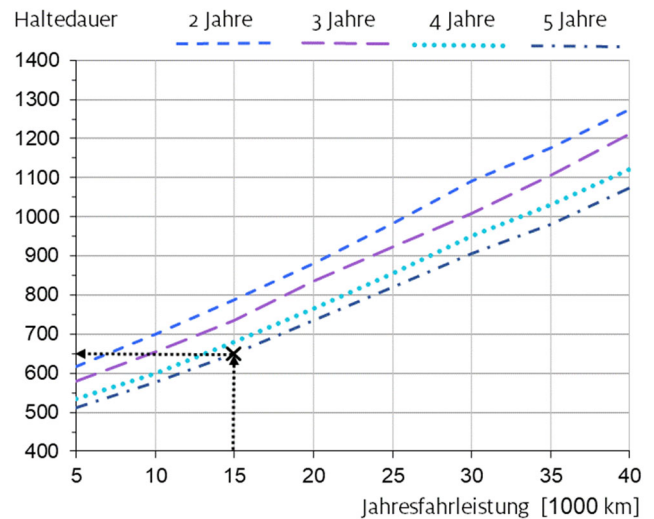
### 2,2 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Im Kostenkapitel schneidet der Kona Hybrid als Prime insgesamt gut ab. Zwar ist der Grundpreis mit 32.300 Euro für einen Kleinwagen sehr hoch, im Gegenzug fällt die Serienausstattung jedoch wirklich umfangreich aus. Serie sind u. a. Klimaautomatik, LED-Scheinwerfer, viele Assistenten, 18-Zoll-Alufelgen, Navigationssystem, Head-up-Display und sogar eine adaptive Geschwindigkeitsregelung (ACC) – da sieht sogar manches doppelt so teures Modell der oberen Mittelklasse alt aus.

Das Inspektionsintervall ist mit 12 Monaten recht kurz, immerhin erneuert Hyundai Mobilitätsgarantie nach jeder Inspektion um ein weiteres Jahr (bis 200.000 km). Die Steuer liegt bei 87 Euro pro Jahr, die Einstufungen bei der Versicherung bewegen sich im Mittelfeld (Haftpflicht 18, Teilkasko 22, Vollkasko 20).

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 650 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

| Typ   | 1.0 T-GDI Pure | 1.6 GDI Hybrid Select DCT | 1.6 T-GDI N Line DCT | N Performance DCT | Elektro (39,2 kWh) | Elektro (64 kWh) Select |
|---|----------------|---------------------------|----------------------|-------------------|--------------------|-------------------------|
| Aufbau/Türen                                      | SUV/5          | SUV/5                     | SUV/5                | SUV/5             | SUV/5              | SUV/5                   |
| Zylinder/Hubraum [ccm]                            | 3/998          | 4/1580                    | 4/1598               | 4/1998            | -/-                | -/-                     |
| Leistung [kW (PS)]                                | 88 (120)       | 104 (141)                 | 146 (198)            | 206 (280)         | 100 (136)          | 150 (204)               |
| Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min                    | 172/1500       | 265/1500                  | 265/1600             | 392/2100          | 395/0              | 395/0                   |
| 0-100 km/h [s]                                    | 11,5           | 11,2                      | 7,7                  | 5,5               | 9,9                | 7,9                     |
| Höchstgeschwindigkeit [km/h]                      | 180            | 160                       | 210                  | 240               | 155                | 167                     |
| Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)   | 5,3/6,1/1,5    | 4,3/5,4/1,5               | 5,6/6,7/1,5          | 8,5/0/8,5/1,5     | 14,3/14,3/kWhE     | 14,7/14,7/kWhE          |
| CO <sub>2</sub> [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP) | 122/137        | 99/122                    | 129/152              | 194/194           | 0/0                | 0/0                     |
| Versicherungsklassen KH/VK/TK                     | 16/18/21       | 18/20/22                  | 18/20/22             | 16/24/23          | 15/20/21           | 15/20/21                |
| Steuer pro Jahr [Euro]                            | 109            | 87                        | 158                  | 296               | 62                 | 62                      |
| Monatliche Gesamtkosten [Euro]                    | 529            | 595                       | 683                  | k.A.              | 563                | 627                     |
| Preis [Euro]                                      | 19.990         | 26.900                    | 30.000               | 38.350            | 35.650             | 41.850                  |

#### 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-Haftpf.  
VK = Vollkasko  
TK = Teilkasko

#### Kraftstoff

N = Normalbenzin  
S = Superbenzin  
SP = SuperPlus  
D = Diesel

FG = Flüssiggas  
G = Erdgas  
E = Strom

## HERSTELLERANGABEN

|  |                                |
|--|--------------------------------|
| Paralleler Voll-Hybrid (Otto-/Elektromotor), Euro 6d-ISC-FCM (WLTP), OPF |                                |
| Hubraum  | 1.580 ccm                      |
| Leistung   | 104 kW/141 PS bei 5.700 1/min  |
| Maximales Drehmoment   | 265 Nm bei 1.500 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)  | 5,40 l                         |
| CO <sub>2</sub> -Ausstoß   | 99 g/km                        |
| Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert   | n.b.                           |
| Klimaanlage Kältemittel  | R1234yf                        |
| Reifengröße (Serie vo./hi.)  | 225/45 R18                     |
| Länge/Breite/Höhe  | 4.165/1.800/1.565 mm           |
| Leergewicht/Zuladung   | 1.376/504 kg                   |
| Kofferraumvolumen normal/geklappt  | 361/1.143 l                    |
| Anhängelast ungebremst/gebremst  | 600/1300 kg                    |
| Stützlast/Dachlast   | 80/80 kg                       |
| Tankinhalt   | 38 l                           |
| Garantie Allgemein/Rost  | 5 Jahre/12 Jahre               |
| Produktion   | Nošovice, Tschechien           |

## ADAC Messwerte

|   |                          |
|---|--------------------------|
| Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D) | 6,1 s                    |
| Elastizität 60-100 km/h                     | -                        |
| Drehzahl bei 130 km/h                       | 2.650 1/min              |
| Bremsweg aus 100 km/h                       | 35,3 m                   |
| Reifengröße Testwagen                       | 225/45 R18 95Y           |
| Reifenmarke Testwagen                       | Michelin Primacy 4       |
| Wendekreis links/rechts                     | 11,1/11,3 m              |
| Ecotest-Verbrauch                           | 5,4 l/100km              |
| Stadt/Land/BAB                              | 3,8/4,7/7,6 l/100km      |
| CO <sub>2</sub> -Ausstoß Ecotest            | 125 g/km (WTW* 145 g/km) |
| Reichweite                                  | 700 km                   |
| Innengeräusch 130 km/h                      | 70,3 dB(A)               |
| Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)         | 2.060 mm                 |
| Leergewicht/Zuladung                        | 1.435/445 kg             |
| Kofferraum normal/geklappt/dachhoch         | 225/605/1.050 l          |

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

|  |                 |                        |                 |
|--|-----------------|------------------------|-----------------|
| <b>Betriebskosten</b>                                | <b>126 Euro</b> | <b>Werkstattkosten</b> | <b>75 Euro</b>  |
| <b>Fixkosten</b>                                     | <b>106 Euro</b> | <b>Wertverlust</b>     | <b>343 Euro</b> |
| Monatliche Gesamtkosten                              | 650 Euro        |                        |                 |
| Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) <sup>1</sup> | 87 Euro         |                        |                 |
| Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK                    | 18/20/22        |                        |                 |
| Basispreis Kona 1.6 GDI Hybrid Prime DCT             | 32.300 Euro     |                        |                 |

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

|  |                |
|--|----------------|
| Pressefahrzeug                         | EZ: 28.01.2021 |
| Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung | 33.500 Euro    |
| Km-Stand bei Testbeginn                | 2.512 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](http://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 CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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. <sup>1</sup> 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         | -         |
| Regen-/Lichtsensoren         | Serie     |
| Fernlichtassistent           | Serie     |
| Tempomat/Limiter/ACC         | Serie     |
| Einparkhilfe vorn/hinten     | Serie     |
| Parklenkassistent            | -         |
| Rückfahrkamera/360°-Kamera   | Serie/-   |
| Head-up-Display              | Serie     |
| Verkehrszeichenerkennung     | Serie     |
| 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/1.700 Euro (Paket) |
| Lenkradheizung                           | Serie                    |
| Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz | Serie/1.700 Euro (Paket) |
| Rücksitzlehne umklappbar                 | Serie                    |

### AUSSEN

|                              |                       |
|------------------------------|-----------------------|
| Anhängerkupplung             | über Zubehör          |
| Metalllackierung             | 600 Euro <sup>o</sup> |
| Schiebedach/Panoramaglasdach | 600 Euro              |

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,5

### AUTOKOSTEN

2,2

| KATEGORIE                    | NOTE       | KATEGORIE                            | NOTE       |
|------------------------------|------------|--------------------------------------|------------|
| <b>Karosserie/Kofferraum</b> | <b>3,0</b> | <b>Motor/Antrieb</b>                 | <b>2,3</b> |
| Verarbeitung                 | 3,3        | Fahrleistungen                       | 2,3        |
| Alltagstauglichkeit          | 3,1        | Laufkultur/Leistungsentfaltung       | 2,9        |
| Licht und Sicht              | 2,7        | Schaltung/Getriebe                   | 2,0        |
| Ein-/Ausstieg                | 2,4        | <b>Fahreigenschaften</b>             | <b>2,5</b> |
| Kofferraum-Volumen           | 3,7        | Fahrstabilität                       | 2,4        |
| Kofferraum-Nutzbarkeit       | 2,8        | Lenkung                              | 2,4        |
| Kofferraum-Variabilität      | 2,8        | Bremse                               | 2,6        |
| <b>Innenraum</b>             | <b>2,4</b> | <b>Sicherheit</b>                    | <b>2,2</b> |
| Bedienung                    | 2,3        | Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme | 1,1        |
| Multimedia/Konnektivität     | 2,1        | Passive Sicherheit - Insassen        | 2,5        |
| Raumangebot vorn             | 2,3        | Kindersicherheit                     | 2,8        |
| Raumangebot hinten           | 2,8        | Fußgängerschutz                      | 3,8        |
| Innenraum-Variabilität       | 3,4        | <b>Umwelt/EcoTest</b>                | <b>2,6</b> |
| <b>Komfort</b>               | <b>3,0</b> | Verbrauch/CO <sub>2</sub>            | 2,5        |
| Federung                     | 2,9        | Schadstoffe                          | 2,6        |
| Sitze                        | 2,9        |                                      |            |
| Innengeräusch                | 3,6        |                                      |            |
| Klimatisierung               | 3,0        |                                      |            |

Stand: Oktober 2021

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Werner