



Hyundai Kona 1.6 T-GDI N Line Allrad DCT

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (146 kW / 198 PS)

Hyundai hat den Kona schon in der ersten Generation mit potenten Motorisierungen angeboten. Die N-Version mit ihren 280 PS und fast 400 Nm (!) aus einem 2,0-l-Turbobenziner, gekoppelt an ein 8-Gang-Doppelkupplungsgetriebe, war dabei nur die Speerspitze der Baureihe und mit ihrer sportlichen Aufmachung gleich zu erkennen. Weit weniger offensichtlich: Die Variante mit 1,6-l-Turbomotor, Allrad und Automatik. 177 PS so unauffällig kompakt verpackt und mit diesen Attributen gab und gibt es in dieser Klasse sehr selten. Die neue Generation des Kona setzt nun wieder auf den Turbobenziner mit vier Zylindern, inzwischen erstarkt auf 198 PS, immer mit Automatik und auf Wunsch mit Allrad.

In der N Line Ausstattung kommt der Kona zumindest optisch ein wenig an die N-Version des Vorgängers heran - freilich bei weitem nicht mit dessen Fahrleistungen. Dafür kann der neue Kona Komfort so richtig gut. Das beginnt bei großzügigen Platzverhältnissen in Relation zur moderaten Außenlänge, geht über den kultivierten und souveränen Antrieb bis hin zum schluckfreudigen Fahrwerk. Letzteres bügelt manches Ungemach der Straße gekonnt aus, kommt aber auch bei ambitionierter Fahrweise nicht ins Straucheln. An Assistenten baut Hyundai so gut wie alles in den Kona, was es aktuell in den Brot- und Butter-Modellen im Angebot gibt. Die bekannten Assistenten sind gut abgestimmt, nur bei den neuen Varianten der Tempolimiterkennung und Fahrerüberwachung patzt der Kona vollumfänglich. Die Nerven der Insassen werden auf eine harte Probe gestellt: Das nicht enden wollende akustische Gebimmel legt Zeugnis ab über eine im Detail völlig verkorkste EU-Vorschrift in Kombination mit einer lustlosen und unüberlegten Umsetzung in die Praxis. Hier sollte Hyundai dringend und geschickt nachbessern und diese Optimierungen unbedingt auch in bestehende Fahrzeuge updaten.

Fassen wir also zusammen: Mit dem neuen Kona haben wir hier ein recht kompaktes Auto mit einer beeindruckend umfassenden Ausstattung an Komfort- und Assistenzsystemen, allerdings auch zu einem nicht minder beeindruckenden Preis - für den Testwagen rufen die Koreaner immerhin 43.100 Euro auf. **Konkurrenten:** u.a. Fiat 500X, Ford Puma, Jeep Renegade, Opel Mokka, Peugeot 2008, Seat Arona, VW Taigo.

- +** umfangreiche Serienausstattung, viele Komfort- und Sicherheitsassistenten verfügbar, komfortables und sicheres Fahrwerk, gutes Platzangebot bei moderaten Außenmaßen, gute Traktion dank Allradantrieb, lange Garantie
- hoher Verbrauch, teure Anschaffung, mäßiges Materialfinish, kurze Ölwechselintervalle (jährlich oder nach 15.000 km)

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,5**

AUTOKOSTEN **2,9**

Zielgruppencheck

	Familie	2,7
	Stadtverkehr	3,8
	Senioren	2,2
	Langstrecke	2,6
	Transport	2,7
	Fahrspaß	1,9
	Preis/Leistung	2,7

Ecotest **★★★★☆**

2,8 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,8 Verarbeitung

Die Karosserie des neuen Kona hat Hyundai ordentlich gefertigt, die Spaltmaße dürften aber teils schmaler und gleichmäßiger sein. Leider sind die Türenrahmen nach wie vor aus mehreren Teilen zusammengesetzt, an den Kanten sieht man unschöne Schweißnähte - auch weil es keine Türrahmenverkleidung gibt. Der Unterboden ist teilweise verkleidet, eine aerodynamische Optimierung ist aber nicht ersichtlich; so bleiben offene Bereiche in der Mitte und im hinteren Bereich. Der Innenraum gefällt auf den ersten Blick durch sein modernes Design und die schicken Oberflächen, bei genauerem Hinsehen fallen aber die sehr einfach gehaltenen Materialien auf - Hyundai setzt ausschließlich auf harten Kunststoff, was dieser Preisklasse absolut nicht angemessen ist. Nur beim Dachhimmel verwenden die Koreaner tatsächlich wertigeren und schöneren Stoffbezug - eine Aufwertung gegenüber dem Vorgänger bedeutet. Auch wenn das Innenmaterial im Detail arg günstig wirkt, die Verarbeitung gibt wenig Grund zur Klage - nichts klappert oder knistert selbst auf schlechten Fahrbahnen.

3,2 Alltagstauglichkeit

Auf Grundlage des Ecotest-Verbrauchs von 7,5 l/100 km hat der Kona 1.6 T-GDI mit dem 47 l kleinen Tank eine theoretische Reichweite von etwa 625 km. Die Zuladung von bis zu 440 kg beim Testwagen fällt überschaubar aus, das reicht nur für vier Erwachsene samt etwas Gepäck. Der Hyundai bietet fünf Sitzplätze, wobei der mittlere der Rückbank schmal ausgeführt ist und eher den Status eines Notsitzes hat. Auf dem Dach können an den serienmäßigen Dachschielen Lasten bis zu 100 kg befestigt werden. Bis 1.300 kg schwere Anhänger dürfen gezogen werden, wenn sie über eine eigene Bremse verfügen (ungebremst bis 600 kg). Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann bis 80 kg betragen; damit steht selbst dem Transport eines Fahrradträgers mit zwei Elektro-Fahrrädern nichts im Weg.

3,2 Licht und Sicht

Die Enden des kompakten SUV kann man nicht einsehen und muss sie daher gut abschätzen. Die Vorderkante der Motorhaube entzieht sich dem Blick des Fahrers und die schräge Heckscheibe lässt das Fahrzeugheck auch nicht genau erkennen. Die ADAC Rundumsichtmessung bescheinigt dem neuen Kona eine entsprechend mäßige Sicht nach draußen; ungünstig sind hauptsächlich die breiten C-Säulen, die den Blick nach schräg hinten stark beeinträchtigen. Die etwas erhöhte Sitzposition dagegen hilft, den umliegenden Verkehr gut zu

⊕ Hyundai setzt zwei Gasdruckfedern ein, die das Anheben der Motorhaube zu erleichtern und die Haube oben halten - das ist vorbildlich.

⊖ Unter der Fronthaube sieht der Motorraum aus wie eine Borgdronne aus dem Star Trek-Universum - überall Kabel und Schläuche, für den Laien ein heillooses Chaos. Angesichts des stolzen Fahrzeugpreises hätte man die Technik durchaus schöner unter Abdeckungen verpacken können, was es gleichzeitig den Mardern dieser Welt erschweren würde, sich an den empfindlichen Leitungen im Pheromonrausch zu vergehen.

Es fällt vielleicht nicht gleich auf, aber tatsächlich stellen die Frontscheinwerfer und die Rückleuchten die äußersten Enden des Kona dar - d.h. selbst wenn das Auto nur knapp gestreift wird, sind sofort die Lichter beschädigt. Gerade vorn kann das zu hohen Kosten führen, denn beschädigte Scheinwerfer werden bei der Hauptuntersuchung nicht akzeptiert. Sie müssen umgehend komplett getauscht werden, weil LED-Frontscheinwerfer als ganzes zugelassen sind und somit nicht repariert werden dürfen.

Mit seiner moderaten Außenlänge von 4,35 m und seinem kleinen Wendekreis von 11,7 m ist der Kona in der Stadt ausreichend wendig unterwegs, nur die üppige Breite von 2,11 m (inkl. Außenspiegel) stören da etwas. Ein Reifenreparaturset ist Serie, über das Zubehör-Programm kann man ein Notrad sowie Wagenheber und Bordwerkzeug erwerben und die Utensilien in der Mulde unter dem Kofferraumboden verstauen.

⊖ Der Tankdeckel muss umständlich über einen kleinen Hebel im Fahrerfußraum geöffnet werden. Der Tankstutzen ist nicht zu groß, allerdings fehlt ihm innen eine Schutzklappe, welche eine Fehlbetankung ausschließen könnte.

überblicken. Die Außenspiegel sind groß genug und bieten eine gute Sicht nach hinten, allerdings verfügt keiner der beiden über einen asphärischen Bereich, um das Blickfeld nach schräg hinten zu erweitern. Ein automatisch abblendender Innenspiegel ist Serie, für die Außenspiegel gibt es diese Funktion nicht.

In jedem Fall praktisch sind die beim N Line serienmäßigen Parksensoren vorn und hinten sowie die Rückfahrkamera. Im

optionalen Ultimate-Paket gibt es zusätzlich Rundum-Kameras für ein 360-Grad-Bild, der Parkassistent, der u.a. ein ferngesteuertes Vorwärts- und Rückwärtsfahren über die Autofernbedienung ermöglicht, ist nur im Elektro-Kona verfügbar. Die serienmäßigen LED-Scheinwerfer leuchten die Fahrbahn gut aus. 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.

⊖ Den Scheinwerfern fehlen hilfreiche Funktionen wie Kurvenlicht und Abbieglicht. Außerdem muss die Leuchtweite manuell reguliert werden und es gibt keine Scheinwerferreinigungsanlage. Bei den Lichtfunktionen wird klar an der falschen Stelle gespart, denn durch die modischen LED-Lichtbänder an Front und Heck erhöht sich die Fahrsicherheit nachts nicht. Bei aktivierter Warnblinkanlage ist die Blinkerfunktion deaktiviert – beim Abschleppvorgang kann also eine Fahrtrichtungsänderung nicht angezeigt werden.

2,3 Ein-/Ausstieg

⊕ Der Kona baut ein wenig höher als zum Beispiel ein i30 aus dem gleichen Hause, was Vorteile beim Ein- und Aussteigen mit sich bringt. Denn die vorderen Sitzflächen befinden sich mit 52 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 vorn in drei, hinten in nur zwei Positionen gehalten; dazwischen verbleiben sie bei ebenem Stand auch in gewünschter Stellung, aber schon bei geringer Fahrzeugneigung halten sie nicht mehr zuverlässig. Ein schlüsselloses Zugangssystem hat der Kona als N Line serienmäßig an Bord, das Keyless-System lässt sich aber nicht deaktivieren. Leuchten u.a. unten an den Außenspiegeln erhellen nachts das Umfeld des Autos.

⊖ Das schlüssellose Zugangssystem besitzt einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über

2,6 Kofferraum-Volumen

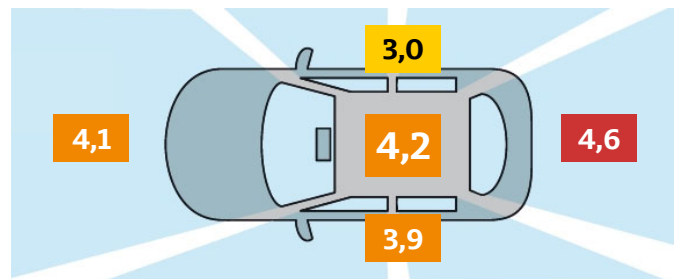
Der neue Kona hat in der Außenlänge wie auch im Gepäckraum kräftig zugelegt. Unter der Kofferraumabdeckung stehen nun 350 l zur Verfügung - über 100 l mehr als beim Vorgänger. Entfernt man die Laderraumabdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 525 l. Alternativ können im Kofferraum auch bis zu neun Getränkeboxen untergebracht werden. Der Kofferraumboden kann ein Stück



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

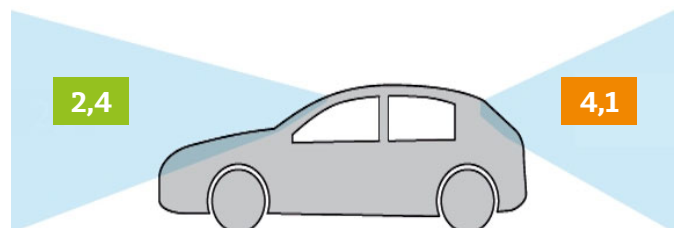
Rundumsicht

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.



einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Ein Bewegungssensor im Schlüssel, der nach einer gewissen Zeit das Funksignal in einem ruhenden Schlüssel abschaltet, ist letztlich kein ausreichender Schutz vor der Fahrzeugentwendung. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.

nach oben versetzt werden, so dass darunter etwa 40 l des Kofferraums abgetrennt werden. Klappt man die Rücksitze um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 775 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.320 l Volumen verfügbar.

Zusätzlich gibt es noch einen kleinen Stauraum unter dem Kofferraumboden (70 l).

2,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ In der N Line-Ausstattung bringt der Kona einen elektrischen Antrieb für die Heckklappe serienmäßig mit. Ebenso inklusive ist die berührungslose Öffnung, wenn man mit dem Schlüssel in der Tasche kurz hinter dem Auto stehen bleibt (Funktion abschaltbar). Die Öffnungshöhe der Heckklappe beträgt maximal 1,87 m und ist einstellbar - eine praktische Funktion, damit sie beispielsweise nicht an eine niedrige Garagendecke stößt. Die Gepäckraumabdeckung wird über Schnüre mit angehoben und ist damit nicht im Weg. Die Kofferraumöffnung ist hoch und breit genug, der Laderaum dadurch gut nutzbar. Die Höhe der Ladekante fällt zufriedenstellend aus, sie liegt bei 67 cm über der Straße, das Gepäck muss beim Beladen also nicht zu weit angehoben werden. Erfreulich: Der Kofferraumboden befindet sich in der oberen Position auf gleicher Höhe mit der Ladekante, das erleichtert das Ausladen; liegt der Boden in seiner unteren Position, hat man innen eine 5 cm hohe Stufe.

⊖ Der Kofferraum wird nur von einer Lampe seitlich ausgeleuchtet, das ist etwas mager.

2,2 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne lässt dreigeteilt im Verhältnis 40:20:40 umklappen. Das funktioniert einfach und recht leichtgängig, die Kopfstützen müssen dafür nicht abgezogen werden. Beim Aufstellen der Lehne sollte man auf die äußeren Gurte achten, um sie nicht einzuklemmen. Das Umklappen der Rücksitzlehnen ist nur von vorn, nicht aber vom Kofferraum aus möglich. Links im Kofferraum gibt es ein Fach und zwei Taschenhaken, rechts immerhin einen Taschenhaken. Hyundai verbaut vier Verzurrösen, um ein Netz am Kofferraumboden einzuspannen zu können.

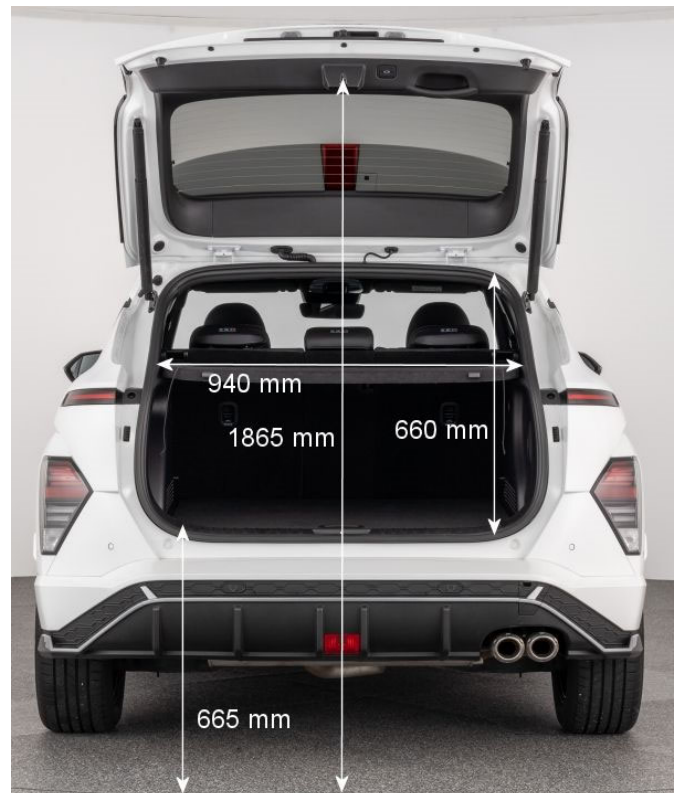
2,2 INNENRAUM

2,2 Bedienung

⊕ Das Lenkrad kann manuell in Höhe und Weite angepasst werden. Die Pedale sind gut angeordnet, dem Bremspedal fehlt allerdings ein Unterrutschschutz zum Gaspedal hin. Der Motorstart erfolgt über einen gut zugänglichen Knopf, der allerdings etwas versteckt hinter dem Lenkrad in der Armaturentafel verbaut ist. Der Getriebewählhebel befindet sich an ungewohnter Position rechts unten hinter dem Lenkrad. Dort ist er je nach Lenkradstellung nicht gut zu sehen, liegt aber griffgünstig. Die Modi D, N, R und P sind beleuchtet,



Mit 350 l Volumen bietet der Kofferraum des Kona ordentlich Platz für das Gepäck.



Die Ladekante liegt auf einer vernünftigen Höhe und erleichtert damit das Be- und Entladen des Kofferraums.

die ausgewählte Stufe farblich abgesetzt - das hilft aber nur, wenn der Blick zum Hebel frei ist. Man gewöhnt sich jedoch schnell daran, zumal die Bedienung sinnig ist.

Das digitale Kombiinstrument - mit 12,25 Zoll vorbildlich groß - ist in den meisten Einstellungen klar gezeichnet und auch die Anzeige zwischen den Rundinstrumenten gut ablesbar. Der ebenfalls 12,25 Zoll große Hauptbildschirm des Infotainmentsystems liegt weit oben und gut im Sichtfeld des Fahrers.

Das Multimediamenü ist verständlich strukturiert, aber umfangreich. Das separate Klimabedienteil ist übersichtlich gestaltet und die Automatikfunktion entlastet den Fahrer; es ist nur ein wenig tief positioniert, wodurch der Blick beim Bedienen von der Fahrbahn abgewendet werden muss. Die weiße Schrift auf silbergrauem Hintergrund ist bei starkem Lichteinfall nicht mehr gut zu erkennen. Weitere serienmäßige und komfortsteigernde Helferlein sind beispielsweise der Licht- und Regensensor sowie die elektrischen Fensterheber samt Antippautomatik für die vorderen Scheiben. Positiv hervorheben muss man auch, dass Hyundai auf umständliche Touchflächen zur Bedienung verzichtet und stattdessen auf haptisch gut fühlbare Tasten mit klarem Druckpunkt setzt. Es gibt überdies noch zwei Drehregler für die Lautstärke und zum Scrollen oder Zoomen im Infotainment.

⊖ Hyundai verzichtet bei den hinteren Fensterhebern auf eine Automatikfunktion und auf den Einklemmschutz - ausgerechnet dort, wo im Zweifel die Kinder spielen. Man

2,0 Multimedia/Konnektivität

⊕ In der N Line-Ausstattung ist der Kona reichhaltig ausgestattet. Ein Radio mit DAB-Empfang, Apple CarPlay und Android Auto (beides kabelgebunden) sowie eine Bluetooth-Freisprechanlage sind an Bord, auch das Navigationssystem mit Echtzeit-Verkehrsinformationen liefert Hyundai immer mit. Over-the-Air-Updates sind ebenfalls möglich. Die Fahrtrouten können in der Bluelink Cloud berechnet werden, sodass genauere Verkehrsprognosen und Ankunftszeiten sowie zuverlässigere Neuberechnungen der Route möglich werden. Die integrierte Sprachsteuerung verfügt über Basisumfänge, man kann alternativ die Spracherkennung eines kompatiblen Smartphones nutzen. Es gibt USB-Anschlüsse vorn und hinten, für die vorderen Plätze zudem eine 12-V-Steckdose. Über die induktive Ladeschale in der Mittelablage kann man bequem ein entsprechendes Smartphone aufladen. Die Verbrenner-Versionen des Kona

1,8 Raumangebot vorn

⊕ Vorn reicht das Platzangebot für fast zwei Meter große Personen, wobei nur die Beinfreiheit limitierend ist, die Kopffreiheit würde auch für 2,10 m große Menschen genügen. Der Innenraum ist breit genug und für die untere Mittelklasse sogar üppig. So empfindet man das Raumangebot als

muss sich zum Schließen ganz offener Türen weit aus dem Auto lehnen, weil die Griffmulden in den Türverkleidungen wenig günstig platziert sind.



Die Verarbeitungsqualität im Innenraum ist ordentlich. Bei den verwendeten Materialien regiert der Rotstift - hier würde man sich doch eine etwas wertigere Anmutung wünschen. Die Bedienung gibt keine Rätsel auf und ist weitgehend gelungen.

kommen ab Werk mit einem einfachen Soundsystem mit sechs Lautsprechern. Gegen Aufpreis erhält man ein Soundsystem von Bose, das sieben Lautsprecher und einen Subwoofer umfasst.

Der Hyundai Kona verfügt zudem über die so genannten Bluelink Telematikdienste, die zahlreiche Funktionen wie Live Services (u. a. Verkehrsinformationen, Wetter, Tankstellen und deren Preise, Parkhausssuche) und Remote-Funktionen über die integrierte SIM-Karte ermöglichen. Mittels der Smartphone-App können auch verschiedene Fahrzeuginformationen wie Tankfüllstand, Reichweite und Staus der Fenster bzw. Zentralverriegelung abgerufen werden. Es ist möglich, verschiedene Nutzerprofile anzulegen und mit der Hyundai-App zu verknüpfen. Einen CD-Player gibt es nicht, auch nicht gegen Aufpreis.

großzügig, allerdings lässt der dunkle Dachhimmel den Kona N Line etwas enger wirken. Das optionale Glasschiebedach lässt auf Wunsch viel Licht in den Innenraum.

2,4 Raumangebot hinten

⊕ Sind die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt, haben auf den Rücksitzen trotzdem etwa 1,95 m große Personen Platz – limitierend ist dabei die Kopffreiheit, bei der Beinfreiheit würde es erst mit etwa 2,05 m Größe eng werden. Für zwei Leute nebeneinander ist die Innenbreite völlig ausreichend, für drei Erwachsene wird es allerdings etwas eng. Das subjektive Raumgefühl ist insgesamt in Ordnung und wird lediglich durch die nahe am Kopf befindliche C-Säule und den dunklen Dachhimmel geschmälert. Das optionale Glaschiebedach reicht nicht bis über die Rücksitze.

3,4 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf die dreigeteilt umklappbaren Rücksitzlehnen; verschiebbare Sitze oder in der Neigung justierbare Lehnen hinten gibt es nicht. Bodenfächer hat der Kona keine. Vorn stehen genügend Ablagen zur Verfügung. Smartphone, 1-l-Flaschen, Becher und einiges an Kleinkram finden Platz. Das Handschuhfach ist ausreichend groß und beleuchtet, allerdings weder klimatisiert noch



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,95 m Platz.

abschließbar und bereits mit der dicken Bordmappe weitgehend ausgefüllt. Hinten gibt es eine Mittelarmlehne mit zwei Becherhaltern, Netze an den Rückseiten der Vordersitze und Tüpfächer, in die zumindest noch kleinere Flaschen passen.

2,4 KOMFORT

2,4 Federung

⊕ Auch die sportliche Ausstattung N Line kommt mit dem Serienfahrwerk, ein separates Sportfahrwerk oder elektronisch geregelte Dämpfer gibt es für den Kona nicht. Das Standardfahrwerk bietet aber einen richtig angenehmen Federungskomfort, so dass man teure adaptive Dämpfer nicht vermisst. Auch die fahrdynamischen Eigenschaften können sich sehen lassen, so dass tatsächlich ein extra Sportfahrwerk gar nicht nötig ist, um dennoch flott unterwegs sein zu können.

Das Fahrwerk hat Hyundai grundsätzlich komfortabel abgestimmt, bei flotter Gangart hat man entsprechend mehr Seitenneigung und Karosseriebewegungen. Dennoch passt die Abstimmung sehr gut zum Charakter des kompakten SUV. Die

serienmäßige 18-Zoll-Bereifung macht es in der Theorie für das Fahrwerk gar nicht so leicht, schlechte Straßenzustände zu kaschieren - das Ergebnis kann sich dennoch sehen lassen. Innerorts werden Unebenheiten ordentlich geschluckt, nur Kanten spürt man etwas. Kopfsteinpflaster fällt eher akustisch als haptisch auf, stört aber nicht. Über Geschwindigkeitshügel zeigt sich das gute Schluckvermögen der Federung. Mit zunehmender Geschwindigkeit wird die Federung geschmeidiger, schlechte Landstraßen bringen den Kona nicht aus dem Konzept. Auch auf der Autobahn geht es entspannt dahin, so dass sich der Fahrkomfort auch prima für lange Strecken eignet.

2,5 Sitze

⊕ In der N Line-Ausstattung ermöglichen die beiden Vordersitze eine elektrische Sitzhöhen-, Sitzneigungs-, Sitzlängs- sowie Lehnenneigungseinstellung. Der Fahrersitz ist zudem mit einer elektrischen Zweibein-Lordosenstütze (Serie) sowie einer Memory-Funktion (Option) ausgestattet. Die Konturen der Lehnen und Sitzflächen der Vordersitze sind angenehm, es ergibt sich ein ordentlicher Seitenhalt, auch wenn sich groß gewachsene Europäer etwas mehr Beinauflage und größere Lehnen wünschen würden. Die Mittelarmlehne

kann nur hochgeklappt werden, um das darunterliegende Fach zu öffnen, sie lässt sich weder längs noch in der Höhe einstellen. Die Armauflagen in den Türen sind vorn wie hinten gepolstert.

Hinten geht es weniger komfortabel zu, allerdings sind zumindest die äußeren beiden Plätze alles andere als unbequem. Wie üblich in dieser Klasse sind Lehne und Sitzfläche wenig konturiert und bieten kaum eigenen Seitenhalt – das müssen die Türen und die ausklappbare

Mittelarmlehne übernehmen. Insgesamt ergibt sich eine ordentliche Sitzposition, die selbst für längere Strecken taugt, auch weil man mit einem brauchbaren Kniewinkel sitzen

2,7 Innengeräusch

Der im Innenraum gemessene Geräuschpegel bei 130 km/h beträgt 67,3 dB(A) – ein zufriedenstellender Wert. Unter Last ist der Motor durchaus präsent, läuft aber gerade im niedrigen und mittleren Drehzahlbereich kultiviert. Windgeräusche

kann. In der Mitte sitzt man auf einer straffen Polsterung und muss sich den Fußraum mit dem Mitteltunnel teilen.

2,2 Klimatisierung

⊕ In der getesteten sportlichen Ausstattungslinie N Line sind eine Zweizonen-Klimaautomatik, Sitzheizung vorn und Lenkradheizung inbegriffen, ebenso getönte hintere Scheiben. Das Automatikprogramm hat drei Intensitätsstufen und kann mit der Sitzheizung und Lenkradheizung gekoppelt werden. Aufpreis kosten Sitzheizung hinten und Sitzlüftung vorn. Eine Standheizung ab Werk gibt es für den Benziner-Kona nicht. Es

treten nicht explizit in den Vordergrund und gehen eher in den allgemeinen Fahrgeräuschen unter. Bis in mittlere Autobahngeschwindigkeiten ist es im Innenraum nicht störend laut, der Kona eignet sich damit auch für weitere Reisen.

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

⊖ Die Luftmenge aus den Luftdüsen am Armaturenbrett kann man nicht unabhängig von der Strömungsrichtung variieren, weil separate Drehrädchen fehlen.

1,8 MOTOR/ANTRIEB

1,6 Fahrleistungen

⊕ Der 1,6-l-Turbobenziner stellt momentan die Verbrenner-Topmotorisierung im Kona dar. Er leistet bis zu 198 PS und ein maximales Drehmoment 265 Nm, das über einen weiten Drehzahlbereich von 1.600 bis 4.500 1/min anliegt. Damit ist das kompakte SUV flott motorisiert, wie man im Alltag schnell feststellen kann. Der Motor hat stets gut Kraft, wirkt nicht unbedingt sportlich, aber ungemein souverän.

Auch die Messwerte bestätigen, dass man mit dem Koreaner schnell unterwegs sein kann. Der Zwischenspur von 60 auf 100 km/h gelingt in 4,5 s, von 80 auf 120 km/h geht es in 5,7 s. Von 15 auf 30 km/h beschleunigt man in nur 1,1 s. Hyundai verspricht den Spurt von 0 auf 100 km/h in 8,1 s und eine Höchstgeschwindigkeit von 210 km/h.

2,4 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Vierzylinder-Turbobenziner bietet eine angenehme Laufkultur, wenn auch leichte Vibrationen in den Innenraum vordringen. Beim Ausdrehen wiederum wird der Motor lauter, die Automatik vermeidet diese Drehzahlregion aber weitgehend, sodass die Lautstärke im Alltag kaum ein Problem darstellt.

Auf Gasbefehle spricht der Kona 1.6 T-GDI ordentlich an, jedoch nicht so lebendig wie die Varianten mit Mildhybrid-System oder gar eine Elektromotorisierung. Das maximale Drehmoment von 265 Nm steht über einen sehr weiten Drehzahlbereich zur Verfügung, so wirkt der Motor durchaus elastisch.

1,7 Schaltung/Getriebe

⊕ Den Kona mit 1.6-l-Turbobenziner gibt es nur noch mit Automatikgetriebe. Dabei handelt es sich um ein auf Komfort getrimmtes siebenstufiges Doppelkupplungsgetriebe. Die Abstimmung der Automatik ist den Entwicklern gut gelungen, im Alltag spürt man die Schaltvorgänge kaum. Insgesamt bietet die Automatik ein hohes Komfortniveau, das geschliffene Anfahren wie auch die ausreichend kräftige Kriechfunktion zum Rangieren funktionieren einwandfrei. An die Bedienung

des kleinen Hebels hinter dem Lenkrad muss man sich erst gewöhnen, dann aber ist eine Bedienung auch ohne Hinsehen möglich, weil logisch nachvollziehbar. Man muss aber darauf achten, dass man den Wechsel der Fahrstufe bei Fahrzeugstillstand und betätigtem Bremspedal auswählt – ansonsten bleibt die bisherige Fahrstufe aktiv. In die Schaltvorgänge der Automatik kann man per Schaltwippen am Lenkrad eingreifen – dank der sinnvollen Gangwahl der

Elektronik ist das aber kaum erforderlich. Die Abstufung der sieben Vorwärtsgänge passt zum Antrieb, die Drehzahlstrünge fallen nicht zu groß aus. Der Verbrenner dreht bei 130 km/h mit

rund 2.500 1/min. Eine Autohold-Funktion sowie die Berganfahrhilfe sind Serie. Die Start-Stopp-Automatik arbeitet schnell und geschmeidig.

2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

2,3 Fahrstabilität

⊕ Der Kona 1.6 T-GDI bietet eine gute Fahrstabilität und beruhigt sich nach plötzlichen Lenkmanövern zügig wieder. Spurrinnen beeinflussen die Richtungsstabilität des Hyundai nur wenig. Es ergeben sich zwar merkliche Aufbau- und Abwärtbewegungen und leichtes Wippen nach Bodenwellen, insgesamt halten sie sich jedoch in sicheren Grenzen. Hebt man das Gaspedal in Kurven, zeigt sich eine leichte Lastwechselreaktion, die allerdings bei Bedarf zuverlässig vom ESP eingefangen wird. In der Summe bleibt der Kona gut beherrschbar und ist sicher unterwegs. Die Traktionskontrolle muss nur selten eingreifen, denn in der Testvariante werden alle vier Räder angetrieben, wobei der Allradantrieb frontlastig ausgelegt ist und nur bei Bedarf die Hinterachse

hinzugeschaltet wird - der Kona bleibt so auch bei unwirksamem Beschleunigen gut kontrollierbar. Im ADAC Ausweichtest reagiert der Koreaner gut auf die Lenkbefehle, wobei er schon recht deutliche Seitenneigung zeigt. Im Grenzbereich ergibt sich leichtes Untersteuern, ein Lastwechsel lässt das Heck etwas nach außen drängen. Das alles wird aber von einem geschickt regelnden ESP im sicheren Rahmen gehalten. Wer sich von den Karosseriebewegungen nicht irritieren lässt, kann sogar Fahrspaß haben. Denn dank des effektiven und dezenten ESP durchheilt das kompakte SUV erstaunlich schnell den Parcours und lässt sich bis in den Grenzbereich gut beherrschen. Auch weil Korrekturen des Fahrers immer gut umgesetzt werden.

2,2 Lenkung

⊕ Die Lenkung ordentlich abgestimmt, sie bietet aber nur eine mäßige Rückmeldung und ein eher synthetisches Gefühl. Um die Mittellage könnte das Rückstellmoment gerade bei niedrigeren Geschwindigkeiten ein wenig ausgeprägter sein, die Nulllage lässt sich aber gut erfüllen. Die Zielgenauigkeit

geht in Ordnung, auch bei höheren Geschwindigkeiten. Die Lenkung ist insgesamt angenehm direkt übersetzt, von Anschlag zu Anschlag sind lediglich 2,6 Umdrehungen erforderlich.

2,3 Bremse

⊕ Der Kona 1.6 T-GDI hat eine gut verzögernde Bremsanlage verbaut. Damit benötigt das kompakte SUV durchschnittlich nur 34,4 m, um von 100 km/h bis zum Stillstand zu bremsen (Mittel aus zehn Vollbremsungen) - ein wirklich guter Wert.

Dabei zeigt die Bremsanlage auch bei höherer Beanspruchung kein Nachlassen. Die Bremse spricht einwandfrei an und lässt sich fein dosieren.
























2,2 SICHERHEIT

1,5 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Die Sicherheitsausstattung des Kona in der N Line-Ausstattung ist sehr umfangreich, vieles gibt es serienmäßig. Ein Notbremssystem samt Kollisionswarnung ist ebenso Serie wie auch der Spurhalte- und der Spurwechselassistent. Letzterer umfasst den Ausparkassistenten, der mit Radarsensoren in der Heckschürze den kreuzenden Verkehr überwacht, beim Rückwärtsausparken vor Gefahren warnt und sogar die Funktion der Ausstiegswarnung übernimmt. Ein Geschwindigkeitsbegrenzer sowie die adaptive Geschwindigkeitsregelung (ACC) sind ebenfalls serienmäßig im Kona mit Prime-Paket. Die gut funktionierende Verkehrszeichenerkennung kombiniert die Informationen der Frontkamera mit dem Navigationskartenmaterial. Serienmäßig ist der Autobahnassistent in der Version 1.5, er hält den Kona in der Spur und berücksichtigt Navigationsdaten für die adaptive Geschwindigkeitsregelung. Ebenfalls immer an Bord sind die Müdigkeitserkennung und das direkt messende Reifendruckkontrollsystem. Das Head-up-Display, das seine Informationen in die Windschutzscheibe projiziert, bleibt der Elektrovariante des Kona vorbehalten. Bei einer Notbremsung blinken zunächst die Bremslichter in hoher Frequenz, um auf die Notsituation aufmerksam zu machen. Anschließend wird automatisch die Warnblinkanlage eingeschaltet.

⊖ Leider hat Hyundai die Fahrerüberwachung wie auch die neu vorgeschriebene Geschwindigkeitswarnung mangelhaft implementiert. Ständige unnötige und maximal nervende Warnungen rauben den an sich sinnvollen Assistenzsystemen jegliche Akzeptanz. Es gibt keine Möglichkeit, die akustischen Warnungen der Verkehrszeichenerkennung separat zu deaktivieren (geht bisher nur beim Kona Elektro) - will man nicht unentwegt von jedem neu erkannten Tempolimit akustisch belästigt werden, muss man die Tempoerkennung komplett abschalten. Bei jedem Neustart wird die akustische Erinnerung eines neu erkannten Limits sowie die noch penetrantere akustische Warnung ab minimaler Tempoüberschreitung nach Tacho (nicht nach tatsächlicher Geschwindigkeit) wieder aktiviert - das ist allerdings in dieser Form EU-Vorschrift. Wer sich kurz versucht, am Tachodisplay zu orientieren, bekommt sofort eine Warnung, auf die Straße zu schauen - hier ist die Karenzzeit viel zu kurz und praxisfremd. Die schlechte Abstimmung der beiden Systeme führt zu einer Abwertung im Kapitel Assistenzsysteme. Dass der Kona dennoch eine Note 1,5 in diesem Bereich erzielt, zeigt die eigentlich hervorragende Ausstattung des Modells.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Option
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	Serie (Version 1.5)
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	Option
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	Serie
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (direkt messend)

2,3 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm erreicht der Kona ein gutes Ergebnis von 80 Prozent der Maximalpunkte (Test 12/2023). Dafür gibt es immerhin vier von fünf Sternen. Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags sind ebenso serienmäßig wie auch der Center-Airbag zwischen Fahrer und Beifahrer, der ein Zusammenstoßen mit den Köpfen verhindern soll. Bis auf den Gurt des Fondmittelsitzes sind alle Sitze sowohl mit Gurtstraffern als auch mit Gurtkraftbegrenzern ausgestattet. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Größe von 2,05 m einen guten Schutz, der Abstand zum Kopf ist allerdings nicht verstellbar.

Ein E-Call-System ist serienmäßig an Bord und informiert nach einem Unfall automatisch die Rettungskräfte – per Knopfdruck kann manuell ein Notruf ausgelöst werden. Der Kona ist mit einer Multikollisionsbremse ausgestattet – sie verhindert nach einem Unfall, dass das Auto unkontrolliert weiter rollt und

gegebenenfalls erneut auf ein Hindernis trifft. Die vorderen wie auch die hinteren Insassen werden bei Bedarf optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen. Beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und die Anzeige zu den belegten Sitzplätzen erscheint erneut. Vier Verzurrösen im Kofferraum ermöglichen eine Ladungssicherung über Kreuz, allerdings machen sie keinen sonderlich stabilen Eindruck.

⊖ Die hinteren Kopfstützen bieten Insassen bis zu einer Körpergröße von knapp 1,70 m Schutz - hier gibt es noch Verbesserungspotenzial. Warndreieck und Verbandkasten befinden sich unter dem Kofferraumboden und sind so bei beladenem Fahrzeug schlecht erreichbar. Ein Kofferraumtrennetz zur Gepäcksicherung im Kofferraum ist nicht erhältlich.

2,5 Kindersicherheit

⊕ Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm bekommt der Kona 83 Prozent für eine gute Kindersicherheit. Der Beifahrerairbag lässt sich per Schlüsselschalter deaktivieren, dann kann man auf dem Beifahrerplatz rückwärtsgerichtete Kindersitze mit dem Gurt fixieren. Das Fahrzeug verfügt serienmäßig über zwei Isofix-Halterungen an den hinteren Außenplätzen (mit i-Size-Freigabe). Die Kindersicherung der Fondtüren lässt sich ausschließlich mit dem Schlüssel bedienen und ist daher nicht einfach von den Kindern selbst veränderbar.

Nutzt man im Fond platzeinnehmende Babyschalen mit Basis und Stützfuß, so lassen sich die Vordersitze nicht mehr ganz nach hinten schieben – daher ist eine Sitz- und Montageprobe vor dem Kauf ratsam.

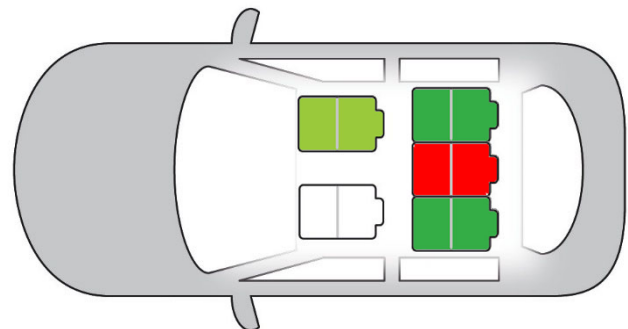
⊖ Auf dem mittleren Rücksitzplatz steht weder Isofix zur Verfügung noch lässt sich wegen der ungünstigen Gurtanlenkpunkte ein Kindersitz ordentlich befestigen. Für die hinteren Fensterheber fehlt ein Einklemmschutz.

3,7 Fußgängerschutz

Beim Fußgängerschutz sieht es nicht so ideal aus, im ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm reicht es beim Kona nur für mäßige 64 Prozent der möglichen Punkte. Spezielle Schutzmaßnahmen wie eine aktive Motorhaube sind nicht verbaut. Die Vorderkante der Motorhaube sowie insbesondere die A-Säulen sind zu unnachgiebig und bergen für Personen ein

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)

hohes Verletzungsrisiko. Immerhin erkennt das serienmäßige Notbremssystem auch Fußgänger und Radfahrer und kann im Notfall eine Kollision verhindern oder zumindest die Schwere des Zusammenstoßes verringern.

3,2 UMWELT/ECOTEST

4,3 Verbrauch/CO₂

⊖ Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Kona mit dem 1.6-T-GDI-Motor und Allradantrieb liegt im Ecotest bei 7,5 Liter Super E10 pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 199 g pro km. Nach den aktuellen Ecotest-Maßstäben reicht das nur für 17 von möglichen 60 Punkten im CO₂-Bereich. Das ist ein lediglich ausreichendes Ergebnis, denn heutzutage sollte auch bei einem Benziner-Auto höchstens eine Sechs vor dem Komma stehen. Bei zurückhaltender Fahrweise, wenig Kurzstrecken und gemächlichem Tempo sind Verbräuche unter 7 l/100 km durchaus möglich - ein Ruhmesblatt ist das aber nicht. Innerorts verbraucht der Turbobenziner 7,8 l, hier fällt das fehlende Mildhybridsystem besonders auf. Außerorts liegt der Spritkonsum bei 6,4 l und auf der Autobahn bei sehr hohen 8,8 l pro 100 km.

2,1 Schadstoffe

⊕ Bei der Abgasreinigung ist der Kona T-GDI prinzipiell auf dem aktuellen Stand. Es ist auch ein Partikelfilter verbaut, der aber noch besser funktionieren sollte. Denn leicht erhöhte Partikelemissionen - aus Sicht der strengen Ecotest-Maßstäbe - führen zu einem kleinen Punktabzug, ebenso die erhöhten CO-

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	7,8	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	6,4	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	8,8	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	7,5	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Emissionen im Autobahnabschnitt. Für den Bereich Schadstoffe erhält der Kona 1.6 T-GDI Allrad letztlich 39 von 50 möglichen Punkten gibt. Zusammen mit Punkten für den CO₂-Ausstoß ergeben sich 56 Punkte und gerade so drei von fünf Sternen.

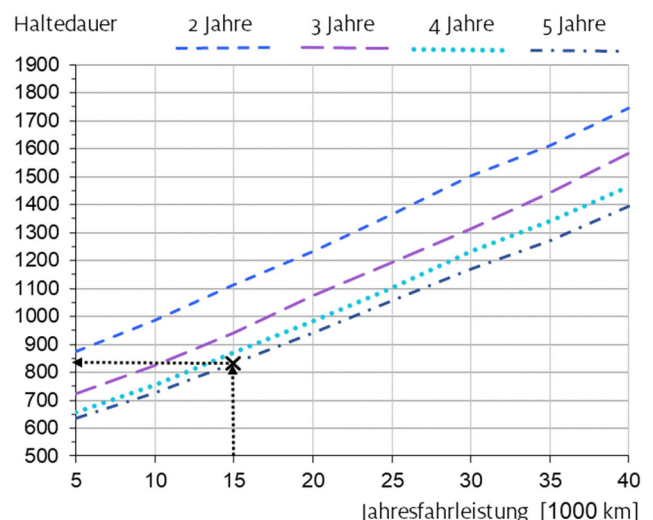
2,9 AUTOKOSTEN

2,9 Monatliche Gesamtkosten

Mit Turbobenziner, Allradantrieb und Automatik kostet der Kona in der sportlichen Ausstattung N Line über 39.000 Euro - richtig viel Geld für ein Auto dieser Klasse. Die Hyundai-Modelle sind schon lange kein Sonderangebot mehr, der Kona setzt sich noch weiter als bisher davon ab. Die üppige Serienausstattung relativiert den Preis etwas, mit dem Ultimate-Paket für 2.200 Euro ist sie dann wirklich komplett. Der Test-Kona für 43.100 Euro enthält viele Sicherheits- und Komfortfeatures, die es bisher nur in höheren, noch teureren Klassen gegeben hat. Ein gutes Argument für den Koreaner ist auch die fünfjährige Garantie ohne Kilometerbegrenzung. Die jährliche Steuer liegt bei mindestens 148 Euro für das Testmodell in Grundausstattung, mehr Ausstattung erhöht den CO₂-Ausstoß auf dem Papier und damit die Kfz-Steuer. Im mittleren Preisbereich liegt die Versicherung, während man bei der Haftpflicht noch günstig fährt (Klasse 18), sind Teilkasko (Klasse 24) und Vollkasko (Klasse 25) deutlich ungünstiger eingestuft. Die Wartungsintervalle liegen zwar bei sinnvollen 30.000 km oder 24 Monaten - allerdings wird alle 15.000 km oder nach 12 Monaten zusätzlich

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 830 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



ein Ölwechsel fällig, gerade bei geringer Fahrleistung ist das sehr ungünstig. Auch wenn man wenig fährt, sollte man sich

unbedingt an die vorgegebenen Wartungsintervalle halten, um die fünfjährige Garantie nicht zu gefährden.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Kona 1.0 T-GDI Select	Kona 1.6 T-GDI N Line DCT	Kona 1.6 GDI Hybrid Select DCT
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/998	4/1598	4/1580
Leistung [kW (PS)]	88 (120)	146 (198)	104 (141)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	200/2000	265/1600	265/4000
0-100 km/h [s]	11,8	7,8	11,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	180	210	165
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	6,1/6,1 S	6,5/6,5 S	4,8/4,8 S
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	138/138	148/148	108/108
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/24/22	18/25/24	18/25/24
Steuer pro Jahr [Euro]	111	148	58
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	664	807	709
Preis [Euro]	26.900	37.300	33.200

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.-Ottomotor, Turbo, Euro 6d-ISC-FCM, Otto-Partikelfilter	
Hubraum	1.598 ccm
Leistung	146 kW/198 PS bei 6.000 1/min
Maximales Drehmoment	265 Nm bei 1.600 1/min
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltend
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,1 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	6,5 l
CO ₂ -Ausstoß	-
Stirnfläche/c _v -Wert	n.b./0,27
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	215/55 R18
Länge/Breite/Höhe	4.350/1.825/1.585 mm
Leergewicht/Zuladung	1.435/480 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	466/1.300 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	600/1.300 kg
Stützlast/Dachlast	80/100 kg
Tankinhalt	47 l
Garantie Allgemein/Rost	5 Jahre/12 Jahre
Produktion	Tschechien, Nosovice

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,5 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.500 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,4 m
Reifengröße Testwagen	215/55 R18 95V
Reifenmarke Testwagen	Kumho Ecsta PS71
Wendekreis links/rechts	11,6/11,5 m
Ecotest-Verbrauch	7,5 l/100km
Stadt/Land/BAB	7,8/6,4/8,8 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	172 g/km (WTW* 199 g/km)
Reichweite	625 km
Innengeräusch 130 km/h	67,3 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.110 mm
Leergewicht/Zuladung	1.560/440 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	350/775/1.320 l

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

Betriebskosten	173 Euro	Werkstattkosten	78 Euro
Fixkosten	134 Euro	Wertverlust	445 Euro
Monatliche Gesamtkosten	830 Euro		
Steuer pro Jahr	148 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/25/24		
Basispreis Kona 1.6 T-GDI N Line Allrad DCT	39.350 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 30.06.2023
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	43.100 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.456 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. * 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/2.200 Euro° (Paket)
Head-up-Display	-
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/2.200 Euro° (Paket)
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	Zubehör
Metalllackierung	ab 640 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	700 Euro°

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,5

AUTOKOSTEN

2,9

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

Stand: Dezember 2023
Test und Text: M. Ruhdorfer