



Hyundai Kona 1.6 GDI Hybrid Prime DCT

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (104 kW / 141 PS)

In der neuen, zweiten Generation ist die Karosserie des Kona kräftig gewachsen, bietet deutlich mehr Platz und mehr Komfort. Hyundai hat nicht nur den Preis bis an die Schmerzgrenze angezogen (für manchen Kunden vielleicht auch darüber hinaus), sondern auch die Ausstattung deutlich erweitert. Vier Erwachsene finden bequem Platz und brauchen sich beim Gepäck kaum einschränken. Lange Reisen sind kein Problem, weiß das Fahrwerk doch mit seiner beflissenen Federung zu überzeugen. Auch die Funktionsausstattung lässt insbesondere in der Prime-Version kaum Wünsche offen, von Klimaautomatik bis elektrischen Sitzen ist alles an Bord. Selbst Sitzlüftung vorn kann man ordern als eines von wenigen Extras.

An Assistenten hat Hyundai im Prime-Kona alles eingebaut, was die Baureihe hergibt. 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 geschickt nachbessern und diese Optimierungen unbedingt auch in bestehende Fahrzeuge updaten.

Denn den Kona in die engere Kaufauswahl einzubeziehen, lohnt sich allemal. Die Antriebspalette ist breit aufgestellt, es gibt reine Benziner (leider keine Mildhybride mehr), reine Elektroantriebe und die schon aus dem Vorgänger bekannte Mischform des Vollhybriden. Auch wenn es die Werksangaben nicht gleich verraten - Hyundai hat die Antriebskombination weiter verfeinert, konnte den Verbrauch und die Schadstoffemissionen senken. Nun schafft der Hybridantrieb endlich vier Sterne im ADAC Ecotest und ist damit eine Empfehlung. **Konkurrenten:** u.a. Fiat 500X, Ford Puma, Jeep Renegade, Peugeot 2008 Hybrid.

- ⊕ umfangreiche Serienausstattung, viele Komfort- und Sicherheitsassistenten, komfortables und sicheres Fahrwerk, gutes Platzangebot bei moderaten Außenmaßen, sparsamer Hybridantrieb, lange Garantie
- ⊖ teure Anschaffung, mäßiges Materialfinish, kurze Ölwechselintervalle (jährlich oder nach 15.000 km)

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,4**

AUTOKOSTEN **2,7**

Zielgruppencheck

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

Ecotest **★★★★☆**

2,8 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,9 Verarbeitung

Die Karosserie des Kona hat Hyundai ordentlich gefertigt, die Spaltmaße dürften aber teils etwas schmaler und gleichmäßiger sein. Leider sind die Türrahmen 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, welcher dieser Preisklasse nicht angemessen ist. Selbst beim Dachhimmel verwenden die Koreaner nur die wie schnöder Filz wirkende Billigvariante anstatt eines wertigeren und schöneren Stoffbezugs. Auch wenn das Innenmaterial im Detail arg günstig wirkt, die

Verarbeitung gibt wenig Grund zur Klage – nichts klappert oder knistert selbst auf schlechten Fahrbahnen.

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

⊖ 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.

3,1 Alltagstauglichkeit

Auf Grundlage des Ecotest-Verbrauchs von 5,2 l/100 km hat der Kona Hybrid 1.6 GDI mit dem kleinen 38 l Tank eine theoretische Reichweite von etwa 730 km. Die Zuladung von bis zu 462 kg beim Testwagen fällt angemessen aus, das reicht für vier Erwachsene samt deren 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.

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) stört 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 entriegelt werden. Der Tankstutzen ist nicht zu groß, allerdings fehlt ihm innen eine Schutzklappe, welche eine Fehlbetankung ausschließen könnte.

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 Kona der zweiten Generation 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 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



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

abblendender Innenspiegel ist Serie, für die Außenspiegel gibt es diese Funktion nicht.

In jedem Fall praktisch sind die beim Prime serienmäßigen Parksensoren vorn und hinten sowie die 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 Abbiegelicht. Außerdem muss die Leuchtwerte 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.

2,2 Ein-/Ausstieg

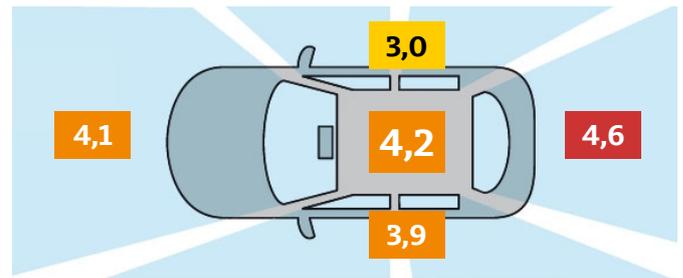
⊕ Der Kona baut ein wenig höher als zum Beispiel ein i30 aus dem gleichen Hause, was Vorteile beim Ein- und Aussteigen mit sich bringt. Denn die vorderen Sitzflächen befinden sich mit 53 cm über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt) in günstiger Höhe. Außerdem sind die Türausschnitte hoch und breit 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 Prime serien-

2,6 Kofferraum-Volumen

Der Kona der zweiten Generation 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 Laderaumabdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 525 l. Alternativ können im Kofferraum auch bis zu neun Getränkekisten untergebracht werden. Der Kofferraumboden kann ein Stück 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

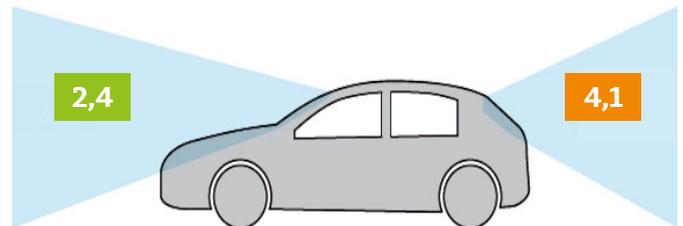
Rundumsicht

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.



mäßig 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 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.



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

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).

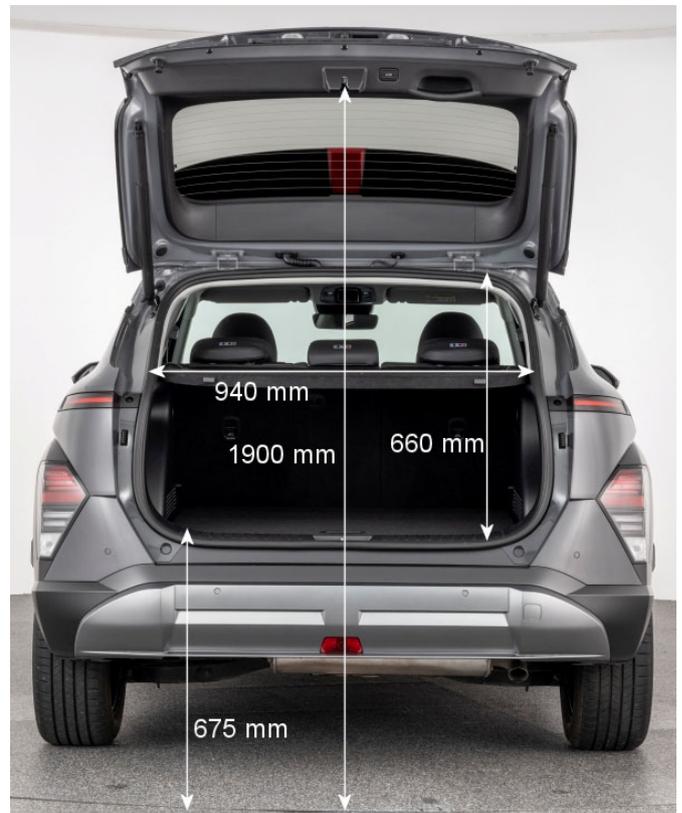
2,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ In der Prime-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 1,90 m und ist auf eine geringere Höhe limitierbar - 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 68 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, was das Ausladen erleichtert; 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 sich 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



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

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, wenn man vom Gaspedal zum Bremspedal wechselt. 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, 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 damit passend 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 muss sich zum Schließen ganz offener Türen weit aus dem Auto lehnen, weil die Griffmulden in den Türverkleidungen wenig günstig platziert sind.

1,9 Multimedia/Konnektivität

⊕ In der Prime-Ausstattung ist der Kona reichhaltig ausgestattet. Ein Radio mit DAB-Empfang, Apple CarPlay und Android Auto (beides kabelgebunden und kabellos nutzbar) 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, alternativ kann man 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

1,7 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 Fahrzeugklasse sogar üppig. So empfindet man das Raumangebot als großzügig. Das optionale Glasschiebedach lässt auf Wunsch viel Licht in den Innenraum.

2,3 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.



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, Parkhaussuche) und Remote-Funktionen über die integrierte SIM-Karte ermöglichen. Mittels der Smartphone-App können auch verschiedene Fahrzeuginformationen wie Tankfüllstand, Reichweite und Status 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.



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

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

2,5 KOMFORT

2,4 Federung

⊕ Auch die komfortorientierte Ausstattung Prime kommt wie alle anderen Ausstattungslinien 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 (siehe Kapitel Fahrstabilität).

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 deutlicher. 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.

2,6 Sitze

In der Prime-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 Menschen 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. Auf den hinteren Plätzen geht es weniger komfortabel zu, allerdings sind zumindest die äußeren beiden Sitze 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 kann. In der Mitte sitzt man auf einer straffen Polsterung und muss sich den Fußraum mit dem Mitteltunnel teilen.

3,1 Innengeräusch

Der im Innenraum gemessene Geräuschpegel bei 130 km/h beträgt 68,6 dB(A) – ein nur zufriedenstellender Wert. Unter Last ist der Motor durchaus präsent, läuft aber gerade im niedrigen Drehzahlbereich bis etwa 3.000 1/min kultiviert. Im Drehzahlbereich um 3.500 1/min arbeitet der Vierzylinder hörbar brummig, unabhängig von der Lastabforderung. Windgeräusche

treten nicht explizit in den Vordergrund und gehen eher in den allgemeinen Fahrgeräuschen unter. Bis zur Autobahnrichtgeschwindigkeit ist es im Innenraum nicht störend laut, bei gemüthlicher Fahrweise eignet sich der Kona Hybrid auch für weitere Reisen.

2,2 Klimatisierung

⊕ In der getesteten Ausstattungslinie Prime 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 Hybrid-Kona nicht. Es ist

zwar eine Beschlagssensorik vorhanden, jedoch kein Luftgütesensor und damit auch keine umfassende Umluftautomatik.

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

2,3 MOTOR/ANTRIEB

2,5 Fahrleistungen

⊕ Die Leistung des Vierzylinder-Benziners alleine liegt bei bescheidenen 105 PS und sein maximales Drehmoment bei 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 der zweiten Generation ausreichend flott unterwegs, so gelingt beispielsweise der Zwischenspur von 60 auf 100 km/h in 6,6 s. Von 80 auf 120 km/h geht es in 8,3 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 11,2 s, die Höchstgeschwindigkeit ist auf 165 km/h begrenzt; die kann der Kona Hybrid jedoch dauerhaft halten, auch dann, wenn die Batterie geleert ist und nur noch der Verbrenner für Vortrieb sorgt. Laut Tacho kann sich das kompakte SUV sogar auf knapp 180 km/h aufschwingen.

2,6 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 insbesondere im mittleren Drehzahlbereich zu spüren. Ruhige Fahrweise quitiert der Antrieb mit niedrigen Drehzahlen und zurückhaltender Akustik. Fordert man aber Leistung, wird der Vierzylinder ausgedreht und dabei 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 spontaneres Ansprechen auf Gasbefehle.

1,9 Schaltung/Getriebe

⊕ Wie schon im Vorgänger verbaut Hyundai in den aktuellen Hybrid-Kona 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, jedoch spürbarer als beim Siebengang-Doppelkuppler in den reinen Verbrenner-Varianten. Das Drehzahlniveau im Alltag geht in Ordnung, weil die Elektronik bei moderater Fahrweise gezielt höhere Gänge aufsucht und im Zweifel den höheren Gang beim Beschleunigen auch hält. Der Verbrenner selbst ist etwas drehmomentschwach auf der Brust, in Kombination mit dem Elektromotor hat man aber ausreichend Durchzugskraft für die von Hyundai gewählte Getriebeabstimmung.

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. Im Eco-Modus kann man mit den Lenkrad-Schaltpaddeln durch die Rekuperationsstufen steuern; wenn man länger zieht, wird die automatisch gesteuerte Rekuperation aktiviert, deren Stärke sich an vorausfahrenden Fahrzeugen orientiert. 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. Eine Autoholdfunktion über die elektrische Handbremse ist Serie.

2,6 FAHREIGENSCHAFTEN

2,4 Fahrstabilität

⊕ Der Kona 1.6 GDI Hybrid 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 Aufbaubewegungen 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 noch als Kompaktwagen eingestufte Kona der zweiten Generation gut beherrschbar und ist sicher unterwegs. Die Traktionskontrolle muss nur selten eingreifen - denn der Antrieb ist nicht besonders kräftig und überfordert die Vorderräder höchstens

mal beim Anfahren und schnellem Herausbeschleunigen beim Einfädeln aus dem Stand in den fließenden Verkehr. 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 Fahrdynamik erleben und 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 ist 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.

3,0 Bremse

Der Kona 1.6 GDI Hybrid hat eine ordentlich verzögernde Bremsanlage verbaut. Damit benötigt das kompakte SUV durchschnittlich 36,5 m, um von 100 km/h bis zum Stillstand zu bremsen (Mittel aus zehn Vollbremsungen) - ein zufriedenstellender Wert. Dabei zeigt die Bremsanlage auch bei höherer

Beanspruchung kein Nachlassen. Die Bremse spricht gut an und lässt sich einwandfrei dosieren, nur an das etwas synthetische Bremsgefühl muss man sich gewöhnen. Den Übergang zwischen Rekuperation und Radbremsen haben die Ingenieure gut kaschiert.

2,1 SICHERHEIT

1,4 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Die Sicherheitsausstattung des Kona in der Prime-Ausstattung ist sehr umfangreich. Alles, was es für den Kona Hybrid verfügbar ist, gibt es serienmäßig. Ein Notbremssystem samt Kollisionswarnung ist ebenso dabei wie auch der Spurhalte- und der Spurwechselassistent. Letzterer umfasst den Ausparkassistenten, der mit Radar-Sensoren 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 - dieser hält den Kona in der Spur und berücksichtigt Navigationsdaten für die adaptive Geschwindigkeitsregelung. Die Version 2.0 ist der Elektrovariante vorbehalten, dann kann der Assistent zusätzlich assistierte Spurwechsel durchführen. Ebenfalls immer an Bord sind die Müdigkeitserkennung und das direkt messende Reifendruck-Kontrollsystem. Das Head-up-Display, das seine Informationen in die Windschutzscheibe projiziert, bleibt wiederum 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 1,4 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	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	Serie (Version 1.5)
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	Serie
	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 Sterne. 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

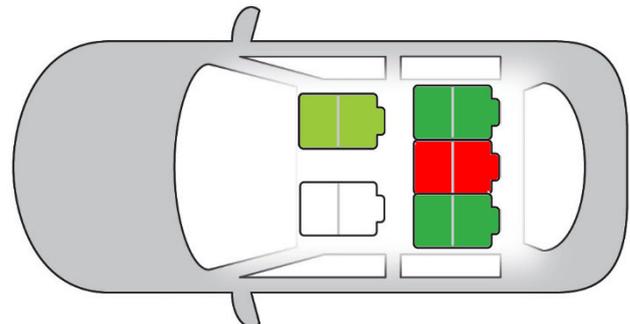
⊕ Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm bekommt der Kona 83 Prozent für eine gute Kindersicherheit. Der Beifahrerairbag lässt sich per Schlüsselschalter deaktivieren, dann kann man auf dem Beifahrerplatz rückwärtsgerichtete Kindersitze mit dem Gurt fixieren. Das Fahrzeug verfügt serienmäßig über zwei Isofix-Halterungen 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 Gurtanklenkpunkte ein Kindersitz ordentlich befestigen. Für die hinteren Fensterheber fehlt ein Einklemmschutz.

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)

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

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. Bei niedrigen Geschwindigkeiten im Elektrobetrieb macht ein künstliches Geräusch auf den Hybrid-Kona aufmerksam.

2,3 UMWELT/ECOTEST

2,3 Verbrauch/CO₂

⊕ Die zweite Generation des Kona ist deutlich größer geworden, immerhin aber kaum schwerer als der Vorgänger. Den Verbrauch des neuen Kona Hybrid konnte Hyundai nochmals leicht senken auf jetzt 5,2 l/100 km im ADAC Ecotest. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 140 g je Kilometer. Dafür gibt es 37 Punkte. Innerorts liegt der Verbrauch des Koreaners bei niedrigen 3,7 l, außerorts bei 4,7 l und auf der Autobahn bei 7,1 l/100 km. Am deutlichsten ist also der Autobahnverbrauch um einen halben Liter gesunken. Dennoch kann das Hybrid-System vor allem im Stadtverkehr punkten und einen deutlich niedrigeren Verbrauch als der vergleichbare Kona 1.0 T-GDI erzielen. Auf der Landstraße ist der Verbrauchsvorteil nicht mehr so deutlich, auch auf der Autobahn hält sich der Vorteil in Grenzen. Immerhin muss ein Mehrpreis von 2.500 Euro bei der Anschaffung kompensiert werden, weshalb die Hybrid-Variante insbesondere für die Nutzer interessant ist, die einen höheren Stadtanteil in ihrem Fahrprofil haben.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	3,7	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	4,7	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	7,1	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	5,2	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

2,2 Schadstoffe

⊕ Im Bereich Schadstoffe gibt es weitere Fortschritte gegenüber dem Vorgänger, denn die Partikelemissionen wurden deutlich reduziert: Sie liegen jetzt nicht nur unterhalb der gesetzlichen Grenzwerte, sondern auch unterhalb der strengeren Ecotest-Grenzwerte. Einzig die CO-Emissionen steigen bei hoher Last noch an, was vor allem im

Autobahnzyklus auffällt. Dafür gibt es einige Punkte Abzug, weshalb es für den Abschnitt Schadstoffe nur 38 von 50 möglichen Punkten gibt. Zusammen mit den CO₂-Zählern kommt der Kona Hybrid auf 75 Punkte und damit vier von fünf Sterne im ADAC Ecotest.

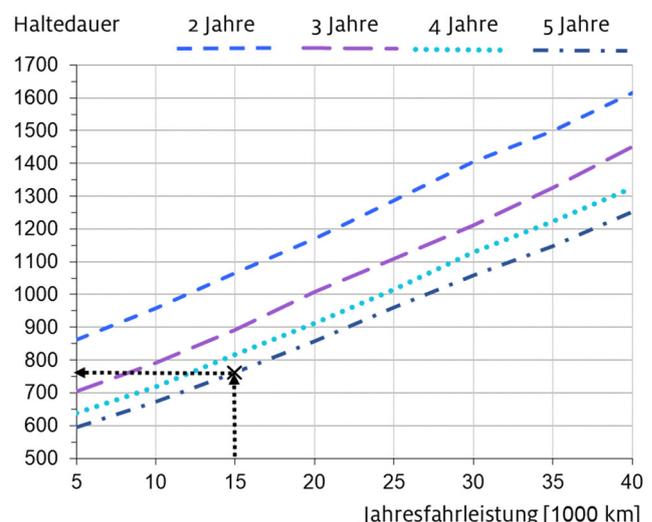
2,7 AUTOKOSTEN

2,7 Monatliche Gesamtkosten

Die Zeiten der Schnäppchen aus Südkorea sind vorbei - Hyundai möchte für gute Autos auch gutes Geld haben. Der aktuelle Kona mit Hybrid-Antrieb und in der komfortorientierten Ausstattung Prime kostet mindestens 38.400 Euro - eine Menge Geld für ein Auto, dessen Innenraum kostensensibel eingerichtet ist, was man im Detail insbesondere erfühlen kann. 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 Sitz-Paket für 1.500 Euro ist sie dann wirklich komplett. Der Test-Kona für 40.550 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 58 Euro für das Testmodell in Grundausstattung, mehr Ausstattung erhöht den

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 761 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



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 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 (WLTP)	6,1 S	6,5 S	4,8 S
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (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]	657	796	700
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

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [l/100 km pro t]	3,5
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	3,0 Plätze
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	235/521/887
• Dachlast/Anhängelast [kg]	67/874
Benötigte Verkehrsfläche [m ²]	7,94
Herstellungsland	Tschechien
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/km]	0,715
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]	178

HERSTELLERANGABEN

4-Zyl.-Vollhybrid (Otto/Elektro), Euro 6d-ISC-FCM, 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	165 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,2 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	4,8 l
CO ₂ -Ausstoß	n.b.
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	1.485/465 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	466/1.300 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	600/1.300 kg
Stützlast/Dachlast	80/100 kg
Tankinhalt	38 l
Garantie Allgemein/Rost	5 Jahre/12 Jahre
Produktion	Tschechien, Nosovice

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	6,6 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.500 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	36,5 m
Reifengröße Testwagen	215/55 R18 95V
Reifenmarke Testwagen	Kumho Ecsta PS71
Wendekreis links/rechts	11,6/11,5 m
Ecotest-Verbrauch	5,2 l/100km
Stadt/Land/BAB	3,7/4,7/7,1 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	121 g/km (WTW* 140 g/km)
Reichweite	730 km
Innengeräusch 130 km/h	68,6 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.110 mm
Leergewicht/Zuladung	1.488/462 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	350/775/1.320 l

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

Betriebskosten	129 Euro	Werkstattkosten	75 Euro
Fixkosten	126 Euro	Wertverlust	432 Euro
Monatliche Gesamtkosten	761 Euro		
Steuer pro Jahr	58 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/25/24		
Basispreis Kona 1.6 GDI Hybrid Prime DCT	38.400 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 28.07.2023
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	40.550 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	11.787 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/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie
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/1.500 Euro° (Paket)
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	Zubehör
Metalllackierung	ab 650 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	700 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,4

AUTOKOSTEN

2,7

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

Stand: April 2024
Test und Text: M. Ruhdorfer