



Hyundai Kona 1.0 T-GDI Style

Fünftüriges SUV der Kleinwagenklasse (88 kW / 120 PS)

Hyundais SUV-Familie erfreut sich eines neuen Mitglieds, das im Kleinwagen-segment angesiedelt ist. Mit einer Länge von 4,17 m zeigt sich der Kona für den städtischen Einsatz sinnvoll dimensioniert, eine Breite von 2,07 m (samt Außenspiegeln) und ein Wendekreis von 11,2 m schränken die Handlichkeit des Koreaners im engen Stadtgebiet allerdings etwas ein. Immerhin können sich Fahrer und Beifahrer am guten Platzangebot erfreuen, im Fond und im Kofferraum ist dieses allerdings eingeschränkt.

Aktuell wird der Kona ausschließlich mit einem 1.0-Liter und alternativ mit einem 1.6-Liter-Turbobenziner mit 177 PS angeboten. In Verbindung mit letzterem sind stets ein 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe und Allradantrieb im Kona verbaut. Im Laufe des Jahres 2018 soll zudem ein Dieselmotor mit 115 bzw. 136 PS zur Wahl stehen. Der im Testwagen verbaute Basisbenziner mit 120 PS sorgt im 1,3 Tonnen schweren Kona für absolut alltagstaugliche Fahrleistungen, der Kraftstoffverbrauch im EcoTest fällt für einen Kleinwagen jedoch mit 6,8 l/100 km überdurchschnittlich hoch aus.

Punkten kann der Kona Style mit einer umfangreichen Serien- und Sicherheitsausstattung, wenn auch ein Anschaffungspreis von mindestens 21.900 Euro recht hoch angesetzt ist. **Konkurrenten:** u. a. Citroen C3 Aircross, Fiat 500X, Mazda CX-3, Opel Crossland X.








- + Notbremssystem Serie, umfangreiche Ausstattung, bequemer Einstieg vorn
- lauter Innenraum, wenig Beinfreiheit im Fond, ungenügender Fenstereinklemmschutz

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,8

AUTOKOSTEN 1,5

Zielgruppencheck

	Familie	3,5
	Stadtverkehr	3,4
	Senioren	2,7
	Langstrecke	3,3
	Transport	3,3
	Fahrspaß	3,2
	Preis/Leistung	2,1

EcoTest ★★☆☆☆

3,1 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,4 Verarbeitung

Die Karosserie ist ordentlich gefertigt, Kunststoffbeplanungen im unteren Bereich der Türen und um die Kotflügel sollen die Lackierung schützen. Im Detail fallen aber Dinge wie unverkleidete Steckverbindungen im Motorraum oder die aus mehreren Teilen zusammengesetzten Türen negativ auf. Auch, dass in den Öffnungsbereichen von Klappen auf den Klarlack verzichtet wurde, zeigt den selbstauferlegten Sparschwang des Herstellers. Der Motorraum ist immerhin weitgehend von unten verkleidet und der Unterboden nur im hinteren Bereich zerklüftet.

3,3 Alltagstauglichkeit

Dem getesteten Kona dürfen 470 kg zugeladen werden - davon 80 kg auf der stabilen Dachreling. Die zulässige Stützlast der Anhängerkupplung liegt ebenfalls bei 80 kg; gebremste Anhänger dürfen bis zu einem Gesamtgewicht von 1.200 kg und ungebremste bis 600 kg gezogen werden - mit dem 1.6 T-GDI und Allradantrieb dürfen aber auch nur 50 kg mehr gezogen werden. Der Wendekreis fällt mit 11,2 m durchschnittlich aus.

Auf Basis des EcoTest-Verbrauchs kommt man mit dem 50 Liter fassenden Tank rund 735 km weit.

3,0 Licht und Sicht

Die Karosserieenden lassen sich gut abschätzen, auch wenn sie sich dem Blick des Fahrers entziehen. Ab der dritten Ausstattungsvariante helfen Parksensoren am Heck sowie eine Rückfahrkamera standardmäßig, Sensoren für die Front sind allerdings erst ab der getesteten Ausstattungsvariante optional erhältlich.



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

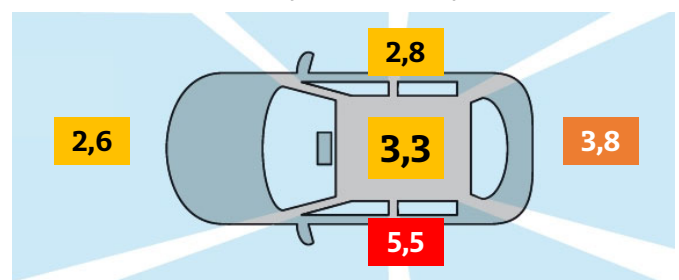
⊕ Die Verarbeitung im Innenraum ist gut. Das Cockpit ist solide gefertigt und gefällt mit klaren Linien. Nur wenige Teile zeigen beim beherzten Hinfassen etwas Spiel oder Knarzen.

⊖ Dennoch herrscht im Innenraum eine triste Materialauswahl, alle Oberflächen (bis auf einen kleinen Teil des Armaturenbrettes) sind aus hartem und kratzempfindlichem Kunststoff. Immerhin sind das Lenkrad und der Schaltknäuf mit Leder bezogen. Die Motorhaube wird nur mit einem Haltestab und nicht mit Gasdruckfedern offen gehalten.

⊖ Ein Reifenreparaturset ist zwar serienmäßig, ein Ersatz- oder Notrad ist jedoch nicht erhältlich. Dies ist insofern ärgerlich, als dass das Reparaturset nicht bei allen Arten von Reifenschäden Hilfe leisten kann. Wagenheber und Radmutternschlüssel sucht man vergeblich. Es ist kein Fehlbetankungsschutz im Tankstutzen vorhanden, der ein Befüllen mit falschem Kraftstoff verhindern könnte.

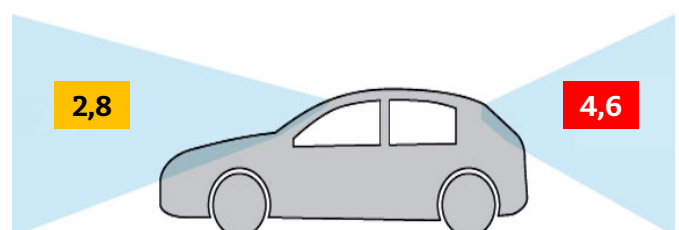
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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.



Bei der ADAC Rundumsichtmessung fallen die insgesamt breiten Dachsäulen negativ auf, besonders jedoch beeinträchtigen die massiven D-Säulen den Blick nach schräg hinten.

⊕ Der Fahrersitz liegt beim Kona mit 50 cm über der Fahrbahn tendenziell höher, was sich positiv auf die Verkehrsübersicht auswirkt. Serienmäßig ist der Kona nur mit Halogenscheinwerfern ausgestattet. Ordert man das optionale Voll-LED-Paket, erhält man LED-Scheinwerfer sowie LED-Rückleuchten, statisches Abbiegelicht (Halogen) und einen simplen Fernlichtassistenten, der jedoch nur auf- und abblendet. Das Fahrlicht besitzt eine angenehme Lichtfarbe, die Lichtstärke dürfte allerdings

etwas höher ausfallen. Auf eine Scheinwerferreinigungsanlage muss man ohnehin verzichten. Optional blendet der Innenspiegel bei störendem Licht anderer Verkehrsteilnehmer automatisch ab.

Der linke Außenspiegel besitzt einen zusätzlichen asphärischen Bereich, der den toten Winkel verkleinert - eine automatische Abblendung der Außenspiegel ist nicht erhältlich.

⊖ Bodennahe Hindernisse lassen sich aufgrund der hohen Heckscheibenunterkante nahe am Fahrzeug nur schlecht wahrnehmen. Bei aktivierter Warnblinkanlage ist eine Richtungsanzeige nicht ohne Weiteres möglich.

2,5 Ein-/Ausstieg

⊕ Der recht große Türausschnitt und die in angenehmer Höhe über der Straße positionierten Vordersitze (50 cm) ermöglichen ein komfortables Ein- und Aussteigen. Der Schweller fällt zwar etwas breit aus und liegt in der Höhe auch nur durchschnittlich, behindert das Ein-/Aussteigen aber nicht über die Maßen. Im Fond fällt der Einstiegsbereich insgesamt etwas kleiner aus als vorn, man kommt aber dennoch leicht ins und aus dem Fahrzeug. Haltegriffe am Dachhimmel stehen außer für den Fahrer für die drei anderen außen Sitzenden zur Verfügung.

Mit dem im Testwagen verbauten, optionalen

schlüssellosen Zugangssystem muss man den Schlüssel nur noch bei sich tragen und kann dann das Auto per Knopfdruck am Türgriff ent- und verriegeln. Nach dem Ab-/Aufschließen beleuchten die Scheinwerfer den Bereich vor dem Fahrzeug.

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

3,6 Kofferraum-Volumen

Dass der Kona dem Kleinwagensegment entspringt, merkt man beispielsweise an der Kofferraumgröße. Da sich unter dem verstellbaren Kofferraumboden Styroporeinlagen befinden, lässt sich dieser nicht absenken, außer man baut die Ablagen aus - diese nehmen ein Volumen von rund 25 l ein. Standardmäßig passen nur 225 l in den Kofferraum, das ist wenig. Ohne Hutablage erweitert sich das Volumen auf 330 l, dann passen bis zu sechs Getränkekisten hinein. Klappt man die Rücksitzlehne um, fasst der Gepäckraum bis zur Fensterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen) 625 l bzw. bis unter das Dach bis zu 1.070 Liter.



Lediglich 225 l Volumen für das Gepäck stehen im Kona zur Verfügung.

2,8 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich leicht manuell öffnen, zum Schließen gibt es eine Griffmulde - ein elektrischer Antrieb ist nicht erhältlich.

Dank großer Kofferraumöffnung lässt sich das Abteil ordentlich beladen, die Ladekante liegt 70 cm über der Fahrbahn. Der Ladeboden ist nur geringfügig tiefer als die Kante.

⊖ Die Heckklappe könnte aber weiter aufschwingen, nur Personen bis zu einer Größe von knapp 1,85 m können aufrecht darunter stehen. Mit nur einer Lampe ist das Ladeabteil schwach beleuchtet.

2,7 Kofferraum-Variabilität

Das Umklappen der asymmetrisch geteilten Rücksitzlehne geht leicht von der Hand. Durch den kurzen Kofferraum kann man zudem auch hinter dem Auto stehend an die Entriegelungshebel an der Oberseite der Lehnen gelangen. Die Gurte werden mittels Kunststoffhalterungen an den

Lehnen geführt, was das Risiko eines Einklemmens der Gurte reduziert. Ein Schienensystem oder Seitenfächer zum sicheren Verstauen einzelner Gegenstände sind nicht erhältlich, immerhin gibt es kleine Staufächer unter dem Kofferraumboden.

2,8 INNENRAUM

2,6 Bedienung

Das Cockpit ist ergonomisch gestaltet, das Lenkrad lässt sich in einem weiten Bereich an Fahrer unterschiedlicher Statur anpassen. Die Pedale sind zwar passend angeordnet, am Bremspedal fehlt aber ein Schutz, damit man nicht darunterrutscht. Das Kombiinstrument liegt gut im Sichtfeld des Fahrers und ist sowohl am Tag als auch nachts einwandfrei ablesbar. Der Bordcomputer stellt dem Fahrer alle wichtigen Betriebszustände und Verbrauchsinformationen zur Verfügung.

Das Infotainmentsystem mit dem weit oben positionierten Display ist einfach zu bedienen und bietet mit seiner Mischung aus Schnellwahltasten, Drehreglern für Lautstärke und Menüauswahl sowie Touchscreen eine gute Bedienbarkeit. Die Auf- und Abwärtsautomatik der Fenster-scheibe in der Fahrertür gefällt ebenfalls, leider bieten die anderen drei Scheiben diese Funktion nicht. Die Funktionsgruppen sind klar voneinander getrennt und die Schalteranzahl geht grundsätzlich in Ordnung. Nur die Flut an Knöpfen auf dem Lenkrad erfordert aber eine gewisse Eingewöhnung, klappt im Alltag aber problemlos. Etwas umständlich: Die Fahrzeugeinstellungen werden via Bordcomputer und nicht im Hauptdisplay vorgenommen - zugunsten der Sicherheit sind Einstellungen nur im Stand bei angezogener Handbremse möglich. Die links vorm Fahrer-

knie befindlichen und vom Lenkrad verdeckten Tasten fallen negativ auf. Im Dunkeln sind die wichtigsten Schalter beleuchtet. Unter anderem ein Licht- und Regensensor sowie ein Tempomat samt Geschwindigkeitsbegrenzer unterstützen den Fahrer im Alltag. Der Tempomat zeigt allerdings die eingestellte Wunschgeschwindigkeit nicht im Kombiinstrument an.



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

2,6 Multimedia/Konnektivität

Der Kona Style bietet eine ordentliche Multimedia-Ausstattung. Radio samt DAB-Tuner, Bluetooth-Freisprecheinrichtung, USB-Anschluss und 3,5-mm-Klinkenstecker sind ebenso serienmäßig an Bord wie Apple CarPlay und Android Auto sowie eine induktive Ladeschale für geeignete Smartphones. Optional ist ein Navigationssystem

(samt kostenlosen Kartenupdates) erhältlich. Verbindet man das Mobiltelefon, (Datentarif erforderlich) erhält man sogar Verkehrsdaten in Echtzeit.

⊖ Ein CD-Player ist nicht erhältlich.

2,3 Raumangebot vorn

⊕ Das kleine SUV bietet vorn viel Platz für den Fahrer, der Sitz lässt sich für Menschen bis 1,95 m Größe zurückschieben - dabei bleibt noch Luft überm Scheitel.

Das Raumgefühl im Innenraum ist trotz der nicht allzu üppigen Fahrzeugbreite und des dunklen Himmels noch angenehm.

3,8 Raumangebot hinten

Das gute Raumgefühl von vorn kann der Kona hinten nicht halten. Beispielsweise sorgen die hinteren Dachsäulen dafür, dass die Aussicht zur Seite eingeschränkt ist und auch die schmalen sowie hohen Seitenscheiben drücken das Raumgefühl.

⊖ Im Fond wird es messbar knapper für die Mitfahrer. Sitzt vorn ein 1,85 m großer Fahrer, reicht die Beinfreiheit hinten bis rund 1,75 m. Dabei würde die Kopffreiheit auch für 1,90 m große Personen passen.

3,5 Innenraum-Variabilität

Der Hyundai bietet kaum Variabilität im Innenraum wie etwa eine verschiebbare Rückbank. Ablagen gibt es vorn in zufriedenstellender Anzahl, hinten muss man mit nur sehr kleinen Türfächern und Netzen an den Vordersitzlehnen sowie Becherhaltern in der ausklappbaren Mittelarmlehne

3,1 KOMFORT

3,1 Federung

Der Kona verfügt über ein konventionelles Fahrwerk, verstellbare oder adaptive Dämpfer sind für das kleine SUV nicht erhältlich. Das Fahrwerk bietet einen durchschnittlichen Komfort, kann aufgrund seiner einfach konstruierten Hinterachse sowie den großen und breiten Rädern vor allem kurze Stöße nur mäßig wegfedern und spricht recht

3,3 Sitze

Nur der Fahrersitz ist höhenstellbar und besitzt ab der Ausstattungsvariante Style eine elektrisch in der Intensität einstellbare Lordosenstütze. Der Beifahrersitz bietet abgesehen von der Längsverschiebung und der Lehnenneigung keinerlei weitere Einstellmöglichkeiten.

Die Vordersitze sind zufriedenstellend geformt, die Sitzfläche dürfte aber etwas länger und die Wangen könnten ein Stück stärker ausgeprägt sein - damit würden die Sitze

3,7 Innengeräusch

Der Motor ist zwar nicht zu überhören, drängt sich aber akustisch nicht in den Vordergrund oder stört gar. Der bei Autobahnrichtgeschwindigkeit gemessene Geräuschpegel beträgt 69,7 dB(A). Auch wenn gelegentliches Achspoltern oder Karosseriewummern vernehmbar ist, stören Fahrgeräusche nicht übermäßig.



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

auskommen. Das kleine Handschuhfach ist weder klimatisiert noch abschließbar - immerhin aber beleuchtet.

steifbeinig an. Inner- und außerorts reicht das SUV Einzelhindernisse sowie auch Querfugen und Erhöhungen, die beide Räder einer Achse fordern, deutlich durch - diese werden zudem akustisch durch Achspoltern untermalt. Bei Autobahntempo liegt der Wagen relativ satt auf der Straße, regelmäßige Unebenheiten lassen den Hyundai aber dennoch etwas nervös wirken.

auch mehr Seitenhalt bieten. Die Sitzposition des Fahrers ist bequem, eine längs- und in der Höhe einstellbare Mittelarmlehne würde diese aber noch zusätzlich verbessern. Auf der Rückbank hat man weniger Sitzkomfort als vorn, zumindest außen lassen sich aber auch längere Fahrten problemlos überstehen. Der Mittelsitz bietet aber kaum Komfort und ist daher für lange Fahrten nicht empfehlenswert.

⊖ Während Windgeräusche bei Autobahnrichtgeschwindigkeit noch im akzeptablen Rahmen sind, sorgen diese bei höheren Geschwindigkeiten für ein lautes und extrem störendes Pfeifen im Innenraum.

2,8 Klimatisierung

Der Kona Style hat eine Klimaautomatik, Lenkradheizung, beheizbare Sitze vorn sowie abgedunkelte Scheiben im Fond serienmäßig an Bord. Weitere Extras wie etwa Sitzheizung hinten oder eine Zweizonen-Klimaautomatik sind nicht erhältlich. Ordert man das Sitz-Paket, gibt es Ledersitze samt Lüftung.

⊖ Die Luftstromintensität aller vier Düsen in der Armaturentafel lässt sich nicht unabhängig von der jeweiligen Gebläse-richtung justieren - das ist im Alltag unpraktisch.

2,7 MOTOR/ANTRIEB

2,6 Fahrleistungen

Der 120 PS leistende Dreizylinder-Turbobenziner mit nur 998 ccm Hubraum drückt bereits ab 1.500 Umdrehungen 172 Nm auf die Kurbelwelle. Aus dem Stand ist Tempo 100 laut Hersteller in 12,0 Sekunden erreicht, die Höchstgeschwindigkeit ist mit 181 km/h angegeben.

Bei den Messungen im ADAC Autotest benötigt der Kona ordentliche 6,5 Sekunden für den Sprint von 60 auf 100

km/h. Bei den Elastizitätsmessungen im gleichen Geschwindigkeitsbereich in den drei größten Gängen schlägt sich das SUV wacker. Das Einfädeln in den fließenden Verkehr beispielsweise in einen Kreisverkehr stellt für den Fahrer keine größere Herausforderung dar, der Hyundai beschleunigt im zweiten Gang innerhalb von 2,5 Sekunden von Tempo 15 auf 30 km/h.

3,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Es sind zwar Motorvibrationen im Innenraum merklich vorhanden, Hyundai hat für die Entkopplung des Dreizylinders mit einem Liter Hubraum aber Lob verdient. Akustisch hält sich der Motor ebenfalls zurück, bei niedrigen Drehzahlen neigt der Motor unter Last aber zum Brummen. Darüber hinaus arbeitet das Aggregat mit einem für einen

Dreizylinder typisch kernigen, aber nicht störenden Geräusch.

Das Ansprechverhalten des Motors hat Hyundai recht gut hinbekommen, wenn auch der Downsizing-Motor etwas Zeit braucht, bis er den vollen Ladedruck aufbaut, und es gelegentlich während des Beschleunigens etwas ruckt.

2,6 Schaltung/Getriebe

Die Schaltwege fallen zwar durchschnittlich aus, allerdings lassen sich die sechs Vorwärtsgänge leicht wechseln. Dennoch dürfte der Schalthebel etwas besser geführt sein und wenn es schnell gehen soll, haken die Gänge leicht. Der Rückwärtsgang ist zwar gegen versehentliches Einlegen gesichert, aber nicht synchronisiert. Das heißt: Legt man ihn ein, solange das Fahrzeug noch langsam nach vorn rollt, kracht es im Getriebe. Die Ganganschlüsse pas-

sen, Hyundai hat die Gesamtübersetzung durchschnittlich gewählt: Bei Tempo 130 dreht der Motor im größten Gang mit rund 3.000 1/min.

⊕ Die lastabhängige Schaltpunktempfehlung hilft dem Fahrer, entsprechend dem Fahrzustand einen möglichst sparsamen Gang zu wählen. Beim Anfahren an Steigungen unterstützt die serienmäßige Berganfahrhilfe.

2,6 FAHREIGENSCHAFTEN

2,5 Fahrstabilität

⊕ Der Hyundai ist ein fahrsicheres Auto. Zwar wankt der Kona etwas, stabilisiert sich nach einem Lenkimpuls aber zügig. Im ADAC Ausweichtest fährt er ein gutes Resultat ein. Der Kona begibt sich spontan und mit einem leicht drängenden Heck auf Ausweichkurs, was feinfühligere ESP-Eingriffe zur Folge hat. Beim Gegenlenken schiebt das SUV über die Vorderräder - das ist zwar sicher, der Wagen lässt sich dadurch aber nicht exakt positionieren. Während des

Zurücklenkens wird genügend Geschwindigkeit abgebaut, sodass sich der Kona problemlos in die Ausfahrgasse lenken lässt. Unter sportlichen Gesichtspunkten könnten die Aufbaubewegungen aber geringer ausfallen und sich das Fahrzeug exakter lenken lassen.

⊕ Lastwechselreaktionen bei Kurvenfahrt zeigt der Kona kaum, das nur leicht drängende Heck stellt auch ungeübte Fahrer vor keine große Herausforderung. Falls es doch nötig wird, regelt das ESP sicher und zuverlässig.

2,4 Lenkung

⊕ Die Lenkung spricht spontan auf Lenkbefehle an und bietet insgesamt eine ordentliche Rückmeldung, wenn auch speziell das Gefühl um die Mittellage etwas stärker ausprägt sein dürfte - die Lenkkräfte sind insgesamt leicht erhöht. Der Kona lässt sich weitgehend präzise steuern, bei höheren Geschwindigkeiten und geringen Lenkwinkeln muss die Linie aber gelegentlich korrigiert werden. Die Lenkübersetzung hat Hyundai zugunsten der Agilität direkt gewählt, was auch Vorteile beim Rangieren hat: Von Anschlag bis Anschlag sind es knapp über 2,5 Lenkradumdrehungen.

2,9 Bremse
























Die Bremse spricht gut an, das Bremspedal fühlt sich aber etwas weich an, wodurch sich die Bremse nicht optimal dosieren lässt. Ein Bremsweg von 36,1 m aus Tempo 100 ist aber ohnehin kein Ruhmesblatt.

2,4 SICHERHEIT

1,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Hyundai bietet einen autonomen Notbremsassistenten mit City-Funktion ab der Ausstattung Select serienmäßig und beim Pure gegen Aufpreis an. Den Tempomaten samt Geschwindigkeitsbegrenzer, den Spurhalteassistenten und einen Müdigkeitswarner haben alle Kona serienmäßig an Bord. Für die zwei höchsten Ausstattungsvarianten sind optional zudem ein Totwinkelassistent und die Querverkehrserkennung erhältlich. Letztere warnt die beim Rückwärtsfahren, wenn sich andere Verkehrsteilnehmer seitlich nähern und ein Zusammenstoß droht. Gegen Aufpreis ist darüber hinaus ein Head-up-Display erhältlich, das u.a. die Fahrgeschwindigkeit ins Fahrersichtfeld projiziert - allerdings nicht in die Windschutzscheibe, sondern in eine separate Kunststoffscheibe im Armaturenbrett. Bei Notbremsungen blinkt das Bremslicht in hoher Frequenz, um den nachfolgenden Verkehr deutlich vor der Gefahrensituation zu warnen, anschließend wird die Warnblinkanlage aktiviert.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

2,6 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im ADAC Crashtest erreicht der Kona mit 87 Prozent der möglichen Punkte beim Insassenschutz ein gutes Resultat. Insgesamt bekommt das Fahrzeug die vollen fünf Sterne (Stand: 12/2017). Vorn reichen die Kopfstützen für Personen bis zu einer Größe von zwei Metern und die Sicherheitsgurte sind vorn höhenstellbar.

Fahrer und Beifahrer werden ermahnt sich anzuschnallen,

3,2 Kindersicherheit

Der ADAC Crashtest stellt dem Hyundai mit 85 Prozent der möglichen Punkte für die Kindersicherheit ein gutes Zeugnis aus. Der Beifahrerairbag ist per Schlüsselschalter am Armaturenbrett deaktivierbar. Dann können vorn rechts auch nach hinten gerichtete Kindersitze verbaut werden. Je nach Kindersitzbreite passt der Kindersitz möglicherweise nicht zwischen die Wangen der Sitzlehne und liegt damit nicht an der Lehne auf - das erschwert die Montage. Isofix-Halterungen sind hier zur leichteren Montage aber nicht vorhanden. Auf den hinteren äußeren Plätzen stehen Isofix samt i-Size-Kennung und Ankerhaken zur Verfügung, die gut genutzt werden können.

⊖ Auf den hinteren äußeren Plätzen ist aufgrund der schlechten Gurtgeometrie ein stabiles Festziehen eines Kindersitzes per Gurt nur erschwert möglich. Auch ist der Abstand zum Vordersitz gering, was beim Verwenden eines größeren Kindersitzsystems wie etwa einer Base samt Stützfuß dafür sorgt, dass der jeweilige Vordersitz weit nach vorn geschoben werden muss. Wie grundsätzlich immer empfiehlt sich auch hier eine Probemontage inklusive Probesitzen mit der ganzen

3,6 Fußgängerschutz

Mit 62 Prozent der Punkte für den Fußgängerschutz erreicht der Kona kein gutes Resultat beim Crashtest. Vor allem die Bereiche um die Windschutzscheibe bergen ein hohes bis sehr hohes Verletzungsrisiko. Immerhin ist der Kona ab der zweiten Ausstattungsvariante serienmäßig

3,0 UMWELT/ECOTEST

3,9 Verbrauch/CO₂

Für einen Kleinwagen sind 6,8 l Superbenzin auf 100 km heutzutage kein Ruhmesblatt. Dieser resultiert aus der EcoTest-Messung, deren CO₂-Bilanz bei 186 g/km liegt - dafür erhält der Kona nur 21 von 60 Punkten im Verbrauchskapitel. Innerorts konsumiert der Testwagen 6,4 l und außerhalb 6,1 l pro 100 km. Auf der Autobahn genehmigt sich das SUV sogar 8,3 l/100 km.

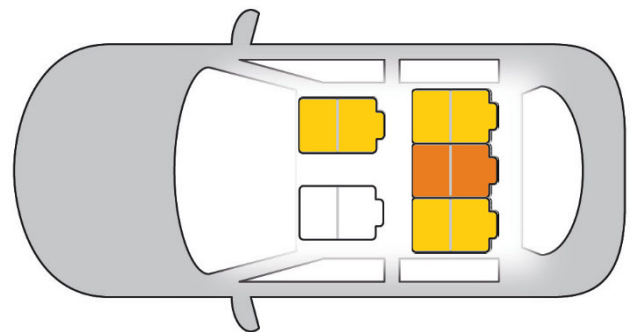
der Status der hinteren Gurte wird dem Fahrer angezeigt.

⊖ Weniger überzeugend sind die Kopfstützen im Fond, da sie sich nur für Mitfahrer bis rund 1,65 m herausziehen lassen. Warndreieck und Verbandkasten haben keinen gesonderten Halter und sind so unter Umständen schlecht erreichbar.

Familie. Der nicht mit einem Isofix-System ausgerüstete Mittelsitz hinten ist ganz und gar unbrauchbar für Kindersitze, da die Gurtgeometrie dafür nicht geeignet ist. Die Schließkräfte der elektrisch betriebenen Fensterscheiben sind außer an der Fahrertür zu hoch. Es muss also vor allem bei einem mit Kindern besetzten Fond darauf geachtet werden, niemanden einzuklemmen.

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)

mit einem Fußgänger-Notbremsassistenten ausgestattet, der das Risiko eines Zusammenstoßes mit Passanten reduziert.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	64	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	6,1	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	8,3	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	6,8	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

2,1 Schadstoffe

⊕ Allgemein zeigt der Kona bei den Schadstoffen keine großen Auffälligkeiten und erreicht damit 39 von 50 Punkten im Schadstoffkapitel. Insgesamt kommt er so auf 60 Zähler und drei von fünf Sternen im ADAC EcoTest.

⊖ Im anspruchsvollen Autobahnzyklus besteht aber noch Verbesserungspotenzial, da hier erhöhte Partikelemissionen und ein erhöhter CO-Ausstoß des Direkteinspritzers gemessen werden.

1,5 AUTOKOSTEN

1,5 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Hyundai Kona ist ein SUV aus dem Kleinwagensegment, daher ist der Anschaffungspreis von 21.900 Euro für den getesteten 1.0 T-GDI Style als hoch einzustufen. Immerhin zeigt sich die Serienausstattung des Testwagens mit Notbremsassistenten samt Fußgängererkennung, Spurhalteassistenten, Sitz- und Lenkradheizung, Klimaautomatik und Tempomaten schon sehr umfangreich.

Die Fixkosten liegen absolut gesehen noch im günstigen Rahmen. Die Kfz-Steuer beträgt 80 Euro pro Jahr, die Versicherungseinstufungen gehen noch in Ordnung. Hyundai gewährt eine Fahrzeuggarantie von fünf Jahren und fünf kostenlose Sicherheitschecks in dieser Zeit. Zum Service muss der Hyundai alle 15.000 km oder zwölf Monate. Das zeitliche Intervall ist vor allem für Wenigfahrer von Nachteil.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.0 T-GDI Pure	1.6 T-GDI Trend 4WD DCT
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/998	4/1591
Leistung [kW (PS)]	88 (120)	130 (177)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	172/1500	265/1500
0-100 km/h [s]	12,0	7,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	181	205
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,2 S	6,7 S
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller	117	153
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/21/20	17/22/22
Steuer pro Jahr [Euro]	64	148
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	449	575
Preis [Euro]	17.500	25.000

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-Haftpl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

HERSTELLERANGABEN

3-Zylinder Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro 6b, geregelt	
Hubraum	998 ccm
Leistung	88 kW/120 PS bei 6.000 1/min
Maximales Drehmoment	172 Nm bei 1.500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	181 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	12,0 s
Verbrauch pro 100 km	5,4 l
CO ₂ -Ausstoß	125 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,37 m ² /0,33
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	235/45 R18
Länge/Breite/Höhe	4.165/1.800/1.550 mm
Leergewicht/Zuladung	1.233/542 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	361/1.143 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	600/1.200 kg
Stützlast/Dachlast	80/80 kg
Tankinhalt	50 l
Garantie Allgemein/Rost	5 Jahre/12 Jahre
Produktion	Südkorea, Ulsan

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3.Gang)	6,5 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	9,3/12,2/15,6 s
Drehzahl bei 130 km/h	3.000 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	36,1 m
Reifengröße Testwagen	215/55 R17 94V
Reifenmarke Testwagen	Nexen N fera SU1
Wendekreis links/rechts	11,2 m
EcoTest-Verbrauch	6,8 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,4/6,1/8,3 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	157 g/km (WTW* 186 g/km)
Reichweite	735 km
Innengeräusch 130 km/h	69,7 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.065 mm
Leergewicht/Zuladung	1.305/470 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	225/625/1.070 l

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

Betriebskosten	115 Euro	Werkstattkosten	69 Euro
Fixkosten	108 Euro	Wertverlust	216 Euro
Monatliche Gesamtkosten	508 Euro		
Steuer pro Jahr	80 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/21/20		
Basispreis Kona 1.0 T-GDI Style	21.900 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 28.11.2017
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	25.990 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.025 km
Auffälligkeiten/Mängel	Testbereifung in 17 Zoll abweichend von Serienbereifung (Style) in 18 Zoll

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 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.

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 (im Paket)	-/1.100 Euro°/-
Abbiege-/Kurvenlicht (im Paket)	1.100 Euro°/-
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent (im Paket)	1.100 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten	950 Euro°/Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360° Kamera	Serie
Head-Up-Display (im Paket)	950 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	-
Schlüsselloses Zugangssystem	600 Euro°

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent (im Paket)	950 Euro°

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	850 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel (im Paket)	600 Euro°/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz (im Paket)	Serie/1.400 Euro
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalliclackierung	590 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	690 Euro°/-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,8

AUTOKOSTEN

1,5

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

Stand: Februar 2018

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Martin Brand