Fahrbericht Hyundai Kona 1.6 T-GDI: Viele Stärken und eine Schwäche

Von Axel F. Busse, cen

Ob es Vielfalt ist oder womöglich Einfalt, mögen die Kunden entscheiden, Tatsache ist aber, dass man sich gegenwärtig schwer tut, unter den Neuerscheinungen auf dem Automarkt etwas anderes zu entdecken, als SUV und Artverwandtes. Mit den großen Modellen Santa Fé und Tucson schon recht erfolgreich, hat Hyundai jetzt den Kona nachgeschoben. Doch der muss einiges bieten, will er unter den Kompakten, wo sich schon viele Wettbewerber tummeln, erfolgreich sein.

Die Nachfrage bestimmt, was gebaut wird, das ist nicht nur in der Automobilindustrie so. Die Vans kamen und verschwanden wieder, auch Cabrios hatten ihre hohe Zeit. Der SUV-Boom wird uns wohl noch einige Zeit erhalten bleiben, auch wenn die Fahrzeuge in der Regel schwerer sind als Limousinen oder Kombis und deshalb mehr Sprit verbrauchen. Bei den Kompakt-SUV und Crossovern hat es der Hyundai Kona unter anderem mit dem Seat Arona, dem Renault Captur, dem Opel Crossland X und dem VW T-Roc zu tun.

Kunden dieses Segments legen nicht immer Wert auf Allradantrieb, so dass die Konfiguration des Testwagens schon eine Besonderheit darstellt. Die Kombination eines kräftigen Benzinmotors mit 4x4-Antrieb und Sieben-Gang-Doppelkupplungsgetriebe ist eher selten. Deshalb scheint die Vermutung nicht abwegig, dass Hyundai mit dieser Kombination auf einen ganz bestimmten Wettbewerber zielt: Der entsprechende Volkswagen T-Roc hat zwar 13 PS mehr, ist aber auch gleich mindestens 2200 Euro teurer. Ab 28 600 Euro gibt es den Kona 1.6 T-GDI – und zwar in der Ausstattungsstufe „Premium“.

Das Team um den Designer Luc Donckerwolke hat ganze Arbeit geleistet: Bescheiden in den Abmessungen (4,17 Meter Länge), bullig im Auftritt (ausgestellte Kotflügel und dunkle Beplankung) wird der Kona auch im überfüllten Segment der Kompakt-SUV nicht übersehen. Geradewegs ein Kunstwerk aus Pfeilen und Rauten, Winkeln und Trapezen ist die Frontpartie, die durch extrem schmale Leuchtbänder in Höhe der Hauptscheinwerfer besticht. Die liegen in Wirklichkeit darunter, aber so wirkt das Tagfahrlicht noch akzentuierter, die Nebelleuchten schaffen die stilistische Verbindung zwischen Kühlergrill und Bugschürze.

Das Dach in Kontrastfarbe (600 Euro), sanfte Wellen in der Seitenansicht, eine metallisch glänzende Spange zwischen den Radhäusern – der Kona tut viel, um sich auf der Netzhaut des Betrachters einzubrennen. Das Heck nimmt gekonnt die Formensprache der Front wieder auf, wo spitz zulaufende, geteilte Rücklichter wie Zeigefinger auf das Markenemblem deuten und die Zusatzleuchten in einem dunkel abgesetzten Rahmen untergebracht sind. Die breite Heckklappe gibt die Ladekante in 71 Zentimetern Höhe frei, was nicht besonders lastenfreundlich, aber im Durchschnitt des Segments ist. Anstatt die Heckschürze mit gefakten Abgas-Auslassöffnungen zu garnieren, gibt es hier einen farblich abgesetzten Unterfahrschutz.

Nur 1,6 Liter Hubraum hat der aufgeladene und direkt einspritzende Vierzylinder, weshalb er mit 177 PS (130 kW) eine ganz viel versprechende Kraftquelle darstellt für ein Auto, das kaum mehr als 1400 Kilogramm auf die Waage bringt. Maximal 265 Newtonmeter Drehmoment sind dagegen nicht des Rühmens wert, jedoch können sie schon ab 1500 Umdrehungen genutzt werden, und das sorgt in den meisten Fällen für ausreichend munteren Anschub. Mit 7,9 Sekunden von 0 auf 100 km/h bringt sich der Kona für das

Ampelduell ganz gut in Stellung.

Grundsätzlich muss der Innenraum nicht so streng und blass sein, wie beim Testwagen. Je nach Ausstattung kann man farbliche Akzente für die Einfassungen der verschiedenen Funktionseinheiten sowie kolorierte Ziernähte für die Polster bekommen. Aber selbst wenn das Schwarz dominiert, ist nicht zu übersehen, dass alles sauber verarbeitet und eingepasst ist, man sich um ein wertiges Ambiente bemüht hat. Ohne Hartplastik kommt allerdings auch dieser Hyundai nicht aus, und die offen liegenden Schrauben an der Außenseite des Beifahrersitzes waren wohl nur ein Versehen. Erstmals hat Hyundai bei einem so genannten Volumenmodell ein Head-up-Display spendiert. Es ist leuchtstark genug, um auch bei hellem Sonnenschein ordentlich Kontrast für eine einwandfreie Lesbarkeit zu gewährleisten. Die Innenbreite der Kabine beträgt in Höhe der Vordersitze 1,43 Meter und hinten 1,40 Meter, was genügend Bewegungsfreiheit für die Insassen lässt. Die Beinfreiheit hinten ist gemessen an 2,6 Metern Radstand recht ordentlich.

Leichtere Transportaufgaben bewältigt der Kona mit 361 Litern Kofferraum, was im Kompaktsegment einen Mittelwert darstellt. Mit umgelegten Sitzen werden 1143 Liter daraus, was einen echten Kombi nicht zu ersetzen vermag. Die Tiefe der Ladefläche, die ohne Absatz nutzbar ist, wurde mit knapp 1,70 Metern gemessen. Die Rundumsicht ist eher mäßig, dazu tragen die ansteigende Gürtellinie der Karosserie und die breite D-Säule bei. Eine Rückfahrkamera ist für sicheres Rangieren empfehlenswert. Sie ist Bestandteil eines Technik-Paketes, das für 850 Euro ein Navigationssystem, Digitalradio, Soundssystem und diverse Serviceleistungen des Herstellers für sieben Jahre umfasst. Achtung: Beim DAB-Radio ist kein manuelles Einstellen von UKW-Empfang möglich.

Die Ausstattung Premium ist durchaus geeignet, Appetit auf den Kona zu machen. Sie umfasst unter anderem Spurhaltassistent, Notbremssystem, Bergan- und -abfahrhilfe, Totwinkel-Assistent und Querverkehrswarner, LED-Scheinwerfer,Tempomat, Induktionslademulde für Smartphones, einstellbare Fahrmodi für Lenk- und Schaltcharakteristik, 18-Zoll-Leichmetallfelgen, USB-, AUX- und zwei 12-Volt-Anschlüsse, Klimaautomatik, beheizbares Lenkrad, beheizbare Sitze vorn, Lederpolster und manches mehr.

Im Antrieb vereinigen sich mehrere gute Eigenschaften. Der Motor ist schnell auf Betriebstemperatur und arbeitet dann erstaunlich leise. Die gradlinige Leistungsentfaltung kommt dem Fahrvergnügen zugute, und hohe Drehzahlen über einen längeren Zeitraum bereiten ihm keine Schwierigkeiten. Das Getriebe schaltet geschmeidig und bedarfsgerecht, braucht zum Runterschalten und Beschleunigen keine lästigen Denkpausen. Die zurückhaltende Lautstärke des Vierzylinders gibt allerdings Raum frei für Wind- und Abrollgeräusche, die bei höherem Tempo durchaus lästig werden können. Zu den weniger guten Eigenschaften gehört, dass trotz verhaltener Fahrweise der Motor nicht bereit war, weniger als 8,8 Liter je 100 Liter zu verbrennen. Laut Hersteller hätten es 6,7 Liter sein sollen. Bei forscher Gangart besteht die Gefahr zweistelliger Werte.

Der Federungs- und Dämpfungskomfort ist von der eher robusten Sorte, also zur Optik des Fahrzeugs passend. Querfugen und Rillen hat das Fahrwerk nicht so gern, und wenn man sie mit einigem Tempo nimmt, kann man hören, warum der Kona auf der Waage so eine gute Figur macht: Offenbar wurden Dämmstoffe nur sparsam eingebaut, so dass Schläge in die Aufhängung direkt bis ins Ohr durchdringen. Überland gefällt der Kona durch bequemen Sitzkomfort, unaufgeregtes Wesen und entspanntes Ankommen.

Fazit: Starke Optik, starke Ausstattung, starker Durst. So ließe sich die ausgedehnte Testfahrt mit dem Kona beschrieben, der trotz starker Konkurrenz unter den Kompakt-SUV zu Recht einen vorderen Platz in den Verkaufslisten beanspruchen kann. Vor allem punktet er durch die Vielzahl von Komfort- und Assistenzsystemen, die man anderswo einzeln ordern muss und die dann den Endpreis in ungeahnte Höhen treiben. Wenn

Hyundai jetzt noch die Stellschrauben findet, mit denen man dem Normverbrauch näherkommt, hat der Kona das Zeug zum Primus. (ampnet/afb)

Daten Hyundai Kona 1.6 T-GDI Premium

Länge x Breite x Höhe (m): 4,17 x 1,80 x 1,57
Radstand (m): 2,60
Motor: 4-Zylinder, Benziner, Turbo, 1591 ccm
Leistung: 130 kW / 177 PS bei 5500 U/min
Max. Drehmoment: 265 Nm bei 1500–4500 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 205 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 7,9 Sek.
ECE-Durchschnittsverbrauch: 6,7 Liter
CO2-Emissionen: 117 g/km (Euro 6)
Leergewicht: min. 1401 kg
Kofferraumvolumen: 361–1143 Liter
Basispreis: 28 600 Euro
Testwagenpreis: 31 440 Euro

Bilder zum Artikel

Hyundai Kona 1.6 T-GDI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse

Hyundai Kona 1.6 T-GDI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse

Hyundai Kona 1.6 T-GDI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse

Hyundai Kona 1.6 T-GDI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse

Hyundai Kona 1.6 T-GDI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse

Hyundai Kona 1.6 T-GDI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse

Hyundai Kona 1.6 T-GDI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse

Hyundai Kona 1.6 T-GDI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse

Hyundai Kona 1.6 T-GDI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse

Hyundai Kona 1.6 T-GDI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse

Hyundai Kona 1.6 T-GDI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse

Hyundai Kona 1.6 T-GDI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse