
Praxistest Hyundai Kona N: Mini-SUV mit Sportabzeichen

Von Frank Wald, cen

Der Kona ist sowas wie der Allrounder im Hyundai-Modellprogramm. Mit konventionellen Verbrenner-Motoren vor fünf Jahren eingeführt, hat sich das 4,22 Meter kurze B-SUV schnell zum Bestseller gemausert. Und auch als Elektroauto hat der Lifestyle-Crossover einen guten Lauf. Den Kontrapunkt setzt seit vergangenem Jahr die Version N, die sich mit Powerantrieb, Rennsport-Gimmicks und exklusivem Anstrich das hauseigene Sportabzeichen redlich verdient hat – plus des kleinen, aber wichtigen Zusatzpunkts, dass die hochbauende Karosserie gegenüber üblichen Asphalt-Fludern auch noch einen verrenkungsfreien Ein- und Ausstieg ermöglicht.

Wobei man sich natürlich schon fragen kann, warum ein stämmiges SUV mit der Aerodynamik eines Schuhkartons zu einem heißblütigen Sportwagen getrimmt werden muss? Nun, abgesehen davon, dass die Frage bei den überzüchteten und übergewichtigen Artgenossen aus der Zweittonner-Liga angebracht wäre, werden die Kunden halt nicht müde, SUVs zu kaufen. Warum also nicht Hyundais „N-thusiasmus“ auf das begehrteste Autosegment der Welt übertragen? Weil es enorm viel Spaß bringt, müsste die ehrliche Antwort lauten. Und weil es andere auch schon längst machen – siehe Audi SQ2, Cupra Ateca, Mini Countryman JCW oder VW T-Roc R.

Auch wenn die allesamt 300 und mehr PS Leistung mitbringen, die offensichtlich nur durch einen Allradantrieb zu bändigen ist. Der Kona N hingegen muss seine 280 PS (206 kW) allein über die Vorderachse auf die Straße bringen. Nun ja, nicht ganz allein. Eine ausgeklügelte Elektronik in Form einer elektronischen Traktionskontrolle mit vier einstellbaren Antriebsmodi, automatischer Drehmomentverteilung (torque vectoring) und geregelten Quersperren hilft dabei, das Scharren mit den Hufen im Zaum zu halten. So ganz vermeiden lässt sich zumindest beim Schnellstart das Zerren am Lenkrad zwar nicht, vor allem bei nassem Untergrund sollte man etwas leichtfüßiger unterwegs sein, um die 235/40er-Walzen nicht zu überfordern. Doch erstmal in Fahrt, zeigt der kompakte Kraftmeier eine bemerkenswerte Stabilität und Laufruhe. Nicht zuletzt ein Verdienst der elektronisch kontrollierten Federung (ECS), die Schwanken und Wanken der Karosserie effektiv kompensiert.

Das Achtgang-Doppelkupplungsgetriebe schaltet dabei so schnell und aufmerksam die Gänge rauf und runter, dass man getrost die Finger von den manuellen Paddles am Lenkrad lassen kann. Mit Zwischenspurts von 80 auf 120 km/h in knapp dreieinhalb Sekunden werden Beschleunigungsstreifen auf der Autobahn ebenso wie Überholmanöver auf der Landstraße zum immer wiederkehrenden Vergnügen, akustisch untermalt von den per Soundgenerator und Klappensystem modulierten Fanfaren der Sportabgasanlage. Aus dem Stand hetzt der Kona N in 6,4 Sekunden auf Tempo 100. Wer dafür zuvor den linken Fuß aufs Bremspedal stellt, den rechten durchdrückt und die Bremse flutschen lässt, im Marketingsprech: die „Launch Control“ aktiviert, kommt auch schon nach 5,5 Sekunden aufs Zielfoto – das besser nicht von den städtischen Behörden geschossen wird.

Rennsport-Gimmicks wie diese sind noch reichlich im Kona N zu entdecken. Etwa wenn das Gaspedal zu mindestens 90 Prozent durchgedrückt wird, hält das zur Kühlung in Öl laufende Getriebe den Schub beim Hochschalten, was in druckvollerem Beschleunigen zu spüren und im anschwellenden Sound zu hören ist. Oder was passiert eigentlich, wenn ich diesen roten Knopf da im Lenkrad mit der Aufschrift NGS drücke? Das Kürzel steht für „N Grin Shift“ und sorgt für 20 Sekunden Dauerginsen – von ernsthafteren Zeitgenossen kombiniert mit einem Kopfschütteln – wenn die Elektronik runterschaltet, um in der

aktuellen Fahrsituation maximale Power abzurufen. Ein Countdown im Kombiinstrument zählt die Sekunden des Boost runter. Danach muss das System 40 Sekunden verpusten, bevor es erneut los gehen kann. Und schon wer zwei, drei Kurven etwas flotter nimmt, bekommt im Display den Rund- und Rennstreckenmodus N Track Sense Shift angezeigt, das die optimalen Bedingungen für dynamischen Fahren erkennt und nun stets den dafür passende Gang und Schaltzeitpunkt wählt – auf der Rundstrecke sicher ein willkommenes Feature, auf der B3 eher eine redundante Information.

Für den automobilen Alltag eignen sich hier schon mehr die fünf speziellen Fahrmodi Eco, Normal, Sport, N und Custom, die den Kona N durch Änderungen an Motorsteuerung, elektronischer Stabilitätskontrolle (ESC), Auspuffsound und Lenkung in einen „Mitschwimmer“ oder „Heißsporn“ verwandeln. Im Custom Mode können weitere individuelle Einstellungen etwa der Lenkung (Normal, Sport, Sport+) vorgenommen und unter den blauen N-Tasten am Lenkrad gespeichert werden.

Apropos Lenkung, auch in den querdynamischen Disziplinen zeigt das Fronantriebskonzept, dass es nicht nur Gewicht und Geld für den Kunden spart. Trotz der größeren Bodenfreiheit und der höheren Sitzposition hat man in dem immerhin 1,5-Tonner nie das Gefühl in einem schweren SUV zu sitzen. Die aufmerksame Sportlenkung reagiert feinfühlig auf jede Kurskorrektur und gibt präzise Auskunft über Belag und Beschaffenheit. Dazu dämpft die elektronisch gesteuerte Differenzialsperre mit variabler Drehmomentverteilung und begrenztem Schlupf den antriebsbedingten Hang zum Untersteuern. Folge: eine Kurvenschnelligkeit, die trotz des höheren Schwerpunkts der seines kompakten Kollegen i30 N kaum nachsteht.

Wie dieser trägt das natürlich auch der Kona anhand der bekannten Insignien der hauseigenen Performance-Serie zur Schau. Ins Auge fallen die roten Linien an Stoßfänger, Seitenschweller und Heck, das mit großer Diffusorblende, den beiden armdicken Endrohren und großem Spoiler definitiv die Schokoladenseite des „Hot-Hatch-SUV“ darstellt. In die zweigeteilten Dachkante integriert ist die dreieckige dritte Bremsleuchte. Weitere typische „N-Signien“ sind das spezielle Kühlergrill-Netzdesign inklusive N-Badge, Markenlogo und den drei geschlossen Luftschlitzen sowie die in Wagenfarbe lackierten Radläufe, in denen sich 19-Zoll-Schmiederäder mit roten Bremssätteln drehen. Exklusiv für den Kona N hat Hyundai noch die Lackierung „Sonic Blue“ angemischt, mit der wir unterwegs waren.

Das Interieur gibt sich dagegen eher konventionell. Allein die bekannten hellblauen N-Tasten am Lenkrad für die individuellen Fahrmodi, der rote Overboost-Knopf und die Stoff-Leder-Sportsitze mit blauen Ziernähten sorgen für Sport-Ambiente. Serienmäßig sind das 10,25 große, digitale Kombiinstrument mit vielfältigen Displayanzeigen und der gleich große Infotainment-Touchscreen verbaut. Als erstes N-Modell findet sich im Kona außerdem ein Head-up-Display als ausfahrbare Plastikscheibe, auf dem neben den gängigen Hinweisen performance-orientierte Fahrdaten wie Drehzahl, Ladedruck oder die Schaltpunkte angezeigt werden können.

Unsportlich sind dafür aber auch die Preise. Mindestens 38.900 Euro ruft Hyundai für den Power-Kona auf. Darin enthalten eine eine nahezu komplette Serien- und Sicherheitsausstattung, inklusive aller erwähnten technischen Besonderheiten, Komfort- und Konnektivitäts-Features wie Klimaautomatik, Navigation- und Premium-Sound-Anlage, Smartphone-Integration sowie die fast vollständige Assistenz-Armada. Die Aufpreisliste besteht abgesehen von den Farben (300-600 Euro) nur noch aus einem Glasschiebedach für 600 Euro, dem noch fehlenden aktiven Totwinkelassistenten und Querverkehrswarner hinten mit Notbremsfunktion (520 Euro) sowie einem Komfort-Paket mit elektrisch einstellbaren und belüfteten Frontsitzen, Sitzheizung hinten und Sitzpolsterung in Stoff-Leder (1700 Euro). Damit fährt er den erwähnten Allrad-Konkurrenten allesamt davon. (aum/Frank Wald)

Daten: Hyundai Kona N

Länge x Breite x Höhe (m): 4,22 x 1,80 x 1,57

Radstand (m): 2,60

Antrieb: R4-Benziner, 1998 ccm, Frontantrieb, 8-Gang-Doppelkupplung

Leistung: 280 PS / 206 kW bei 5500/min

Max. Drehmoment: 392 Nm bei 2100-4700/min

Höchstgeschwindigkeit: 240 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 6,4 Sek.

WLTP-Durchschnittsverbrauch: 8,5 Liter

CO₂-Emissionen: 194 g/km (Euro 6d)

Leergewicht / Zuladung: min. 1510 kg / max. 500 kg

Kofferraumvolumen: 361-1143 Liter

Basispreis: 38.900 Euro

Testwagenpreis: 41.720 Euro

Bilder zum Artikel



Hyundai Kona N.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Hyundai Kona N.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Hyundai Kona N.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Hyundai Kona N.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Hyundai Kona N.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Hyundai Kona N.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Hyundai Kona N.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Hyundai



Hyundai Kona N.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Hyundai



Hyundai Kona N.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Hyundai



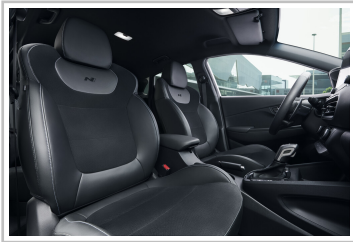
Hyundai Kona N.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Hyundai



Hyundai Kona N.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Hyundai



Hyundai Kona N.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Hyundai



Hyundai Kona N.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Hyundai



Hyundai Kona N.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Hyundai



Hyundai Kona N.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Hyundai
