

Nix wie weg

Kompakt-SUV liegen im Trend – die meisten sind aber nur wenig sportlich unterwegs. Der neue Hyundai Kona N tanzt hier mit seinen 280 PS aus der Reihe und tritt damit im ersten Test direkt gegen die leistungsstarke Anti-Langweiler-Fraktion BMW X2, Cupra Formentor VZ und VW T-Roc R an. Welches SUV taugt am besten für die Flucht aus dem Alltag?

[TEXT Elmar Siepen FOTOS Daniela Loof, Frank Ratering]



HYUNDAI KONA N
280 PS, 240 km/h,
8,8 l S/100 km, 38.900 Euro



BMW X2 M35i
306 PS, 250 km/h,
8,3 l SP/100 km, 58.200 Euro



**CUPRA FORMENTOR
VZ 2.0 TSI 4Drive**
310 PS, 250 km/h,
8,7 l SP/100 km, 49.530 Euro



VW T-ROC R 2.0 TSI 4Motion
300 PS, 250 km/h,
8,5 l SP/100 km, 49.445 Euro



Hochwertige Materialanmutung und eine einfache Bedienung kennzeichnen das BMW-Cockpit



Die M-Sportsitze mit einstellbaren Seitenwangen bieten optimalen Halt



Sportanzeigen informieren den Fahrer über Leistung und Drehmoment



Das 306 PS starke Aggregat gefällt mit dem höchsten Drehmoment (450 Nm)



Die M-Sportbremse mit roten Sätteln ist serienmäßig und bietet ein gutes Pedalgefühl



Eine gute Fahrstabilität trotz hoher Agilität zeichnet den sportlichsten X2 aus



Sprintstar
VW: in gerade mal 4,9 Sekunden von null auf 100 km/h

bei der ganzen Tugendwächerei mittlerweile schon sofort ein schlechtes Gewissen, wenn man nur mal in die herzhafteste Wurst vom Holzkohlegrill beißt oder gar einfach wieder etwas Fahrspaß genießen will. Dabei ist das durchaus noch erlaubt.

Speziell in letzterem Fall können wir Ihnen einen guten Weg aus dem grauen Alltag zeigen und Ihrer Lebensfreude wieder auf die Sprünge helfen – und zwar mit einem farbenfrohen PS-Quartett, das aus völlig unvernünftigen, aber höchst unterhaltsamen Kompakt-SUV besteht. Und das sogar aus einem aktuellen Grund, denn Hyundai hat sein Bestseller-Modell Kona aufgepeppt zur 280 PS starken N-Version. Da scharrt die ähnlich gesinnte Konkurrenz schon mit den Hufen: Der 306 PS starke BMW X2 M35i, der VW T-Roc R mit 300 PS und der Cupra Formentor VZ mit gar 310 PS unter der Haube laufen sich warm.

Motor / Getriebe

Zugegeben, man kommt auch mit weniger Leistung vom Fleck. Aber wenn man das Leben nicht ganz so ernst nimmt, ist eben mehr doch besser als genug. Davon geben die vier Kandidaten mit ihren allesamt turbounterstütz-

ten 2,0-Liter-Vierzylindern ein packendes Beispiel. Es fühlt sich schon sehr beeindruckend an, wie maximal 392 (Hyundai) bis 450 Newtonmeter (BMW) Zugkraft zu Werke gehen und die kompakten SUV-Karosserien zwischen 4,9 (VW) und 5,7 Sekunden (Hyundai) auf Tempo 100 reißen. Dabei fehlt auch die passende Akustik nicht. Während der Bayer, der Spanier und der Wolfsburger mit tiefem Grollen einen klassischen Saugmotor-Sound imitieren, entweicht dem Hyundai-Auspuff ein hochfrequenterer Sportmotor-Sound. Und wer auf der Autobahn unterwegs ist, muss sich vor sich im Rückspiegel rasch nähernden Business-Limousinen nicht fürch-



Unübersichtlich: In den Tasten des Multifunktionslenkrads sind viele Funktionen gebündelt

Cupra



Die Sportschalensitze bieten dem Fahrer eine ordentliche Schulterabstützung



Die Cupra-Taste verschafft Zugriff auf die Fahrmodi des Formentor



Nicht schön, dafür kräftig: Der Motor verzichtet auf eine Abdeckung, liefert aber 310 PS



19-Zoll-Räder mit Sportreifen (990 Euro) und Brembo-Bremsanlage (2530 Euro)

ten: Ein beherzter Tritt aufs Gas, und schon schalten die Achtstufen-Automatik im BMW sowie die Doppelkupplungsgetriebe der übrigen drei Kandidaten flugs herunter, wodurch die dicken Limousinen im Spiegelbild sofort wie im Zeitraffer wieder schrumpfen. Auffällig: Bei den Schaltvorgängen wechselt der BMW die Fahrstufen selbst im Sportmodus vergleichsweise weich, während die Rivalen >

BMW

Finden Sie nicht auch, dass die moderne Welt einem einiges abverlangt? Man sollte möglichst politisch korrekt leben, am besten nur Gesundes beim Bio-Bauern kaufen, Schlechtes stets meiden und sich tunlichst gesellschaftlich engagieren gegen das viele Unheil in der Welt. Zweifelsohne stecken hinter all diesen Forderungen ehrenwerte Motive. Allerdings bekommt man

Connectivity

BMW

Zum Ausstattungsstandard des BMW X2 M35i zählt neben dem inzwischen üblichen DAB Radio auch eine Freisprecheinrichtung. Wer allerdings sein Mobiltelefon koppeln möchte, berappt für die Integrationsmöglichkeit über Apple CarPlay 300 Euro extra. Eine induktive Ladeschale, die das kabellose Aufladen des Mobiltelefons erlaubt, steht mit 500 Euro in der Aufpreisliste. Diese Preispolitik ist etwas unverständlich, denn auf der anderen Seite spendieren die Münchner dem heißesten X2 ein serienmäßiges Navigationssystem. Darüber hinaus gibt es die Möglichkeit, den Klang zu verbessern: Ein Harman Kardon Soundsystem kostet 800 Euro extra und beinhaltet zwölf Lautsprecher und üppige 360 Watt Verstärkerleistung.

Cupra

In Sachen Multimedia-Ausstattung ist der Cupra Formentor VZ 2.0 TSI 4Drive mit dem BMW vergleichbar. Auch hier zählt ein Navi zum Serienumfang. Für die Möglichkeit, das Mobiltelefon zu koppeln, verlangen die Spanier 260 Euro. Deutlich günstiger kommt die induktive Lademöglichkeit: Sie steht bei Cupra für lediglich 72 Euro in der Zubehörpreisliste. Ein Online-Zugang ist ebenfalls Serie, entsprechende Dienste müssen allerdings extra freigeschaltet werden. Hauptunterschied zum BMW: Die Bedienung ist weniger intuitiv erfassbar als beim Münchner Konkurrenten. Wer den Musiksound im Spanier verbessern möchte, erreicht dies durch ein Beats-Audio-Soundsystem (650 Euro): zehn Lautsprecher, Zwölf-Kanal-Verstärker und 340 Watt Gesamtleistung

Hyundai

Über das Multimediaangebot im Hyundai Kona N und dessen Kosten müssen sich Interessenten keine Gedanken machen. Bei der Konfiguration des Kraft-Kona machten die Koreaner kurzen Prozess und gaben ihm alles Nötige ohne Aufpreis mit auf den Weg. Bluetooth-Freisprecheinrichtung und die Möglichkeit zum Audio-Streaming? Bitte sehr! Ein 10,25 Zoll-Touchscreen mit aufgeräumter Menüstruktur? Ist ebenfalls an Bord. Ein Navigationssystem, das mit Online-Verkehrsinformationen arbeitet und für das lebenslang Karten-Updates zur Verfügung stehen, fehlt auch nicht. Sogar um den Sound muss man sich kümmern: Für den guten Ton sorgt ein Krell-Premium-Soundsystem mit acht Lautsprechern, Subwoofer und Verstärker.

VW

Vom Hause Volkswagen ist man es gewohnt, dass das Thema Connectivity bei den Brot-und-Butter-Modellen eine willkommene Zusatzeinnahmequelle darstellt. Vieles was bei der Konkurrenz serienmäßig ist, wird in Wolfsburg extra berechnet. Beim T-Roc R machen die Niedersachsen eine Ausnahme: Apple CarPlay/Android Auto sind serienmäßig dabei. Zielführend im doppelten Wortsinn ist die elektronische Navigation namens „Discover Media inklusive Streaming & Internet“. Der Name klingt zwar etwas sperrig, VW weist damit aber auf die integrierte Online-Anbindung hin. Obendrein stehen diverse Apps zur Nutzung bereit. Lediglich das kabellose Laden ist kostenpflichtig. Hierfür sind 465 Euro fällig.



In Wechselkurven legt der Cupra deutliche Rollbewegungen an den Tag



Gute Verarbeitung, aber höherer Hartplastikanteil als bei den Modellen der Konkurrenz



NGS: N Grin Shift. Per Tastendruck mehr Drehmoment für 20 Sekunden



Einstellbar: Die Traktionskontrolle lässt sich an die Fahrbahnbedingungen anpassen



Feurig: digitale Animation bei Aktivierung der N-Modi per Lenkrad-Taste



Spritziges Ansprechen und toller Sound kennzeichnen den Hyundai-Motor



Frontantrieb und Sperrdifferenzial verhelfen dem Kona N zu viel Kurvenagilität

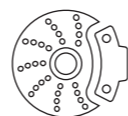
Hyundai

in den Cupra- (Seat), Race- (VW) und Sport+-Programmen (Hyundai) die Gänge wie aus dem Gewehrlauf einschießen. Dabei ist der als Einziger mit einem Achtgang-Doppelkupplungsgetriebe bestückte Kona N derjenige, der trotz seines Leistungs- und Drehmomentdefizits am besten am Gas hängt. Auch in Sachen Höchstgeschwindigkeit können es die Kandidaten locker mit größeren Gegnern aufnehmen. Dank des kräftigen Schubs ist die Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h rasch erreicht. Einzig der Hyundai begnügt sich mit 240 km/h. Dass derlei Fahrspaß vergnügungssteuerpflichtig ist, merkt man spätestens an der Tankstelle. Zwar liegt das Sport-Quartett mit Werten zwischen 8,3 (BMW) und 8,8 Liter Testverbrauch (Hyundai) nicht weit auseinander und angesichts des Leistungsangebots immer noch in vertretbarem Rahmen. Zur Wahrheit gehört aber auch, dass der Vollast-Aufenthalt auf dem Rundkurs die Verbräuche laut Bordcomputer locker an die 20-Liter-Grenze treiben kann. Das dürfte im Alltag dieser automobilen Kleinkaliber aber eher die Ausnahme bleiben.

Fahrdynamik

Lediglich der Hyundai muss sich in dieser Power-Truppe mit Vorderradantrieb begnügen, während seine Gegner als Allradler unter-

wegs sind. Das war's dann, fragen Sie? Von wegen. Hat man sich erst einmal auf den Koreaner eingeschossen – die Lenkung verlangt hohe Haltekräfte und lässt Antriebskräfte deutlich spüren –, kann es zur Sache gehen. Dann legt der Kona N eine Agilität an den Tag, bei der Ungeübten Hören und Sehen vergeht. Ultrasportun folgt er den Lenkbefehlen und tänzelt durch die vertracktesten Kurvenkombinationen. Insbesondere in engeren Radien spürt man, wie das Sperrdifferenzial aktiv wird und mehr Antriebsmoment andas Rad mit der besseren Traktion schickt, was einen handlingfördernden Eindreheffekt verursacht. Wird die Kurve zu schnell angegangen, hilft ein kurzer Gaslupfer – schon dreht das Heck kräftig ein. Mit einer Rundenzeit von 1:43,0 Minuten zeigt der



*34,3 Meter:
Der Cupra
schafft den
kürzesten
Kaltbrems-
weg*

sportliche Hyundai den drei anderen die Rücklichter. In puncto Fahrdynamik hält der Koreaner zwei vorkonfigurierte, aber auch individuell anpassbare N-Modi bereit, in denen unterschiedliche Gas-, Lenk- sowie Dämpferkennlinien abgelegt sind. Unsere Erfahrung zeigt: „Custom 2“ ist der beste Kompromiss – sollte der Rundkurs nicht durchgängig topfeben sein, wirkt die Dämpfung in „Custom 1“ zu straff. Kleiner Spaß am Rande: Erkennt der Kona unter den Verkehrszeichen das Doppelkurvenschild, fragt er im Display, ob er den N-Modus aktivieren soll ...

So humorvoll gibt sich die Konkurrenz nicht, kann aber dennoch fahrdynamisch mit ganz eigenen Charakteren aufwarten. Der BMW geht mit der feinfühligsten Lenkung zu Werke und lässt den Fahrer deutlich spüren, wie beim Gasanlegen am Kurvenscheitelpunkt mehr Kraft zur Hinterachse geleitet wird, was ihm ein hohes Querschleunigungspotenzial beschert. Dabei ist ihm Übersteuern fremd. Und so ist er zwar sportlich, doch keineswegs nervös unterwegs. Als Gentleman im Trainingsanzug hinterlässt er fahrdynamisch einen sehr ausgewogenen Eindruck.

Der Cupra dagegen geht deutlich lebhafter zur Sache, vor allem an der Hinterachse, die Lastwechselreaktionen gegenüber ebenfalls recht aufgeschlossen ist. Bis das zu spüren ist, muss gelenkt werden – hier zeigt sich, dass der Formator um die Mittellage zu viel Servounterstützung erhält. Dort wirkt die Lenkung vergleichsweise gefühllos. Hinzu kommt, dass das Sport-SUV bei Kurvenfahrt reichlich Wankbewegungen produziert. Die Konsequenz beweist die Uhr: Mit 1:44,4 Minuten ist der Spanier der Langsamste.

Wie es besser geht, demonstriert der T-Roc R. Seine Progressiv-Lenkung vermittelt mehr Gefühl und spricht deutlich besser an als die des Cupra. Beim Bremsen begeistert der Wolfsburger durchweg mit klar spürbarem Druckpunkt. Einzig die Feder-Dämpfer-Abstimmung im Race-Modus ist etwas zu hart, was in Kurven zu der – bei VW-Fahrzeugen mit adaptiven Dämpfern bekannten – Stempelneigung auf leicht unebener Fahrbahn führt. Dafür erspart er seinem Fahrer allerdings die Wankbewegungen des Cupra. Die Bremsprüfung meistert das gesamte Quartett ordentlich. Dabei produziert der Hyundai, dessen Bremsanlage die höchste Pedalkraft benötigt, die längsten, aber keineswegs zu langen Bremswege. Interessanterweise kann sich der Cupra, bestückt mit einer optionalen, 2530 Euro teuren Brembo-Bremsanlage, nicht nennenswert von seinen Rivalen absetzen. Im Gegenteil: Beim Warmbremswert liegt er hinter dem Münchner.



Kompakt-SUV • Vergleichstest

Typisch VW der Neuzeit: Bedienung über zahlreiche Touchflächen in Lenkrad und Armaturenbrett

VW

Fahrkomfort

Bei besonders sportlich ausgelegten SUV steht ein gerütteltes Maß an Fahrstabilität im Lastenheft, was einem hohen Fahrkomfort naturgemäß entgegenwirkt. Dennoch zählt das Testquartett nicht zu den Bandscheiben-Killern. Bestückt mit M-Sportfahrwerk (BMW) oder Fahrwerken mit adaptiven Dämpfern (Cupra, Hyundai, VW) sind mit allen vier problemlos auch lange Autobahnetappen möglich, auch wenn X2 und Kona N die Besatzung schon ordentlich durchschütteln. Führt die Route dagegen über Fahrbahnen niedrigerer Ordnung, ergibt sich ein weiter differenziertes Bild. Schlechten Straßen begegnet der Cupra mit einem insgesamt sehr sensiblen Ansprechverhalten – mit Ausnahme von Querrinnen. Diese werden speziell von der Vorderachse nahezu ungefiltert weitergeleitet. Ein Phänomen, das mehr oder weniger ausgeprägt – mit Ausnahme des Hyundai – auch bei der Konkurrenz zu beobachten ist. Überhaupt gibt sich der Kona N zwar sehr straff, aber dennoch ausgewogen. Lästiges Karosseriezittern auf Flickenasphalt, übrigens eine Eigenschaft des BMW, unterdrückt er minimal besser. Ähnlich verhält sich der VW, sieht man einmal von hervorstechenden Kanaldeckeln ab, die er hör- und vor allem fühlbar weiterreicht. >



Die Lenkradpaddel sind grifffühiger montiert als im Konzernbruder Cupra



Das adaptive Fahrwerk erlaubt vielfältige Einstellungsmöglichkeiten



Auf der Rückbank des T-Roc R gibt es die besten Sitzplätze innerhalb des Quartetts



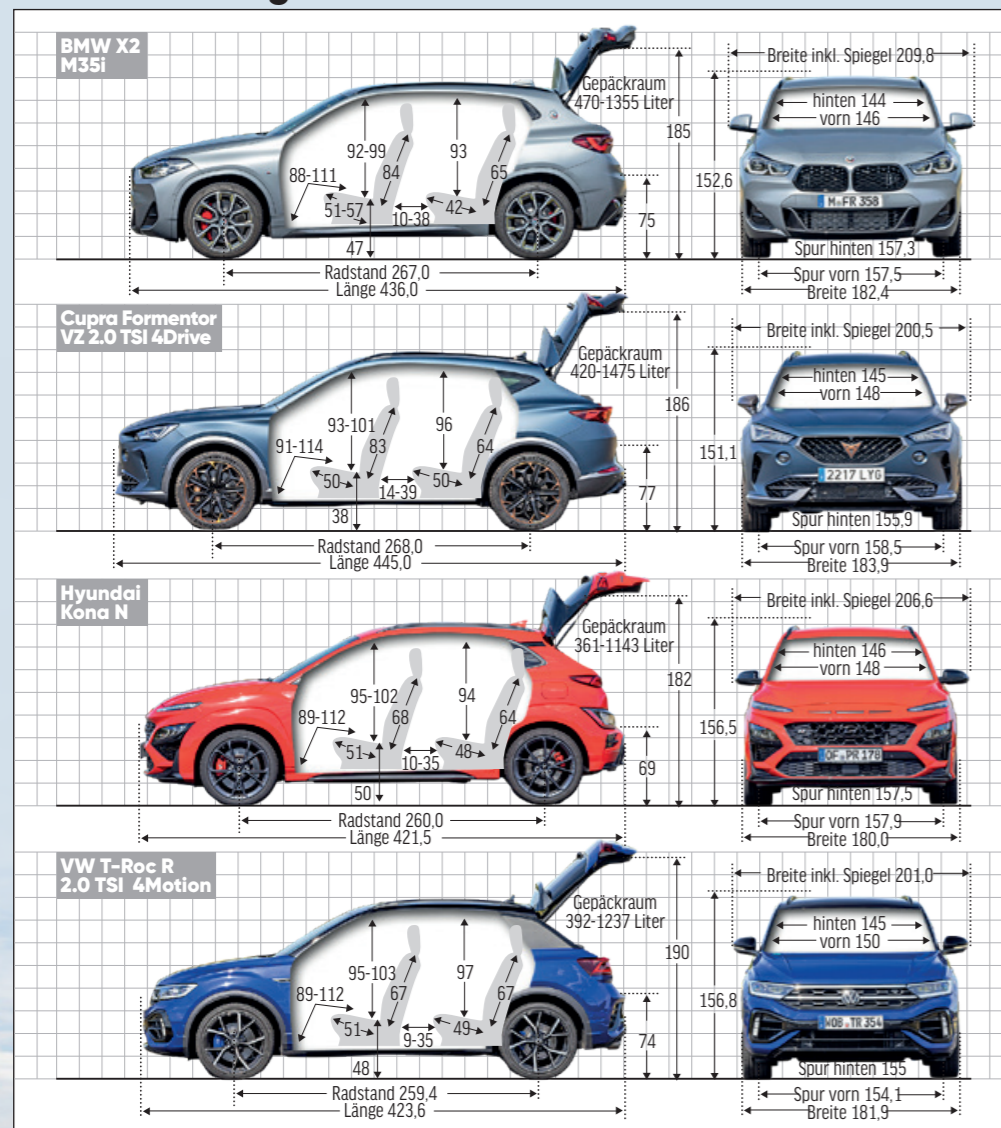
845 Euro verlangt VW für die schicke 19-Zoll-Bereifung, Serie sind 18 Zoll



Auf kurviger Strecke produziert der VW nur wenig Aufbaubewegungen

Alle Abmessungen im Überblick

Alle Maße in cm



Allerdings nimmt er zum Beispiel Bodenwellen auf Autobahnen gelassener als der Koreaner. Voll beladen wandelt sich das Komfort-Bild deutlich. Dann ist es der BMW, der mit den ausgewogensten Feder-Dämpfer-Eigenschaften überzeugt. Sein lästiges Karosseriezittern ist deutlich reduziert, und an dessen Stelle tritt eine für ein waschechtes Sportfahrwerk beachtliche Geschmeidigkeit im Umgang mit Fahrbahnebenen. Knapp dahinter platziert sich der Cupra, dicht gefolgt von Hyundai und VW. Zum guten Komforteindruck des BMW tragen auch die optionalen M-Sportsitze bei, die über vielfältige Einstellungsmöglichkeiten verfügen. Unter anderem lassen sich hier die Sitzwangen einstellen, um eine möglichst optimale Anpassung an die jeweilige Fahrerstatur zu erreichen. Am anderen Ende der Skala rangiert das Hyundai-Gestühl mit etwas kurzer Oberschenkelauflage und recht weichen Seitenwangen. Je nach Statur ist es zudem schwer, die passende Sitzposition zu finden, da sich die Sitzlehnen nicht stufenlos einstellen lassen. In puncto Sitzkomfort im Fond zieht der T-Roc an den anderen vorbei.

Karosserie

Erfreulicherweise offenbart der Vergleichstest, dass die Kandidaten zwar beim Komfort manchmal Kompromisse erfordern, in ihrer Alltagstauglichkeit ansonsten aber nicht eingeschränkt sind. Das Platzangebot reicht von einer hinreichenden (Hyundai) bis zu einer vergleichsweise großzügigen (VW) Offerte. Die Bedienung entspricht weitestgehend jener der schwächeren Motorvarianten. Das heißt, die des X2 ist dank iDrive-Controller nahezu selbsterklärend, während Neulingen in Cupra und VW die Orientierung über die Touchscreens anfangs etwas schwer fällt. Hier ist zum Beispiel im Spanier der Home-Button nicht auf Anhieb als solcher zu identifizieren, und die Temperaturregelung verläuft in den beiden VW-Konzernfahrzeugen über unpraktische Slider, die im Cupra bei Dunkelheit nicht mal beleuchtet sind. Während sich für den Sporteinsatz bei Formentor, Kona N und T-Roc R vieles anwählen respektive konfigurieren lässt, was Sportfans sicher Freude bereitet, belässt es BMW bei der Wahl des Sport-



Technik	BMW X2 M35i	CUPRA FORMENTOR VZ 2.0 TSI 4Drive	HYUNDAI Kona N	VW T-Roc R 2.0 TSI 4Motion
Zylinder/Ventile pro Zyl.	R4/4; Turbo	R4/4; Turbo	R4/4; Turbo	R4/4; Turbo
Partikelfilter / SCR-Kat	Serie / -	Serie / -	Serie / -	Serie / -
Nockenwellenantrieb	Kette	Kette	Kette	Kette
Bohrung/Hub	82,0 / 94,6 mm	82,5 / 92,8 mm	86,0 / 86,0 mm	82,5 / 92,8 mm
Hubraum	1998 cm ³	1984 cm ³	1998 cm ³	1984 cm ³
Leistung bei	225 kW/306 PS, 5000 - 6250 /min	228 kW/310 PS, 5450 - 6250 /min	206 kW/280 PS, 5500 - 6000 /min	221 kW/300 PS, 5300 - 6500 /min
Max. Drehmoment bei	450 Nm, 1800 - 4500 /min	400 Nm, 2000 - 5450 /min	392 Nm, 2100 - 4700 /min	400 Nm, 2000 - 5200 /min
Getriebe / Antrieb	Achtstufen-Automatik / Allrad, permanent	7-Gang, Doppelkupplung / Allrad, permanent	8-Gang, Doppelkupplung / Allrad, permanent	7-Gang, Doppelkupplung / Allrad, permanent
Fahrwerk	vorn: McPherson-Federbeine, Querlenker, Stabilisator; hinten: Mehrfachlenker, Federn, Stabilisator, DSC (ESP)	vorn: McPherson-Federbeine, Querlenker; hinten: Mehrfachlenker; rundum: adapt. Dämpfer; Stabilisator, DSC (ESP)	vorn: McPherson-Federbeine, Querlenker; hinten: Verbundlenkerachse; rundum: adapt. Dämpfer; Stabilisator, ESC (ESP)	vorn: McPherson-Federbeine, Querlenker; hinten: Mehrfachlenker; rundum: adapt. Dämpfer; Stabilisator, ESC (ESP)
Wendekreis l/r	11,9/11,8 m	11,3/11,2 m	12,4/12,4 m	11,5/11,6 m
Bremsen	rundum: innenbelüftete Scheiben; ABS, Bremsassistent	v.: Scheiben, innenbelüftet, gelocht (opt.); h.: Scheiben, belüftet; ABS, Bremsassistent	vorn: innenbelüftete Scheiben; hinten: Scheiben; ABS, Bremsassistent	vorn: innenbelüftete Scheiben; hinten: Scheiben; ABS, Bremsassistent
Serienbereifung	rundum: 225/45 R 19	rundum: 245/45 R 19	rundum: 235/40 R 19	rundum: 215/50 R 18
Testbereifung	rundum: 225/45 R 19 Y	rundum: 245/40 ZR 19 Y	rundum: 235/40 R 19 Y	rundum: 235/40 R 19 Y
Reifen	Pirelli P Zero*	Michelin Pilot Sport 4	Pirelli P Zero HN	Hankook Ventus S1 Evo 2
Messwerte				
GEWICHTE				
Leergewicht Werk/Testwert	1615/1656 kg	1551/1575 kg	1510/1508 kg	1503/1536 kg
Zul. Gesamtgewicht/Effek. Zul.	2190/534 kg	2140/565 kg	2010/502 kg	2060/524 kg
Anhängelast gebr./ungebr.	-/-	1800/750 kg	1600/700 kg	1700/750 kg
Dachlast/Stützlast	75/- kg	75/80 kg	80/80 kg	75/80kg
FAHRLISTUNGEN				
0-50 km/h	1,9 s	1,9 s	2,7 s	1,9 s
0-100 km/h	5,0 s	5,0 s	5,7 s	4,9 s
0-150 km/h	10,2 s	10,2s	11,1 s	10,2 s
0-200 km/h	19,4 s	19,4 s	21,2 s	19,5 s
Höchstgeschwindigkeit ¹	250 km/h	250 km/h	240 km/h	250 km/h
Handling	1 : 44,2 min	1 : 44,4 min	1 : 43,0 min	1 : 43,7 min
Slalom, Pylonenabst. 18 m	63,5 km/h	65,2 km/h	66,1 km/h	65,8 km/h
BREMSWEG				
aus 50 / 100 / 150 km/h kalt	8,4 / 34,8 / 79,0 m	8,6 / 34,3 / 79,8 m	8,7 / 36,0 / 82,1 m	8,5 / 34,5 / 78,7 m
aus 100 km/h warm	34,1 m	34,5 m	35,4 m	35,1 m
INNENGERÄUSCHE				
Standgeräusch	43 dB(A)	50 dB(A)	41 dB(A)	50 dB(A)
bei 50 km/h 3. Gang	65 dB(A)	61 dB(A)	62 dB(A)	62 dB(A)
bei 100 / 130 km/h höchst. G.	67 / 69 dB(A)	66 / 67 dB(A)	67 / 69 dB(A)	66 / 68 dB(A)
VERBRÄUCHE				
Test	8,3 l SP / 100 km	8,7 l SP / 100 km	8,8 l S / 100 km	8,5 l SP / 100 km
WLTP	7,7 l SP / 100 km	8,4 l S / 100 km	8,5 l S / 100 km	9,0 l SP / 100 km
CO ₂ (lt. Test / WLTP)	197 / 183 g/km	206 / 191 g/km	208 / 194 g/km	201 / 213 g/km
Tankinhalt / Reichweite	61 l / 734 km	55 l / 632 km	50 l / 568 km	55 l / 647 km
¹ Werksangabe				
Ausstattung/Preise				
Grundpreis	58.200 €	49.530 €	38.900 €	49.445 €
TESTWAGEN-OPTIONEN				
Antrieb	-	-	-	-
Bremsen	-	2530 € ²	-	-
Fahrwerk	-	-	-	1045 € ⁴
Lenkung	-	-	-	-
Reifen	-	990 € ³	-	845 € ³
Sitze	780 € ¹	-	-	-
AUFPREIS	780 €	3520 €	0 €	1890 €
BEWERTETER PREIS	58.980 €	53.050 €	38.900 €	51.335 €
¹ M-Sport-Sitze (580 Euro), Lordosenstütze (200 Euro); ² Brembo-Bremsanlage; ³ Michelin Pilot Sport 4; ⁴ adaptive Fahrwerksregelung DCC;				
⁵ 235/40 R 19 auf 8 x 19				
Wartung / Rabatt / Wertverlust (WV)				
Werkstattkosten ¹	550 € ²	575 €	740 € ²	649 €
Rabatt ³	14,25 % / 8294 €	53,7% / 8.247 €	k.A.	k.A.
WV nach 4 Jahren ⁴ / 20.000 km p.a.	54,3 % / 31.603 €	53,7 % / 26.598 €	55,6 % / 21.628 €	53,0 % / 26.206 €
¹ Wartungskosten pro Jahr einschl. üblicher Verschleißteile ohne Reifen, ermittelt durch den ADAC; ² ADAC-Schätzung;				
³ Quelle: www.meinauto.de; zzgl. eventuell anfallender Überführungskosten;				
⁴ ermittelt durch die Deutsche Automobil Treuhand (DAT)				
Versicherung/Steuern pro Jahr				
HP / VK / TK Typklassen	17 / 25 / 22	15 / 25 / 24	16 / 24 / 23	17 / 24 / 22
HP / VK / TK Kosten	413 / 883 / 319 €	363 / 883 / 435 €	387 / 799 / 369 €	413 / 799 / 319 €
Abgasnorm / Steuer	Euro 6d / 259 €	Euro 6d / 286 €	Euro 6d / 296 €	Euro 6d / 372 €

Renn-Quartett: Die sportlichen Kompakt-SUV beherrschen Alltag und Rundkurs

programms über den Wippschalter in der Mittelkonsole.

Für die Fahrt zum Baumarkt oder in den Urlaub wiederum erfreut der Spanier nicht nur mit der höchsten Zuladung (565 Kilogramm), sondern kann mit 1,8 Tonnen auch die höchste gebremste Anhängelast an den Haken nehmen. Der BMW dagegen darf gar keine Hänger ziehen, bietet dafür aber mit 470 Litern das größte Standard-Kofferraumvolumen – und holt unter anderem mit seiner serienmäßig dreigeteilten Rücksitzlehne bei der Variabilität die meisten Punkte.

Umwelt / Kosten

Der koreanische Neuzugang im Lager der Fahrspaß-SUV kann bei den Kosten kräftig punkten. So kommt er beim bewerteten Preis inklusive der testrelevanten Extras über 20.000 Euro günstiger als der BMW – er ist der Teuerste innerhalb des Tests. Das verschafft dem Kona N bereits einen uneinholbaren Punktevorsprung.

Wie die Deutsche Automobil Treuhand (DAT) prognostiziert, verliert der Koreaner auch zwischen rund 5500 und fast 10.000 Euro weniger an Wert (Haltedauer: vier Jahre, Laufleistung: 80.000 Kilometer) als seine Konkurrenten. Hinzu kommt die punkteträchtige fünfjährige Vollgarantie. Zwar beträgt sein Verbrauchsnachteil gegenüber BMW, Cupra und VW nur wenige Zehntelliter. Dadurch dass sein Motor aber nur nach Superbenzin verlangt, die Aggregate der Konkurrenz dagegen auf teures Super Plus ausgelegt sind, fallen auch die Kosten für den Kraftstoff spürbar geringer aus.

In den Tarifen für Haftpflicht- und Vollkasko-Versicherung ist der Hyundai ebenfalls sehr günstig. Damit verbindet der neue Kona N bestens Fahrspaß mit Sparspaß und gewinnt das Kostenkapitel mit großzügigem Abstand zum VW T-Roc.

FAZIT

Elmar Siepen



*Sport Utility Vehicle – diesem Namen macht unser Testquartett alle Ehre, wenngleich darunter mittlerweile die Gesamtheit der SUV firmiert. Dem Begriff Sport tragen sie als Vertreter der 300-PS-Klasse dennoch hinreichend Rechnung. Der Neuzugang **Hyundai Kona N** begeistert mit seinen Handling- und Slalomeigenschaften. Kostenseitig setzt er ebenfalls die Bestmarke. Das reicht aber nicht, die etablierte Konkurrenz hinter sich zu lassen – Platz vier. Deutlich davor sortiert sich der **VW T-Roc R** als sprintstarker Allrounder ein, der allerdings in vielen Punkten seinen Preis hat. Auf dem zweiten Platz landet der **BMW X2 M35i** als komfortables Universaltalent mit sparsamem Motor sowie kurzen Bremswegen. Zudem gewinnt er die Eigenschaftswertung. Kurz vor dem Ziel wird er jedoch noch vom **Cupra Formentor 2.0 TSI 4Drive** überholt. Der Grund hierfür ist die günstigeren Kostenbilanz, ablesbar am bewerteten Preis und am Wertverlust.*



WLTP-Verbr.	7,7	8,4	8,5	9,0
Testverbrauch	8,3 l SP	8,7 l SP	8,8 l S	8,5 l SP



Den bepunkteten Test-Verbrauch pro 100 km ermitteln wir auf einer standardisierten, 108 km langen Route (Stadt, Land, Autobahn). Die EU- und WLTP-Verbräuche dienen nur als Orientierung und werden im Vergleichstest nicht bewertet.

Gesamtbewertung

KAROSSERIE



Raumangebot vorn	100 ¹	70	74	71	76
Raumangebot hinten	100	60	65	59	68
Übersichtlichkeit	70	46	52	48	41
Bedienung/Funktion	100	90	78	86	80
Kofferraumvolumen	100	45	41	30	34
Variabilität	100	39	36	32	38
Zuladung/Anhängel.	50/30	27	43	37	39
Sicherheitsausstatt.	150	81	96	76	81
Qualität/Verarbeitg.	100/100	148	146	144	146
KAPITELWERTUNG	1000	606	631	583	603

FAHRKOMFORT

Sitzkomfort vorn	150	128	126	120	125
Sitzkomfort hinten	100	71	64	64	72
Ergonomie	150	85	81	93	77
Innengeräusche	50	26	31	30	29
Geräuscheindruck	100	63	61	58	62
Klimatisierung	50	38	40	37	39
Federung leer	200	130	136	130	133
Federung beladen	200	136	134	132	132
KAPITELWERTUNG	1000	677	673	664	669

MOTOR/GETRIEBE

Beschleunigung	150	135	135	130	136
Höchstgeschwindigk.	130	85	85	80	85
Getriebeabstufung Schaltung	100	86	82	84	82
Kraftentfaltung	50	39	41	42	41
Laufkultur	100	79	67	66	67
Verbrauch	300	176	170	168	173
Reichweite elektrisch	20	0	0	0	0
Reichweite gesamt	100	53	43	37	45
Laden/Tanken	25	25	25	25	25
Lade-/Tank-Infrastruktur	25	21	21	21	21
KAPITELWERTUNG	1000	699	669	653	675

FAHRDYNAMIK

Handling	150	97	96	101	99
Slalom	100	58	66	71	69
Lenkung	100	88	82	79	86
Geradauslauf	50	40	42	39	42
Dosierbarkeit der Bremse	30	21	20	19	22
Bremsweg kalt	150	102	107	90	105
Bremsweg warm	150	109	105	96	99
Traktion	100	90	86	63	88
Fahrsicherheit	150	130	129	127	130
Wendekreis	20	8	11	6	10

KAPITELWERTUNG	1000	743	744	691	750
-----------------------	-------------	------------	------------	------------	------------

EIGENSCHAFTSWERTUNG	4000	2725	2717	2591	2697
----------------------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------

KOSTEN/UMWELT

Bewerteter Preis ²	675	107	119	161	123
Wertverlust ³	50	10	13	16	13
Ausstattung	25	23	22	23	23
Multimedia	50	34	35	35	36
Garantie/Gewährst.	50	25	28	43	28
Werkstattkosten ⁴	20	15	14	13	14
Steuer	10	7	7	7	6
Versicherung	40	32	33	33	33
Kraftstoff	55	29	28	31	28
Emissionen	25	10	10	10	10
KAPITELWERTUNG	1000	292	309	372	314

GESAMTWERTUNG	5000	3017	3026	2963	3011
----------------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------

PLATZIERUNG

2 1 4 3

¹ maximal erreichbare Punktzahl, ² inkl. Testwagen-Optionen, ³ ermittelt durch die DAT (vier Jahre Haltedauer, Jahreslaufleistung 20.000 km), ⁴ ermittelt durch den ADAC