

Drei auf einen Streich

Fahrbericht | Hyundai baut sein Angebot an Fahrzeugen mit alternativen Antrieben aus. Das Besondere am Ioniq: Er ist als Hybrid, Plug-in-Hybrid sowie als reines Elektroauto im Angebot.

— Aller guten Dinge sind drei. Dachte sich zumindest Hyundai und bietet den neuen Ioniq ab Oktober als Hybrid, ab November als reines Elektroauto und ab Mitte nächsten Jahres auch als Plug-in-Hybrid an. Damit bietet das Auto auf eigens neu entwickelter Plattform die Wahl zwischen drei alternativen Antriebskonzepten.

Der Ioniq Hybrid kombiniert dabei den bekannten 1,6-Liter-GDI-Benziner mit 105 PS mit einem 44 PS starken Elektromotor und 1,56 kWh großer Lithium-Polymer-Batterie. Im Plug-in leistet der Elektromotor 61 PS, zusammen mit der dann 8,9 kWh großen Batterie sollen 50 Kilometer elektrische Reichweite möglich sein. In der E-Version werkelt unter der Ioniq-Haube ein 120 PS starker Elektromotor, der im Zusammenspiel mit der 28 kWh großen Lithium-Polymer-Batterie für bis zu 280 Kilometer Reichweite sorgen soll.

Konventionelles Äußeres | Optisch präsentiert sich der Ioniq weniger revolutionär. Zwar erinnern die Proportionen an den wichtigsten Wettbewerber Toyota Prius, die im typischen Hyundai-Stil gehaltene Linienführung präsentiert sich im direkten Vergleich jedoch deutlich konventioneller. Auch im Innenraum des Fünftürers herrscht Normalität, bis auf antriebsspezifische Instrumente wie die Batterie-Ladeanzeige unterscheidet sich das Cockpitlayout nicht von dem konventionell angetriebener Autos. Nur beim E-Ioniq fehlt dort der Getriebe-Wählhebel, das einstufige Reduktionsgetriebe wird per Knopfdruck angesteuert.

Für erste Fahrindrücke standen der Hybrid sowie die reine E-Version zur Verfügung. Im Ioniq Hybrid soll der Elektromotor den Benzinmotor beim Beschleunigen unterstützen, während der Fahrt ist der Verbrenner an der

Daten und Preise | Hyundai Ioniq

Ioniq Hybrid ab 20.084 Euro
R4/1.580 cm³ + Permanentmagnet-Synchronelektromotor | 104 kW/141 PS | 295 Nm | 6-Gang-DKG | 10,8 s | 185 km/h | 3,9 – 3,4 l | 92 – 79 g/km

Ioniq Elektro ab 27.983 Euro
Permanentmagnet-Synchronelektromotor (Wechselstrom) | 88 kW/120 PS | 295 Nm | 1-Gang | 10,2 s | 165 km/h | 11,5 kWh | 0 g/km

4.470 x 1.820 x 1.450 mm | 443 – 1.505 Liter (Hybrid), 350 – 1.410 Liter (Elektro)

Wartung: k.A.

Effizienzklasse: A+ | A+

Haftpflicht | Teilkasko | Vollkasko: 18 | 18 | 19 (Hybrid)

Garantie: 60 Monate ohne km-Begrenzung; Batterie 96 Monate bis 200.000 km

Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

Reihe, und beim Bremsen oder Ausrollen lädt die Batterie. So arbeitet das System auch in der Praxis: Rein elektrisch gestaltet sich vor allem das Anfahren, dann schaltet sich der Verbrenner zu. Bei der Kraftübertragung setzt Hyundai nicht auf ein CVT-, sondern auf ein eigens für den Ioniq entwickeltes Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe, was den meisten europäischen Fahrern wohl entgegenkommt. Zumal der erste Fahrindruck auf eine harmonische Motor-Getriebe-Kombination hinweist.

Weniger überzeugend – die Materialauswahl. Bei den Interieur-Kunststoffen setzen

die Koreaner zwar auf nachhaltige Rohstoffe wie Sägespäne, pulverisiertes Vulkangestein oder Zuckerrohrfasern. Die Kunststoffe wirken jedoch recht einfach, die Türverkleidungen fühlen sich auch so an. Gleichzeitig präsentieren sich Cockpit und Innenraum modern gestaltet, die Bedienung erfolgt intuitiv und die Instrumente im 17-Zoll-TFT-Cockpitmonitor lassen sich sehr gut ablesen.

Alltagstaugliches E-Mobil | Das alles gilt auch für die E-Version. Als Besonderheit bietet der vollelektrische Ioniq allerdings drei verschiedene starke Rekuperationsstufen zur Batterieladung während der Fahrt. Je höher die Stufe, desto größer die Bremswirkung. Auch wenn sich der E-Ioniq von seinen Schwestermodellen durch einen vollverkleideten Grill unterscheidet, eines hat er mit ihnen gemeinsam: die durch den horizontalen Steg in der Heckscheibe schlechte Sicht nach hinten.

Mit Trend, Style und Premium plant Hyundai für Hybrid und E-Version je drei Ausstattungslinien. Immer dabei sind Spurhalteassistent, adaptiver Tempomat oder Notbremsassistent, außerdem Rückfahrkamera, Bordcomputer und Klimaautomatik. Im E-Mobil zählt auch ein Navigationssystem zur Serienausstattung. Als Option steht ein Totwinkelassistent zur Wahl. Bis auf die Einstiegstarife gibt Hyundai derzeit aber noch keine Preise bekannt. | cfm



Foto: Hyundai

Alles auf einen Blick | Übersichtliches Cockpit, die Materialien könnten hochwertiger wirken



Foto: Hyundai

Harmonisch | Der Ioniq – hier das Hybrid-Modell – präsentiert sich in aktueller Hyundai-Designsprache, ist vor dem Hintergrund seiner modernen Technik aber vergleichsweise konventionell gestaltet