



Die goldene Mitte

Autoflotte-Test | Hyundai setzt auf alternative Antriebe, und der Ioniq ist ein wesentlicher Baustein in diesem Konzept. Als Plug-in verbindet er lokal emissionsfreies Fahren mit Langstreckentauglichkeit.

— Drei Antriebsvarianten bietet Hyundai für den Ioniq an, und sie alle sind elektrifiziert: der Hybrid, der Plug-in-Hybrid und der rein elektrische Ioniq. Wer gerne elektrisch fährt, aber doch auch mal weitere Strecken ohne Lademöglichkeit zurücklegt, für den ist der Plug-in die erste Wahl.

Das Testauto | Der Ioniq mit Plug-in-Hybrid ist ein Auto für Menschen, die sich nicht gerne durch Preislisten wühlen. Zur Wahl stehen drei Ausstattungsvarianten – Trend, Style und Premium – und höchstens drei Extras. Unser Ioniq fuhr in der Top-Version Premium vor (ab 30.042 Euro). Trend und Style hat er unter anderem Totwinkelassistent, Querverkehrswarner hinten, Einparkhilfe vorn, Ledersitze – vorn elektrisch und belüftet – oder Sitzheizung hinten voraus. Weitere Serienfeatures sind der adaptive Tempomat, der aktive Spurhalteassistent, elektrisch anklappbare Außenspiegel, LED-Scheinwerfer, Rückfahrkamera, Licht- und Regensensor, Keyless-Go, 16-Zoll-Leichtmetallfelgen, Radio-Navigationssystem, Klimaautomatik oder das Typ-2-Ladekabel. Die einzigen Optionen Metalliclack (420 Euro) oder das Glaschiebedach (546 Euro) hatte unser Ioniq nicht an Bord.

Karosserie | Dass der Ioniq auf Wirtschaftlichkeit getrimmt ist, verdeutlicht seine Form. Zwar sind die Linien – anders als beim Toyota Prius – wenig futuristisch, sondern ordnen sich in die modern-gefällige aktuelle Hyundai-Designsprache ein. Mit seiner tropfenförmigen Silhouette zeigt der Ioniq aber seinen Anspruch an einen möglichst niedrigen C_w -Wert. Und das schränkt im Fond die Kopffreiheit aber spürbar ein. Außerdem ist



Fotos: Christian Frederik Merren/Autoflotte

Massentauglich | Der Hyundai Ioniq Plug-in-Hybrid trägt seine zukunftsweisende Technik nicht zur Schau. Das Design ist gefällig und ordnet sich perfekt in die aktuelle Hyundai-Linie ein

der Kofferraum relativ flach geschnitten – kein Wunder, sitzt doch die Batterie unter dem Ladeboden des mindestens 341 Liter (102 Liter weniger als beim Standard-Hybrid) fassenden Gepäckabteils. Weiterer Negativpunkt: Die zweigeteilte Heckscheibe schränkt die Rücksicht des ohnehin schon nicht übersichtlichen Ioniq stark ein.

Interieur | Innen präsentiert sich der Ioniq genauso aufgeräumt wie außen. Das Cockpit ist sachlich-modern, wenn nicht sogar etwas nüchtern gezeichnet. Der große Vorteil: Die Bedienung gibt überhaupt keine Rätsel auf, alles sitzt, wo es sitzen muss. Und die digitalen Instrumente halten in ihrer Übersichtlichkeit mit jedem VW-Modell mit. Gleiches gilt überwiegend für die Materialqualität: Nur an einigen Stellen wirken die stets gut verarbeiteten Kunststoffe etwas billig. Unser Ioniq

fuhr mit heller Innenausstattung vor, die sich stark in der Windschutzscheibe spiegelte. Außerdem hätten wir uns über eine etwas stabilere Gepäckraumabdeckung und Haken im Kofferraum gefreut.

Antrieb | Kommen wir zur spannendsten Frage in diesem Test: Wie schlägt sich der Plug-in im Alltag? Auf jeden Fall harmonisieren Verbrenner und E-Motor sehr gut miteinander, Systemübergänge waren nicht zu spüren. Nervig ist nur der in erster Linie ab 130 km/h brummige Benziner – vor allem weil das Getriebe relativ spät hochschaltet. Wer es ruhiger wünscht, muss den Wählhebel tatsächlich vom Eco- in den Sportmodus schieben, um in der manuellen Schaltgasse selbst früher hochzuschalten. Verbraucht hat unser Ioniq auf Langstrecken ohne Lademöglichkeiten rund 6,4 Liter Su-



Alles klar | Übersichtliches Ioniq-Cockpit, auch die Materialauswahl geht in Ordnung

Details | Stärken & Schwächen

+	-
<ul style="list-style-type: none"> ▶ Entspannter Alltagsbegleiter ▶ Für einen Benziner guter Verbrauch ▶ Gutes Preis-Leistungs-Verhältnis als Style und Premium 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ An Ausstattungslevels gekoppelte Optionen ▶ Kurzes Wartungsintervall ▶ Brummiger Benziner bei höheren Drehzahlen



Tropfenform | Die stark abfallende Dachlinie schränkt den Raum ein, flacher Kofferraum

Restwerte | DAT-PrognoseHyundai Ioniq
Plug-in-Hybrid PremiumRestwerte vom Listenpreis
(Einkaufspreis; mit Sonderausstattung) nach
36 Monaten und15.000 km/Jahr: 52,0 %
25.000 km/Jahr: 45,8 %
40.000 km/Jahr: 37,0 %**Daten und Preise | Hy. Ioniq Plug-in-Hybrid Premium****Grundpreis Testwagen 30.042 Euro**
R4/1.580 cm³ + Permanentmagnet-Synchronelektro-
motor | 104 kW/141 PS | 265 Nm | 6-Gang-DKG
10,6 s | 178 km/h | 1,1 l | 26 g/km4.470 x 1.820 x 1.450 mm | 341 – 1.401 Liter
Wartung: 1 Jahr/15.000 km
Effizienzklasse: A+
Haftpflicht | Teilkasko | Vollkasko: 18 | 18 | 19
Garantie: 5 Jahre; Batterie: 8 Jahre/200.000 km

Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

Assistenzsysteme wie eine Verkehrszeichenerkennung liefern könnte. Und wer im Winter rein elektrisch fährt, sollte auf jeden Fall die Sitzheizung zur Arbeit rufen, denn die Heizung braucht dann etwas länger, um im Auto mollige Wärme zu verbreiten.

Autoflotte-Tipp | Wer auf den Querverkehrswarner, den Totwinkelassistenten, die Einparkhilfe vorn oder vorn elektrisch verstellbare und belüftete Ledersitze verzichten kann, greift am besten zum Style. Der steht ab 27.941 Euro in der Preisliste und kommt mit vielen Gimmicks, die für die Basis Trend gar nicht zu haben sind. Als wichtigste Punkte sind hier die LED-Scheinwerfer, der Regensensor, die Sitzheizung vorn oder das Navigationssystem zu nennen. Außerdem Serie im Style: der adaptive Tempomat, elektrisch anklappbare Außenspiegel, das Typ-2-Ladekabel oder Keyless-Go. Das Glasschiebedach ist aus unserer Sicht überflüssig, aber wer kein weißes Auto möchte, investiert sicher gern die 420 Euro für Metallic- oder Mineral-effektlackierung. | *Christian F. Merten*

per. Sind wir vor allem in der Stadt und bei Autobahnrichtgeschwindigkeit gefahren und konnten den 8,9 kWh großen Akku regelmäßig aufladen, waren es 4,4 Liter. Geladen haben wir über eine konventionelle 230-Volt-Steckdose, für die Hyundai beim Plug-in keine Ladezeiten angibt. Wer aber die Möglichkeit hat, den Ioniq Plug-in während der Arbeit oder über Nacht zu laden, bekommt auf keinen Fall Probleme: Knapp 90 Prozent des Akkus konnten wir in 3,5 Stunden laden. Die theoretische elektrische

Reichweite von 63 Kilometern erreichten wir bei Temperaturen um den Gefrierpunkt aber nicht.

Fahrpraxis | Bis auf den brummigen Benzinmotor ist der Ioniq ein angenehmer Langstreckenbegleiter mit bequemen Sitzen für entspanntes Reisen. Das Auto ist komfortabel abgestimmt und federt auch bei höheren Geschwindigkeiten ordentlich. Die Lenkung könnte dabei aber etwas direkter ans Werk gehen. Gerade auf langen Touren wäre es allerdings schön, wenn Hyundai zusätzliche

Anzeige

Daimler Fleet Management

Ausgezeichnet.
Gemeinsam.
Erfolgreich.
Für Sie.

**Daimler Fleet Management ist „TopPerformer 2017“.**

Ein schöneres Kompliment für unsere Arbeit kann es kaum geben. Gerade zum jetzigen Zeitpunkt. Denn künftig kümmert sich Daimler Fleet Management zusammen mit Athlon um Ihre Business Mobilität. Und das in nahezu ganz Europa und mit einem noch stärkeren Fokus auf Mehrmarkenfinanzierungen und Zusatzmobilität.

Mehr zur Zukunft von Daimler Fleet Management und Athlon unter
www.fleetinsider.de