



Fotos: Michael Blumenstein, Thorsten Weigl (1)

Das Design des Hyundai Ioniq 6 ist von jeder Seite aus speziell und exzentrisch. Man muss es mögen. Oder sich dran gewöhnen

Man gewöhnt sich dran

Mit dem Hyundai Ioniq 6 stellen die Koreaner einen Design-Akzent im Automobil-Einerlei auf die Räder. Wie fährt sich das elektrisch angetriebene Topmodell mit 325 PS, Allradantrieb und 77-kWh-Akku?

Wenn es um Elektromobilität geht, ist Hyundai vorn dabei. Kona und der erste Ioniq haben uns bereits überzeugt, wenngleich es bei den Modellen mit der Lade-Performance haperte. Genau andersherum beim Ioniq 5, den wir seit 40.000 Kilometern als Redaktionsfahrzeug haben. Der technische Bruder des Ioniq 6 übertreibt es beim Verbrauch, was auch seinem bescheidenen c_w -Wert von 0,29 geschuldet ist. Dafür lädt er rasant.

Das kann auch der Ioniq 6, der eben auch windschnittig (c_w : 0,21) ist. Dafür spaltet sein Design die Lager. Die einen finden es cool, die anderen eher weniger. Hyundai ist sich dessen bewusst und vermutet, dass sich der Ioniq 6 in etwa halb so gut verkaufen wird wie der Ioniq 5. Rund 6.000 Exemplare sollen es von der Limousine in 2023 werden. Das Ziel ist durchaus erreichbar, wenn man berücksichtigt, dass Hyundai in 2022 knapp 31 Prozent aller Fahrzeuge als reine E-Autos verkaufte.

Platz im Fond, wenig fürs Gepäck

Ein wenig merkt man die äußere Gestaltung auch im Innenraum. Platz ist vorhanden, besonders viel für die Beine der Fondinsassen. Die hocken jedoch „froschig“ auf der zu flach modellierten Sitzbank. Vorn sitzt man recht hoch – vor allem auf den elektrisch verstellbaren Sitzen. Macht nichts, Reisen sind dennoch gut machbar – auch zu viert. Zumindest, solange man aufs Gepäck achtet, denn 400 Liter Volumen sind überschaubar. Aber auf Verzicht stellen sich E-Mobilisten ja per se gern ein – zwinker-zwinker.

Am Volant freut man sich über eine saubere Abstimmung des straffen Fahrwerks. Kein Poltern, kein Klackern, astrein federnd geht es über üblen Fahrbahnbelag und man weiß, was unter einem passiert. Dass sich während der Fahrt aus den Lautsprechern andauernd etwas piepend zu Wort meldet, nervt hingegen eklatant. Alles ist

aber nach einigem Suchen in den Untermenüs irgendwo abstellbar – dauerhaft. Besser genutzt werden die aufpreispflichtigen Bose-Lautsprecher für die passende Begleitmusik. Klingt schöner, nervt weni-



Mit einem c_w -Wert von 0,21 gehört der Ioniq 6 zu den Windschnittigsten



1 Der Fahrerplatz ist recht hoch, am Kopf kann es eng werden 2 Die Kameraspiegel sind Geldverschwendung und Spielerei zugleich, der Nutzen tendiert gegen null 3 Die Bedienung des Ioniq 6 gelingt vergleichsweise einfach, angezeigt wird alles Nötige

ger. Auf der Autobahn hilft die Doppelverglasung, auch bei Tempo 150 die Geräusche zu unterdrücken. 150 mit einem E-Auto? Fühlt sich im Ioniq 6 gut an, auch wenn man dabei die Verbrauchs- und Reichweitenanzeige im Auge behält. Ein echter Test muss zeigen, wie viel Energie sich der Ioniq 6 auch bei solch einer Schnelfahrt gönnt. Aus dem Bauch heraus könnte er sehr gut als Vertriebler-Stromer fungieren. Lange Fahrzeiten stehen kurzen Ladezeiten gegenüber und man ist nicht zwingend ein Schleicher mit Tempo 130.

22-kW-Laden wäre toll

Wünschenswert wäre – bei solch einem Lade-Performer – eine 22-kW-Lade-Option, die es ermöglicht, oftmals innerhalb von zwei Stunden beim Termin den Akku zu befüllen. Das Ladekabel, das hinten rechts angeschlossen wird, passt beim Allradmodell übrigens nicht in den Frunk (der kleine Kofferraum unter der Motorhaube).

Allrad benötigen wohl die wenigsten Kunden. Laut Hyundai entscheiden sich dennoch rund 30 Prozent für den Allradantrieb und somit auch fürs 325-PS-Modell. Die beste Version für Langstreckenfahrer ist jene mit großem Akku (77 kWh), Heckantrieb und 229 PS. Die ist nicht nur 6.000 Euro günstiger, sie ist auch schnell und verbraucht laut WLTP fast ein kWh weniger pro 100 Kilometer als das Topmodell.

Für viele würde wohl auch der kleine 53-kWh-Akku reichen, aber die nochmalige Reduzierung des Preises um 4.286 Euro steht dann doch allzu oft der Reichweitenangst gegenüber. Denn laut Hyundai entscheiden sich 72 Prozent der Ioniq-6-Kunden für die 24-Extra-kWh.

Geldverschwendung

Verzichten sollte indes jeder auf die elektronischen Spiegel. Die gibt es ausschließlich in der Topversion, die bei knapp 59.000 Euro beginnt. Für die dünnen, weit rausragenden Ärmchen kommen noch mal 1.100 Euro hinzu. Der Vorteil der Kamera- und Display-Lösung? Wir suchen ihn noch. Die Nachteile: Die Entfernung nach hinten kann man kaum mehr abschätzen, LED-Scheinwerfer des rückwärtigen Verkehrs flimmern im Monitor, die Breite des Fahrzeugs ist identisch und wenn die Kamera abgefahren wird, wird es richtig teuer. Ach ja, an die andere Blickrichtung beim Blick in den Spiegel gewöhnt man sich sicher – irgendwann.

Da wir gerade am Meckern sind: Apple Carplay und Android Auto funktionieren nur mit Kabel – das können Kleinwagen mittlerweile kabellos. Befindet sich das Info-Display im Carplay-Menü, sucht man einen Home-Button vergeblich und drückt

genervt wild in ein anderes Menü. Denn eine physische Home-Taste existiert nicht und der Favoriten-Knopf ist nicht nach eigenem Gusto belegbar.

LED-Matrixlicht gibt es beim Ioniq 6 – endlich. Im Ioniq 5 vermissen wir es sehr, denn die Standard-LED-Scheinwerfer taugen nichts. Eine ähnliche Erfahrung machten wir beim Hyundai Staria. Klare Empfehlung also: LED-Scheinwerfer bestellen. Die integriert Hyundai ins „Techniq-Paket“ für 8.200 Euro. Prost. Günstig ist Hyundai schon lange nicht mehr. Doch immerhin startet die Basisversion mit 52-kWh-Akku und 150 PS bei 44.000 Euro – das schaffen viele E-Chinesen nicht. Zudem gibt es beim Ioniq 6 eine Acht-Jahre-Garantie ohne Kilometerbegrenzung.

Aus Unternehmenskreisen ist zu hören, dass ab 2024 bei Neuverkäufen die Wartung im Kaufpreis inkludiert sein könnte. Für welche Zeitdauer, konnten wir noch nicht erfahren. Aber das wäre ein weiteres Argument für den Koreaner. *mb*



Das Heck des Stromers. Vielleicht gewöhnt man sich auch daran ...